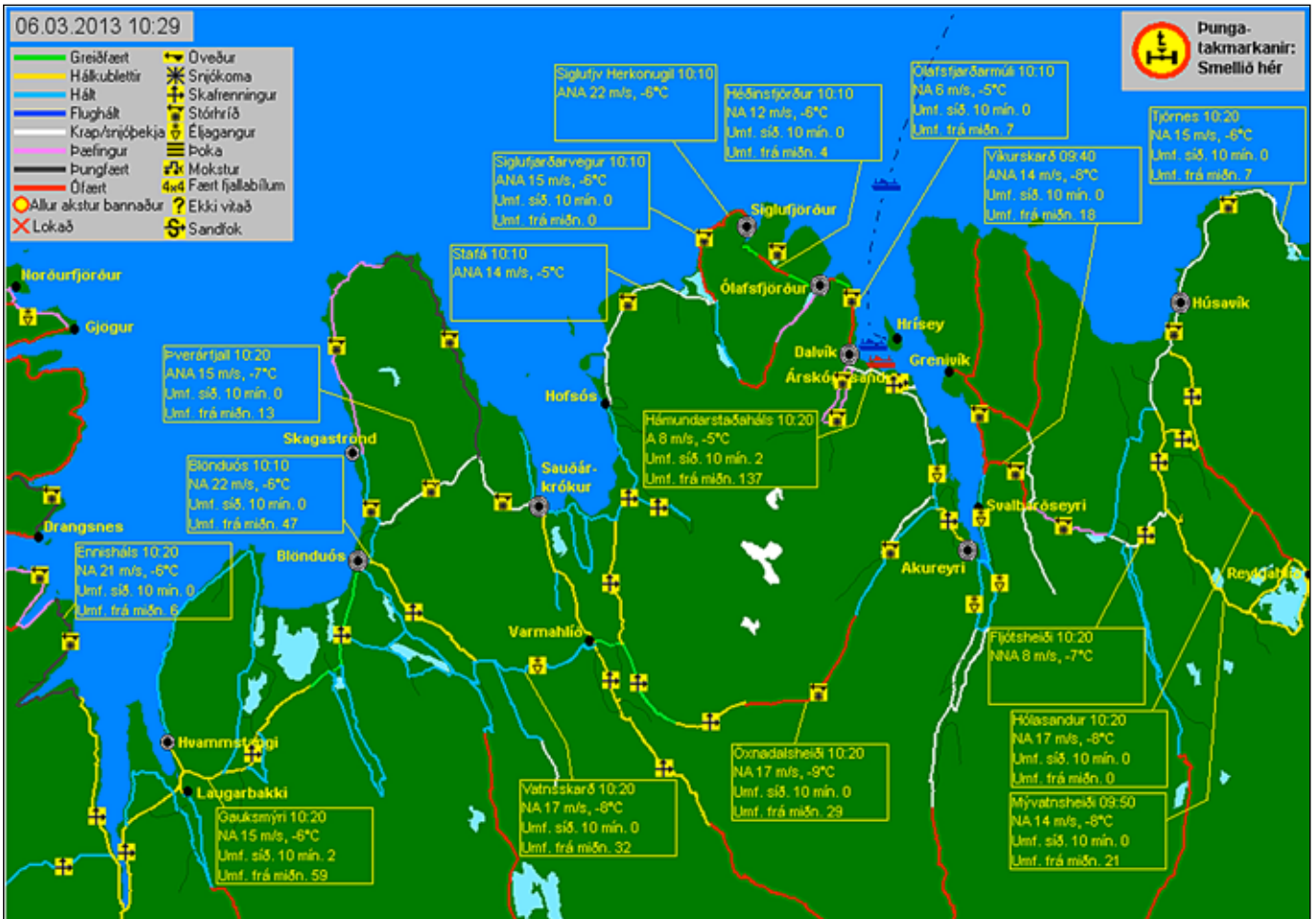




Framkvæmda- fréttir

3. tbl. / 13



Veturinn minnti á sig í síðustu viku og færð spilltist um allt land vegna veðurs og ofankomu. Myndirnar hér á síðunni eru skjámyndir af upplýsingasíðum Vegagerðarinnar, vegagerdin.is fyrir hádegi miðvikudaginn 6. mars. Yfirlitskort sýnir stöðuna á táknrænan hátt og má sjá að víða hefur verið þungfært eða ófært. Ýmis tákni gefa viðbótarupplýsingar og einnig má sjá tölur frá veðurstöðvum.

Auk þess er hægt að skoða myndir frá fjölmörgum vefmyndavélum eins og sjá má hér til hliðar. Kortid varar við hákkublettum í Langadal og á myndinni má sjá ástandið betur.

Vegfarendur eiga að geta tekið upplýstar ákvarðanir um ferðir sínar út frá þessum upplýsingum en sé fólk í vafa er ráð að hafa samband við upplýsingahjónustu Vegagerðarinnar í síma 1777.



Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 3. tbl. 21. árg. nr. 600 11. mars 2013

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

Ósk 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, útbóðsauglýsingar 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. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.

Þverun fjarða

Áhrif á náttúru, landslag og landnotkun

Skýrsla febrúar 2012, útdráttur, sjá í heild www.vegagerdin.is
Höfundur: Björn Helgi Barkarson

Inngangur

Ísland er víðast vogskorið land og einkenna fremur þröngir firðir austur- og vesturhluta landsins. Í gegnum tíðina hafa vegfarendur enda þurft að þræða götur fyrir firði og nes. Sjóleiðin hefur þá oft á tíðum verið styttri. Sú staðreynd að hægt er að stytta veg um fjarðalandslag með því að þvera firðina hefur hvatt menn til að gera landleið yfir þá. Nokkur dæmi eru um slíkar þveranir fjarða hér á landi og er hvað þekktasta dæmið Borgarfjarðarbrú á Vesturlandi. Þar var Hringvegurinn lagður þvert yfir Borgarfjörð í stað þess að liggja um sveitir Borgarfjarðar.

Ýmsar útfærslur fjarðarþverana má finna um heiminn en hér á landi hefur jafnan verið farin sú leið að gerð er vegfylling út í fjörð beggja vegna og brú síðan byggð á milli. Þverun Hvalfjarðar með jarðgöngum er dæmi um aðra leið til að þvera fjörð. Erlendis eru firðir gjarnan þveraðir með brúm sem standa einungis á stólpum (án vegfyllingar) og má finna dæmi um þekktustu brýr heims í þeim flokki t.d. Golden Gate brúin í San Francisco (2.743 m löng) og Stórabeltisbrúin í Danmörku, sem er 6.790 m löng. Í slíkum tilvikum er jafnan um þverun siglingaleiða að ræða.

Helsti ávinningur af því að þvera fjörð felst í styttingu vegalengda, skemmri ferðatíma og fækkun umferðarslysa. Stytting vegalengda hefur oft á tíðum í för með sér aukna arðsemi samgöngumannvirkja.

Annar ávinningur af þverun fjarða getur t.a.m. falist í minna raski á vistkerfum, jarðminjum, menningarminum eða verndarsvæðum á landi. Umfang og eðli umhverfisáhrifa vegna slíkra framkvæmda fer þó eftir aðstæðum hverju sinni og hönnun mannvirkja.

Þverun fjarða felur í sér vegagerð á svæði þar sem gætir flóðs og fjöru, allt frá því að snerta fjörur í fjarðarbotni og að fjarðarmynni. Af þessum sökum gætir áhrifa þverunar á náttúrufar ekki hvað síst í sjó. Ekki er mikið um rannsóknir sem fjalla um áhrif sem orðið hafa vegna þverunar fjarða hér á landi. Þó liggja fyrir rannsóknir Agnars Ingólfssonar (2007)



Þverun Borgarfjarðar.

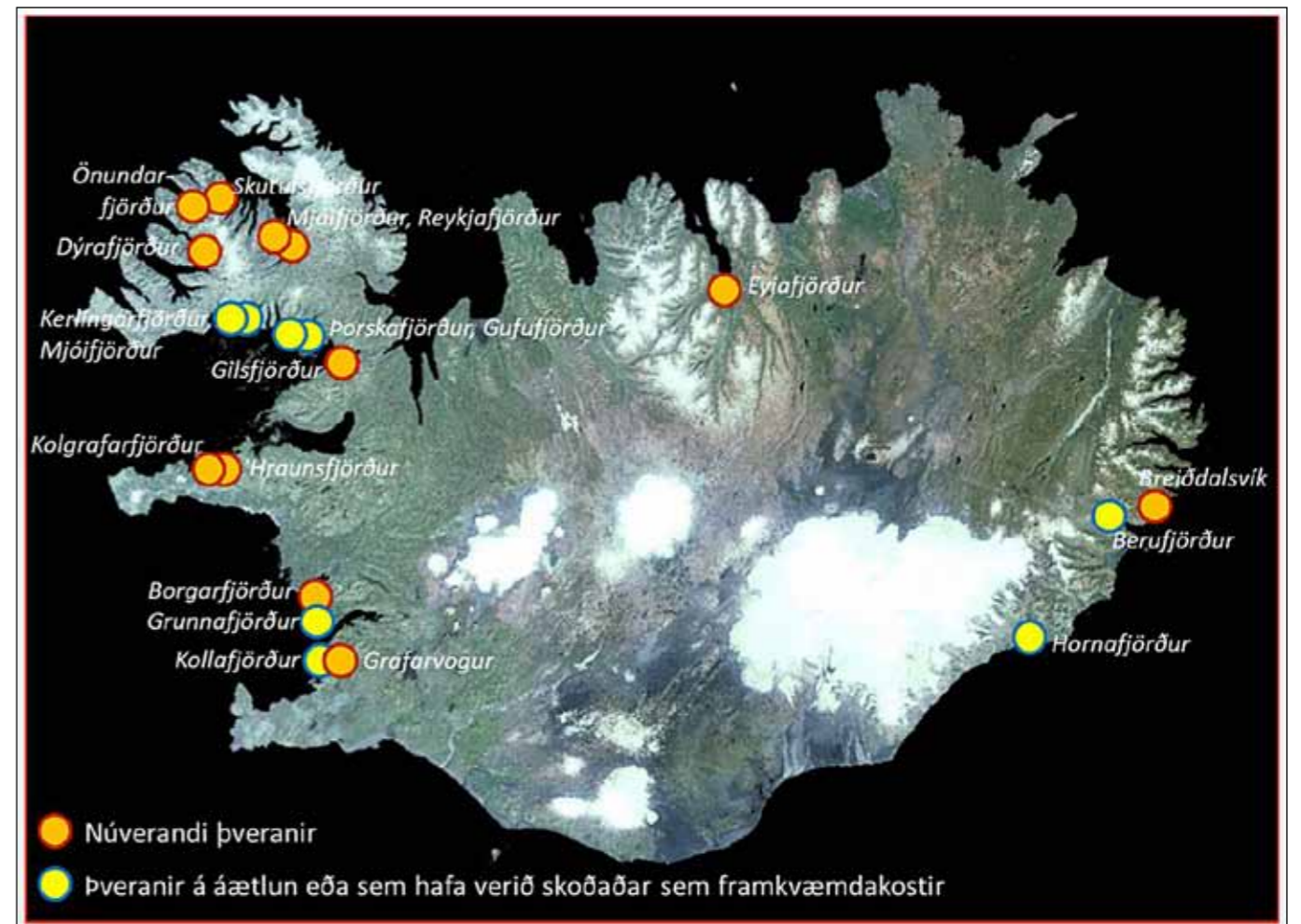
Lýsing á verkefni

Í skýrslunni eru dregnar saman upplýsingar úr rannsóknum á umhverfisáhrifum þverunar fjarða. Meðal annars er sett fram tafla með yfirliti yfir helstu umhverfisáhrif vegna þverunar annars vegar og enduruppbyggingar vegar fyrir fjörð til samanburðar. Ekki er þó hægt að fullyrða um hvort umhverfisáhrif þverunar fjarða er meiri eða minni en uppbyggingu vegar fyrir fjörð. Það er háð aðstæðum hverju sinni. Í niðurstöðum kemur einnig fram að rannsóknir sem gerðar hafa verið, hafa sýnt fram á allt frá óverulegum að verulegum umhverfisáhrifum vegna þverana.

á áhrifum vegna þverunar Gilsfjarðar og rannsóknir Þorleifs Eiríkssonar og Böðvars Þórissonar hjá Náttúrustofu Vestfjarða vegna þverunar Dýrafjarðar og Önundarfjarðar en fyrir liggja áfangaskýrslur frá árinu 2008 sem fjalla um þær rannsóknir. Böðvar og Þorleifur (2011) hafa einnig tekið saman yfirlit yfir rannsóknir á þverunum hér á landi. Þar kemur fram að eitthvað er um rannsóknir fyrir Eyjafjörð og Skutulsfjörð. Að auki gerði Mannvit mælingar á sjávarföllum innan og utan þverunar í Kolgrafarfirði árið 2011. Einnig liggur fyrir nýleg rannsókn á áhrifum Borgarfjarðarbrúar á lífríki og kornastærð (Hrafnhildur Tryggvadóttir, 2011).

Markmið með þessu verkefni er að gefa yfirlit yfir möguleg umhverfisáhrif af þverun fjarða og bera það saman við umhverfisáhrif sem kunna að verða vegna enduruppbyggingar vega fyrir firði. Hluti af því er að bera saman hvaða umhverfisþættir verða fyrir áhrifum. Þá er markmið verkefnisins að móta ákveðnar spurningar sem þarf að svara við undirbúning þverunar fjarða í þeim tilgangi að gera fullnægjandi grein fyrir þeim áhrifum sem framkvæmdir geta haft í för með sér.

Leitað var til innlendra sérfræðinga á ýmsum sviðum við vinnslu þessa verkefnis. Þar ber helst að nefna Agnar Ingólfsson og Jörundur Svavarsson hjá Líffræðistofnun Háskóla Íslands, Hlyn Óskarsson hjá Landbúnaðarháskóla Íslands, Kristinn Magnússon hjá Fornleifavernd ríkisins og Björn Gunnarsson hjá Hafrannsóknastofnuninni, og eru þeim færðar þakkir fyrir aðstoðina. Eins komu Kristján Kristjánsson,



forstöðumaður veghönnunardeildar Vegagerðarinnar, Björn Stefánsson, eftirlitsráðgjafi Umhverfisstofnunar, og Sebastian Peters, VSÓ Ráðgjöf, að vinnslu verkefnisins.

Samantekt skýrslu

Framkvæmdaáætlanir sem fela í sér þverun fjarða byggja undantekningalítið á rökum um minni tíðni umferðarslysa, skemmri ferðatíma og styttingu vegalengda. Erfiðleikar við að finna annað ásættanlegt vegstæði m.a. vegna hættu á ofanflóðum styðja slíkar áætlanir.

Með auknum kröfum um umferðaröryggi hefur umfang vegamannvirkja aukist. Við byggingu vegar sem uppfyllir öll skilyrði um umferðaröryggi og hönnunarhraða getur því reynst erfitt að nota eldri veglínur fyrir nýjan veg í firði. Ný veglína getur haft í för með sér umtalsvert nýtt rask.

Rannsóknir hafa sýnt fram á allt frá óverulegum að verulegum umhverfisáhrifum vegna þverana. Þeir umhverfisþættir sem helst verða fyrir áhrifum af þverun eru:

- Eðlisþættir sjávar þ.m.t. sjávarföll, straumar, selta og alda
- Lífríki fjöru og sjávar, bæði með beinu raski og sem afleiðing af breytingum á eðlisþáttum sjávar
- Jarðmyndanir
- Landslag

Við undirbúning þverunarframkvæmda fara fram rannsóknir á þeim umhverfisþáttum sem taldir eru líklegir til að verða fyrir áhrifum. Þetta er nauðsynlegt til að meta og spá fyrir um umhverfisáhrif. Í þessum grunnrannsóknum hefur ekki verið mikið áhersla á rannsóknir á samspil eðlisþátta sjávar og lífríkis. Þetta er þrátt fyrir það mat sérfræðinga sem fram kemur í þessari skýrslu að mjög skorti á rannsókni á þessu sviði hér á landi og því sé mikið óvissa um áhrif þverana á þetta samspil.

Mikil umræða hefur verið um vatnsskipti í tengslum við þverunarframkvæmdir og virðist nú sem svo að sjálfsagt þyki að tryggja full vatnsskipti við slíkar framkvæmdir. Full vatnsskipti eru skilgreind sem svo að ekki verða breytingar á sjávarföllum við þverun. Ekki hefur verið sannreynt hvort þetta er raunin allsstaðar en mat sérfræðinga er að séu full vatnsskipti og lítil breyting á útslagi sjávarfalla eftir þverun þá verði afleiðingar á lífríki oft lítt merkjanlegar.

Ekki er hægt að fullyrða hvort umhverfisáhrif af þverun fjarðar eða uppbyggingu vegar fyrir fjörð eru meiri. Þetta er háð aðstæðum á hverjum stað. Almennt kalla þröngir og brattir firðir með litlu undirlendi frekar á þverun.

Spár um umhverfisáhrif eru háðar óvissu. Sé ekki unnt að svara spurningum um áhrif framkvæmdar þarf að upplýsa um hvort óvissa sé fyrir hendi og leyfisveitanda verður að vera óvissan ljós. Hann getur þá tekið upplýsta ákvörðun. Fyrirliggjandi óvissa í spám um umhverfisáhrif framkvæmdar ætti að ýta undir það að sett sé af stað vöktun í tengslum við leyfisveitingu. Einnig ætti almennt að vera markmið að sannreyn sé hvernig til hefur tekist við mat á og spá um áhrif framkvæmda. Leiði vöktun í ljós að raunáhrif framkvæmda eru önnur en spáð var fyrir um getur þurft að bregðast við því.

Að öllu jöfnu liggja fyrir áætlanir um umferðarmagn, kostnað og arðsemi framkvæmda af því tagi sem hér eru til umfjöllunar. Að öðrum kosti er yfirleitt ekki lagt af stað með verkefnið. Það er síðan í höndum stjórnvalda að vega og meta arðsemi, áhrif á samfélagslega þætti og náttúrufarsþætti, hvort réttlætjanlegt er að leggja út í framkvæmd og hvort leita eigi annarra valkosta. Þannig geti verið hægt að réttlæta minni arðsemi framkvæmdakosts með minni neikvæðum umhverfisáhrifum. ■

Rannsóknarverkefni Vegagerðarinnar

Gæðastýringaráætlanir, lokaskýrsla

Skýrsla janúar 2012, útdráttur, sjá í heild www.vegagerdin.is
Höfundar: Ásrún Rudolfsdóttir, Einar Gíslason Einar Már Magnússon, Gunnar Sigurgeirsson, Sigurbjörg Guðmundsson og Þórður Tyrfinngsson

1 Inngangur

Árið 2010 fékkst styrkur frá rannsóknarráði Vegagerðarinnar til að vinna að gerð gæðastýringaráætlana í framkvæmdum hjá Vegagerðinni. Vegagerðin hefur sett fram þá kröfu til verktaka að þeir skili inn gæðastýringaráætlunum. Með gæðastýringaráætlunum er átt við áætlun um hvernig verktaki hyggst sýna fram á að hann uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í útboðsgögnum. Þetta sýnir hann síðan fram á með markvissum mælingum, skoðunum og skráningum á þar til gerð eyðublöð.

Ílla hefur gengið að framfylgja því að þessi gögn hafi verið lögð fram og ennþá verr að framfylgja því að verktakar leggja fram þau gögn sem gert er ráð fyrir í gæðastýringaráætlunum. Í framtíðinni er gert ráð fyrir að Vegagerðin leggi fram gæðastýringaráætlanir með öllum útboðslýsingum og að verktaka verði skylt að fara eftir þeim. Verktakar geta lagt fram sínar eigin áætlanir en þær verða þá að ganga jafn langt eða lengra en fyrirskrifað er í útboðslýsingu.

2 Skilgreining verkefnisins

2.1 Stutt lýsing á verkefninu

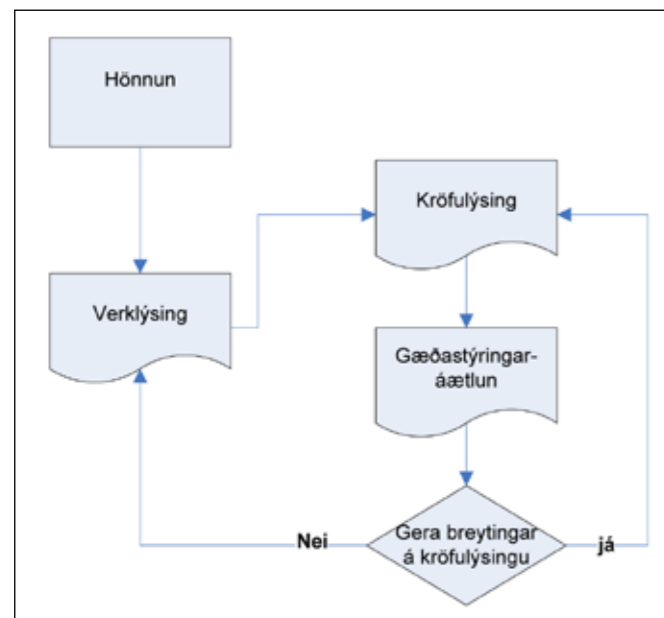
Gerð gæðastýringaráætlana fyrir verktaka og eftirlit (eftirlitsáætlanir) til að fylgja eftir kröfum um gæðastjórnun í framkvæmdum.

2.2 Tilgangur og markmið

Tilgangur verkefnisins er að búa til eyðublöð fyrir gæðastýringaráætlanir fyrir flesta verkþætti í framkvæmdum Vegagerðarinnar, hvort sem um er að ræða nýframkvæmdir, viðhalds- eða þjónustuverkefni.

2.3 Bakgrunnur og forsaða

Á undanförunum árum hafa kröfur í verklýsingu til gæðastýringar í framkvæmdum verið að aukast, en þær hafa ekki skilað sér í gæðastjórnun framkvæmda. Nokkur áhlaup hafa verið gerð til að hnika þessum málum í betri farveg, en þau hafa ekki skilað tilætluðum árangri, hvorki hjá verktökum, starfsmönnum Vegagerðarinnar né ráðgjöfum hennar.



Ferlimynd fyrir gerð gæðastýringaráætlana

Lýsing á verkefni

Vegagerðin hefur sett fram þá kröfu til verktaka að þeir skili inn gæðastýringaráætlunum, en með því er átt við áætlunum um hvernig hann hyggst sýna fram á að hann uppfylli kröfur sem gerðar eru í útboðsgögnum. Ílla hefur gengið að framfylgja því að fá þessi gögn. Í framtíðinni er gert ráð fyrir að Vegagerðin leggi fram gæðastýringaráætlanir með öllum útboðslýsingum og að verktaka verði skylt að fara eftir þeim, þó hann geti einnig lagt fram sínar eigin áætlanir, svo fremi að þær gangi jafn langt eða lengra en fyrirskrifað er í útboðslýsingunni. Í skýrslunni eru gæðastýringaráætlanir skipt á verkþætti, þar sem fram kemur hvað á að athuga, hvernig, hversu oft, kröfur sem uppfylla þarf, hver framkvæmir og hvernig það er skrifað.

2.4 Framkvæmdalýsing, verk- og tímaáætlun

Fyrsti áfangi verkefnisins var að útfæra betur gæðastýringaráætlanir sem unnar hafa verið fyrir takmarkaðan hluta verkþátta í vegagerð. Nýta á niðurstöðurnar til að útbúa eyðublöð fyrir alla algengustu verkþætti á rafrænu formi og koma þeim í notkun bæði fyrir verktaka og eftirlit. Gert er ráð fyrir að útbúa gæðastýringaráætlanir þannig að þær verði hluti af útboðsgögnum. Áhersla var lögð á að vinna fyrst gæðastýringaráætlanir fyrir viðhaldsverkefni og var áfangaskýrsla skilað í febrúar 2011. Seinni áfangi verksins var að vinna gæðastýringaráætlanir fyrir verkþætti sem notaðir eru í nýbyggingum og þjónustu.

2.5 Árangur og birting niðurstaðna

Verkefnið er hluti af því ferli að koma á gæðastjórnun í framkvæmdum Vegagerðarinnar, bæði hvað varðar vinnu verktaka og umsjón og eftirlit með framkvæmdum. Með því að virkja gæðastýringaráætlanir verktaka og eftirlits (eftirlitsáætlanir), mun það stuðla að bættum verkgeðum og koma á „gæðamenningu“ í framkvæmdum Vegagerðarinnar. Notendur verða bæði starfsmenn Vegagerðarinnar sem vinna við hönnun og framkvæmdir, verktakar og ráðgjafar

3 Framkvæmd verkefnisins

Verkefninu var skipt upp í tvo áfanga. Fyrsti áfangi var gerð gæðastýringaráætlana í viðhaldsverkum. Öll svæði voru heimsótt og eftirlits- og umsjónarmenn fengnir til að vinna gæðastýringaráætlanir í viðhaldsverkum. Það gekk vel og er það skoðun okkar í vinnuhópnum að sú vinna hafi orðið til þess að umsjónar- og eftirlitsmenn hafi öðlast betri þekkingu á því hvernig á að byggja upp gæðastýringaráætlanir. Einnig ætti það að auðvelda þeim eftirfylgni gagnvart verktökum. Þessa vinnu nýtti vinnuhópurinn sér við gerð gæðastýringaráætlana í viðhaldsverkum. Seinni áfanginn var að vinna gæðastýringaráætlanir fyrir flesta verkþætti í nýbyggingum og þjónustu. Varðandi þjónustuverkin nýttum við okkur vinnu starfshóps sem vann að gæðakerfum í vetrarþjónustu. Leitað var til Guðmundar Finns Guðmundssonar verkefnastjóra varðandi gæðastýringaráætlanir í yfirborðsmerkingum.

4 Gæðastýringaráætlanir, framkvæmd

- Gæðastýringaráætlanir verði hluti af framkvæmdakerfi Vegagerðarinnar (FK kerfi) og þarf að koma áætlunum fyrir hvern verkþátt inn í kerfið.
- Þegar tilboðsskrá liggur fyrir verði gæðastýringaráætlunin sótt rafrænt (í FK kerfi).
- Staðfæra þarf áætlunina miðað við kröfulýsingu í útboðsgögnum þannig að þar komi fram hvað á að skoða,

hvernig, hvað oft, kröfurnar og skráningaradferðin. Þetta verði unnið af hönnuði verksins og umsjónarmanni.

- Í tímaáætlunum vegna gerðar útboðslýsinga þarf að gera ráð fyrir vinnu við gerð gæðastýringaráætlana.
- Eftirfarandi málsgrein verði sett inn í leiðbeiningar við gerð útboðslýsinga: Verkþættir verða ekki greiddir að fullu fyrr en verktaki hefur lagt fram öll þau gögn sem hann á að leggja fram samkvæmt gæðastýringaráætlun. Lagt er til að haldið verði eftir allt að 15% af framvindu tilboðsliðar.
- Verklagsreglum verði breytt í samræmi við tillögur vinnuhópsins.

Vinnuhópurinn leggur áherslu á að unnið verði að því að færa gæðastýringaráætlanir inn í FK kerfi Vegagerðarinnar og þeirri vinnu flýtt eins og kostur er. Einnig þarf að halda



Áskrifandi hafði samband við ritstjóra og óskaði eftir að meira yrði birt af gömlum ljósmyndum í blaðinu. Það er sjálfsagt að verða við því og er byrjað hér.

Þessi mynd er úr safni Jóns J. Víðis og merkt Hvalnesskriður 2/7 1962. Í fljótu bragði dettur manni fyrst í hug þær Hvalnesskriður sem helst er talað um í dag, þ.e.a.s. fyrir austan, á milli Lónsfjarðar og Álftafjarðar. Við nánari athugun stenst það þó ekki. Sá vegur varð fyrst bílfær seint á átunda áratug síðustu aldar en fram að því var ekið um Lónsheiði.

Þessar Hvalnesskriður eru norðar, á milli Breiddalsvíkur og Stöðvarfjarðar. Þarna var ruddur bílvegur með jarðýtu 1962 og liggur hann um Færvallaskriður, Hvalnesskriður og Kambaskriður. Aður var þarna fjölfarin gönguleið en þá var gengið yfir háls fyrir

námskeið með hönnuðum þar sem farið er yfir samspil kröfulýsinga í útboðsgögnum og gæðastýringaráætlana.

Gert verði áttak í að fylgja því eftir að unnið verði í samræmi við gæðastýringaráætlanir í öllum útboðsverkum Vegagerðarinnar.

Ekki verða lagðar fram eftirlitsáætlanir (verkkaupa) en þær eiga að byggjast á gæðastýringaráætlunum verktaka. Gert er ráð fyrir að umsjónar- og eftirlitsmenn vinni þessar áætlanir og noti sambærileg eyðublöð og fyrir gæðastýringaráætlanir. Árangurs- og eftirlitsdeild og gæðastjóri munu aðstoða umsjónar- og eftirlitsmenn við gerð eftirlitsáætlana.

5 Gæðastýringaráætlanir

Á blaðsíðum 4 til 87 í skýrslunni eru gæðastýringaráætlanir skipt á verkþætti. ■

Auglýsingar útboða

Norðausturvegur (85), Bunguflói – Vopnafjörður, endurútboð 12-030

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í að ljúka gerð Hofsárdalsvegur milli Vesturárdals og Hofsárdals auk endurbyggingar á Hauksstaðavegi í Vesturárdal, alls um 7,32 km af vegum.

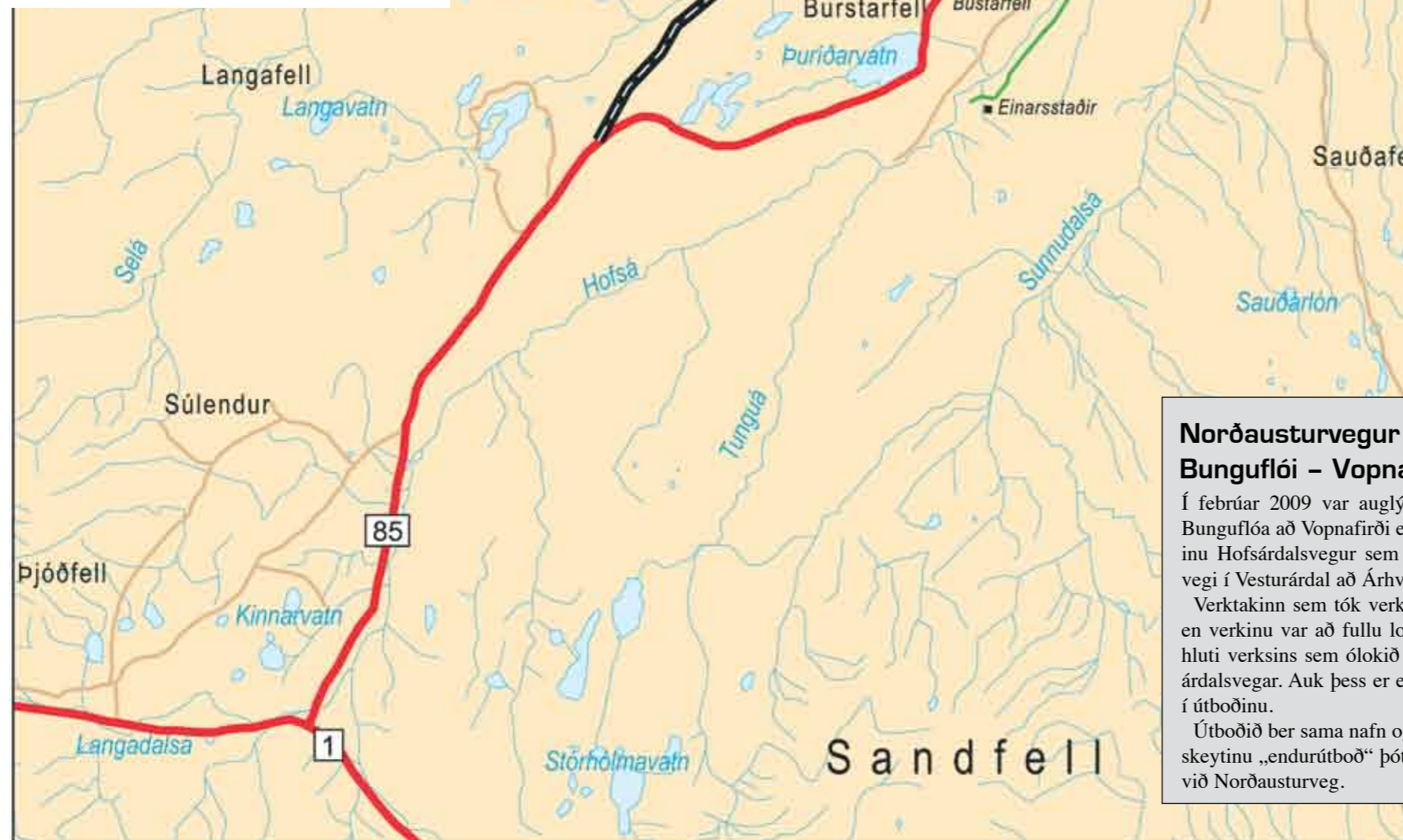
Helstu magntölur eru:

Skering.....	13.100 m ³
þar af bergskering	700 m ³
Fláafleygar.....	12.200 m ³
Fylling.....	6.900 m ³
Ræsi.....	156 m
Neðra burðarlag.....	24.600 m ³
Efra burðarlag.....	10.200 m ³
Tvöföld klæðing.....	45.300 m ²
Frágangur fláa, jöfnun svæða.....	138.300 m ²

Skila skal Hofsárdalsvegi með báðum lögum klæðingar fyrir 18. ágúst 2013 og öllu verkinu fyrir 16. október 2013.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Miðhúsa-vegi 1 á Akureyri, Búðareyri 11-13 á Reyðarfirði og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánu- deginum 11. mars 2013. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 miðvikudaginn 3. apríl og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.



Útboðskaflar

Norðausturvegur (85), Bunguflói – Vopnafjörður, endurútboð

Í febrúar 2009 var auglýst útboð Norðausturvegar frá Bunguflóa að Vopnafirði en auk þess fylgdi með í útboðinu Hofsárdalsvegur sem liggur frá nýjum Norðausturvegi í Vesturárdal að Árhvammi í Hofsárdal.

Verktakinn sem tók verkið að sér varð gjaldþrota áður en verkinu var að fullu lokið og nú er því boðinn út sá hluti verksins sem ólokið var, þ.e.a.s. mikill hluti Hofsárdalsvegur. Auk þess er endurbygging Hauksstaðavegar í útboðinu.

Útboðið ber sama nafn og upphaflega útboðið með viðskeytinu „endurútboð“ þótt í raun sé ekki verið að vinna við Norðausturveg.

Loftmynd: Loftmyndir ehf.

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
13-021 Norðfjarðargöng, eftirlit	2013
13-022 Reykjanesbraut (41), undirgöng við Hvaleyrarholt	2013
13-020 Norðfjarðarvegur (92), brú á Norðfjarðará	2013
13-014 Endurbætur á Hringvegi (1), Fornihvammur - Heiðarsporður	2013
13-015 Efnisvinnsla á Norðursvæði	2013
13-013 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2013, repave-fræsun og malbik	2013
13-012 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2013, malbik	2013
13-016 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2013, blettanir með klæðingu	2013
13-018 Yfirborðsmerkingar á Suðursvæði 2013-2014, sprautuplast og mössun	2013
13-008 Yfirlagnir á Suðursvæði 2013, klæðing	2013
13-010 Yfirlagnir á Norðursvæði 2013, klæðing	2013
13-009 Yfirlagnir á Vestursvæði 2013, klæðing	2013
13-011 Yfirlagnir á Austursvæði 2013, klæðing	2013
13-007 Svínadalsvegur (502), Leirársveitarvegur - Eyri	2013
13-005 Ingjaldssandsvegur (624), Vestfjarðavegur - Núpur	2013
12-056 Dettifossvegur (862), Dettifoss - Norðausturvegur	2013
13-002 Vatnsnesvegur (711), Hvammstangi - Skarð	2013

Fyrirhuguð útboð, framhald	Auglýst:	Opnað:
13-003 Skagavegur (745), Skagastrandarvegur - Örylgsstaðir		2013
13-004 Staðarbraut (854), Aðaldalsvegur - Laxá		2013
13-006 Melasveitarvegur (505), Hringvegur - Bakki		2013
12-053 Hringvegur (1) um Múlakvísl, brúargerð og vegagerð		2013
12-052 Hringvegur (1) um Múlakvísl, varnargarðar		2013
12-051 Hringvegur (1) um Hellisheiði		2013
Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
12-030 Norðausturvegur (85), Bunguflói - Vopnafjörður, endurútboð	11.03.13	03.04.13
13-019 Skaftártunguvegur (208), Svínadalsvegur - Tungufljót	25.02.13	12.03.13
13-017 Yfirborðsmerkingar, vegmálun 2013-2014	25.02.13	19.03.13
Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
13-001 Landvegur (26), Galtalækjarskógur - Þjófafossvegur	21.01.13	05.02.13
12-055 Fáskrúðsfjarðargöng endurbætur á rafkerfi 2013	17.12.12	22.01.13
12-031 Álftanesvegur (415), Hafnarfjarðarvegur - Bessastaðavegur	07.08.12	18.09.12
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
12-054 Styrking varnargarða við Markarfljót <i>Urð og grjót ehf., kt. 580199-2169</i>	15.01.13	08.02.13
Forvali lokið		
12-045 Norðfjarðargöng, forval	13.11.12	



Þessi mynd er í safni Jóns J. Víðis. Hún er merkt „Dalsá í Fáskrúðsfirði '54“ Síðar hefur verið skrifað á spjaldið með blýanti „Sigurður Jónsson brúasmíður“.