

HRINGVEGUR

Ármótasel – Skjöldólfsstaðir 2

Kynning framkvæmda

Magnús Björnsson



Áætlanir og hönnunarkaup Akureyri
Maí 2006

EFNISYFIRLIT

1	YFIRLIT	2
1.1	ALMENNT.....	2
1.2	MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR.....	2
1.3	KOSTIR	2
1.4	MATSSKYLDA.....	2
1.5	AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR	3
1.6	LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR.....	3
1.7	LEYFISVEITENDUR	3
1.8	RANNSÓKNIR.....	3
2	STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI	4
2.1	STAÐHÆTTIR.....	4
2.2	NÚVERANDI VEGUR.....	4
3	KOSTIR.....	5
3.1	INNGANGUR.....	5
3.2	SAMANBURÐUR KOSTA	5
3.3	NIÐURSTÖÐUR	5
4	FRAMKVÆMDALÝSING.....	6
4.1	VEGUR.....	6
4.2	RÆSI	6
4.3	EFNISÞÖRF	6
4.4	FRÁGANGUR.....	8
4.5	VINNUBÚÐIR	8
4.6	REKSTUR.....	8
5	UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	9
5.1	ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM	9
5.1.1	Vegagerð	9
5.1.2	Efnistaka	9
5.2	UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM.....	10
6	LÝSING Á STAÐHÁTTUM	11
6.1	LANDSLAG.....	11
6.2	SNJÓSÖFNUN OG SNJÓFLÓÐAHÆTTA.....	11
6.3	LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN.....	12
6.4	JARÐMYNDANIR OG VATN	12
6.5	GRÓÐURFAR OG FUGLAR.....	12
6.6	SVÆÐI Á NÁTTÚRUMINJASKRÁ.....	12
6.7	MENNINGARMINJAR	13
7	AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA	14
8	NIÐURSTAÐA.....	15
9	HEIMILDIR	16
10	TEIKNINGAR	16
11	VIÐAUKAR.....	16

1 YFIRLIT

1.1 ALMENNT

Vegagerðin fyrirhugar að byggja nýjan veg frá enda Háreksstaðarleiðar norðan við Víðidalsá og niður að Skjöldólfssstöðum 2 í Jökuldal. Framkvæmdasvæðið er á Hringvegi, vegnúmer 1, um 53 km frá Egilsstöðum. Veglínan mun færast talsvert til á þessum kafla og liggja norðan við Gilsá frá Ármótaseli og niður að Skjöldólfssstöðum 2 í Jökuldal.

Framkvæmdasvæðið nær yfir 8,0 km langan kafla og liggur um lönd Gilsár, Skjöldólfssstaða 1 og 2 og Arnórsstaða 1 og 2. Áætlað er að framkvæmdir hefjist um vorið 2006 og stefnt er að því að þeim ljúki um haustið sama ár.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi ekki umtalsverð neikvæð áhrif á umhverfið en að með henni muni umferðaröryggi aukast á þessum kafla. Vegalengdin milli Akureyrar og Egilsstaða mun styttest um 1,5 km auk þess sem langhalli vegar verður verulega minni og beygjur rýmri á nýja veginum. Á þessum kafla eru nú hættulegar brattar brekkur og krappar beygjur.

1.2 MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi á Hringvegi milli Akureyrar og Egilsstaða og tryggja greiðari samgöngur. Vegurinn verður 7,5 m breiður með 6,5 m breiðri akbraut og bundnu slitlagi. Vegurinn er breikkaður um 0,75 m þar sem vegrið eru sett. Hönnunarhraði verður 90 km/klst.

1.3 KOSTIR

Skoðaðir voru tveir megin kostir við leiðarval. Annarsvegar niður Arnórsstaðamúla á svipuðum stað og núverandi leið liggur, en þó aðeins nær Gilsá og með minni bratta. Á þeirri leið þarf að setja krappa hárnálabeygju, ekki ósvipað því sem nú er. Farið er yfir Gilsá rétt ofan við núverandi brú, en þó er gert ráð fyrir að núverandi einbreiða brú verði notuð áfram fyrst um sinn. Byggja þarf nýja tvíbreiða brú yfir Gilsá innan fárra ára verði þessi leið farin. Hringvegur lengist um 0,7 km á þessari leið.

Seinni kosturinn er ný veglína norðan við Gilsá, undir Skjöldólfssstaðahnjúk. Þessi leið er vegtæknilega miklu betri þar sem engar krappar beygjur eru á henni og bratti er mun minni en ef farið yrði um Arnórsstaðamúla. Þessi leið er 1,5 km styttri en núverandi leið um Arnórsstaðamúla og mun ódýrari þar sem ekki þarf að byggja nýja brú yfir Gilsá. Ókostur við þessa leið er að farið er yfir óraskað gróið land. Einnig er viss snjóflóðahætta úr Skjöldólfssstaðahnjúk en hún er álitin vera lítil, sjá kafla 6.2.

Vegagerðin telur leiðina norðan við Gilsá mun vænlegri kost heldur en um Arnórsstaðarmúla.

1.4 MATSSKYLDA

Kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar vegna minja á vegsvæði, sjá kafla 6.7. Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra verði sem minnst og haft samráð við ýmsa aðila.

1.5 AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar er Austurland, þar sem áhrifin eru tengd bættum og öruggari samgöngum á svæðinu. Framkvæmdasvæðið sjálft, þ.e.a.s. það svæði sem fer beint undir vegagerð og efnistöku er í Fljótsdalshéraði.

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um fyrirsjáanlega framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði sést á teikningu 2.

1.6 LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR

Samráð verður haft við eftirtalda aðila og þeim send kynningargögn:

- **Landeigendur og ábúendur**, um framkvæmdir og framkvæmdatíma á svæðinu:
 - o **Arnórsstaðir 1 og 2:** Þorsteinn Snædal og Guðrún Ragna Einarsdóttir, Skjöldólfsstöðum, 701 Egilsstaðir.
 - o **Skjöldólfsstaðir 1:** Vilhjálmur Snædal og Þorsteinn Snædal, Skjöldólfsstöðum, 701, Egilsstaðir.
 - o **Gilsá og Skjöldólfsstaðir 2:** Eiríkur S. Skjaldarson, Skjöldólfsstöðum 2, 701 Egilsstaðir
- **Sveitarstjórn Fljótsdalshéraðs**, varðandi framkvæmdaleyfi
- **Umhverfisstofnun** um efnistöku og frágang á svæðinu.
- **Minjavörður Austurlands** vegna fornleifa.

1.7 LEYFISVEITENDUR

Í samræmi við 27. gr. Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, þarf Vegagerðin að sækja um framkvæmdaleyfi fyrir fyrirhugaðri framkvæmd til Fljótsdalshéraðs.

Væntanlegur verktaki þarf að sækja um leyfi Heilbrigðiseftirlits Austurlands (skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun).

1.8 RANNSÓKNIR

Vegagerðin hefur rannsakað efni á fyrirhuguðum efnistörustöðum og efni í vegstæði. Stæðni fyllinga hefur verið skoðuð sérstaklega. Þær athuganir voru unnar af Verkfræðipjónustu Jóns Skúlasonar og Rannsóknarstofnun byggingariðnaðarins. Landlíkan af svæðinu er til og verður veglínan þversniðsmæld sumarið 2006. Orion ráðgjöf var fengin til að meta snjóflóðahættu á svæðinu. Fornleifafræðingur frá Minjavernd Austurlands hefur kannað svæðið við Ármótasel tóftir við ármót Gilsár og Víðdalsár. Stærð votlendis sem mun raskast verður metin nákvæmar áður en framkvæmdir hefjast svo endurheimta megi jafnstórt votlendi. Ekki er talin þörf á frekari rannsóknum.

2 STADHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI

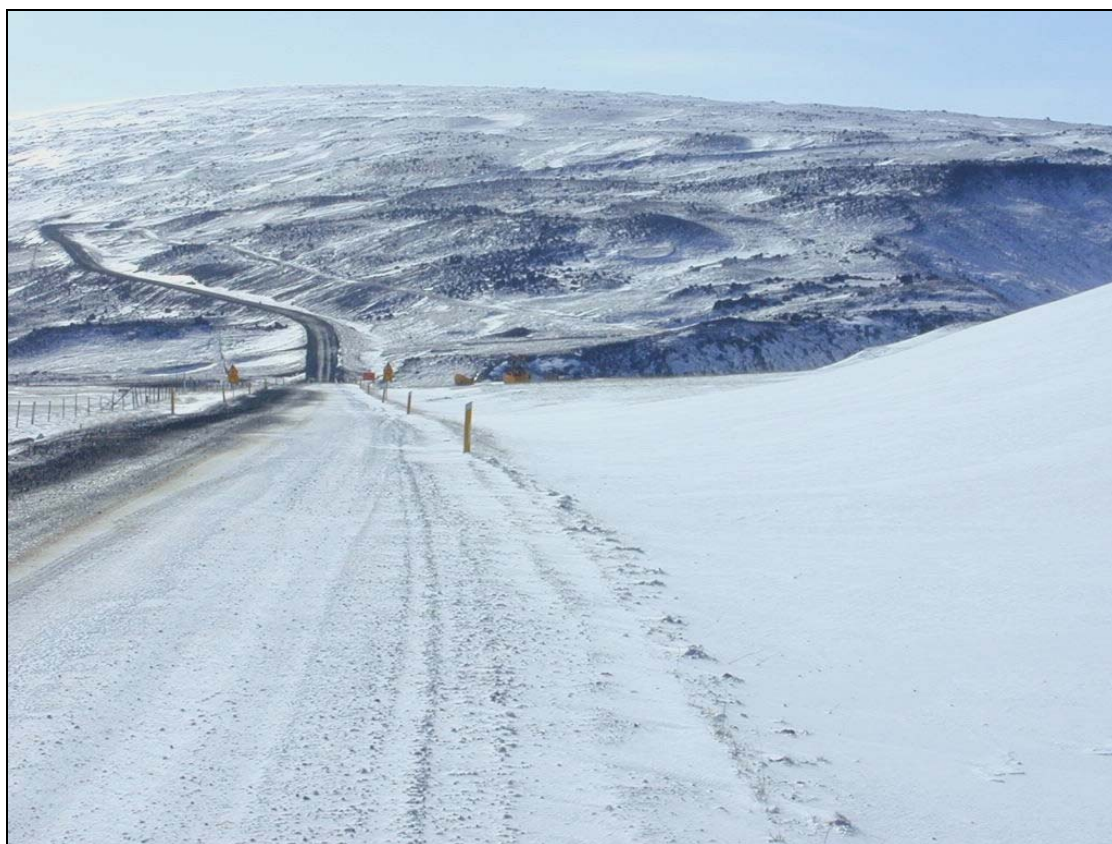
2.1 STADHÆTTIR

Fyrirhuguð framkvæmd er frá Ármótaseli á Háreksstaðaleið, meðfram Gilsá að norðanverðu og niður að Skjöldólfstöðum 2 í Jökuldal. Frá slitlagsenda á Háreksstaðaleið liggur veglína um mólendi með votlendisblettum og melkollum inn á milli. Undir Skjöldólfssstaðahnjúk liggur leiðin um gróna lyngmóa sem eru með stöku votlendisblettum en þegar komið er niður í Jökuldal liggur leiðin um mólendi sem hefur verið framræst á köflum. Skammt innan við Skjöldólfssstaði 2 fer vegurinn yfir tún á stuttum kafla.

2.2 NÚVERANDI VEGUR

Á þessum kafla er Hringvegur (vegnúmer 1) mjór malarvegur. Vegurinn liggur niður Arnórsstaðamúla og er hárnálabeygja á honum auk þess sem hann er brattur á köflum, allt að 11%. Í dag er einbreið brú yfir Gilsá í Jökuldal, 102 m löng og 4 m breið, byggð árið 1972. Umræddur kafla er síðasti kaflinn á milli Akureyrar og Egilsstaða sem ekki er með bundnu slitlagi. Vegsvæði Hringvegar er 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Ársdagsumferð á Hringvegi á þessum kafla var 220 bílar á dag árið 2004. Framreiknuð umferð árið 2024 skv. Vegstaðalsspá, er 260 bílar á dag. Hlutfall þunga bifreiða hefur ekki verið metið.



Mynd 1. Horft til suðurs eftir Hringvegi að Arnórsstaðamúla. Kröpp hárnálabeygja og brattar brekkur í Arnórsstaðamúla sjást vel en einbreið brú yfir Gilsá er í hvarfi.

3 KOSTIR

3.1 INNGANGUR

Skoðaðir voru tveir megin kostir við leiðarval, sjá teikningu 2. Fyrri kosturinn er að fara niður Arnórsstaðamúla líkt og í dag en með minni bratta en er á núverandi leið. Seinni kosturinn er ný veglína norðan við Gilsá, undir Skjöldólfsstaðahnjúk.

3.2 SAMANBURÐUR KOSTA

Á leiðinni niður Arnórsstaðamúla þarf að setja hárnálabeygju vegna mikils bratta, ekki ósvipað því sem er í dag. Leiðin norðan við Gilsá er vegtæknilega miklu betri þar sem engar krappar beygjur eru á henni og bratti mun minni en ef farið yrði niður Arnórsstaðamúla. Ókostur við þá leið er snjóflóðahætta sem er úr Skjöldólfsstaðahnjúk en hún er álitin vera lítil, sjá nánar kafla 6.2. Þessi leið fer yfir grónara land en leiðin niður Arnórsstaðamúla og fylgir hvergi núverandi vegi þannig að rask verður meira.

Sé farið niður Arnórsstaðamúla verður núverandi brú yfir Gilsá notuð áfram. Brúin er einbreið og þarf því að endurnýja hana í náginni framtíð. Kostnaður við það er áætlaður um 280 milljónir sem bætast við verkið síðar meir. Sé farið norðan megin við Gilsá þarf ekki að brúa ána en setja þarf ræsi í Gilsá ofan við ármót Víðidalsár.

Tafla 1. Samanburður á kostum

	Núverandi vegur	Arnórsstaðamúli	Norðan Gilsár
Kostnaður (milljónir kr.)	-	470	510
Kostnaður v. brúar (milljónir kr.)	-	280	10 *
Kostnaður samtals (milljónir kr.)	-	750	520
Stytting Hringvegar (km)	0	-0,7	1,5
Lengd nýbyggingar	5,4 ***	7,9	7,8
Lengd langhalla 6-7% (km)	0,8	2,2	3,7
Lengd langhalla 7-11% (km)	2,0	0	0
Mesti halli (%)	11	7	6,5
Minnsti planbogi (radius m)	80	200	625
	30 **	30 **	

* Ræsi í Gilsá

** Hárnálabeygja

*** Lengd milli slítlagsenda

3.3 NIÐURSTÖÐUR

Vegagerðin telur hyggilegast að velja þann kost að fara norðan megin við Gilsá þar sem sú leið er vegtæknilega mun betri og kostnaðarminni sé tekið tillit til þess að endurnýja þarf brúna yfir Gilsá í náginni framtíð. Hætta fyrir vegfarendur vegna snjóflóðahættu á þessari leið er talin vera lítil en umferðaröryggi eykst talsvert miðað við leiðina um Arnórsstaðamúla.

4 FRAMKVÆMDALÝSING

4.1 VEGUR

Framkvæmdakaflinn liggur frá stöð 500 við slitlagsenda á Háreksstaðaleið, um 61 km frá Egilsstöðum, að stöð 8500 við Skjöldólfsstaði 2 í Jökuldal, samtals 8,0 km.

Reiknað er með að framkvæmdasvæðið verði að jafnaði um 20-30 m breitt. Breiddin fer eftir hæð fyllinga og dýpt vegskeringa.

Vegurinn liggur í nokkrum hliðarhalla og verða því nokkrar fyllingar og skeringar. Vegurinn verður af vegtegund C1, sem er 7,5 m breiður vegur með 6,5 m breiðri akbraut og bundum öxlum. Hönnunarhraði verður 90 km/klst.

Vegstæði liggur á ósnortnu landi norðan megin við Gilsá (sjá teikningu 1). Þessi leið gefur mun betri veglínu en ef farið yrði niður Arnórsstaðamúla þar sem ekki eru neinar krappar beygjur og brattasta brekka verður 6,5% í stað um 11% í dag. Halli í vegköntum á fyllingum verður 1:1,75-2,5. Vegrið verða sett í framkant á stórum hluta vegarins í samræmi við öryggissjónarmið.

Búast má við að umferð um svæðið tefjist lítillega meðan á framkvæmdum stendur vegna efnisflutninga eftir núverandi vegi. Á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu vegna umferðar stórra vinnuvéla.

4.2 RÆSI

Sett verður stórt ræsi ofarlega í farveg Gilsár. Minni ræsi verða staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vorinu og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður ennfremur komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir, ofan við veginn.

4.3 EFNISÞÖRF

Áætluð efnisþörf í verkið er um 388 þús. m³ sem að mestu verður fengið úr skeringum en einnig úr 3 námum í löndum Arnórsstaða og Gilsár. Reiknað er með 340 þús. m³ í fyllingar og fláafleyga, 33 þús. m³ í efra burðarlag, 13 þús. m³ af neðra burðarlagsefni og 2 þús. m³ af efni í klæðingu. Efni úr skeringum er um 340 þús. m³. Ólíklegt er að allt efnið úr skeringum muni nýtast við vegagerðina og þarf því að ná í nokkuð efni úr námum. Efni hefur áður verið tekið úr námunum. Efnistaka úr námum er hámarksefnistaka en við endanlega hönnun vegarins gæti efnismagn sem þarf úr námum breyst og þá til minnkunar. Það sama á við um afmörkun námusvæða en þau hafa verið afmörkuð ríflega. Í útboðsgögnum verður kveðið á hvernig námur verði unnar og hvernig frágangi skuli háttað.

Tafla 2. Efnisþörf

	<i>magn (m³)</i>
Klæðing	2.000
Efra burðarlagsefni	13.000
Neðra burðarlagsefni	33.000
Fyllingar og fláafleygar	340.000
Samtals	388.000

Tafla 3. Efnistaka

	Klæðing (m ³)	Efra burðarlag (m ³)	Neðra burðarlag (m ³)	Fyllingar og fláafleygar (m ³)	Samtals (m ³)	Hámarks efnistaka (m ³)	Flatarmál náma (m ²)
Náma A – Ármótasel		8.600	22.000		30.600	45.600	24.500
Náma B – ósar Gilsár	2.000	4.400	11.000		17.400	47.400	16.600
Náma C- Malarhjallar						30.000	23.000
Skeringar				340.000	340.000		
Samtals	2.000	13.000	33.000	340.000	388.000		

Náma A – Ármótasel

Náma A er er í landi Arnórsstaða. Náman er í sethjöllum sem hefur þegar verið raskað með vegarlagningu og efnistöku. Náman er fyrir ofan ármót Víðidalsár og Gilsár, norðan Ármótasels. Náman verður útvíkkuð skering á milli stöðva 1200 og 1600, á milli fyrirhugaðs vegar og gamla hringvegarins. Gert er ráð fyrir því að taka efni á þessu svæði og fjarlægja gamla vegstubbinn á þessum kafla. Hér eru sethjallar, en svæðinu hefur þegar verið raskað að miklu leiti, m.a. með efnistöku. Efni úr námunni er sendin mól sem verður notuð í fyllingar og neðra burðarlag. Við frágang námunnar verður námustál skilið við fláa í halla í 1:3 og sáð verður í þá.

Náma B – ósar Gilsár

Náma B er í landi Gilsár. Hún er í malarhjöllum austan við ósa Gilsár en áin hefur grafið sig niður í hjallana þar sem hún rennur í Jökulsá. Nokkur efnistaka hefur farið fram á þessum stað og var m.a. tekið efni úr námunni í þegar hringvegurinn um Jökulsárdal var byggður upp fyrir nokkrum árum. Efni í námunni er mól sem nota á í fyllingar og yfirbyggingu. Yfirborð námunnar er að mestu ógróið og er hluti þess raskað. Við vinnslu námunnar verður gætt að því að opna hjallana ekki út að Gilsá. Við frágang verður skilið við fláa námustáls í ekki meiri halla en 1:3 og leitast verður við að það falli vel að umhverfi sínu. Sáð verður í svæðið í lok frágangs.

Náma C – Malarhjallar austan við Víðidalsá

Náma C í landi Arnórsstaða. Náman er í malarhjöllum sem eru fyrir austan Víðidals á fast við núverandi veg. Töluvert magn hefur verið tekið úr námunni en gengið hefur verið frá stórum hluta námunnar en í norðurenda hennar er enn opinn gryfja. Yfirborð námunnar er vel gróið og er náman byrjuð að gróa upp þar sem þegar hefur verið gengið frá henni. Við efnistöku verður haldið áfram taka efni frá veginum eins og þegar hefur verið gert. Við frágang svæðisins verður haft hliðsjón af því hvernig nú er gengið frá námunni og verður skilið við námustál í sambærilegum halla og nú er.

4.4 FRÁGANGUR

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi náma, vegkanta, fyllinga og skeringa. Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi og að vegskeringar og námur verði ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur.

Við uppgræðslu verður farið eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í námur, vegkanta og vegfláa á grónu landi. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu. Girt verður meðfram vegsvæði að framkvæmdum loknum.

4.5 VINNUBÚÐIR

Ef verktaki setur upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við Heilbrigðiseftirlit Austurlands, landeigendur og eftirlitsmann Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

4.6 REKSTUR

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins. Framkvæmdir sem tengjast rekstri eru m.a. viðhald og snjómokstur. Þá tengjast öryggi samgangna, umferð og mengun af hennar völdum rekstri fyrirhugaðs vegar. Hægt verður að beina umferð á núverandi leið um Arnórstaðamúla sé þess þörf vegna snjóflóðahættu.

5 UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR

5.1 ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM

Skilgreindir eru þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og hvaða framkvæmdaþættir það eru sem valda þeim. Eftirfarandi eru þættir sem líklegir eru til að valda umhverfisáhrifum:

5.1.1 Vegagerð

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu og hönnun, stærð vegsvæðis og frágangi.

Vegaframkvæmdin hefur áhrif á gróin svæði, jarðmyndanir og mannvistarleifar. Uppbygging og rekstur vegar getur haft áhrif á dýralíf. Vegaframkvæmdir geta haft sjónræn áhrif og markað ný spor í landslagið.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma getur haft áhrif á hávaða, útblástursmengun, hættu á mengunarslysum og rykmengun.

Nýr vegur er lagður til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Bættar samgöngur kunna að hafa margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðaþjónustu/útivist, opinbera þjónustu og arðsemi flutninga. Þá hefur stytting vegalengda og minni langhalli vega áhrif á útblástur mengandi efna frá umferð.

5.1.2 Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu, efnispörf framkvæmdarinnar og frágangi náma að efnistöku lokinni. Efnistökuastaðir ráðast af staðsetningu vegarins og fánleika efnis. Efnispörfin ræðst af gerð vegarins og landslagi sem viðkomandi vegur liggur um.

Við lagningu vega þarf efni í klæðingu, burðarlög og fyllingar. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir. Þá breytir efnistaka landslagi.

5.2 UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM

Vegagerðin reyndi að meta hvort líklegt væri að endurbyggður Hringvegur á kaflanum frá Ármótaseli að Skjöldólfsstöðum 2 myndi hafa veruleg áhrif á umhverfið. Verið er að breyta legu vegarins á um 8 km kafla og efnistaka er úr skeringum og námum á svæðum sem áður hefur verið raskað að hluta. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið verði ekki umtalsverð. Í eftirfarandi töflu eru taldir upp þeir umhverfisþættir sem framkvæmdaraðili telur líklegast að orðið geti fyrir áhrifum af framkvæmd og starfsemi.

Tafla 4. Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfi

FRAMKVÆMDAÞÆTTIR		REKSTRARÞÆTTIR
VEGAGERÐ	EFNISTAKA	REKSTUR
– Vegsvæði - Gróðurfar - Smádýralíf - Fuglar - Minjar - Jarðmyndanir	– Efnistökusvæði - Gróðurfar - Smádýralíf - Fuglar - Minjar - Jarðmyndanir	
– Landslag Landslag	– Landslag Landslag	– Landslag Útsýni af vegi
– Umferðartækni - Ryk á framkvæmdatíma - Hávaði vinnuvéla - Útblástur vinnuvéla - Mengunarslys - Töf á umferð	– Umferðartækni - Ryk á framkv.tíma - Hávaði vinnuvéla - Útblástur vinnuvéla - Mengunarslys	– Umferðartækni - Umferðaröryggi - Umferðarhávaði - Útblástur frá umferð - Samgöngur - Snjóflóðahætta
– Samfélag Atvinna	– Samfélag Atvinna	– Samfélag - Atvinna/þjónusta - Útivist/ferðaþjónusta

6 LÝSING Á STAÐHÁTTUM

6.1 LANDSLAG

Vegurinn liggur á þessum kafla til austurs frá Ármótaseli á Háreksstaðaleið. Fyrstu 600 metrnir fylgja núverandi vegi en veglínan sveigir síðan til norðurs og liggur undir Skjöldólfstaðahnjúk, norðan við Gilsá. Á milli stöðva 1600 og 3300 liggur veglínan um melkolla og mólendi. Í stöð 2100 fer línan yfir Gilsá. Á milli stöðva 3300 og 6500 liggur leiðin um bratt mólendi sem er með blautum blettum inn á milli. Í stöð 6500 fer línan um framræst svæði og síðan um mólendi niður að stöð 7800 þar sem farið er yfir mel á stuttum kafla. Veglínan fer yfir tún við bæinn Skjöldólfstað 2 á um 170 m kafla áður en hún fer aftur inn á núverandi veg við stöð 8600. Námur eru meðfram nýrri veglínu við Ármótasel, í malarhjalla austan við Víðidalsá og í malarhjalla austan við ósa Gilsár þar sem hún rennur í Jökulsá. Við Ármótasel er náman í lítið gróna mela og náman við ósa Gilsár er í lítið gróna malarhjalla. Báðum námusvæðunum hefur verið raskað að hluta.

Áhrif á landslag

Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag þar sem veglínan fer um óraskað gróið land. Efnistöðustöðum hefur áður verið raskað að hluta m.a. með efnistöku. Náma A, Ármótasel, er fast upp við veginn og sést því nokkuð en gamall vegstubbur við hana verður fjarlægður. Náma B, malarhjalli austan við Gilsá, sést aftur á móti lítið frá vegi. Náma C er við núverandi veg en þar hefur landi þegar verið raskað vegna efnistöku og mun viðbótarefnistaka ekki hafa mikil áhrif til viðbótar við þeim breytingum á landi sem þegar hafa orðið.

Gengið verður þannig frá vegsvæði að vegur falli vel að landi. Sáð verður í vegkanta eftir því sem við á. Reiknað er með að vegkantar verði fljótir að gróa upp og því muni sýnileiki framkvæmdarinnar í landslaginu hverfa fljótt.

6.2 SNJÓSÖFNUN OG SNJÓFLÓÐAHÆTTA

Orion ráðgjöf hefur metið snjóflóðahættu og snjósöfnun fyrir veglínur. Þekkt er að snjóflóð falli úr Skjöldólfstaðahnjúk og er vitað til þess að stöku flóð hafi náð niður að Gilsá. Miðað við upplýsingar frá heimamönnum um snjóflóð á svæðinu má gera ráð fyrir því að flóð nái niður á veg á um það bil 15 til 25 ára fresti. Erfiðlega hefur gengið að tímasetja flóð sem gætu hafa náð niður á vegsvæði. Útreikningar sýna að líkurnar á því að bíll lendi í snjóflóði á þessum kafla eru afar litlar.

Samanburður á gróðri sunnan og norðan megin við Gilsá bendir til þess að meiri snjór sé norðan við ána og ber það saman við upplýsingar heimamanna. Gróðursamsetning bendir þó til þess að snjósöfnun sé ekki mjög mikil þar sem fyrirhugað er að leggja veginn. Skafrenningur er talinn nokkur beggja megin árinna.

Áhrif snjósöfnunar og snjóflóðahættu

Vegi og vegrásum verður þannig háttað að snjósöfnun verði sem minnst og líkur á að snjóflóð nái inn á veg séu sem minnstar. Núverandi vegur um Arnórsstaðamúla verður látinn standa áfram þannig að hægt verður að beina umferð þangað ef aðstæður krefjast þess.

6.3 LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Framkvæmdin er í löndum Gilsár, Skjöldólfssstaða 1 og 2 og Arnórsstaða 1 og 2. Svæðið er nýtt sem beitarland og tún er við Skjöldólfssstaði 2.

Áhrif á landnotkun

Vegfarendur munu ekki verða mikið varir við framkvæmdirnar nema þar sem ný veglína tengist núverandi vegi. Vegfarendur geta þó orðið varir við umferð vegna efnisflutninga úr námum en framkvæmdin sjálf mun hafa lítil áhrif á almenna umferð. Íbúar á Gilsá og Arnórsstöðum geta orðið varir við framkvæmdina vegna hávaða og ryks.

Veglínan mun liggur um svæði sem nýtt er sem beitarland og mun því hafa áhrif á beit. Veglínan liggur um tún Skjöldólfssstaða 2 á 170 m kafla og skerðist túnið vegna þessa. Girt verður meðfram vegi frá ármótum Gilsár og Víðidalsár niður í Jökuldal. Landeigendur hafa lýst sig andsnúna veglínu norðan Gilsár þar sem farið er yfir óraskað svæði sem nýtt er sem beitarland. Landeigendur og Vegagerðin hafa komist að samkomulagi um bætur vegna framkvæmdarinnar.

6.4 JARÐMYNDANIR OG VATN

Vegurinn liggur um melkolla og mólendi. Engar sérstakar jarðmyndanir eru þekktar á svæðinu. Vegurinn liggur um nokkra votlendisbletti. Stærð blettanna hefur ekki verið könnuð nákvæmlega en af loftmyndum og ljósmyndum af svæðinu má ráða að stærð stærstu bletta sé undir 3 ha. að flatarmáli.

Áhrif á jarðmyndanir

Engar sérstakar jarðmyndanir eru þekktar á framkvæmdasvæði.

Áhrif á vatn

Vegurinn liggur á köflum yfir votlendisbletti og mun því skerða það. Gert er ráð fyrir því að endurheimta votlendi jafnstórt því sem skerðist við framkvæmdina. Vegagerðin álitur að framkvæmdin muni hafa hverfandi áhrif á vatnsbúskap á svæðinu.

6.5 GRÓÐURFAR OG FUGLAR

Nokkuð rask verður á gróðri í vegsvæðinu. Vegurinn fer um gróið mólendi sem er óraskað. Efni verður tekið úr efnistöðum sem hefur verið raskað að hluta áður.

Áhrif á gróðurfar

Reiknað er með að áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar verði nokkur. Gróðurlendi mun skerðast þar sem vegur fer yfir óraskað land, þar á meðal litla votlendisbletti.

Áhrif á fugla

Framkvæmdin getur haft tímabundin truflandi áhrif á mófugla meðan á framkvæmdum stendur. Búsvæði fugla munu skerðast lítillega. Reiknað er með að áhrifin verði óveruleg.

6.6 SVÆÐI Á NÁTTÚRUMINJASKRÁ

Engin svæði á Náttúruminjasrá eru á eða í nágrenni framkvæmdasvæðisins.

6.7 MENNINGARMINJAR

Minjavörður Austurlands kynnti sér skráðar heimildir og skoðaði aðstæður á vettvangi, sjá viðauka 1 Veglína liggur í nágrenni við Ármótasel en leifar bygginga sjást þar greinilega. Ármótasel byggðist fyrst árið 1853 og fór í eyði 1943. Ummerki um forna byggð sjást rétt sunnan við bæjarþorpið, jafnvel eldri en 1477. Rétt ofan við ármót Gilsár og Víðidalsár eru tóftir fjárhúsa frá Ármótaseli. Fjárhúsin voru reist af vinnumanni frá Arnórsstöðum á 19. öld. Veglína liggur yfir eða rétt við tóftir fjárhúsanna.

Áhrif á menningarminjar

Veglína mun ekki hafa áhrif á bæjarþorpið við Ármótasel en liggur aftur á móti yfir eða rétt við tóftir fjárhúsa við ármót Gilsár og Víðidalsár. Fornleifafræðingur verður fenginn til að rannsaka tóftir fjárhúsanna áður en framkvæmdir á þeim stað hefjast. Ekki er reiknað með að framkvæmdin muni hafa áhrif á aðrar minjar. Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar í vegstæðinu á framkvæmdatíma mun Vegagerðin hafa samráð við Minjavörð Austurlands um aðgerðir, sbr. 13. gr. þjóðminjalaga nr. 107/2000. Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan framkvæmdasvæðisins.

7 AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA

- Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft þar sem það er mögulegt. Reynt verður að skerða gróðurlendi sem minnst. Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæði og skeringasvæði. Verður m.a. allur akstur tækja bannaður utan framkvæmdasvæðis á verk tíma nema að námum.
- Votlendi af sömu stærð og tapast við framkvæmdirnar verður endurheimt.
- Vegagerðin mun græða upp jafn stórt land og skerðist við framkvæmdina í samráði við landeigendur.
- Tóftir við ármót Gilsár og Víðidalsár verða kannaðar nánar áður en framkvæmdir á þeim kafla hefjast.
- Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari að öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda. Gerðar verða kröfur um að vinnuvélar séu í góðu ástandi og ekki sé olíuleki eða olíusmit frá þeim.
- Ef verktaki þarfnast geymslusvæðis fyrir vinnuvélar, utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, skal hann semja um það landeigendur.
- Landeigendum verða greiddar bætur fyrir efni úr námum sem notað verður til vegagerðar og landbætur vegna skerðingar á landi.
- Gengið verður frá námusvæðum í verklok og þau jöfnuð og sléttuð. Vegagerðin mun græða upp fyllingar og vegskeringar í veglínunni þar sem við á.

8 NIÐURSTAÐA

- Vegagerðin telur leið norðan Gilsár vænlegasta kostinn.
- Við framkvæmdina verður byggður um 8,0 km langur vegur norðan við Gilsá.
- Við framkvæmdina stýttist Hringvegur um 1,5 km.
- Vegurinn fer um áður óraskað svæði og hefur því áhrif á landslag.
- Efnistaka er fyrirhuguð úr vegskeringum á vegsvæði og úr námum sem áður hefur verið tekið úr í löndum Arnórsstaða og Gilsár.
- Kanna þarf matsskyldu skv. lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum vegna minja.
- Vottendi, jafnstórt því sem skerðist, verður endurheimt. Sáð verður í jafnstórt svæði og skerðist í samráði við landeigendur.
- Skammt vestan Gilsár, þar sem veglína þverar ána eru tóftir eftir fjárhús reist á 19. öld. Fyrirhuguð veglína um Arnórsstaðamúla sker fjárhúsin. Fenginn verður fornleifafræðingur til að rannsaka tóftirnar áður en framkvæmdir hefjast.
- Hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.
- Jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi. Einbreið brú á Gilsá verður ekki á Hringvegi á þessum kafla en mun tilheyra Jökuldalsvegi.
- Snjóflóðahætta er á svæðinu en hún er talin afar lítil. Ávinningur vegna aukins umferðaröryggis er talinn vera mun meiri en hætta vegna snjóflóða.
- Gamli vegurinn um Arnórsstaðamúla verður áfram sem varaleið.
- Reiknað er með að neikvæð áhrif framkvæmdarinnar verði lítil. Sár í landinu vegna framkvæmdanna verða grædd upp.

9 HEIMILDIR

1. Námur, efnistaka og frágangur, 2002: Hafrannsóknarstofnun, Landsvirkjun, Iðnaðarráðuneytið, Umhverfissráðuneytið, Vegagerðin, Veiðimálastofnun, Samband íslenskra sveitarfélaga, Náttúruvernd ríkisins, Veiðimálastjóraembættið, Siglingastofnun og Landgræðsla ríkisins. Reykjavík, 75 bls.
2. Náttúruminjaskrá, desember 2005: Heimasíða Umhverfisstofnunar, www.ust.is/natturuvernd/natturuminjaskra.
3. Orion ráðgjöf 2006. Hringvegur 1 um Jökuldal. Snjór og snjóflóð við Arnórsstaðamúla og Skjöldólfsstaðahnjúk. Greinargerð.
4. Fornleifavernd ríkisins. Ný veglína stofnvegur um Arnórsstaðamúla. Bréf dags. 6. febrúar 2006.
5. Fornleifavernd ríkisins. Ný veglína stofnvegur um Arnórsstaðamúla. Bréf dags. 3. apríl 2006.

10 TEIKNINGAR

- Teikning 1. Vegagerðin, (2006): Yfirlitskort
- Teikning 2. Vegagerðin, (2006): Grunnmynd af framkvæmdasvæðinu, mkv. 1:20.000.

11 Viðaukar

Viðauki 1: Bréf frá Minjaverði Austurlands