



*Gledileg jól  
gott og farsælt  
komandi ár*

Útnesvegur (574) á Snæfellsnesi

## Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða sem gefa endanlegar upplýsingar. Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdadeildar. Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
11-047 Vestfjarðavegur (60), Eiði - Þverá	2012
11-048 Strandavegur (643), Djúpvvegur - Geirmundastaðavegur í Steingrímsfirði	2012
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:
11-055 Vaðlaheiðargöng, eftirlit	12.09.11 10.01.12
Útboð á samningaborði	Auglýst: Opnað:
11-017 Reykjanesbraut (41) undirgöng við Straumsvík	31.10.11 15.11.11

Útboð á samningaborði, framhald	Auglýst:	Opnað:
11-054 Vaðlaheiðargöng, stálbitar fyrir bráðabirgðabrá	05.09.11	27.09.11
11-042 Vaðlaheiðargöng bráðabirgðabrá fyrir vinnuútfærð	29.08.11	13.09.11
11-018 Vaðlaheiðargöng	28.03.11	11.10.11
Samningum lokið	Opnað:	Samið
11-049 Djúpvvegur (61) um Seljalandsós og Seljalandsá í Álfafjarðarbotni Eykt ehf., kt. 560192-2319	27.09.11	01.11.11
11-050 Strandavegur (643), brú á Staðará í Steingrímsfirði Eykt ehf., kt. 560192-2319	30.08.11	01.11.11
Útboð fellt niður		
11-005 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2011		

## Tólf ára og fjögurra ára samgönguáætlanir lagðar fram

Áður birt á innanrikisraduneyti.is 14.12.2011

Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra kynnti þann 14. desember fjögurra ára og tólf ára samgönguáætlanir sem dreift var á Alþingi þann dag. Ráðherra sagði lagðar nýjar áherslur með þessum áætlunum, horft væri á landið sem eina heild við ákvörðun verkefna, lögð væri áhersla á verkefni á þeim landssvæðum sem í dag byggju við lakastar samgöngur og mjög aukin áhersla væri á almenningssamgöngur.

Tólf ára samgönguáætlun árána 2011 til 2022 hefur að geyma stefnumótun en fjögurra ára áætlunin er verkefnaáætlun með fjárhagsramma fyrir árin 2011 til 2014. Tekjur og framlög til verkefna tólf ára samgönguáætlunar eru alls 296 milljarðar króna. Stærsta hluta þess fjármagns á að verja til vegamála eða 240 milljörðum.

### Áherslur innanríkisráðherra

Innanríkisráðherra sagði við kynninguna að sjá mætti þá eðlisbreytingu og þróun í stefnumarkandi áætluninni að horfa

til landsins í heild og allra samgöngugreina, þ.e. á landi, í lofti og á sjó og hverfa frá svæðaskiptum verkefnum. Þá sagðist hann vilja leggja á það áherslu að með stefnu samgönguáætlunar fengju þau landsvæði sem í dag byggju við lakastar samgöngur ákveðinn forgang og nefndi hann Vestfirði sérstaklega í því sambandi. „Á næstu árum eða til ársins 2014 mun hlutfallslega meira fé fara í verkefni á Vestfjörðum en í öðrum landshlutum og rökin fyrir því er að þar búa menn ekki við sambærilega samgöngumöguleika og íbúar annarra landshluta. Ég hef áður kynnt þetta sjónarmið mitt og það endurspeglast í þessari nýju áætlun,“ sagði ráðherra ennfremur.

Ögmundur Jónasson vakti einnig athygli á því við kynninguna að horfa yrdi með raunsæi og fyrirhyggju til fjárveitinga við ákvörðun samgönguverkefna. „Við getum ekki farið af stað í framkvæmdir án þess að ákveða og sjá fyrir endann á

### Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 22. tbl. 19. árg. nr. 578 21. des. 2011

Ritstjórn og umsjón útgáfu:  
**Viktor Arnar Ingólfsson**  
Ábyrgðarmaður:  
**Gunnar Gunnarsson**  
Prentun: **Oddi**

Ósk um áskrift sendist til:  
**Vegagerðin**  
**Framkvæmdafréttir**  
**Borgartúni 7**  
**105 Reykjavík**  
eða með tölvupósti til:  
**vai@vegagerdin.is**

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útboð eru kynnt, útboðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.



Því hvernig þau eru fjármögnuð og gefa með því út óútfylltan tékka á skattgreiðendur framtíðarinnar. Við verðum að sýna fyrirhyggju og ráðdeild á þessu sviði.“

Í samræmi við lög lagði innanríkisráðherra stefnu sína í helstu málaflokkum, auk fjárhags- og tímamma, fyrir samgönguráð með bréfum dagsettum 18. maí 2011 og 5. september 2011. Helstu áherslur innanríkisráðherra voru: Félagshagfræðileg greining við forgangsröðun verkefna, efling almenningsgangna, mælanleg markmið, núllsýn í umferðaröryggismálum, loftslagsmál, hlutverk samgangna við tengingu landsvæða og landsins alls, samþætting við aðrar áætlanir ríkisins, samgöngukostnaður heimilanna, greiðfærni og áreiðanleiki samgangna og jákvæð byggðaðþróun.

Með nýjum áherslum er hugsað um verkefni fyrir landið í heild á öllum sviðum samgangna; á landi, í lofti og á sjó. Lögð er áhersla á verkefni á landsvæðum sem í dag búa við lakastar samgöngur. Einnig er nú aukin áhersla lögð á almenningsamgöngur.

#### Stefnumótandi samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022

Stefnumótandi tillaga tólf ára áætlunar skiptist í þrjá hluta. Fyrsti hlutinn er stefnumótun þar sem sett er fram stefna um hvert hinna fimm lögbundnu markmiða, þ.e.a.s. um greiðar samgöngur, hagkvæmar samgöngur, umhverfislega sjálfbærar samgöngur, öruggar og um samgöngur sem stuðla að jákvæðri byggðaðþróun. Í öðrum hlutanum er grunnnet samgangna skilgreint og í þriðja hlutanum er sett fram áætlun um fjáröflun, útgjöld og helstu framkvæmdir. Þá fylgir tillögunni ítarleg greinargerð.

Helstu breytingar frá fyrri áætlun er aukin áhersla á umhverfismál, hagkvæmni samgangna, samspil samgangna og skipulags, jafnræði samgöngumáta auk áframhaldandi áherslu á öryggi vegfarenda. Þá er áhersla á að bæta greiðfærni þar sem tengingum við aðra landshluta, jafnt sem innan landsvæða er ábótavant, s.s. á sunnanverðum Vestfjörðum. Í stað markmiðs um skemmri ferðatíma til Reykjavíkur er nú lögð áhersla á að stytta ferðatíma innan landsvæða að næsta atvinnu- og þjónustukjarna.

#### Verkefnaáætlun fyrir árin 2011-2014

Verkefnaáætlunin skiptist í sjö kafla. Í fyrstu fimm köflunum eru flugmálaáætlun, siglingamálaáætlun, vegáætlun, áætlun Umferðarstofu og umferðaröryggisáætlun. Þar er sundurliðað

og gerð grein fyrir áætluðum tekjum og gjöldum hvers árs. Í sjötta og sjöunda kafla er síðan gerð grein fyrir almennum samgönguverkefnum sem tilgreind eru í stefnumótun áætlunarinnar og framkvæmd verða á tímabilinu. Verkefnin eru tilgreind eftir markmiðum og ábyrgð á framkvæmd þeirra úthlutað.

Við undirbúning og vinnslu áætlanna var haft ítarlegt samráð við sveitarstjórnir, almennig, Samtök atvinnulífsins, auk þess sem haldið var samgönguping sl. vor. Mat á umhverfisáhrifum áætlunarinnar var unnið lögum samkvæmt.

#### Rannsóknarverkefni

Á árunum 2011–2022 verður unnið að rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefnum sem falla undir fimm meginmarkmið samgönguáætlunar. Verkefnin eru tilgreind í stefnumiðum og áherslum áætlunarinnar. Verkefnin eru liður í því að framfylgja samgönguáætlun á sama hátt og vinnsla framkvæmda-, viðhalds- og rekstrarverkefna. Á hverri fjögurra ára verkefnaáætlun eru tiltekin þau verkefni sem vinna skal á viðkomandi tímabili samgönguáætlunar og gerð er grein fyrir ábyrgðar- og samstarfsaðilum. Vinnu- og fjárframlög í tilgreind rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni koma frá samgöngustofnunum og samstarfsaðilum í samræmi við ábyrgð og hlutverk í hverju verkefni, samkvæmt nánara samkomulagi þeirra á milli.

#### Helstu verkefni

Meðal verkefna sem lokið verður á gildistíma 12 ára samgönguáætlunar og kosta yfir einn milljarð króna er ný brú yfir Hornafjarðarfljót ásamt vegagerð, ný brú yfir Ölfusá norðan Selfoss og breikkun vegar milli Selfoss og Hveragerðis og um Hellisheiði, vegarkafli á sunnanverðum Vestfjörðum og fjölmörg verkefni á Suðvesturlandi sem tengjast bættu umferðarflæði. Þá verður gert átak í lagningu bundins slitlags á tengivegi um land allt fyrir tæpa 6 milljarða króna á áætlunartímabilinu.

Meðal verkefna sem hefja á má nefna breikkun Vesturlandsvegar, nýjan veg um Dynjandisheiði, Suðurfjarðarveg og Axarveg.

Gert er ráð fyrir að lokið verði við gerð Norðfjarðarganga árið 2018, Dýrafjarðargöng árið 2022 og Hjallahálgöng einnig 2022 (ef láglendisleið verður ekki fyrir valinu).

Tillögur til þingsályktunar má sjá á vef innanríkisráðuneytisins. ■



Blaðamannafundur innanríkisráðherra 14. desember. Auk ráðherra voru fulltrúar ráðuneytisins og samgönguráðs viðstödd fundinn. Á myndinni eru frá vinstri Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri í innanríkisráðuneyti, Halla Sigrún Sigurðardóttir, framkvæmdastjóri stjórnsýslusviðs Flugmálastjórnar, Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri, Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri innanríkisráðuneytis, Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra, Dagur B. Eggertsson, formaður samgönguráðs, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Dagný Jónsdóttir forstjóri Umferðarstofu. Ljósmynd: Jóhannes Tómasson.



Eiríkur Bjarnason  
forstöðumaður  
áætla- og umhverfisdeildar  
Vegagerðarinnar  
skrifar

#### Álit Skiplagsstofnunar

Mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar frá Eiði í Vattarfirði að Þverár í Kjálkafirði

#### Inngangur

Framkvæmdir við Vestfjarðaveg frá austanverðum Þorskafirði til Dýrafjarðar verða einhver umfangsmestu verkefni í vegagerð á Íslandi næsta hálfan annan áratuginn a.m.k. Í drögum að samgönguáætlun 2011-2022 er gert ráð fyrir að unnið verði á fjórum löngum vegarköflum á þessari leið og er líklegt að heildarkostnaður við framkvæmdirnar geti numið um 22.000 til 24.000 milljónum króna. Verkefnin sem um ræðir eru í Gufudalssveit, í Múlasveit, á Dynjandisheiði og Dýrafjarðargöng. Til að setja þessar tölur í samhengi við drög að samgönguáætlun þá er framkvæmdafé næstu árin innan við 6.000 m.kr. á ári á öllu landinu.

Tveir þessara vegarkafla fara um einhverjar fegurstu sveitir Íslands og hafa á undanförunum árum þegar sprottið deilur vegna framkvæmda í Gufudalssveit sem sér engan veginn fyrir endann á. Vegaframkvæmdir í Gufudalssveit verða ekki frekar til umfjöllunar í grein þessari en Vegagerðin undirbýr nú nýtt mat á umhverfisáhrifum allra leiða sem til álita geta komið og ekki hefur verið hafnað á fyrri stigum máls. Í hnotskurn snúast álitamálin um vegarlagningu um Gufudalssveit og Múlasveit um afar fallett landslag í og við brattar hlíðar í fjörðunum annars vegar og öryggi vegfarenda, sem flestir hverjir eru í langferð, hins vegar. Vegagerðinni er fullljóst að ekki verður lagður vegur um þetta fallega land nema um umtalsverðum neikvæðum umhverfisáhrifum.

Vestfjarðavegur er aðaltenging til sunnanverðra Vestfjarða og þegar öllum fyrrnefndum framkvæmdum verður lokið verður vegurinn stysta leiðin til Ísafjarðar. Um langar leiðir er að fara og víða er langt á milli byggða og verður því að reikna með að vegfarendur ætlist til tiltölulega hás ferðahraða. Það aftur á móti leggur þær skyldur á herðar Vegagerðinni að gera veginn eins öruggan úr garði og nokkur kostur er. Almennit lítur almennigur svo á að Vegagerðin beri ábyrgð á öryggi



Í grennd við mögulega þverun Mjóafjarðar samkvæmt veglínu A (ljósmynd: Náttúrustofa Vestfjarða, 2008).

vega og leitast Vegagerðin eftir fongum við að standa undir þeim væntingum.

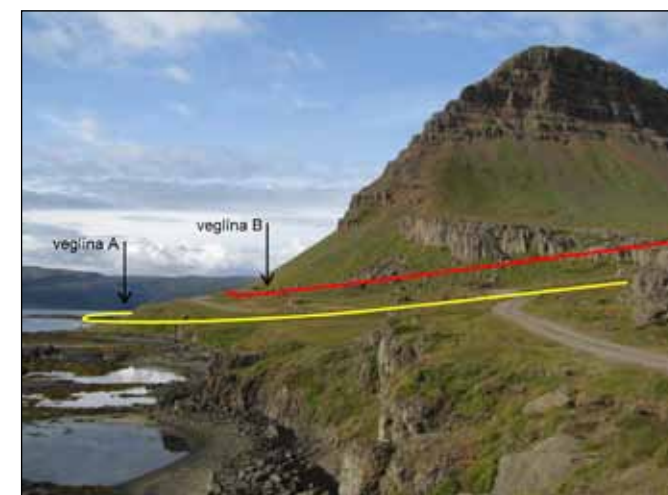
Þann 5. desember sl. birti Skipulagsstofnun álit sitt um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði þar sem fallist er á matsskýrsluna. Framhald málsins verður því væntanlega að Vegagerðin sækir um framkvæmdaleyfi til sveitarfélaganna Reykhólahrepps og Vesturbyggðar sem munu afgreiða umsókn í samræmi við aðalskipulag sveitarfélaganna og eftir atvikum með skilyrðum sem leiða af mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun hefur með álitinu fallist á að framkvæmdaraðili hafi metið umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum. Álitnið gefur hins vegar tilefni til sérstakrar umfjöllunar um hvert hlutverk Skipulagsstofnunar er samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Með dómi Hæstaréttar í máli nr. 22/2009 var skorið úr um að framkvæmdaraðili hefur forræði á því að meta hvaða valkostir koma til álita við mat á umhverfisáhrifum enda sé það mat byggt á málefnalegum og hlutlægum grunni. Þrátt fyrir þennan dóm Hæstaréttar tekur Skipulagsstofnun í niðurstöðu sinni nýjan valkost til umfjöllunar sem Vegagerðin lagði ekki fram vegna ófullnægjandi umferðaröryggis. Er þetta gert í sérstökum kafla í lok kaflans um niðurstöður stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum. Með þessari umfjöllun fer Skipulagsstofnun út fyrir hlutverk sitt samkvæmt lögum og dómi Hæstaréttar.

#### Álit Skipulagsstofnunar samkvæmt 11. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum

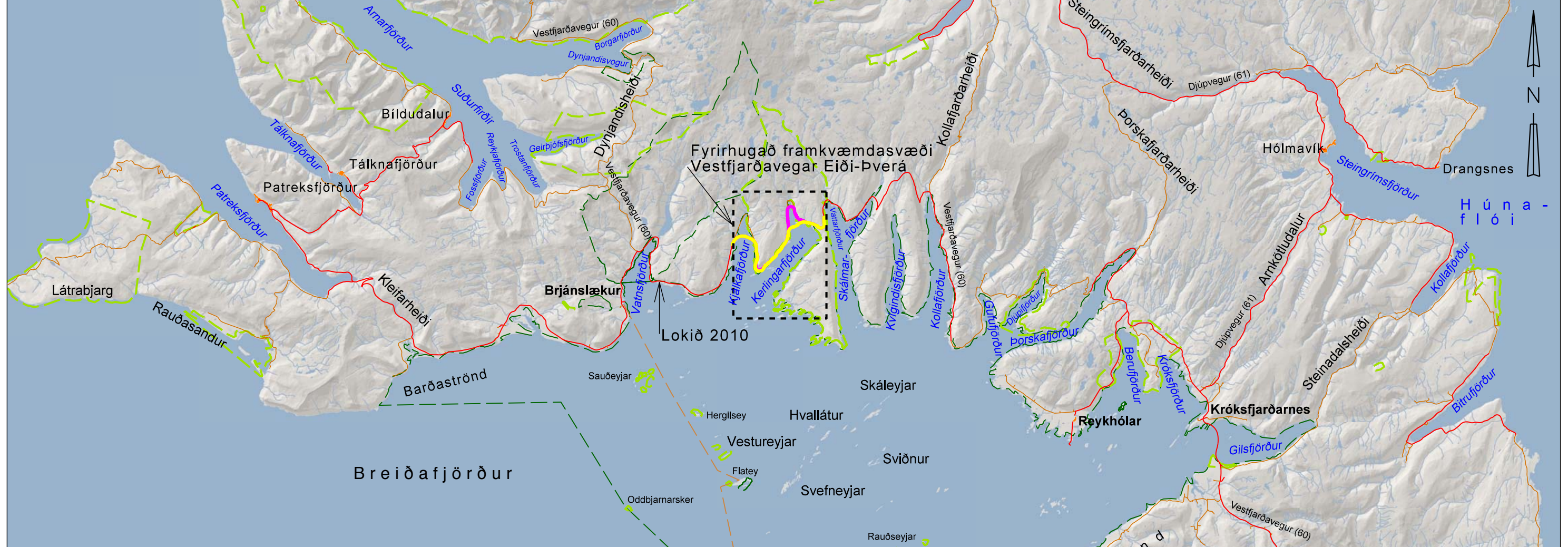
Samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum er það framkvæmdaraðili sem ber ábyrgð á að gera mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Hann aflar gagna og lætur gera matsáætlun og matsskýrslu í samræmi við ákvæði laganna og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun kemur að málsmeðferð á ýmsum stigum og gefur að lokum álit um mat á umhverfisáhrifum. Fjallað er um álit Skipulagsstofnunar í 11. gr. laganna.

Samkvæmt 11. gr. laganna skal Skipulagsstofnun gefa rökstutt álit á því hvort skýrsla framkvæmdaraðila um mat á umhverfisáhrifum uppfylli skilyrði laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og reglugerða settra samkvæmt þeim og hvort umhverfisáhrifum sé lýst á fullnægjandi hátt. Í álit Skipulagsstofnunar skal gera grein fyrir helstu forsendum og niðurstöðum matsins auk þess að fjalla um afgreiðslu framkvæmdaraðila á þeim athugasemdum og umsögnum sem bárust við vinnslu matsins. Telji Skipulagsstofnun að setja



Litlanes, horft inn Kjálkafirði (ljósmynd: Helga Adalgeirsdóttir, 2010).





## Auglýsingar útboða

Auglýsing birt áður 12. september og 31. október 2011. Birt hér að nýju vegna endurtekinnna breytinga á dagsetningum opunarfundna

### Vaðlaheiðargöng, eftirlit 11-055

Vegagerðin, fyrir hönd Vaðlaheiðarganga hf., óskar eftir tilboðum í eftirlit með gerð Vaðlaheiðarganga milli Eyjafjarðar og Fnjóskadals.

Jarðgöngin verða um 7,2 km löng í bergi og er breidd þeirra 9,5 m í veghæð. Heildarlengd vegskála er um 320 m. Verkið nær ennfremur til lagningar um 4,1 km af nýjum vegum. Eftirlitið nær einnig til stýrikerfis, fjarskiptakerfis, hraðamyndavéla og gjaldtökukerfis ganganna.

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfnisvals og verðs og ber bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfni bjóðanda og verðtilboð.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Miðhúsavegi 1, Akureyri og Borgarúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 12. september 2011. Verð útboðsgagna er 10.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn **10. janúar 2012** og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag og lesið upp hverjir hafa skilað inn tilboðum.

Síðari opunarfundur verður þriðjudaginn **17. janúar 2012** klukkan 14:15 þar sem lesin verður upp stigagjöf bjóðenda í hæfnismati og verðtilboð hæfra bjóðenda opnuð.

Útboðið er einnig auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

þurfi frekari skilyrði fyrir framkvæmd eða mæla fyrir um mótvægisáðgerðir umfram það sem fram kemur í matsskýrslu skal það koma fram í álitni stofnunarinnar.

Það er ekki hlutverk Skipulagsstofnunar samkvæmt lögunum að gefa eigið álit á umhverfisáhrifum framkvæmda heldur er stofnuninni ætlað að gera grein fyrir niðurstöðum mats framkvæmdaraðila og gefa álit á því hvort matið uppfylli settar kröfur með tilliti til gagnaöflunar og málsmeðferðar að öðru leyti eins og nánar greinir í lögunum. Ef Skipulagsstofnun væri ætlað að leggja mat á umhverfisáhrifin ætti það að koma skýrt fram í lögunum en svo er ekki. Þvert á móti kemur fram í ýmsum ákvæðum laganna að það er framkvæmdaraðili sem ber ábyrgð á gerð matsáætlunar og matsskýrslu þar sem gerð er grein fyrir og metin áhrif fyrirhugaðra framkvæmda. Hlutverk Skipulagsstofnunar er að sjá til þess að matið uppfylli settar kröfur laganna og gera grein fyrir niðurstöðum þess. Það er svo leyfisveitenda að taka endanlega afstöðu til þess hvort leyfa eigi framkvæmd, m.a. eftir að tekin hefur verið afstaða til álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum.

Telja verður að í umfjöllun sinni í álitni um mat á umhverfisáhrifum Vestfirðavegar fari Skipulagsstofnun út fyrir framan greint hlutverk sitt. Í niðurstöðukafla álitsins er fjallað um veglínu C sem ekki var metin í matsskýrslu og véfengdur rökstuðningur framkvæmdaraðila fyrir því að hafna þeim valkosti á grundvelli markmiða samgönguáætlunar um umferðaröryggi. Ljóst er að þessi umfjöllun í álitinu getur ekki haft þýðingu þar sem Skipulagsstofnun er ekki til þess bær að fjalla um og meta forsendur tæknilegra ákvarðana um hönnun vega eins og hún leitast við að gera í þessu máli. Hvort stofnunin er sammála forsendum framkvæmdaraðila á ekki að skipta máli en auk þess dregur það úr trúverðuleika matsferlisins ef huglæg afstaða hennar til framkvæmdakosta kemur fram í álitni eins og hér gerðist. Mikilvægt er að

stofnunin haldi sig við skýrt afmarkað hlutverk sitt sem er að tryggja að mat á umhverfisáhrifum fari fram í samræmi við ákvæði laga og reglugerðar sem um það gilda. Það er ekki hlutverk hennar að fjalla um forsendur og markmið framkvæmdaraðila.

### Lög nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar

Um framkvæmd þá sem hér um ræðir gilda lög um verndun Breiðafjarðar. Tilgangur laganna er að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Í 2. gr. segir m.a. að ákvæði laganna taki til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu... Skv. 6. gr. laganna ber að leita umsagnar Breiðafjarðarnefndar við gerð skipulagsáætlana á því svæði sem um getur í 2. gr. og einnig ber að taka tillit til verndaráætlunar Breiðafjarðarnefndar.

Samkvæmt framsögðu gilda lögin um Vestfirðaveg þar sem hann fer um fjörur og hólma en ekki á landi. Vegagerðin leitaði álits Breiðafjarðarnefndar um leiðir A og B og féllst nefndin á leið A sem þverar bæði Mjóafjörð og Kjálkafjörð utanverða.

### Helstu forsendur Vegagerðarinnar

Almennar forsendur Vegagerðarinnar við hönnun vega er leiðarljós sem flestar alþjóðlegar veghönnunarreglur innihalda:

- Umferðaröryggi
- Tillit til umhverfisins
- Fjárhagsleg hagkvæmni
- Afkastageta vega

Verkefni veghönnuða er síðan að finna hinn gullna meðalveg milli þessara þátta sem oft á tíðum eru innbyrðis andstæðir hver öðrum. Á síðustu árum hefur þróunin verið í þá átt að þættirnir öryggi og umhverfi hafa fengið meira vægi en áður og tengist það bæði vaxandi velmegun þjóðarinnar og eins því að markmiðinu að tengja byggðir landsins hefur að mestu

verið náð. Umferðaröryggissjónarmið skipa um allan heim sífellt mikilvægari sess við mat á valkostum í vegagerð.

Hin sértæku markmið á leiðinni frá Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði, fyrir utan öryggi og umhverfi, er að tryggja vegfarendum greiðfærni með tilliti til snjóá, snjóflóða og skriðufalla og með styttingu leiða eftir því sem kostur er. Stytting leiða eykur öryggi og greiðfærni og dregur úr mengun. Reynt er að skerða landslag og náttúru sem minnst og forðast truflun dýralífs, sérstaklega arnarins sem nýtur sérstakrar verndar.

Við mat á hinum einstöku umhverfisþáttum leitaði Vegagerðin sérfræðiaðstoðar á þeim sviðum sem hún hefur ekki yfir að ráða sérþekkingu. Má þar nefna fuglafræðinga, fornleifafræðinga, líffræðinga, jarðfræðinga, sérfræðinga á sviði straumfræði o.fl.

### Valkostir Vegagerðarinnar

Í umhverfismati framkvæmdarinnar lagði Vegagerðin fram tvo kosti sem báðir liggja saman á stórum hluta leiðarinnar en frávikin felast í tveimur mismunandi útfærslum á þverun Mjóafjarðar og tveimur útfærslum á legu vegarins á Litlani: **Kostur A:** Mjóifjörður verður þveraður í mynni fjarðarins og vegurinn liggur utarlega á Litlani, að hluta til í fjörum.

**Kostur B:** Mjóifjörður verður þveraður í botni fjarðarins og vegurinn liggur innar á Litlani en veglína A.

Í matsferlinu óskaði Skipulagsstofnun eftir því við Vegagerðina að fjallað yrði um nýjan kost um Litlanes, kost C, í því skyni að forða mannvistarleifum sem ella færu forgörðum í kosti B eða fjörum í kosti A. Kostur C felst í því að lækkaður er hönnunarhraði eingöngu um Litlanes úr 90 km/klst. í 70 km/klst. Vegagerðin skoðaði þennan kost ítarlega en komst að þeirri niðurstöðu að skyndileg lækun hönnunarhraða á svo afmörkuðum og stuttum vegarkafli myndi ekki leiða til lækkaðs aksturshraða. Afleiðingin yrði of hár hraði við krappar



og blindar aðstæður þar sem vænta mætti hárrar slysatíðni. Á grundvelli dóms Hæstaréttar um forræði framkvæmdaraðila um kosti til umhverfismats hafnaði Vegagerðin því að taka þennan kost til mats vegna hættu á hárrí slysatíðni. Þar með var kostur C úr sögunni að mati Vegagerðarinnar.

#### Álit umsagnaraðila

Helstu umsagnaraðilar hafa tekið afstöðu til kosta A og B á eftirfarandi hátt (miðað við þá kosti sem eru í boði):

- Náttúrufræðistofnun telur að frekar eigi að velja veglína B vegna minni áhrifa á arnarheiður, landslag og leirur og þar með verndarsvæði Breiðafjarðar
- Umhverfisstofnun telur veglína A betri kost en B nema þar sem farið er um Litlanes
- Breiðafjarðarnefnd leggst ekki gegn veglína Vegagerðarinnar (veglína A)

Auk þess skal þess getið að eigandi jarðarinnar Litlanes ljær ekki máls á samkomulagi um afsal lands ef ákveðið verður að fara leið B eða C. Engar athugasemdir hafa komið frá öðrum landeigendum um þá leið sem Vegagerðin leggur til, þ.e. leið A.

#### Niðurstaða Vegagerðarinnar

Meginniðurstaða Vegagerðarinnar er efnislega eftirfarandi:

Núverandi vegsamgöngur á Vestfjarðavegi á kaflanum frá Eiði að Þverá eru ósættalegar. Um er að ræða hlykkjóttan og hæðóttan malarveg með einbreiðum brúm sem uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar.

Vegagerðin hefur skoðað ýmsa kosti varðandi legu nýs vegar. Markmið framkvæmdanna er að bæta samgöngur á Vestfjörðum með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur á Vestfjarðavegi og stytta vegalengdir. Bættar

samgöngur munu hafa veruleg jákvæð áhrif á samfélagið á Vestfjörðum.

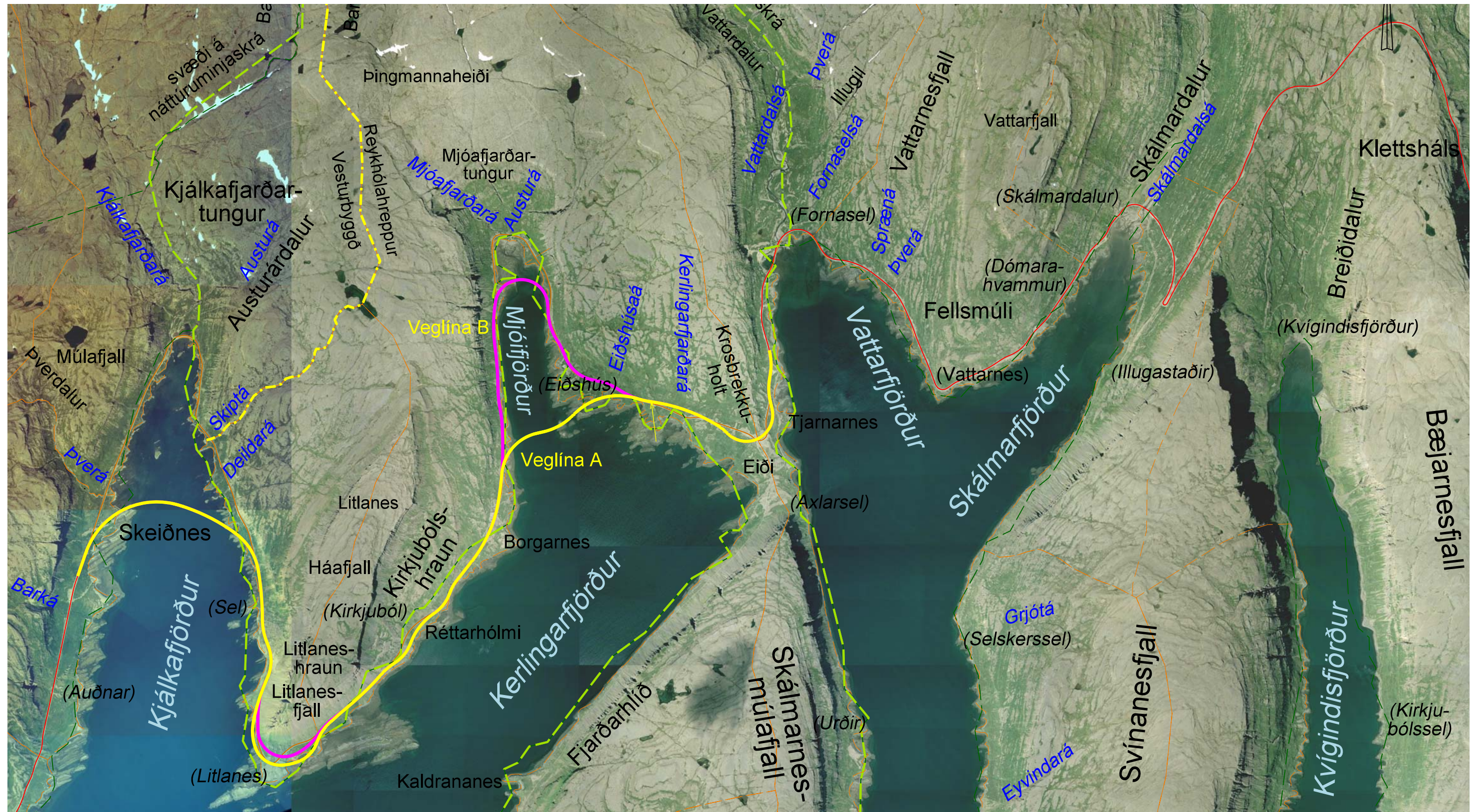
Reynt verður að nýta núverandi vegstæði eins og kostur er, en vegna krappa beygja yfir Eiði milli Vattarfjarðar og Kerlingarfjarðar, fyrir Litlanes, í botni Mjóafjarðar og í botni Kjálkafjarðar, þarf að vika út frá núverandi vegi til að uppfylla öryggisreglur Vegagerðarinnar. Miðað er við að þvera firðina til að stytta leiðir og forðast snjöpunga kafla. Ástæða þess að Kjálkafjörður er þveraður svo utarlega, eins og tillaga er gerð um, er að draga eins og kostur er úr áhrifum á arnarvarp í Kjálkafirði.

Tvær veglínur eru lagðar fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun, veglína A og B. Þær falla saman nema á tveimur köflum, þ.e. í Mjóafirði og um Litlanes. Veglína A þverar Mjóafjörð í fjarðarmynninu en veglína B þverar fjörðinn í

botni hans. Veglína A liggur utar á Litlanesi en veglína B. Mögulegt er að tengja saman veglínur A og B og leggja nýjan samkvæmt veglína A á öðrum kaflanum og á hinum samkvæmt veglína B. Að öllu samanlögðu leggur Vegagerðin til að farin verði leið A með þverun beggja fjarðanna, Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar, utanvert.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði verður að hluta til innan svæðis nr. 304 á Náttúruminjaskrá og að hluta til innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Á mögulegu framkvæmdasvæði eru m.a. votlendi, leirur, sjávarfitjar, birkikjarr, beitilönd og fornleifar.

Við val á þeim veglínunum sem hér eru lagðar fram hefur verið lögð áhersla á að finna veglínur sem liggja vel í landi og hafa sem minnst neikvæð áhrif á umhverfið. Einnig var reynt að finna sem öruggastar og stytstar leiðir.





## Álit Skipulagsstofnunar

Í niðurstöðu Skipulagsstofnunar kemur fram að stofnunin telji að matsskýrsla Vegagerðarinnar hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er í 18. gr. reglugerðar nr. 1123/2005.

Skipulagsstofnun telur að ljóst sé að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði áhrif á landslag og sjónræn áhrif og þá einkum vegna vegarlagningar um Litlanes og vegna þverunar Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar.

Í niðurstöðum sínum rekur Skipulagsstofnun síðan áhrif á fugla, gróður, vatnsskipti fjarða og lífríki í fjörum, á leirum og hafsbotni, og að lokum áhrif á aðra umhverfisþætti. Niðurstöður þessar verða ekki raktar hér frekar en vísad í álit Skipulagsstofnunar.

Í lok kaflans um Niðurstöðu Skipulagsstofnunar kemur afar sérstakur kafli sem heitir **Veglína C**. Til upprifjunar skal þess getið að veglína C kom ekki til mats á umhverfisáhrifum vegna þess að framkvæmdaraðili hafði hafnað henni af öryggisástæðum. Hér verður ekki annað séð en Skipulagsstofnun fari langt út fyrir hlutverk sitt sem afmarkað er í lögum um mat á umhverfisáhrifum og með dómi Hæstaréttar sem áður er nefndur.

Í leið C felst að í einni beygju er beygjuradís og sjónlengdir

## Niðurstöður útboða

### Vaðlaheiðargöng 11 - 018

Tilboð opnuð 15. nóvember 2011. Gerð undirganga undir Reykjanesbraut við Straumsvík ásamt tilheyrandi vegagerð. Verkið felst einnig í gerð bráðabirgðavegar auk færslu og endurnýjunar á lögnum. Undirgöngin verða 9 m breið og um 23 m löng og unnið verður við alls um 1,7 km af vegum.

Helstu magntölur eru:

Bergskering	9.400 m <sup>3</sup>
Skering, fylling og fláafleygar	30.000 m <sup>3</sup>
Burðarlag	5.000 m <sup>3</sup>
Malbik	14.300 m <sup>2</sup>
Ljósastaurar	26 stk.
Steypumót	1.075 m <sup>2</sup>
Járnalögn	37.400 kg
Steypa	365 m <sup>3</sup>

Verkinu skal að fullu lokið 1. júlí 2012.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
---	Áætlaður verktakakostnaður	221.000.000	100,0	62.560
8	Skrauta ehf., Hafnarfirði	196.000.000	88,7	37.560
7	Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ	194.785.450	88,1	36.345
6	Eykt ehf., Reykjavík	189.890.871	85,9	31.451
5	Verktakafélagið Glaumur ehf., Garðabæ	184.091.790	83,3	25.652
4	Urð og grjót ehf., Reykjavík	170.937.800	77,3	12.498
3	ÍAV hf., Reykjavík	167.630.141	75,9	9.190
2	Loftorka ehf., Garðabæ	159.210.250	72,0	770
1	Suðurverk hf., Hafnarfirði	158.440.140	71,7	0

krepptar það mikið að hönnunarhraði fer úr 90 km/klst. í 70 km/klst. Það þýðir með öðrum orðum að við tiltölulega góðar aðstæður, rakan veg, á að vera öruggt að aka veginn á 70 km hraða. Ekki þarf að taka fram að í snjó, hálfu og snjóköfi minnkar þetta öryggi í samræmi við aðstæður.

Rök Skipulagsstofnunar fyrir frekari skoðun veglínu C hafa verið eftirfarandi:

- Með lækun hönnunarhraðans verður unnt að draga verulega úr áhrifum vegagerðarinnar á umhverfið
- að lækka hönnunarhraðann hafi ekki áhrif á umferðaröryggið, starfshópur um gerð umferðaröryggisáætlunar 2002 – 2012 telji í skýrslu sinni að umferðarhraði á þjóðvegum sé of hár
- Vísad er í að Vegagerðin telji í lagi að hanna bæði veg í Kömbum og um Öxi með lægri hönnunarhraða en 90 km/klst.
- Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin hafi ekki fært sannfærandi rök fyrir því af hverju öryggi vegfarenda er ógnað á vegi þar sem gert er ráð fyrir minni umferðarhraða

Vegagerðin hefur í svörum við athugasemdum Skipulagsstofnunar freistað þess að gefnu tilefni að svara framangreindu og skýra hönnunarforsendur vegarins þrátt fyrir að það teljist ekki hluti mats á umhverfisáhrifum. Vegagerðinni þykir miður telji Skipulagsstofnun þá umfjöllun ósannfærandi. Til upplýsingar vill Vegagerðin freista þess hér að útskýra þetta enn einu sinni og tekst nú vonandi betur til.

Þegar lækka þarf hönnunarhraða verður það að gerast í þrepum í hönnun vegarins á löngum kafla. Ekki nægir sú einfalda aðgerð að setja upp skilti um lækkaðan umferðarhraða í einni stakri beygju. Aðstæður til að draga úr hönnunarhraða á löngum köflum sitt hvoru megin við hina stöku kröppu beygju eru ekki fyrir hendi á Litlani, því væri þar ein stök beygja með mun lægri hönnunarhraða en ekki að sama skapi lægri umferðarhraða. Allar rannsóknir sýna að slysatíðni á þjóðvegum vex verulega í beygjum sem eru krappari en 350 m radíus sem samsvarar um það bil 90 km hönnunarhraða. Vitnað er í Kamba og nýjan veg um Öxi. Aðstæður þar eru ekki sambærilegar við eina staka beygju á Litlani. Um er að ræða langa kafla með lægri hönnunarhraða þar sem aðrir þættir en krappar beygjur eins og t.d. mikill langshalli vegar gefa ökuöndum til kynna lægri hönnunarhraða. Áhyggjur starfshóps um gerð umferðaröryggisáætlunar byggjast ekki á því að leyfður hraði sé of mikill á þjóðvegum landsins heldur hitt að hraði er of mikill miðað við leyfðan hraða og hraði er alltof mikill miðað við aðstæður eins og verða myndu í krappri beygju á Litlani. Ekki virðist heldur hafa tekist að skýra þetta atriði fyrir Skipulagsstofnun. Það að gera ráð fyrir lægri hraða á vegi er ekki sama og að hraði verði minni þegar upp er staðið.

Vegagerðin hefur unnið hörðum höndum á undanförunum áratugum við að lagfæra gamla vegi og auka öryggi á vegakerfinu. Mikil sérfræðipækning er innan stofnunarinnar á þessu sviði. Slysatíðni á vegum hefur stórlækkað sama hvaða mælikvarði er lagður þar á og verður að telja úrbætur á vegakerfinu eina af mikilvægum forsendum fyrir þeim árangri. Staða Íslands í þessu samhengi er góð í alþjóðlegum samamburði. Ávallt má þó gera betur en það verður ekki gert nema með faglegum vinnubrögðum sérfræðinga í vega- og umferðaröryggismálum.

Nokkur önnur atriði er vert að nefna stuttlega úr niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem deila má um. Stofnunin gerir mikið úr sjávarfyllingum í Mjóafirði og Kjálkafirði sem muni

verða mjög áberandi mannvirki. Þær muni verða allt að 80 m breiðar og 20 m háar. Ósagt er látið að megnið af þessum fyllingum munu alla tíð verða undir neðsta sjávarborði. Enginn mun sjá 80 m breiða og 20 m háa fyllingu. Breidd fyllingar við meðalsjávarborð er 35 m og hæð fyllingar yfir meðalsjávarborði er 6 m. Auk þess er framkvæmdin afturkræf. Ef komandi kynslóðir vilja fjarlægja mannvirkið þá er það hægt án þess að nokkur merki um það verði sýnileg.

Vegagerðin hefur á undanförunum árum unnið fjölda matskýrslna þar sem byggt er á rannsóknum og athugunum hinna ýmsu sérfræðinga á sviði náttúrufræði, fornleifa o.fl.



Frá vinstri talið: Árni Sigfússon bæjarstjóri, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Björn Sigurðsson frá Skrautu ehf.

## Grænás undirgöng formlega tekin í notkun

Áður birt á vegagerdin.is 10.11.11

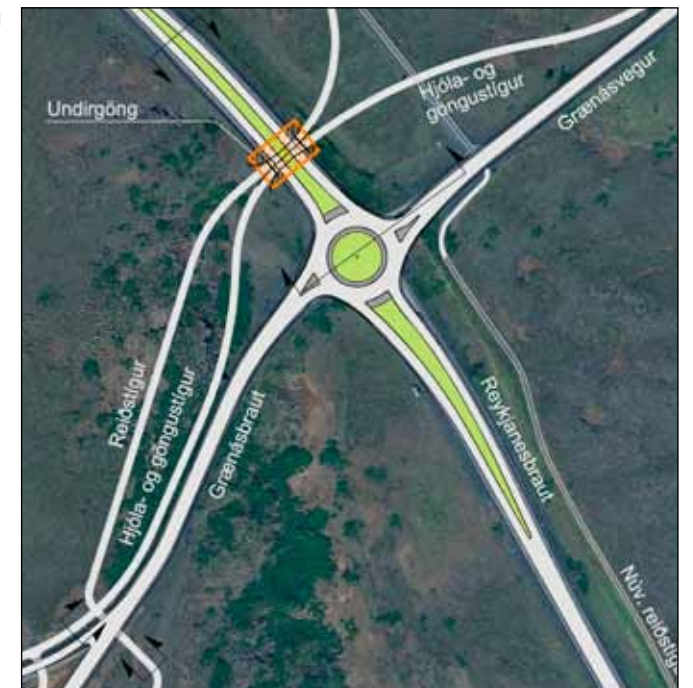
Ný undirgöng við Grænás í Reykjanesbæ og hringtorg sem byggt var í fyrra á sama stað voru formlega tekin í notkun 9. nóvember. Undirgöngin tengja Ásbrú við Innri-Njarðvík og eykur umferðaröryggið. Sama á við um hringtorgið. Undirgöngin nýtast gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendum.

Vegamálastjóri Hreinn Haraldsson og Árni Sigfússon bæjarstjóri í Reykjanesbæ skiptust á borðfánum af þessu tilefni við undirgöngin.

Við þetta tækifæri þakkaði Árni Vegagerðinni fyrir verkið og góða samvinnu á verktímanum. Hann nefndi að íbúar Reykjanesbæjar væru sérstaklega ánægðir með þessa framkvæmd og nefndi að allt of sjaldan væri stofnunum eins og Vegagerðinni þakkað fyrir verk sem þessi. Hreinn þakkaði Árna sömuleiðis fyrir gott samstarf og benti á að þakka bæri starfsmönnum Suðvestursvæðis sem hefðu verið vakandi yfir því að ráðist yrði í þetta verk og einnig verktakanum Skrautu ehf. fyrir vel unnið verk. Hreinn sagði einnig að í auknum mæli liti Vegagerðin til verka sem bættu umferðaröryggið.

Framkvæmdin var kynnt í 1. tbl. þessa árs. ■

Stundum hefur mátt deila um umfang rannsókna miðað við tilefni en Vegagerðin telur sig hafa sýnt faglegri þekkingu viðkomandi sérfræðinga sem um mál fjalla hverju sinni þá virðingu sem henni ber. Það er von Vegagerðarinnar að allir hlutadeigendur geti á sama hátt sameinast um að borin sé virðing fyrir fagþekkingu í vegagerð þegar fjallað er á opinberum vettvangi um fyrirhugaðar framkvæmdir á sviði vegagerðar. Aðeins með þeim hætti getur málefnaleg umræða farið fram um kosti og galla þeirra framkvæmda sem um er fjallað hverju sinni. ■







Starfsmenn Vegagerðarinnar setja upp varúðarmerkingar vegna ófullgerðra vegamóta.

## Ný vegamót á Suðurlandsvegi, Hringvegi (1), ófullgerð

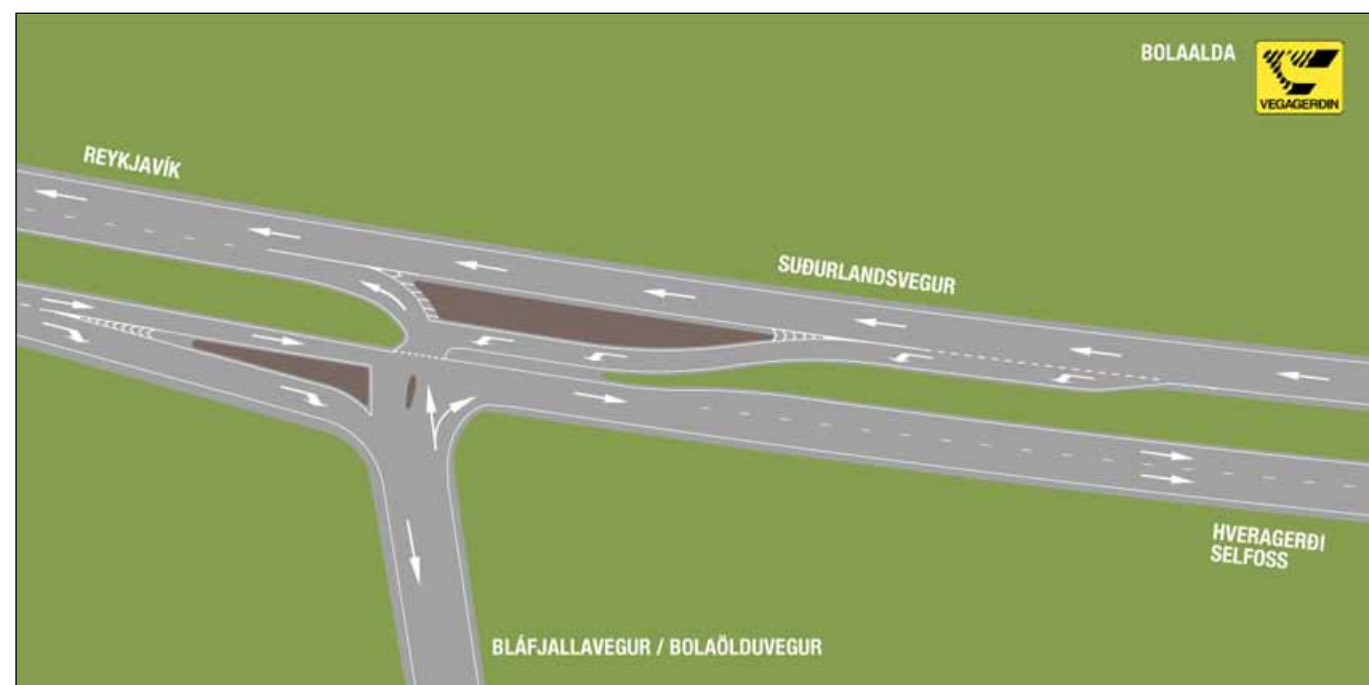
Áður birt á vegagerdin.is 01.12.2011

Vegfarendur á Suðurlandsvegi hafa tekið eftir því að vegamótin á nýja veginum eru nokkuð öðruvísi en þeir eiga að venjast. Vegamótin eru hönnuð með tilliti til umferðaröryggis og því verður 2+2 vegurinn í raun 1+1 vegur við vegamótin. Mun öruggara verður fyrir vegfarendur en áður að taka vinstri beygjur við vegamót Bláfjallavegar og sama á við um tengingu að Litlu kaffistofunni.

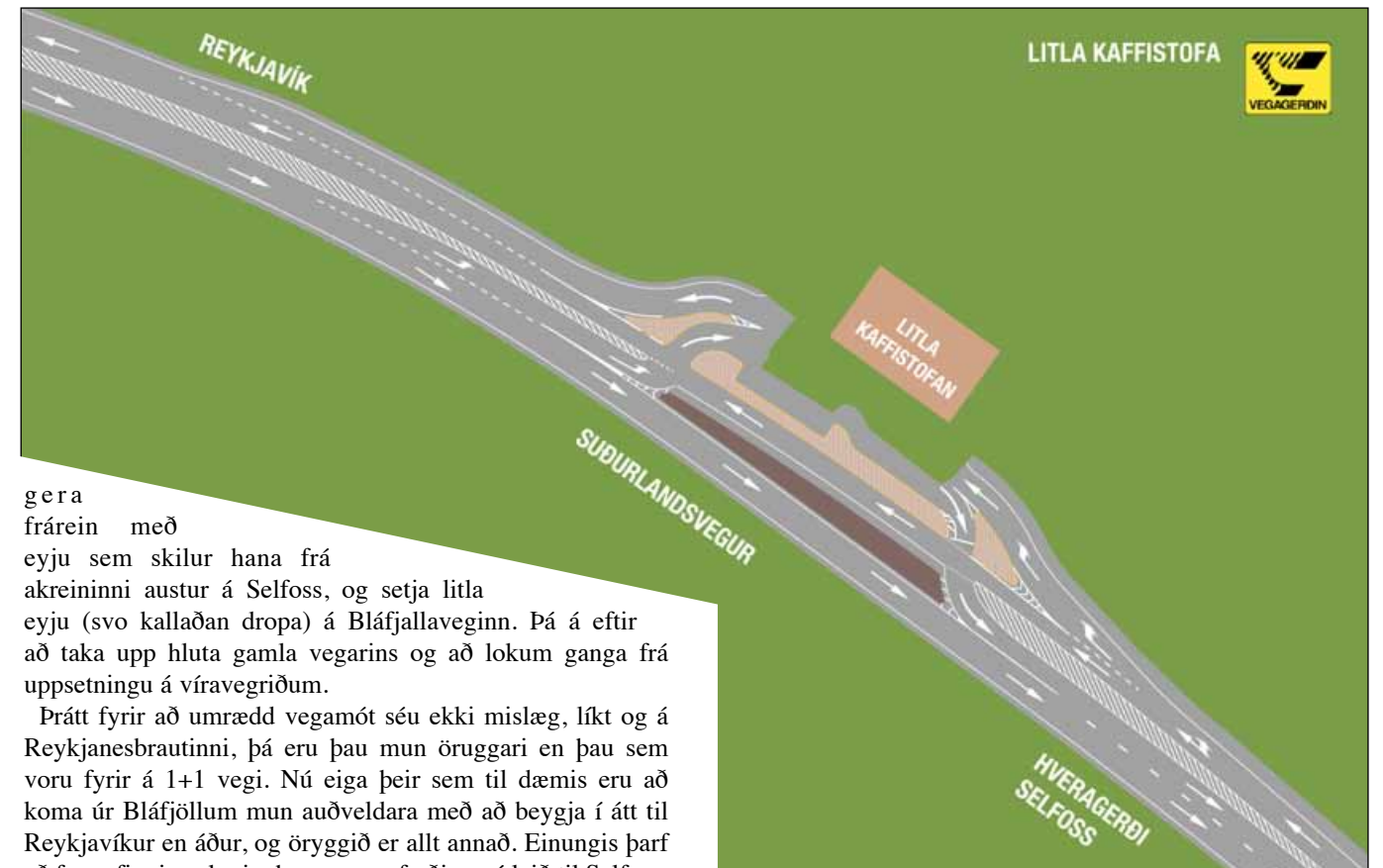
Vegna tafa sem urðu vegna kærumála hófust framkvæmdir

við tvöföldun Suðurlandsvegar seinna en áætlað var. Þetta veldur því að vegagerð er ekki að fullu lokið við vegamótin og hafa því verið sett upp skilti sem vara ökumenn við því að vegamótin séu ekki fullgerð. Vegamótin sem og framkvæmdir í heild verða fullgerð næsta vor og sumar.

Hér í opnunni má sjá hvernig vegamótin munu líta út fullgerð. Á ljósmyndunum má til dæmis sjá vegamótin við Bláfjallavegin líkt og þau eru í dag og hvernig að þar á eftir að



Teikning af vegamótunum. Þau eru eins við Bláfjallavegin og við Bolaöldu. Eftir er að gera afreinina og litlu eyjuna vinstra megin niðri á myndinni ásamt því að taka hluta gamla vegarins:



gera frárein með eyju sem skilur hana frá akreininni austur á Selfoss, og setja litla eyju (svo kallaðan dropa) á Bláfjallavegin. Þá á eftir að taka upp hluta gamla vegarins og að lokum ganga frá uppsetningu á víravegriðum.

Þrátt fyrir að umrædd vegamót séu ekki mislæg, líkt og á Reykjanesbrautinni, þá eru þau mun öruggari en þau sem voru fyrir á 1+1 vegi. Nú eiga þeir sem til dæmis eru að koma úr Bláfjöllum mun auðveldara með að beygja í átt til Reykjavíkur en áður, og öryggið er allt annað. Einungis þarf að fara yfir eina akrein, þar sem umferðin er á leið til Selfoss, vera vakandi fyrir því að bíll að austan gæti verið að beygja inn á Bláfjallavegin, síðan er ekki annað en að klára vinstri beygjuna inn á auða akrein. Bíll sem tekur vinstri beygju kemst á sína akrein án hættu frá umferðinni að austan því sú

umferð er á hægri akrein af tveimur en nefndur bíll á vinstri akreininni. Þannig kemst hann auðveldlega inn í umferðina sem er á leið til Reykjavíkur. ■



Ekið frá Litlu kaffistofunni. Hér er stöðvað fyrir umferð sem er að koma að austan, en þegar komið er yfir þessa einu akrein er vegurinn eða akreinin laus vinstra megin, en bílar að koma úr Reykjavík eru á hægri akrein.



Vegamótin við Bláfjöll, hér á eftir að gera afrein og eyju á milli.