

Til sjávar

5. tbl 2. árg. desember 1998

Hafnaáætlun 1999-2002

Framlag ríkisins hækkar um 40%

Tillaga til þingsályktunar um hafnaáætlun fyrir árin 1999 til 2002 er nú til umfjöllunar á Alþingi.

Framlög ríkisins til hafnamála munu hækka verulega miðað við gildandi hafnaáætlun. Á fjögurra ára tímabilinu 1997 til 2000 var gert ráð fyrir 2.520 mkr. framlögum úr ríkissjóði, en þau verða 3.502 mkr. á næsta fjögurra ára tímabili, árin 1999 til 2002. Aukningin er um einn milljarður króna eða sem nemur tæplega 40%. Allar núverandi skuldir ríkis-sjóðs við hafnarsjóðina verða greiddar niður, en ekki er gert ráð fyrir að náist að greiða hlut ríkissjóðs að fullu þar sem fram-kvæmdir eru mestar. Skuld ríkissjóðs við hafnarsjóði verður því um 465 mkr. við lok tímabilsins, en hún var hæst rúmar 700 mkr. í árslok 1997.

Það sem einkum er einkennandi fyrir áætlunina að sögn Jóns Levis Hilmarssonar, forstöðumanns hafnasviðs Siglingastofnunar, er þörf fyrir hafnargerð á Norðurlandi eystra, Austurlandi og á Suðurnesjum. Þetta er afleiðing mikillar endurnýjunar í fiskimjölsverk-smiðjum og skipum sem stunda veiðar á uppsjávarfiski og krafna um meiri hagkvæmni við löndun afla og lestun afurða. Aukin djúprista skipa kallar jafnframt á aukið dýpi, samanber Grindavík og Húsavík.

Annað einkenni þessarar áætlunar er mikil endurnýjunarþörf víða um landið. Nefna má að í stærstu verstöð landsins, Vestmannaeyjum er komið að mikilli endurnýjun stálpilja, allt frá Nausthamri inn í Friðarhöfn. Það verkefni mun standa yfir á næstu árum og næst ekki að ljúka því innan fjögurra ára.

Fjárlög árána 1997 og 1998 fylgdu gildandi hafnaáætlun fullkomlega og festu hana í sessi. Hafnarstjórnir finna að þær geta treyst áætluninni og hefur það valdið ákveðinni hugarfarsbreytingu hjá þeim. Þær sjá að hægt er að gera áætlanir til lengri tíma varðandi skipulagningu verka og fjármögnun þeirra.

Hæstu fjárveitingar á hafnaáætlun 1999-2002

1. Grindavík 494 mkr.
2. Vestmannaeyjar 330 mkr.
3. Húsavík 304 mkr.
4. Hafnasamlag Norðurlands 244 mkr.
5. Hornafjörður 240 mkr.
6. Sandgerði 197 mkr.
7. Vopnafjörður 180 mkr.
8. Hafnasamlag Eyjafjarðar 172 mkr.
9. Ísafjarðarbær 168 mkr.
10. Sameinað sveitarf. á Austurl. 160 mkr.

Frá forstjóra

Nú er öðru heila starfsári Siglingastofnunar að ljúka. Segja má að nú sé búið að gera sjóklárt hjá nýju stofnuninni þannig að hægt sé að sigla fyrir fullum seglum og leysa verkefni líðandi stundar hratt og örugglega. Síðasti áfanginn í því verkefni er stefnumótun til næstu fimm ára sem stefnt er að ljúka í byrjun nýja ársins.

Mjög ör þróun er í mörgum þeirra verkefna, sem stofnunin er að fást við, og skapast það bæði af tækniframförum og breyttum ytri aðstæðum. Á árinu var áfram unnið að uppbyggingu upplýsingakerfis um veður og sjólag. Settar voru upp nýjar veðurstöðvar og öldudúfl og veður- og ölduspám bætt inn á heimasíðu stofnunarinnar. Unnið var að gerð nýrrar hafnaáætlunar til næstu fjögurra ára og var þar beitt nýjum aðferðum. Annað atriði sem setti mark sitt á umræður um hafnamál á árinu var stefnumótunarskýrsla ESB um hafnir. Atriði sem þar koma

fram geta haft mikil áhrif á skipulag gjaldtöku og þjónustu í höfnum og jafnvel verkaskiptingu ríkis, sveitarfélaga og einkaaðila innan málaflokksins.

Á árinu 1998 var unnið að endurskipulagningu og stöðlun skipaskoðunar. Þá tókst að fá unnin stöðugleikagögn fyrir því sem næst öll þilfarsskip og með fræðslufundum um stöðugleika skipa, sem haldnir voru víðs vegar um landið, lauk svonefndu stöðugleikaátaki. Í samræmi við fjölþjóðasamninga um hafnarrikkisefirlit var unnið að uppbyggingu þess hjá stofnuninni m.a. með þjálfun starfsfólks. Í frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 1999 er gert ráð fyrir áframhaldandi eflingu þessa verkefnis.

Undanfarna mánuði hefur mikil vinna verið lögð í að undirbúa fjölmargar breytingar á lögum og reglum er varða skip og skiparekstur. Allar þessar breytingar eiga það sameiginlegt að verið er að samræma íslenskar reglur fjölþjóðlegum reglum, það er reglum ESB og IMO. Leitast hefur verið við að gæta sérhagsmuna Íslands í allri þessari vinnu. Að lokum má geta þess, að á árinu blandaði stofnunin sér nokkuð í umræður um óheillavænlega þróun fiskiskipaflotans. Vonandi verða þær breytingar sem nú er verið að gera á stjórnun fiskveiða til þess að draga muni úr endalausum breytingum á gömlum fiskiskipum og í stað gamalla skipa komi ný, öruggari og hagkvæmari skip en þau gömlu.

Að síðustu vil ég þakka viðskiptavinum stofnunarinnar fyrir ánægjulegt samstarf á árinu sem er að líða og óska þeim velfarnaðar á nýju ári.

Vitar við Ísland í 120 ár Reykjanesviti á Valahnjúk



Þann 1. desember 1998 voru 120 ár liðin frá því að fyrsti viti í eigu hins opinbera, Reykjanesviti, var formlega tekinn í notkun. Í yfir þúsund ár fóru siglingar fram milli Evrópu, Grænlands, Vínlands og Íslands, án þess að nokkrar leiðbeiningar væru gefnar til sjómanna frá landi. Tilkoma Reykjanesvita og uppbygging vitakerfisins í kjölfarið var því mjög þýðingarmikill þáttur í sögu eyþjóðar. Vitarnir gerðu sjófarendum kleift að sækja sjóinn utan bjartasta tíma ársins. Á 6. áratugnum lauk uppbyggingu vitakerfisins að mestu en þá hafði ljósvitahringnum verið lokað. Í dag eru 104 landsvitar við stendur landsins og annast Siglingastofnun Íslands uppbyggingu og rekstur á þeim vitum, ásamt því að hafa umsjón og eftirlit með uppbyggingu og rekstri hafnarvita og innsiglingarmerkja.

Reykjanesviti var löngum talinn aðalviti landsins. Vitinn var byggður á Valahnjúk, fram við sjávarbrún, þar sem bjargið stendur þverhnipt. Fyrsti vitavörðurinn var Arnbjörn Ólafsson. Vitinn var endurnýjaður árið 1897 en hann hafði skemmst í jarðskjálftum. Nýr viti var byggður á árunum 1907-1908 á Bæjarfelli. Þann 20. mars 1908 var kveikt á núverandi Reykjanesvita, sem er 73 m yfir sjávarmáli.

Ár hafsins Fjölmenni á opnu húsi

Í tilefni af ári hafsins 1998 efndi Siglingastofnun til ráðstefnu um öryggismál sjómanna þann 20. nóvember sl. eins og kemur fram annars staðar í blaðinu. Daginn eftir, laugardaginn 21. nóvember, bauð stofnunin almenningi að koma og kynna sér starfsemina á svokölluðum opnum degi. Aðsókn var með ágætum en talið er að tæplega 2000 manns hafi litið inn. Nýjum kynningarbæklingi um starfsemina var m.a. dreift. Hægt er að fá hann sendan með því að hafa samband við stofnunina.

Ráðstefna um öryggismál sjómanna. Mörg fróðleg erindi



Margt fróðlegt kom fram á ráðstefnu Siglingastofnunar og samgönguráðuneytisins um öryggismál sjómanna, Aukið öryggi og hagkvæmari sjósókn, sem var haldin þann 20. nóvember sl. á Hótel Loftleiðum. Tæplega 100 manns sóttu ráðstefnuna.

Í þessu fréttabréfi er birtur hluti af erindi Páls Hjartarsonar, deildarstjóra tæknideildar skoðunarviðs Siglingastofnunar, sem fjallaði um breytingar á fiskiskipum og öryggi þeirra. Áður hefur verið fjallað um endurnýjun fiskiskipa í þessu fréttabréfi (3. tbl. 1998) og má segja að erindi Páls sé í eðlilegu framhaldi af þeirri grein. Umfjöllun um önnur erindi á ráðstefnunni bíða betri tíma.

Endurnýjun íslenska fiskiskipaflotans hefur verið mjög til umræðu í þjóðfélaginu að undanfögnu, ekki síst í tengslum við frumvarp ríkisstjórnarinnar til breytinga á lögum um fiskveiðistjórnun. Ef frumvarpið verður að lögum þá má gera ráð fyrir að töluverð endurnýjun verði í íslenska fiskiskipaflotanum á næstu árum en minna verði um breytingar á skipum.

Ráðstefna um öryggismál sjómanna. Breytingar á skipum og öryggi þeirra

Hér að neðan er birtur útdráttur úr erindi Páls Hjartarsonar, deildarstjóra, á ráðstefnu Siglingastofnunar um öryggismál sjómanna þann 20. nóv. sl.



Þegar talað er um hvað skip sé gamalt þá er ávallt miðað við þann dag sem skipið fyrst er skráð á aðalskipaskrá bæði hér á landi og í öðrum löndum. En gagnvart reglum um smíði eða búnað, þá er aldur skips gjarnan miðaður við, þegar kjölur er lagður eða skipið er á svipuðu smíðastigi.

Allt endurnýjað nema hluti bols

Tökum dæmi þar sem gerðar hafa verið umfangsmiklar breytingar á gömlu skipi og jafnvel það miklar að lítið hefur verið eftir af upprunalegu skipi. Jafnvel svo lítið að skilgreining um að kjölur sé lagður eða skip að öðru leyti á sambærilegu bygg-ingarstigi orkar tvímælis.

Hins vegar er það óumdeilt að hluti bols er úr upprunalegu skipi, og sam-kvæmt því mætti líta svo á að aldur skipsins fylgi þessum hluta þess. Sé það niður-staðan þá verður að skoða málið með það í huga og ef þessi gamli hluti skipsins er endurnýjaður eða fjarlægður af einhverjum ástæðum hvað er skipið þá gamalt? Er nauðsynlegt að ákvarða aldur skipsins eftir þeim hlutum bols sem nú eru elstir?

Hugtakið að yngja upp á tæpast við í þessu samhengi enda er það andstætt allri málvenju að eftir því sem lengri tími líður frá tilurð skips (fæðingu manna og dýra) þá verði það yngra ef skipt er um einhverja hluti. Því vaknar sú spurning hvort ekki beri að skrá skip sem nýtt skip þegar bol þess hefur verið breytt það mikið eða endurnýjaður að ekki er neitt til af upprunalegum hlutum í honum.

Einnig er ljóst að unnt er að setja saman skip úr tveim eða fleiri hlutum úr öðrum skipum. Hvaða aðferð verður þá notuð við ákvörðun aldurs? Verður það stærsti hluti bolsins eða sá dýrasti? Þetta er mál sem brýnt er að ræða og finna lausn á og helst þarf að setja reglugerð sem skýrir þetta vel þannig að ekki komi til óþarfa vandræða.

Þegar talað er um aldur skips þá er rétt að taka það fram að átt er við bol þess, ekki yfirbyggingar, vél eða tækjabúnað.

Stjórn fiskveiða og breytingar á skipum

Löggjafinn hefur orðið að setja ákveðnar leikreglur um stjórnun fiskveiða, m.a. til að viðhalda fiskistofnum og byggja upp t.d. síldarstofninn í þá stærð að megi hafa af honum nytjar. Reyndar má segja að þetta eigi við um allar þær fisktegundir sem eru innan kvóta, eins og það heitir.

Hvað kemur þetta við endurnýjun fiskiskipaflotans og samsetningu hans?

Til þess að markmið um stjórnun fiskveiða mætti takast hefur æði oft verið gripið til þessa ráðs að ákveða hvaða skip mættu veiða tiltekna fiskitegundir og á hvaða svæðum t.d. hvort 105 brl. bátur mætti veiða með botntroll eða hvort báturinn væri 38,98 m langur eða 39,01 m. Þetta skiptir verulegu máli fyrir fiskistofnana. Ýmsar aðrar viðmiðanir hafa séð dagsins ljós og eru enn við lýði.

Ráðagóðir útgerðarmenn

Útgerðarmenn hafa löngum þótt vera ráðagóðir og enginn getur stundað útgerð með ábata nema vera dálítið útsjónarsamur. Það hafa þeir margsannað þegar þessar nýju reglur hafa verið settar. Þetta höfum við orðið varir við hjá Siglingastofnun.

Lög eða reglugerðir hefur varla verið búið að birta í Stjórnartíðindum þegar útgerðarmenn hafa hringt og spurt: Ég á þennan bát og ég veit að það eru að koma lög eða reglugerð sem gerir mér kleift að veiða þessa tegund af fiski eða í ákveðnu veiðihólfi, sem hann nefnir, ef báturinn væri t.d. 0,5 m styttri eða 3 brl. minni eða aðalvélin væri 15 hö. minni. Hvað get ég gert?

Þetta eru mál sem ég hef á löngum starfsferli oft séð. Vandamálið er ávallt það sama. Það má ekki smíða nýtt skip heldur verður að breyta því skipi sem er í rekstri.

Úreldingarreglur hafa verið og eru reyndar enn með þeim ágætum gerðar að það hefur ekki verið heppilegt að smíða nýtt skip, enda er íslenski fiskiskipa- stóllinn orðinn ansi gamall.

Við hjá stofnuninni höfum gjarnan horft á þessa þróun út frá öryggismálum sjómanna og margsinnis á það bent að þessi þróun væri óeðlileg enda þótt við vitum að þetta er ekki einsdæmi á Íslandi. Svipað er þekkt víða annars staðar, en það breytir ekki þeirri niðurstöðu að þetta er óheppilegt, líka með tilliti til rekstrar.

Almennt má segja um allar takmarkanir á stærð skipa bæði hvað varðar lengd, brúttórumlestir, stærð vélarafis o.s.frv. að þær leiða af sér breytingar á skipum í rekstri og smíði á nýjum inn í þessar reglur.

Stuttar fréttir

Lokaskýrsla STCW starfshóps

Starfshópur um laga- og reglugerðar-breytingar vegna aðildar Íslands að STCW-samþykktinni skilaði lokaskýrslu til samgönguráðherra 26. nóvember sl. Með skýrslunni fylgdi frumvarp til nýrra laga um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna íslenskra skipa og fjölda í áhöfn og reglugerðadrög um sama efni. Nánar verður fjallað um þetta efni síðar.

Öryggis- og heilbrigðismál sjómanna

Nú er unnið að smíði reglugerða er varða öryggis- og heilbrigðismál sjómanna. Með reglugerðunum verða ákvæði nokkurra tilskipana ESB innleidd í íslenskan rétt. Þar eru að finna ýmis ákvæði er varða atriði eins og þjálfun, upplýsingagjöf til starfsmanna, vélar og rafbúnað skipa, vinnuáðstöðu og vistarverur um borð í skipum. Þá er einnig að finna ákvæði er varða notkun persónuhlífa, notkun tækja og verndun starfsmanna gegn líffræðilegum skaðvöldum svo dæmi séu tekin.

Skip með hættulegan varning

Reglugerð um tilkynningaskyldu skipa sem flytja hættulegan varning er væntanleg. Í henni er gert ráð fyrir því að rekstraraðilar skipa sem flytja hættulegan varning tilkynni um komu skipsins til hafnar eða um brottför frá höfn. Reglugerðin byggir á tilskipun ESB og með gildistöku hennar koma sömu reglur til með að gilda hér og í ESB.

Gildistöku frestað

Með rgl. nr. 665/1998 (SO1- 2.2.3.4) hefur gildistöku reglugerðar um GMDSS fjarskiptabúnað verið frestað til 1. feb. 2000. Einnig hefur verið ákveðið að fresta um eitt ár enn ákvæðum um losunar- og sleppibúnað í reglum um björgunar- og öryggisbúnað.

Skýrsla um sjóvarnir

Í ágúst 1995 gaf stofnunin út skýrslu um sjóvarnir á Íslandi. Núna er komin út endurskoðuð útgáfa af þessari skýrslu, sem er unnin í samvinnu við verkfræðistofuna Fjarhitun. Skýrsluna er hægt að nálgast hjá stofnuninni að Vesturvör 2 í Kópavogi.

Hafnaáætlun 1999-2002

Unnið samkvæmt nýjum reglum



Framlög ríkisins til hafnamála munu hækka verulega miðað við gildandi hafnaáætlun. Á fjögurra ára tímabilinu 1997 til 2000 var gert ráð fyrir 2.520 mkr. framlögum úr ríkissjóði, en þau verða 3.502 mkr. á næsta fjögurra ára tímabili, árin 1999 til 2002. Aukningin er um einn milljarður króna eða sem nemur tæplega 40%. Allar núverandi skuldir ríkissjóðs við hafnarsjóðina verða greiddar niður, en ekki er gert ráð fyrir að náist að greiða hlut ríkis-sjóðs að fullu þar sem framkvæmdir eru mestar. Skuld ríkissjóðs við hafnarsjóði verður því um 465 mkr. við lok tímabilsins, en hún var hæst rúmar 700 mkr. í árslok 1997.

Það sem einkum er einkennandi fyrir áætlunina að sögn Jóns Levis Hilmarssonar, forstöðumanns hafnasviðs Siglingastofnunar, er þörf fyrir hafnargerð á Norðurlandi eystra, Austurlandi og á Suðurnesjum. Þetta er afleiðing mikillar endurnýjunar í fiskimjölsverk-smiðjum og skipum sem stunda veiðar á uppsjávarfiski og krafna um meiri hagkvæmni við löndun afla og lestun afurða. Aukin djúprista skipa kallar jafnframt á aukið dýpi, samanber Grindavík og Húsavík.

Annað einkenni þessarar áætlunar er mikil endurnýjunarþörf víða um landið. Nefna má að í stærstu verstöð landsins, Vestmannaeyjum er komið að mikilli endurnýjun stálþilja, allt frá Nausthamri inn í Friðarhöfn. Það verkefni mun standa yfir á næstu árum og næst ekki að ljúka því innan fjögurra ára.

Fjárlög árána 1997 og 1998 fylgdu gildandi hafnaáætlun fullkomlega og festu hana í sessi. Hafnarstjórnir finna að þær geta treyst áætluninni og hefur það valdið ákveðinni hugarfarsbreytingu hjá þeim. Þær sjá að hægt er að gera áætlanir til lengri tíma varðandi skipulagningu verka og fjármögnun þeirra.

Við val verkefna inn á hafnaáætlun var stuðst við reiknilíkan, sem raðaði framkvæmdum í forgangs röð á grundvelli þarfagreiningar (sjá Til sjávar 3. tbl. 1998). Reiknuð voru stig fyrir hverja framkvæmd. Þær sem fengu nægjanlega mörg stig komust inn á hafnaáætlun. Stigagjöfin er samsett úr tveimur aðalþáttum.

Tveir þættir ráða forgangsröð

Fyrri þátturinn er umsvif hafnanna en hinn síðari er mat á þeim hafnarbótum, sem felast í framkvæmdinni sem til skoðunar er. Umsvifin eru skoðuð út frá þremur meginviðmiðum. Hið fyrsta er kostnaðarviðmið, þar sem kostnaði er deilt í atvinnulegar stærðir eins og fjölda ársverka í fiskveiðum, aflaverðmæti og aflamagni á staðnum. Næsta viðmið tekur einungis til atvinnulegra sjónarmiða, þ.e. ársverka í fiskveiðum og vinnslu, aflamagni og fiskkaupum. Að lokum er hugað að byggðasjónarmiði og er það gert með því að gefa hlutfalli fólks, sem vinnur við fiskveiðar, og því hvernig samgöngum við staðinn er háttað, vægi.

Seinni þátturinn, sem hefur áhrif á röðun framkvæmda, er það sem við köllum hafnarbætur. Lagt er mat á þær hafnarbætur sem viðkomandi framkvæmd hefur í för með sér. Inn í reiknilíkanið eru skráðar upplýsingar um núverandi ástand hafnanna. Jafnframt er skráð hvaða stærðarflokki viðkomandi höfn tilheyrir. Staðalkröfur eins og t.d. dýpi og stærð snúningssvæða eru mismunandi eftir því hvort um er að ræða stóra fiskihöfn, meðalstóra fiskihöfn, bátahöfn eða smábátahöfn. Hafnarbætur greinast í 6 undirþætti. Hverjum þætti er gefið vægi og úrbætur sem hver einstök framkvæmd leiðir af sér á einum eða fleiri þessara þátta eru reiknaðar og niðurstöður settar inn í líkanið. Undirþættir hafnarbóta eru eftirfarandi: Innsigling og dýpi, viðlegurými, löndunarrými, snúningssvæði, endurbyggingarþörf og ýmiss frágangur mannvirkja og staðalbúnaðar.

Eftir að stig fyrir umsvif og hafnarbætur hafa verið reiknuð eru þau margfölduð saman og fæst þannig heildareinkunn fyrir hverja framkvæmd. Ástæða þess að stigin eru margfölduð saman er að með því fær framkvæmd einungis einkunn ef hún skilar tilteknum hafnarbótum.

Hækkun framlags = stærri framkvæmdir

Ný verkefni á hafnaáætlun voru valin eftir þessari forgangsröðun. Samt voru verkefni sem voru á áður samþykkttri hafnaáætlun fyrir árin 1997 til 2000 og enn er ólokið tekin inn að nýju, ef fyrir lá ósk viðkomandi hafnarstjórnar þar að lútandi. Meginreglan er að þessi verkefni fari inn á árunum 1999 og 2000. Hækkun framlaga til hafnamála verður þó til þess að nokkur ný og umfangsmeiri verkefni koma til framkvæmda á næsta og þar næsta ári en gert var ráð fyrir. Má þar nefna framkvæmdir á Húsavík, Vopnafirði, Djúpavogi, Hornafirði og í Grindavík.

Samkeppni á höfuðborgarsvæðinu hefur leitt til þess að þar er nægjanlegt framboð af

hafnamannvirkjum til að leysa þarfir viðskiptavina hafnanna. Því er ekki gert ráð fyrir framlögum til hafna á þessu svæði.

Niðurstöður útboða

Niðurstöður útboða á vegum Siglingastofnunar eru birtar á heimasíðu stofnunarinnar, www.sigling.is fljótlega eftir opnun tilboða. Í síðasta fréttabréfi birtust niðurstöður útboða sem höfðu farið fram til nóvember 1998. Frá þeim tíma hafa verið opnuð tilboð í eftirfarandi verk.

Dags.	Heiti útboðs	Kostn.áætl.	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilb.
12.11.98	Ölfushreppur- Suðurvarnargarður	6.386.000	4.875.700	76%	Ræktunarsamband Skeiða og Flóa	6
17.11.98	Grundartangahöfn- - Raflagnir	4.503.263	3.151.622	70%	Ármann Ármanns	9
01.12.98	Akureyri - Dýpkun í Fiskihöfn	34.890.000	23.090.000	66%	Sandgrevstur, Færeyjum	4
10.12.98	Rifshöfn - Styrking Norðurgarðs	6.688.500	4.963.000	74%	Bjarni Vigfússon	6

Hafnaáætlun 1999-2002

Yfirlit um stærstu verkefni

Hér á eftir verða rakin helstu verkefni á áætlunartímabilinu, eða þau sem eru með áætlaðan heildarkostnað yfir 100 mkr.

Grundarfjörður: Stórabryggja verður lengd, þannig að ný viðlega fáist fyrir djúprist skip. Gert er ráð fyrir stálþili með 8 metra dýpi. Bryggjan verður lengd um 100 metra. Þetta verk var á fyrri áætlun. Kostnaður við lenginguna er áætlaður um 112 mkr. og meginhluti verksins verður unninn á árunum 1999 og 2000.

Akureyri: Stærsta verkefnið í Hafnasamlagi Norðurlands verður í Fiskihöfninni á Akureyri. Um er að ræða I. og II. áfanga vesturbakkans ásamt dýpkun. Byggð verður 190 metra löng stálþils-bryggja með 9 metra dýpi. Verkefnið nær yfir allt tímabilið frá 1999 til 2002 og heildarkostnaður er áætlaður um 220 mkr.

Húsavík: Nýr brimvarnargarður, utan Norðurgarðs verður byggður á árunum 2000 og 2001. Garðurinn verður rúmlega 300 metra langur og í hann þarf um 300.000 m³ af efni. Árið 2002 verður svo rekið 150 metra langt stálþil með 10 metra dýpi innan við garðinn. Heildarkostnaður við þessi verk er áætlaður 630 mkr.

Þórshöfn: Þörf er á meira viðlegu- og löndunarplássi. Byggja á stálþilsbryggju, um 105 metra langa með 8 metra dýpi. Verkið á að vinnast á árunum 2001 og 2002 og áætlað er að það kosti 139 mkr.

Vopnafjörður: Byggja á löndunarbryggju ásamt skjólgarði og dýpkun við fiskimjölsverksmiðju Tanga. Verkið mun hefjast á næsta ári með dýpkun, þar sem sprenginga er þörf að hluta, alls eru það um 23.000 m³ sem fjarlægja þarf. Árin 1999 og 2000 verður byggð 80 metra löng stálþilsbryggja með 8 metra dýpi og að lokum verður um 210 metra langur skjólgarður lagður út á árinu 2002. Heildarkostnaður samkvæmt fyrstu áætlunum var um 254 mkr, en allt bendir nú til að hann muni hækka eitthvað.

Eskifjörður: Stálpil utan hafnarvogar í framhaldi af Bæjarbryggju verður byggt á tímabilinu. Stálpilið verður um 130 metra langt með 10 metra dýpi. Bryggjan er hugsuð til viðlegu og löndunar fyrir öll stærri skip. Heildarkostnaður er áætlaður um 111 mkr.

Djúpivogur: Við nýendurbyggða fiski-mjölsverksmiðju Búlandstinds sem stendur við Gleðivík á Djúpavogi verður byggð löndunarbryggja ásamt skjólgarði. Bryggjan verður stálpilsbryggja, 60 metra löng með 8 metra dýpi. Garðurinn er áætlaður um 45.000 m³ og verður unnið að þessu verki á árunum 2000 til 2002. Kostnaður er áætlaður um 128 mkr.

Hornafjörður: Hefja á framkvæmdir við Faxeyrarhöfn á Hornafirði árið 2000. Nýtt hafnarsvæði verður byggt upp. Til að byrja með verður byggð 100 metra löng bryggja með 8 metra dýpi. Dýpka þarf 400.000 m³ og byggja skjólgarð um 15.000 m³ ásamt litlum leiðigarði sunnan hafnarmynninsins. Heildarkostnaður við þessar framkvæmdir á tímabilinu er áætlaður 229 mkr.

Vestmannaeyjar: Nausthamarsbryggja og stálpil í Friðarhöfn þurfa endur-byggingar við. Alls eru þetta um 860 metrar af stálpili með dýpi frá 7 til 9 metrar sem unnið verður við á tímabilinu. Kostnaður er áætlaður 438 mkr. og dreifist á öll árin.

Grindavík: Stærsta einstaka verkefnið á áætluninni eru lokaáfangar úrbóta við innsiglinguna til Grindavíkur. Annars vegar á að dýpka um 500 metra langa og 70 metra breiða rennu niður í 9.5 metra dýpi og hins vegar á að byggja skjólgarða beggja vegna innsiglingarinnar, samtals um 180.000 m³. Dýpkunin á að fara fram á árunum 1999 og 2000, en garðarnir verða byggðir árin 2001 og 2002. Áætlaður heildarkostnaður við þessar framkvæmdir allar er 662 mkr.

Sandgerði: Dýpka þarf um 37.000 m³ í höfninni í Sandgerði með sprengingum. Svæðið sem dýpka á er á milli Norðurgarðs og Suðurbryggju og inn að löndunarbryggju sem byggja á framan við Fiskmarkaðinn. Flatarmál svæðisins er um 10.000 m². Þetta verk er á áætlun árið 2001 og kostnaður við það er áætlaður 154 mkr.

Starfsmenn við eftirlit skipa í Kópavogi

Hálfdan Henrysson, deildarstjóri. Fæddur í Reykjavík 19. sept. 1943. Lauk farmannaprófi 1967 og varðskipaprófi 1968. Hóf sjómennsku hjá Eimskip 1959. Sjómaður hjá Landhelgisgæslunni og öðrum útgerðum frá 1960. Stýrimaður á varðskipum frá 1966. Skiphera í afleysingum á skipum og flugvélum Landhelgisgæslunnar 1972-1985. Vopna- og sprengjusérfræðingur frá danska sjóhernum 1977 og bandaríska flotanum 1984. Sérfræðingur í leit og björgun frá bandarísku strandgæslunni 1983 og bresku strandgæslunni 1990. Deildarstjóri hjá Siglingamálastofnun í áhafnamálum 1985-1987. Yfirmaður Tilkynningaskyldu ísl. skipa 1987-1994. Deildarstjóri hjá Siglingastofnun frá 1995. Hálfdan er kvæntur Eddu Þorvarðardóttur, skrifstofustjóra, og eiga þau fjögur börn.



Einar Jónsson, aðstoðardeildarstjóri. Fæddur 6. maí 1933 í Bolungarvík. Lauk meira fiskimannaprófi frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík 1957. Var stýrimaður og skipstjóri á togurum til ársins 1985. Hóf þá störf hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun. Einar er kvæntur Veru Einarsdóttur, verslunarmanni, og eiga þau fjögur börn.



Kristján E. Þórðarson, skipaskoðunarmaður. Fæddur í Reykjavík 29. júní 1937. Lauk sveinsprófi í rennismiði 1959 og vélstjóraprófi frá rafmagnsdeild Vélaskólans í Reykjavík 1962. Starfaði hjá véladeild Vegagerðar ríkisins 1962-1963, véladeild Hamars 1963-1965, vélstjóri hjá Jöklu 1965-1970, og Eimskip 1970-1972. Vann hjá véladeild Heklu 1972-1977. Kom til starfa hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun, árið 1977. Kona Kristjáns hét Björg Bjarnadóttir, húsmóðir, og eignuðust þau tvö börn.



Gústav Magnús Siemsen, skipaskoðunarmaður. Fæddur í Reykjavík 7. apríl 1930. Stundaði nám við MR. Er með farmannapróf frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík og viðbótarnám við stýrimannaskólana í Gautaborg og Svendborg og verkstjórn hjá löntæknistofnun. Hóf sjómennsku 1945. Var stýrimaður og skipstjóri á skipum Eimskipafélagsins 1954-1991. Kom til starfa hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun, 1991. Gústav er kvæntur Dagbjörtu Árnadóttur, starfsmanni við heyrnamælingar, og eiga þau þrjár dætur.



Björgvin Guðmundsson, skipaskoðunarmaður. Fæddur 10. febrúar 1933 í Hvammi, Kaldrananeshreppi, Strandasýslu. Lauk námi í plötu- og ketilsmíði í Stálsmiðjunni 1955 og hefur lokið vélstjóraþrófi. Var vélstjóri á ýmsum togurum og bátum fram til 1965. Kom aftur til starfa í Stálsmiðjunni 1965 og var verkstjóri þar frá 1970-1988. Kom til starfa hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun, 1988. Kvæntur Ingibjörgu Steingrímsdóttur, fulltrúa, og eiga þau þrjú börn.



Axel Axelsson, skipaskoðunarmaður. Fæddur í Reykjavík þann 22. febrúar 1942. Lærði skipasmíði hjá Slippfélaginu í Reykjavík frá 1960-1965 og vann þar síðan til 1977. Vann við húsasmíði til 1979 og hóf þá störf hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun. Axel er kvæntur Steinunni Gunnarsdóttur, fiskvinnslukonu, og eiga þau fjögur börn.



Stefán Hans Stephensen, skipaskoðunarmaður. Fæddur í Reykjavík 11. desember 1953. Lauk verknámi frá lönskólanum í Reykjavík. Lærði skipasmíði hjá Jóhanni L. Gíslasyni Hafnarfirði og lauk sveinsprófi 1978. Varð skipasmíðameistari 1982. Vann hjá Skel og Berki áður en hann kom til starfa hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun, 1990. Stefán er í sambúð með Kristínu Jóhönnu Kjartansdóttur, tækniteiknara, og á hún einn son.



Sævar Sæmundsson, skipaskoðunarmaður. Fæddur 17. janúar 1940 í Reykjavík. Lauk námi í vélskóla Vestmannaeyja 1960. Vélstjóri í Vestmannaeyjum 1960-1973. Var í lönskóla Vestmannaeyja í rafvirkjun og lauk sveinsprófi frá lönskólanum í Reykjavík 1975. Starfaði sem rafvirki í Reykjavík hjá rafverktökum og á rafmagnsverkstæði Landspítalans 1973-1987. Hóf störf hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun, 1987. Kvæntur Sigríði Sigurbjörnsdóttur, launafulltrúa, og eiga þau eitt barn.



Guðmundur Hanning Kristinsson, röntgenmyndun og hljóðbylgjuprófanir. Fæddur í Reykjavík 5. desember 1941. Vélfræðingur frá Vélskóla Íslands 1967. Stundaði síðar NDT nám (röntgenmyndun og hljóðbylgjurannsóknir) hjá SVC í Kaupmannahöfn. Vann áður m.a. hjá Slökkviliði Reykjavíkur, RARIK, Vélamiðstöð Kópavogs og Bifreiðaeftirliti ríkisins. Kom til starfa hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun, 1976. Guðmundur er kvæntur Eyrúnu Þorsteinsdóttur, rannsóknarmanni, og eiga þau þrjá syni.



Filip Þór Höskuldsson, skipaskoðunarmaður. Fæddur 10. september 1931 á Ísafirði. Lauk fiskimannaprófi 1953 og farmannaprófi 1957 frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík. Stundaði sjómennsku á árunum 1946-1987, þar af skipstjóri 1960-1987. Hóf störf hjá Siglingamálastofnun, nú Siglingastofnun, 1989. Filip er kvæntur Anný Hjartardóttur, banka-starfsmanni, og eiga þau þrjú börn.

