



Framkvæmda- fréttir 24. tbl. / 10



*Gledileg jól
gott og farsælt komandi ár*

Hringvegur (1) við Ljósavatn.



Hreinn Haraldsson
vegamálastjóri skrifar

Framkvæmdir á nýju ári

Árið 2010 voru til ráðstöfunar ríflega 19 milljarðar til vegamála og þar af um 9 milljarðar til nýframkvæmda. Margt hefur áunnist á árinu, enda eru þessir fjármunir svipaðir því sem við höfðum umleikis á fyrstu árum liðins áratugar. Tekist hefur að ljúka við og taka í notkun stór og dýr mannvirki á árinu, og ber þar hæst Héðinsfjarðargöng, Bolungarvíkurgöng, Hófaskarðsleið og Lyngdalsheiði. Öll þessi mannvirki hafa þegar sannað gildi sitt og breytt ótrúlega miklu fyrir íbúa og aðra vegfarendur á þessum stöðum. Þá hefur verið lokið við fjölmörg önnur smærri verkefni á árinu, bæði í þéttbýli og dreifbýli. Einnig er vert að minnast þess að þrátt fyrir niðurskurð í viðhaldi, þjónustu og rekstri hefur verið unnt að halda nokkuð vel í horfinu hvað varðar ástand vegakerfisins og þjónustu við vegfarendur, þótt sumir hafi

óneitanlega orðið varir við eitthvað lakara ástand á afmörkuðum stöðum.

Nú er orðið ljóst hvaða fjármagn kemur af fjárlögum ársins 2011 til vegamála. Heildar niðurskurður miðað við fjárlög 2010 er um það bil 3,5 milljarðar og megin hlutinn, eða 3 milljarðar koma niður á nýframkvæmdum. Framlög til rekstrar eru skorin niður um 7% og til þjónustu um 8% en framlög til viðhalds vega verða óskert frá yfirstandandi ári. Því ber að fagna, því að Vegagerðin hefur lagt mikla áherslu á að þrátt fyrir minni fjárveitingar í kreppunni verðum við að reyna að halda mannvirkjum í sem bestu ástandi og verja þau fyrir varanlegu niðurbroti og skemmdum. Niðurstaða fjárlaganna er sú að heildar fjárveitingar til vegamála eru 15,7 milljarðar, þar af tæpir 6 milljarðar til nýframkvæmda.

Í samgönguáætlun sem samþykkt var á Alþingi 15. júní sl. voru áætlaðar fjárveitingar um 16,7 milljarðar og þar af 7,5 milljarðar til nýframkvæmda. Verkefnið framundan er nú að ákveða hvaða verkefnum af samgönguáætlun þarf að fresta árið 2011 til að halda sig innan fjárlaga ársins, sem

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 24. tbl. 18. árg. nr. 556 20. des. 2010

Ritsjórn
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.

hafa 1,5 milljarða lægri fjárveitingu en vegáætlun. Hluti fjárveitingarinnar 2011 hefur þegar verið skuldbundinn, en þó verður unnt að bjóða út ný verk fyrir a.m.k. 3 milljarða króna. Verk sem telja má öruggt að ekki verður frestað er t.d. Vestfjarðavegur frá Eiði að Kjálkafirði, undirgöng við Grænás, ýmiss smærri verk á höfuðborgarsvæðinu, brú á Reykjadalásá í Borgarfirði og fleira mætti telja.

Í síðasta tölublaði Framkvæmdafréttar ársins 2009 kom fram að hafnar væru viðræður við lífeyrissjóði um hugsanlega aðkomu þeirra að fjármögnun tiltekinna vegafarmkvæmda. Þær viðræður hafa staðið yfir með hléum allt þetta ár, en lauk eins og kunnugt er snemma í desember, án þess að samkomulag næðist. Í stað þess mun ríkissjóður bjóða út skuldabréfaflokk og afla þar með lánsfjár til að standa undir framkvæmdum næstu 5 ár fyrir andvirði allt að 40 milljörðum króna. Pungi framkvæmdanna verður á árunum 2012, 2013 og 2014, en á árinu 2011 er reiknað með framkvæmdum fyrir allt að 6 milljörðum króna. Hin árin yrði upphæðin nær 10 milljörðum, en töluvert lægri árið 2015. Til að rifja upp verkefni er vert að minnst á að reiknað er með að Suðurlandsvegur milli Hólmsár og Hveragerðis verði breikkaður á árunum 2011 – 2013, kaflinn frá Vesturlandsvegi að Hólmsá árin 2011 – 2014 og um Selfoss með nýrri brú á Ölfusá 2013 – 2015. Reiknað er með að fyrri áfangi í breikkun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð verði unninn 2011 – 2012 og sá síðari 2013 – 2014. Breikkun Vesturlandsvegar í Kollafirði og á Kjalarnesi yrði árin 2013 – 2015 og loks er reiknað með framkvæmdum við Vaðlaheiðargöng frá miðju ári (eða síðsumars) 2011 til fyrri hluta ársins 2014.

Nú á næstu vikum verða stofnuð tvö hlutafélög. Fyrir Vaðlaheiðargöng verður stofnað eignarhaldsfélag þar sem ríkið fer með 51% eignarhlut og aðrir opinberir aðilar ásamt áhugasömum fjárfestum eiga 49%. Eitt opinbert hlutafélag verður stofnað um framkvæmdirnar á Suðvesturhorninu. Ríkið mun veita báðum þessum félögum sérleyfi til framkvæmda og gjaldtöku. Reiknað er með að félögin geri samninga við Vegagerðina um teknilega ráðgjöf, viðhald, þjónustu og rekstur. Þegar félögin hafa greitt upp skuldabréfin sem gefin verða út vegna framkvæmdanna yfirtekur ríkið mannvirkin.

Verkefni sem farið verður í eru öll þjóðhagslega hagkvæm. Á vegum að höfuðborgarsvæðinu mun aukid umferðaröryggi auk afkastameiri vega skila samfélaginu miklu til baka. Vaðlaheiðargöngin munu stytta Hringveginn um tæpa 16 km, og koma í stað vegar um Víkurskarð sem oft er erfiður á vetrum. Forval vegna Vaðlaheiðarganga verður væntanlega sent út um eða strax eftir áramótin. Suðurlandsvegur um Hellisheiði verður hægt að bjóða út í febrúar, og sama gildir um stuttan kafla næst Vesturlandsvegi. Tvöföldun Reykjanesbrautar um Hafnarfjörð verður einnig boðin út snemma á árinu.

Alþingi samþykkti 16. júní sl. lög um stofnun hlutafélaga um framangreindar vegafarmkvæmdir. Þar kemur m.a. fram að félögunum er heimilt að innheimta gjald fyrir notkun mannvirkjanna, sem standi undir kostnaði við undirbúning og framkvæmdir, auk eftirlits og kostnaðar við innheimtu gjalda. Þá er einnig heimilt að fella inn í gjaldið kostnað við rekstur og viðhald viðkomandi vegar, samkvæmt nánari ákvörðun samgönguráðherra. Það er í raun forsenda fyrir þeirri lánsfjárheimild sem ríkissjóður hefur nú ákveðið að setja í fjárlög að lánin greiðist til baka með veggjöldum. Það er ekkert óeðlilegt við það að íbúar á Suðvesturlandi gagnrýni þessa gjaldtöku sem óneitanlega mun leggja frekari álögur á þá sem nota þessa vegi. Á móti má benda á að

vegfarendur fá í staðinn miklum mun öruggari vegi en annars staðar eru, með aðskildum akstursstefnum og meira rými. Ákvarðanir um nánari útfærslur, svo sem teknilega þætti innheimtunnar, fjölda gjaldtökustaða, upphæð veggjalda, afsláttarkjör o.fl. verða teknar á næstu misserum, en reikna má með að gjaldtakan hefjist í Vaðlaheiðargöngum árið 2014, og árið 2015 – 2016 á Suðvesturlandi. Fyrirhugað er að skipa þverpólítíska nefnd til að vinna að þessum þáttum.

Inn í umræðu um fyrirhuguð veggjöld á framangreindum vegum hefur blandast vinna við stefnumótun stjórnvalda um grundvallarbreytingu á fjármögnun vegamála í landinu. Þar er stefnt að því að í náninni framtíð, um eða fyrir 2020, verði tekin upp svokölluð notendagjöld sem yrðu innheimt í samræmi við ekna kílómetra á vegakerfinu og gerð ökutækis, og jafnvel hvaða hluta vegakerfisins er um að ræða og tíma dagsins. Samtímis yrðu þá núverandi eldsneytisgjöld felld niður. Það á síðan eftir að koma í ljós á næstu árum hvort GPS tæknin sem

nota á til innheimtu notendagjalda verður orðin nógu þróuð til að nýta við innheimtu veggjalda á þeim tilteknu, afmörkuðu köflum sem nú hefur verið ákveðið að hrinda í framkvæmd. Ef ekki, munu veggjöldin verða innheimt á rafrænan hátt með hliðum á nokkrum stöðum, eins og menn þekkja frá Hvalfjarðargöngum.

Þegar allt er tekið saman lítur út fyrir að unnið verði að nýjum vegagerðarverkefnum árið 2011 fyrir allt að 12 milljörðum króna, sem skiptist jafnt á milli fjárveitinga af fjárlögum til verkefna á samgönguáætlun og lánsfjár til breikkunar vega á Suðvesturlandi og til Vaðlaheiðarganga. Vart þarf að minnst á hversu mikils virði þetta er fyrir atvinnulífið, ekki síst í mannvirkjagerð, og fyrir hagkerfið í heild. Framkvæmdir á komandi ári stefna þannig í að verða nálægt meðaltali þeirra fjárveitinga sem runnið hafa til nýbygginga síðastliðinn áratug. ■

Auglýsingar útboða

Ný- og endurlögn Vestfjarðavegar (60)

Kraká - Skálanes 10-068

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í ný- og endurlögn á 2,6 km kafla Vestfjarðavegar (60) í Gufudalssveit í Reykhólahreppi, frá Kraká að slitlagsenda á vestanverðu Skálanesi.

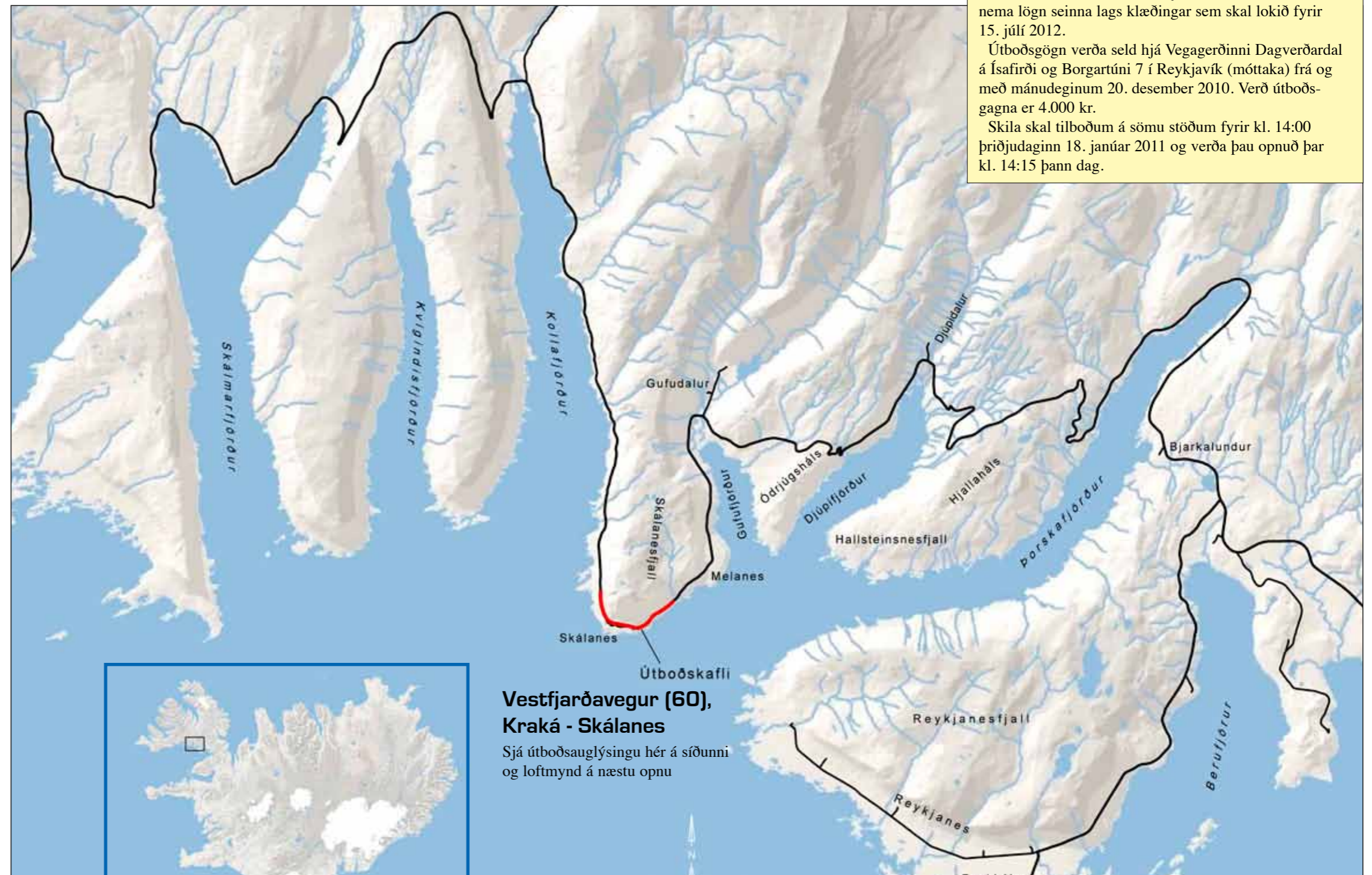
Helstu magntölur eru:

Fylling	115.000 m ³
Fláafleygar	84.000 m ³
Skering	200.000 m ³
Neðra burðarlag	13.000 m ³
Efra burðarlag	5.000 m ³
Tvöföld klæðing	21.000 m ²
Frágangur fláa	109.000 m ²

Verkinu skal að fullu lokið fyrir 1. nóvember 2011 nema lögn seinna lags klæðingar sem skal lokið fyrir 15. júlí 2012.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Dagverðardal á Ísafirði og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 20. desember 2010. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 18. janúar 2011 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.



Vestfjarðavegur (60), Kraká - Skálanes

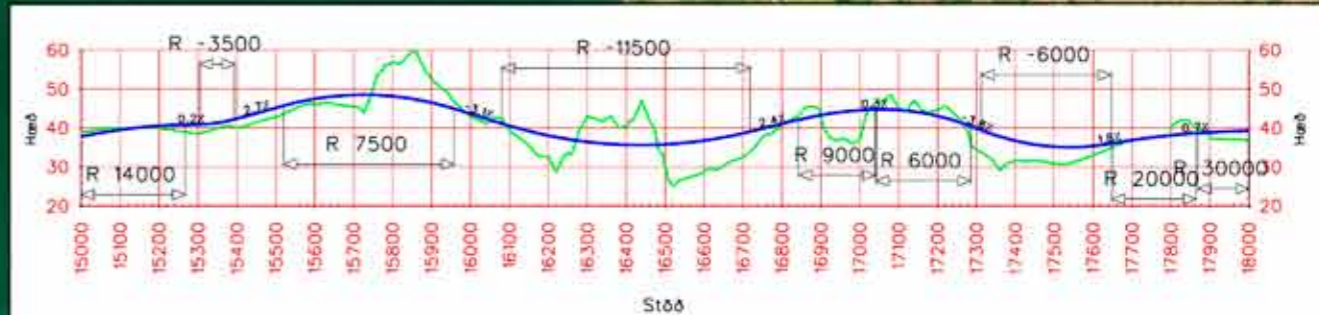
Sjá útboðsauglýsingu hér á síðunni og loftmynd á næstu opnu



KOLLAFJÖRDUR



Vestfjarðavegur (60) við Skálanes. Þetta vegstæði hefur aldrei talist vera rúmgott. Með þessari framkvæmd færist vegurinn upp fyrir bakkann og þykir það löngu tímabært. Þá styttest malarvegurinn um 2,6 km.



Landsmalingar / Vegagerðin
 Hittakerfi: ISN93 Skrákerfi: Landshæðarmet
 Loftmyndatöku og myndsmaling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Mörkvastaró: 10x10 m.
 Kartagæði: Vegagerðin



Veghönnunardeild		Vestfjarðavegur		
MEL.KV.	Hönnuð: KK	Kráká - Skálanes		60-28
1:20.000	Teikn. HSH 11-08-2010	Grunnmynd/Langsnjó		1 af 1
1:2.000	Yfirf. KK	Yfirlitsmynd		Nr. 2
Samþ.				

Axarvegur, Hringvegur í Skriðdal og Hringvegur um Berufjarðarbotn Frummatsskýrsla

Vegagerðin hefur metið umhverfisáhrif vegna fyrirhugaðra framkvæmda á Axarvegi og Hringvegi í Skriðdal og Berufjarðarbotni í samræmi við matsáætlun og í samráði við ýmsa sérfræðinga. Í frummatsskýrslu sem hefur verið lögð fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun er tilhögun fyrirhugaðra vegafarmkvæmda lýst og umhverfisáhrif þeirra metin. Við athugunarferlið mun stofnunin leita umsagnar opinberra umsagnaradila og kalla eftir athugasemdum almennings.

Allir hafa rétt til að leggja fram athugasemdir. Athugasemdir skulu vera skriflegar og berast Skipulagsstofnun eigi síðar en þann dag sem frestur til athugasemda rennur út, 7. janúar 2011.

Þá mun Skipulagsstofnun senda Vegagerðinni umsagnir og athugasemdir sem hafa borist. Í kjölfarið mun Vegagerðin vinna endanlega matsskýrslu á grundvelli frummatsskýrslu þar sem gerð verður grein fyrir framkomnum athugasemdum og umsögnum og tekin afstaða til þeirra.

Skýrslan er öllum aðgengilega á vef Vegagerðarinnar vegagerdin.is, undir „Um Vegagerðina“, síðan „Umhverfismál“ og loks „Umhverfismat og kynningargögn“, „Frummatsskýrslur“.

Ritstjóri skýrslunnar er Helga Aðalgeirsdóttir og höfundar auk hennar eru Hafdís Eygló Jónsdóttir, Kristján Kristjánsson, Magnús Björnsson og Sóley Jónasdóttir.

Hér á eftir er birt samantekt sem er fremst í skýrslunni.

Samantekt úr frummatsskýrslu

Vegagerðinni hefur verið falið að endurbyggja Hringveg á kafla í Skriðdal, byggja nýjan veg um Öxi á milli Hringvegar í Skriðdal og Hringvegar í Berufirði og endurbyggja Hringveg um botn Berufjarðar auk þess að færa hann til á kafla og byggja þar nýja brú yfir Berufjarðará og nýjan Hringveg. Um er að ræða 30-34 km langa vegagerð í Suður-Múlasýslu.



Axarvegur nýheflaður á björtum sumardeg.

Framkvæmdir við Axarveg falla undir 5. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. um mat á umhverfisáhrifum, þ.e. framkvæmdir sem eru ávallt háðar mati á umhverfisáhrifum. Framkvæmdir á Hringveginum falla undir 6. gr. sömu laga, þ.e. framkvæmdir þar sem kanna þarf matsskyldu. Í samráði við Skipulagsstofnun tók Vegagerðin ákvörðun um að meta umhverfisáhrif Hringvegar í Skriðdal og Hringvegar um Berufjarðarbotn án undangenginnar könnunar á matsskyldu framkvæmdanna og meta umhverfisáhrif ofangreindra vegafarmkvæmda saman. Framkvæmdirnar geta þó verið óháðar hvorri annari. Óvíst er hvenær ráðist verður í þær.

Núverandi vegir

Núverandi Hringvegur í innanverðum Skriðdal er um 6,7 km langur malarvegur sem nær frá norðurenda Skriðuvatns að Axarvegi. Vegurinn uppfyllir ekki kröfur um umferðaröryggi, á honum eru krappar beygjur, hæðir og lægðir. Ársdagsumferð á kaflanum árið 2008 var 100 bílar og sumardagsumferð var 205.

Núverandi Axarvegur er 18,7 km langur og liggur hæst í 532 m h.s. Vegurinn taldist áður til fjallvega en hefur verið endurbættur talsvert á seinustu árum og telst nú til tengivega. Þrátt fyrir endurbæturnar er hann hættulegur, mjór, hlykkjóttur, hæðóttur og brattur malarvegur sem liggur á köflum í miklum hliðarhalla. Vegna endurbótanna hefur umferð um veginn aukist mikið frá árinu 2000, því leiðin milli Egilsstaða og Hafnar í Hornafirði er 61 km styttri en ef Hringveginum er fylgt. Axarvegur telst ekki til heilsársvega og því ekki haldið opnum að vetrarlagi. Sumardagsumferð á honum árið 2008 var 181 bíll.

Núverandi Hringvegur um Berufjarðarbotn er 8,3 km langur malarvegur. Hann liggur framhjá bæjunum Hvannabrekku og Berufirði. Á milli bæjanna eru brattar brekkur og hæðarlega vegarinn mjög slæm. Vegurinn liggur nálægt íbúðarhúsum að Berufirði og eru íbúðarhús báðum megin vegar. Einbreið brú er yfir Berufjarðará og krappar beygjur báðum megin árinna.

Ársdagsumferð á veginum árið 2008 var 143 bílar norðan vegamóta Axarvegar en 208 bílar sunnan við vegamótin. Sumardagsumferð árið 2008 var 247 bílar norðan vegamóta Axarvegar en 360 bílar sunnan við vegamótin (reiknaðar umferðartölur út frá umferðarkönnun í Berufirði sumarið 2008).

Vegagerðin telur núllkost, þ.e. óbreytt ástand í samgöngumálum í Skriðdal, um Öxi og botn Berufjarðar ófullnægjandi miðað við núgildandi kröfur til umferðarmannvirkja.

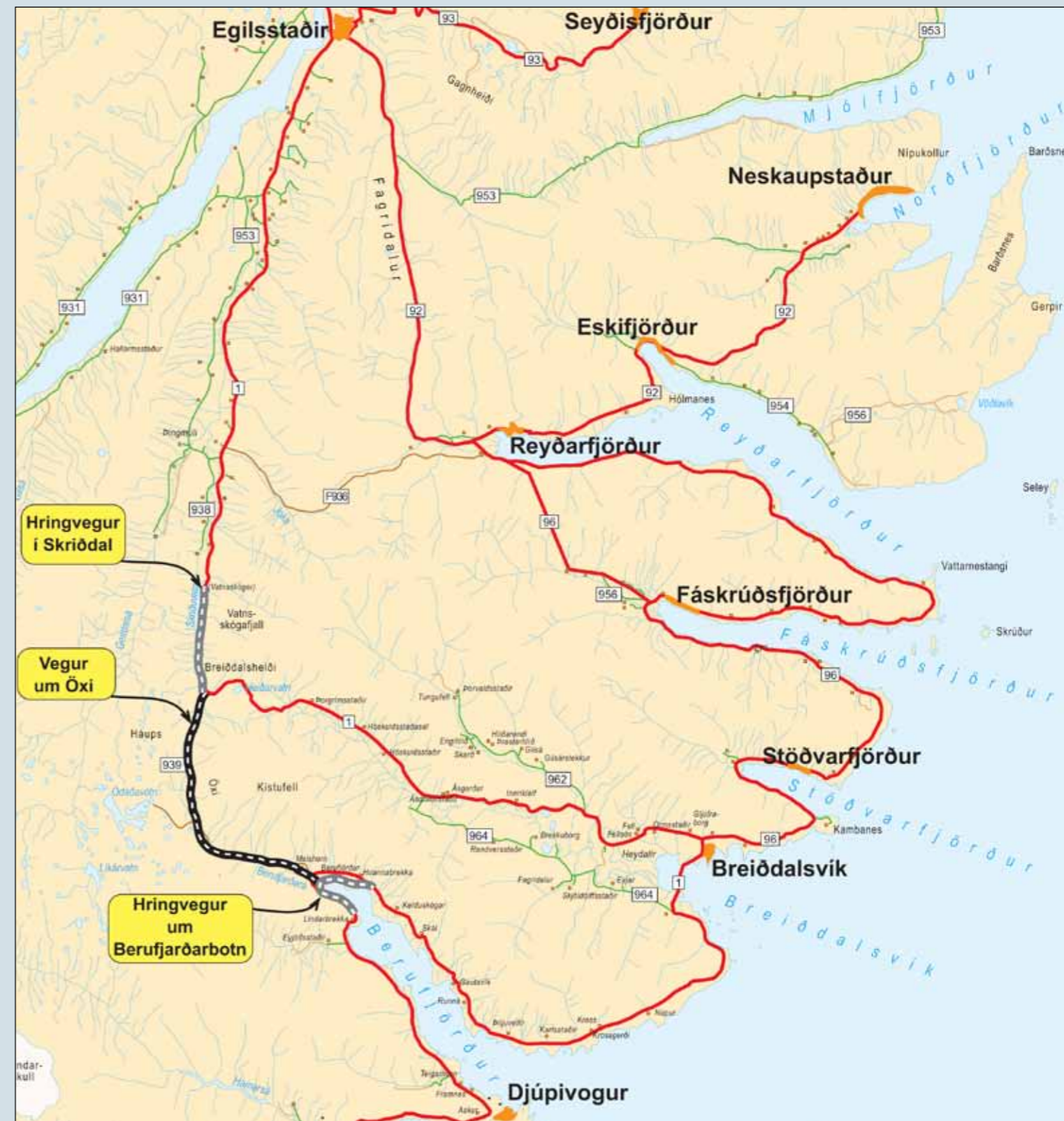
Upplýsingar um framkvæmdir

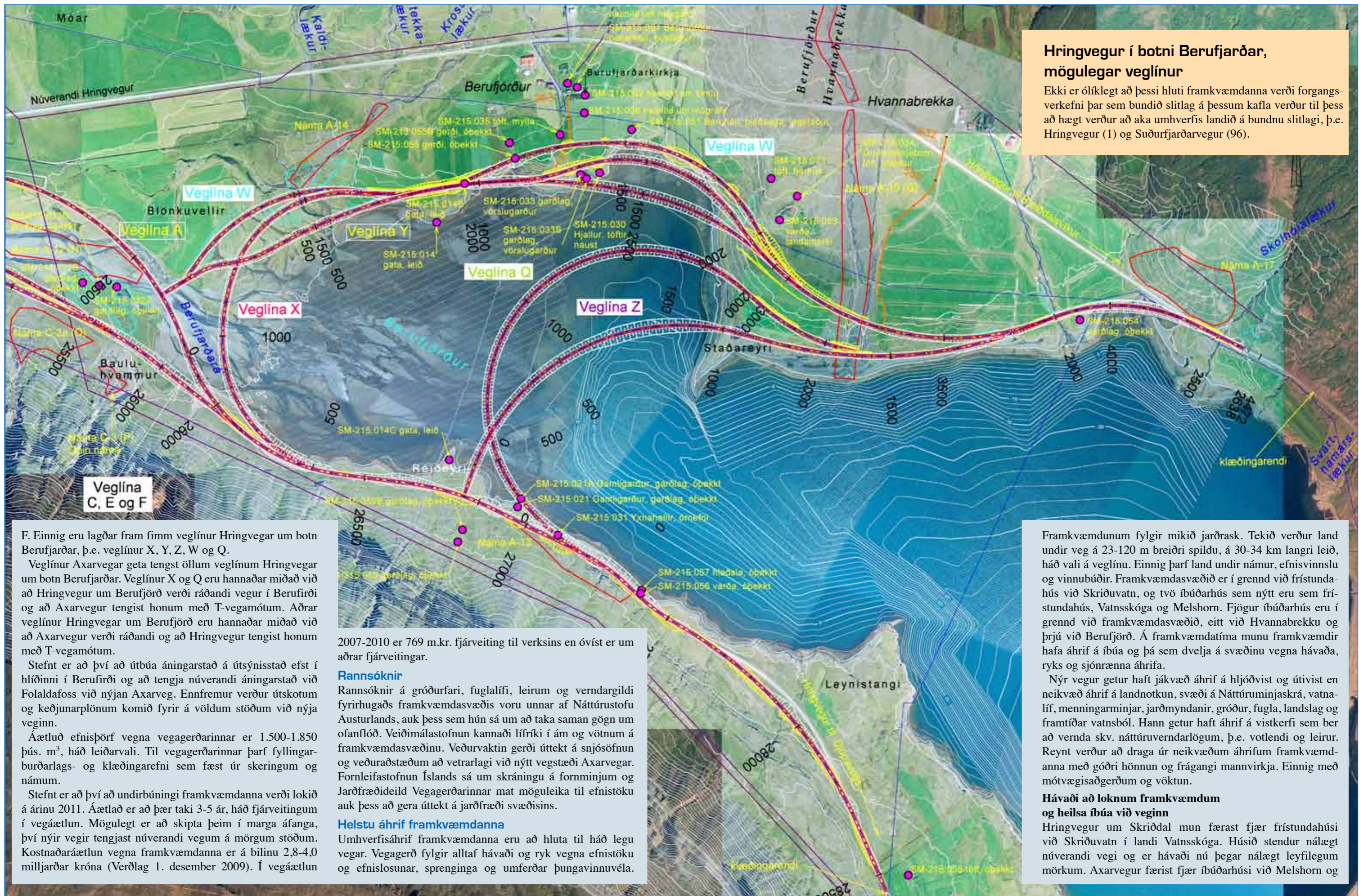
Markmið framkvæmdanna er að styrkja byggð á Austurlandi með bættu vegasambandi og styttingu leiða á milli þéttbýliskjarna. Ennfremur að tryggja greiðar samgöngur og auka umferðaröryggi á svæðinu. Framkvæmdin uppfyllir markmið Samgönguáætlunar 2003-2014 um uppbyggingu samgangna til að efla uppbyggingu á Miðausturlandi.

Nýr vegur verður með bundnu slitlagi og uppbyggður með tilliti til snjóá. Hönnunarhraði vegarins verður miðaður við 90 km/klst. hámarkshraða en vegna staðhátta næst það markmið þó ekki á rúmlega 4 km löngum kafla í brekkunum innst í Berufirði.

Framkvæmdir þær sem hér eru til umfjöllunar gera ráð fyrir nýjum vegi frá norðurenda Skriðuvatns að Berufirði og nýjum vegi um botn Berufjarðar. Margir möguleikar hafa verið skoðaðir á legu nýrra vega og eru nokkrar veglínur lagðar fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun.

Um er að ræða eina veglínu Hringvegar og Axarvegar sem liggur frá Skriðuvatni að Háubrekku í innanverðum Berufirði, veglínu A. Veglína A heldur svo áfram að botni Berufjarðar en út frá henni liggja veglínur C, E og F á mismunandi stöðum í Berufirði. Niðurstaðan var að leggja fram fjórar veglínur Hringvegar og Axarvegar, þ.e. veglínur A, C, E og





Hringvegur í botni Berufjarðar, mögulegar veglínur

Ekki er ólíklegt að þessi hluti framkvæmdanna verði forgangsverkefni þar sem bundið slitlag á þessum kafla verður til þess að hægt verður að aka umhverfis landið á bundnu slitlagi, þ.e. Hringvegur (1) og Suðurfjarðarvegur (96).

F. Einnig eru lagðar fram fimm veglínur Hringvegur um botn Berufjarðar, þ.e. veglínur X, Y, Z, W og Q.

Veglínur Axarvegur geta tengst öllum veglínunum Hringvegur um botn Berufjarðar. Veglínur X og Q eru hannaðar miðað við að Hringvegur um Berufjörð verði ráðandi vegur í Berufirði og að Axarvegur tengist honum með T-vegamótum. Aðrar veglínur Hringvegur um Berufjörð eru hannaðar miðað við að Axarvegur verði ráðandi og að Hringvegur tengist honum með T-vegamótum.

Stefnt er að því að útbúa áningarstað á útsýnisstað efst í hlíðinni í Berufirði og að tengja núverandi áningarstað við Fólaldafoss við nýjan Axarveg. Ennfremur verður útskotum og keðjunarplönun komið fyrir á völdum stöðum við nýja veginn.

Áætluð efnisþörf vegna vegagerðarinnar er 1.500-1.850 þús. m³, háð leiðarvali. Til vegagerðarinnar þarf fyllingarburðarlags- og klæðingarefni sem fæst úr skeringum og námum.

Stefnt er að því að undirbúningi framkvæmdanna verði lokið á árinu 2011. Áætlað er að þær taki 3-5 ár, háð fjárveitingum í vegáætlun. Mögulegt er að skipta þeim í marga áfanga, því nýir vegir tengjast núverandi vegum á mörgum stöðum. Kostnaðaráætlun vegna framkvæmdanna er á bilinu 2,8-4,0 milljarðar króna (Verðlag 1. desember 2009). Í vegáætlun

2007-2010 er 769 m.kr. fjárveiting til verksins en óvíst er um aðrar fjárveingar.

Rannsóknir

Rannsóknir á gróðurfari, fuglalífi, leirum og verndargildi fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis voru unnar af Náttúrustofu Austurlands, auk þess sem hún sá um að taka saman gögn um ofanflóð. Veiðimálastofnun kannaði lífríki í ám og vötnum á framkvæmdasvæðinu. Veðurvaktin gerði úttekt á snjósöfnun og veðurastæðum að vetrarlagi við nýtt vegstæði Axarvegur. Fornleifastofnun Íslands sá um skráningu á fornminjum og Jarðfræðideild Vegagerðarinnar mat möguleika til efnistöku auk þess að gera úttekt á jarðfræði svæðisins.

Helstu áhrif framkvæmdanna

Umhverfisáhrif framkvæmdanna eru að hluta til háð legu vegar. Vegagerð fylgir alltaf hávaði og ryk vegna efnistöku og efnislosunar, sprenginga og umferðar þungavinnuvéla.

Framkvæmdunum fylgir mikið jarðrask. Tekið verður land undir veg á 23-120 m breiðri spildu, á 30-34 km langri leið, háð vali á veglínu. Einnig þarf land undir námur, efnisvinnslu og vinnubúðir. Framkvæmdasvæðið er í grennd við frístundahús við Skriðuvatn, og tvö íbúðarhús sem nýtt eru sem frístundahús, Vatnsskóga og Melshorn. Fjögur íbúðarhús eru í grennd við framkvæmdasvæðið, eitt við Hvannabrekku og þrjú við Berufjörð. Á framkvæmdatíma munu framkvæmdir hafa áhrif á íbúa og þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa.

Nýr vegur getur haft jákvæð áhrif á hljóðvist og útvist en neikvæð áhrif á landnotkun, svæði á Náttúruminjaskrá, vatnalíf, menningarminjar, jarðmyndanir, gróður, fugla, landslag og framtíðar vatnsból. Hann getur haft áhrif á vistkerfi sem ber að vernda skv. náttúruverndarlögum, þ.e. votlendi og leirur. Reynt verður að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna með góðri hönnun og frágangi mannvirkja. Einnig með mótvægisáðgerðum og vöktun.

Hávaði að loknum framkvæmdum og heilsa íbúa við veginn

Hringvegur um Skriðdal mun færast fjær frístundahúsi við Skriðuvatn í landi Vatnsskóga. Húsið stendur nálægt núverandi vegi og er hávaði nú þegar nálægt leyfilegum mörkum. Axarvegur færast fjær íbúðarhúsi við Melshorn og

Landmælingar / Vegagerðin
 Húsnúmer: 15493 Húsnúmer: Landsnáðnúmer
 Lofmyndun og myndun Lofmyndun ehf. 2009
 Flághæð 3000 m/7500m. Mörkvæðing 30x10 m/20x20 m.
 Kartagrá: Vegagerðin, júlí 07 HSH, okl. 07 HA
 Í m. hárinnar heðan sjávarmáli 5 m. hárinnar ofan sjávarmáli.
 Landamerki Nýttjaland 2008, skráningstíð

skering	landamerki	kjarrlendi	fornleifar
fylling	háspennulína	votlendi	opin náma
vegbrún	simalína	leirur	ný náma
miðlína			

VEGAGERÐIN		Axarvegur / Hringvegur	
MELKV.	Hannóð	Um Skriðdal, Óxíag Berufjörð	933-01/02
1:10.000	Teikn.	Veglínur í Berufirði	2 of 2
	Viel.	með fyllingum og skeringum	Teikning 10
	Temp.		

Hringvegur um Berufjarðarbotn mun færast fjær íbúðarhúsum að Hvannabrekku og Berufirði, auk þess sem vegurinn mun ekki lengur liggja á milli íbúðarhúsa að Berufirði. Færsla veganna mun hafa jákvæð áhrif á íbúa næst veginum, vegna minni umferðarhávaða og aukins öryggis. Hljóðstig verður undir mörkum hávaðareglugerðar nema við frístundahús við Skriðuvatn. Vegurinn verður færður fjær húsinu, en í framtíðinni má búast við aukinni umferð, og þá getur hávaði farið yfir viðmiðunarmörk.

Landnotkun og útivist

Veglínur Hringvegar í Skriðdal og Axarvegar liggja að stærst-um hluta um beitarlönd sem einnig eru nýtt til útivistar, en raska túnnum á stuttum köflum í Berufirði. Veglínur Hringvegar um botn Berufjarðar fylgja núverandi Hringvegi sunnan Berufjarðar en norðan fjarðarins liggja þær um landbúnaðarsvæði, beitarlönd og tún. Veglína W raskar mestu af túnnum. Að loknum framkvæmdum verður a.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdir grætt upp í samráði við landeigendur og Landgræðslu ríkisins. Nýr Axarvegur getur haft neikvæð áhrif á landbúnað, óháð leiðarvali en áhrifin verða óveruleg. Nýr Hringvegur um botn Berufjarðar mun hafa óveruleg áhrif á landbúnað, nema veglína W verði

fyrir valinu. Með heilsársvegi um Öxi batnar aðgengi að henni að vetrarlagi og aðstæður til útivistar batna.

Svæði á Náttúruminjaskrá

Núverandi Hringvegur um Skriðdal liggur um svæði á Nátt-úruminjaskrá á tæplega 2 km kafla við Skriðuvatn. Framkvæmdirnar hafa engin áhrif á náttúruverndargildi þess.

Rask og hávaði á framkvæmdatíma

Vegagerð fylgir alltaf hávaði og ryk vegna efnistöku og efnislosunar, sprenginga og umferðar þungavinnuvéla. Framkvæmdunum fylgir mikið jarðrask. Tekið verður land undir veg á 23-120 m breiðri spildu, á 30-34 km langri leið, háð vali á veglínu. Einnig þarf land undir námur, efnisvinnslu og vinnubúðir. Framkvæmdasvæðið er í grennd við frístundahús við Skriðuvatn, og tvö íbúðarhús sem nýtt eru sem frístundahús, Vatnsskóga og Melshorn. Fjögur íbúðarhús eru í grennd við framkvæmdasvæðið, eitt við Hvannabrekku og þrjú við Berufjörð. Á framkvæmdatíma munu framkvæmdir hafa áhrif á íbúa og þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa.

Fornminjar

Á svæðinu er talsvert af fornleifum og eru þær víða í grennd við núverandi veg. Komið hefur í ljós að framkvæmdirnar

munu raska fornleifum í öllum tilfellum. Rask á fornleifum er óafturkræft og því verður reynt að hlífa þeim þar sem það er hægt. Gripið verður til mótvægisáðgerða í samráði við Fornleifavernd ríkisins. Veglínur A, F, Z og Q hafa minni áhrif á fornleifar en veglínur C, E, X, Y og W.

Jarðmyndanir

Lagning Axarvegar mun hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir, aðallega vegna röskunar á tveimur fossum. Nýr Hringvegur í Berufirði samkvæmt veglínum X, Y, Z og Q mun einnig hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir. Veglína X með því að raska leirum, óshólmum og áreyrum Berufjarðarár, veglína Y með því að raska fjörum, leirum og óshólmum og veglínur Z og Q með því að raska leirum. Veglína W mun hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir.

Gróður

Við framkvæmdirnar skerðast gróin svæði, m.a. votlendi og birkikjarr. Að loknum framkvæmdum verður a.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdir grætt upp. Vatlendi verður endurheimt í stað þess sem raskast og haft verður samráð við Skógrækt ríkisins um aðgerðir til að bæta fyrir það kjarr sem tapast. Veglínur Z og Q hafa minni áhrif á gróður en aðrar veglínur.

Fuglalíf

Framkvæmdirnar munu hafa neikvæð áhrif á fugla, aðallega þó í botni Berufjarðar. Þær munu hafa óveruleg áhrif á fuglalíf í Skriðdal, á Öxi og í Berufjarðardal. Í botni Berufjarðar munu áhrif þeirra verða talsverð. Áhrif framkvæmdanna á stormmáf verða mikil. Stormmáfur er sjaldgæfur á áhrifasvæðinu og er eini þekkti varpstaður hans á eyri í Berufjarðará, þar sem fyrirhugað er efnistaka úr námu A-12. Náman er fyrirhugaður efnistökuastaður, óháð vali á veglínu. Við efnistökununa má gera ráð fyrir að stormmáfvarpi verði eytt og að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á stormmáf verði verulega neikvæð. Allar veglínur Hringvegar um botn Berufjarðar nema veglína W raska leirum og óshólmum Berufjarðarár og hafa þar af leiðandi neikvæð áhrif á fuglalíf. Veglína W hefur því minnst neikvæð áhrif á fugla í botni Berufjarðar.

Vatnalíf

Fyrirhugað er að byggja nýja brú yfir Berufjarðará og taka efni úr áreyrum. Mögulegt er að farvegi árinnar verði raskað, en í Berufjarðará veiðist bleikja á tæplega 3 km kafla frá Ástufossi að árosum. Neðsti hluti árinnar, neðan núverandi brúar, er mikilvægastur vegna hrygningarsvæðis sjóbleikju. Veglínur C og E þvera Berufjarðará ofan við fiskgenga svæðið. Mest áhrif á vatnalíf eru af veglínu A og X sem liggja á löngum köflum um áreyrarnar þar sem þær eru mikilvægur hrygningarstaður. Á þeim köflum þarf að beina ánni í einn farveg og byggja varnargarða. Telja má að áhrifin verði varanleg. Veglínur Z og Q þvera botn Berufjarðar og gera það að verkum að byggja þarf tvær brýr yfir vatnið úr Berufjarðará. Ef þær verða fyrir valinu þarf ennfremur talsvert efni í grjótvörn meðfram vegi þar sem hann liggur yfir fjörðinn. Veglínur A og X hafa talsverð neikvæð áhrif á vatnalíf, aðrar veglínur hafa óveruleg áhrif.

Lífriki í fjöru og leiru

Allar veglínur Hringvegar um Berufjörð liggja úti í sjó á kafla og raska leirum. Veglína W snertir þær aðeins á mjög stuttum kafla en aðrar veglínur liggja um þær á 200-300 m kafla, nema veglína Q sem raskar leirunum á rúmlega 800 m löngum kafla. Leirur og votlendi teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999.

Hreindýr

Framkvæmdirnar munu hafa óveruleg áhrif á hreindýr, óháð veglínu.

Vatnafar og vatnsverndarsvæði

Núverandi Hringvegur um Skriðdal liggur um vatnsverndar-svæði á tæplega 2 km kafla við Skriðuvatn. Um er að ræða vatnsauðugt svæði, framtíðar vatnsverndarsvæði sem hugsað er til síðari nota. Með mótvægisáðgerðum á framkvæmdatíma er hægt að koma í veg fyrir að framkvæmdirnar hafi neikvæð áhrif á vatnsverndarsvæðið.

Landslag

Helstu umhverfisáhrif framkvæmdanna eru vegna röskunar á landslagi á um 4 km löngum kafla í brekkunum í Berufirði. Landslagi hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og raflínu Landsnets. Áhrif nýs Axarvegar á landslag frá stöð 19000-23000 eru háð leiðarvali en vegagerð, efnistaka, ræsagerð og brúargerð munu hafa áhrif á fossa, gljúfur, klettabelti, hlíðar, dalbotn og árfarvegi. Einnig getur nýr Hringvegur um Berufjarðarbotn breytt ásýnd fjarðarbotnsins verulega. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á landslag.

Á Austurlandi er víða ofanflóðahætta enda tíðni skriðufalla mest í bröttu fjalllendi eins og algengt er á Austfjörðum. Talið er að ofanflóðahætta sé ekki mikil á Hringveginum í Skriðdal og Berufirði og á nýjum Axarvegi. Þó þarf að taka tillit til flóðahættu úr gili ofan Beitivalla við hönnun og staðsetningu nýs Axarvegar.

Niðurstaða

Ráðist er í samgöngubætur til að efla samskipti hvort heldur er á félags- eða atvinnusviðinu. Það er skoðun stjórnvalda að efling slíkra samskipta hafi jákvæð áhrif á samfélagið og þess vegna er veitt fjármunum til bættra og nýrra samgöngumann-virkja. Þessi viðhorf eru hins vegar ekki óumdeilanleg því áhrif samgöngumannvirkja á landnotkun og náttúrufar eru að jafnaði neikvæð.

Niðurstaða matsvinnunnar er að framkvæmdir á Hringvegi um Skriðdal, Axarvegi og Hringvegi um Berufjörð muni bæði hafa talsverð jákvæð og neikvæð áhrif á umhverfið. Þær munu hafa jákvæð áhrif á hljóðvist og útivist en neikvæð áhrif á landnotkun, menningarminjar og náttúrufar. Nýr Axarvegur hefur lítil áhrif á landnotkun enda vegur fyrir. Vegagerðin telur að áhrif hans á náttúrufar verði af sömu ástæðum ekki umtalsverð. Nýr Hringvegur um botn Berufjarðar mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun. Hins vegar getur hann haft neikvæð áhrif á náttúrufar, einkum á fuglalíf, en það er mat Vegagerðarinnar að áhrifin verði ekki umtalsverð.

Helstu neikvæðu áhrif framkvæmdanna verða á landslag. Á 4 km löngum kafla á Axarvegi brekkunum í Berufirði og á Hringvegi um Berufjarðarbotn verða miklar breytingar á landslagi. Landslaginu hefur þó þegar verið raskað með lagningu núverandi vegar, raflínu Landsnets og landbúnaði. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á landslag.

Til að neikvæð áhrif framkvæmdanna verði sem minnst verður vegurinn, vegtengingar, námusvæði og áningarstaðir aðlöguð landi eins vel og hægt er. Reynt verður að raska ósnertu landi sem minnst og gróðursvæði og votlendi endurheimt. Haft verður samráð við ýmsa aðila til að draga úr nei-kvæðum áhrifum framkvæmdanna. Sérstakrar varúðar verður gætt við framkvæmdir á vatnsverndarsvæði í Skriðdal. ■



Dagana 7. og 8. desember voru opin hús á Djúpavogi og Egilsstöðum til kynningar á mati á umhverfisáhrifum fyrir veg yfir Öxi og Hringveg um Skriðdal og botn Berufjarðar. Heimamenn voru áhugasamir um fyrirhugaðar framkvæmdir og mættu um 40 manns á Djúpavogi og rúmlega 30 á Egilsstöðum. Kynningarnar gengu vel og voru bæði heimamönnum og starfsmönnum Vegagerðarinnar gagnlegar um ýmsa þætti tengda framkvæmdunum. Þau sem sáu um kynninguna voru Helga Aðalgeirsdóttir, Hafdís E. Jónsdóttir, Guðmundur Heiðreksson, Magnús Björnsson og Halldór S. Hauksson frá Vegagerðinni og Skarphéðinn Þórisson frá Náttúrustofu Austurlands mætti á opna húsið á Egilsstöðum til að kynna þær rannsóknir sem snéru að náttúrufari svæðisins. Myndina tók Hafdís Eygló Jónsdóttir á Djúpavogi.

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 framkvæmdaedeildar. Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst:	
10-058 Reykjanesbraut (41) undirgöng við Grænás	dagur, mánuður, ár	
10-012 Efnisvinnsla á Norðvestursvæði 2010, Vesturland		
Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
10-068 Vestfjarðavegur (60) Kraká - Skálanes	20.12.10	18.01.11
Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
10-057 Hringvegur (1) brú á Ystu - Rjúkandi	04.10.10	26.10.10
10-003 Vetrarþjónusta 2010 - 2014, Rangárvallasýsla og Flói	19.07.10	04.08.10
10-027 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Suðurfjarðavegur (96)	28.06.10	13.07.10
Samningum lokið	Opnað:	Samið
10-026 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Norðfjarðarvegur Haki ehf., Neskaupstað, kt. 410363-0119	13.07.10	11.11.10
10-022 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Hringvegur(1), Einarsstaðir - Biskupsháls Vinnuvélar Reynis kt. 670405-1090	20.07.10	10.11.10
10-030 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Hringvegur(1), Höfn- Öræfi Ólafur Halldórsson Hornafirði, kt. 070451-3449	20.07.10	17.11.10



Vinna er nú hafin við gerð nýrrar brúar yfir Haffjarðará á sunnanverðu Snæfellsnesi. Það er brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar frá Hvammstanga sem byggir brúna. Núverandi brú er einbreið og því var orðið mjög brýnt að endurnýja hana. Tölvumynd: Guðrún Þóra Garðarsdóttir

Brú yfir Hvítá á Bræðratunguvegi milli Reykhólts og Flúða hefur nú verið opnuð fyrir umferð. Vegagerð er ekki lokið og er nú ekið á neðra burðarlagi. Efra burðarlag og slitlag verður lagt næsta sumar. Myndin er tekin við steypuvinnu í september sl.

