

Hafnasamlag Norðurlands bs.

Minnisblað

Í riti Siglingastofnunnar Íslands frá 2009 segir m.a. um aðdraganda byggingar Torfunefsbyggju: - Frá því að fyrstu kaupskipin hófu að sigla til Íslands hefur Akureyrarhöfn þótt eitt allra besta hafnarstæði landsins. Þar var gott lægi fyrir kaupskipin á Pollinum, og jafnvel eftir að hafnarmannvirki voru byggð hefur höfnin þótt ein besta og örugguasta höfn landsins.

Á 19. öld mátti líta litlar bátabryggjur eða flotbryggjur, sem settar voru upp á vorin og teknar í land á haustin. Í lok 19. aldar þegar verslun og útgerð var tekin að dafna, létu kaupmenn og útgerðarmenn sjálfir byggja sínar trébryggjur.

Bæjaryfirvöld á Akureyri höfðu þó lítil afskipti af bryggju- og hafnarmálum á síðustu áratugum 19. aldar, álíka og önnur sveitafélög í landinu. Hafnarsjóður var þó stofnaður á vegum sveitafélagsins 1882 og tekin hafnargjöld af þeim skipum sem komu til Akureyrar. Það leiddi af sér að 1888 stóðu bæjarfélagið og hafnarsjóður fyrir því að gerðar voru tvær bryggjur, önnur á Oddeyri og hin á Akureyri. Bryggjan sem byggð var á Akureyri 1891, var steinbryggja, en bryggjan inn af Oddeyri trébryggja.

Árið 1903 var steinbryggjan lengd, settur á hana bryggjuhaus sem var gerður úr skrokki af frönsku fiskiskipi sem var keypt sérstaklega fyrir þessa aðgerð. Þá var einnig hafin smíði á bryggju á Torfunefi, sem var gerð með uppfyllingu og staurapili. Í ágúst 1905 var svo bryggjan vígð, en ekki tókst betur til en daginn efir vígsluna sprakk staurapilið undan eigin þunga.

Þá var Thorvald Krabbe verkfræðingur fenginn til að endurhanna bryggjuna og árið 1907 var lokið við smíði hennar, sem var gerð eftir tillögu hans timburpili eins og var í fyrri bryggjunni og í það var sett fyllingarefni. Samkvæmt gerðabókum hafnarnefndar kemur það fram árið 1928 að farið er að huga að því að lengja bryggjuna um 27 metra til norðurs. En tekið jafnframt fram að nefndin geri ekki ráð fyrir framkvæmdum fyrst um sinn. 1950 er lögð áhersla á að lenging Torfunefsbyggju gangi fyrir, þrátt fyrir að fjárreiður hafnarinnar séu ekki miklar.

Bryggjan eins og hún er í dag er ónýtt og fram til 2015 var lítill hagur fyrir Hafnasamlagið að endurbyggja bryggjuna vegna þess kostnaðar sem það hefði haft í för með sér. Voru jafnvel uppi hugmyndir um að setja út grjótgarð í stað nýrrar bryggju. En með mikilli aukningu minni skemmtiferðaskipa og þeirrar hafnsæknu þjónustu sem hefur orðið til á Akureyri með aukningu á skemmtiferðaskipum lítur dæmið öðru vísi út og því hefur höfnin verið að undirbúa endurbyggingu bryggjunnar síðstu ár.

Vegagerðin hefur tekið saman fyrir Hafnasamlag Norðurland kostnað við endurbyggingu Torfunefsbyggju með tveim mismunandi bryggjutegundum, þ.e. stálþilsbyggja eða steyptri staurabryggja.

Sjávarbotninn framan við Torfunefsbyggju mjög linur og þarfnast því feringar og þarf fyllingin góðan tíma að setjast og styrkjast áður en framkvæmdir við hafnarkantinn geta hafist. Fylla þarf upp í kóta -5,0 m frá núverandi hafnarkant og 15 m fram fyrir fyrirhugaðan hafnarkant. Efnispörfin í það er áætluð um 45.000 m³ sem þarf að koma á staðinn með dýpkunarskipi. Hægt verður að ná í um 10.000 m³ af efni framan við Tangabryggju og restin verður tekið við ósa Glerá. Hafnasamlagið hefur nú þegar hafist handa við að bjóða út dýpkun við nýjan kant Tangabryggju og verður sú dýpkun framkvæmd öðru hvoru megin við áramót. Jafnframt hefur höfnin átt gott samstarf við Pétur Inga skipulagsstjóra varðandi efnistöku við Glerárósana og er það leyfi nú þegar fengið og yrði því dýpkunarpramminn sem kemur vegna dýpkunar við Tangabryggju nýttur til að klára fyrsta hluta feringar við Torfunefsbyggju.

Fyllingaráfangarnir verða 2 í heildina og þurfa að líða 6 mánuðir milli þeirra. Einnig þarf að líða tími frá því seinni fyllingaráfanga er lokið og þar til hægt er að hefja stálþilsrekstur. Með þessu verklagi ætti að vera mögulegt að reka niður stálþilið í janúar 2021. Það verk ætti ekki að taka marga mánuði. Eftir að stálþilsrekstrinum er lokið og fyllt er aftan við það þarf hún að jafna sig í 6-8 mánuði áður en hægt er að steypa kantbita og þekju. Heildarkostnaðurinn við framkvæmdina er áætlaður um 450-500 milljónir kr.

Hægt er að byggja staurabryggju sem byggð er úr 250 steypum staurum sem er byggð með steypum einingum að ofan. Mikilvægt er að fjarlægja núverandi mannvirki áður en hægt er að hefja reksturinn svo engir aðskotahlutir verði fyrir í rekstrinum. Undir

bryggjunni þarf að koma grjótvörn sem verður að geta tekið á móti álaginu frá skrúfum skipana svo það hrynji ekki niður undir landstöplinum. Reka þarf niður stálþil sem bakþil eða þá staga landvegginn til þess að bryggjan taki við togi frá skipinu.

Heildarkostnaðurinn við staura lausnina er áætlaður um kr. 500 milljónir kr.

Vegagerðin telur að stálþils lausnin sé auðveldari í framkvæmd en aftur á móti tekur hún mun lengri tíma í framkvæmd þar sem við þurfum að fylla framan við þilið í 2 áföngum og láta hana standa í 6 mánuði. Þegar búið er að fylla framan við stálþilið verður auðvelt að reka niður stálþil og klára framkvæmdina á skömmum tíma. Meira rask er í lengri tíma við staurabryggjuna. Kostnaðurinn við lausnirnar er svipaður.

Hafnasamlagðið hefur þegar tekið þá ákvörðun að velja það að rekið verður niður stálþil og er allur undirbúningur miðaður við það enda mælir Vegagerðin með þeirri lausn.

Forsvarsmenn hafnarinnar hafa nokkuð ítrekað rætt við bæði skipulagsyfirvöld sem og meirihlutann á Akureyri þann möguleika að fara með þilið töluvert utar en núverandi þil er vegna þess að það er mat hafnarinnar að um sé að ræða einstakt tækifæri fyrir sveitarfélagið að búa til land á mjög dýrmætum stað í bænum. Opnast fyrir vikið ýmsir möguleikar á að búa til segul fyrir bæinn. Bæði fyrir ferðamenn og kannski ekki síst líka fyrir bæjarbúa og nærsveitamenn. Aukakostnaður við að fara með nýtt þil 16 metrum utar en núverandi þil er, er um 100 mkr. Bílastæði á þetta svæði er ekki segull og því hafa verið nefndar þær hugmyndir að efna til samkeppni um nýtingu og útlit. Þetta var rætt á fundi með Akureyrarbæ í sumar og var það skilningur hafnarinnar að boltinn væri hjá skipulagsyfirvöldum sem ætluðu að skoða þennan möguleika nánar enda töluverður hugur í mönnum. Tíminn líður hratt og ef höfnin ætlar að láta sitt verkplan ganga upp þurfa hlutirnir að vera teknir mjög föstum tökum sem fyrst.

Í pósti Péturs Inga skipulagstjóra til Péturs Ólafssonar hafnarstóra frá 9. Júlí 2018 segir

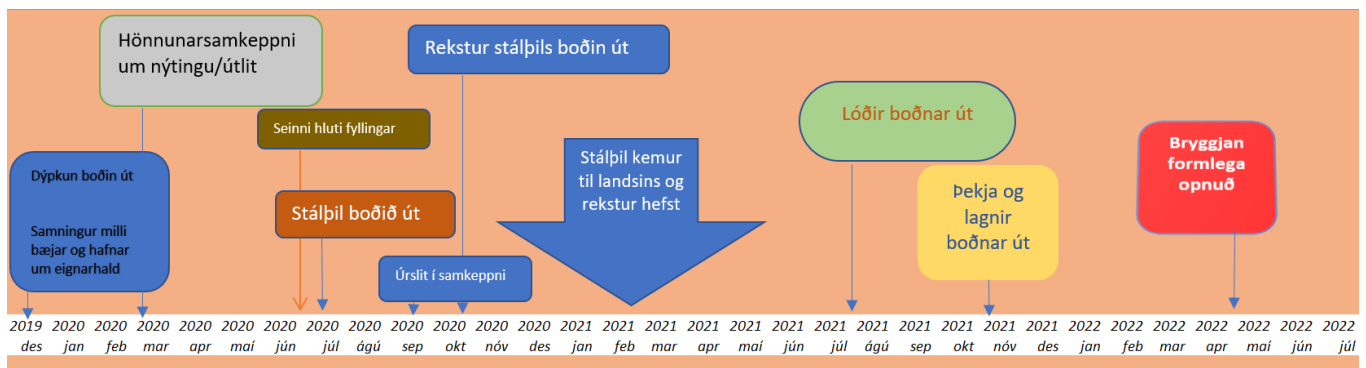
“Varðandi stækkun Torfunesbryggju að þá er ég búinn að ræða málið við aðila í skipulagsráði og á fundi með Umhverfis- og mannvirkjasviði. Niðurstaðan er að málið, þ.e. ákvörðun um mögulega aðkomu bæjarins að stækkun bryggjuna, eigi heima í bæjarráði.”

Um er að ræða þrjá möguleika.

1. Bærinn borgar þann viðbótarkostnað sem myndast við að fara utar með bryggjuna og eignast landið og ráðstafar því að vild.
2. Höfnin rekur þilið niður 1 metra frá núverandi þili og sparar um 100 mkr. og ekkert aukaland verður til.
3. Höfnin borgar þann viðbótarkostnað sem verður til við að fara utar og eignast allt landið við Torfunefsbyggju fyrir neðan Glerárgötu og getur ráðstafað því að vild en þó innan skilmála deiliskipulagsins.

Nauðsynlegt er að leita til aðila sem bærinn/höfnin treystir til að finna leiðir og lausnir sem gera Torfunefið að hjarta bæjarins.

Að lokum má hér sjá tímalínu þannig að bryggjan verði klár fyrir sumarið 2020.



Akureyri 12. nóvember 2019

Virðingarfyllst,

Pétur Ólafsson, hafnarstjóri