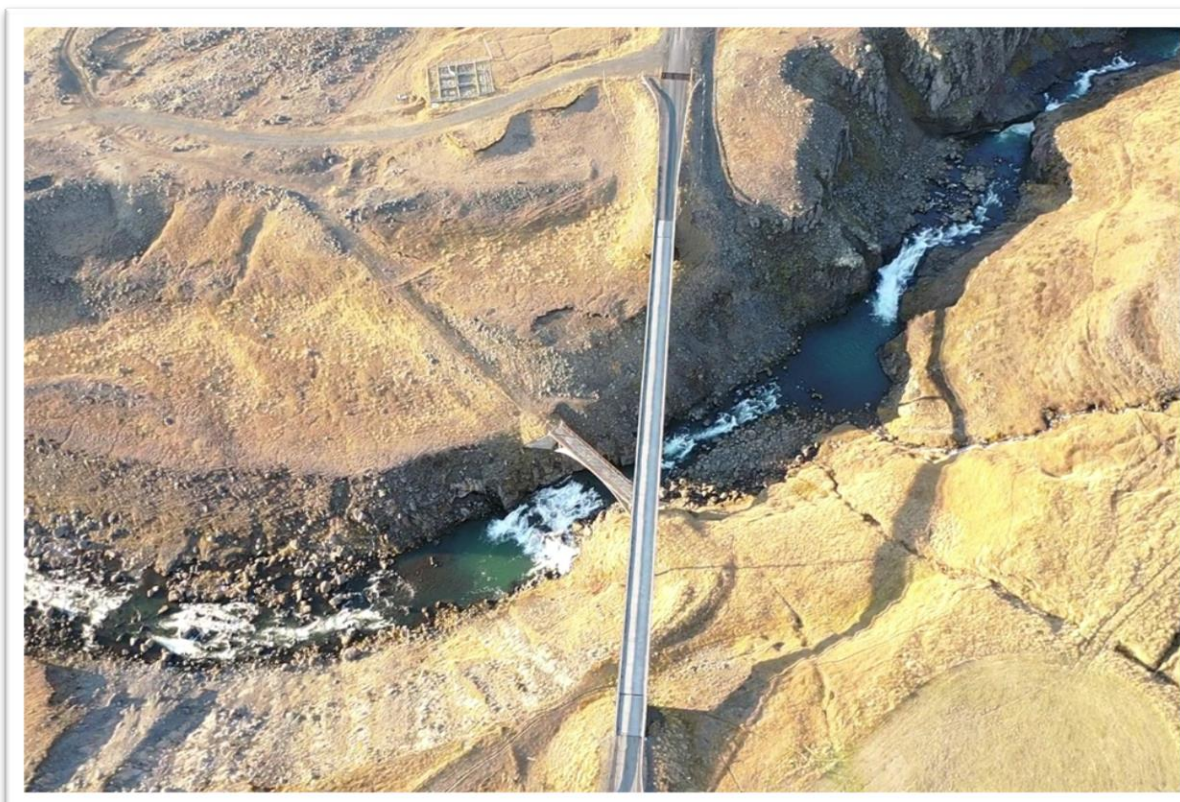




 **Vegagerðin**



Jökuldalsvegur (923-08)

Gilsá - Arnórsstaðir

Vegagerðin

Kynningarskýrsla

15. ágúst 2021



Forsíðumyndin er af tveim brúm yfir Gilsá á Jökuldal, tekin af Sk. Smára 15. okt. 2020

Logg landfræði & ráðgjöf

Skarphéðinn Smári Þórhallsson

Fagradalsbraut 11

700 Egilsstaðir

Sími: 868 6836

Netfang: logg@logg.is

Heimasíða: www.logg.is

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	i
Myndaskrá	i
1 Yfirlit	1
2 NÚVERANDI VEGUR.....	2
2.1 Umferðartölur	2
3 Nýr vegur, valkostir og skipulag	3
4 FRAMKVÆMDALÝSING	5
5 EFNISÞÖRF	6
6 HUGSANLEG UMHVERFISÁHRIF	7
6.1 Áhrif á landnotkun og landeigendur.	8
6.2 Áhrif á vatn.....	8
6.3 Áhrif á mannlíf.....	8
6.4 Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun.....	8
6.5 Landslagið á framkvæmdasvæðinu.....	9
6.6 Áhrif á gróðurfar og fugla.....	9
6.7 Áhrif á menningarminjar	10
7 LEYFISVEITENDUR OG SAMRÁÐSAÐILAR	11
8 FRÁGANGUR	11
9 AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA.....	12
10 NIÐURSTAÐA.....	12
11 FYLGISKJÖL.....	13

Myndaskrá

Mynd 1 Horft yfir bæjarhlaðið á Arnórsstöðum	1
Mynd 2 Núverandi malarvegur, horft út Jökuldal.....	2
Mynd 3 Loftmynd sem sýnir þrjár leiðir sem voru skoðaðar	3
Mynd 4 Mynd sýnir legur og snið vegar við fornleifaforneifasvæði	4
Mynd 5 Breytt vegstæði vegna fornleifa	4
Mynd 6 Mynd sýnir sem rauðalínu veg sem verður aflagður	5
Mynd 7 Yfirlitsmynd, staðsetning náma A, B, C og D.....	6
Mynd 8 Horft að Gilsá	7
Mynd 9 Horft inn Jökuldal yfir vegsvæðið frá Gilsá inn að Arnórsstöðum	8
Mynd 10 Mynd sem sýnir gróðurflokka sem vegurinn fer um.....	10

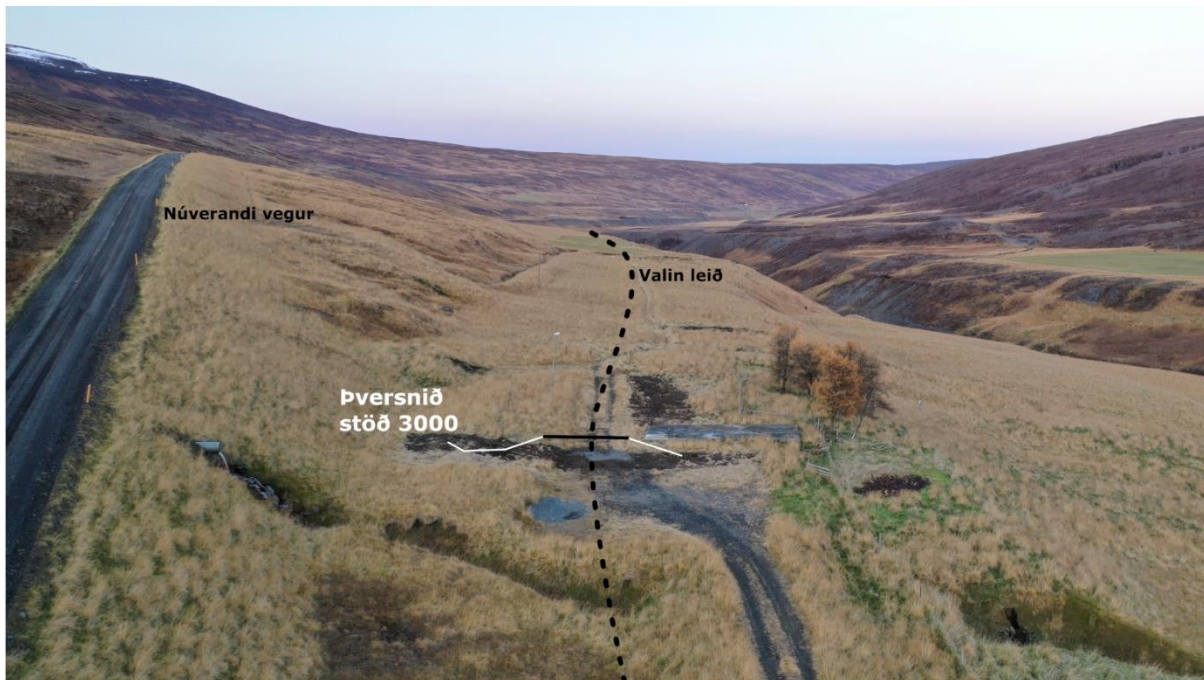


1 Yfirlit

Fyrirhuguð er nýbygging Jökuldalsvegur (923) frá Gilsá að Arnórsstöðum á um 4 km löngum kafla, á milli stöðva 120 og 4200, sjá meðfylgjandi fylgiskjöl F1 - F4. Vegurinn mun koma til með að liggja um land Arnórsstaða 1 og 2, Fljótsdalshéraði.

Um er að ræða nýbyggingu vegar á um 3,1 km kafla frá Gilsá um st. 120 og inn fyrir bæjarstæðið á Arnórsstöðum um stöð 3200. Þaðan er svo núverandi vegur endurbyggður á um 1,0 km kafla yfir Hnappá að st. 4200.

Gert er ráð fyrir að nýr vegur liggja um bæjarhlaðið á Arnórsstöðum. Vitað er um byggð á bænum frá því um miðja 15. öld og því er ljóst að fornminjar eru þar í vegstæðinu. Vegagerðin hefur haft samráð við Minjavörð Austurlands og Minjastofnun Íslands um aðgerðir er snúa að fornleifum á áhrifasvæði vegarins, sbr. 13. gr. Þjóðminjalaga nr. 107/2000. Fornleifaskráning var gerð í október 2019 á áhrifasvæði vegaframkvæmdanna. Skráðar voru 24 minjaeiningar á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda á Jökuldalsvegi í landi Arnórsstaða, sjá fylgiskjal F-5. Framkvæmdirnar falla því undir lið 10.09 flokk B í 1. viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum. Um er að ræða gerð vegar utan þéttbýlis á verndarsvæði og er framkvæmdin því tilkynningarskyld til Skipulagsstofnunar.



Mynd 1 Horft yfir bæjarhlaðið á Arnórsstöðum

Markmið framkvæmdanna er að auka umferðaröryggi og greiðfærni á Jökuldalsvegi með bundnu slitlagi. Nýr vegur mun liggja neðar í landinu, í meira skjóli fyrir vetraveðrum, með mun minni bratta og rýmri beygjum en núverandi vegur.

Fjárveitingar í verkið er á samgönguáætlun 2020, 280 m.kr sem nýframkvæmd, auk 50 m.kr sem tengivegir bundið slitlag. Verkið var boðið út sumarið 2021 og samið við Héraðsverk í ágúst sama ár. Verklök eru áætluð haustið 2022.



Áætluð efnispörf í verkið er um 102.500 m³, þar af er áætlað að 60.000 m³ verði úr skeringum með vegi og um 43.000 m³ úr námum á svæðinu.

2 NÚVERANDI VEGUR

Núverandi Jökuldalsvegur á umræddum kafla er malarvegur, um 6-6,5 m breiður með takmarkað burðarþol. Vegurinn liggur að stórum hluta í miklum bratta, þ.e. á um 1,4 km vegakafans er bratti vegar yfir 5-10 % og mesti bratti vegarins er um 13 % á stuttum kafla. Þar sem vegur liggur hæst liggur hann um vegamót í mjög krappri beygju upp í Arnórsstaðarmúla, þar sem veðurhæð getur orðið mikil og aðstæður slæmar á vetrum. Núverandi vegur liggur upp í um 330 m hæð yfir sjávarmáli með bröttum löngum brekkum og í talsverðum hliðarhalla með bröttum fláum neðan vegar og skeringum ofan vegar. Snjósöfnun á veg er því oft til vandræða á vetrum og hálka á vegi í umræddum brekkum. Vegurinn verður því oft á tíðum erfiður og hættulegur yfirferðar á vetrum vegna hálku og snjóa. Núverandi vegur uppfyllir því ekki kröfur um umferðaröryggi og greiðfærni fyrir vegfarendur.



Mynd 2 Núverandi malarvegur, horft út Jökuldal

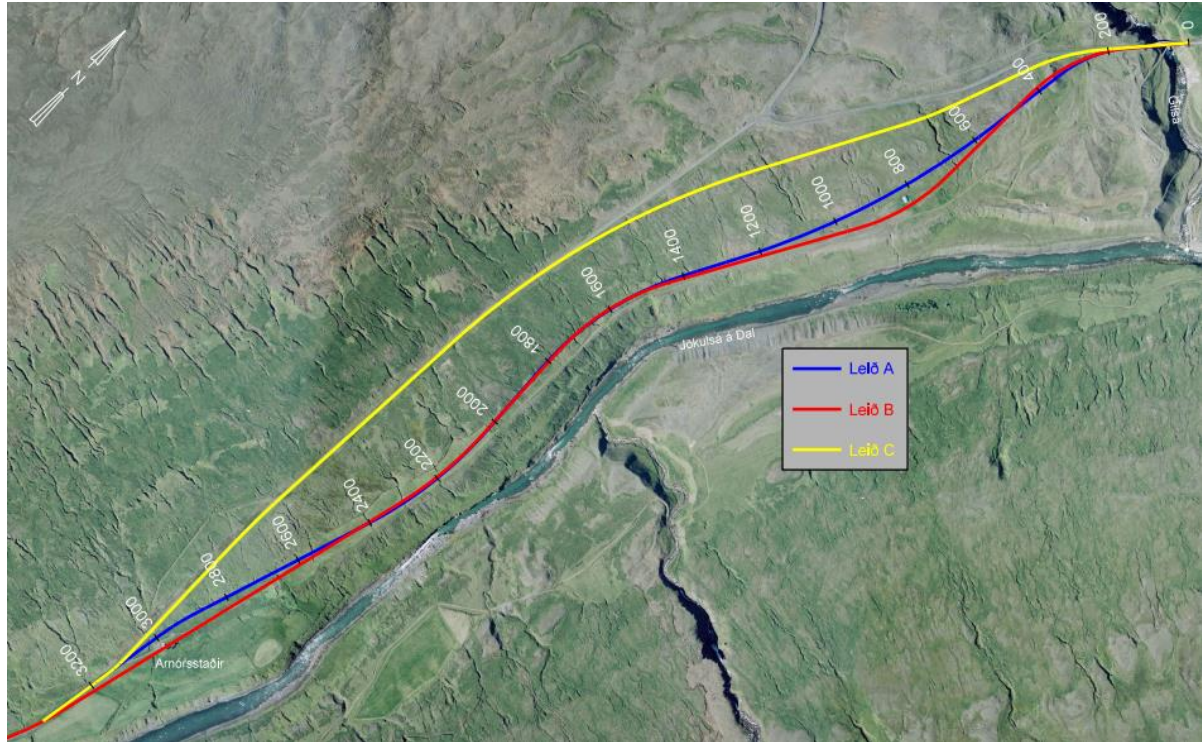
2.1 Umferðartölur

Umferð um Jökuldalsveg (923) hefur aukist mikið síðustu tvö ár eftir að Stuðlagil við Jökulsá neðan við Grund varð vinsæll áfangastaður. Áætluð umferð 2018 á Jökuldalsvegi frá Gilsá og inn að Hákonarstöðum var áætluð eftirfarandi: Árdagsumferð (ÁDU) 43, sumardagsumferð (SDU) 79 og vetrardagsumferð (VDU) 13 bílar á dag. Samkvæmt umferðarteljara sem settur var í Jökuldalsveg utan við Gilsá í sumar og með hliðsjón af upplýsingum úr öðrum umferðateljurum á vegakerfinu á svæðinu má áætla að umferð á Jökuldalsvegi frá Gilsá að Hákonarstöðum sé eftirfarandi: ÁDU 250-300, SDU 470-520, VDU 80-120 bílar á dag. Að framagreiðu er umferð um veginn 6-7 sinnum meiri en hún var 2018.



3 Nýr vegur, valkostir og skipulag

Þrjár mögulegar leiðir fyrir Jökuldalsveg á milli Gilsár og Arnórsstaða; A, B, og C, voru frumhannaðar á árunum 2009–2010, sbr. meðfylgjandi mynd 3.

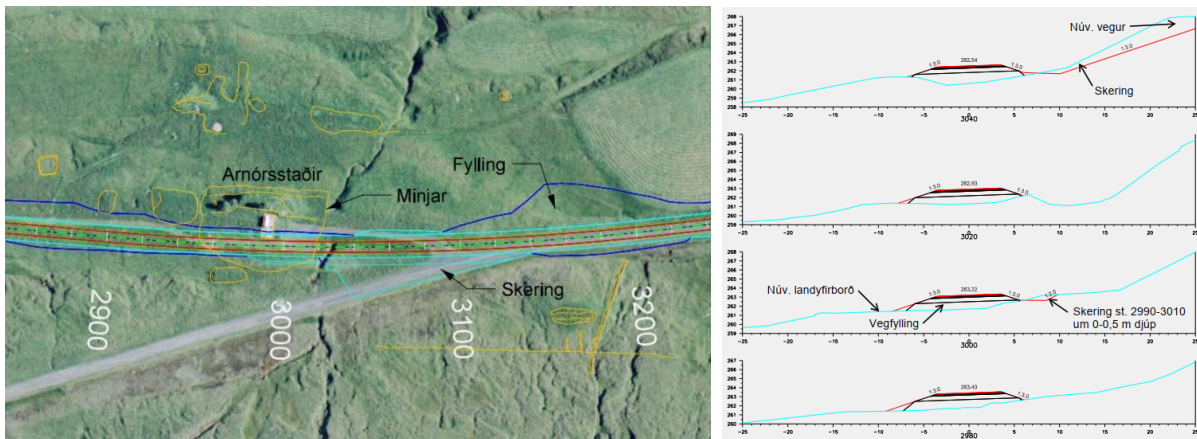


Mynd 3 Loftmynd sem sýnir þrjár leiðir sem voru skoðaðar

Niðurstaða Vegagerðarinnar, sem kynnt var fulltrúum sveitarfélagsins og heimamönnum á þeim tíma, var að besta leiðin væri að stórum hluta um gamla vegstæði fyrrum vegar inn Jökuldal, sem er neðar í landinu og um jafnlendi, sbr. leiðir A eða B. Valin leið er vegtæknilega mun betri, með styttri og minni brekkum en leið C og í meira skjóli fyrir veðri á vetrum. Mesti bratti vegar á valinni leið er 5-5,6 % á um 100 m kafla.

Bratti vegar hefur mikla þýðingu fyrir umferðaröryggi, þar sem óhappatíðni eykst með vaxandi bratta vega. Sérstaklega er um það að ræða þegar bratti vegar fer yfir 5%. Umferðaröryggi verður því mun meira á valinni leið.

Vegna fornminja var hönnun vegar um bæjarstæðið á Arnórsstöðum miðuð við að raska landi þar sem minnst, þ.e. að staðsetja veginn þannig að hann liggi um gamalt vegstæði þar og lágmarka skeringar eins og sést á mynd 4. Þar í landið, sjá mynd 1 í gr. 1 Yfirlit og meðfylgjandi grunnmynd og þversnið.



Mynd 4 Mynd sýnir legur og snið vegar við fornleifaforaleifasvæði

Skoðaður var sá möguleiki að hafa veginn neðar í landinu um bæjarstæðið, þar sem röskun á fornminjum yrði minni, sbr. eftirfarandi mynd.



Mynd 5 Breytt vegstæði vegna fornleifa

Vegur þar myndi raska fornminjum neðan við bæjarhólinn og landi mun meira og á stærra svæði en á valinni leið. Vegur lægi þar um megin hluta af ræktaðu land Arnórsstaða með miklum skeringum og fyllingum þar sem efnispörf yrði um 30.000 m³ meiri en á valinni leið. Ljóst er því að kostnaður á þeirri leið yrði mun meiri en á valinni leið eða um 50-60 m.kr. Að framsögðu er því vegur neðan við bæjarhólinn á Arnórsstöðum ekki talinn valkostur.

Vegagerðin sendi fyrirspurn til sveitarfélagsins Fljótdalshéraðs um hvort fyrirhugaður Jökuldalsvegur væri í samræmi við skipulag sveitarfélagsins. Að mati bæjarstjórnar Fljótdalshéraðs er framkvæmd á nýjum Jökuldalsvegi í samræmi við Aðalskipulag Fljótdalshéraðs 2008–2028.

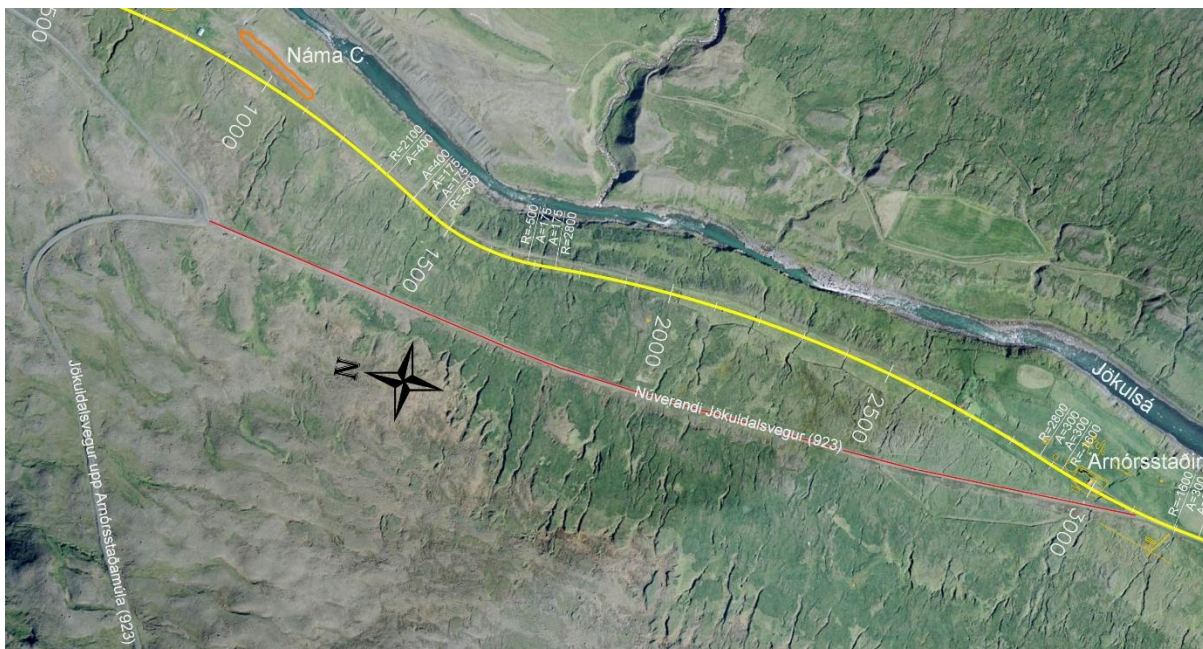


4 FRAMKVÆMDALÝSING

Vegagerðin áætlar að byggja nýjan veg sem mun liggja að miklum hluta til skv. leið B, sem kynnt var heimamönnum árið 2009. Fyrirhugað er að nýi vegkaflinn liggji um núverandi veg suður frá Gilsá um 50-100 kafla, síðan í aflíðandi beygju niður og inn hlíðina á um 900 m kafla. Þaðan er gert ráð fyrir að nýr vegur liggji um gamalt vegstæði niður á sléttan malarhjalla á um 2200 m kafla. Þar mun nýi vegurinn svo tengjast aftur inn á núverandi veg og fylgja því vegstæði að mestu í um 800 m, eða alla leið að Hnappá, sjá fylgiskjöl F-1 til F4. Fyrirhugaður nýr vegur mun liggja um 70 m lægra í landinu en núverandi vegur og um jafnara land, þar sem búast má við minni veðurhæð í vindasömum veðrum á vetrum. Vegurinn er hannaður m.v. 7 m breidd með 6,8 m breiðu bundnu slitlagi og vegfláum að mestu 1:3, en innan Arnórsstaði þar sem núverandi vegur verður endurbyggður verður vegbreidd 6,5 m með 6,3 m breiðu bundnu slitlagi og vegfláum að mestu 1:2,5. Nýr vegur verður meira uppbyggður en núverandi vegur, beygjur rýmri, brekkur verða styttri og með minni bratta, þannig að vegsýn verður betri og umferðaröryggi meira.

Núverandi vegi frá vegamótum í Arnórsstaðahnjúk og að Arnórsstöðum (mynd 6) verður skilað til landeiganda og verður haft samráð við hann hvernig gengið verður frá honum. Óski landeigandi eftir verða vegfyllingar núverandi vegar (923) verða settar í vegrásir eða fláafleyga í nýjum vegi og svæðið aðlagð að landinu.

Ákveðið var þegar Hringvegur var færður í Skjöldófsstaðahnjúk að vegur upp Arnórsstaðarmúla, sem áður var Hringvegur yrði hafður sem möguleg vetrarleið þegar snjóþyngsli eru mikil og ef snjóflóð féllu í Skjöldófsstaðahnjúk.

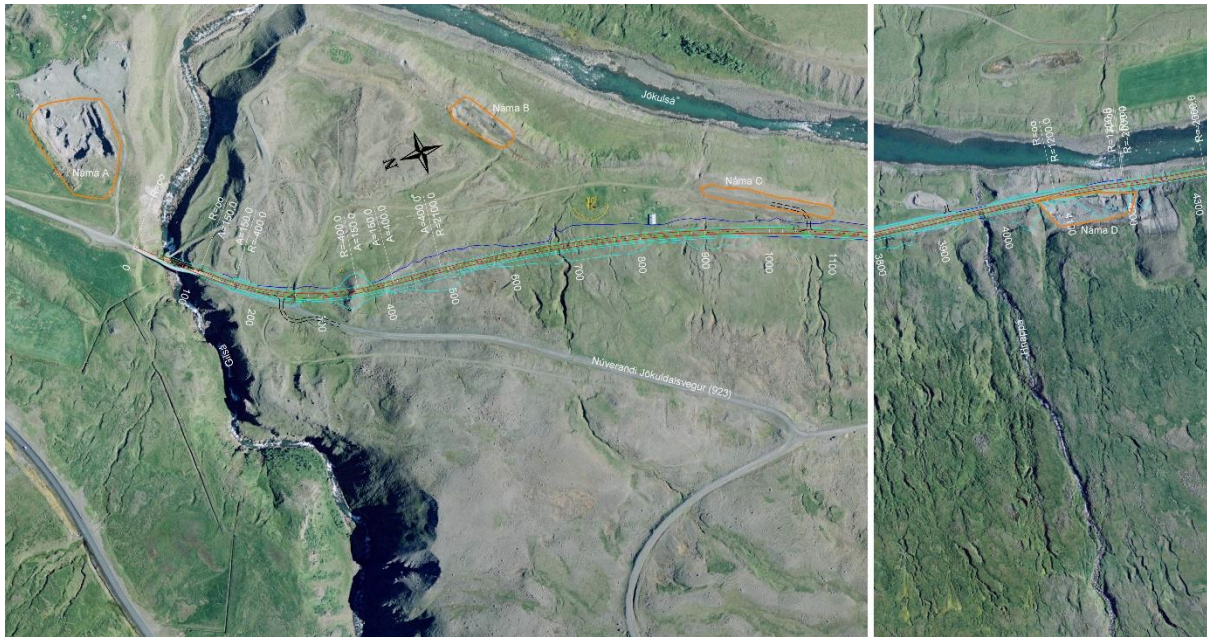


Mynd 6 Mynd sýnir sem rauðalínu veg sem verður aflagður



5 EFNISÞÖRF

Heildarefnisþörf í verkið er áætluð samtals um 102.500 m³, 75.000 m³ í fyllingar, 20.000 m³ í styrktarlag, 6.500 m³ í burðarlag og 1.000 m³ í klæðningu. Í fyllingar er áætlað að um 60.000 m³ fáist úr skeringum á vegsvæðinu og um 15.000 m³ verði teknar úr námum B, C og D (sjá mynd 7 og fylgiskjöllum F-1 til F-4). Í námu A við Gilsá er áætlað að taka um 28.000 m³, 20.000 m³ í styrktarlag, 6.500 m³ í burðarlag og 1000 m³ í klæðningu. Námunar A, B og D eru á áður röskuðu svæðum sem áður hafa verið nýtt sem efnistökusvæði.



Mynd 7 Yfirlitsmynd, staðsetning náma A, B, C og D



6 HUGSANLEG UMHVERFISÁHRIF

Vegagerðin lagði mat á hvort líklegt væri að gerð Jökuldalsvegjar frá Gilsá inn að og um Arnórsstaði myndi hafa veruleg áhrif á umhverfið. Um er að ræða framkvæmd að miklum hluta á og við raskað svæði, þ.e. þar sem vegur lá inn Jökuldal fram til um 1970 og svo um ræktuð tún að hluta. Fyrirhugað er að efnistaka verði að mestu á svæðum þar sem efni hefur verið tekið áður.



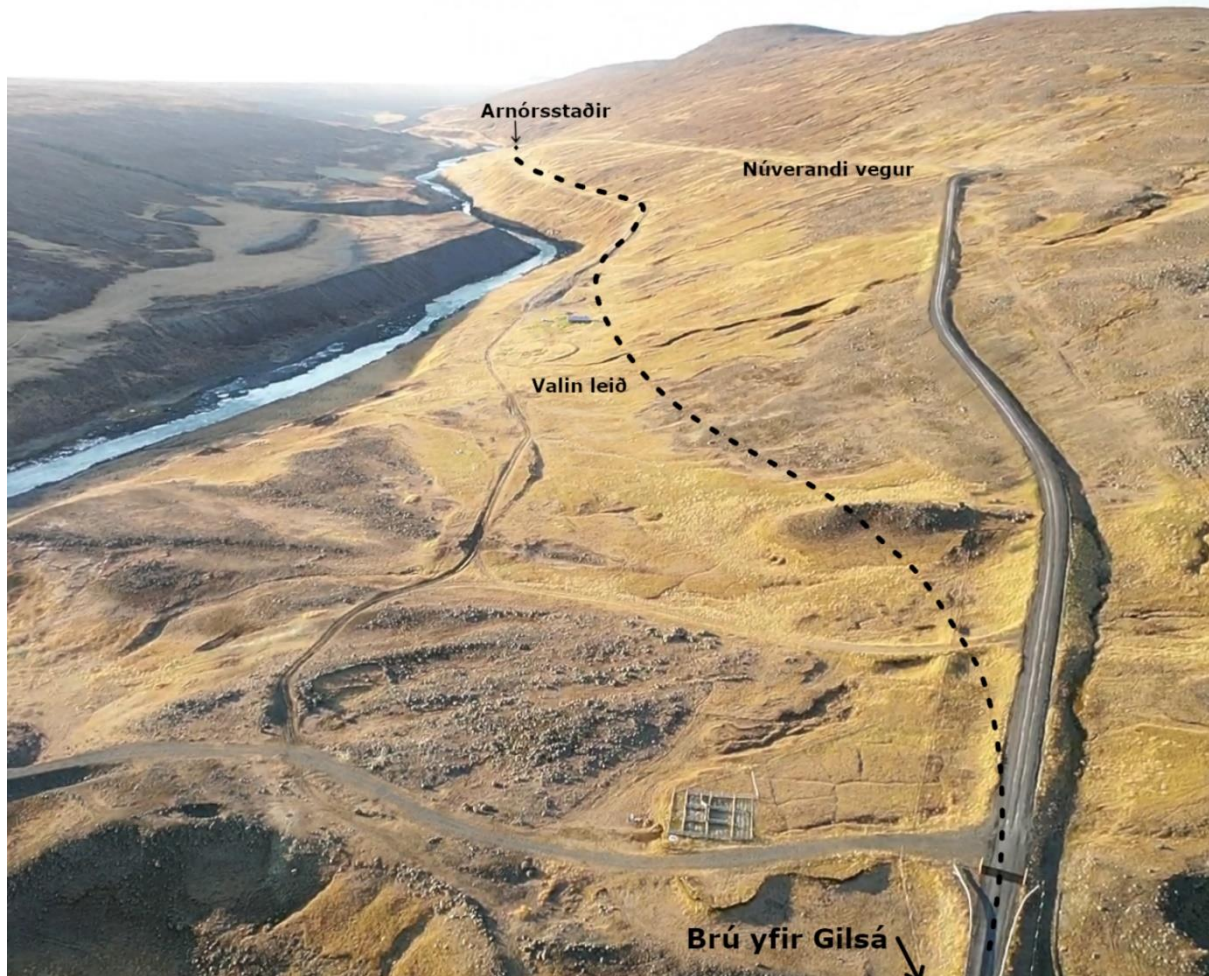
Mynd 8 Horft að Gilsá

Þar sem veglínar sveigir frá núverandi vegi liggur hún fyrst skáhallt niður eftir aflíðandi hlíð. Hlíðin er hulin jökulruðningi og skorin víða af rofrásam og lækjarfarvegum. Yfirborð er almennt vel gróið grasi, þétt og þurrt, fyrir utan lítillega deig svæði um stöðvar 240-260 og vinstra megin við stöð 280. Svarðlag er mjög misþykkt og mold allt frá 0,3 til um 3 m. Grjót er gjarnan við yfirborð þar sem svarðlag er þynnra. Farið er í gegnum allháan, gróinn og stórgrýttan jökulruðningshól, sem í verður skering við stöð 350. Við stöð 820 liggur veglínar rétt ofan við skemmu/útihús og nær fylling næstum að húsinu. Þar sem hlíðinni sleppir kemur veglínar niður á malarhjalla við stöð 1200. Melurinn er lagskiptur sethjalli úr misgrýttri mól og sandi. Vegslóði liggur eftir melnum. Allt að stöð 2000 liggur veglínar að mestu á mörkum hjallans og brattrar gróinnar hlíðarinnar, þar sem skiptist á lyng- og grasgróður. Á nokkrum stöðum er land þýft. Brekkan er skorin af lækjarfarvegum, en nokkrir þeirra eru þó þurrir. Neðst í brún brekkunnar eru á nokkuð mörgum stöðum litlar uppsprettur (mýrarkeldur) sem munu oft lenda undir vegfyllingunni. Nær Arnórsstöðum, frá stöð 2020, hafa verið ræktuð upp tún á hjallanum og liggur veglínar nú alfarið á hjallanum og þverar sex skurði. Veglínar kemur til með að liggja um grunna, þar sem áður stóðu fjárhús og hlaða Arnórsstaða, við stöð 2680, sem og bæjarstæði íbúðarhússins að Arnórsstöðum, við stöð 2900. Handan Arnórsstaða kemur veglínar inn á núverandi veg við stöð 3200 og liggur eftir honum til enda útboðskaflans. Neðan núverandi vegar eru tún, en ofan hans hlíð skorin rofrásam. Við útboðsendann, á stöðvabili 3980-4250, er naman Arnórsstaðahvammur í hlíðinni ofan vegar. Fornminjaskráning hefur verið gerð á áhrifasvæði nýs vegar og rannsóknaskurðir teknir við bæjarstæði á Arnórsstöðum, þar sem gert er ráð fyrir að nýr vegur raski þar fornminjasvæðinu. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdanna á umhverfið verði takmörkuð.



6.1 Áhrif á landnotkun og landeigendur.

Gert er ráð fyrir að nýr vegur komi til með að liggja um bæjarstæði á Arnórsstöðum, auk þess um gömul tún þar innan við á um 1 km kafla.



Mynd 9 Horft inn Jökuldal yfir vegsvæðið frá Gilsá inn að Arnórsstöðum

6.2 Áhrif á vatn

Framkvæmdirnar munu ekki hafa teljandi áhrif á vatn á framkvæmdasvæðinu. Ræsi verða sett í lækjarfarvegi sambærileg og eru í núverandi vegi.

6.3 Áhrif á mannlíf

Vegfarendur um Jökuldalsveg munu verða varir við framkvæmdirnar 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 á svæðinu.

6.4 Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun

Á framkvæmdatíma mun lítil röskun verða á umferð um svæðið, nema tímabundið þegar unnið verður við að tengja nýjan veg núverandi vegi og á innsta hluta kaflans, þar sem núverandi vegur verður endurbyggður á um 0,8 km kafla. Í útboðsgögnum fyrir verkið verður gerð krafa um að verktaki hafi viðbragðsáætlun sem er ætlað að fyrirbyggja mengunaróhöpp og/eða draga úr óæskilegum áhrifum af völdum slíkra óhappa við framkvæmdirnar.



Þegar framkvæmdum á kaflanum lýkur verða samgöngur öruggari en nú er. Draga mun almennt úr hljóðmengun vegna umferðar og loftmengun mun minnka með nýjum vegi um jafnara land með bundnu slitlagi, auk þess að rykmengun vegna umferðar mun heyrast sögunni til og loftgæði verða betri á svæðinu. Nýr vegur mun einnig liggja neðar í landinu, þar sem oft er minni veðurhæð í vindasömum veðrum á veturnum. Veghalli á nýjum vegi verður minni og beygjur rýmri og því mun öryggi vegfarenda aukast til muna með tilkomu nýs vegar.

6.5 Landslagið á framkvæmdasvæðinu

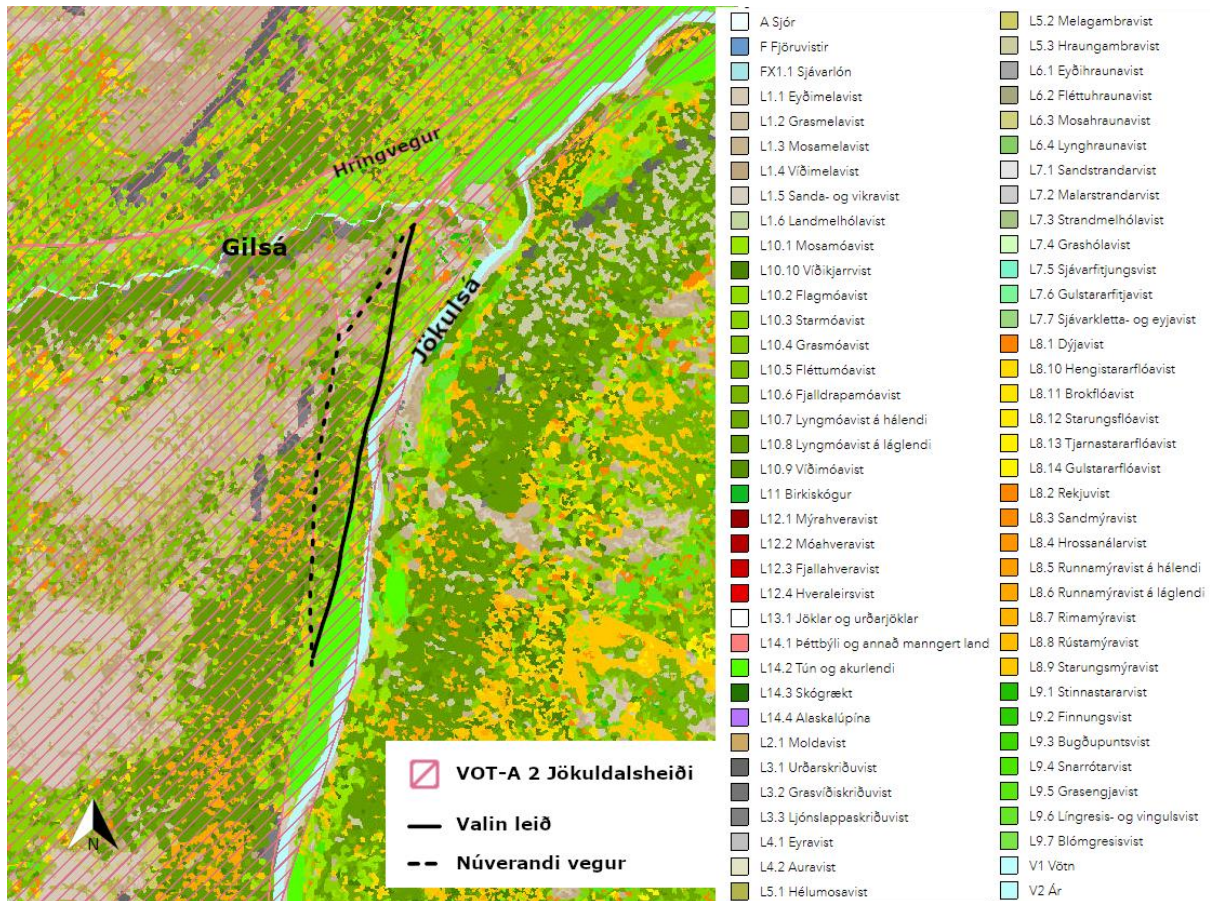
Ný vegur kemur til með að liggja um misgróna hlíð sem er hulin jökulruðningi, um gamalt vegstæði og eftir sléttum grónum malarhjalla. Hlíðin sjálf er víða skorin af rofrásum og lækjarfarvegum og við rætur hennar eru sums staðar mýrarkeldur. Þar sem hjallinn er breiðari, nær Arnórsstöðum, eru gömul tún með skurðum. Röskun á landi verður takmörkuð, þar sem nýr vegur kemur til með að liggja að stórum hluta um og við gamalt vegstæði sem liggur á malahjalla í hlíðinni ofan við Jökulsá og um gömul tún og ræktanlegt, ásamt núverandi vegi á innsta hluta kaflans. Nokkur röskun verður þó á innsta hluta kaflans, þar sem vegur kemur til með að liggja í gegnum jökulruðningsholt þar sem verður umtalsverð skering.

6.6 Áhrif á gróðurfar og fugla

Ekki hefur verið kannað hvort sérstæðan gróður eða fugla er að finna í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Aðallega er um að ræða mólendi á stuttum kafla, en annars er verið að vinna á þeim vegi sem er þegar til staðar. Gróðurlendi mun skerðast lítillega þar sem ný veglína viku út af núverandi vegi. Aðallega er um að ræða mólendi og hálf- eða lítt gróið land. Framkvæmdirnar gætu haft tímabundin áhrif á fugla meðan á þeim stendur. Reiknað er með að áhrif á gróður og fugla verði almennt óveruleg.

Skv. upplýsingum í gagnagrunni Náttúrufræðistofnunar Íslands er gert ráð fyrir að nýr vegur verði á jaðri á skilgreindu mikilvægu fuglsvæði; Jökuldalsheiði VOT-A2 sbr. meðfylgjandi mynd. Núverandi vegur liggur um innar á umræddu svæði og allt að 70 m ofar í landinu. Vegagerðin telur því að nýr vegur komi ekki til með að raska fuglalífi á svæðinu meira en nú er.

Einnig mun nýr vegur liggja um svæði þar sem gróðurvist hefur minna vægi en um núverandi vegsvæði skv. meðf. mynd úr gagnagrunni Náttúrufræðistofnunar Íslands, þar sem nýr vegur liggur um ræktað land og gamalt uppgróið vegstæði á um 1.200-1.300 m kafla.



Mynd 10 Mynd sem sýnir gróðurflokka sem vegurinn fer um

6.7 Áhrif á menningarminjar

Gert er ráð fyrir að nýr vegur liggji um bæjarstæðið á Arnórsstöðum. Vitað er um byggð á bænum Arnórsstöðum frá því um miðja 15. öld, þannig að raska þarf þar fornleifum. Vegagerðin hefur haft samráð við Minjavörð Austurlands og Minjastofnun Íslands um aðgerðir er snúa að fornleifum á vinnusvæðinu, sbr. 13. gr. Þjóðminjalaga nr. 107/2000. Fornleifaskráning var gerð í október 2019 af Fornleifastofnun Íslands á áhrifasvæði vegaframkvæmdanna. Skráðar eru 24 minjæiningar á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda á Jökuldalsvegi í landi Arnórsstaða. Minjarnar eru að langmestu leyti hefðbundnar landbúnaðarminjar og flestar þeirra við gamla heimatún Arnórsstaða á suðurhluta úttektaarsvæðisins, sjá fskj. 5 Fornleifaskráning vegna breytinga á Jökuldalsvegi í landi Arnórsstaða 2020.

Fornleifaskoðun var gerð við Arnórsstaði í lok ágúst sl. samkvæmt leiðbeiningum Minjastofnun Íslands og Minjavarðar Austurlands. Fornleifastofnun Íslands gróf þá rannsóknarskurði í bæjarstæðið að Arnórsstöðum samkvæmt rannsóknaráætlun Minjastofnunar Íslands og Minjavarðar Austurlands. Við rannsóknina voru grafnir fimm, samtals 94,5 m langir skurðir. Fornminjar fundust í fjórum skurðum, en mannvistarminjar í þeim fimmta. Sjá. fskj. F-6, Arnórsstaðir á Jökuldal, greinargerð með frumniðurstöðum vettvangsrannsóknar.

Í grein 3, Nýr vegur, valkostir og skipulag, eru tilgreindar mögulegar veglínur um svæði að mati Vegagerðarinnar. Þar er einnig gerð grein fyrir að skoðað var að hafa veginn nokkru neðan við bæjarhólinn á Arnórsstöðum vegna röskunar á fornminjum á valinni leið. Niðurstaðan var að veglína neðan við bæjarhólinn á Arnórsstöðum myndi liggja um og raska fornminjum innan og neðan við



bæjarhólinn, raska landi mun meira, auk þess að kostnaður yrði umtalsvert meiri en á valinni leið. Hönnun á valinni leið um bæjarhólinn á Arnórsstöðum er miðuð við að lágmarka jarðrask þar um.

Í útboðsgögnum verður greint skýrt frá fornminjum á vegsvæðinu, þar sem þær verða merktar á uppdrætti, gerð grein fyrir lögum og reglum sem um þær gilda og umferð bönnuð nema utan við það svæði sem raska má vegna vegagerðarinnar. Á framkvæmdatíma verða minjasvæði girt af með skýrum hætti.

7 LEYFISVEITENDUR OG SAMRÁÐSAÐILAR

Framkvæmdirnar eru framkvæmdaleyfisskyldar samkvæmt 13. gr. Skipulagslaga nr. 123/2010 og hefur Vegagerðin kynnt landeiganda og sveitarfélagi framkvæmdina við undirbúning vegna hennar. Við áframhaldandi undirbúning verður haft samráð við eftirtalda aðila:

- Sveitarstjórn Múlaþings vegna framkvæmdaleyfis og frágangs á svæðinu.
- Minjastofnun Íslands og Minjavörð Austurlands Minjastofnun um þær fornminjar sem eru á svæðinu, þ.m.t. sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands um raska fornminjum sem þörf er á vegna framkvæmdarinnar
- Umhverfisstofnun, vegna efnistöku og frágangs á svæðinu.
- Landeigendur, um framkvæmdir, framkvæmdatíma og frágang á svæðinu.

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). Þá hefur verið haft samráð við landeigendur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og sveitarstjórn Múlaþings.

8 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.

Frágangi á vegskeringum verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Vegskeringarnar verða jafnaðar í samræmi við landslag og landhalla og þess gætt að þær falli sem best að nánasta umhverfi.

Allur frágangur verður í samráði við eftirlitsmann Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar.

Þar sem girðingum verður raskað verða þær endurnýjaðar í samráði við landeigendur.

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



9 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 vegsvæði og skeringasvæði. Verður m.a. allur akstur tækja bannaður utan framkvæmdasvæðis á verktíma nema að námu.
- Fornminjar á svæðinu verða merktar með áberandi hætti og þær girtar af sem þörf er á í samráði við Minjastofnun og Minjavörð
- Í útboðsgögnum verða tilgreind skilyrði um þau lög og reglugerðir sem verktaka ber að fara eftir við framkvæmd verksins.
- Ef verktaki þarfnast geymslusvæðis fyrir vinnuvélar utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, skal hann semja um það við landeigendur.

10 NIÐURSTAÐA

- Lagður verður nýr vegur á um 4 km kafla og mun nýja vegstæðið liggja um 70 m lægra í landinu en núverandi vegur, um jafnara land þar sem oft á tíðum er minni veðurhæð í vindasömum veðrum á veturnum.
- Efnistaka verður úr vegskeringum á vegsvæði og námum á svæðinu, sem eru að mestu í og við raskað svæði vegna fyrri efnistöku.
- Hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma, en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.
- Jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi með nýjum vegi, sem liggur neðar í landinu og um jafnara land, þar sem veðuraðstæður eru mun betri en um núverandi veg. Auk þess mun rykmengun vegna umferðar heyra sögunni til.
- Nýr vegur um bæjarstæði Arnórsstaða mun hafa neikvæð áhrif vegna röskunar á fornminjum þar.
- Nýr vegur mun hafa neikvæð áhrif fyrir landeiganda þar sem nýr vegur kemur til með að liggja um gömul tún utan við og um bæjarstæðið á Arnórsstöðum.



11 FYLGISKJÖL

1. F-1 B001 Jökuldalsvegur Gilsá – Arnórsstaðir, Yfirlitsmynd
2. F-2 B002 Jökuldalsvegur Gilsá - Arnórsstaðir, Grunnmynd 1
3. F-3 B003 Jökuldalsvegur Gilsá - Arnórsstaðir, Grunnmynd 2
4. F-4 B004 Jökuldalsvegur Gilsá - Arnórsstaðir, Grunnmynd 3
5. F-5 Fornleifaskráning vegna breytinga á Jökuldalsvegi í landi Arnórsstaða, Fornleifastofnun Íslands 2020
6. F-6 Arnórsstaðir á Jökuldal, Greinagerð um frumniðurstöður vettvangsrannsóknar, Fornleifastofnun Íslands, dags. 11.09.2020