

Í GEGNUM HEIÐINA

Kynningarblað um Vaðlaheiðargöng



Gangamunni Vaðlaheiðarganga Eyjafjarðarmegin. Til hægri sést í bráðabirgðabru yfir þjóðveg 1.

Viðhafnarsprenging 12. júlí

Sigmundur Davíð Gunnlaugsson, forsætisráðherra, mun nk. föstudag, 12. júlí, setja með formlegum hætti í gang framkvæmdir við Vaðlaheiðargöng þegar hann yfir á hnappinn og sprengir svokallaða viðhafnarsprengju við jarðgangagerðina. Sprengingin er áætluð milli kl. 14 og 15.

Af öryggisástæðum þarf að takmarka fjölda þeirra sem verða viðstaddir þessa fyrstu sprengingu við gangamunnann á Svalbarðsströnd og því er fólk beðið um að gera sér ekki ferð á svæðið af þessu tilefni. Víst má telja að sprengingin heyrir vel frá Akureyri.

Heildarkostnaður 11,5 milljarðar

Verkkaupi Vaðlaheiðarganga er Vaðlaheiðargöng hf., sem er í eigu Vegagerðarinnar og Greiðrar leiðar ehf., undirbúningsfélags heimamanna, sem var stofnað fyrir áratug. Fyrirtækið Ósafl annast gerð ganganna fyrir hönd ÍAV hf. og svissneska fyrirtækisins Marti Contractors Lts, sem sameiginlega áttu lægsta tilboðið í gerð ganganna.

Heildarkostnaður við gerð ganganna er áætlaður um 11,5 milljarðar króna, þar af er hlutur aðalverktakans, ÍAV og Marti, um 9,3 milljarðar og eftirlitsaðila, sem eru Geotek ehf. og Efla, 423 milljónir króna (við undirskrift verksamninga 1. febrúar 2013). Annar kostnaður er við rannsóknir, undirbúning, bráðabirgðabru, greiðslukerfi o.fl.

Vaðlaheiðargöng eru á milli Eyjafjarðar og Fnjóskadal. Gangamunni vestan heiðarinnar verður í

landi Halllands en gangamunninn í Fnjóskadal verður skammt frá bænum Skógum. Heildarlengd ganganna með vegskálum verður 7,5 kílómetrar, til samanburðar er heildarlengd Hvalfjarðarganga tæplega 5,8 km. Heildarlengd tengivega beggja megin ganga verður 4,1 km. Göngin stytta

hringveginn um 16 km. Áætluð umferð við opnun ganganna er 1400 bílar á sólarhring. Gert er ráð fyrir að framkvæmdum ljúki í árslok 2016.

Þúsund tonn af sprengiefni

Ekki þarf að hafa um það mörg orð að gerð Vaðlaheiðarganga er umfangs-



Valgeir Bergmann Magnússon.

Í mörg horn að líta

Valgeir Bergmann Magnússon var ráðinn framkvæmdastjóri Vaðlaheiðarganga hf. í mars sl. og var hann valinn úr hópi 36 umsækjenda.

Valgeir er byggingatæknifræðingur að mennt. Að námi loknu starfaði hann við hönnun og eftirlit hjá VSÓ Ráðgjöf og síðan vann hann að ýmsum verklegum framkvæmdum hjá Háfelli, m.a. stýrði hann færslu Hringbrautar. Háfell var annar tveggja aðalverktaka við gerð Héðinsfjarðarganga á móti tékkneska fyrirtækinu Metrostav. Fyrir hönd

Háfells tók Valgeir að sér starf verkefnastjóra síðustu tvö og hálf ár við gerð Héðinsfjarðarganga og þannig fékk hann innsýn í þennan sérhæfða heim jarðgangagerðar. Að Héðinsfjarðargöngum loknum starfaði Valgeir í tvö og hálf ár á vegum Ístaks við gerð 2,7 km jarðganga frá aðalveginum A6 til Brönnöysund í Noregi.

„Það má því segja að ég hafi verið í hálfgerðri útleð frá fjölskyldu minni undanfarnir fimm ár. Hún var ekki tilbúin að flytja til Noregs, en hins veg-

mikil framkvæmd. Til marks um það má ætla að út úr göngunum verði ekið á bilinu 30 til 40 þúsund vörubílsförmum af efni og í sprengingarnar í göngunum lætur nærri að fari um 1000 tonn af sprengiefni.

Í þessu kynningarblaði um Vaðlaheiðargöng er leitast við að varpa ljósi á þessa framkvæmd frá ýmsum hliðum; undirbúning þeirra, sem staðið hefur yfir í röskan áratug, gangagerðina sjálfa og samfélagsleg áhrif ganganna eftir að þau verða tekin í notkun.



Upplýsingaskilti eins og þetta verður sett upp við þjóðveg 1 vegna jarðgangagerðarinnar.

ar benti konan mín mér á auglýsingu um þetta starf og sagðist geta hugsað sér að flytja til Akureyrar. Ég sótti um og úr varð að ég fékk starfið, sem ég er að sjálfsögðu mjög þakklátur fyrir, og nú erum við – fjögurra manna fjölskylda - að koma okkur fyrir á Akureyri og list vel á.“

Hinum megin við borðið

Valgeir segir að sem framkvæmdastjóri Vaðlaheiðarganga muni hann verða í nánum samskiptum við eftirlitsmenn með framkvæmdunum og fylgist þannig vel með framvindu verksins. „Það verður í mörg horn að líta, er mér óhætt að segja. Fyrst og fremst er þetta skrifstofuvinnna af ýmsum toga og ég er nú þegar kominn með skrifstofu að Strandgötu 29 á Akureyri. Í samanburði við vinnu mína í Héðinsfjarðargöngum á sínum tíma má segja að ég sé kominn hinum megin við borðið, nú er ég fulltrúi verkkaupa og fylgist með verkinu þeim megin frá.“

Upplýsingavef um Vaðlaheiðargöng er að finna á slóðinni www.vadlaheidi.is. Þar koma til með að birtast allar nauðsynlegar upplýsingar um göngin og framgang gangagerðarinnar. Einnig er facebooksíða á netinu um Vaðlaheiðargöng.

Framkvæmdatíminn áætlaður þrjú og hálf ár

Vaðlaheiðargöng – þ.e. göngin sjálf og vegskálar – verða 7,5 km, sem eru lengstu veggöng landsins til þessa. Til samanburðar var lengri leggur Héðinsfjarðarganga með vegskálum 7,1 km.

Gangamunni að vestan er í landi Halllands á Svalbarðsströnd, um 50 metrum til hliðar við núverandi hringveg, rétt norðan Halllandsness. Gangamunninn er í um 60 m hæð yfir sjó og er aðkoma úr suðvestri. Gangamunninn austan megin verður líðlega 160 metrum yfir sjó, um 150 m norðan Skóga í Fnjóskadal. Halli veglínunnar í göngunum er 1,5% í átt að Eyjafirði, en austustu 500 metrarnir halla niður í Fnjóskadal.

Í göngunum verða fjórtán útskot, þar af fjögur snúningsútskot. Inni í göngunum verða fjögur steipt tæknirými og tvö við hlið vegskála. Bróðurpartur rafmagns- og öryggisbúnaðar verður í tæknirýmum, meðal annars sex spennistöðvar. Þar sem eru útskot verða neyðarsímar en á milli útskota verða þeir í skápum á veggjum. Tuttugu loftræsiblasarar, 1 metri í þvermál hver, verða í göngunum, tveir og tveir saman á fjórum svæðum við tæknirými inni í göngunum.

Gjaldtakan í göngunum, þegar þar að kemur, verður mannláus að erlendri fyrirmynd, þ.e.a.s. að ekki er gert ráð fyrir mönnum gjaldtökuhúsi við annan gangamunnann eins og t.d. í Hvalfjarðargöngum.

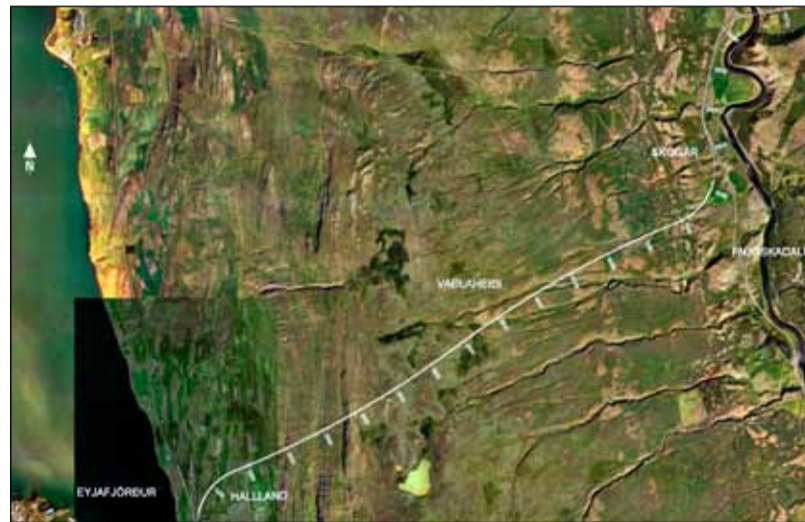
Það efni sem til fellur við sprengingar/gröft ganganna verður að stærstum hluta notað í verkið sjálft, þ.e. í vegagerð beggja vegna Vaðlaheiðar og ýmislegt annað sem þarf efni í. Gert er ráð fyrir að nýta afgangsefni í flughlöð á Akureyrarvelli og einnig hefur í þessu sambandi verið



Afstöðumynd af Akureyri og nágrenni. Eins og sjá má fara veggöngin undir Vaðlaheiði á mótis við Oddeyri.



Hér sést hvar jarðgangamunninn verður í landi Skóga í Fnjóskadal og lega vegarins frá gangamunnum að Fnjóskárbrúnni.



Hér hefur lega jarðganganna verið teiknuð inn á loftmynd af Vaðlaheiði.

íð rætt um uppfyllingar við Drottningarbraut.

Berglöggin á gangaleiðinni

Talið er að berglöggin í Vaðlaheiði hafi byggst upp fyrir um 10 til 7,5 milljónum ára. Berglöggin í heiðinni

hallar 5-10° til suðurs á Svalbarðsströnd en undir miðri heiðinni fer berglöggin að halla meira til suðausturs og austurs samfara brotabelti sem gengur suður um austanverða Vaðlaheiði og botn Fnjóskadals. Í neðri hlíðum Fnjóskadals er berglagahallinn 8-12° til aust-, suðausturs og sumstaðar næst Fnjóská mælist hallastefna til austurs.

Út frá ítarlegum jarðfræðirannsóknnum á svæðinu er áætlað að basalt verði 55-65% bergs á gangaleiðinni, kargberg verði 15-25%, setberg 5-12%, berggangar 10-15% og brotaberg innan við 5%. Samsetning bergs á gangaleiðinni kann þó að vera eitt-

hvað öðruvísi en hér er gert ráð fyrir, enda ekki alveg ljóst með fjölda bergganga, hník berglaga um misgengi og fjölda og þykkt misgengja með brotabergi. Setbergslög, sem geta verið frá nokkrum sentimetrum upp í nokkra metra að þykkt, eru að uppruna forn jarðvegur, gjóska og ár- og vatnaset. Ár- og vatnset hefur ummyndast í harðan samlímdan sandstein og kann að vera hið besta gangaberg. Gjósuklög hafa hins vegar ummyndast í silteða leirsteinsmyndanir sem innihalda leirsteindir eins og t.d. smektís. Slík setbergslög hafa lágan styrk og molna niður við minnstu áraun og eru viðkvæm fyrir rakabreytingum.

Miðað við berg á jarðgangaleiðum hér á landi er berggrunnurinn í Vaðlaheiði mikið brotinn. Höfuðstefnur brotalína eru tvær, N-S og ANA-VSV en aðalstefna bergganga er nálægt N-S.

Jarðfræðirannsóknir á gangaleiðinni benda til þess að búast megi við nokkrum vatnsleka í göngin, einkum þar sem misgengi og berggangar skera þau. Þetta innrennsli getur verið nokkur hundruð lítrar á sekúndu í fyrstu, en talið er að lekinn minnki síðan þegar frá líður. Gert er ráð fyrir að meðalinnrennsli vatns í göngin eftir gegnumbrot verði á bilinu 5-25 l/s/km, en lekinn um einstakar sprungur og bergganga kann tímabundið að verða nokkuð meiri, nokkrir tugir eða hundruð lítra á sekúndu.

Mikilvægt öryggismál



Dagbjört Bjarnadóttir.

„Almennt séð er fólk hér mjög jákvætt gagnvart Vaðlaheiðargöngum og sveitarstjórn Skútustaðahrepps hefur frá upphafi stutt þessa framkvæmd,“ segir Dagbjört Bjarnadóttir, oddviti Skútustaðahrepps og varaformaður Eyþings – sambands sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum.

„Að mínu mati eru göngin mikilvægt öryggismál fyrir íbúana hér gagnvart heilbrigðisþjónustu, þau koma til með að bæta mjög aðgengi okkar árið um kring að þjónustu Sjúkrahússins á Akureyri. Ég vil nefna að fæðingadeild er ekki lengur á Heilbrigðisstofnun Þingeyinga á Húsavík og allar sængurkonur í Þingeyjarsýslum sækja því þjónustu Sjúkrahússins á Akureyri. Yfir vetrarmánuðina hefur það ekki alltaf reynt einfalt mál,“ segir Dagbjört. Í þessu sambandi er vert að rífa upp að 6. mars sl. fæddi Guðrún Sigríður

Geirsdóttir á Húsavík barn í sjúkrabíl í Dalsmynni á leið til Akureyrar, en Víkurskarð var þá kolófat.

„Vaðlaheiðargöng skipta líka miklu máli fyrir skólafólk og segja má að þau séu stórt skref í þá átt að gera sýslurnar að einu atvinnusvæði. Eg veit til þess að í Suður-Þingeyjarsýslu býr fólk sem hefur sótt nám í Háskólann á Akureyri alla virka daga. Fyrir námsfólk eru tryggjar vegasamgöngur yfir vetrarmánuðina líka grundvallaratriði. Fyrir okkur hér í Mývatnssveit vil ég einnig nefna ferðþjónustuna, sem er vaxandi atvinnugreinin yfir vetrarmánuðina. Síðastliðinn vetur komu hingað mun fleiri erlendir ferðamenn en við höfum áður séð og þess má vænta að þessi fjölgun haldi áfram. Það er í raun sama hvar borið er niður, tryggjar samgöngur bæta búsetuskilyrði okkur á öllum sviðum,“ segir Dagbjört og bætir við að mikil og góð samstaða fólks í Eyfirði og Þingeyjarsýslum hafi vegið þungt í að Vaðlaheiðargöng séu nú að verða að veruleika. Fyrir hana beri að þakka.

Tækniupplýsingar

Aðalverktaki:	ÍAV hf. og Marti Contractors Lts. frá Sviss
Verkeftirlit:	Efla verkfræðistofa og GeoTek.
Lengd:	7,17 km
Breidd:	9,5 m í veghæð
Þverskurðarflatarmál:	66,7 fermetrar
Heildarlengd vegskála:	308 m
Vegskáli Eyjafjarðarmegin:	84 m
Vegskáli Fnjóskadalsmegin:	224 m
Vegir að göngum:	4,1 km
Vegur Eyjafjarðarmegin:	1,2 km auk hringtorgs
Vegur Fnjóskadalsmegin:	2,9 km
Gröftur jarðganganna:	500.000 rúmmetrar (fast berg)
Sprautusteypa:	25.000 rúmmetrar
Steinsteypa:	3.000 rúmmetrar
Forskering:	100.000 rúmmetrar
Fylling:	400.000 rúmmetrar

Órofa samstaða heimamanna

„Það er óskaplega ánægjulegt að verkefnið skuli loksins vera komið í fullan gang. Tilfinningin er góð. Samningar eru í stórum dráttum að baki, þó svo að eigi eftir að hnýta nokkra lausa enda í smærri málum. Ég held að sé óhætt að segja að þetta sé erfiðasta verkefni sem ég hef komið að, enda höfum við mætt töluverðu andstreymi á köflum. En við höfum aldrei misst trúna á verkefnið og það gleður mig mjög að sjá það nú komið á framkvæmdastig,“ segir Pétur Þór Jónasson, framkvæmdastjóri Eypings – sambands sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum og stjórnarformaður bæði Greiðrar leiðar ehf. og Vaðlaheiðarganga hf.

Pétur Þór hefur starfað ötullega að undirbúningi Vaðlaheiðarganga frá því að Greið leið ehf. undirbúningsfélag fyrir gerð Vaðlaheiðarganga, var stofnað 28. febrúar 2003. Hann þekkir því söguna betur en margur annar. „Framan af var mikil og góð samstaða um verkefnið en síðustu árin höfum við mætt töluverðu andstreymi og að mínu mati oft og tíðum mátt sitja undir ómálefnalegri umræðu, m.a. á Alþingi. Sannast sagna botnaði ég oft ekkert í málflutningi sumra þingmanna í þingsölum. Það væri verðugt verkefni að safna saman mörgum af þeim ummælum sem féllu á Alþingi þegar málið var þar rætt.

Það verður að segjast eins og er að um tíma var málið nánast tekið í gíslingu og m.a. var reynt að etja Austfirðingum og Norðlendingum saman, ef farið yrði í Vaðlaheiðargöng væri verið að troða þeim framfyrir Norðfjarðargöng, sem er og hefur alla tíð verið fráleitur málflutningur því fjármögnun Vaðlaheiðarganga er með allt öðrum hætti en Norðfjarðarganga, sem vel að merkja er búið að semja um við verkataka og framkvæmdir eru nú að hefjast. Sem aftur staðfestir það sem við höfum alltaf sagt að Vaðlaheiðargöng hafa ekki áhrif á forgangsröðun annarra jarðgangaf framkvæmda í landinu.“

Kaflaskil með stofnun Greiðrar leiðar

Á sínum tíma var ákveðið á vettvangi Eypings að kanna allar hliðar á mögulegum Vaðlaheiðargöngum og var í því skyni skipuð þriggja manna nefnd síðla árs 2002 til að skoða málið. „Meginniðurstaða nefndarinnar var að stofna félag til þess að ná sem víðtækastri sátt um verkefnið. Mögulegum Vaðlaheiðargöngum hafði áður skotið upp í opinberri umræðu, en kaflaskil urðu árið 2003 með stofnun Greiðrar leiðar, sem að komu frá upphafi öll sveitarfélög innan vébanda Eypings, auk nokkurra fyrir-



„Við höfum mætt andstreymi á köflum, en við höfum aldrei misst trúna á verkefnið og það gleður mig mjög að sjá það núna komið á framkvæmdastig,“ segir Pétur Þór Jónasson, framkvæmdastjóri Eypings – sambands sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum og stjórnarformaður bæði Greiðrar leiðar ehf. og Vaðlaheiðarganga hf.

tækja og Eypings. Ég hygg að þegar horft er til baka megi hiklaust segja að grunnurinn að því að þessu verkefni hefur nú verið siglt heilu í höfn sé sú órofa samstaða heimamanna sem hefur verið um það frá byrjun. Þetta tel ég að hafi algjörlega skipt sköpum.

Í þau tíu ár sem eru liðin frá því að Greið leið var stofnuð hefur ætíð verið lögð áhersla á að vanda allan undirbúning. Við fórum fljótlega í samstarf við Ágúst Guðmundsson jarðfræðing, sem hefur mikla reynslu á þessu sviði og önnur undirbúningsvinna hefur að mínu mati verið markviss. Hefði Greið leið ekki staðið svo vel að öllum undirbúningsþáttum tel ég ólíklegt að við værum í dag að hefja sjálfa gangagerðina.“

Hagstætt verkefni fyrir ríkið

Hluthafar í Greiðri leið hafa nú þegar lagt fram 196 milljónir króna í verkefnið, sem er hlutafé félagsins í Vaðlaheiðargöngum hf., en við stofnun þeirra 9. mars 2011 átti Greið leið 49% hlut á móti Vegagerðinni. Vaðlaheiðargöng hf. voru stofnuð til þess að gera göng undir Vaðlaheiði, samkvæmt heimild í lögum um stofnun hlutafélaga um vegaf framkvæmdir sem Alþingi samþykkti í júní 2010.

„Í reiknilíkani um göngin er meðal annars byggt á umferðarspá, hvernig umferð í framtíðinni muni þróast, hvaða áhrif þessi 16 km stytting á

hringveginum muni hafa, aukið umferðaröryggi og margt fleira. Inn í þetta kemur einnig þróun eldsneytisverðs og áhrif þess að Víkurskarð verði áfram opið fyrir umferð – þ.e. hversu hátt gjaldið fyrir að fara í göngin megi vera til þess að fólk velji þau frekar en að aka Víkurskarð. Síðan er hinn meginþátturinn lánskjörin.

Ákveðin skil urðu í verkefninu 14. júní 2012 þegar Alþingi samþykkti heimild til þess að ríkið ábyrgðist lán til verkefnisins. Lánið verður síðan endurgreitt með veggjöldum. Þegar tilboð voru opnuð í gerð ganganna var gengið út frá því að gjald fyrir fólksbíl í gegnum göngin verði 1.000 kr. Þetta gjald tekur síðan breytingum í takti við verðlagsbreytingar.

Rétt er að geta þess að Vaðlaheiðargöng standa einnig straum af öllum kostnaði við vegagerð í tengslum við göngin.

Á Alþingi heyrðust ítrekað þær raddir að ef eitthvað færi úrskedis í þessu verkefni myndi það allt lenda á ríkinu. Því fer víðs fjarri og getur aldrei gerst að allt lendi á ríkinu. Það þýðir þó ekki að forsendur séu hafnar yfir gagnrýni og engin áhætta sé í verkefninu. Því höfum við aldrei haldið fram. Við fullyrðum og það hefur verið skoðað aftur og aftur ofan í kjölinn, að hér sé um afar hagstætt verkefni að ræða fyrir ríkið.“

Mikilvæg ráðning framkvæmdastjóra

Pétur Þór segir að verkefnið hafi þróast á nokkuð annan veg en gert hafi verið ráð fyrir með stofnun Greiðrar leiðar fyrir röskum áratug og farið hafi lengri tími í undirbúninginn en menn hafi séð fyrir. „En gangagerðin sjálf verður ekki ósvipuð því sem gert var ráð fyrir í upphafi. Við reiknum með að henni verði lokið í desember 2016.“

Pétur Þór segir að undirbúningsvinnan síðustu misseri hafi fyrst og fremst verið í höndum stjórnar Vaðlaheiðarganga hf. og ekki hafi verið unnt að ráða framkvæmdastjóra að verkefninu fyrir en sl. vor þegar búið hafi verið að ganga frá verk- og lánasamningum. „Ég tel okkur hafa verið lánsama að fá í stöðu framkvæmdastjóra Vaðlaheiðarganga hf. Valgeir Bergmann Magnússon, sem hefur mikla reynslu á þessu sviði. Eftir sem áður mun stjórn Vaðlaheiðarganga vinna náið að verkefninu, en dagleg umsýsla þess færast yfir til framkvæmdastjóra. Greið leið ehf. verður áfram til sem félag sem á hlut í Vaðlaheiðargöngum hf. og mun hlutur Greiðrar leiðar aukast um 200 milljónir króna fram til ársins 2017. Þá er gert ráð fyrir að heildarhlutafé í Vaðlaheiðargöngum verði 600 milljónir króna og Greið leið verði með 66% hlut í félaginu á móti Vegagerðinni.“

Í GEGNUM HEIÐINA - Kynningarblað um Vaðlaheiðargöng 10. júlí 2013. - Útgefandi: Vaðlaheiðargöng hf.

Umsjón og texti: Óskar Þór Halldórsson. Myndir: Óskar Þór Halldórsson, Vegagerðin, Mannvit, Vikudagur o.fl. Umbrot og prentun: Ásprent Dreift á öllum heimili á starfssvæði Eypings – sambands sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum. GEYMIÐ BLAÐIÐ!

Aðdragandi Vaðlaheiðarganga

2002

■ Á fundi sínum 30 ágúst 2002 skipaði stjórn Eyþings – sambands sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum – nefnd til undirbúnings fyrir stofnun félags um framkvæmd og rekstur jarðganga undir Vaðlaheiði. Í nefndina voru skipaðir: Ásgeir Magnússon Akureyri, Kári Arnór Kárason Akureyri og Helgi Kristjánsson Húsavík. Pétur Þór Jónasson, framkvæmdastjóri Eyþings, starfaði með nefndinni. Þessari þriggja manna nefnd var annars vegar falið að kanna áhuga einkaaðila (fjárfesta) á því að taka þátt í stofnun félags um undirbúning, framkvæmd og rekstur ganganna og hins vegar að kanna nokkrar mismunandi fjármögnunarleiðir, einkum með mismunandi þátttöku ríkisins í huga. Ásgeir Magnússon var kosinn formaður nefndarinnar, sem skilaði af sér skýrslu 18. desember 2002. Niðurstaða hennar var að gerð jarðganga undir Vaðlaheiði væri tæknilega einföld framkvæmd og fjárhagslega vel framkvæmanleg. Þó verði ekki ráðist í verkefnið án þátttöku ríkisins. Áhugi einkaaðila á verkefninu ráðist nokkuð af því hvaða viðtökur hugmyndin myndi fá hjá stjórnvöldum. Eðlilegast væri að viðræður við ríkisvaldið, sveitarstjórnir og aðra þá sem hugsanlega vildu koma að verkefninu væru í höndum stjórnar undirbúningsfélags um byggingu ganganna. Nefndin taldi að sem næsta skref væri réttast að Eyþing boðaði til stofnfundar undirbúningsfélags fyrir jarðgangagerð undir Vaðlaheiði. Verkefni stjórnar undirbúningsfélagsins yrði til að byrja með að afla verkefninu stuðnings með kynningu og viðræðum við allar sveitarstjórnir á áhrifsvæði jarðganganna, verkefnið yrði kynnt fyrir þingmönnum Norðausturkjördæmis, ráðherra samgöngumála og Vegagerðinni auk forsvarsmanna fyrirtækja og stofnana á áhrifsvæði jarðganganna.

2003

■ Stofnfundur einkahlutafélags um undirbúning að gerð jarðganga undir Vaðlaheiði með 4.410.000 kr. hlutafé var haldinn í Valsárskóla á Svalbarðseyri 28. febrúar. Stofnendur félagsins voru öll 20 sveitarfélög innan vébanda Eyþings og tíu fyrirtæki á svæðinu: Alli Geira hf., Brim hf., Flytjandi/Eimskip hf., Grímur ehf., Kaupfélag Eyfirðinga, Norðenska ehf., Norðurmjólk ehf., SBA-Norðurleið hf., Skipaafgreiðsla Húsavíkur ehf. og Vélsmiðja Steindórs ehf. Þrjár stærstu hluthafarnir voru á stofnfundi Akureyrarbær sem skráði sig fyrir 36% stofnfjár, Kaupfélag Eyfirðinga með 23% og Þingeyjarsveit með 11%. Greið leið ehf. var sam-

þykkt sem nafn á hið nýja félag. Í stjórn félagsins voru kjörnir: Andri Teitsson, Ásgeir Magnússon og Pétur Þór Jónasson. Sem varamenn voru kjörnir Jóhann Guðni Reynisson og Bjarni Jónasson. Pétur Þór var síðan kjörinn formaður stjórnar á fyrsta stjórnarfundum 24. mars 2003.

- Stjórn Greiðrar leiðar átti fund með Sturlu Böðvarssyni, þáverandi samgönguráðherra, 22. september þar sem hún kynnti málið fyrir honum. Ráðherra benti á að endurskoðun samgönguáætlunar færi fram á haustþingi 2004 og sagðist hann telja eðlilegt að stjórn Greiðrar leiðar legði áherslu á að fá Vaðlaheiðargöng inn í áætlun við þá endurskoðun. Styrkur Vaðlaheiðarganga, og um leið sérstaða, væri að ríkinu væri ekki ætlað að fjármagna framkvæmdina nema að minnihluta – enda ætluðu heimaáðilar og notendur framkvæmdarinnar að standa undir meirihluta framkvæmdakostnaðar.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson, sérfræðingur við Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, kynnti á aðalfundi Eyþings í september hugmyndir um virkjun Fnjóskár samhliða gerð Vaðlaheiðarganga. Málið var rætt á stjórnarfundum Greiðrar leiðar 26. nóvember þar sem kom fram að hugmyndirnar væru athyglisverðar en nauðsynlegt væri að fá úttekt á þeim.



Á aðalfundi Greiðrar leiðar ehf. 2004.

2004

- Lögð var fram á Alþingi þingsályktunartillaga sex þingmanna með Hlyn Hallsson, varaþingmann VG, sem fyrsta flutningsmann, um að Alþingi feli samgönguráðherra að kanna til hlítar í samráði við heimamenn grundvöll þess að ráðast í gerð jarðganga undir Vaðlaheiði. Í umsögn um tillöguna mælti stjórn Greiðrar leiðar með samþykkt hennar á Alþingi.
- Á stjórnarfundum 8. janúar var samþykkt að Greið leið felldi virkjun í Fnjóská út úr sinni athugun og myndi bera saman jarðgangakosti, þ.e. staðsetningu ganganna ásamt vegtengingum, óháð hugmyndum um virkjun.
- KEA lagði Greiðri leið til 5 milljónir króna til undirbúningsrannsókna. Stjórn Greiðrar leiðar samþykkti að leita eftir stuðningi ríkisvaldsins á móti framlagi KEA til þess að ljúka rannsóknum.

■ Jarðfræðirannsóknir í Vaðlaheiði hófust síðla árs. Ágúst Guðmundsson, jarðfræðingur hjá Jarðfræðistofunni ehf., var fenginn til verksins. Verksamningur við Jarðfræðistofuna var undirritaður 31. desember.

2005

- Jón Þorvaldur Heiðarsson kynnti Greiðri leið hugmyndir sínar um tvenn jarðgöng, annars vegar undir Vaðlaheiði og hins vegar undir Vaglafjall. Heildarlengd jarðganga yrði þá 11,3 km, þar af 4 km undir Vaglafjall og stytting milli Akureyrar og Stórutjarna yrði 22 km. Niðurstaða stjórnar Greiðrar leiðar var að ekki væri raunhæft að vinna að gerð jarðganga undir bæði Vaðlaheiði og Vaglafjall og myndi stjórnin einbeita sér að undirbúningsi jarðganga undir Vaðlaheiði á s.k. Skógaleið.
- Vegagerðin kynnti tvær tillögur að veglínunum að mögulegum gangamunnum og jafnframt tvo möguleika á vegtengingu út á Svalbarðsströnd.
- Upplýst var á stjórnarfundum Greiðrar leiðar 13. maí að ríkið væri ekki tilbúið að leggja fé til rannsókna á Vaðlaheiðargöngum. Stjórn Greiðrar leiðar bókaði að þessi niðurstaða væri mikil vonbrigði.
- Á aðalfundi Greiðrar leiðar var samþykkt að auka hlutafé í félaginu í allt að 100 milljónir króna.
- Á fundi með Sturlu Böðvarssyni samgönguráðherra 18. ágúst kynnti stjórn Greiðrar leiðar annars vegar að Vegagerðin taki að sér vegtengingar að gangamunnum og annist gerð samninga við landeigendur vegna framkvæmdanna. Einnig að félagið megi áfram eiga aðgang að sérfræðingum Vegagerðarinnar varðandi ráðgjöf um ýmsa þætti varðandi framkvæmdina. Hins vegar að ríkið taki þátt í framkvæmdakostnaði ganganna með 500 mkr. stofnframlagi og að virðisaukaskattur verði felldur niður af framkvæmdakostnaði líkt og gert var í Hvalfjarðargöngum, enda sé gert ráð fyrir innheimtu veggjalda. Einnig að ríkið veiti ábyrgð á lánunum Greiðrar leiðar.
- Unnið var að rannsóknaborunum í Vaðlaheiði í október og nóvember og annaðist Ræktunarsamband Flóa og Skeiða þær en Ágúst Guðmundsson hjá Jarðfræðistofunni ehf. hafði yfirumsjón með þeim.

2006

- Í janúar var kynnt skýrsla Rannsóknastofnunar Háskólans á Akureyri um mat á þjóðhagslegri arðsemi Vaðlaheiðarganga. Meginniðurstöður skýrslunnar voru annars vegar að þjóðhagslegur heildarábati framkvæmdarinnar væri tæplega 1,2 milljarðar króna, þ.e. ábatinn væri tæpum 1,2 milljörðum



Vettvangsferð að Skógum í Fnjóskadal 13. janúar 2006. Frá vinstri: Jón Þorvaldur Heiðarsson, sérfræðingur við Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri og lektor við HA, Sturla Böðvarsson, þáverandi samgönguráðherra, Bjarni Jónasson, varamaður í stjórn Greiðrar leiðar, Pétur Þór Jónasson, framkvæmdastjóri Eyþings og stjórnarformaður Greiðrar leiðar, Halldór Jóhannsson, framkvæmdastjóri KEA og stjórnarmaður í Greiðri leið, Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri og Jóhann Guðmundsson, þáverandi skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu.

kr. hærri en kostnaðurinn við framkvæmdina. Hins vegar að arðsemi framkvæmdarinnar væri um 7,9%, eða með öðrum orðum að þjóðfélagið myndi fá 7,9% arð af því fé sem kostaði að gera göngin. Skýrslan var kynnt samgönguráðherra á Akureyri 13. janúar.

- Kynnt var ný hluthafaskrá Greiðrar leiðar að lokinni aukningu hlutafjár í röska 75 milljónir króna. Stærsti hluthafinn að lokinni hlutafjárukningun var Akureyrarbær með 48% hlutafjár, KEA með 30% og Þingeyjarsveit með 9%.
- Skipulagsstofnun tilkynnti með bréfi 20. september að jarðgöng undir Vaðlaheiði væru ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skyldu því ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Til grundvallar lá kynningarskýrsla Greiðrar leiðar frá júní 2006 um jarðgöng undir Vaðlaheiði ásamt vegtengingum.

2007

- Í janúar var kynnt í stjórn Greiðrar leiðar skýrslan „Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum jarðgangagerðar í Skógum“, unnin af Bryndísi Zoëga og Guðnýju Zoëga hjá fornleifadeild Bygðasafns Skagfirðinga.
- Fulltrúar Vegagerðarinnar kynntu á fundi með stjórn Greiðrar leiðar 31. maí að ríkinu væri óheimilt að ganga til samninga við Greiða leið um framkvæmdina og bæri að bjóða út svokallað sérleyfi til að gera og reka Vaðlaheiðargöng.
- Samkvæmt könnun Capacent í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum fyrir Greiða leið reyndust 92% svarenda vera hlynnt göngum undir Vaðlaheiði. Samsvarandi könnun Rannsóknastofnunar HA árið 2002, en þá var aðeins spurt í Eyjafirði, leiddi í ljós 63% stuðning við Vaðlaheiðargöng.
- Jarðfræðistofan skilaði skýrslu um

jarðfræðirannsóknir í Vaðlaheiði. Rannsóknirnar leiddu í ljós að göngin myndu að stærstum hluta skera basaltlög með misþykkum millilögum, sem sum eru margra metra þykk, gerð úr fornri gjósku og með lágan brotstyrk. Slík lög eru mest á austurhluta jarðgangaleiðarinnar. Í skýrslunni kemur m.a. fram að í almennum samanburði við veggöng hérlandis megi ætla að basaltíð í Vaðlaheiði verði í betra meðallagi til gangagerðar en að setbergslögin verði í lakara meðallagi.

2008

- Tíðir fundir voru milli fulltrúa Greiðrar leiðar og samgönguyfirvalda um mögulega greiðslu ríkisins fyrir undirbúningsgögn vegna Vaðlaheiðarganga. Engin niðurstaða fékkst.
- Alþingi samþykkti 29. maí tillögu til þingsályktunar um viðauka við fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007-2010 með 54 samhljóða atkvæðum, 9 voru fjarverandi. Í greinargerð með tillögunni segir m.a.: „Í gildandi samgönguáætlun 2007-2010 er gert ráð fyrir að Vaðlaheiðargöng verði fjármögnuð með sérstakri fjáröflun. Nú liggur fyrir hver sú fjáröflun er. Göngin verða fjármögnuð í einkaframkvæmd með veggjöldum, sem standa munu undir helmingi kostnaðar. Gert er ráð fyrir að hluti ríkisins í göngunum greiðist með jöfnum árlegum greiðslum eftir að framkvæmdatíma lýkur árið 2011 í 25 ár.
- Á aðalfundi Greiðrar leiðar var eftirfarandi tillaga samþykkt: „Aðalfundur Greiðrar leiðar ehf. árið 2008 heimilar stjórn félagsins að ganga til viðræðna við samgönguyfirvöld um sölu, annað hvort á öllum gögnum félagsins eða öllum hlutum í félaginu, eftir því hvernig um semst. Verði niðurstaðan sú að selja alla hluti í félaginu verður leitað heimildar hvers hluthafa fyrir sölu þegar þar að kemur.“

2009

- Á aðalfundi Greiðrar leiðar 30. júní var upplýst að stýrihópur Vegagerðarinnar um Vaðlaheiðargöng hafi gengið frá forvalsgögnum og skilað þeim frá sér, m.ö.o. væru öll gögn tilbúin fyrir útboð og væri stefnt að því að bjóða verkefnið út í einkaframkvæmd. Til að auðvelda fjármögnun og draga úr óvissu væri hugmyndin að taka vissa áhættuþætti af verktakanum, sem ætlað sé að útvega fjármagn, hanna, framkvæma og reka göngin. Ríkið taki á sig áhættu af umferðarþróun og einnig vissa áhættu af berginu. Gert sé ráð fyrir að framkvæmdaraðilinn fái mánaðarlegar greiðslur á samningstímanum.
- Pann 29. desember var undirritaður samningur um kaup Vegagerðarinnar á gögnum Greiðrar leiðar ehf. Samningurinn fól það í sér að Vegagerðin keypti rannsóknargögn, niðurstöður og skýrslur vegna byggingar og rekstrar fyrirhugaðra Vaðlaheiðarganga. Samkvæmt samningnum greiddi Vegagerðin

Greiðri leið ehf. röska 117 milljónir króna, þ.m.t. virðisaukaskatt að fjárhæð um 23 milljónir króna, sem Greið leið ehf. skilaði í ríkissjóð. Samningurinn var undirritaður af Pétri Þór Jónassyni f.h. Greiðrar leiðar og Birgi Guðmundssyni f.h. Vegagerðarinnar.

2010

- Í júní samþykkti Alþingi lög um stofnun hlutafélaga um vegaf framkvæmdir. Í 2. grein þeirra er Vegagerðinni heimilað að taka þátt í stofnun hlutafélags um gerð Vaðlaheiðarganga sbr.: „Vegagerðinni er heimilt að taka þátt í stofnun hlutafélags sem hefur það að markmiði að standa að gerð jarðganganna undir Vaðlaheiði ásamt vegalagningu að þeim auk annars nauðsynlegs undirbúnings. Heimilt er Vegagerðinni að eiga allt að 51% hlutfjár í félaginu og leggja til þess hlutfé í samræmi við fjárheimildir“. Á fundi með Kristjáni Möller samgönguráðherra 9. ágúst komu fram hugmyndir á grunni þessara laga um stofnun 400 milljóna króna hlutafélags um Vaðlaheiðargöng í eigu Vegagerðarinnar og Greiðrar leiðar. Á fundinum voru einnig kynntar viðræður við lífeyrissjóðina um fjármögnun og undirbúningsvinna Vegagerðarinnar.
- Í desember slitaði upp úr viðræðum við lífeyrissjóðina vegna ágreinings um vexti. Í framhaldinu samþykkti ríkisstjórnin að fara í skuldabréfaútboð til fjármögnunar samgönguf framkvæmda, þar á meðal Vaðlaheiðarganga. Áfram var gert ráð fyrir að verkefnið yrði í áhöndum félags í eigu Vegagerðarinnar og Greiðrar leiðar í samræmi við lög nr. 97/2010 og að veggjöld stæðu undir framkvæmdakostnaði.
- Ríkisstjórnin samþykkti á fundi sínum 10. desember að halda áfram undirbúningi að gerð Vaðlaheiðarganga á þeim forsendum að verkefnið yrði fjármagnað af ríkissjóði með láni til félags sem stofnað yrði með það að markmiði að standa undir kostnaði við gerð ganganna.

2011

- Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra ræddi á fundi á Akureyri um mögulega flýtiframkvæmd og forval vegna Vaðlaheiðarganga.
- Stofnfundur Vaðlaheiðarganga hf.-félags um gerð ganganna - var haldinn 9. mars. Tveir hluthafar eru í félaginu, Vegagerðin með 51 prósent hlut og Greið leið ehf. með 49 prósent hlut. Félagið var stofnað á grunni heimildar í lögum um stofnun hlutafélaga um vegaf framkvæmdir sem Alþingi samþykkti í júní 2010 og er ætlað að standa að gerð Vaðlaheiðarganga ásamt vegalagningu að þeim auk annars nauðsynlegs undirbúnings. Hlutfé í félaginu var 20 milljónir króna. Í stjórn Vaðlaheiðarganga hf. voru skipuð þau Kristín H. Sigurbjörnsdóttir, Kristján L. Möller, Pétur Þór Jónasson og til vara Huginn Freyr Þorsteinsson, Sigrún Björk Jakobsdóttir og Halldór Jóhannsson og var stjórninni falið

að vinna að gerð Vaðlaheiðarganga í samráði og samvinnu við helstu hagsmunaaðila verkefnisins. Í stofnskrá kemur fram að Vaðlaheiðargöngum hf. sé heimilt að innheimta gjald fyrir notkun ganganna og skuli það standa undir kostnaði við undirbúning og framkvæmd auk eftirlits og kostnaðar við álagningu og innheimtu gjalda.

- Pann 28. mars auglýsti Vegagerðin fyrir hönd Vaðlaheiðarganga hf. forval vegna gerðar Vaðlaheiðarganga auk byggingar forskála og vega og skyldi gögnum skilað inn eigi síðar en 3. maí.
- Sex aðilar skiluðu inn gögnum vegna forvals; IAV/Marti, Ístak, Mestrostav/Suðurverk, Norðurverk, Per Aarsleff/JKP JV og Leonhard Nilsen & Sönnar AS.
- Pann 5. ágúst var undirritaður samningur við Norðurorku sem kveður á um að tryggt verði að ekki komi til vatnsþurrðar notenda á Svalbarðsströnd vegna framkvæmda við Vaðlaheiðargöng.
- Skilmálaskrá vegna fjármögnunar Vaðlaheiðarganga hf. var undirrituð 17. ágúst, en með henni náðist samkomulag við fjármálaráðuneytið um fjármögnun. Þar kemur m.a. fram að Vaðlaheiðargöng skuldbindi sig til að afla hlutfjár fyrir a.m.k. 400 milljónum króna og allt að 600 milljónum króna sem lagt verði inn í félagið. Pann 19. ágúst voru útboðsgögn afhent en samkvæmt þeim var gert ráð fyrir verklokum í lok júlí 2015.
- Í ágúst bauð Vegagerðin sömuleiðis út stöpla og stálbita bráðabirgðabráur yfir þjóðveg 1 vegna gerðar Vaðlaheiðarganga.
- Pann 11. október voru opnuð tilboð í gerð Vaðlaheiðarganga og bárust tilboð frá fjórum af þeim sex aðilum sem skiluðu inn forvalsgögnum. Fyrirtækin sem buðu í verkið voru IAV/Marti (Ísland - Joint Venture) kr. 8.853.134.474 (95,0%), Norðurverk (Ísland - samstarfshópur) kr. 9.488.706.534 (101,8%), Ístak hf (Ísland) kr. 9.901.752.795 (106,2%) og Mestrostav-Suðurverk (Ísland - Joint Venture) kr. 10.849.427.276 (116,4%).
- Pann 16. febrúar samþykkti hluthafafundur í Greiðri leið tillögu stjórnar um að hækka hlutfé félagsins um allt að 200 milljónir króna.
- Pann 14. júní samþykkti Alþingi með 29 atkvæðum gegn 13 heimild til handa fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs að ríkið láni Vaðlaheiðargöngum hf. allt að 8,7 milljarða króna til gangagerðarinnar m.v. verðlag í árslok 2011 og skuli félagið sjálft, eignir þess og tekjustreymi vera fullnægjandi tryggingar fyrir láninu. Lánasamningurinn var undirritaður í desember.
- Verktakafyrirtækið G. Hjálmarsson hóf þann 7. ágúst að grafa frá væntanlegum gangamunna Eyjafjarðarmegin og í framhaldinu voru steyptr stöplar brúar yfir þjóðveg 1 vegna gangagerðarinnar.
- Í samræmi við lánasamning og skilmálaskrá var hlutfé í Vaðlaheiðar-



Ágúst Guðmundsson, jarðfræðingur hjá Jarðfræðistofunni, hafði yfirumsjón með jarðfræðirannsóknnum á gangaleiðinni í Vaðlaheiði. Hér gerir hann grein fyrir rannsóknunum á aðalfundi Greiðrar leiðar árið 2005.



Undirritun verktakasamninga um Vaðlaheiðargöng í Menningarbúsinu Hofi á Akureyri 1. febrúar 2013.

göngum aukið í 400 milljónir króna. Eignarhlutur hluthafa eftir hlutfjárukninguna var óbreyttur; Vegagerðin með 51% hlut og Greið leið ehf. með 49%. Lánasamningur kveður á um að hlutfé verði aukið í 600 milljónir króna með árlegum 40 milljóna króna greiðslum á árabílinu 2013-2017 og komi sú aukning frá Greiðri leið.

- Á hluthafafundi í Vaðlaheiðargöngum hf. 8. október óskaði Kristín H. Sigurbjörnsdóttir lausnar úr stjórn. Í hennar stað var kjörinn Birgir Guðmundsson. Aðrir stjórnarmenn eru Huginn Freyr Þorsteinsson og Pétur Þór Jónasson, sem tók við stjórnarformennsku í Vaðlaheiðargöngum hf.

2013

- Samningar voru undirritaðir 1. febrúar við IAV/Marti um gerð Vaðlaheiðarganga. Fyrirtækið Ósafll, sem er í eigu IAV/Marti, er framkvæmdaaðilinn. Tilboð verktakans í október 2011 hljóðaði upp á 8,8 milljarða en það var uppfært miðað við hækkun byggingarvísitölu og nam við undirskrift um 9,3 milljörðum króna. Jafnframt voru undirritaðir samningar við fyrirtækin Geotek og Eflu um eftirlit með framkvæmd verksins.
- Í mars samþykkti stjórn Vaðlaheiðarganga hf. ráðningu Valgeirs Bergmanns Magnússonar í stöðu framkvæmdastjóra félagsins og var hann valinn úr hópi 36 umsækjenda.
- Pann 2. apríl hófst vinna við gerð Vaðlaheiðarganga með greftri á lausu efni í forskeringum Eyjafjarðarmegin. Vinna við bergskerlingar Eyjafjarðarmegin við gangamunnann hófst 18. apríl.
- Föstudagurinn 12. júlí – Svokölluð viðhafnarsprenging við gerð Vaðlaheiðarganga, sem markar formlegt upphaf jarðgangaf framkvæmdanna.

Mikilvægur þáttur í eflingu Mið-Norðurlands

„Mið-Norðurland er vaxtarsvæði með Akureyri sem sterkan kjarna. Húsavík er kjarni fyrir austan og vestan megin eru Siglufjörður og Sauðárkrúkur. Akureyri mun ekki eflast og vaxa nema að allt svæðið blómstri. Vaðlaheiðargöng eru að mínu mati mjög mikilvægur þáttur í því að efla Mið-Norðurland sem heild,“ segir dr. Þóroddur Bjarnason, prófessor við hug- og félagsvísindasvið Háskólans á Akureyri og formaður stjórnar Bygðastofnunar.

Þóroddur segir að til þessa hafi jarðgangafarmkvæmdir á Íslandi ver-



Þóroddur Bjarnason.

ði rökstuddar með því annars vegar að með þeim væri verið að rjúfa einangrun byggða og hins vegar til þess að efla öryggi vegfarenda. Andstæðingar Vaðlaheiðarganga hafi oft nefnt að hvorugt eigi við um Vaðlaheiðargöng og það sé á vissan hátt rétt, nema hvað líður erfiðum vetrarsamgöngum um Víkurskarð. Hins vegar eigi hér við þriðji þátturinn, þ.e.a.s. hinn byggðapólitíski, sem sé ekkert síður mikilvægur. „Hér á landi eru þrjú vaxtarsvæði. Í fyrsta lagi hundrað kílómetra rásir í kringum Reykjavík, í öðru lagi Mið-

Norðurland og í þriðja lagi Mið-Austurland. Á þessum þremur svæðum búa 92% þjóðarinnar. Bygðapólitískt verður að horfa til þess hvernig við eflum og stækjum þessi svæði, þ.e.a.s. hvernig við færum jaðrana út. Dæmi um stað þar sem hins vegar þarf sértækar byggðaðgerðir er Raufarhöfn, sem er bæði of langt frá Mið-Norðurlandi og Mið-Austurlandi. Með Héðinsfjarðargöngum tengdist Siglufjörður Eyjafirði í ríku mæli og með Vaðlaheiðargöngum verður Suður-Þingeyjarsýsla órjúfanlegur hluti af vaxtarkjarnanum á Mið-Norðurlandi. Göngin koma öllum vel og styrkja allt svæðið, jafnt Húsavík sem Akureyri, og við teygjum okkur lengra út til jaðrana,“ segir Þóroddur Bjarnason.

Göngin hafa geysilega þýðingu



Kristín Halldórsdóttir.

„Vaðlaheiðargöng hafa geysilega þýðingu fyrir okkur. Yfir vetrarmánuðina skiptir það auðvitað gríðarlegu máli að geta tryggt flutninga á mjólk úr Þingeyjarsýslum til Akureyrar,“

segir Kristín Halldórsdóttir, mjólkurbússtjóri MS Akureyri.

Mjólkurframleiðslan austan Vaðlaheiðar, sem fer til vinnslu í MS Akureyri, er um sex milljónir lítra á

ári. „Við söfnum saman mjólk af stóru svæði í Þingeyjarsýslum og flesta daga erum við á tveimur bílum í mjólkurflutningunum af svæðinu austan Vaðlaheiðar og því segir það sig sjálf að 16 km stytting – 32 km á dag – fyrir einn bíl er umtalsverður sparnaður í beinhörðum peningum – sex daga í viku er talan um 190 km. En það sem vegur þyngst í þessu er öryggið við að geta komið mjólkinni örugglega frá bændum í Þingeyjarsýslum til Akureyrar. Síðastliðinn vetur lokaðist Víkurskarðið hvað eftir annað vegna snjóa og auk þess má

ekki gleyma því að þó svo að mögulega sé hægt að komast í gegnum skaflana getur veðurhæðin í skarðinu oft orðið svo mikil að ekki er forsvaranlegt að vera þar á ferðinni. Og Dalsmynnið er líka oft mjög erfið yfirferðar af sömu ástæðu.“

MS Akureyri þarf ekki aðeins að tryggja flutning á mjólk til vinnslu á Akureyri, fyrirtækið dreifir unnum vörum austur um, allt til Hornafjarðar. „Vitaskuld er það okkar keppikefli að tryggja örugga afhendingu mjólkurvara til neytenda, en erfið vetrarfærð, fyrst og fremst í Víkurskarði, hefur oft brugðið fæti fyrir okkur með það,“ segir Kristín Halldórsdóttir.

Stórt framfaraskref



Halldór Jóhannsson.

þess fallið að styrkja svæðið á margvíslegan hátt. Við höfum séð jákvæð áhrif Héðinsfjarðarganga og í mínum huga verða þau ekki minni af Vaðlaheiðargöngum. Ef annars vegar er skoðuð umferðarspá fyrir Héðinsfjarðargöng og hins vegar umferðartölur fyrir þau kemur í ljós að umferðin er mun meiri en bjartsýnustu spár gerðu ráð fyrir. Það sama spái ég að verði uppi á teningnum með Vaðlaheiðargöng. Samgöngubætur sem þau skapa koma öllum vel sem á þessu svæði búa, bæði hér í Eyjafirði og ekkert síður á Húsavík og í sveitum Suður-Þingeyjarsýslu,“ segir Halldór.

Óhætt er að segja að hraustlega hafi gefið á bátinn með lokaákvörðun um fjármögnum Vaðlaheiðarganga á Alþingi. „Þetta stóð vissulega tæpt sl. vetur, það skal viðurkennt. En með góðri samstöðu heimamanna stóðu menn þetta andstreymi af sér og vil ég sérstaklega þakka Akureyrarbæ og bæjarstjórn Akureyrar fyrir þá áráðni sem hún sýndi til þess að höggva á hnútinn. Ríkuleg fjárhagsleg aðkoma heimamanna að þessu verkefni á sér enga hliðstæðu í samgöngufarmkvæmdum hér á landi og hún er til marks um þá trú heimamanna að þetta sé gott og þarft verkefni,“ segir Halldór Jóhannsson.

Áhrif ganganna eru vanmetin



Bergur Elías Ágústsson.

„Að mínu mati koma Vaðlaheiðargöng til með að gegna lykilhlutverki í að efla byggð á þessu svæði. Göngin verða mikill styrkur fyrir fólk bæði vestan og austan Vaðlaheiðar. Það er gríðarlega mikilvægt fyrir okkur Þingeyinga að fá tryggari vegsamgöngur til Akureyrar og að sama skapi verður mikilvægt fyrir Eyjafirðinga að tengjast betur hingað austur,“ segir Bergur Elías Ágústsson, sveitarstjóri Norðurþings.

„Vaðlaheiðargöngin efla öryggi vegfarenda, sem er afar þýðingarmikill þáttur, og skapa m.a. tryggara aðgengi okkar í Þingeyjarsýslum að

heilbrigðis- og menntastofnunum á Akureyri. Ég tel almennt að áhrif Vaðlaheiðarganga séu vanmetin og þau eigi eftir að verða enn meiri samgöngubót en margur hyggur. Í framhaldinu skiptir miklu máli að fá nýja brú yfir Skjálfandafljót og ná fram frekari styttingu á þjóðvegnum milli Akureyrar og Húsavíkur,“ segir Bergur Elías. Hann bætir við að í tengslum við væntanlega atvinnuuppbyggingu á Bakka við Húsavík séu erlendir fjárfestar vel meðvitaðir um væntanleg Vaðlaheiðargöng og þýðingu þeirra fyrir stækkun atvinnusvæðis á Mið-Norðurlandi. „Það er mín skoðun að á næstu árum séu allar forsendur til þess að á þessu svæði verði mikill hagvöxtur og Vaðlaheiðargöng eru tvímælalaust mikilvægur hlekkur í því,“ segir Bergur Elías Ágústsson.

Frá stofnun Greiðrar leiðar ehf. hefur KEA verið næststærsti hluthafi félagsins og þar með er KEA einn af stærstu hluthöfum í Vaðlaheiðargöngum hf. Halldór Jóhannsson, framkvæmdastjóri KEA, hefur undanfarið sjö ár verið í stjórn Greiðrar leiðar og þekkir því forsöguna vel. Hann segir stórkostlegt að Vaðlaheiðargöng séu nú loks að verða að veruleika, hér sé verið að taka stórt framfaraskref.

„Á mælikvarða KEA hefur félagið sett umtalsverða fjármuni í þetta verkefni, enda höfum við talið það afar mikilvægt á okkar félagssvæði og til

Gangagerðin leggst mjög vel í okkur

Fyrirtækið Ósafli er aðalverktaki við gerð Vaðlaheiðarganga. Starfsmenn sem koma til með að standa vaktina næstu árin við gangagerðina eru einn af öðrum að koma til starfa, enda er verkið að fara í fullan gang og því þörf á dugmiklum höndum til þess að takast á við krefjandi verkefni. Jón Leví Hilmarsson er staðarstjóri Ósafli við gerð Vaðlaheiðarganganna.

„Fram til þessa höfum við unnið að ýmsum undirbúningi s.s. uppsetningu starfsmannabúða; svefnskála, eldhúss og skrifstofuaðstöðu. Núna erum við að vinna að því að byggja verkstæði og geymslu skammt frá gangamunnum. Við fengum nýjan jarðgangabor erlendis frá um síðustu mánaðamót, sem er forsenda þess að við getum farið á fullt í sjálfa jarðgangaborunina. Það var talið rétt að fá nýjan bor, enda er þetta stórt verk og við sjáum fram á að nota hann áfram við slík verk hér á landi. Við stefndum að því að nota hér sömu tæki og við notuðum við gerð Óshlíðarganganna fyrir vestan, en vegna þeirra tafa sem urðu við að koma þessu verkefni í gang, misstum við töluvert af þessum búnaði úr landi. Það var því ekkert annað í stöðunni en að fá nýjan bor fyrir gangagerðina.“

40-50 starfsmenn

„Á okkar vegum eru hér starfandi á milli 30 og 40 manns og ég reikna með að núna í sumar, eftir að við hefjum jarðgangasprengringarnar hérna Eyjafjarðarmegin, verðum við í það heila með á milli 40 og 50 starfsmenn. Auk þess að vinna við sprengingar í göngunum Eyjafjarðarmegin verður í sumar hreinsað frá gangamunnum í Fnjóskadal, svokallaðar forskeringar. Þessi útvinnna þar er nauðsynleg til þess að við getum einnig hafið



Jón Leví Hilmarsson.

sprengingar ganganna Fnjóskadalsmegin í apríl eða maí næsta vor. Sumarið 2014 verðum við þannig með jarðgangagerðina í fullum gangi bæði vestan og austan Vaðlaheiðar og komum þá til með að þurfa annan jarðgangabor.

Við gerum ráð fyrir að borun sjálfra ganganna taki um 26 mánuði, sem þýðir að við ættum að verða búnir að „slá í gegn“ í september 2015. Við gerum ráð fyrir að sprengja 40-70 metra í viku hverri.“

Jón Leví segir að flestir starfsmennirnir við jarðgangagerðina séu Íslendingar. „Þessir starfsmenn koma víða að af landinu. Margir þeirra koma reyndar héðan af svæðinu og við stefnum að því að ein af þremur vöktum í göngunum verði nær eingöngu skipuð heimamönnum. Einn starfsmaður hér á skrifstofunni kemur frá svissneska verktakanum Marti og hann mun verða einskonar framleiðslustjóri, halda utan um sprengivinnuna. Til að byrja með verða Austurríkismenn með okkur á vöktunum, þeir fylgja íslensku starfsmönnum úr hlaði, ef svo má segja.

Unnið verður við sprengingar ganganna allan sólarhringinn, á tveimur tólf tíma vöktum. Hver vakt vinnur tíu daga í senn og síðan er fimm daga frí. Svona kemur þetta til með að rúlla allan ársins hring, eina stoppið sem við gerum á verkinu er um jól og páska,“ segir Jón Leví og svarar því játandi að starfsmenn njóti bónusgreiðslna fyrir sín störf. „Já við erum með ákveðinn hvata í formi bónusgreiðslna.“



Nýr og öflugur bor sem Ósafli notar við jarðgangagerðina.

Mikil áhersla á öryggismálin

Jón Leví segir að rík áhersla sé lögð á öryggismálin. „Við höldum stutta fundi fyrir hverja vakt þar sem við förum yfir verkefni dagsins. Við erum með öryggishandbók sem starfsmenn þurfa að kynna sér vel og vinna samkvæmt. Yfirmenn fara reglulega um svæðið og skoða hvort allt er eins og það á að vera og aðrir starfsmenn eru hvattir til þess að láta okkur vita ef þeir telja að eitthvað megi betur fara varðandi aðbúnað og öryggismál. Við sættum okkur ekki við eitt slys við þetta verk.“

Hann segir mikið hagræði að því að vinna að slíku verkefni nánast í bæjarhlaði Akureyrar, þar sé unnt að nálgast nær alla þá þjónustu sem á þarf að halda.

„Þetta leggst bara mjög vel í okkur. Auðvitað er töluverður hasar að koma verkefni af stað og þegar hjólin fara að snúast bærilega vel þarf að finslípa allar aðgerðir þannig að allt gangi eins og ein smurð vél. Ég skynja góðan anda í hópnum og það hefur að sjálfsögðu gríðarlega mikið að segja. Við leggjum okkur fram um að skapa eins góðan vinnuanda og okkur er unnt,“ segir Jón Leví Hilmarsson.

„Gangavörðurinn“ mættur í áttundu göngin

Eflirlitsþáttinn með gerð Vaðlaheiðarganga annast í sameiningu fyrirtækið GeoTæk og Verkfræðistofan Efla. Björn A. Harðarson hjá GeoTæk er nokkuð örugglega með meiri reynslu af jarðgangagerð hér á landi en nokkur annar því Vaðlaheiðargöng eru áttundu veggöngin sem hann kemur að sem eftirlitsmaður.

Áður starfaði Björn við gerð Múlaganga, Vestfjarðarganga, Hvalfjarðarganga, Fáskrúðsfjarðarganga, Almanskardsganga, Héðinsfjarðarganga og Óshlíðarganga. „Já, það má segja að ég hafi unnið við þetta samfelld í aldarfjórðung – frá 1988 – og það sem meira er að í öllum tilfellum hef ég unnið allan framkvæmdatímann – frá undirbúningsstigi og þar til fyrstu bílarnir aka í gegn,“ segir Björn.

„Starf eftirlitsmanns felst í stórum dráttum í því að vera einskonar um-



Björn A. Harðarson.

sjónarmaður fyrir hönd verkkaupans. Í öllum tilfellum hefur það verið Vegagerðin nema við gerð Hvalfjarðarganga þar sem verkkaupinn var

Spölur og við gerð þessara ganga, þar sem verkkaupinn er Vaðlaheiðargöng hf. Okkar í eftirlitinu er að fylgjast með því að verkið sé framkvæmt sam-

kvæmt verksamningi – við erum þannig einskonar milliliður á milli verkkaupans og verktakans. Það er ákveðin kúnt að vera þarna á milli því báðir verða að vera bærilega sáttir við gang mála. Ég hef oft líkt þessu við að vera einskonar gangavörður – ég hef sem sagt verið gangavörður í 25 ár! Þetta tekur til tæknilega hluta verksins og einnig þess fjárhagslega. Ég kem til með að verða í daglegu sambandi við staðarstjóra verktakans á meðan á gangagerðinni stendur. Þessi göng eru ekkert frábrugðin öðrum göngum sem ég hef komið að nema að þversniðið í þeim er hálfum öðrum metra meira en áður hefur þekkt. Og einnig er hér lagt meira í gólf ganganna, þ.e. sjálfa akbrautina, og fráveitukerfið. Mér líst vel á það sem framundan er, við erum bjartsýnir og spenntir að byrja af fullum krafti,“ segir Björn A. Harðarson.

Það hefur vart farið framhjá nokkrum sem leið hefur átt um Þjóðveg 1 á Svalbarðsströnd að þar hefur risið voldug brú yfir Þjóðveginn, á móts við gangamunna Vaðlaheiðarganga.

Þessari brú er eingöngu ætlað það hlutverk að bera stórvirkar vinnuvélar verktakanna við gangagerðina, þ.m.t. munu hinir risavöxnu vörubílar flytja efni úr göngunum yfir brúna. Stöplar brúarinnar voru steypdir á sl. ári en burðarbitar og brúargólfíð sett núna fyrripart sumars. Að gangagerðinni lokinni verður þessi brú síðan fjarlægð.

Gangabrú yfir Þjóðveg 1



Við brosum allan hringinn!



Dagbjört Jónsdóttir.

„Í mínum huga er engin spurning að tilkoma Vaðlaheiðarganga mun styrkja búsetu í okkar sveitarfélagi. Við sækjum þjónustu á ýmsum sviðum til Akureyrar og bættar heilsárs-

amgöngur við Akureyri og Eyjafjarðarsvæðið treysta búsetu okkar austan Vaðlaheiðar. Ég brosi allan hringinn og ég hygg að það eigi við um flesta á þessu svæði,“ segir Dagbjört Jónsdóttir, sveitarstjóri í Þingeyjarsveit, en Fnjóskadalur, þar sem austari gangamunni Vaðlaheiðarganga kemur, er hluti af sveitarfélaginu.

„Göngin koma til með að stækka atvinnusvæðið, tengingin fyrir okkur við Eyjafjarðarsvæðið verður á allan hátt betri, hvort sem litið er til þjónustu, atvinnu-, skóla- eða heilbrigðismála. Í mínum huga þarf því ekki að velta vöngum yfir því, að göngin koma til með að bæta okkar búsetuskilyrði. Það munu allir á þessu svæði njóta góðs af göngunum, bæði við sem búum austan þeirra og einnig Akureyringar og nærsveitamenn og landsmenn allir. Þessi framkvæmd á eftir að sanna gildi sitt,“ segir Dagbjört.

Hún segir nokkur dæmi um að fólk búi í Þingeyjarsveit og saki vinnu til

Akureyrar og öfugt. Því sé ekki að leyna að erfiðar vetrarsamgöngur um Víkurskarð hafi gert þessu fólki oft lífið leitt, til dæmis síðastliðinn vetur, sem hafi verið sérlega erfiður. „Og fólk sækir líka skóla á Akureyri, bæði framhaldsskóla og háskóla og þá má ekki gleyma því öryggi sem skapast með tilkomu ganganna varðandi tengingu við Sjúkrahúsið á Akureyri. Þessi öryggisþáttur vegur þungt og hann ber að undirstrika í þessu sam-

hengi. Víkurskarðið lokaðist aftur og aftur síðastliðinn vetur og það skapaði auðvitað ákveðið óöryggi fólks. Með göngunum heyrir þetta fortíðinni til,“ segir Dagbjört og svarar því neitandi að fólk setji gjaldtöku í göngin fyrir sig. „Nei, það heyrir ég ekki. Fólk hér telur afar mikilvægt að fá þessi göng og virðist vera tilbúið að greiða fyrir að fara í gegnum þau þegar þar að kemur,“ segir Dagbjört Jónsdóttir.

Til hagsbóta fyrir alla landsmenn



Eiríkur Björn Björgvinsson.

Eiríkur Björn Björgvinsson, bæjarstjóri á Akureyri, segir margháttaðan ávinning af Vaðlaheiðargöngum. „Í mínum huga er stærsti ávinningurinn sá að þau munu tengja betur saman Eyjafjörð og Þingeyjarsýslur. Akureyri, sem stærsti þjónustukjarninn á Norður- og Norðausturlandi, mun njóta góðs af og það sama má segja um Húsavík og byggðir hér austan Vaðlaheiðar. Með göngunum stækkar atvinnu- og þjónustusvæðið í báðar áttir og það er afar mikilvægt fyrir þetta svæði í heild sinni. Hvernig sem á það er litið eru allar samgöngubætur til hagsbóta fyrir alla landsmenn og ég tel að það eigi eftir að koma á daginn með Vaðlaheiðargöng,“ segir Eiríkur Björn.

Hann bendir á að umferðaröryggi muni aukast til muna með göngunum, enda sé Víkurskarðið erfiður og varasamur fjallvegur, einkum yfir vetrarmánuðina. „Aðgengi fólks að fjölþættri þjónustu hér á Akureyri verður tryggara en áður. Ég vil í því sambandi meðal annars nefna heilbrigðisþjónustu, mennta- og menningarstofnanir,“ segir Eiríkur Björn.

1100 bílar á sólarhring um Víkurskarð 2012

Þrjátíu ár eru liðin frá því Víkurskarðsvegur var opnaður. Oft og tíðum hefur hann reynst afar erfiður á veturnum, til dæmis lokaðist vegurinn ítrekað síðastliðinn vetur vegna fannfergis eða veðurhæðar. Í rekstrarlíkani um Vaðlaheiðargöng er gert ráð fyrir að við opnun ganganna í árslok 2016 verði sólarhringsumferðin um göngin að jafnaði 1400 bílar. Til samanburðar var samkvæmt tölum Vegagerðarinnar sólarhrings umferð um Víkurskarðsveg árið 2000 835 bílar, rösklega 1000 bílar árið 2005 og rösklega 1100 bílar árið 2012. Mest var umferðin á sl. ári í júlí eða um 2500 bílar á sólarhring en minnst í nóvember eða rösklega 500 bílar á sólarhring.

Áhugavert er að samkvæmt tölum Vegagerðarinnar var umferð um Víkurskarð meiri á síðasta ári en um Holtavörðuheidi.

Akureyrarbær hefur frá stofnun Greiðrar leiðar ehf. árið 2003 verið stærsti hluthafinn í félaginu. Þar með er Akureyrarbær stór þátttakandi í Vaðlaheiðargöngum hf. Því Greið leið á þar nú 49% hlut á móti Vegagerðinni og mun með hlutfjárukningu á næstu árum verða meirihlutaeigandi í félaginu.