

5

**KJALVEGUR (35)
HVÍTÁ - ÁRBÚÐIR
Í BLÁSKÓGABYGGÐ**

KYNNING Á LAGFÆRINGUM



júlí 2015

Flokkun gagna innan Vegagerðarinnar

Flokkur	Efnissvið	Einkenni (litur)
1	Lög, reglugerðir, og önnur fyrirmæli stjórnvalda	Svartur
2	Stjórnunarleg fyrirmæli, skipurit, verkefnaskipting, númeraðar orðsendingar	Gulur
3	Reglur, alm. verklýsingar, sérskilmálar	Rauður
4	Handbækur, leiðbeiningar	Grænn
5	Greinargerðir, álitserðir, skýrslur, yfirlit	Blár
Ú	Útboðslýsingar	

KJALVEGUR (35) HVÍTÁ-ÁRBÚÐIR Í BLÁSKÓGABYGGÐ

Kynning á lagfæringum

Helga Aðalgeirsdóttir og Sóley Jónasdóttir



júlí 2015

Efnisyfirlit

FORMÁLI	1
1. YFIRLIT	3
1.1. <i>ALMENNT</i>	3
1.2. <i>MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR</i>	3
1.3. <i>MATSSKYLDA</i>	3
2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ	4
2.1. <i>STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS</i>	4
2.2. <i>NÚVERANDI VEGUR</i>	4
2.2.1. <i>Þjónusta og umferð</i>	5
2.3. <i>SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU</i>	6
2.3.1. <i>Aðalskipulag Bláskógabyggðar</i>	6
2.3.2. <i>Landsskipulagsstefna</i>	6
2.3.3. <i>Svæðisskipulag miðhálandis Íslands 2015</i>	6
2.4. <i>LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN</i>	10
2.5. <i>VERNDARSVÆÐI</i>	11
2.6. <i>LEYFISVEITENDUR</i>	11
3. FRAMKVÆMDALÝSING	12
3.1. <i>VALKOSTIR</i>	12
3.2. <i>VEGAGERÐ</i>	13
3.3. <i>RÆSI OG BRÝR</i>	13
3.4. <i>EFNISMÁL OG EFNISTAKA</i>	13
3.5. <i>FRÁGANGUR</i>	14
3.6. <i>FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR</i>	14
4. UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	15
4.1. <i>AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR</i>	15
4.2. <i>ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM</i>	15
4.2.1. <i>Vegagerð</i>	15
4.2.2. <i>Efnistaka</i>	15
4.2.3. <i>Rekstur</i>	15
4.3. <i>UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM</i>	15
5. MÖGULEG UMHVERFISÁHRIF	16
5.1. <i>RANNSÓKNIR</i>	16
5.2. <i>VERNDARSVÆÐI</i>	16
5.3. <i>LANDSLAG</i>	16
5.4. <i>JARÐMYNDANIR</i>	16
5.5. <i>GRÓÐUR</i>	17
5.6. <i>FUGLAR</i>	17
5.7. <i>FORNLEIFAR</i>	18
5.8. <i>ÚTIVIST</i>	19
6. AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA	20
7. NIÐURSTAÐA	20
8. HEIMILDIR	21
9. TEIKNINGAR	21

FORMÁLI

Kjalvegur liggur um hálendið milli Suður- og Norðurlands, frá Gullfossi að Svínvetningabraut (731) í Blöndudal. Hann er fólksbílafær á sumrin og einn fjölfarnasti og greiðfærasti hálendisvegur landsins.

Kjalvegur er á köflum mjór, niðurgrafinn malarlóði eftir heflun í áranna rás. Á þessum köflum hefur stórgrýti sem komið hefur upp við heflunina verið ýtt til hliðar. Stórgrýtið í köntunum þrengir að veginum, gerir hann hættulegan og hefur í för með sér að vegfarendur eiga erfitt með að mætast. Á þessum köflum geta myndast stórir pollar í veginum sem gerir það að verkum að menn leita út fyrir hann og verður því meiri utanvegaakstur en ella. Niðurgrafinn vegurinn hefur í för með sér að snjóa festir fyrr í vegstæðinu en til hliðar við það og leiðir það einnig til meiri utanvegaaksturs. Á sama hátt situr lengur snjór í veginum á vorin en á landinu meðfram honum.

Engin leið er fyrir Vegagerðina að halda viðunandi þjónustustigi á Kjalvegi í ört vaxandi umferð án þess að gera lagfæringar á þessum köflum vegarins.

Endurbygging

Vegagerðin hefur á undanförunum áratugum unnið að endurbótum á Kjalvegi á kaflanum frá þjónustumiðstöð við Gullfoss að Hvítá.

Á árunum 1995-2007 var byggður upp 15,4 km langur kafli Kjalvegar og lagður bundnu slitlagi. Kafllinn liggur frá þjónustumiðstöð við Gullfoss til norðurs og endar u.þ.b. 4 km sunnan við Grjótá. Vegurinn var byggður rúmlega 1 m upp úr landi en lagður því sem næst í legu gamla vegarins með það að markmiði að raska nýju landi sem minnst. Fyrstu 10 km voru til að byrja með byggðir upp sem malarvegur, en síðar lagðir bundnu slitlagi. Á árunum 2005-2007 var kafllinn lengdur um 5,4 km. Framkvæmdirnar voru unnar fyrir sérstakar fjárveitingar í samgönguáætlun til uppbyggingar landsvega í grunnneti. Fjárveitingum til þessara framkvæmda var hætt árið 2009.

Lagfæringar

Til að gera viðhald auðveldara hefur verið unnið að því á undanförunum árum að styrkja Kjalveg og ná honum aðeins upp úr landi, þó aðeins á stuttum köflum í senn. Er þetta framkvæmt af viðhaldsfé sem hefur þó farið sífellt minnkandi undanfarin ár.

Aðferðafræðin byggist fyrst og fremst á því að ná vegfirborði aðeins upp úr landinu til þess að vegurinn virki ekki eins og árfarvegur þar sem vatnið situr í honum og rennur eftir honum. Að jafnaði er hæð vegarins 50-70 sm yfir landi en á stöku stað hærri og stöku stað lægri. Þessi uppbygging er gerð með burðarhæfu efni þannig að vegurinn nær að afvatna sig og verður þannig mun auðveldari í þjónustu og ver sig betur gegn vatni, auk þess sem aurbleyta að vori verður minni. Með því móti minnka einnig líkurnar á utanvegaakstri og hægt verður að opna veginn fyrr að vori.

Þetta er þó engin varanleg lausn því burðarlagið er úr sandríku efni sem rýkur úr veginum og hann fer þá fljótt í þvottabretti. Mikilvægt er að viðhalda malarlitlaginu ofan á burðarlaginu því vegurinn verður fljótt ókeyrandi ef viðhaldi er ekki sinnt.

Árið 2010 var keyrt burðarhæfu efni í 5,3 km langan kafla, frá slitlagsenda sunnan Grjótár og að Grjótá. Eftir þær aðgerðir stendur vegurinn á þeim kafla upp úr landi og nær að veita af sér vatni og hefur styrk gagnvart þíðutið.

Nokkrum árum áður var búið að gera samskonar aðgerð á 6,9 km löngum kafla norðan Bláfells frá Vörðu á Bláfellshálsi að Hvítá.

Á kaflanum þar fyrir sunnan, milli Grjótár og Vörðu á Bláfellshálsi (tæplega 7 km) þarf að víkja út af núverandi vegi og laga legu vegarins. Ákvörðun um legu vegarins á þeim kafla hefur ekki verið tekin. Við undirbúning þeirrar framkvæmdar verður sent erindi til Skipulagsstofnunar í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

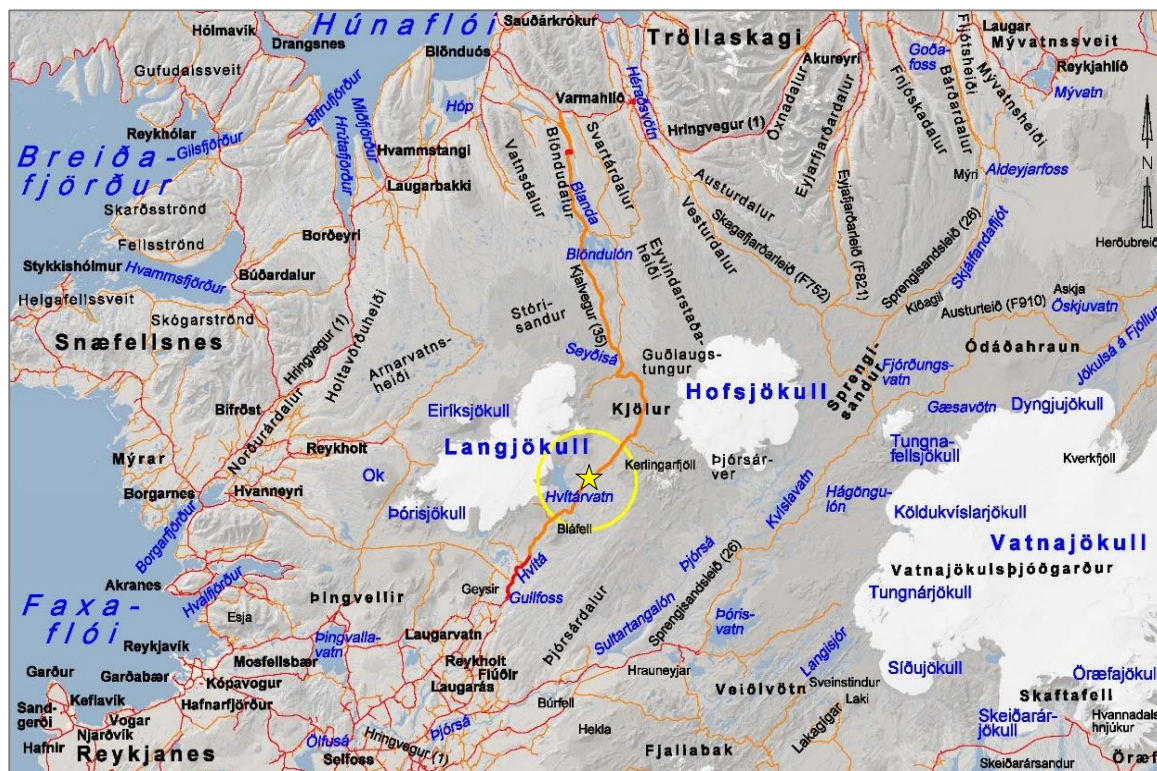
Lagfæringar árið 2014

Á árinu 2014 var unnið við lagfæringar á um 6,4 km löngum kafla norðan við Hvítá, í átt að Árbúðum, og má segja að vegurinn þangað sé nú þökkalegur og sáust þar minni ummerki utanvegaaksturs vorið 2015 en oft áður.

Áform um áframhald 2015

Með viðbótarfjármagni sem ríkisstjórnin ákvað að veita nú nýverið, m.a. til viðhalds vega, hefur Vegagerðin ákveðið að nýta um 25 m.kr. til áframhaldandi viðhalds á Kjalvegi. Lagfærður verður 3,5 km langur kafli norðan við kaflann sem lagfærður var árið 2014, þannig að það markmið náist að komast inn að Árbúðum.

Engar ákvarðanir hafa verið teknar um áframhaldandi framkvæmdir á Kjalvegi að því loknu.



Mynd 1. Staðsetning fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis ★

1. YFIRLIT

1.1. ALMENNT

Vegagerðin kynnir hér framkvæmd í Bláskógabyggð. Fyrirhugað er að gera endurbætur á 2,9 km löngum kafla á Kjalvegi (35) sem hefst 6,4 km norðan Hvítár og endar við Árbúðir. Framkvæmdasvæðið er innan þjóðlendna á miðhálandinu.

Við framkvæmdir á Kjalvegi sumarið 2014 var tekið efni úr þremur námum sem nefndar voru A, B og C. Teknir voru samtals 10.000 m³ af fyllingarefni úr námum A og B og samtals 5.000 m³ af burðarlagsefni úr námum B og C.

Við endurbætur á Kjalvegi sumarið 2015 er gert ráð fyrir að taka um 7.000 m³ af efni til viðbótar úr námu C. Námunar eru hver fyrir sig tæplega 3.000 m² að stærð.

Að loknum fyrirhuguðum vegaf framkvæmdum verður námunum lokað og gengið frá röskuðum svæðum og þau mótuð í samræmi við aðliggjandi landslag.

1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og umferðaröryggi á Kjalvegi. Markmiðið er að gera lagfæringar á Kjalvegi á stuttum kafla norðan við Hvítá til að:

- vegurinn þorni fyrr á vorin,
- auðvelda viðhald,
- draga úr utanvegaakstri og
- gera veginn öruggari.

1.3. MATSSKYLDA

Framkvæmdin er tilkynningarskyld skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og samkvæmt flokki B tl. 13.02 í 1. viðauka laganna:

Allar breytingar eða viðbætur við framkvæmdir samkvæmt flokki A, aðrar en tilgreindar eru í tölulið 13.01, og flokki B sem hafa þegar verið leyfðar, framkvæmdar eða eru í framkvæmd og kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.



Mynd 2. Núverandi Kjalvegur í grennd við Árbúðir í maí 2014 (mynd: Vegagerðin, 2014)

2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ

2.1. STADHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS

Leiðin um Kjöl hefur verið þekkt frá upphafi Íslandsbyggðar og eru frásagnir í Landnámu af landkönnun skagfirskra landnámsmanna á Kili. Leiðin var fjölfarin fyrr á tíð og raunar helsta samgönguleiðin milli Norður- og Suðurlands. Seint á 18. öld, eftir að Reynistaðarbræður og förunautar þeirra létu lífið við Beinahól á Kili, fækkaði þó ferðum um Kjöl.

Kjölur er svæði á hálendi Íslands, milli Langjökuls og Hofsjökuls. Að norðanverðu afmarkast Kjölur af Svörtukvísl og Seyðisá en að sunnan af Hvítá. Kjölur er nýttur sem afréttarland Biskupstungna.

Kjölur er í 600-700 metra hæð yfir sjávarmáli og að miklu leyti berar melöldur, sandar og hraun á milli lágreistra fella. Hærrí fjöll eru þar einnig svo sem Hrútfell (1410 m) og Kjalfell (1000 m). Þar eru líka gróin svæði, einkum í Hvítárnesi og í Þjófadöllum. Áður var Kjölur mun meira gróinn. Norðan til á Kili er jarðhitasvæðið Hveravellir, sem er vinsæll áningarstaður ferðamanna. Kerlingarfjöll eru við Kjalveg og er þar að finna veitinga- og gístaðstöðu ásamt því að Hveradalir eru eitt stærsta háhitasvæði Íslands (www.wikipedia.org).

2.2. NÚVERANDI VEGUR

Kjalvegur er 168 km langur vegur sem liggur um hálendið á milli Suður- og Norðurlands. Hann skiptist í 8 kafla sem eru:

- Kafli 11, Gullfossvegur (334) – Hagavatnsvegur (F335)
- Kafli 12, Hagavatnsvegur - Hvítárnesleið
- Kafli 13, Hvítárnesleið – Kerlingarfjallavegur (F347)
- Kafli 14, Kerlingarfjallavegur (F347) – Þjófadalavegur (735)
- Kafli 15, Þjófadalavegur – Stórisandur, slóð
- Kafli 16, Stórisandur, slóð – Mælifellsdalsvegur (756)
- Kafli 17, Mælifellsdalsvegur (756) – Blönduvirkjun, stöðvarhús
- Kafli 18, Blönduvirkjun, stöðvarhús – Svínvetningabraut (731)

Fyrirhuguð framkvæmd verður á 2,9 km löngum hluta vegarins sem fellur undir kafla 13, Hvítárnesleið – Kerlingarfjallavegur (F347) sem er 24,9 km langur.



Mynd 3. Kjalvegur á fyrirhuguðum framkvæmdakafla (mynd: Vegagerðin, 2014).

2.2.1. Ástand, þjónusta og umferð

Eftirfarandi er lýsing á ástandi Kjalvegur eftir ástandsköflum, frá suðri til norðurs:

- Gullfoss – Kattarhryggur 15,4 km: Uppbyggður vegur með bundnu slitlagi
- Kattarhryggur – Grjótá 5,3 km: Uppbyggður vegur með malarslitlagi.
- Grjótá - varða á Bláfellshálsi 6,9 km: Niðurgrafinn malarvegur, krókóttur, brattur og mjór.
- Varða á Bláfellshálsi – Hvítá 6,9 km: Uppbyggður vegur með malarslitlagi.
- Hvítá – Árbúðir 9,3 km: Unnið að lagfæringum 2014-2015.
- Árbúðir – Seyðisá 53,2 km: Niðurgrafinn malarvegur, krókóttur og mjór.
- Seyðisá – Blönduvirkjun 59,3 km: Uppbyggður, mjór vegur með malarslitlagi.
- Blönduvirkjun – Gilsá 3,3 km: Uppbyggður vegur með bundnu slitlagi.
- Gilsá – Svínvetningabraut 8,0 km: Uppbyggður vegur með malarslitlagi.

Samtals 167,6 km

Stór hluti Kjalvegur er malarvegur, eða tæplega 150 km. Þar af eru um 60 km niðurgrafinn, krókóttur og mjór malarvegur, auk 9 km kafla Hvítá – Árbúðir sem hér er kynntur. Rúmlega 98 km Kjalvegur hafa verið byggðir upp, þar af eru tæplega 19 km með bundnu slitlagi.

Vegagerðin hefur þurft að draga úr viðhaldi á Kjalvegi á seinustu 6-7 árum, á sama tíma og mikil fjölgun ferðamanna um hann hefur átt sér stað. Á þeim árum hefur vegurinn aðeins verið heflaður á vorin, en áður var hann heflaður tvisvar á sumri auk þess sem verstu kaflar hans voru lagfærðir. Við aðstæður eins og á Kili er hámarksendingartími malarslitlags 2 ár, því að hluti þess fýkur í burtu í þurrkum og vindi.

Heflun núverandi vegar um Kjöl felst í því að flokka grófa efnishlutann frá þeim fínni og slétta þannig yfirborðið. Grófi hlutinn flyst þá í vegjaðarinn og myndar þar röst sem af og til er jöfnuð út og þá yfir óhreyft svæði við hlið vegarins. Fyrst eftir heflun er vegurinn þokkalegur yfirferðar en sökum bindiefnisleysis hleypur hann í þvottbretti fyrr enn varir. Fínefnin rjúka burtu, bæði vegna umferðar og vinds og við það lækkar vegyfirborðið og gróft efni undir kemur í ljós. Kvörtunum fjölgar vegna slæms ástands vegarins. Þá þarf að hefla á ný og sagan endurtekur sig, einu sinni eða oftár á hverju ári. Aldrei lagast þó vegurinn nema einhverja örfáa daga strax eftir heflun. Á þeim hlutum Kjalvegur sem eru niðurgrafnir lækkar vegurinn við heflunina og yfirborð landsins til hliðar við veginn hækkar.

Engin vetrarþjónusta er á Kjalvegi. Samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2013 var umferðin um veginn mjög mismunandi eftir vegarköflum (tafla 1).

Tafla 1. Umferð á Kjalvegi 2013.

35	Vegarkafli	Lengd	ÁDU	SDU	VDU	Eknir þ. km
11	Gullfossvegur – Hagavatnsvegur	11,74	161	306	79	688
12	Hagavatnsvegur Hvítárnesleið	24,90	82	159	40	745
13	Hvítárnesleið – Kerlingarfjallavegur	24,90	29	80	4	264
14	Kerlingarfjallavegur – Þjófadalevegur	27,60	25	68	4	252
15	Þjófadalevegur – Stórisandur, slóð	18,57	23	64	4	156
16	Stórisandur, slóð – Mælifellsdalsvegur	27,19	25	69	4	248
17	Mælifellsdalsvegur–Blönduv. stöðvarhús	22,19	39	91	16	316
18	Blönduv. stöðvarhús – Svínvetningabraut	11,22	91	181	56	373

ÁDU - Meðalársumferð eða meðalfjöldi bíla á sólarhring allt árið.

SDU - Sumardagsumferð eða meðalfjöldi bíla á sólarhring júní – september.

VDU - Vetrardagsumferð eða meðalfjöldi bíla á sólarhring janúar – mars og desember.

2.3. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

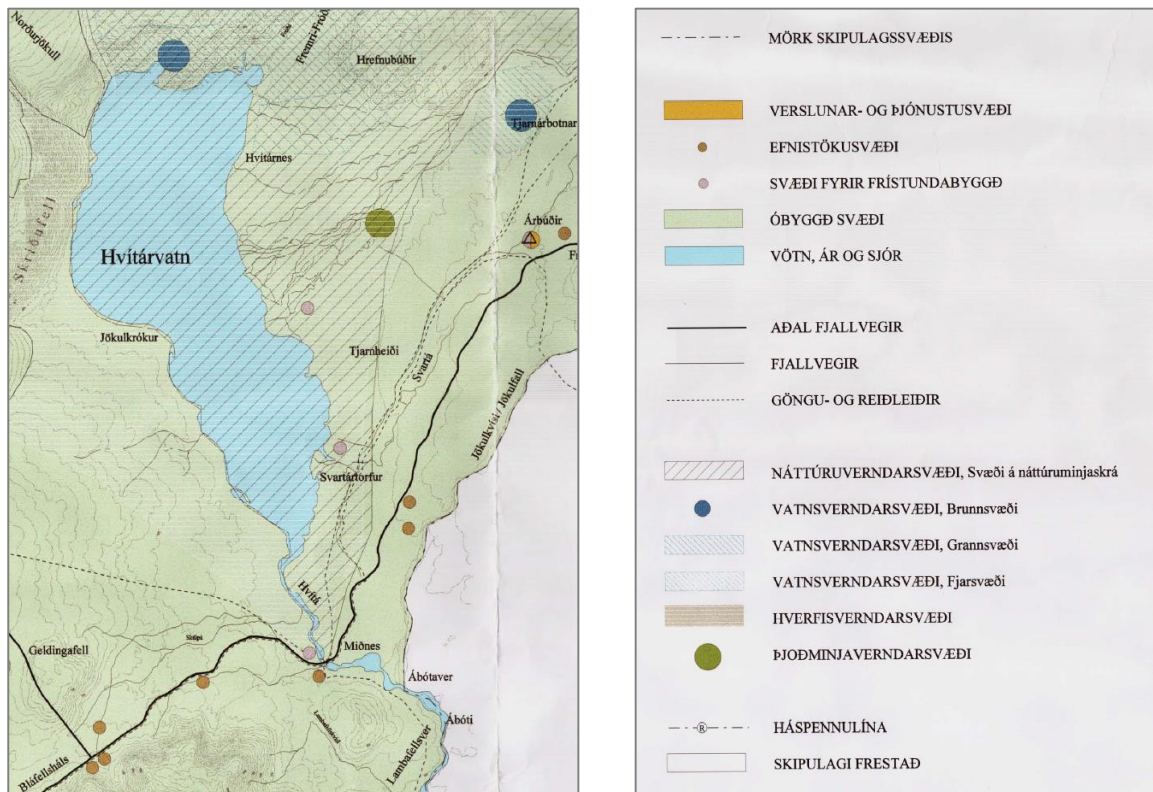
Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði á miðhálandinu eru í gildi:

- Svæðisskipulag miðhálandis Íslands 2015
- Aðalskipulag Bláskógabyggðar; Biskupstungnahreppur, Aðalskipulag 2000-2012

2.3.1. Aðalskipulag Bláskógabyggðar

Í kafla um nauðsyn aðalskipulags í Biskupstungnahrepp segir: *Bættar samgöngur, aukin ferðamannastraumur og uppbygging ferðaþjónustu*: Biskupstungurnar hafa mikið aðdráttarafli fyrir ferðamenn. Í hreppnum eru m.a. tveir vinsælustu viðkomustaðir erlendra ferðamanna, Gullfoss og Geysir. Með bættum samgöngum hefur almenn umferð ferðamanna aukist og með frekari endurbótum, t.d. á Kjalvegi, verða Biskupstungurnar enn frekar í alfaraleið ferðamanna.

Við gerð Aðalskipulags Biskupstungnahrepps 2000-2012 var farin sérstök vettvangsferð yfir Kjöl á vegum Vegargerðarinnar, [Umhverfisstofnunar] og sveitarstjórnar í því skyni að staðsetja efnistökuastaði í grennd við veginn. Áætlað var að vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar Kjalvegur þyrfti 30-40 námur (Biskupstungnahreppur, 2001). Í aðalskipulagsgreinargerðinni kemur fram á bls. 88 að frekari endurbætur verði gerðar á Kjalvegi. Einnig kemur fram að í Árbúðum er nýlegur gistiskáli Biskupstungnahrepps, hesthús, gerði og góð snyrtiaðstaða [hálandismiðstöð] (Biskupstungnahreppur, 2001).



Mynd 4. Aðalskipulag Biskupstungnahrepps 2000-2012 (Biskupstungnahreppur, 2001).

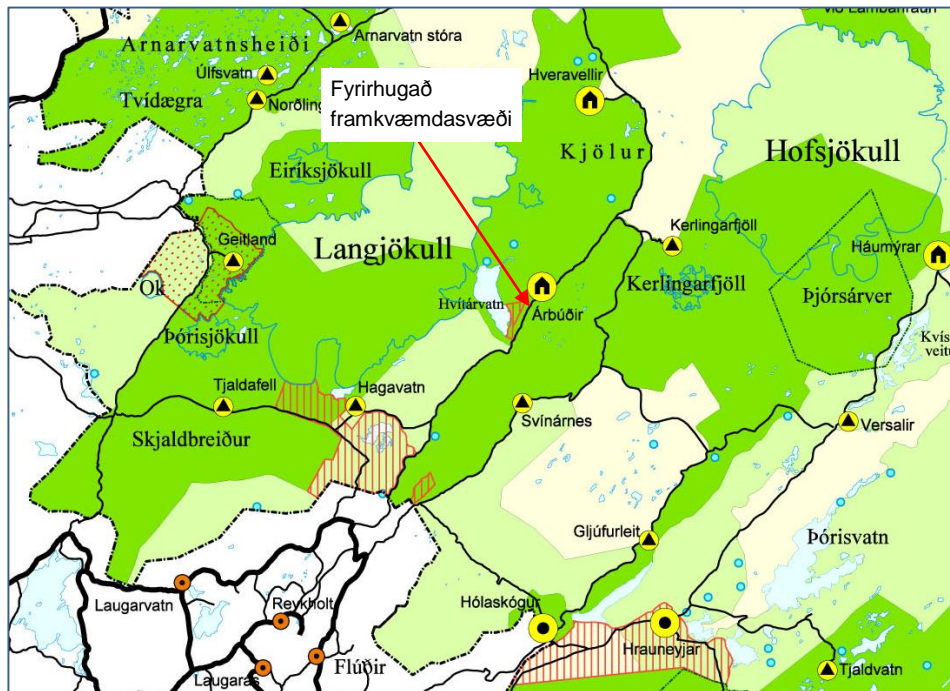
Á mynd 4 sést afrit af því aðalskipulagi sem er í gildi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Tvær námur eru sýndar í grennd við Kjalveg á kaflanum frá Hvítá að Árbúðum. Framkvæmdasvæðið er utan svæða á náttúruminjaskrá og engar þekktar fornleifar eru á því. Í grennd við Árbúðir liggur göngu- og reiðleið yfir Kjalveg.

2.3.2. Svæðisskipulag miðhálandis Íslands 2015

Í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015 er fjallað um vegi. Þar segir: „*Stefnt er að því að halda vegaframkvæmdum á hálandinu í lágmarki og að möskvar vegakerfisins séu sem stærstir.*“

Uppbygging vegakerfis taki fyrst og fremst mið af sumarumferð. Brýnustu vegaf framkvæmdir eru stofnvegir sem liggja þvert yfir hálandið á milli byggðarlaga. Þessir vegir liggja í námunda við helstu ferðamannastaði hálandisins og þjóna um leið þörfum raforkuvinnslunnar. Gangandi og ríðandi umferð er, eftir því sem kostur er aðskilin frá meginvegum, aðalfjallvegum og fjallvegum“ (Landmótun, 1999).

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan náttúruverndarsvæðis á Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015. Náttúruverndarsvæðin ná yfir mikilvægustu og merkustu náttúruminjar hálandisins. Þau eru á einhvern hátt sérstæð eða einstæð vegna landslags, jarðmyndana, gróðurfars eða dýralífs. Svæðin ná yfir stórar landslagsheildir og óröskuð víðerni, s.s. stóra samfellda hluta gosbeltanna og víðfeðm votlendissvæði. Öll friðlýst svæði eru felld undir þennan flokk auk flestra svæða á náttúruminjaskrá.



Skýringar

	NÁTTÚRUVERNÐARSVÆÐI		STOFNVEGIR
	ALMENN VERNDARSVÆÐI		ADRIK VEGIR
	FRÍÐÝST SVÆÐI skv. Náttúruverndarlögum		JÆÐARMÍÐSTÖÐVAR
	LANDGRÆÐSLUSVÆÐI		HÁLENDISMÍÐSTÖÐVAR
	BEITARFRÍÐUÐ SVÆÐI		SKÁLAR
	VATNSVERNÐARSVÆÐI		ÞÉTTBÝLI
	ÖNNUR SVÆÐI		

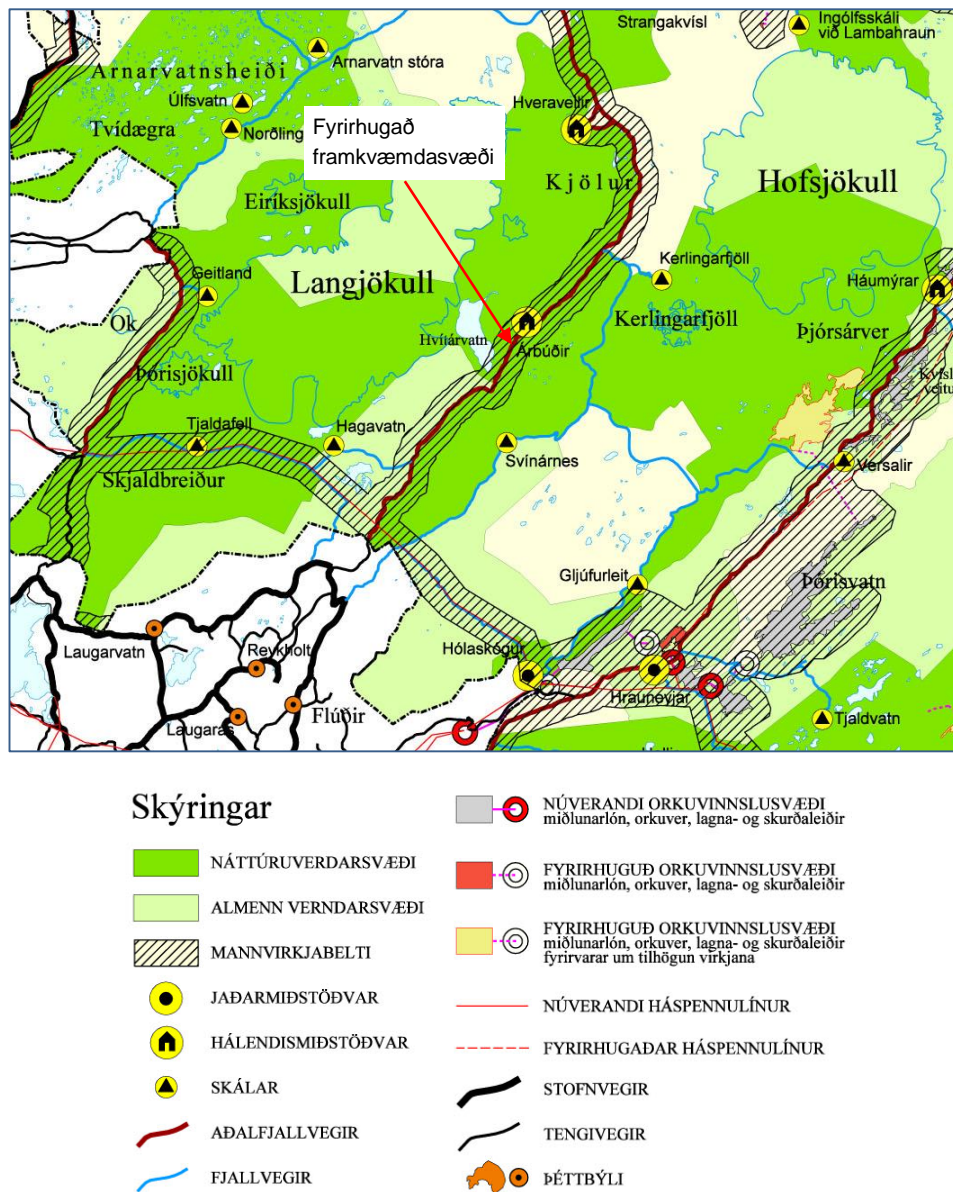
Mynd 5. Miðhálandi Íslands svæðisskipulag 2015. Náttúruverndarsvæði, verndarsvæði og landgræðslusvæði (Landmótun, 1999).

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan landslagsheildar nr. 8.7. á svæðisskipulaginu: **Hrunamannaafréttur, vesturhluti – Biskupstungnaafréttur, innri hluti**. Svæðið nær frá Fjórðungsöldu í norðri til Sandöldu í suðri. Vesturmörk svæðisins eru um Hvítá og Hvítárvatn. Svæðið tilheyrir stórum hluta Hrunamannaafréttar og Biskupstungnaafréttar.

Kjalvegur er skilgreindur sem aðalfjallvegur í svæðisskipulaginu. Aðalfjallvegir eru stofnvegir hálandisins sem verða byggðir sem góðir sumarvegir með brúuðum ám og færir öllum venjulegum fólksbílum. Þeir tengja saman byggðalög þvert yfir hálandið og liggja um helstu byggingarsvæði

Þess. Vegirnir verði opnir a.m.k. 4-6 mánuði á ári, eftir atvikum með þungatakmörkunum á vorin þegar jarðvegur er að þiðna.

Framkvæmdasvæðið er innan mannvirkjabeltis í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015 og er því í samræmi við svæðisskipulagið.



Mynd 6. Miðhálandi Íslands svæðisskipulag 2015. Tengsl mannvirkjabelta við helstu landnotkunarpætti (Landmótun, 1999).

2.3.3. Landsskipulagsstefna

Landsskipulagsstefna 2015-2026 er í vinnslu (www.landsskipulag.is). Í 1. gr. reglugerðar um landsskipulagsstefnu nr. 1001/2011 segir: Markmið landsskipulagsstefnu er að setja fram leiðarljós um landnotkun, nýtingu lands og landgæða sem tryggir öryggi og heildarhagsmuni við gerð skipulagsáætlana og stuðlar að sjálfbærri þróun og skilvirkri áætlanagerð. Þá er landsskipulagsstefnu ætlað að stuðla að samræmingu í stefnumótun ríkis og sveitarfélaga um landnotkun og nýtingu lands.

Landsskipulagsstefna skal taka mið af fyrirbyggjandi stefnumótandi áætlunum opinberra aðila sem varða landnotkun og stöðu og þróun skipulagsmála í landinu. Hún skal jafnframt byggja á

markmiðum skipulagslaga og stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun. Þá skal landsskipulagsstefna eftir því sem við á hafa hliðsjón af svæðis- og aðalskipulagsáætlunum sveitarfélaga.

Tillaga til þingsályktunar um landsskipulagsstefnu var lögð fyrir Alþingi á 144. löggjafarþingi 2014-2015. Í henni segir m.a. um skipulag á miðhálandi Íslands:

Markmið 1.3 Samgöngur í sátt við náttúru og umhverfi

Viðhald og frekari uppbygging samgöngukerfis á miðhálandinu stuðli að góðu aðgengi að hálandinu og jafnvægi milli ólíkra ferðamáta. Mannvirki og umferð hafi lágmarksáhrif á víðerni og óbyggðaupplifun.

Skipulag samgangna við skipulagsgerð sveitarfélaga

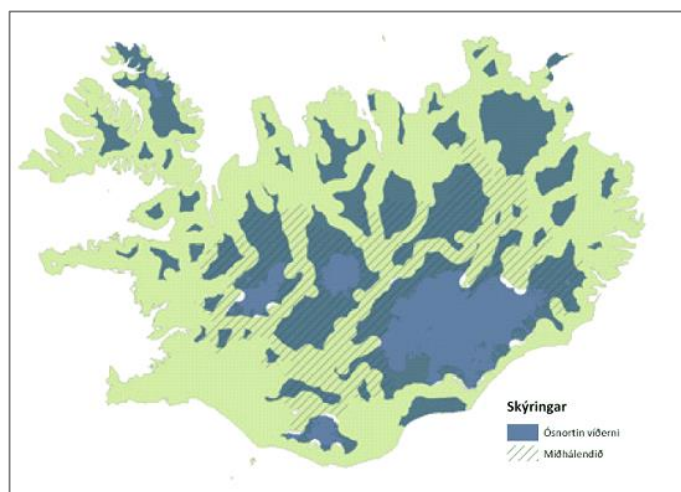
Sveitarfélög á miðhálandinu geri grein fyrir og marki stefnu um þjóðvegi, þ.e. stofnvegi og landsvegi, í aðalskipulagi í samráði við Vegagerðina. Skipulag annarra vega og vegslóða á miðhálandinu sé samkvæmt sérstökum gagnagrunni á landsvísu um vegi og vegslóða aðra en þjóðvegi. Skipulagsákvæði um vegi á miðhálandinu feli í sér að vegaframkvæmdum verði haldið í lágmarki, möskvar vegakerfisins verði sem stærstir og að hönnun allra vega taki mið af náttúruvernd, sérstaklega með tilliti til landslags, víðerna og verndar viðkvæmra svæða.

Við skipulagsgerð sveitarfélaga verði jafnframt leitað jafnvægis varðandi aðgengi að áhugaverðum stöðum með mismunandi ferðamátum þannig að ferðafólki á vélknúnum farartækjum sé tryggður aðgangur að fjölbreyttum svæðum en jafnframt verði tryggð kyrrlát svæði án umferðar vélknúinna farartækja.

Ferðamannaleiðir (gönguleiðir, reiðleiðir og reiðhjólaleiðir) verði eftir því sem kostur er aðskildar frá meginvegakerfi miðhálandisins. Þá verði í skipulagsáætlunum sveitarfélaga jafnframt tekin afstaða til þess hvar gera megi ráð fyrir lendingarstöðum þyrila og flugvéla og eftir atvikum afmörkuð kyrrlát svæði án umferðar vélknúinna farartækja á lofti og landi.

Nánari stefnumótun stjórnvalda um vegakerfi miðhálandisins

Við endurskoðun landsskipulagsstefnu og samgönguáætlunar vinni skipulags- og samgönguyfirvöld með hlutaðeigandi stofnunum og hagsmunaaðilum að nánari greiningu á kostum varðandi þróun samgöngukerfis og útfærslu vega á miðhálandinu. Þar verði m.a. metið ástand vega og sú stefna sem sett var um samgöngukerfi á hálandinu með svæðisskipulagi miðhálandisins. Einnig verði höfð hliðsjón af afrakstri vinnu sem iðnaðar- og viðskiptaráðherra setti af stað haustið 2014 við mótun stefnu og framtíðarsýnar fyrir ferðaþjónustu á Íslandi.



Mynd 7. Miðhálandi Íslands og ósnortin víðerni (mynd: Skipulagsstofnun, 2014).

Í greinargerð með þingsályktunartillögu um landsskipulagsstefnu, um skipulag á miðhálandi Íslands segir um markmið 1.3 Samgöngur í sátt við náttúru og umhverfi:

Þjóðvegir

Sú stefna sem er sett fram í landsskipulagsstefnu um samgöngur á miðhálandinu byggist á þeirri stefnu sem sett var með svæðisskipulagi miðhálandisins sem staðfest var árið 1999. Þar var gert ráð fyrir að stofnvegir um miðhálandið (nefndir aðalfjallvegir í svæðisskipulaginu) skyldu vera byggðir upp sem góðir sumarvegir með brúuðum ám og færir fólksbílum. Þeir væru opnir a.m.k. 4–6 mánuði á ári, eftir atvikum með þungatakmörkunum á vorin þegar jarðvegur er að þiðna. Auk þeirra var í svæðisskipulaginu skilgreint net svokallaðra fjallvega sem svaraði til landsvega samkvæmt vegalögum. Þeir skyldu að jafnaði vera ruddir eða ofanibornir vegir þar sem hættulegustu ár væru brúaðar og vera opnir skemur en stofnvegirnir. Auk þessara vega var í svæðisskipulaginu gert ráð fyrir flokki einkavega og annarra ökuleiða sem tók til fremur fáfarinna vega að einstökum skálum og fjallaseljum, svo sem ýmissa afrétta-, veiði- og línuvega. Að auki markaði svæðisskipulagið stefnu um reiðleiðir og gönguleiðir og var almennt gert ráð fyrir að þær væru aðskildar frá meginvegakerfi miðhálandisins eftir því sem kostur væri.

Þótt stefna svæðisskipulags miðhálandisins hafi verið í gildi í rúman áratug, hefur vegakerfi hálandisins ekki verið byggt upp í samræmi við stefnu þess. Í samgönguáætlun 2011–2022 er ekki gert ráð fyrir sérstökum fjárveitingum til vegaframkvæmda á hálandinu, en í greinargerð með þingsályktunartillögu um samgönguáætlun (kafla 5.5) kemur fram að meðal framkvæmdamarkmiða vegamála sé að hefja endurbætur á helstu stofnvegum á hálandi og að markmið þeirra endurbóta sé að koma þessum vegum í „gott horf“ samkvæmt nánari skilgreiningu. Við endurskoðun landsskipulagsstefnu og samgönguáætlunar er mikilvægt að skipulags- og samgönguyfirvöld, í samvinnu við hlutaðeigandi stofnanir og hagsmunaaðila, vinni að nánari greiningu á kostum varðandi þróun samgöngukerfis og útfærslu vega á miðhálandinu þar sem m.a. verði metið núverandi ástand vega og sú stefna sem fest var með svæðisskipulaginu 1999. Einnig verði þar höfð hliðsjón af afrakstri þeirrar vinnu sem iðnaðar- og viðskiptaráðherra setti af stað haustið 2014 við mótun stefnu og framtíðarsýnar fyrir ferðapjónustu á Íslandi.

Á miðhálandinu eru skilgreindir fjórir stofnvegir samkvæmt samgönguáætlun 2011–2022 en það eru Sprengisandsleið, Kjalvegur, Fjallabaksleið nyrðri og Kaldadalsvegur. Stofnvegir miðhálandisins tengja vegakerfi hálandisins við þjóðvegi á láglandi. Út frá stofnvegum miðhálandisins liggja landsvegir sem eru einnig hluti þjóðvegakerfisins. Stofnvegir ná einnig inn á miðhálandið þar sem hringvegurinn liggur um Holtavörðuheidi, Möðrudalsöræfi og Háreksstaðaleið.

Landsskipulagsstefna gengur út frá að áfram verði gert ráð fyrir framangreindum stofnvegum á miðhálandinu og að áfram verði unnið samkvæmt þeirri stefnu sem sett var fram í svæðisskipulagi miðhálandis, þ.e. að stofnvegir um miðhálandið skuli byggðir upp sem góðir sumarvegir með brúuðum ám og færir fólksbílum. Miðað sé við að þeir geti verið opnir a.m.k. 4–6 mánuði á ári, eftir atvikum með þungatakmörkunum á vorin þegar jarðvegur er að þiðna. Þar til endurskoðuð stefna liggur fyrir um útfærslu vega á miðhálandinu, sbr. að framan, verði við endurbyggingu stofnvega um miðhálandið þess gætt að laga þá eftir föngum að landi.

2.4. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er á Biskupstungnaafrétti í Bláskógabyggð. Kjalvegur liggur að stærstum hluta um afrétti sem nýttir eru sem beitiland sauðfjár, til útivistar og ferðamennsku. Íslenska ríkið er eigandi lands og landsréttinda sem meirihluti leiðarinnar liggur um. Forsætisráðherra f.h. íslenska ríkisins skv. forsetaúrskurði fer með málefni þjóðlendna. Engin búseta er við leiðina, engar lagnir eða girðingar. Við norðurenda vegarkaflans er hálandismiðstöðin Árbúðir sem er í eigu Bláskógabyggðar. Við undirbúning framkvæmdarinnar hefur Vegagerðin haft samráð við fulltrúa sveitarfélagsins og aðra hagsmunaaðila sem málið varðar. Við áframhaldandi undirbúning verður haft samráð við eftirtalda aðila:

- **Sveitarstjórn Bláskógabyggðar**, vegna framkvæmdaleyfis.
- **Skipulagsstofnun**, vegna matskyldu framkvæmdarinnar.
- **Umhverfisstofnun**, um efnistöku og frágang á svæðinu.
- **Forsætisráðuneytið**, um leyfi til framkvæmda innan þjóðlendu.

2.5. VERNDARSVÆÐI

Hálendissvæðin eru í eðli sínu mjög viðkvæm þar sem gróðurhula er víða lítil sem engin, lífrænn jarðvegur lítill en mikil gjóska í jarðvegi (Steinsholt sf, 2013). Með verndarsvæðum er átt við svæði sem verndarkvaðir hvíla á t.d. vegna náttúruverndar. Með afmörkun víðerna er verið að varðveita svæði þar sem náttúran ræður ríkjum og maðurinn kemur eingöngu á sem gestur (Steinsholt sf, 2013).

Svæði nr. 734 á náttúruminjaskrá, Hvítárvatn og Hvítárnes er vestan við fyrirhugað framkvæmdasvæði (teikning 1). Því er lýst á eftirfarandi hátt: Biskupstungnaafrétti, Árnassýslu. (1) Vatnið ásamt Fróðárdölum og Hvítárnesi, vestan Kjalvegar hins forna. Norðurmörk liggja um Sólkötl, Innri-Fróðárdal, um Baldheiði og með austurhlíðum Hrefnubúða að Fúlukvísl. (2) Víðáttumikið gróið votlendi á upptakasvæði Hvítár.

Ekkert friðlýst svæði er í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Kjalvegur liggur utan víðerna (mynd 7). Hann liggur um náttúruverndarsvæði í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands (mynd 5) en liggur á sama stað um mannvirkjabelti í svæðisskipulaginu (mynd 6) (kafla 5.2.).

2.6. LEYFISVEITENDUR

Við framkvæmdina verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. Vorið 2014 var sótt um framkvæmdaleyfi hjá Bláskógabyggð vegna efnistöku við vegarkaflann. Fyrirhuguð framkvæmd getur verið háð eftirfarandi leyfum sem aflað verður áður en framkvæmdir hefjast:

1. Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð og efnistöku til sveitarstjórnar, skv. skipulagslögum nr. 123/2010.
2. Framkvæmdin þarf að vera í samræmi við aðalskipulag viðkomandi sveitarfélags. Ekki er gert ráð fyrir að breyta þurfi aðalskipulagi vegna framkvæmdarinnar.
3. Öll efnistaka innan þjóðlendna er háð leyfi forsætisráðuneytis. Samkvæmt 3. gr. 2. mgr. í lögum nr. 58/1998 um þjóðlendur og ákvörðun marka eignarlanda, þjóðlendna og afrétta, þarf leyfi ráðherra til að nýta vatns- og jarðhitaréttindi, námur og önnur jarðefni innan þjóðlendu nema mælt sé fyrir um annað í lögum. Ráðherra er jafnframt heimilt að leyfa nauðsynleg afnot af landi til hagnýtingar á þessum réttindum.
4. Vega- og brúargerð, ásamt staðsetningu tímabundinna vinnubúða innan þjóðlendna er háð leyfi forsætisráðuneytis. Samkvæmt 3. gr. 3. mgr. í lögum nr. 58/1998 þarf leyfi hlutaðeigandi sveitarstjórnar til að nýta land og landsréttindi innan þjóðlendu að öðru leyti en greinir í 2. mgr. Sé nýting heimiluð til lengri tíma en eins árs þarf jafnframt samþykki ráðherra. Rísi ágreiningur um veitingu leyfa samkvæmt þessari málsgrein sker ráðherra úr honum.
6. Öll efnistaka er háð lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, gr. 45-49. Einnig gilda um efnistöku á landi lög nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð.
7. Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem viðkomandi heilbrigðiseftirlit veitir vegna efnistöku og vinnubúða. Í gildi er reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.
8. Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingarvinnustað.

3. FRAMKVÆMDALÝSING

3.1. VALKOSTIR

Í 8. gr. vegalaga nr. 80/2007 kemur fram að þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegaskrá. Þjóðvegum skal skipað í 4 flokka; stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi og eru stofnvegir skilgreindir sem vegir í hæsta flokki þjóðvega. Um þá segir: *Stofnvegir eru hluti af grunnkerfi samgangna eins og það er skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni. Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. **Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu.** Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.*

Í núgildandi samgönguáætlun eru Kaldadalsvegur (550), Kjalvegur (35), Sprengisandsleið (26) og Fjallabaksleið nyrðri (208) skilgreindir sem stofnvegir. Vegalög gera engan greinarmun á stofnvegum eftir því hvar þeir eru á landinu og hvort um vegi á láglandi eða hálendi er að ræða.

Við endurskoðun vegaskrár árið 2010 tók Vegagerðin ákvörðun um að allir stofnvegir á Íslandi væru að minnsta kosti samkvæmt vegtegund C₈, þ.e. 8 m breiður vegur, en samkvæmt hærri vegtegund ef umferð sagði til um það. Það var gert til að auka umferðaröryggi þegar stórir bílar (t.d. fólksflutningabílar) mætast á 70-90 km/klst hraða. Það er því ekki eingöngu umferðarmagn sem ákveður vegtegund heldur einnig hlutverk vegarins í vegakerfinu. Þannig flokkast jafnvel umferðarminnstu stofnvegir á Vestfjörðum, Norðurlandi eystra og hálendinu sem C₈ vegir, t.d. Vestfjarðavegur (60), Djúpvegur (61), Norðausturvegur (85) og Sprengisandsleið (26). Utan stofnvegakerfisins er breidd vega almennt háð umferðarþunga.

Veghönnunarreglur tengja saman veghönnun, ökulag, aflfræði ökutækja og umferðaröryggi. Í grunnatriðum fyrir veghönnunarreglur sem er að finna á heimasíðu Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is kemur fram að stofnvegir eigi að vera a.m.k. samkvæmt vegtegund C₈ (tafla 2).

Tafla 2. Vegtegundir notaðar í hverjum vegflokki (Vegstaðall, 01 Grunnatriði).

Vegflokkar	Vegtegundir										
	A ₃₄	A ₂₂	B ₁₉	B _{15,5}	B ₁₂	C ₁₀	C ₉	C ₈	C ₇	D	F
Stofnvegir	x	x	x	x	x	x	x	x			
Tengivegir		x	x	x	x	x	x	x	x		
Héraðsvegir								x	x	x	
Landsvegir							(x)	x	x	x	x

Við undirbúning lagfæringa á Kjalvegi á kaflanum frá Hvítá að Árbúðum var tekin ákvörðun um að fara ekki eftir veghönnunarreglum um hönnun og breidd vegarins. Sumarið 2014 var lagður 6,0 m breiður, lítið uppbyggður vegur í vegarstæði Kjalvegar á 6,4 km löngum kafla frá Hvítá í átt að Árbúðum. Miðað var við að krappar beygjur væru gerðar meira aflíðandi og á þeim köflum þurfti að víkja út af veginum. Víkið var út af honum á samtals um 4 km löngum kafla, þar af víða líkt og mynd 19 sýnir, þ.e.a.s. við hlið núverandi vegar. Landslag á þessum kafla er nokkuð mishæðótt og því var vegurinn lagður í ríflega 1 m hæð í tveimur lögðum en annars í 0,5-0,7 m hæð yfir aðliggjandi landi.

Tekin var ákvörðun um að bjóða verkið ekki hefðbundið út, en semja við reynda verktaka (að undangenginni verðathugun), sem Vegagerðin hafði góða reynslu af, um að lagfæra veginn.

Sumarið 2014 tókst ekki að klára lagfæringarnar á Kjalvegi á kaflanum frá Hvítá að Árbúðum. Sumarið 2015 verður haldið áfram á sama hátt og verða þá gerðar lagfæringar á 2,9 km kafla og unnið að frágangi meðfram öllum vegarkaflanum.

3.2. VEGAGERÐ

Lagfæra á Kjalveg á 2,9 km kafla á hálendinu milli Suður- og Norðurlands. Miðað er við að lagður verði nokkuð góður og öruggur vegur sem verður felldur eins vel að landi og aðstæður leyfa. Hann mun fylgja núverandi vegi nema þar sem lagfæra þarf krappar beygjur, eða aðrar aðstæður kalla á færslu vegarins, á samtals um 1,7 km kafla. Gert er ráð fyrir að vegurinn verði 6 m breiður og nokkuð uppbyggður, eða í um 0,5-0,7 m hæð yfir aðliggjandi landi, en ekki er þó hægt að útiloka hærrí fyllingar á stuttum köflum. Miðað er við að vegurinn verði lagður malarslitlagi.

Hönnunarhraði skv. veghönnunarreglum Vegagerðarinnar verður háður landslagi og á bilinu 50-80 km/klst. Vegurinn verður ekki byggður fyrir aðra þungaumferð en rútur.

Við lagfæringu á Kjalvegi á þessum kafla þarf að leggja nýja tengingu að þeim fjallvegi sem hann tengist nú, þ.e. slóðanum að Árbúðum.

3.3. RÆSI OG BRÝR

Öll vatnsföll verða leidd undir veg í ræsum. Ræsa hönnun hefur ekki farið fram en ræsi verða staðsett þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum á vorin eða þegar úrkoma er mikil.



Mynd 8. Ræsagerð á Kjalvegi sumarið 2014 (mynd: Vegagerðin, 2014).

3.4. EFNISMÁL OG EFNISTAKA

Sumarið 2014 voru teknir um 15.000 m³ af fyllingarefni og burðarlagi úr þremur námum; A, B og C á kaflanum frá Hvítá að Árbúðum (sjá kafla 1.1.). Námunar eru hver fyrir sig tæplega 3.000 m³ að flatarmáli. Fyrirhugað er að taka um 7.000 m³ af efni til viðbótar úr námu C (teikning 2). Í námu C er efni sem fyrirhugað er að nota í burðarlag og fyllingar.



Mynd 9. Vegaf framkvæmdir á Kjalvegi sumarið 2014. Náma fast við veginn (mynd: Vegagerðin, 2014).

3.5. FRÁGANGUR

Öll vinnutilhögun við vegagerð, efnistöku og frágang verður ákvörðuð í samráði við eftirlitsmann Vegagerðarinnar og mun liggja fyrir þegar sótt er um framkvæmdaleyfi. Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á landslagi og jarðvegi og náma C ekki höfð opin lengur en nauðsyn krefur.

Við endurbygginu Kjalvegur á þessum kafla verður óveruleg breyting á vegakerfinu. Skeringar og efnistökusvæði verða mótuð í samræmi við landslag og umhverfi en einnig til að hamla gegn vindrofi og úrrennslisskemmdum. Við frágang verður þess gætt að hafa yfirborð náma og skeringa sem líkast aðliggjandi landi. Röskuð svæði verða mótuð í samræmi við landslag og halla umhverfis og brúnir efnistökusvæðis aðlagðar að landinu í kring. Reynt verður að komast hjá því að það myndist vatnsuppistaða í námum. Við frágang verður svæðið mótað og flutt til efni í jöðrum náma til að aðlaga námusvæðin sem best að aðliggjandi landi. Þar sem vikið hefur verið út af núverandi vegi verður reynt að gera hann lítið áberandi í landi með því að jafna kantana út.



Mynd 10. Vegaframkvæmdir á Kjalvegi sumarið 2014 (mynd: Vegagerðin, 2014).



Mynd 11. Vegaframkvæmdir á Kjalvegi sumarið 2014. Náma fast við veginn (mynd: Vegagerðin, 2014).

3.6. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR

Lagfæring Kjalvegur á kaflanum milli Hvítár og Árbúða hófst sumarið 2014. Á árinu 2015 er ætlunin að halda áfram að lagfæra veginn á svipaðan hátt. Vegagerðin hefur ákveðið að nýta um 25 m.kr til áframhaldandi viðhalds á Kjalvegi.

4. UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR

Skilgreindir eru þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og hvaða framkvæmdaþættir það eru sem valda þeim.

4.1. AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar þar sem áhrifin eru tengd bættum og öruggari samgöngum mun ná yfir vegfarendur sem leið eiga um Kjalveg á þessum kafla. Framkvæmdasvæðið sjálft er það svæði sem fer undir vegagerð og efnistöku, sjá teikningu 2.

Veghelgunarsvæði Kjalvegar, sem er stofnvegur, er 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar handar. Framkvæmdasvæðið er mun mjórra, eða 12-15 m breitt. Almenn er gert ráð fyrir að takmarka breidd raskaðs svæðis eins og unnt er og verður það tilgreint í útboðsgögnum.

Framkvæmdin mun afmarkast af uppbyggingu vegarins á 2,9 km kafla sunnan Árbúða. Rekstur mannvirkisins og viðhald tekur við eftir að framkvæmd lýkur.

4.2. ÞÆTTIR SEM GETA VALDIÐ UMHVERFISÁHRIFUM

Eftirfarandi eru þættir sem líklegir eru til að valda umhverfisáhrifum:

- Bygging vegar á 2,9 km kafla, þ.e. áhrif vegna vegagerðar
- Efnistaka, þ.e. áhrif vegna efnistöku og efnisflutninga
- Rekstur vegar, þ.e. áhrif vegna umferðar

4.2.1. Vegagerð

Framkvæmdin mun auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur á Kjalvegi. Um er að ræða miklar vegabætur á stuttum kafla. Lagning vegarins getur haft áhrif á fugla, mannvistarleifar og jarðmyndanir. Einnig breytist landslagið. Ekki er gert ráð fyrir að framkvæmdin hafi áhrif á gróður.

Vegagerð og umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma fylgir hávaði, útblástursmengun, hætta á mengunarslysum og rykmengun sem geta haft tímabundin áhrif á útivist við framkvæmdasvæðið.

4.2.2. Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð efnispörf framkvæmdarinnar, staðsetningu náma og frágangi þeirra að efnistöku lokinni. Efnistakan getur haft áhrif á fugla, fornleifar og jarðmyndanir. Þá breytir efnistakan landslagi.

4.2.3. Rekstur

Á rekstartíma getur umferð um veginn haft áhrif á umferðarhávaða og útblástur mengandi efna frá umferð. Líklega mun framkvæmdin ekki hafa í för með sér aukningu umferðar um Kjalveg.

4.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM

Vegagerðin hefur metið hvort líklegt sé að framkvæmdin muni hafa veruleg áhrif á umhverfið. Hún telur að áhrif framkvæmdarinnar verði aðallega jákvæð vegna betri samgangna. Þeir umhverfisþættir sem talið er að framkvæmdin geti haft áhrif á eru:

- landslag
- jarðmyndanir
- fuglar
- fornleifar
- útivist

Neikvæð áhrif verða aðallega á landslag þar sem því verður raskað með efnistöku og skeringum meðfram vegi.

5. MÖGULEG UMHVERFISÁHRIF

5.1. RANNSÓKNIR

Jarðfræðideild Vegagerðarinnar hefur gert efnisathuganir á svæðinu. Ekki er talin þörf á frekari rannsóknum vegna þessarar könnunar á matsskyldu.

Við ritun eftirfarandi kafla var stuðst við greinargerð með Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015, en fyrirhugað framkvæmdasvæði er á svæði 8.8 í skipulaginu.

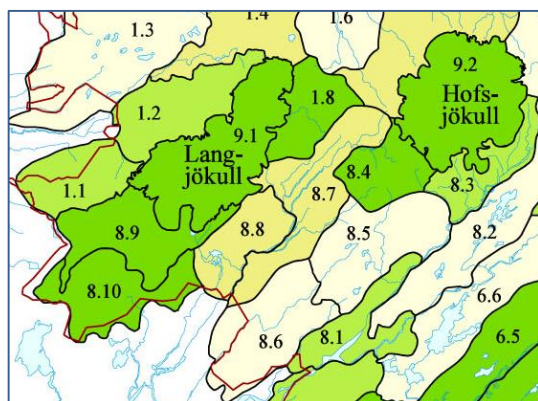
5.2. VERNDARSVÆÐI

Kjalvegur liggur um náttúruverndarsvæði í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands (mynd 5) en liggur á sama stað um mannvirkjabelti í svæðisskipulaginu (mynd 6) (kafla 2.5.). Framkvæmdin raskar náttúruverndarsvæðinu, en hefur ekki áhrif á svæði á náttúruminjaskrá eða friðlýst svæði (sjá teikningu 1 og 2). Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á verndarsvæði.

5.3. LANDSLAG

Á Kili er víðáttumikið öræfalandslag. Landslagið er mjög opið og því víðsýnt í góðu veðri. Lagfærður Kjalvegur mun áfram liggja á sama stað, en verða hærri og breiðari en núverandi vegur og skeringar og fyllingar verða meiri.

Svæðinu sem viðkomandi framkvæmd mun hafa áhrif á hefur verið raskað áður með lagningu vegar og efnistöku. Það hefur því lítið verndargildi. Þar sem námusvæðið er mjög sýnilegt frá Kjalvegi, þarf að huga vel að útliti og frágangi þess.



A	Sérstætt eða óvenju fjölbreytt, litrikt og sérstæð forn
B	Stórskorið og/eða fjölbreytt
C	Fábreytt og venjulegt
D	Einsleitt og flatt

Mynd 12. Landslag; fjölbreytni í formum, litum og landsgerðum í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er á svæði 8.7. (Landmótun, 1999).

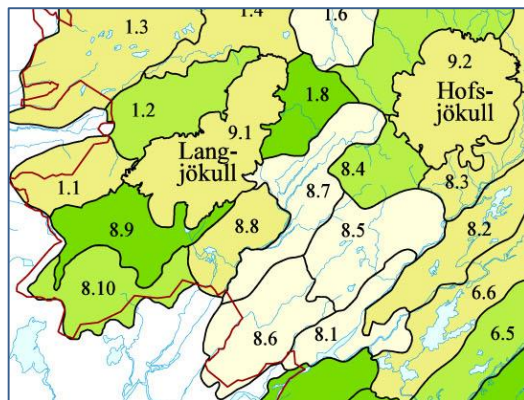
Á mynd 12 kemur fram að landslag á svæði 8.7. er fábreytt og venjulegt. Við framkvæmdina verður landslagi breytt varanlega með efnistöku, skeringum og fyllingum en með góðum frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum á landslag. Stuðlað verður að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vel afmarkað framkvæmdasvæði. Leitast verður við að útmörk þess falli sem best að landinu í kring. Lögð verður áhersla á vandaðan frágang og allur akstur vegavinnutækja utan markaðs framkvæmdasvæðis verður óheimill.

5.4. JARÐMYNDANIR

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er berggrunnurinn þakinn lausum jarðlögum sem eru langflest mynduð í lok síðasta jökulskeiðs, þ.e. á síðjökultíma og byrjun nútíma. Af þeim lausu jarðlögum sem finnast hefur jökulruðningur mestu útbreiðslu lausra jarðlaga.

Jökulruðningur frá hörfunarskeiði Ísaldarjökulsins hylur fyrirhugað framkvæmdasvæði að langmestu leyti (mynd 3). Jökulruðningur er misþykkur og á mörgum stöðum finnst hann einungis sem þunnt skæni. Þar sem er þunnur og ósamfelldur ruðningur stafar það fyrst og fremst af undirlaginu. Svoleiðis ruðningur er stundum ekkert annað en hnellingadreif á yfirborði. Annars staðar er landið þakið þykkum jökulruðningi sem getur verið mjög fínefnaríkur eða stórgrýttur. Yfirleitt er það

einungis yfirborð jökulruðningsins sem er þá stórgrýtt (Hafdís Eygló Jónsdóttir og Höskuldur Búi Jónsson, 2015). Á mynd 13 kemur fram að á svæði 8.7. eru litlar eða nær engar minjar.



- A** Merkar jarðmyndanir, mikil fjölbreytni og einstæðar minjar
- B** Margar minjar og mikil fjölbreytni
- C** Strjálár og/eða fábreyttar minjar
- D** Litlar og/eða nær engar minjar

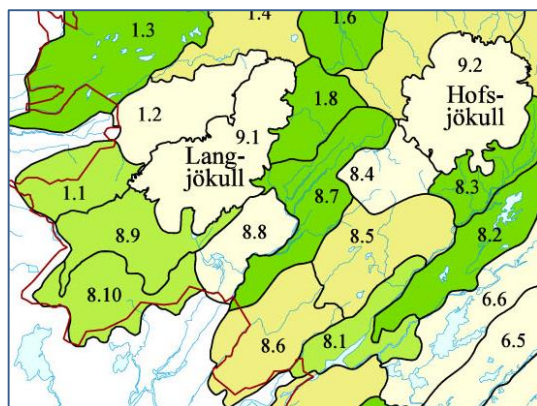
Mynd 13. Jarðmyndanir, jökulminjar, gosminjar og jarðhitaminjar í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er á svæði 8.7. (Landmótun, 1999).

Áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verða fyrst og fremst á laus yfirborðslög. Engum merkum jarðmyndunum eða með verndargildi verður raskað. Telja má að áhrif framkvæmdarinnar á mikilvægar jarðmyndanir verði óveruleg.

5.5. GRÓÐUR

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er mjög lítil gróður, sbr. myndir 3 og 9-11 en skammt vestan við jaðar framkvæmdasvæðisins er gróðursvæði við Svartá. Vestar er gróið land við Hvítárvatn. Á mynd 14 kemur fram að á svæði 8.7. eru merkar gróðurminjar, mikil fjölbreytni og sérstæð gróðurfélög.

Við framkvæmdina raskast mjög lítið af gróðri og gert er ráð fyrir að á svæðinu finnist engar sjaldgæfar gróðurtegundir og að því verði áhrif framkvæmdarinnar á gróður óveruleg. Á framkvæmdatíma verður þess gætt að raska ekki gróðursvæðum við Svartá.



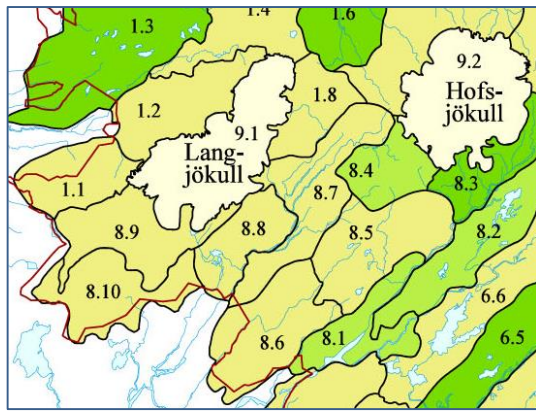
- A** Merkar gróðurminjar, mikil fjölbreytni og sérstæð gróðurfélög
- B** Margar minjar og mikil fjölbreytni
- C** Strjálár og/eða fábreyttar minjar
- D** Litlar og/eða nær engar minjar

Mynd 14. Gróðurminjar; tegundafjölbreytni, sjaldgæfar tegundir og sérstæð gróðurfélög í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er á svæði 8.7. (Landmótun, 1999).

5.6. FUGLAR

Í Hvítárnesi við Hvítárvatn er mikið fuglalíf en mest ber á gæs sem verpir þar í stórum stíl (Páll Ásgeir Ásgeirsson, 2001). Á hálendinu er fuglalíf að mestu bundið við gróðursvæði, en þau er helst að finna í lægðum þar sem jarðraki er. Framkvæmdasvæðið er mjög gróðurlítið og því má búast við að þar sé ekki mikið um fugla. Á mynd 15 kemur fram að á svæði 8.7. er lítið og fremur fábreytt fuglalíf.

Almennt við vegaf framkvæmdir verða helstu áhrif á fugla á framkvæmdatíma vegna skerðingar búsvæða og vegna hávaða við efnisvinnslu og umferð vinnuvéla. Í þessu tilviki verður lítil skerðing á óröskuðu landi. Áhrif framkvæmdarinnar á fugla á svæðinu verða tímabundin og staðbundin, vegna hávaða við vegagerð og efnisvinnslu og umferð vinnuvéla. Því má gera ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa lítil áhrif á fuglalíf.



- A** Mikið og fjölbreytt fuglalíf, þéttar fuglabyggðir
- B** Töluvert fuglalíf en fátt um þéttar byggðir
- C** Lítið og fremur fábreytt fuglalíf
- D** Fuglalíf afar fábreytt og strjált

Mynd 15. Fuglalíf; mikilvægi með tilliti til þéttleika, mikilla fuglabyggða, tegundafjölbreytni, sérstæðra samfélaga og sjaldgæfra tegunda í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er á svæði 8.7. (Landmótun, 1999).

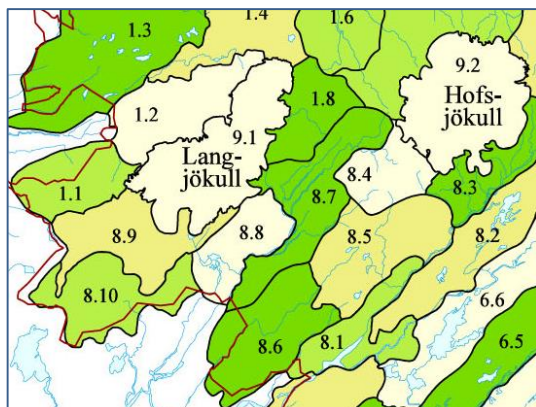
5.7. FORNLEIFAR

Skráning fornleifa á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði hefur ekki farið fram. Starfsmenn Vegagerðarinnar hafa ekki tekið eftir vörðum eða öðrum mannvirkjum meðfram núverandi vegi á þessum kafla. Á aðalskipulagsupprætti svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015 eru sýndar merkar fornleifar sem ná til allra þekktra búsetu- og útilegumannaminja, auk merkustu gangna- og samgönguminja. Á mynd 17 kemur fram að á svæði 8.7. eru miklar og/eða sérstæðar minjar, m.a. um búsetu. Engar slíkar minjar munu raskast vegna lagfæringa á Kjalvegi á þessum kafla.

Gert er ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa óveruleg áhrif á fornleifar.



Mynd 16. Svæðisskipulag miðhálandis Íslands 2015 (Landmótun1999).

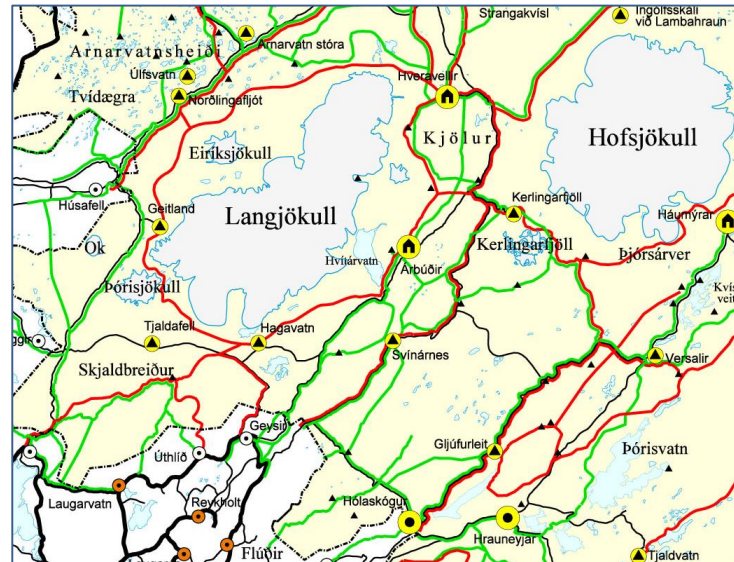


- A** Miklar og/eða sérstæðar minjar, m.a. um búsetu
- B** Nokkuð af minjum um búsetu
- C** Minjar á stöku stað
- D** Litlar eða engar þekktar minjar

Mynd 17. Helstu þjóðminjasvæði í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er á svæði 8.7. (Landmótun, 1999).

5.8. ÚTIVIST

Í Árnessýslu er skilgreind ein hálandismiðstöð, þ.e. í Árbúðum (kafli 2.3.1.). Fjögur veiðihús eru við Hvítárvatn og vegna annarrar nýtingar (teikning 2). Hvítárnes er elsta sæluhús Ferðafélags Íslands, Hvítárvatn er veiðihús veiðifélags Hvítárvatns og Baldurshagi er í eigu Lions-klúbbsins Baldurs sem stundað hefur uppgræðslu á Hvítárnesi og Tjarnheiði.



Mynd 18. Helstu göngu- og reiðleiðir í Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015. (Landmótun, 1999)

Göngu- og reiðleið á framkvæmdasvæðinu fylgir vegslóða sem liggur vestan við fyrirhugað framkvæmdasvæði og kemur inn á Kjalveg við Árbúðir (mynd 4). Búast má við að framkvæmdin muni því hafa óveruleg áhrif á þá sem ferðast gangandi eða á hestum um svæðið. Ryk og hávaði sem fylgir framkvæmdunum mun hafa tímabundin áhrif á þá sem ferðast eftir veginum. Mögulegt er að einhver töf verði á umferð á framkvæmdatíma. Gert er ráð fyrir að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á útivist.



Mynd 19. Framkvæmdir á Kjalvegi sumarið 2014 (mynd: Vegagerðin, 2014).

6. AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA

- Skv. 1. mgr. 15. gr. reglugerðar um framkvæmdaleyfi skal skipulagsfulltrúi hafa reglulegt eftirlit með framkvæmdaleyfisskyldum framkvæmdum og ganga úr skugga um að þær séu í samræmi við útgefin leyfi. Skv. 3. mgr. 15. gr. sömu reglugerðar segir þó að heimilt sé að taka mið af eigin eftirliti framkvæmdaáðila þegar ákveðið er umfang lögboðins eftirlits skipulagsfulltrúa.
- Vegagerðin mun sjá um eftirlit með framkvæmdum. Eftirlitið felst í því að sjá um að verktaki uppfylli það sem fram kemur í gögnum um framkvæmd verksins.
- Framkvæmdaraðili, þ.e. Vegagerðin, mun leggja áherslu á að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist aðeins við vel skilgreint framkvæmdasvæði. Útmörk þess verða afmörkuð þannig að framkvæmdin falli sem best að landslagi.
- Við frágang rasksvæða verða vegurinn og námusvæðið aðlöguð að landinu umhverfis.

7. NIÐURSTAÐA

Með því að gera lagfæringar á núverandi Kjalvegi í stað þess að leggja nýjan veg, og nýta námu sem þegar er opin og í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði í stað þess að sækja efni í námur lengra í burtu, er mögulegt að draga úr áhrifum framkvæmda á umhverfið. Með stuttri flutningsvegalengd er dregið úr útblæstri, hávaða, ryki, kostnaði og slysaþættu.

Áður en framkvæmdin hefst þarf að kanna matsskyldu hennar og afla framkvæmdaleyfis.

Fyrirhuguðu framkvæmdasvæði hefur áður verið raskað með vegagerð og því er lítil hættá á að fornleifar finnast á svæðinu. Ef áður ókunnar fornleifar finnast á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði þarf að tilkynna það til Minjastofnunar Íslands í samræmi við 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

Áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir, gróður, fugla og útivist verða lítil eða óveruleg. Helstu áhrif efnistökkunnar verða á landslag.

Við framkvæmdir verður reynt að draga úr raski með því að takmarka framkvæmdasvæðið eins og hægt er. Við frágang verður reynt að gera sárið í landinu sem minnst áberandi.

Með góðum frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag.

Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra verði sem minnst og haft samráð við ýmsa aðila.

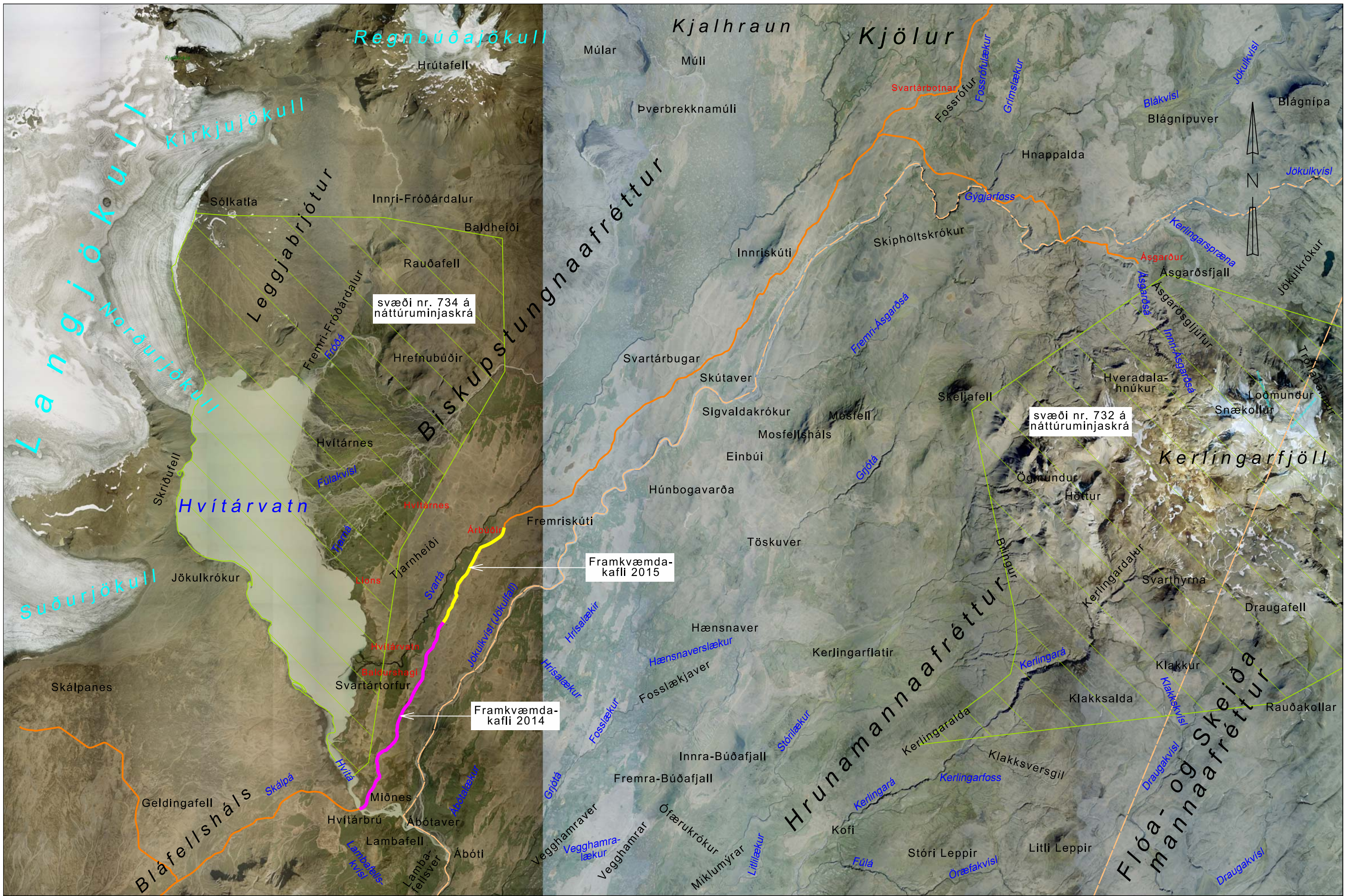
8. HEIMILDIR

1. Biskupstungnahreppur, 2001: *Aðalskipulag Biskupstungnahrepps 2000-2012. Greinargerð*. Milli fjalls og fjöru – skipulagsráðgjafar, 134 bls.
2. Hafdís Eygló Jónsdóttir og Höskuldur Búi Jónsson, 2015: *Sprengisandur í Rangárpíngi ytra, Ásahreppi og Þingeyjarsveit. Jarðfræði*. Vegagerðin Jarðefnadeild maí 2015, 46 bls.
3. Landmótun, 1999: *Svæðisskipulag miðhálandis Íslands 2015*. Umhverfissráðuneytið og Skipulagsstofnun, maí 1999.
4. Náttúruminjasráðgjafi, 2015: *Náttúruminjasráðgjafi*, skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Umhverfisstofnun, heimasíða í júní 2015.
5. Páll Ásgeir Ásgeirsson, 2001: *Hálandishandbókin. Ökuleiðir, gönguleiðir og áfangastaðir og hálandi Íslands*. Skerpla ehf, Reykjavík, 256 bls.
6. Steinsholt sf, 2013: *Sprengisandur. Vegir, háspennulínur og virkjanir. Forathugun á Holtamannafrétti*. Unnið fyrir Vegagerðina, Landsnet og Landsvirkjun. 70 bls.

9. TEIKNINGAR

Teikning 1. Vegagerðin, (2015): Afstöðumynd, mkv 1:100.000

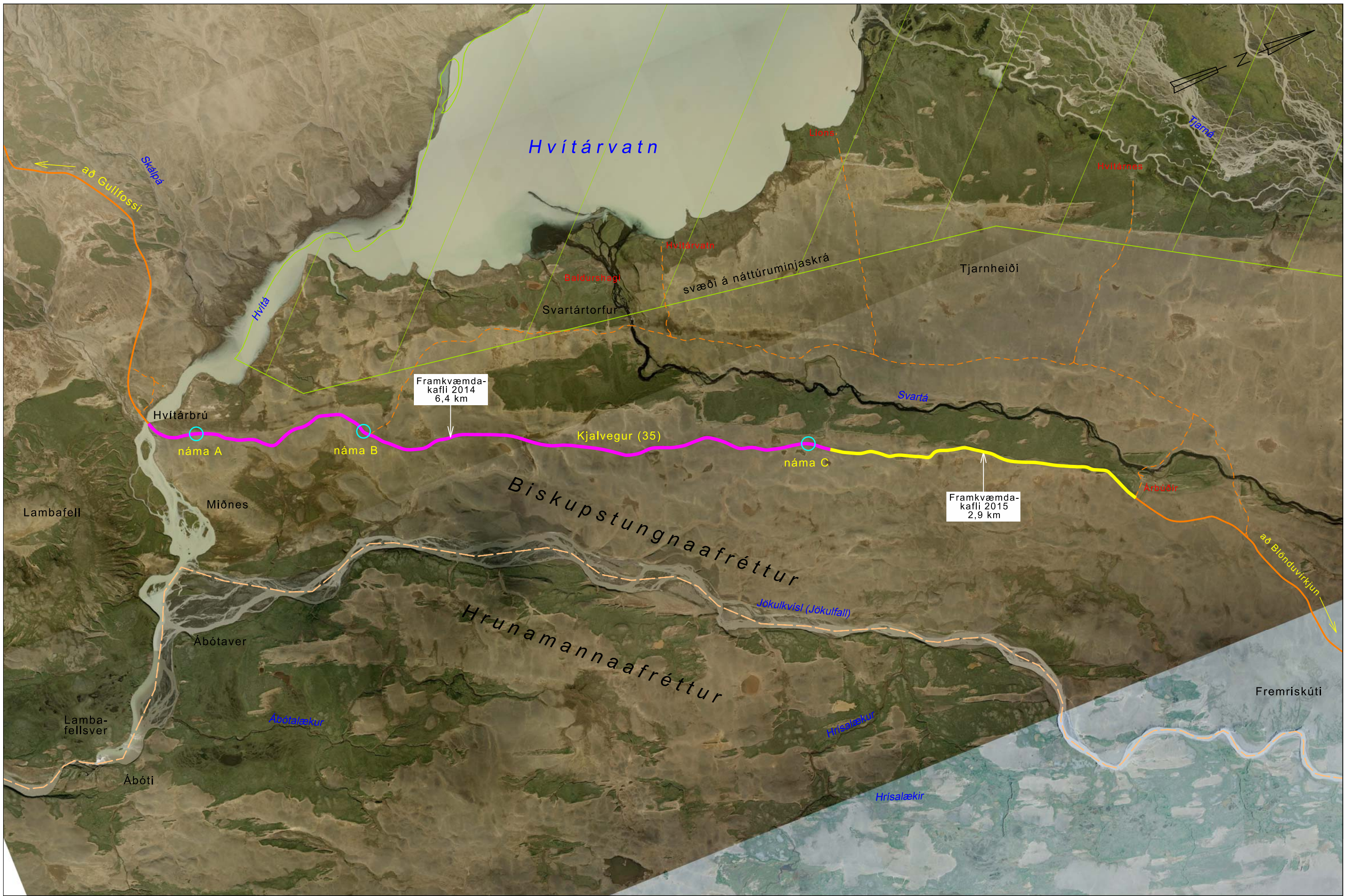
Teikning 2. Vegagerðin, (2015): Yfirlitsmynd, mkv. 1:30.000



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmynddata og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Móskaustæró: 10x10 m.
 Kortageró: Vegagerðin



MÆLIKV.		Hönnunardeild		Kjalvegur	verknúmer
1:100.000	Hannað			Hvítárbrú - Árbúðir	35
	Teikn.			Framkvæmdasvæði	1 af 1
	Yfirf.			2014 og 2015	Teikning 1
	Samp.				



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndadata og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Móskaustæró: 10x10 m.
 Kortageró: Vegagerðin



MÆLIKV.		Hönnunardeild		Kjalvegur		verknúmer	
1:30.000	Hannað			Hvítárbrú - Árbúðir		35	
	Teikn.			Framkvæmdasvæði		1 af 1	
	Yfirf.			2014 og 2015		Teikning 2	
	Samp.						