

**Greinargerð
Vegagerðarinnar
um kaup og endurnýjun á
Grímseyjarferjunni Sæfara**

Apríl 2008



Efnisyfirlit:

- 1) Helstu niðurstöður
- 2) Greinargerð um kaup og endurnýjun Grímseyjarferjunnar Sæfara

Fylgiskjöl:

Atvikalýsing frá febrúar 2004 – ágúst 2007

Fundargerðir verkefnisstjórnar eftir ágúst 2007



Helstu niðurstöður:

Meginmarkmiðin náðust

Upphafleg meginmarkmið náðust, þ.e.a.s. hinn nýi Sæfari uppfyllir allar kröfur til þeirra siglinga sem skipinu er ætlað, aðstaða farþega er stórbætt, siglingartími styttest umtalsvert og kostnaður er mun minni en við nýsmíði þótt hann sé ekki sá sem að var stefnt í upphafi.

Það sem betur má fara

- 1) Ljóst er að betra hefði verið að skipa strax í upphafi verkefnishóp með þátttöku Vegagerðarinnar, ráðuneytis, Siglingastofnunar, heimamanna og rekstraraðila.
- 2) Skoða hefði þurft skipið betur áður en gengið var frá kaupunum.
- 3) Hönnunargögn hefðu í upphafi þurft að vera nákvæmari og betri.
- 4) Gera hefði þurft meiri kröfur til verktaka.

Þarfagreining

Árið 2003 var skipaður starfshópur um samgöngur til Grímseyjar. Ekki þótti fært að endurnýja gamla Sæfara og því kom einungis til greina að kaupa skip eða láta smíða nýtt. Gróf þarfalýsing var unnin en óskir um breytingar og lagfæringar komu fram án þess að það væri kerfisbundið skráð, ákvarðanir voru teknar um breytingar bæði í samgönguráðuneytinu og hjá Vegagerðinni. Úr þessu hefði mátt bæta með því að skipa strax í upphafi verkefnishóp sem í ættu sæti fulltrúar frá samgönguráðuneyti, Vegagerðinni, Siglingastofnun, auk fulltrúa Grímseyinga og rekstraraðila.

Kostnaðaráætlanir

Fyrsta kostnaðaráætlun var gerð í desember 2004 uppá 150 milljónir króna. Þá var ekki gert ráð fyrir neinum meiriháttar breytingum á Oileain Arann og miðað við viðgerðir í Austur-Evrópu. Áætlun hækkaði í 220-250 milljónir króna eftir óskir Grímseyinga og áhafnar um endurbætur og breytingar. Eftir að viðgerðir hófust kom fljótlega í ljós að áætlun stæðist ekki vegna meiri viðgerða og fjölda aukaverka. Ljóst er að gera þarf verklagsreglu um gerð kostnaðaráætlana og tryggja að gert sé áhættumat og óvissumat. Upplýsingagjöf til samgönguráðuneytisins þarf að vera formlegri.

Kostnaður við kaup, viðgerðir og endurbætur þegar skipið var afhent í apríl:

Kaupverð	103,6
Undirbúningur, hönnun, eftirlit og önnur sérfræðiþjónusta	59,9
Verkkaup	283,6
Varahlutir þ.m.t. lúgubúnaður	71,4
Öryggisbúnaður, rekstur, ýmislegt	14,5
Samtals	533,0 millj. kr

Skoðun á skipi

Við skoðun á Oileain Arann fór ekki á milli mála að skipið leið fyrir skort á viðhaldi og ástæða til að ætla að endurbætur yrðu kostnaðarsamar. Á móti kom lágt kaupverð. Betra hefði verið að verkefnishópur hefði stýrt verkinu og skráð á kerfisbundnari hátt allar viðbótaróskir eftir framvindu verksins. Gera þarf verklagsreglu um meðhöndlun upplýsinga úr skoðunum og frá ástandslýsingum.

Fjárheimildir

Gert var ráð fyrir fjármagni til endurnýjunar á Grímseyjarferju í samgönguáætlunum en það var lítt sýnilegt. Það er á ábyrgð vegamálastjóra hafi fjárreiðulög verið brotin með því að nýta ónýttar fjárheimildir en ljóst að þau lög eru ósveigjanleg og taka lítt mið af hraða í ákvörðunum og framkvæmdum í nútíma þjóðfélagi. Breyta þarf uppsetningu á vegáætlunarhluta samgönguáætlunar og gera framsetningu skýrari.

Hönnun – útboð

Ljóst er að óvissa á endurbótaþörf var vanmetin í útboðsgögnum og líklega ekki tekið nægjanlegt tillit til fyrirbyggjandi skýrslna um ástand skipsins. Líklegt er að einnig hafi skort á faglega rýni á hönnun og útboðsgögnum. Fjöldi og umfang aukaverka varð þannig alltof mikið. Tryggja þarf að farið sé eftir verklagsreglu Vegagerðarinnar um faglega rýni útboðsgagna þótt aðrir aðilar sjái um útboðið en Vegagerðin.

Verkframkvæmd

Útboðsgögnum vegna endurbóta og breytinga var breytt á útboðstíma og slakað á gæðakröfum til verktaka. Það er óheppilegt. Einnig var í upphafi fjallað of óskipulega um breytingar og viðbætur. Óskir Grímseyinga um breytingar og viðbótarverk á síðari stigum komu gjarnan beint til verktaka frá samgönguráðuneyti. Framganga aðalverktakans var með öllu óviðunandi og í hefðbundnu verki fyrir Vegagerðina hefði verksamningi verið rift en samkvæmt upphaflegri áætlun átti verkinu að vera lokið 30. september 2006. Endurskoðaðar áætlanir um verklok 1. mars 2007, 29. maí 2007 og 28. nóvember 2007 stóðust ekki. Skipið var afhent 11. janúar 2008. Vegna tafa og erfiðra samskipta við aðalverktaka verksins hefur allur eftirlits- og lögfræðikostnaður orðið mun meiri en eðlilegt getur talist. Með verkefnishópi skipuðum í upphafi verks hefði líklega mátt koma í veg fyrir þetta og þá með því að grípa til ákveðnari aðgerða þegar verkframkvæmd fór úr böndunum.

INNGANGUR.

Á undanförnum mánuðum hefur margt birst í ræðu og riti um kaup og endurbætur á skipi til að annast samgöngur við Grímsey. Það sem þyngst vegur í þeirri umfjöllun er skýrslan „Greinargerð Ríkisendurskoðunar um kaup og endurnýjun á Grímseyjarferju“, sem út kom í ágúst sl. en þar gerir Ríkisendurskoðun alvarlegar athugasemdir við marga þætti varðandi ákvarðanatöku og framkvæmd þessa verkefnis.

Hér á eftir verður farið yfir þetta mál, ýmsir þættir skýrðir, reynt að greina þá þætti sem betur máttu fara og gera tillögur til úrbóta. Í því sambandi skal þó tekið fram að yfirleitt líður það langur tími á milli endurnýjunar á þessum skipakosti að aðstæður geta verið mjög breyttar þegar næst kemur að verki á þessu sviði auk þess sem slíkar ábendingar vilja gjarnan „gleymast“ sbr. skýrslu Ríkisendurskoðunar „Stuðningur ríkisins við ferjur og flóabáta“ frá 1993.

MARKMIÐ.

Skip það sem fram til þessa hefur verið notað til siglinga milli Grímseyjar og lands var smíðað árið 1978 sem vöruflutningaskip. Það var keypt til að annast siglingar til Grímseyjar og Hríseyjar árið 1990, þ.e. 12 ára gamalt. Áður hafði strandferðaskipið Drangur annast þessar siglingar ásamt öðru. Núverandi skip hefur reynst vel og hafa notendur verið ánægðir með það hvað varðar vöruflutningaþáttinn. Það er hins vegar smíðað sem vöruflutningaskip eins og áður sagði og er aðstaða farþega að ýmsu leyti frumstæð. Þetta er bagalegt þar sem ferðamennska fer vaxandi og má gera ráð fyrir að meiri áhersla verði lögð á þann þátt á næstu árum. Við þetta bætist að skipið hefur aðeins heimild til að sigla með farþega á umræddri leið til ársins 2009 samkvæmt reglum Evrópusambandsins nema til komi á því verulegar breytingar, sem þykir ekki raunhæft vegna kostnaðar og aldurs skipsins.

Meginmarkmið með breytingum á skipakosti til siglinga til og frá Grímsey hefur því verið að fá skip með fullnægjandi flutningsgetu bæði fyrir vöru- og farþegaflutninga og fullar heimildir til siglinga á þessari leið.

ÞARFAGREINING.

Árið 2003 skipaði þáverandi samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson, starfshóp til að fjalla um samgöngur til Grímseyjar. Í starfshópi þessum voru m.a. fulltrúar Grímseyjar og núverandi rekstraraðili Grímseyjarferjunnar (Samskip hf.).

Starfshópurinn skoðaði þrjá möguleika varðandi áframhaldandi ferjurekstur, þ.e. endurbætur á núverandi skipi, kaup á notuðu skipi og nýsmíði. Samkvæmt niðurstöðum hópsins voru aðeins tveir síðari kostirnir taldir koma til greina en jafnframt talið að erfitt gæti reynst að finna notað skip sem hentað gæti til rekstursins. Vegna þessarar vinnu setti hópurinn upp grófa þarfalýsingu bæði fyrir notað skip og nýsmíði.

Eftir að starfshópurinn skilaði álitum var ákveðið að kanna möguleika á kaupum á notuðu skipi. Þær athuganir leiddu í ljós að hugsanlegt væri að á markaði væru skip sem hentað gætu til umræddra siglinga. Í framhaldinu var ákveðið að auglýsa eftir notuðu skipi. Í auglýsingunni voru settar fram almennar kröfur til skipsins sem í meginatriðum voru byggðar á þarfagreiningu starfshópsins. Eftir að skoðun hófst á líklegu skipi í kjölfar auglýsingarinnar tóku bæði núverandi rekstraraðili Grímseyjarferju og fulltrúar Grímseyinga (fulltrúar notenda) þátt í skoðuninni. Eftir þá skoðun komu fram ákveðnar óskir um breytingar/lagfæringar sem gera þyrfti til að skipið væri ásættanlegur kostur.

Mat á framgangsmáta.

Telja verður að við kaup á notuðu skipi sé eðlilegt að við leit að hugsanlegu skipi sé notuð almenn þarfagreining (sama á við um önnur notuð tæki og fasteignir). Í framhaldi sé metið hvaða breytingar og endurbætur sé þörf á að gera til að uppfylla ýmsar meira sundurliðaðar óskir. Æskilegt hefði verið að allar slíkar óskir hefðu verið skráðar kerfisbundið, nauðsyn þeirra metin og tekin formlegri afstaða til þess hvort þær voru réttlætanagerlegar með tilliti til kostnaðar. Þarna kann að hafa verið óheppilegt að í raun fór ákvörðun um sumar breytingar bæði fram hjá samgönguráðuneytinu og Vegagerðinni. Í ljósi reynslunnar má segja að strax í upphafi hefði átt að setja á laggirnar verkefnishóp, sem í hefðu átt sæti fulltrúar samgönguráðuneytis, Vegagerðarinnar, Siglingastofnunar, Grímseyinga og rekstraraðila. Slíkt fyrirkomulag hefði væntanlega komið í veg fyrir stöðugar kröfur og breytingar á seinni stigum.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Fyrir liggja verklagsregla um verkefnishóp, ábyrgðarsvið hans og lýsingu á meðhöndlun og mati á breytingum.

AÐGENGI.

Í upphaflegum kröfum/áætlunum var gert ráð fyrir vöruaðgengi um skutbrú auk krana. Fyrir farþega var almenn krafa um að skipið uppfyllti allar kröfur Siglingastofnunar um aðbúnað og öryggi farþega eins og þær reglur eru fyrir notuð skip. Eftir áður nefnda skoðun Grímseyinga komu fram óskir frá þeim um yfirbyggt þilfar að hluta til með tveimur vöruopum að aftan og einu á hlið skipsins auk perustefnis. Var ákveðið að verða við þessum óskum. Síðar komu frekari óskir frá Grímseyingum auk óska um að bæta aðgengi fyrir hreyfihamlaða með gerð sérstakra dyra inn á aðalþilfar.

Mat á framgangsmáta.

Skráning og mat á breytingatillögum hefði þurft að vera formlegri. Þegar ákveðið var að leita kaupa á notuðu skipi var ljóst að aðgengi hreyfihamlaðra gat verið takmörkuð. Ástæða hefði verið til að fjalla formlega um hvort eða að hvað miklu leyti ætti að gera kröfur umfram almennar kröfur til notaðra skipa.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Fyrir liggja verklagsregla um meðhöndlun og mat á breytingum (sbr. áður). Fyrir liggja verklagsregla um aðbúnað farþega.

SKOÐUN Á SKIPI.

Einar Hermannsson, skipaverkfræðingur, skoðaði skipið fyrst haustið 2004 fyrir Vegagerðina ásamt Kristjáni Ólafssyni, forstöðumanni rekstrarsviðs Samskipa, eftir að upplýsingar bárust um að það væri falt og gæti hentað til Grímseyjarsiglinga. Mat þeirra var að skipið liti illa út og bæri með sér slælegt viðhald. Það gæti hins vegar af þeim sökum verið fánlegt á hagstæðu verði. Eftir þetta var skipið skoðað aftur af Kristjáni Ólafssyni, fulltrúum Grímseyinga þeim Garðari Ólasyni og Óttari Jóhannssyni og fulltrúum frá Siglingastofnun þeim Ólafi J. Briem, skipaverkfræðingi, Heiðari Kristinssyni og Sigmari Þór Sveinbjörnssyni.

Glögg kom fram í þessum skoðunum að ástandi skipsins var verulega ábótavant vegna skorts á viðhaldi og full ástæða til að gera ráð fyrir því að kostnaður við endurbætur yrði mikill. Á móti kom að kaupverð var tiltölulega lágt. Hvergi komu fram efasemdir um að unnt væri að gera við skipið á fullnægjandi hátt.

Mat á framgangsmáta:

Eftir að ákvörðun um kaup voru tekin, og jafnvel fyrr, hefði átt að setja á laggimar verkefnishóp sem í hefðu átt sæti fulltrúar samgönguráðuneytis, Vegagerðarinnar, Siglingastofnunar, Grímseyinga og rekstraraðila, þ.e. Samskipa. Þetta hefði væntanlega leitt til markvissari ákvörðunartöku um viðbætur og breytingar og komið í veg fyrir sífelldar viðbótarkröfur eftir því sem verkinu miðaði fram. Skrá hefði átt á kerfisbundnari hátt viðbótaróskir og meta líkleg áhrif á kostnað. Gera hefði átt formlegt minnisblað um ákvörðun um að ráðast ekki í frekari skoðanir.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Gera verklagsreglu um meðhöndlun upplýsinga úr skoðunum ástandslýsinga og mat á þeim.

KOSTNAÐARÁÆTLANIR.

Fyrsta kostnaðaráætlun sem gerð var vegna verksins var gerð í desember 2004 af Einari Hermannssyni. Þar var gengið út frá áætluðu kaupverði ásamt nauðsynlegum breytingum sem ráðast þyrfti í til að koma skipinu í viðsættanlegt ástand en án meiriháttar breytinga. Jafnframt var gert ráð fyrir, að viðgerð færi fram í Austur Evrópu. Niðurstöður þessarar kostnaðaráætlunar voru að heildarkostnaður yrði um 150 m.kr. og voru þær niðurstöður kynntar samgönguráðherra með minnisblaði 04.04.2005. Á grundvelli þessa minnisblaðs lagði samgönguráðherra til í ríkisstjórn 12.04.2005, að ferjan Olíeain Arann yrði keypt og var það samþykkt.

Í framhaldi af skoðun Grímseyinga sem áður er getið var ákveðið að ráðast í ýmsar breytingar á skipinu. Í framhaldi af því var gerð ný kostnaðaráætlun og var niðurstaða hennar að kostnaður yrði a.m.k. 20 m.kr. hærri en áður hafði verið áætlað. Loks var gerð kostnaðaráætlun þegar útboð á viðgerðum/breytingum á skipinu fór fram. Niðurstöðutala áætlunar um viðgerðarkostnað var 127 til 157 m.kr. Ástæða verulega hærri kostnaðar í þeirri áætlun samanborið við áður nefnt minnisblað Vegagerðarinnar

má rekja til aukinna óska Grímseyinga og áhafnar Sæfara um endurbætur og breytingar á ferjunni.

Fljótlega eftir að vinna við viðgerðir og breytingar á skipinu hófst varð ljóst að kostnaður yrði meiri en áætlanir gerðu ráð fyrir. Var þar bæði um að kenna meiri viðgerðum en gert var ráð fyrir og mörgum aukaverkum sem ákveðið var að ráðast í eftir að vinna hófst. Samgönguráðherra var gerð grein fyrir stöðu mála, m.a. á fundi 31.10.2006.

Mat á framgangsmáta:

Ljóst er að óvissuþáttur hefur verið vanmetinn í kostnaðaráætlunum. Þá er heldur ekki ljóst að hvað miklu leyti tekið hefur verið tillit til skoðanaskýrslna eftir að þær lágu fyrir. Aðeins var gert formlegt minnisblað til samgönguráðuneytisins vegna fyrstu kostnaðaráætlunarinnar, í öðrum tilfellum var gerð munnleg grein fyrir kostnaði og framgangi mála. Var það ýmist gert á fundum, með símtölum, eða með tölvupósti.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Gera þarf verklagsreglu um gerð kostnaðaráætlana fyrir hliðstæð verkefni. Tryggja þarf að með kostnaðaráætlun sé gert áhættumat og óvissumat. Tryggja þarf að upplýsingagjöf til samgönguráðuneytisins vegna hliðstæðra verkefna sé formlegri.

FJÁRHEIMILDIR OG FJÁRREIÐULÖG.

Í skýrslu Ríkisendurskoðunar kemur fram að ný Grímseyjarferja hafi ekki verið á samgönguáætlun þegar ákvörðun um kaup á henni var tekin.

Þetta er rétt hvað varðar fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005 – 2008. Í gögnum sem lágu að baki þeim tölum sem voru í tólf ára samgönguáætlun fyrir árin 2003 – 2014, en sú áætlun var samþykkt á Alþingi 13. mars 2003, var hins vegar gert ráð fyrir fjárveitingum vegna kaupa á ferju á árunum 2007 – 2010.

Í fjárlögum 2006 er heimild til „að selja Grímseyjarferjuna m/s Sæfara og ráðstafa andvirðinu til kaupa eða leigu á annarri hentugri ferju“. Vegagerðin leit því svo á að heimild væri fyrir hendi til kaupa ekki síst þar sem einnig lá fyrir samþykki ríkisstjórnarinnar.

Við gerð samgönguáætlunar fyrir árin 2007 – 2010 var áætlaður kostnaður við kaup og lagfæringar á ferjunni síðan settur inn í vegáætlun á árunum 2008 og 2009. Þetta var gert í samræmi við samkomulag sem gert var milli fjármálaráðuneytisins, samgönguráðuneytisins og Vegagerðarinnar 25. nóvember 2005. Var þar gert ráð fyrir að Vegagerðin fjármagnaði kostnað vegna kaupanna af ónotuðum fjárheimildum sínum þar til fjárveitingar lægju fyrir.

Ríkisendurskoðun gerir athugasemd við þessa tilhögun og telur hana á engan hátt standast ákvæði fjárreiðulaga.

Vegagerðin hefur áður fengið athugasemdir svipaðs eðlis frá Ríkisendurskoðun enda kemur það alloft fyrir að beiðni (fyrirmæli) komi frá ráðherra, yfirleitt eftir samþykkt í ríkisstjórn, um að hefja framkvæmdir án þess að búið sé að ganga formlega frá fjárveitingum. Það setur vegamálastjóra (og aðra forstöðumenn opinberra stofnana sem í svipaðri aðstöðu eru) í ómögulega aðstöðu að þurfa að velja á milli þess að óhlýðnast beiðni ráðherra (ríkisstjórnar) eða að fá athugasemd frá Ríkisendurskoðun um að fjárreiðulög hafi verið brotin.

Ekki verður hjá því komist að vekja athygli á því hér að við gerð síðustu samgönguáætlunar urðu þau mistök við uppsetningu vegáætlunar að kostnaður vegna Grímseyjarferju er ranglega skráður á rekstrarhluta Vegagerðarinnar og veldur þar stórum hluta af þeim halla sem þar er. Þessi kostnaður ætti hins vegar að vera færður á fjárfestingarhluta stofnunarinnar þar sem er veruleg innistæða. Það sem eftir stendur af halla á rekstrarhlutanum er vegna ákvarðana um aukna þjónustu ferja (fjölgun ferða til Vestmannaeyja) og aukið vetrarviðhald en um hvorutveggja eru til sérstakar samþykktir ríkisstjórnar en óskir um greiðslu kostnaðar virðast ekki hafa ratað inn um dyr fjárlagaskrifstofu. Þetta eru því svipuð dæmi og áður þar sem vegamálastjóri hefur tekið ákvörðun um að verða við fyrirmælum ráðherra og virðist þar með gerast brotlegur við fjárreiðulög.

Mat á framgangsmáta.

Eins og fram hefur komið hér að framan var gert ráð fyrir fjármagni til endurnýjunar á skipakosti vegna Grímseyjarsiglinga bæði á samgönguáætlun fyrir árin 2003 – 2014 og 2007 – 2010. Þessar fjárveitingar voru hins vegar lítt sýnilegar þar eð þær voru innifaldar í fjárveitingu með heitinu ferjur og flóabátar.

Með hliðsjón af þessum fjárveitingum gerði Vegagerðin sérstakt samkomulag við fjármála- og samgönguráðuneyti um tilhögun fjármögnunar. Samkvæmt túlkun Ríkisendurskoðunar voru fjárreiðulög brotin með þessum framgangsmáta og verður að telja það á ábyrgð vegamálastjóra.

Ljóst virðist að fjárreiðulögin eru mjög ósveigjanleg og taka lítt á þeim hraða í ákvörðunum og framkvæmdum sem nútíma þjóðfélag krefst.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Uppsetning vegáætlunarhluta samgönguáætlunar er að ýmsu leyti úrelt og er nauðsynlegt að endurbæta hann þannig að framsetning verði skýrari. Aðrar breytingar sem æskilegt væri að gera eru ekki á færi Vegagerðarinnar.

HÖNNUN, ÚTBOÐSLÝSING.

Eftir að kaup á skipinu voru ákveðin var leitað eftir aðilum til að hanna nauðsynlegar breytingar á því ásamt gerð útboðsgagna. Var ákveðið að viðhafa lokað útboð vegna þessa verkefnis. Leitað var tilboða frá fyrirtækjunum Skipatækni og NAVIS Feng. Skipatækni taldi sig ekki geta sinnt verkefninu og skilaði ekki tilboði þannig að einungis barst tilboð frá NAVIS Feng og var gengið til samninga við þá á grundvelli tilboðs þeirra. Til grundvallar hönnuninni voru lagfæringar vegna ástands skipsins og breytingar vegna óska Grímseyinga sem þá lágu fyrir, en auk þess var áskilið að hafa samráð við fulltrúa sveitarstjórnar Grímseyjarhrepps um breytingarnar. Meðan á

hönnunarferlinu stóð bættust við allmargar breytingar samkvæmt óskum Grímseyinga. Fulltrúar Vegagerðarinnar og samgönguráðuneytisins fjölluðu um þessar óskir, ásamt öðrum álitamálum sem upp komu á hönnunartímanum, með hönnuðunum. Gengið var frá útboðsgögnum í samráði við Ríkiskaup sem sá um útboð verksins.

Fjallað verður um verkframkvæmdina í næsta kafla en ljóst er að hönnunin vanmat þær lagfæringar sem gera þurfti vegna ástands skipsins. Það leiddi til þess að skýrleiki útboðsgagna var ekki nægur og kröfur ekki nægilega afdráttarlausar.

Mat á framgangsmáta.

Ljóst er að óvissa á endurbótaþörf var vanmetin í útboðsgögnum og sennilegt að ekki hafi verið nægilegt tillit tekið til þeirra skýrsla sem fyrir lágu um ástand skipsins. Þá er líklegt að fagleg rýni á hönnun og útboðsgögnum hafi ekki verið nægileg. Í því sambandi þarf að hafa í huga að ábyrgðarsvið á rýni útboðsgagna var ekki nægilega skýrt á milli Vegagerðarinnar og Ríkiskaupa. Í því sambandi þarf þó að hafa í huga að Ríkiskaup átti engan beinan aðgang að hönnun breytinganna.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum.

Í verklagsreglu um framkvæmdakaup hjá Vegagerðinni eru ákvæði um faglega rýni útboðsgagna. Tryggja þarf að verklagsregla þessi sé notuð um öll framkvæmdakaup Vegagerðarinnar, einnig þótt aðrir aðilar sjái um útboðið.

VERKFRAMKVÆMD.

Útboð á endurbótum og breytingum á skipinu var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu í desember 2005. Meðan á útboðsfresti stóð var send út breyting á útboðsgögnum samkvæmt ósk fjármálaráðuneytisins. Samkvæmt breytingunni var nokkuð slakað á gæðakröfum til verktaka. Sex tilboð bárust í verkið og uppfyllti ekkert þeirra kröfur útboðsins að öllu leyti. Engu að síður var ákveðið að ganga til samninga við Vélsmiðju Orms og Víglundar (VOOV) um verkið en þeir áttu næstlægsta tilboðið. Lægstbjóðendur höfðu þá fallið frá sínu tilboði vegna villu sem í því var. Samið var við NAVIS Feng um eftirlit með framkvæmdinni. Fljótlega eftir að framkvæmdir hófust kom í ljós að gera þurfti meiri lagfæringar á skipinu en ráð var fyrir gert í útboðsgögnum. Jafnframt reis ágreiningur við verktaka um túlkun útboðsgagna. Í framhaldinu kom einnig í ljós að verktakann virtist bæði skorta vilja og getu til að vinna af þeim krafti að verkefningu sem verkáætlun og loforð um mönnun gerði ráð fyrir. Mjög treglega gekk að fá endurskoðaðar verkáætlanir. Framvinda verksins var í engu samræmi við áætlanir þrátt fyrir hótanir um riftun samninga, illa var brugðist við athugasemdum og samskipti almennt stíð. Verktaki óskaði eftir greiðslum í samræmi við framgang verks án þess þó að framvísa reikningum. Til þess að halda verkinu gangandi voru greiðslur inntar af hendi í samræmi við upplýsingar eftirlits verkkaupa af gangi verksins. Fyrsti formlegi reikningur verktaka barst í júní 2007.

Við þetta bættust óskir Grímseyinga um breytingar og viðbótarverk á síðari stigum verksins sem gjarnan komu beint til verktakans eða í gegnum samgönguráðuneytið. Um mitt ár 2007 var að frumkvæði samgönguráðuneytisins komið á fót sérstökum

stýrihóp fyrir verkefnið. Hópurinn var skipaður fulltrúum frá ráðuneytinu og Siglingastofnun auk fulltrúa Vegagerðarinnar sem var formaður.

Samkvæmt upphaflegri verkáætlun átti verki að vera lokið 30. september 2006, en verklok og afhending átti að vera samkvæmt verksamningi 31. október 2006. Endurskoðuð áætlun barst 4. október 2006 sem gerði ráð fyrir að verki lyki 1. mars 2007. Þriðja áætlunin barst 13. janúar 2007 sem gerði ráð fyrir afhendingu 29. maí 2007. Loks barst áætlun í ágúst 2007 sem gerði ráð fyrir verklokum 28. nóvember 2007. Má segja að vinna hafi loks hafist af krafti í skipinu í byrjun september 2007 og var góður gangur á verkinu eftir það fram að fyrirhuguðum verklokátíma. Ekki var verkinu að fullu lokið þá og datt þá kraftur úr framkvæmdunum. Var skipið loks afhent frá skipasmíðastöðinni 11. janúar 2008. Enn var þá ólokið nokkrum atriðum.

Áðurnefndur stýrihópur ákvað í nóvember 2007 að efna til lokaðs útboðs um nokkur frágangs- og viðbótarverk sem m.a. miðuðu að því að bæta aðgengi hreyfihamlaðra að skipinu. Slippstöðin á Akureyri átti lægsta boð í þessi verk og hófst vinna við þau 15. janúar og lauk 4. apríl 2008. Fór skipið í fyrst áætlunarferð til Hríseyjar 10. apríl og til Grímseyjar 11. apríl 2008.

Mat á framgangsmáta.

Óheppilegt var að breyta útboðskröfum á tilboðstíma. Fjallað var í upphafi of óskipulega um breytingar og viðbætur á verkinu. Framganga aðalverktaka var með öllu óviðunandi og hefði verksamningi tvímælalaust verið rift ef slíkt hefði komið fyrir í hefðbundnum verkum Vegagerðarinnar. Sú sérkennlega staða var hins vegar uppi í þessu verki, að verktakinn hafði viðfangsefnið í raun í gíslingu og var það mat manna, að það gæti tekið mjög langan tíma að ná skipinu frá verktakanum, ef í hart færi. Í þessu sambandi verður þó að taka fram að ekkert bendir til annars en að verkgaði hafi verið með ágætum enda eftirlit gott. Vegna hinna erfiðu samskipta við verktakann varð eftirlits- og lögfræðikostnaður Vegagerðarinnar miklu meiri en eðlilegt getur talist.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum.

Skipa ætti stýrihóp í upphafi með þátttöku þeirra sem málið varðar. Grípa þarf til mun ákveðnari aðgerða ef verkframkvæmd fer úr böndum.

KOSTNAÐUR, MAT Á HAGKVÆMNI.

Upphaflega var gert ráð fyrir að kaupverð skipsins yrði um 90 m.kr. og viðgerðarkostnaður miðað við óbreytt skip og framkvæmd í Austur-Evrópu um 60 m.kr. Heildarkostnaður því áætlaður um 150 m.kr. miðað við framangreindar forsendur. Kaupverð skipsins reyndist verða rúmar 100 m.kr. Breytingarkostnaður, þ.e. perustefni, svefnaðstaða og salerni fyrir skipstjóra aftan við brú, færsla á eldhúsi, gerð messa, bætt aðstaða fyrir hreyfihamlaða, gerð forstofu og tveggja hliðardyra, ný lúga á neðri lest, yfirbygging efri lestar með fjórum lúgum, hækkun lunninga og gerð skutbrúar nemur um 150. m.kr. Skipta þurfti út mun meira stáli í skrokk skipsins en upphaflega hafði verið gert ráð fyrir og fara þurfti út í dýrari kost hvað varðaði vélarupptektir. Skipta þurfti út ýmsum búnaði í brú skipsins, rafkerfi endurnýjað og ákveðið var að endurnýja allan öryggisbúnað skipsins, svo sem björgunarbáta, bjargvesti og slökkvibúnað. Má segja, að skipið sé sem nýtt hvað allan öryggisbúnað

og aðbúnað farþega og áhafnar varðar. Nemur þessi kostnaður rúmum 280 m.kr., sbr nánar meðfylgjandi sundurliðun.

Kostnaður við kaup, viðgerðir og endurbætur á Grímseyjarferjunni Sæfara við afhendingu skipsins 4. apríl 2008.

1		Kaupverð	103.636.855
2		Undirbúningur, hönnun, eftirlit og önnur sérfræðipjónusta	59.854.394
	2,1	Upphafsskoðanir og undirbúningur skipakaupa	7.515.775
	2,2	Heimsigling og kostnaður á Írlandi	5.666.847
	2,3	Útboð, hönnun og samningaferli	4.275.624
	2,4	Eftirlit á viðgerðartíma og sérfræðipjónusta	40.409.337
	2,5	Sigling til Akureyrar	1.986.811
3		Verkkaup	283.600.000
	3,1	Vélsmiðja Orms og Viglundar	250.380.526
	3,2	Slippurinn Akureyri	28.702.096
	3,3	Aðrir	4.517.378
4		Varahlutir þ.m.t. Lúgubúnaður	71.415.160
	4,1	TTS Lúgubúnaður	57.129.059
	4,2	Annað	14.286.101
5		Öryggisbúnaður, rekstur, ýmislegt	14.483.588
	5,1	Kaup á öryggisbúnaði	6.045.381
	5,2	Kaup á varahlutum og búnaði	509.586
	5,3	Klassi, Siglingamálast., stimpilgj. o.þ.h	4.635.053
	5,4	Tryggingar	2.287.711
	5,5	Olía og rekstrarvörur	1.005.857
		Samtals:	532.989.998

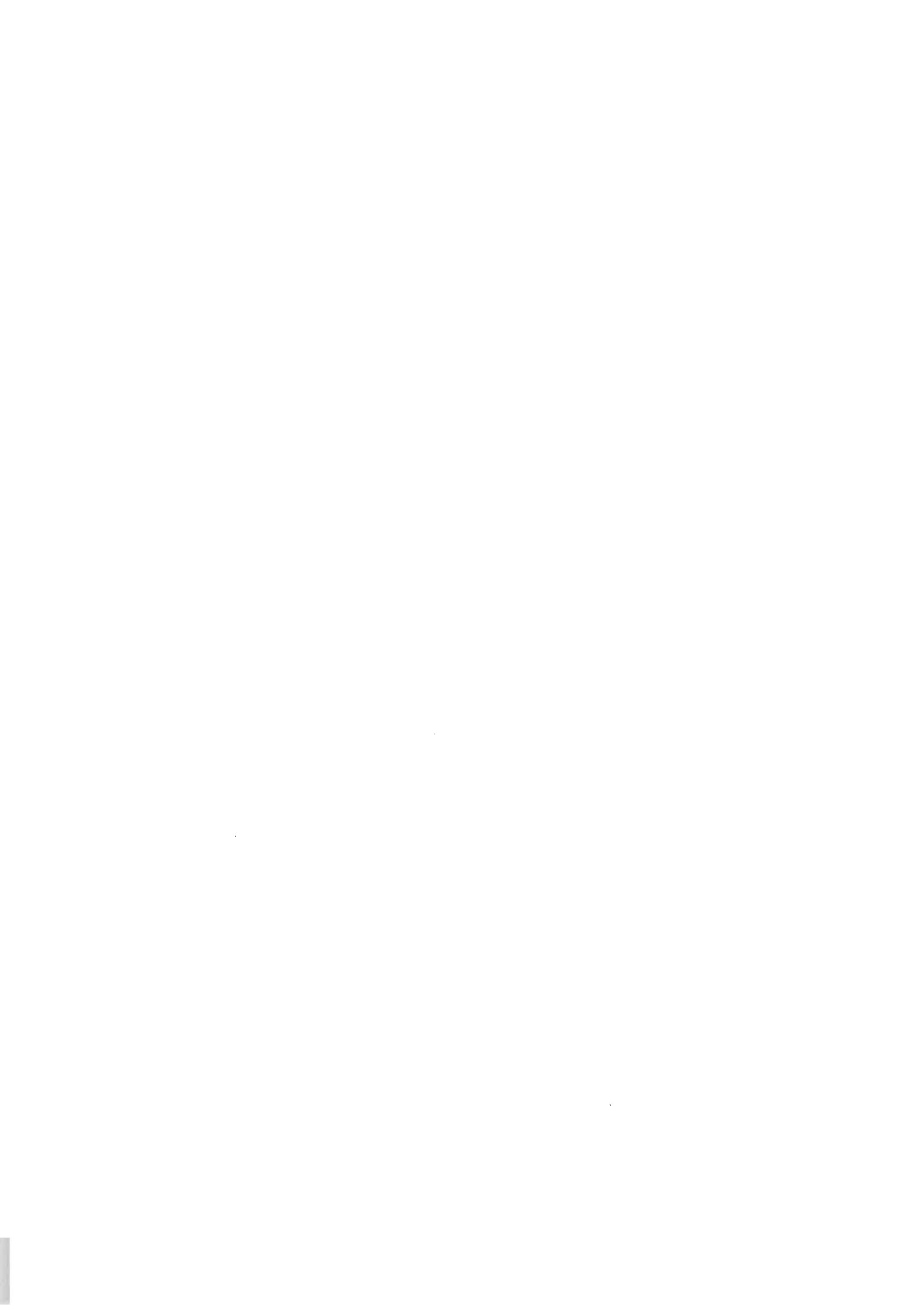
Reynt hefur verið að meta kostnað við nýsmíði hliðstæðs skips og hér er fjallað um. Ljóst er að slíkt mat er alltaf háð verulegri óvissu en byggja verður á upplýsingum um verð og verðþróun á hliðstæðum skipum. Í þessu sambandi þarf einnig að hafa í huga á hvaða tíma sennilegt er að útboð á nýsmíði hefði farið fram. Ef ákveðið hefði verið haustið 2005 að hverfa frá hugmyndum um kaup á notuðu skipi hefði legið beint við að hefja hönnun og gerð útboðslýsingar vegna nýsmíði. Þau gögn hefðu í fyrsta lagi legið fyrir síðari hluta vetrar 2006 og tilboð því í fyrsta lagi vorið 2006.

Á þeim tíma er áætlað að nýsmíði hefði kostað a.m.k. 700 m.kr. Síðan þá hafa orðið miklar verðhækkningar á þessu sviði, þannig að ætla má að um síðustu áramót hafi sá kostnaður verið kominn í 900-1000 m.kr. Í þessu sambandi má einnig benda á þau tilboð sem nýverið bárust í ferju til annast siglingar milli Vestmannaeyja og Bakkafjöru.

LOKAORÐ.

Hér að framan hefur verið reynt að fara yfir sögu endurnýjunar Grímseyjarferju allt frá árinu 2003. Bent hefur verið á marga þætti sem betur hefðu mátt fara og leiðir til að bæta vinnubrögð og að koma í veg fyrir mistök. Minna hefur farið fyrir því að bent hafi verið á þætti sem tókust vel. Í því sambandi þarf m.a. að hafa í huga að flestar breytingarnar sem gerðar hafa verið eru til bóta og til þess fallnar að auka öryggi og verðmæti skipsins.

Skip það sem hér hefur verið fjallað um hefur hlotið nafnið Sæfari eins og skipið sem það leysir af hólmi. Fyrsta ferðin til Grímseyjar var farin 11. apríl sl. og reyndist skipið vel. Þrátt fyrir erfiða vegferð frá því að það var keypt og þar til það var tekið í notkun má hiklaust halda því fram að meginmarkmiðin sem sett voru í upphafi hafi náðst. Skipið uppfyllir allar kröfur til þeirra siglinga sem því er ætlað, aðstaða farþega er stórbætt, siglingatími er umtalsvert styttri en áður og loks er kostnaður verulega mikið minni en verið hefði ef ráðist hefði verið í nýsmíði þótt vissulega sé sá munur minni en að var stefnt í upphafi.



Grímseyjarferja Atvikalýsing.

02.2004.

Starfshópur samgönguráðuneytis um samgöngur við Grímsey telur endurbætur og breytingu á núverandi Sæfara óraunhæfar og komi ekki til greina þegar tekið er tillit til kostnaðar við breytingar, aldur skipsins, söluverðs og endingartíma. Starfshópurinn leggur til að eigi síðar en á árinu 2006 verði stofnaður starfshópur sem kanni kaup á notaðri ferju eða smíði nýrrar Grímseyjarferju.

14.09.2004.

Einar Hermannsson greinir frá upplýsingum sem honum höfðu borist um Oileain Arann. Hefur sent frekari fyrirspurn til Bruusgaard Shipbrokers í Osló um samþykki á B siglingaleið samkvæmt EC 98/18, fyrirkomulagsteikningu og ganghraða.

14.09.2004.

EH upplýsir að ásett verð á OA sé GBP 1.500.000. Verðið sé hátt en telur annað jákvætt, sér í lagi ganghraðann. Menn pressa á frekari svör um EC 98/18, B – siglingaleið.

21.09.2004.

EH sendir svohljóðandi bréf:

„**Málefni:** endurnýjun Grímseyjarferjunnar „Sæfara“.

Vísað er til matsskýrslu á m/s „Sæfara“ frá desember, 2993, sem undirritaður vann fyrir Grímseyjarnefnd. Í skýrslunni koma m.a. eftirfarandi atriði:

- **Vegna reglna Siglingastofnunar þá verður „Sæfari“ ekki nothæfur sem farþegaskip á heilsársgrundvelli nema fram til 2009, en þá yrði að breyta skipinu fyrir a.m.k. 80 milljónir á núvirði, sem vart getur talist raunhæft fyrir 31 ára gamalt skip sem verður nær verðlaust til endursölu.**
- **Vegagerðin er knúin til að kosta endurbætur á „Sæfara“ sem munu kosta a.m.k. kr. 10 milljónir á næstu mánuðum. Umræddar endurbætur eru endurnýjun ljósavélar, endurbætur á rafkerfi og bógskrúfu og sandblástur alls ytra byrði skipsins og heilmálun. Umræddar endurbætur eru umfram viðhaldsskyldur þurrleigutaka.**
- **Áætlað nýsmíðaverð fyrir skip í stað „Sæfara“ er a.m.k. kr. 500 til 600 milljónir á núvirði.**

Í ljósi ofangreinds vill undirritaður vekja athygli Vegagerðarinnar á notuðum, en nýlegum skipakosti, sem a.m.k. við fyrstu sýn virðist í nær öllum atriðum falla að þarfagreiningu fyrir nýtt skip í stað „Sæfara“. Umræddur skipakostur, „Oileann Arann“, er írskt og var smíðað í Bretlandi fyrir hliðstæðar siglingar og Grímseyjarsiglingar eru, þ.e. farþega-, ökutækja- og vöruflutninga frá Galway á vesturströnd Írlands til eyja sem eru í minni Galwayflóans og eru fyrir opnu hafi.

Bréfi þessu fylgja fyrirkomulagsteikning (General Arrangement) og stutt lýsing með ljósmynd af „Oileann Arann“, ásamt afritum af tölvupóstssamskiptum sem undirritaður hefur átt við miðlara/eigendur skipsins, þar sem fram koma viðbótarupplýsingar um skipið.

Athygli er vakin á því að skipið er gert fyrir farþegaflutninga (133/240 farþega vetri/sumri) á heilsársgrunni með einstaklega góðri aðstöðu fyrir farþega og ferðamenn. Þess utan er skipið búið til vöruflutninga a.m.t. kæli/frystilest og flutninga á ökutækjum og þungavinnuvélum, sem og gámum. Skipið er búið 90 tonnmetra skipskrana með 18 m. bómu, sem er meir en nægjanlegt fyrir Grims-eyjarferju. Skipið er augljóslega með mikilli stjórnhæfni í krafti tveggja aðalvéla, skrufuhringjastýrum og öflugri bógskrúfu, en rík þörf er fyrir skip að vera búin mikilli stjórnhæfni í Grímseyjarhöfn. Skipið er búið aflmiklum aðalvélum (2500 bhö samtals) og er með 14 til 15 hnúta ganghraða. Í samanburði við „Sæfara“ má reikna með a.m.k. 33% styttingu á siglingu „Oileann Arann“ milli Dalvíkur og Hríseyjar, sem yrði til mikilla þæginda fyrir eyjaskeggja og gera siglinguna mikið vænlegri kost fyrir ferðamenn. Ætla má að „Oileann Arann“ krefjist sömu áhafnar undir íslenskum fána og er nú á „Sæfara“. Að öðru leiti má reikna með svipuðum rekstrarkostnaði á „Oileann Arann“ og „Sæfara“, að slepptri brenn-sluolíunotkun sem yrði nokkuð meiri á „Oileann Arann“. Hins vegar er samtímis ljóst að olíunotkun í óbreyttri áætlun (3 ferðir í viku) vegur lítið í heildar rekstrarkostnaði Grímseyjarferju.

Eins og fram kemur í fylgiskjölum, þá eru verðhugmyndir um skipið £ 1.5 milljónir/ISK 190 milljónir, sem þó er ekki nema þriðjungur af nýsmíðaverði skips í stað „Sæfara“. Fyllsta ástæða er til að ætla að endanlegt kaupverð geti orðið öllu minna, eða u.þ.b. ISK 150 milljónir, eða fjórðungur af framagreindu nýsmíðaverði.

Undirritaður hefur reynt að afla staðfestingar á því að „Oileann Arann“ uppfylli ákvæði Evrópufyrirmæla EC 98/18 / Reglugerð 666/2001, sem er forsenda fyrir heilsárs farþegasiglingum til Grímseyjar. Eigendur segja sig ekki þekkja umræddar reglur, sem ekki kemur á óvart þótt Írland sé Efnhagsbandalagsland, því fæst þeirra taka bandalagsreglur jafn alvarlega og Íslendingar. Ljóst er að ef áhugi er á að skoða „Oileann Arann“ frekar sem valkost, þá þarf að meta skipið gagnvart framangreindum bandalagsfyrirmælum. Hönnuðir og byggjendur skipsins í Bretlandi eru sagðir reiðubúnir að framkvæma slíkt mat og bíður undirritaður eftir verðtilboði þeirra í slíka athugun.

Ef áhugi er á því af hendi Vegagerðarinnar að skoða „Oileann Arann“ frekar sem valkost til Grímseyjarsiglinga, þá leggur undirritaður til eftirfarandi framkvæmdaferil:

- Mat á „Oileann Arann“ vegna Evrópufyrirmæla EC 98/187, Reglugerð 666/2001
- Dreifing á lýsingu „Sæfara“ til miðlara til að fá fram sölumöguleika á skipinu og áætlað söluverð.
- Skoðun „Oileann Arann“ með rekstraraðila og fulltrúa/um Grímseyinga.
- Ákvörðun um áframhald.

Undirritaður hefur sent afrit af bréfi þessu ásamt fylgiskjölum til Samskipa hf, rekstraraðila „Sæfara“, til að fá fram tæknilegt álit þeirra á „Oileann Arann“ sem valkosti til Grímseyjarsiglinga. “

21.09.2004.

Tölvupóstur frá GG til EH, cc til JR, KHS og Kristjáns Ólafssonar, Samskipum. „Það er rétt að skoða þetta nánar. Kristján telur, eins og þú, að þetta skip henti vel og flíspassi við þarfagreiningu Grímseyjarnefndar. Fyrst er að fá svör við EC 98/18.

Aðrar spurningar. T.d. hvað með 2009, þarf það einhverjar endurbætur þá? Gæti það enst til 2015 – 2020 án mikilla endurbóta og kostnaðar? Er hægt að pressa verðið niður í 1,2 m. pund?“.

22.09.2004.

EH tilkynnir að söluverð Sæfara sé metið USD 750.000, u.þ.b. 54 m.kr. á þágildandi gengi.

22.09.2004.

EH upplýsir að það kosti GBP 800 – 1000 að gera úttekt á OA varðandi EC 98/18.

01.10.2004.

Samkvæmt ósk Vegagerðarinnar fer EH þess á leit við B.S í Osló að þeir fái úttekt frá smíðaaðilum OA varðandi EC 98/18.

20.10.2004.

EH spyrst fyrir um það hjá Lloyd's Register hvað gera þurfi til þess að OA verði tekið í flokkun á ný.

20.10.2004.

EH hefur fengið svör frá McTay Marine (smíðaaðili) en spyrst nánar fyrir um lekastöðugleika.

22.10.2004.

Mc Burney hjá McTays staðfestir í skeyti til EH, að OA uppfylli lekastöðugleikakröfur í samræmi við EC 98/18.

23.10.2004.

EH sendir svohljóðandi bréf:

„**Málefni:** Endurnýjun Grímseyjarferjunnar „SÆFARA“

Vísað er til bréf undirritaðs um sama málefni frá 21 september, 2004 og sér í lagi s.n. framkvæmdaferils á 3 bls. þess bréfs.

Með tilvísun til tölvupósts Vegagerðarinnar frá 21.09.2004, þar sem samþykktur var fyrsti liður framangreinds framkvæmdaferils, þ.e. að kanna byggingu og búnað „Oilean Aran“ í ljósi krafna í evrópufyrirmælum EC 98/18/ísl. reglur nr. 66672001 „um öryggisstaðla farþegaskipa“, þá fékk undirritaður McTay Marine Ltd. í Bretlandi, skipasmíðastöð „Oilean Aran“, til að framkvæma slíkt mat. Skýrsla McTay Marine Ltd. dagsett 12.10.2004 hefur borist undirrituðum og í henni kemur fram, að skipið uppfyllir í flestum þáttum fyrrnefndar kröfur. Að slepptum ýmsum minni háttar breytingum sem leiða af sér kostnað sem hleypur á nokkrum hundurða þúsunda króna (og þarf líka að framkvæma á „Sæfara“) þá felst helsti kostnaðarliðurinn í því að setja upp ýringarkerfi í íbúðum og farþegarýmum fyrir 1.10.2005 og er að mati skýrslu-höfunda u.þ.b. kr. 8 milljónir. Slík krafa er þó einungis gerð til skipa á „B“ siglingaleiðum sem flytja fleiri en 36 farþega og er hægt að komast hjá um-ræddum kostnaði með því að reka skipið á leyfi fyrir 36 farþega yfir vetrartímamann („B“), en með fullri farþegagetu á sumrin, þegar siglingaleiðin til Grímseyjar er skilgreind sem „C“ siglingaleið.

Þess skal getið að í upphaflegri matsskýrslu McTay Marine Ltd. komu ekki fram beinar niðurstöður um hvort skipið uppfylli kröfur ECF 98/18 um upphafsstöðugleika og lekastöðugleika, en síðari tölvupóstur frá McTay Marine Ltd. staðfesti slíkt. Undirritaður hefur einnig rætt við Siglingastofnun Írlands og hefur fulltrúi hennar, Hr. Kieran Goulding, munnlega staðfest að skipið uppfylli SOLAS-kröfur um eins hólfleikastöðugleika, sem er ígildi krafna í EC 98/18.

Eins og undirritaður hefur áður upplýst, þá var framkvæmdalið fyrrnefnds bréfs undirritaðs frá 20.09.2004 nr. 2, þ.e. að afla mats á markaðsverði „Sæfara“, einnig hleypt af stokkunum og í tölvupósti norsks skipamiðlara frá 22.09.2004 var markaðsverði „Sæfara“ metið á US\$ 750.000.-.

„Oilean Aran“ var byggt í flokki hjá Lloyd's Register (+100A1;+ LMC Passenger & Vehicle Ferry), en var tekið úr flokki og fært til írsku siglinga-málastofnunarinnar 1997. Ef til innflutnings á skipinu kæmi til Íslands, er ljóst að færa verður skipið á ný í flokkun hjá Lloyds Register, en því fylgir nokkur kostnaður. Innfærsla í flokkun kallar á ígildi aðalflokkunarskoðunar og hefur undirritaður leitað til Lloyds Register um kostnað af hendi LR við slíka inn-flokkun, en ekki er hægt að áætla annan kostnað við innflokkunina, fyrr en skipið hefur verið skoðað og ástand þess metið.

Í ljósi framangreinds er nú komið að þriðja framkvæmdalið fyrrnefnds bréfs undirritaðs, þ.e. að skoða „Oilean Aran“. E.t.v. er ekki æskilegt að blanda á þessu stigi inn í skoðun „Oilean Aran“ hagsmunaaðilum í Grímsey, til að vekja ekki upp tálvonir um kaup á „Oilean Aran“, ef kostnaður reynist of mikill. Undirritaður leggur því til að undirritaðar, eða undirritaður og fulltrúi rekstaraðila „Sæfara“, Samskip hf, skoði skipið og í kjölfar þess verði gerð eins nákvæm kostnaðaráætlun um alla þætti útskipta á „Oilean Aran“ í stað „Sæfara“ og unnt er, sem þó alltaf verður með fyrirvara um endanlegt kaupverð „Oilean Aran“ og söluverðmæti „Sæfara“. Í kjölfar slíkrar áætlunar komi síðan endanlegt mat ríkisins á kaupunum. “

25.10.2004.

EH upplýsir BS í Osló um að verðið GBP 1,5m þyki of hátt, m.a. í því ljósi að fara þurfi í kostnaðarsamar aðgerðir svo sem að taka skipið í LR klössun á ný, koma fyrir ýringarkerfi o.fl. Spyr hvort GBP 1,0 m komi til álita.

28.10.2004.

GG fer þess á leit við EH, að hann skoði skipið f.h. Vegagerðarinnar og að honum sé heimilt að taka fulltrúa rekstraraðila með, cc til JR og KHS.

04.11.2004.

Ítrekað samþykki, að EH og Kristján Ólafsson frá Samskipum skoði OA við fyrsta tækifæri.

15. – 16.11.2004.

EH og KÓ skoða OA í Galwayhöfn og í 12 klst. ferð til Arann eyja.

19.11.2004.

Skýrsla EH eftir skoðunarferð til Galway. Helstu niðurstöður:

- a) OA mjög hentugt til Grímseyjarsiglinga, styttir siglingatíma um 35%.

- b) OA í afar slæmu ástandi vegna skorts á viðhaldi. Vöntun á viðhaldi ekki talin hafa varanleg áhrif á burðarvirki og helstu véla- og rafkerfi.
- c) Kostnaðaráætlun yfir kostnað við að koma OA í fyrsta flokks ástand um 60 m.kr. Þá miðað við að endurbætur fari fram í viðgerðarstöð í Austur – Evrópu þar sem verðlag þar er verulega hagstæðara en í Vestur – Evrópu.
- d) OA uppfyllir í öllum grundvallapáttum reglur nr. 666/2001, þ.e. EC 98/18 B – siglingaleið.
- e) Líklegt verð á nýsmíði 600 – 700 m.kr.
- f) OA vænlegur kostur, ef skipið fæst fyrir um 80 m.kr.
- g) Kanna þarf kröfur um fjölda og samsetningu áhafnar áður en lengra er haldið.

19.11.2004.

EH tilkynnir BS í Osló að hans mat sé það eftir skoðun, að OA sé einungis GBP 650 000 – 700.000 virði með fyrirvara um að botnskoðun leiði ekki neitt sérstakt í ljós.

30.11.2004.

BS í Osló tjáir EH, að GBP 700.000 þyki of lágt, nær lagi sé að nefna GBP 800.000. EH svarar, að Vegagerðinni liggi ekki á og nefnir ekki nýja tölu að svo komnu.

09.12.2004.

EH beðinn að kanna hvaða kröfur um fjölda og samsetningu áhafnar verði gerðar til OA.

09.12.2004

GG ritar minnisblað um hugsanleg kaup á nýrri ferju til Grímseyjarsiglinga. Niðurstaða sú, að kaup á OA sé vænlegur kostur fáist skipið keypt á u.þ.b. 80 m.kr.

23.12.2004.

EH gerir tilboð í OA upp á GBP 700.000. Almennur fyrirvari og fyrirvari varðandi niðurstöðu botnsskoðunar.

31.12.2004.

Eigendur OA tilkynna BS í Osló að þeir vilji fá GBP 1.000.000. EH leggur til að beðið verði og sjá til varðandi framvinduna.

25.01.2005.

BS hefur samband við EH og tjáir honum, að eigendur OA séu nú til viðtals um GBP 850.000. EH svaraði til baka, að hann teldi að hámark væri GBP 750.000. EH leggur til að tvær A – Evrópu viðgerðarstöðvar verði fengnar til þess að skoða skipið og gera tilboð í viðgerðir.

28.01.2005.

GG samþykkir framangreint.

08.03.2005.

EH spyrst fyrir um hjá hollenskri skipasmíðastöð hvort þeir hafi áhuga á að skoða skipið og gera tilboð í viðgerðir.

01.04.2005.

JG framsendir tölvupóst frá SB þar sem spurt er: „Hvar standa mál með endurnýjun Grímseyjarferjunnar?“.

01.04.2005.

GG svarar JG og SB: „Óformlegt tilboð hefur verið gert upp á ca 100 m.kr. Einnig er verið að leita óformlegra tilboða í endurbætur, sem áætlað er, að muni kosta ca 60 m.kr. Mál eiga að skýrast á næstunni. Hugsanlega hægt að fá ca 50 m.kr. fyrir Sæfara“.

02.04.2005.

SB spyr og JG framsendir, hvort ekki sé nauðsynlegt að gera fjármálaráðuneyti grein fyrir stöðu málsins. Einnig hvaða áhrif nýtt skip muni hafa á reksturinn og telur eðlilegt að kanna hvort til greina komi að bjóða út siglingaleiðina á þann veg að útgerðin leggi til skip. Óskar eftir minnisblaði svo hann geti kynnt málið fyrir fjármálaráðherra.

04.04.2005.

Ofangreindar spurningar lagðar fyrir EH en GG segir það sitt álit, að varla sé raunhæfur kostur að bjóða út án skips, þar sem vandfundið sé skip til þess að sinna þessari þjónustu.

04.04.2005.

SB og JG sent minnisblað GG frá 09.12.2004.

04.04.2005.

EH spyrst fyrir um hvort gefa eigi Slippstöðinni á Akureyri kost á að skoða OA og bjóða í viðgerð auk aðila frá Austur – Evrópu í ljósi umræðu sem uppi er um viðgerðir á varðskipunum.

05.04.2005.

Minnisblaðið frá 9. desember 2004 sent SB og JG eilítið endurbætt og nú dags. 5. apríl 2005 ásamt eftirfarandi tölvupósti: „Sendi hér með minnisblaðið vegna Grímseyjarferju aftur, eilítið endurbætt. Því er til að svara varðandi spurningu þín um rekstrarkostnaðinn, að ekki er gert ráð fyrir, að hann aukist neitt að ráði með tilkomu „Oilean Arann“. Það skip og Sæfari eru nánast jafnstór, þótt OA taki mun fleiri farþega. Hafnargjöld og opinber gjöld verða því mjög svipuð. OA gengur mun hraðar en Sæfari, og verður því olíunotkun allt að því helmingi meiri. Hins vegar er olíukostnaður innan við 5% af heildarrekstrarkostnaði miðað við 3 ferðir í viku og núverandi olíuverð og viktur því ekki þungt. Gert er ráð fyrir sömu mönnum á skipunum og launakostnaður því mjög svipaður. Eftir endurbætur á OA og miðað við, að það er mun yngra skip en Sæfari, ætti viðhaldskostnaður að verða minni, a.m.k. fyrstu 5 árin.

Svo sem fram kemur í niðurlagi minnisblaðsins eru mjög fá skip til af þeirri stærð og gerð, sem henta til þessara siglinga. Miðað við okkar reynslu mun verða mjög erfitt fyrir væntanlega tilboðsgjafa að útvega skip, nema þá sem nýsmíði. Tilboðstími yrði þá að vera mjög langur og samningstími a.m.k. 7-10 ár til þess að slík tilhögun væri vænleg fyrir útgerðaraðila. Höfum við því nánast afskrifað þá leið sem raunhæfan kost“.

05.04.2005.

EH sendir áætlun Visser BV í Hollandi um viðgerðarkostnað án breytinga, 73 m.kr. eða 18 m.kr. hærrí en EH hafði áætlað, en hans áætlun miðaðist við viðgerðarstöð í Austur – Evrópu.

07.04.2005

GG sendir JR og KHS eftirfarandi tölvupóst:

„Ég hef svolitlar áhyggjur af þessu. Einar hefur sent tíu aðilum í Baltnesku löndunum og Póllandi boð (væntanlega á þeirra kostnað) um að skoða „Oilean Arann“ nú í apríl (staðfest af Írum, að það er í lagi) í þeim tilgangi að gera tilboð í viðgerðir, ef áhugi er fyrir hendi. Einar hefur þegar fengið tilboð frá hollenskum aðilum upp á 73 m.kr. Þetta er náttúrulega ekki formlegt útboð og ýmsar spurningar vakna. Þarf formlegt útboð? (Ég þykist í raun vita svarið). Á að bjóða Slippstöðinni að vera með í þessu “óformlega“ útboði? Á ég að stoppa Einar og eigum við að bjóða út viðgerðirnar? Við getum það að sjálfsoögu ekki fyrr en við höfum skipið í hendi, en þá vitum við ekki heldur um endanlegt verð, þ.e. heildarkostnað. Getið þið ráðið mér heilt í þessu máli“.

07.04.2005.

EH sendar framangreindar vangaveltur.

11.04.2005.

GG spyr EH hvort hægt sé að láta alla skoða með fyrirvara um, að líklegt sé að verkið verði boðið út á Evrópska efnahagssvæðinu, ef OA verði keypt.

11.04.2005.

EH telur framangreint ekki vænlegt.

12.04.2005.

Ríkisstjórnin veitir heimild til kaupa á OA á grundvelli minnisblaðs Vegagerðarinnar frá 5. apríl 2005. Minnisblað þetta var samhljóða minnisblaði frá 9. desember 2004.

12.04.2005.

EH bendir á, að óyggjandi vissu þurfi að fá um hvað kosti að koma skipinu í það ástand, að ásættanlegt sé og kaup vænleg. Leggur til að tvær erlendar skipasmíðastöðvar verði fengnar til að skoða og gera tilboð.

12.04.2005.

Tillaga EH samþykkt.

18.04.2005.

EH biður smíðaaðila, McTay í Englandi, um teikningar af OA.

21. – 22. 04.2005.

Fulltrúar frá Nauta Shipyard í Póllandi og Western Shipyard í Litháen skoða OA í Galway ásamt EH.

03.05. 2005.

EH sendir bréf til Siglingastofnunar um lágmarksmönnun OA.

04.05.2005.

EH fer þess á leit við umboðsmenn eigenda OA á Írlandi, að þeir fái staðfest frá írsku siglingastofnuninni, að OA falli undir EC 98/18 svo sem smíðaaðilinn, McTay Marine Ltd., hafi áður staðfest.

04.05.2005.

EH framsendir til tilboðsgjafa áætlun Lloyd's Register um kostnað við að taka OA aftur í klassa.

06.05.2005.

BS í Osló framsendir ítrekaða staðfestingu McTay (smíðaaðili) um, að OA fullnægi reglum EC 98/18.

06.05.2005.

EH óskar eftir við umboðsaðila eigenda OA á Bretlandi að fá mönnunaráætlun skipsins.

06.05.2005.

EH sendir Birgi Guðmundssyni, Ríkiskaupum, umbeðin frumdrög að þarfalýsingu vegna auglýsingar eftir notuðu skipi til kaups.

21.05.2005.

EH tilkynnir BS í Osló að skylt hafi verið að bjóða út kaup á skipi á Evrópska efnahagssvæðinu.

22.05.2005.

Auglýsing í Morgunblaðinu þar sem Ríkiskaup óska eftir tilboðum í notaða (eða nýja) vöru- og fólksflutningaferju fyrir Vegagerðina. Tilboðsfrestur til 20. júní 2005. Hafði verið auglýst fyrr í mánuðinum á Evrópska efnahagssvæðinu.

25.05.2005.

BG, Ríkiskaupum, sendir EH drög að útboðslýsingu til umsagnar.

26.05.2005.

EH biðst undan því í skeyti til BG að taka þátt í gerð útboðslýsingarinnar.

26.05.2005.

EH ítrekar áður sent erindi (3. maí) til Siglingastofnunar um mönnun Grímseyjarferju.

30.05. 2005.

Siglingastofnun svarar EH varðandi lágmarksmönnun OA.

06.06.2005.

EH sendir svar Siglingastofnunar um mönnun OA. Sama og á Sæfara en yfirmenn verða að hafa meiri réttindi vegna stærðar og aflmeiri véla, sbr. bréf dags. 30.05.2005.

06.06.2006.

EH bendir á, að í útboðsgögnum séu ákvæði sem útiloki OA.

08.06.2005.

EH sendir BG í Ríkiskaupum tillögur um breytingar á útboðslýsingu „sem tryggja að ýmislegur mögulegur skipakostur sem ella var dæmdur úr leik, uppfylli a.m.k. grundvallarkröfu útboðslýsingar“.

21.06.2005.

Ákveðið að fresta opnun til 6. júlí v/ breytinga á útboðsgögnum.

10.07.2005.

EH hefur yfirfarið þau tvö tilboð sem bárust, annars vegar frá O'Brien Shipping Ltd. (OA) og hins vegar frá J. Gran & Co. A/S, og dæmir bæði ógild. Gerir uppkast að svörum fyrir Ríkiskaup.

11.08.2005.

GG og EH funda með BG og GIG í Ríkiskaupum um tilboð í OA.

12.08.2005.

EH vísar til fundar 11.08. og sendir drög að opnunartilboði í OA til GG, og GIG og BG í Ríkiskaupum. Gerir tillögu um 1.240.000 evrur.

15.08.2005.

Samþykkt af hálfu Vegagerðarinnar.

16.08.2005.

EH óskar eftir upplýsingum um upptektarkostnað á Caterpillarvélum frá Heklu.

16.08.2005.

EH sendir opnunartilboð til BS í Osló, 1.240.000 evrur, gilt til 19. ágúst.

17.08.2005.

O'Brien biðja um frest fram í miðjan september.

18.08.2005.

EH samþykkir, f.h. Vegagerðarinnar, framlengingu til 31. ágúst.

22.08.2005.

William O'Brien hringir í EH og ítrekar, að þeir vilji fá GBP 1 m fyrir OA. EH svarar að GBP 900.000 sé hámarksverð. EH leggur til að Vegagerðin haldi sig við GBP 900.000 og afhendingu eftir 2 mánuði.

22.08.2005.

Tölvupóstur frá JG svohljóðandi:

„Sælir, við flugum til G sl. föstudag v. vígslu flugbrautarinnar. Þar var margt um manninn á sk G-mælikvarða og Sæfari í höfn tók ég eftir. Það varð auðvitað til þess að hittum skipsstjóra Sæfara og kom þá til tals nýja skipið. Þjóst við gleiði og ánægju en það var nú eitthvað annað. Var skipstjórinn meira en lítið óhress og sagði að svo gildi um marga fleiri. Nefndi hann til sögunnar ónógt samráð, innkeyrslu um borð í skipið fyrir lyftara, 200 manna hátíðarsal, ónóga burðargetu fyrir fiskflutninga svo eitthvað sé nefnt. Við komum auðvitað af fjöllum og létum nægja að hlusta.“

Niðurstaða ráðherra var sú að við skyldum kanna þetta ítarlega því spyr ég ykkur hvort hér sú hlutir eins og þeir eiga að vera. Er búið að kynna allt saman rækilega fyrir hreppsnefnd, verktaka, Siglingastofnun og þeim öðrum sem skip þetta kann að koma við og eru allir sáttir?“.

22.08.2005.

GG sendir svohljóðandi svar til JG.

„Þann 4. maí sl. ræddi ég við Óttar, oddvita í Grímsey, og kynnti honum stöðu mála, þ.e. að til stæði að auglýsa eftir skipi, en einnig að við hefðum hug á „Oilean Arann“. Ég sendi honum þá grunnupplýsingar um skipið, og gat þess við hann, að Grímseyingum yrði gefinn kostur á að skoða skipið áður en endanlega yrði frá kaupum gengið. Skildum við sáttir. Miðvikudaginn 17. ágúst sl. sendi ég Óttari síðan ítarlegri upplýsingar um skipið og ítrekaði, að þeim gæfist kostur á að skoða það áður en frá kaupum yrði gengið. Hef sem sagt engar óánægjuraddir heyrt frá ráðamönnum í Grímsey. Kristján Ólafsson hjá Samskipum hefur fylgst með málinu og skoðað skipið. Ekki heyrt, að honum lítist illa á. Grunnupplýsingar hafa verið sendar Siglingastofnun m.a. vegna spurninga um mönnun. Rétt er, að skipið er í slæmu ástandi vegna skorts á viðhaldi, og hefur ekki verið legið á því, sbr. minniblað mitt til ykkar dags. 5. apríl. sl. Eins og þar kemur fram er áætlað að gera skipið upp fyrir u.þ.b. 60 m.kr.

P.s. Skipstjórinn á Sæfara hefur ekki réttindi til að stjórna „Oilean Arann“, þar sem það er yfir 400 tonn (413). Sama gildir um vélstjórann vegna vélasterða. Gæti það skýrt af hverju skipstjórinn er óhress“.

22.08.2005.

JG spyrst fyrir um samband við Siglingastofnun.

22.08.2005.

JG bent á, að Siglingastofnun hafi m.a. fengið uppkast af öryggisáætlun.

24.08.2005.

Ríkiskaup fá boð frá O'Brien að OA sé enn til sölu fyrir GBP 1 m. EH svarar Ríkiskaupum að GBP 900.000 sé hámarksverð að mati Vegagerðarinnar.

24.08.2005.

JG sendir tölvupóst svohljóðandi:

„Sælir, í tilefni af samtali og t – pósti vegna kvartana skipstjóra Sæfara v. nýs skips hef ég litið á málið skv. beiðni rh:

niðurstaðan er þessi:

1. Yfirstjórn Samskipa hefur engar athugasemdir með verk- eða vinnulag Vegagerðarinnar í máli þessu. Þeir leggja þó á það áherslu að komi til kaupa á þessu skipi verði haft ítarlegt samráð við klössun þess.

2. Hermann Guðjónsson hefur engar athugasemdir við verklag Vegagerðar við undirbúning málsins þó samskipti hafi ekki verið mikil fram að þessu. Leggur þó áherslu á að Vegagerðin kynni Sí teikningar og annað í tíma því töluverð vinna sé

auðsjáanlega í því að fara yfir skipið. Þetta er t.d. mjög mikilvægt f. heimferð þess sem getur ekki orðið fyrr en samþykki SÍ liggur fyrir.

3. Oddvitinn og altmúligmann Brynjólfur í Grímsey telur að eh vanti á samráð Vegagerðar. Það sem hafi valdið truflun í málinu er skýrslan um skipið sem þeir fengu afhenta. Allar ályktanir eru dregnar frá henni því ekkert annað hafi verið látið í té af Vegagerð frá þeim tíma. Segir t.d. að fréttir um að nálægð kaupa á skipi sem fram komi í ræðu ráðherra hafi verið fyrir þá nýjar fréttir. Segir að af skýrslu megi dæma að alla fiskikassa þurfi að hífa um borð. Þetta er oft um 150 stk. Það yrði mikil afturför og tæki óratíma. Oddviti leggur mikla áherslu á að gott samráð verði um málið og endurb. skipsins því þeir séu síður en svo á móti kaupum þessum per se.

Rétt er að taka fram að Vegagerðin hefur sagt að nýtt skip verði ekki keypt eða samningar staðfestir án þess að fyrir liggi samráð við heimamenn. Þó svo að það náist samkomulag um verð sbr. ofan þá mun Vegagerðin standa við þetta áður en endanlega verður frá kaupum gengið og það á heimamönnum vera fullljóst.

Niðurstaða mín er sú að Vegagerðin hafi gætt þess að upplýsa aðila en e.t.v má segja að á síðustu stigum málsins hafi mátt gera betur sem skýrist e.t.v. af því að viðkvæmar samningaviðræður eru í gangi. Sumpart draga heimamenn ályktanir af lestri skýrslunnar sem eru byggðar á misskilningi og eru kannski ekki alvega réttar. Vegna þess og nauðsynjar þess að ekki komi upp leiðindamál eftirá legg ég til að Vegagerðin geri það sem í hennar valdi stendur til þess að uppræta allan misskilning í þessu máli og gæti þess vel að hafa heimamenn með í ráðum ef til endurb. þessa skips kæmi“.

24.08.2005.

EH sendir drög að útboðslýsingu á viðgerðum/endurbótum á OA, ef til þess kæmi, að af kaupum yrði.

25.08.2005.

JG framsendir tölvupóst frá SB vegna skrifa JG 24.08. Þar segir: „Þetta er gott, en mikilvægt að ráðuneytið fylgist með“.

09.09.2005.

BS í Osló f.h. O'Brien, gera tilboð um GBP 950.000 fyrir OA. EH telur enn að hámark sé GBP 900.000, en hefur ekki gert gagntilboð, segist vera „þreyttur á þessari langloku“.

12.09.2005.

EH gerir tillögu að gagntilboði GBP 900.000. GG, að höfðu samráði við JR og KHS, samþykkir, að gagntilboðið skuli sent, gildir til 15. sept. BG og GIG, Ríkiskaupum, fylgjast með.

15.09.2005.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Gunnar,

nú er þetta mál komið á endapunktur, þar sem seljendur hafa samþykkt alla fyrirvara okkar og gera nú loka gagntilboð upp á GBP 925.000. Þetta gagntilboð er gilt til svars og staðfestingar fram til kl. 16:00 í dag. Nú er víst bara að hrökkva eða stökkva.

Ég vísa síðan til umfjöllunar mínar að neðan um framtíðina“ (Hugmyndir EH um, að Samskip kaupí OA og reki til margra ára. Þótti ekki fær leið vegna útboðsskyldu.)

15.09.2005.

GG sendir EH svohljóðandi tölvupóst: „Þér er hér með heimilað að samþykkja þetta gagntilboð f.h. Vegagerðarinnar, en enn og aftur verður sá fyrirvari að vera skýlaus, að ekki verði endanlega frá þessu gengið fyrr en Grímseyingar hafa skoðað og samþykkt“. cc til BG og GIG, Ríkiskaupum, og KHS, bcc til JR og JG, samgönguráðuneyti.

15.09.2005.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Gunnar,

bestu þakkir fyrir tölvupóst þinn að neðan. Áður en ég svara mótboðinu, þá vil ég áréttta eftirfarandi:

Í lið 7 (b) að neðan kemur fram fyrirvari við kaupin, þ.e. að við / Grímseyingar skoðum skipið innan 10 daga frá því að aðilar eru orðnir sammála um aðalatriði samkomulagsins, þ.e. í dag. M.ö.o. þá verðum við að skoða skipið ekki síðar en 25. sept. og höfum eftir skoðun 48 klst. til að segja já eða nei við samningnum.

Samtímis og við/Grímseyingar skoðuðu skipið, þá myndi ég fá lokal kafarafyrirtæki til þess að skoða botn þess.

Innan 3 bankadaga frá dagsetningu samnings (gæti orðið í næstu viku), þá ber Vegagerðinni að leggja 10% af kaupverði, GBP 95.000/ISK 11 milljónir, inn á sameiginlegan reikning kaupenda og seljanda, þar sem upphæðin situr fram til afhendingar skipsins.

Viðvíkjandi skoðun á skipinu, þá verð ég fjarverandi frá 22. sept. til 2. okt. og get ég ekki breytt því.

Ég heyri frá þér“.

15.09.2005.

EH samþykkir gagntilboðið, GBP 925.000, f.h. Vegagerðarinnar í tölvupósti til BS í Osló.

15.09.2005.

EH sendir eftirfarandi tölvupóst:

„Gunnar,

ég næ ekki í Garðar Ólason, en hann mun vera á Akureyri. Ég talaði hins vegar við Óttar oddvita og skýrði málin fyrir honum og fór vel á með okkur. Ég sagði honum að valkostirnir væru að fara á sunnudagsmorgun í gegnum Stanstead og Shannon með komu til Galway á sunnudagskvöld og skoðun skipsins á mánudaginn og heim á þriðjudaginn og færi ég þá með þeim. Hinn valkosturinn er að fara út á fimmtudagsmorgun sömu leið og sömu flug og skoðun skips á föstudaginn og heim á laugardag (eða eftir helgi ef þeir vilja það). Í því tilfelli færi Kristján með þeim. Ég árétttaði við Óttar, að í báðum tilfellum yrðum við/þeir að ákveða innan 48 klst. frá því

að skoðun líkur, af eða á með skipið. Þeir eru núna að bræða með sér hvernig þeir vilja standa að þessu.“

16.09.2005.

EH framsendir hefðbundna samantekt miðlara á því, sem aðilar hafa orðið sammála um. Óskar eftir heimild t.þ.a. staðfesta.

16.09.2005.

EH gefin heimild til þess að staðfesta, cc til JR og KHS, bcc til JG samgönguráðuneyti og ÞA fjármálaráðuneyti.

16.09.2005.

EH staðfestir við BS í Osló og tilkynnir jafnframt skoðun með Grímseyingum 19. september.

18.09.2005.

EH tilkynnir að skoðun sé frestað til 23. sept. og að Kristján Ólafsson, Samskipum komi í hans stað.

19.09.2005.

EH tilkynnir að hann muni undirbúa Ólaf Briem hjá Siglingastofnun, sem einnig á að taka þátt í skoðunarferðinni að undirlagi samgönguráðuneytis.

19.09.2005.

GG og JG fagna aðkomu Ólafs Briem.

20.09.2005.

EH framsendir tilboð í kafaraskoðun. Leggur til að beðið verði eftir niðurstöðu „skoðunarhópsins“. Leggur einnig til, að fenginn verði lengri frestur til þess að svara endanlega um kaup.

20.09.2005.

EH fær heimild til þess að gera það sem hann telur réttast varðandi botnsskoðun og frest. EH biður um frest til 27. sept.

21.09.2005.

EH tilkynnir að seljendur hafi samþykkt frest.

21.09.2005.

EH veitir aðspurður Ólafi Briem ýmsar upplýsingar um OA.

23. 09.2005.

Ólafur J. Briem, Kristján Ólafsson og fulltrúar Grímseyinga, Óttar Jóhannsson og Garðar Ólason, skoða OA í Galway.

24.09.2005.

GG sendir JG svohljóðandi tölvupóst, cc til JR og KHS:

„Í framhaldi af því sem við ræddum í gær, ákvörðun þarf að liggja fyrir fyrir hádegi á mánudag, þar sem botnsskoðun þarf að fara fram áður en svarað er endanlega á þriðjudag, þ.e. ef kaup verða ákveðin“.

25.09.2005.

Ólafur J. Briem skilar matsskýrslu með eftirfarandi niðurstöðu:

„Sé ástand „Oilean Arann“ með þeim hætti að kaupverð að viðbættum kostnaði við endurbætur á því verði lægra en 240 milljónir kr. þykir líklegt að um sé að ræða mjög áhugaverðan valkost samanborið við smíði á nýju skipi. Smíði á mjög sérhæfðu nýju skipi hljóti að teljast afar áhættusamur valkostur í ljósi mikilla breytinga í efnahagslífi í nútíma samfélagi.

Áður en gengið er frá kaupum á „Oilean Arann“ er mjög brýnt að fram fari ítarlegri skoðun á skipinu og að fyrir liggi könnun á því hvort skipið raunverulega fullnægi kröfum tilskipunar EB 98/18 sem farþegaskip í flokki B.

Þá er lagt til að gerðar verði ráðstafanir til þess að gera miklu ítarlegri úttekt á ástandi skipsins, bæði með það að markmiði að draga úr hættu á óþægilegum uppákomum við endurbætur á skipinu eftir kaup á því og einnig í þeim tilgangi að undirbúa sem best útboð og samningagerð við skipasmíðastöð um endurbætur á skipinu, ef ákvörðun verður tekin um kaup á því. Lagt er til að óskað verði frestunar á undirritun kaupsamnings þar til frekari skoðun er lokið“.

28.09.2005.

EH sendir Ólafi J. Briem tölvupóst þar sem fram kemur m.a.:

„Áður en Oilean Arann var skoðað í upphafi, þá var hönnuður þess í Englandi, Robert McBurney (robertmcburney@mctaymarine.com) keyptur af Vegagerðinni til þess að leggja mat á skipið í ljósi ákvæða EC 98/18 (Regl.666/2001), enda tilgangslítið að skoða skipið ef það uppfyllir ekki ákvæði EC 98/18. McBurney skilaði 12 bls. matsskýrslu sem hann sendi á faxi og hef ég því ekki afrit í tölvunni. Hins vegar er eftirfarandi tölvupóstur sem ég sendi honum eftir að við fengum matsskýrsluna og svar hans við þeim tölvupósti, þar sem hann staðfestir að Oilean Arann uppfylli stöðugleikaákvæði EC 98/18 á B-leiðum umfram 2009“.

29.09.2005.

JG í samgönguráðuneyti sendir svohljóðandi tölvupóst til Grímseyjar:

„Til Brynjólfs, Garðars og Óttars.

Komið þið sælir

Við áttum fund í gær þ.e. undirritaður, vegamálastjóri, Kristín og Ólafur til þess að ræða málefni Oilean Arann. Í upphafi fundar var farið yfir athugasemdir ykkar eins og þær birtust feitlettraðar í skýrslu ÓB. Fram kom í máli allra fundarmannanna að athugasemdir ykkar væru sanngjarnar og myndi verða gert allt sem mögulegt væri til þess að verða við þeim. M.a. get ég staðfest að Vegagerðin hefur fullan hug á því að halda fullu samráði við ykkur og þá hugsanlega með formlegum hætti verði af þessum kaupum. Önnur atriði svo sem stækkun lestar, breytingar á farþegarými, athugun á perustefnu koma allar til greina.

Eins og þið þekkið þá höfum við tíma fram á þriðjudag til þess að ganga frá þessum kaupum. Við höfum skipt aðgerðum í þrennt fram að þeim tíma en niðurstaða allra þeirra verður að vera jákvæð til þess að skipið verði keypt.

Í fyrsta lagi hefur ÓB í samráði við EH verið falið að fá fram skilyrðislaust svar við því hvort skipið fullnægi kröfum um lekastöðugleika o.s.frv. og að gengið verði í

skugga um að ekki sé neitt annað mikilvægt að þessu skipi umfram það sem nú þegar er þekkt. Það yrði kannað með skoðunum ytra sem hægt er að láta framkvæma þó tíminn sé stuttur. Í öðru lagi hefur jafnframt verið sett af stað vinna við að setja inn á skyssu hugmyndir um líklegar breytingar á skipinu m.a. í ykkar anda til þess að betur sé hægt að gera sér grein fyrir því í upphafi hver heildarkostnaðurinn yrði.

Sem sagt í venjulegum orðum þá viljum við ekki kaupa köttinn í sekknum og við viljum einnig vita svona með einhverri nálgun hver viðbótarkostnaður umfram kaupverð kynni að verða. Vil í því sambandi ítreka við ykkur að við höfum nokkuð svigrúm til þess að leggja út í kostnað við að gera skipið sem best úr garði.

Þá kem ég að þriðju aðgerðinni og hún snýr beint að ykkur. Þið verðið að svara mér hvort framangreint sé ykkur að skapi og þið séuð viljugir til þess að samþykkja að skipið verði keypt á framangreindum forsendum. Auðvitað er málið þannig stutt að þið verðið í sumu þessu að treysta á orð okkar því sumt er hreinlega ekki þekkt. Þið náðið í mig í farsíma 861 6327 en séuð þið viljugir til að með málið verði áfram haldið þá þyrfti ég að fá það staðfest með t-pósti. “

29.09.2005.

JG framsendir svohljóðandi svar Grímseyinga:

„Sveitarstjórn Grímseyjarhrepps er tilbúin til að samþykkja kaupin á Oilea Arann, að uppfylltum öllum skilyrðum sem fram hafa komið í málinu, og sveitarstjórn Grímseyjarhrepps lagt áherslu á. f.h. sveitarstjórnar Brynjólfur Árnason“.

30.09.2005.

Ólafur Briem sendir tölvupóst til KHS og JG og leggur til að leitað verði frekari upplýsinga um OA frá eigendum þar sem ekki sé unnt að fá frekari upplýsingar frá McTay Marine Ltd. Sendir með uppkast af bréfi til BS í Osló, umboðsaðila eigenda, þar sem m.a. er farið fram á frekari frest til ákvörðunartöku varðandi kaupin.

01.10. 2005.

EH sendir tölvupóst til KHS og Ólafs J. Briem, ásamt „umrituðu“ bréfi ÓJB til eigenda. Leggur til, að Siglingastofnun taki málið að sér með vísun til afskipta ÓJB og vill helst hætta afskiptum af málinu.

01.10.2005.

EH sendir KHS og Brynjólfi, sveitarstjóra í Grímsey svohljóðandi tölvupóst:

„Kristín,

Þér til upplýsinga þá munu breytingar þær sem nú liggja fyrir Grímseyingum á Oilean Arann mjög gróft áætlað kosta u.þ.b. kr. 20 milljónir (Austur-Evrópu verðlag), þ.e. umfram þær u.þ.b. kr. 60 milljónir sem áður hefur verið gert ráð fyrir, eða heildarkostnaður upp á kr. 80 milljónir.

Umræddar breytingar munu nettó minnka farmgetu skipsins um u.þ.b. 10 tonn, þ.e. úr 155 í 145 tonn. Áhrif á stöðugleika verða að umrædd 10 tonn til viðbótar nettó eru með þyngdarpunkt u.þ.b. 4.95m yfir grunnlínu.

M. kveðju,

Einar

Brynjólfur,

Ég hef mótttekið tölvupóst þinn frá því fyrr í dag. Viðvíkjandi einstökum atriðum tölvupóstsins get ég upplýst eftirfarandi (sömu númer og þín) sbr. meðfylgjandi nýjar teikningar (fyrirkomulag undir aðalþilfari óbreytt) í viðhengjum:

1. Í meðfylgjandi teikningu hefur skutbrú skipsins verið breikkuð í 5.20 m. Einnig eru teiknaðir inn á aðaldekkið útlínur 20' og 40' gáma í skala til viðmiðunar. Kapstanar hafa verið færðir frekar útbyrðis þannig að þeir hefti ekki umferð um skutbrú.
2. Gert er ráð fyrir að „skyggni“ aftan nýrrar yfirbyggingar og dekk yfirbyggingar hafi hreina hæð (undir bita +) til að koma fyrir gámahæð, þ.e. 8'6" eða 2.60m.
3. Sett hefur verið inn á teikningu hliðarop af sömu stærð og virkni og er í núverandi SÆFARA.
4. Lúgur í nýju yfirbyggingardekki og aðaldekki hafa verið færðar fram eins og unnt er.
5. Gert er ráð fyrir sléttri einnar hlera lúgu á nýju yfirbyggingardekki.
6. Sammála að innra skipulag farþegasala er ekki áriðandi á þessu stigi. Einungis sýnt fram á koma megi 120 farþegum í sæti, sbr. athugasmdir Samskip hf.
7. Gert ráð fyrir að pera myndi hluta af fremra stafnhylki.

Eftir því sem ég fæ best séð, þá er þar með búið að taka tillit til allra óska ykkar.

Næsta skref er fyrir samg.ráðuneyti/Vegagerð að ákveða að gera stöðuleika og lekastöðugleikaútreikninga á forsendum umræddra breytinga.

Vinsamlegast láttu mig vita við fyrsta tækifæri hvort ofangreint sé ekki tæmandi að svo stöddu. “

24.10.2005.

EH framsendir staðfestingu á framlengingu frests til 4. nóv.

24.10.2005.

ÓJB sendir JG skýrslu Siglingastofnunar dags. 23. okt. vegna stöðugleika OA.

Niðurstaða svohljóðandi:

„Siglingastofnun Íslands getur ekki á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga staðfest að skipið fullnægi stöðugleikakröfum. Til þess þarf að leggja fram frekari upplýsingar. Heppilegast væri að fá í hendur afrit af þeim stöðugleikaútreikningum, sem gerðir hafa verið.

Siglingastofnun Íslands telur að leggja þurfi mat á hvaða afleiðingar það hafi gagnvart rekstrarforsendum að burðargeta skipsins verði takmörkuð við flutning á 200 farþegum og 66 tonnum af farmi samtímis.

Þá telur Siglingastofnun Íslands að stöðugleikaútreikningar gefi það glögglega til kynna að skipið muni, sökum mikils byrjunarstöðugleika, hafa nokkuð snöggar og krappar hreyfingar þegar það er á siglingu í kviku og slæmu veðri. Því sé tilefni til

þess að leita umsagnar reyndra skipstjóra varðandi þau áhrif sem svo mikill byrjunarstöðugleiki skipsins kunni að hafa á frágang farms og vellíðan farþega“.

24.10.2005.

JG leggur til að fundur verði haldinn sem fyrst vegna skýrslu ÓJB um stöðugleika OA.

25.10.2005.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst, cc m.a. til ÓJB og JG.

„skv. meðfylgjandi upplýsingum og útreikningum frá Hilbre Marine Consultants Ltd. í Bretlandi þá uppfyllir „Oilean Arann“ stöðugleika- og lekastöðugleikakröfur EC 98/18= Reglugerð 666/2001 fyrir „B“ – skip miðað við 150 tonna farmþunga; 120 farþega og þær breytingar sem gert hefur verið ráð fyrir. Lestuð djúprista skipsins eykst úr 2.505 m í 2.74 m við þessar forsendur.

Viðvíkjandi frekari skýringum og útreikningum sem Siglingastofnun telur sig þurfa til staðfestingar á umræddum útreikningum, þá biðst ég undan því að vera milliliður milli Hilbre Marine Consultants Ltd. og Siglingastofnunar um slíkt, enda eðlilegt og venjulegt að stofnunin eigi bein samskipti við hönnuði um slík tæknimál“.

25.10.2005.

GG biður JG að sjá um beintengingu milli Siglingastofnunar og HMC.

25.10.2005.

Tölvupóstur frá JG: „Ég geng í það mál“.

25.10.2005.

JG spyr EH um skilning á tiltekinni setningu í skýrslu HMC.

25.10.2005.

EH svarar JG og spyr hvort hann eigi að leita svara hjá HMC um tiltekið atriði.

25.10.2005.

JG biður EH að leita svara hjá HMC, sem EH gerir með tölvupósti til Robert McBurney co/ HMC.

29.10.2005.

JG framsendir bréf Siglingastofnunar /ÓJB til samgönguráðuneytis dags. 28.okt. þar sem fram kemur að móttekin gögn um stöðugleika OA séu ekki fullnægjandi.

29.10.2005.

EH sendir JG tölvupóst og undrast að ÓJB skuli ekki hafa beint samband við HMC varðandi þau atriði, sem fram koma í bréfi ÓJB 28. okt.

30.10.2005.

EH sendir ítarlegri fyrirspurn til HMC og enska þýðingu á skýrslu ÓJB frá 23. okt.

30.10.1005.

EH lýsir áhyggjum varðandi afstöðu Grímseyinga í tölvupósti til JG.

31.10.2005.

JG svarar EH og segist ekki hafa heyrt nein vandamál með Grímseyinga.

31.10.2005.

EH segir í tölvupósti til JG að það sé sín persónulega skoðun að forgangsaðri sé að Grímseyingar séu sáttir við ákvörðunartökuna.

31.10.2005.

JG segir m.a. í tölvupósti til EH:

„Síðast þegar ég frétti voru Grímseyingar ánægðir og spurðu hvenær af kaupunum yrði“.

31.10.2005.

EH sendir ÓJB svohljóðandi tölvupóst:

„Þú hefur vafalítið séð tölvupósta mína til Hilbre Marine Consultants Ltd. (HMC) sem ég hef afritað til þín og þar með talið þýðingar á ensku á báðum bréfum/skýrslum þínum til samgönguráðuneytisins, en þar hef ég gengið eftir svörum við spurningum þínum.

Eftirfarandi tölvupóstur var að berast mér frá HMC með svörum við spurningum þínum, a.m.k. að hluta til. Ég vil eindregið beina þeim tilmælum til þín enn á ný, að þú setjir þig í beint samband við HMC um frekari spurningar og upplýsingar sem þú telur þig þurfa til að ljúka mati á skipinu. Það að veita spurningum og svörum í gegnum mig, er einungis fallið til að hefja framgang málsins og rýra skilvirkni samskipta.“.

31.10.2005.

EH biður HMC að afla tiltekinna upplýsinga frá LR.

01.11.2005.

EH sendir að gefnu tilefni GG hugleiðingar um framhald máls, ef af kaupum verður.

01.11.2005.

EH svarar ÓJB um ýmis tæknileg atriði og framsendir tölvupóst frá HMC.

02.11.2005.

EH biður HMC um frekari upplýsingar að gefnu tilefni og tilgreinir að þessar upplýsingar verði að vera fyrir hendi fyrir fund kl. 16:00 næsta dag.

03.11.2005 kl. 11:50

EH framsendir svör HMC til ÓJB.

03.11.2005 kl. 12:06.

ÓJB sendir svohljóðandi tölvupóst til JG,GG og EH:

„Sælir!

Hjálágt fylgja skýringar frá erlendum ráðgjöfum Vegagerðarinnar þar sem þeir gera grein fyrir mistökum sínum. Í ljós kemur að þeir hafi gert mistök við útreikninga á lekastöðugleika fyrir skipið með leka að vélarúmi sem hafi valdið því að það

hleðslutilvik er nú erfiðast að uppfylla, en áður var tilvikið leki að vistarverum í framskipi erfiðast. Ég tel tilefni til þess að taka þessar skýringar gildar.

Að því er varðar leka að lest skipsins virðist sem að ráðgjafarnir standi í þeirri meiningu að það séu engir hliðargeymar utan við miðgeyma lestar. Það er ekki rétt auk þess sem ráðgert er að stækka þessa geyma. Við þá ráðstöfun þyrfti að skoða hvort þeir geti haft þau áhrif að það hleðslutilvik verði ráðandi varðandi mestu leyfilegu hleðslu.

Að öllu samanlögðu tel ég að fyrirliggjandi upplýsingar séu trúverðugar og að ekki sé tilefni til þess að draga í efa að skipið fullnægi stöðugleikakröfum þó svo að ekki sé með öllu ljóst hvort það er við 72 tonna farmþunga við óbreytta djúpristu eða við 95 tonna farmþunga við aukna djúpristu.

kv. F.h.

Siglingastofnunar Íslands

Ólafur Briem“.

03.11.2005 kl. 13:20.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst til GG, cc til JG, JR, KHS, ÓJB og KÓ:

„TIL VIÐKOMANDI

Að neðan er að finna tölvupóst frá Lloyds Register um að aukning á djúpristu skipsins um 150 mm þarfnast ekki útreikninga og samþykkt af Lloyds Register. M.t.t. til samskipta Ólafs Briem og HMC frá því fyrr í dag og tölvupósts Ólafs til ykkar frá því fyrr í dag, þá liggur endanlega fyrir að „Oilean Arann“ að mati Siglingastofnunar uppfyllir lekastöðugleikakröfur EC 98/18 – Reglugerðar 666/2001 miðað við fyrirhugaðar breytingar á skipinu (áætluð 80 tonna viðbótar stálþyngd), 120 farþega og 95 tonn af farmi (50% í lest / 50% á dekki). “

03.11.2005 kl. 14:10.

Brynjólfur Árnason, sveitarstjóri í Grímsey sendir JG svohljóðandi tölvupóst: „Sveitarstjórn Grímseyjar er samþykk kaupnum á Ferjunni“.

03.11.2005 kl. 16:00.

Fundur haldinn í Vegagerðinni þar sem kaup á OA voru samþykkt með fyrirvara um kafaraskoðun og frekari skoðun Siglingastofnunar, sbr. tölvupóst JG síðar þennan dag og tölvupóst EH 4. nóv.

03.11.2005 kl. 17:11.

JG sendir Brynjólfi Árnasyni svohljóðandi tölvupóst, cc til JR, KHS, ÓJB, KÓ, EH, GG og Hermanns Guðjónssonar, siglingamálastjóra:

„Sælir, hef þegar látið Garðar vita að kaup á Oileain Arann voru samþ. á fundi í Vegagerðinni nú fyrir skömmu en þar voru viðstaddir auk undirritaðs Jón Rögvaldsson vegam.stj., Gunnar Gunnarsson aðstoðarvegam.stj. og Einar Hermannsson skipaverkfræðingur og ráðgjafi. Vildi upplýsa ykkur um þetta en það mun víst taka fleiri mánuði að undirbúa og ljúka þeim viðgerðum á skipinu sem gera þarf. Vegagerðin mun væntanlega halda ykkur upplýstum um stöðu mála hverju sinni og halda jafnframt utan um eðlilegt samráð við ykkur á þessum tíma svo sem vera ber“.

04.11.2005.

EH sendir hugleiðingar um framhald, þ.e. frá kaupum til byrjunar viðgerðar.

04.11.2005.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst, cc til JR, KHS, ÓJB, JG, KÓ:

„Eftirfarandi eru drög að tölvupósti til miðlara/seljanda „Oilean Arann“. Ég hef rætt við Ólaf Briem hjá Siglingastofnun um möguleikana á að bráðabirgðaskrá „Oilean Arann“ á ísl. skipaskrá skv. Reglugerð 83/2002 „um bráðabirgðaskráningu skipa í smíðum eða sem eru ófullgerð að öðru leiti“ sem og að skoðunarmaður Siglingastofnunar fari til Galway í byrjun næstu viku til að vera viðstaddur kafaraskoðun á skipinu og fari í gegnum ákveðnar prófanir sem tíundaðar voru í upphaflegri umsögn Siglingastofnunar um skipið, sem var forsenda fyrir frestun ríkisins/Vegagerðarinnar á ákvörðunartöku um kaup. Ólafur ætlar að taka ofangreint til skoðunar og vonandi láta mig vita um niðurstöður hennar í dag. “

04.11.2005.

Samþykkt að EH sendi nefnd drög til BS í Osló, sem hann gerir sama dag svohljóðandi:

„Morten,

the British consultancy Hilbre Marine Consultants Ltd. HMC (formerly Manager of McTay Marine Ltd., the builders of “Oilean Arann” OA and well known to O’Brien Shipping Ltd.) and the Icelandic Maritime Administration (IMA) have finally (yesterday) sorted out the acceptability of the OA in respect of the requirements of European Directive 98/18 for intact and damaged stability. Subsequently the Buyers, the Icelandic Road Administration (IRA) has decided to lift their subject in respect of the foregoing. This leaves only subjects that are formalities, i.e. the underwater examination of the vessel (divers inspection) and certain operational tests as required by the IMA and explained in my letter of 4 October, 2005 to you. If acceptable to Sellers, the Buyers are prepared to have an IMA Surveyor in Galway beginning of next week to complete these items and the purchase will be confirmed by the Buyers upon completion thereof, which is in my mind a pure formality. We regret to drag out the Buyers final commitment in this manner, but we are certain that the Sellers will appreciate that the Buyers must comply with the IMA requirements for obtaining an import license.

When the vessel will be delivered, on 15 Nov., the Buyers would like to solicit the Sellers assistance with maintaining the vessel in Galway until it will be moved to a repair facility for repairs and upgrading. The Buyers are a government entity and as such, are obligated to tender the vessel’s upgrading and repairs according to EU procedures, a process that may require up to 3 months. The Buyers anticipate that the vessel on delivery will receive a temporary registration in Iceland upon delivery on 15 Nov. If Sellers agree, the Buyers would like to seek their assistance for the waiting period of up to 3 months, i.e. to look after the vessel in lay-up as the Sellers have done hitherto, naturally against payment for such services. The Buyers will insure the vessel (H&M + P&I) from delivery on 15 Nov. As regards port dues the Buyers are also requesting the Sellers assistance to act as intermediaries, i.e. that the Buyers will pay the Sellers for port dues during the lay-up time of ca. 3 months (one month at a time in advance). “

04.11.2005.

GG sendir Þórhalli Arasyni, fjármálaráðuneyti svohljóðandi tölvupóst:

„Vísað er til samtals við þig í morgun um kaup á nýrri Grímseyjarferju og til meðfylgjandi minnisblaðs dags. 5. apríl sl., sem mun hafa fengið umfjöllun í ríkisstjórn. Kaup hafa nú verið ákveðin á „Oilenn Arann“ á GBP 925.000, en endurbóta og viðgerðakostnaður mun verða mun hærri en áætlað var í minnisblaðinu, eða um 120 – 150 m.kr. í stað um 60 m.kr., vegna óska Grímseyinga um breytingar á skipinu, sem samþykktar hafa verið, enda er þessi kostur eftir sem áður talinn mjög hagstæður. Viðræður óskast um, hvernig staðið skuli að fjármögnun kaupa og endurbóta.“

07.11.2005.

EH sendir fyrstu drög að útboðslýsingu v/ eftirfarandi verkefna:

- a) Útfærsla/hönnun á fyrirhuguðum breytingum.
- b) Gerð sundurliðaðra kostnaðaráætlunar á viðgerðum og breytingum.
- c) Gerð útboðslýsingar á breytingum og viðgerðum.
- d) Að annast útboð og mat tilboða í samráði við verkkaupa.
- e) Eftirlit með viðgerðum og breytingum.

Í drögum er að finna nokkuð ítarlegar lýsingar á viðgerðum og breytingum.

07.11.2005.

EH sendir drög að sölusamningi OA.

08.11.2005.

JG sendir ÞA svohljóðandi tölvupóst, cc til JR, KHS, GG:

„Sæll Þórhallur, vísa til samtals okkar í gær. Hefa rætt nánar við GG, sé ekki fljótu bragði að koma meg þessu skipi undir sá5-8. Legg því eindregið til að pundin komi í fjárauka og endurb. í fjárlög sem ætti að vera tiltölulega einfalt með vísan til samþykktar ríkisstjórnarinnar. Þú skoðar málið en það liggur eflaust á að koma þessu áfram.“

08.11. 2005.

JG tilkynnir ÞA , að fjárframlög vegna OA þurfi að vera allt að 250 m.kr.

09.11.2005.

Samþykkt að taka tilboði Salvesen Ltd.(UK) í botnskoðun á OA.

10.- 11. 11.2005.

Fulltrúar Siglingastofnunar, Heiðar Kristinsson og Sigmar Þór Sveinbjörnsson skoða OA. og skila ástandsskýrslu ásamt viðauka. Í niðurlagi skýrslunnar segir:

„15 Niðurlag: Í þessari skýrslu er reynt að gefa nokkra mynd af skipinu og ástandi þess. Það virðist nokkuð ljóst að til þess að skipið uppfylli reglugerð 666/2001 og EC 98/18 um gamalt farþegaskip á hafsvæði B þarf að gera á skipinu miklar lagfæringar og breytingar og vísast til meðfylgjandi „Viðauka I Athugasemdir við skoðun“ þar sem reynt er að draga saman það sem við fyrstu sýn verður að lagfæra til að svo megi verða.“

11.11.2005.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst:

„ég hef nú heyrt frá Skipatækni/Bárði Hafsteinssyni um OILEAIN ARANN verkefnið og telja þeir sig ekki geta sinnt því vegna anna við önnur verkefni. Við

erum því aðeins með NAVIS – FENG. Vegagerðin þarf að taka afstöðu til málsins, því reiknað er með að fulltrúi (ar) NAVIS- FENGs verði til staðar við afhendingu skipsins, til að kanna aðstæður. Afhending verður líklega í næstu viku“.

11.11.2005.

GG sendir EH svohljóðandi tölvupóst, cc til JG, JR, KHS: „þér er hér með gefin heimild til þess að semja, f.h. Vegagerðarinnar, við NAVIS- Feng á því tilboðsverði sem þeir hafa sett fram“.

11.11.2005.

EH sendir tilboð NAVIS – Fengs, 2.3 m.kr. með tilteknum fyrirvörum. Eftirlit ekki innifalið í tilboðinu, enda ekki unnt að bjóða í slíkt fyrr en fyrir liggur hver viðgerðaraðilinn verður.

11.11.2005.

EH tilkynnir NAVIS – Feng að ákveðið hafi verið að taka tilboði þeirra.

12.11.2005.

Botnsskoðun fer fram á OA.

14.11.2005.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Gunnar,
köfunarskýrslu (skýrsla og myndband fylgja í pósti) fyrir OILEAIN ARANN frá s.l. laugardegi er að finna í vihengi með póstinum að neðan. Engin tjón var að finna á skipinu, önnur en á stjórnborðsskrúfu, sem ekki telst alvarlegt í ljósi þess að skipinu fylgja tvær varaskrúfur. “.

14.11.2005.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst.

„Gunnar,
þá er víst komið að endapunkti í þessu máli. Eftirfarandi eru drög að tölvupósti til eigenda OA via miðlara:

QUOTE

Morten,

with reference to outstanding subjects for the purchase of the OILEAIN ARANN and subsequent to examination of the vessel on 10&11.11.2005 by IMA Surveyors and the diving survey carried out on 12.11.2005, I am pleased to advise that my principals, Vegagerðin, hereby lift the subjects of underwater examination and vessel's examination contained in you Recap e-mail (7. (a) & (b)) of 16. september, 2005.

We await your response to our comments on the draft MoA as well as Sellers advise on their preferred date of delivery“.

15.11.2005.

GG sendir EH svohljóðandi svar, cc til Geirs Þórs Geirssonar, Siglingastofnun, JG, JR, KHS, KÓ: „Að athuguðu máli er þér hér með gefin heimild til að senda neðanskráðan tölvupóst“.

„Morten,
firstly let me apologize for late response to your e-mail of yesterday, but as my principals are a government body, certain formal procedures must be followed. With reference to outstanding subjects for the purchase of the OILEAIN ARANN and subsequent to examination of the vessel on 10 & 11.11.2005 by IMA Surveyors and the diving survey carried out on 12.11.2005, I am pleased to advise that my principals, Vegagerðin, hereby lift the subjects of underwater examination and vessel's examination contained in your Recap e-mail (7. (a) & (b)) of 16 September, 2005. Thus the purchase/sale of the vessel is now without any subjects, except details of MoA.

We await your response to our comments on the draft MoA as well as Sellers advise on their preferred date of delivery“.

17.11.2005.

EH tilkynnir, að HMC, fyrrum stjórnendur McTay Marine Ltd., skipasmíðastöðvar OA, bjóði til sölu allar smíðateikningar, allar teikningar samþykktar af LR sem og öll innkaupagögn yfir búnað skipsins. EH heimilað að kaupa.

24.11.2005.

EH fær svohljóðandi tölvupóst frá Agnari Erlingssyni hjá NAVIS – Feng:
„Í mig hringdi áðan einhver Garðar Ólafsson, Grímsey og ræddi málin. Skildist mér á honum að hann vildi fara að róta í því sem þú hefur sett í lýsinguna og við höfum lagt upp með; tilgreindi m.a. messa áhafnar og lét að því liggja að fleiri atriði gæti verið að ræða sem hann vildi skoða nánar með okkur, með breytingar og hagræðingar í huga. Stakk upp á fundi með okkur í því sambandi þegar við værum búnir að skoða skipið. Eins og tilboðið frá okkur hljóðar þá er miðað við fyrirliggjandi útboðsgögn frá þér kvitt og klárt. Ef um einhverjar verulegar breytingar frá henni er um að ræða á ferli okkar í þessum undirbúningi útboðsgagna, þá áskiljum við okkur rétt til að endurskoða tilboðið“.

24.11.2005.

GG sendir EH svohljóðandi tölvupóst, cc til JG, JR, KHS:
„Garðar hringdi í mig í gær og spurði um stöðuna. Ég greindi honum frá því og hverjir hefðu verið fengnir í hönnun skipsins. Ég sagði honum einnig, að samráð yrði haft við þá, og taldi mig vera að segja það sama og kom fram í þinni lýsingu á verkefninu til Navis Fengs. Ekkert var rætt um frekari útfærslur og miða skal við það, sem áður hefur verið rætt við Grímseyinga. Ég kom reyndar ekki að þeim viðræðum og veit því ekki nákvæmlega hvað það er“.

24.11.2005

EH sendir AE svohljóðandi tölvupóst:

„Agnar,
viðvikjandi neðangreindu, þá er eftirfarandi úr útboðslýsingu sem þið fenguð:
„Verktaki skal hafa samráð við verkkaupa um allar tíundaðar breytingar og einnig þær breytingar sem vertaki telur nauðsynlegar við framkvæmd verksins. Einnig skal verktaki hafa samráð við fulltrúa sveitastjórnar Grímseyjarhrepps um breytingarnar, en verkkaupi hefur þó lokaákvörðunarrétt um allar breytingar.“

Garðar Ólafsson er fulltrúi Grímseyinga (fyrrverandi sveitarstjóri?) og því ekki óeðlilegt að hann hringi í þig. Í ljósi ofangreindrar tilvísunar er sjálfsagt að hlusta á athugasemdir Grímseyinga með þeim fyrirvörum sem fram koma í tilvísuninni. Hins

vegur verður ekki séð að þeim komi mikið við áhafnarmessi og skyldir hlutir, því slíkt lýtur að rekstraraðila skipsins, sem er Samskip nú, en verkið verður boðið út á ný í lok næsta árs og óvitað hver hreppir það og hver áhöfn skipsins verður í kjölfarið. M.ö.o. þá getur þú sagt Garðari, að athugasemdir sem lúta að aðbúnaði áhafnar o.s.frv., komi frá Samskip, ef þeir á annað borð óska þess að koma slíku á framfæri. Vegagerðin mun upplýsa Samskip um þróun mála. “

25.11.2005.

Fundur haldinn um málefni nýrrar Grímseyjarferju.

Viðstaddir Jón Rögnvaldsson, Gunnar Gunnarsson, Jóhann Guðmundsson, Þórhallur Arason.

Svohljóðandi fundargerð var rituð:

„Vísað er til samþykktar ríkisstjórnarinnar frá 12. apríl 2005 um heimild til kaupa á nýrri Grímseyjarferju.

Fyrir virðist liggja að samanlagður kostnaður vegna nýrrar Grímseyjarferju geti numið 250 m.kr. Þar af er kaupverð 925 þúsund sterlingspund. Nú er unnið að hönnun þeirra breytinga sem gera þarf á skipinu. Þær breytingar verða síðan boðnar út og nokkuð ljóst að allmargir mánuðir munu líða þar til skipið er tilbúið og hægt verður að setja eldra skip í sölumeðferð. Heildardæmið verður því engan veginn ljóst fyrir en að þessum tíma loknum.

Vísað er til þess að svigrúm í samgönguáætlun myndast ekki fyrir en að litlum hluta á árinu 2007 en síðan mun frekar á árinu 2008. Ástæða þessa er sú að þá fyrst er lokið uppígreiðslum vegna lána er tekin voru þegar Herjólfur var smíðaður. Jafnframt er ljóst að endurskoðun Samgönguáætlunar fer ekki fram fyrir en haustið 2006.

Af framangreindum tveimur ástæðum var ákveðið að fjármögnun nýrrar Grímseyjarferju verði af ónotuðum heimildum Vegagerðarinnar fram til 2007 og 2008. Hafi Vegagerðin ekki svigrúm til þess að nýta ónotaðar fjárheimildir mun fjármálaráðuneytið heimila yfirdrátt sem þessari vöntun nemur.“

25.11.2005

Navis – Fengur (Agnar, Karl) eiga fund með Garðari Ólasyni. Að þeim fundi loknum voru gerðar frumteikningar af peru, yfirbyggingu og fyrirkomulagi ofan og neðan þilja.

28. – 30.11.2005.

EH og AE í Galway og AH skoðar skipið vegna hönnunarbreytinga og endurbóta. Í þessari ferð undirrituðu seljendur MoA, sölusamning dags, nóv. 2005 og afsal dags. 30. nóv. 2005. EH tók sölusamninginn til áritunar hjá Vegagerðinni en á afsalið vantar áritun írska utanríkisráðuneytisins, þannig að það mun berast síðar.

02.12.2005.

EH sendir KHS svohljóðandi tölvupóst, cc til JR, GG, JG:

„Kristín,

mér hefur borist tölvupóstur að neðan frá Galway harbour Co. sem staðfestir að OILEAIN ARANN sé „í reynd“ skuldlaust við Galway Harbour Co./hafnaryfirvöld.

Einnig er í viðhengi staðfesting lögfræðistofu Geraghty & Co. í Galway að þeir hafi nú í hendi, frumrit af afhendingarskjöllum fyrir skipið, þ.e. Bill of Sale/afsal og Transcript of Register/ útstrikunartorð & veðbókavottorð. Þeir munu senda mér skjölin með DHL, þegar þeir hafa fengið staðfestingu frá lögfræðingum seljenda, Eugene F. Collins, Solicitors, Dublin, að kaupverðið hafi verið greitt inn á reikning þeirra.

M.t.t. ofangreinds, þá ber okkur nú að greiða GB £ 925.000.- inn á reikning þann sem tilgreindur er í sölusamningi.“

05.12.2005.

JG tilkynnir EH að skráður eigandi OA skuli vera Ríkissjóður.

05.12.2005.

Opinber eigendaskipti á OA kl. 14:00 (official time of delivery).

07.12.2005.

Viðgerðir og endurbætur á OA boðnar út á Evrópska efnahagssvæðinu, opnun 31. jan. 2006.

08.12.2005.

EH ræður Liam O'Brien til að hafa eftirlit með OA þar til siglt verður.

09.12.2005.

Fram kemur í tölvupósti frá EH, að áætlaður texti útboðsgagna verði ca. 60 bls. en þar af muni NAVIS – Fengur nota nær óbreytta útboðslýsingu EH fyrir aðra þætti en breytingar að óskum Grímseyinga.

09.12.2005.

NAVIS – Fengur heldur fund um borð í Sæfara á Dalvík. Viðstaddir Agnar, Karl, Sigurjón Herbertsson, skipstjóri, Guðjón Kristjánsson, stýrimaður og frá Grímsey Garðar Ólason, Brynjólfur Árnason og Óttar Jóhannsson. Á fundinum eru settar fram kröfur um viðbætur og gagngerar breytingar á því sem áður hafði verið fyrirhugað. Sjá nánar tölvupóst frá AE til EH dags. 10.12.2005.

12.12.2005.

EH sendir svohljóðandi tölvupóst, cc JR, KHS, JG, AE.

“TIL VIÐKOMANDI

Meðfylgjandi er tölvupóstur frá NavisFeng í kjölfar fundar þeirra með Grímseyingum og skipverjum SÆFARA á Dalvík s.l. föstudag. Mér skilst að á framangreindum fundi hafi komið fram fjöldi nýrra krafna um fyrirkomulag skipsins, sem ekki hafa sést áður og staðhæfingar um að „þeir taki ekki við skipinu“? nema „svo og svo“ verði framkvæmt. Ég hef beðið NavisFeng um að senda mér nánari útlistun á einstökum breytingum sem ekki hefur verið fjallað um áður.

Eins og sjá má af lista yfir þá sem sátu fundinn, þ.e. skipverjar SÆFARA, þá má lesa út úr þeim frekari breytingum sem fram hafa komið og ég hef fengið munnlega lýsingu á, að þorra þeirra megi rekja til skipverjanna um aðstöðu þeirra í skipinu, en Grímseyingar hafa stutt málflutning skipverjanna. Að mínu mati er það forkastanlegt að skipverjar SÆFARA skuli orðnir helsti ákvörðunaraðili um breytingar á skipinu, þ.e. mannskapur sem óvíst er að verði á skipinu þegar það kemur í rekstur og eiga

hvergi að koma að málinu. Ef rakstraraðilinn á eitthvað að hafa um málið að segja, þá á það að vera vinnuveitandi umræddra skipverja, þ.e. Samskip hf.

Afstaða NafisFengs er skiljanleg, þ.e. að þeir fái, í ljósi ofangreindrar afstöðu, skilmerkilegri fyrirmæli um hvernig þeim beri að vinna verkið

M.ö.o það er kominn tími til að ráðuneytið/Vegagerðin taki málið föstum tókum og taki af skarið um umboð einstakra aðila.“

12.12.2005.

EH sendir lista sem AE hefur sett upp yfir viðbótarkröfur Grímseyinga svohljóðandi: „Ekki kemur til greina að hafa eldhús og skylda aðstöðu frammi í skipinu, hún skal vera aftast og þá stjórnborðs megin;

Gangur skal vera þvert aftast eins og í núverandi Sæfara með líkri aðstöðu og þar; Allir áhafnarklefar skulu vera einmenningsklefar, en þeir töldu sig geta samþykkt annað í nauð; þeir gera ráð fyrir 5-7 í áhöfn miðað við farþegafjölda; Salerni skal vera í brú eða við hana, ekki kemur til greina að ganga örna sinna niður á neðra þilfar;

Skrifstofa skal vera fyrir skipstjóra með líkri aðstöðu og nú;

Til að koma þessu fyrir var lögð fram tillaga um viðbótaryfirbyggingu aftan stýrihúss með ofangreindu, skipstjóraklefa og uppgang í bú þar;

MOB bátur skal færast aftur á nýja þilfarið og setja í þar til gerðan sleppistól; kasta bátskrana;

Þeir vildu færa flesta uppganga og útgönguleiðir sem þegar búið var að áætla stað fyrir;

Þeir vildu borð fyrir alla eða flesta farþega til að snæða við í neðri farþegarými;

Þeir vilja spil með tromlu framan á hvalbak við hlið akkerisvindu, hugsanlega má notast við capstan;

Þeim var illa við undirstöðu krana, talað var um að færa þil aftur en horfið frá því;

Karl er að athuga með undirstöðu fyrir krana á bita og sleppa undirstöðu.“

12.12.2005 kl. 15:30.

Fundur um kröfur Grímseyinga. Viðstaddir: JG, GG, EH, AE, KL.

Fundargerð svohljóðandi:

„Fundur haldinn á skrifstofu Vegagerðarinnar, Borgartúni, 12. des. 2005.

Fundur þessi var haldinn að frumkvæði NAVIS-Fengs ehf. sem vinnur að gerð útboðslýsingar til viðgerða og breytinga á skipinu. Tilefni fundarins var m.a. viðræður sem farið höfðu fram milli NAVIS-Fengs ehf. og áhafnar M/S Sæfara og fulltrúa Grímseyinga um borð í Sæfara í höfn á Dalvík 9. desember 2005.

Viðstaddir fundinn hjá Vegagerðinni 12.des. 2005 voru;

Gunnar Gunnarsson, aðstoðarvegamálastjóri

Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri, samgönguráðuneytinu

Einar Hermannsson, skipaverkfræðingur

Agnar Erlingsson, verkfr. NAVIS-Fengur ehf.

Karl Lúðvíksson, verkfr. NAVIS-Fengur ehf.

Fundur hófst 15:30.

Í upphafi fundar fóru Karl og Agnar lauslega yfir skilmála þeirrar vinnu sem núna væri í þeirra höndum, þ.e. að ganga frá útboðslýsingu viðgerða og breytinga á Oileain Arann, 40 m ferju fyrir Grímseyjaferðir, sem búið væri að ganga frá kaupum á og nú liggur í höfn í Galway, Írlandi og biður þess að verða flutt á viðgerðarstað til að klára verkið. Fram kom að, að afloknum fyrsta fundi með Garðari Ólasyni frá Grímsey hjá NAVIS í Hafnarfirði, 25. nóv. 2005, og að framkvæmdri skoðun á skipinu á Írlandi, var búið að liggja nokkuð yfir verkefninu og gera frumdrög að breyttu fyrirkomulagi sem farið hafði verið með á fund til Grímseyinga á Dalvík í góðri trú.

Fram kom hjá viðmælendum að búið væri að auglýsa útboðið á Evrópska Efnahagssvæðinu og í samræmi við reglugerðir þess væri nú áætluð opnun tilboða 31. jan. 2006.

Megin tilefni fundar þessa var að fara yfir og ræða þær athugasemdir sem komið höfðu fram hjá Grímseyingum á fyrrnefndum fundi á Dalvík og, þar með einnig, að fá botn í það hverjar af þeim óskum sem þar höfðu komið fram skyldi athuga nánar með tilliti til þess að hafa þær með í útboðsgögnum. Að loknum nokkrum umræðum var farið yfir þessi atriði lið fyrir lið, þau rædd hvert fyrir sig og í samhengi við hin, og niðurstöður ákveðnar sem hér segir:

- Hönnun farþegarýmis á aðalþilfari skal öll ganga út frá því að komið verði til móts við óskir um að eldhús og skyld aðstaða, sem og aðstaða áhafnar verði aftast í rýminu, stjórnborðs megin, enda verði allra öryggisreglna gætt í hvívetna.
- Leitast verði við að ofangreind aðstaða áhafnar verði í gangi aftast þverskips við fyrirhugað lestarþil, ekki ósvipað því sem núna er um borð í Sæfara.
- Áhafnarklefar verði óbreyttir, þ.e. tveir einmennings- og tveir tvímenningsklefar.
- Salerni fyrir áhöfn verður ekki komið fyrir í eða við stýrishús enda óhægt um vik.
- Ekki verður gert ráð fyrir sérstakri skrifstofu fyrir skipstjóra.
- Þannig fela breytingarnar ekki í sér nýtt þilfarshús aftan stýrishúss.
- MOB bátur færir aftur á nýjan aftari hluta skjólþilfars bakborðs megin og verði þjónað með skipskrananum. Gera má ráð fyrir að færa báts-krana einnig aftur á það þilfar ef óskað er og verði hann þá gerður upp.
- Uppgangur verði í megin dráttum eins og gert var ráð fyrir í upphafi, með þeim viðbótum sem nauðsynlegar eru vegna neyðarútganga og skyldra atriða miðað við ofangreint nýtt fyrirkomulag í neðra farþegarými á aðalþilfari.
- Neðra farþegarými verði hannað á þann hátt að borð verði milli sæta til að sitja við að snæðingi, enda megi fækka farþegasætum eittvað í þeim tilgangi.
- Standvinda (capstan) sem nú er bakborðs megin að aftan og þarf flutnings við hvort eð er, verði flutt fram á hvalbak stjórnborðsmegin við akkerisvindu.
- Kranaundirstaða verði eins og ráð var fyrir gert með undirstöðu niður á aðalþilfar og tvær farmhurðir verði báðum megin til hliðar, 3 m breiðar hvor.
- Samþykkt var að áfram verði gert ráð fyrir hliðarlúgu með sama fyrirkomulagi og í upprunalegri tillögu, en án brettalyfta niður í neðri lest.

Ýmislegt annað þessu skylt, sem og aðrar smávægilegri nausynlegar lagfæringar, var nefnt og rætt, en megin niðurstöður hvað nýjar breytingar varðar koma fram í ofangreindum atriðum með hliðsjón af þeirri lýsingu sem lagt var upp með.

Þá skýrði NAVIS frá því að við hönnun og undirbúningsvinnu vegna skuthera, farmhurða og hliðarlúgu hefðu verið hafnar viðræður við þekktan norskan framleiðanda slíkra hluta sem lýstu sig reiðubúna til samstarfs en höfðu jafnframt farið fram á einhvers konar skuldbindingu í því sambandi. Vegagerðin samþykkti að gengið yrði til frekari viðræðna og skuldbindinga við þennan framleiðanda og að þessi búnaður yrði þá tilgreindur sem afhending kaupenda í útboðsgögnum.

Fundi var slitið um kl. 17:00

Hafnarfirði 13. des. 2005
NAVIS Fengur ehf.,
Agnar Erlingsson. “

13.12.2005.

JG sendir AE svohljóðandi tölvupóst, cc til EH og GG.

„Sælir allir, hef þegar rætt við Brynjólf í Grímsey og sendi honum síðan plaggið. Ekki gat ég merkt neina sérstaka óánægju hjá honum með þessar niðurstöður okkar og var hann satt best að segja pollrólegur enda tiltók hann að þetta hefðu nú aðeins verið hugmyndir þeirra. Við sjáum þó til hvað setur.

Eitt nefndi hann sem ég reyndar man að við ræddum og það var aðstaða fatlaðra og þmt lyfta á neðra þilfar. Mig minnir að það hefði ekki verið gert neitt með það á fundinum okkar. Spurningin er því bara sú hvort það sé þa eh sem hægt sé að standa á svo ekki komi til enþá dýrari br. á skipinu síðar. Reyndar vildi ég bæta við að ég man eftir ógurlegu veseni v. Hríseyjarferjunnar og aðkomu fatlaðra sem höfðu verið hífðir um borð í fiskikössum ef ég man rétt-vonandi lendum við ekki í neinu slíku aftur“.

16.12.2005.

JG sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Sælir, Garðar í Grímsey hringdi v. niðurstöðu fundarins um daginn. sagði að þeir væru með nýja tillögu sem gerði ráð f. miklu minna húsi aftur á efst en þeir hefðu áður lagt til en þessi viðb. virðist vera þeim hjartfólgin. Segist hafa sent þetta til Navis. Telur að þetta spari annan kostnað eh á móti þannig að þetta verði ekki mjög dýrt. Segir að ef þetta fáist í gegn verði þeir mjög ánægðir í alla staði. Veit ekki meir en hvað segið þið? “.

20.12.2005.

JG sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Sælir, að höfðu samráði við Vegagerðina er þessi kofi samþ. að því gefnu að þetta tefji ekki verkið meira se sem nemur þeim tveimur dögum sem þú nefnir. “

23.12.2005.

Siglingastofnun skráir OA sem eigu Fjársýslu ríkisins, en „Operator“ Vegagerðin.



Grímseyjarferja atvikalýsing.

02.01.2006.

EH tilkynnir, að hann hafi fengið tilboð frá dönsku dráttarbátafyrirtæki í að færa OA frá Galway til „viðmiðunarhafnar“ Gdansk. EH gerir sem sagt ráð fyrir, að viðgerðarstöð verði í A – Evrópu. Í athugun hvort hagkvæmara sé a) að láta draga skipið b) manna það. Ákvörðun tekin síðar.

18.01.2006.

Ósk hefur komið til Ríkiskaupa um frestun opunar í tvær vikur. Lagt er til að framlengja um eina viku.

23.01.2006.

Ríkiskaup svara athugasemdum frá Félagi járníðnaðarmanna til þingmanna um útboð nr. 13896, Grímseyjarferjuna dags. 19. jan. 2006.

23.01.2006.

NAVIS-Fengur, AE, svarar fyrirspurn frá Lloyd's Register, Páli Kristinssyni, um hver muni skrifa undir „Re - Classification“ form á eftirfarandi hátt.

„Páll,

I have been given the task to reply to your message below.

As you are probably aware of, a tender for repairs and modifications of the vessel was sent out on the European market a few weeks ago with closing date and opening of tenders originally 31st Jan. 2006, now amended to 7th Feb. 2006 at 1400 hours at Ríkiskaup (Icelandic State Trading Centre, Reykjavík).

The vessel has already been purchased by the Icelandic Government and registered with the Icelandic Maritime Administration on 23rd Dec. 2005. Owners: Fjársýsla Ríkisins (State Financial Management), Sölvhólsgötu 7, 150 Reykjavík, Iceland. Operators: Vegagerðin (Public Roads Administration) Borgartúni 5-7, 105 Reykjavík, Iceland.

The vessel is presently lying in the port of Galway, Western Ireland awaiting passage to a repair yard, probably by towage, and very possibly, but not necessarily, to one of the many active Polish yards in Gdynia/Gdansk or Szczecin within short.

Preliminary and overall class survey would be carried out at the request of the successful ship-repairyard on arrival at the yard. Details of the owners and operators are as above, and the operators already operate a number of ships in class (DNV and BV) so they are familiar with that part. The Owners also own a number of ships in class in addition to the above, of which all the coast guard vessels are classed by LR and the fisheries research vessels are classed either by LR or GL. The owners or their representative would sign the class request

We, the undersigned, along with a technical representative of the Roads Administration, have surveyed the ship, and found her overall good condition and

deemed her suitable for re-classification. Some minor steel repairs to hull as might be expected and refitting and extensive modifications of passenger and crew accommodation and cargo space and equipment as reflected by the specification, with which you are acquainted, will be necessary, in addition to complete renewal survey of hull machinery, propulsion and electrical equipment.

On completion of refurbishing work the vessel will operate as a cargo/passenger ferry between the port of Dalvík on the mainland Iceland (north) to the island of Grimsey, some 20 n. miles north of the mainland. This service area will be EU class "B" for which the vessel is suitable in accordance with present papers and intact and damage stability qualifications, we have been informed.

We hope this information is sufficient to continue re-classification efforts at this stage. Should you require further information, kindly take contact. "

24.01.2006.

AE upplýsir Ríkiskaup, vegna efasemda um björgunarbáta og björgunarbúnað, að kostnaðaráætlun geri ráð fyrir „Lowest Option“ 2 m.kr. en „Highest Option“ 14 m.kr. Ef Siglingastofnun fellst ekki á þann björgunarbúnað sem fyrir er verður nýr búnaður á kostnað eigenda (owner's supply).

30.01.2006.

Ríkiskaup senda fjármálaráðuneyti svohljóðandi bréf:

„Efni: Útboð Ríkiskaupa á endurbótum á Grímseyjarferju.

Vísað er til bréf ráðuneytisins dags. 26. janúar 2006 þar sem ráðuneytið óskar eftir því að Ríkiskaup taki til skoðunar hvort hægt sé að bregðast við ábendingum við útboðið frá Félagi járníðnaðarmanna.

Rétt er að benda á að kröfur, skilmálar og matslíkan útboðsins endurspeglar markmið kaupanda með útboðinu. Sé þessum atriðum breytt aukast líkur á því að áður skilgreind markmið kaupanda með útboðin náist ekki.

Engu að síður hafa kaupandi þ.e. Vegagerðin, og Ríkiskaup farið ofan í saumana á útboðslýsingunni með það að leiðarljósi að koma til móts við óskir ráðuneytisins. Ríkiskaup geta fallist á að breyta eftirfarandi atriðum í útboðslýsingu í þeirri trú að það skerði ekki verulega markmið kaupanda með og kröfur til útboðsins.:

1. Krafa um að verktrygging sé 10 af hundraði tilboðsupphæðar í stað 15 af hundraði.
2. Felld verði niður krafa útboðsgagna um að viðgerðarkví sé vottuð af eða hafi hliðstæða vottun við Lloyd's Registry of Shipping.
3. Matslíkan verði miðað við það að bjóðendur fái fullt hús stiga fyrir fimm (5) hliðstæð verkefni í stað þeirra tíu (10) sem óskað er eftir í útboðslýsingu.

Ríkiskaup munu í dag senda út breytingar á útboðsgögnum hvað þessi atriði varðar.

Rétt er að taka fram að skv. lögum um opinber útboð nr. 94/2001 er bjóðendum boðið að gera athugasemdir og ábendingar við útboðsgögn þar til níu dagar eru til þess að tilboð eru opnuð. Engar athugasemdir við áður nefnd atriði hafa borist“.

02.02.2006.

Ríkiskaup fá svohljóðandi tölvupóst frá AE:

„Við erum nú búnir að fá endanlegt tilboð frá TTS í vökvadrifinn búnað fyrir meðhöndlun farms í skipið. Tilboðið felur í sér afhendingartíma á búnaðinum í viku 27 (3.-7. júlí) sem er heldur seinna en við höfðum vonast eftir. Framleiðendur telja þó að hugsanlega verði hægt að flýta afhendingu eitthvað, en treysta sér ekki til að lofa betur. Afhendingu búnaðar verður þó reynt að haga þannig að henni verði dreift yfir viðgerðartímann í samráði við eigendur og verktaka eins og kostur er, þannig að framkvæmdir við skipið og afhending búnaðar fari hönd í hönd, en bjóðendur verða væntanlega að fá að vita hvernig mál standa og felum við þér að sjá til þess að tilkynna þeim það svo vel fari.“

Ekki var talið fært að bjóða þennan búnað út með viðgerðum og endurbótum á OA vegna þess að afhendingartími þurfti að vera mjög skammur, búnaðurinn sérhæfður og fáir aðilar sem framleiða slíkan búnað. Af sömu ástæðu fór opið útboð ekki fram.

07.02.2006.

Tilboð opnuð í viðgerðir og endurbætur á OA.

Tilboð bárust frá eftirtöldum aðilum:

1. Slippurinn Akureyri	EUR. 1.656.529.-
2. SAFE Engineering Services Co. Ltd.	EUR. 1.491.300.-
3. JSC Western Shiprepair	EUR. 1.271.095.-
4. Thórshavnar Skipasmiðja	EUR. 1.459.879,5
5. Nauta Shiprepair	EUR. 1.577.418.-
6. Vélsmiðja Orms og Víglundar ehf.	EUR. 1.313.378,44

08.02.2006.

EH sendir AE svohljóðandi tölvupóst:

„Agnar,
eftirfarandi barst mér frá Páli/LR, væntanlega vegna athugana á LR- samþykktum fyrir innlenda tilboðsgjafa.

Viðvíkjandi athugasemdum LR, þá hefur skilgreiningin á skipinu sem ekjufarþegaskip/ro-ro-pax vessel veruleg áhrif á OILEAIN ARANN, þar sem mörg sérákvæði um stöðugleika, brunarvarnir, eldniðurhólfun o.s.frv. umfram önnur farþegaskip er að finna í Kafli II í Reglugerð 666/2001 – Directive 98/18/EC fyrir ekjufarþegaskip. Að mínu mati er fráleitt að skilgreina OILEAIN ARANN sem ekjufarþegaskip, þar sem skutrampur skipsins er einungis ætlaður til tilfallandi flutninga á stórum tækjum og engin ekju-hafnaraðstaða í hvorugri höfn sem skipinu er ætlað að þjóna.

Viðvíkjandi ýringarkerfi í farþegarými og áhafnaríbúðir, þá hefur LR rétt fyrir sér. Ýringarkerfis er þó ekki krafist fyrir skip sem flytja færri en 36 farþega (II-2.B.16.3). Einnig eru mörg sérákvæði um brunarvarnir og eldniðurhólfun o.s.frv. umfram önnur farþegaskip að finna í Kafli II í Reglugerð 666/2001 – Directive 98/18/EC fyrir skip sem flytja fleiri en 36 farþega. Það hefur alltaf legið fyrir að Vegagerðin verður að taka „prinsipp-ákvörðun“ um það hvort hún vill endurbyggja OILEAIN ARANN fyrir farþegafjölda yfir/undir 36 farþegum á B siglingaleiðum með tilheyrandi aukakostnaði (ýringarkerfi o.s.frv.) fyrir >36 farþega. Slíkt hefur takmörkuð áhrif á siglingaleiðinni til Grímseyjar, þar sem siglingaleiðin er B- leið 15. sept. til 1. maí, en C-leið 1. maí til 15. sept. M.ö.o. þá er 36 farþegaflutningsgeta á veturna væntanlega ásættanleg.

Væntanlega hefur LR rétt fyrir sér um kröfuna um MES (rennur), þar sem eftir breytingarnar þá er engin eðlileg flóttaleið fyrir farþega niður á aðaldekk skipsins og hæð bátadekks > 3.6 m. yfir sjólinu, sem er hámarkshæð þar sem farþegar geta farið beint í sjóinn/bátana (> 3.6m. annað hvort gálgasjósettir gúmmíbátar sbr. Herjólfur, eða MES).

Skoða verður þessi atriði gagnvart OILEAIN ARANN og Siglingastofnun. “

08.02.2006.

Skrifað undir samning við TTS Ships Equipment A/S um lokunarþúnað á OA, þ.e. skutlúga, lúga á neðri lest, tvær stórar lúgur aftan á nýja yfirbyggingu og hliðarlúga á sömu byggingu, allt vökvadrifinn þúnaður. Samningsfjárhæð NOK 4.975.000.

10.02.2006.

GG sendir EH svohljóðandi tölvupóst, cc til JR, KHS.

“Ég er sammála því, að það sem ég ræddi á miðvikudaginn við undirskriftina, þ.e. að Navis Fengur tæki að sér eftirlitið með TTS, sé ekki inn í upphaflegu verkefni. Gott væri, af þeir stilltu upp samningsuppkasti með áætluðum tímafjölda og verðum pr. tíma. Varðandi tilboðin þá voru þau víst flest í símskeyti eða faxi og bjóst Þórhallur ekki við að fá gögnin fyrir en í lok þessarar viku.”

14.02.2006.

GG sendir EH svohljóðandi tölvupóst, cc JR, KHS.

“Ég er sáttur við þessa samsetningu hjá Navis Feng. (Þ.e. viðbótarsamningur við NF vegna mun umfangsmeira verks við hönnun vegna krafna Grímseyinga. Innskot GG) Við þurfum að ræða nánar um eftirlitið með breytingavinnunni, e.t.v. einfaldast, að þeir taki það einnig? Hvað segir þú, mig minnir, að þeir hafi nefnt, að best væri að fá t.d. vélstjóramenntaðan mann t.þ.a. vera yfir þessu öllum stundum?”

15.02.2006.

EH sendir AE svohljóðandi tölvupóst:

„Agnar,

m.t.t. símtals okkar í morgun, þá fylgir tilboð í ýringarkerfi frá ShipDock í Hollandi. Um er að ræða kerfi fyrir einn 280 ferm. sal og miðast við að kerfið (annað en stofnlögn) séu fyrir neðan loftklæðningu. Í Oilean Arann er um að ýringarkerfi á þremur mismunandi dekkjum og þótt afköst dælnnar séu minni, þá er um miklu flóknara kerfi að ræða.

ISK 10 milljónir eru tvímælalaust raunhæf áætlun fyrir ýringarkerfi fyrir Oileain Arann og tölur upp á ISK 1 – 2 milljónir, hreinlega út í hött“.

16.02.2006.

AE sendir Ríkiskaupum tölvupóst um yfirferð tilboða. Telur athugandi að skoða möguleika á samningi við Western með tilteknum breytingum. Bendir á að eftirlitskostnaður verði dýrari erlendis.

21.02.2006.

Geir Þ. Geirsson hjá Siglingastofnun sendir AE svohljóðandi tölvupóst:

„Varðandi fyrirspurn þína, varðandi hvort meðhöndla beri skipi OILEAIN ARANN sem „farþegaskip“ með flutningsgetu fyrir farm eða ekjufarþegaskip, þá er það niðurstaða okkar að skipið teljist „farþegaskip“.

„Ekjufarþegaskip“ er farþegaskip með „ekjufarmrými“ eða „sérstök rými“. Við teljum að skv. reglugerð 666/2001, gr. II-2/A/2.14-2.18, þá gæti skipið fallið undir skilgreiningu á ekjufarþegaskipi með „lokað farmrými“ eða „sérstakt rými“ (ef bílar yrðu fluttir í því rými), vegna lokaða rýmisins. Skv. upplýsingum í síðasta tölvupósti þá er lokaða rýmið um 10 m eða um ¼ af lengd skipsins og ekki stendur til að nota það til að flytja farartæki, heldur í fiskflutninga. Með tillit til þess að lokaða rýmið spannar einungis um ¼ af lengd skipsins, teljum við því ekki ástæðu til að skilgreina skipið sem „ekjufarþegaskip“.

21.02.2006.

Ríkiskaup senda tillögu að niðurstöðu útboðs nr. 13986.

22.02.2006.

Fundur haldinn í Ríkiskaupum um val á verktaka vegna útboðs 13986. Í framhaldi af fundinum sendir AE svohljóðandi tölvupóst:

„Þakka fyrir síðast á fundinum.

Mér finnst tilhlýðilegt að árétta það sem ég nefndi á fundinum varðandi áætlun okkar Karls eins og hér segir:

- Áætlun okkar hljóðaði upp á EUR 910.000 með ýringarkerfi sem í raun var „option“ og hefði ekki átt að vera innifalið en var innifalið af einhverjum óútskýrðum ástæðum í samlagningu á útboðsblöðunum. Að öðru leyti er alls staðar miðað við ódýrari og umfangsminni „option“ þegar því er að skipta.
- Ýringarkerfið var hjá okkur metið á EUR 35.000 og var það grundvallað á áætlun sem við fengum frá héraðsmanni umboðsmanni framleiðenda slíkra kerfa, og miðað við það sem við þekktum frá mannvirkjum á landi vissum við ekki betur en að þetta væri í góðu lagi. Nú kemur í ljós að verð á slíku kerfi uppsettu er nær EUR 125.000 en því sem við áætluðum og teljum við rétt að notast við þá tölu fremur.
- Áætlun okkar á kafla 3. „option A“ vélarupptektir, umfangsminni kosturinn er, með EUR 38.000, augljóslega vanáætlaður hjá okkur (en áætlun á option B með EUR 199.000 í góðu lagi) af einhverjum óútskýrðum ástæðum og er hér um hreina handvömm að ræða, þar sem við vorum með réttari tölur í frumgögnum okkar, en þær hljóða upp á EUR 108.000 fyrir option A.
- Þannig er áætlunin of lág vegna ofangreindra mistaka um EUR 160.000 og á hún endurskoðuð að hljóða upp á 1.070.000 miðað við tilboðsgögn eins og þau voru opnuð og lesin upp.
- Áætlunin var miðuð við pólsk verð eins og við höfum þekkt þau undanfarin ár, leiðrétt, aukin og endurbætt miðað við nýlega þróun til hækkunar, en augljóslega ekki hækkuð nóg til að endurspegla raunveruleikann.

Okkur þykir að sjálfsögðu leitt að hafa gert þessi mistök, en við vonum að það komi ekki alvarlega að sök.

Ég vísa einnig til samtals við Þórhall rétt í þessu og staðfesti að vélarupptektir þær sem um er að ræða er kafla 3 („Engines“ í lista mínum) þar sem Western er með tilboð upp á rúm EUR 240 þúsund, en Einar hefur fengið tilboð frá Heklu að vinna sama verk héraðs upp á EUR 112.000 auk ferðakostnaðar, ef einhver er. Option B var boðinn af sömu aðilum á EUR 192.500 auk ferðakostnaðar. Tilboðin voru í ISK, og þar sem ég hef reiknað með ISK 76 á Evruna, mun þetta væntanlega jafnvel verða ódýrara ef gengið heldur áfram að falla.“

14.03.2006.

Ríkiskaup óska eftir upplýsingum frá Western í Litháen.

15.03.2006.

SB spyrst fyrir um hvernig mál standi varðandi Grímseyjarferjuna.

15.03.2006.

Tölvupóstur frá GG til JG.

Mál varðandi Grímseyjarferju sögð á viðkvæmu stigi en skýrast e.t.v. eftir fund í Ríkiskaupum sama dag.

27.03.2006.

Ríkiskaup funda með VOOV.

30.03.2006.

EH sendir tilboð NAVIS – Fengs í eftirlit með viðgerðum og endurbótum upp á 3,5 m.kr.

30.03.2006.

GG samþykkir í tölvupósti til Ríkiskaupa tillögu AE um að klössunarkostnaður falli á VOOV skv. þeirra tilboði EUR 42.158 en allar skoðanir Siglingastofnunar, ca 1 m.kr. verði greiddar af Vegagerðinni.

05.04.2006.

EH samþykkir, f.h. Vegagerðarinnar, tilboð NAVIS – Fengs í eftirlit með viðgerð og endurbótum á OA.

06.04.2006.

Skrifað undir verksamning við VOOV.

06.04.2006.

EH og Jón Halldór Gunnarsson, skipstjóri fara til Írlands til þess að undirbúa OA fyrir heimsiglingu.

11.04.2006.

OA leggur af stað til Íslands.

14.04.2006.

OA kemur til Hafnarfjarðar.

15.04.2006.

VOOV taka við OA kl. 16:00.

26.04.2006.

AE sendir VOOV svohljóðandi tölvupóst:

„Kristinn Aadnegaard yfirhafnsögumaður Hafnarfjarðarhöfn hringdi í mig rétt í þessu.

Afstaða hans og hafnarinnar er sú, hvað skip okkar „Oileain Arann“ varðar, að öll viðskipti hafnarinnar gagnvart skipinu verða að ganga í gegnum eiganda og ekki viðgerðaraðila. Ég þvertók fyrir þetta og sagði ykkur hafa tekið við skipinu til

viðgerða og breytinga, og samkvæmt samningi við eiganda bæri ykkur að greiða höfninni fyrir alla aðstoð innan hafnarinnar, hafnargjöld og rafmagnsnotkun þangað til Vegagerðin hefði tekið við skipinu aftur. Kristni varð hins vegar ekki þokað í þessari afstöðu.

Ég bið ykkur því vinsamlega að ganga í þetta mál og koma því til leiðar að allir reikningar fyrir þjónustugjöld hvað skipið varðar verði sendir til ykkar og greiddir af ykkur sem hluta af verkefni því sem þið hafið tekið að ykkur við skipið fyrir Vegagerðina. Gangi það hins vegar ekki eftir og reikningar fyrir slík gjöld komi til Vegagerðarinnar, hljóta þeir að áskilja sér rétt til að endurkrefja ykkur fyrir þessum gjöldum með því að halda eftir greiðslum sem þeim upphæðum nemur“.

09.05.2006.

Fyrirframgreiðsla, 10% af samningsfjárhæð greidd til VOOV, EUR 130.061.53.
Jafnframt sendir GG Ríkiskaupum svohljóðandi tölvupóst:

„Ég veit um þessa ábyrgðaryfirlýsingu (Samkvæmt ÞH í Ríkiskaupum bankayfirlýsing sem lá fyrir við undirritun samnings. Innskot GG). sem, skv. mínum skilningi, er trygging fyrir því að verktaki inni af hendi samningsskyldur sínar. Hins vegar þykir mér óljóst, að þetta sé einnig ábyrgð vegna fyrirframgreiðslu þótt það orð komi fyrir í óljósu samhengi, enda þá lítið eftir að öðrum tryggingum, auk þess sem tryggingin er einungis fyrir 11 m.kr. en fyrirframgreiðslan ein og sér nær 12 m.kr. Vegagerðin er vön að fá tryggingu fyrir hvoru tveggja, þ.e. ábyrgðartryggingu og tryggingu fyrir fyrirframgreiðslu. Hvað um það, ég mun sjá til þess að greiðsla þessi fari inn á tilgreindan reikning VOOV í dag með vísun til neðanskráðs.“

09.05.2006.

EH tilkynnir AE, að hann hafi 3. maí 2005 lagt fyrir Siglingastofnun umsókn um mönnun OA og drög að öryggisplani og rýmingaráætlun. Svar barst frá Siglingastofnun 30. maí 2005.

16.05.2006.

AE svarar VOOV vegna ábendinga og minnispunkta frá þeim dags. 27. apríl og 11. maí, 44 atriði.

16.05.2006.

AE sendir Siglingastofnun bréf þar sem m.a. er beðist undan því að setja lyftu á milli farþegasala, þar sem hvorki pláss né aðstaða sé fyrir hendi.

16.05.2006.

AE tilkynnir um erfiðleika í samskiptum við VOOV, tilboð í aukaverk slík „að samningsumleitani slitnuðu alveg.“

16.05.2006.

AE tilkynnir, að eftir skoðun Thomas A. Cassap frá LR sé ljóst að gera þurfi upp aðalvélar, ljósavélar og rafala, þ.e. fara þarf út í dýrari kostina varðandi aðalvélarnar.

19.05.2006.

AE sendir minnispunkta um 10 atriði, sem taka þarf afstöðu til.

24.05.2006.

AE tilkynnir, að Guðmundur Víglundsson viðurkenni að reikninga frá Hafnarfjarðarhöfn beri VOOV. Höfnin vill og mun senda alla reikninga til Vegagerðarinnar, sem mun síðan draga frá greiðslum til VOOV.

01.06.2006.

AE sendir VOOV bréf um breytingu og aukningar á framkvæmdum.

02.06.2006.

VOOV greiddar EUR 200.000 í samræmi við „rökstudda framvindu verksins ákveðna á verkráðsfundi.“

02.06.2006.

Siglingastofnun sendir AE svohljóðandi tölvupóst:

„Farið var um borð í Grímseyjarferjuna til að athuga með aðstæður fyrir hreyfihamlaða. Enn eru tvö stigaskýli frá efra farþegarými niður í það neðra. Til stendur að breyta því á þann veg að stiginn bakborðsmegin verði fjarlægður (breyting frá fyrra fyrirkomulagi).

Í fyrri erindum þínum er þess getið, að illmögulegt sé að nota lyftur eða stigalyftur fyrir hreyfihamlaða í farþegarýmum.

Afstaða Siglingastofnunar er að hreyfihamlaðir skuli hafa óhindraðan aðgang að salernum. Við erum tilbúnir að ræða hugmynd þína um að ekki verði sett lyfta á milli farþegarýmana að því gefnu að salerni fyrir hreyfihamlaða verði í efra farþegarými. Legg til að við fundum um þetta miðvikudag 7. júní kl. 10:00, hér hjá SÍ“.

11.06.2006.

Páll hjá LR tilkynnir AE að OA „has never had UMS Notation, only + LMC.“ (UMS = full sjálfvirkni í vélarrúmi).

15.06.2006

Siglingastofnun sendir AE tölvupóst þar sem segir m.a.:

„Siglingastofnun getur fallist á að ekki verði lyfta á milli farþegarýma ef salerni fyrir hreyfihamlaða verði í efri farþegarými. Óskað var eftir undanþágu varðandi handlauga í yfirmannaklefum. Það hefur verið bent á það áður í bréfi ef aðbúnaður fyrir áhöfn er ekki skv. reglum 492/1979 skal leita umsagnar vegna undanþága hjá viðkomandi samtökum sjómanna áður en tekin er afstaða til málanna.“

16.06.2006.

TTS tilkynnir 3ja vikna seinkun á afhendingu.

22.06.2006.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst og afrit af bréfi til VOOV dags. 21. júní.

„Hjálagt bréf (Um viðbótarverk, tilboð í þau, tafir o.fl. Innskot GG.) til VOOV var lagt fram á verkfundi í dag. Að miklu leyti skýrir það sig sjálft.

Ég vil ekki leggjast í spádóma en ég sé fram á nokkra seinkun á verkinu og er m.a. LR um kennt eins og fram kemur.

Slík seinkun mun þó væntanlega ekki hafa mikla erfiðleika í för með sér í reynd, fyrir verkkaupa.

Það er hins vegar ýmislegt annað sem hrjáir verktaka eins og ég sé þetta, vöntun á efni, mannskapsekla, skipulagsleysi, háannatími í slippum og dokkum og síðast en ekki sízt, misskilningur þeirra varðandi hvað er innifalið í afhendingu búnaðar frá TTS. Þetta hefur verið tekið upp hjá okkur áður nýlega á sameiginlegum fundi og bent á útboðsgögn þar sem fram kemur að „final design details...are not available yet..“ en þetta lá allt betur fyrir á skýringafundunum ef ég man rétt. Þetta málefni var tekið aftur upp á verkfundinum í dag og, eftir umræður, benti ég á að þeir skyldu senda okkur bréf varðandi málið frá þeirra bæjardryrum séð og munu þeir væntanlega gera það.

Verkið í heild sinni hefur óhjákvæmilega aukizt nokkuð í umfangi (stálvinna, vélaviðgerðir, aðrar upptektir að kröfu LR, auka-salerni ofl.) og á kannski eftir að aukast meira. Ég segi þetta í ljósi þess að í næsta herbergi er Hjörtur að aðstoða Pétur í Stykkishólmi í baráttu sinni við Siglingastofnun og ég sé ekki annað en að þetta sé að fara með aumingja manninn. En við sjáum til.

Ég held að það væri góð hugmynd að við hittumst allir við hentugt tækifæri þegar VOOV eru búnir að skila þeim bréfum sem þeir segjast ætla um að senda varðandi seinkuná verki og skilning á umfangi verksins kringum lúgur ofl. “.

26.06.2006.

AE tilkynnir, að öryggisteikning EH frá maí 2005 dugi ekki. Jafnframt að nauðsynlegt sé að vita sem fyrst hve margir verði í áhöfn.

05.07.2006.

JG sendir SB svohljóðandi tölvupóst og framsendir til Þórhalls Arasonar, fjármálaráðuneyti, cc til Ragnildar Hjaltadóttur, Bergþórs Ólasonar, Hermanns Guðjónssonar, Jóns Rögnvaldssonar og Gunnars Gunnarssonar.

„sæll, fór í morgun með GG/JR og HG að skoða Grímseyjarferjuna þar sem hún er í þurrkví í Hafnarfirði. Leiðsagði Arnar frá Navis okkur um skipið. Ástand þess er núna eins og um flak sé að ræða, búið að rífa mikið innan úr því og verið að endurbæta síður. Fram kom að skrokkur lítur vel út og ekki er neinnar tæringar vart. Verið að taka upp vélar og þar er ekkert slit umfram það sem við er að búast. nauðsynlegt var að endurnýja lestarstokka og gólf í lest. Endurnýja þarf veggja á neðsta þilfari (aðsetur áhafnar) en þar fannst raki. Að öðru leyti er búið að rífa allar innréttingar úr tveimur efri þilförunum, en ráð hafði verið fyrir því gert. Þegar að klössunarfélag skoðaði skipið kom í ljós að það setur hærri kröfur en ráðgert hafði verið. Gerði það kröfur um að stál í síðum væri endurnýjað að hluta þar sem bungur voru eftir nudd við bryggjukanta. Þessar kröfur gerir Loyds vegna þess að verið er að hækka skipið upp í klassa og er töluverð framkvæmd. Skrófuðxull reyndist boginn en takast mun að rétta hann. Skrófu þarf að gera við vegna brots í blaði en það var þekkt. Varaskrúfa fylgir skipinu. Allt annað sem nefnt var er þess eðlis að illa um skipið var gengið en felst af því þekkt. Um fimm Pólverjar vinna við skipið og tveir Íslendingar. Taldar litlar líkur á að þeir ljúki á tilsettum tíma nema við mannskap verði bætt sem stendur nú víst til en þeir eiga að ljúka þessu í otóber. Nú er beðið eftir staðfestingu Loyds á teikningum. Reiknað er þegar með að skipið kosti 100 mkr. til viðbót við það sem þegar hafði verið áætlað og hef ég þegar gert ÞA grein fyrir því. Viðbæturnar

helgast af þrennur þ.e. kostnaður við vökvabryr og hlera sem keypt var tilbúið frá Noregi var dýrara en gert var ráð fyrir. Auknar kröfur klössunarfél. valda miklu kostnaði og síðan hefur gengið sennilega fallið um 20% á tímanum. Þetta eru auðvitað mikil vonbrigði en huggun harmi gegn að nýtt skip er nú talið kosta 800 m.kr. en þetta skip stendur líklega í 350 eins og sakir standa. Að öðru leyti ef maður dró allt draslið frá sem er þarna var ekki hægt annað en lítast vel á þetta skip og virðist það falla vel að þörfum G kv. jg. “

05.07.2006.

JG sendir SB svohljóðandi tölvupóst, cc til RH og BÓ:

„Sæll, eftirlitsverkefningarnar Vegagerðarinnar er Navis sem er skipatæknifyrirtæki hér í bæ. Vegagerðin greiðir þeim 3,5 mkr. fast fyrir verkið. Sá sem stendur fyrir þessu að þeirra hálfu er Agnar Erlingsson og Karl Lúðvígsson að einhverju leyti sjá <http://www.nav.is/islenska/um%Fnavis/starfsmenn/>. Veit ekki betur en þetta séu ágætis fagmenn. Ég mun hins vegar að þinni ósk fara fram á það við Vegagerðina að sett verði fram greinargerð um stöðu málsins eins og það stendur nú. Eins og þú etv manst var ÞA ófánlegur til þess að setja fram tillögu um fjárframlag til skipsins. Gert var sérstakt minnisblað um efnið sem hann undirritaði –þar sem koma fram að Vegagerðinni er heimilt að sjá um þetta verk á kostnað sérstaks yfirdáttar hjá ríkissjóði. Hugmyndafræði fjrmrn. gekk út á að síðan yrði þessi yfirdráttur fjármagnaður þegar að afborganir vegna Herjólfss minnkuðu og hyrfu á árinu 2007 – 2008 enda skapaðist þá svigrúm. Ekki aðferð að okkar skapi en þeim var ekki hnikað. kv. jg“

05.07.2006.

AE sendir, skv. ósk SB, minnisblað um kostnaðarauka, sem skipta má í eftirfarandi meginþætti:

- A. Vegna gengisbreytinga frá því að tilboð voru opnuð, en þau voru öll í Evrum.
- B. Vegna dýrasta valkosta útboðs og tilboða í upptöku á vélbúnaði, skrufubúnaði og stýrisbúnaði, þar sem að í ljós kom við dokkun og upptökur véla að stand þeirra var slíkt að ekki varð undan komizt, en gert hafði verið ráð fyrir ódýrasta kostinum.
- C. Vegna það mikilla skemmda á byrðingi og þilum og þynningu í botnstokkum og tanktoppi (að hluta), að skoðunarmaður Lloyd's Register taldi óhjákvæmilegt að skipta út meira af stáli en við höfðum ráð fyrir gert. Þetta kom ekki nægjanlega vel í ljós fyrr en farið var að rífa og skoða nákvæmlega í þurrkví.
- D. Vegna vafasams ástands á ýmsum vélbúnaði sem skoðunarmaður LR taldi að rétt væri að opna og skoða betur, en gert hafði verið ráð fyrir í útboði.
- E. Ýmislegt annað, aðallega að kröfu Siglingastofnunar og annað smávægilegt.

06.07.2006.

JG sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Sæll Gunnar, hef rætt við ÞA og kynnt honum efni greinargerðarinnar. Málið er alvarlegt en skýringar Navis eru málefnalegar. Greinilegt er að áætlanagerð á þessu sviði er mjög erfið. Því verður hér ekki annað til málanna lagt en að hvetja Vegagerðina til ýtrustu árverkni þannig að sá halli sem þegar virðist liggja fyrir verði ekki meiri.“

Framsant til AE „til fróðleiks og eftirbreytni“.

12.07.2006.

AE sendir bréf frá VOOV dags. 6. júlí vegna stálaukningar og ýmissa annarra atriða, og drög að svarbréfi NAVIS – Fengs.

17.07.2006.

AE óskar eftir að VOOV verði greiddar EUR 130.000, þ.e. EUR 145.000 – 10% v. fyrirframgreiðslu, miðað við verkframvindu.

25.07.2006.

AE sendir Siglingastofnun tölvupóst varðandi aðgengi hreyfihamlaðra og óskar eftir að fallið verði frá kröfu um salerni á efri hæð, þótt lyftu verði ekki viðkomið m.a. benda framleiðendur á, að skályfta á stiga geti verið hættuleg í ólgusjó.

31.07.2006.

AE tilkynnir, að samkvæmt verkframvindu beri að greiða VOOV EUR 130.000.-.

01.08.2006.

AE Tilkynnir að það standi á teikningum frá LR í Danmörku, og að suðumál VOOV séu ekki komin í lag.

02.08.2006.

AE tilkynnir að Siglingastofnun hafi gefið vilyrði fyrir því að sleppa lyftu og salerni fyrir fatlaða á efri hæð gegn því að stigi verði breikkaður og halli minnkaður.

09.08.2006.

EH varar við að gefa eftir í verðum gagnvart VOOV.

10.08.2006.

AE framsendir verkfundargerð nr. 15 þar sem m.a. kemur fram, að VOOV vilja fá EUR 234.000 í viðbót vegna karma.

11.08.2006.

AE sendir tölvupóst til EH, cc m.a. til GG. Fjallar m.a. um algeran skort á samningsvilja hjá VOOV og hugleiðir jafnvel riftun á samningi.

11.08.2006.

GG sendir ÞA svohljóðandi tölvupóst sem og til JSÓ og GIG, Ríkiskaupum, cc til JR, KHS:

„Þetta er allt að fara í óefni, eins og e.t.v. búast mátti við. Mér þykir rétt, að allir sem að þessu máli komu, þ.m.t. fjármálaráðuneytið, viti um stöðu málsins og hvernig gengur að eiga við þetta fyrirtæki. Agnar segir samskipti við fyrirtækið einsdæmi hvað hann varðar og hefur hann þó marga fjöruna sopið“.

14.08.2006.

GG sendir AG svohljóðandi tölvupóst:

„Almennt séð er það þannig í okkar útboðsgögnum, að ef magnaukning er innan við 15% er verktaka skylt að vinna á einingarverðum tilboðs. Ef magnaukning er meiri verður að semja, og ég held að við verðum að fara þá leið, þ.e um atriðin í 8.4, þótt ég geri mér grein fyrir, að hún verður þyrnum stráð. Um viðbrögð, ef samningar nást

ekki, er erfitt að segja, en mér hrýs hugur við að taka þann þátt út og fá aðra til að vinna verkið, ég held, að sú „samvinna“ verði erfið“.

15.08.2006.

AE ritar eftirfarandi drög að greinargerð eftir fund í Vegagerðinni og biður um aths. áður en hann sendir VOOV.

„Efni: Karmar, umgjörð og frágangur lokubúnaður TTS.

Við vísum til tölvubréfs frá ykkur dags. 10. ág. 2006 þar sem fram kemur að þið bjóðist til að smíða nefnda karma að áætlaðri þyngd 8.300 kg fyrir EUR 25.61 pr. kg auk þóknunar fyrir teiknivinnu að upphæð EUR 21.421.00

Í þessu sambandi er rétt að benda á eftirfarandi:

1. Samkvæmt fundargerð Ríkiskaupa dags. 18. júlí 2006 þar sem fundað var m.a. um þetta málefni átti VOOV að skila skriflegri greinargerð um hvernig skuli, að þeirra mati, greiða fyrir frágang lokubúnaðar og þá hvers vegna. Okkur vitanlega hefur slík greinargerð ekki birt enn.
2. Samkvæmt útboðsgögnum og samningi, á VOOV að koma fyrir skutbrú eins og nánar er lýst í lið 7.6, og er áætlaður stálþungi þess vegna 1.200 kg.
3. Samkvæmt sömu gögnum á VOOV að setja upp og ganga frá dyrum á bandi 19; lúguhlemmum á aðalþilfari og efra þilfari og síðuporti eins og tíundað er í lið 8.1 og 8.4. Áætlaður stálþungi er 800 kg.
4. Samkvæmt útboðsgögnum og samningi á að reikna umfram þunga á sama verði og boðið er pr. einingu. Þetta er einnig staðfest í fundargerð skýringarfundar 27. marz 2006, þar sem stendur undir lið 7.1 – 7.7 „ef magn breytist hækkar samningsverð m.v. kílóverð (boðið verð/uppgefnu magni). Fyrir lið 8.1 – 8.6 stendur í sömu fundargerð „Magntölur eru áætlun og frávik koma til kostnaðar á verkkaupa. (sbr. kafla 7)“.

Í ljós hefur komið að stálþungi vegna skutbrúar er núna áætlaður 1.000 kg. af okkur og 946 kg. samkv. ykkar útreikningum. Einnig höfum við í okkar greinargerð um þetta mál dags. 26. júlí 2006 reiknað umframþunga kringum hurðir, lúgur og síðuport 1.800 kg. og er þá tekið tillit til þess að þungi yfirbyggingar minnkar vegna þessarar umgerðar. Ykkar útreikningar sýna samkvæmt teikningum ykkar meiri þunga, eða um 7.300 kg. brúttó, en þá er ekkert tillit tekið til þeirra frádráttaratriða sem nefnd eru að ofan.

Við höfum nú fundað um þetta mál með Vegagerðinni og niðurstaða okkar í málinu er eftirfarandi:

1. VOOV setji skutbrúna í skipið samkvæmt útboðsgögnum grein 7.6 og samningi. Gögnin gera ráð fyrir 1.200 kg. stálþunga; þunginn verður samkv. ykkar útreikningum minni, eða 945,9 kg. hvort farið verður fram á endurgreiðslu þess vegna látum við liggja milli hluta að svo stöddu.
2. VOOV komi fyrir hurðum á bandi 19 og lúgum í lúgukörmum báðum þilförum eins og lýst er í gögnum. Þungi er af ykkur áætlaður samtals 1427.2 kg og er Vegagerðin tilbúin að greiða þann þunga sem umfram er þau 800 kg. sem eru innifalin í samningi á einingarverði, sem í þessu tilviki telst EUR 21.22 pr. kg.

3. VOOV setji upp síðuport samkvæmt samningi. Stálþungi þess vegna er af ykkur metinn 5.900.5 kg. Þar ef eru tvær 16 mm byrðingsplötur sem verða 8 mm samkv. samþykktri teikningu og minnkar þunginn um ca 750 kg af þeim sökum. Auk þess metum við þessa 5 m háu turna sem hluta af yfirbyggingu sem felur þannig í sér tilsvarendi plötuvinnu að þunga áætlaðan um 3.060 kg. Þar af má með góðum vilja fallast á að láta einungis 2.500 kg falla undir útreiknaðan yfirbyggingar þunga, áætlaðan í lýsingu 12.800 kg. Umframþungann 2.650 kg er Vegagerðin reiðubúin að greiða EUR 21.22 pr. kg. í samræmi við ofangreint einingarverð.
4. Hvað varðar kröfur um greiðslu fyrir teiknivinnu verður að vísa til þess sem stendur í útboðsgögnum að öll teiknivinna skuli innifalin í tilboði.

Áætlaður kostnaðarauki er, miðað við ofangreindar skýringar, EUR 69.542 og óskum við vinsamlega eftir því að þið skoðið þetta gaumgæfilega og gefið okkur viðbrögð sem fyrst. Við erum að sjálfsögðu reiðubúnir að ræða þetta við ykkur ef óskað er.

Við þetta er að bæta að samkvæmt gögnum er innifalið í uppsetningu ofangreinds búnaðar allar vökva- og rafmagnslagnir sem og stjórnbúnaður og annar skyldur búnaður og er að sjálfsögðu gert ráð fyrir að svo verði áfram“.

16.08.2006.

GG sendir AE svohljóðandi tölvupóst í tilefni af greinargerð AE:

„Ég hef rætt málið við vegamálastjóra, og við teljum rétt, að mæta VOOV nú þegar með fullri festu. Við teljum rétt að tilkynna þeim, að við munum krefjast endurgreiðslu fyrir minna magn, sbr. tl. 1, þ.e. setningin endi þannig „...**þunginn verður samkv. ykkar útreikningum minni, eða 945,9 kg og verður farið fram á endurgreiðslu vegna minni stálþunga**“

Við teljum jafnframt, að setningin á eftir 4 tl. eigi að hljóða svo: „**Áætlaður kostnaðarauki er, miðað við ofangreindar skýringar, EUR 69.542. Verkkaupi, Vegagerðin, telur þá niðurstöðu skýlaust vera í samræmi við samning og fundargerð skýringarfundar og er ekki til viðræðu um frekari greiðslur vegna þessa. Ef verksali neitar að fara eftir ákvæðum samnings í þessu efni sem öðrum lítur verktaki svo á, að verksali vilji segja sig frá verkinu**“.

17.08.2006.

Aðspurður af Thomas frá LR á verkfundi svarar Guðmundur hjá VOOV því til, að hann vonist til að verkinu ljúki fyrir áramót.

24.08.2006.

SB spyrst fyrir um VOOV.

24.08.2006.

GG svarar svohljóðandi:

„Ég held, að orðalagið sé við hæfi, því miður. Það var m.a. orðað við mig í gær, að þetta fyrirtæki og þessi vinnustaður væri til skammar fyrir Hafnarfjörð. Svo dæmi sé tekið um það „traust“ sem fyrirtækið hefur þá neitar höfnin að senda reikninga sem VOOV ber að greiða fyri aðstöðu vegna endurbótanna til VOOV og vill, að við séum milliliðir. Breskur eftirlitsmaður frá Loyds Register meiddist á fæti vegna aðbúnaðar á vinnustað fyrir stuttu og hótað að láta loka stöðinni þar til úrbætur hefðu verið gerðar. Við verðum að búa okkur undir það, að svo getur farið, að samningum verði

rift. Eini ljósi punkturinn er, að við erum ekki í tímapressu. Við erum að framlengja samning við Samskip um rekstur Grímseyjarferju um eitt ár, þ.e. til ársloka 2007 og núverandi Sæfari dugar vel með eðlilegu viðhaldi út þann tíma þó vonir mínar standi nú enn til þess, að „nýr“ Sæfari komist mun fyrr í gagnid. “

28.08.2006.

VOOV mótmæla með bréfi að karmar um lúgur hafi verið innifaldir í tilboði.

29.08.2006.

AE segir verkið ganga mjög hægt, ekki bóli á nýrri verkáætlun svo sem krafist var á fundi í Ríkiskaupum 17. júlí. Óskar eftir aðstoð á verkfundi 31. ágúst.

29.08.2006.

GG óskar eftir að EH og Þórhallur í Ríkiskaupum mæti á fund 31. ágúst með AE.

30.08.2006.

AE gerir samantekt um stöðu mála v/ fundar í Ríkiskaupum kl. 15:00 þennan dag til undirbúnings fyrir verkfund 31. ágúst.

07.09.2006.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Ég sendi hér með mína lauslega áætlun um hve mikill hluti hvers verks er framskriðinn í fjárupphæðum talið.

Fram kemur að samningshlutinn nær enn ekki nema þriðjung tilboðsupphæðar og þar með að tveir þriðju hlutar umsamins verks og u.þ.b. helmingur áætlaðra aukaverka eru enn eftir þegar tæplega þrír fjórðu hlutar verktímans er liðinn. Á þetta má einnig líta á annan hátt, búið er að vinna fyrir rétt rúmlega helming samningsupphæðar þegar þrír fjórðu hlutar verktímans er liðinn. Þannig séð er jafnlangur tími eftir til að ljúka verkinu. Við erum þá að tala um þriggja mánaða seinkun. Það mun þurfa að spýta í lófana héðan í frá. Nú er bara að binda vonir við að verkið klárast með sóma.

Á verkfundi í dag var m.a. rætt um að fá nýja verkáætlun, en VOOV virðast vera að bíða eftir fundargerð frá Þórhalli. Stálhluti TTS búnaður sem smíðaður var í Tallinn kom í hendur VOOV í gær eins og um var rætt að minni hálfu á fundinum góða föstudaginn var og annar TTS búnaður frá Bergen kemur að austan í dag eða á morgun, svo þetta er ekki til fyrirstöðu lengur. VOOV verða ekki við þessa helgi og nýrrar verkáætlunar er því ekki að vænta fyrr en í lok næstu viku skilst mér.

Beiðni um næstu greiðslu til VOOV kemur frá mér í annarri sendingu“.

07.09.2006.

AE staðfestir að greiða skuli VOOV EUR 130.000 m.v. verkframvindu.

08.09.2006.

PK í LR tilkynnir að dráttur verði á teikningum frá Danmörku vegna skyndilegs dauðsfalls þar.

12.09.2006.

AE tilkynnir, að verkið gangi hægt („afskaplega lítið gerst undafarnar tvær vikur“) VOOV ber því við, að þeir séu uppteknir í öðrum verkum!

22.09.2006.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Eins og ykkur mun kunnugt hefur vinna nánast legið niðri við ofangreint verkefni síðan um mánaðarmót þegar tveir örlagaríkir fundir voru haldnir.

Verkfundur var haldinn í gær, Guðmundur verkefnisstjóri gat ekki mætt en sendi ekki boð um forföll. Ég sendi ykkur hér með mína punkta, sem ég sendi á VOOV í dag til skoðunar og hugsanlegra athugasemda, en á þó ekki von á neinum slíkum.

Við þetta hef ég að bæta „innan húss“ eftirfarandi:

Undanfarnar 2 – 3 vikur hafa verið þrjár til fimm Pólverjar að gutla í stálvinnu um borð og uppi á verkstæði. Til annarra hef ég ekki séð í vinnu við skipið.

VOOV kvarta mikið undan því að hafa haft óvenju mikið að gera í sumar og lent í ýmsum óvæntum uppákomum sem hafi útheimt mikla aukavinnu.

Kvartanir þeirra innifela auk þess fullyrðingar um mikla vöntun á mannskap til vinnu og nú sé svo komið að erfitt sé að fá hæfa Pólverja.

Það virðist sem VOOV hafi við þessar aðstæður ákveðið að láta Ferjuna mæta afgangi, og að þetta viðhorf þeirra hafi styrkt eftir fundina góðu.

Eins og fram kemur í minni fundargerð þá er „verið að vinna“ í öllum sköpuðum hlutum, þetta eru beinar tilvitnanir í yfirlýsingar Eiríks.

Ég fæ ekki betur séð en að enn eigi eftir að ákveða hvaðan á að panta innréttingarefni og þegar það er komið á hreint má gera ráð fyrir allt að þriggja mánaða afhendingartíma, auk uppsetningar. Þá er eftir að ganga frá öllu öðru innan stokks. Þetta tekur okkur a.m.k. til loka janúar líklega enda febrúar eða lengra.

Ég held að þeir trúir því sjálfir að allt verði komið á fullt í næstu viku, en ég held slíkt ástand mála verði talsvert miklu seinna miðað við aðstæður.

Þegar gengið var eftir óformlegri áætlun um verklok, nefndi Eiríkur að þeir ætluðu sér að stefna að áramótum. Þetta sýnir veruleikafirð.

Ég tel að það verði að koma með einhverri þyngd ákveðin krafa um nýja verkáætlun, helzt frá öðrum en mér, Vegagerðinni eða Ríkiskaupum, en í stöðunni eru þeir ekki í stakk búnir til að gera slíka raunhæfa áætlun svo það verður að gefa þeim rúman frest, t.d. okt. 2006. Jafnframt verður að lýsa því yfir að gert sé ráð fyrir að unnið verði eftir þeirri áætlun og að hún haldi. Þetta er nauðsynlegt vegna annarra sem að verkinu koma fyrir utan þá sem eiga skipið og ætla að nota það“.

26.09.2006.

Vegagerðin sendir VOOV svohljóðandi bréf undirritað af JR.

„Efni: Verkefni Ríkiskaupa nr. 13986. Grímseyjarferja – uppfærð verkáætlun. Á fundi hjá Ríkiskaupum 18. júlí sl. um stöðu mála í ofangreindu verki var farið fram á að afhent yrði ný tíma- og kostnaðaráætlun fyrir verkið fyrir 24. júlí 2006, eins og stendur í fundargerð. Af þessu varð þó ekki af ástæðum sem tilgreindar voru af hálfu VOOV og var fallist á það sjónarmið að svo komnu.

Á fundi um ofangreint verkefni 1. september sl. þar sem þátt tóku, auk fulltrúa VOOV, fulltrúar frá Ríkiskaupum auk fulltrúa og ráðgjafa verkkaupa, varð niðurstaða sú varðandi verkáætlun, að verksali, VOOV, afhenti uppfærða áætlun þann 13. september 2006 svo fremi sem, að viku fyrir væri vitað um afhendingardagsetningu búnaðar frá TTS. Sá búnaður, stálvirki, var afhentur á framkvæmdasvæði VOOV 6. september 2006. Ennþá bólar ekkert á nýrri verkáætlun, en á síðustu tveimur verkfundum var fulltrúa verkkaupa tjáð að verið væri að vinna í þessum málum.

Verkkaupi, Vegagerðin, er alls ekki sátt við stöðu mála í verkefninu og þessa afgreiðslu á umbeðinni nýrri verkáætlun. Er því hér með áréttað, að þess er krafist, að uppfærð verkáætlun fyrir ofangreint verk berist fulltrúa verkkaupa eigi síðar en kl. 12:00 á hádegi mánudaginn 2. október næstkomandi. Þá er einnig lögð þung áhersla á að farið verði eftir nýrri verkáætlun í einu og öllu.

Ef ný verkáætlun verður ekki lögð fram innan tilskilins tíma og eftir henni farið í öllum atriðum verður litið svo á, að verktaki hafi ekki hug á að ljúka þessu verki, og verður þá að grípa til þeirra úrræða, sem áskildir eru í verksamningi. “

Afrit af bréfinu m.a. sent í Ríkiskaup og til JG og ÞA.

03.10.2006.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Samkvæmt ósk Einars sendi ég þér staðfestingu á stöðunni varðandi kröfuna í nefndu bréfi.

Á verkfundi 28. sept. s.l. staðfestu VOOV að þeir hefðu fengið bréfið og að ný verkáætlun yrði komin til réttara aðila á tilskildum tíma.

Á þeirri stundu var ekki búið að ákveða framleiðanda innréttingaefnis og þar af leiðandi ekki búið að panta það. Áætlaður afhendingartími er, samkv. nýjustu upplýsingum 8 – 12 vikur eftir staðfestingu pöntunar, svo erfitt mun vera fyrir VOOV að setja upp nákvæma áætlun um verklok með bara þetta í huga.

Ég var í Stykkihólmi í allan gærðag og fékk þá upphringingu frá Guðmundi Víglundssyni um kl. 15:00 þar sem hann tjáði mér að það yrði seinkun á verkáætlun frá þeirra hendi, en bjóst við að koma henni til mín um hádegi í dag og vildi bara láta mig vita, sem ég þakkaði honum fyrir. Annað fór ekki á milli okkar.

Téð verkáætlun er ekki komin enn kl. 15:40, 3.10.2006, ég geri mér þó vonir um að hún birtist annað hvort seinna í dag eða í fyrramálið. Þetta er bara svona. “

04.10.2006.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Guðmundur Víglundsson afhenti mér nýja verkáætlun kl 13:30 í dag. Sú hljóðar upp á verklok og afhendingu 1. marz 2007. Mér virðist þetta raunhæft, skoða það betur og ræði þetta við þá á verkfundi á morgun. Þetta þýðir að mínu mati lok prófana og

endanlega afhendingu skipsins seinni part marz, eða flöggum prýtt skipið í Grímsey á Pálmásunnudag 1. apríl! Eigum við ekki að segja það“.

06.10.2006.

AE sendir minnisblað um atburði síðustu daga og stöðu mála. Einnig spurt, hvort NAVIS eigi að sinna eftirliti áfram m.v. lengri verktíma.

09.10.2006.

Þess farið á leit að NAVIS sinni eftirliti áfram og óskað eftir tillögu að samningi þar um.

17.10.2006.

AE sendir uppkast af samningi um áframhaldandi eftirlit NAVIS, ISK 2.870.000 og tilboð NAVIS í gerð stöðugleikaútreikninga ISK 480.000.

19.10.2006.

AE tilkynnir, að nú loksins miði verkinu eitthvað áfram. Nú fyrst eru fulltrúar innréttingaframleiðanda frá Póllandi að mæla t.þ.a. undirbúa tilboð!

24.10.2006.

Tilboð NAVIS í vinnu við áframhaldandi eftirlit og stöðugleikaútreikninga samþykkt.

25.10.2006.

GG sendir AE svohljóðandi tölvupóst:

„Sæll Agnar og takk fyrir þetta yfirlit. Ég er sammála þeirri tillögu þinni að fara sem mest eftir útboðslýsingunni varðandi endurbætur og gefa VOOV eins lítil færi á aukaverkum og mögulegt er. Kostnaður er kominn svo mikið fram úr upphaflegri áætlun, að við verðum að gæta ýtrustu varkárni og halda okkur við það, að endurbætt skuli vera betra en nýtt“.

25.10.2006.

JG tekur undir framangreint í tölvupósti til GG.

09.11.2006.

AE tilkynnir, að samkvæmt verkframvindu beri að greiða VOOV EUR 200.000, alls er þá búið að greiða EUR 920.000. VOOV fór fram á EUR 400.000 en AE neitar vegna þess að VOOV hafa ekki lagt fram umbeðið yfirlit um þeirra mat á aukakostnaði.

25.11.2006.

AE greinir frá stöðu mála eftir verkfund 23. nóv. Hann telur að verkið hafi nú dregist um a.m.k. mánuð fram yfir nýju verkáætlunina, þ.e. fram í apríl 2007.

29.11.2006.

GG veitir AE heimild til þess að ganga að tilboðum VOOV í ýringarkerfi og klæðningar.

15.12.2006.

AE greinir TTS frá því, að hluti af sendingunni sé gallaður, þ.e. lúguhleri fyrir hliðarop boginn.

15.12.2006.

AE greinir frá stöðu mála eftir verkfund 14. des.

18.12.2006.

AE óskar eftir að VOOV verði greiddar EUR 200.000 miðað við verkframvindu. Þá er búið að greiða EUR 1.120.000, áætlað EUR 610.000 fyrir samningsverk og EUR 510.000 fyrir aukaverk.

28.12.2006.

AE gerir ítarlega úttekt á stöðu mála. Þar segir m.a.:

„Ég var um borð í gær og þá voru þrír Pólverjar að dútla í yfirbyggingunni; aðra sá ég ekki; verkstæðið á Kaplahrauni var lokað þegar ég kom um hádegið. Kraftur kemst ekki á þessa vinnu fyrr en eftir áramót aftur. Auk þess sýnist mér vera skip í stóru dokkinni og líklega von á fleirum eftir áramót. Spurning er hvort einhverra aðgerða sé þörf, hvort verkkaupi eigi að minna betur á sig en nú er gert gegnum okkur hjá NAVIS, hvort æskilegt væri t.d. að kalla á sameiginlegan fund aftur til að ræða stöðuna, eða hvort við eigum að leyfa þessu að sigla sinn sjó og vona að vel takist á endanum.“

29.12.2006.

GG sendir JR og JG svohljóðandi tölvupóst: „Til fróðleiks (þ.e. úttekt AE frá 28.des.). Verða VOOV ekki að mæðast í þessu áfram þótt hörmulega gangi?“

29.12.2006.

JG svarar svohljóðandi:

„Sælir, þetta er greinilega hrein hörmung og framtíðarhorfur slæmar í þokkabót. Varla meira um það að segja en mér finnst að þið ættuð að skoða ykkar stöðu mjög vel á þessum tímamótum.“

05.01.2007.

GG sendir AE svohljóðandi tölvupóst, cc til JR, Júlíusar S. Ólafssonar í Ríkiskaupum og VOOV.

„Samkvæmt upplýsingum frá þér og fleirum liggur vinna nánast niðri við Grímseyjarferju og hefur svo verið síðan fyrir jól (tveir erlendir verkamenn í skipinu í fyrradag?) og gangur í verkinu í raun verið óásættanlegur frá upphafi. Er ljóst að verktakinn tekur ekkert mark á aðvörunarorðum vegamálastjóra, sem settar voru fram í bréfi dags. 26. sept. 2006 og virðist enginn áhugi hjá verktakanum að ljúka verkinu, a.m.k. ekki innan þeirra verkáætlana sem hann hefur þó sjálfur sett fram. Þykir því nauðsynlegt að boða verktakann til fundar með forstöðumönnum Vegagerðarinnar, Ríkiskaupa og verktakans til þess að ljós megi verða staða og alvara þessa máls. Ert þú hér með beðinn að boða fulltrúa verktakans til fundar hjá vegamálastjóra í Borgartúni 7 þriðjudaginn 9. janúar kl. 11:00, og að sjálfsögðu einnig gert ráð fyrir, að þú verðir viðstaddur“.

09.01.2007.

Fundur haldinn í Vegagerðinni þar sem m.a. var krafist að ný verkáætlun (sú 3ja) yrði lögð fram eigi síðar en 15. janúar.

16.01.2007.

Bréf sent VOOV undirritað af JR svohljóðandi:

„Efni: Verkefni Ríkiskaupa nr. 13986 Grímseyjarferja, uppfærð verkáætlun.“

Fundur var haldinn í Borgartúni 7, fundarsal, þriðjudaginn 9. janúar sl. um ofangreint verk. Fundinn sátu Jón Rögnvaldsson, vegamálastjóri, Gunnar Gunnarsson, aðstoðarvegamálastjóri, Júlíus S. Ólafsson, forstjóri Ríkiskaupa, Guðmundur I. Guðmundsson, lögfræðingur hjá Ríkiskaupum, Agnar Erlingsson, eftirlitsmaður við endurbætur á Grímseyjarferju, Einar Hermannsson, skipaverkfræðingur, ráðgjafi Vegagerðarinnar í ferjumálum og fulltrúar Vélsmiðju Orms og Víglundar ehf., Eiríkur Ormur Víglundsson og Guðmundur Víglundsson.

Nefndur fundur er sá þriðji sem haldinn er vegna breytinga á verkáætlun, en fundir um sama efni voru haldnir 18. júlí og 1. september 2006. Niðurstaða fundarins 9. janúar 2007 var sú að Vélsmiðja Orms og Víglundar ehf. legði enn á ný fram endurskoðaða verkáætlun 15. janúar 2007, en fram kom hjá fulltrúum fyrirtækisins að ljúka mætti verkinu eigi síðar en 1. maí 2007, þ.e. um það bil 6 mánuðum síðar en verksamningur og upphafleg verkáætlun gerði ráð fyrir.

Fram kom hjá fulltrúum verkkaupa, Vegagerðarinnar, að aukaverk réttlættu ekki meira en 1 - 2 mánaða framlengingu á verktíma, og að frekari tafir væru á ábyrgð verktaka. Er því ljóst, að verkkaupi, Vegagerðin, áskilur sér allan rétt til að krefjast dagsekta vegna tafa á verkinu þótt ítrekað hafi verið tekið við nýjum verkáætlunum í þeirri von, að Vélsmiðja Orms og Víglundar ehf. næði að ljúka verkinu.

Að lokum vill Vegagerðin ítreka þá kröfu að Vélsmiðja Orms og Víglundar ehf. ber að standa við samningsskyldur sínar og skila skipinu í samræmi við ákvæði samningsins. “

19.01.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Stutt skýrsla til að segja frá að verkfundur var haldinn með VOOV í morgun 09:00 – 09:45.

Mér var þar afhent ný verkáætlun sem gefur til kynna nýjan afhendingardag Grímseyjarferju sem er samkvæmt þessari verkáætlun 25. maí 2007.

Þetta er nær þriggja mánaða seinkun frá því sem síðasta verkáætlun bar með sér og sjö mánaða seinkun á sex mánaða verkinu sem undirritað var 6. apríl 2006.

Miðað við þessar hugmyndir VOOV má áætla að það dragist eitthvað fram í júní að fá skipið eins og við viljum hafa það í samræmi við samning, ef taka má mið af fyrri reynslu. Ég hef ekki kommenterað þessa verkáætlun einu orði við þá bræður, enda var annar þeirra vart viðmælandi af reiði vegna meintra aðdróttana og hótana sem hann taldi sig hafa orðið fyrir í bréfi vegamálastjóra sem barst þeim bræðrum að kvöldi 17. jan. 2007, og kvaðst hann ekki hafa vanist slíku á 40 ára ferli sínum. Aðspurður hvað þetta væri, svaraði hann til að „hótun“ um févítí væri út í hött, meðan ég benti honum á að þetta væri bara í samræmi við samning að mínu mati. Var þetta ekki rétt meira að öðru leyti en því að þeir bræður sögðu svarbréf tilbúið sem þeir myndu senda beint til Vegamálastjóra. Samsinnti ég því að það væri rétta leiðin.

Sitthvað fleira gerðist á fundinum, m.a. voru greiðslumál rædd að þeirra frumkvæði og sagðist ég þar biða eftir skriflegum gögnum þeirra til mats áður en næsta greiðsla gæti farið fram eins og greint var frá við þá þegar síðasta greiðsla var innt af hendi. Virtist það ekki liggja alveg fyrir en talað var um að vinna í þessu um helgina.

Verkátun og svarbréf virðist hafa tekið alla þeirra orku þeirra bræðra undanfarna daga og svo er að skilja að menn séu almennt ekki hliðhollir þeim bræðrum þessa dagana, svo það verður að virða þetta“.

22.01.2007.

Móttekið bréf frá Lögmönnum Thorsplani, Jóni Auðunni Jónssyni, hrl., svar við bréfi Vegagerðarinnar 16. janúar.

13.02.2007.

GG sendir JG svohljóðandi tölvupóst af því tilefni, að Grímseyingar hafa óskað eftir fundi í ferjunni:

„Tek þig með. Mér líst ekki of vel á þetta frekar en annað sem að þessu máli lýtur. Brynjólfur skoðaði skipið með Agnari í gær og nefndi ýmis atriði sem hann væri ekki ánægður með svo sem engin frystiklefi, óslétt þilfar (svo óslétt að lyftari kæmist ekki um það!), þilfar sem bæri ekki 30 – 40 t. tæki, engin útvörp eða sjónvörp, ekkert samráð við þá (þ.e. Grímseyinga, sagðist reyndar vera búinn að kvarta við þig) o.fl. Ég kom af fjöllum, þar sem ég taldi, að skipið ætti að vera svipaðrar gerðar og svipað útbúið og gamli Sæfari. En við fáum væntanlega meira að heyra á fimmtudaginn og það mun örugglega ekki lækka kostnaðinn“.

15.02.2007.

Fundur með Grímseyingum um borð í ferjunni í Hafnarfirði. Viðstaddir JG, AE, KL, EH, GG, Brynjólfur sveitarstjóri í Grímsey.

20.02.2007.

AE leggur til að VOOV verði greiddar nú EUR 250.000, með þeim formerkjum að milliuppgjör, þ.e. reikningar fyrir þegar unnin aukaverk samkvæmt samningi og skilgreining þeirra á framvindu verksins sem rökstyðji þeirra mat á stöðu gagnvart samningsverkinu við tímapunktinn 1. mars, eða annan tímapunkt sem þeim mætti henta betur, sé forsenda fyrir frekari greiðslu“.

21.02.2007.

Svohljóðandi bréf berst frá Grímsey:

„Efni: Endurbætur á Grímseyjarferjunni.

Meðfylgjandi er afrit af bréfi Einars Hermannssonar til Kristínar í Vegagerðinni og sveitarstjórnar Grímseyjar frá því í október 2005, og vill sveitarstjórn benda sérstaklega á lið 6 í því bréfi. Einnig er meðfylgjandi afrit af bréfi Jóhanns Guðmundssonar skrifstofustjóra í Samgönguráðuneytinu til sveitarstjórnar frá 29 september sama ár, en þar er talað um að vegagerðin hafi fullan hug á að halda fullu samráði við sveitarstjórn ef af kaupunum yrði, með þessum bréfum leit sveitarstjórn svo á að hún þyrfti ekki að huga að innra skipulagi, né öðrum útfærslum á skipinu sem ekki hefðu áhrif á stöðuleika þess, heldur yrði þetta ákveðið í samráði við okkur þegar þar að kæmi. Þessi skoðun sveitarstjórnar varð til þess að hún óskaði eftir fundi með þeim aðilum sem að þessu koma, með tölvupósti til Jóhanns Guðmundssonar þann 1 febrúar s.l. Þessari beiðni sveitarstjórnar var ekki svarað og hafði því undirritaður samband símleiðis við Jóhann þann 9 febrúar og Gunnar Gunnarsson, aðstoðarvegamálastjóra þann 12 febrúar og óskaði eftir því að fá fund um borð í skipinu í Hafnarfirði til að fara yfir málin.

Í framhaldi af þeim fundi okkar um borð í Grímseyjarferjunni í Hafnarfirði þann 15 febrúar s.l. óskar sveitarstjórn Grímseyjarhrepps eftir að eftirfarandi atriði verði framkvæmd.

Lunningar á afturdekki aftan við vélareisn verði endurnýjaðar, þ.a.e.s. núverandi lunningar fjarlægðar og nýjar smíðaðar í staðin.

Allar ójöfnur á aðaldekki verði lagfærðar.

Smíðað verði skilrúm á milli skrúfa skipsins, í framhaldi af kjölnum til að aðskilja þær.

Komið verði fyrir hurð í kranafót á aðaldekki.

Vélareisn á báðum borðum verði vandlega yfirfarin, og búnaður í þeim endurnýjaður þannig að sómi verði af.

Farþegasalir verði búnir sjónvarps og hljóðkerfi.

Eftirlitsmyndavélakerfi verði sett í skipið.

Lest á aðaldekki verði búin kælingu til fiskflutninga.

Komið verði fyrir affalli á aðaldekk fyrir vatn sem safnast saman úti síðum.

Komið verði fyrir búnaði til að tengja skipið við rafmagn úr landi (landtengingu)

Haft verði samráð við okkur varðandi kaup á öryggisbúnaði í skipið, bjargvesti, björgunarbátar, MOB bátur, reykköfunartæki oþh. eins verði haft samráð við okkur varðandi útfærslur á, ofangreindum atriðum og þeim búnaði sem þarf að koma í skipið.

Það er trú og von okkar að allir aðilar hafi hug á að þetta skip verði okkur bæði til sóma og gangns, og við getum í sameiningu gert það að verkum að svo verði.“

22.02.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst.

„Tilmæli Brynjólfs eru ekkert ósanngjörn flest hver. Miðað við verðlag í dokkinni, þá reiknast okkur til í fljótu bragði að hér sé um að ræða viðbótarkostnað upp á um 15 milljónir plús mínus, við höfum þó ekki farið í saumana á þessu enn. Kerfin sem um er að ræða má fá tilboð í utan VOOV teljum við (innifalið í ofangreindri lauslegri áætlun)

„Skilrúm milli skrúfa“ ljáum við ekki máls á án fullnægjandi rökstuðnings og er ekki með í áætlun.“

26.02.2007.

Jón Halldór Gunnarsson, skipstjóri, sem sigldi OA heim sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Góðann daginn

Ég var veikur síðari hluta síðustu viku og svara þessu því seint. (Áburði um að stjórnhæfni ferjunnar væri ábótavant. GG)

Þessi fullyrðing er ekki eftir mér og gat ég ekki fundi annað en að allt ynni eðlilega varðandi skrifubúnaðinn.

Írarnir sem voru á skipinu voru sammála um að gott væri að höndla skipið að og frá bryggju. Talaði meðal annars við þann sem var fastur skipstjóri á ferjunni og er nú starfandi sem hafnsögumaður í Galloway og lýsti hann skipinu sem draumaskipi að meðhöndla þegar allt væri í lagi.

Ég tók skipið einu sinni frá og að bryggju bæði skiptin í góðu veðri svo ég tel mig ekki geta sagt neitt afgerandi um stjórnhæfni ferjunnar. Ég þurfti reyndar að handstýra í mjög vondu veðri vestur af Írlandi þegar sjálfstýringin hætti að ráða við stjórnun enda að mestu haldið upp í sjó og fanst mér skipið vera þá eins og hugur mans og varði það sig mjög vel. Það er auðvita mikill munur á að stýra skipi með skiptiskrúfu eða snarvendu.

Það að ég var svólítinn tíma að komast að bryggju í Hafnarfirði hafði ekkert með stjórnhæfnina að gera heldur að ýmislegt var ekki í 100% lagi og vildi ég geta láta skipið síga að bryggjunni og ef eitthvað færi úrskaiðis að geta þá kallað til lóðsbátinn og látið hann ýta okkur að bryggju.

Ég tel enga ástæðu til að ætla að skrifurnar séu að hræra sjónum . en stjórn tækin við skrifurnar eru leiðinleg því handföngin eru mjög stutt og Írarnir sögðu að trowlingin sem eru auka sköft væru ekki í lagi eða þeir aldrey notað þau. “

05.03.2007.

Fundur haldinn á skrifstofu NAVIS Feng í Hafnarfirði. Viðstaddir Brynjólfur og Garðar frá Grímsey, Sigurjón, skipstjóri Sæfara, EH sem fulltrúi Vegagerðarinnar, AE og KL frá NAVIS Feng. Grímseyingar settu fram óskir um 20 atriði í viðbót við þau 10 sem fram koma í bréfi frá 21. febrúar.

07.03.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Einar.

Hjálágt sendi ég listann yfir það sem okkur fór á milli á fundinum mánudagseftirmiðdaginn var. Farðu yfir þetta og leiðréttu/bættu við eins og þér finnst þurfa.

Örfá atriði þarna má strika yfir vegna ákvæða í reglugerðum eins og þú hefur m.a. bent á í skeytinu í gær. Framhaldið af þessu verður þá væntanlega að við skoðum hvað þetta myndi kosta á „VOOV“ verðum; mér hrýs satt að segja hugur við því. Við erum hér að tala um tugi milljóna allt í allt, og allt að tveggja mánaða seinkun (ef ég þekki þá rétt)

Ef hugmyndin er að fara til VOOV og biðja þá um verð í þau atriði sem ákveðið verður að skoða betur til framkvæmda, erum við að færa þeim fórn á silfurfati, þeir eru með pálmann í hendinni á allan hátt, bæði hvað varðar verð og tíma á afhendingu. Við verðum einnig að muna það að þeir eru enn grautfúlir út af því að dómstólaleiðin var farin á sínum tíma og koma til að notfæra sér það. Í versta falli yrði að semja sérstaklega við þá um þau atriði sem ákveðið yrði að framkvæma. Ég er enn á þeirri

skoðun að bezt sé að láta þá klára samkvæmt samningi, og fara svo annað, en það hefur vissulega sína ókosti.

Við skulum skoða þetta í rólegheitum áður en lengra er haldið.

Við hjá NAVIS Feng skulum skoða tilboð í öryggisplanið og komum til baka.

Annað mál er að samningur okkar við Vegagerðina rennur út núna eftir viku og við höfum verið að ræða málin hérna innan húss hvað það varðar. Án þess að við vitum það með vissu, höfum við gert ráð fyrir að óskað sé eftir því að við höldum áfram með verkefnið og ljúkum því, hvenær sem það verður. Það hangir einnig á spýttunni að eftirköst og uppgjör verða tíma- og vinnufrek þegar þar að kemur, ef að líkum lætur.

Ég sjálfur hef aldrei hlaupið frá hálfköruðu verki svo ég muni, en því er ekki að leyna að það er komin við þreyta (eða eigum við að segja rotnun) í mig í þessum viðskiptum við VOOV. Karl hefur verið mér til stuðnings í ýmsum túlkunum, ákvörðunum, hönnun og útreikningum flestum og hefur þannig verið næstráðandi ef svo má að orði komast, og hann hljóp í skarðið fyrir mig meðan ég var í burtu í síðustu viku, með þeim árangri að hann segist ekki koma nálægt því að eiga í návígi við þá bræður hér eftir. Punktur. Ég var auk þess fyrir nokkru búinn að planleggja þriggja vikna frí í lok maí n.k. sem ég vil ekki breyta og miðað við síðustu verkáætlun og núverandi gang mála má gera ráð fyrir að (vonandi) verði verkið komið á lokastig þá; þó er aldrei að vita.

Há því hvað þið hugsið ykkur um framhaldið hefur því komið upp sú hugmynd að Hjörtur komi að þessu í meira mæli, hann mun sjá um öryggisplan og mönnun, ef því er að skipta, hvort eð er og myndi þá geta komið inn þegar ég fer í frí í byrjun sumars. Hann gæti þá einnig unnið við þetta samstíga mér og tekið einn og einn verkfund; ég held að VOOV hefðu bara gott af því. Ég er líka að vinna í ýmsum öðrum verkefnum sem ég get beitt mér betur við ef ég fæ Hjört til liðs við mig. Þetta yrði held ég nokkuð góð lausn í stöðunni. Við ræðum það.

Sendu mér athugasemdir ef einhverjar eru og við ræðum framhaldið.“

08.03.2007.

GG samþykkir, að NAVIS Feng verði greitt fyrir gerð öryggisteikningar í samræmi við vinnu og umstang.

08.03.2007.

GG sendir JG svohljóðandi tölvupóst:

„Þetta er alltaf að verða skrautlegra, það komu þrír Grímseyingar til mín í vikunni, Garðar Ólason, Brynjólfur og Sigurjón, skipstjóri, og í framhaldi af því varð þessi óskalisti til“.

1. Borðstokkar á afturþilfari aftan við vélarreisinir báðum megin verði endurnýjaðar, núverandi lunningar fjarlægðar og nýjar smíðaðar í staðinn. Fram kom á fundinum að hlið á hjörum þurfi að vera í lunningum beggja megin, ca 1000 mm breitt.
2. Lagfæra skal allar ójöfnur (bylgjur milli dekksbita) á aðalþilfari.
3. Smíðað verði skilrúm (afturstefni) aftur úr kili og í framhaldi af honum á milli skrúfa skipsins til að aðskilja þær og streymi til þeirra.
4. Gera skal gegnumgang, vatnsþéttar hurðir framan og aftan, á kranafót á aðalþilfari.

5. Vélareisn á bæði borð verði vandlega yfirfarin og búnaður í þeim endurnýjaður þannig að sómi verði af.
6. Farþegasalir, efri og neðri, verði búnir fullkomnum sjónvarps- og hljóðkerfum.
7. Fullnægjandi eftirlitsmyndavélakerfi verði sett í skipið.
8. Lest á aðalþilfari verði búin kælingu fyrir fiskflutninga.
9. Komið verði fyrir affalli á aðalþilfari fyrir vatn sem safnast saman úti í síðum.
10. Komið verði fyrir búnaði til að tengja skipið við rafmagn úr landi (landtengingu).
11. Taka skal halla af afturþili kjallara undir brú þannig að gangur inni í nýrri viðbyggingu breikki sem því nemur og nýtist betur.
12. Hreinsa allt innan úr stýrishúsi, gera nýtt stjórnþúlt og raða öllum tækjum upp á nýtt. Endurnýja það af tækjum og bæta við eins og þurfa þykir. Endurklæða hliðar og vegg.
13. Endurbæta stjórnklefa krana og gera upp, bæta við fullkominni fjarstýringu á kranann.
14. Hurðir báðum megin efri farþegasalar, sem eru úr stáli, skal fjarlægja vegna hættu (þungar, fólk skaðast eða klemmir sig), eða endurnýja með léttum plasthurðum.
15. Björgunarbátar skulu vera sjálfréttandi og vera með skábraut og sleppibúnaði.
16. Spurning sett við núverandi 25 manna RFD björgunarfleka, eru þeir í lagi og er hægt að þjónusta hérlandis, hvernig verður að þessu staðið núna? Best að endurnýja bátana.
17. Sama á við um björgunarvesti, þarf að endurnýja þau öll.
18. Krani fyrir MOB- bát (léttbát) þarf að vera raf- eða vökvadrifinn, núverandi uppgerður handsnúinn krani ekki viðunandi þótt hann uppfylli kröfur.
19. MOB bátur skal vera minnst 6 m langur, með stýri miðskips samkv. Meintum kröfum.
20. Stóla í farþegasölum, sem gert hafði verið ráð fyrir að gera upp, klæða og bólstra, skal endurnýja með nýjum “flug”stólum með hallanlegu baki.
21. Menn setta sig ekki við að hafa standvindur með koppum (capstans) þar sem ekki er hægt að notast við þær með fyrirhuguðum mannskap. Krafa er gerð um vindur framan og aftan með landfestingum (vír/tóg) á tromlu og viðunandi stjórnþúnaði.
22. Það þarf að gera öldubrjóta báðum megin við ganga frammi við framenda þilfarshúss.
23. Setja þarf lyftiboga fyrir landgang með rafdrifinni vindu báðum megin skipis.
24. Kojur fyrir farþega eru of fáar. Ósk um að auka með endurskipulagningu í svefnrými farþega eins og hægt er, m.a. fjölga kojumá tveim hæðum.
25. Lofttúða fyrir loftræstingu neyðarbrunadælu á afturþilfari er fyrir á þilfarinu. Hið sama má segja um karm fyrir niðurgöngu í stýrisvélarými. Ósk er sett fram um að flytja túðuna utar og fjarlægja karminn til að rýma fyrir.
26. Samfara ofanefndu og óhád því hvort það er hægt, er sett fram ósk um að hafa innangengt frá vélarými aftur í stýrisvélarými gegnum lögbundið vatnspétt skilrúm.
27. Loftinntak framan við þilfarshús á efra þilfari skyldi fjarlægja og hafa nauðsynleg loftinntök á hentugri stöðum annars staðar eins og við á.
28. Stór dælustöð fyrir krana er framan á afturþili í neðri lest. Dælurnar gefa frá sér mikinn hita við notkun. Ósk um að flytja stöðina aftur fyrir þil í vélarýmið eða á annan hentugan stað þar sem þetta verður ekki til ama.
29. Ekki er gert ráð fyrir að áhöfn geti setið öll saman við afslöppun og kaffidrykkju, borð og aðstaða til þess er of líti í eldhúsi eins og nú er hannað. Ósk er sett fram um stærra borð/bekki/athvarf í vinnu- geymslurými aftan við eldhúsið.
30. Setja skal lyftanlegan hlemm á barborðið svo hægt sé að þjónusta út í sal án þess að fara djúpleiðina um þrjár hurðir.

09.03.2007.

Fundur haldinn í Vegagerðinni þar sem farið var yfir kröfur Grímseyinga.

09.03.2007.

EH sendir AE svohljóðandi tölvupóst:

„Agnar,

bestu þakkir fyrir póstinn þinn í fyrradag með fundargerð af fundi okkar 5.03.2007 m. Grímseyingum.

Það hefur komið skýrt fram hjá Vegagerðinni, að hún mun ekki sætta sig við afarkosti í tilboðum VOOV í aukaverk, sem því miður hingað til hafa gefið tilefni til slíks ótta. Það kom fram hjá Grímseyingum að þeir sættu sig við þá afstöðu, þótt þeir vilji láta reyna á samstarfsvilja VOOV, sem þið hafið ekki orðið varir við hingað til.

Eftir samráð við Vegagerðina og til þess að átta sig betur á stöðunni, þá hef ég yfirfarið fundagerð þína og skipt þeim atriðum sem þar koma fram í eftirfarandi flokka ásamt viðeigandi athugasemdum með rauðum texta:

1. Hvaða óskir Grímseyinga Vegagerðin er ekki tilbúin að samþykkja (liðir 3, 12, 18, 21 & 29);
2. Óskir sem eru óframkvæmanlegar eða byggðar á misskilningi (liðir 15, 16, 17, 19, 25 & 26);
3. Liðir sem fresta má framkvæmd á reynist tilboð VOOV óaðgengileg (liðir 1, 4, 10, 14, 20, 22, 23 & 30);
4. Verkliðir sem unnir yrðu af aðilum út í bæ óskyldum VOOV (liðir 6,7, 8, &13);
5. Að síðustu liðir sem ekki er hægt að fresta og verða að vinnast af VOOV (liðir 2, 5, 9, 11, 24 & 27).

Vegagerðin óskar þess að NavísFengur leiti tilboða hjá VOOV og öðrum aðilum eins og við á í lið 3., 4. & 5. að ofan. Að fengnum slíkum tilboðum, mun Vegagerðin ásamt fulltrúum Grímseyinga taka endanlega afstöðu til framkvæmda einstakra liða og hverjir verði framkvæmdaaðilar, eins og við á.

Ég vona að ofangreint skýri afstöðu Vegagerðarinnar til málefnsins. “

14.03.2007.

Í tölvupósti til AE óskar Brynjólfur í Grímsey eftir að 5 kúraugu verði sett í skipið.

19.03.2007.

AE tilkynnir að verkáætlun miðuð við 25. maí muni ekki standast. VOOV viðurkenna að það standi á þeim að skila gögnum svo frekari greiðslur geti átt sér stað.

21.03.2007.

Bréf frá VOOV ásamt samantekt vegna aukaverka og magnaukningar. Að mati VOOV nemur kostnaður vegna aukaverka EUR 826.226 og alls kostnaður vegna aukaverka og magnaukningar EUR 1.428.100. Óska eftir greiðslu EUR 1.000.000.

22.03.2007.

EH, f.h. Vegagerðarinnar, óskar eftir að NAVIS Fengur taki afstöðu til krafna VOOV.

31.03.2007.

NAVIS Fengur gerir tillögu að svari við kröfum VOOV með bréfi og samantekt. Leggja til, að nú verði VOOV greiddar EUR 200.000.

02.04.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Eins og komið er á daginn hefur afhending Grímseyjarferju frá VOOV dregist á langinn og ykkur mun kunnugt um að samningur okkar um eftirlit með verkinu hefur runnið út 15. mars s.l. Eins og sakir standa er ekki auðvelt að geta sér til um framhald, eða í hvaða átt það gæti beinst. Vinna okkar hefur undanfarið verið talsvert á annan hátt en gert var ráð fyrir í upphafi og hefur farið meiri tími í rökræður og greinagerðir en gert hafði verið ráð fyrir.

Ég legg samt til að við gerum með okkur samning um svipaðan eða ívið meiri tíma mánaðarlega eins og áður og höfum samning ótímabundinn þangað til annað verður ákveðið.

Samtímis hefur tímakaup hækkað talsvert síðan síðasti samningur var gerður þannig að um einhverja hækkun verður óhjákvæmilega að ræða.

Síðasti samningur var upp á ISK 2.870.000 fyrir 5 mánaða tímabil eða 574 þús. per mánuð, sem gerði 19.022 per dag. með aksturskostnaði. Var þetta miðað við 76 tíma vinnu á mánuði auk aksturskostnaðar.

Þannig bjóðum við þjónustuna frá 16. mars miðað við 80 tíma á mánuði 704.400 á mánuði eða 23.480 per dag með aksturskostnaði, allt miðað við ástandið eins og það birtist okkur í dag. Að öðru leyti verði vinnan í samræmi við síðasta samning eins og við á, dags. 17. okt. 2006, afrit hjálaga.

Ef svo skyldi fara að vinnan breyttist í eðli sínu til aukningar eða öfugt leggjum við til að þetta verði endurskoðað.

Vonumst við til að þetta sé ykkur að skapi, að öðrum kosti heyrum við frá ykkur aðrar tillögur. Okkur væri hins vegar skapi næst að hætta þessu stússi en það er víst ekki á dagskrá. “

03.04.2007.

GG samþykkir framlengingu samnings við NAVIS Feng á framangreindum nótum.

03.04.2007.

GG sendir JG svar og samantekt NAVIS Fengs með svohljóðandi tölvupósti: „Til fróðleiks, það ber ansi mikið á milli (ca EUR 800.000) “.

10.04.2007.

VOOV sent svohljóðandi bréf undirritað af GG:

„Efni: Verkefni Ríkiskaupa nr. 13986, samningur við VOOV.

Með bréfi dags. 21. mars sl. er Vegagerðinni send samantekt vegna aukaverka og magnaukningar í ofangreindu verki og settar fram kröfur þess vegna að fjárhæð EUR 1.428.100,14. Athygli vekur, að þetta er í fyrsta sinn sem Vélsmiðja Orms og Víglundar setur fram skriflegar kröfur vegna þessa og engir reikningar hafa borist frá fyrirtækinu, en samningar voru undirritaðir 6. apríl 2006.

Miðað við mat eftirlitsaðila Vegagerðarinnar á aukaverkum og magnaukningum, eins og gerð er nánar grein fyrir í meðfylgjandi skjölum, er hægt að fallast á að greiða

EUR 737.808 fyrir tilgreinda liði í nefndu bréfi, dags. 21. mars sl. Samkvæmt því og með vísun til fyrri greiðslna er Vegagerðin reiðubúin til þess að greiða nú EUR 200.000 inn á reikning vélsmiðjunnar.

Varðandi uppsetningu stjórn- og viðvörunarkerfa vegna stjórnunar á lúgum og hliðarhurð, sbr. niðurlag í umræddu bréfi, er það skoðun verkkaupa, Vegagerðarinnar, að verk þetta sé ótvírætt innifalið í verksamningi eins og karmar á lúgum. Ef ekki næst sátt um þá niðurstöðu verður að vísa þeim þætti verksins til dómstóla, sem og nefndum þætti um karmana. “

12.04.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Fundur var haldinn í morgun samkvæmt venju.

Bræðurnir voru að vonum ekki kátir og var auðsjáanlega brugðið.

Spurðist ég fyrir um viðbrögð við bréfi Gunnars sem þeir fengu miðvikudag fyrir páska og sögðust þeir vera með svar í vinnslu hjá lögfræðingum sínum og tæknilegum sérfræðingum til aðstoðar; formlegt svar kæmi öðru hvoru megin við helgina. Það ég um að þessu yrði flýtt þannig menn gætu farið að tala saman aftur.

Aðspurðir sögðu þeir að verkið væri enn á fullu, (sem er ekki rétt, sbr. að skráfur og stýri eru enn óhreyfð í smiðju) og mundu þeir halda sínu striki eins og hægt væri, en gætu ekki mikið lengur vegna fjárskorts. Það verk sem verið er að vinna núna og sem þeir segja vera á fullu, er vatnsblástur og málning á skipinu að utan, og virðist það ganga vel. Annað sýnist mér ekki vera að gerast. Peran er loksins búin og Páll er að taka hana út. Ég tel að vélar séu einnig búnar að mestu og vanti bara herslumuninn, en Bætismenn koma ekki við svo búíð. Ekki hef ég enn séð að farið sé að vinna við einangrun, klæðningar og innréttingar og er það hugsanlega vegna skorts á efni, þ.e. ekki búíð að leysa það út. Auk þess þarf að sjálfsgöðu að setja af stað lagnir fyrir búnað áður en klætt verður, m.a. búnaðinn frá TTS en það verður ekki gert meðan ekki er búíð að leysa ágreininginn um það verk allt.

Aðspurðir sögðust þeir vera tilbúnir, eða svo gott sem, með tilboð í þá þætti sem Grímseyingar bættu við á listann og ég sendi þeim tilboðsbeiðni um, og væru búnir að panta bæði kýraugu og hurðir, sem þó væri hægt að falla frá, en sæju ekki tilgang í að fullvinna þetta og afhenda meðan ágreiningsmál væru svo mikil og mörg og enn óleyst á borði. Þeir voru auk þess með lista af mörgum fleiri smámálum (les: aukaverkum sem ég tel að kunni að verða ágreiningur um, eins og hin fyrri) sem þyrfti að leysa yfir borðið áður en hægt væri að halda áfram af fullum krafti.

Bræðurnir sögðu að svona mál væri allt heldur nýtt fyrir sér, þeir kynnu bara ekki á þetta og því væri þetta nú í höndum lögfræðinga þeirra og tæknimanna sem aðstoða þá. Mér fannst þeir eins geta sagt að þeir kynnu þá ekki að gera tilboð og fara að samningum en það lá ekki í orðum þeirra. Mér fannst sterklega koma fram hjá þeim, að ef menn væru ekki tilbúnir að fara að þeirra kröfum samkvæmt þeirra skilningi á verklýsingu og samningi eins og fram hefur komið, og fara heldur í hart, sem þeir kölluðu, þ.e. í héraðsdóm eins og samningur segir til um, þá myndi verkið stoppa þangað til úr þessu væri búíð að vinna, og guð má vita hvað gerist þá, eins og skildi orð þeirra.

Þeim er einnig mjög í mun að forðast allt fjölmiðlafár í þessu sambandi, mér heyrir á þeim að fjölmiðlar séu búnir að hlera nýlega fundi og aðrar upptökur Grímseyinga

sem séu svolítið lausmálugir hvað þetta varðar, en bræðurnir hafa verið beðnir um viðtal með meiru núna stuttu fyrir páska, en þeir neitað. Þeir telja einsýnt að það stefni í eitthvað uppgjör í fjölmiðlum bráðlega ef fer sem horfir og eru ekki kátir með það, en það erum við ekki heldur.

Mér líst satt að segja ekkert vel á þetta allt, en vona hið besta. Mér finnst liggja í loftinu að bræðurnir ætli að halda uppteknum hætti, að koma með reikninga eftir á fyrir öllu mögulegu og ómögulegu og heimta samþykkt. Mér heyrir á þeim sem ég hef talað við og eru eitthvað kunnugir þessum aðferðum þeirra að þetta hafið þeir komist upp með að miklu leyti hingað til, þar sem menn hafi í lengstu lög viljað forðast vesen og læti, oft hefur verið um litlar upphæðir að ræða, en svo koma menn bara ekki aftur. Hvernig á að gera þeim grein fyrir að samningar ganga út á að ræða málin og komast að rökréttri niðurstöðu miðað við undirritaða samninga veit ég ekki, en það má kannski reyna. Við verðum alla vega að bíða eftir svarbréfi þeirra manna fyrst. “

23.04.2007.

Jón Auðunn Jónsson, hrl. f.h. VOOV gerir „athugasemdir vegna uppgjörs aukaverka og aukningar í verkinu Sæfari - Grímseyjarferja“ og athugasemdir við einstaka liði í bréfi AE dags. 31. mars 2007.

24.04.2007.

Fundur haldinn í Ríkiskaupum. GG sendir AE svohljóðandi tölvupóst: „Afsakaðu, að ég lét þig ekki vita um þennan fund, sem haldinn var að undirlagi Ríkiskaupa. Auk mín sátu fundinn Guðmundur I. Guðmundsson, lögfr. hjá Ríkiskaupum og Jón Auðunn Jónsson, lögfr. VOOV. Fundurinn var í morgun og niðurstaðan eftirfarandi. 1. Gr. inn á reikning VOOV í dag EUR 200.000, sem þú varst búinn að samþykkja, að óhætt væri að greiða, ef þeir færu þess á leit. 2. Fara yfir framlögð gögn frá JAJ og meta í framhaldi af því hvort greiða beri meira fyrir vikulok. 3. Ath. hvernig leysa skuli álitæfni. JAJ segist hafa umboð t.þ.a. semja um aukaverkin, en ath. með að setja karmana í gerð. Tilnefna þarf aðila til þess verks, t.d. einn lögfr. og einn skipaverkfr. Ég sendi þér gögnin, sem JAJ lagði fram. Svo sem við ræddum um í síma ferð þú yfir þau ásamt EH og þið metið hvað gera skuli.“

26.04.2007.

Svohljóðandi tölvupóstur sendur JSÓ og GIG í Ríkiskaupum, cc til JG: „Meðf. til fróðleiks. Ég lét greiða inn á reikning VOOV EUR 200.000 eftir fundinn á þriðjudaginn var og reikna með að greiða EUR 250.000 í viðbót í dag að höfðu samráði við vegamálastjóra og EH. Þingmenn Samfylkingar hafa óskað eftir fundi í samgöngunefnd Alþingis um málið! “

26.04.2007.

JG spyr um stöðuna miðað við 350 m.kr. áætlunina og fær svohljóðandi svar frá GG: „Erfitt um það að segja á þessari stundu, en ég óttast, að brestir séu að koma í nefnda áætlun eins og ég sagði þér í morgun. Þó má ekki álykta sem svo, að um sé að ræða hreina viðbót við þá áætlun, enn eru greiðslur vel innan þeirra marka og ekki greitt nema samkvæmt verkframvindu að mati eftirlitsmanns. En hafa verður í huga, að mikið er eftir af verkinu. “

26.04.2007.

GG sendir Jóni Auðunni Jónssyni svohljóðandi tölvupóst:

„Að athuguðu máli og eftir yfirferð á athugasemdum þínum sem þú lagðir fram á fundi í ríkiskaupum 24. sl. er Vegagerðin tilbúin til þess að greiða í dag EUR 250.000 inn á reikning VOOV. Þetta er þó háð því, að nú verði unnið að fullum krafti við verkið, einnig lagnir vegna TTS búnaðarins, en ágreiningur vegna þess leystur með einhverskonar gerð. Vænti ég þess að fá frá þér staðfestingu þar um svo unnt sé að ganga frá nefndri greiðslu.“

26.04.2007.

JAJ sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Takk fyrir þetta. Ég skil þetta svo að nákvæmri yfirferð yfir aukaverkin sé ekki lokið en mikilvægt er að við klárum að fá það á hreint hvað er ágreiningslaust og hvað er óutkljáð af þeim aukaverkum sem búið er að vinna. VOOV felst á þessa innaborgun á kröfuna en vill fá lúkningu í þetta sem fyrst, þ.e.a.s. þau mál sem við þurfum ekki að vísa til úrskurðar annarra og ég held að við höfum verið sammála um að það gætu mest orðið tvö mál, þ.e.a.s. rammarnir og stýrikerfið á glussann. Önnur atriði eigum við að geta leyst sjálfir. Ef haft er í huga tilboð VOOV um lausn varðandi rammanna sem kom fram í athugasemdunum mínum er jafnvel hugsanlegt að við klárum málið í heild án átaka.“

Það stendur ekki á VOOV að halda áfram með verkið en eins og ég útskýrði var það að komast í þrot vegna þess að ekki var greitt fyrir aukaverkin. Innréttningarnar verða sóttar en það er fullt af atriðum sem Agnar og/eða Vegagerðin þurfa að ákveða áður en byrjað verður að setja þær upp, m.a. hvað eigi að gera varðandi gluggana o.fl. Nauðsynlegt er að setjast þegar í stað niður og ákveða framhaldið, hvað eigi að gera og hvað ekki, til að hlutirnir rekist ekki hver á annars horn, en óskynsamlegt gæti verið að ráðast í sum verk áður en planið liggur fyrir allt til loka framkvæmda. Einnig er mikilvægt að greitt verði fyrir ný aukaverk um leið og þau eru kláruð. Væntanlega er þá best að VOOV geri reikning fyrir hverju aukaverki um sig.

Með hliðsjón af þeim tölum sem við fórum yfir um daginn vantar augljóslega töluvert uppá að jöfnuður sé kominn í verkið. Jafnvel þótt við drögum frá helming af íbúðum og ýringarkerfi og jafnframt ágreiningsfjárhæðina varðandi karmana, standa samt eftir EUR 335.000,00. Því er mikilvægt að komast að niðurstöðu um frekari greiðslu strax í næstu viku.“

27.04.2007.

GG sendir JAJ svohljóðandi tölvupóst:

„Ég hefði kosið, að fram hefði komið á afdráttarlausari hátt hjá þér yfirlýsing um, að VOOV mundi setja mjög aukinn kraft í framvindu verksins, ef umrædd greiðsla, EUR 250.000, yrði innt af hendi í dag. Þú mátt ekki gleyma því, að stór þáttur í stöðu málsins eru verðsetningar VOOV á aukaverkum og ósveigjanleiki í samningum. Hefur þetta ekki síst tafið ákörðunartöku varðandi einstök atriði. Þá má heldur ekki gleyma því, svo sem fram kom á fundi okkar á þriðjudag, að engir reikningar hafa borist frá VOOV og engar skriflegar kröfur fyrr en 21. mars 2007, þ.e. tæpu ári eftir að verksamningur var gerður. Yfirlýsing, sem fram kom á nefndum fundi, að þú hefði fullt umboð til þess að semja um aukaverkin hefur hins vegar vakið mér vonir um, að nú sé hægt að ræða um verðlagningu þeirra af meiri sanngirni, og er ég þér sammála um, að í það þurfi að ganga sem fyrst. Vegnu fjarveru minnar getur það ekki orðið á

allra næstu dögum, en eftirlitsmaður okkar, Agnar Erlingsson, og ráðgjafi okkar í ferjumálum, Einar Hermannsson, skipaverkfæðingur, hafa fullt umboð til þess að taka ákvörðun um og semja um atriði varðandi glugga og fleira, og þarf því alls ekki að tefja uppsetningu t.d. innréttinga vegna skorts á ákvarðanatöku. Enn og aftur í trausti þess, að nú verði verkinu fram haldið með fullum þunga munu EUR 250.000 verð lagðar inn á reikning VOOV í dag. “

27.04.2007.

JAJ sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Það er allt komið í fullan gang. Verið að fara að setja í skrófu og stýri, málningarvinna, þvottur o.fl. Innréttingarnar verða leystar út etc. Það er fyrst og fremst mikilvægt núna að taka ákvarðanir um hvað meira eigi að gera, sérstaklega í járnavinnu, svo ekki þurfi að tvívinna verkin. VOOV ætlar að láta mig hafa lista yfir þau atriði sem þeir telja að taka þurfi ákvarðanir um vegna áframhalds verksins. Vænti þess að fá hann í dag. Ég get látið þá gefa út reikning fyrir því sem þeir hafa fengið greitt inná tilboðsverkið til að byrja með. Hitt krefst einhverrar sundurgreiningar þar sem sum verk eru samþykkt að fullu með magni og verði á meðan einungis er greitt inná önnur. Ég fæ þá að vera í sambandi við Agnar á meðan þú ert í burtu? “

08.05.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Eins og þér mun kunnugt var ég þáttakandi í yfirheyrslu að hálfu Kristjáns Möller í samgöngunefnd á föstudaginn var í síðustu viku. Þessi málflutningur Kristjáns var með ólíkindum og var auðheyrt af öllu að hann hafði fengið megnið af sínum upplýsingum, sem hann þarna bar á borð, beint frá Bræðrunum og þykir mér það eitt bera vott um ósvífni þeirra og óskammfeilni sem ég kann ekki við. Hann þuldi upp aukaverk og meinta galla á vélum og skipi í því líkum smáatriðum og æsifréttastil að það var eins og hann hefði fengið þetta allt skriflegt. Margt af því var heldur alls ekki sannleikanum samkvæmt eða í besta falli miklar ýkjur. Steininn tók þó úr þegar Kristján sló því fram að útboðsgögnin væru ófullkomin og illa unnin og ekki í stíl við það sem Vegagerðin ætti vanda til, og þykir mér, þegar svo er komið, að þetta er komið í opinbera umræðu, sem hér sé um vissan vendipunkt að ræða og nú þurfi að fá aðra aðila, óháða okkur hér í NAVIS til að koma að málinu á einn eða annan hátt, hvort sem þessu yrði nú þegar skotið til Héraðsdóms eða samkomulag yrði um matsaðila í málinu öllu. Þetta verkefni er frá upphafi búið að vera með því líkum ólíkindum að nú verður ekki haldið áfram, að mínum dómi, nema tekið sé á þessu af ákveðni nú þegar. Ég er alla vega búinn að fá nóg og held ekki áfram með verkið að óbreyttu. Ég tel að sama hvernig um semst, eins og ég hafði þó gert mér vonir um í síðustu viku að væri hægt, þá verði ekkert lát á ýfingum Bræðranna í svipuðum dúr og áður og það er margt eftir í verkefninu sem gæti gefið tilefni til þess. Ummæli lögfræðinga þeirra í skeytinu 26.4.2007 bera heldur ekki með sér vonir um að hugarfar mótherjanna í málinu sé á neinn hátt að breytast.

Ég ætla að gera nokkra greinagerð varðandi afstöðu okkar í þessu máli og samskipti við Bræðurna sem samantekt fyrir sjálfan mig og til að varpa á þetta ljósi ykkur til skýringa sem ekki kann að vera ykkur nægjanlega ljóst, enda hafa línur allar skekkst verulega í ferlinu og dagsins önn, þannig að ýmislegt sem máli skiptir kann að hafa orðið undir í málflutningi öllum, en ég verð að bíða með það fram eftir viku vegna annarra skyldustarfa.

Við Hjörtur héldum verkfund með bræðrunum í síðustu viku á fimmtudegi eins og lög gera ráð fyrir og sögðu Bræðurnir þá aðspurðir að þeir væru að fara af stað með að setja skrófuása í og stýri en ekkert bólar á því enn. Ekkert hefur verið að gerast í skipinu undanfarna daga annað en vatnshvottur og einhver málun en í dag sá ég engan um borð og engin merki um aðgerðir af neinu tagi, tveir voru að vísu í skúrnum (kl. 11:45, kannski kominn matur), ég náði ekki í Guðmund, reyni betur síðar. Bræðurnir sögðu á fundinum að ekki stæði á neinum ákvörðunum að okkar hálfu til að geta haldið því áfram sem þeir ætluðu að gera samkvæmt því sem þeir höfðu áformað og sagt, en þeir báðu um greinargerð fyrir viðbótageiðslunni upp á EUR 250 þús. sem ég tel rétt að þeir fái á næsta fundi.

Að því gefnu að þessar fyrri skýringar mínar á greiðslunni, sem ég sendi þér 26. apríl s.l., hafi ekki farið áfram til lögfræðinganna frá þér, vil ég gjarnan endurmeta þetta lítilla frá því sem ég sagði við þig með skeyti mínu 26. apríl s.l. eins og hér segir: Neðstu atriðin, númeruð aukaverk; þar vil ég sleppa Aukaverki nr. 1 Mannop, þar sem ég gekkst inn á að greiða það upp í topp, það er misráðið, og ég mun í skýringum mínum til Bræðranna sleppa þessu (EUR 5.600) og segja heldur að talan EUR 450.000 hafi verið rúnuð af upp á við í næsta tug. Aðrar skýringar og greinargerð mun vera hægt að senda Bræðrunum í vikunni.

Ég mun, eins og ég sagði síðast, gera athugasemdir mínar við athugasemdir lögfræðinganna dags. 23. apríl við tækifæri. “

09.05.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Hjálagt sendi ég svör mín við athugasemdum Lögmannsins dags. 23. apríl 2007. Ég hef að öðru leyti engu við það að bæta sem ég sendi frá mér í gær. Enginn var við vinnu í ferjunni í morgun þegar ég for um borð, ég hef ekki náð í Guðmund í síma og hann hefur ekki svarað boðum á símsvaranum. “

10.05.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Ég var á verkfundi áðan.

Það lá við að ég snerist á hæli í dyrunum en snerist hugur og við funduðum í 30 mínútur og málefni var mest um erfiðleika við að fá mannskap í vinnu, erfiðleika við pólverja, þenslu á markaðnum í málmiðnaði osfrv.

Bræðurnir viðurkenndu að svo gott sem ekkert hafi verið gert síðustu tvær-þrjár vikur og ekkert hafi farið í gang eftir síðustu greiðslur þrátt fyrir fullyrðingar lögmannna þeirra og þeirra sjálfra á síðast verkefni fyrir viku; Hjörtur getur vitnað um það. Þeir sögðust ekkert geta farið af stað aftur fyrr en í fyrsta lagi í næstu viku og vildu einnig bíða eftir útkomu fundar lögmannna í dag.

Afstaða þeirra er að þeir fái ekki greitt fyrir það sem þeim beri og þeir geti ekki haldið áfram með verkið fyrr en úr þessu leysist, les: að þeir fái greitt svo gott sem upp í topp það sem þeir hafa krafist, en þar stendur út af um EUR 500 þús. sýnist mér sem líklega mætti með samningum lækka í um 350 þús., sbr. skeyti lögmannna þeirra 26. apríl s.l. Og þetta endar ekki með þessu.

Ég sé ekki annað en að það sé að koma tími til að spyrna við fótum, með tilvísun til samninga og láta Héraðsdóm taka á þessu, en ég læt ykkur um að meta það, því ferillinn sem eftir kemur þarf að meta og greina vel áður en nokkuð slíkt er gert. “

11.05.2007.

Fundur haldinn í samgönguráðuneytinu. Viðstödd RH, JG, GG, AE, GIG, Hermann Guðjónsson og Kristinn Ingólfsson, Siglingastofnun. Fundurinn haldinn að ósk ráðuneytisstjóra til þess að fara yfir stöðu mála.

14.05.2007.

GG sendir GIG svohljóðandi tölvupóst:

„Ég er bókaður á fundi kl. 14:00 – 15:30 á morgun. Er verið að vinna í verkinu? Svo sem fram kom á fundi á föstudaginn er það forsenda fyrir viðræðum um ágreiningsmál. “

14.05.2007.

GG sendir JG svohljóðandi tölvupóst.

„Fundur með lögmanni VOOV kl. 13:30 á miðvikudag. Vonir standa til að hafist verði handa í ferjunni á morgun. Nokkrir kallar voru að sópa þar í dag, að sögn eftirlitsmanns“

14.05.2007.

GG sendir JG svohljóðandi tölvupóst:

„Það er engu að treysta í þessu máli lengur. “

15.05.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Hvað varðar greiðslur, þá kemur þetta allt fram á skeytinu sem ég sendi til þín stuttu fyrir fundinn með samgönguráðuneytinu, ef ég man rétt, hef ekki dagsetningar, en þar kemur fram að:

Af greiðslum upp í samning sem var upp á EUR 1.300.000 erum við búnir að greiða EUR 845.000 og er það að mínu mati alveg upp í topp, takandi einnig tillit til þess að við eigum raunverulega kröfu á VOOV uppá 10% dagsektir, hvernig sem það svo sem fer.

Aukagreiðslur erum við búnir að greiða EUR 925.000 (af samþykktum greiðslum upp á eitthvað um EUR 980.000), og þar af eru þessar greiðslur EUR 200.000 fyrir stálvinnu sem er samkvæmt fyrirfram ákveðnum kílóverðstaxta (þetta voru kröfur Lloyd's Register og afleiddar breytingar og styrkingar sem þá þurfti að fara út í af skynsemisástæðum); um EUR 100.000 fyrir vélavinnu sem við vorum búnir að sjá fyrir að nauðsynlegar kynnu að verða (einnig kröfur LR má segja) og sem einnig var í útboðinu búið að fá tilboð í sem valkosti „B“; EUR 50.000 sem innágreiðsla fyrir ýringarkerfi sem var felld niður til að geta yfir höfuð komið samningum við VOOV á; EUR 60.000 auka tími í dokk vegna meiri stálvinnu, (sem í raun alls ekki var samið um, en látið eftir þeim); EUR 70.000 vegna ísetningar TTS búnaðar (sjálfðæmi okkar, ég tel þetta sé enn í Héraðsdómsúrskurði). Auk þess EUR 50.000 innágreiðsla vegna innréttinga íbúða áhafnar sem við neyddumst til að fara út í, að mínu mati vegna

slæmrar meðferða VOOV á klæðningum sem þurfti að taka frá til stálviðgerða, og um EUR 25.000 vegna réttingar á hlera sem er endurkrafa okkar á TTS. Ég er ekki alveg með þetta í höfðinu, læt þig vita betur þegar ég kemst í gögnin. En þú getur skoðað póstinn sem ég sendi í síðustu vikum þetta kemur allt þar fram.

Við erum að auki búnir að biðja um tilboð í auka-aukaverk sem fram komu frá Grímseyingum, þar á meðal kýraugu í farþegasal niðri, nýjar plasthurðir í farþegasal uppi, kælingu í lest og hurð í gegnum kranaföt fyrir vélstjóra. Tilboð eru komin í hluta (en bara hluta, annað í athugun) verkanna upp á EUR 110.000 ca, þar af erum við munnlega búnir að samþykkja kýraugu og plasthurðir til að tefja ekki verkið af þeim sökum svo þeir geti farið að innrétta, sem ekkert hefur verið átt við núna síðan fyrir páska og er það upphæðir uppá ca EUR 20.000 hvert eða EUR 40.000 samtals. Hitt kemur væntanlega á eftir en ástæðulaust er að samþykkja tilboð meðan þeir draga fæturna við framkvæmdir. Staðreyndin er nefnilega sú að þeir halda ekki afram fyrr en búið er að útkljá öll mál eins og þeir segja, og þar stendur út af stálþyngdir og kílóverð í umbúnað til TTS lestunarbúnað og, núna síðast, lagnir (vökva- og raflagnir) að þeim líka sem er nýja málið, þar sem þeir telja sig ekki þurfa að framkvæma það samkvæmt samningi. Þessu erum við ekki tilbúnir að kyngja svona yfir borðið og viljum líka setja í mat óháðra eða dóm og er þetta líklega eitt af þeim „smáatriðum“ sem útaf stendur og sem lögmaður þeirra telur að við geturm léttilega samið um á fundinum á morgun. “

15.05.2007.

JAJ sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Ég hef rætt málið ítarlega við bræðurna, einkum með í huga kröfu Vegagerðarinnar um að verkið fari í gang áður en frekar verði fundað um málið. Þeir vilja auðvitað ekkert frekar en telja útilokað að halda áfram í verki sem ekki hefur fengist nema að takmörkuðu leyti greitt og enn er allt í óvissu með um framhaldið. Eins og þið sjáið á meðfylgjandi skjali telja þeir að óuppgerðar séu ca EUR 750.000.00. Inní því eru karmarnir uppá EUR 290.000.00 en af því er búið að samþykkja EUR 69.000.00. Þeim þykir því hófleg krafa að greiddar verði EUR 300.000.00 inná þegar unnin verk áður en verkið fer í gang.

Enn hefur ekki komið nein úttekt frá Agnari á stöðu samningsverksins en það er algerlega nauðsynlegt til að hægt sé að tala um þetta af einhverri skynsemi. Engin gagnrýni hefur heldur komið á magntölur í aukaverkum en tveir mánuðir eru nú liðnir síðan VOOV skilaði af sér ítarlegri greinargerð um málið.

Allt er enn í óvissu um framhald verksins. Á síðasta verkfundi fyrir viku síðan ákvað Agnar að láta skipta um allar rúður í efri farþegasal og hurðirnar í þeim sal einnig, en VOOV er búið að benda á nauðsyn þessa í allan vetur án undirtekta. Hann bað VOOV um að panta rúðurnar og hurðirnar og að auki ný kýraugu og loka í brunna á millidekki. Sagðist myndu staðfesta þetta með meili þegar hann kæmi á skrifstofuna. Sú staðfesting hefur ekki enn komið og því engin staðfersting farin af stað.

Fjöldi annarra atriða er óklár varðandi frágang bátsins.

Bræðurnir telja alveg nauðsynlegt að eiga fund með ykkur, um borð í skipinu, án Agnars, þar sem þeim gefst tækifæri til að fara yfir málið og útskýra það frá sínum

sjónarhóli. Það telja þeir ekki mögulegt ef Agnar er við. Þið gætuð síðan farið með Agnari yfir málið í kjölfarið. “

16.05.2007.

Fundur haldinn í Ríkiskaupum með VOOV og lögmanni þeirra og NAVIS Feng, AE og Hirti Emilssyni sem tekur við eftirlitinu.

21.05.2007.

GG sendir EH svohljóðandi tölvupóst:

„Vegna fyrirspurnar frá Ríkisendurskoðun þyrftir þú að rifja upp með mér aðdragandan að kaupum á Oileain Arann, þ.e. ferlið fyrir útboðið (kaupútboðið ekki endurbótaútboðið) kaupútboðið sjálf og þau tilboð sem bárust, voru þau ekki bara tvö og a.m.k. annað ekki formlegt? Agnar er farinn í frí og Hjörtur tekinn við. Svo umsamdist á fundi á miðvikudaginn var, að Hjörtur tæki varanlega yfir, Agnar samþykkti það og var reyndar feginn að ég held. Hjörtur átti fund, ásamt GIG frá Ríkiskaupum, á föstudaginn með VOOV og lögmanni þeirra. Eitthvað miðað áleiðis og annar fundur verður í dag eða á morgun, en Hjörtur frestaði fyrirhugaðri ferð til Noregs til miðvikudags. “

21.05.2007.

HE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Ég fór í stutta eftirlitsferð um borð nú eftir hádegi.

Það er verið að setja skrúfuása í skipið, það voru fjórir menn í vélarúmi við verkið, stjórnborðsöxull kominn inn að hluta og bakborðsöxull lá í dokkinni. Mér var sagt að dokkarkraninn þeim megin væri bilaður, en unnið að viðgerð.

Verið var að vatnsblása þilfarshús, 4 menn við það verk, einn var að mála í lest og tveir þrír menn að flytja stillansa o.fl. um borð. Þannig að eitthvað hefur lifnað yfir verkinu. “

21.05.2007.

SB sendir JG svohljóðandi tölvupóst.

„Vonandi boðar þetta betri tíð. Fróðlegt væri að vita hvort Vegagerðin eða Ríkiskaup hafi í höndum tryggingu fyrir vanefndum eða ábyrgð banka. Einnig væri fróðlegt að vita hvort haft hafi verið samband við Samtök iðnaðarins eða þá aðila í iðnaði sem hafa haft hátt vegna verkefna sem þeir hafa talið að hefði átt að vinna á vegum innlendra fyrirtækja. “

13.06.2007.

HE sendir svohljóðandi tölvupóst til VOOV:

„Ég vísa til funda okkar undanfarið og áherslu verkkaupa á að gerð verði ný og áreiðanleg verkáætlun fyrir þá vinnu sem eftir er í skipinu, og jafnframt verði gerð greiðsluáætlun fyrir verkið. Eins og komið hefur fram, er ég reiðubúinn til þess að aðstoða við gerð áætlunarinnar og vinna hana með VOOV.

Ég óska því eftir fundi með ykkur sem allra fyrst til þess að koma þessari vinnu í gang. Það kom óvænt upp hjá mér sú staða í gær að ég verð að öllum líkindum fjarverandi alla næstu viku vegna vinnuferðar til útlanda. “

14.06.2007.

JG sendir HE svohljóðandi tölvupóst:

„Sæll Hjörtur, ég var á Akureyri í gær á miklum fundum og hittum við m.a. Grímseyingana. Á þeim fundi fór ég yfir þeirra óskir sbr. bréf frá því í mars og sagði þeim niðurstöður um hvernig á þeim yrði tekið sem í lang flestum tilvikum var jákvætt. Þeir nuddu þó áfram í þeim málum sem þei finnst ekki hafa verið tekið á. Ég hef nú grun um að eitthvað af því kunni að vera misskilningur, en þar sem ég hef ekki fulla þekkingu á þessu þá gat ég nú litlu svarað. Á fundinum var því ákveðið að halda samráðsfund seinni partinn í næstu viku með þeim, rn. SÍ og Vegagerðinni og þmt sjálfsagt þér. Þetta hef ég rætt við Gunnar og hann samþykkt.

Nú hef ég nýjan lista frá þessum fundi sem við þyrftum að ræða. Velti því fyrir mér hvort ekki væri best að við ræddum hann í skipinu sjálfu en þú metur það Listinn er þessi eins og ég náði honum niður: Þetta er að sjálfsögðu allt gamal kunnugt, en við þurfum að loka þessu í eitt skipti fyrir öll á hvern vegin sem er.:

1. Það verður að skipta um þessa capstan því áhöfnin er svo faliðuð.
2. Hafnarskilyrði afar erfið. skráfur geta truflað hvora aðra.
3. Ekki búið að skoða gírana. Þeir eru fullir af drullu.
4. Það þarf að færa dæluna sem er hitamyndandi í lest.
5. Ekki búið að jafna ójöfnur á dekki.
6. Það verða að vera líka sjálfréttandi bátar ennað er fráleitt. Væri hægt að hirða úr gamla Sæfara.
7. Björgunarvesti eldgamalt drasl sem verið er að suma á kloffestingar. Nota vestin úr gamlasæfara.
8. Taka bekkina úr gamla Sæfara sem eru úti og nýttst einni sem geymslur f. björgunarvesti.
9. Þeim líst ekki á gömlustólana í farþegasal og að nokkurt vit sé í því að bólstra.
10. Hver er burðargetan á afturdekki. Þykjast hafa margspurt en aldrei fengið svar. Ber afturdekkið ýtur tam.
11. Segja útilokað að nota tækin úr brúnni allt sé þetta gmalt drasl.
12. Ég fór yfir fatlaða málið sbr. okkar samtal. Ákveðið að láta á það reyna hvort SÍ geti fallist á lyftu í stiga sem aðeins verði hægt að nota við tiltekin skilyrði. Ef þetta tekst þá ætti fatlaða málið að vera leyst. Veit ekki hvort er raunhæft en þetta þurfum við að ræða.

Þetta verður sem sagt allt til umræðu á fundi í næstu viku, en spurning hvort við ættum ekki að hittast áður etv í skipi og fara betur yfir þetta. “

19.06.2007.

JG sendir GG, HE. Brynjólfi í Grímsey og Hermanni í Siglingastofnun svohljóðandi tölvupóst:

„Sælir, eins og ykkur mun kunnugt þá er það ósk ráðherra að kallaður veri saman fundur rn., Grímseyjarhrepps, Vegagerðar og ráðgjafa og Siglingastofnunar um málefni Grímseyjarferjunnar nánar tiltekið að fara yfir frakomnar óskir Grímseyinga og ræða hvernig við þeim sé brugðist til þess að línur séu sem skýrastar milli aðila. Ekki er gert ráð fyrir að mögulegt sé að ræða neinar nýjar óskir kunni þær að vera fyrir hendi. Jafnframt yrði á þessum fundi rætt um önnur atriði svo sem hvenær skipið verði tilbúið, hafnaraðstöðu osfrv. ef vilji er til.

Ég ráðgeri að halda fundinn í samg.rn. miðvikudaginn 27. júní kl. 1300. Endilega látið mig vita hvort þessi tími henti og hversu margir komi frá hverjum aðila. “

05.07.2007.

JG sendir svohljóðandi drög vegna fundar þennan dag, hugsast send til KLM, samgönguráðherra:

„drög

Sæll, vildi bara nefna að fundurinn með Grímseyingum, Vegagerð, ráðgjafa og SÍ var haldinn í dag. Var hann á þriðja tíma og gekk bara vel að mínu mati.

Fundarefni var:

1. Staða ferjunnar

a) Útistandandi nú eru aðeins tvö meginmál þ.e. aðkoma fatlaðra og kæling í báðum lestum eða annarri. Önnur mál hafa verið leyst eða eru í farvegi. Verið er að skoða bæði útistandandi málin og mun ráðgjafi koma með tillögu innan tíðar. Þetta er sameiginleg niðurstaða fundarmanna.

b. Hitt sem verra er að lítið sem ekkert hefur verið unnið í skipinu í 4 vikur. Vegagerðin er nú alvarlega að huga að þeim kostum sem eru í stöðunni. Einn þeirra er að rifta samningi og færa skipið annað.

2. Staða öryggis og eldvarnarmála. SÍ útskýrði þá stöðu og voru fundarmenn sammála um að þessi mál væru í réttum farvegi.

3. Staða hafnarmála. Ólíklegt er að framtíðaraðstaða verði fyrir hendi á báðum stöðum þegar að skipið kemur, en mál eru í farvegi og menn sáttir.

Framtíðarfyrirkomulag veltur á sveitarstjórnnum beggja staða og er beðið eftir niðurstöðum þeirra.

kv. jg“

06.07.2007.

GG sendir JG svohljóðandi tölvupóst:

„Getur þú útvegað mér samþykki (eða afskiptaleysi) ráðherrans, ef valin verður sú leið að fara út í riftun. Ég mun halda (neyðar)fund í dag með Ríkiskaupum og eftirlitinu. Ef valin verður riftunarleiðin verða hlutirnir að gerast hratt svo þú verður eiginlega að útvega samþykkið áður en þú ferð í frí.“

06.07.2007.

JG sendir svohljóðandi tölvupóst sem svar við ofangreindu: „Sæll, ráðherra hefur verið kynnt málið og gerir ekki athugasemdir við þessi áform ef af þeim verður.“

09.07.2007.

HE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Eftir fundinn okkar í morgun fór ég eftirlitsferð um borð. Þar var enginn maður sjáanlegur og ekki var búið að koma fyrir landgangi við skipið.

Ég sendi síðan einn starfsmann minn um borð kl. 16:30 og var staðan óbreytt, engin vinna í gangi við skipið.

Ég hef ekkert heyrt frá Jóni Auðuni né bræðrunum í dag.“

Að svo komnu var ákveðið að ráða Reyni Karlsson, hrl. Til þess að fara með mál Vegagerðarinnar gegn VOOV. Skyldi hann m.a. sitja alla verkfundi og rita fundargerðir.

11.07.2007.

Reynir Karlsson, hrl. sendir VOOV bréf, f.h. Vegagerðarinnar, og hótar riftun verksamnings.

19.07.2007.

AE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Ég hef ekkert heyrt í neinum ykkar varðandi ofangreint skip eftir að bréfið frá AM Praxis dags. 11. júlí fór til VOOV, fyrir utan að við Gunnar ræddum stuttlega saman á mánudaginn var. Þá var ekkert nýtt í stöðunni.

Á þessum vígstöðvum höfum við ekkert heyrt í bræðrunum síðan ég tók við vaktinni, og við vitum ekki hvað þeir eru að hugsa eða ráðgera varðandi málið. Það er eitthvað að gera hjá þeim í báðum dokkum eitt skip í minni dokkinni og tvö í þeirri stærri og tvær litlir bátar í Drafnarslippnum, eitthvað af mönnum í vinnu við skipin eins og gefur að skilja en ég hef ekki rekist á eða séð bræðurna á ferðum mínum á þessum slóðum. Ég hef heldur ekki reynt að ná í þá í samræmi við það sem við Gunnar ræddum í símann fyrir í vikunni; boltinn er núna hjá þeim bræðrum.

Ég hef verið daglega á bryggjunni, síðast í morgun kl. 10:30 skipið liggur ennþá á sama stað eins og hvert annað flak, opið, óvaktað að sjá, án landgöngubrúar og enginn um borð, að því er best verður séð.

Ekkert virðist hafa verið átt við skipið síðan það fór á flot 22. júní s.l. “

20.07.2007.

JAJ svarar bréfi RK og mótmælir öllu efni þess sem röngu og tilhæfulausu.

26.07.2007.

Guðmundur Víglundsson hjá VOOV sendir “uppkast að tímaplani” sem gerir ráð fyrir verklokum 28. nóv. 2007.

26.07.2007.

GG sendir svohljóðandi tölvupóst til EH, AE, cc til RK, JR, KHS v. áætlunar VOOV að ljúka verkinu í lok nóvember:

„Teljið þið þetta raunhæft? Við gerum ráð fyrir að senda VOOV bréf þess efnis í dag eða á morgun, að til riftunar komi ekki, ef staðið verður við þessa verkáætlun.

Skilyrði verða í bréfinu, þ.e. að deilumál megi ekki verða til þess að raska þessari verkáætlun, hvorki þau sem nú eru uppi eða síðar kunni að koma upp. Einnig að engar frekari greiðslur fari fram nema samkvæmt reikningum þar sem fram komi verkmagn (tímar) og efni sem unnið er með. “

27.07.2007.

RK sendir JAJ svohljóðandi bréf.

„Efni: varðar samning um breytingar á Grímseyjarferju.

Ég vísa til svarbréfs þíns dags. 20. júlí s.l. við bréfi mínu til umbj. þíns Vélsmiðju Orms og Víglundar ehf. dags. 11. júlí s.l. Umbj. minn mótmælir því að við aðra sé fyrst og fremst um að sakast að verkið hefur dregist. Nægir að nefna að vinna við skipið hefur nú legið niðri í á annan mánuð. Þá telur umbj. minn að aukaverk geti engan veginn réttlætt allan þann drátt sem orðið hefur á verkinu. Þá mótmælir umbj. minn því að um greiðsludrátt hafi verið að ræða af hans hálfu, en reikningsgerð hefur verið ábótavant af hálfu umbj. þíns og kröfur hans ekki stuttar viðhlítandi gögnum.

Þá er því mótmælt að allar magntölur umbj. þíns hafi staðist og að hugmyndir eftirlitsmanns hafi verið fjarri raunveruleikanum. Með framangreindu bréfi þínu fylgdi tölvupóstur til Hjartar Emilssonar eftirlitsmanns hjá Navis, þar sem fram koma athugasemdir umbj. þíns í 22 töluliðum. Bréfi þessu fylgir svar Navis við þeim athugasemdum og vísast til þess.

Í bréfi mínu dags. 11. júlí s.l. f.h. Vegagerðarinnar, kom m.a. fram að umbj. minn hefði í hyggju að rifta samningi við umbj. þinn Vélsmiðju Orms og Víglundar ehf., svo sem nánar er tíundað í bréfinu. Á fundi okkar í gær lagðir þú fram verk- og tímaáætlun vegna þess hluta sem eftir er að vinna í verkinu. Tilkynntir þú um leið að umbj. þinn teldi að framangreindar athugasemdir umbj. þíns í 22 töluliðum til Hjartar Emilssonar, myndu rúmast innan framangreindrar verk- og tímaætlunar og hefðu því ekki áhrif á hana til lengingar á verktíma.

Umbj. minn hefur ákveðið í trausti þess að umbj. þinn standi við verk- og tímaáætlunina, að fresta ákvörðun um riftun samningsins. Verði framvinda verksins hins vegar ekki í samræmi við hana, má búast við að umbj. minn endurskoði þá ákvörðun sína án sérstaks fyrirvara..

Í samræmi við fund okkar og símtal í gær, geri ég ráð fyrir að við séum sammála um að framhald verksins byggji á eftirfarandi forsendum:

1. Ágreiningur um einstaka verkþætti eða uppgjör vegna þeirra, verði ekki til að tefja vinnu við verkið. Á það bæði við um þann ágreining sem ennþá er óleystur og þann ágreining sem upp kann að koma á því tímabili sem eftir er af verktímanum.

2. Umbj. minn mun hér eftir aðeins inna greiðslur af hendi gegn reikningi frá umbj. þínum, þar sem fram komi sundurliðun þeirra verkþátta sem krafist er greiðslu fyrir (efni og vinna).

3. Athugasemdir þínar í 22. töluliðum sem fram komu í tölvupósti þínum til Hjartar Emilssonar og fylgdi bréfi þínu dags. 20. júlí s.l., rúmast innan framangreindrar verk- og tímaáætlunar.

4. Umbj. þinn hafi tryggt sér mannskap til þess að vinna verkið í samræmi við verk- og tímaáætlunina, þ.m.t. undirverktaka þar sem það á við, sbr. t.d. 8. og 15. kafli hennar.

5. Verkfundir verði haldnir reglulega a.m.k. einu sinni í viku og þar verði bókað nákvæmlega um stöðu verksins og þær ákvarðanir sem þar eru teknar.

Umbj. minn ásamt eftirlitsmanni lýsir sig reiðubúinn til þess að eiga fund með umbj. þínum með stuttum fyrirvara til undirbúnings frekari vinnu við verkið, ef það væri til þess að tryggja enn frekar framkvæmd þess í samræmi við verk- og tímaáætlunina. “

07.08.2007.

HE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Ég melda mig hér með til eftirlitsstafa á ný eftir sumarfrí!

Ég var um borð í skipinu í morgun, frá kl. 10 til 12 vegna lokafrágangs á öryggisplani skipsins. Þar var staðan algjörlega óbreytt frá því ég fór í sumarfrí 12. júlí! Ég get

ekki séð að neitt hafi verið gert síðan þá, landgangur hefur ekki enn verið settur upp. Það var ekki nokkur maður sjánlegur á svæðinu þennan tíma.“

08.08.2007.

HE sendir svohljóðandi tölvupóst:

„Ég fór um borð nú rétt fyrir hádegi, loksins er hreyfing um borð. Menn frá Bæti eru að fara í gang með vinnu í vélarúmi, fengu greiddar 5 milljónir í gær af þeim 10 milljónum sem þeir áttu útstandandi og vinna nú að undirbúningi gangsetningar og prófana á vélum.

Landganginn átti að setja upp í morgun en hann var ekki kominn á staðinn. Einhverjir menn frá VOOV vora að sniglast í kringum skipið.“

08.08.2007.

Skýrsla Ríkisendurskoðunar um kaup og endurnýjun Grímseyjarferju opinberuð. Í samantekt segir:

„Ríkisendurskoðun telur ljóst að rekja megi mörg þeirra vandamál sem upp hafa komið í tengslum við endurnýjun Grímseyjarferju til ófullnægjandi undirbúnings áður en kaupin voru gerð. Nákvæm þarfagreining fyrir nýja ferju fór ekki fram auk þess sem kostnaðar- og ábatagreiningar voru ekki gerðar. Slíkar greiningar hefðu veitt gleggri og nákvæmari upplýsingar þegar mögulegir kostir voru vegnir og metnir.

Skoðun ferjunnar áður en hún var keypt var ábótavant. Eftir að viðgerðir á henni hófust kom í ljós að ástand hennar var lakara en athuganir sem gerðar voru fyrir kaupin bentu til. Siglingastofnun varaði reyndar við því að ástand ferjunnar kynni að vera mun lakara en fyrstu athuganir gáfu til kynna og mælti með ítarlegri skoðun í matsskýrslu sinni um Oleain Arann. Með því móti hefði að öllum líkindum mátt draga verulega úr aukaverkum og þar með lágmarka kostnað í formi aukaverka við viðgerðina. Jafnframt hefði nákvæmari skoðun auðveldað mat á öðrum kostum og samanburð við þá.

Ríkisendurskoðun gerir athugasemdir við losarabrag á kostnaðaráætlunum og skort á formfestu þegar ákvarðanir voru teknar um aukaverk vegna endurbóta á ferjunni. Tíðar og síðbúnað kröfur Grímseyinga, sem yfirleitt hafa komið fram fyrir milligöngu samgönguráðuneytisins, hafa gert Vegagerðinni afar erfitt um vik. Þá hefur sú staðreynd að gerð kostnaðaráætlunar, útboðslýsingar og eftirlit hafa verið á sömu hendi augljóslega vakið nokkra tortryggni hjá verksala og m.a. af þeim sökum urðu samskipti verksala annars vegar og eftirlitsaðila og verkkaupa hins vegar erfiðari en ella.

Ljóst er að fjölmargt í störfum verksalans er gagnrýnivert, t.d. að hann gerði þrátt fyrir ítrekaðar óskir verkkaupa almennt ekki tilboð í aukaverk. Sömuleiðis hefur framvinda verksins verið mun hægari en samið var um. Verkáætlanir verksalans voru fáar og mjög síðbúnað og almennt ekki staðið við þær, auk þess sem verkbókhald hans hefur ekki verið eins nákvæmt og skyldi. Margt þykir benda til þess að verkið hafi á ýmsan hátt líðið fyrir skort á skipulagi og virkri stjórnun verksala.

Loks telur Ríkisendurskoðun ástæðu til að gagnrýna harðlega þá staðreynd að nú þegar hafa verið greiddar tæplega 400 m.kr. úr ríkissjóði til verksins, en í 6. grein fjárlaga 2006 er aðeins veitt heimild til „að selja Grímseyjarferjuna m/s Sæfara og

ráðstafa andvirðinu til kaupa eða leigu á annarri hentugri ferju.“ Samkvæmt samkomulagi fjármálaráðuneytisins, samgönguráðuneytisins og Vegagerðarinnar hafa bæði kaupin og endurbæturnar verið fjármögnuð með ónýttum heimildum Vegagerðarinnar. Þegar kaupin voru gerð og endurbætur hófust var ekki gert ráð fyrir útgjöldum þeirra vegna á samgönguáætlun. Að mati Ríkisendurskoðunar stenst þessi aðferð á engan hátt ákvæði fjárreiðulaga og getur ekki talist til góðrar stjórnsýslu. “

14.08.2007.

Bréf frá samgönguráðuneyti þar sem segir m.a.: „Með vísan til greinargerðar Ríkisendurskoðunar er þess farið á leit við Vegagerðina að hún skipi nú þegar sérstakan verkefnahóp sem hafi það markmið að ljúka verkinu og gæta hagsmuna ríkissjóðs. Mikilvægt er að hópurinn greini stöðu mála og gangi úr skugga um að ferjan uppfylli öryggisstaðal fyrir ferjur sem sigla á opnu hafi, svokallaðar B-siglingaleiðir. “

Í framhaldi af bréfi þessu skipaði vegamálastjóri verkefnahóp, sem í átta sæti Gunnar Gunnarsson, aðstoðarvegamálastjóri, sem jafnframt var formaður hópsins, Jón E. Malmquist, lögfræðingur í samgönguráðuneytinu og Ólafur Briem, skipaverkfræðingur hjá Siglingastofnun. Með verkefnishópnum störfuð Hjörtur Emilsson frá NAVIS, eftirlitsmaður, og Reynir Karlsson, hrl. Einnig sat G. Pétur Matthíasson, upplýsingafulltrúi Vegagerðarinnar flesta fundi verkefnishópsins. Í byrjun október 2007 tók Ingilín Kristmannsdóttir við af Jóni E. Malmquist, sem fór í feðraorlof.

Verkefnisstjórnin hélt sinn fyrsta fund 22. ágúst 2007 en alls hefur verkefnisstjórnin haldið 21. fund. Fulltrúar samgönguráðuneytisins rituðu fundargerðir og var þeim dreift til fundarmanna. Í árslok 2007 kom í ljós á fundi Reynis Karlssonar, lögmanns Vegagerðarinnar, og Jóns Auðuns Jónssonar, lögmanns verktaka, Vélsmiðju Ormars og Víglundar, að verktakinn hafði undir höndum fundargerðir verkefnisstjórnar, eða a.m.k. hluta þeirra. Þetta vakti furðu lögmanns Vegagerðarinnar og spurðist hann fyrir um hverju þetta sætti. Svaraði lögmaður verktakans því til að sér væri tjáð, að þær kæmu úr samgönguráðuneytinu. Þegar svo var komið taldi formaður verkefnisstjórnar ekki rétt að dreifa fundargerðum frekar og fól Reyni Karlssyni, hrl. að rita þær og halda þeim til haga sem trúnaðarskjölum að svo stöddu. Ekki var þó uppi minnsti grunur um, að fyrri ritarar hefðu átt þátt í því að koma fundargerðunum í hendur verktaka. Jafnframt impraði formaðurinn á því við fulltrúa samgönguráðuneytisins, hvort ekki væri rétt, að annað hvort Ríkisendurskoðun eða lögregla kannaði hvernig þessi trúnaðarskjöl, sem vörðuðu meðhöndlun mála gagnvart verktakanum, gætu borist út ú ráðuneytinu, enda hefði þetta leitt til aukinna erfiðleika í samskiptum við verktakann, komið að einhverju leyti í veg fyrir lausn mála og hugsanlega leitt til aukinna fjárútgjalda. Einhver könnun mun hafa verið gerð innan samgönguráðuneytisins án þess að nokkur niðurstaða fengist og mun málið enn vera óupplýst.

Varðandi framhald verkefnisins og lok þess er vísað til þessara fundargerða, sem fylgja hér með.

Fundargerð 1. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 22. ágúst 2007

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Jón Eðvald Malmquist.

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 14:30

1. Lagt var fram bréf dags. 14. ágúst 2007 frá samgönguráðuneytinu til Vegagerðarinnar. Þar kemur fram að samgönguráðuneytið fari þess á leit við Vegagerðina að hún skipi nú þegar sérstakan verkefnahóp sem hafi það markmið að ljúka verkinu og gæta hagsmuna ríkissjóðs. Jafnframt kemur fram að mikilvægt sé að hópurinn greini stöðu mála og gangi úr skugga um að ferjan uppfylli öryggisstaðal fyrir ferjur sem sigla á opnu hafi, svokallaðar B-siglingaleiðir. Í framhaldi var rætt um hlutverk verkefnahópsins (hér eftir verkefnisstjórn) og næstu skref. Ólafur taldi nauðsynlegt að skilgreina hlutverk verkefnahópsins nánar með tilliti til stöðu hans gagnvart yfirstjórn Vegagerðarinnar og annarra sem að þessu verkefni koma. Var samkomulag um að fyrsta verkefni verkefnahópsins væri að afla upplýsinga um stöðu verkefnisins. Samþykkt var að óska eftir greinargerð frá Hirti Emilssyni um stöðu málsins. Í greinargerðinni komi m.a. eftirfarandi þættir fram:
 - a. Samningsverk: Yfirlit yfir alla verkþætti skv. samningi, framvindu þeirra og áætluð verklok.
 - b. Aukaverk: Yfirlit yfir annar vegar samþykkt og hins vegar ósamþykkt aukaverk, stöðu þeirra, kostnað, tímaáætlun og mat á því hvaða aukaverkum megi fresta.
 - c. Önnur verk: Yfirlit yfir aukaverk sem þegar eru komin fram og sem geta bæst við t.d. vegna krafna frá Lloyd's Register flokkunarfélagi, ÖBÍ, sveitarstjórn Grímseyinga eða Siglingastofnun.
 - d. Fjárhagslegar kröfur: Yfirlit yfir aðrar fjárhagslegar kröfur frá verkkaupa t.d. vegna lögmanskostnaðar og vaxtakostnaðar.
 - e. B-siglingaleið: Álit á því hvort ferjan uppfylli öryggisstaðal fyrir ferjur sem sigla á opnu hafi.
2. Rætt var um verklag og var samþykkt að Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri og Reynir Karlsson hrl. sitji fundi verkefnisstjórnar þegar þess er óskað en þeir sitja f.h. Vegagerðarinnar verkfundi sem haldnir eru með verktaka. Fram kom að á þeim verkfundum hafi því verklagi verið komið á að Reynir Karlsson hrl. ritar fundargerð og er hún síðan árituð af öllum viðstöðum þar á meðal verkkaupa í lok

fundar. Jafnframt var samþykkt að Jón Eðvald Malmquist riti fundargerðir verkefnisstjórnar.

Kl. 15:00 Hjörtur Emilsson verkefnisstjóri og Reynir Karlsson hrl. mættu á fund verkefnisstjórnar.

3. Hjörtur Emilsson lagði fram verkfremvinduáætlun vegna breytinga skipsins hjá Vélsmiðju Orms og Víglundar ehf. dags. 17. ágúst 2007. Fram kom að í verkframvinduáætluninni eru öll samningsbundin verk sem og veigameiri aukaverk sem samþykkt hafa verið. Þá lagði Hjörtur jafnframt fram yfirlit yfir áætlaðan og ógreiddan kostnað vegna breytinga skipsins dags. 17. ágúst 2007.
4. Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri og Reynir Karlsson hrl. lögðu fram fundargerð verkfundar dags. 22. ágúst 2007. Fram kom að áður hefðu tveir verkfundir með sama verklagi verið haldnir. Fulltrúum í verkefnisstjórninni höfðu verið sendar þær fundargerðir. Þeir voru haldnir 8. og 15. ágúst s.l.
5. Rætt var um það hvort ferjan uppfylli þau skilyrði sem ferjur sem sigla á opnu hafi, svokallaðar B-siglingaleiðir, verða að uppfylla. Fram kom hjá Gunnari Gunnarssyni að Siglingastofnun vinni að stöðugleikaútreikningum og öryggisplani. Þá kom fram hjá Hirti Emilssyni að ekki hafi neitt komið fram um það sem eigi að leiða til þess að skipið uppfylli ekki þau skilyrði sem lög og reglur gera til slíkra skipa.
6. Farið var yfir stöðu allra aukaverka sem liggja fyrir. Ákveðið var að fram komi í greinargerð, sem Hjörtur Emilsson mun vinna fyrir verkefnisstjórnina, mat á því hvaða aukaverk hægt er að fella niður eða bíða með sökum þess að ekki næðist ásættanlegt samkomulag um framkvæmd þeirra aukaverka
7. Samþykkt var að ganga til samninga við Atlas um aukaverkið „Ný fjarstýring á Pallfinger krana“ á grundvelli fyrirliggjandi tilboðs.
8. Rætt var um aukaverkið „Aðgengi fatlaðra“. Ákveðið var að Hjörtur Emilsson vinni teikningar um breytingar á skipinu sem auðvelda aðgengi fatlaðra að neðri hæð skipsins en þar verður öll þjónusta sem og salerni fyrir fatlaða.
9. Verkefnisstjórnin óskaði eftir því að Reynir Karlsson hrl. afli upplýsinga um fjárhagsstöðu verktaka svo sem hjá Lánstrausti hf.
10. Ákveðið var að engar greiðslur yrðu inntar af hendi til verktaka nema að fyrir liggja fullnægjandi reikningar þar sem fram koma þau verk sem verið er að greiða fyrir og magntölur.
11. Næsti fundur ákveðinn miðvikudaginn 29. ágúst næst komandi kl. 15:00 í Vegagerðinni.

Ekki var fleira gert og fundi slitið kl. 16:50.

Fundargerð ritaði Jón Eðvald Malmquist.

Fundargerð 2. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 29. ágúst 2007.

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Jón Eðvald Malmquist.

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 15:00

Fyrir fundinn hafði Ólafur Briem sent verkefnisstjórn 3 skjöl, þ.e.

- a. Grímseyjarferja – úttekt á stöðu smíðinnar 23. ágúst 2007 - skoðunarskýrsla
- b. Grímseyjarferja – Skýrslur flokkunarfélags skipsins vegna skoðana.
- c. Grímseyjarferja – Viðbótarviðgerðir á bol skipsins. Greinargerð um ábyrgð á mistökum við skoðun á bol skipsins.

Ákveðið var að fresta umræðu um skjölin.

1. Farið var yfir hvaða fjárveitingar hafa verið samþykktar til kaupa og endurbóta á nýrri Grímseyjarferju. Jón Rögnvaldsson mætti á fund verkefnisstjórnar og gerði grein fyrir því að Vegagerðin telur sig hafa heimildir til að ráðstafa allt að 400 m.kr til kaupa og endurbóta á skipinu. Jafnframt sé gert ráð fyrir 54 m.kr. til sameiginlegra verkefna sem hægt verði, ef á þarf að halda, að nota í verkefnið. Í þessu sambandi voru lögð fram eftirfarandi undirgögn með samgönguáætlun sem unnin voru af hagdeild Vegagerðarinnar:

- a. Fjárbörf (styrkir) til almenningsganganga, þ.m.t. ferjur, sérleyfi og innanlandsflug árin 2007-2018 – dags. janúar 2007.
- b. Fjárbörf (styrkir) til almenningsganganga, þ.m.t. ferjur, sérleyfi og innanlandsflug árin 2003-2014 – dags. 22. október 2002.

Verkefnisstjórnin samþykkti eftirfarandi bókun: *Verkefnisstjórn um endurbætur á Grímseyjarferju lítur svo á að það er ekki í hennar verkahring að fjalla um eða tryggja nauðsynlegar fjárheimildir til verksins heldur er það hlutverk Vegagerðarinnar að gæta að því að nauðsynlegra fjárheimilda sé aflað.*

Jón Eðvald tók að sér að vekja athygli samgönguráðuneytins á þessum skilningi verkefnisstjórnar.

Kl. 15:30 Hjörtur Emilsson verkefnisstjóri og Reynir Karlsson hrl. mættu á fund verkefnisstjórnar.

2. Rætt var um það hver beri ábyrgð á því að taka þarf skipið aftur í slipp vegna viðbótar viðgerða á bol þess sbr. tölvupóst frá Ólafi Briem dags. 29. ágúst 2007 til fulltrúa í verkefnisstjórninni. Taldi Ólafur að samkvæmt ákvæðum 3. kafla verklýsingar hefði verksali skuldbundið sig til þess að láta fram fram þær

- skoðanir sem nauðsynlegar væru til þess að skipið yrði tekið í klassa. Verksali hefði jafnframt skuldbundið sig til að láta fara fram þykktarmælingar á skipinu og tryggja að skipið fengi útgefið flokkunarfélagsskírteini. Samþykkt var að Reynir Karlsson hrl. kæmi þessum sjónarmiðum á framfæri við lögmann verktaka.
3. Rætt var um það hvort eitthvað liggi fyrir sem leitt getur til þess að skipið uppfylli ekki öryggisstaðal fyrir ferjur sem sigla á opnu hafi, svokallaðar B-siglingaleiðir. Samþykkt var að fá Pál Kristinsson frá Lloyd's Register flokkunarfélagi á næsta fund verkefnisstjórnar til að upplýsa um hvort það er minnsta hættu á því að skipið fái ekki flokkun og þá hvað ber að gera til að koma í veg fyrir það. Jafnframt var ákveðið að fá Geir Þór Geirsson frá Siglingastofnun til að ræða sama mál. Þá var verkefnisstjóra falið að sjá til þess að Siglingastofnun fái öll þau gögn sem stofnunin þarf til að geta metið hvort skipið uppfylli kröfur sem gerðar eru í reglum nr. 666/2003 um öryggi farþegaskipa í B-flokki. Hjörtur Emilsson lagði fram bréf dags. 28. júní 2005 frá forstjóra HMC (Hilbre Marine Consultancy Ltd) þar sem meðal annars er staðfest að skipið hafi verið smíðað að fullu í samræmi við kröfur Lloyd's Register. Umræður fóru fram um gildi bréfsins.
 4. Rætt var um verklag sem viðhaft hefur verið við gerð viðaukasamninga. Ákveðið var að eftirfarandi verklagi yrði fylgt:
 - Verkbeiðni: Útbúin verkbeiðni af verkefnisstjóra og óskað eftir tilboði frá verktaka.
 - Tilboð: Skriflegt tilboð skal berast frá verktaka.
 - Verkefnisstjórn: Fjallað um tilboð vegna aukaverks í verkefnisstjórninni og afstaða tekin til þess.
 - Samningur um aukaverk: Gengið frá formlegum samningi um aukaverk þar sem fram komi lýsing á því verki sem samkomulag hefur tekist um og sem undirritaður er af báðum aðilum.
 5. Reynir Karlsson hrl. lagði fram fundargerð verkfundar með verktaka dags. 29. ágúst 2007. Reynir gerði grein fyrir helstu atriðum. Mat verkefnisstjóra og lögmanns er að aukinn skriður hafi komist á framgang verksins. Þá kom fram að verktaki mun næst komandi föstudag afhenda verkkaupa lista yfir þau ágreiningsefni sem verktaki telur ósamið um. Í framhaldinu mun verkkaupi fara yfir þann lista og bæta við þeim atriðum sem hann telur vanta. Í framhaldinu munu lögmennt aðila fara yfir ágreiningsatriði og reyna að komast að samkomulagi.
 6. Fjallað var um hvernig fara eigi með þær athugasemdir sem koma fram í tölvupósti og fylgiskjölum með honum frá Ólafi Briem dags. 29. ágúst 2007. Hjörtur Emilsson lagði fram yfirlit dags. 17. ágúst 2007 um áætlaðan ógreiddan kostnað vegna breytinga skipsins. Samþykkt var að Hjörtur og Ólafur fari yfir listann og komi með tillögu til verkefnisstjórnar um annars vegar þau aukaverk sem bíða má með að vinna og hins vegar aukaverk sem þarf að láta vinna en hægt er að láta aðra vinna eftir að verktaki hefur afhent skipið.
 7. Verkefnisstjórn ítrekaði beiðni um greinargerð sem óskað var eftir á 1. fundi verkefnisstjórnar dags. 22. ágúst s.l. m. a um ítarlegt yfirlit yfir heildargreiðslur til verksins.
 8. Reynir Karlsson hrl. gerði grein fyrir athugun sinni á fjárhagsstöðu fyrirtækisins. Samkvæmt upplýsingum um fyrirtækið frá Lánstrausti hf. hefur fyrirtækinu ekki verið stefnt nýlega vegna ógreiddra skulda.
 9. Næsti fundur ákveðinn miðvikudaginn 5. september næst komandi kl. 10:00 í Vegagerðinni.

Ekki var fleira gert og fundi slitið kl. 16:50.

Fundargerð ritaði Jón Eðvald Malmquist.

Fundargerð 3. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 5. september 2007.

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Jón Eðvald Malmquist.

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:00

Á fundinn mættu Páll Kristinsson frá Lloyd's Register og Kristinn Ingólfsson frá Siglingastofnun.

1. Páll Kristinsson frá Lloyd's Register og Kristinn Ingólfsson frá Siglingastofnun voru spurðir að því hvort eitthvað liggi fyrir sem leitt getur til þess að skipið uppfylli ekki öryggisstaðal fyrir ferjur sem sigla á opnu hafi, svokallaðar B-siglingaleiðir. Í þessu sambandi óskaði Hjörtur Emilsson sérstaklega eftir svörum við eftirfarandi spurningum:
 - a. *Uppfyllir skipið kröfur um lekastöðugleika eftir þær breytingar sem gerðar hafa verið á því?* Fram kom að hallastöðugleikaprófanir verða framkvæmdar á næstunni og lekastöðugleikaútreikningar í framhaldi af því en fram kom hjá Kristni að ekkert hafi komið fram sem gefi tilefni til þess að skipið uppfylli ekki kröfur hvað þetta atriði varðar.
 - b. *Mun skipið fá klössun sem Coastal Service skip?* Páll greindi frá því að skipið hafi verið skráð sem Costal Service og að á því hafi verið takmarkanir þess efnis að það mætti ekki sigla í meiri en 2,5-4 m ölduhæð. Ástæða þess er að stálið í skrokki skipsins er ekki nógu þykkt en það er um 6,5 mm. Var Páll með meðferðis stutta samantekt um áhrif þessarar farsviðstakmörkunar, sem hann lofaði að senda Vegagerðinni. Rætt var um það hvenær aðilar hefðu haft vitneskju um þykkt stálsins. Páll Kristinsson sagðist hafa undir höndum tölvupóst sem hann sendi Siglingastofnun fyrir um 1 ½ ári síðan. Rætt um það hvort ekki væri nauðsynlegt að spyrja verksala um það af hverju ekkert hafi verið aðhafst í málinu. Fram kom að ef ekkert verður að gert er líklegt að skipið verði klassað í B-flokk en þó með farsviðstakmörkunum. Spurt var um það hvort Siglingastofnun gæti skráð skip í B-flokk með takmörkunum. Fulltrúi Siglingastofnunar sagði að það þyrfti að kanna hvaða áhrif þetta hefði á skráningu skipsins. Í framhaldi af þessum umræðum beindi verkefnisstjórnin því til Hjartar Emilssonar verkefnisstjóra að hann sendi Loyds's Register erindi um það hvað þurfi að gera til að upphefja takmarkanir að fullu þannig að skipið fá skráningu sem farþegaskip á B-siglingaleið án takmarkanna. Jafnframt að staðfesting komi frá

Siglingastofnun um að þessar aðgerðir séu nægilegar til að skipið fá skráningu hjá þeim án takmarkanna. Fram kom hjá Páli Kristinssyni að líklegast væri nóg að bæta u.p.b. 20 fm² af 8 mm plötum í byrðingi til að skipið fái fyrirvaralaus klössun sem Coastal Service skip. (P.s. Í símtali við Gunnar Gunnarsson að morgni 6. september tjáði Páll honum, að ferjan mundi fá fyrirvaralaus klössun sem Coastal Service skip. Í símbrefi frá Páli til Hjartar Emilssonar og Kristins Ingólfssonar þann 7. sept. segir m.a: “Ferjan verður klössuð með farsviði “Icelandic Coastal Service” sem bundið er við ferðir á milli Eyjafjarðar og Grímseyjar. Sérstakar leiðbeiningar verða gefnar út ef sigla á skipinu eitthvað annað”).

c. *Mun skipið ekki örugglega verða skráð sem farþegaskip en ekki ekjuskip?*
Fram kom hjá fulltrúa Siglingastofnunar að engar líkur væru á því að Siglingastofnun breytti fyrri úrskurði þess efnis að skipið yrði skráð sem farþegaskip.

2. Spurt var um það hvort Vegagerðin sem eigandi skipsins geti óskað eftir öllum upplýsingum um skipið sem eru til hjá Lloyds's Register og varða smíði skipsins og eftirlit með því á meðan að á smíði þess stóð og fram til 1997. Páll Kristinsson svaraði því til að Vegagerðin geti fengið öll gögn um skipið sem til eru hjá þeim.
3. Fulltrúar Loyd's Register og Siglingastofnunar voru spurðir um stöðu úttekta Fram kom að sumar viðgerðir hafi verið teknar út en þó eigi eftir að taka út marga verkþætti. Jafnframt kom fram að nauðsynleg gögn hefðu ekki borist frá verktaka til þess að hægt væri að framkvæma margar úttektir t.d. er ekki búið að senda inn teikningar út af sprinkler kerfi en samt sem áður er hafin vinna við að setja það upp. Fram kom að þetta geti leitt til þess að úttektaraðilar þurfa að rífa í burtu innréttingar til að geta framkvæmt skoðanir sínar á einstaka verkþáttum. Fulltrúi Siglingastofnunar nefndi það hvort stöðva þyrfti framkvæmdir þannig að hægt væri að taka út þau verk sem þegar hafa verið unnin. Reyni Karlssyni hrl. falið að greina verksala frá þessu og að verksali eigi að standa undir aukakostnaði sem kann að leiða af þessu.
4. Almennt var rætt um stöðu við gerð teikninga og hvort þær hafi verið sendar Lloyd's Register og Siglingastofnun. Samþykkt var að Reynir Karlsson hrl. geri verksala grein fyrir því að allar teikningar eigi að liggja fyrir næst komandi mánudag ella verði þær unnar af verkkaupa á kostnað verksala. Jafnframt að gera verksala grein fyrir því að þær eiga að berast Siglingastofnun og Lloyd's Register sama dag. Af þessu tilefni var lagður fram tölvupóstur dags. 3. september 2007 sem Hjörtur Emilsson sendi Guðmundi Víglundssyni þar sem talin eru upp þau gögn sem berast þurfi Siglingastofnun. Fram kom nauðsyn þess að Páll Kristinsson frá Lloyd's Register útbúi sams konar lista yfir þau gögn sem hann telur vanta.

Páll Kristinsson og Kristinn Ingólfsson fóru af fundi kl. 11:30.

5. Rætt um efni næsta verkfundar sem haldinn verður í dag. Fram kom að verksali hefur sent inn lista yfir atriði sem hann telur ágreiningsefni. Reynir Karlsson hrl. gerði grein fyrir helstu ágreiningsefnum sem verksali nefnir:
 - a. Kostnaður vegna rafmagns meðan ferjan liggur við bryggju.
 - b. Kostnaður vegna vöktunar á skipinu.
 - c. Kostnaður vegna leigu á gámi fyrir innréttingar.

- d. Grein 1.3.7. varðandi þann aukabúnað sem þarf að kaupa en lá ekki fyrir í upphafi. Eru óánægðir með að verkkaupi taki við tilboðum beint í stað þess að þau berist til verksala.
6. Hjörtur Emilsson lagði fram greinargerð um endurbætur á Grímseyjarferjunni Sæfara hjá VOOV dags. 4. september 2007. Þar er yfirlit yfir öll samningsverk og aukaverk, stöðu þeirra og kostnað.
7. Hjörtur Emilsson lagði fram bréf dags. 5. september 2007 til verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju er varðar það hvort ferjan uppfylli öryggisstaðal fyrir ferjur sem sigla á opnu hafi.
8. Lögð var fram greinargerð frá Ólafi Briem dags. 3. september 2007 – Verkpættir sem tillaga er gerð um að verði frestað þar til verksali hefur lokið samningsbundnum verkþáttum. Farið var yfir skjalið og afstaða tekin til einstakra aukaverka:
- a. Gegnumgangur og hurð í kranafæti: Samþykkt að biða með þennan verkþátt verður hugsanlega unninn síðar.
 - b. Kæling í lest: Hjörtur Emilsson hefur aflað tilboðs frá öðrum en verksala. Samþykkt að þessi verkþáttur verði ekki unnin núna.
 - c. Afall í lest á aðalþilfari: Samþykkt að þessi verkþáttur verði ekki unninn.
 - d. Innréttingar í neðri farþegasal: Ekki búið að fá teikningar í þennan verkþátt. Ákvörðun um þetta verkefni sett í biðstöðu.
 - e. Lokun á fremri turni við hliðarlúgu: Ákveðið að hafna tilboði frá VOOV, tilboð of hátt. Málið verður skoðað frekar.
 - f. Endurnýjun vélarúmsblásara: Hirti falið að fá tilboð í verkið, sérstaklega ef verksali á blásara sem passar. Tilboð verði lagt fyrir verkefnisstjórn.
 - g. Endurnýja handdælu og lagfæra lagnir: Tilboði frá VOOV hefur þegar verið tekið.
 - h. Sjónvörp DVD og fl.: Þurfum að láta setja rör fyrir lagnir. Fá tilboð frá VOOV í þann verkþátt en við sjáum sjálfir um að kaupa tæki.
 - i. Endurnýja dælu fyrir sethylki: Tilboði frá VOOV hefur þegar verið tekið.
 - j. Viðgerð og endurnýjun brunaloka: Tilboð frá VOOV óásættanlegt. Ákveðið að fresta þessum verkþætti og láta vinna hann síðar.
 - k. Nýir gúmmíbjörgunarbatar: Samþykkt að skoða nánar hvað felst í þessum verkþætti til að mynda hvað telst hluti af samningsverki.
 - l. Nýr krani fyrir MOB bát: Fram kom að dýrt hafi verið að fá varahluti og því hafi verið talið betra að endurnýja kranann. Það er þegar búið að ákveða að fara í þetta aukaverk. Við erum með tilboð í nýjan krana.
 - m. Björgunarvesti: Sum björgunarvesti má nota áfram og mun VOOV sjá um að fara yfir þau. Önnur mun verkkaupi sjá sjálfur um að kaupa.
 - n. Ný fjarstýring í Palfinger krana: Búið er að hafna tilboði frá VOOV.
 - o. Nýjir stólar í efri sal: Við erum með tilboð í nýja stóla en tilboð VOOV var allt of hátt. Þarf að tryggja það að festingar séu til staðar. Þetta mál verður skoðað nánar.
 - p. Dokkun og viðgerð á byrðing í lest: Spurning hvort þessi verkþáttur verði meiri en áætlað var, þ.e. skipt verði um 20 fm² en ekki 10. Þetta verði skoðað betur síðar þegar liggur fyrir hvað þurfi að skipta um mikið af stáli.
 - q. Yfirfara og lagfæra tæki í brú: Umræðum um þennan lið var frestað til næsta fundar.
 - r. Aðgengi fatlaðra: Umræðum um þennan lið var frestað til næsta fundar.

9. Rætt um nauðsyn þess að það verði einnig gerðir viðaukasamningur um verk sem fallið er frá þannig að það komi til lækkunar á samningsfjárhæð.
10. Næsti fundur ákveðinn miðvikudaginn 12. september næst komandi kl. 10:00 í Vegagerðinni.

Ekki var fleira gert og fundi slitið kl. 12:30.

Fundargerð ritaði Jón Eðvald Malmquist.

Fundargerð 4. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 12. september 2007.

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Jón Eðvald Malmquist.

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:05.

1. Fundargerð síðasta fundar lá fyrir og var hún samþykkt.
2. Rætt um fjárveitingar til verkefnisins. Gunnar Gunnarsson greindi frá því að Vegagerðin hefði sent samgönguráðuneytinu bréf dags. 10. september 2007 varðandi fjárveitingar vegna kaupa og endurbóta á Grímseyjarferju. Fram kom að beðið væri eftir svari ráðuneytisins.
3. Fundargerð síðasta verkfundar dags. 5. september 2007 hafði verið send fundarmönnum með tölvupósti. Reynir Karlsson hrl. og Hjörtur Emilsson gerðu grein fyrir helstu atriðum fundargerðarinnar.
4. Hjörtur Emilsson gerði grein fyrir því að á verkfundi þann 5. september s.l. hafi aðilar verið sammála um að hittast kl. 10:00 daginn eftir til að fara yfir öryggisplan og ákveða endanlega staðsetningu á neyðarljósum, fyrirliggjandi teikningum o.fl. Á fundinum voru Páll Kristinsson frá Lloyd's Register, Hjörtur og fulltrúar VOOV meðal annars Örn Marels rafverktaki þeirra. Á fundinum var meðal annars farið yfir áætlun um skil teikninga. Fram kom hjá Hirti að líkur er á því að VOOV verði búin að vinna allar teikningar í þessari viku og að þær verði komnar til Siglingastofnunar og Lloyd's Register fyrir vikulok. Ólafur Briem greindi frá því að rafmagnsteikningar hefðu borist Siglingastofnun en að bréf sem fylgja á með þeim hefði ekki borist. Hirti falið að kanna málið og sjá til þess að bréfið sem á að vera meðfylgjandi berist Siglingastofnun.
5. Rætt um tölvupóst frá Hirti Emilssyni dags. 8. september 2007 sem hann sendi Páli Kristinssyni hjá Lloyd's Register þar sem kemur fram að Navis hafi eftir lauslega útreikninga, byggð á reglum Lloyd's Register, komist að þeirri niðurstöðu að lágmarks krafa um þykkt á byrðingi miðskips sé einungis 6,3 mm, án nokkurra takmarkana á farsviði/ölduhæð. Í tölvupóstinum er þess farið á leit við Lloyd's Register að það geri betur grein fyrir forsendum þeirra takmarkana sem eru nú á farsviði skipsins og styðji það með útreikningum byggðum á reglum flokkunarfélagsins. Verkefnisstjórnin lagði áherslu á að það yrði að fá skriflegt svar við þessum tölvupósti.
6. Hjörtur Emilsson greindi frá því að Páll Kristinsson og rafverktakinn, Örn Marels, hafi farið um borð í skipið og staðfesti Páll að það væri í lagi að halda áfram vinnu við raflagnir. Þá hafi fulltrúar Siglingastofnunar farið um borð og hafi komið fram ein athugasemd frá þeim varðandi einangrun undir brúarhæðinni. Spurning hvort steinullin sem notuð er uppfylli kröfur. Fram kom að VOOV mun

- láta Siglingastofnun hafa nauðsynlegar upplýsingar þannig að hægt verði að ganga úr skugga um að einangrunin uppfylli kröfur.
7. Hjörtur Emilsson lagði fram uppfærða verkáætlun um framgang verksins. Fram kom að vinna við einstaka verkþætti er nokkurn veginn á áætlun.
 8. Rætt um endurnýjun á rúðum í farþegasal. Fram kom að Lloyd's Register hafi vísað í ákveðna staðla og því hafi þurft að panta gler erlendis frá. Fram kom að það á eftir að senda Siglingastofnun upplýsingar um glerin þannig að þeir geti sagt til um það hvort þau uppfylli kröfur.
 9. Rætt um kælingu í efri og neðri lest. Hjörtur Emilsson greindi frá því að hann hafi fengið tilboð í kælikerfi í neðri lest. Hins vegar var rætt um hvort nauðsynlegt væri að setja upp kælikerfi í efri lest. Ákveðið að ræða þetta mál við Grímseyinga en verkefnisstjórnin er á þeirri skoðun að sleppa eigi þeim verkþætti. Þá kom jafnframt fram að á fundi með Grímseyingum þyrfti að ræða fleiri mál svo sem eins og aðgengismál fatlaðra.
 10. Rætt um hvað eigi að gera við búnað sem ekki á að nota svo sem eins og gúmmíbjörgunarbáta og björgunarvesti. Ákveðið að gefa Slysavarnarfélaginu kost á þeim björgunarbúnaði sem skipta þarf út enda hafi hann verið metinn verðlaus.
 11. Rætt um niðurstöður hallaprófunar á skipinu og lekastöðugleikaútreikninga sbr. tölvupóst sem verkefnisstjórninni barst frá Hirti Emilssyni dags. 7. september 2007. Fram kom að samkvæmt bráðabirgðaniðurstöðum fullnægi skipið stöðugleikakröfum og niðurstöður hallaprófunar eru þær að þyngd skipsins að breytingum loknum verði u.þ.b. 402 tonn og þyndarmiðja skipsins 3,84 m. Það er betri niðurstaða, hvað varðar stöðugleika/lekastöðugleika, en áætlunin sem erlendir ráðgjafar Vegagerðarinnar unnu árið 2005.
 12. Rætt um þær kröfur sem gerðar eru varðandi það að koma farþegum að og frá borði skips. Fram kom að það mál verður leyst með því að gera hurð á hlið skipsins þannig að það verður einungis rúmur m. niður í björgunarbát. Þessa hurð á jafnframt að nota til að bæta aðgengismál fatlaðra.
 13. Rætt um ýringarkerfi. Hjörtur Emilsson greindi frá því að það þyrfti að kaupa dælustöð strax og koma henni fyrir. Þessi kostnaðarliður er ekki í kostnaðaráætlun þar sem ekki var talið að það þyrfti að kaupa nýja dælustöð strax. Áætlaður kostnaður er 62. þús. evrur en Hjörtur hafði fengið tilboð í þetta frá VOOV. Fram kom að Hjörtur hefur óskað eftir staðfestingu á því frá VOOV að þetta tilboð þeirra sé enn í gildi. Verkefnisstjórnin fól Hirti að klára þetta mál enda væri það hans mat að tilboðið væri viðunandi.
 14. Ákveðið að halda stöðufund 19. september næst komandi kl. 10:00 á skrifstofu AM PRAXIS.
 15. Næsti fundur hjá verkefnisstjórninni ákveðinn þriðjudaginn 23. september næst komandi kl. 10:00 í Vegagerðinni.

Ekki var fleira gert og fundi slitið kl. 11:50.

Fundargerð ritaði Jón Eðvald Malmquist.

Fundargerð 5. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 19. september 2007.

Fundarstaður: AM PRAXIS.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson var fjarverandi.

Samgönguráðuneyti: Jón Eðvald Malmquist.

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:05.

1. Í fjarveru Gunnars Gunnarssonar stýrði Jón Eðvald Malmquist fundinum.
2. Fundargerð síðasta verkfundar dags. 12. september 2007 var lögð fram. Reynir Karlsson hrl. og Hjörtur Emilsson gerðu grein fyrir helstu atriðum hennar. Fram kom að verkið er nokkurn veginn á áætlun. Þá kom fram að verið er að vinna í gömlum samningum um aukaverk. Fram kom að aðilar gerðu samkomulag í byrjun júní sem tekur á öllum málum er varðar aukaverk og ágreiningsmál til 6. júní 2007. Samkomulagið hefur hins vegar aldrei verið formlega undirritað. Reynir greindi frá því að hann teldi mjög mikilvægt að gengið yrði formlega frá samkomulaginu með undirritun aðila. Samþykkt var að Reynir og Hjörtur kanni hug VOOV til að ganga frá samkomulaginu formlega og að málið verði síðan nánar rætt á næsta fundi verkefnisstjórnar.
3. Hjörtur Emilsson lagði fram yfirlit yfir stöðu verka við endurbyggingu Grímseyjarferju hjá VOOV.
4. Fjallað var um þrjú aukaverk og lagðar fram lýsingar á þeim:
 - a. Verk Nr. 034; Vélarúmsblásarar.
 - b. Verk Nr. 055; Lokun á gati á turni við hliðarlúgu.
 - c. Verk Nr. 056; Lokun á loftræstiopi á þili #44 SB og færsla á hurð.Verkefnisstjórnin samþykkti að veita Hirti Emilssyni heimild til að ganga frá samningum við VOOV um ofangreind aukaverk ef ásættanleg tilboð fást að mati verkefnisstjóra. Ólafur benti á að kanna þyrfti hvort krafist væri einangrunar við hurðina sbr. verk 056.
5. Rætt um tilboð frá Brimrúnu í sjónvarpskerfi og sjónvarpslagnir. Hjörtur Emilsson fékk tvö tilboð frá þeim og eru þau í kringum 650 þús. kr. sem er mun lægri upphæð en áætlanir gerðu ráð fyrir. Rætt var um staðsetningu og benti Ólafur Briem á að hafa þyrfti einnig sjónvarp niðri fyrir hreyfihamlaða. Hjörtur Emilsson ætlaði að skoða þetta nánar og fá tilboð frá VOOV í að leggja lagnir fyrir sjónvarp og útvarp.
6. Rætt um ýringarkerfi. Hjörtur Emilsson greindi frá því að VOOV stendur við fyrra tilboði í dælubúnaði, uppsetningu á honum og prófun. Verkefnisstjórnin samþykkti að fela Hirti að ganga frá samningi við VOOV um þetta aukaverk.
7. Reynir Karlsson hrl. greindi frá stöðu úttekta. Fram kom að föstudaginn 6. september s.l. hefðu Lloyd's Register tekið út þá verkþætti sem nauðsynlegt var.

Í framhaldi hefði Siglingastofnun farið í úttekt á ákveðnum verkþáttum þannig að verkið stoppaði ekki.

8. Reynir Karlsson hrl. greindi frá því að samþykkt var á síðasta verkfundi að fresta umræðum um ágreiningsmál þar sem lögmaður þeirra gat ekki mætt á fund aðila.
9. Hjörtur Emilsson lagði fram nýja tímaáætlun dags. 19. september 2007.
10. Jón Eðvald Malmquist ræddi um nauðsyn þess að bjóða fulltrúum Grímseyinga að koma á fund verkefnisstjórnar. Samþykkt að Gunnar Gunnarsson og Jón Eðvald Malmquist ræði við Grímseyinga um hentugan tíma.
11. Rætt um bréf Lloyd's Register til Siglingastofnunar dags. 14. september 2007 varðandi klössun á skipinu. Fram kom að síðar í dag er fundur um þetta mál en á honum verða: Hjörtur Emilsson, Ólafur Briem, fulltrúi Lloyd's Register og fulltrúi Siglingastofnunar.
12. Ólafur Briem lagði fram bréf frá Siglingastofnun til Vegagerðarinnar dags. 19. september 2007 – Athugasemdir varðandi rýmingu skipsins í neyð og drög að Aðgerðaráætlun vegna öryggiskrafna fyrir hreyfihamlaða einstaklinga. Samþykkt að þetta mál verði rætt nánar á næsta fundi verkefnisstjórnar en Hirti Emilssyni var falið að skoða hvernig megi útfæra tillögur Siglingastofnunar sem fram koma í bréfinu.

Ekki var fleira gert og fundi slitið kl. 11:30.

Fundargerð ritaði Jón Eðvald Malmquist.

Fundargerð 6. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 25. september 2007.

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Jón Eðvald Malmquist.

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl. var fjarverandi.

Fundur settur kl.: 10:05.

1. Gunnar Gunnarsson lagði fram bréf til Vegagerðarinnar frá samgönguráðuneyti dags. 17. september 2007 varðandi fjárveitingar vegna kaupa og endurbóta á Grímseyjarferju. Þar kemur m.a. fram að ráðuneytið hafi lagt til við fjármálaráðherra að hann beiti sér fyrir því að á fjárlögum árána 2008 og 2009 verði veitt 260 m.kr. hvort ár vegna stofnkostnaðar við Grímseyjarferju.
2. Fundargerð síðasta verkfundar dags. 19. september 2007 var lögð fram. Hjörtur Emilsson gerði grein fyrir helstu atriðum hennar.
 - a. Varðandi lið 1: Hjörtur ætlar að óska eftir tilboði frá Brimrúnu í heildarverkpáttinn, þ.e. kaup á tækjum, yfirfara tæki og uppsetningu.
 - b. Varðandi lið 2: Samþykkt að kaupa nýjan krana fyrir MOB bát. Jafnframt samþykkt að það að setja hann niður sé hluti af samningsverði og verði ekki sérstaklega greitt fyrir þann verkpátt.
3. Rætt um bréf frá Siglingastofnun til Útgerðartækni hf. dags. 13. september s.l. – Aðal fyrirkomulag Grímseyjarferju Sæfara SKNO 2691 – Athugasemdir við fyrirkomulagið. Fram kom hjá Hirti Emilssyni að verið er að bregðast við athugasemdunum sem fram koma í bréfinu.
4. Rætt um bréf Siglingastofnunar til Vegagerðarinnar dags. 19. september 2007 – Athugasemdir varðandi rýmingu skipsins í neyð. Þar beinir Siglingastofnun þeim eindregnu tilmælum til Vegagerðarinnar og verkefnisstjórnarinnar „að ráðstafanir verði gerðar sem tryggja að rýming skipsins sé möguleg á bæði borð skipsins án þess að gert sé ráð fyrir að rýming fari fram um lóðréttan lóðsstiga á síðu skipsins.“ Ákveðið að verða við tilmælum Siglingastofnunar með því að setja nýjar dyr á síðu skipsins, fremst í lestina bb-megin. Hirti falið að kynna Siglingastofnun þessa niðurstöðu og kanna hvort þeir geri athugasemd við þessa niðurstöðu.
5. Rætt um tölvupóst frá Páli Kristinssyni Lloyd's Register dags. 21. september 2007. Fram kom að tölvupósturinn er ekki skýr hvað það varðar hvort skipið verði klassað án takmarkanna. Áréttað að nauðsynlegt er að fá skýr svör frá Páli um þetta atriði.
6. Hjörtur Emilsson lagði fram uppfærða tímaáætlun/verkáætlun dags. 25. september 2007.
7. Rætt um það hvort fá eigi VOOV til að skipta um 10 fm² af stálplötum eða bjóða það verk út með öðrum aukaverkum sem bjóða á út sérstaklega. Samþykkt að ef

VOOV gerir ekki kröfu um sérstaka greiðslu vegna þess að taka þarf skipið í slipp þá verði VOOV fengið til að vinna verkið.

8. Jón Eðvald Malmquist greindi frá því að hann muni láta af störfum í verkefnisstjórninni þar sem hann er að fara í feðraorlof. Fram koma að ekki liggur fyrir hver verður fulltrúi samgönguráðuneytisins í verkefnisstjórninni.
9. Boðað verður sérstaklega til næsta fundar þegar fyrir liggur hver tekur við af Jóni Eðvaldi Malmquist í verkefnisstjórninni.

Ekki var fleira gert og fundi slitið kl. 12:15.

Fundargerð ritaði Jón Eðvald Malmquist.

Fundargerð 7. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 10. október 2007.

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:05.

1. Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.
2. Hjörtur Emilsson lagði fram endurskoðaða tíma/verkáætlun, þar sem tímamörk voru gerð aðeins rýmri og minni verk voru flutt til og sett aftar í tímaröð án þess að breyting yrði á áætluðum verklokum. Ólafur Briem mótmælti því að horfið væri frá upphaflegu verkáætluninni. Upprunaleg verkáætlun er sú sem verksali skuldbatt sig til að standa við. Til að geta metið hvort framvinda verksins væri samkvæmt áætlun þyrfti að horfa til þeirrar verkáætlunar en ^{þá} endurskoðaðrar verkáætlunar. Ólafur lagði til að upprunaleg verkáætlun yrði látin standa, ásamt endurskoðuðu verkáætluninni. Það var samþykkt.
3. Fjallað var um eftirfarandi verk:
 - a. Efri salur – í vikulok mun efri salur klárast, nema gólf.
 - b. TTS búnaður (lúgur og rampar) – Stefnt að því að klára í næstu viku. TTS hefur viðurkennt ýmsa galla af sinni hálfu. Þá hefur VOOV haldið því fram að vantað hafi hluti í sendingu frá TTS. Í verkþókhaldi TTS er ekki nógu vel haldið utan um þessi mál og því erfitt að sannreyna hvað er rétt. Fulltrúi TTS sem kom til að fjalla um meinta ágalla á afhendingu búnaðar frá TTS hefur staðfest að afhending hafi ekki verið að fullu í samræmi við samning við TTS og sem TTS beri ábyrgð á. VOOV hefur hins vegar enn ekki lagt fram fullnægjandi rökstuðning á reikningum til TTS vegna meintrar aukavinnu og vegna viðbótarkostnaðar samfara göllum o.fl. Verkefnisstjórnin telur það veikja samningsstöðu Vegagerðarinnar gagnvart TTS að rökstuðningur fyrir reikningum hafi ekki verið fram komin þegar eftirlitsmaður á vegum TTS var hér á landi í síðustu viku, þrátt fyrir ítrekaðar áskoranir þess efnis til VOOV. Gert hafi verið ráð fyrir að sá eftirlitsmaður færi yfir kröfugerð VOOV vegna afhendingar á búnaði frá VOOV, en vöntun á skriflegum athugasemdum VOOV hafi komið í veg fyrir að mögulegt væri að fjalla um það efni með þeim hætti sem ráð var fyrir gert. Greiðslur til TTS upp á NOK 4.726.250 hafa farið fram, ógreitt til TTS eru NOK 248.270 sem greiðast í lok verksins. Verkefnisstjórnin telur eðlilegt að TTS beri e-n halla af töfum og tafakostnaði VOOV vegna mistaka TTS. Samþykkt var að Hjörtur Emilsson tæki saman greinargerð um stöðu málsins og sendi meðlimum í verkefnisstjórninni með tölvupósti. Þá áréttaði Ólafur nauðsyn þess að krefja VOOV um rök fyrir þeim fjárkröfum sem settar hafa verið fram og að á verkfundi verði VOOV gerð grein fyrir að dráttur á því að leggja fram

faglegan rökstuðning fyrir meintum göllum við afgreiðslu búnaðar frá TTS komi í veg fyrir að Vegagerðin geti gætt réttarstöðu sinnar sem skyldi.

4. Hjörtur Emilsson lagði fram fundargerð verkfundar dags. 3. október sl. Rætt var um eftirfarandi aukaverk:
 - a. Nr. 034 Vélarúmsblásarar. Tilboði VOOV hefur ekki verið tekið, en VOOV hefur þegar framkvæmt verkið. Óvíst að Hjörtur Emilsson samþykki greiðslur vegna verksins þar sem tilboði frá VOOV hefur ekki verið tekið.
 - b. Nr. 057 Lagning lofnetskapla fyrir sjónvarp og útvarp. Búið að framkvæma verkið, þrátt fyrir að ekki sé búið að samþykkja verð vegna þess.
 - c. Nr. 058 Nýir stólar í efri farþegasal og uppsetning þeirra. Formleg opnun tilboða hefur farið fram. Hagstæðasta tilboð frá VOOV. Hirti Emilssyni falið að athuga gæði stólanna. Þá var rætt um lausa stóla í neðri sal, þó fastir með keðju. VOOV hefur lagt fram tilboð í verkið, að upphæð rúmlega 6 þ. EUR. Eftir að tekið hefur verið tillit til frádráttar vegna fyrri áætlana um bólstrun gömlu stólanna.
5. Rætt var um tilboð frá VOOV í sprinklarakerfi. Í ljós hefur komið að VOOV hefur gert mistök í tilboði sínu, þ.e. ekki hafi verið gert ráð fyrir vatnsdælu. VOOV hefur sagst falla frá tilboðinu samþykki verkkaupi ekki að greiða fyrir dæluna. Reyni Karlssyni er falið að semja um þetta mál.
6. Samþykkt öryggisplan liggur fyrir.
7. Gunnar Gunnarsson spurði hvort Siglingastofnun hefði ekki örugglega fengið allar teikningar. Kristinn Ingólfsson hjá SÍ fer yfir þetta.
8. Rætt var um að formlega staðfestingu vantaði frá Lloyd's Register varðandi fyrirvaralaus klössun á leiðinni Dalvík-Grímsey. Tölvupóstur sem þegar hefur verið sendur vegna málsins dugur ekki.
9. Hjörtur Emilsson lagði fram kostnaðaráætlun frá Brimrúnu í sjónvarpskerfi o.fl. Hjörtur biður um leyfi til að ganga frá samningi við Brimrúnu. Það er samþykkt.
10. Rætt var um kælingu í lest. Ólafur Briem setur spurningarmerki við að hafa yfirhöfuð kælingu á siglingaleið sem tekur 2,5 klst. Haft er eftir Kristjáni Ólafssyni yfirmanni hjá rekstrarsviði Samskipa að engar skemmdir verði á varningi þó engin sé kælingin. Ákveðið að ræða kælingu í efri og neðri lest við Grímseyinga.
11. Rætt var um afall í lest á aðalþilfari, opið rými vs. lokað rými, og gegnumgang og hurð í kranafæti. Til greina kemur að hafa rýmið opið og laga stiga bb megin til að auðvelda aðgengi milli vélarúms og vistarvera skipsins. Hjörtur Emilsson mun á næsta fundi verkefnastjórnarinnar leggja fram teikningar af breytingum á stiga sem fara þarf um. Ólafur Briem telur ekki ástæðu til að hafa rýmið uppi lokað, rýmið er opið í dag. Ákveðið var að leita álits Grímseyinga vegna þessa.
12. Rætt var stuttlega um hver þörfin væri varðandi farm á dekki, þ.e. hve þungan farm kemur ferjan til með að þurfa að bera.
13. Fyrir hönd samgönguráðuneytisins lagði Ingilín Kristmannsdóttir til að fundur yrði haldinn um stöðu málsins með Grímseyingum annarsvegar og fulltrúum Öryrkjabandalags Íslands hins vegar. Ákveðið var að stefna að fundi miðvikudaginn 17. október nk.

Reynir Karlsson yfirgaf fundinn kl. 11:00 (ekki viðstaddur umræðu í lið 9-13)

Ekki var fleira gert og fundi slitið kl. 11:40.

Fundargerð ritaði Ingilín Kristmannsdóttir.

Fundargerð 8. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 23. október 2007.

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

Ferlinefnd ÖBÍ: Guðmundur Magnússon, Haukur Vilhjálmsson og Lilja Sveinsdóttir, auk tveggja túlka.

Fulltrúar Grímseyinga: Brynjólfur Árnason sveitarstjóri og Garðar Ólason sveitarstjórnarmaður.

Fundur settur kl.: 9:05

1. Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.
2. Undirbúningur fyrir fund með ferlinefnd Örykjabandalags Íslands og fulltrúum Grímseyinga.
3. Fulltrúar í ferlinefnd ÖBÍ mættu til fundar kl. 9:30. Guðmundur Magnússon byrjaði á því að segja að Örykjabandalagið gæti ekki lagt blessun sína yfir ferju sem ekki væri aðgengileg öllum og benti á að hér væri um svo miklar endurbætur á gömlu skipi að ræða að í raun yrði að líta á það sem nýsmíði. Sagði hann Ísland vera 10-15 árum á eftir Svíuum og Norðmönnum hvað varðar aðgengismál. Þá sagði hann bagalegt að ekki væri aðgangur að efra þilfari skipsins fyrir hreyfihamlaða, nema með hjálp áhafnar um stiga. Hann sagðist aftur á móti átta sig á að hér væri um orðinn hlut að ræða, en mjög mikilvægt væri að gert væri eins vel og kostur er og bauð aðstoð ÖBÍ til framhaldsvinnu.
4. Eftirfarandi eru ábendingar fulltrúa ÖBÍ um atriði sem nefndin telur að þurfi að vera í lagi.
 - 4.1. Landgangur a.m.k. 90 cm.
 - 4.2. Inngangur/útgangur a.m.k. 90 cm.
 - 4.3. WC
 - 4.3.1. Hurð a.m.k. 90 cm. – opnast út.
 - 4.3.2. Rými nægilegt til að komast að salerni frá báðum hliðum.
 - 4.3.3. Stoðir beggja vegna salernis.
 - 4.3.4. Nægilega hátt salerni.
 - 4.3.5. Hreyfirými hjólastóls 180x180 cm.
 - 4.3.6. Sjá ritið “Aðgengi fyrir alla” – skýringarmynd stærra baðherbergis.
 - 4.4. Festingar fyrir hjólastól á 2-3 stöðum (sbr. í hópferðabílum – J. Eiríksson ehf. hjálparteki, Tangarhöfða 5). Best að nota ólar og passa upp á að hægt sé að festa hjólastól bæði að framan og aftan svo hann sporðreisist ekki).
 - 4.5. Aðgengi að hvíldarherbergi
 - 4.5.1. Hurð a.m.k. 90 cm.
 - 4.5.2. A.m.k. 1 koja sé ætluð hreyfihömluðum, rúmgóð og í 50 cm. hæð.
 - 4.5.3. Hreyfirými hjólastóls sé 180x180 cm.
 - 4.6. Blikkandi viðvörunarbjalla, fyrir heyrnalaus/heyirnaskerta
 - 4.7. Festingar fyrir blindrahunda.

- 4.8. Merkingar á handrið sem segir til um útgönguleiðir í neyð (upphleyptar örvar eða blindraletur).
- 4.9. Litir séu notaðir til aðgreiningar
 - 4.9.1. t.d. hurð eða hurðakarmar að salerni
 - 4.9.2. sama með liti inni á salerni
- 4.10. Allar upplýsingar séu skýrar
 - 4.10.1. Stórt letur
 - 4.10.2. Gjarnan myndrænt
 - 4.10.3. Gjarnan á blindralettri
5. Fundi með fulltrúum ÖBÍ lauk kl. 10:00
6. Fulltrúar Grímseyinga mættu til fundar kl. 10:00, skoðunarferð um borð í ferjuna var farin kl. 12:00.
7. Eftirfarandi atriði voru rædd á fundinum og um borð í ferjunni:
 - 7.1. *Aðgangur að vélarúmi - hurð í kranafæti vs. stigi*

Fulltrúar Grímseyinga hafa talið að samgangur milli vistarvera skipsins og vélarúms þess sé ekki ásættanlegur, vélstjóri þarf að fara um tvo lóðrétt stiga um þilfar.

Rætt hefur verið um að setja op í undirstöðu þilfarskrana þannig að mögulegt sé að fara um efri lest skipsins og út um hurð sem kæmi á a ftanverða kранаundirstöðu. Þetta er kostnaðarsöm leið (ca. 2 m.kr.) og kallar m.a. á styrkingu á undirstöðu kranans.

HE sýndi teikningu af breytingum á stiga þar sem stiginn er gerður veglegri og hann látinn halla um 72% í stað þess að vera lóðbeinn. Stiginn er á þilfari.

Fulltrúar Grímseyinga töldu þetta ásættanlega lausn.
 - 7.2. *Opið rými vs. lokað rými í efri lest*

Rætt var um hvort efri lest eigi að vera skilgreint sem opið rými eða lokað rými. Í upphaflegri verklýsingu er gert ráð fyrir að efri lest sé lokað rými.

Á fundinum var ákveðið að rýmið skyldi vera lokað. Vegna þessara ákvörðunar verður að vera afall í lestinni sem kallar á smíði smíða lestarbrunna (dælur) og einstefnuloks (lensuop).
 - 7.3. *Kæling í efri og neðri lest*

Gert var ráð fyrir kælingu í neðri lest en ekki í efri lest í upphaflegri verklýsingu. Fulltrúar Grímseyinga töldu frekar að kælingar væri þörf í efri lest en helst væri kæling í báðum lestum.

Á fundinum var talið ásættanlegt að kæling væri eingöngu í efri lest.
 - 7.4. *Þörf/lausn fyrir farm á dekki*

HE lagði fram 2 útfærslur vegna flutnings fyrirferðarmikils/þungs farms á dekki.

Samþykkt var lausn um tvo 20 feta gáma. Hægt verður að flytja um 40 tonn.
 - 7.5. *Fenderar sem standa út úr skipinu (horn)*

Fulltrúar Grímseyinga sögðu 2 fendera sem standa út úr skipinu stórhættulega. Þeir væru líklegir til að valda skemmdum á bryggjum og jafnvel gæti komið gat á skipið.

Um er að ræða sérsníðaða lausn en ekki er fullljóst hver tilgangurinn er. HE mun komast að því. Fulltrúar Grímseyinga töldu að fjarlægja þyrfti hornin eða byggja þil með gúmmí á milli þeirra.
 - 7.6. *Nafn á ferjuna*

Rætt var um nafn á ferjuna. GG hefur áður sagt að nafnið Sæfari sé líklegt til að vera nafn á nýrri ferju. Fulltrúar Grímseyinga sögðu að nafnið Drangur væri mikið rætt í Grímsey. Ekkert ákveðið um þetta.
 - 7.7. *Skráningarstaður ferjunnar*

Fulltrúar Grímseyinga lögðu áherslu á að ný ferja yrði skráð í Grímsey en ekki í Hrísey eins og Sæfari er nú skráður.
 - 7.8. *Staðsetning sprinklakerfis*

Í neðri lest eru ýmis tæki staðsett á einni hlið lestarinnar. Uppsetning er lítilliga hafin á sprinklakerfi á móthlið lestarinnar sem áður var auð. Fulltrúar Grímseyinga telja þetta vera slæmt verklag og ópraktískt. Þeir telja miklu eðlilegra að setja öll tæki á eina hlið lestarinnar

og jafnvel loka þar fyrir með þili. Lítil kostnaður hlytist af því að staðsetja sprinklarakerfið með öðrum tækjum. Leggja þarf þrjú rör eftir lofti lestarinnar.

7.9. *Lagnir ofan á þilfari*

Fulltrúar Grímseyinga töldu með ólíkindum að lagnir væru lagðar ofan á þilfar – til stendur að smíða stökk í kringum þær. Töldu þeir að nær hefði verið að leggja þær undir þilfarið.

7.10. *Hliðar á þilfari*

Fulltrúar Grímseyinga og Eiríkur (VOOV) töldu „hliðarnar“ ónýtar, þannig að ryð sæist eftir nokkrar vikur. Töldu að skipta þyrfti um þær og hafa þær fastar, með opnanlegu hliði á báðum hliðum, og heilar þ.e. ekki ca. 30 cm. bil frá þilfari að hlið.

7.11. *Aðalinngangur sé færður*

Fulltrúar Grímseyinga telja að betur færi ef aðalinngangur yrði færður aftur fyrir rýmið.

Gangurinn/forstofan verði notaður fyrir áhöfn til að matast. Aðalinngangur yrði þá úti á þilfari en þar yrði sett upp lokað rými.

8. Skoðunarferð með fulltrúum Grímseyinga um borð í ferjunni lauk kl. 14:15.

IK óskaði eftir því að verkefnastjórnin kæmi saman sem allra fyrst m.a. til að fara yfir það sem fram kom á fundinum. Stefnt að fundi fimmtudaginn 25. október.

Fleira gerðist ekki.

IK ritaði fundargerðina.

Fundargerð 9. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 25. október 2007.

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl. (kom kl. 14:15)

Fundur settur kl.: 13:35

1. Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.
2. Rætt var um tölvupóst frá ÓB (24. október), sem hann sendi í kjölfar skoðunar sinnar um borð í Grímeyjarferju. Í tölvupóstinum telur hann upp ein 37 atriði sem hann vill að séu skoðuð og rædd í verkefnisstjórninni.
HE sagðist telja fullkomnlega óeðlilegt að hann svaraði umræddum tölvupósti, þá taldi hann þetta mjög sérstæða stöðu að ÓB væri farinn að hafa eftirlit með eftirliti Lloyd's register, HE og Siglingastofnunar. HE sagðist segja sig frá verkinu ef hann þyrfti að gera grein fyrir einstökum atriðum í pósti Ólafs. GG sagði í þessu samhengi að hann sæi ekki fyrir sér hvernig Vegagerðin gæti komið áfram að verkinu ef HE segði sig frá því og verkefnisstjórnin leystist upp.
ÓB skýrði nánar tilurð umrædds tölvupósts og sagðist hann til kominn vegna áhyggna af því að ekki hefði verið hugað nægilega að atriðum sem þar koma fram og að úttektir Siglingastofnunar og Lloyd's Register væru of fáar. Þetta gæti leitt til þess að erfiðara yrði um úttektir síðar og að verkinu seinkaði. HE hélt því staðfastlega fram að hugað hefði verið að langmestum hluta þeirra atriða sem fram koma í tölvupósti ÓB, þau væru í vinnslu. Önnur atriði sagðist hann myndi skoða. Samþykkt var að Hjörtur hlutaðist til um að fulltrúi Siglingastofnunar yrði kallaður til til að fara yfir þau atriði sem framkvæmd hafa verið frá því er fulltrúi stofnunarinnar var síðast um borð.
3. Farið var yfir skjal sem IK tók saman og sendi verkefnisstjórninni 24. október. Skjalið var unnið eftir fund með ferlinefnd ÖBÍ og fulltrúum Grímeyinga. Ábendingar frá ÖBÍ voru teknar saman og lögð fram drög að greiningu á því hvaða ábendingar væru þegar uppfylltar og hvaða ábendingar væru ekki uppfylltar. Þá innihélt skjalið drög að umræðum með fulltrúum Grímeyinga frá deginum áður.
4. Endanleg greining m.v. ábendingar frá ferlinefndinni er eftirfarandi:
 - 4.1. Landgangur a.m.k. 90 cm. – HE sér til þess í samvinnu við fulltrúa Grímeyjarhafnar og Dalvíkurhafnar.
 - 4.2. Inngangur/útgangur a.m.k. 90 cm. – OK.
 - 4.3. WC
Ljóst var að salerni uppfyllti ekki kröfur um aðgengi fyrir alla. Hreyfirými hjólastóls var ekki nægilegt og rýmið ekki nægjanlegt til að komast mætti að salerni sin hvorum megin við það. Farið

var yfir hvernig hægt væri að stækka rýmið til að uppfylla óskir um aðgengi fyrir alla. Ákveðið var að HE teiknaði upp mögulegar útfærslur og bæri undir Guðmund Magnússon hjá ÖBÍ.

4.4. Festingar fyrir hjólastól á 2-3 stöðum – OK.

4.5. Aðgengi að hvíldarherbergi

Ljóst var að skipulag hvíldarherbergis leyfði ekki aðgengi fyrir alla. Dyrnar eru of mjóar og hreyfirými ekki nægilegt fyrir hjólastól. Rýmið í kring leyfir ekki að hvíldarherbergið sé stækkað, m.a. vegna krafna um ákveðinn fjölda salerna o.fl. Farið var yfir mögulegar lausnir og tillaga að lausn sett fram. Tillagan gengur út á að breyta 5 sætum sb megin, framan við hvíldarherbergið í hvíldarbekk. Ákveðið var að HE útfærði tillöguna nánar og bæri hana undir Guðmund Magnússon.

4.6. Blikkandi viðvörunarbjalla, fyrir heyrnalaus/heyrmaskerta – HE sér til þess.

4.7. Festingar fyrir blindrahunda – HE sér til þess.

4.8. Meringar á handrið sem segir til um útgönguleiðir í neyð (upphleyptar örvar eða blindraletur) – HE sér til þess.

4.9. Litir séu notaðir til aðgreiningar

4.9.1.t.d. hurð eða hurðakarmar að salerni – HE sér til þess

4.9.2.sama með liti inni á salerni – HE sér til þess

4.10. Allar upplýsingar séu skýrar

4.10.1. Stórt letur – HE sér til þess

4.10.2. Gjarnan myndrænt – HE sér til þess

4.10.3. Gjarnan á blindralettri – HE sér til þess

5. Tekin var upp umræðu um lyftu milli þilfara. Fram kom á fundi deginum áður að fulltrúar ÖBÍ gætu ekki lagt blessun sína yfir að ekki hafi verið hugað að aðgengi fyrir alla þ.m.t. aðgengi að efra þilfar í ljósi þess að svo miklar endurbætur hefðu farið fram á ferjunni. Á fundi með ÖBÍ deginum áður hafði GG sagt að með hjálp áhafnar væri hægt að bera fólk milli þilfara um stiga. Í skoðunarferð um borð í ferjunni sama dag hafi orðið ljóst að svo var ekki, m.a. vegna þess að hurð er of mjó. Verkefnisstjórnin ræddi þetta vandamál en ljóst er að mjög miklar breytingar þarf að gera á ferjunni til að koma lyftu þar fyrir. Ef lyftu verður komið fyrir í ferjuni leiðir það til þess að farþegarými minnkar úr 105 sætum fyrir farþega í ca. 95 sæti. Þá er lauslega áætlaður kostnaður vegna þessa um 10 m.kr. Með vísan í markmið sem verkefnisstjórninni er ætlað að ná, þ.e. að ljúka verkinu og gæta hagsmuna ríkissjóðs mun stjórnin ekki hlutast til um að lyfta sé sett um borð í ferjuna að svo komnu máli.

6. Áfram var skjal sem IK sendi verkefnisstjórninni rætt og nú var rætt um ábendingar frá fulltrúum Grímseyinga.

6.1. *Kæling í efri og neðri lest*

HE sagði frá því að Kristján Ólafsson (KÓ) hjá rekstrarsviði Samskipa hafi staðfest að einungis væri þörf fyrir kælingu í efri lest eins og ákveðið hefur verið. Um aukaverk er að ræða sem fer inn í nýtt útboð.

6.2. *Þörf/lausn fyrir farm á dekki*

HE sagði frá því að KÓ sé með viðbótaróskir vegna þungaflutnings á dekki, þ.e. breiðari undirstöður að hluta til, t.d. vegna flutnings malar- og jarðvegsgáma.

6.3. *Fenderar sem standa út úr skipinu (horn)*

Verður rætt við KÓ og Sigurð Áss Grétarsson hjá hafnasviði SÍ. Ræðst af því hvernig bryggjan verður. Hugsanlega verða fenderar á bryggjunni og þá má taka fenderana af ferjunni.

6.4. *Skráningarstaður ferjunnar*

GG upplýsti um það að ferjan er skráð í Grímsey.

6.5. *Staðsetning sprinklarakerfis*

HE sagði frá því að í samráði við KÓ hafi verið ákveðið að breyta staðsetningu á sprinklarakerfi í

neðri lest.

6.6. *Lagnir ofan á þilfari*

GG lagði til að málið yrði rætt við KÓ.

6.7. *Hliðar á þilfari*

Talið var að hér væri ekki um neitt stórmál að ræða. Lítil ávinningur yrði af því að hafa hliðarnar heilar og þannig að þær nái niður á þilfarið. Hliðarnar kæmu í raun aldrei til með að verða alveg heilar þar sem lensiop þyrfti að setja á þær svo sjór komist af þilfarinu. Taldi verkefnisstjórnin eðlilegt að huga að því að skipta út hliðunurn síðar, ef þörf væri talin á.

6.8. *Aðalinngangur sé færður*

HE sagði að í KÓ teldi óeðlilegt að færa aðalinnganginn. Þá sagði ÓB að um öryggisatriði væri að ræða hvað SÍ varðar og að aðgangur hreyfihamlaðra yrði skertur ef þessu yrði breytt eins og fulltrúar Grímeyinga hafa bent á að sé áskjósanlegt.

7. Ákveðið var að fulltrúar Samskipa, rekstraraðila skipsins, kæmu nú að fullum krafti inn í verkið. HE og RK munu kalla þá til á verkfundi með VOOV.
8. HE og RK lögðu fram fundargerð verkfundar frá 24. október. Eftirfarandi atriði voru rædd:
 - 8.1. Nýr krani fyrir MOB bát (nr.1). Rætt var um tilboð VOOV og tilboð frá Viking. Þá var rætt um hvort þetta gæti verið aukaverk sem færi inn í nýtt útboð. Ljóst er að hagkvæmast er að fá VOOV til að vinna raflagnavinnuna, nú meðan allt er enn opið. Ef verkið er unnið eftir að VOOV skilar sinni vinnu þarf að rífa niður til að koma raflögnun fyrir. Hins vegar er ljóst að afhendingartími á kranann sjálfann er 8-10 vikur. Rætt var um að taka tilboði VOOV með fyrirvara um að hægt verði að setja kranann í ferjuna, þó svo gengið verði að tilboði annarrar skipasmíðastöðvar í aukaverk. HE mun skoða þetta nánar.
 - 8.2. TTS búnaður (nr. 6). RK sagði frá því að TTS menn væru seinir að taka við sér varðandi vöntun í búnað. Veikindi 2ja stm. fyrirtækisins væru m.a. ástæða þess. HE og RK munu útbúa bréf til TTS þar sem segir að verkið verði unnið að kostnað TTS berist ekki fullnægjandi svar frá þeim fyrir 26. október. RK og HE munu fara yfir gögn VOOV til að meta stærð verksins sem eftir er og til að meta hvort gögn VOOV séu nægileg til að tryggja kröfu á hendur TTS vegna þessa. ÓB ítrekaði beiðni sína um að HE taki saman greinargerð um samskiptin við TTS til að gæta hagsmuna Vegagerðarinnar og ríkissjóðs. HE sagði greinargerðina tilbúna og ætlar að senda hana með tölvupósti á verkefnisstjórnina.
 - 8.3. Loftræsting (nr. 7). Verkefnisstjórnin sammála um að tilboði VOOV verði tekið. Einnig að VOOV kaupi blásarana. Uppsetning blásararanna ákveðin þegar þeir koma til landsins um miðjan desember nk. ÓB vill láta athuga sogblásara fyrir salernið, sem hann telur óvíst um hvort sé í lagi. HE falið að athuga það.
 - 8.4. Mælingar á afréttingu vélbúnaðar (nr. 11). RK vekur athygli á því að VOOV hafi viljað undanskilja sig ábyrgð á hugsanlegum skemmdum sem rekja má til meintrar skekkju. HE sagðist ekki telja þetta stórmál. Ferjunn hafi verið siglt frá Írlandi til Íslands og hafði á þeirri leið ekki orðið vart við neitt vandamál þessu tengt. Málið mun væntanlega skýrast nk. mánudag þegar önnur mæling fer fram.
9. ÓB og HE ætla að hittast til að taka saman þau aukaverk sem þurfa að fara inn í nýtt útboð. Litið verði til óska samgönguráðuneytisins um verklag sem IK sendi ÓB og GG með tölvupósti 19. október sl. og afhentur var HE á fundi 23. október.

Fleira gerðist ekki fundi slitið kl. 16:15.

Stefnt að næsta fundi fimmtudag 1. nóvember kl. 10.

IK ritaði fundargerðina.

Fundargerð 10. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 1. nóvember 2007.

Fundarstaður: Vegagerðin.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:00

Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.

1. HE sagði frá fundi sínum með Guðmundi Magnússyni (GM) (ferlinefnd ÖBÍ). HE sýndi verkefnisstjórninni 3 tillögur að breytingum á salernisaðstöðu, sem ætlað er að henti öllum farþegum. Sagði HE að Guðmundur teldi tillögu nr. 2 góða. Verkefnisstjórnin tók undir það og fól HE að óska eftir tilboðum í tillögu nr. 1 og tillögu nr. 2. Varðandi hugmynd um séraðstöðu að hvíldarrými fyrir hreyfihamlaðra þá sagði GM það ekki góða lausn, hreyfihamlaðir vildu aðgang að sömu aðstöðu og allir aðrir.
2. Verkefnisstjórnin ræddi möguleikana í stöðunni og komst að þeirri niðurstöðu að vegna stærðar hvíldarherbergisins verði ekki hægt að koma hjólastól þar inn með góðu móti. Til að koma til móts við óskir um aðgengi fyrir alla var rætt um að opna inn í hvíldarherbergið, þannig að hvíldarherbergið og hvíldarbekkur þar fyrir framan (með aðgengi fyrir alla) væru í einu og sama rýminu. HE mun ræða það betur við GM.
3. GG og HE sögðu frá fundi sínum með Kristjáni Ólafssyni (KÓ), frá Samskipum. Rekstraraðilinn hefur sett fram óskir um viðbótarbúnað sem hann telur nauðsynlegan. Annarsvegar er um að ræða minniháttar atriði eins og kaup á stærri ísskáp, uppbyggð vél og frystikistu og hugsanlega breyttri staðsetningu á bar. Verkefnisstjórnin taldi eðlilegt að verða við þessum óskum. Hinsvegar er um að ræða nokkur stærri mál; kaup á nýjum radar, kaup á nýjum ljóskastara og stærri matsal fyrir áhöfn.
4. Verkefnisstjórnin var sammála um að vegna öryggis farþega, og þá sérstaklega hreyfihamlaðra, kæmi ekki til greina að leggja gang um aðalinngang undir matsal fyrir áhöfn og færa þess í stað ganginn út á þilfar og byggja í kringum hann. Hugmynd um að færa bar yfir í geymslurými og setja upp matsal fyrir áhöfn þar sem gert er ráð fyrir bar var rædd. Þótti verkefnisstjórninni það lakur kostur, bæði hvað varðar fjarlægð bars frá eldhúsi og vegna þess litla rýmis sem myndi skapast fyrir matsal við færslu á barnum.
5. Rætt var um kosti, galla og nauðsyn þess að kaupa nýjan radar og ljóskastara. Ekki hefur verið gert ráð fyrir að þessum búnaði verði skipt út. Þó er ljóst að bæta þarf aðeins úr, t.d. er staðsetning ljóskastarans óheppileg og breyta þarf handfangi. Kastarinn sem er í ferjunni í dag er ekki ískastari, og er mun kraftminni (600W) en ljóskastarinn sem óskað er eftir (1000 W og ískastari). HE telur að lauslega áætlað verði kostnaður við lagfæringar hálf m.kr. en nýr kastari mun líklega kosta 1,3 m.kr. Þá kostar nýr radar nálægt 1 m.kr. Fyrst og fremst er um meira öryggi að ræða, en nýr radar er með árekstrarvara. ÖB óskaði eftir bókun um að hann teldi ákvörðun um aukin útgjöld, sem sannanlega eru ekki nauðsynleg, ekki samrýmast hlutverki verkefnisstjórnarinnar um að flýta verkinu og gæta hagsmuna ríkissjóðs. ÍK óskaði eftir því að á næsta fundi gerði HE verkefnisstjórninni

- betur grein fyrir kostnaði við lagfæringar vs. nýjan búnað og hugsanlega nýrri þarfagreiningu fyrir umræddan búnað. Með þær upplýsingar gæti verkefnisstjórnin betur lagt mat á óskir rekstraraðilans.
6. HE sagði frá athugasemdum Lloyd's Register varðandi það að nauðsynlegt sé að í ferjunni sé 1 transformer til vara, þ.e. tveir í stað eins 220W eins og er í dag. HE benti á að um borð væri neyðarljósavél sem væri til vara, hann taldi það nægjanlegt. HE mun ræða málið betur við Lloyd's.
 7. HE sagði frá því að eitt stórt frávik væri í kostnaðaráætlun sinni. Lagfæringar á dekki (bugðurnar) væri fjórfalt dýrari en gert hefði verið ráð fyrir. Tilboð frá VOOV upp á 17þ Evrur liggur fyrir.
 8. HE sagði að til stæði að hann og KÓ funduðu með Brimrúnu í næstu viku varðandi tækin í brúnni. ÓB spurði um loftnetin, HE sagði að ekki væri búið að lenda því máli. Þá sagði HE að kompás og kompáshús væru líklega í ólagi.
 9. HE sagði frá mælingum sem fram fóru í vikunni. Báðar aðalvélar voru gangsettar, gírar við báðar vélar voru mældir og sb. gírinn opnaður. Allt eðlilegt hvað þetta varðar. Einnig reyndist ljósavél sb. megin vera í lagi. Við mælingar kom hinsvegar í ljós að gangráður í sb. vél var bilaður þannig að aftur þarf að opna og liðka handstýringu, einnig varð vart við smá vatnsleka. HE sagði að stefnt væri að því að klára prófanir fyrir lok vikunnar og mæla svo aftur.
 10. TTS mál voru rædd. RK sagði frá því að pakklisti hefði borist frá TTS 31. október. Samkvæmt pakkalistanum á meint vöntun á búnaði ekki við rök að styðjast. Fram kemur að hlutirnir voru sendir með öðrum vörum, sem komust til skila, fyrir rúmlega ári síðan. RK bendir á að VOOV hafi sýnt tómlæti með því að gera ekki athugasemdir við meinta vöntun á hlutum fyrr. HE sagði að VOOV héldi fast við frásögn sína um að búnaðurinn hafi ekki borist.
 11. HE sagði frá skoðunarskýrslu SÍ þar sem kemur fram að SÍ samþykki ekki stiga á afturþili. HE leggur til að stiginn verði skilgreindur sem neyðarstigi. Þá samþykkir SÍ ekki staðsetningu á töflu. HE bendir á að Lloyd's Register hafi áður samþykkt töfluna. HE ræðir við SÍ og Lloyd's Register vegna þessa.
 12. Fleira gerðist ekki. Fundi slitið 12:30.

Stefnt að næsta fundi fimmtudag 8. nóvember nk.

Fundargerð ritaði Ingilín Kristmannsdóttir.

Fundargerð 11. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 6. nóvember 2007.

Fundarstaður: Samgönguráðuneytið.

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem.

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri.

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl. (Fór af fundi kl. 16 – ekki viðstaddur lið nr. 12)

Fundur settur kl.: 14:05

Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.

1. GG sagði að tilefni fundarins væri einkum fundargerð af verkfundi 2. nóvember. IK og ÓB hefðu lýst yfir áhyggjum af stöðu mála og væru ósátt við að ekki hafi verið haft samráð við verkefnisstjórnina vegna nokkurra ákvarðana sem teknar voru á verkfundinum, töldu þau að ekki hafi verið farið eftir verklagi sem samþykkt var á 2. fundi verkefnisstjórnar þann 29. ágúst sl.
2. RK sagði að greinilega væri ekki sameiginlegur skilningur á umboði HE. Þá sagðist hann hissa á þessum áhyggjum þar sem hann taldi að alltaf hafi staðið til að semja við VOOV um þessi verk. IK sagðist ekki hafa sama skilning á málinu og benti á skjal útbúið af HE, dagsett 17.8.07, þar sem m.a. eru listuð upp verk sem kemur til greina að verði unnin af öðrum en VOOV. GG, HE og RK töldu nauðsynlegt að HE hefði umboð til að taka ákvarðanir svo verkið tefðist ekki. IK og ÓB sögðust aftur á móti einmitt óttast að ákvarðanir sem teknar höfðu verið á verkfundinum væru til þess fallnar að tefja verkið, vegi þar mest samþykki á tilboðum í krana fyrir MOB bát og samþykki á tilboðum í stóla í efri sal. Afhendingartími þessa búnaðar er annarsvegar 10 vikur og hinsvegar 6-7 vikur. Þar með væri tímaáætlun sem gerir ráð fyrir að VOOV skili sínu verki 28. nóvember í hættu og hætta skapaðist á því að ferjan yrði kyrrsett hjá VOOV, og þau verk sem til stendur að bjóða út geti ekki hafist fyrr en í lok janúar. Þá lýsti GG yfir áhyggjum af því að ef ferjan yrði tekin í dokk hjá VOOV væri hætta á því að hún yrði kyrrsett þar ef Vg. gengi ekki að öllum kröfum VOOV um mál sem enn er ágreiningur um. Verkefnastjórnin var sammála um að allt þyrfti að gera til að koma í veg fyrir slíkt.
3. HE sagðist telja að samningar við VOOV um krana fyrir MOB bát og stóla í efri sal myndu ekki tefja verkið og ekki stefna vinnu hugsanlegs nýs verktaka í voða. Sagði hann fundargerð af verkfundinum 2. nóvember ekki nægilega ítarlega, þar vanti t.d. að greina frá því að samið hafi verið við VOOV um að krani fyrir MOB bát verði settur í ferjuna hvar sem skipið er stöð á landinu. Ferðakostnaður fyrir tvo menn á vegum VOOV verði greiddur af Vegagerðinni. ÓB sagði nauðsynlegt að allt slíkt væri skriflegt og ætti heima í viðaukasamningi. Þá sagðist hann gera athugasemd við að viðaukasamningar væru yfirhöfuð ekki nægilega ítarlegir.
4. RK spurði hvort það væri ósk verkefnastjórnarinnar að reynt yrði að rifta umræddum tveimur samningum við VOOV. Verkefnastjórnin taldi það ekki æskilegt úr því sem komið væri en IK og ÓB áréttuðu að tryggja þyrfti að samningar við VOOV leiddu ekki til þess að verkið tefðist og illgerlegt væri fyrir nýjan verktaka að vinna þau verk

sem eftir á að bjóða út. RK sagðist myndi beita sér fyrir því að næsta verkfundi að fá skriflegt frá VOOV að nýjustu samningar við þá tefðu ekki áætluð verklok hjá þeim í lok nóvember og að uppsetning á krana og stólum væri hægt að vinna hvar sem er á landinu.

5. HE fór nánar yfir fundargerð af verkfundi 2. nóvember. ÓB bað um nánari skýringar á nokkrum liðum sem koma nýir inn og ekki hefur verið fjallað um í verkefnisstjórninni t.d. liður g, liður j og liður m. HE skýrði málið og sagði nauðsynlegt að vinna þessi verk hjá VOOV, kostnaður við þessi verk væri óverulegur og innan kostnaðaráætlunar, ef frá væri talinn liður k, um bylgjur í aðalþilfari sem væri langt yfir kostnaðaráætlun, en hann hefði upplýst verkefnisstjórnina um það. IK gerði athugasemd við að kostnaður við lið m, spennur og hleðslutæki, væri ekki óverulegur eða tæplega 2 m.kr. HE upplýsti um að það verk verði ekki unnið hjá VOOV. Sögðu HE og RK að mikilvægt væri að HE hefði umboð til að semja á staðnum um smærri verk.
6. Verkefnisstjórnin var sammála um að mikilvægt væri að ekki væri gengið frá samningum um aukaverk án þess að verkefnastjórnin hefði tekið afstöðu til þeirra. Þá var verkefnisstjórnin sammála um að HE hefði umboð til að semja um smærri verk, sem eðli máls samkvæmt væri best að semja um í ákveðnum tíma og rúmi, án þess að verkefnisstjórnin tæki afstöðu til þeirra. ÓB bað um að fá að sitja næsta verkfund, HE samþykkur því.
7. IK las upp bréf frá samgönguráðherra til verkefnastjórnarinnar, dags. 6.11.07, þar sem áréttað var mikilvægi þess að vel sé staðið að endurbótum á Grímseyjarferju og skerpt á hlutverki verkefnisstjórnarinnar. Í bréfinu lagði samgönguráðherra áherslu á að verkefnisstjórnin taki afstöðu til allra aukaverka. Þá fól hann stjórninni að vinna, eða hlutast til um að verði unnið, greiningu á verkum sem vinna þarf eftir að VOOV skilar sínu verki í lok nóvember.
8. Ákveðið að HE og ÓB vinni greiningu á aukaverkum sem fara í nýtt útboð.
9. HE sagði frá því að Geir hjá SÍ hefði upplýst sig um að Evrópusambandið mælti með ákveðnum viðmiðum vegna salerna fyrir alla. Tillaga nr. 2 af salerni fyrir alla fellur vel að þessum viðmiðunum.
10. HE og GG sögðu frá fundi með Kristjáni Ólafssyni hjá Samskipum (KÓ). Á fundinum hefði KÓ sagst vilja sjá betri aðstöðu fyrir áhöfn til að matast. Verkefnastjórnin ennþá sammála um að ekki komi til greina að leggja gang um aðalinngang undir matsal fyrir áhöfn og færa þess í stað ganginn út á þilfar og byggja í kringum hann. HE sýndi aðrar hugmyndir, m.a. að taka hluta af farþegarými á neðra þilfari undir matsal fyrir áhöfn, sem er tiltölulega lítil aðgerð þar sem nóg er að setja upp létt þil. ÓB taldi að verið væri að ganga ansi mikið á rými fyrir farþega með þessu. HE sagði að rýmið yrði notað fyrir farþega ef þess þyrfti með. Verður skoðað betur á næsta fundi.
11. RK sagði frá TTS málum. Ljóst er að meintir týndir hlutir voru pantaðir af Vg. en þeir sendir beint til VOOV, þar sem þeir voru teknir upp án fulltrúa Vg. Eðlilegt sé að farið sé yfir farmbréf og þá strax gerðar athugasemdir ef hluti vantar. TTS geti líklega borið fyrir sig tómlæti VOOV og eftir atvikum Vg. VOOV heldur því fram að farmbréf hafi ekki alltaf verið með. RK mun kanna málið frekar og þá sérstaklega hvenær kvartað var til TTS vegna meintrar vöntunar.
12. Kristján L. Möller samgönguráðherra og Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri hittu verkefnisstjórnina. Staða mála almennt rædd.
13. Fleira gerðist ekki. Fundi slitið kl. 17:15

Næsti fundur ekki ákveðinn en stefnt að fundi í næstu viku (11-15. nóvember)
Fundargerð ritaði Ingilín Kristmannsdóttir.

Fundargerð 12. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 15. nóvember 2007

Fundarstaður: Vegagerðin

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem (kom til fundar 10:35)

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:00

Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.

1. Rætt var um nauðsyn þess að taka ferjuna í dokk til að lagfæra byrðing, bógskrúfu og botnstykki. HE taldi það vera í það minnsta 7 daga verk. RK og HE töldu skynsamlegt að semja við VOOV um þetta verk. Margt mælir með því, m.a. myndi það gera fleiri aðilum kleift að bjóða í þau verk sem fara í nýtt útboð, tilboð VOOV í verkið væri hagstætt o.fl. Lögðu RK og HE til að samið væri við VOOV um að taka að sér verkið en þeim á móti veittur formlega lengri frestur til að skila verkinu, þ.e. 7-14 dagar fram yfir 28. nóvember. Rætt var um hvort verið væri að taka áhættu á því að VOOV kyrrsetti skipið væri það tekið í dokk, þ.e. ef ekki yrði gengið að kröfum þeirra sem ágreiningur stendur um. RK taldi að með skýrum samningi um verkið m.a. þess efnis að VOOV bakaði sér skaðabótaskyldu ef ekki yrði farið að samningnum í einu og öllu. Verkefnisstjórnin samþykkti að RK og HE reyndu samninga um þetta verk við VOOV, þannig að skipið yrði tekið í dokk, án kostnaðar Vegagerðarinnar (Vg) við dokkun, tímavinna við bógskrúfu greidd af Vg og tekið tilboði VOOV í stálskipti. Fresta má verklokum um 7-14 daga og RK útfæri samning þar sem kappkostað væri að verkið yrði unnið hratt og örugglega og réttarstaða verkkaupa væri tryggð eins vel og auðið er.
2. IK lagði til að send yrði út fréttatilkynning með skýringum á verktöfum ef samningar við VOOV nást. Skiptar skoðanir á ágæti þess. Ákveðið að ræða málið við upplýsingafulltrúa Vg. og samgönguráðuneytis.
3. GG sagði frá því að fjármálaráðuneytið hefði sent Vegagerðinni bréf þar sem spurt var um hvort áætlun upp á 487 m.kr. vegna Grímseyjarferju stæðist. GG sagðist hafa svarað fjármálaráðuneytinu játandi, ekkert benti til að sú áætlun stæðist ekki.
4. HE lagði fram skjal með athugasemdum vegna umræðu um að verkefnisstjóri hafi farið framúr heimildum verkefnisstjórnar á verkfundi 2. nóvember. HE bar saman áætlun vs. rauntölur. Mismunur er um 8000 Evrur fram úr áætlun.
5. ÓB spurði um prófanir í ferjunni og lýsti áhyggjum sínum af því að lítið væri búið að prófa. HE sammála því að ekki væri gott að prófanir væru mánuði á eftir áætlun. HE mun pressa á að prófanir fari fram helst að honum viðstöddum. HE sagði viðbúið að við prófanir á vélum kæmu upp einhver atriði sem kölluðu á lagfæringar.
6. HE mun uppfæra áætlun um kostnað vegna breytinga á skipinu, dags. 17.8.2007.
7. ÓB og HE munu vinna greiningarvinnu vegna nýs útboðs.
8. RK fór yfir fundargerð verkfundar 7. nóvember sl. og benti sérstaklega á eftirfarandi:
 - 8.1. Liður nr. 2. Aukaverk nr. 25 og 26 og 20 þúsund Evru krafa VOOV. HE, RK og Agnar hafa skoðað málið. Einnig farið yfir málið með Geir frá TTS.

- 8.2. Liður nr. 7 um aukaverk.
 - 8.2.1. b. Innréttingar í neðri farþegasal. Fer í nýtt útboð.
 - 8.2.2. d. Viðgerð á kælum og niðurfærslugír. HE hefur beðið VOOV um sundurliðun, 3ja bætt við.
 - 8.2.3. f. Spennar og hleðslutæki í vélarúmi. Fer í nýtt útboð.
 - 8.2.4. g. Breytingar á snyrtiaðstöðu fyrir fatlaða. Fer í nýtt útboð.
- 8.3. Liður nr. 10 varðandi öryggisplan. HE hefur athugað með verð hjá Viking í liði a-k. Kostnaður 1-2 m.kr. Verkefnisstjómin samþykkir að HE sjái til þess að þessi atriði verði í lagi. Væntanlega fara kaup á því sem þarf að kaupa í gegnum Samskip. Liður m. Neyðarbauja fer í gegnum Brimrúnu.
- 8.4. Liður nr. 11 um ventlakistur og segulspólu. HE samþykkti þetta.
9. ÓB spyr um frost í ýringarkerfi. HE hefur eftir Kristján Ólafsson að hann telji ekki hættu að að frjósi í lestinni. Samskip mun kaupa blásara ef með þarf.
10. Fleira gerðist ekki. Fundi slitið kl. 12:15

Næsti fundur ekki ákveðinn m.a. vegna utanfarar GG og ÓB.
Fundargerð ritaði Ingilín Kristmannsdóttir.

Fundargerð 13. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 16. nóvember 2007

Fundarstaður: Vegagerðin

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 8:30

Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.

1. Tilfni fundarins er að mestu vegna upphlaups VOOV á verkfundi daginn áður. Á fundinum voru ágreiningsefni m.a. rædd. VOOV sagðist myndi hætta vinnu við endurbætur á Grímseyjarferju verði ekki gengið að kröfum þeirra.
2. Kröfurnar eru einkum af þrennum toga. VOOV fer fram á að fá 1 m.kr. vegna aukavinnu við flössun á glussakerfinu. Þá fara þeir fram á að kostnaður lögmanns þeirra upp á 2,6 m.kr. verði greiddur ásamt yfirdráttarvöxtum vegna fjármagnskostnaðar upp á ca. 7,5 m.kr.
3. RK lagði fram bréf, dags. 7.11.2007, frá lögmönnum VOOV varðandi ca. 10 m.kr. kröfugerð á hendur Vegagerðinni (Vg.) (fjármagnskostnaður og lögmagnskostnaður). Þar er m.a. vitnað í meint munnlegt samkomulag forsvarsmanna Ríkiskaupa og lögmanna VOOV um að VOOV ætti rétt á bótum vegna fjármagnskostnaðar sem fallið hafði á fyrirtækið vegna ákveðins hluta verksins. RK mun óska eftir viðbrögðum Ríkiskaupa vegna bréfs þessa, enda Vegagerðinni ókunnugt um nokkuð slíkt samkomulag. RK mun kynna VOOV þessa niðurstöðu og biðja um frest til að skoða málið.
4. Rætt var um réttmæti kröfu VOOV vegna 1 m.kr. kröfu vegna flössunar á glussakerfinu. VOOV heldur því fram að það sé ekki tekið fram í útboðslýsingu og sé því ekki í þeirra verkahring. Sögðu HE og ÓB það vera alkunna að flössun þyrfti að fara fram og töldu það innifalið í verkinu. ÓB sagðist telja að í mesta lagi ætti að ganga til móts við VOOV til háls eins og áður hefði verið gert hvað þennan lið varðar.
5. Reikningur frá VOOV upp á 213 þúsund Evrur býður greiðslu. Eftir þá greiðslu hefur Vg. greitt 90% af samningsupphæðinni. Lokagreiðsla sem nemur 10% verður greidd í lokin. HE mun senda verkefnisstjórninni uppfært skjal með greiðslustöðunni.
6. Rætt um krana fyrir MOB bát og stóla í efri farþegasal. HE hefur fengið staðfestingu á því að hlutirnir hafi verið pantaðir. Upplýsingar um greiðslur liggja ekki fyrir. ÓB og IK vilja slá varnagla um að greiðslur til VOOV vegna þessara liða, verði ekki inntar af hendi nema vissa sé um að hlutirnir hafi verið greiddir og að þeir skili sér. IK stingur upp á því að hlutirnir verði greiddir að fullu í nafni Vg. og þeir sendir til geymslu á vegum Vg. GG telur þetta erfitt í framkvæmd.
7. HE og RK segja frá því að VOOV hafi ekki viljað taka að sér verk sem felur í sér dokkun á ferjunni, stálskipti og lagfæringu á bógskrófu og dýptarmæli. Of skammur

tími sé til stefnu vegna þess. Verkefnastjórnin samþykkir að halda tilboði í verkið til VOOV opnu skyldi þeim snúast hugur.

8. HE leggur fram tvær tillögur vegna hugsanlegra breytinga til að koma til móts við óskir Grímseyinga og Samskipa um betri aðstöðu fyrir áhöfn til að matast í. HE segir Samskip og Grímseyinga hafa hafnað tillögunum. Rætt um hve langt eigi að ganga til að mæta þessum óskum. ÓB telur öryggisplanið vera í hættu verði farið að óskum um að leggja ganginn undir matsal og færa aðalinngang út á þilfar og loka þar af. ÓB mun grennslast fyrir um þetta hjá SÍ.
9. HE segir að taka verði ákvörðun um nafn á ferjuna. IK tekur að sér að ganga í það mál.
10. Fleira gerðist ekki. Fundi slitið kl. 10:15

Næsti fundur ekki ákveðinn m.a. vegna utanfarar GG og ÓB.
Fundargerð ritaði Ingilín Kristmannsdóttir.

Fundargerð 12. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 15. nóvember 2007

Fundarstaður: Vegagerðin

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem (kom til fundar 10:35)

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:00

Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.

1. Rætt var um nauðsyn þess að taka ferjuna í dokk til að lagfæra byrðing, bógskrúfu og botnstykki. HE taldi það vera í það minnsta 7 daga verk. RK og HE töldu skynsamlegt að semja við VOOV um þetta verk. Margt mælir með því, m.a. myndi það gera fleiri aðilum kleift að bjóða í þau verk sem fara í nýtt útboð, tilboð VOOV í verkið væri hagstætt o.fl. Lögðu RK og HE til að samið væri við VOOV um að taka að sér verkið en þeim á móti veittur formlega lengri frestur til að skila verkinu, þ.e. 7-14 dagar fram yfir 28. nóvember. Rætt var um hvort verið væri að taka áhættu á því að VOOV kyrrsetti skipið væri það tekið í dokk, þ.e. ef ekki yrði gengið að kröfum þeirra sem ágreiningur stendur um. RK taldi að með skýrum samningi um verkið m.a. þess efnis að VOOV bakaði sér skaðabótaskyldu ef ekki yrði farið að samningnum í einu og öllu. Verkefnisstjórnin samþykkti að RK og HE reyndu samninga um þetta verk við VOOV, þannig að skipið yrði tekið í dokk, án kostnaðar Vegagerðarinnar (Vg) við dokkun, tímavinna við bógskrúfu greidd af Vg og tekið tilboði VOOV í stálskipti. Fresta má verklokum um 7-14 daga og RK útfæri samning þar sem kappkostað væri að verkið yrði unnið hratt og örugglega og réttarstaða verkkaupa væri tryggð eins vel og auðið er.
2. IK lagði til að send yrði út fréttatilkynning með skýringum á verktöfum ef samningar við VOOV nást. Skiptar skoðanir á ágæti þess. Ákveðið að ræða málið við upplýsingafulltrúa Vg. og samgönguráðuneytis.
3. GG sagði frá því að fjármálaráðuneytið hefði sent Vegagerðinni bréf þar sem spurt var um hvort áætlun upp á 487 m.kr. vegna Grímseyjarferju stæðist. GG sagðist hafa svarað fjármálaráðuneytinu játandi, ekkert benti til að sú áætlun stæðist ekki.
4. HE lagði fram skjal með athugasemdum vegna umræðu um að verkefnisstjóri hafi farið framúr heimildum verkefnisstjórnar á verkfundi 2. nóvember. HE bar saman áætlun vs. rauntölur. Mismunur er um 8000 Evrur fram úr áætlun.
5. ÓB spurði um prófanir í ferjunni og lýsti áhyggjum sínum af því að lítið væri búið að prófa. HE sammála því að ekki væri gott að prófanir væru mánuði á eftir áætlun. HE mun pressa á að prófanir fari fram helst að honum viðstöddum. HE sagði viðbúið að við prófanir á vélum kæmu upp einhver atriði sem kölluðu á lagfæringar.
6. HE mun uppfæra áætlun um kostnað vegna breytinga á skipinu, dags. 17.8.2007.
7. ÓB og HE munu vinna greiningarvinnu vegna nýs útboðs.
8. RK fór yfir fundargerð verkfundar 7. nóvember sl. og benti sérstaklega á eftirfarandi:
8.1. Liður nr. 2. Aukaverk nr. 25 og 26 og 20 þúsund Evru krafa VOOV. HE, RK og Agnar hafa skoðað málið. Einnig farið yfir málið með Geir frá TTS.

- 8.2. Liður nr. 7 um aukaverk.
 - 8.2.1. b. Innréttingar í neðri farpegasal. Fer í nýtt útboð.
 - 8.2.2. d. Viðgerð á kælum og niðurfærslugír. HE hefur beðið VOOV um sundurliðun, 3ja bætt við.
 - 8.2.3. f. Spennar og hleðslutæki í vélarúmi. Fer í nýtt útboð.
 - 8.2.4. g. Breytingar á snyrtiaðstöðu fyrir fatlaða. Fer í nýtt útboð.
- 8.3. Liður nr. 10 varðandi öryggisplan. HE hefur athugað með verð hjá Viking í liði a-k. Kostnaður 1-2 m.kr. Verkefnisstjórnin samþykkir að HE sjái til þess að þessi atriði verði í lagi. Væntanlega fara kaup á því sem þarf að kaupa í gegnum Samskip. Liður m. Neyðarbauja fer í gegnum Brimrónu.
- 8.4. Liður nr. 11 um ventlakistur og segulspólu. HE samþykkti þetta.
9. ÓB spyr um frost í ýringarkerfi. HE hefur eftir Kristján Ólafsson að hann telji ekki hættu að að frjósi í lestinni. Samskip mun kaupa blásara ef með þarf.
10. Fleira gerðist ekki. Fundi slitið kl. 12:15

Næsti fundur ekki ákveðinn m.a. vegna utanfarar GG og ÓB.
Fundargerð ritaði Ingilín Kristmannsdóttir.

Fundargerð 14. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 28. nóvember 2007

Fundarstaður: Vegagerðin

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem

Navís ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:00

Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.

1. Rætt um stóra daginn, runnin er upp verklokadagurinn 28. nóvember. HE segir afar ólíklegt að VOOV geti afhent ferjuna í dag. HE afhendir minnislista yfir samningsverk sem ólokið var við lok vinnudags 27. nóvember. HE telur að um 1-2 vikur taki að klára það sem eftir er. Þrátt fyrir það halda forsvarsmenn VOOV sig við að afhenda ferjuna 28. nóvember. Verkfundur með VOOV, lögmönnum og HE verður í dag, og þá mun koma í ljós hvort af afhendingu verður.
2. ÓB segir frá fundi sínum með Garðari Ólasyni (GÓ), sveitarstjórnarmanni í Grímsey, vegna hugsanlegra breytinga á messa áhafnarinnar. ÓB og GÓ fóru yfir stöðu málsins og mögulegar lausnir. ÓB hefur í kjölfar fundarins reynt að finna lausnir á málinu en segist ekki sjá neina góða lausn. Meiru sé fórn að fyrir minna í flestum tilvikum. IK segir frá því að GÓ hafi óskað eftir fundi með samgönguráðherra vegna málsins. GÓ hitti ráðherrann, ráðuneytisstjórnann og IK. Á þeim fundi var samþykkt að reynt yrði að finna lausn á málinu í gegnum verkefnisstjórnina, að því gefnu að lausnin kæmi ekki niður á öryggismálum og að kostnaður væri réttlætunlegur. IK lagði áherslu á að GÓ, fyrir hönd Grímseyinga, fengi að velja úr þeim tillögum sem verkefnisstjórnin teldi koma til greina, að teknu tilliti til öryggismála, kostnaðar og nýtingu ferjunnar fyrir farþega.
3. RK fór yfir verkfund frá 21. nóvember.
 - a. Liður nr. 1 varðandi TTS búnað, aukaverk nr. 25 og 26. VOOV leggur áherslu á að greiðsla fari strax fram vegna þessa, 20 þúsund Evrur. Fjallað var um gögn frá VOOV vegna verkanna. HE sagði erfitt að meta nákvæmlega hve mikill tími hafi farið í verkin og því nær ómögulegt að rengja kröfu VOOV, enda gæti hún vel verið eðlileg. Verkefnisstjórnin samþykkti að reikningur VOOV yrði greiddur, en HE og RK reyndu að semja Vegagerðinni í hag vegna þessa.
 - b. Liður nr. 2 um verklok. VOOV áætla enn verklok 28. nóvember. HE telur þó hæpið að það náist.
 - c. Liður nr. 13 um húftryggingu. VOOV óskar eftir því að Vg. kaupi húftryggingu á skipið fyrir prufukeyrslur. GG mun ganga frá því.
 - d. Liður nr. 15 um staðsetningu ferjunnar eftir að verki lýkur. GG telur best að ferjan liggja í Hafnarfjarðarhöfn, hann mun ræða við höfnina um það.

4. RK segir frá fundi sínum með Jóni Auðunni Jónssyni (JAJ) lögmanni VOOV. Þar bar hæst að JAJ taldi fullkomlega óeðlilegt að Vg. krefðist tafabóta af hendi VOOV. Verkefnisstjórnin sammála um að halda því til streitu. Þrátt fyrir að „núllstillt“ hafi verið í júní, hafi VOOV ekki unnið í ferjunni í nokkrar vikur eftir þann tíma, þá sé VOOV komin fram úr tímaplani sem þá var samþykkt.
5. ÓB vekur máls á frágangi á salernum, klossar standi upp úr gólfinu og viður sé í kringum klósett. HE mun tryggja góðan frágang á salernum m.a. þannig að klossarnir standi ekki upp úr gólfinu og ryðfríar plötur komi í stað viðarins.
6. Rætt er um stöðu mála hvað varðar nýtt útboð. HE stefnir á að drög að útboðslýsingu verði tilbúin seinnipart næstu viku. GG segir að um verði að ræða hefðbundið lokað útboð, sem öllum sem geta unnið verkið verður boðið að taka þátt í.
7. HE afhendir uppfært skal yfir áætlaðan kostnað vegna breytinga á ferjunni (upphaflegt skjal síðan 17.8. sl.). HE bendir á að liðurinn „ófyriséð“ sé uppurinn en upphafleg áætlun haldi.
8. Rætt er um kostnað við verk sem fara í nýtt útboð. HE telur að lauslega áætlaður kostnaður sé á bilinu 20-30 m.kr. Í þeirri tölu er ekki gert ráð fyrir kostnaði vegna hugsanlegra breytinga á messa áhafnarinnar. HE mun kostnaðargreina þetta betur.
9. Farið var yfir atriði á lista sem HE sendi verkefnisstjórninni með tölvupósti 25. nóvember sl. og varðar atriði sem taka þarf ákvörðun um hvort verði boðin út og afstaða til óska Samskipa. Verkefnisstjórnin sammála um að öll atriði á listanum undir „Atriði sem þarf ákvörðun um hvort verði boðin út“ verði boðin út. Samþykkt að Vg. kaupi nýjan seguláttavita (atriði nr. 413), en uppsetning fari í útboðið. Þá vantaði á listann útboð á skáhurð frá aðalinngangi inn í salinn. Eftirfarandi var samþykkt varðandi atriðin undir „Athugasemdir / óskir frá Samskipum“:
 - a. Nr. 288. Samþykkt að athuga með verð vegna tæringarvarnar í sjókistur.
 - b. Nr. 315. Varnir fyrir lyftara. Samþykkt.
 - c. Nr. 427. Ískastari. Samþykkt að Vg. kaupi og uppsetning verði í útboðinu.
 - d. Nr. 511. Samþykkt að breytingar á messa fyrir áhöfn verði valkvætt, þ.e. að boðið verði í ákveðnar breytingar en Vg. hafi val um hvort breytingarnar verði framkvæmdar.
 - e. Nr. 564. HE mun athuga með festingar fyrir landgang.
 - f. Nr. 883. Tenglar fyrir hleðslutæki á lyftara og tenglar fyrir frystikistur. Samþykkt.
 - g. Nr. 418. Ratsjá. Samþykkt að Vg. kaupi og uppsetning verði í útboði.
 - h. Nr. 792. Vöktunarkerfi skips. Samþykkt.
 - i. Nr. 564. Útvörp í herbergi áhafnar. Ekki afgreitt.
 - j. ÓB vill að athugað verði með klæðningu hjá stiga milli sala.

Fundi slitið kl. 12:15

Næsti fundur verður ákveðinn þegar vitneskja liggur fyrir um afhendingu ferjunnar. Fundargerð ritaði Ingilín Kristmannsdóttir.

Fundargerð 15. fundar verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 5. desember 2007

Fundarstaður: Vegagerðin

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Samgönguráðuneyti: Ingilín Kristmannsdóttir

Siglingastofnun: Ólafur Briem

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Fundur settur kl.: 10:00

Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.

1. Rætt um fréttir í dagblöðum um afhendingu ferjunnar af hálfu VOOV til Vegagerðarinnar, 5. desember. Fréttamiðlarnir hafa þetta eftir forsvarsmönnun VOOV en hvorki Vg. né aðilum í verkefnisstjórninni er kunnugt um að af þessu verði. Engin tilkynning hefur borist Vg. frá VOOV um fyrirhugaða afhendingu, en fram kemur í útboðsgögnum að verktaka beri að tilkynna verkkaupa með 2ja daga fyrirvara um afhendingu. HE mun til öryggis vekja athygli VOOV á þessu. HE telur útilokað að VOOV geti afhent ferjuna 5. eða 6. desember. Prófanir eru eftir, en þær verða gerðar 5. desember. Þá hafa komið upp vandræði með bógskrúfuna sem eftir er að leysa. Stefnt er að reynslusiglingu 7. desember. Afhending getur líklega orðið í 2. viku desember (10-15. desember).
2. HE upplýsir um að stólar og brautir fyrir stóla í efri sal séu á leið til landsins með skipi. Rætt um fjölda lausra stóla í neðri sal. Enn hefur ekki verið tekin ákvörðun um hugsanlega breytingu á messa fyrir áhöfn og því liggur ekki fyrir þörf fyrir fjöldi stóla í neðri sal. Kemur ekki að sök þar sem stólarnir eru til á lager á Íslandi.
3. RK fer yfir helstu liði í fundargerð af verkfundi 28. nóvember.
 - a. Liður nr. 1 um greiðslur fyrir aukaverk 25 og 26 vegna TTS búnaðar. Reikningur VOOV vegna þeirra hefur verið greiddur. RK og HE reyndu að semja Vg. í hag en það gekk ekki. Einu ágreiningsefni færra. Eftir stendur ágreiningur um vexti, launakostnað lögmans VOOV, teikningar, hafnargjöld, kostnað vegna vaktmanns, kostnað vegna dokkunar (bógskrúfa og byrðingur) og tafabætur. Vegna þessara ágreiningsefna sagði RK nánar frá samtali sínu við Jón Auðunn (JAJ) lögmann VOOV. JAJ þyki fráleitt að Vg. geri kröfu um tafabætur. RK lagði til að reynt yrði að ná sátt um ágreiningsmál með einni, ósundurliðaðri, tölu.
 - b. Liður nr. 3 um meinta vöntun á TTS búnaði. HE sagði frá því að VOOV hafi ekki enn lagt fram nákvæma greinargerð vegna vöntunar á búnaði og vegna aukakostnaðar sem meint vöntun leiddi af sér. VOOV hefur sagt að greinargerð gæti legið fyrir um mánaðarmótin nóvember/desember, en ekkert hefur enn borist frá þeim. ÓB telur ráðlegt að TTS sé formlega sent bréf um galla, þó svo að starfsmenn TTS hafi munnlega viðurkennt að um galla hafi verið að ræða. HE og RK munu gera það. GG óskar eftir því að HE í samvinnu við RK muni í sama bréfi óska eftir afstöðu TTS um frá hvaða tíma ábyrgð á búnaði þeirra gildi.
4. Rætt um skoðunarskýrslu Siglingastofnunar Íslands (SÍ). Rætt um stöðu skýrslunnar og þá staðreynd að margt af því sem bent er á að betur megi fara hafi verið unnið, enda um tvær

vikur síðan skoðun SÍ fór fram. Skoðunarskýrslan verður notuð sem nokkurs konar gátlisti yfir hluti sem þurfa að vera í lagi. Þá var rætt um atriði sem koma fram í skýrslunni og eru byggð á misskilningi t.d. hefur aldrei staðið til að hafa bílaplan á efra þilfari. Þá snúa nokkur atriði í skoðunarskýrslunni að þáttum sem heyra undir Lloyd's register. HE mun koma beiðni um leiðréttingar á þessu til SÍ.

5. RK segir frá fundi sínum með forsvarsmönnum Ríkiskaupa vegna bréfs frá lögmanni VOOV (nánar um innihald þess í fundargerð 13. fundar – liður nr. 3). Á fundinum kom fram að forsvarsmenn Ríkiskaupa þvertaka fyrir að stofnunin hafi samþykkt að VOOV ætti rétt á dráttarvöxtum vegna meintra tafa á greiðslum til þeirra frá verkkaupa. Varðandi kostnað vegna lögmanns VOOV þá segja forsvarsmenn Ríkiskaupa að ekkert hafi verið samþykkt í þeim efnum og engin tala hafi verið nefnd. Aftur á móti hafi verið talað um að það kæmi vel til greina að einhver kostnaður vegna lögmanns VOOV félli á verkkaupa ef það væri til þess fallið að sátt næðist og verkið yrði leyst úr þeirri þrisund sem það virtist komið í á þeim tíma.
6. GG segir frá því að Vg. hefur keypt tryggingu fyrir ferjuna að upphæð 6 milljónir Evra.
7. Rætt um drög að útboðslýsingu sem HE leggur fram. Stefnt að lokuðu útboði þar sem öllum íslenskum aðilum, sem geta unnið verkið gefst kostur á að vera með. Stefnt að útboði 12. desember og opnun tilboða 19. desember. Ákveðið að vinna verksala hefjist í síðasta lagi 10. janúar og miðað sé við að verkið taki 3 vikur. Tilboðsgjöfum gert að útbúa framkvæmda- og tímaplan sem fylgir tilboðinu. Stefnt að því að ferjan verði tekin í reynslurekstur í byrjun febrúar.
8. Rætt um tillögur að salerni sem er nægilega stórt til að þjóna öllum. Ákveðið að tillaga 1 verði inni í útboðinu.
9. Rætt um tillögur að messa fyrir áhöfn. HE leggur fram tvær tillögur. Talið að tillaga nr. 2 sé vart ásættanleg vegna mikils rasks og kostnaðar, færa þarf stálþil, breyta lögnum o.fl. IK óskar eftir því að HE meti lauslega kostnað við þetta. Verði farið að tillögunum mun það þýða 6% skerðingu á sætum fyrir farþega. Enn verða þó sæti fyrir 107 farþega í ferjunni. HE mun senda IK tillögur. IK mun bera þær undir Garðar Ólason, sveitarstjórnarmann í Grímsey.
10. IK leggur til að HE panti fyrir hönd Vg. þann búnað sem vantar í ferjuna, þ.e. búnað sem ljóst er að gæti tafið verkið sökum langs afhendingarfrests, m.a. hurð frá aðalinngangi inn í salinn og þil/klæðningu sem vantar.
11. Rætt um ratsjá og ískastara. HE hefur rætt um verð við Brimrúnu. HE mun leita eftir tilboðum frá aðilum á markaði.

Fundi slitið kl. 12:00

Stefnt að næsta fundi 12. desember.

Fundargerð ritaði Ingilín Kristmannsdóttir.

Fundargerð 16. fundar. verkefnisstjórnar um endurbætur á Grímseyjarferju.

Dags: 12. desember 2007

Fundarstaður: Vegagerðin

Þátttakendur:

Vegagerðin: Gunnar Gunnarsson.

Siglingastofnun: Ólafur Briem

Navis ehf.: Hjörtur Emilsson, verkefnisstjóri

AM PRAXIS: Reynir Karlsson hrl.

Ingilín Kristmannsdóttir, samgönguráðuneytinu boðaði forföll.

Fundur settur kl.: 10:00

Gunnar Gunnarsson stýrði fundinum.

1. Yfirlit yfir stöðu verksins.

Hjörtur gerði grein fyrir framvindu verksins og frá verkfundi með fulltrúum verksala sem haldinn var 11. desember í Hafnarfirði. Hjörtur lagið fram fundargerð frá þeim verkfundi í handriti. Það helsta sem þar kom fram var:

- Stólar í efri farþegasal eru sagðir á leiðinni til landsins, nokkuð síðar en fyrstu upplýsingar frá verksala gerðu ráð fyrir.
- Loftblásarar hafa ekki verið keyptir af verksala eins og viðaukasamningur við VOOV gerði ráð fyrir. Hjörtur hafi tekið það mál upp við VOOV og samkomulag verið gert um að VOOV segði sig frá þeim viðaukasamningi og að sá blikksmiður sem hafði verið ráðinn til verksins, taki að sér að annast kaup og uppsetningu á loftblásurum. Í þessu felst viðbótarverk þar sem í ljós hafi komið að loftblásari fyrir farþegasali var einnig í því ástandi að ekki þótti réttlætanlegt að gera við hann.
- Hjörtur hefur staðfest við VOOV kaup á 36 stólum í neðri farþegasal sem eru á lager í Reykjavík. Gengið verði frá festingum fyrir hluta þeirra nú og hinna þegar endanlegt fyrirkomulag í salnum liggur fyrir. Festingar fyrir aðra stóla munu fylgja skipinu.
- Dælustöð fyrir ýringarkerfi er ekki komin til landsins en verður sett upp aftast í lestinni strax og hún kemur. Ekki hefur verið gengið frá samningi um að framlengja lagnir vegna þessa.

2. Niðurstöður prófana.

Hjörtur greindi frá niðurstöðum prófana sem hófust um borð í skipinu þann 11. desember. Lagði hann fram lista yfir þær niðurstöður. Þær helstu eru:

- Loftlúgur að vélarreislun eru lekar. Samþykkt að smíði á nýjum lúgum fari inn í nýju verklýsingu.
- Loftventlar að rýmum eru víða lekir. Hjörtur upplýsti að lagfæring á þessum loftventlum væri innifalin í verksamningi og að hann myndi ganga eftir því að þetta yrði lagað.
- Plasthurðir að skipinu aðrar en þær sem fyrir voru stb og bb að efri farþegasal eru lekar. Það eru engir snerlar á þessum hurðum. Þetta eru nýjar hurðir. Hjörtur kannar hvaða ráðstafanir verksali hyggst grípa til.
- Fremsti miðgluggi að efri farþegasal er lekur.

- Prófun á bb aðalvél, gir og skrófu gekk vel. Við keyrslu á stb vél komu upp vandamál. Aðeins var unnt að keyra vél í 1300 snúninga þar til kælivatnshiti fór yfir leyfileg mörk.
- Við keyrslu á vélinni með skrófuna inni var mikill titringur í brú.
- Við prófun á kælikerfi kom í ljós að kæling á báðum áspéttum er sameiginleg kælingu á vökvadælum. Þetta þýðir að ef vökvadæla er keyrð, fá áspétti ekki næga kælingu. Þetta er hönnunargalli sem þarf að huga að og ef tilefni er til setja í nýja útboðið.

3. Aðrir verkþættir.

Hjörtur gat þess að vinna við þilfarskrana, sem búið væri að semja við Atlas um að framkvæma, væri ekki hafin og að gera mætti ráð fyrir muni ekki hefjast fyrr en síðar. Búið væri að finna út hvers vegna kraninn virkaði ekki eðalilega.

Hjörtur upplýsti að í ljós hafi komið við prófanir að annað hitaelementið í hitakút fyrir skipið sé ónýtt og að skipta þurfi um það. Hirti falið að gera ráðstafanir til þess að fá gert við hitakútinn án útboðs.

Viðvörunartafla í vélarúmi er ekki í lagi og ekki liggur ljóst fyrir hvað þurfi að gera til að koma henni í lag. Hirti falið að leita til rafvirkja við að koma töflunni í lag og fá áætlun yfir kostnað.

Ólafur spurðist fyrir um prófun á neyðarvél skipsins. Hjörtur svaraði því til að prófun á henni hafi ekki farið fram daginn áður en sé á dagskrá.

4. Viðlega skipsins og vöktun eftir verklok.

Rætt var um hvar skipið skuli liggja eftir verklok og hvaða fyrirkomulag skuli vera á vöktun skipsins. Var tillaga Hjartar um að semja um að skipið fái að liggja í Hafnarfirði og að samið yrði við starfsmenn hafnarinnar að líta á eftir skipinu. Samþykkt.

5. Björgunar- og öryggisbúnaður.

Hjörtur upplýsti að í ljós hafi komið að kostnaður við endurnýjun á ljósum þeirra björgunarvesta sem um borð væru og sem fulltrúi Siglingastofnunar Íslands hafi staðfest að séu nothæf að lokinni yfirferð, væri nærri því að vera samsvarandi verði á nýju vesti. Var Hirti falið að leita eftir verðum á nýjum vestum í stað eldri vesta og að miða við að vesti séu með klofól.

Ólafur spurðist fyrir um AIS kerfi og tilkynningarskyldubúnað. Hjörtur upplýsti að AIS-kerfið væri komið og uppsett en að tilkynningarskyldubúnaðurinn væri innifalinn í þeim samningi sem gerður hafi verið beint við Brimrónu.

Við skoðun á handslökkvitækjum hafi komið í ljós að endurnýja þurfi 6 tæki. CO2 flöskur vegna slökkvikerfis vélarúms eru komnar um borð. Ágreiningur er um greiðslu á kostnaði vegna þessa þar sem VOOV sættir sig ekki við að fella niður greiðslu á þessum lið í tilboði þeirra að fullu.

6. Útboðsgögn vegna nýja útboðs.

Verklýsing er í vinnslu og verður tilbúin í lok vikunnar. Samþykkt var að setja í útboðslýsingu ákvæði sem tiltekur að við val á viðsemjanda verði litið til verktíma. Fallið var frá kröfu um að viðsemjandi skuli skoða skipið eftir að tilboð hafa verið opnuð. Þá var samþykkt að fella niður ákvæði um hámark tafabóta.

Hirti og Ólafi falið að ljúka við útboðslýsingu og að tilkynna þeim sem gert er ráð fyrir að gefist kostur á að bjóða í verkið um opnunartíma og verktíma.

7 Annað.

Hjörtur gat þess að kostnaður við prófanir á skipinu bæði að því er varðar flokkunarfélag og hann sem eftirlitsmann með verkinu sé þegar orðinn talsvert meiri en áætlanir hans gerðu ráð fyrir. Hann hafi hins vegar ekki séð neina reikninga vegna LR.

Ólafur taldi að úr því sem komið væri, væri ekki tilefni til þess að inna af hendi frekari greiðslur til verksala án þess að leita samþykkis verkefnisstjórnar. Skilyrði frekari greiðslu væru hugsanlega vegna umsaminna aukaverka sem væri að fullu lokið við og gegn því að reikningur væri fyrir hendi. Þá væri ekki tilefni til þess að inna af hendi greiðslur til VOOV fyrr en fyrir liggur að prófunum er lokið með fullnægjandi hætti og sem lið í endanlegu uppgjöri vegna þessa verks. Var sú afstaða staðfest og samþykkt.

Fundi slitið kl. 12:15

Næsti fundur verður ákveðinn síðar en miðað við að fundur verði í næstu viku.

Fundargerð ritaði Ólafur J. Briem.

Minnispunktur af fundi verkefnastjórnar 16.01. 2008.

Mættir: Ólafur Briem, Ingilín Kristmannsd., Gunnar Gunnarsson, G.P.M., Hjörtur Emilsson og Reynir Karlsson hrl. sem skrifaði fundargerð.

Reynir K. gerði grein fyrir verkfundi s.l. laugardag þar sem undirritað var endanlegt stöðuyfirlit og farið yfir þau verk sem ekki var lokið en þau eru tíunduð í fundargerðinni. Skipið var að loknum fundi afhent verkkaupa.

GG óskaði eftirheimild til að greiða reikninga nr. 1335 og 1336 að fjárhæð samtals 99.827,- evrur v/aukaverka. Það var samþykkt samhljóða.

Reikningur vegna samningsverks bíður þar sem halda á eftir 10% samkv. samningi. Hann bíður samkomulags og loka ágr.mála og lokauppgjörs.

Samþykkt að RK fái heimild til að gera VOOVóformlegt tilboð þegar allir reikningar hafa skilað sér.

HE gerði grein fyrir fyrstu samskiptum við Slippfélagið á Akureyri

Lagður var fram „óskalisti“ frá Jóni Halldóri Gunnarssyni skipstjóra um það sem betur mætti fara að hans mati í ferjunni. HE fór yfir listann.

GG kynnti samning við GR en verkkaupi ber nú kostnað af eftirliti þeirra sem er breyting frá því sem áður var.

HE fór yfir lista yfir hugsanleg aukaverk. Farið var yfir einstök verk og þau samþykkt eða synjað. Listinn fylgir fundargerðinni og telst hluti hennar.

Ingilín kynnti ósk ráðherra um tilboð í verulegar breytingar á eldhúsi á grundvelli hugmynda Grímseyinga.

Allir fundarmenn telja þær hugmyndir óásættanlegar. Vegamálastjórikom á fundinn og mun tala við ráðherra.

Nr. 16 - Athugasemd við VOOV. Er á ábyrgð þeirra.

Nr. 19 – Ath. hvað þarf til að breyta en ekki aukaverk á þessu stigi.

HE kynnti tilboð Slippsins á Akureyri um athugun á skrúfum upp á kr. 875.000. Ekki samþ. að svo stöddu en ákveðið að leita ráðgjafar hjá sérfræðingum erlendis.

Fundargerðin lesin upp og samþykkt samhljóða.

Fleira ekki gert. Fundi slitið kl 12.30.

Reynir Karlss. (sign) Hjörtur Emilss. (sign) Ólafur Briem (sign) Gunnar Gunnarss.(sign) Ingilín Kristmannsd.(sign)

Fundur í verkefnastjórn haldinn 23. Janúar 2008 kl 14:30

Mættir:

ÓB, Ingilín, GG, GPM, HE og RK sem skrifaði fundargerð.

Dagskrá:

1. Ákveðið hefur verið að slá af hugmyndir Grímseyinga um breytingar á vistaverum vegna mikil kostnaðar sem er áætlaðar ca. 8,0 milljónir.
2. Fundur er áætlaður með Grímseyingum og fulltrúum Samskipa á morgun á Akureyri til að fara yfir málin. G.G og H.E. munu mæta þar líka.
3. Samþykkt að kaupa innréttingaefni frá VOOV enda fáið það á samkeppnishæfu verði. H.e og R.K athugi að gera samning vegna þessa
4. Enn hafa ekki borist lokareikningar vegna aukaverka.
5. Teikningar frá Erni eru ókomnar ennþá en VOOV hefur lofað þeim.
6. Fyrirkomulag innréttinga. Fundarmenn almennt fylgjandi leið A frekar en B en samþykkja að notendur ákveði þetta þ.e Samskip og Grímseyingar.
7. HE lagði fram yfirlit yfir kostnað vegna samningsverka og aukaverka (áætlun). Þar kemur fram að tilboðsverk er kr. 13.511.000,- og aukaverk kr. 13.125.000,- þ.a reikningsverk 7.400.000,-. Áætlun vegna aukaverka er rífleg . Í aukaverkum eru talin með verk sem VOOV lauk ekki.
8. Verkið gengur samkvæmt áætlun en verklok eru áætluð um ca miðjan febrúar næstkomandi þegar tillit hefur verið tekið til aukaverka og stopps.

Fleira ekki gert. Fundi slitið.

Reynir Karlsson hrl. (sign)

Ólafur J. Briem (sign)

Hjörtur Emilsson (sign)

Ingilín Kristmannsdóttir (sign)

Gunnar Gunnarsson (sign)

Fundur í verkefnastjórn 13. feb. 2008 kl. 14.00

Mættir: Ólafur Briem, Ingilín Kristmannsdóttir, Gunnar Gunnarsson, Hjörtur Emilsson, G. Pétur Matthíasson og Reynir Karlsson hrl. sem skrifaði fundargerð.

Dagskrá:

- I. Reikn. frá VOOV v/ aukaverka að fjárhæð 52.276 evrur og 135.552 evrur.
H.E. fór yfir fylgiskjöl með reikningum. R.K., Ó.B. og H.E munu fara yfir yfirlitin en athugasemdirnar munu fylgja bréfi til VOOV þar sem afstaða Vegagerðarinnar kemur fram til lokauppgjörs. H.E getur aðeins samþ. að svo stöddu ca. 60.000 evrur, en mun skoða það nánar.
- II. Staða verks fyrir norðan hjá Slippfélaginu.
H.E. lýsti stöðu verks.
Skiptið verður sjósett eftir næstu helgi. Í lok næstu viku verður hægt að ljúka verkum öðrum en þeim sem vantar búnað í.
Huga þarf að prufutúr í síðustu viku febrúar. Verkið hefur m.a. táfist v/ tafa á afhendingu búnaðar ,innréttinga „innahússleikja“ o.fl.
Búið er að vinna fyrir 17.451.800 kr. í verkum sem tilboð hefur verið gert í Þ.e. samningsverk + aukaverk.
- III. Athugasemdir Siglingastofnunar.
H.E. átti fund með fulltr. Siglingastofnunar og eftir það kom önnur skýrsla frá Siglingastofnun. Ó.B. + H.E. voru sammála um að mörgu væri þar ofaukið (og ofsagt). Talaði Ó.B. við yfirmann skoðunarviðs vegna þessa. Unnið er að endurskoðun skýrslunnar.

Fundargerðin lesin upp og samþ.

Fleira ekki gert. Fundi slitið.

Reynir Karlsson sign.

Hjörtur Emilsson sign.

Gunnar Gunnarsson sign.

Ólafur Briem sign.

Ingilín Kristmannsd. sign.

Fundur í verkefnastjórn 27. Febrúar 2008 kl 13:00

Mættir:

Hjörtur, Gunnar , Ólafur, Ingilín og Reynir Karlsson sem skrifaði fundargerð.

Dagskrá:

1. Bréf til Vovv dags 19. febrúar 2008. RK gerði grein fyrir helstu atriðum bréfs til VOOV og viðbröðum JAJ hrl . Hann sagði að þeir færu yfir þetta og myndu senda svarbréf.
2. HE gerði grein fyrir helstu kostnaðarliðum við viðgerðir og breytingar. Eitthvað sýnist vanta í samantektina og skoðar HE það nánar. Heildarkostnaður liggja fyrir sem fyrst. Sundurliðun tekur m.a. tillit til kostnaðar sem Vegagerðin hefur sjálf lagt beint út .
3. Samskip hafa keypt 2 lyftara vegna skipsins að upphæð 3,4 millj. Farið var yfir nokkra reikninga sem Vegagerðinni hafa borist.
4. Ferð Ólafs Briem til Akureyrir vegna meintra galla á verki VOOV sbr. ábendingar starfsmanns Slippfélagsins. ÓB telur ekki ástæðu til að hafa áhyggjur af þessum ábendingum en vísar til eftirlits (LR) hvort göt fyrir lagnir í bitum veiki bita of mikið . ÓB mun skila skýrslu um ferð sína norður næstu daga.
5. Gert er ráð fyrir að skipið fari í reynslusiglingu yfir helgi.

Fleira ekki gert

Fundi slitið kl 14:45

Reynir Karlsson (sign)

Hjörtur Emilsson (sign)

Ingilín Kristmannsdóttir (sign)

Ólafur Briem (sign)

Gunnar Gunnarsson (sign)

12.01 2008

Verkefnisstjórn Grímseyjarferju.
21. fundur verkefnisstjórnar 27. febrúar 2008.

Mættir:
Gunnar Gunnarsson
Hjörtur Emisson
Pétur Marteinsson
Ólafur J. Briem

Reynir og Ingillín höfðu boðað forföll.

1. Staða mála.

Farið var yfir stöðu mála að því er varðar uppgjör við VOOV. Vegagerðinni hafa borist reikningar frá VOOV vegna meintra aukaverka. Vegagerðin hefur tilkynnt VOOV með óformlegum hætti að reikningar VOOV komi vegagerðinni og verkefnastjórn verulega á óvart, ekki síst í ljósi þess að þessi mál voru rædd á fundum VOOV og fulltrúa Vegagerðarinnar í byrjun janúar og þar gert samkomulag um umfang aukaverka. Hirti falið í samráði við Reyni og Ólaf að semja drög að bréfi þar sem afstaða Vegagerðarinnar til þessara aukaverka kæmi fram. Samþykkt að endurkrefja VOOV um greiðslu vegna krana fyrir MOB-bát sem Vegagerðin hefur þegar innt af hendi til VOOV í ljósi þess að verulegur dráttur hefur orðið á afhendingu kranans og á þessu stigi sé óljóst hvort hann hafi nokkurn tíma verið pantaður. Með tilliti til frádráttar vegna krana fyrir MOB bát var samþykkt að fallast á að greiða VOOV kr 47.790,- EUR vegna þeirra aukaverka sem tilefni er talið til að samþykkja. Í bréfi Vegagerðarinnar verði farið fram á skýringar VOOV og rökstuðning fyrir þeim liðum reikninga fyrirtækisins sem ákveðið er að hafna að svo stöddu.

2. Ferð Ólafs til Akureyrar vegna athugasemda starfsmanns Slippsins ehf.

Ólafur gerði grein fyrir ferð sinni til Akureyrar til skoðunar á þeim athugasemdum sem borist hafa frá starfsmanni Slippsins ehf. Lýsti Ólafur þessum athugasemdum sem bæði snúa að þeim atriðum sem starfsmaðurinn benti á og að öðrum atriðum sem Ólafi fannst tilefni til að vekja athygli á. Sagðist Ólafur vera að ljúka við skýrslu vegna ferðarinnar og framkominna athugasemda sem send yrði verkefnisstjórn næstu daga.

Samþykkt að fresta umræðu um önnur mál til þess tíma er aðrir fulltrúar í verkefnisstjórn gætu mætt.

OJB/-