

## Setningarræða forstjóra Vegagerðarinnar

Verið velkomin á rannsóknaráðstefnu Vegagerðarinnar sem í dag fagnar tuttugu ára afmæli sínu en hún er nú haldin í 21. sinn.

Rannsóknaráðstefnan er einn af föstu punktum tilverunnar, ekki aðeins hjá okkur í Vegagerðinni, heldur einnig hjá sérfræðingum, vísindafólki, háskólanemum og verkfræðingum í öðrum stofnunum, háskólum og fyrirtækjum.

Gaman er að sjá svo marga mætta hér á Hilton hóteli. Skráning á ráðstefnuna er góð í ár en 260 gestir ætla að mæta og hlusta í dag.

Rannsóknaráðstefnan endurspeglar hið mikla starf sem rannsóknasjóður Vegagerðarinnar vinnur en sjóðurinn gegnir mikilvægum þætti í starfsemi stofnunarinnar. Markmið sjóðsins er; að hafa frumkvæði að rannsókn- 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 umræða samkvæmt samgönguáætlun.

Fjárframlag til sjóðsins hefur raunar ekki hækkað frá árinu 2019 sem er miður. Ljóst er að kostnaður við rannsóknir fer síhækkandi og það mun að óbreyttu leiða til þess að sjóðurinn getur styrkt æ færri rannsóknir. Óskandi væri að framlag til rannsóknasjóðsins yrði hækkað með tilliti til hækkandi verðlags.

Verkefnin 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. Sem er met.

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%.

Þessar rannsóknir eru ekki gerðar í einhverju tómarúmi til að rykfalla sem skýrslur í hillum. Þeim er ætlað að bæta verklag og auka skilning fólks á ýmsum málefnum, enda eru umsóknir metnar með það fyrir augum að þau geti orðið Vegagerðinni og öðrum sem vinna að framgangi í þessum málaflokki samgöngumála að góðum notum.

En hvað eigum við í vændum í dag? Við getum sannarlega hlakkað til enda eru erindin fjölmörg og fjölbreytileg að vanda og snúa að mannvirkjum, umferð, umhverfi og samfélagi.

Við sjáum glögg áskoranir nútímans endurspeglast í mörgum þeirra erinda sem flutt verða hér í dag. Áskoranir sem tengjast meðal annars loftslagsbreytingum, sjálfbærni og betri nýtingu. Tónninn

verður settur hér strax í byrjun þegar Þóra Margrét Þorgeirsdóttir verkefnastjóri Byggjum grænni framtíð segir okkur frá leiðinni að vistvænni mannvirkjagerð en það er stef sem við hjá Vegagerðinni könnumst vel við og þurfum að taka föstum tókum næstu árin og áratugina.

Meðal annarra erinda sem tengjast þessu málefni má nefna erindi Bjarkar Úlfarsdóttur um aukið hlutfall á endurunnu malbiki í nýjum slitlögum, Magnús Arason fjallar um brýr í hringrásarhagkerfi og Ingibjörg Jónsdóttir heldur erindi um strandlínubreytingar á Suðausturlandi frá árinu 1903.

Skriðuhætta er fylgifiskur loftslagsbreytinga og nokkur erindi tengjast því málefni. Ester Hlíðar Jensen hjá Veðurstofunni segir okkur frá notkun fjarkönnunargagna til að ákvarða þröskulda fyrir skriðuhættu á Íslandi. Þá eru þeir Halldór Geirsson og Elías Arnar Nínuson með tvö erindi sem fjalla um hreyfingu við vegstæði Siglufjarðarveggar og tengsl veðurfarsbreytinga á veginn.

Áhersla á aðra samgöngumáta en einkabílinn verður sífelld meiri og tengist einnig þeim breytta veruleika sem við búum við og tengjast loftslagsbreytingum, fjölgun íbúa og þéttari byggð. Daði Baldur Ottósson segir okkur í erindi sínu frá samanburði sem gerður var á ferðatíma strætó og einkabílsins innan höfuðborgarsvæðis.

Auk þessa eru fjölmörg önnur áhugaverð erindi á dagskrá hér í dag sem væri of langt mál að telja upp.

Flestir þekkja þetta fyrirkomulag. Þetta eru stutt og kjarnyrt erindi sem gefa innsýn inn í þann fjölbreytileika sem einkennir rannsóknir sem styrktar eru af sjóðnum. Ég hef upplifað það oftar en ekki að erindi sem við fyrstu sýn virka ekki sérlega spennandi reynast svo gjarnan áhugaverðustu erindin.

Við gerum ráð fyrir að dagskrá ljúki um 16.30 en þá tekur við það skemmtilegasta í þessu öllu sem eru léttar veitingar.

Ég vil þakka Ólafi Sveini Haraldssyni forstöðumanni rannsókna hjá Vegagerðinni kærlega fyrir en hann á veg og vanda að þessari ráðstefnu. Næst tekur við fundarstjóri ráðstefnunnar en nú kveður við nýjan tón. G. Pétur Matthíasson sem stýrt hefur rannsóknaráðstefnunni af festu frá árinu 2007 fær kærkomið frí en í staðinn fáum við Pál Valdimar Kolka Jónsson sem mun án efa standa sig með þryði.

Að þessu sögðu lýsi ég 21. rannsóknarráðstefnu Vegagerðarinnar setta og óska ykkur góðrar skemmtunar í dag.