



Framkvæmda- fréttir 20. tbl. / 13



Norðausturvegur (85), vegamót við Hringveg (1) á Háreksstaðaleið. Upphafspunktur vegarins sem var formlega vígður þann 23. október.

Nýr Norðausturvegur til Vopnafjarðar formlega opnaður 23. október

Áður birt á www.vegagerdin.is 24.10.2013

Hanna Birna Kristjánsdóttir innanríkisráðherra opnaði formlega nýja vegtengingu við Vopnafjörð við hátíðlega athöfn við áningarstað á leiðinni rétt utan við bæinn. Um er að ræða 56 km vegagerð sem tengir Vopnafjörð við Hringveginn um Norðausturveg.

Norðausturvegurinn frá Hringvegi til Vopnafjarðar er 49 km langur en auk þess var lögð svokölluð millidalaleið, eða Hofsaárdalsvegur sem er 7 km langur. Hann tengir saman Hofsaárdal og Vesturárdal. Nýi vegurinn liggur um Vesturárdal en áður lá tengingin við Vopnafjörð um Hofsaárdal. Þessar vegabætur hófust 1998 með flutningi Hringvegar þar sem hann liggur framhjá Möðrudal á Fjöllum nær Vopnafirði. Í heild styttir nýi vegurinn leiðina til Egilsstaða um 18 km og til Akureyrar um 1 km.

Hreinn Haraldsson vegamálastjóri ávarpaði gesti á vígslustað og nefndi hversu mikil hátíðarstund það ávallt væri þegar

nýir vegir væru vígðir. Og hann minnti á að vegir væru ekki lagðir fyrir Vegagerðina, ekki heldur fyrir bíla heldur fyrir fólk og var þeim orðum vel tekið. Hanna Birna Kristjánsdóttir taldi rétt þar sem verkið hefði verið unnið á löngum tíma að fá fleiri til aðstoðar við klippinguna. Hún kallaði því til fyrrverandi samgönguráðherra, þingmenn kjördæmisins sem allir voru á staðnum, þar á meðal forsætisráðherra Sigmundur Davíð Gunnlaugsson, sér til fulltingis. Sjálf beitt hún skærunum fagmannlega en þetta var hennar fyrsta formlega vegaopnun.

Að þessu loknu var boðið til veislu í Miklagarði félagsheimilinu á Vopnafirði þar sem ungmenni úr grunnskólanum tóku á móti gestum og skemmtu, meðal annars með góðu knúsi þar sem vinavika stóð yfir í skólanum.

Undirbúningur og framkvæmd

Framkvæmdin sem hér er kynnt fólst í því að tengja Vopnafjörð við Hringveginn á Háreksstaðaleið með góðum heilsársvegi og að koma Vopnafirði í betra vegasamband við Norður-

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 20. tbl. 21. árg. nr. 617 25. nóv. 2013

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

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

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



Heiðursmenn Vegagerðarinnar voru þeir Einar Friðbjörnsson fyrrverandi verkstjóri á Vopnafirði og Gunnlaugur Einarsson vélamaður. Skeravörður var Anna Guðný Elísdóttir

og Austurland. Lagður var um 49 km langur stofnvegur frá Hringvegi til þéttbýlisins í Vopnafirði og tæplega 7 km langur tengivegur, Hofsdalsvegur, milli Vesturárdals og Hofsdals.

Hringvegur – Brunahvammsháls 1999-2001

Árið 1998 var tekin ákvörðun um að flytja Hringveginn, sem lá framhjá Möðrudal á Fjöllum nær Vopnafirði, til að bæta samgöngur milli Austur- og Norðurlands og til að stytta vegalengdir milli byggðarlaga á Austurlandi. Til að stytting með Háreksstaðaleið myndi nýtast sem best og að sem mest stytting yrði milli Vopnafjarðar og Héraðs þurfti einnig að breyta legu Norðausturvegar til Vopnafjarðar. Ákveðið var að færa tengingu Hringvegar og Norðausturvegar að Kollseyru undir Gestreidarstaðaöxlum.

Fyrsti áfangi vegarins, á kaflanum frá Hringvegi til Brunahvammsháls, var hannaður óháð framhaldi vegarins til Vopnafjarðar. Frummatsskýrsla var lögð fram í mars árið 2000 og framkvæmdir hófust sama ár. Áætluð efnisþörf fyrir verkið var um 220 þús. m³. Árið 2001 var lokið við að

byggja 6 km langan nýjan Norðausturveg frá Hringvegi að Hölná, sem var tengdur veginum á Brunahvammshálsi til bráðabirgða með um 2 km löngum malarvegi. Arnarfell ehf. á Akureyri sá um byggingu áfangans.

Með tilkomu fyrsta áfanga vegarins styttist leiðin milli Vopnafjarðar og Egilsstaða um 14 km en leiðin til Akureyrar lengdist um 3 km.

Brunahvammsháls – Vopnafjörður 2003-2013

Tenging Vopnafjarðar við Hringveg á kaflanum frá Brunahvammshálsi til Vopnafjarðar var til athugunar um margra ára skeið. Margar leiðir voru skoðaðar. Markmiðið með nýjum vegi var fyrst og fremst að auka umferðaröryggi, draga úr slyshættu vegna veðurfars og tryggja greiðar samgöngur á svæðinu. Nýi vegurinn er uppbyggður með tilliti til snjóa, með bundnu slitlagi og hönnun hans er miðuð við 90 km/klst. hámarkshraða.

Hönnun og mat á umhverfisáhrifum

Veghönnunardeild Vegagerðarinnar var fengin til að sjá um hönnun vegarins og mat á umhverfisáhrifum. Undirbúningur vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar hófst árið 2004. Í tillögu að matsáætlun sem lögð var fram til Skipulagsstofnunar í maí 2004 lágu veglínur ekki fyrir og því voru kynnt athugunarsvæði eða „belti“ sem veglínur gátu fallið innan. Tillaga að matsáætlun var samþykkt í ágúst 2004.

Ýmsir sérfræðingar voru fengnir til að gera rannsóknir. Bygðasafn Skagfirðinga gerði fornleifakönnun, Náttúrustofa Austurlands gerði rannsókn á gróðurfari, fuglalífi og verndargildi landslags, Veidimálastofnun tók saman upplýsingar um laxfiska, ÍSOR gerði athugun á vatnsvernd, Haraldur Ólafsson veðurfræðingur tók saman upplýsingar um veðurfar, Orion Ráðgjöf gerði tillögur að snjóhönnun, umferðardeild Vegagerðarinnar gerði umferðarspá, veghönnunardeild Vegagerðarinnar gerði hávaðaútreikninga og jarðfræðideild Vegagerðarinnar gerði rannsóknir á jarðfræði svæðisins og mögulegum efnistökusvæðum.

Pegar fyrstu niðurstöður úr rannsóknum vegna mats á umhverfisáhrifum lágu fyrir fékk Vegagerðin VSÓ ráðgjöf til að bera saman mögulegar leiðir sem Vegagerðin lagði fram. Einnig gerðu starfsmenn Veghönnunardeildar samanburð á



Hanna Birna Kristjánsdóttir innanríkisráðherra mundar skærin. Henni til aðstoðar voru Hreinn Haraldsson vegamálstjóri. Sigmundur Davíð Gunnlaugsson forsætisráðherra og 1. þingmaður Norðausturkjördæmis, Steingrímur J. Sigfússon alþingismaður og fyrrverandi samgönguráðherra, Kristján L. Möller alþingismaður og fyrrverandi samgönguráðherra, Þorsteinn Steinsson sveitarstjóri Vopnafjarðarhrepps og Kristján Þór Júlíusson heilbrigðisráðherra. Fyrir framan stendur Anna Guðný Elísdóttir skeravörður. Fleiri þingmenn voru viðstaddir athöfnina.

leiðarvali. Báðir aðilar komust að þeirri niðurstöðu, óháðir hvorum öðrum, að Vesturárdalsleið um Búastaði væri besti kosturinn.

Vegagerðin tók í kjölfarið ákvörðun um að leggja til að Vesturárdalsleið um Búastaði yrði fyrir valinu en jafnframt yrði byggð tenging yfir Hofsháls, s.k. Millidalaleið. Ákvörðunin var kynnt á íbúafundi á Vopnafirði í febrúar 2005.

Frummatsskýrsla var lögð fram í janúar 2007 og matsskýrsla í maí 2007. Fimm veglínur voru lagðar fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum. Leið 1, Vesturárdalsleið með tveimur valkostum á kafla og leið 2, Hofsdalsleið, sem einnig var með tveimur valkostum

á kafla. Að auki var lögð fram tengingin Millidalaleið, sem tengir Vesturárdal við Hofsdal. Álit Skipulagsstofnunar barst í júlí 2007. Þá var sótt um framkvæmdaleyfi til Vopnafjarðarhrepps um lagningu Norðausturvegar samkvæmt Vesturárdalsleið um Búastaði og framkvæmdaleyfi barst í ágúst 2007.

Verkframkvæmd

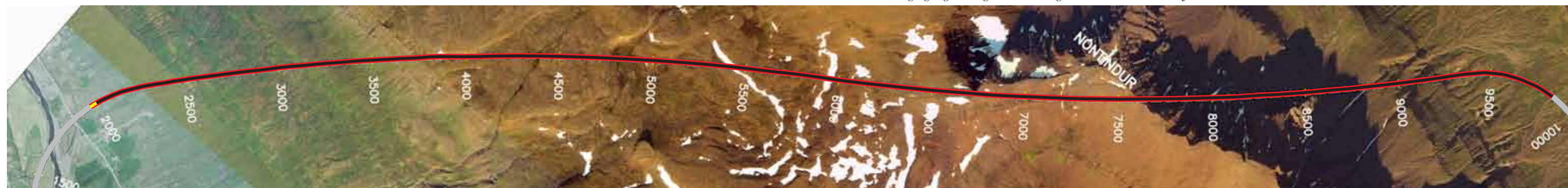
Framkvæmdir á Norðausturvegi til Vopnafjarðar á kaflanum frá Brunahvammshálsi til Vopnafjarðar, sem stytti leiðina milli þéttbýlisins í Vopnafirði og Hringvegarins um 4 km, voru boðnar út í þremur hlutum.

Fyrsti áfangi verksins, Brunahvammsháls - Bunguflói var



Vaðlaheiðargöng, staða framkvæmda 18. nóvember 2013. Búið er að sprengja 1.090 m frá Eyjafirði sem er 15,0% af heildarlengd.

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



Norðfjarðargöng, staða framkvæmda 18. nóvember 2013. Búið er að sprengja 35 m frá Eskifirði sem er 0,5% af heildarlengd.

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



Þann 20. október árið 2000 var nýr vegur um Háreksstaðaleið formlegar vígður. Vegurinn er hluti Hringvegjar (1) á Austurlandi. Verktaki var Arnarfell ehf. Fyrir í mánuðinum hafði Arnarfell ehf. svo gert verksamning um nýtt verk, Norðausturveg (85), Hringvegur - Brunahvammsháls en vesturendi þess vegar var rétt við vinnubúðir flokksins sem var að ljúka við Háreksstaðaleið. Daginn fyrir vígsluna, þann 19. október, lét verktakinn jarðýtu byrja aðeins á nýja verkinu og var það óformlegt upphaf verksins sem vígt var þann 23. október sl., nánast sléttum 13 árum síðar. Myndin á forsiðu þessa blaðs er af sama hluta vegarins en tekin í hina áttina.

boðinn út í lok október 2007. Um var að ræða 11,2 km langan kafla frá Hölná undir Brunahvammshálsi að Norðausturvegi í Bunguflóa. Áætluð efnispörf fyrir verkið var um 300 þús. m³. Framkvæmdir hófust sumarið 2008 og lauk verkinu sumarið 2009. Suðurverk hf. í Kópavogi sá um byggingu áfangans.

Annar áfangi verksins, Norðausturvegar, Bunguflói – Vopnafjörður var boðinn út í febrúar 2009. Um var að ræða 30,4 km nýbyggingu Norðausturvegar (85) um Vesturárdal á milli Bunguflóa og þéttbýlisins í Vopnafirði. Í verkinu fólst einnig 6,8 km nýbygging Millidalaleiðar, eða Hofsárdalsvegjar (920), á milli Vesturárdals og Hofsárdals, endurbætur á 0,8 km

kafla Skógavegar (914) og gerð nokkurra heimreiða. Áætluð efnispörf fyrir verkið var um 1.100 þús. m³. Verkið var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu og samið var við KNH verktaka ehf. á Ísafirði um framkvæmdina. Sumarið 2009 hófust framkvæmdir við verkið.

Haustið 2011 var lokið við að leggja klæðingu á Norðausturveg og hann opnaður fyrir umferð. Eftir var vinna við frágang og vinna við Millidalaleið stóð yfir. Í byrjun árs 2012 varð verktakinn gjaldþrota.

Sumarið 2012 var samið við ES-vinnuvélar ehf. á Vopnafirði um frágang á námum og vegfláum meðfram Norðausturvegi.

Einnig var samið við Vökvaþjónustu Kópaskers ehf. um girðingarvinnu og ÞS Verktaka ehf. á Egilsstöðum um fyllingar í stuttan kafla Hofsárdalsvegjar. Fljótlega hóf svo Vegagerðin undirbúning endurútboðs á verkinu.

Í mars 2013 var endurútboð á öðrum áfanga verksins. Framkvæmdir hófust sumarið 2013 og þeim lauk haustið 2013. ÞS Verktakar ehf. á Egilsstöðum sá um framkvæmdina og lokafrágang verksins.

Priðji áfangi verksins var boðinn út í maí 2012. Vegagerðin bauð þá út gerð nýrrar tengingar við þéttbýlið í Vopnafirði. Verkið fólst í gerð á nýjum köflum af Norðausturvegi næst þéttbýlinu, tengingu hans við þéttbýlið, gerð áningarstaðar auk bílastæðis við kirkjugarð. Áætluð efnispörf fyrir verkið var tæplega 70 þús. m³. Framkvæmdir hófust sumarið 2012 og þeim lauk haustið 2013. Árni Helgason ehf. á Ólafsfirði sá um byggingu áfangans.

Samantekt

Norðausturvegurinn í heild sinni, frá Hringvegi til Vopnafjarðar er um 49 km langur og Hofsárdalsvegur sem tengir saman Vesturárdal og Hofsárdal er tæplega 7 km langur. Nýr Norðausturvegur styttr leiðina frá þéttbýlinu í Vopnafirði til Egilsstaða um 18 km og leiðina til Akureyrar um 1 km. Heildarefnismagn í framkvæmdina er 1.700 þús. m³. Heildarkostnaður við framkvæmdina á verðlagi 2013 er um 3,2 milljarðar kr.

Helstu aðilar verksins

Vegagerðin er verkaupi og hafði deild áætlana og hönnunarinnkaupa á Norðaustursvæði yfirumsjón með öllum undirbúningi og hönnun. Veghönnunardeild og jarðfræðideild Vegagerðarinnar, önnuðust undirbúning, hönnun og gerð útboðsgagna. Veghönnunardeild Vegagerðarinnar annaðist

gerð umhverfismats en ýmsir fleiri aðilar sá um rannsóknir og skrif tengd umhverfismati.

Umsjón með verkframkvæmdum var í höndum nýframkvæmdadeildar Norðaustursvæðis en árið 2013 annaðist Verkís hf. verkfræðistofa framkvæmdaefirlit.

Verktakar við gerð vegarins voru Arnarfell ehf. á Akureyri, Suðurverk hf. í Kópavogi, KNH verktakar ehf. Ísafirði, ES-vinnuvélar ehf. á Vopnafirði, Vökvaþjónusta Kópaskers ehf., Árni Helgason ehf. á Ólafsfirði og ÞS Verktakar ehf. á Egilsstöðum. ■

Niðurstöður útboða

Blönduós og Skagaströnd,

sjóvarnir 2013 ¹³⁻⁰⁶⁶

Tilboð opnuð 29. október 2013. Sjóvarnir á Blönduósi og Skagaströnd. Um er að ræða byggingu sjóvarnargarða á þremur stöðum á Blönduósi, við Brimslóð, við ós Blöndu og við Hafnarbraut og við Sólvang á Skagaströnd.

Helstu magntölur:

Blönduós:	
Útlögn grjóts og kjarna	2.350 m ³
Skagaströnd:	
Útlögn grjóts og kjarna	670 m ³

Verkinu skal lokið eigi síðar en 28. febrúar 2014.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Vélaþjónustan Messuholti ehf., Sauðárkróki	26.000.000	117,3	5.394
---	Áætlaður verktakakostnaður	22.160.600	100,0	1.554
1	Norðurtak ehf., Sauðárkróki	20.606.500	93,0	0

Vetrarþjónusta Suðvestursvæði

Í apríl 2008 var boðin út vetrarþjónusta á Suðvestursvæði árin 2008 til 2013. Samið var við GT verktaka ehf. um verkið. Á samningstímanum var samið um framlengingu til tveggja ára og átti þeim samningi að ljúka vorið 2015.

Nú í byrjun vetrar sagði verktakinn sig óvænt frá þessum samningi og varð þá að hafa hraðar hendur við að útvega menn og tæki til að sinna þessari þjónustu í vetur. Samið var við fjölmarga verktaka og er listinn sem hér segir:

Hlaðbær Colas verður með vetrarþjónustuefirliti á 2 bílum. Þeir sem sjá um snjómokstur og hálkuvörn eru:

Borgarverk ehf. 1 bíll, Fljótavík ehf. 1 bíll, Hilmar Ólafsson ehf. 1 bíll, Sigurjón V Jónsson sf. 1 bíll, Ólafur Valberg Ólafsson. 1 bíll, Hnjótur ehf. 1 bíll, Afrétting og heflun ehf. 1 bíll, Kolor ehf. 1 bíll, Íslenska Gámafélagið ehf. 2 bílar, Hreinsitækni ehf. 1 bíll. Samtals 11 bílar í snjómokstri og hálkuvörn.

Til viðbótar verður aðgangur að 2 þækilbílum.

Verkið verður boðið út að nýju næsta vor. ■

Þann 6. nóvember var haldinn fundur og námskeið fyrir starfsmenn verktaka sem munu koma að vetrarþjónustu á Suðvestursvæði í vetur. Með þeim á myndinni eru starfsmenn Vegagerðarinnar sem héldu fyrirlestra á fundinum. Myndin er tekin á athafnasvæði Vegagerðarinnar í Hafnarfirði við tækin sem notuð verða við vetrarþjónustu í vetur. Annað námskeið var haldið 13. nóvember og alls mættu 45 manns.



Skýrsla unnin fyrir Vegagerðina (siglingarvið) af skólastjóra Skipstjórnarskóla Tækniskólans, október 2013

Könnun á viðhorfi skipstjóra sem siglt hafa um Landeyjahöfn

Þessi skýrsla er samantekt af viðtölum við skipstjóra Herjólfss og Baldurs um siglingu til Landeyjahafnar og sýn þeirra á aðstæður í og við höfnina, skipin kosti þeirra og galla.

Rætt var við skipstjórana um þeirra upplifun af siglingum til hafnarinnar, ástæðu þess að fella þurfi niður áætlanarferðir og um stjórnun skipsins við aðkomu að höfninni. Einnig var rætt við þá um það hvort Herjólfur henti til þessara siglinga eða hvort heppilegra væri að hafa annað og minna skip í þessum siglingum.

Aðkoman að höfninni

Í huga skipstjóranna er helsta vandamál við notkun Landeyjahafnar hve aðkoma að höfninni er erfið við vissar aðstæður.

Skipstjórar Herjólfss:

Fyrir utan mynni hafnarinnar eru grynningar sem fara þarf yfir. Á þessum grynningum, sem eru sandrif, brýtur gjarnan og þarf ekki mikla ölduhæð til og því minni öldu sem grynna er á rifinu. Þegar skipinu er siglt yfir þessar grynningar verður skipið fyrir svo kölluðum grunnvatnsáhrifum „Shallow water effect“ sem gerir það að verkum að erfiðara er að hafa stjórn á skipinu. Þegar dælt hefur verið og dýpkað á sandrifinu er ástandið betra og síður verður vart við grunnvatnsáhrifin.

Einnig hafa straumar, bæði öldustraumar og sjávarfalla-straumar, mikil áhrif á skipið þegar siglt er inn til Landeyjahafnar.

Upplýsingar um öldu og strauma hafa batnað mjög með tilkomu radars, sem settur hefur verið upp í höfninni og hjálpar það til við mat á aðstæðum til siglinga og gera þær þar með öruggari.

Skipstjóri Baldurs:

Skipstjóri Baldurs telur ekki um mikinn hrygg að ræða utan hafnarinnar, aðeins smá dýpismun og hafi þeir á Baldri siglt að höfninni úr vestri og komið þannig á móti straumi að höfninni, hafi það gefið góða raun og straumur því ekki haft teljandi áhrif á siglingu skipsins inn í höfnina.

Skipin

Skipstjórar Herjólfss:

Vaðandi Herjólfur þá telja skipstjórar hans að, ef miðað er



Ferjubryggjan í Landeyjahöfn.

við þann farþegafjölda sem ferðast með skipinu og þann bílafjölda sem fluttur er á hverjum degi, skipið sé ekki of stórt til þeirra verkefna sem því er ætlað að sinna. Telja þeir að lítið skip geti ekki annað þeirri fólks- og vöruflutningaþörf sem nú þegar er til staðar og vænta má að sú þörf aukast frekar í framtíðinni með auknum straumi ferðamanna til eyjarinnar.

Lengd Herjólfss er ekki vandamál, heldur hjálpar hún til þegar skipinu er siglt undan öldu, það snýst ekki eins og styttra skip myndi gera. Breiddin gefur skipinu aukinn stöðugleika, en djúpristan hefur bæði kosti og galla. Djúprista skipsins gefur skipinu meiri rásfestu en grunn flatbotna skip hafa, en aftur á móti skapar djúpristan vandamál á grunnnum leiðum eins og við og inn í Landeyjahöfn vegna grunnvatnsáhrifa sem gera það að verkum að erfiðara getur verið að stjórna skipinu.

Skipstjórar Herjólfss telja að Herjólfur, sem í yfir 20 ár hefur verið siglt áfallalaust milli lands og eyja, sé öruggt og ágætt skip sem þjónað hefur sínum tilgangi til þessa. Það er ekki skipið eða stjórnendur þess sem gera það að verkum að oft þurfi að fella niður ferðir, heldur eru það aðstæður sem skapast utan við mynni Landeyjahafnar sem gera það að verkum og verður ekki séð að annað skip muni breyta nokkru þar um. Einn viðmælenda hefur verið bæði á Herjólfli og Baldri og segir Baldur einnig geta snúist á lenti við innsiglingu til hafnarinnar eins og Herjólfur.



Herjólfur á leið inn í Landeyjahöfn í bláviðri.



Breiðafjarðarferjan Baldur.

Einnig telja þeir að minna skip, grunnristara og léttara, sé hugsanlega sneggra í snúningum en að sama skapi viðkvæmara fyrir öldunni og hentar því síður ef sigla þurfi til Þorlákshafnar þegar veður eru svo vond að ekki verði siglt í Landeyjahöfn.

Ef gert er ráð fyrir því að minna þurfi að dýpka á sandrifinu utan hafnarinnar, með tilkomu skips sem ristir minna, þá verður að gera ráð fyrir því að fyrri fari að myndast brot á rifinu. Það er að það þurfi minni öldu til að mynda brot á sandrifinu því grynna sem þar er.

Skipstjóri Baldurs:

Skipstjóri Baldurs telur að skip eins og Baldur, eða skip af þeirri stærð, henti mun betur til þessara siglinga heldur en Herjólfur. Baldur rási ekki á lenti, vegna byggingarlags hans. Þá telur hann að minna skip sé ekki endilega viðkvæmara fyrir öldunni.

Segir hann þá hafa miðað vð þriggja metra ölduhæð við siglingar til hafnarinnar á Baldri og það viðmið mætti eflaust hækka á betur útbúnu skipi sem hefði t.d. öflugri hliðarskrúfu og stefni sem ekki væri eins flatt og á Baldri.

Telur skipstjóri Baldurs að gera ætti frekari prófanir með skipi eins og Baldri á þessari siglingaleið og fá þannig reynslu til að meta hvernig skip henti best til þessara siglinga. Þá hafi Baldur verið notaður við siglingar til Þorlákshafnar með ágætum árangri. Telur hann að hafa mætti tvö slík skip á háannatíma, en öðru væri síðan lagt yfir vertratímann.

Höfnin

Skipstjórar Herjólfss:

Að mati skipstjóranna er hafnarmynnið frekar þröngt og væri til bóta og yki öryggi að hafa „tunnur“, samskonar og á enda Suðurvarargarðs í Þorlákshöfn, á enda hafnargarðanna.

Skipstjórar Herjólfss og Baldurs:

Telja þeir höfnina í sjálfu sér ágæta. Það helsta sem háir er að hún er þröng fyrir skip af þeirri stærð sem Herjólfur er, en hentar ágætlega fyrir skip af þeirri stærð sem hún er hönnuð fyrir.

Mikill sandur hefur safnast fyrir inni í höfninni, utan við innri garðana og myndað þar sandeyrar og einnig er mjög grunnt innan hafnargarðanna utan þeirrar mjóu rennu sem skipið siglir um. Þessi mikli sandur sem þarna hefur safnast gerir það að verkum að sá sjór, sem fylgir öldunni sem leiðir inn í höfnina og hefði átt að „deyja út“ við innri garðana, fer nú inn að legustað skipsins og skapar þar mikla ókyrrð og

erfiðleika við landgöngubrú farþega. Jafnvel í annars góðu veðri, ef einhver alda er utan hafnarinnar, er skipið á mikilli hreyfingu við viðlegukantinn og hefur skipið verið að lyftast svo í þessari ókyrrð að komið hefur fyrir að ekki var hægt að nota landgöngubrúna. Einnig gerir þessi mikla hreyfing það að verkum að nota þarf meiri landfestar en annars væri.

Skipstjórar Herjólfss:

Komið hafa fram ýmsar tillögur um úrbætur úr ýmsum áttum en skipstjórar Herjólfss telja að rétt væri að gera mælingar á straum og öldu utan hafnarinnar og líkantilraunir í framhaldi af því til að finna út til hvaða aðgerða eða framkvæmda best væri að ráðast í til lagafæra aðsiglingu að höfninni áður en farið verður í einhverjar kostnaðarsamar framkvæmdir, standi þær til.

Telja skipstjórar Herjólfss að nýtt skip eða annað gamalt breyti ekki því að utan við hafnarmynnið er grynning eða sandrif sem, að óbreyttu, verður alltaf til vandræða og mun loka höfninni þegar á því brýtur, en það þarf ekki mikla ölduhæð til og því minni öldu sem grynna er á rifinu. Því það geti ekki verið ásetningur Samgöngustofu að leggja farþega í þá hættu að þurfa að ferðast í gegnum brimgarð í siglingum á milli lands og eyja. Eins og sést glöggst á myndum sem teknar hafa verið af þeim skipum sem siglt hafa til Landeyjahafnar þá hefur verið teft á tæpaasta vað sem er óréttlætlanlegt með farþegaskip.

Lokaorð

Hér að framan koma fram upplýsingar frá þeim skipstjórum sem siglt hafa til Landeyjahafnar, reynsla þeirra og upplifun af þeim siglingum.

Sumir þeirra hafa siglt yfir eitt þúsund sinnum til hafnarinnar við misjafnar aðstæður svo ætla má að sú þekking og reynsla sem skipstjórar skipanna hafa aflað á þessum tíma og sú þekking sem aflað hefur verið með mælingum á straum og öldu á svæðinu geti nýst við að finna út með hvaða hætti má lengja nýtingartíma hafnarinnar yfir árið, standi það til. Einnig ætti það að nýtast við hönnuð á skipi sem mun leysa Herjólf af hólmi, þegar að því kemur. ■

Vilbergur Magni Óskarsson,
Skólastjóri Skipstjórnarskóla Tækniskólans



Hanna Birna Kristjánsdóttir sprengir fyrstu sprenginguna í Norðfjarðargöngum. Hreinn Haraldsson vegamálastjóri fylgist með.

Fyrsta sprengingin í Norðfjarðargöngum

Áður birt á www.vegagerdin.is 14.11.2013

Innanríkisráðherra Hanna Birna Kristjánsdóttir sprengdi fyrstu sprenginguna í Norðfjarðargöngum með aðstoð vegamálastjóra Hreins Haraldssonar fimmtudaginn 14. nóvember. Þetta er í fyrsta sinn sem kona sprengir fyrir jarðgöngum á Íslandi.

Fjölmenni var viðstatt sprenginguna en það eru verktaka-fyrirtækin Suðurverk hf. og Metrostav a.s. frá Tékkalandi sem vinna verkið. Göngin verða 7,9 km löng með vegskálum, heildarkostnaður er áætlaður um 12 milljarðar króna. Verklok eru áætluð í september 2017. Að lokinni vel heppnaðri sprengingu var kaffisamsæti verktaka í félagsheimilinu Valhöll á Eskifirði.

Hanna Birna nefndi við þetta tækifæri að þetta væri fyrsta sinn sem kona sprengdi fyrir göngum á Íslandi en að þetta væri hinsvegar ekki í fyrsta sinn sem kallavígi hafi fallið með hveli. Hún sagði að það hefði komið sér óvart hvað þetta hefði verið gaman, hún hafi verið hissa á því fyrir í vetur hvað Sigmundur Davíð Gunnlaugsson forsætisráðherra hafi verið ánægður eftir að hún bað hann um að sprengja fyrstu sprenginguna í Vaðlaheiðargöngum fyrir sig, en að hún skildi

hann núna. Hanna Birna sagðist hafa skynjað kraftinn og tækifærin sem fælust í verkefninu.

Hreinn upplýsti að eitt af hans fyrstu verkum hjá Vegagerðinni fyrir um 30 árum hafi verið að skoða ný Oddsskarðsgöng og að það væru margir búnir að bíða lengi eftir þessum göngum. En þetta væri eitt stærsta verkefnið í samgöngumálum landsins. Hann óskaði verktökum velfarnaðar í verkinu og benti á að Metrostav þekkti til íslenskra fjalla en það hefði vakið heimsathygli í jarðgangameininum hvernig fyrirtækið hefði ráðið við hinn mikla vatnsleka sem varð í Héðinsfjarðargöngunum.

Heimamenn lýstu margir ánægju sinni með að langþráð framkvæmd væri nú hafin.

Lýsing á verki

Framkvæmdin sem hér um ræðir nær yfir gróft jarðganga, smíði vegskála við gangaenda, klæðingu ganga, jarðvatnslagnir og rafbúnað ásamt vegagerð í göngum og vegagerð að göngum.

Lengd ganga í bergi er áætluð 7.542 m, vegskáli er 120 m Eskifjarðarmegin og 246 m Norðfjarðarmegin eða samtals 366 m. Heildarlengd ganga með vegskálum er áætluð 7.908 m. Gólf í göngum fer mest í 175 m hæð y.s. í miðjum göngunum og er mesti lengdarhalli 3,0%. Þversnið er samkvæmt norskum reglum og nefnist T8, breidd þess er rúmlega 8,0 m í veghæð, þverskurðarflatarmál 53 m². Í göngum eru 14 útskot, þar af fjögur snúningsútskot. Inni í göngunum eru 4 steipt tæknirými og 2 við hlið vegskála. Göngin eru malbikuð með steiptum upphækkuðum öxlum.

Nýr vegur verður byggður beggja vegna gangamunna. Nýir vegir eru u.þ.b. 2 km Eskifjarðarmegin og 5,3 km Norðfjarðarmegin, samtals um 7,3 km. Vegurinn verður 8 m breiður með 7 m akbraut.

Byggður verður steinsteyptur undirgangur með vegskálaþversniði undir veginn Eskifjarðarmegin fyrir umferð frá bænum inn í dalinn.

Fyrirhugaður gangamunni að sunnan verður rétt innan við gamla Eskifjarðarbæinn, munni verður þar í um 15 m hæð yfir sjó. Göngin eru að þremur fjórðu hlutum einhalla frá

Eskifirði upp til Fannardals í Norðfirði með 3,0% halla, einn fjórði hluti hallar niður til Fannardals með 1,5% halla. Munni Norðfjarðarmegin verður í 125 m hæð yfir sjó í landi Tandрастаða.

Rafmagnsbúnaður og öryggisbúnaður er fjölþættur, mest af búnaðinum er í 6 tæknirýmum meðal annars 6 spennistöðvar. Svonefndar neyðarstöðvar sem eru með 250 m bili eru einu skáparnir sem festir eru á vegg ganga. Í þeim er sími og tvö slökkvitæki, allir aðrir rafbúnaðarskáparnir eru í tæknirýmum. Loftræsiblásarar 1 m í þvermál, eru 20 og eru tveir og tveir saman á 4 svæðum við tæknirými inni í göngunum.

Í tengslum við vegagerð að göngum verða byggðar nýjar brýr á Norðfjarðará og Eskifjarðará, en bygging þeirra er í sérstökum útboðum.

Framvinda og áætlun

Heildarkostnaður við verkið er áætlaður 12.054 m.kr. á verðlagi í febrúar 2013. Í þeirri tölu er innifalinn kostnaður við rannsóknir, hönnun og eftirlit auk framkvæmdanna sjálfra. Tilboð í aðal verkið er á sama verðlagi.

Á útboðstíma óskaði Landsnet eftir því að lögð yrðu ídráttarrör í göngin vegna lagnar háspennustrengs gegnum þau síðar. Gerður var viðauki við útboðsgögn vegna þessa.

Skrifað var undir verksamning við lægsbjóðanda Metrostav a.s. og Suðurverk hf. á Norðfirði 14. júní 2013.

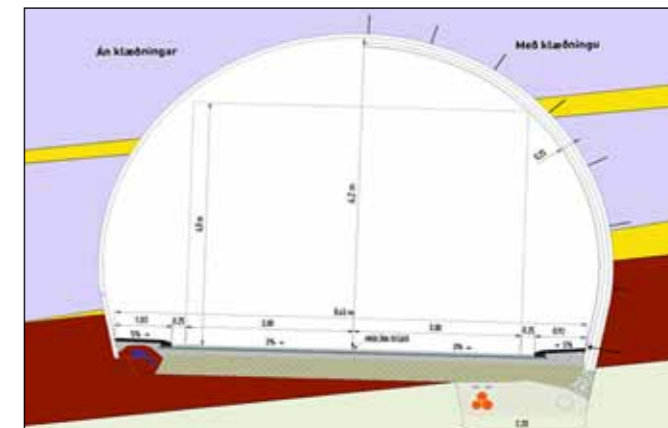
Undirbúningsframkvæmdir vegna jarðgangagerðar hófust síðla sumars 2013 og hófst gangagerð Eskifjarðarmegin í nóvember og mun hefjast Norðfjarðarmegin í ársbyrjun 2014. Grafa á um 2/3 frá Eskifirði og 1/3 frá Norðfirði þar sem meiri hluti ganganna hallar upp til Norðfjarðar. Gegnumbrot áætla verktaki um mitt ár 2015. Fyrri áætlanir verkkaupa gerðu ráð fyrir því nokkru síðar.

Eftir gegnumbrot tekur við vinna við lokastyrkingar, klæðingar, vegagerð og raflagnir auk þess sem smíða þarf vegskála. Áætlað er að göngin verði opnuð til umferðar í september 2017.

Niðurstöður útboða

Grindavík, sjóvarnir 2013 13-068
Tilboð opnuð 29. október 2013. Sjóvarnir við Grindavík. Um er að ræða byggingu sjóvarnargarða við Grindavík, annars vegar austan Litlubótar við Sjávarbraut og hinsvegar við golfvöll.
Helstu magntölur:
Við Sjávarbraut:
Útlögn grjóts 1.240 m³
Við golfvöll:
Útlögn grjóts og kjarna 1.120 m³
Verkinu skal lokið eigi síðar en 28. febrúar 2014.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Norðurtak ehf., Sauðárkróki	11.995.500	120,9	4.429
---	Áætlaður verktakakostnaður	9.920.500	100,0	2.354
3	Urð og grjót ehf., Reykjavík	9.391.500	94,7	1.825
2	Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ	8.902.000	89,7	1.335
1	Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík	7.566.585	76,3	0



Á teikningunni er sýnd vatnssklæðing öðrum megin, en ef göngin eru klædd báðum megin er breidd þeirra í axlarhæð 8,25 m og 8,72 m þar sem breiddin er mest. Mesta hæð er 6 m, en leyfileg hæð ökutækja er 4,2 m eins og í öðrum nýlegum göngum.

Eftirlit með framkvæmdinni allri var boðið út 15. apríl 2013 og voru tilboð opnuð í tvennu lagi 28. maí og 4. júní. Skrifað var undir samning við lægstbjóðanda Verkfræðistofuna Hnit hf. 26. júní 2013.

Smíði brúar á Norðfjarðará var boðin út 25. mars 2013 og tilboð opnuð 16. apríl. Skrifað var undir verksamning við VHE ehf. 14. júní og hófst verkið skömmu síðar. Smíði brúar á Norðfjarðará lauk um miðjan október 2013.

Gert er ráð fyrir að smíði brúar á Eskifjarðará verði boðin út snemma árs 2015. Einnig er eftir að bjóða út kaup á ýmsum rafbúnaði í göngin og forritun og uppsetningu stjórnkerfis. ■

Vatnsleysuströnd,

sjóvarnir 2013

13-069
Tilboð opnuð 29. október 2013. Sjóvarnir á Vatnsleysuströnd. Um er að ræða byggingu sjóvarnargarða í Vogum, við Stóra Knarrarnes og Narfakot á Vatnsleysuströnd. Alls 560 m af nýjum sjóvörnum.
Helstu magntölur:

Vogar:
Útlögn grjóts og kjarna 1.900 m³
Stóra Knarrarnes:
Útlögn grjóts og kjarna 1.500 m³
Narfakot:
Útlögn grjóts og kjarna 1.500 m³
Verkinu skal lokið eigi síðar en 28. febrúar 2014.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6	Grafa og grjót ehf., Kópavogi	39.636.000	197,1	20.764
5	Hálsfell ehf., Reykjavík	29.077.633	144,6	10.206
4	Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík	23.084.856	114,8	4.213
---	Áætlaður verktakakostnaður	20.113.000	100,0	1.241
3	Urð og grót ehf., Reykjavík	19.983.800	99,4	1.112
2	Norðurtak ehf., Sauðárkróki	19.523.500	97,1	651
1	Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ	18.872.050	93,8	0

Upplýstur reykurinn frá fyrstu sprengingunni.



Nærri 200 sóttu rannsóknaráðstefnu Vegagerðarinnar

Áður birt á www.vegagerdin.is 11.11.2013

Hátt í 200 manns fylgdust með áhugaverðum erindum á 12. rannsóknaráðstefnu Vegagerðarinnar í Hörpu 8. nóvember. Ráðstefnan nýtur sífellt meiri vinsælda.

Áð þessu sinni voru haldin 18 erindi og að vanda var efni þeirra afar fjölbreytt. Erindin eru einungis hluti þeirra verkefna sem unnin eru fyrir tilstuðlan rannsóknarsjóðs Vegagerðarinnar. Fjallað var meðal annars um jafn ólík rannsóknarverkefni og vetrarblæðingar, hönnunarleiðbeiningar fyrir brýr, eignastýringu vegakerfisins, landlíkanagerð með fjarstýrðri flugvél, umferðarmerki, innlendan saltþækil til hálkuvarna, hagkvæmni og ávinning metanframleiðslu á landsbyggðinni, snjókort og skafrenningsspár, mannlíf á Tröllaskaga fyrir og eftir Héðinsfjardargöng, áætluflug innanlands og þróun nýrrar slitsterkrar steinsteypu til að nefna nokkuð.

Þá hafa aldrei fleiri rannsóknarverkefni verið kynnt á veggspjöldum en þau voru 16 talsins í ár. Nefna má verkefni einsog áhrif sjávar á blöndun og ísbráðnun í Jökulsárlóni

á Breiðamerkursandi, ástandsvöktun brúa, bræðsluborun í sigketil í Kötlu, eyðingu skógarkerfils, fleytitíð, flóðahandbók, námuvef, notkun svarðlags við uppgræðslu námusvæða, umhverfisvænt sementslaust steinlím, veggirðingar, vegslóða og þróun rennslislyklahugbúnaðar fyrir almenna notkun.

Þetta sýnir að Vegagerðin og rannsóknir styrktar af rannsóknarsjóðnum snerta mörg mismunandi svið mannlífsins á Íslandi. Rannsóknirnar snúa að samfélaginu, vegunum, mannvirkjunum, náttúrunni og umferðinni.

Dagskrána má finna www.vegagerdin.is og er þar einnig að finna ágríp erinda, allar glærur frá fyrirlestrunum og veggspjöldin 16.

Leiðin í gegnum vefinn er:

„Um Vegagerðina“ (efst á síðu)

„Rannsóknir og þróun“ (hliðarvalmynd t.v.)

„Ráðstefnur“ (hliðarvalmynd t.v.) ■



Fyrst á dagskrá ráðstefnunar var „Vetrarblæðingar, greining áhrifspáttá.“ Nicole Kringos frá KTH í Svíþjóð.



Ólafur H. Walleik var síðastur á dagskrá og talaði um þróun á nýrri slitsterkri steypu.



Það er misjafnlega snúið að finna staðina þar sem gömlu ljósmyndirnar voru teknar sem hafa birst undir þessum efnislið, Þá og nú. Myndin hér að ofan var sérstaklega erfð. Hún er úr safni Jóns J. Víðis og merkingin segir: „Litla-Laxá hjá Gröf í Hrunamannahreppi“. Að auki er merking á spjaldinu sem vísar á húsið á hæðinni og þar segir „Högnastaðir“. Þessi staður er í dag velþekktur og nefndur Flúðir. Húsið á hæðinni, Högnastaðir, standur enn á sama stað eins og sjá má á nýju myndinni og húsið hefur nýlega verið gert upp. Ný brú yfir Litlu-Laxá stendur neðar og nýr vegur skyggir á mikinn hluta myndefnis gömlu myndarinnar. Gamla brúin er nú með öllu horfin. Hæðin og fjöllin í baksýn sýna hins vegar að sjónarhornið er nokkuð rétt á nýju myndinni en þó aðeins víðara, hærra og lengra til vinstri en á gömlu myndinni.

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 framkvæmdaeyldar. Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst:	Opnað:
	dagur, mánuður, ár	
13-074 Landeyjahöfn - lenging flóðvarnargarðs og aðkomuvegur	2013	
13-073 Stykkishólmur - lenging ferjubryggju	2013	
13-067 Sjóvarnir Vestmannaeyjar 2013	2013	
13-015 Efnisvinnsla á Norðursvæði	2013	
13-007 Svínadalsvegur (502), Leirársveitarvegur - Eyri	2013	
12-056 Dettifossvegur (862), Dettifoss - Norðausturvegur	2013	
Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
13-072 Stykkishólmur - flotbryggjur Þetta verk var auglýst í dagblöðum	11.11.13	26.11.13
13-069 Vatnsleysuströnd, sjóvarnir 2013	14.10.13	29.10.13
13-068 Grindavík, sjóvarnir 2013	14.10.13	29.10.13
13-066 Blönduós og Skagaströnd, sjóvarnir 2013	14.10.13	29.10.13

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
13-061 Endurbýgging Fljótsdalsvegur (933), Hrafnkelsstaðir - Upphéraðsvegur	22.07.13	13.08.13
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
13-053 Vetrarþjónusta, Suðurfjarðavegur og Breiðdalur 2013-2016 <i>Vöggur ehf., Fáskrúðsfirði kt. 531097-2549</i>	16.07.13	31.10.13
13-064 Sjóvarnir Ísafjarðarbær 2013 <i>Tígur ehf., Súðavík kt. 620402-3970</i>	08.10.13	23.10.13
Öllum tilboðum hafnað	Opnað:	
13-044 Vetrarþjónusta, Fróðárheiði - Breiðavík - Staðarsveit 2013-2016	09.07.13	

Reykjanesbraut, undirgöng við Hvaleyrarholt í byggingu. Göngin eru 9 m breið og um 28 m löng. Tilheyrandi stígagerð er um 300 m. Verktaki er VHE ehf., Hafnarfirði og er myndin frá verktakanum, tekin úr byggingarkrana.

