



Dýrafjarðargöng

Samantekt um framkvæmd

Framkvæmdin felur í sér lagningu nýs vegar og nýrra ganga á milli Mjólkár í Arnarfirði að Dýrafjarðarbrú í Dýrafirði. Samtals 13,7 km langt vegstæði. Stytting á Vestfjarðarvegi verður 27,4 km. Jarðgöngin eru um 5,6 km löng.

Helstu tölur

Grafið í bergi	5.300 m
Vegskáli Arnarfjarðarmegin	144 m
Vegskáli Dýrafjarðarmegin	156 m
<u>samtals vegskálar</u>	<u>300 m</u>
Vegagerð Arnarfjarðarmegin	3,1 km
Vegagerð Dýrafjarðarmegin	5,0 km
<u>samtals vegagerð</u>	<u>8,1 km</u>
Brú á Mjólká	14 m
Brú á Hófsá	16 m
<u>samtals - brýr</u>	<u>30 m</u>

Göngin eru að lágmarki 8 m breið í veghæð, en mesta breidd er víðast um 9 m. Akbraut er 6,0 m breið. Útsprengt þversnið ganga er 57,6 m²

Vestfjarðavegur (60) er byggður 8,0 m breiður með 7,0 m akbraut. Brýrnar eru 9,0 m á milli bríka en heildarbreidd þeirra er 10,0 m.

Í göngin er lagður háspennustrengur 132 KV fyrir Landsnet sem verður hluti Vesturlínu og leysir af bilanagjarnan kafla línunnar yfir Flatafjall. Dýrafjarðargöng eru því einnig orkumannvirki.

Útboð og samningar

Bjóðandi	Tilboð kr.	Hlutfall	Frávik þús.kr.
LNS Saga ehf. og Leonhard Nilsen & Sønner AS, Noregi	10.864.569.942	116,57	2.177.362
ÍAV hf. ,Íslandi og Marti Contractors Lth., Sviss	10.538.586.652	113,08	1.851.379
ÍSTAK hf., Íslandi og Aarsleff, Danmörku	9.322.252.133	100,03	635.044
Áætlaður verktakakostnaður	9.319.890.000	100,00	632.682
C.M.C di Ravenna, Ítalíu	9.316.632.535	99,97	629.424
Metrostav a.s., Tékklandi og Suðurverk hf., Íslandi	8.687.208.080	93,21	0

Vegagerðin bauð verkið út í nóvember 2017 að undangengnu forvali og bærust tilboð frá fimm verktökum og verktakasamstæðum. Tilboð voru opnuð 24. janúar 2017.

Samningar voru undirritaðir 20 apríl 2017.



Heildarkostnaðaráætlun verksins við útboð var 12,4 milljarðar króna á verðlagi nóvember 2017.

Af undirbúningi

Hugað hefur verið að jarðgangagerð undir Hrafnseyrarheiði í langan tíma. Við undirbúning Dýrafjarðabruar í kringum 1990 var skoðað hvort leiðarval þar myndi hafa áhrif á leiðarval vegna ganga seinna meir. Einnig voru aðstæður skoðaðar lítilla til gangagerðar undir Hrafnseyrarheiði. Eftir að greftri ganga undir Breiðadals- og Botnsheiði lauk 1994 var gerð athugun á mögulegum staðsetningum ganga á milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar og gefin út skýrsla um málið árið 1999. Bæði voru athuguð tveggja til þriggja km göng í mikilli hæð á slóðum Hrafnseyraraheiðar og löng göng á milli fjarðarbotna. Göng í 300 m hæð undir Hrafnseyraheiði hefðu gert vetrasamgöngur vel mögulegar, til dæmis er Gemlufallsheiði 270 m yfir sjávarmáli. Göng á milli fjarðarbotna stytta leiðina mikið og krefjast minni vegagerðar auk þess sem snjóflóðahætta er á nokkrum stöðum á milli Hrafnseyrar og Rauðsstaða. Það var síðan ein af þeim jarðgangaleiðum á milli fjarðarbotnanna sem varð fyrir valinu. Árið 2006 var farið af stað í rannsóknarboranir við báða fyrirhugaða munna.

Ríkisstjórn Íslands lýsti því yfir árið 2007, er hún kynnti svonefndar mótvægisáðgerðir vegna minni þorskkvóta, að flýta ætti jarðgangagerðinni á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Vestur-Ísafjarðarsýslu. Miða ætti við að hægt væri að taka göngin í notkun árið 2012 en í eldri samgönguáætlun var gert ráð fyrir að það yrði á árunum 2011-2014.

Fyrsti fundur stýrihóps var í ágúst 2008 og var þá farið að hanna göngin, var hönnun mjög langt komin 2010, þegar málið frestaðist. Aftur var hafist handa í ársbyrjun 2016 og fyrri hönnun í nokkrum atriðum endurskoðuð. Vaðlaheiðar- og Norðfjarðargöng voru hönnuð í millitíðinni og ýmsar nýjungar og kröfur höfðu litið dagsins ljós sem taka þurfti tillit til.

Frummatsskýrslu var skilað til Skipulagsstofnunar í lok október 2009 og kynningarferli skýrslunnar lauk í desember sama ár. Vegna efnahagsþrenginga var áætlaðri framkvæmd frestað og matsskýrsla ekki kláruð fyrr en í apríl 2013.

Verkframvinda

Verkið hófst í júlí 2017, aðeins á eftir áætlun og fór fremur rólega af stað í fyrstu. Fyrsta sprenging í göngum var þann 12. september 2017 og formleg hátíðarsprenging var síðan tveimur dögum síðar. Laugardaginn 25. september 2018 sprengdi verktakinn síðustu færana í göngunum Arnarfjarðar megin enda þótt ekki væri alveg komið að hábungu. Endastafninn var þá í 27 m frá hábungu og er lengd ganga þá orðin 3.657,6 m sem er um 69,0% af heildarlengd. Í kjölfarið færði verktakinn sig yfir í Dýrafjörð og var fyrsta sprenging þeim megin í október 2018.

Framkvæmdir við gangagerðina sjálfa gengu með eindæmum vel og það lengsta sem sprengt var voru 111,5 metrar á einni viku sem er með því besta sem gerist og jafnvel talið Íslandsmet að mati framkvæmdaeftirlits ganganna. Mest var farið 402,5 metrar í einum samfelldum mánuði.

Síðasta alvöru gangasprengingin og gegnumbrot var föstudaginn 12. apríl 2019 sem er um tveimur mánuðum á undan verkáætlun. Það tók því eingöngu 19 mánuði að bora göngin sem eru 5,3 km að lengd. Formleg gegnumbrotsviðhöfn var síðan miðvikudaginn 17. apríl og var það samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra Sigurður Ingi Jóhannsson með hjálp Hreins Haraldssonar fyrrverandi vegamálastjóra sem sá um að ýta á takkann og sprengja viðhafnarsprenginguna.



Strax eftir gegnumbrot var hafist handa við lokastyrkingar og síðan vatnslæðingu sem lauk í febrúar 2020. Steypa vegskála hófst í Dýrafirði vorið 2018, fyrsta skálasteypa var í byrjun júní og lauk uppsteypu vegskála 13. nóvember í Arnarfirði. Uppsteypa tæknirýma og neyðarrýma fór fram að miklu leyti samhliða og lauk í mars 2020 fyrir utan lítills háttar ásprautun. Hafin var vinna við jarðlagnir og vegagerð í göngunum strax eftir gegnumbrot en hægt var að vinna af meiri krafti eftir að klæðingum lauk. Göngin voru síðan malbikuð í maí 2020. Vinna við raflagnir hófst af fullum krafti að lokinni malbikun en þar á undan hafði farið fram mikil undirbúnings- og forvinna.

Bygging brúa yfir Mjólka og Hófsá í Arnarfirði hófst sumarið 2018 með uppsteypu á sökklum og stöplum og lauk framkvæmdum seinnipart sumars 2019 með steypu á yfirbyggingu beggja brúa.

Vegagerð utan ganga hófst 2017 og var unnið af krafti við útlögn fyllinga og rofvarnir það ár og árið 2018. Minni þungi var í vegagerðinni 2019 en hún hófst síðan af krafti að nýju vorið 2020 og lauk henni ekki fyrr en um haustið 2020 með útlögn klæðingar.

Magntölur

Fylling	580.000 m ³
Burðarlag vega utan ganga	59.000 m ³
Grjótvörn úr námu	14.000 m ³
Malbik	43.000 m ²
Klæðing á vegi	104.000 m ²
Steypa í brýr og vegskála	3.200 m ³
Sprautusteypa til styrkinga í göngum	13.000 m ³
Bergboltar til styrkinga	20.000 stk.
Vatnslæðing í göng	58.200 m ²
Ræsilagnir	18.400 m
Rafmagnsstrengir	74 km
Neyðarsímar	23 stk.
Slökkvitæki	46 stk.
Blásarar	16 stk.

Um hönnun verksins sáu eftirfarandi aðilar

- Vegagerðin - veglína vega og ganga og hönnun brúa
- Mannvit Reykjavík og Reyðarfirði - hönnun ganga
- Verkís Akureyri og Ísafirði - hönnun vegskála og vega
- EFLA Reykjavík - rafhönnun



Aðalverktakar eru Metrostav a.s. Tékklandi og Suðurverk hf. Þeir mynda sameignarfyrirtækið sem stendur fyrir verkinu. Yfirstjórnendur verksins frá verktaka voru Guðmundur S. Ólafsson og Karl Garðarsson frá Suðurverki. Yfirmaður frá Metrostav á staðnum var Josef Malknecht. Aðalverktakar hafa haft í sinni þjónustu nokkra undirverktaka og eru þeir helstu:

- Vestfirskir verktakar ehf. Ísafirði - smíðuðu brýr
- Rafskaut ehf. Ísafirði - sá um raflagnir
- Malbikunarstöðin Hlaðbær Colas hf. - sá um malbikun
- Rafeyri Akureyri - sá um stjórnkerfi ganganna

Umsjón og eftirlit á staðnum var í höndum Geotek og Eflu, umsjónarmaður verkkaupa var Oddur Sigurðsson. Um eftirlit með göngum og vegagerð sá Baldvin Jónbjarnarsson, með steypum mannvirkjum Sveinn Lyngmo, með rafmagni og stjórnkerfum Sævar Óskarsson.

Fulltrúi verkkaupa á framkvæmdatíma var Guðmundur Rafn Kristjánsson og í stýrihóp verkkaupa voru Sigurður Mar Óskarsson, Óskar Örn Jónsson, Rögnvaldur Gunnarsson og Gísli Eiríksson sem jafnframt var verkefnisstjóri.

Með tilkomu Dýrafjarðarganga styttist Vestfjarðarvegur um 27,4 km þar sem leiðin yfir Hrafnseyrarheiði sem lengi hefur verið helsti farartálminn leggst af yfir vetrarmánuðina en þar eru mikil snjóþyngsli og mikil snjóflóðahætta efst á heiðinni. Með þessu er hægt að tryggja góðar samgöngur á Vestfjarðavegi (60) milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, sem er stór þáttur í að ná aðalmarkmiðinu um heilsárs vegasamband milli vestfirsakra byggða.

Nú þegar hefur Vegagerðin hafist handa við næsta áfanga sem er nýr og endurbættur vegur yfir Dynjandisheiði og má ætla að þessu megin markmiði um heilsárs vegasamgöngur á Vestfjörðum verði náð innan fárra ára.