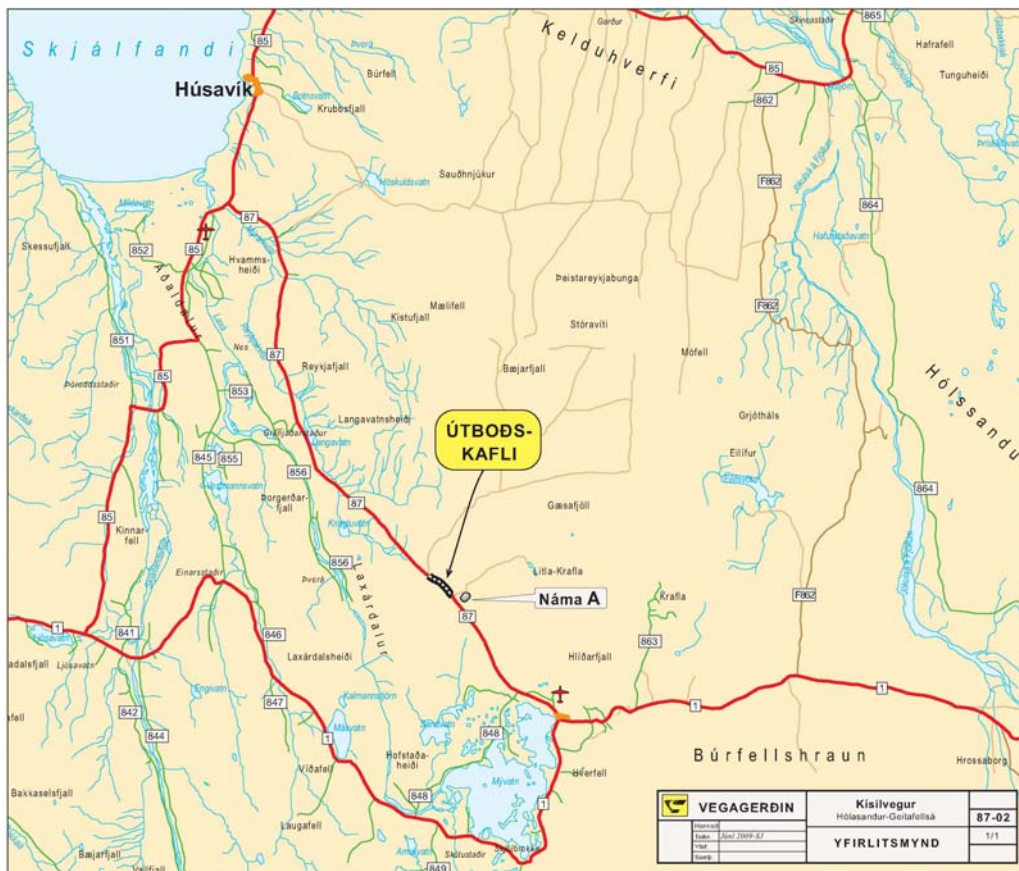


KÍSILVEGUR (87) Hólasandur-Geitafellsá

1. áfangi

Kynning framkvæmda

Sóley Jónasdóttir



Áætlanir og hönnunarkaup Akureyri

júní 2009

Efnisyfirlit

1. YFIRLIT	2
2. NÚVERANDI VEGUR	3
3. ENDURBYGGÐUR VEGUR	5
4. EFNISPÖRF	6
5. HUGSANLEG UMHVERFISÁHRIF	7
<i>Áhrif á mannlíf</i>	<i>7</i>
<i>Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun</i>	<i>7</i>
<i>Áhrif á landslag</i>	<i>7</i>
<i>Áhrif á gróðurfar og fugla</i>	<i>7</i>
<i>Áhrif á menningarminjar</i>	<i>7</i>
6. LEYFISVEITENDUR OG SAMRÁÐSADILAR	8
7. FRÁGANGUR	9
8. HEIMILDIR	10
9. TEIKNINGAR	10

1. YFIRLIT

Vegagerðin fyrirhugar að endurbyggja um 3,1 km langan kafla á Kísilvegi, vegnúmer 87, sem hefst við slitlagsenda á Hólasandi og liggur áleiðis norður í átt að Kasthvammsheiði (Teikning 1). Endurbæturnar miða að því að styrkja núverandi veg og leggja á hann bundið slitlag.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er í tveimur sveitarfélögum, þ.e. Skútustaðahreppi og Þingeyjarsveit í Suður-Þingeyjarsýslu og liggur um lönd jarðanna Grímsstaða 2 í Mývatnssveit og Árhóla í Laxárdal. Landamerki þessara jarða, og þar með sveitarfélagamörkin, liggja þvert yfir vegstæðið milli st. 8600 og 8700.



Mynd 1. Horft til suðausturs yfir endurbyggðan Kísilveg frá núverandi slitlagsenda á Hólasandi (Sóley Jónasdóttir 2008).

Framkvæmdin telst ekki matsskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Fjárveiting fyrir framkvæmdinni, 65 mkr. er á vegáætlun fyrir árin 2008-2009. Áætlað er að framkvæmdir hefjist vorið 2009 og þeim verði að fullu lokið sama haust.

2. NÚVERANDI VEGUR

Kísilvegurinn er stofnvegur í vegtegund C1. Hann er á köflum lítið uppbyggður og uppfyllir ekki þær kröfur sem gerðar eru til vegar af þeirri vegtegund. Vegsvæði hans er 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Vegurinn er í heild 46,11 km langur og liggur frá Hringvegi sunnan Reykjahlíðar að Norðausturvegi hjá Laxamýri. Kísilvegurinn var upphaflega byggður vegna þungaflutninga milli Kísiliðjunnar hf. í Mývatnssveit og Húsavíkurfagnar. Eftir að kísilgúrverksmiðjan var lögð niður hefur dregið úr þungaflutningum á veginum. Meðalhlutfall þungra bifreiða hefur ekki verið áætlað en meðalumferð á veginum árið 2007 var 232 bílar/dag og á sumardegi 333 bílar/dag. Framreiknuð meðalumferð árið 2027, 20 árum seinna, er 370 bílar/dag. Framreiknuð meðalumferð á sumardegi er 550 bílar/dag.

Undanfarin ár hefur verið unnið að endurbyggingu og lagfæringu Kísilvegarins og er stærstur hluti hans nú all góður með bundnu slitlagi (Myndir 2 og 3.). Eftir stendur um 11,52 km langur vegarkafli, frá Hólasandi að Geitafellsá.



Mynd 2. Horft til norðvesturs yfir endurbyggðan Kísilveg (Sóley Jónasdóttir 2008)

Vegarkafllinn sem nú stendur til að endurbyggja liggur um Hólasand, 130 km² sandauðn í 300-400 m h.y.s., milli Grímsstaðaheiðar í austri og Kasthvammsheiðar í vestri. Hólasandur var, þar til fyrir nokkrum árum, að mestu gróðurlaus en við Sandvatn er kjarr og annar gróður. Nyrstu uppblástursgeirar Hólasands heita Randir. Engin búseta er á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði.

Vegarkafllinn er um 7-8 m breiður malarvegur og er því nokkur rykmengun í nágrenni hans. Hann var upphaflega byggður á árunum 1965-1970, úr efni sem ýtt var upp á staðnum. Ofan á það var sett þunnt burðarlag úr sandi og grjóti. Núverandi vegur liggur á löngum köflum í beinni línu, þvert á margar hæðir sem eru í landinu. Það veldur því að hæðarlegu vegarins er

verulega ábótavant og sjónlengdir víða skertar (Mynd 3). Þá eru vegfyllingar allt að 5-6 m háar þar sem þær eru hæstar, í lægðum næst brekkubrúnum.



Mynd 3. Útsýni yfir Hólasand í átt að Kasthvammsheiði (Sóley Jónasdóttir 2008).

Áningastaður er á Hólasandi með upplýsingaskiltum um uppgræðslustarfið á svæðinu. Þar kemur m.a. fram að Hólasandur er eitt af stærstu uppgræðsluverkefnum landsins. Árið 1992 tóku umhverfisamtökin Húsgull, landeigendur og Landgræðsla ríkisins saman höndum og uppgræðslu Hólasands. Markmiðið var að stöðva gróðureyðinguna og endurheimta þá landkosti sem þar voru fyrrum. Í jaðra sandsins hefur verið sáð melgresi og öðrum grastegundum og gróður styrktur með áburðargjöf. Lúpínu er sáð á meginhluta sandsins. Birki og loðvíði er plantað í gróðureyjar innan um lúpínuna til að flýta fyrir gróðurframvindu.

Allt svæðið er friðað fyrir búfjárbreit.

Engar brýr eru á kaflanum. Engar lagnir liggja í nágrenni vegarins, svo vitað sé til.

Nokkrir vegslóðar liggja í nágrenni vegarkafans sem nú stendur til að endurbyggja. Rúmlega 7 km langur slóði að Gæsadal liggur frá núverandi vegi, um 100 m suðaustan við upphaf útboðskaflans. Þá liggur vegslóði að Þeystareykjum frá stöð 11.100.

3. ENDURBYGGÐUR VEGUR

Endurbyggður vegur er 3,1 km langur og liggur frá stöð 8.000 við slitlagsenda á Hólasandi að stöð 11.100.

Endurbyggður vegur verður í sömu vegtegund og núverandi vegur þ.e. í vegtegund C1 sem er 7,5 m breiður vegur með bundu slitlagi. Halli vegfláa verður 1:3. Hönnunarhraði er 80-90 km/klst.

Veglína endurbyggðs vegar mun að mestu fylgja miðlínu núverandi vegkafla. Vegkaflinn verður lítilsháttar hærri en núverandi vegur, eða því sem nemur þykkt nýrra burðarlaga. Á stöku stað verður hækkun meiri og ná þá fláar vegarins út fyrir núverandi fláafót.

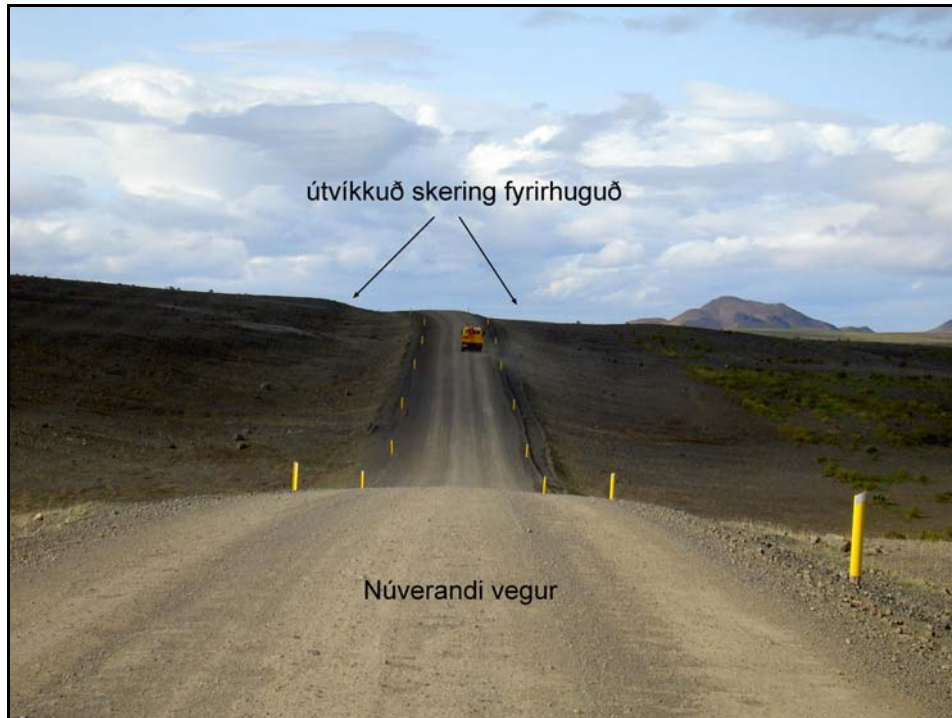
Skeringar verða á hæðum núverandi vegar. Sú stærsta og víðáttumesta er útvíkkuð skering milli st. 8500-8700. Þar verður efnisvinnsla í neðra burðarlag.

Engin ræsi eru á endurbyggðum vegi, né veltengingar eða útskot.

Ekki er gert ráð fyrir reiðvegi meðfram veginum.

4. EFNISÞÖRF

Áætluð efnisþörf í verkið er um 52.100 m³. Áætlað er að efni í fyllingar og fláafleyga komi úr skeringum á vegsvæði. Efni í neðra burðarlag verður unnið úr útvíkkaðri klapparskeringu milli st. 8500-8700 (Mynd 4). Báðir hlutar efri burðarlaga auk klæðingar fást úr haugum í námu A.



Mynd 4. Horft í átt að skeringu á stórrí hæð. Skeringin verður útvíkkuð og nýtt sem náma (Sóley Jónasdóttir, 2008).

Náma A er á Hólasandi um 1,1 km austan Kísilvegur (87). Vegslóði frá námunni tengist veginum um 100 m sunnan byrjunar útboðskafans.

Tafla 2. Efnisþörf

	<i>magn í m³</i>
Steinefni í klæðingu	900
Efra burðarlagsefni	5.300
Neðra burðarlag	9.300
Fyllingar og fláafleygar	36.600
Samtals	52.100

Tafla 3. Efnistaka

	<i>Klæðingar efni magn í m³</i>	<i>Efra Burðarlag magn í m³</i>	<i>Neðra burðarlag magn í m³</i>	<i>Fyllingar-efni/fláar magn í m³</i>	<i>Samtals</i>
Útvíkkuð klapparskering vegskeringar			9.300	36.600	9.300 36.600
Náma A	900	5.300			6.200
Samtals	800	5.300	9.300	36.600	52.100

5. HUGSANLEG UMHVERFISÁHRIF

Vegagerðin lagði mat á hvort líklegt væri að endurbætur á 2ja km kafla á Kísilvegi myndi hafa veruleg áhrif á umhverfið. Þar sem um er að ræða umfangslitla framkvæmd og efnistaka er ekki mikil telur Vegagerðin að áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið verði óveruleg. Hér á eftir eru taldir upp helstu umhverfispættir sem framkvæmdaraðili telur líklegast að orðið geti fyrir áhrifum af framkvæmd og starfsemi.

Áhrif á mannlíf

Vegfarendur um Kísilveg munu verða varir við framkvæmdina vegna hávaða, ryks og truflunar á umferð. Að loknum framkvæmdum munu koma fram jákvæð áhrif á mannlíf vegna öruggari og betri samgangna.

Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun

Á framkvæmdartíma mun umferð um svæðið raskast vegna umferðar þungra vinnuvéla. Engin íbúðarhús eru á eða í nágrenni framkvæmdasvæðisins svo ekki er búist við truflun af hljóð- og loftmengun.

Þegar framkvæmdum á kaflanum lýkur verða samgöngur öruggari en nú og loftmengun mun minni en áður.

Áhrif á landslag

Landslagið í nágrenni framkvæmdasvæðisins flokkast sem opið landslag skv. skilgreiningu í leiðbeiningarriti um námur, efnistöku og frágang. Landslaginu hefur þegar verið raskað með núverandi vegi. Gengið verður þannig frá vegsvæði að vegur falli vel að landi. Reiknað er með að sýnanleiki framkvæmdarinnar í landslaginu hverfa með tímanum/fljótt.

Áhrif á gróðurfar og fugla

Ekki er ástæða til að kanna hvort sérstæðan gróður eða fugla er að finna í nágrenni framkvæmdasvæðisins sem er þurr sandsvæði. Unnið er að uppgræðslu Hólasands.

Framkvæmdin getur haft tímabundin áhrif á fugla meðan á framkvæmdum stendur. Reiknað er með að áhrifin á gróður og fuglalíf verði óveruleg.

Áhrif á menningarminjar

Engar friðlýstar fornleifar eða sjáanlegar fornleifar eru í vegsvæðinu eða nágrenni þess. Ný veglína er allsstaðar byggð á núverandi vegi og því hefur ekki verið gerð úttekt á minjum við vegstæðið. Á þeim tíma sem núverandi vegur var byggður var stórum hluta vegagerðarefnis ýtt upp úr landinu meðfram veginum. Slíkar aðferðir eru ekki notaðar lengur og er framkvæmdasvæðið í dag oft ekki eins breitt og það var áður fyrr. Telja má að ef einhverjar fornminjar væru á svæðinu hefði þeim verið raskað við byggingu núverandi vegar.

Reiknað er með að framkvæmdin muni ekki hafa áhrif á fornleifar. Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar í vegstæðinu á framkvæmdatíma sbr. 13. gr. þjóðminjalaga nr. 107/2000, mun Vegagerðin hafa samráð við Minjavörð Norðurlands eystri um aðgerðir.

6. LEYFISVEITENDUR OG SAMRÁÐSAÐILAR

Í samræmi við 27. gr. Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf Vegagerðin að sækja um framkvæmdaleyfi fyrir fyrirhugaðri framkvæmd til Skútustaðahrepps og Þingeyjarsveitar. Þar sem ekkert aðalskipulag er í gildi á því svæði sem fyrirhuguð vegagerð liggur um mun Vegagerðin mælast til að sveitarstjórnir ofangreindra sveitarfélaga veiti leyfi fyrir vegaf framkvæmdunum skv. 3. tl. bráðabirgðaákvæða Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

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

7. FRÁGANGUR

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga og skeringa. Vegskeringar verði ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri, þar sem hann er til staðar. Öllum lífrænum jarðvegi sem finnst í yfirborði hannaðra skeringa verður ýtt ofan af til að geyma og jafna yfir svæðin í lok framkvæmdar sem efsta lag við frágang.

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

Vegtenging að Þeistarreykjum verður aðlöguð nýrri hæð vegarins.

Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæðið og verður m.a. allur akstur tækja bannaður utan vegsvæðis á verktíma nema að námum.

8. HEIMILDIR

1. Námur, efnistaka og frágangur, 2002: Hafrannsóknarstofnun, Landsvirkjun, Iðnaðarráðuneytið, Umhverfisráðuneytið, Vegagerðin, Veiðimálastofnun, Samband íslenskra sveitarfélaga, Náttúruvernd ríkisins, Veiðimálastjóraembættið, Siglingastofnun og Landgræðsla ríkisins. Reykjavík, 75 bls.
2. Náttúruminjaskrá, 2008: Heimasíða Umhverfisstofnunar, www.ust.is ágúst 2008.
3. Tómas Einarsson og Helgi Magnússon, 1989: Íslands handbókin, náttúra, saga og sérkenni, Örn og Örlygur, Reykjavík.

9. TEIKNINGAR

- Teikning 1. Vegagerðin, (2009): Yfirlitsmynd, mkv. 1:10.000
- Teikning 2. Vegagerðin, (2009): Grunnmynd af framkvæmdasvæðinu, mkv. 1:5.000.
2. stk.