



Hófaskarðsleið

Undirbúningur og framkvæmd

Framkvæmdin sem hér er kynnt fólst í því að tengja saman Kópasker, Raufarhöfn og Þórshöfn með góðum heilsársvegi og koma þessum byggðum í betra vegasamband við aðra landshluta. Lagðir voru samtals 53,3 km langir stofnvegir, 38,9 km yfir Hólaheiði og Hófaskarð og 14,4 km löng tenging til Raufarhafnar.

1996-2000 samráðshópur um vegasamgöngur í Norður-Þingeyjarsýslu

Árið 1996 var að ósk þáverandi samgönguráðherra, Halldórs Blöndals, stofnaður samráðshópur um vegasamgöngur í Norður-Þingeyjarsýslu. Eymundur Runólfsson hjá Vegagerðinni var formaður samráðshópsins en í honum voru fulltrúar allra sveitarfélaga í héraðinu ásamt fulltrúum Vegagerðarinnar. Verkefni hópsins var að fara yfir þær vegalausnir, sem helst komu til greina til að tengja byggðir í héraðinu saman, með sérstakri áherslu á vegalausnir um Öxarfjarðarheiði og Melrakkasléttu.

Við val á veglínunum var haft að leiðarljósi að finna leiðir sem liggja lægra í landinu en núverandi Öxarfjarðarheiðarvegur og að gera vegalengdir milli Kópaskers, Þórshafnar og Raufarhafnar sem stýstar. Til skoðunar voru tvær leiðir: Garðsdalsleið og Hófaskarðsleið.

Niðurstaða samráðshópsins var lögð fram í desember 2000. Þar kom fram að hópurninn áleit að stefna bæri að því að gera nýjan og greiðfæran veg yfir Öxarfjarðarheiði, eða öllu heldur Hólaheiði, með tengingu til norðurs að Raufarhöfn: „*Samkomulag er um að vegurinn liggji úr Núpasveit norðan Valbjófsstaðafjalls, um Hólaheiði og Hófaskarð, þaðan á núverandi veg sunnan Viðarfjalls. Raufarhafnarvegur liggji af honum á austanverðri Hólaheiði skammt vestan Ormarsár, á núverandi veg nálægt Hóli sunnan Raufarhafnar.*“

Ástæður fyrir því að Hófaskarðsleið þótti betri kostur en Garðsdalsleið byggjast á vegtæknilegum aðstæðum, vegurinn liggur yfirleitt á jafnlandi og auk þess liggur hann að verulegu leyti töluvert lægra yfir sjó en leiðin um Garðsdal og þar af leiðandi var búist við minni snjóþyngslum. Áfangaskipting við byggingu vegarins þótti einnig heppilegri. Auk þess höfðu samfélagslegir þættir áhrif á leiðarval. Í niðurstöðu samráðshópsins segir: „*Bættar samgöngur eru forsenda fyrir byggð í héraðinu. Minnka þarf fjarlægðirnar og ferðatímann á milli byggðarkjarnanna. Aðeins með því móti getur samstarf á milli þeirra og þjónusta við héraðið batnað, og má þar til dæmis nefna heilsugæslu. Vöruflutningar á landi aukast sífellt og þar af leiðandi kröfur um greiðfærni vega.*“

2002-2006 Mat á umhverfisáhrifum

Í kjölfar þessa vann Vegagerðin mat á umhverfisáhrifum fyrir nýjan veg á milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar um Hólaheiði og Hófaskarð, með tengingu til Raufarhafnar.

Í lögum um mat á umhverfisáhrifum er lagning vega lengri en 10 km ávallt háð mati á umhverfisáhrifum. Samanlögð vegarlengd nýrra vega var áætluð 56 km og framkvæmdin því matsskyld.

Matsáætlun

Matsáætlun vegna framkvæmdarinnar samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum var samþykkt í október 2002. Í matsáætluninni var kynnt rannsóknarsvæði sem mögulegar veglínur skyldu falla innan.

Ýmsir sérfræðingar voru fengnir til að gera rannsóknir. Fornleifastofnun Íslands gerði fornleifakönnun, Náttúrufræðistofnun Íslands gerði rannsókn á jarðfræði, vatnsvernd, gróðurfari og fuglalífi, Haraldur Ólafsson veðurfræðingur gerði rannsókn á veðurfari, Orion Ráðgjöf ehf gerði rannsókn á færð, veðri og hugsanlegum snjóflóðastöðum, VSÓ Ráðgjöf tók saman upplýsingar um landslag á svæðinu,



Umferðardeild Vegagerðarinnar gerði umferðarkönnun og umferðarspá og Jarðfræðideild Vegagerðarinnar gerði námurannsóknir.

Markmið framkvæmdar

Framkvæmdin felst í því að tengja saman Kópasker, Raufarhöfn og Þórshöfn með góðum heilsársvegi og koma þessum byggðum í betra vegasamband við aðra landshluta. Tilgangur framkvæmdarinnar í heild sinni, er að styrkja samgöngur milli byggðakjarna á Norðausturlandi, auka umferðaröryggi og stuðla að greiðari samgöngum á svæðinu með því að leggja heilsársveg með hönnunarhraða 90 km/klst. Jafnframt að lágmarka akstursfjarlægð á milli þéttbýliskjarna og stuðla þannig að myndun eins þjónustusvæðis sem nær til Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar.

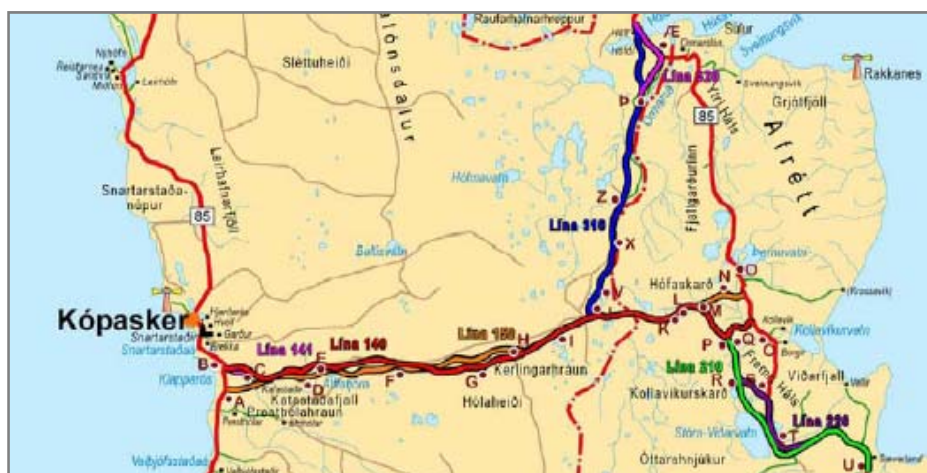
Við framkvæmdina breytast vegalengdir milli þéttbýlisstaða á Norðausturlandi (tafla 1). Vegalengdin milli Kópaskers og Þórshafnar styttist um 46 km samanborið við veginn um Melrakkaslétu og 24 km miðað við leiðina um Öxarfjarðarheiði. Vegalengdin milli Húsavíkur og Þórshafnar styttist um 53 km samanborið við veginn um Sléttu en lengist um 15 km miðað við leiðina um Öxarfjarðarheiði. Vegalengdin milli Raufarhafnar og Kópaskers styttist um 13 km og en lengist um 4 km milli Raufarhafnar og Þórshafnar.

Tafla 1. Samanburður á vegalengdum á mismunandi leiðum (VSÓ ráðgjöf, 2005).

	Húsavík – Þórshöfn km	Húsavík – Raufarhöfn km	Kópasker - Þórshöfn km	Kópasker – Raufarhöfn km	Raufarhöfn – Þórshöfn km
Núverandi vegur um Sléttu	212	150	117	55	63
Vegur um Öxarfjarðarheiði (nr. 867)	144	139	95	91	-
Nýr vegur um Hófaskarð	159	129	71	42	67

Matsskýrsla

Drög að matsskýrslu og fyrirhuguð framkvæmd voru kynnt fyrir heimamönnum í janúar 2005. Matsskýrsla sem byggir á matsáætlun og niðurstöðum fjölmargra sérfræðinga á ýmsum sviðum var lögð fram í febrúar 2005. Meðal annars voru metin möguleg áhrif framkvæmda á jarðmyndanir, landslag, gróðurfar, fuglalíf, vatnafar, fornleifar og samfélag. Við skilgreiningu og ákvörðun um valkosti var fjöldi leiða skoðaður. Á sjö köflum fyrirhugaðs vegar voru lagðir fram valkostir til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Stór liður í þeirri vinnu var að koma til móts við sjónarmið landeigenda, draga úr umhverfisáhrifum og velja hentugt vegstæði.





Í niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum kom fram að á heildina litið væru áhrif hinna mismunandi áfanga fyrirhugaðs vegar um Hólaheiði á umhverfið ekki mikil. Áhrif á einstaka umhverfisþætti voru að mati framkvæmdaraðila frá því að vera jákvæð eða engin, upp í talsverð neikvæð áhrif.

Fram kom að framkvæmdin myndi hafa nokkur til talsverð jákvæð áhrif á samfélagið á svæðinu. Megin áhrif hennar á samfélag yrðu stækkun atvinnu- og þjónustusvæðis. Kópasker og Raufarhöfn yrðu eitt atvinnusvæði og samskipti á milli Raufarhafnar, Þórshafnar og Kópaskers myndu aukast. Bætt aðgengi að þjónustu og möguleikar á tíðari samskiptum milli byggðakjarnanna myndu bæta lífsskilyrði á svæðinu og auka samkennd íbúanna. Nýr vegur væri forsenda fyrir mögulegri sameiningu sveitarfélaga á svæðinu og myndi auðvelda allan sameiginlegan rekstur opinberrar þjónustu.

Þeir umhverfisþættir sem yrðu fyrir mestum neikvæðum áhrifum á framkvæmdasvæðinu væru landslag, jarðmyndanir, gróður og fuglar. Helst væri um að ræða sjónræn áhrif nýs vegar í lítt röskuðu landi, skerðingu á eldhrauni og votlendi sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 og röskun fálkaóðals. Önnur áhrif voru talin hafa minna vægi, s.s. áhrif á búskaparhætti, vatnafar og fornminjar.

Fram kom að framkvæmdaraðili tæki ekki endanlega afstöðu gagnvart vali á veglínunum. Sumstaðar væri þó mælt með einum kosti frekar en öðrum. Þetta ætti sérstaklega við um valkosti í 1. áfanga, næst Kópaskeri, þar sem Vegagerðin teldi ákjósanlegra að fara leið 140 eða 141 en leið 150.

Það var mat framkvæmdaraðila að þeir framkvæmdakostir sem voru kynntir til athugunar í mati á umhverfisáhrifum kæmu, óháð staðsetningu vegar innan rannsóknarsvæðisins, **ekki til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.**

2005 Úrskurður Skipulagsstofnunar

Úrskurður Skipulagsstofnunar var lagður fram í ágúst 2005. Niðurstaðan var að fallist væri á fyrirhugaða veglagningu Norðausturvegar um Hólaheiði samkvæmt öllum framlögðum leiðum með fimm skilyrðum. Skilyrði voru um endurheimt votlendis af sömu stærð og myndi skerðast, tímasetningu við brúarframkvæmdir á Ormarsá, um fiskgengt ræsi í Hólsá, fornleifarannsóknir og merkingar fornleifa.

2006 Úrskurður Umhverfisráðherra

Þrjár kærur bárust varðandi úrskurð Skipulagsstofnunar. Umhverfisráðherra úrskurðaði um málið í mars 2006, þar sem úrskurður Skipulagsstofnunar var staðfestur að viðbættum tveimur skilyrðum um verndun og merkingar fornleifa.

2006-8 Framkvæmdaleyfi, útboð, kæra og lögbann

Vorið 2006 var sótt um framkvæmdaleyfi til sveitarstjórna Öxarfjarðarhrepps og Svalbarðshrepps. Sótt var um framkvæmdaleyfi fyrir línu 140, sbr. umhverfismatsskýrslu, með því fráviki að fara skyldi veglínu 141 í landi Brekku, þar sem hún fylgir heimreið að Katastöðum betur en veglína 140. Í Svalbarðshreppi sótt um framkvæmdaleyfi fyrir veglínu 220, sbr. umhverfismatsskýrslu, en línan liggur meðfram Litla-Viðarvatni. Fyrsti hluti framkvæmdarinnar, frá Klapparósi að Fremri-Hálsi, var í kjölfarið boðin út og hófust framkvæmdir sama ár. Landeigendur á vestasta hluta leiðarinnar kærðu framkvæmdaleyfið til úrskurðarnefndar skipulags- og byggingarmála en niðurstaða nefndarinnar var sú að leyfið hefði verið lögmætt. Þegar útséð var um að samningar tækjust við viðkomandi landeigendur hóf Vegagerðin undirbúning eignarnáms og var land undir veg síðan tekið eignarnámi í kjölfar þessa. Vorið 2008 var svo annar áfangi framkvæmdarinnar, Fremri-Háls – Sævarland, boðinn út. Haustið 2008 var lagt lögbann á framkvæmdir á 1,3 km löngum kafla vegarins næst Norðausturvegi. Landeigendur þar fóru jafnframt með málið fyrir dómstóla og kröfðust þeir þess að bæði framkvæmdaleyfið og eignarnámið yrðu felld úr gildi en héraðsdómur hafnaði þeim kröfum.



2008 Ákvörðun um legu Raufarhafnarvegjar, framkvæmdaleyfi og útboð

Í júlí 2008 var sótt um framkvæmdaleyfi vegna Raufarhafnarvegjar. Sótt var um framkvæmdaleyfi fyrir veglínu 320, sbr. Umhverfismatsskýrslu, en línan liggur austan Raufarhafnarflugvallar. Verkið var boðið út síðla vetrar 2009.

2009 Dómur Hæstaréttar

Dómur Hæstaréttar í málinu nr. 425/2008, féll svo þann 19. mars 2009 þar sem niðurstaðan var sú að ógilda bæri eignarnámið á grundvelli þess að skilyrði Stjórnarskrárinnar um almenningsþörf, sbr. lög nr. 33/1944, hefði ekki verið uppfyllt. Kröfu um ógildingu framkvæmdaleyfis var hins vegar hafnað. Benti Hæstiréttur á að við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar hefðu allar veglínur verið úrskurðaðar ásættanlegar og umhverfisáhrif allra veglína verið talin óveruleg. Í ljósi þess og að ekki hefði verið sýnt fram á að vegtæknilegar ástæður eða kostnaður gæti réttlætt það val Vegagerðarinnar að leggja veginn fremur um land sem var í einkaeigu, en um land sem var í eigu ríkisins, ógilti Hæstiréttur eignarnámið.

2009 Ákvörðun um legu vegarins næst Norðausturvegi

Gerð var breyting á 1,8 km löngum kafla á veglínu Norðausturvegar, á kaflanum frá Klapparósi að Katastöðum. Breytingin var gerð í samráði við viðkomandi landeigendur. Matsskylda breytingarinnar var könnuð og niðurstaða barst í nóvember 2009 um að hún væri ekki matsskyld.

Framkvæmdir við vestasta hluta vegarins hófust um leið og kærufrestur var útrunninn.

Vegtæknileg atriði

Norðausturvegur var byggður samkvæmt vegtegund C1, sem er 7,5 m breiður vegur með 7,3 m breiðu bundnu slitlagi. Hönnunarhraði er 70-90 km/klst.

Raufarhafnarvegur var byggður samkvæmt nýjum staðli C7, sem er 7,0 m breiður vegur með 6,8 m bundnu slitlagi. Hönnunarhraði er 90 km/klst.

Verkframkvæmd

Framkvæmdir á Hófaskarðsleið voru boðnar út í þremur hlutum.

Fyrsti áfangi Norðausturvegar um Hófaskarð var boðinn út í apríl 2007. Um var að ræða 30,6 km langan kafla frá Norðausturvegi skammt norðan Klapparóss að Norðausturvegi á Fremri-Hálsi. Einnig bygging 28 m langrar steinsteyprtar brúar á Ormarsá. Áætluð efnisþörf fyrir verkið var um 1.085 þús. m³ en þar af var gert ráð fyrir um 375 þús. m³ úr hönnuðum skeringum en afgangnum 710 þús. m³ úr þeim 13 námum sem tilgreindar voru fyrir verkið. Verkið var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu. Framkvæmdir hófust sumarið 2007. Verklok voru áætluð 1. nóvember 2009 en drógust vegna dóms Hæstaréttar og lauk verkinu haustið 2010. Héraðsverk ehf. sá um byggingu áfangans. Áætlaður heildarkostnaður við hann er 1.810 m.kr.

Annar áfangi Norðausturvegar, Hófaskarðsleiðar, 8,3 km langur kafli, frá núverandi Norðausturvegi á Fremri-Hálsi að slitlagsenda við Sævarland var boðinn út í apríl 2008. Verkinu tilheyrði einnig gerð á bogalöguðu stálplöturæsi, með botnlengd 63 m í Víðinesá. Áætluð efnisþörf fyrir verkið var um 251 þús. m³. Gert var ráð fyrir um 205 þús. m³ úr skeringum í vegstæði sem nýtt yrði í fyllingar og fláafleyga. Burðarlagsefni og steinefni í klæðingar, um 46 þús. m³, fengist úr námum í landi Borga og Sævarlands. Framkvæmdir hófust sumarið 2008 og þeim lauk sumarið 2009. Héraðsverk ehf. sá um byggingu áfangans. Kostnaður við hann er um 410 m.kr.

Þriðji áfangi, Raufarhafnarvegur (874) Hófaskarðsleið-Flugvöllur, 14,4 km langur kafli, frá vegamótum Norðausturvegar á Hólaheiði að Raufarhafnarflugvelli var boðinn út í mars 2009. Áætluð efnisþörf



fyrir verkið var um 326 þús. m³ en þar af var gert ráð fyrir um 83 þús. m³ úr hönnuðum skeringum og um 244 þús. m³ úr þeim 5 námum sem tilgreindar voru fyrir verkið. Framkvæmdir hófust sumarið 2009 og þeim lauk haustið 2010. KNH ehf. sá um byggingu áfangans. Áætlaður heildarkostnaður við hann er 460 m.kr.

Áætlaður heildarkostnaður við áfangana þrjá er 2.680 m.kr.

Helstu aðilar verksins

Vegagerðin er verkaupi og hafði Guðmundur Heiðreksson deildarstjóri áætlana og hönnunarinnkaupa á Norðaustursvæði yfirumsjón með öllum undirbúningi og hönnun.

Veghönnunardeild Vegagerðarinnar, deildarstjóri Gunnar H. Jóhannesson, Jarðfræðideild Vegagerðarinnar, verkefnisstjóri Hafdís Eygló Jónsdóttir og Brúadeild Vegagerðarinnar, deildarstjóri Einar Hafliðason önnuðust undirbúning, hönnun og gerð útboðsgagna. Teikn á lofti á Akureyri annaðist hönnun og gerða skilta á áningarstað í Hófaskarði.

VSÓ ráðgjöf annaðist gerð umhverfismatskýrslu og stjórnun Stefán Gunnar Thors og Sebastian Peters því verki. Ýmsir fleiri aðilar sáu um rannsóknir og skrif einstakra hluta skýrslunnar og má þar nefna Náttúrufræðistofnun, Fornleifastofnun Íslands, Orion Ráðgjöf ehf og Veghönnunar-, Jarðfræði og Umferðardeild Vegagerðarinnar. Veghönnunardeild Vegagerðarinnar var umsjónaraðili fyrir hönd verkkaupa og annaðist Helga Aðalgeirsdóttir það að mestu.

Umsjón með verkframkvæmdum var í höndum Framkvæmdadeildar Norðaustursvæðis. Fulltrúi verkkaupa við framkvæmdina var í fyrstu Sigurður Oddson deildarstjóri, en eftir að hann lét af störfum Haukur Jónsson deildarstjóri. Rúnar Jónsson annaðist eftirlit með verkframkvæmdum.

Verktaki á Hófaskarðsleið og Fremri-Hálsi var Héraðsverk ehf, Egilsstöðum og á Raufarhafnarleið KNH ehf, Ísafirði.