



Framkvæmda- fréttir 7. tbl. /19



Hringvegur um Berufjarðarbotn vígsla 14. ágúst 2019

Hringvegur (1) í botni Berufjarðar. Drónamynd: Andrés Skúlason, andres@dju pivogur.is

Sigurður Ingi Jóhannsson samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra klippti á borða í Berufirði miðvikudaginn 14. ágúst og opnaði þar með formlega nýjan vegarkafila sem styttr Hringveginn um 3,6 km. Með tilkomu hins nýja vegar næst einnig það markmið sem unnið hefur verið að í fjóra áratugi, að koma bundnu slitlagi á allan Hringveginn.

Athöfnin fór fram sunnan við nýju brúna í Berufirði. Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar óskaði Austfirðingum og öllum Íslendingum til hamingju með þennan merka áfanga. Sigurður Ingi fagnaði þessum tímamótum og sagði þau gæfuspor.

Að athöfninni lokinni var haldið að veitingahúsinu Havarií

á Karlsstöðum á Berufjarðarströnd þar sem boðið var upp á veitingar í anda staðarhaldaranna þeirra Berglindar Häsler og Svavars Péturs Eysteinsonar sem betur er þekktur sem tónlistarmaðurinn Prins Póló.

Samantekt um framkvæmd

Nýr kafli Hringvegur (1) um Berufjarðarbotn er 4,9 km langur, þar af liggur um 1 km í sjó og um leirur. Vegurinn er 8 m breiður með bundu slitlagi. Ný brú er steinsteyp, 50 m löng og 10 m breið. Nýjar veltengingar að bæjum á Hvannabrekku og Berufirði eru samtals 1,6 km langar. Heildarefnismagn í vegi er samtals 495.000 m³. Fyllingar eru um 445.000 m³, ▶

[Útboðsvefur.is](http://utboodsvefur.is) - Opinber útboð

Vegagerðin auglýsir útboð sín á vefsíðunum [Útboðsvefur.is](http://utboodsvefur.is) og vegagerdin.is en ekki í þessu blaði. Verktakar eru minntir á að fylgjast vel með auglýsingum.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 7. tbl. 27. árg. nr. 697 30. ágúst 2019

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
G. Pétur Matthíasson
Prentun: Oddi

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

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Listi yfir fyrirhuguð útboð er birtur, greint er frá niðurstöðum útboða og einnig samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttaefti sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka og annarra lesenda. Blaðið kemur út einu sinni í mánuði að jafnaði. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.



Sigurður Ingi Jóhannsson samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra klippir á borða í Berufirði. Athöfnin fór fram sunnan við nýju brúna í Berufirði. Bergþóra Þorkeldsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar var Sigurði til aðstoðar.



Heiðursmenn Vegagerðarinnar við vígsluathöfnina voru Þorleifur Olsen og Birgir Arnason frá Þjónustustöðinni á Höfn í Hornafirði. Skæravörður var Anna Jóna Eðvarðsdóttir frá Hvannabrekku í Berufirði.

- ▶ Þar af eru um 180.000 m³ viðbótarfyllingar vegna veikra laga í sjávarbotni. Styrktarlag er um 27.000 m³, burðarlög um 9.000 m³, rofvarmir um 13.000 m³ og steinefni í klæðingu um 1.000 m³.

Undirbúningur vegna Hringvegur um Berufjarðarbotn hófst 2007 og í janúar 2008 kynnti Vegagerðin drög að tillögu að matsáætlun að fyrirhuguðum vegaframkvæmdum á Axarvegi milli Hringvegur í Skriðdal og Hringvegur í Berufirði. Við frekari undirbúning framkvæmdarinnar var ákveðið að meta saman umhverfisáhrif Axarvegur, Hringvegur í Skriðdal og Hringvegur um botn Berufjarðar. Í desember 2008 var lögð fram tillaga að matsáætlun, þar sem kynntar voru fimm mögulegar leiðir að legu Hringvegur um Berufjarðarbotn. Frummatsskýrsla var svo lögð fram í nóvember 2010 og matsskýrsla fyrir Axarveg, Hringveg í Skriðdal og Hringveg um Berufjarðarbotn, sem unnin er á grundvelli frummatsskýrslu, var lögð fram í mars 2011. Álit Skipulagsstofnunar lá svo fyrir í apríl sama ár. Á árunum 2016-2017 var unnið að samningum við landeigendur og verkhönnun fyrir útboð á verkinu.

Skiptar skoðanir voru um leiðir um Berufjarðarbotn sem seinkaði nokkuð undirbúningi



Eftir athöfn við brú var boðið upp á veitingar á Karlsstöðum í Berufirði. Sveinn Sveinsson svæðisstjóri Austursvæðis Vegagerðarinnar gerði þar grein fyrir verkinu sem átti sér langan aðdraganda.



Ráðherra afhjúpaði veglegan skjöld sem festur verður á stein á áningarstað í Berufirði til minningar um þann áfanga að bundu slitlag hefur verið lagt á allan Hringveginn.

verksins, en niðurstaðan var þessi ný vegkaflur sem nú er tekinn í notkun.

Verkið var boðið út í maí 2017. Fjögur tilboð bárust og var lægsta tilboðið frá Héraðsverki ehf. og MVA ehf. á Egilsstöðum, um 843 m.kr. eða um 104 % af kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar. Framkvæmdir hófust svo í ágúst 2017 og var gert ráð fyrir að ljúka verkinu haustið 2018, en vegna veikra laga í sjó og þeirra viðbótafyllinga sem þar urðu, náðist ekki að ljúka því fyrir en sumarið 2019.

Vegagerðin er verkkaupi og sáu starfsmenn Vegagerðarinnar um undirbúning og framkvæmd verksins.

Fjárveitingar til verksins voru samtals 1.500 m.kr. á árunum 2016-2019. Áætlaður heildarkostnaður var 1.270 m.kr.

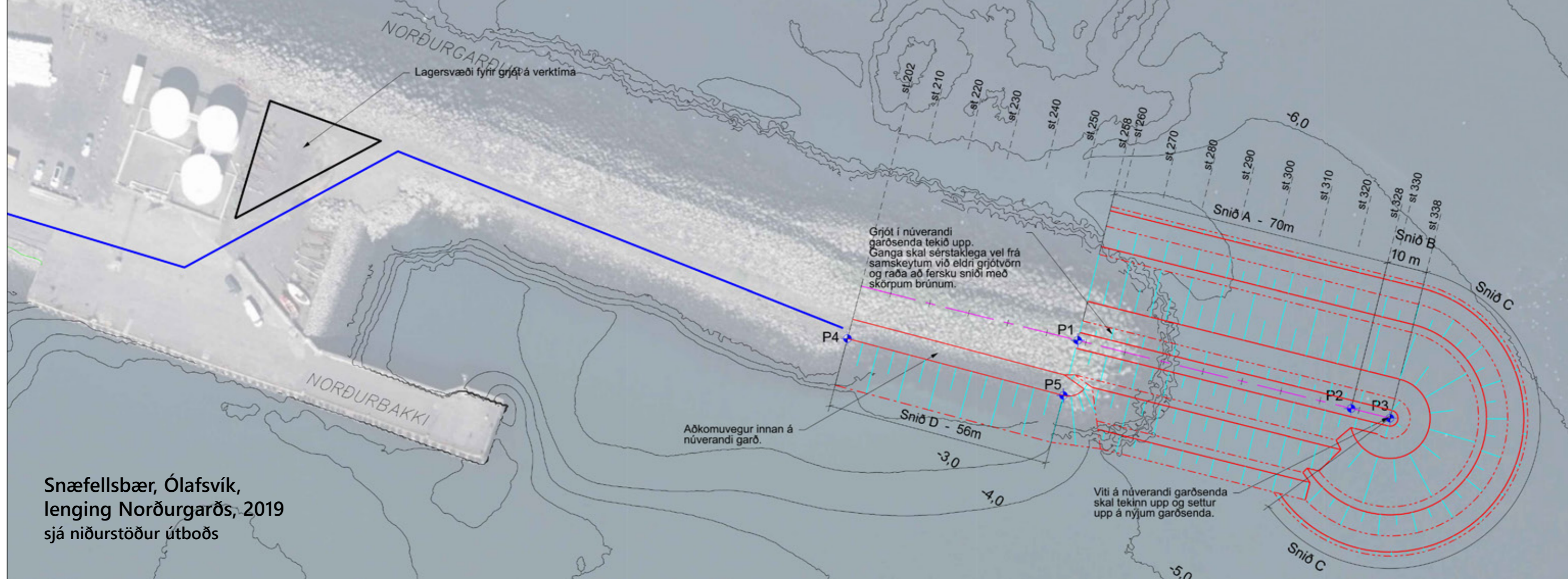
en gera má ráð fyrir að endanlegur kostnaður verði um 1.620 m.kr. sem skýrist að mestu af þeim viðbótarfyllingum sem urðu í verkinu.

Nýr vegur um Berufjarðarbotn stýttir Hringveginn um 3,6 km og er loka áfangi í að koma bundnu slitlagi á Hringveginn um landið, samtals 1.322 km. Fyrri áfangar í lagningu á bundu slitlagi á Hringveginum voru milli Reykjavíkur og Akureyrar 1994, milli Reykjavíkur og Hafnar í Hornafirði 2001 og svo milli Akureyrar og Egilsstaða 2009.

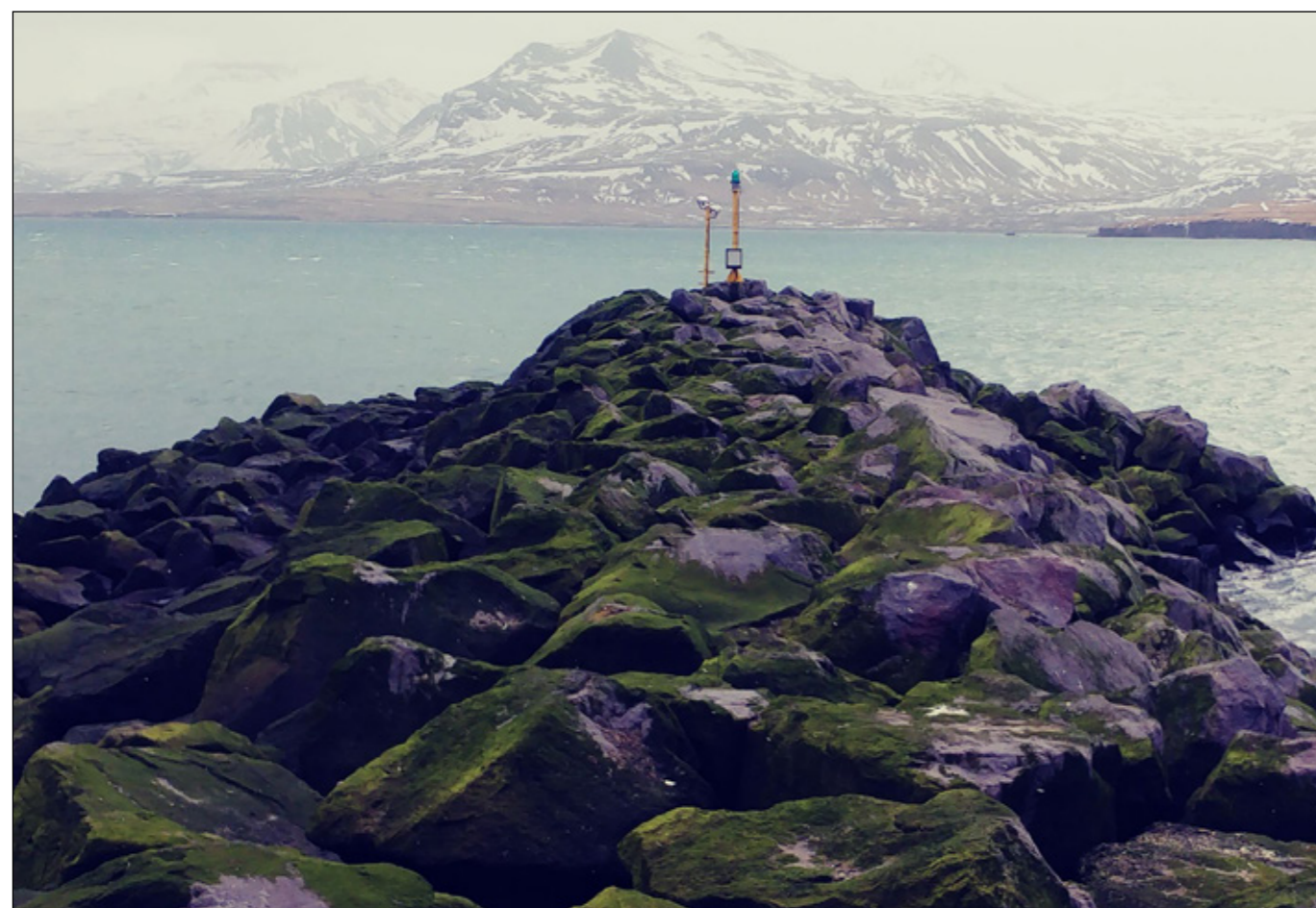
Með tilkomu klæðingar, nýrrar aðferðar við að leggja bundið slitlag á árunum 1978-9, var byrjað að leggja bundið slitlag á þjóðvegi út um land allt. Það hefur því tekið um 40 ár að ljúka við að leggja bundið slitlag á allan Hringveginn. ■



Unnið við fyllingu í Berufjarðarbotni í september 2017.



Snæfellsbær, Ólafsvík, lenging Norðurgarðs, 2019 sjá niðurstöður útboðs



Norðurgarður í Ólafsvík fyrir framkvæmdir.

Snæfellsbær, Ólafsvík, lenging Norðurgarðs

Texti úr útboðsgögnum. Vegagerðin hefur fyrir hönd verkkaupa, hafnarstjórnar Snæfellsbæjar, boðið út lengingu Norðurgarðs í Ólafsvík um 80 m. Innifalið í verkinu er að vinna og flokka grjót og kjarna í námu, flytja að garðstæðum og raða í brimvarnargarð. Taka þarf upp grjót af núverandi enda garðsins og nota það í grjótvörn lengingar. Gera á kjarnaveg innan á garð að núverandi garðsenda, aftengja og taka niður vita sem þar er. Að lokinni útlögn garðs skal vita komið fyrir á nýjum garðsenda, ídráttarrör fest utan á innanverðan garð með sama hætti og áður og viti tengdur aftur. Gerð og viðhald aðkomuleiða á verk tíma frá vegi að verkstöðum skal vera innifalin í einingaverðum útboðs eða aðstöðusköpun.

Ekki er heimilt að vinna við útlögn grjótgarðs tímabilið 1. nóvember 2019 til 1. apríl 2020. Ef verktaki kys að hefja útlögn garðs í sumar og lýkur henni ekki fyrir 1. nóvember skal ganga tryggilega frá garði svo ekki hljótist tjón af.

Ef verktaki kys að hefja námuvinnslu í sumar eða haust fær hann úthlutað lagersvæði í og við námu.

Þess skal gætt að ekki sé rask utan vinnusvæða meira en þörf krefur. Verktaki skal ganga vel um vinnusvæði og forðast akstur utan þeirra eins og mögulegt er.

Verktaka er heimilt að vinna grjót og kjarna til verksins í gjótnámu við Efri Höfða á Rífi sem er í um 8,5 km fjarlægð frá framkvæmdasvæði í Ólafsvík. Verkkaupi útvegur leyfi til efnistökkunnar og greiðir námurétthafa efnistökkugjald fyrir það magn, flokkaðs grjóts og sprengds kjarna sem tekið verður úr námunum og notað í til verksins. ■

Niðurstöður útboða

Snæfellsbær, Ólafsvík, lenging Norðurgarðs, 2019

19-082

Tilboð opnuð 30. júlí 2019. Hafnarstjórn Snæfellsbæjar óskaði eftir tilboði í lengingu Norðurgarðs í Ólafsvík.

Helstu magntölur:

Útlögn grjóts og kjarna 36.000 m³
 Upptekt og endurröðun 2.000 m³.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. september 2020.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
7	JG vélar ehf., Reykjavík	210.613.400	164,6	63.613
6	Ístak hf., Mosfellsbæ	200.449.021	156,6	53.449
5	Stafnafell ehf., Snæfellsbæ	192.470.670	150,4	45.471
4	Suðurverk hf., Kópavogi	177.722.300	138,9	30.722
3	Norðurtak ehf., Sauðárkróki	159.154.500	124,3	12.155
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	153.454.529	119,9	6.455
1	Grjótverk ehf., Hnífsdal	147.000.000	114,9	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	127.990.600	100,0	-19.009



Nú standa yfir miklar framkvæmdir á Djúpvegi (61) í Hestfirði og Seyðisfirði í Ísafjarðardjúpi. Á Eiðinu á milli fjarðanna er hæðarlega vegarins lagfærð með skeringu og fyllingu. Alls er framkvæmdakaflinn 7 km langur. Nánari lýsing á þessu verki birtist í 1. tbl. þessa árs.



Bústaðavegur í Reykjavík, bláa línan sýnir hvernig fráreyn er lengd til vesturs. Þessi framkvæmd er til að greiða fyrir umferð af Bústaðavegi suður á Kringlumýrarbraut á annatímum.

Bústaðavegur (418), lenging fráreinar og breikkun rampa

Texti úr útboðsgögnum. Vegagerðin hefur boðið út framkvæmdir við Bústaðaveg í Reykjavík. Um er að ræða gerð fráreinar í akstursstefnu til austurs og breikkun rampa til suðurs á Kringlumýrarbraut. Í verkinu felst auk þess breyting á akstursleið inn á rampann frá norðurakbraut Bústaðavegar og ný umferðarljós á rampann. Færa skal og hækka að hluta hljóðmön við fráreininna, færa niðurföll og ljósastaura. Endurnýja þarf umferðarmerki, málaðar línur og merkingar, auk lagfæringa á umferðareyjum.

Verkið er í borgarumhverfi með mikilli umferð og skal verktaki leitast við að hafa sem minnsta truflun á umferð á framkvæmdatíma.

Í verkinu eru eftirfarandi aðalverkþættir:

- Fráreini á Bústaðavegi til austurs. Fráreinin nær frá núverandi undirgöngum að gatnamótum/rampa inn á Kringlumýrarbraut, samtals um 200 m.
- Breikkun rampa til suðurs að Kringlumýrarbraut. Breikkunin felst í breytingum á umferðareyju og breikkun rampans inn í eyjuna og aðlögun að núverandi rampa.
- Færa núverandi niðurföll og ljósastaura. Sett verða upp umferðarljós á nýjan rampa. Færa þarf og hækka hljóðmön við íbúðarhverfi Suðurhlíða.

Verktaki þarf að tryggja að rekstur allra kerfa veitna á verktíma og einnig að umferðarljós verði óvirk í sem skemmstan tíma. Mun verkáætlun taka mið af því.

Verktaki mun hafa í huga við skipulagningu verksins að tafir á umferð og óþægindi vegfaranda vegna framkvæmda skal vera í algeru lágmarki. ■

Niðurstöður útboða

Bústaðavegur (418), fráreini og breikkun rampa 19-081

Tilboð opnuð 30. júlí 2019. Lenging á fráreini og breikkun rampa við Bústaðaveg ásamt tilheyrandi jarðvinnu, gerð hljóðmanar og breytingu á umferðarljósum

Helstu magntölur eru:

Skeringar	2.250 m ³
Styrktar- og burðarlagsefni úr námum	770 m ³
Stungumalbik	1.850 m ²
Kantsteinar	540 m ²
Yfirborðsfrágangur manar og hliðarsvæða	2.400 m ²

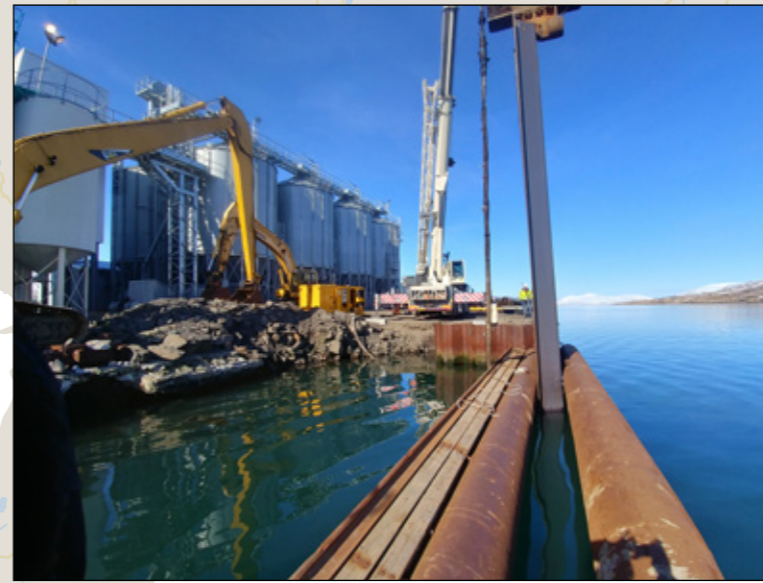
Breytingum í vegamótum skal vera lokið 1. október 2019. Frágangi utan vega skal vera lokið 15. nóvember 2019.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Ljósþing ehf., Hafnarfirði	76.221.500	122,9	11.172
2	Fagverk ehf., Mosfellsbæ	74.608.100	120,3	9.558
1	PK verk ehf., Hafnarfirði	65.050.000	104,9	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	62.000.000	100,0	-3.050

Framkvæmdri 2019 Siglingasvið



Framkvæmdir í Landeyjahöfn 28. maí 2019.



Framkvæmdir á Akureyri 4. apríl 2019.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni 10 rannsóknarskýrsla. Finna má allar skýrslur á www.vegagerdin.is undir *Upplýsingar / Rannsóknaskýrslur*.

Hægtryðgandi stál, áfangaskýrsla 2, Baldvin Einarsson, Efla, mars 2019

Hægtryðgandi stál er stál með háan kennistyrk og lágt hluta viðbæta (e. alloys) og hefur mun betra tæringarþol en hefðbundið byggingastál. Munur á hægtryðgandi stáli og hefðbundnu varðandi tæringu, er í stórum dráttum sá að upphaflega ryðlagið losnar ekki og varndar stálið fyrir varanlegri tæringu. Í hefðbundnu stáli losnar ryðlagið og tæring hefst að nýju, nýtt ryðlag losnar og svo koll af kolli.

Í fyrstu áfangaskýrslu um verkefnið, sem kom út í nóvember 2017, var m.a. fjallað um erlendar rannsóknir á hægtryðgandi stáli og ávinning á notkun þess í brúargerð. Auk þess var stiklað á stóru um notkun þess í mannvirki, bæði hérlandis og erlendis. Í þessari skýrslu er fjallað um lokaátak við uppsetningu tæringarsýna, en þau hafa nú verið sett upp á 12 stöðum víðsvegar um landið. Einnig eru birtar fyrstu niðurstöður mælinga á tæringu eftir eitt ár.

Tæring var mæld á sýnum frá 6 stöðum, eftir eitt ár. Tæringarhraðinn er reiknaður sem mikrómetrar á ár (µm/ár) og niðurstöðurnar settar fram í skýrslunni. Athygli vekur að þegar borinn er saman tæringarhraði þessara sýna og sýna af hefðbundnu stáli, sem sett voru upp á sömu stöðum árið 1999, að á tveimur stöðum (í Bolungarvík og á Þórshöfn) er hann meiri fyrir hægtryðgandi stál. Hins vegar er bent á að varasamt sé að lesa í niðurstöður eftir einungis eitt ár, auk þess sem uppsetning tæringarekka á þessum stöðum var öðru vísi en í fyrri tilraun.

Í verkefninu er gert ráð fyrir að mæla tæringu aftur eftir 3, 5 og svo 10 ára veðrun og lokaskýrsla um verkefnið komi út árið 2027.



Uppsett sýni í tæringarekka á Akureyri.

Hemlunarviðnám, skilgreiningar og aðgerðir Hallvarður Vignisson, Hnit, apríl 2019

Vegagerðin hefur á síðustu árum sett inn kröfur um lágmarks hemlunarviðnám í útboðsgögn. Kröfurnar eru einfaldar og ekki tekið fram hvað verktaki skuli gera ef kröfur eru ekki uppfylltar. Í verkefninu var skoðað hvernig þessum málum er háttað hjá öðrum þjóðum.

Í skýrslunni er fyrst almennt gerð grein fyrir skilgreiningu og mælingum á hemlunarviðnámi. Þá er greint frá aðgerðum

sem geta bætt úr lágu hemlunarviðnámi og mismunandi sérhæfðum tækjabúnaði lýst. Skýrsluhöfundur telur hins vegar ekki vera grundvöll hér á landi til að nota slík tæki, meðan vandamálið er ekki stærra en það er í dag.

Gerð er grein fyrir kröfum á nokkrum af Norðurlöndunum auk Bandaríkjanna og Nýja Sjálands. Kröfurnar í Nýja Sjálandi eru einna ítarlegastar og mun ítarlegri en á Norðurlöndunum. Hugsanleg skýring á því er talin vera notkun nagladekkja, sem hafa áhrif til þess að viðhalda hemlunarviðnámi (steinefni í yfirborði slitlaga fægist ekki). Fram kemur að kröfur eru mismunandi milli landa og m.a. eru kröfur á Norðurlöndunum ekki samræmdar. Einnig er bent á að ekki hafi tekist að gera alþjóðlega staðla fyrir hemlunarviðnámsmælingar, þrátt fyrir að unnið hafi verið að því í langan tíma.

Niðurstaða verkefnisins er að skýrsluhöfundur leggur til að núverandi hérlandum kröfum verði ekki breytt. Hins vegar mætti taka upp svipaða kröfur og eru í sænskum/dönskum verklýsingum um að verktaki skuli setja upp hálkuskilti á vegarköflum sem ekki uppfylla kröfur um hemlunarviðnám. Þá er bent á að skerpa ætti á því í verklýsingum að verktaki taki ekki við kafla sem uppfyllir ekki kröfur og verktaki beri allan kostnað við lagfæringar.

The quest for sustainable Reykjavik Capital Region 2: mobility styles, residential location, and life satisfaction of young adults

Michal Czepkiewicz, Jukka Heinonen, Áróra Árnadóttir og Kamyar Hdzandeh, Háskóli Íslands, mars 2019

Í þessu verkefni er meðal annars verið að skoða ferðavenjur ungs fólks í Reykjavík miðað við búsetu sem og samband ferðavenja og lífsviðhorfs auk losunar gróðurhúsalofttegunda. Gögnum var safnað meðal fólks á aldrinum 25 til 40 ára sem bjó í Reykjavík á árinu 2017 með svokallaðri „softGIS“ aðferð. Hluti svarenda voru svo spurðir ítarlegar á árunum 2018 og 2019.

Ýmsar niðurstöður koma út úr könnuninni. Meðal þess sem fram kemur er að flestir ferðast um í einkabíl (36%). 13% ferðast fótgangandi, 8% á reiðhjólum og sama hlutfall með strætó. Um fimmtungur svarenda ferðast á mismunandi vegu og 14% eru svokallaðir „non-commuters“, þ.e. þeir sem ekki skráðu ferð til vinnu eða náms.

Þá kemur fram meðal annars að þeir sem nota einkabílinn eru líklegri til að vera í fullri vinnu, hafa örlítið hærri laun og búa utan miðbæjarins, oft á svæðum þar sem lítið aðgengi er að almenningssamgöngum. Þeir sem velja mismunandi ferðamáta eru oftast í fullri vinnu en eiga börn. Hlutfallslega margir s.k. „non-commuters“ eru konur, eru með lægri tekjur og menntun og margir tala ekki íslensku. Þeir sem fara um fótgangandi búa oftast nær miðbænum og margir eru í barnlausum samböndum eða búa einir. Ferðist þú um á hjóli er líklegri að þú sért karlmaður, með fulla vinnu eða í námi, einhleypur og talir íslensku. Einnig er líklegt að hjólreiðamenn búi nær miðbænum en aðrir.

Greint er frá mati á hlut mismunandi ferðamáta til árlegrar losunar gróðurhúsalofttegunda (CO₂). Það kemur fram að stærsti hluti þess hjá öllum aðilum í könnuninni er vegna ferða á milli landa. Annars er heildarhlutur þeirra sem ferðast í bíl hæstur, en lægstur er hlutur svo kallaðra „non-commuters“.

Afstaða fólks, sem ferðast á mismunandi hátt, til umhverfismála og lífsstíls er greind og sett fram í skýrslunni út frá svörum við ýmsum spurningum. Meðal annars

kemur fram að þeir sem ferðast með strætó hafi áhyggjur af umhverfismálum og það sama gildir um s.k. „non-commuters“. Þeir sem ferðast með bíl hafa minni áhyggjur, en vita af vandamálinu.

Þegar kemur að lífsviðhorfi kemur fram að þeir sem ferðast á bílum eru ánægðastir með það hlutskipti en þeir sem fara með strætó eða ferðast lítið („non-commuters“) eru minnst ánægðir, sem gæti bent til að val þeirra á ferðamáta sé ekki fyllilega frjálst, en mótað af stöðu þeirra. Fótgangendur eru ánægðastir með lífið og hjólreiðamenn eru ánægðastir með heilsufar sitt. Athygli vekur að þeir sem ferðast á bílum telja sig hafa minni tíma en aðrir til að sinna hlutum sem þá langar til að gera.

Daglegar rennisspár með notkun hliðstæðrar greiningar Harmonie veðurgagna.

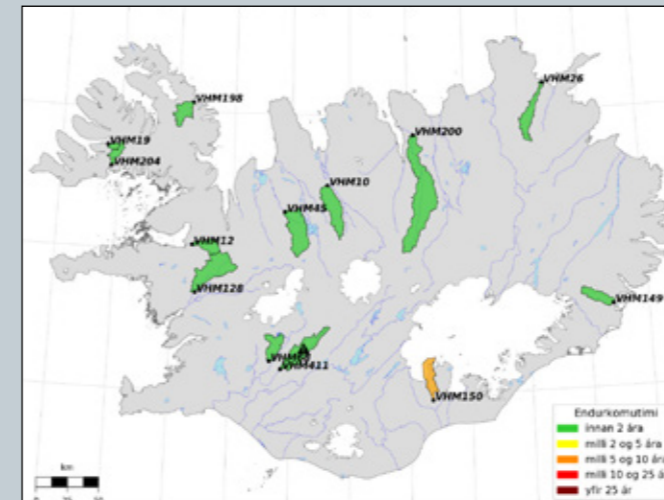
Morgane Priet-Mahéo, Andréa-Girgio R. Massad, Sif Pétursdóttir, Tinna Þórarinsdóttir og Davíð Egilson, Veðurstofan, mars 2019

Þetta verkefni miðaði að því að leita eftir hliðstæðum sögulegum gögnum miðað við það veður sem fram kemur í háupplausnarlíkaninu Harmonie og nota þau til að leita eftir rennsli sem varð á þeim tíma og spá fyrir um daglegt rennsli út frá því.

Niðurstaða verkefnisins er að hægt er að setja fram áreiðanlega spá um rennsli og flód vatnsfalla með því að nota aðferðarfræði sem byggir á hliðstæðri greiningu (e. analogue sorting) gagna. Í skýrslunni er aðferðafræðinni lýst og hún var prófuð á 13 vatnasviðum með góðum árangri þar sem spáð er fyrir um rennsli 1-5 daga fram í tímann. Sérstaklega var forspárgildi fyrsta dagsins hátt.

Niðurstöður verkefnisins fyrir vatnasviðin 13 hafa verið settar fram á vefsíðu:

http://customer.vedur.is/vegag/analogue_forecast/analogue_sorting.html



Á vefsíðunni birtist kort af Íslandi með staðsetningu vatnasviðanna. Litakóðar sýna stöðuna á mældu rennsli. Ef endurkomutími rennslisins er innan við 2 ár, er liturinn grænn, en breytist eftir því sem endurkomutíminn er meiri og verður brúnn ef hann er yfir 25 ár. Þegar bendli er rennt yfir viðkomandi vatnasvið, birtast línurit með upplýsingum um úrkomu, hitastigi og rennsli og sést þá spá um rennsli 5 daga fram í tímann. Ef smellt er á viðkomandi vatnasvið opnast síða með frekari upplýsingum.

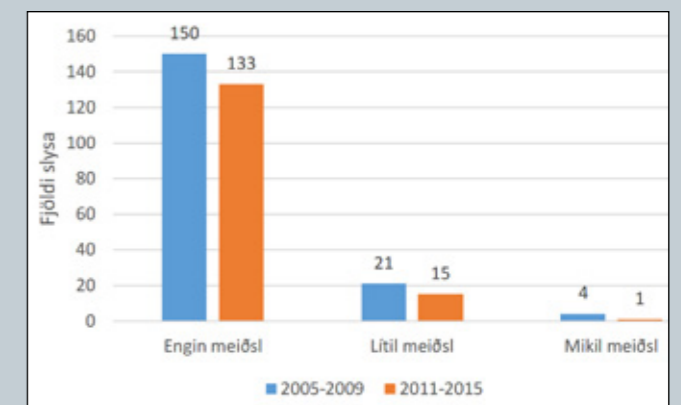
Á árinu 2019 verður unnið framhaldsverkefni, þar sem fleiri

mæld vatnasvið verða tekin inn. Auk þess er gert ráð fyrir að taka inn eitt vatnasvið sem ekki er mæld, en þá verður byggt á fyrri verkefnum Veðurstofunnar um flóðagreiningu ómældra vatnsfalla.

Ávinningur af óhindruðum beygjustraumum

Anna Guðrún Stefánsdóttir og Helga Magnadóttir, Verkis, mars 2019

Í apríl 2010 kom úr skýrsla með heitið „Slysgreining - Miklubraut Kringlumýrarbraut, ávinningur af óhindruðum beygjustraumum“. Niðurstöður þess verkefnis voru að breytingar sem gerðar voru á ljósastýrðum gatnamótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar (KriMi) árið 2005, þannig að beygju ljós fyrir umferð til vinstri voru sett bæði af Miklubraut og Kringlumýrarbraut, hefðu haft ávinning í för með sér. Í þessu verkefni er slysiðni og alvarleiki umferðarslysa skoðaður fyrir og eftir sambærilega breytingu umferðarljósa á tveimur gatnamótum til viðbótar, þ.e. Laugavegar og Kringlumýrarbrautar (LauKri) og Miklubrautar og Grensásvegur (GreMi).



Alvarleiki slysa á gatnamótum GreMi, fyrir og eftir breytingar.

Skoðuð voru slysaöggn 5 ár fyrir og eftir breytingar. Helstu niðurstöður eru að mikill ávinningur er af því að setja sérvarða vinstribeygjustrauma á öllum gatnamótunum. Vinstribeygjuslysum fækkaði mikið, um 93% á KriMi, 77% á LauKri og 100% á GreMi. Sérstaklega fækkaði vinstribeygjuslysum með meiðslum. Slysiðni almennt lækkaði einnig á öllum gatnamótunum, þó mis mikið minnst á GreMi um 15% en 45% á KriMi og 47% á LauKri.

Sýnt þykir, með tilvísun í alvarleikastuðul sem reiknaður var út, slysiðni og vinstribeygjuslys og kostnað við þau, að ávinningur af breytingunum sé talsverður. Niðurstaða verkefnisins er að fjárhagslegur ávinningur af uppsetningu vinstribeygju ljósa á allar stefnur (þar sem því er við komið) er mikill og skilar sér til baka til samfélagsins á fáum árum.

Samantekt á erlendum hönnunarleiðbeiningum fyrir hágæða almenningssamgöngur

Bjarni Rúnar Ingvarsson og Albert Skarphéðinsson, Mannvit, apríl 2019

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 er gert ráð fyrir hágæða kerfi almenningssamgangna. Engar hönnunarleiðbeiningar eru til hérlandis fyrir slík kerfi og snýst þetta verkefni um að taka saman helstu hönnunarstika erlendra leiðbeininga, sem nýta mætti sem grunn fyrir gerð íslenskra hönnunarleiðbeininga. Helst var horft til leiðbeininga frá

Norðurlöndunum, en einnig til Bandaríkjanna og Þýskalands eftir fræðilegum stærðum og grunnildum.

Í skýrslunni er farið yfir ýmis atriði og útfærslur á þeim, s.s. sérrými fyrir almenningsamgöngur, gatnamót og biðstöðvar og fjallað um ýmsar lausnir þar að lútandi. Kostir og gallar mismunandi útfærsla eru tilteknir og einnig hvaða lausnum er mælt með umfram aðrar. Þá er tiltekið hvað hafa þarf í huga varðandi óvarða vegfarendur við hönnun hágæðasamgangna.

Fram kemur að í áður nefndum skipulagstillögum sé gert ráð fyrir að almenningsamgöngur verði annað hvort hraðvagnakerfi (BRT) eða léttlestarkerfi (LRT). Taka þurfi tillit til þess þegar sérrými er tekið undir hágæða almenningsamgöngur að þó byrjað verði með hraðvagnakerfi sé hægt að byggja léttlest síðar. Þetta hefur áhrif á ýmsa hönnunarstika, s.s. á beygjuráðusa, hæðarlegu, stefnu-breytingar, biðstöðvar, burðargetu brúa o.fl. Farið yfir reglur um ýmsar þessa þætti auk fleiri. Bent er á að sé hraðvagnakerfi þannig hannað eftir stöðvum fyrir léttlestir, verði þjónustuhraði kerfisins og þægindi meiri á þeim tíma sem kerfinu er þjónað af strætisvögnum.

Að lokum er í skýrslunni nefnt að raunupplýsingakerfi sé nauðsynlegt fyrir hágæða almenningsamgöngur, m.a. til að gefa þeim forgang við gatnamót og til upplýsinga fyrir farþega. Vísad er í ýmis rit sem fjalla um slíkar lausnir.



Dæmum C-forgang; forgangskreinar höfuðborgarsvæðisins þar sem akreinar eru til hliðar, þær aðskildar með málningu og eru blandaðar með annarri umferð á köflum

Sjálfbærni mat íslenskra vegaf framkvæmda (áfangaskýrsla).

Sandra Rán Ásgrímsdóttir, Mannvit, mars 2019

Samantekt skýrsluhöfundar: Vegakerfi landsins er stór hluti hins manngerða umhverfis á Íslandi og það er á ábyrgð Vegagerðarinnar að þróa og annast samgöngukerfi, á sjó og landi, á sem hagkvæmastan hátt með þarfir samfélagsins að leiðarljósi. Í þeim tilgangi þarf að skoða hvernig hægt er að hámarka líftíma mannvirkja um leið og neikvæðum umhverfisáhrifum er haldið í lágmarki og að framkvæmt sé með hag samfélagsins að leiðarljósi. Núverandi mat á framkvæmdum byggir á mati á umhverfisáhrifum þar sem takmarkað er lítið til samfélagsáhrifa eða heildar ábata verka.

Til að tryggja sjálfbærni mannvirkjagerðarinnar þarf að huga að öllum þrem stöðum sjálfbærrar þróunar, þ.e.

umhverfi, efnahag og samfélagi. Til er fjöldi alþjóðlegra matskerfa sem hafa það að markmiði að auka sjálfbærni innviða en engin framkvæmd hérlendis hefur farið í gegnum samanburð við slíkt matskerfi eða vottun.

Til að skoða mögulegt kerfi til að leggja mat á sjálfbærni íslenskra innviða er gerð tilviksrannsókn á breikkun Suðurlandsvegjar þar sem hönnun og framkvæmd er borin saman við innviðamatskerfi BREEAM. Skoðuð eru fyrirbyggjandi gögn og áætluð bæði raun frammistaða verkefnisins og möguleg frammistaða miðað við litla fyrirhöfn eða breytingar á verklagi. Í þessari áfangaskýrslu er lagt mat á frammistöðu á stefnumótunar- og hönnunarstigi verks.

Við mat á raun frammistöðu verkefnis nær það aðeins 4% þeirra stiga sem eru í boði. Helsta ástæða þess að stig nást ekki er takmörkuð skrásetning upplýsinga. Í mörgum tilfellum hefur verið hugað að atriðum og þau jafnvel tekin til greina en ekkert hefur verið skráð eða gerð formleg greining á viðfangsefni, því fást ekki stig samkvæmt aðferðarferði BREEAM. Þau stig sem að náðust snúa að mestu leyti að mati á umhverfisáhrifum og þeim upplýsingum sem nú þegar koma fram þar.

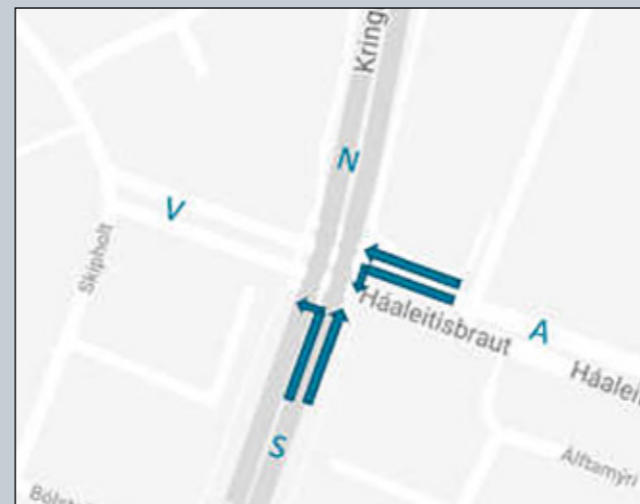
Þegar lagt er mat á hvaða stig hefðu getað fengið með lítilli fyrirhöfn er horft til þátta þar sem vantar upp á skrásetningu en atriði voru tekin til ihugunar auk greininga sem að einhverju leyti uppfylla kröfur BREEAM en ekki að öllu leyti. Þau stig reyndust vera 46% þeirra stiga sem voru í boði sem gerir það að verkum að heildarniðurstaða verkefnis er 50% sem skilar því „Good“ einkunn samkvæmt matskerfinu.

Skýrslan er áfangaskýrsla í verkefninu þar sem aðeins er skoðaður fyrsti hluti vottunarinnar en á næsta ári verður unnið að því að bera framkvæmdarhluta verkefnis við seinni hluta vottunarferilsins til að fá heildstæðari mynd af frammistöðu verksins.

Akstur gegn rauðu ljósi – mat á tíðni og mögulegar úrbætur

Daði Baldur Ottósson og Berglind Hallgrímsdóttir, Efla, apríl 2019

Samantekt skýrsluhöfunda: Rannsókn þessi er sú fyrsta á Íslandi sem rannsakar tíðni aksturs gegn rauðu ljósi með myndbandsgreiningu. Markmiðið með þessari rannsókn var að skoða aðferðir við að meta tíðni aksturs gegn rauðu ljósi, mæla tíðni aksturs gegn rauðu ljósi um stök gatnamót



Kringlumýrarbraut / Háaleitisbraut. Umferðarstraumar sem voru til skoðunar eru sýndir með bláum örvmum.

á anna tíma og greina mögulegar úrbætur. Notast var við myndgreiningartækni við gatnamót Kringlumýrarbrautar og Háaleitisbrautar. Myndbandsupptaka var notuð til að telja umferð um sérhvern umferðarstraum yfir heilan sólarhring og mæla tíðni aksturs gegn rauðu ljósi. Sjónrænt mat á akstri gegn rauðu ljósi var gert á tveimur umferðarströumum um gatnamótin milli klukkan 16:00 og 19:00.

Niðurstöður sýna að samtals óku 11 ökumenn gegn rauðu ljósi (þ.e. yfir stöðvunarlínu eftir að rautt ljós kviknaði) og 58 sem voru á stöðvunarlínu þegar rautt ljós kviknaði yfir talningartímabilið frá 16:00 til 19:00.

Þegar fjöldi tilvika er umreiknaður á sérhvern ljósafasa, þá má segja að um 0,09 ökumenn fari yfir á rauðu ljósi í hverjum ljósafasa og 0,5 ökumenn verið á stöðvunarlínu þegar rautt ljós kviknar (fyrir þessa tvo umferðarstrauma).

Tíðni aksturs gegn rauðu ljósi mældist 24 ökutækni af hverjum 10.000 ökutækjum fyrir þá umferðarstrauma sem til skoðunar voru. Vinstri beygju straumar mældust með talsvert hærri tíðni í samanburði við beina strauma. [Fram kemur í skýrslunni að þessar niðurstöður eru í nokkru samræmi við sambærilegar athuganir erlendis.]

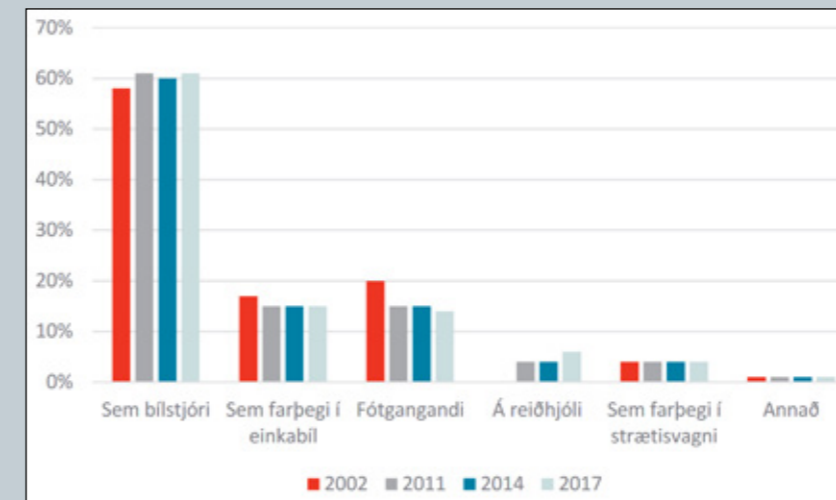
Rannsóknir sýna að helstu úrbætur til þess að draga úr tíðni aksturs gegn rauðu ljósi eru löggæslumyndavélar en einnig hefur breyting á gula tíma umferðarljósa og „niðurteljari“ borið árangur.

Almenningsamgöngur – hvaða þættir skipta máli á höfuðborgarsvæðinu

Daði Baldur Ottósson, Sólrún Svava Skúladóttir og Bergþóra Kristinsdóttir, Efla, apríl 2019

Markmið verkefnisins er að leita svara við spurningunni um hvaða þættir skipta meira máli en aðrir við gæði almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu til þess að fleiri kjósi að nýta sér þær. Gerð var viðhorfskönnun (á vegum Maskínu) á ferðavenjum íbúa höfuðborgarsvæðisins vorið 2018 til að reyna að svara þessum spurningum.

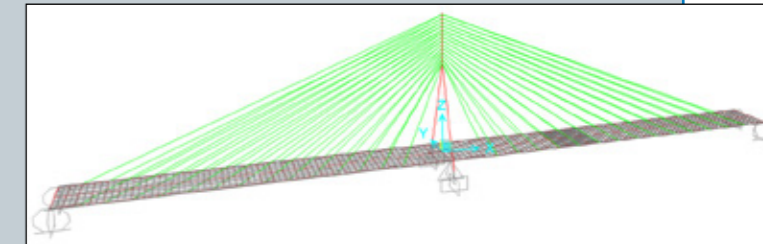
Meðal þeirra niðurstaðna sem fram komu í könnuninni og kemur kannski ekki á óvart, var að aukinn ferðatíðni, styttri ferðatími, ódýrara fargjald og bæt看 greiðleiki við skiptingar eru þær úrbætur sem skipta svarendur mestu máli. Þá kemur fram að notkun almenningsamgangna er hærri eftir því sem fleiri leiðir Strætó má finna í göngufæri við heimili, þannig að notkun helst í hendur við þjónustustig. Einnig kemur fram



Þróun á hlutfalli ferðamáta af heildarfjölda ferða á höfuðborgarsvæðinu frá 2002-2017 (Capacent Gallup 2018)

að ef fleiri fyrirtæki myndu bjóða upp á samgöngusamninga gæti það orðið til þess að fleiri sjái sér hag í að kaupa árskort í strætó og þannig myndu fleiri kjósa þann kost.

Varðandi ferðatíma kom fram að ríflega fjórðungur svarenda telja að Strætó megi ekki vera meira en 5-10 mín. lengur á leiðinni til að hann sé valinn fram yfir einkabílinn. Hins vegar hafa kannanir sýnt að ferðatími með strætó er yfirleitt 10 mín. lengri en með bíl, þannig að hann er of langur til að stór hlutu fólks sé tilbúið að breyta ferðavenjum sínum.



SAP2000 reiknilíkanið af stagbrú á Ölfusá. Skeljaeiningar eru gráar, bitaeiningar rauðar og kaplar grænir. Hnitakerfi brúarinnarmá einnig sjá á miðri brúnni

Jarðskjálftavarnir fyrir stagbrú á Ölfusá við Efri Laugardælaeyju

Ingvar Hjartarson, Umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands (meistararitgerð), apríl 2019

Í þessari meistararitgerð eru jarðskjálftavarnir fyrir stagbrýr skoðaðar. Fyrst er fjallað um hönnun nokkurra erlendra stagbrúa á þekktum jarðskjálftasvæðum og síðan er fyrirhuguð stagbrú yfir Ölfusá á Hringvegi 1 við Selfoss, skoðuð nánar. Brúin verður sú fyrsta sinnar tegundar á Íslandi, en kapalbrýr sem byggðar hafa verið hér eru hengibrýr. Munur á stagbrúum og hengibrúum er að kaplarnir í hengibrúum eru festir niður í jörðina með ankerum eða þar til gerðum undirstöðum en á stagbrú eru kaplarnir festir við brúargólfíð. Brúin verður staðsett á virku jarðskjálftasvæði.

Í verkefninu er ein tillaga frá verkfræðistofunni Eflu, að útfærslu fyrirhugaðrar brúar, tekin til skoðunar. Gerð er grein fyrir forsendum reikninga á ítarlegan hátt. Gerðir voru reikningar, með skráðum jarðskjálftatimaröðum á Suðurlandi, fyrir mismunandi jaðarskilyrði af brúnni og ávinningur af notkun blýgúmmilega skoðaður.

Niðurstöðurnar benda til að blýgúmmilegur séu skilvirkari í þveráttina fremur en langáttina. En í síðara tilvikinu verður turninn fyrir meiri vægisárau og færslur brúargólfsins og turnsins aukast umtalsvert. Í þveráttina veldur aukin hreyfing brúargólfsins ekki markverðri aukningu á áraunina á turninn þar sem turninn er stífari í þveráttina og kaplarnir halla meira í þveráttina. Niðurstöður benda einnig til að blýgúmmilegur séu skilvirkari í að lækka undirstöðukrafta fremur en færslur. Brúargólfíð hegðar sér einnig frekar sem heild í láréttu plani þegar blýgúmmilegur eru notaðar, sem dregur úr jarðskjálftaálagi sem brúargólfíð verður fyrir.

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 framkvæmdaedeildar.

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
19-084 Endurbætur innanhúss, Búðareyri 11-13 Reyðarfirði	2019
19-067 Hringvegur (1), brú á Kvía, veltengingar	2019
19-052 Hafnarfjarðarvegur (40), Vífilsstaðavegur – Lyngás	2019
19-053 Hringvegur (1), Skarhólbraut – Hafrvatnsvegur	2019
19-047 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2019	2019
19-006 Skeiða- og Hrunamannavegur (30), Einholtsgvegur – Biskupstungnabraut	2019
19-008 Laugarvatnsvegur (37), Biskupstungnabraut – Þóróddsstaðir	2019
19-012 Mófellsstaðavegur (507), Borgarfjarðarbraut – Hreppslaug	2019
19-013 Akranes, Breiðin - sjóvörn	2019
19-015 Seltjarnarnes - sjóvarnir 2019	2019
19-016 Dalvíkurbyggð - sjóvarnir 2019	2019
19-032 Yfirlagnir Þjóðvega 2019, malbik	2019

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
---------------	----------	--------

Engin útboð voru í auglýsingu þegar blaðið fór í prentun.

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
19-080 Þverárfjallsvegur (73) um Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá, hönnun	22.07.19	20.08.19
19-077 Dettifossvegur (862), girðingar	15.07.19	30.07.19
19-005 Grafningsvegur efri (360), Úlfjótswatn – Hagavík	24.06.19	07.07.19
19-061 Fjarðabyggð – Norðfjörður endurbygging Togarabryggju, 2019	07.05.19	21.05.19
19-082 Snæfellsbær - Ólafsvík, lenging Norðurgarðs	15.07.19	30.07.19
19-079 Hringvegur (1), sementsfestun í Berufirði	01.07.19	16.07.19
19-060 Vetrarþjónusta 2019-2022. Reykhólasveit	24.06.19	07.07.19
19-059 Borgarfjarðarvegur (94) um Vatnsskarð	18.06.19	03.07.19
19-070 Sandgerðishöfn - Suðurgarður, steypt þekja	27.05.19	12.06.19
19-030 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2019, malbik	20.05.19	04.06.19
19-042 Efnisvinnsla á Vestursvæði, Fossamelar 2019	11.03.19	26.03.19
18-100 Snæfellsbær, Arnarstapi, dýpkun	23.07.18	14.08.18

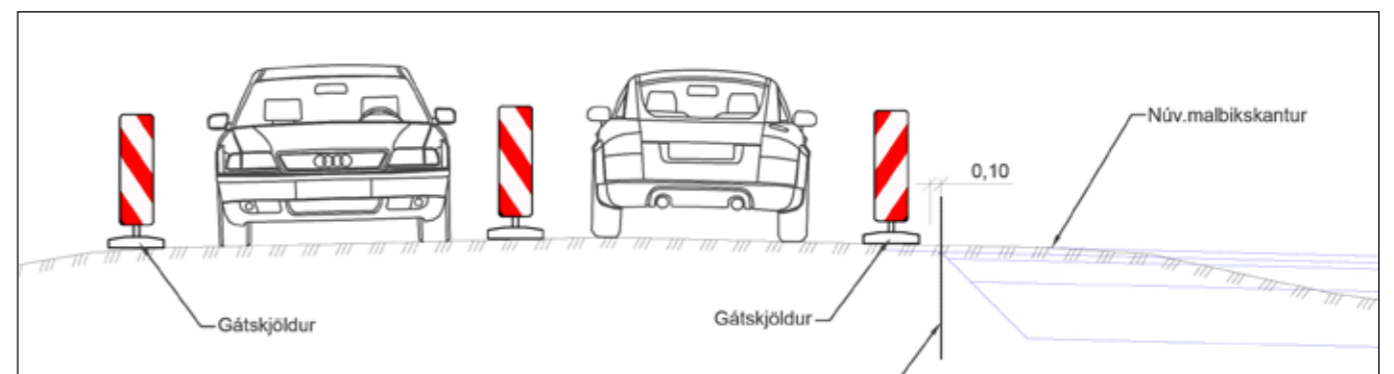
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
19-064 Hafrvatnsvegur (431), frá Mosfellsbæ að gatnamótum Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	04.06.19	28.06.19
19-010 Strandavegur (643), Litla-Kleif í Norðurfirði Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	28.05.19	11.07.19
19-081 Bústaðavegur (418), frárein og breikkun rampa PK Verk ehf., kt. 460601-2580	30.07.19	15.08.19

Samningum lokið, framhald	Opnað:	Samið:
19-078 Landeyja- og Vestmannaeyjahöfn, raflagnir fyrir hleðsluturna ferju Rafal ehf., kt. 611290-1019	16.07.19	07.08.19
19-074 Undirgöng í Grindavík Ellert Skúlason ehf., kt. 610472-0289	26.06.19	31.07.19
19-073 Samgöngulíkan fyrir höfuðborgarsvæðið (SLH) Mannvit hf., verkfræðistofa, kt. 430572-0169	25.06.19	15.08.19
19-063 Hringvegur (1) um Öxnadalshéið, styrking Víðimelsbræður ehf., kt. 521015-0630	19.06.19	12.07.19
19-068 Bolungarvíkurhöfn - Brjóturinn, endurbygging stálþils 2019 Ísar ehf., kt. 421000-2630	12.06.19	13.08.19
19-007 Krýsuvíkurvegur (42) um Vatnsskarð Mjólnir vörubílstjórafélag kt. 470269-2869	12.06.19	13.08.19
19-019 Dettifossvegur (862), Hólmatungur – Ásheiði G. Hjálmarsson hf., kt. 630196-3619	12.06.19	25.07.19
19-009 Snæfellsnesvegur (94), Blönduhlíð – Ketilsstaðir Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	12.06.19	11.07.19
19-011 Grímarstaðavegur (5371), Hvanneyri – Hvítarvallabrá Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	12.06.19	10.07.19
19-069 Þurrfræsing á Vestursvæði 2019 Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	12.06.19	10.07.19
19-020 Norðausturvegur 85, Finnaþjóður – Bakkafjörður Héraðsverk ehf., kr. 680388-1489	04.06.19	11.07.19
19-051 Dýrafjarðargöng (60): Stjórnerfi Rafeyri ehf., kt. 430594-2229	07.05.19	14.06.19
19-003 Hringvegur (1) um Ölfusá - sandblástur og málu grindar Verkvík - Samtak ehf., kt. 520472-0109	30.04.19	13.06.19
19-046 Sauðárkróksbraut (75) um Austurós Héraðsvatna - Sandblástur og málu stálbita Sjóþækni ehf., kt. 600802-3210	30.04.19	17.05.19
19-014 Grindavík - sjóvarnir 2019 E. Gíslason ehf., kt. 710715-0760	12.03.19	05.04.19
18-117 Reykjavegur (355), Biskupstungnabraut – Laugarvatnsvegur Þjótandi ehf., kt. 500901-2410	08.01.19	31.07.19
19-037 Kantsláttur á Suðursvæði 2019-2020, þjónustustöð Selfossi Ólafsvellir ehf., kt. 581217-1290	12.03.19	30.04.19
19-038 Kantsláttur á Suðursvæði, 2019-2020, þjónustustöð Vík Ólafsvellir ehf., kt. 581217-1290	12.03.19	28.05.19
19-036 Kantsláttur á Suðursvæði 2019-2020, þjónustustöð Hafnarfirði Ólafsvellir ehf., kt. 581217-1290	12.03.19	28.05.19
19-035 Grassláttur á Suðursvæði Ólafsvellir ehf., kt. 581217-1290	12.03.19	28.05.19
19-071 Hringvegur (1), Hörgsá – Breiðbalakvísl, sementsfestun Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	12.06.19	16.07.19
19-050 Stór ræsi á Suðurlandi 2019 Aðalleið ehf., kt. 690716-0380	16.04.19	24.05.19

Öllum tilboðum hafnað	Auglýst:	Opnað:
19-057 Hringvegur (1), brú á Brunná	08.07.19	30.07.19
Engin tilboð bárust	Auglýst:	Opnað:
19-072 Hringvegur (1) um Steinavötn og Fellsá	01.07.19	23.07.19
19-066 Hringvegur (1), Brú á Kvía, brúarsmiði	24.06.19	16.07.19
Útboð felld niður	Auglýst:	Opnað:
19-075 Hringvegur (1) um Steinavötn og Fellsá, eftirlit		



Í vor voru boðaðar bættar merkingar við einbreiðar brýr. Nú eru nýju merkingarnar farnar að sjást þar sem umferð er meiri en 300 bílar (ADU). Hámarkshraði er lækkaður í 50 km/klst.



Samskonar mynd birtist í síðasta tölublaði og fylgdi frétt um framkæmdir á Grindavíkurvegin. Athugull starfsmaður Vegagerðarinnar benti á að gátskjöldur til hægri á myndinni vísaði í ranga átt, þ.e.a.s. út fyrir akbraut. Hann gat þess líka að slíkt sæist of oft á vinnusvæðum. Hér er myndin rétt miðað við akstursstefnu.

Niðurstöður útboða

Dettifossvegur (862), girðingar	19-077			
Tilboð opnuð 30. júlí 2019. Uppsetning nýrrar girðingar við Dettifossveg (862) í Norður Þingeyjarsýslu, frá Ásheiði að Tóvegg. Heildarlengd girðingar er 12,3 km. Helstu magntölur eru:				
Netgirðingar	1.600 m			
Rafmagnsgirðingar	10.700 m			
Verkinu skal að fullu lokið fyrir 1. nóvember 2019, að undanskildum 2 km löngum kafla sem skal lokið fyrir 15. júní 2020.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Garðvík ehf., Húsavík	22.850.000	152,2	3.909
1	AG Brim ehf., Raufarhöfn	18.941.000	126,2	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	15.010.000	100,0	-3.931

Hringvegur (1), brú á Brunná	19-057			
Tilboð opnuð 30. júlí 2019. Smiði nýrrar brúar á Brunná í Skaftárhreppi. Brúin er 24 m löng eftirspennst steypt bitabrá í einu hafi með steyptum endastöplum. Helstu magntölur vegna brúa eru:				
Vegrið	78 m			
Gröftur	900 m ³			
Mótafletir	1.038 m ²			
Steyptustyrktarstál	36,2 tonn			
Spennstáljárn	4,1 tonn			
Steypa	372 m ³			
Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 30. nóvember 2019.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Ístak hf., Mosfellsbæ	203.355.040	194,1	72.335
1	Afl smíði og múr ehf. og Bergrún ehf., Vík	131.019.740	125,1	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	104.760.000	100,0	-26.260



Vestfjarðavegur (60) í Dynjandisdal, Sviná rennur um dalinn. Eldri myndin er úr safni Jóns J. Víðis tekin 1958. Myndin er merkt sem hér segir, þrír menn standa hlið við hlið, f.v. Svanur Sveinsson, Guðmundur á Dynjanda og Jón J. Víðis. Tveir menn, Gunnar Pétursson og Þorsteinn Ólafsson snúa baki að myndatökumanni. Yngri myndin er tekin 27. september 2016. Þarna var ómögulegt að ná nákvæmlega sama sjónarhorni og eldri myndin sýnir, síðari tíma vegabætur hafa endurmótað landið á þessum stað. Þarna bíður ærið vegagerðarverkefni í framhaldi af jarðgangagerð milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar sem nú er unnið að.