



Framkvæmda- fréttir 16. tbl. / 14



Brú yfir Skeiðará á vígsludegi 14. júlí 1974. Ljósmynd: Guðmundur Ingólfsson, Ímynd.

Brýr og vegur yfir Skeiðarársand, 40 ár frá opnun lokaáfangna Hringvegarins

Þann 14. júlí 1974 var Hringvegurinn (1) formlega opnaður með athöfn við vestari brúarsporð Skeiðarárbrúar. Dagskrá var viðamikil og fjöldi ávarpa voru flutt. Meðal annars lýsti Sigurður Jóhannsson vegamálastjóri framkvæmdum.

Á bókasafni Vegagerðarinnar er til fjölritað hefti sem hefur verið sett saman af þessu tilefni, dagsett í júlí 1974, en höfundar er ekki getið. Líklega hefur þessi texti verið nokkuð samhljóða ávarpi Sigurðar. Hann er birtur hér að mestu óbreyttur.

Lokaáfangi Hringvegarins Staðhættir á Skeiðarársandi

Vegalengd yfir Skeiðarársand milli Núpsstaðar og Skaftafellsár er um 34 km. Allmörg vatnsföll falla um sandinn. Mest þeirra eru Núpsvötn og Súla, sem hafa sameiginlegan farveg, Gígja og Skeiðará. Núpsvötn eru bergvatnsá, en hinar árnar koma

undan Skeiðarárjökli og mega kallast dæmigerðar jökulár. Eins og aðrir skriðjökklar er Skeiðarárjökull sífelldum breytingum undirorpin. Þetta veldur því, að útföll jökulánna verða mjög óstöðug og færa sig gjarnan meðfram jökuljadrinum. Árnar bera með sér geysimikinn framburð undan jöklinum, en framburðurinn fellur síðan til botns, eftir því sem straumurinn minnkar, og hækkar þannig sandinn með tímanum.

Mesta vandamálið við jökulárnar á Skeiðarársandi eru þó hin geysistöru jökulhlaup, sem í þær koma. Jökulhlaup myndast við það, að vatn, sem safnast hefur fyrir við jökulrönd eða undir jökli, fær skyndilega framrás undir jökulinn. Vatnsgeymirinn, sem ef til vill var mörg ár að safna í sig, tæmist þá á nokkrum dögum. Oftast skeður þetta, þegar vatnsstaðan í geyminum hefur náð þeirri hæð, að hún megni að lyfta jöklinum. Einnig geta þó komið til aðrar orsakir svo sem eldsumbrot. ▶

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 16. tbl. 22. árg. nr. 634 21. júlí 2014

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
Gunnar Gunnarsson
Prentun: Oddi

Ösk um áskrift sendist til:
Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
eða með tölvupósti til:
vai@vegagerdin.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útbóðs-
framkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útbóð eru kynnt,
útbóðsauglysingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og
samningum. Auk þess er í bláinu annað það fréttæfni sem
verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka.
Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða.
Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og
áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.



Brú á Skeiðarársandi, stálbitar hífðir upp á stöpla.

► Tveir slíkir stórir vatnsgeymar fá framrás undir Skeiðarárjökul og fram á Skeiðarársand. Grænalón er jaðarlón við vesturjaðar Skeiðarárjökuls, og vatn úr því fær framrás undan vesturhorni jökulsins í farveg Súlu. Grímsvötn eru jökullón nokkuð norðarlega í Vatnajökli, og fá hlaup þaðan framrás víða undan jöklinum. Meginhluti vatnsins rennur þó um farveg Skeiðarár, en einnig fer mikið vatn í farveg Gígju. Undanfarna þrjá áratugi hafa þessi jökulhlaup komið með nokkuð reglulegu millibili og verið svipuð að stærð. Hefur hámarksrennsli í Skeiðará í hlaupunum verið um 6.000 – 8.000 m³/sek.

Áður fyrr komu jökulhlaup þessi mun sjaldnar, en voru að sama skapi stærri. Er áætlað, að hámarksrennsli í þeim hlaupum hafi verið allt að fjórumsinnnum meira heldur en í síðari hlaupum. Ekki er fullljóst, hvað veldur því, að hlaup eru nú tíðari og minni, en talið er líklegt, að það standi í sambandi við almenna rýrnun jökla undanfarna áratugi.

Aðdragandi, undirbúningur og fjáröflun

Með byggingu brúar á Jökulsá á Breiðamerkursandi árið 1967 og brúar á Hrutá árið eftir var Öræfasveit komið í vegasamband austan frá. Var þar með einnig náð þeim áfanga, að kominn var samfelldur vegur umhverfis landið að Skeiðarársandi undanteknum.

Vorið 1968 var samþykkt á Alþingi þingsályktun um undirbúning þess að gera akfært umhverfis landið. Skyldi áætlun þar að lútandi hraðað svo sem unnt væri og að því stefnt, að hafa mætti not af henni við gerð vegáætlunar fyrir árin 1972 – 1976.

Samkvæmt þessari þingsályktun var unnið að mælingum og rannsóknum á Skeiðarársandi næstu ár, en búist var við Skeiðarárhlaupi árið 1970.

Hinn 23. mars 1971 voru samþykkt á Alþingi lög um 200 m.kr. happdrættislán til greiðslu



Brú á Skeiðarársandi, mót fyrir stöpla færð til.

kostnaðar við vega- og brúargerð á Skeiðarársandi. Lögum þessum var síðan breytt í desember 1971 og lánsheimildin þá hækkuð í 250 m.kr.

Í október 1971 lagði samgönguráðherra svo fyrir, að gerð skyldi frumáætlun um gerð vegar um Skeiðarársand miðað við framkvæmdir á þremur árum og einnig miðað við framkvæmdir á fjórum árum, þó að öllum rannsóknum samkvæmt þingsályktuninni frá 1968 væri ekki lokið.

Frumáætlun um gerð vegar og brúa á Skeiðarársandi var send ráðuneytinu í janúarlök 1972. Var kostnaður við að ljúka framkvæmdum á þremur árum áætlaður um 500 m.kr., en 15 m.kr. minni, ef framkvæmdatíminn yrði lengdur um eitt

ár. Með bréfi hinn 4. febrúar ákvað samgönguráðherra, að miða skyldi framkvæmdir við, að verkinu yrði lokið á þremur árum. Í framhaldi af þessari ákvörðun ráðuneytisins var framkvæmdaáætlun um Skeiðarársand felld inn í vegáætlun fyrir árin 1972 – 1975, sem samþykkt var á Alþingi í maí 1972.

Fyrsta happdrættislánið, að upphæð 100 m.kr., var boðið út í apríl 1972, og seldist það upp á nokkrum dögum. Stóð þá einmitt yfir Skeiðarárhlaup það, sem búist hafði verið við árið 1970. Alls hafa verið gefnir út fjórir flokkar happdrættislána vegna framkvæmda á Skeiðarársandi að heildarupphæð 580 m.kr.

Seðlabanki Íslands, sem haft hefur veg og vanda af útgáfu og ►



Vaðlaheiðargöng, staða framkvæmda 14. júlí 2014. Búið er að sprengja 2.537 m frá Eyjafirði sem er 35,2% af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.170 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: www.vadlaheidi.is



Norðfjarðargöng, staða framkvæmda 14. júlí 2014. Búið er að sprengja samtals 2.481 m sem er 32,8% af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.542 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: www.austurfrett.is



Grjótnám vegna varnargarða við brýr á Skeiðarársandi.

► sölu happdrættisbréffanna, hefur einnig séð um bráðabirgða-fjáröflun til framkvæmdanna.

Mannvirki, forsendur og tilhögun

Við þær aðstæður, sem áður hefur verið lýst, getur ekki orðið um neina fasta farvegi í venjulegum skilningi að ræða, heldur

hafa árnar yfirleitt stór svæði, sem þær flæmast um, þegar jökulhlaup koma í þær. Við allar árnar er því aðeins hluti farvegsins brúaður, en síðan byggðir varnargarðar til að leiða vatnið undir brýrnar.

Hin mikla óvissa um stærð og dreifingu jökulhlaupa í framtíðinni veldur því, að ekki þótti fært að hanna mannvirki með það fyrir augum, að þau taki stærstu hlaup áfallalaust. Var því valin sú leið, að miðað skyldi við, að mannvirki með það fyrir augum, að þau taki stærstu hlaup áfallalaust. Var því valin sú leið, að miðað skyldi við, að mannvirki gætu tekið á móti jökulhlaupum, eins og þau hafa verið undanfarna áratugi, án þess að vegasamband rofni.

Á hinn bóginn er tilhögun mannvirkja þannig, að sem minnst tjón hljótist af stórum jökulhlaupum, þó að þau kæmu. Þannig eru dýrustu hlutar mannvirkja, þ.e. brýr ásamt vegfyllingum og varnargörðum næst þeim, hönnuð með þeim hætti, að þau geti staðist án alvarlegra áfalla, en vatnið myndi flæða yfir varnargarða fjær brúm.

Vegur er með malarslitlagi og tvöfaldri akbraut, 6,5 m breiðri.

Varnargarðar eru byggðir úr mól og sandi. Ármegin eru þeir varðir með sprengdu grjóti eða hrauni og grjótpylsum.

Hinar stærri brýr eru allar sömu gerðar, stálbitabrýr með tímurgólfi á steiptum stöplum. Stöplarnir hvíla á steiptum staurum, sem reknir eru niður í sandinn. Allar eru brýrnar með einfaldri akbraut, en vegna hinnar miklu lengdar þeirra eru höfð útskot á þeim með 150 m – 200 m millibili, til að farartæki geti mætst. Brýrnar eru tiltölulega háar, og er það gert í því skyni, að ísjakar, sem brotna jafnan úr jökuljaðri í hlaupum, komist undir þær.

Framkvæmdir

Áður en framkvæmdir gætu hafist á Skeiðarársandi, var óhjákvæmilegt að endurbyggja veginn frá Kirkjubæjarklaustri að Núpsstað að langmestu leyti auk nokkurra brúa. Ennfremur var byggður kafli á Hringveginum austan Skeiðarársands milli Skaftafellsár og Virkisár. Þá þurfti einnig að byggja nokkuð af hliðarvegum. Heildarmagn framkvæmda verður þá

sem hér segir:

| | |
|-----------------------------|---------|
| Hringvegur: Nýbygging..... | 61 km |
| Styrking og endurbætur..... | 7 km |
| Hliðarvegir: | 4 km |
| Varnargarðar: | 17 km |
| Brýr (12) | 2.004 m |

Kostnaður við þessar framkvæmdir, þegar þeim er að fullu lokið, er áætlaður 850 m.kr., og er það innan ramma frumáætlunarinnar frá 1972, þegar tekið er tillit til verðhækkana.

Framkvæmdir hófust í apríl 1972 við Kirkjubæjarklaustur, svo og austur í Örafum. Á sjálfum Skeiðarársandi var hafist handa í september 1972, og hefur síðan verið lögð áhersla á að nýta vetrartímann til framkvæmda, meðan vatn

er minnst í jökulánum. Í lok nóvember 1973 var lokið við fyrri hluta brúar á Skeiðará. Var ánni þá veitt undir brúna og vegasambandið þar með opnað til bráðabirgða. Í dag, 14. Júlí 1974, er framkvæmdum svo langt komið, að unnt er að opna Hringveginn formlega, þó að ekki sé lokið við alla frágangsvinnu.

Efni og ýmsir byggingarhlutar voru boðnir út til verktaka, og var útbod stáls í stálbita og smíði þeirra langstærst slíkra útboda, en það verk var unnið af bresku fyrirtæki, Redpath Dorman Long Ltd. í Glasgow. Að öðru leyti hefur Vegagerð ríkisins annast allar framkvæmdir við þessa mannvirkjagerð sem og hönnun mannvirkjanna. ■



Sigurður Jóhannsson vegamálastjóri flytur ávarp sitt við Skeiðarárbrú á vígsludegi 14. júlí 1974. Ljósmynd: Guðmundur Ingólfsson, Ímynd.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni þriggja rannsóknarskýrslna. Finna má skýrslurnar í heild á www.vegagerdin.is undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknarskýrslur“.

Kostnaður umferðarslysa

Haraldur Sigbórsson, Háskólanum í Reykjavík og Vilhjálmur Hilmarsson, Mannvit, maí 2014

Í skýrslunni er stiklað á stóru í sögu slysakostnaðarmats á Íslandi og sett fram yfirlit yfir aðferðarfræði slysakostnaðarmats í öðrum löndum. Allt þetta var borið saman í þeim tilgangi að færa rök fyrir, hvaða aðferðarfræði þykir henta við slysakostnaðarmat í tengslum við áhrif nýrra samgöngumannvirkja á Íslandi. Í skýrslunni er sagt frá tveimur aðferðum sem aðallega er notast við til að meta slysakostnað. Í örstuttu máli er annars vegar um að ræða „mannauðsaðferð“, sem tekur aðeins tillit til kostnaðar sem metinn er á markaði og gengur út á að verðmeta skaðann út frá beinum kostnaði í hagkerfinu og óbeinum kostnaði vegna tapaðrar framleiðslu. Hins vegar er svo „greiðsluviljaaðferðin“, sem tekur tillit til greiðsluvilja einstaklinga fyrir minnkun í áhættu í umferðinni og metur

þannig virði þess að koma í veg fyrir dauða, þjáningu, sorg og missi. Skýrsluhöfundar mæla með að síðarnefnda aðferðin sé notuð. Það er gert m.a. með tilvísun til að þó að meiri óvissa sé henni samfara, sé hún að mæla réttan stika, þ.e. virði mannlífsins, meðan hin aðferðin gefi nákvæmara mat á röngum stika, þ.e. eingöngu útgjöldum samfélagsins vegna umferðarslysa. Í skýrslunni er bent á að mörg álitamál séu óleyst, en skýrsluhöfundar telja ekki raunhæft í litlu landi að eyðir miklum fjármunum í að bæta matið frekar, enda felst styrkur slysakostnaðarmats í samkvæmni og því að einhugur ríki um aðferðarfræðina.

Landlíkanagerð með loftmyndum úr ómannaðri smáflugvél og gerð þrívíddarlíkans af umhverfi vega eftir ljósmyndum

Hersir Gíslason og Jón Erlingsson, Vegagerðinni, Sigurður Hrafnsson, UAS Iceland ehf., Ólafur Haraldsson, Design Reality, júní 2014

Markmið verkefnisins var að búa til landlíkón af umhverfi Hringvegarins þar sem hann liggur um Kamba. Annars vegar eftir loftmyndum sem teknar voru með ómannaðri smáflugvél og hins vegar eftir myndum sem teknar voru með stuttu millibili úr bíl sem ekið var eftir veginum.

Niðurstöður útboda

Girðingar á Suðursvæði

2014 - 2015 14-051

Tilboð opnuð 8. júlí 2014. Uppsetningu nýrra girðinga á Suðursvæði 2014-2015, auk viðhalds beitihóla á Hellisheiði og í Selvogi á árinu 2015.

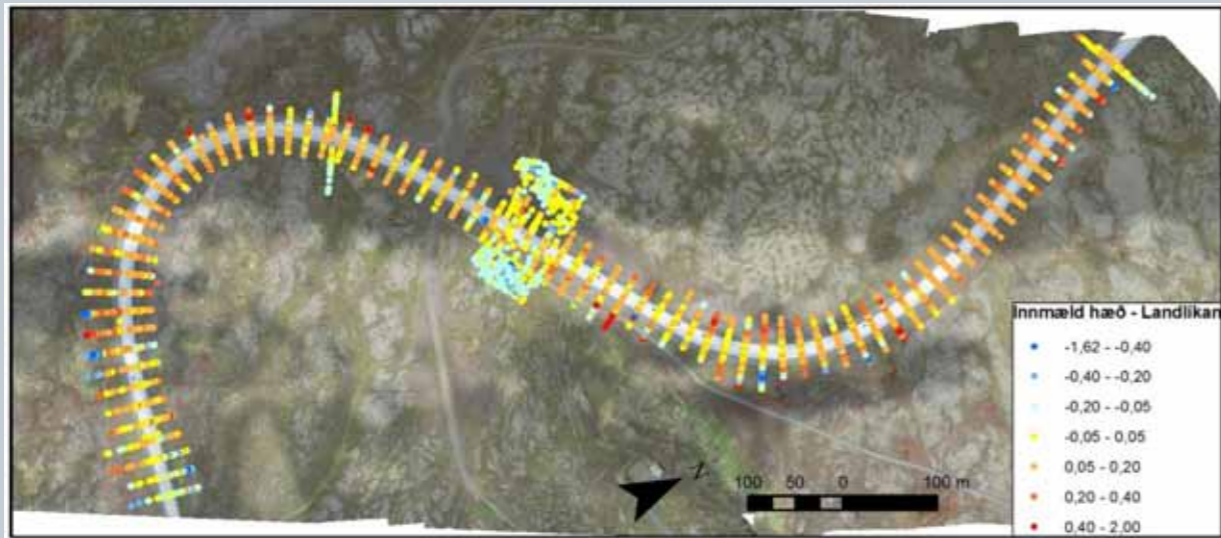
Helstu magnbólur eru:

| | |
|----------------------------|---------|
| Rif gamalla girðinga | 5 km |
| Netgirðingar | 23 km |
| Rafmagnsgirðingar | 1 km |
| Grindarhlið | 22 stk. |
| Nethlið | 44 stk. |
| Prílur | 2 stk. |
| Víðhald rafgirðinga | 38 km |
| Víðhald netgirðinga | 14 km |

Nýgirðingum á árinu 2014 skal lokið fyrir 15. nóvember 2014. Víðhald girðinga í hólfum skal vera lokið 15. júní 2015. Verkinu skal að fullu lokið 1. október 2015.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|---------------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| 2 | Girðingarþjónustan Suðurlandi, Ölfusi | 29.746.640 | 170,9 | 9.277 |
| 1 | Jóhann Rögnvaldsson, Sauðárkróki | 20.470.000 | 117,6 | 0 |
| --- | Áætlaður verktakakostnaður* | 17.410.000 | 100,0 | -3.060 |

* Á opnunarfundi var lesin upp röng tala fyrir áætlaðan verktakakostnað. Rétt tala hefur verið sett inn í töfluna hér að ofan.



Svæði 2, upprétt loftmynd unnin í Pix4D. Innmælingar lagðar ofan á upprétta loftmynd. Hver punktur í myndinni er ein mæling og gefa litirnir til kynna hver mismunurinn er á innmældri hæð og hæð landlíkans.

Líkönin voru svo sannreynd með GPS-innmælingum sem voru gerðar í mörkinni. Unnið var úr myndum í báðum tilvikum með hugbúnaði frá Design Reality, sem er íslenskt hugbúnaðarfyritæki og hefur verið að þróa hugbúnað til að gera landlíkön eftir ljósmyndum. Einnig var prófað að gera líkan með Pix4D hugbúnaði fyrir loftmyndirnar úr smáflugvélinni. Niðurstöður verkefnisins eru þær að líkön sem gerð voru eftir ljósmyndum teknum úr bíl kom ekki vel út. Hins vegar komu líkön gerð eftir loftmyndunum, teknum úr ómannaðri smáflugvél, ágætlega út og bendir allt til að sú tækni geti verið ákjósanlegur kostur við loftmyndatöku og landlíkanagerð sem nýtist í starfi Vegagerðarinnar.

Eyðing skógarkerfils meðfram vegum

júní 2014

Skógarkerfill er ágeng sveipjurt sem barst til Ísland sem skrautjurt í garða upp úr 1920. Hann er mjög útbreiddur í Eyjafjardarsveit og hefur útbreiðsla aukist, líklega vegna minni beitar og hlýnandi veðurfars. Í skýrslunni er greint frá tilraunum til að eyða kerflinum með úðun gjöreyðingalyfs sem útrýmir öllum gróðri. Niðurstöður tilraunanna er að endurtekin úðun (3-4 sinnum) skilar

árangri. Skógarkerfill hopar á þannig svæðum og inn koma frumframvindutegundir, s.s. njóli, túnfífill, gras og þvílíkt. Sérstakar tilraunir með úðun meðfram stofnvegum í sveitarfélaginu voru gerðar árið 2013 og benda fyrstu niðurstöður til að árangur þess hafi verið talsverður. Gert er ráð fyrir að fylgjast áfram með þróuninni. Í skýrslunni er bent á að þessi úðun með gjöreyðingalyfi er bæði kostnaðarsöm og óumhverfisvæn og því brýnt að skoða hvort beita megi öðrum aðferðum. Greint er frá tilraun með sérhæfð tvíkímblöðungavarnarlyf, en það skilaði ekki árangri. Hins vegar er fylgst með þróun mála á Norðurlöndunum og verið er að skoða aðferð sem byggir á að nota lífrænan eyði í stað gjöreyðingalyfs.



Skógarkerfill í vegkanti.



Skógarkerfill í vegkanti eftir úðun.

Auglýsingar útboða

Víravegrið á Reykjanesbraut 2014 14-054

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í efnisútvegum og uppsetningu á 9,1 km löngu víravegriði á Reykjanesbraut (41-15 og 41-16).

Helstu magnbólur eru:

- Víravegrið 9.120 m
- Endafestur 8 stk.

Verkinu skal að fullu lokið 31. desember 2014.

Útboðsgögnin verða seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka), frá og með mánudeginum 21. júlí 2014. Verð útboðsgagna er 3.000 krónur.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 12. ágúst 2014 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Pá . . .



Brú yfir Héraðsvötn við Grundarstokk var byggð árið 1926. Stokkur þýðir í þessu samhengi „þröngur farvegur í á“ en Héraðsvötn streyma þarna í vel afmörkuðum farvegi. Grundarstokkurinn er kenndur við Grundarbæina Mið Grund og Syðstu Grund. Fjallið Glóðafeykir er í baksýn. Myndin er úr safni Geirs G. Zoëga.

. . . og nú



Ný brú var byggð á Héraðsvötn aðeins sunnar árið 1981 og fer Hringvegur (1) nú yfir hana. Gamla brúin stendur enn en er nokkuð illa farin. Flugumýri er til vinstri á mynd en Mið Grund á bak við brúna fyrir miðju. Ljósmynd: Valgeir Steinn Kárason.

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaraust. Það eru auglýsingar útboða sem gefa endanlegar upplýsingar.

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

| Fyrirhuguð útboð | Auglýst: dagur, mánuður, ár | | |
|---|--------------------------------|----------|--|
| 14-046 Hólmavík, sjónvörn um Rífshaus 2014 | 2014 | | |
| 14-029 Reykholtisdalsvegur (519) og Hvítársíðuvegur (523), Stóri Ás - Gilsbakki | 2014 | | |
| 14-003 Hringvegur(1) um Jökulsá á Fjöllum, brú og vegur | 2014 | | |
| 14-015 Efnisvinnsla á Norðursvæði 2014 | 2014 | | |
| 13-067 Sjóvarnir Vestmannaeyjar 2013 | 2014 | | |
| Auglýst útboð | Auglýst: | Opnað: | |
| 14-054 Víravegrið á Reykjanesbraut 2014 | 21.07.14 | 12.08.14 | |
| 14-053 Vetrarþjónusta 2014-2017, Vestur-Skaftafellssýsla, vestur hluti | 07.07.14 | 22.07.14 | |
| 14-045 Sauðárkrúkur, dýpkun 2014 | 07.07.14 | 22.07.14 | |
| 14-052 Grenivík, sjónvörn 2014 | 07.07.14 | 22.07.14 | |
| Útboð í forvalsferli | Auglýst: | Opnað: | |
| 14-042 Bakkavegur Húsavík, Bökugarður - Bakki, forval jarðgöng og vegagerð | 02.06.14 | 15.07.14 | |
| 14-041 Göngubrú á Markarfljót, hönnunarsamkeppni - forval | 26.05.14 | 13.06.14 | |
| Útboð á samningaborði | Auglýst: | Opnað: | |
| 14-051 Girðingar á Suðursvæði 2014-2015 | 23.06.14 | 08.07.14 | |
| 14-039 Festun og yfirlögn á Vestursvæði og Norðursvæði 2014 | 10.06.14 | 24.06.14 | |

| Útboð á samningaborði, framhald | Auglýst: | Opnað: | |
|--|----------|----------|--|
| 14-019 Krýsuvíkurvegur (42) 2014 | 10.06.14 | 24.06.14 | |
| 14-006 Endurbætur á Hringvegi (1) í Reykjadal | 02.06.14 | 18.06.14 | |
| 14-047 Breiðholtsbraut við Norðlingaholt, göngubrú og stígar (útboð auglýst í dagblöðum) | 31.05.14 | 13.06.14 | |
| 14-004 Endurbætur á Biskupstungnabraut (35), 2014 | 26.05.14 | 10.06.14 | |
| 14-005 Hringvegur (1), Hvalnesskriður, hrunvarnir | 14.04.14 | 29.04.14 | |
| 14-018 Dettifossvegur (862), Tóveggur - Norðausturvegur | 14.04.14 | 06.05.14 | |
| 14-025 Vetrarþjónusta 2014-2019, Höfuðborgarsvæðið | 14.04.14 | 06.05.14 | |
| Samningum lokið | Opnað: | Samið: | |
| 14-044 Landeyjahöfn, aðkomuvegur, færsla flóðvarnar og útsýnispallur (útboð auglýst í dagblöðum) Þjóttandi ehf., kt. 500901-2410 | 18.06.14 | 07.07.14 | |
| 14-043 Ísafjarðarbær - Suðureyri, þekja og lagnir (útboð auglýst í dagblöðum) Vestfirskir verktaakar ehf., kt. 501003-2710 | 10.06.14 | 04.07.14 | |
| 14-040 Vestmannaeyjar, endurbygging Binnabryggju, þekja (útboð auglýst í dagblöðum) Íslenska gámafélagið ehf., kt. 470596-2289 | 27.05.14 | 23.07.14 | |



Enn er hluti Hringvegur (1) í Berufirði með malarlitlagi. Hann var hefлаður 8. júlí. Þorleifur Olsen vélamaður á Höfn stjórnaði heflinum. Ljósmynd: Hafdis Eygló Jónsdóttir.