

JÖKULDALSVEGUR (923), HNAPPÁ - LANGAGERÐI



KYNINGARSKÝRSLA

28.07.2023

SKJALANÚMÉR: 3761270-000-CRP-0001						
NÚGILDANDI ÚTGÁFA: 1.0						
1.0	28.07.2023	Útgefið	VJ	Verkkaupi	VJ	SvS / JVS
ÚTGÁFA	DAGS. ÚTG	ÚTGÁFUSTAÐA	HÖFUNDUR	RÝNIR	SAMÞYKKT	VERKKAUPI

Efnisyfirlit

1. Yfirlit.....	1
2. Núverandi vegur	1
3. Framkvæmdalýsing	3
4. Efnispörf og efnistaka	4
5. Hugsanleg umhverfisáhrif	6
5.1 Áhrif á landeigendur og landnotkun.....	6
5.2 Áhrif á vatn	6
5.3 Áhrif á mannlíf	7
5.4 Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun.....	7
5.5 Landslagið á framkvæmdasvæðinu	8
5.6 Áhrif á gróðurfar, fugla og fiska	8
5.7 Áhrif á menningarminjar	8
6. Leyfisveitendur og samráðsaðilar.....	9
7. Frágangur.....	10
8. Aðgerðir á framkvæmdatíma	10
9. NIÐURSTAÐA	11
10. Teikningar.....	11

1. Yfirlit

Vegagerðin fyrirhugar endurbætur á Jökuldalsvegi (923), frá Hnappá innan við Arnórsstaði 1 og að Langagerði, frá stöð 4100 og að stöð 8700 (Teikning B102). Framkvæmdin er í sveitarfélaginu Múlapingi. Um er að ræða lagfæringu á núverandi vegi og lagningu bundins slitlags á um 4,6 km löngum kafla.

Framkvæmdin sem hér er kynnt er 2. áfanginn í því verkefni að leggja bundið slitlag á Jökuldalsveg frá Gilsá að Hákonarstöðum. 1. áfangi verksins er vegkaflinn frá Gilsá og að Hnappá, um land Arnórsstaða 1 sem unnin var á árunum 2021 -2022.

Veglínan fylgir núverandi vegi með minniháttar lagfæringum á planlegu og hæðarlegu.

Áætlað er að framkvæmdir hefjist seinnipart árs 2023 og þeim verði að fullu lokið fyrripart sumars 2025.

Áætluð efnisþörf til framkvæmdarinnar er um 112.000 m³, þar af um 80.000 m³ úr skeringum með vegi og um 32.000 m³ úr námum.

Framkvæmin er í samræmi við markmið samgönguáætlunar um að auka umferðaröryggi með því m.a. bæta legu vegar og leggja á hann bundið slitlag.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi fremur lítil umhverfisáhrif nema hvað varðar bætt umferðaröryggi vegfarenda.

2. Núverandi vegur

Jökuldalsvegur (923) frá vegamóum við Hringveg við Skjöldólfsstaði að Aðalbóli er flokkaður sem Tengivegur. Vegsvæði hans er 30 m breitt og nær 15 m frá miðlínu núverandi vegar. Undanfarin ár hafa staðið yfir endurbætur á þeim vegi og í fyrsta áfanga var tekinn fyrir kaflinn frá Gilsá að Hnappá, utan við Arnórsstaðahvamm (stöð 0 – 4100). Sá áfangi sem hér um ræðir er frá Hnappá að Langagerði (stöð 4100 – 8700). Á þeim kafla er núverandi vegur um 6 til 6,5 m breiður malarvegur og á honum eru brattar brekkur, allt að um 11%, og blindhæðir. Vegfláar eru víða brattir. Einnig hefur vegurinn mjög takmarkað burðarþol.



Mynd 1: Núverandi vegur og blindhæð inna við Arnórsstaðahvamm.



Mynd 2: Núverandi vegur séð til norðurs frá Hnúksá.

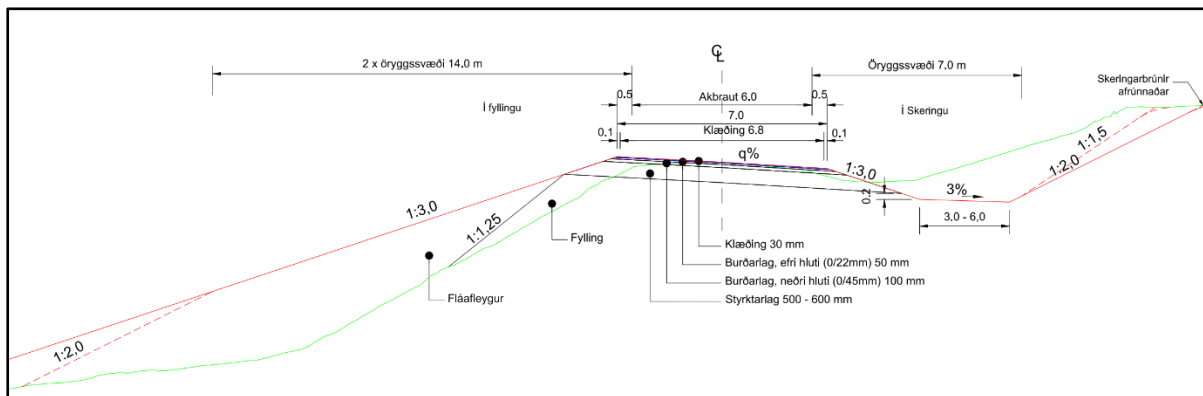


Mynd 3: Núverandi vegur séð til norðurs frá verkmörkun í st. 8700.

Árið 2022 var meðalumferð á dag yfir árið (ÁDU) um 220 bílar, meðalumferð á dag yfir sumarið (SDU) um 410 bílar og meðalumferð á dag yfir veturinn (VDU) um 75 bílar. Umferð á veginum hefur aukist mikið á síðustu árum og skýrist það af ferðamannaumferð að Stuðlagili. Árið 2018 var meðalumferð á dag yfir árið (ÁDU) um 40 bílar, meðalumferð á dag yfir sumarið (SDU) um 80 bílar og meðalumferð á dag yfir veturinn (VDU) um 13 bílar.

3. Framkvæmdalýsing

Vegkaflinn sem um ræðir er frá Hnappá, utan við Arnórsstaðahvamm (st. 4100) og að Langagerði st. 8700. Kaflinn er um 4.6 km langur. Gert er ráð fyrir að vegurinn verði í vegflokki C₇ sem er 7 m breiður vegur með 6 m breiðri akbraut. Slitlag verður 6.8 m breið klæðing. Fláar vegarins verða víðast 1:3, en þar sem nauðsynlegt er að hafa fláa brattari verður vegrið á vegkanti. Vegurinn verður að mestu í sama vegstæði og núverandi vegur, en hæðarlega vegarins verður lægfærð til að auka sjónlengdir og minnka bratta. Vegrásir ofan vegar verða breikkaðar til að minnka hættu á snjósöfnun á veginum.



Mynd 4: Kennisnið vegar.

Ræsi í veginum verða endurnýjuð, en þau eru flest lítil eða minni en 1 m í þvermál. Í Hnúksá, sem er á miðjum vegkaflanum (stöð 7070), verða sett tvö ræsi, 2 m í þvermál í stað þeirra sem eru í núverandi vegi. Á þessum stað er planlegu vegarins hliðrað um u.þ.b. 4 m til austurs og hæðarlega lækkuð um u.þ.b. 1,1 m. Þetta gerir að verkum að dýpka þarf farveg Hnúksár um allt að 2 m til að koma ræsum fyrir, sambærilegt og var gert þegar núverandi ræsum var komið fyrir.



Mynd 5: Farvegur Hnúksár neðan vegar.



Mynd 6: Farvegur Hnúksár ofan vegar.

Tengingar við veginn eru ekki margar, en verða þær aðlagðar að nýjum vegi í samráði við landeiganda. Vegur að Merki tengist inn á veg á vegkaflanum og verða vegamót lagfærð og aðlöguð að nýjum vegi.

Innan við Hnúksá við stöð 7400 er áætlað að gera lítinn áningarstað með bílastæðum. Upp með Hnúksá og að Hnjúksvatni er merkt gönguleið sem er í bæklingnum „Perlur Fljótsdalshéraðs“ um gönguleiðir og er útskotið m.a. hugsaði til að þjóna sem bílastæði fyrir göngufólk.

4. Efnispörf og efnistaka

Áætluð efnispörf fyrir verkið, frá stöð 4100 að stöð 8700, er um 112,000 m³. Skipting efnis í mismunandi lög vegarins er eftirfarandi:

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| • Fylling og fláafleygar | 79.900 m ³ |
| • Styrktarlag | 24.200 m ³ |
| • Burðarlag | 5.400 m ³ |
| • Klæðing | 1.000 m ³ |
| • Malarslitlag | 50 m ³ |
| • Rofvörn við ræsi | 1.300 m ³ |

Gert er ráð fyrir að efni í Styrktarlag og burðarlag komi úr námu A á Gilsárbökkum (E20 á aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs). Efni í fyllingar, fláafleyga og rofvarnir er gert ráð fyrir að komi að stærstum hluta úr skeringum með vegi, mest úr skeringu í Arnórsstaðahvammi um 20.000 m³.



Mynd 7: Skeringasvæði í Arnórsstaðahvammi:

Náma A á Gilsárbökkum er í malarhjalla norðan og ofan við ósa Gilsár þar sem hún rennur í Jöklu. Náman er staðsett rétt rúmlega 4,5 km austan við upphafsstöð veglínu. Náman er opin og ófrágengin. Gert er ráð fyrir að taka efnið í vesturhluta námunnar, en þar er stálhæð allt að 12 metrar, sjá teikningu X101. Efnið er lagskipt möl og sandur og misgróft og Hlutfall stórra steina er mikið. Auk þess er í námunni haugsett um 14.000 m³ af styrktarlagsefni sem unnið var í 1. áfanga verksins og áætlað að nýta í þessum áfanga. Gert er ráð fyrir að gengið verði frá námunni í verklok, þó þannig að áfram verið hægt verið að nýta hana að hluta. Frágangur námu verður unnin í samráði við landeiganda.



Mynd 8: Efnistökusvæði og efnishaugur styrktarlagsefnis í Námu A við Gilsárbakka.

5. Hugsanleg umhverfisáhrif

Vegagerðin hefur lagt mat á hvort líklegt væri að endurbætur á Jökuldalsvegi frá Hnappá að Langagerði myndi hafa veruleg áhrif á umhverfið. Þar sem um er að ræða umfangslitla framkvæmd og efnistaka er ekki mikil telur Vegagerðin að áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið verði óveruleg. Hér á eftir eru taldir upp helstu umhverfispættir sem framkvæmdaraðili telur líklegast að orðið geti fyrir áhrifum af framkvæmd og starfsemi.

5.1 Áhrif á landeigendur og landnotkun

Framkvæmdin í þessum áfanga er í landi jarðanna Arnórsstaða 3 og Langagerðis og mun ekki fara inn á ræktað land. Þar sem um minniháttar tilfærslu á vegi er að ræða er gert ráð fyrir að áhrif hans á landeigendur og landnotkun verði óveruleg. Þar sem girðingar lenda innan framkvæmdasvæðis verða þær færðar og viðkomandi hólfum lokað. Þess verður gætt að viðkomandi girðingarhólf standi ekki opin á meðan á framkvæmdum stendur.

5.2 Áhrif á vatn

Framkvæmdin er ekki talin hafa teljandi áhrif á vatn á framkvæmdarsvæðinu. Ræsi í veginum verða endurnýjuð á sömu stöðum og ræsi eru í núverandi vegi. Lækjarfarvegir munu því ekki breytast. Í Hnúksá þarf að lagfæra farveg til að koma fyrir nýjum ræsum, sjá kafla 3. Ekki er talið að þessi framkvæmd muni hafa áhrif á vatnafar til lengri tíma. Á framkvæmdatíma er talið að áhrif verði í lágmarki þar sem Hnúksá rennur að mestu á klöppum á þeim stað þar sem hún þverar veg og grugg ætti því að verða í lágmarki.



Mynd 9: Farvegur Hnúksár ofan vegar.



Mynd 10: Hnjúksá séð frá Merki.

5.3 Áhrif á mannlíf

Vegfarendur um Jökuldalsveg og íbúar í nágrenni framkvæmdasvæðisins munu verða varir við framkvæmdina vegna hávaða, ryks og truflunar á umferð. Að loknum framkvæmdum munu koma fram jákvæð áhrif á mannlíf vegna öruggari og betri samgangna og minni rykmengunar.

5.4 Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun

Á framkvæmdatíma mun umferð um svæðið raskast vegna umferðar þungra vinnuvéla. Íbúðarhús eru nálægt fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og truflun af hljóð- og loftmengun gæti verið einhver. Þegar framkvæmdum á kaflanum lýkur verða samgöngur öruggari og draga mun úr hljóðmengun og loftmengun mun minnka umtalsvert. Auk þess verða vetrarsamgöngur mun öruggari.

5.5 Landslagið á framkvæmdasvæðinu

Þar sem veglína helst að mestu leiti óbreytt er talið að áhrifin á landslagið verði óveruleg. Þá verður frágangur með þeim hætti að sáð verður í vegkanta þeim tegundum sem henta fyrir svæðið. Gert er ráð fyrir að vegkantar verði fljótir að gróa upp og því muni sýnileiki framkvæmdarinnar í landslaginu hverfa fljótt.

5.6 Áhrif á gróðurfar, fugla og fiska

Ekki hefur verið kannað hvort sérstæðan gróður eða fugla er að finna í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Gróðurlendi mun skerðast lítillega þar sem ný veglína viku út af núverandi vegi og vegfláar verða flatari. Aðallega er um að ræða mólendi og hálf- eða lítt gróið land. Framkvæmdin gæti haft tímabundin áhrif á fugla meðan á framkvæmdum stendur. Reiknað er með að áhrif á gróður, fugla og fiska verði almennt óveruleg.

5.7 Áhrif á menningarminjar

Niðurstöður minjaskráningar leiddu í ljós að vitað er um nokkra minjastaði í námunda við og á framkvæmdasvæðið. Um er að ræða m.a. eftirtalda staði:

Minjar sem fara undir veg eru eftirfarandi:

- 2726-6. Tóft. Arnórsstaðasel. Stöð 5980 – 6000, um 8 – 18 m vinstra megin við miðlínu. Lendir að mestu undir fyllingarfláa.



Mynd 11: Tóft, Arnórsstaðasel.

- 2726-4. Varða við Hnúksá. Stöð 7061, um 8 m vinstra megin við miðlínu. Lendir undir fyllingarfláa.



Mynd 12: Varða við Hnúksá.

Eftirfarandi minjar eru nálægt vegi en þarf ekki að raska:

- 2726-7. Fjárhús. Arnórsstaðasel. Stöð 5940 – 5960, um 16 – 33 m vinstra megin við miðlínu.
- 2726-5. Garður. Arnórsstaðasel. Stöð 6000 – 6020, um 30 m hægra megin við miðlínu
- 2726-3. Póstvarða. Arnórsstaðir 3/ Arnórsstaðasel. Stöð 6490, um 13 m vinstra megin við miðlínu.

Vegagerðin mun sjá um að merkja og girða af með varúðarmerkingum ofangreind minjasvæði á framkvæmdatíma.

Aðrar minjar sem vitað er um eru fjær framkvæmdasvæðinu og eru því ekki taldar vera í hættu.

Rask á menningarminjum er háð leyfi Minjastofnun Íslands.

6. Leyfisveitendur og samráðsaðilar

Framkvæmdin er framkvæmdaleyfis skyld samkvæmt 13. gr. Skipulagslaga nr. 123/2010, og mun Vegagerðin sækja um framkvæmdaleyfi fyrir fyrirhugaðri framkvæmd til Múlapings.

Þá mun verða haft samráð við landeigendur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, sveitarstjórn Múlapings, Minjastofnun Íslands og Fiskistofu. Einnig verður haft samráð við umhverfisstofnun vegna efnistöku og frágang á efnistökusvæðum.

Einnig verður haft samráð við veitufyrirtækin Mílu og HEF (Hitaveitu Egilsstaða og Fella) vegna fjarskiptalagna á framkvæmdasvæðinu.

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).

7. Frágangur

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi námu, vegkanta, fyllinga og skeringa.

Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi.

Frágangi á vegskeringum verðu hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Þær verða sléttaðar vel og í samræmi við landslag og halla umhverfis. Aðlaga þarf brúnir vegskeringa að landinu í kring, svo þær verði ekki eins áberandi.

Við uppgræðslu verður farið eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í vegkanta og vegfláa á grónu landi. Áður en sáð er þarf að slétta landið vel í samræmi við landslag og halla. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu.

Ef girðingum verður raskað verða þær lagfærðar í samráði við landeigendur.

8. Aðgerðir á framkvæmdatíma

- Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegstæðið sjálft.
- Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegstæði og skeringasvæði. Verður m.a. allur akstur tækja bannaður utan framkvæmdasvæðis á verktíma nema að námu.
- Í útboðsgögnum verður eru skilyrði um að verktaki fari að öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir.
- Ef verktaki þarfnast geymslusvæðis fyrir vinnuvélar, utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, skal hann semja um það við landeigendur.
- Vegagerðin mun á framkvæmdatíma hafa virkt eftirlit með framkvæmdum og fylgja eftir að kröfur útboðsgagna og önnur skilyrði séu uppfyllt.

9. NIÐURSTAÐA

- Vegur verður endurbyggður á um 4,6 km kafla, burðarþol vegar verður bætt, hæðarlega lagfærð þannig að sjónlengdir verða betri og bratti verður minni og þar með bætt umferðaröryggi. Einnig verður burðarþol vegarins bætt.
- Efnistaka verður úr vegskeringum á vegsvæði og námum á svæðinu, sem eru að mestu í og við raskað svæði vegna fyrri efnistöku og nálægðar við núverandi veg.
- 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 þar sem bundið slitlag lagt á veg sem er nú með mararslitlag og hæðarlega verður bætt með minni bratta og bættum sjónlengdum. Einnig munu vetrarsamgöngu batna vegna bættrar legu og betri vegrása.
- Reiknað er með að neikvæð áhrif framkvæmdarinnar verði óveruleg.

10. Teikningar

Teikning 1: B101, Yfirlitskort, mkv. 1:125.000

Teikning 2: B102, Yfirlitsmynd, mkv. 1:25.000

Teikning 3: D101, Grunnmynd og langsnið, mkv. 1:4.000

Teikning 4: D102, Grunnmynd og langsnið, mkv. 1:4.000

Teikning 5: D103, Grunnmynd og langsnið, mkv. 1:4.000

Teikning 6: D104, Grunnmynd og langsnið, mkv. 1:4.000

Teikning 7: E102, Áningarstaður, mkv. 1:200

Teikning 8: H106, Hnúksá, Grunnmynd og ræsasnið, mkv. 1:500 / 1:200

Teikning 9: X101, Náma A, Yfirlitsmynd, mkv. 1:2000