



Vegagerðin

# Framkvæmdafréttir

7. desember 2022 — nr. 722

7. tölublað — 30. árgangur



Ódrjúgsháls á Vestfjarðavegi (60) um Gufudalssveit.

**02 Endurbyggja Angró-bryggjuna á Seyðisfirði / 04 Þykir vænt um brýrnar sínar / 08 Gert við göngubrýr yfir Jökulsá í Lóni / 10 Vígsla á brú yfir Jökulsá á Sólheimasandi / 12 Hlutur háskólanna fer stækkandi / 16 Náttúrunni skilað til baka eftir vegagerð / 21 Umferdin.is komin í loftið / 22 Stuttar fréttir / 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 fréttafni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

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



# Endurbyggja Angró- bryggjuna á Seyðisfirði



Í byrjun nóvember var búið að rífa gömlu bryggjuna og staurarekstur kominn vel af stað.

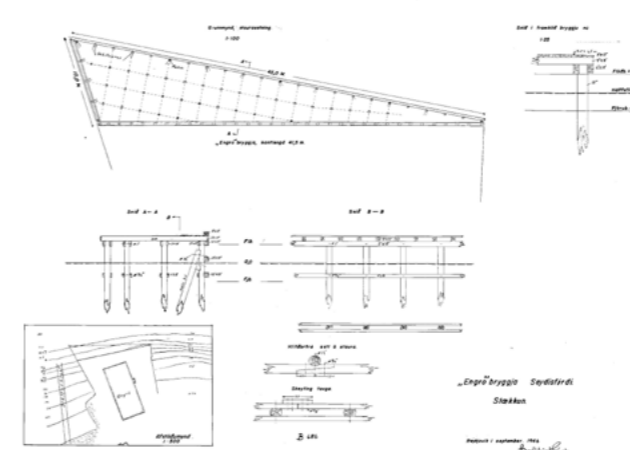


Við ástandsskoðun í mars 2021 kom í ljós að bryggjan var afar illa farin.



Gamla Angróbryggjan á Seyðisfirði sem dregur nafn sitt frá hinu sögufræga Angróhúsi verður endurbyggð á næstu mánuðum. Bryggjan verður nánast í upprunalegri mynd, byggð úr harðviði sem fenginn er úr sjálfbærri skógrækt og þannig með afar lágt kolefnisspor.

Endurbygging bryggjunnar hófst formlaga 8. september 2022. Gamla bryggjan var upprunalega reist í kringum árin 1945 til 1947. Hún er úr furu, er um 50 m á lengd og 9 m á breidd með 7 m viðlegudýpt. Hafnadeild Vegagerðarinnar gerði ástandsskoðun á bryggjunni í mars 2021 og kom þá í ljós afar bágborið ástand hennar. Sérstaklega var suðurendi bryggjunnar illa farinn en hann skemmdist nokkuð í aurskriðunum sem féllu í desember 2020.



Teikningar af nýju bryggjunni.

Nýja bryggjan verður úr harðviði og verður byggð á sama stað. Stærð bryggjunnar verður svipuð og hún er í dag. Þegar tekin var ákvörðun um hvers konar bryggju skyldi byggja á þessum stað voru nokkur atriði sem skiptu máli. Þar sem fjörðurinn er mjög djúpur á þessum stað var til dæmis ekki hægt að nota stálþil og því komu aðeins staurar til greina sem undirstöður. Þá skipti það einnig Múlaþing nokkru máli að halda í upprunalegt útlit bryggjunnar enda eru þrjár aðrar trébryggjur á svipuðum slóðum í svipuðum stíl.

Bygging nýrrar bryggju var boðin út sumarið 2022 af verkkaupa sem er hafnarsjóður Múlaþings. Héraðsverk átti lágsta tilboðið upp á 146 m.kr. Guðmundur Guðlaugsson, einn þekktasti bryggjusmiður á Íslandi, mun sjá um bryggjusmiðina. Verktakarnir Landsverk og Kranar ehf. munu einnig koma að framkvæmdinni.

Efnið sem notað er í bryggjusmiðina kallast Greenheart harðviður en bæði staurar og burðarvirki verða úr því efni. Farið var í útboð á efninu árið 2021 og var fyrirtækið Gilmour & Aitken frá Skotlandi með besta tilboðið en það hefur yfir 150 ára reynslu af sölu og framleiðslu á harðviði.

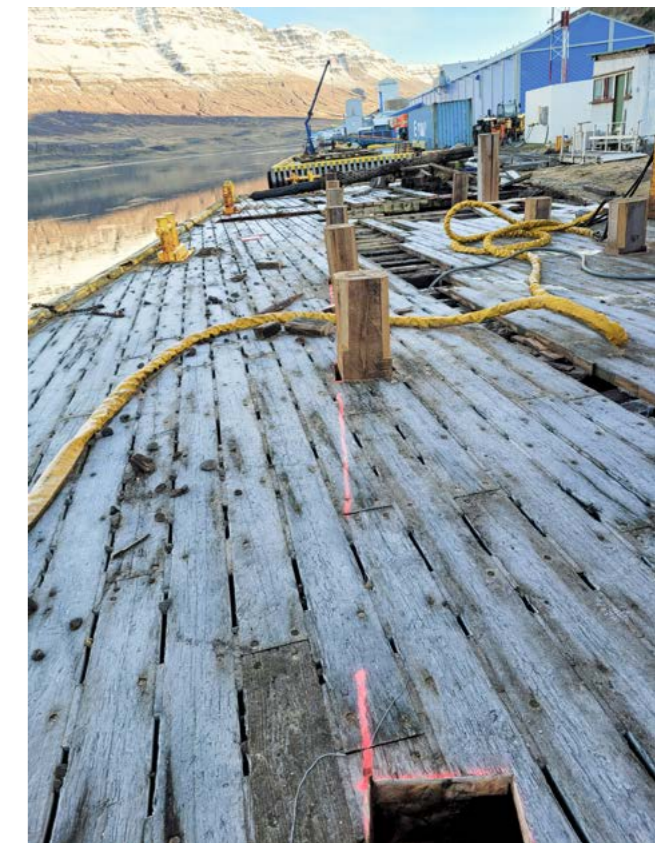
Greenheart timbur kemur frá Gvæjana í Suður Ameríku og kemur allt úr sjálfbærri skógrækt. Angróbryggjan verður þannig fyrsta timburbryggjan á Íslandi sem er í heild unnin úr timbri sem fengið er úr sjálfbærri skógrækt og þannig með minna kolefnisfótspor en annars.

Héraðsverk hóf framkvæmdir í september og hingað til hefur verið unnið við rif á gömlu bryggjunni og niðurrekstur nýrra staura. Þá hefur verktakinn einnig unnið að því að fjarlægja gamla Angróhúsið sem stóð við bryggjuna en það varð fyrir miklu tjóni í óveðri í september. Það hafði áður staðið af sér skriðurnar 2020 og verið notað sem geymslu- og sýningarhúsnæði fyrir Tæknimínjasafn Austurlands eftir þær hamfarir.



Angróbryggjan er ein af fjórum viðarbryggjum á svipuðum slóðum.

Nýja bryggjan verður úr Greenheart harðviði sem kemur úr sjálfbærri skógrækt í Suður Ameríku. Hér sjást nokkrir staurar sem búið er að reka niður.



Húsið var byggt árið 1880 af Otto Wathne, sem oft er kallaður faðir Seyðisfjarðar. Það var í fyrstu kallað Engros, sem þýðir verslun, en með tímanum þróaðist nafn hússins í Angró. Á sínum tíma var húsið notað undir sildarverkun, verslun og íbúð og var í raun vaggá stórveldis Wathne og nátengt fyrra sildarævintýrinu á Íslandi. Til stendur að reisa þetta sögufræga hús á nýjum stað í bænum.

Áætluð verklok á byggingu bryggjunnar eru sumarið 2023. Vegagerðin hefur umsjón með verkinu en bryggjan mun nýtast ýmsum skipum, meðal annars litlum skemmtiferðaskipum. ■

# Þykir vænt um brýrnar sínar

→

Við hönnun á brú er að mörgu að huga: „Þetta getur verið nokkurra ára ferli en það er nauðsynlegt að taka sér góðan tíma í þetta. Brú á að standa í hundrað ár og það má ekki kasta til höndum,“ segir Guðrún Þóra.

Guðrún Þóra Garðarsdóttir réði sig í sumarstarf hjá Vegagerðinni og varð þá fyrsta verkfræðimenntaða konan til að starfa hjá stofnuninni. Brýr eru hennar sérsvið og þær eru ófáar brýrnar sem hún hefur hannað eða komið að á einhvern hátt. Sú stærsta sem Guðrún Þóra hannaði er brúin yfir Þorskafjörð sem nú er í smíðum.

„Ég kom fyrst til Vegagerðarinnar í júní 1988 og vann út desember það sama ár. Þá var ég nýkomin heim til Íslands eftir að hafa lokið mastersnámi í byggingarverkfræði frá Danmarks Tekniske Højskole, eða DTH í Danmörku. Lokaverkefnið mitt snerist um hönnun brúar yfir Eyvindará hjá Egilsstöðum og við undirbúning þess hafði ég verið í sambandi við Einar Hafliðason, þáverandi forstöðumann brúadeildar Vegagerðarinnar. Þegar Einar frétti að ég væri útskrifuð og í atvinnuleit bauð hann mér sumarstarf, sem ég þáði. Á þessum tíma voru ekki margar tæknimenntaðar konur hjá Vegagerðinni en mér skilst að ég sé fyrsta verkfræðimenntaða konan sem kom til starfa hjá stofnuninni,“ segir Guðrún Þóra, sem er deildarstjóri á hönnunardeild. Helsta verkefnið sem hún sinnti var forhönnun á nýrri Markarfljótsbrú. „Ég var einnig með í útreikningum á stáli fyrir Tungufljót og fleira,“ rifjar hún upp.

Guðrún Þóra segir verkfræði ekki hafa verið fyrsta kost þegar hún ákvað að fara í háskólanám en það átti eftir að breytast. „Ég var á náttúrusviði við Menntaskólann í Hamrahlíð og útskrifaðist sem stúdent um jólin 1981, en ég tók námið á þremur og hálfu ári. Bróðir minn, sem var í vélaverkfræði við Háskóla Íslands, vildi endilega að ég færi í verkfræði og hvatti mig til þess en ég hélt nú ekki. Mér fannst verkfræðin virka sem svo strembið nám og hafði ekki hug á að vera alltaf að læra. Ég hafði áhuga á að læra líffræði eða jafnvel erfðafræði. En síðan fór ég að vinna sem ritari hjá Ríkisskipum eftir stúdentinn. Þetta var svo einhæft starf, ég var að pikka inn farmskrár, að ég fór að hugsa að kannski væri hægt að leggja eitthvað á sig til að eiga möguleika á fjölbreyttu starfi. Ég skoðaði námsskrá HÍ og sá að í byggingarverkfræði voru ýmis áhugaverð námskeið, svo sem jarðtækni og vatnafræði. Ég ákvað því að prófa byggingarverkfræðina og sjá til hvernig mér líkaði. Þá kom á daginn að námið var bæði áhugavert og skemmtilegt svo ég hélt áfram og lauk prófi í 1986.“

Á námsárunum eignaðist Guðrún Þóra góðan vinarhóp sem hefur haldið sambandi allar götur síðan og hluti þeirra vinnur hjá Vegagerðinni. „Það var svo dýrmætt að kynna þessu fólki, ekki síst vegna þess að oft var mikið álag í náminu og við studdum hvert annað í gegnum það. Við vorum átján sem útskrifuðumst saman, þar af þrjár stelpur. Í þeim hópi er Auður Þóra Árnadóttir, sem er forstöðumaður á þróunarsviði Vegagerðarinnar og Kristinn H. Guðbjartsson, verkfræðingur á hönnunardeild. Ingunn Erna Jónsdóttir, verkfræðingur á hafnadeild, útskrifaðist svo ári á eftir okkur,“ upplýsir Guðrún Þóra og bætir við að þegar hún ákvað að fara í námið hafi hún stundum fengið að heyra hvort að verkfræði væri nokkuð nema fyrir karlmenn. „Þá svaraði ég því til að ég vissi ekki að það þyrfti vöðva til að reikna. Verkfræði er fag fyrir alla og er mjög skemmtileg.“

Þegar talið berst að því hvað hafi tekið við eftir að þessari tímabundnu ráðningu hjá Vegagerðinni lauk kemur í ljós að leið Guðrúnar Þóru lá þá til Háskóla Íslands. Það var heldur óvænt og ekki á dagskránni.

„Ég setti mig í samband við Ragnar Sigbjörnsson heitinn, sem þá var forstöðumaður Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands og hann spurði hvort ég væri til í að koma og kenna við verkfræðideildina. Í einhverju bríarí sagði ég strax já. Áður en ég vissi af var ég stödd með hönd á hurðarhúni að ganga inn í kennslustofu að kenna. Þetta bar svo brátt að, að ég hafði ekki haft tíma til að hugsa mikið um þetta. Ég byrjaði á að kenna nemendum á fjórða ári og það verður að segjast að fyrsti tíminn var stuttur. Þau voru nýbúin í prófum og það var samþykkt einróma að hafa stuttan tíma,“ segir hún en árin hjá HÍ urðu alls sex talsins.



## Frá tússpennum í tölvur

„Auk kennslu sinnti ég verkefnum hjá Aflfræðistofu HÍ, sem núna heitir Jarðskjálftamiðstöðin. Á meðal þess sem ég kenndi var smáeiningaaðferðin og tölvuteiknun. AutoCAD forritið var notað í tölvuteikningunni. Það var nýjung að teikna í teikniforriti, áður var kennt að teikna með tússpennum. Ég sinnti líka ýmsum rannsóknum, aðallega í jarðskjálftafræði. Eitt verkefnið snerist um að gera hreyfimynd af Húsi verzlunarinnar í jarðskjálfta. Myndin sýndi fyrst alla bygginguna og síðan var sýnd hreyfing byggingarinnar, hressilega ýkt, í jarðskjálfta. Þetta var árið 1991 og ég á leið í barneignarfrí en myndin var sýnd á jarðskjálftaráðstefnu árið eftir. Við greindum líka gervifót frá Össuri, sem þá var nýtt fyrirtæki. Gert var burðarþóslíkan af gervifætinum

til að skoða hvers vegna stykki í honum klofnaði alltaf. Við fundum út að það var mikil spennuþjöppun á einum stað, þar sem stykkið klofnaði. Hönnuninni var breytt og vandamálið hvarf. Eftir þessi sex ár fannst mér kominn tími til að breyta til og þá réði ég mig til Vatnsveitunnar. Þar var ég í að forrita fyrir landupplýsingakerfi, sem var mjög skemmtilegt,“ rifjar Guðrún Þóra upp en að ári liðnu tóku atvinnumálin nýja stefnu.

„Þá bauðst mér staða hjá Vegagerðinni við brúahönnun sem ég ákvað að þiggja. Ég byrjaði í nóvember 1995 og hef verið hér síðan. Fyrst var ég á brúadeild, hún var sameinuð við vegghönnunardeild og frá árinu 2013 heitir deildin hönnunardeild.“



## Vel skal vanda það sem lengi á að standa

Á þessum tæpu þremur áratugum hefur Guðrún Þóra hannað fleiri brýr en hún hefur tölu á. „Já, þær eru orðnar töluvert margar, líklega um tvær á ári. Núna er verið að byggja tvær brýr sem ég teiknaði, annars vegar í Þorskafirði, sem er sú lengsta sem ég hef hannað, og hins vegar yfir Laxá á Skaga, en sú brú verður frekar há. Eins og stendur er ég að vinna í hönnun á brú yfir Köldukvísl á Norðausturvegi. Þá voru tvær brýr af fjórum í Hornafirði á minni könnu.“

Spurð hvað þurfi helst að hafa í huga við brúarhönnun svarar Guðrún Þóra að þar komi margt til.



Við Haffjarðará í maí 2011.

Guðrún Þóra telur mikilvægt að sækja ráðstefnur sem fjalla um brýr til að fá nýjar hugmyndir og læra eitthvað nýtt.

„Gera þarf fjölda rannsókna áður en hafist er handa. Fyrst þarf að skoða náttúruna í kringum fyrirhugaða brú, kanna hvernig vatnafarinu er háttað og hvort um sé að ræða flóðasvæði. Einnig þarf að athuga hvort brúin sé á jarðskjálftasvæði og þar fram eftir götunum. Mæla þarf umferðina og umferðarmagnnið. Þá skiptir veglínun og hæð og lega miklu máli. Í framhaldinu þarf að skoða grundun, en í henni felst að rannsaka hversu djúpt er niður á fast og hvernig jarðvegurinn er, hvort hægt sé að reisa brú á bergi eða staurum. Brú án góðrar grundar getur hæglega hrunið,“ segir hún og bætir við: „Stundum á ný brú að vera á nákvæmlega sama stað og sú gamla. Þá þarf að rífa þá gömlu og gera bráðabirgðaleið. Oft er ný brú í nýrri veglínun og þá tekur allt ferlið lengri tíma. Í þeim tilfellum er byrjað á að gera nokkrar veglínur, skoða þær og svo þróast það áfram. Gerð eru frumdrög og kostnaðaráætlun, síðan tekur við forhönnun og í framhaldinu er tekin ákvörðun um hvernig brú á að hanna áfram. Þetta getur verið nokkurra ára ferli en það er nauðsynlegt að taka sér góðan tíma í þetta. Brú á að standa í hundrað ár og það má ekki kasta til höndum.“

Saga brúa á Íslandi er stórmerkileg og hefur að vonum vakið áhuga Guðrúnar Þóru. „Fyrstu brýrnar voru úr timbri og entust ekki lengi því timbrið fúnaði auðveldlega. Síðan kom stálið til sögunnar og fyrir aldamótin 1900 voru reistar hengibrýr. Yfir Örnólfsdalsá í Borgarfirði stendur enn hengibrú sem var byggð árið 1899 og er því elsta uppistandandi hengibrú landsins. Ákveðið var að varðveita þá brú. Svipaðar brýr voru byggðar á þessum árum á fimm öðrum stöðum, yfir Ölfusá, Þjórsá, Jökulsá í Öxarfirði, Sogið og Hörgá. Það var bylting fyrir samfélagið að fá varanlegar brýr. Árnar voru mikill og jafnvel hættulegur farartálmi, eins og Jökulsá á Sólheimasandi er dæmi um. Vegir og brýr tengja saman sveitir og bæi og draga úr einangrun,“ segir Guðrún Þóra og minnir jafnframt á að stundum séu náttúruöflin svo sterk að ekkert mannvirki standi þau af sér.

„Kötluhlaup og hamfarahlaup eru dæmi um það. Katla minnti á sig sumarið 2011 þegar hlaup kom úr jöklinum svo brúin yfir Múlakvísl skolaðist í burtu þann 9. júlí. Sú brú var hönnuð til að taka á sig sæmilega stórt flóð en framburður úr ánni hafði fyllt mikið upp í brúarstæðið og hún stóðst ekki hlaupið sem kom þennan dag. Fyrir fimm árum fór brúin yfir Steinavötn í miklum vatnavöxtum. Þá strax um kvöldið var ég búin að teikna bráðabirgðabru sem brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar reisti á einni viku.“



Brúin yfir Þorskafjörð er sú lengsta sem Guðrún Þóra hefur hannað. Hér er hún að skoða aðstæður.

Guðrún Þóra og Reynir Gunnarsson, fyrrum rekstrarstjóri á Höfn, á framkvæmdasvæði við Steinavötn árið 2017.

## Syngur í kór og hugar að heilsunni

Ekki er úr vegi að spyrja hvort hún hafi átt von á að vinna jafnlengi hjá Vegagerðinni og raun ber vitni og hvort margt hafi breyst á þessum árum. „Ég hugsaði ekkert út í það en þetta er skemmtilegt og fjölbreytt starf. Í heimsfaraldrinum fékk ég tækifæri til að sinna starfi forstöðumanns hönnunardeildar í þrettán og hálfan mánuð og mér fannst það mjög gaman. Ég hef tekið þátt í starfi NVF (Norræna vegasambandið) og var um tíma ritari. Það er gefandi og lærdómsríkt að vera í samstarfi við hinar norrænu þjóðirnar og mikilvægt að við lærum hvert af öðru. Ég hef haldið nokkra fyrirlestra um brýr, m.a. fyrir NVF. Helstu breytingarnar felast í hversu hratt tæknin hefur þróast. Þegar ég kom til Vegagerðarinnar sem sumarstarfsmaður var tölvuöldin að ganga í garð. Í náminu á Íslandi notaði ég blýanta til að teikna mannvirki en í dag nota ég bestu forrit sem fánleg eru hverju sinni. Til að halda mér ferskri í faginu finnst mér gott að fara á ráðstefnur sem tengjast brúm beint, bæði til að fá nýjar hugmyndir og læra eitthvað nýtt.“



Aðspurð eru áhugamálin nokkur en Guðrún Þóra er í kór og segir það rosalega gaman. „Ég reyni að hreyfa mig reglulega og huga að heilsunni, fer í göngutúra, sund og hjóla. Ég er í sambúð og á einn son, einn stjúpson og eina tengdadóttur. Við parið erum dugleg að ferðast um landið og þá nota ég tækifærið og skoða brýr frá öllum hliðum.“

En skyldi Guðrún Þóra eiga sér uppáhaldsbrú? „Ég get ekki valið neina eina. Mér þykir vænt um þær allar, stórar sem smár.“ ■

# Gert við göngubrýr yfir Jökulsá í Lóni

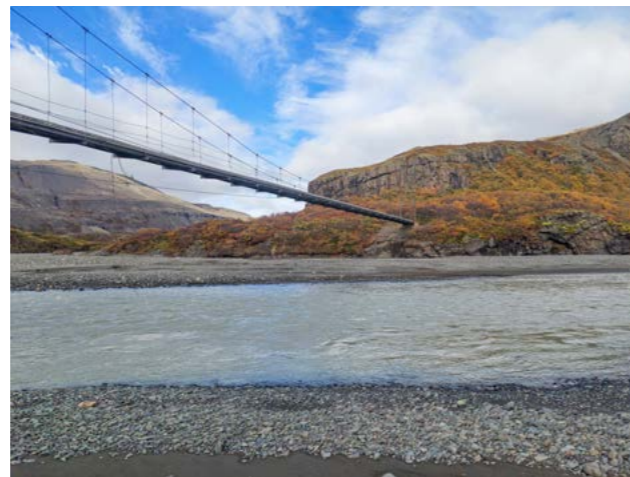
Göngubrúin yfir Jökulsá í Lóni við Eskifell er ein sú lengsta á landinu, 95 m löng.

Göngubrýrnar við Eskifell og Kollumúla yfir Jökulsá í Lóni skemmdust talsvert í óveðri sem gekk yfir Austurland í lok september. Starfsfólk Vegagerðarinnar lagaði brýrnar fyrir veturinn en frekari viðgerðir bíða sumarsins.

Brýrnar tvær eru hluti af gönguleiðinni Austurstræti sem er 50 kílómetra leið sem liggur frá Stafafelli, um Eskifell, Kollumúla og Víðidal.

Göngubrúin yfir Jökulsá í Lóni við Eskifell er ein sú lengsta á landinu, 95 m löng. Hún var byggð af starfsmönnum Vegagerðarinnar árið 2004. Brúin skemmdist töluvert í óveðrinu sem gekk yfir Austurland sunnudaginn 25. september og aðfaranótt mánudagsins. „Þetta voru talsverðar skemmdir, það slitnaði hliðarstag og fjögur upphengistö. Svo bognuðu fjögur upphengistö sem halda uppi brúargólfinu. Þá var skemmd í stálbitum og vindgrind í gólfinu auk þess sem festingar á gólfinu við stöplana urðu fyrir tjóni,“ segir Sveinn Þórðarson verkefnastjóri á framkvæmdadeild Vegagerðarinnar. Hann skoðaði aðstæður strax á miðvikudegi eftir óveðrið og á fimmtudeginum fór hann með starfsmönnum Vegagerðarinnar á Höfn til að laga upphengjurnar. „Notuð var beltagrafa til að lyfta undir þverbitana á meðan nýtt upphengistag var sett upp því brúin hallaðist svo mikið að erfitt var að athafna sig á henni.“

Í byrjun nóvember fór síðan hópur upp eftir á ný til að laga vindgrind og skipta um hliðarstö. Ekki náðist að tryggja brúna alveg og því verður farið aftur um leið og fært verður yfir Skyndidalsá og verkið klárað. Nauðsynlegt er að fara í meiri framkvæmdir og viðgerðir. „Það þarf að yfirfara hönnun og verður það gert í vetur svo hægt verði að ráðast í viðgerðir í vor,“ upplýsir Sveinn.



## Jökulsá í Lóni við Kollumúla

Brúin yfir Jökulsá í Lóni við Kollumúla var endurreist af brúavinnuflokki Vegagerðarinnar árið 2019 eftir að hafa hrunið í óveðri á gamlársgang 2018. Í fyrstu virtist brúin hafa sloppið nokkuð vel í óveðrinu í september síðastliðnum. „En þegar betur var að gáð voru skemmdirnar töluverðar. Mest allt gólfið f auk af brúnni, gólfbítar í endana losnuðu og svo skekkist undirstaða turnsins en bergboltar virðast hafa losnað,“ lýsir Sveinn.

Sveinn fór á staðinn í lok október með starfsmönnum úr vitaflokki Vegagerðarinnar og smiðum frá Höfn. „Við festum niður gólfið, löguðum hliðarstag og reyndum að tryggja að stöpullinn myndi ekki hreyfast meira í vetur. Þá festum við handriðsvíra sem höfðu víða losnað.“ Líkt og í Eskifelli þarf að gera betur við brúna í Kollumúla og verður það skoðað í vor.

En af hverju skemmast brýrnar svona illa? „Það verður algert veðravíti á þessum stað. Ég sá myndir frá smölum sem voru fyrstir á staðinn og ég hef aldrei séð annað eins, mosinn var fokin af á stórum köflum,“ segir Sveinn. ■

Notuð var beltagrafa til að lyfta undir þverbitana á meðan nýtt upphengistag var sett upp.



Unnið að viðgerðum við göngubrúna við Kollumúla.

Gólf göngubrúarinnar við Kollumúla fór illa í óveðrinu.

Brúargólfið á göngubrúnni við Eskifell fór illa.





# Vígsla á brú yfir Jökulsá á Sólheimasandi



Einar Freyr Elínarson, sveitarstjóri Mýrdalshrepps, Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra og Anton Kári Halldórsson, sveitarstjóri Rangárbæjar eystra, klipptu á borða á brúnni yfir Jökulsá á Sólheimasandi við hátíðlega athöfn.

## Allar brýr á Hringvegi (1) frá Reykjavík til Kirkjubæjarklausturs eru nú tvíbreiðar

Ný, tvíbreið brú yfir Jökulsá á Sólheimasandi var vígð þann 21. október sl. Brúin er mikil samgöngubót á Suðurlandi og eykur umferðaröryggi til muna. Nýja brúin er sú þriðja sem byggð er yfir þessa á. Sú fyrsta var byggð 1921 og sú næsta 1967. Millisökklar brúarinnar sem byggð var 1967 voru nýttir fyrir nýja mannvirkni.

Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra, Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, Einar Freyr Elínarson, sveitarstjóri Mýrdalshrepps og Anton Kári Halldórsson, sveitarstjóri Rangárbæjar eystra, klipptu á borða á miðri brúnni að viðstöddu fjölmenni í blíðskaparveðri.

„Með opnun brúarinnar leysum við af hólmi síðustu einbreiðu brúna á Hringvegi 1 frá Reykjavík austur fyrir Kirkjubæjarklaustur. Fyrir fjórum árum síðan voru 37 brýr á Hringveginum einbreiðar og verða 31 með opnun nýrrar brúar. Og það er ekkert lát á framkvæmdum. Ég er vongóður um að okkur takist að fækka þeim niður í 29 strax fyrir árslok því það stendur til að opna nýjar brýr á Hverfisfljóti og Núpsvötnum síðar á árinu,“ sagði Sigurður Ingi við brúarvígsluna.

Hann nefndi einnig að gangi áætlanir Vegagerðarinnar eftir verði talan komin niður í 26 eftir 2 ár, eða frá 37 einbreiðum brúm niður í 26 á 6 árum.

Í máli Bergþóru kom fram hve Jökulsá á Sólheimasandi var mikill farartálmi á árum áður. Hún las hluta úr ritgerð Jóns Trausta sem hann skrifaði í upphafi 20. aldar en þar segir m.a.:

„Hún er samfelldur, beljandi straumstrengur frá jöklinum og fram í sjó, þar sem hún tekur brimrótið fangabrögðum. Alla þá leið orgar hún eins og gráðugt villidýr og byltir til stórum jökulhnúllungum í botninum. Vatnið er móbrúnn jökulkorgur, svo þykkur, að öldurnar geta varla freytt, og svo draunillur, að fýluna af honum leggur vestur á miðjan sand. Hvergi er vað á henni, sem treysta má. Hún kastar beljandi höfuðstrengnum sitt á hvað og ratar til mölinni undir sér; grefur sig niður á þessum staðnum, hleður upp eyrum annars staðar, rennur sums staðar dreift, en sums staðar í einu lagi. Aldrei er hún eins degi lengur.“



Heiðursmenn Vegagerðarinnar, Páll Andri Sveinsson og Guðmundur Kristján Ragnarsson, ásamt Diljá Mist Guðnadóttur skæraverði.



Sigurður Ingi innviðaráðherra og Hörður Brandsson.



Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra ók fyrstur yfir brúna. Hörður Brandsson, sem ók fyrstur yfir gömlu brúna árið 1967, kom í kjölfar ráðherra. Bílinn hans er með sama númeri og sá sem hann var á fyrir 55 árum, Z 25. Þó er ekki um sama bíl að ræða.

Að vígslu lokinni ók ráðherra fyrstur yfir brúna en strax á eftir honum kom Hörður Brandsson, sem fyrstur ók yfir brúna sem var opnuð árið 1967. Hörður er enn með sama bílnúmerið og var á bílnum sem ók yfir á sínum tíma, Z 25. Hörður er sonur hins víðfræga Brands Stefánssonar, eða Vatna-Brands, sem í sinni tíð var mikill brautryðjandi í samgöngumálum Vestur-Skaftfellinga. Hann keypti fyrst bíl árið 1927 og hóf skömmu síðar farþegaflutninga milli Víkur og Markarfljóts, þar sem fólk var reitt yfir á hestum. Að athöfn lokinni var boðið til kaffisamsætis í félagsheimilinu Leikskálum í Vík í Mýrdal.



## Margföld aukning á umferð

Margir vinsælir ferðamannastaðir eru í nágrenni við Jökulsá á Sólheimasandi, svo sem Skógafoss, Sólheimajökull, flugvélarflakið á Sólheimasandi, Dyrhólaey, Reynisfjara og Vík í Mýrdal. Umferð um brúna yfir ána er því mikil og hefur aukist undanfarin ár. Árið 2010 var meðalumerfð á dag um 1.000 ökutæki, miðað við SDU (sumardagsumferð) Árið 2019 fóru að meðaltali um 3.500 ökutæki um brúna á dag miðað við SDU. Það var því orðið mjög aðkallandi að byggja nýja, tvíbreiða brú.

Verkið Hringvegur (1-b5) um Jökulsá á Sólheimasandi var boðið út í september 2020. Samið var við ÞG verktaka í desember það sama ár og framkvæmdir hófust í janúar 2021. Tilboðið hljóðaði upp á rúmar 734 m.kr. Verkfræðistofan Verkís sá um hönnunina, Mannvit sá um framkvæmdaefirlit. Brúarvinnuflokkur Vegagerðarinnar byggði bráðabirgðabrú norðan við gömlu brúna sem var notuð meðan framkvæmdir stóðu yfir. Nýja brúin er 163 m löng, tvíbreið, steinsteypt, eftirspennit bitabrá í fimm höfum. Heildarbreidd er 10 m. ■



## Hlutur háskólanna fer stækkandi



Um 160 manns sóttu rannsóknaráðstefnuna sem haldin var á Hilton hóteli.

Árleg rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar var haldin í 21. sinn þann 28. október síðastliðinn. Um 260 manns sóttu ráðstefnuna í ár en dagskráin var fjölbreytt að venju, fluttir voru 17 fyrirlestrar og 13 veggspjöld kynnt.

Rannsóknaráðstefnan endurspeglar hið mikla starf sem rannsóknasjóður Vegagerðarinnar vinnur en sjóðurinn gegnir mikilvægum þætti í starfsemi stofnunarinnar. Markmið sjóðsins er; að hafa frumkvæði að rannsókna- og þróunarstarfi, sem stuðlar að því að Vegagerðin geti uppfyllt sett markmið á hverjum tíma. Að afla nýrrar þekkingar á sviði vega- og samgöngumála og að stuðla að því að niðurstöður varðandi aðferðir, efnisnotkun og hagkvæmara vinnulag skili sér í stöðlum og breyttu verklagi.

Mikil ásókn er í sjóðinn en árið 2022 bárust 134 umsóknir upp á samtals 403 milljónir króna. Af þessum 134 umsóknum fengu 69 verkefni styrk fyrir samtals 150 milljónir króna en það er fjárveitingin sem sjóðurinn hefur til umráða samkvæmt samgönguáætlun.

Fjárframlag til sjóðsins hefur raunar ekki hækkad frá árinu 2019. Ljóst er að kostnaður við rannsóknir fer síhækkandi og það mun að óbreyttu leiða til þess að sjóðurinn getur styrkt æ færri rannsóknir. Í setningarræðu sinni á ráðstefnunni sagði Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, vonast til þess að framlag til rannsóknasjóðsins yrði hækkad með tilliti til hækkandi verðlags.

Verkefni sem fengu úthlutað úr sjóðnum í ár voru af fjölbreyttum toga en flest féllu þau þó undir flokkinn mannvirki eða 52%. Sautján prósent verkefna voru í flokkunum umhverfi og umferð, en verkefni tengd samfélagi voru 7%. Sex prósent verkefnanna falla undir annað og eru það oft verkefni sem Vegagerðin hefur óskað sérstaklega eftir að verði unnin.

Umsóknir í sjóðinn koma víða að. Gaman er að segja frá því að hlutur háskólanna hefur aldrei verið meiri. Hann hefur farið hækkandi síðustu ár en árið 2022 var fjórðungur verkefna sem fékk úthlutað úr rannsóknasjóði á vegum háskólanna.

Stærstur hluti styrkja er veittur verkefnum sem koma frá verkfræðistofum og öðrum opinberum stofnunum eða 38%. Vegagerðin sjálf stendur einnig fyrir fjölda rannsóknaverkefna og í ár voru þau 33% þeirra verkefna sem fengu styrk úr sjóðnum.

Rannsóknnum sjóðsins er skipt í fjóra flokka; mannvirki, umferð, umhverfi og samfélag. Á ráðstefnunni sást glögg aukin áhersla á verkefni sem tengjast áskorunum nútímans á borð við loftslagsbreytingar, sjálfbærni, betri nýtingu og vistvæna fararmáta. Tónninn var settur strax í upphafi en lykilyrilestur ráðstefnunnar var fluttur af Þóru Margréti Þorgeirsdóttur, verkefnastjóra Byggjum grænni framtíð sem er samstarfsverkefni stjórnvalda og hagaðila byggingariðnaðarinnar. Þóra Margrét fjallaði um vistvænni mannvirkjagerð.



↑ Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar setti ráðstefnuna. Hún nefndi að mikilvægt væri að auka fjárframlög til rannsóknasjóðsins því annars væri óhjákvæmilegt að fækka þeim verkefnum sem hlýtu styrk vegna aukins kostnaðar.



↑ Páll Valdimar Kolka Jónsson var fundarstjóri ráðstefnunnar.



↑ Björk Úlfarsdóttir, umhverfis-, gæða- og nýsköpunarstjóri Colas Ísland, flutti erindið Aukið hlutfall á endurunnu malbiki í ný slitlög. Þar greindi hún frá rannsókn Colas á nýtingu endurunns malbiks á Reykjanesbraut frá afleggjara við Vogu á átt að Hafnarfirði. Helstu niðurstöður voru þær að ekki var munur á malbiki með og án endurunns malbiks og því ekkert til fyrirstöðu að nýta slíkt endurunnid efni við malbiksframkvæmdir í framtíðinni.



↑ Þóra Margrét Þorgeirsdóttir, verkefnisstjóri Byggjum grænni framtíð flutti fyrirlesturinn Byggjum grænni framtíð: Leiðin að vistvænni mannvirkjagerð. Þar fór hún meðal annars yfir vinnu við Vegvísi að vistvænni mannvirkjagerð 2030 þar sem gerðar eru tillögur að aðgerðum til að minnka losun og umhverfisáhrif byggingariðnaðarinnar.



↑ Hafdís Eygló Jónsdóttir jarðfræðingur hjá Vegagerðinni flutti erindið Leir í malarslitlögum. Helsta niðurstaða rannsóknar hennar var að tegund leirsins skiptir mun meira máli en kornastærð hans. Þá telur hún að kröfur Vegagerðarinnar um 10-30% hlutfall finefna í malarslitlögum sé of hátt.



↑ Þorbjörg Sævarsdóttir verkfræðingur á hönnunardeild Vegagerðarinnar flutti erindið ROADEX rannsóknir á umferðarminni vegum. Þar greindi hún frá ROADEX verkefninu sem er unnið í nánú samstarfi aðildarstofnana og fyrirtækja til að stuðla að betri viðhaldsstjórnun á umferðarminni vegum.



↑ Franz Sigurjónsson meistaranemi við Háskóla Íslands flutti erindið Ný tenging milli forsteypts stöpulveggjar og staðsteypts sökkuls. Verkefnið gekk út á að skoða hvort ný tegund af tengingu fyrir forsteypta veggjeringu þoli hönnunarálag og hafi sambærilegt burðarþol og staðsteyptur stoðveggur. Með slíkri tækni mætti flýta framkvæmdaferli við brúargerð.



↑ Guðrún María Guðjónsdóttir frá verkfræðistofunni EFLU flutti erindið Betri kostnaðaráætlanir. Kostnaður við framkvæmdir hefur tilhneigingu til að fara fram úr áætlun. Í rannsókninni var skoðað hvað veldur og hvað sé til ráða.



↑ Þorsteinn Sæmundsson hjá Háskóla Íslands flutti erindið Staðsetningar- og eftirlitskerfi fyrir baujur sem nýtir DGNSS og LoraWan fjarskipti. Markmið rannsóknarinnar var að bæta nákvæmni við staðsetningu á baujum sem lagðar eru í sjó. Stefnan var að skekkjan yrði innan við 1 metri.



↑ Ólöf Kristjánsdóttir frá Mannviti og Cecilia Þórðardóttir frá Celocity Transport Planning fluttu erindið Samgöngumat – grunnur að leiðbeiningum. Tilgangur leiðbeininganna er að gera kröfur um ítarlegri samgöngulegar greiningar á öllum ferðamátum og um stefnumörkun og aðgerðir fyrir alla ferðamóta til að bæta sjálfbærni samgangna.



↑ Davíð Guðbergsson hjá VSÓ Ráðgjöf flutti erindið Vinstribeygjur – Slysagreining. Áhrif á mismunandi útfærslu varinna vinstribeygjufasa á ljósastýrdum gatnamótum höfuðborgarsvæðisins. Helsta niðurstaðan var sú að ekki var munur á útfærslum varinna fasa með tilliti til öryggis. Varðar vinstri beygjur virðast fækka alvarlegum slysum en óhöppum fjölga.



↑ Daði Baldur Ottósson frá EFLU flutti erindið Samanburður á ferðatíma Strætó og einkabilsins innan höfuðborgarsvæðisins. Talið er að niðurstöðurnar geti nýst sem grunnur að forgangsriðun framkvæmda í tengslum við forgangsakstursreinar strætisvagna og forgangi þeirra um gatnamót. Niðurstöðurnar er einnig hægt að nýta við endurskoðun á leiðaneti Strætó.



↑ Andrea Kristinsdóttir frá VSÓ Ráðgjöf flutti erindið Deiliskipulag þjóðvega í þéttbýli. Þar sagði hún frá vinnu við gerð leiðbeininga fyrir deiliskipulag þjóðavega í þéttbýli en deiliskipulagsáætlanir geta verið afar mismunandi. Leiðbeiningarnar verða gefnar út af Vegagerðinni.



↑ Ólafur Hafstein Pjetursson frá Trivium ráðgjöf flutti erindið Kortlagning hávaða með CNOSSOS-EU. Verkefnið er framhaldsverkefni fyrri rannsókna. Niðurstöður sýndu að nákvæmni CNOSSOS-EU hefur stóruaukist.



↑ Magnús Arason frá EFLU flutti erindið Brýr í hringrásarhagkerfi. Verkefnið var unnið í samstarfi við Arup í Hollandi en Hollendingar eru mjög framarlega í hringrásarkerfinu. Meðal þess sem unnið var í verkefninu var að setja fram aðgerðaráætlun fyrir bætta hringrásarhönnun brúarmannvirkja.



↑ Ingibjörg Jónsdóttir frá Háskóla Íslands flutti erindið Strandlínubreytingar á Suðausturlandi frá 1903-2021. Í erindi sínu sýndi hún hvaða breytingar hafa orðið á strandlínu Suðausturlands á tuttugustu öld, en þær eru þó nokkrar.



↑ Esther Hlíðar Jensen frá Veðurstofunni flutti erindið Notkun fjarkönnunargagna til að ákvarða þröskulda fyrir skriðuhættu á Íslandi. Í verkefni sínu kannaði hún möguleikann á að nýta afurðir gervihnatta til að bæta viðvaranir við hættu á skriðuföllum. Niðurstöður voru nokkuð jákvæðar.



↑ Halldór Geirsson frá Háskóla Íslands flutti erindið Rannsóknir og vöktun á hreyfingum við vegstæði Siglufjarðarvegjar um Almenna með siritandi GNSS staðsetningartæki. Með siritandi GNSS mælum má betur fylgjast með skriðuhreyfingum en frekari þróun á úrvinnslu þarf til að mælingarnar nýttist í vöktun.



↑ Elías Arnar Nínuson frá Háskóla Íslands flutti erindið Rannsóknir á tengslum veðurfarsbreytinga og hreyfinga á og við vegstæði Siglufjarðarvegjar um Almenna. Hann fór yfir nokkur dæmi þar sem tengsl virðast vera milli veðurfars og breytinga á vegstæði. Tengsl úrkomu og leysinga virðast skýr.



↑ Ólafur Sveinn Haraldsson forstöðumaður rannsókna hjá Vegagerðinni átti veg og vanda að skipulagningu ráðstefnunnar.



# Náttúrunni skilað til baka eftir vegagerð

Vegagerðin leggur mikla áherslu á að minnka umhverfisáhrif vegarins um Teigsskóg að sögn Sigurþórs Guðmundssonar verkefnastjóra hjá Vegagerðinni sem hefur umsjón með framkvæmdum á Vestfjarðavegi (60) um Gufudalssveit.

→ Frá framkvæmdum í Teigsskógi sumarið 2022.  
Mynd: Haukur Sigurðsson

↓ Sigurþór Guðmundsson verkefnastjóri hjá Vegagerðinni á verkstað í sumar.  
Mynd: Haukur Sigurðsson

Framkvæmdir ganga vel en áfangar verksins eru fimm. Einum er lokið, þrjú eru í framkvæmd og enn á eftir að bjóða út þann síðasta.

„Það er spennandi og skemmtilegt viðfangsefni að skila náttúrunni til baka eftir vegagerð. Það er of víða sem það hefur ekki verið gert og þá tekur það svæðin langan tíma að gróa upp á ný. Með því að beita þeim aðferðum sem við notum, til dæmis í Teigsskógi, er hægt að skila vegsvæðinu fallega til baka, og þá er nánast eins og vegurinn hafi fallið af himnum ofan um leið og framkvæmdum lýkur,“ segir Sigurþór.

Blaðamaður Framkvæmdafréttanna settist niður með Sigurþóri til að fara yfir stöðu framkvæmda í Gufudalssveit og til hvaða aðgerða Vegagerðin hefur grípið til að minnka áhrif á umhverfi vegarins. „Framkvæmdin í heild snýst um endurbyggingu og lagningu nýs Vestfjarðavegar frá Bjarkalundi og að Skálanesi við Kollafjörð. Þetta er rúm 20 kílómetra leið sem við höfum skipt niður í fimm áfanga,“ lýsir hann.



Fyrst má telja; **Gufudalsá – Skálanes**, endurbyggingu og breikkun vegar á 6,6 km kafla. Lokið var við það verk árið 2021. Næst **Kinnarstaðir – Þórisstaðir** (þverun Þorskafjarðar) sem felst í nýbyggingu Vestfjarðavegar á um 2,7 km kafla yfir Þorskafjörð en meðal verkþátta er bygging 260 m langrar steyptrar brúar. Þetta verk er í fullum gangi og á að ljúka sumarið 2024. Í þriðja lagi er það áfanginn; **Þórisstaðir – Hallsteinsnes** um Teigsskóg sem nánar verður fjallað um hér síðar. Í fjórða lagi; **Djúpadalsvegur** sem er nýbygging 5,7 km langs vegar inn Djúpadalsvegur sem nú er unnið að og á að ljúka í lok þessa árs. „Sá vegur verður í raun ekki hluti Vestfjarðavegar þegar allri framkvæmdinni verður lokið heldur mun þjóna sem tenging við núverandi Vestfjarðaveg þar til búið verður að bjóða út og klára síðasta áfanga verksins milli **Hallsteinsness og Melaness**, um 3,6 km leið,“ lýsir Sigurþór en í því verki felst þverun Gufufjarðar og Djúpadalsvegur með þremur brúm. Búið er að hanna tvær þeirra og unnið að hönnun þeirrar þriðju. Ekki er komin tímasetning á hvenær sá áfangi verður boðinn út.

Mikil þörf var á nýbyggingu og endurbyggingu Vestfjarðavegar á þessum slóðum og framkvæmdirnar langþráðar. Vegurinn frá Bjarkalundi að Skálanesi er í dag 41,6 km langur, þar af eru 34 km með malarslittlagi. Á honum eru fjórar einbreiðar brýr, krappar beygjur og brattar brekkur. Vegurinn liggur um bratta hálsa, Hjallaháls og Ódrjúgsháls, en þegar framkvæmdum í Teigsskógi verður lokið í október á næsta ári sleppa öllum við að aka Hjallaháls.

Framkvæmdirnar hafa mikinn samfélagslegan ávinning að sögn Sigurþórs. „Þverun Þorskafjarðar ein og sér mun stytta leið milli byggðarlaga um 9 km og þegar öllum fimm áföngunum verður lokið hefur leiðin milli Reykjavíkur og Ísafjarðar verið stytta um 50 km frá árinu 2019 og eru þá Dýrafjarðargöng með talin.“



## Áfanginn Þórisstaðir – Hallsteinsnes, um Teigsskóg

Framkvæmdin í Teigsskógi hófst í sumar en verkið ber formlega heitið Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Þórisstaðir – Hallsteinsnes. Í því felst nýbygging Vestfjarðavegar á um 10,4 km kafla og einnig nýbygging Djúpadalsvegur á 200 metra kafla.

Vegurinn er alfarið byggður í nýju vegstæði en tengist nýjum Vestfjarðavegi í annan endann og nýjum Djúpadalsvegi sem er í byggingu í hinn endann.

### Helstu magntölur eru:

→ Bergskering í vegstæði	262.000 m <sup>3</sup>
→ Fyllingar úr skeringum	208.100 m <sup>3</sup>
→ Fláafleygar úr skeringum	56.200 m <sup>3</sup>
→ Grjótvörn	21.000 m <sup>3</sup>
→ Ræsalögn	966 m
→ Styrktarlag, efnisvinnsla	46.600 m <sup>3</sup>
→ Styrktarlag, útlögn	43.200 m <sup>3</sup>
→ Burðarlag, efnisvinnsla	14.700 m <sup>3</sup>
→ Burðarlag, útlögn	18.300 m <sup>3</sup>
→ Klæðing	78.800 m <sup>2</sup>
→ Vegrið	2.840 m

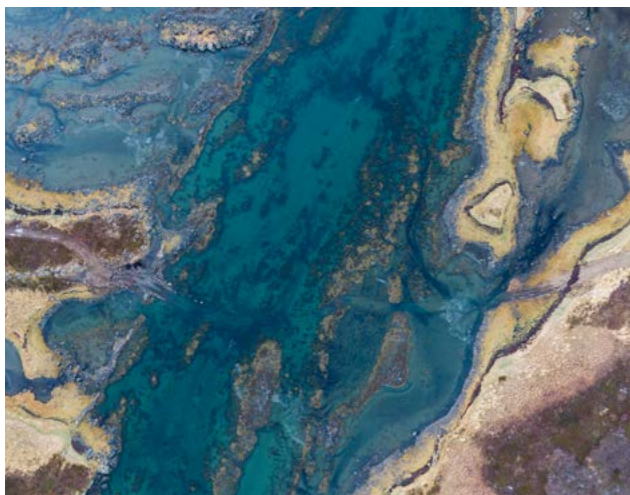
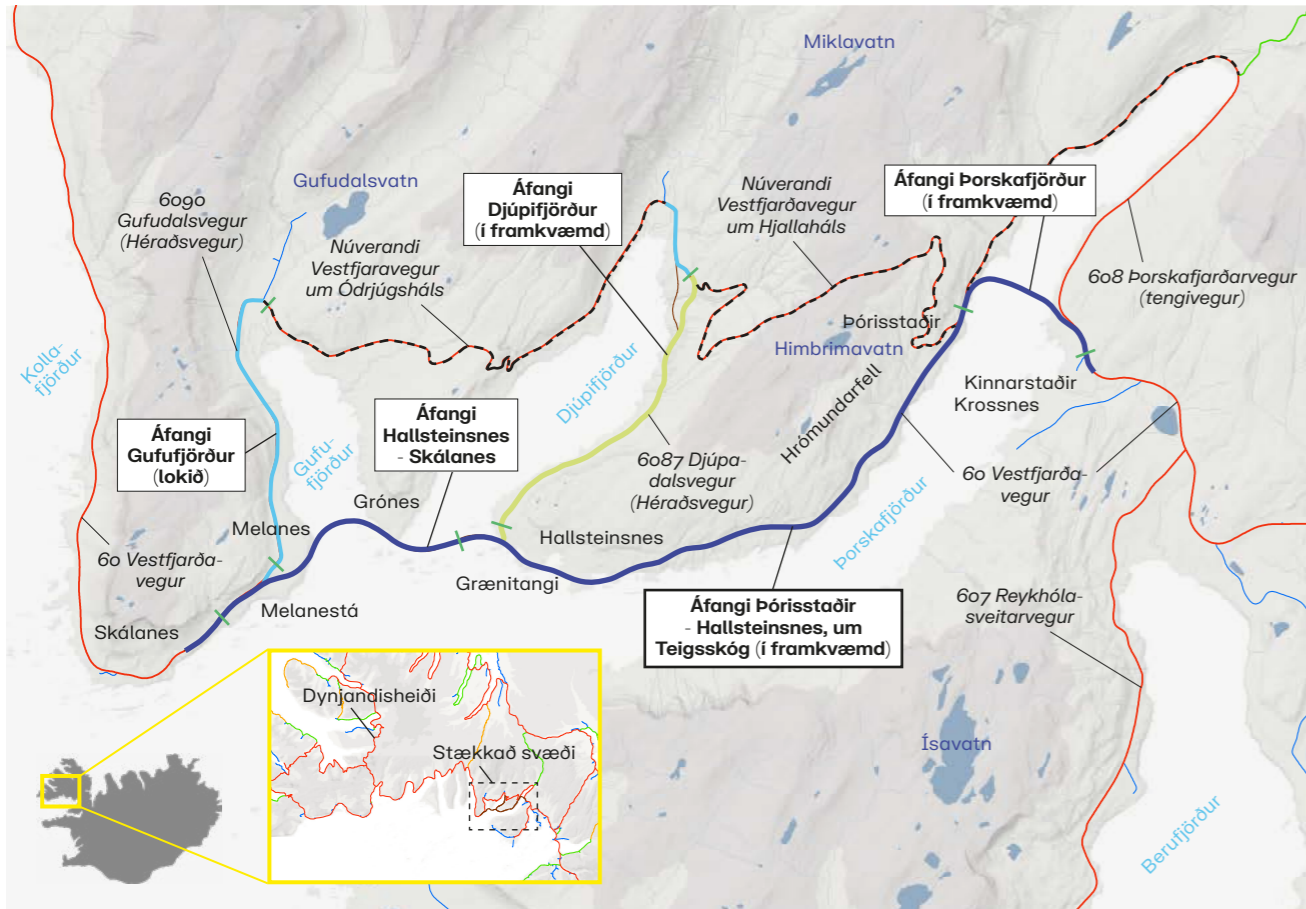
Í verkinu felst einnig jarðvinna og lagning á raf- og fjarskiptalögnum fyrir veitufyrirtæki. Stefnt er að því að verkinu verði að fullu lokið í október 2023.



↑ Gott er að vera á vel útbúnum bíl þegar ekið er um framkvæmdasvæðið.

↓ Svarðlagi í vegsvæðinu var flett af og verður sett aftur í vegfláa





## Lítið sem ekkert efni í veginn aðflutt

Hafist var handa við framkvæmdir um Teigsskóg í sumar en verktaki er Borgarverk. Fyrsta verk var að marka fyrir veglínunni og höggva skóginn á því svæði. Trén voru síðan kurluð og efnið látið liggja ofan á sverðinum. „Vinnan gengur vel en það er dálítið sérstakt að við flytjum ekkert efni annars staðar að í fyllingar, það kemur allt saman úr veginum sjálfum,“ segir Sigurbór og útskýrir að fylling sé það kallað þegar fylla þarf í dældir og gil í landslaginu til að vegurinn verði nokkurn veginn jafnhár. „Efnið í fyllingarnar fáum við úr skeringum en það er þegar við þurfum að fjarlægja efni úr vegstæðinu þegar farið er í gegnum hóla eða hæðir.“

Ofan á fyllingarnar kemur styrktarlag sem einnig er unnið á leiðinni úr bergskeringum. Efni í burðarlag vegarins er fengið úr vegsvæðinu á Djúpadalsleið.

Náttúran er fjölbreytt á framkvæmdasvæðinu. Vegurinn mun meðal annars liggja um sjávarfítjar. Mynd: Haukur Sigurðsson

Töluvert er um fornminjar á svæðinu sem hafa verið bæði rannsakaðar og skráðar.

## Mikil verðmæti í svarðlaginu

Mikil áhersla er lögð á að halda í staðargróður í framkvæmdinni. „Við viljum halda gróðri sem bestum og ná að endurheimta hann raunverulega,“ segir Sigurbór en það er gert með því að fletta um 20 cm ofan af gróðurtorfum og svarðlagi í vegstæðinu. Svarðlagið er síðan endurnýtt með því að leggja það aftur út í vegkanta samhliða því sem vegurinn er byggður upp. „Þetta er töluverð áskorun því við erum að flytja til efni í veglínunni, tökum upp svarðlagið á einum stað og geymum annars staðar. Þetta er tímafrekt og svo er dálítill pressa að nýta efnið sem fyrst en talað er um að slíkur gróður megi bíða í tvær vikur. Mér hefur þó sýnst að sá tími geti verið aðeins lengri hér á Íslandi þar sem er kaldara og rakara,“ lýsir Sigurbór en svipuð aðferð hefur verið notuð í öðrum áföngum Vestfjarðavegarins.

Gróðurinn á þessum tíu kílómetra kafla er æði fjölbreyttur. Þar má finna lyngvaxið land, kjarr, ræktuð tún, graslendi, votlendi, mela, mýrar, móa, skóga og sjávarfítjar. Sigurbór segir nokkuð flókið að reyna að skapa aðstæður í vegsvæði líkt og voru fyrir. Það þurfi að vanda til verka til að ekki komist á legg plöntur sem ekki eru fyrir á svæðinu.

„Það eru mikil verðmæti í svarðlaginu hér á Íslandi og mikilvægt að nýta sem mest af því. Maður hefur í gegnum tíðina séð vegsvæði þar sem svörður hefur verið tekinn í burtu og skeringar eru berar. Það er ekki fallegt.“

Sigurbór segir slíkar tilfæringar á svarðlagi þó síður en svo nýjar af nálinni. „Menn voru að prófa að flytja til gróðurtorfur á Grafningsvegi fyrir fjöldamörgum árum og síðan hefur þetta verið gert á Þingvallavegi og Dettifossvegi. En hér á Vestfjarðavegi erum við líklega að gera þetta á stærrri skala og með betur úthugsuðum aðferðum.“

Aðferðin er heldur ekki sér íslensk heldur hefur verið notuð með góðum árangri víða um lönd. Til dæmis í Bandaríkjunum og Noregi. „Við leitum um víða fanga við undirbúning verksins og var Náttúrustofa Vestfjarða með okkur í þessari vinnu en einnig leitum við ráða hjá fleiri sérfræðingum á þessu sviði. Okkur var í mun að vera vel undirbúin þegar kæmi að framkvæmdinni og því fengum við Náttúrustofu Vestfjarða til að halda námskeið fyrir okkur hjá Vegagerðinni, starfsmenn og yfirmenn Borgarverks. Þar var nákvæmlega skýrð áætlunin um undirbúning, vinnu og frágang.“



Trén í vegstæðinu voru höggvin og kurluð.

## Meira gert en ætlast er til

Í mati á umhverfisáhrifum og útboðsgögnum voru skilgreiningar á því hvaða skilyrði Vegagerðin og verktakinn þyrftu að uppfylla varðandi umhverfispáttinn. Til dæmis átti vegsniðið að vera þröngt, rækta átti skóg sambærilegan við þann sem tapaðist og endurheimta átti votlendi einhvers staðar á móti því sem tapaðist.

Umfram það bar Vegagerðinni ekki skyldu til að gera meira. „Við hefðum því getað farið þarna í gegn á hefðbundinn hátt með þröngu vegsniði, en það langaði okkur ekki. Við vildum gera betur og nýta allan þennan gróður og þetta dýrmæta svarðlag,“ segir Sigurbór.

Í upphaflegum gögnum er tiltekið að vegsnið í gegnum Teigsskóg þurfi að vera þröngt með bröttum vegfláum og var það hugsað til að vegurinn tæki minna svæði til sín. „Við höfum hins vegar verið í samræðum við sveitarfélagið og landeigendur um að fá að breikka vegsniðið og draga þannig aðeins úr bratta á vegfláum og skeringum. Þetta viljum við gera til að tryggja að gróður geti örugglega vaxið þar. Ef fláar og skeringar eru of brattar vex ekkert á þeim og vegurinn verður meira áberandi en ella,“ segir Sigurbór og bendir á að ýmis svona atriði geti skipt höfuðmáli.

„Það eru ekki alltaf dýrustu hlutirnir sem eru flóknastir í framkvæmdunum heldur atriði eins og þessi sem eru fremur ný fyrir okkur. Þó þetta hafi verið gert í einhverjum mæli áður hér á landi hefur ekki verið gerð jafn nákvæm kortlagning á gróðurfari og áætlun um hvernig skuli vinna með þær upplýsingar.“

Meðal þess sem er gert til að endurheimta staðargróður er að safna fræjum úr birkiskóginum. „Ef skógurinn kemur ekki upp sem skyldi er ætlunin að rækta tré með þessum fræjum,“ lýsir Sigurbór en bendir á að skógurinn sé í talsverðum vexti. „Við höfum því góða trú á því að þetta gangi vel.“



↑  
Framkvæmdir í Teigsskógi séðar úr lofti.  
Mynd: Haukur Sigurðsson



↑  
Reynt er að draga úr bratta fláa og skeringa svo gróður nái fremur að festa rætur.

↓  
Þverun Þorskafjarðar gengur vel en því verki á að ljúka 2024.  
Mynd: Haukur Sigurðsson

## Vöktunaráætlun og kortasjá

Sigurþór hlakkar til að sjá hvernig til tekst. „Þetta er þróunarverkefni og því höfum við fengið til liðs við okkur kunnáttufólk í faginu,“ segir Sigurþór en ýmsir sérfræðingar fylgjast með að framkvæmdin gangi eins og best verður á kosið og svo hefur Vegagerðin fengið Umhverfisstofnun og Náttúrustofu Vestfjarða til að vakta einstaka þætti í allt að tíu ár eftir að framkvæmdum lýkur.

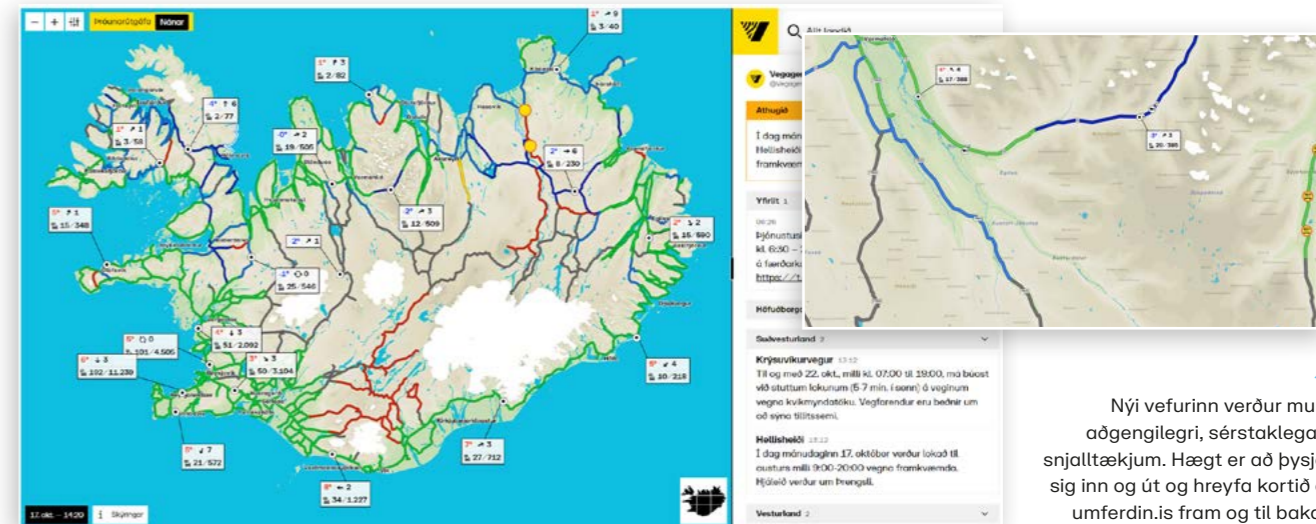
„Útbúin hefur verið vöktunaráætlun til næstu ára til að meta árangurinn af endurheimtinni,“ lýsir Sigurþór.

Áhugasamir geta einnig nálgast allt efni sem tengist framkvæmdinni á vef Vegagerðarinnar. ([vegagerdin.is/framkvaemdir/gufudalssveit-voktun/](http://vegagerdin.is/framkvaemdir/gufudalssveit-voktun/)) Þar má finna allar skýrslur, framkvæmdaleyfi, rannsóknaskýrslur og vöktunaráætlanir.



Útbúin hefur verið kortasjá sem verður opin almenningi. Þar verður hægt að velja ýmsar þekjur, til dæmis er hægt að skoða hvar er að finna votlendi, ræktað skóglendi, náttúrulegt birki, marhálms, fjörugerðir og þangskurð. Einnig má þar finna friðlýst svæði, námur, vegagerð, friðlýst æðarvarp og náttúruminjar.

Töluvert er af fornminjum á þessum slóðum sem hafa verið kortlagðar og hægt er að skoða í kortasjónni. Stór ástæða fyrir því að kurla þurfti skóginn sem var höggvinn var til að geta skoðað betur fornminjar. „Verktakinn er einnig meðvitaður við sína vinnu að kalla til fornleifafræðinga ef eitthvað finnst af mögulegum fornminjum.“ ■



↑  
Nýi vefurinn verður mun aðgengilegri, sérstaklega í snjalltækjum. Hægt er að þysja sig inn og út og hreyfa kortið á umferdin.is fram og til baka.

# Umferdin.is komin í loftið

Nýr umferðarvefur Vegagerðarinnar, umferdin.is, var opnaður formlega fyrir í haust. Umferdin.is tekur við hlutverki færðarkorts sem hefur verið á vegagerdin.is um árabíl og flestir vegfarendur þekkja. Nýi vefurinn er mun aðgengilegri, sérstaklega í snjalltækjum, og þar eru nýjustu upplýsingar hverju sinni um veður og færð á vegum landsins.

„Umferdin.is er í raun bylting í framsetningu upplýsinga um veður og færð fyrir vegfarendur. Vefurinn er gagnvirkur og hægt er að þysja sig inn og út og hreyfa kortið fram og til baka, eins og margir þekkja á öðrum kortavefjum,“ segir Bergþóra Kristinsdóttir, framkvæmdastjóri þjónustusviðs Vegagerðarinnar. Nýi vefurinn mun auðvelda Vegagerðinni að bæta og auka alla upplýsingagjöf og þróa til framtíðar. Þar eru nákvæmar veðurupplýsingar og myndir úr yfir tvö hundruð myndavélum í rauntíma sem og upplýsingar um ástand á vegum. Í vetur verður eldri vefurinn áfram aðgengilegur og uppfærður meðan reynsla fæst af hinum nýja vef.



„Notendur nýja vefsins fá allar upplýsingar um ástand vega, og auk þess vitneskju um lokanir t.d. vegna vegavinnu, hugsanlegs slyss eða óhapps, kvikmyndatöku eða annars. Það er ýmislegt sem getur verið í gangi í kringum vegi og við hjá Vegagerðinni viljum auðvitað miðla því til fólks á umferdin.is,“ segir Bergþóra.

Nýi vefurinn er mjög aðgengilegur í hefðbundnum tölum. Þar kemur upp hliðardálkur með upplýsingum sem áður þurfti að kalla fram með músarsmelli. „Það eru t.d. tíst um umferðina á því svæði og aðgangur að vefmyndavélum Vegagerðarinnar. Nú er hægt að smella á vegkafla og fá þá aðgang að næstu vefmyndavél á því svæði,“ greinir Bergþóra frá. Á umferdin.is er hugað að upplýsingum fyrir flutningsaðila og aðra sem þurfa að fylgjast með þungatakmörkunum á vegum. Hægt er að smella á einn hnapp til að sjá þungatakmörkanir á öllu landinu. Að sögn Bergþóru er upplýsingaflæðið vegna vefsins mikið til sjálfvirk. „Þetta eru upplýsingar sem fólk er að safna saman um allt land, t.d. færðarupplýsingar og svo upplýsingar frá öllum veðurstöðvum og umferðargreinum en það kemur sjálfvirk í gagnagrunninn.“

Mikið er um heimsóknir á umferdin.is, enda margir sem vilja vita hvernig færðin er. „Þegar veður er vont margfaldast umferðin um vefinn og hleypur þá á tugum þúsunda,“ segir Bergþóra. ■

←  
Bergþóra Kristinsdóttir kynnti nýja vefinn, umferdin.is og hvað í honum felst á morgunfundi Vegagerðarinnar.

## Ferðum í Hrísey verður ekki fækkað

Ferðum Hríseyjarferjunnar Sævars, sem siglir milli Hríseyjar og Árskógssands, verður ekki fækkað í nýju útboði Vegagerðarinnar eins og sums staðar hefur verið haldið fram. Engin slík breyting er fyrirhuguð en hins vegar vill Vegagerðin auka svigrúm til að ekki þurfi að sigla að óþörfu með tóma ferju.

Í tilboðsgögnum kemur fram að óskað er eftir tilboðum í 2.840 ferðir sem er lægri tala en þær 3.100 ferðir sem gilda á yfirlitstímabili. En hins vegar hljóðar útboðið upp á 2.840 ferðir með möguleika á 20 prósent fleiri ferðum sem verður nýtt á næstu árum þannig að ferðatíðnin verður óbreytt 3.100. Möguleiki verður þá líka á því að fjölga ferðum upp í ríflega 3.400 en engar breytingar verða gerðar á ferðaáætlun nema í samráði við heimafólk.

„Ekki eru fyrirhugaðar breytingar á ferðum ferjunnar út í Hrísey. Hins vegar viljum við ekki sigla tómri ferju á milli lands og Hríseyjar. Því viljum við hjá Vegagerðinni hafa svigrúm til að breyta áætlun í samráði við íbúa ef útlit er fyrir mjög slæma nýtingu á ferðum ferjunnar. Það er best að sigla ekki ef það eru ekki farþegar um borð. Það er stóra málið,“ segir Halldór Jörgensson, forstöðumaður almenningsgangna hjá Vegagerðinni. ■



## Aðgengi að biðstöðvum á landsvísu ábótavant

Niðurstöður skýrslu um ástand biðstöðva á landsvísu voru kynntar á fundi Vegagerðarinnar og ÖBÍ á dögunum. VSÓ ráðgjöf vann skýrsluna fyrir ÖBÍ.

Niðurstöðurnar sýna dökka mynd af stöðu mála. Aðgengi og/ eða yfirborð að 165 til 166 af alls 168 stoppstöðvum fyrir Strætó á landsvísu telst slæmt eða mjög slæmt. Víða eru biðstöðvar einungis staur við veginn og alls eru 18 biðstöðvar sem enginn fötlunarhópur getur notað.

Vegagerðin þekkir stöðu mála og tekur undir að úrbóta sé þörf. „Engin sérstök fjárveiting er þó til staðar hjá Vegagerðinni til þessara úrbóta. Einnig þarf að vera sameiginlegur skilningur á hver eigi og reki stöðvarnar. Sumar stöðvanna eru á landi sveitarfélaga eða einkaaðila og eru því háðar þeirra leyfi. Vegagerðin hefur biðlað til sveitarfélaga, þar sem stöðvar eru staðsettar, að taka tillit til þess við gerð skipulags og gera ráð fyrir stöðvum þar sem hægt sé að tryggja gott aðgengi,“ segir



Halldór Jörgensson, forstöðumaður almenningsgangna hjá Vegagerðinni. ■



## Fossvogsbrú: Kæru vísað frá og hafnað

Engin haldbær rök um að brotið hafi verið gegn lögum

Kærunefnd útboðsmála vísaði frá kæru Úti og inni sf. sem beint var að Vegagerðinni, Reykjavíkurborg, Kópavogsbæ, Ríkiskaupum og Eflu hf. vegna samkeppni um hönnun á brú yfir Fossvog og skaðabótakröfu var hafnað.

Úrskurðarnefndin taldi kæranda ekki hafa lagt fram nein haldbær rök fyrir því að brotið hafi verið gegn lögum um opinber innkaup. Úrskurðurinn var birtur á vef Stjórnarráðs Íslands 7. nóvember 2022.

Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, var ánægð með niðurstöðu kærunefndarinnar og sagði kærana hafa verið mjög ómálefnalega, eins og niðurstaðan beri með sér. „Vegagerðin lítur það mjög alvarlegum augum þegar starfsmenn hennar eru sakaðir um óheildarleg vinnubrögð líkt og gert var í umræddri kæru. Það var alla tíð augljóst að ekki væri hægt að komast að annarri niðurstöðu en nefndin komst að.“ ■

## Reykjanesbraut lokað vegna malbikunar



Loka þurfti Reykjanesbraut í tvær nætur í nóvember vegna malbikunarframkvæmda. Vegurinn var lokaður fyrir umferð frá Grindavíkurvegi í átt að Reykjavík frá klukkan 20 þann 16. nóvember og fram á morgun. Þá var gert hlé á framkvæmdum vegna veðurs og vegurinn opnaður fyrir umferð. Framkvæmdum var fram haldið klukkan 19 þann 17. nóvember og stóðu til hádegis daginn eftir.

Reykjanesbrautin var opin fyrir

umferð til Suðurnesja og á flugvöllinn allan framkvæmdatímamann en þeir sem voru á leið til Reykjavíkur þurftu að aka hjáleid um Grindavíkurveg (43), Suðurstrandarveg (427) og Krýsvíkurveg (42).

Framkvæmdin gekk vel eins og kom fram í myndbandi sem Vegagerðin lét vinna síðari framkvæmdanóttina en myndbandið má finna á Youtube-rás Vegagerðarinnar. Þar er rætt við Birki

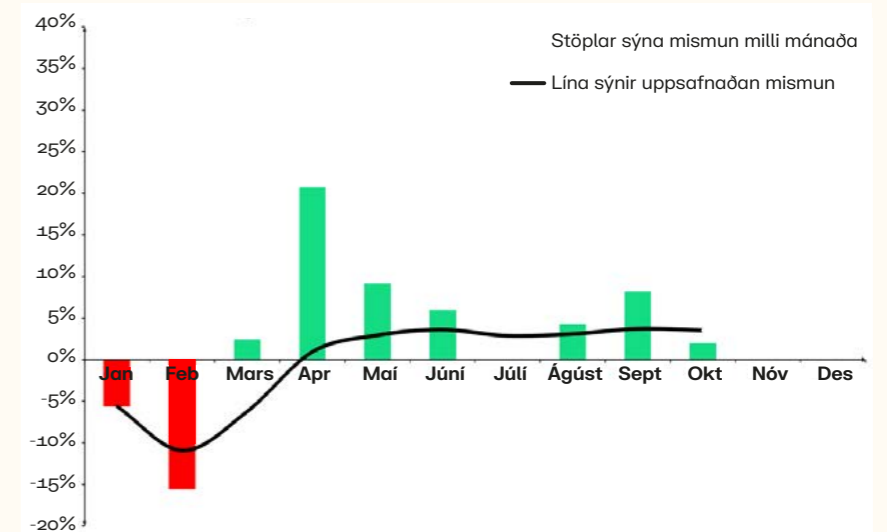
Hrafn Jóakimsson forstöðumann hjá Vegagerðinni sem segir frá framkvæmdinni, lokuninni og sérstakri aðferð sem notuð er við að malbika, en framkvæmdin var unnin af Loftorku Reykjavík í samvinnu við Colas Ísland. Einnig er rætt við Guðjón Viktor Guðmundsson frá Þjörgunarsveitinni Skyggni í Vogum sem var einn af tíu úr þremur Þjörgunarsveitum sem mönnuðu lokunarstöðvar alla nóttina. ■

## Stefnir í að 2022 verði umferðarmesta árið á Hringveginum

Umferðin í nýliðnum október jókst um 1,9% miðað við sama mánuð á síðasta ári. Þar með var slegið nýtt met í októberumferð. Umferð jókst á öllum landssvæðum en mest um Austurland eða um rúm 8% en minnst við höfuðborgarsvæðið eða um tæpt 1%.

Nú er útlit fyrir að umferðin í ár slái metið frá árinu 2019 á Hringveginum. Gangi það eftir verður árið 2022 umferðarmesta árið fram til þessa.

Af einstaka talningarstöðum jókst umferðin mest á Mýrdalssandi eða um rúmlega 31% en í umferð á Hellisheiði mældist samdráttur upp á 1,2%. ■



Hlutfallslegur mismunur lykilteljara á Hringvegi milli árána 2021 og 2022.

## 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			Auglýst útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst	Verknr.	Verk	Auglýst
22-115	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vík – Klaustur	2023	22-111	Vetrarþjónusta 2023-2026, Tjörn – Ytra-Lón	2022
22-116	Vetrarþjónusta 2023-2026, Klaustur – Fagurhólsmýri	2023	22-112	Vetrarþjónusta 2023-2026, Kísilvegur – Hvammavegur	2022
22-117	Vetrarþjónusta 2023-2026, Steinar – Vík	2023	22-113	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vopnafjörður	2022
22-118	Vetrarþjónusta 2023-2026, Útnesvegur og Fróðárheiði	2023	22-114	Vetrarþjónusta 2023-2026, Ytra-Lón – Raufarhöfn	2022
22-119	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vatnaleið og Snæfellsnesvegur	2023	22-100	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2023, Erpsstaðir	2022
22-120	Vetrarþjónusta 2023-2026, Dalasýsla	2023	22-098	Hvalfjarðargöng, rekstur og þjónusta 2023-2025	2022
22-121	Vetrarþjónusta 2023-2026, Þröskuldur og Steingrímsfjarðarheiði	2023	22-095	Yfirlagnir á Suðursvæði, höfuðborgarsvæðið 2023-2024, malbik	2022
22-122	Vetrarþjónusta 2023-2026, Hólmavík – Dranganes – Þambá	2023	22-096	Yfirlagnir á Suðursvæði, Reykjanes 2023-2024, malbik	2022
22-123	Vetrarþjónusta 2023-2026, Djúpvegur, Reykjanes – Bolungarvík	2023	22-092	Hornafjörður - sjónvörn við Austurfjörur 2022	2022
22-124	Vetrarþjónusta 2023-2026, Fljótsdalshérað	2023	22-078	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut, eftirlit og ráðgjöf 2022	2022
22-125	Vetrarþjónusta 2023-2026, Fagradalur	2023	22-057	Almannaskarðsgöng (1), Steiptar vegaxlir og lagnir	2022
22-126	Vetrarþjónusta 2023-2026, Reyðarfjörður – Neskaupstaður	2023	22-051	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun	2022
22-127	Vetrarþjónusta 2023-2026, Reyðarfjörður – Breiðdalsvík	2023	22-041	Uppsetning vegriða á Austursvæði 2022	2022
22-128	Vetrarþjónusta 2023-2026, Breiðdalsvík – Djúpvogur	2023	22-016	Skaftártunguvegur (208), Flóðmýri – Giljalandsvegur	2022
22-129	Vetrarþjónusta 2023-2026, Djúpvogur – Höfn	2023	22-006	Vatnsnesvegur (711), Kárastaðir – Skarð	2022
22-130	Vetrarþjónusta 2023-2026, Höfn – Örnefi	2023	21-064	Eyjaþjónustubraut vestri (821) um Hrafnagil	2022
22-101	Vetrarþjónusta 2023-2026, Einarstaðir – Möðrudalsvegumót	2022	21-065	Hringvegur (1) um Skjálfandafljót	2022
22-102	Vetrarþjónusta 2023-2026, Eyjafjörður að austan	2022	21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá - Hvalfjörður (EES)	2022
22-103	Vetrarþjónusta 2023-2026, Eyjafjörður að vestan	2022	21-022	Hringvegur austan Klifanda og Dyrhólavegur	2022
22-104	Vetrarþjónusta 2023-2026, Holtavörðuheiði – Hvammstangavegamót	2022	21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur– Breiðholtsbraut	2022
22-105	Vetrarþjónusta 2023-2026, Hvammstangi – Blönduós	2022	20-035	Snæfellsnesvegur(54), Ketilstaðir - Dunkárbakki	2022
22-106	Vetrarþjónusta 2023-2026, Ketilás – Héðinsfjarðargöng	2022	21-096	Örlygshafnarvegur (612), Hvalsker – Sauðlauksdalur	2022
22-107	Vetrarþjónusta 2023-2026, Raufarhafnarvegur – Bakkafljóður	2022			
22-108	Vetrarþjónusta 2023-2026, Sauðárkrókur – Blönduós – Sauðárkrókur	2022			
22-109	Vetrarþjónusta 2023-2026, Sauðárkrókur – Ketilás	2022			
22-110	Vetrarþjónusta 2023-2026, Tjörn – Einarstaðir – Kross – Tjörn	2022			

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-131	Reykjanesbær, sjónvörn við Kalmanstjörn 2022	28.11.22	06.12.22
22-075	Hríseyjarferja 2023-2025	28.10.22	01.12.22

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-093	Álftanes, sjóvarnir 2022 – Hlið í Helguvík	4.10.22	18.10.22
22-094	Ný Breiðfjarðarferja	27.10.22	25.11.22
22-099	RFI fyrirspurn vegna kaupa á þungu falllóði fyrir Vegagerðina	11.11.22	22.11.22
22-016	Skaftártunguvegur (208), frá Hrífnesvegi að Giljalandsvegi	8.11.22	22.11.22
22-074	Akranes, sjóvarnir 2022	8.11.22	22.11.22
22-089	Borgarfjörður eystri, sjóvarnir 2022	13.9.22	27.9.22
22-018	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur-Hvassahraun. Eftirlit og ráðgjöf	31.3.22	3.5.22
22-030	RFI um Ölfusárbrú (EES)	14.4.22	3.5.22
22-012	RFI for Axarvegur (939) (EES) 11.2.2022	22.2.22	1.6.22

Samningum lokið			
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
22-070	Vetrarþjónusta 2022-2025, Fjarðarheiði <i>p.S Verktakar ehf., KT. 420200-3250</i>	12.7.22	01.10.22
22-007	Norðausturvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur. Könnun á matsskyldu og hönnun. <i>Mannvit hf., kt. 430572-0169</i>	16.8.22	22.11.22
22-072	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Kinnarstaðir – Þórisstaðir, eftirlit og ráðgjöf <i>Verkís hf., kt. 611276-0289</i>	19.7.22	29.9.22
22-081	Uppsetning vegriða á Norðursvæði 2022 <i>Rekverk ehf., kt. 670404-2340</i>	23.8.22	23.9.22
22-005	Laxárdalsvegur (59), sýslumörk – Innstrandavegur <i>VBF Mjólnir ehf., kt. 630819-0240</i>	9.8.22	17.10.22

Öllum tilboðum hafnað	
Verknr.	Verk
22-091	Kópavogsgjáin, uppsetning lampa og stýribúnaðar
22-087	Sauðárkrókur, endurbýgging Efrigarðs, stálþil



# Enginn dagur hefðbundinn



Arnar á starfsstöð sinni í nýjum höfuðstöðvum Vegagerðarinnar í Garðabæ.

Arnar E. Ragnarsson byrjaði í brúavinnuflokknum á Hvammstanga og er nú vaktstjóri á vaktstöð í Garðabæ.

### Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Ég hóf fyrst störf hjá Vegagerðinni mánudaginn 24. maí 1982 í brúavinnuflokki Guðmundar Sigurðssonar á Hvammstanga. Það eru því fjörutíu ár síðan. Ég sótti um því bróðir Guðmundar var æskuvinnur minn og samferðarfélagi og hann var þá kominn í brúavinnuflokkinn. Ég vann hjá Guðmundi til vorsins 1985 en hélt þá á önnur mið. Ég sótti aftur um vinnu hjá Vegagerðinni 1996 og þá í Reykjavík. Mér var boðið starf á birgðadeild sem á þeim tíma var í Grafarvogi. Einnig leysti ég af á tækjum í vetrarþjónustu og í einstaka tilfellum í efnisflutningum út á land. Árið 2003 fór ég í umferðareftirlit og í núverandi starf hjá vaktstöðinni árið 2005.

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

Ég hafði verið í vinnu hjá Meleyri á Hvammstanga á sumrin áður en ég fór í brúaflokkinn. Um tíma stundaði ég sjómennsku en fór síðan í Stýrimannaskólann til að ná mér í aukin réttindi á bát sem við höfðum keypt. Þá vann ég á vélum hjá verktökum í ýmsum verkum við vegagerð, virkjunarframkvæmdir og veitur, eins og við Blönduvirkjun og fyrir Rafmagnsveitu Reykjavíkur, en þar var ég í rúm fimm ár.

### Í hverju felst starfið þitt?

Ég er vaktstjóri á vaktstöð í Garðabæ. Starfið felst í vöktun, ákvarðanatöku, útköllum og upplýsingagjöf til vegfarenda í gegnum vef og umferðarþjónustu. Við vöktum umferðarþyngsta svæðið og það svæði sem er með hæsta þjónustustigið. Við erum þátttakendur í ýmsum samráðsverkefnum og undirbúum svæði fyrir óvissustig og lokanir ef veður er þannig. Af ýmsum ástæðum þarf stundum að loka jarðgöngum en þó oftast vegna forgangsaksturs eða bilaðra ökutækja. Ég sé um Tetra-mál hjá Vegagerðinni ásamt öðrum og hef verið að endurnýja og endurskipuleggja þau mál síðastliðið ár með það að markmiði að byggja upp betri fjarskiptainnvíði hjá okkur.

### Hvernig er hefðbundinn vinnudagur?

Enginn dagur er hefðbundinn því verkefni eru svo fjölbreytt og víðtæk að það er eiginlega ekkert sem kemur á óvart. Dagurinn byrjar á rapporti við vaktaskipti og að koma sér inn í þau verkefni sem eru í gangi hverju sinni. Við sinnum vöktun á jarðgöngum og vegum vegna



vetrarfærðar, skriðufalla, vatnavaxta og aðskotahluta á vegum svo ég nefni eitthvað. Við erum í góðum samskiptum við ýmsa viðbragðsaðila vegna fjölmargra verkefna sem koma upp hverju sinni.

### Hvað er skemmtilegast?

Fjölbreytileikinn, góður vinnuandi og þegar verkefni ganga upp eins og maður hefur lagt upp með. Það er einnig óneitanlega skemmtilegt þegar við opnum vegi eftir lokanir og þá miklu vinnu sem hefur átt sér stað á meðan vegir voru lokaðir. Það hefur verið mjög gaman að fá að taka þátt í að byggja upp vaktstöðina frá grunni og þróast með þessu fjölbreytta og krefjandi vinnuumhverfi.

### Hvað er mest krefjandi við starfið?

Vaktir geta verið krefjandi þótt við förum ekki í neinar aðgerðir. Verst er að eiga við hálkuna og þá er ég að tala um hálkuna sem jafnvel aldrei kom. Þegar þannig er, erum við stöðugt að horfa á mælitæki og senda eftirlit á svæðið ef ástand er tvísýnt. Svo þarf ekki nema að létta til á litlu svæði til þess að það verði útgeislun og háлка myndast. Á umferðarþyngungu svæði getur verið krefjandi að taka ákvörðun um að loka fjölförnum leiðum með þeim samfélagslegu áhrifum sem það hefur í för með sér.

### Hvað gerir þú utan vinnu?

Samverustundir með fjölskyldunni eru númer eitt. Ég hef gaman af því að ferðast og við höfum farið margar ferðir innanlands og erlendis og þar af nokkrar til Ítalíu, sem er minn uppáhaldsstaður. Í seinni tíð hef ég verið að byrja í ljósmyndun og finnst það mjög áhugavert. ■