

Steinunn Ásmundsdóttir



Fáskrúðsfjarðargöng

Í september 2005 var miklum áfanga náð í samgöngumálum Austurlands, þegar jarðgöng milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar voru opnuð við hátíðlega athöfn. Göngin eru um 6 km löng og stytta leiðina milli þorpanna á Búðareyri og Búðum um 32 km. Þau auka umferðaröryggi til stórra muna, þar sem þjóðbrautin lá áður um hættulegar skriður og var að hluta til lítið uppbyggð. Göngin styrkja byggðakjarnann um miðbik Austurlands verulega, ásamt aðliggjandi byggðum, og auðvelda atvinnusókn milli svæða.

Forsaga

Heimamenn á Fáskrúðsfirði höfðu framan af takmarkaða trú á að af gangagerð yrði undir fjallgarðinn milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar. Var þó Sigurður Gunnarsson, sveitarstjóri Búðahrepps á árunum 1982–1986, ötull talsmaður slíkra ganga í ræðu og riti, og átti sér marga fylgismenn í því máli. Heimamenn óttuðust sumir að verða af bundnu slitlagi á gamla veginum milli fjarðanna ef um of yrði horft á Fáskrúðsfjarðargöngin, enda varð sú raunin.

Byrjað var að kanna möguleika á göngunum í tengslum við vinnu nefndar um langtímaáætlun um jarðgöng, sem skilaði skýrslu árið 1987. Mun meiri umfjöllun varð um þau í skýrslu nefndar um jarðgöng á Austurlandi árið 1993 og frumrannsóknir fóru fram árin þar á undan.

Vonir manna glæddust verulega í árslok 1998 þegar Arnbjörg Sveinsdóttir og Egill Jónsson lögðu fram tillögu til þingsályktunar um undirbúning jarðganga milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar. Samgöngunefnd þingsins tók undir tillöguna, en útvíkkaði hana og lagði til að í staðinn skyldi unnið að gerð langtímaáætlunar um jarðgöng. Sú tillaga var samþykkt fyrir þinglok 1999 og ári síðar samþykkti Alþingi jarðgangaáætlun. Fyrstu verkefni hennar skyldu vera göng milli Siglufjardar og Ólafsfjarðar annars vegar og Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar hins vegar.

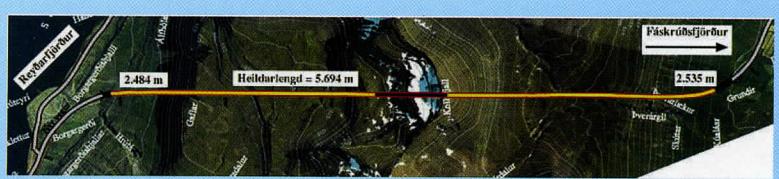
Með tilliti til fyrirhugaðra stóriðjuframkvæmda á Reyðarfirði, ákvað samgönguráðherra árið 2002 að Fáskrúðsfjarðargöng skyldu koma fyrst og voru þau boðin út í desember sama ár. Fjögur tilboð bárust í gerð jarðganganna ásamt tilheyrandi vegamannvirkjum. Hið

Löng bílaröð myndaðist á opnunardegi ganganna.

Ljós. Steinunn Ásmundsdóttir.



Steinunn Ásmundsdóttir blaðamaður, Egilsstöðum



TÖLULEGAR UPPLÝSINGAR

Fáskrúðsfjarðargöng milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar eru 5,9 km löng, tvíbreið, þverskurður hálfhringslag. Göngin voru sprengd í gegnum bergið. Þau eru 6,3 metra há fyrir miðju og 7,6 metra breið í gólfhæð. Gangaþversniðið er 53 m². Reyðarfjardarmegin er forskálinn 40 metra langur, munni hans er í 65 metra hæð yfir sjó og lengdarhalli um 1,5% vel inn fyrir miðju ganganna þar sem þau ná mestri hæð, eða 124 metrum. Fáskrúðsfjardarmegin er 160 metra langur forskáli og munni hans í um 100 metra hæð yfir sjó. Í gólfí ganganna eru lagnir fyrir há- og lágspennta rafkapla og síma, drenlagnir o.fl. Sérstök útskot eru í göngunum með 600 metra millibili og tvö sérstök útskot fyrir spennistöðvar. Stjórnhus er í útbyggingu við vegskála Reyðarfjardarmegin. Jarðgöngin eru á Suðurfjarðavegi, frá Hrúteyri eða Borgargerði í Reyðarfirði yfir að Dölum í Fáskrúðsfirði, ásamt aðliggjandi veggum. Byggður var nýr vegur frá þeim gamla innan við Hrúteyri, upp að klettabelti (Borgargerðishjalla) utan og ofan við eyrina (1,9 km). Þaðan liggja jarðgöngin undir fjallgarðinn (Kollufjall o.fl.), sem er 1000-1100 m hárr, að Þverárgili hjá Dölum (5,9 km). Þaðan liggur nýr vegur norðan Dalsár á núverandi veg innan Búða (6,6 km). Samtals voru þetta 14,4 km í nýbyggingu vega og jarðgöngum.

mánuðum skemmri tíma en áætlunar gerðu ráð fyrir. Heildarverktími var tæplega tvö og hálft ár. Fjöldi undirverktaka kom að verkinu, m.a. Myllan ehf., Hlaðbær Colas hf., Rafmiðlun ehf., Vegmerking ehf., Malarvinnslan ehf. og BM Vallá.

Myllan (Egilsstöðum) hóf verkið vorið 2003 með því að ryðja um 20 þúsund rúmmetrum af lausu efni burt frá væntanlegum gangamunnunum. Ístak hóf svo sprengingar og borun. Borað var frá báðum endum, með nýjum þriggja bóma borvögnum, þar sem menn sátu í tiltölulega þægilegum sætum meðan miðað var út fyrir borana með leysigeisla og borað í bergið. Unnið var allan sólarhringinn á tveimur 12-tíma vöktum, báðum megin.

Inni í göngunum var verkferlið á þann hátt að fyrst var hafist handa um að losa burtu lausa steina í lofti. Svo voru boraðar tæplega 100 holur, fimm metra inn í bergið, og tók það hátt í fjórar klukkustundir. Í þær

lægsta kom sameiginlega frá fyrirtækjunum Ístaki og E. Phil & Són og nam 3.249 milljónum króna, sem var 2,8% yfir kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar sem hljóðaði upp á 3.160 milljónir króna. Önnur fyrirtæki voru með mun hærri tilboð, allt upp í 4,7 milljarða. E. Phil & Són er aðaleigandi Ístaks en síðarnefnda fyrirtækið var í forsvari fyrir tilboðið. Verksamningur var undirritaður í mars 2003. Stærsti hluti útboðsins voru sjálf jarðgöngin, eða um 2,5 milljarðar af áætluninni.

Þegar búið var að bjóða Fáskrúðsfjarðargöng út (í des. 2002) fagnaði Starfsmannafélag Vegagerðarinnar hinum langþráða áfanga og setti upp ljósaseríu þar sem munni forskála ganganna skyldi rísa utan við Hrútá í Reyðarfirði.

Fáskrúðsfjarðargöngin voru stærsta verk sem Vegagerðin hafði boðið út í meira en áratug, eða síðan hafist var handa við Vestfjarðagöng upp úr 1990, en þau eru rúmir 9 km að lengd og þau lengstu í landinu.

Framkvæmd

Framkvæmdir á verkstað byrjuðu í apríl 2003. Jarðgangagerðin hófst með fyrstu formlegu sprengingu hinn 22. maí 2003 og gangagreftrinum lauk með gegnumbroti hinn 4. september 2004 og tók því rúmlega fimmtán mánuði að grafa göngin, eða um tveimur

voru settar sprengihleðslur. Allir fóru svo út úr göngunum og var þá sprengt. Við það kastaðist megnið af sprengda bergeninu 10-15 metra fram í göngin, í einn haug, en stöku steinar gátu skotist 200-300 metra fram eftir þeim. Þegar reykurinn var horfinn byrjaði útmokstur og eftir það var farið með fleyga eða vélspota á bergið til að ná því niður sem sat laust. Þegar því var lokið þvoðu menn bergið, sprautusteyptu og boltuðu, til að lausir steinar inni í bergeninu hreyfðust ekkert. Eftir það var hægt að bora aftur og var þá komin ein hrингferð.

Funhití i miðju fjalli

Mesta hættan fyrir mennina í göngunum var grjóthrun úr stafni og lofti. Þegar verið var að hlaða sprengiefnini í holurnar í stafninum var mest hættan á hruni, og bergið vildi líka losna við borun. Mest komust starfsmenn Fáskrúðsfjarðarmegin í að sprengja þrisvar á sólarhring, en að jafnaði náðist að sprengja einu sinni á vakt, eða tvísvar á sólarhring.

Fáskrúðsfjarðarmegin þótti bergið gott til að vinna, en Reyðarfjardarmegin voru mjög erfiðir kaflar. Illa gekk þar um hríð að sprengja vegna þess hversu bergstálið var sprungið. Gert var ráð fyrir að sprengja 10 metra á sólarhring, en um tíma tók allt að 36 klst. að losa hverja fimm metra af bergeninu, og mikill tími fór í að bolta það

vegna hruns. Erfiðleikar stöfuðu m.a. af því hversu hátt fjallið er (1025 m) og fargið í bergeninu því mikið. Vildi flagna úr því vegna þrýstings. Þá þótti mönnum hitinn innst í göngunum á stundum óþægilegur og fór hann á köflum í 40 til 50 gráður. Ekki varð vart við heitt vatn og leki í göngunum var sá minnsti sem vitað er um í jarðgangagerð hér á landi.

Sex menn voru á vakt inni í fjallinu á hverjum tíma sitt hvoru megin. Inni í göngunum var svokallaður lífgámur fyrir mennina að fara inn í ef eitthvað gerðist, t.d. ef hryndi úr bergeninu, göngin lokaðust eða kvíknaði í. Aldrei kom þó til slíks hættuástands, en fáein minniháttar slys urðu á mönnum við gangagerðina og eitt alvarlegt þegar maður slasaðist á baki.

Samtök atvinnulífsins, fyrir hönd Ístaks, og AFL starfsgreinafélag Austurlands, ásamt Verkalyðsfélagi Reyðarfjarðar, sömdu um nýjan sérkjarasamning vegna vinnu við Fáskrúðsfjarðargöng. Í samkomulaginu var kveðið á um tólf tíma vaktir, tíu daga vinnulotur, ferðir til og frá vinnustað og úrbætur á öryggis- og tryggingamálum starfsmanna. Var samningurinn viðauki við aðalkjarasamning og ekki borinn undir atkvæði starfsmanna.

Ratað rétta leið

Á milli 70 og 90 manns störfuðu lengst af við göngin og um 15 þeirra hjá undirverktökum Ístaks. Kapp hljóp í gangamenn þegar nálgðist miðju fjallsins og mátust vinnugengin gjarnan um hvort færí fyrri gegnum fjallið með tækjum sínum og tólum. Undir lokin ríkti líka mikil eftirvaenting vegna þess hvort göngin myndu mætast í fjallinu, þangað til í ljós kom að leysimiðaðir borarnir höfðu ratað rétta leið og göngin stóðust nákvæmlega á þegar síðasta bergfyllan, 3 metra þykk, var sprengd í burtu.

Þegar komist hafði verið í gegnum fjallið haustið 2004, eftir fimmtán mánaða úthald, var töluverð vinna eftir við lokastyrkingu og frágang. Taka þurfti tillit til mikillar bergspennu í fjallinu, sem gaf sig til kynna með háværum smellum, þegar bergið var að springa. Þá var ákveðin hætta á að blokkir í veggjum þrýstust inn og voru veggir styrktir eftir því sem þrýstingur jókst inn í fjallið. Lítills háttar leki var í göngunum og var hann leiddur í holræsi.

Hafist var handa um að malbika veginn í göngunum snemmvors 2005 og þeirri vinnu



lauk í júní. Áður þurfti að leggja ræsi og rafstengi undir veginn og byggja hann upp. Vega-gerð utan fjalls var í gangi samhliða meginverkinu allan framkvæmdatímann. Á lokasprettinum voru göngin fóðruð og gengið frá ljósum og niðurföllum.

Heimamenn fögnuðu

Prátt fyrir óskir heimamanna um að opnun ganganna yrði flýtt, í ljósi þess að Ístak var vel á undan áætlun með verkið, kom það aldrei til greina. Ístak gaf Vegagerðinni á einhverjum tímapunkti upp tölur um hvað það myndi kosta fyrirtækið að flýta verkinu en ekkert varð

Myllan hefur vinnu við gangamunnann í Fáskrúðsfirði.

Ljósm. Albert Kemp.

Nýr þriggja bómu borvagn var notaður til verksins.

Ljósm. Ístak.





Nokkur hundruð manna voru viðstödd vígslu ganganna 8. sept. 2005.

Ljósm. Steinunn Ásmundsdóttir.

úr því. Þá ákvað fyrirtækið að nýta þann verktíma sem sem það hafði, þ.e. fram í byrjun október 2005. Ákveðið var þó að vígja göngin 9. september, eða rúmum mánuði á undan áætlun. Vinna við þau þótti hafa gengið afar vel og fagmannlega fyrir sig. Tekið var forskot á opnun Fáskrúðsfjarðarganga 8. september þegar tæplega þrjú hundruð manns frá Fáskrúðsfirði og Reyðarfirði fóru gegnum göngin að tilhlutan sveitarfélaganna, ummennafélagi staðanna tveggja og Ístaks. Gengu menn og hjóluðu, og m.a. fór ung Reyðarfjarðarsnót göngin á línumskautum á rólegri briggja kortera ferð. Fögnumið þannig íbúar Fjarðabyggðar og Austurbyggðar þeirri gríðarmiklu samgöngubót sem Fáskrúðsfjarðargöng eru milli byggðarlaganna. Hátíðarkaffi var í Félagsheimilinu



Sturla Böðvarsson samgönguráðherra og Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri klipptu á bordann.

Ljósm. Steinunn Ásmundsdóttir.

Skrúð og um kvöldið haldinn dansleikur. Íbúar beggja vegna ganga drógu fána að húni á húsum sínum og flykktust til vígslu þeirra daginn eftir, ásamt forsætisráðherra, samgönguráðherra, heilbrigðisráðherra og viðskipta- og iðnaðarráðherra, vegamálastjóra, fjölda þingmanna, starfsmanna ganganna og sveitastjórnarfólki.

Manndrápsgil og Líkkista

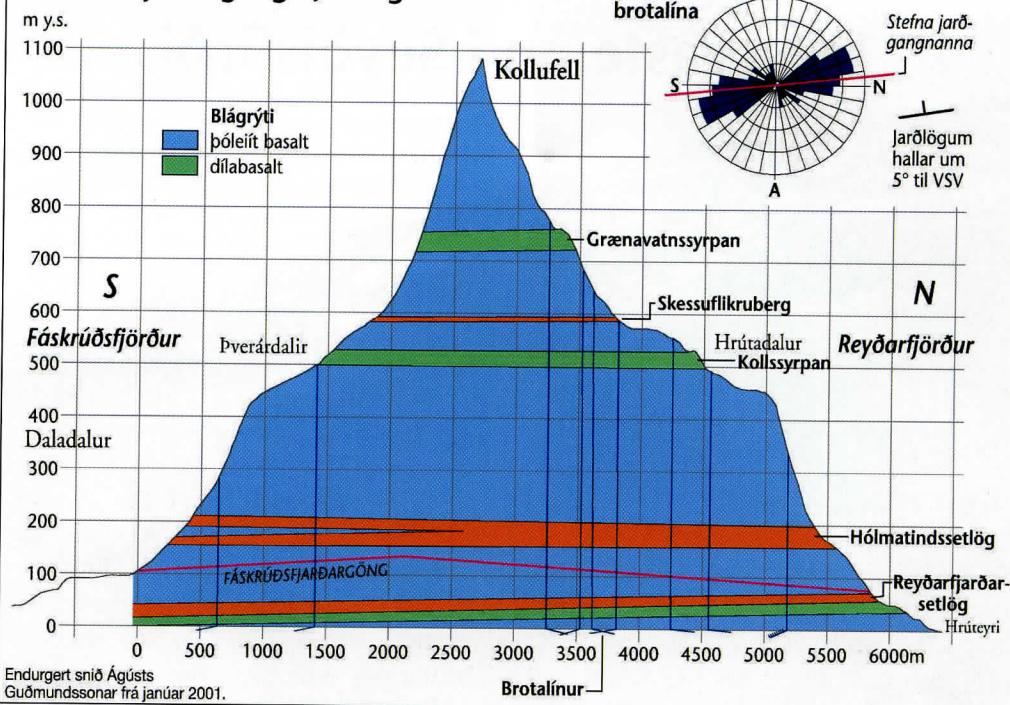
Sturla Böðvarsson samgönguráðherra og Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri klipptu á borda við munna jarðganganna Reyðarfjarðarmegin og voru göngin eftir það opnuð almennri umferð. Sturla sagði við opnun ganganna að gott verk hefði verið unnið, sem hefði mikla þýðingu fyrir íslenskt samfélag. Hver einasti hluti samgöngukerfisins sem endurbyggður er, væri í þágu allra Íslendinga. Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri sagði við sama tækifæri að göngin styttru ekki aðeins vegalengdir, heldur losuðu þau landsmenn við erfiðan og hættulegan veg um Vattarnesskriður, þar sem væru örnefni eins og Manndrápsgil og Líkkista sem segðu töluvert um það sem vegfarendur hefðu lent í á þeirri leið. Hann sagði verk takana, Ístak og Phil & Søn AS, hafa verið í hlutverki skessunnar með stóra nafarin sem festist í göngunum, í ævintýrinu um Búkollu. Verktakarnir hafi hins vegar síður en svo festst í göngunum, þeir hefðu skilað sínu með mikilli prýði og væru mánuði á undan áætlun.

Prestarnir Davíð Baldursson og Þórey Guðmundsdóttir blessuðu mannvirkið. Soffía Lárusdóttir, formaður Sambands sveitarfélaga á Austurlandi, sagði við vígsluna að samgöngubætur væru eitt allra mikilvægasta byggðamál-ið. „Þessi samgöngubót eykur tvímælaust atvinnu- og þjónustusókn og öryggi, sem ekki er síður mikilvægt,“ sagði Soffía.

Styrkir miðkjarnann

Fáskrúðsfjarðargöng efldu tiltrú margra Austfirðinga á sterkan miðkjarna með stærra atvinnu- og þjónustusvæði og þar með fjölbreyttari atvinnutækifærum. Virðist það að einhverju leyti hafa gengið eftir, rúmlega hálfu ári eftir að göngin voru opnuð. Fólk búsett sunnan gagna virðist talsvert sækja atvinnu yfir í Fjarðabyggð og upp á Hérað og hreyfing er á fasteignum og í nýbyggingum á Suðurförðum.

Fáskrúðsfjarðargöng - Jarðlagasnið



Guðmundur Ó. Ingvarsson landfræðingur teiknaði samkvæmt gögnum Ágústs Guðmundssonar jarðfræðings. Birt í bók Hjörleifs Guttormssonar, Austfirðir frá Reyðarfirði til Seyðisfjarðar. Árbók Ferðafélags Íslands 2005.

Birt með leyfi hófundu og útgefanda.

Fáskrúðsfjarðargöng virðast bæta samgöngur verulega innan Austfirðingafjórðungs, auk þess að tengja betur saman Suðurfirði Austurlands og kjarna Mið-Austurlands.

Göngin stytta leiðina milli þorpanna í Reyðarfirði og Fáskrúðsfirði um 32 km og þjóðleiðina suður með fjörðum um 34 km. Að auki bæta göngin umferðaröryggi stórlæg, því vegurinn milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar um Vattarnesskriður, Kyrruvíkurkriður og Staðarskriður hafði nokkuð háa slysatíðni og ofanflóð voru algeng. Þá virðist sem göngin hafi gert Fáskrúðsfirðingum og Stöðfirðingum kleift að sækja vinnu í Fjarðabyggð og á Hérað í auknu mæli og greinileg áhrif eru af framkvæmdinni í þéttbýlinu á Fáskrúðsfirði, þar sem húsbyggingar hafa tekið mikinn kipp.

Tvöföldun umferðar

Ársdagsumferð, þ.e. dagleg meðaltalsumferð, var árið 2000 um 210 bílar um Suðurfjarðaveg milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar. Var umferðaraukning frá árinu 1994 þá um 4% ári að meðaltali og skiptingin 250 bílar daglega í sumarumferð og 130 daglega á vetrum. Í skýrslu Hönnunar um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar kemur fram að áætlað sé að ársdagsumferð um göngin geti orðið um 450-650 bílar á dag árið 2010 og 800-1100 bílar á dag

árið 2034 miðað við stóriðjuuppbyggingu í Reyðarfirði og alhliða atvinnuuppbyggingu á miðsvæði Austurlands. Þar er einnig gert ráð fyrir að umferð tvöfaldist á fyrstu árunum eftir opnun jarðganganna miðað við reynslu frá Vestfjarða- og Hvalfjarðargöngum. Skv. upplýsingum Vegagerðar hefur umferðin verið nokkuð misjöfn, eða frá 400 og upp í 600 bíla á sólarhring. Mest virðist umferðin vera á föstudiðum og þriðjudögum, einhverra hluta vegna.

Það hefur komið á óvart hversu mikil umferðin er og hún er ívið meiri en var búist við. Einhverjar kannanir hafa verið gerðar á eðli umferðarinna, þ.e. hversu stórvænt er almenn umferð og hvað t.d. þungaflutningar, en um Fáskrúðsfjarðargöng fer stórvænt umferðin verið. Göngin eru jafnframhluti eins af þremur þjóðvegum frá Mið-Austurlandi. Almennt hefur verið reiknað með að göngin hafi jákvæð samfélagsleg áhrif, stækki atvinnu- og þjónustusvæði, liðki fyrir fjölbreyttari atvinnutækifærum og bæti aðgengi að verslun og þjónustu, skólamarkmiðum, íþróttastarfum, menningu og listum. Loks er betri tenging Suðurfjarða við flugvöllinn á Egilsstöðum talið til kosta við göngin.

Heimildir: Morgunblaðið, Vegagerðin, Ístak, Hönnun, Albert Kemp o.fl.

Almennt hefur verið reiknað með að göngin hafi jákvæð samfélagsleg áhrif, stækki atvinnu- og þjónustusvæði. . .