



Framkvæmda- fréttir 24. tbl. /08

Hringvegur (1), Þvottár- og Hvalnesskriður



Nú er lokið vinnu við að klæða veginn um Þvottár- og Hvalnesskriður. Kaflinn er 4,2 km langur og hluti af Hringvegi (1). Samhliða voru gerðar ráðstafanir til að minnka grjóthrun á veginn úr skriðunum. Vegrásir voru breikkaðar og grjótkassar (gabionar) settir upp sem vörn. Einnig var sett upp vegrið sjávarmegin, samtals 2.860 metrar. Verktaki var Héraðsverk ehf.

Þessar aðgerðir eiga að bæta umferðaröryggi og þægindi á þessum erfiða vegarkafli þar til jarðgöng hafa verið gerð undir Lónsheiði sem koma í stað þessa vegar. Fram til þessa hefur Vegagerðin þurft að hafa nánast daglega viðveru á kaflanum við að hreynsa grjót og aurspýjur en nú ætti að gefast meiri friður. Vegfarendur verða þó að hafa í huga að þetta er ótryggt svæði og stöðugt verður að hafa aðgát vegna grjóts á vegi.

Þeim fækkar malarbútnum á Hringvegi (1) við þessa framkvæmd. Nú er hafin vinna í Hamarsfirði, sunnan Djúpvogs og í Jökuldal er veggerð langt komin. Þegar þessum tveimur verkum verður lokið má aka hringinn í kringum landið á bundnu slitlagi. Að vísu ekki á Hringvegi (1) eins og hann er skilgreindur því að hluta þarf að fara Suðurfjarðaveg (96).

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 24. tbl. 16. árg. nr. 509 22. sept. 2008

Ritsjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
Gunnar Gunnarsson
Prentun: Gutenberg

Ósk um áskrift sendist til:
**Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík**
eða vai@vegag.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útboð eru kynnt, útboðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttafni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur og fjölmiðlar. Áskrift er endurgjaldslaus.



Samgönguráðherra Kristján L. Möller sprengdi fyrstu sprenginguna í Bolungarvíkurgöngum síðdegis 4. september að viðstöddu fjölmenni. Sprengingin tókst vel en sprengt var í þessari fyrstu sprengingu rúma tvö metra inn í fjallið Bolungarvíkurmegin.

Búast má við að eftir u.þ.b. ár verði sprengivinnu lokið og að sumarið 2010 verði hægt að opna fyrir umferð en verklok eru áætluð 15. júlí 2010.

ÍAV og Marti Contractors Ltd áttu lægsta tilboðið í Bolungarvíkurgöng um 3,5 milljarða króna en áætlaður verktakakostnaður var tæpir 4 milljarðar króna og var heildarkostnaður áætlaður um 5 milljarðar króna. Um er að ræða 8,7 m breið, 5,1 km löng jarðgöng, byggingu um 270 m langra steinsteypra vegskála, gerð um 3,7 km langra vega og byggingu tveggja brúa.

Eftirlit með verkinu hafa Línuhönnun hf. og Geotek.

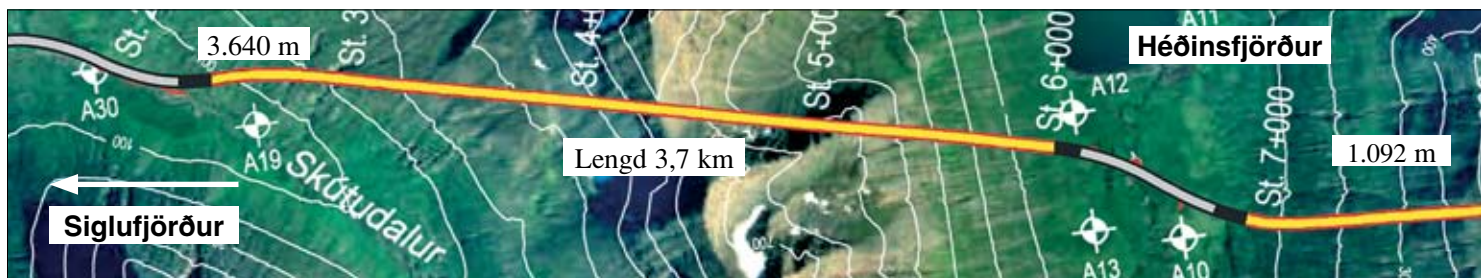


Héðinsfjarðargöng

Gröftur Héðinsfjarðarganga gekk vel í viku 37. Frá Héðinsfirði til Ólafsfjarðar voru sprengdir 60 m og var lengd ganga þeim megin um 1.092 m mánudaginn 15. september. Frá Ólafsfirði til Héðinsfjarðar voru sprengdir 51 m og var lengd ganga þeim megin um 3.646 m á sama tíma. Samtals var búið að sprengja 8.378 m eða 79,3% af heildarlengd og eftir voru því alls 2.192 m.

Bolungarvíkurgöng

Mánudaginn 15. september var búið að sprengja 71 m frá Bolungarvík. Gröftur frá Hnífsdal hófst í þeirri viku.



Staða framkvæmda við Héðinsfjarðargöng 15. sept. 2008. Sprengingum frá Siglufirði til Héðinsfjarðar lauk 21. mars 2008.



Samgönguráðherra Kristján L. Möller með kveikipráðinn



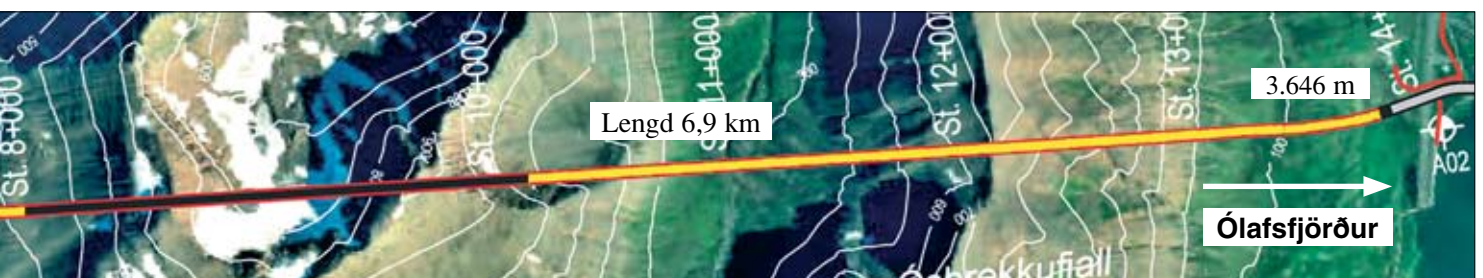
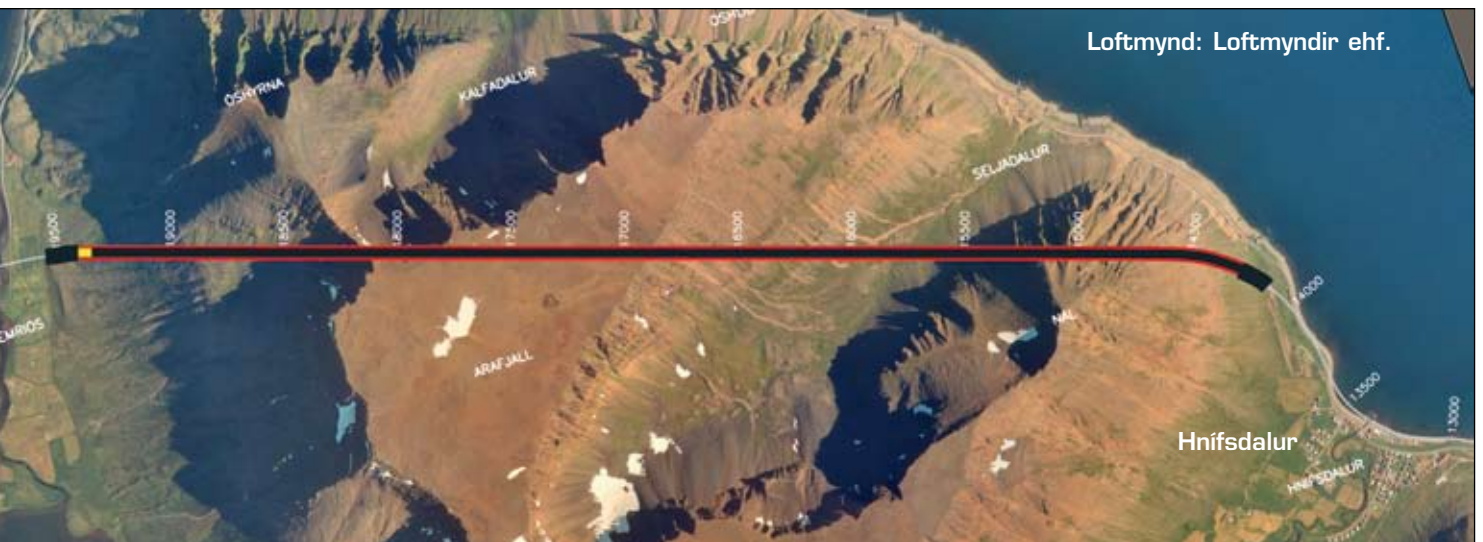
Fjölmennt var við fyrstu sprengingu.



Skotið ríður af.



Gangamunninn eftir fyrstu sprengingu.



Búið er að sprengja 1.092 m í Héðinsfirði og 3.646 m í Ólafsfirði. Samtals 8.378 m sem er 79,3 % af heildarlengd.



Baldur Þór Þorvaldsson verkfræðingur

Eftirfarandi erindi var flutt í hófi að Skjöldólfsstöðum á Jökuldal 5. september sl. en þá var haldið upp á aldarafmæli brúar á Jökulsá á Brú við Klaustursel. Hér er textinn aðeins stuttur.

Hákonarstaðabrú

Ýmsir hafa haft á orði við mig hvers vegna þessi brú sé hér. Svo virðist sem menn eigi ekki von á svona mannvirki, gamalli en veglegri brú, í dal langt inni í landi og aðeins heim að einum bæ. En eins og endranær eru skýringar á hlutunum. Byggðir og leiðir breytast í tímans rás. Samgöngutækin breytast einnig og hvar heppilegast er að þau fari um. Þetta á ekki hvað síst við um brúna hjá Hákonarstöðum.

Jökulsá á Brú eða Dal hafði tálmað íbúum héraðsins og ferðamönnum för eins og aðrar stórar landsins löngum, þótt mis erfiðar væru. Við brúaleysi bjuggu landsmenn um aldir og þegar Eggert Ólafsson og Bjarni Pálsson ferðuðust um landið um miðja 18. öld var brúin á Jökulsá á Brú hjá Fossvöllum eina brúin í landinu, en var reyndar léleg og þurfti að taka ofan af hestum áður en farið væri yfir hana. Það var aðeins á þessum eina stað hjá Fossvöllum, sem reyndist kleift að vera með brú á ánni og hefur eflaust þótt gott í brúaleysinu í landinu. Jökuldalurinn er langur og urðu menn að reyna að

bjargast þar með kláfum með öllum þeim erfiðleikum og hættum, sem því fylgdi.

Um aldamótin 1900 var komin hreyfing á að bæta úr vegaleysinu í landinu og brúabyggingar hafnar víða, því í öllum héruðum landsins vantaði brýr og nánast takmarkalaus verkefni biðu á þessu sviði eins og svo mörgum öðrum hjá þjóðinni. Eina samgöngutækið á landi var sem fyrr hesturinn, en í byggðum var byrjað að gera kerruvegi en á leiðum milli héraða voru víðast aðeins reiðvegir. Þannig voru aðstæður milli Norðurlands og Austurlands og því hentaði best að fara sem stystu leið og það sparaði að fara yfir þverár, sem urðu frekar á leiðum í lágsveitum. Í Jökuldalsheiði hafði risið byggð á 19. öld og náði þar að verða 17 býli alls. Mikilvægur bær í Fljótsdalnum var á Brekku, því þar var lækni- og bólafrá 1903 og þangað gekk Lagarfljótsormurinn svokallaði, sem var siglingabátur á Lagarfljóti og hóf siglingar 1905. Egilsstaðir á Völlum var aðeins bújörð og þéttbýlið í kaupúninu ekki byrjað. Ferðir manna lágu því ekki þangað eins og síðar varð. Því var leiðin yfir Fljótsdalsheiði mikilvæg, en þá vantaði brú á Jökulsá á Brú í dalnum ofarlega.

Fyrsta tillaga að brú hjá Hákonarstöðum var trébrú frá árinu 1903 því það var ódýrasti kosturinn og viðráðanlegastur í framkvæmd. Fjárveiting úr landssjóði til brúar fékkst 1906 allt að 3000 kr. en þó aldrei meir en helmingur kostnaðar. Sýslu- og sveitarsjóður urðu síðan að leggja til það sem á vantaði. Á þessum árum var engin stofnun, sem sá um brúarframkvæmdir, heldur voru þær á vegum sýslumanna, sem voru handhafar framkvæmdavaldsins í héruðunum. Landsverkfræðingur var til ráðgjafar og árið 1905 urðu mannaskipti. Nýja verk-



Hákonarstaðabrú á aldarafmælinu. Klaustursel í baksýn. Bíllinn sem er að fara yfir brúna er svokallaður Jökuldalsbíll, sem var fyrsti bíllinn, sem kom á Jökuldal 1946 og var fyrsti bíllinn, sem fór yfir brúna 1952. Árið áður hafði reyndar farið yfir hana snjóbíll frá Guðmundi Jónassyni. Ljósmynd: Baldur Þór Þorvaldsson.

fræðingnum hugnaðist ekki trébrúin, því hann taldi að hafið þarna yfir ána væri í lengsta lagi fyrir slíka brú þetta liðlega 27 m og einnig taldi hann viðhald slíkra brúa erfitt og kostnaðarsamt. Hann barðist því fyrir að þarna kæmi stálbrú. Hann aflaði sér tilboða í hengibrú en þótti það hátt og hugkvæmdist þá að fá tilboð frá umboðsmanni fyrir amerískar stálbrýr. Sá maður hafði farið til Vesturheims til að freista gæfunnar, eins og margir á þeirri tíð, en komið aftur með ýmsar nýjar hugmyndir og einnig verslunarsambönd í farteskinu. Hann bauð fram fasta stálbrú tilbúna til samsetningar frá Ameríku uppá 3600 kr. komin á Vopnafjörð og var samið við hann. Þessi lausn jók á kostnaðinn, sem áætlaður hafði verið fyrir trébrúna, en kostnaðaraukinn átti eftir að verða enn meiri, þegar til kom að flytja byggingarefnið að Hákonarstöðum. Á þessum tíma var vélaöld gengin í garð í sjóflutningum þar sem komin voru til sögunnar gufuskip, en þegar kom á land hendlendis var aðeins um að ræða flutning með hestum. Við þungaflutninga var eina ráðið að draga þá á sleðum á hjarni eða ís að vetrarlagi. Flutningurinn að Hákonarstöðum var talinn 264 hestburðir og má áætla hann 26-27 tn. Þar var um að ræða stálið, timbur í brúargólfrið og verkpalla og að auki 9 tonn af sementi. Þessi flutningur þætti nú til dags ekki mikið mál, því sennilega kæmist hann í einni ferð með trailer, sem væri ekki lengi neðan frá Vopnafirði uppá Jökuldal. En fyrir 100 árum voru aðstæður aðrar. Reynt var að fá tilboð hjá bændum á Jökuldal til að taka hann að sér en gekk illa. Sýslumanni fannst þeir „harðir í tilboðum“ eins og hann orðaði það í bréfi og einnig sagði hann að „það virðist hin mesta fjarstæða að heimta 7 kr. fyrir flutning á hestburðinum frá Vopnafirði að Hákonarstöðum“. En oddviti hafði meiri skilning á afstöðu bænda og ekki við öðru að búast en einstökum bændum yxi slíkur flutningur í augum. Hann tafðist um heilt ár og trúlegast vegna þess að ekki gekk saman með bændum og sýslumanni, sem reyndar var í erfiðri stöðu vegna þess að áætlaður kostnaður vegna framkvæmda fór stöðugt hækkandi. Svo er að sjá að flutningurinn hafi endað sem einhvers konar samstarfsverkefni bænda og fór fram veturinn 1907-8. Leiðinni var skipt þannig að bændur í Vopnafirði sáu um hann að Háreksstöðum í Jökuldalsheiði, en þar tóku Jökuldælir við honum á ákvörðunarstað að Hákonarstöðum. Kostnaður við flutninginn hefur trúlegast endað í tæpum 2000 kr. sem hlýtur að teljast hátt hlutfall miðað við að stálið komið á Vopnafjörð frá Ameríku kostaði 3600 kr. sem fyrir getur, en flutningatæknin í landinu var frumstæð og erfiðleikum bundin.

Um framkvæmdirnar á verkstað eru litlar eða engar heimildir að hafa. Samsetning stálsins hefur líklega farið fram á austurbakkanum og hvor boginn fyrir sig dreginn út yfir ána á verkpöllum uns endinn náði upp á gagnstæðan bakka. Í bréfaskriftum eftirá er að sjá að nokkrir erfiðleikar hafi komið upp við samsetningu stálsins, en í öllu falli tókst að ráða fram úr þeim og brúin komst upp um sumarið 1908. Hækkanir á kostnaði frá fyrstu áætlunum ollu framkvæmdaðila erfiðleikum. Ýmis konar reikningshald hefur lent mest á oddvitanum, þar sem hann var nær vettvangi en sýslumaður. Alls nam kostnaður 8995,79 kr. og var ekki óeðlilegur miðað við aðrar brúarbyggingar úr stáli eða steypu í landinu þessa tíma. Allar kostnaðartölur eru marklausar milli ólíkra tíma, en til að fá einhvern samanburð verður að reyna að bera þær við önnur verðmæti samtímans. Þess má geta að um þetta leyti var jörðin Möðrudalur á Fjöllum boðin til kaups og var búið þar þá eitt það allra stærsta á Austurlandi a.m.k og jörðin landmikil eins og kunnugt er. Settar voru upp 5000 kr. svo brúin hefur kostað næstum tvöfalt það jarðarverð. Mönnum leist strax vel á brúna



Endurgert merki framleiðanda brúarinnar hefur verið sett upp á sinn stað. „1908 American Bridge Company New York, USA.“ Það var Guðni A. Arthursson fyrrverandi brúasmiður á Austurlandi sem afhjúpaði skjöldinn. Ljósmynd: Ari Guðmundsson

og þótti hún traustleg. Hún þjónaði síðan á þjóðleið meðan menn fóru milli héraða á hestum, en sá tími varaði á þessari leið allt fram á 4. áratug seinustu aldar. Árið 1934 var fyrst bílfært milli Norður- og Austurlands þegar Gilsá á Jökuldal var brúuð. Eftir það hlutu ferðalög á hestum milli landshluta að heyra sögunni til þegar fram liðu stundir.

Hjá Hákonarstöðum stóð eftir að brúin þjónaði áfram bæju- num tveimur austan ár, sem þá voru. Síðan kom að því að bílar fóru að sækja heim á hvern bæ, en þá var aðkoman að brúnni erfið. Því var gerð breyting á henni 1953 og steypar nýjar undirstöður og grindin sett hærra og bætt við stuttu landhafi svokölluðu við norður endann og þannig lítur brúin út nú. Upprunalegur hluti brúarinnar er því stálgrindin yfir ána nema skipt hefur verið út langbitum í gólfinu, sem sjást reyndar ekki utanfrá. Þá hefur handriðið verið endurnýjað að öllu leyti enda illa farið eftir umferðina, sem dugleg hefur verið að merkja sér það. Þá hefur skilti á brúnni, sem fylgdi með frá stálsalanum, brotnað og tapast nema neðsti hlutinn en verið endurnýjað í upprunalegri mynd. Loks er að geta þess að gömlu undirstöðurnar á norðurbakkanum, hlaðnir grjótstallar með steypulími, sjást enn undir grindarendanum. Nú hefur stálgrindin frá 1908 verið lagfærð og fengið fyrri svip og útlit. Hún hefur þjónað þeim sem þurft hafa að fara yfir ána á ólíkum tímum og gerir enn. Leyfður er 7-tn öxulþungi, sem hlýtur að teljast gott miðað við aldur og fyrri störf eins og sagt er. Að auki hefur hún fengið nýtt hlutverk með því að vera aðdráttarafl fyrir ferðamenn vegna gerðar sinnar og sögulegs gildis. Ekki er annað að sjá en brúin eigi enn langa framtíð fyrir sér Jökuldælingum til heilla eins og verið hefur í 100 ár.

Hraðaskilti við Grundarhverfi

Vegagerðin hefur sett upp hraðaskilti á Vesturlandsvegi, við Grundarhverfi þar sem er 70 km hámarkshraði. Uppsetning skilta sem þessara hefur orðið til þess að draga úr ökuhraða en það vakti óþægilega athygli vegagerðarmanna við uppsetninguna á skiltunum hversu margir óku hratt framhjá þeim. Sá sem fór hraðast var á 110 km hraða samkvæmt radarmæli hraðaskiltisins. Það verður aldrei of brýnt að aka varlega og á löglegum hraða.

Skiltin voru sett upp á Vesturlandsvegi beggja vegna við Grundarhverfi. Á þeim er hægt að sjá hve hratt bifreiðar aka eftir að komið er inn á kafla þar sem er 70 km hámarkshraði. Einnig blikka gul ljós ef bifreiðar eru yfir leyfðum hraða. Skiltin eru búin búnaði til að lesa af fjölda bíla og hraða þeirra einnig.

Vegagerðarmönnum sem unnu að uppsetningunni í síðustu viku var nokkuð brugðið: „Við vorum að vinna á merktu vinnusvæði þar er 70 km hámarkshraði og menn og tæki í vegkantinum. Þegar annað skiltið var gangsett, sáum við bifreiðar koma inn í radargeislan á allt að 110 km/klst. Við vissum að hraðinn væri nokkuð mikill en þetta verður að teljast vítavert gáleysi,” sögðu þeir.



Vesturlandsvegur (1) á Kjalarnesi við Grundarhverfi. Þar er 70 km hámarkshraði á klst. Ljósmynd: Arnar E. Ragnarsson.



Það verður ekki framhjá því horft að mikill meirihluti starfsmanna Vegagerðarinnar eru karlar. Þess vegna var það ánægjulegt þegar Vegagerðarkonur sátu fund um sérleyfismál að allir fundarmennirnir fimm voru konur.

Fundinn sátu þær Aldís Hafsteinsdóttir bæjarstjóri Hveragerðisbæjar, Ragnheiður Hergeirsdóttir bæjarstjóri Árborgar, Ásta Stefánsdóttir bæjarritari Árborgar, Kristín H. Sigurbjörnsdóttir framkvæmdastjóri stjórnslusviðs Vegagerðarinnar og Auður Eyvinds forstöðumaður hagdeildar Vegagerðarinnar.

Á fundinum var verið að ræða samning um einkaleyfi sveitarfélaganna Árborgar og Hveragerðisbæjar á sérleyfisleiðum. Fleiri sveitarfélög á landinu eru í samskonar samningum við Vegagerðina, ekki víst samt að þar standi konur einar að verki.

Á mynd frá vinstri talið: Kristín, Auður, Ásta, Ragnheiður og Aldís.

Auglýsingar útboða

Borgarfjarðarvegur (94), Lagarfossvegur – Sandur 08-084

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í endurbyggingu á um 4,6 km löngum kafla Borgarfjarðarvegur (94), frá Lagarfossvegi að Sandi í Hjaltastaðapínghá, ásamt klæðingu á 900 m kafla á Lagarfossvegi.

Helstu magntölur eru:

Bergskering	1.600 m ³
Fylling og fláafleygar	13.700 m ³
Neðra burðarlag	18.200 m ³
Efra burðarlag	6.000 m ³
Stálroraræsi	86 m
Tvöföld klæðing	35.100 m ²

Verki skal að fullu lokið fyrir 1. ágúst 2009.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Miðhúsavegi 1 á Akureyri, Búðareyri 11-13 á Reyðarfirði og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 22. september 2008. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudeginum 7. október 2008 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Borgarfjarðarvegur (94), Lagarfossvegur – Sandur

Þann 13. maí sl. var auglýst útboðið: Borgarfjarðarvegur, Lagarfossvegur - Sandur. Eitt tilboð barst í verkið og var það 130% af áætluðum verktakakostnaði. Tilboðinu var hafnað og er verkið nú boðið út aftur með auglýsingu hér á síðunni. Bætt var við útboðið 900 m klæðingu á Lagarfossvegi.

Niðurstöður útboða

Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur, hönnun 08-077

Tilboð opnuð 9. september 2008. For- og verkhönnun breikkunar Reykjanesbrautar (41) úr tveimur akreinum í fjórar, frá Kaldárselsvegi vestur fyrir mislæg gatnamót Krýsuvíkurvegar að Bikhellu, um 3,3 km. Í verkinu felst m.a. for- og verkhönnun breikkunar mislægra gatnamóta við Strandveg, nýrra mislægra gatnamóta við Krýsuvíkurveg, rampa og vegtenginga við mislægu gatnamótin, þriggja mislægra gönguleiða og hljóðvarna. Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfnimats og verðs og bar bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfni og verðtilboð.

Verkhönnun og skilamati skal lokið fyrir 18. maí 2009.

Útboðið er einnig auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

Bjóðandi *)	Hæfnimat	Tilboð (kr.)
Áætlaður verktakakostnaður		95.000.000
Almenna verkfræðistofan, Reykjavík	64	86.595.508
Fjölhönnun ehf., verkfræðistofa Reykjavík	57	52.528.279
Hnit hf. verkfræðistofan, Reykjavík	66	87.970.610
Línuhönnun hf., Reykjavík	64	77.777.282
VSÓ - Ráðgjöf ehf., Reykjavík	66	79.010.090
VST verkfræðistofa, Reykjavík	67	89.577.320

*) stafrófsróð



Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. 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
07-040 Álftanesvegur (415), Hafnarfjarðarvegur - Bessastaðavegur, eftirlit	09
08-011 Kísilvegur (87) á Hólasandi	09
08-051 Keflavíkurvegur (424), Reykjanesbraut - Njarðarbraut	09
08-055 Reykjanesbraut (41), undirgöng við Hafnaveg	09
08-052 Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur - Krýsuvíkurvegur	09
07-039 Álftanesvegur (415), Hafnarfjarðarvegur - Bessastaðavegur	08
08-082 Hörgárdalsvegur (815), 2. áfangi Skriða - Björg	08
08-062 Kjósarskarðsvegur (48), Meðalfellsvegur - Þingvallavegur	08
08-060 Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut, hönnun	08
08-015 Strandavegur (643) í Bjarnarfirði	08
08-033 Hringvegur (1) um Hornafjarðarfliót	08
08-034 Rangárvallavegur (264), Hringvegur - Minna Hof	08
08-054 Hringvegur (1), Norðlingavað - Nesbraut	08
08-032 Bræðratunguvegur (359) um Hvítá	08
08-026 Reykjabraut (724), Hringvegur - Svínvetningabraut	08
08-022 Vestfjarðavegur (60), Kjálkafjörður - Vatnsfjörður	08
08-021 Vestfjarðavegur (60), Gufudalssveit	08
08-042 Breikkun Hringvegur (1) á Norðvestursvæði 2008-2009, 1. áfangi	08
08-036 Suðurstrandarvegur (427), Ísólfsskáli - Krýsuvíkurvegur	08
08-016 Hringvegur (1) um Blönduós	08

Fyrirhuguð útboð, framhald	Auglýst:	Opnað:
08-012 Norðausturvegur (85), Bunguflói - Vopnafjörður		08
08-009 Hófaskarðsleið, Rauфарhafnartenging		08
08-008 Hringvegur (1), breikkun í Öxnadal		08
08-005 Hringvegur (1), Litla Sandfell - Haugaá		08
07-089 Dettifossvegur (862), Dettifoss - Norðausturvegur		08
06-006 Upphéraðsvegur (931), Fellabær - Ekkjufell		08
Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
08-084 Borgarfjarðarvegur (94), Lagarfossvegur - Sandur	22.09.08	07.10.08
Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
08-077 Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur - Krýsuvíkurvegur, hönnun	28.07.08	02.09.08
08-046 Vetrarþjónusta Norðvestursvæði, Bíldudalur - Brjánslækur 2008-2011	14.07.08	29.07.08
07-084 Suðurstrandarvegur (427), Krýsuvíkurvegur - Þorlákshafnarvegur	30.06.08	11.08.08
08-025 Vatnsdalsvegur (722), Hof - Hjallaland	07.07.08	22.07.08
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
08-081 Vetrarþjónusta í Eyjafirði og á Hringvegi að Krossi 2008-2013 <i>Ísrefur ehf.</i>	22.07.08	12.09.08
07-057 Suðurstrandarvegur (427), Krýsuvíkurvegur - Þorlákshafnarvegur, eftirlit <i>Almenna verkfræðistofan hf.</i>	11.08.08	09.09.08
06-007 Dettifossvegur (862), Hringvegur - Dettifoss <i>Árni Helgason ehf.</i>	20.05.08	12.09.08
07-012 Skagavegur (745) um Króksbjarg <i>Fjörður ehf.</i>	24.06.08	02.09.08
08-066 Landeyjahöfn, hafnar- og vegagerð, eftirlit <i>Strendingur ehf.</i>	15.07.08	02.09.08



Vestfjarðavegur (60) í Miðdölum. Tunguá sett í stökk í stað einbreiðrar brúar. Myndin er tekin 8. ágúst 2008.