

5

KJALVEGUR (35-13)

ÁRBÚÐIR

KERLINGARFJALLAVEGUR (F347)

Í BLÁSKÓGABYGGÐ

KYNNING Á LAGFÆRINGUM



apríl 2019

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, álitsgerðir, skýrslur, yfirlit	Blár
Ú	Útboðslýsingar	

KJALVEGUR (35-13)
ÁRBÚÐIR
—
KERLINGARFJALLAVEGUR (F347)
Í BLÁSKÓGABYGGÐ

Kynning á lagfæringum

Helga Aðalgeirsdóttir og Sóley Jónasdóttir



apríl 2019

Efnisyfirlit

FORMÁLI	1
1. YFIRLIT	4
1.1. ALMENNT	4
1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR	4
1.3. MATSSKYLDA	5
2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ	6
2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS	6
2.2. NÚVERANDI VEGUR	7
2.2.1. Ástand, þjónusta og umferð	8
2.3. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU	9
2.3.1. Aðalskipulag Bláskógabyggðar	9
2.3.2. Landsskipulagsstefna	11
2.4. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN	13
2.5. VERNDARSVÆÐI	13
2.6. LEYFISVEITENDUR	15
3. FRAMKVÆMDALÝSING	16
3.1. VALKOSTIR	16
3.2. VEGAGERÐ	17
3.3. RÆSI OG BRÝR	19
3.4. EFNISMÁL, EFNISPÖRF OG EFNISTAKA	19
3.5. FRÁGANGUR	21
3.6. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR	21
4. UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	22
4.1. AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR	22
4.2. ÞÆTTIR SEM GETA VALDIÐ UMHVERFISÁHRIFUM	22
4.2.1. Vegagerð	22
4.2.2. Efnistaka	22
4.2.3. Rekstur	22
4.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM	22
5. MÖGULEG UMHVERFISÁHRIF	23
5.1. RANNSÓKNIR	23
5.2. VERNDARSVÆÐI	23
5.3. LANDSLAG	23
5.4. JARÐMYNDANIR	23
5.5. GRÓÐUR	23
5.6. FUGLAR	24
5.7. FORNLEIFAR	25
5.8. ÚTIVIST OG FERÐAMENNSKA	26
6. AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA	28
7. NIÐURSTAÐA	29
8. HEIMILDIR	30
9. TEIKNINGAR	30

FORMÁLI

Kjalvegur liggur um hálandið milli Suður- og Norðurlands, frá **Gullfossi að Svinvetningabraut (731) í Blöndudal**. Hann er fólksbílafær á sumrin og einn fjölfarnasti og greiðfærasti hálandisvegur 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 og þar hefur það víða safnast upp. Stórgrýtið í köntunum þrengir að veginum, gerir hann hættulegan og hefur í för með sér að vegfarendur eiga erfitt með að mætast. Víða myndast stórir pollar í veginum sem gerir það að verkum að menn leita út fyrir hann og er því töluverður utanvegaakstur meðfram honum. Þá hefur niðurgrafinn vegurinn í för með sér að snjóa festir fyrr í honum og leiðir það einnig til meiri utanvegaaksturs. Á sama hátt situr lengur snjór í veginum á vorin en á landinu meðfram honum.

Með ört vaxandi umferð á Kjalvegi er engin leið fyrir Vegagerðina að halda viðunandi þjónustustigi á veginum án þess að gera lagfæringar á þessum köflum hans.

Endurbygging Kjalvegjar

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

Á árunum 1995-2007 var byggður upp 15,4 km langur kafli Kjalvegjar 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 á Kjalvegi

Til að gera viðhald auðveldara hefur verið unnið að því á undanförunum árum að styrkja Kjalveg og byggja hann lítillaga upp úr landi, þó aðeins á stuttum köflum í senn. Er þetta framkvæmt af viðhaldsfé sem hefur þó farið sífellt minnkandi undanfarið 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, og rennur eftir honum. Að jafnaði er hæð vegarins 50-70 sm yfir landi en á stöku stað hærrí 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 píðutíð. 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, milli Grjótár og Vörðu á Bláfellshálsi (tæplega 7 km) er gert ráð fyrir að víkja út af núverandi vegi og breyta legu Kjalvegjar og færa hann á snjóléttara svæði og auka þannig líkur á öflugri vetrarferðamennsku á Kili og Langajökli. Ákvörðun um legu vegarins á þeim kafla hefur ekki verið tekin en við undirbúning þeirrar framkvæmdar verður sent erindi til Skipulagsstofnunar í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Í Aðalskipulagi Bláskógabyggðar 2015-2027 (bls. 46) kemur fram

að ráðgert sé að færa Kjalveg til vesturs milli Grjótár og Bláfellsháls, á snjóléttara svæði og þar sem er minni bratti.

Árið 2014 var unnið við lagfæringar á um 6,4 km löngum kafla norðan við Hvítá og ári síðar á um 3,5 km löngum kafla sem endaði við Árbúðir. Vegurinn þangað er nú þokkalegur og samkvæmt verkstjóra þjónustustöðvar Vegagerðarinnar á Selfossi sést stór munur á því hve utanvegaakstur hefur minnkað eftir lagfæringarnar.

Árið 2015, þegar framkvæmdir við kaflann milli Hvítár og Árbúða voru þegar hafnar, óskaði Skipulagsstofnun eftir því að endurbætur Kjalvegar milli Hvítár og Árbúða yrðu tilkynntar til Skipulagsstofnunar í samræmi við 6. gr. laga nr.106/2000 m.s.b. um mat á umhverfisáhrifum og samkvæmt flokki B tl. 13.02 í 1. viðauka laganna. Formlegt ferli framkvæmdarinnar hófst í byrjun júlí 2015 og skömmu síðar, eða þann 21. ágúst 2015, lá ákvörðun Skipulagsstofnunar fyrir. Í henni kemur eftirfarandi fram:

„Kjalvegur er í grunninn framkvæmd sem heyrir undir lög um mat á umhverfisáhrifum sbr. tölulíð 10.08 í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum og breytingar á honum þar með tilkynningarskyldar samkvæmt lögnum, til ákvörðunar um matsskyldu. Samkvæmt upplýsingum Vegagerðarinnar hefur enduruppbygging vegarins frá Gullfossi að Hvítá falist nær eingöngu í lagningu efnis ofan á þann veg sem var fyrir. Ekki eru upplýsingar um efnismagn sem notað hefur verið í veginn á þessum kafla eða stærð þeirra efnistökvæða sem efni hefur verið tekið úr. Fyrir liggur að á kaflanum norðan Hvítár sem ráðist var í framkvæmdir á árið 2014 hefur verið vikið frá vegstæði núverandi vegar á meirihluta leiðarinnar. Skipulagsstofnun gerir athugasemdir við að Vegagerðin hafi unnið að þessum framkvæmdum án þess að til hafi komið viðeigandi málsmeðferð skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum, en sér ekki að það þjóni tilgangi taka ákvörðun um matsskyldu enduruppbyggingar þess hluta vegarins, sem þegar hefur komið til framkvæmda. Sú framkvæmd sem er því nú til ákvörðunar um matsskyldu er lagning um 3 km vegar norðan Hvítár að Árbúðum.“

Síðar í ákvörðun Skipulagsstofnunar kemur eftirfarandi fram:

Fyrir liggur að ekki er til áætlun um heildaruppbyggingu Kjalvegar, sem í heildina er tæplega 170 km langur frá þjónustumiðstöð við Gullfoss að Blönduvirkjun. Komi til frekari framkvæmda á Kjalvegi, hvort sem um er að ræða nýlagningu vegar eða enduruppbyggingu hans, verða þær framkvæmdir að hljóta viðeigandi málsmeðferð skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum. Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Vegagerðarinnar við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Vegagerðarinnar vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að breytingar á um 3 km kafla á Kjalvegi, norðan Hvítár að Árbúðum, séu ekki líklegar til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif með tilliti til eðlis framkvæmdarinnar, staðsetningar hennar og eiginleika hugsanlegra áhrifa hennar, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Landvernd kærði ákvörðun Skipulagsstofnunar og í úrskurði Úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála nr. 83/2015 um Kjalveg kemur eftirfarandi fram:

Alls hefur framkvæmdaraðili á síðustu 20 árum unnið í áföngum að endurbótum og styrkingu Kjalvegar á 27,6 km kafla að Hvítárbrú og eru 15,4 km þeirra með bundnu slitlagi. Frá Hvítárbrú hefur verið framkvæmt á 6,4 km kafla og eru fyrirhugaðar framkvæmdir við 2,9 km búi í framhaldi þess kafla. Framkvæmdirnar hafa byggst á fjárveitingum hverju sinni og er ljóst af gögnum málsins að þær hafa ekki hlotið viðeigandi málsmeðferð skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum, líkt og Skipulagsstofnun gerir athugasemd við í niðurstöðum sínum. Bætur Skipulagsstofnun því svo við að hún „sjái ekki að það þjóni tilgangi að taka ákvörðun um matsskyldu enduruppbyggingar þess hluta vegarins, sem þegar hafi komið til framkvæmda“. Afmarkaði stofnunin athugun sína þannig við þann 2,9 km kafla sem tilkynntur var án þess að fjalla um möguleg samlegðaráhrif við fyrri eða síðari framkvæmdir við Kjalveg.

Það er álit úrskurðarnefndarinnar að almennt verði ekki við það búið að skoða eingöngu stakar framkvæmdir án þess að huga að samhengi þeirra við framkvæmdir, sem þegar hafa átt sér stað og fyrirhugaðar eru, þegar augljóst er að þær tengjast. Er enda ljóst að almennt er sá háttur að hluta niður framkvæmdir til þess fallinn að fara á svig við þau markmið laga nr. 106/2000 sem áður eru rakin. Gildir þá einu hvort fjárveitingar hverju sinni ráði framvindu framkvæmda.

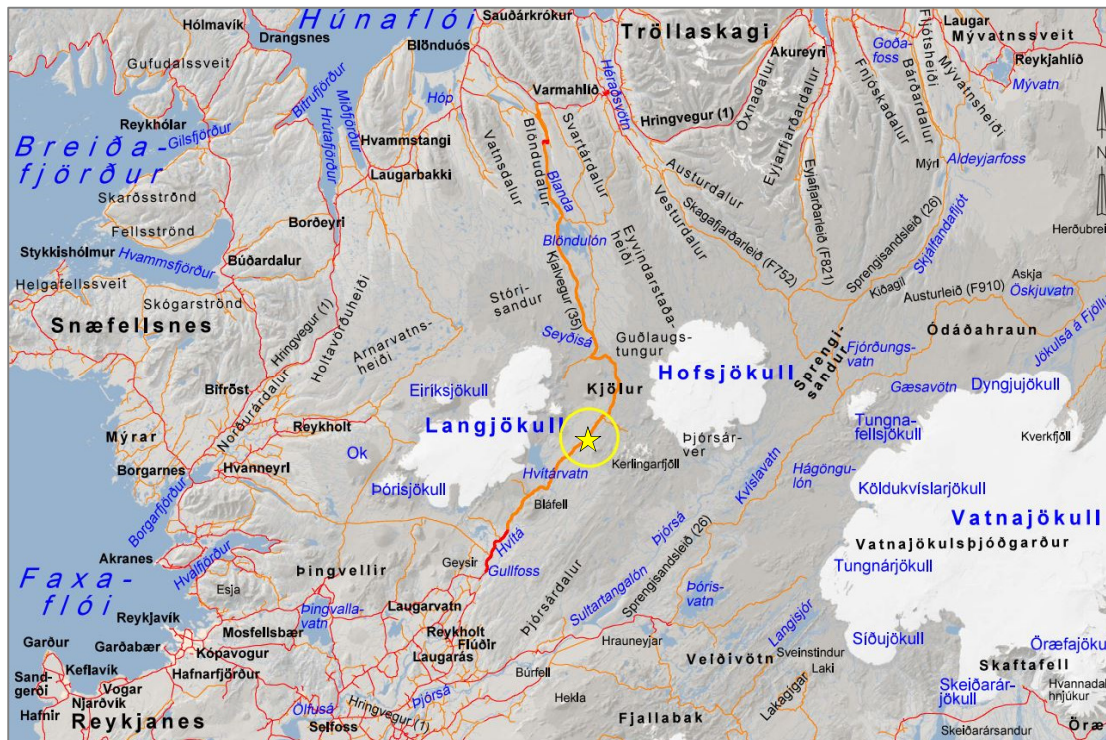
Eins og áður hefur verið rakið hefur legið fyrir í skipulagsáætlunum um langan tíma að Kjalvegur skuli vera fólksbílafær sumarvegur með brúðum ám og sé stefnt að endurbótum á honum. Þrátt fyrir að framkvæmdaraðili hafi ákveðið að stofnvegir, eins og t.d. Kjalvegur, væru a.m.k. samkvæmt vegtegunð C8 þykir ekki varhugavert að draga þá ályktun af síðari ákvörðunartöku framkvæmdaraðila og framkvæmdum við veginn að fólksbílafær sumarvegur þýði að Kjalvegur verði um 6 metra breiður vegur, lítillaga uppbyggður og með malarslitlagi.

Í tilkynningu framkvæmdaraðila er tekið fram að rúmlega 98 km vegarins hafi verið byggðir upp og þar af séu tæplega 19 km með bundnu slitlagi. Af lýsingu þessa hluta vegarins og vettvangsgöngu úrskurðarnefndarinnar má álykta að hann sé að þessum hluta fólksbílafær sumarvegur og sé ólíklegt að farið verði í frekari framkvæmdir þar aðrar en viðhaldsframkvæmdir án þess að um það verði þá tekin sérstök ákvörðun og framkvæmdin tilkynnt til Skipulagsstofnunar.

Fyrirhugaðar lagfæringar á Kjalvegi

Árið 2019 er fyrirhugað að halda áfram með lagfæringar Kjalvegur til norðurs frá Árbúðum að Kerlingarfjallavegi (F347). Kaflinn sem um ræðir er 17,3 km langur og er gert ráð fyrir sambærilegri uppbyggingu vegarins og vegkaflans milli Hvítár og Árbúða, þ.e.a.s. að ná vegfirborði aðeins upp úr landinu (50-70 sm) með burðarhæfu efni. Framkvæmdin er að mestu innan núverandi vegsvæðis, utan 4,7 km vegkafla þar sem nauðsynlegt þykir að lagfæra legu vegarins vegna veðurs og snjósöfnunar.

Vegagerðin áætlað að fjármagna lagfæringarnar með viðhaldsfé þar sem hvergi er gert ráð fyrir fjármunum til framkvæmdarinnar. Áætlanir Vegagerðarinnar gera ráð fyrir 100 milljónum króna til alls verksins milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar sem myndi skiptast á 3 ár, háð áfangaskiptingu verksins.



Mynd 1. Staðsetning fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis ★

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

1. YFIRLIT

1.1. ALMENNT

Vegagerðin kynnir hér framkvæmd í Bláskógabyggð. Fyrirhugað er að gera endurbætur á 17,3 km löngum kafla á Kjalvegi (35) sem hefst við Árbúðir og endar við Kerlingarfjallaveg (F347). Að mestu er um endurbyggingu á núverandi vegsvæði að ræða eða á samtals 12,6 km löngum kafla. Vikið er út af núverandi vegsvæði á nokkrum stöðum vegna aðstæðna í landslagi og til að sneiða hjá þekktum snjóastöðum. Samtals munu 4,7 km alls kaflans liggja um nýtt vegsvæði.

Miðað er við að verja um 100 milljónum af viðhaldsfé í framkvæmdina sem unnin verður í þremur áföngum. Áfangaskipting verksins liggur ekki fyrir. Áætlað er að framkvæmdir hefjist vorið 2019 við lagfæringar á fyrsta áfanga vegkaflans frá Árbúðum og til norðurs og stefnt á að lagfæringum alls vegkaflans, milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar, ljúki sumarið 2021.

Framkvæmdasvæðið er innan þjóðlendna á miðhálandinu en liggur annars utan verndarsvæða.

Áætluð efnisþörf er samtals um 172.600 m³. Fyrirhugað er að nýta þær 9 námur (E-111 – E-119) sem eru meðfram Kjalvegi á umræddu framkvæmdasvæði og skráðar eru í Aðalskipulagi Bláskógabyggðar 2015-2027, sjá nánar í kafla 3.4. og meðfylgjandi teikningar.

Skilgreining á vegsvæði

Skilgreining á hugtakinu vegsvæði er ekki lögbundin. Um er að ræða skilgreiningu sem mótast hefur í praxís. Hugtakið veghelgunarsvæði er lögbundið og er breidd þess hverju sinni skilgreind í vegalögum. Sjaldnast er þörf á því að kaupa allt veghelgunarsvæðið undir veg. Oftast dugir að kaupa minni breidd, þ.e. aðeins hluta af veghelgunarsvæði undir mannvirkið sjálft, en nægir að kvaðir á grundvelli vegalaga leggist á aðra hluta þess. Í framkvæmd hefur verið gerður sá greinarmunur að kalla það land sem Vegagerðin kaupir eða telur til eignarréttar yfir hverju sinni, *vegsvæði*.

Ef litið er til ákvæða vegalaga og skilgreiningu á hugtakinu vegar þá er vegur skilgreindur svona:

Vegur: „Akbraut, sem er sá hluti vegar sem er fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð ökutækja, öll önnur mannvirki og vegsvæði sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.“

Parna er því verið að tala um „vegsvæðið“ þ.e. veginn og það land sem þarf undir hann. Þá er verið að tala um akbraut, axlir, fláa, rásir, skurði, önnur mannvirki og svæði meðfram vegi sem nauðsynlegt er til að hægt sé að halda vegi við.

Vegsvæði er það land sem Vegagerðin kaupir eða fær afsal fyrir. Það, hversu breitt *vegsvæði* keypt er hverju sinni ræðst af því hversu breitt svæði talið er, að þurfi undir mannvirkið. Hvað varðar stofnvegi er yfirleitt um 40 m breitt svæði að ræða sem nær 20 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Skilgreining á vegstæði

Hugtakið *vegstæði* er annars eðlis. Er þar fyrst og fremst átt við *veglínu* vegarins, þ.e. þá línu sem vegurinn liggur í. Almennt er ekki fjallað um sérstaka breidd þegar umrætt hugtak er notað. Þegar þörf er á að fjalla um breidd tiltekins svæðis, tengdu veginum, er almennt notast við hugtökin *vegsvæði* eða *veghelgunarsvæði*, sbr. ofangreint.

1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Markmið lagfæringanna á Kjalvegi er að bæta samgöngur og umferðaröryggi til þess að:

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

1.3. MATSSKYLDA

Framkvæmdin er ekki matsskyld samkvæmt 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Vegagerðin sendi Skipulagsstofnun erindi þann 28. nóvember 2018 þar sem spurst var fyrir um málsferð vegna ofangreindrar framkvæmdar. Skipulagsstofnun svaraði fyrirspurn Vegagerðarinnar þann 6. desember 2018 og var það niðurstaða stofnunarinnar að vegna efnistökmagns féllu fyrirhugaðar framkvæmdir á Kjalvegi milli Árbúða og Kerlingarfjalla undir tölulið 2.03 í 1. viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum:

Liður 2.03: *Efnistaka og/eða haugsetning á landi eða úr hafsbotni þar sem áætlað er að raska 25.000 m² svæði eða stærra eða efnismagn er 50.000 m³ eða meira. Efnistaka og/eða haugsetning þar sem fleiri en einn efnistökmastaður og/eða haugsetningarstaður vegna sömu framkvæmdar og á sama svæði ná samanlagt yfir 25.000 m².*

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 Hróttfell (1410 m) og Kjalfell (1000 m). Þar eru líka gróin svæði, einkum í Hvítárnesi og í Þjófadölum. Áður var Kjölur mun meira gróinn. Norðan til á Kili er jarðhitasvæðið Hveravellir, sem er vinsæll áningarstaður ferðamanna.

Upphaf fyrirhugaðrar framkvæmdar er við hálendismiðstöðina Árbúðir á Kili. Þar eru nokkrar byggingar, m.a. gistiskáli, góð aðstaða til matseldar, vatnssalerni og sturta. Í Árbúðum er öll aðstaða fyrir hross, hestagerði, heysala og stórt hesthús. Í greinagerð Aðalskipulags Bláskógabyggðar 2015-2027, í kafla 2.4.4. um afþreyingar- og ferðamannasvæði, er fjallað um þjónustu og hugsanlega uppbyggingu innan sveitarfélagsins og afþreyingar- og ferðamannasvæði. Þar stendur eftirfarandi um Árbúðir:

„Hálendismiðstöð. Veitinga- og gististaður við Kjalveg, ásamt þjónustu við göngu- og hestahópa. Gisting fyrir 30 manns, verslun og veitingasala. Gert er ráð fyrir frekari uppbyggingu s.s. fjölgun gistirúma í allt að 70. Stærð svæðis er allt að 2 ha.“

Þá kemur fram í markmiðasetningu sveitarfélagsins að við skipulag ferðamannastaða verði hugað sérstaklega að öryggi ferðamanna ásamt greiðum samgöngum. Einnig er í markmiðum sveitarfélagsins, er varða hálendið, áhersla lögð á uppbyggingu stofnvega.

Endir fyrirhugaðrar framkvæmdar er við vegamót Kjalvegur og Kerlingarfjallavegar (F347).

Kerlingarfjallavegur er rúmlega 10 km langur og liggur inn að Ásgarði í Kerlingarfjöllum. Í Ásgarði er ferðapjónusta með gístaðstöðu fyrir 90 manns auk veitingastaðar. Fyrirhuguð er uppbygging hálendismiðstöðvar í Kerlingarfjöllum og er sú framkvæmd nú í umhverfismatsferli. Aðdráttarafl svæðisins fyrir ferðafólk er mikið og má þar m.a. finna Hveradali sem er eitt stærsta háhitasvæði Íslands (www.kerlingarfjoll.is).

Kjalvegur er sú megin samgönguleið sem aðkoma í Kerlingarfjöll byggir á.



Mynd 2. Árbúðir við Kjalveg (HA, 2018)



Mynd 3. Vegamót Kjalvegur og Kerlingarfjallavegar

2.2. NÚVERANDI VEGUR

Kjalvegur er 168 km langur vegur sem liggur um hálendið á milli Suður- og Norðurlands. Að sunnanverðu er upphaf hans við vegamót Biskupstungnabrautar (35-09) og Gullfossvegur (334-01). Í norðri endar hann við vegamót Svínvetningabrautar (731-02) í Blöndudal.

Kjalvegur flokkast sem stofnvegur (Sx)¹ í vegtegund C8 sem er 8 m breiður vegur. Veghelgunarsvæði hans er 60 m breitt, þ.e. 30 m til beggja handa út frá miðlínu hans. Vegsvæði hans er 40 m, þ.e. 20 m til hvorrar handar út frá miðlínu hans. 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) – Þjófadallavegur (735)
- Kafli 15, Þjófadallavegur – Stórisandur, slóð
- Kafli 16, Stórisandur, slóð – Mælifellsdalsvegur (756)
- Kafli 17, Mælifellsdalsvegur (756) – Blönduvirkjun, stöðvarhús
- Kafli 18, Blönduvirkjun, stöðvarhús – Svínvetningabraut (731)

Fyrirhuguð framkvæmd sem hér er kynnt er alls 17,3 km löng og er á vegkafla 13, Hvítárnesleið – Kerlingarfjallavegur (F347) sem er 24,9 km langur kafli. Vegurinn liggur að mestu um auðn. Vegslóði að Þverbrekknaveri liggur út frá honum nærri stöð 50100.



Mynd 4. Kjalvegur á fyrirhuguðum framkvæmdakafla (HA, ágúst 2018).



Mynd 5. Kjalvegur á fyrirhuguðum framkvæmdakafla í grennd við Fremriskúta (HA, ágúst 2018).

¹ Sx = Stofnvegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðapjónustu.

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 og brattur.
- Varða á Bláfellshálsi – Hvítá 6,9 km: Uppbyggður vegur með malarslitlagi.
- Hvítá – Árbúðir 9,3 km: Uppbyggður vegur með malarslitlagi.
- **Árbúðir – Kerlingarfjallavegur 17,3 km: Unnið að lagfæringum 2019-2021.**
- Kerlingarfjallavegur – Seyðisá 35,9 km: Niðurgrafinn malarvegur, krókóttur.
- 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 167,7 km

Stór hluti Kjalvegur er malarvegur, eða tæplega 150 km. Þar af eru rúmlega 53 km niðurgrafinn, krókóttur og sums staðar mjór malarvegur, þar með talinn kaflinn sem hér er kynntur. Rúmlega 107 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 hefлаður á vorin, en áður var hann hefлаður 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 fyrir enn varir. Fínefnin rjúka burtu, bæði vegna umferðar og vinds og við það lækkar vegyfirborðið og gróft efni undir kemur í ljós.

Kvörtunum fjölga vegna slæms ástands vegarins. Þá þarf að hefла 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. Vatn á safnast fyrir í slóðinni og veldur því að holur myndast fyrir og stuðlar að utanvegaakstri.



Mynd 6. Kjalvegur í lok ágúst mánaðar 2018 (HA, 2018)

Ástæða þess að Vegagerðin hefur þurft að draga úr viðhaldi og þjónustu Kjalvegur, líkt og annarra vega á landinu, má rekja til lágra fjárveitinga til vegamála á undanförunum árum. Umræðan um

fjárskort til viðhalds og uppbygging innviða hefur verið fyrirferðamikil í fjölmiðlum að undanfögnu, sér í lagi vegna slæms ástand vega þar sem viðhald hefur ekki fylgt þeirri þróun sem orðið hefur í umferðarukningu síðustu ára.

Engin vetrarþjónusta er á Kjalvegi. Samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2017 var umferðin um veginn mjög mismunandi eftir vegarköflum (tafla 1).

Tafla 1. Umferð á Kjalvegi 2017.

35	Vegarkafli	Lengd	ÁDU	SDU	VDU
11	Gullfossvegur – Hagavatnsvegur	11,74	206	418	67
12	Hagavatnsvegur Hvítárnesleið	24,90	103	193	0
13	Hvítárnesleið – Kerlingarfjallavegur	24,90	36	96	0
14	Kerlingarfjallavegur – Þjófadalevegur	27,60	31	82	0
15	Þjófadalevegur – Stórisandur, slóð	18,57	29	78	0
16	Stórisandur, slóð – Mælifellsdalsvegur	27,19	36	96	2
17	Mælifellsdalsvegur–Blönduv. stöðvarhús	22,19	48	111	0
18	Blönduv. stöðvarhús – Svínvetningabraut	11,22	116	244	60

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.

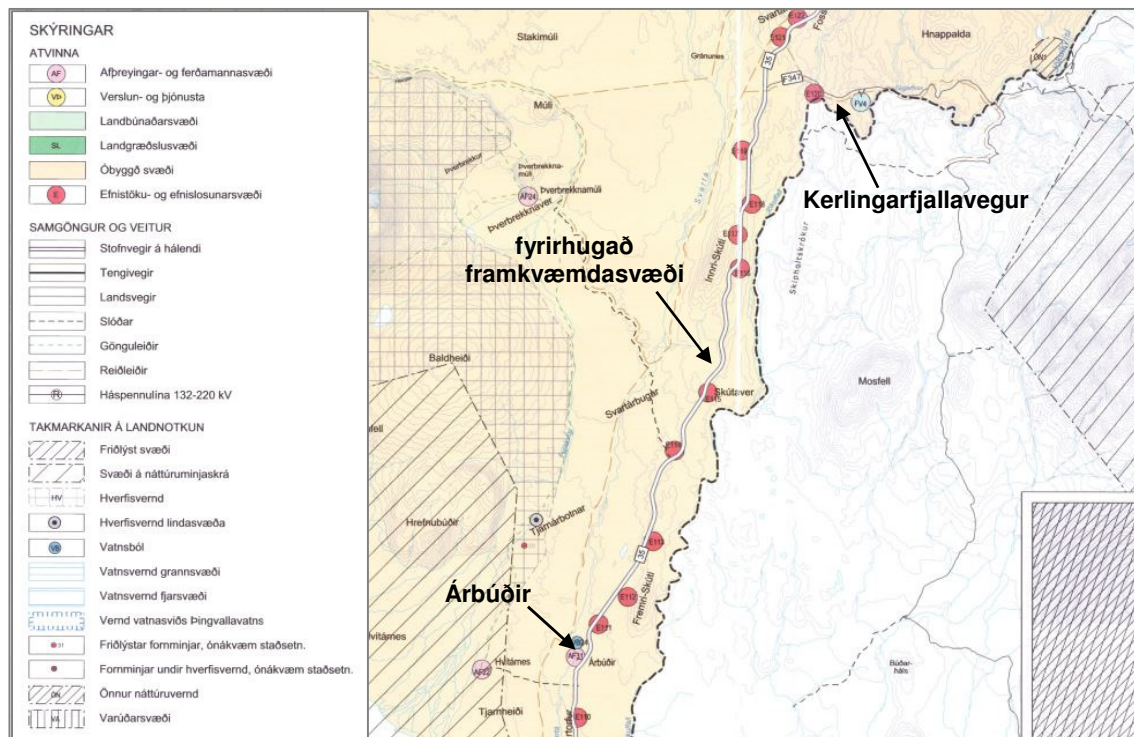
2.3. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er í gildi:

- Aðalskipulag Bláskógabyggðar 2015-2027, Biskupstungnahrepp.
- Landsskipulagsstefna 2015-2026.

2.3.1. Aðalskipulag Bláskógabyggðar

Í gildi er Aðalskipulagi Bláskógabyggðar 2015-2027, staðfest 25. maí 2018. Á skýringaruppdrætti sem fylgir með greinargerð aðalskipulagsins er flokkun vega á hálandinu sýnd.



Mynd 7. Skipulag á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Kjalvegur milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar (Heimild: Aðalskipulag Bláskógabyggðar 2015-2027, skýringaruppdráttur 9).

Í greinargerð þess, kafla 2.6. um samgöngur, kemur eftirfarandi fram:

„Samgöngur um sveitarfélagið og tengingar við nágrannabyggðarlög hafa farið batnandi síðustu ár. Sveitarstjórn vill að helstu vegir á hálendinu séu lítillega byggðir upp, lagðir eftir landinu og lagt á þá bundið slitlag. Gert er ráð fyrir að haldið verði áfram að byggja upp og bæta vegi, bæði í byggð og á hálendinu.

Á hálendinu er gert ráð fyrir að Kjalvegi, Kaldadalsvegi, Kerlingarfjallavegi, og Uxahryggjavegi verði lyft upp úr landinu þannig að þeir verji sig betur fyrir vatnságangi. Vegirnir verði felldir og hannaðir eftir landslagi, eftir því sem hægt er. Yfirborð veganna verði vandað og varanlegt þannig að þeir standist sem best álag og rof af völdum umferðar, vinds og vatns. Þannig verði vegaframkvæmdir sem varanlegastar og dregið úr viðhaldskostnaði vega, sliti á farartækjum og rykmyndun. Vandað og varanlegt yfirborð vega getur t.d. verið malarvegur með ofaniburði sem hefur góða bindingu og þolir vel álag vegna úrkomu, leysinga, umferðar o.fl. Búið er að byggja Kaldadalsveg upp frá Þingvöllum norður að Uxahryggjavegi og leggja á hann bundið slitlag. Einnig er að stórum hluta búið að byggja Kjalveg upp á kaflanum frá Gullfossi að Árbúðum.

...

Hvað varðar endurbætur á hálendisvegum þá hefur það góð áhrif á umhverfið að byggja þá upp. Það dregur úr utanvegaakstri, rykmengun hverfur og vegurinn ver sig betur fyrir vatnságangi í leysingum á vorin. Auk þess fer vegur sem lagður er bundnu slitlagi betur með farþega og ökutæki, styttr ferðatíma og eykur umferðaröryggi allra vegfarenda. Þá má gera ráð fyrir að ferðamannatíminn lengist því vegirnir opnast fyrr á vorin og lokast ekki í fyrstu snjóum á haustin. Uppbyggðir vegir koma vetrarferðamennsku á hálendinu einnig til góða því vegirnir verða snjóléttari.“

Í undirkafla um vegi kemur eftirfarandi fram:

Stofnvegir á hálendi		
Nr.	Heiti	Lýsing
35	Kjalvegur	Liggur yfir Kjöl milli Gullfoss og Svínvetningabrautar. Haldið verður áfram endurbótum á veginum, hann byggður lítillega upp með vönduðu og varanlegu yfirborði sem stenst sem best álag og rof af völdum umferðar, vinds og vatns. Þá verður vegurinn færður vestar við Grjótá og á Bláfellshálsi, á snjóléttara svæði og þar sem er minni bratti.

Sú lega Kjalvegur sem hér er kynnt er í samræmi við veglínu á aðalskipulagi sveitarfélagsins.

Í umhverfisskýrslu með Aðalskipulagi Bláskógabyggjar 2015-2027 kemur fram að stefna sveitarstjórnar sé að haldið verði áfram endurbótum á Kjalvegi sem og öðrum helstu hálendisvegum í sveitarfélaginu, s.s. Kerlingarfjallavegi. Gert sé ráð fyrir að vegirnir verði byggðir lítillega upp úr landinu, yfirborð þeirra verði varanlegt og ár og lækir brúaðir. Markmiðið með uppbyggingu veganna er að þeir losi auðveldlega af sér vatn og séu færir lengur fram á haustið. Í megindráttum er gert ráð fyrir að vegirnir verði á svipuðum stað og þeir eru í dag, þó einhverjar beygjur kunni að verða rúnnaðar af.

Í umhverfisskýrslunni eru bornir saman annars vegar núll kostur, sem felur í sér að haldið verði áfram endurbótum á Kjalvegi og öðrum helstu hálendisvegum í sveitarfélaginu. Þeir verði byggðir lítillega upp, yfirborð þeirra verði varanlegt og ár og lækir brúaðar. Kjalvegur verður færður til á stuttum köflum. Hins vegar að vegirnir verði áfram eins og þeir eru í dag, niðurgrafnir, holóttir og vatnsföll óbrúuð.

Niðurstöðu samburðarins má sjá í eftirfarandi töflu 2.

Tafla 2. Samanburður valkosta varðandi endurbætur á hálendisvegum í Bláskógabyggð, upplýsingar eru fengnar úr töflu á bls. 35-36 í umhverfisskýrslu aðalskipulagsins (Steinsholt)

Samanburður valkosta –Endurbætur á hálendisvegum		
Umhverfisþættir	Núll kostur – endurbættir vegir	Óbreyttir vegir
Náttúra	Kemur í veg fyrir utanvegaakstur.	Engin áhrif á víðerni.
	Endurbótum á vegum fylgir rask. Meiri ásókn verður á viðkvæm svæði.	Hætta á utanvegaakstri vor og haust þegar snjór og bleyta er í vegum en þurrt til hliðar við þá.
	Óvist hvort lítillega uppbyggðir vegir skerði víðerni.Uppbyggðir vegir gætu haft neikvæð áhrif á upplifun hálendisins sem óbyggðs svæðis.	
Samfélag	Vegirnir opnast fyrr á vorin sem lengir ferðamannatímamann. Bætur aðgengi að hálendinu. Færsla Kjalvegur á snjóléttara svæði stuðlar að lengingu ferðamannatímans og betri rekstrar grundvelli þjónustustaða á hálendinu. Getur fjölgað atvinnutækifærum.	Óbreytt aðgengi að hálendinu dregur úr fjölda þeirra ferðamanna sem þangað komast. Meiri friður fyrir ferðamenn sem vilja njóta einveru og kyrrðar. Stuðlar ekki að lengingu ferðamannatímans né bætur rekstrargrundvöll ferðamanna-staða í byggð og á hálendinu. Aðgengi að hálendinu verður óbreytt.
	Bætur samgöngur milli Suður- og Norðurlands og Suður- og Vesturlands. Góðir og greiðfærir vegir koma í veg fyrir utanvega akstur og fara mun betur með farartæki. Gott aðgengi að hálendinu fyrir göngu- og reiðhjólafólk og stuðlar um leið að útivist og hreyfingu.	Kjalvegur er fær flestum bílum yfir sumartímamann. Vegirnir verða áfram niðurgrafnir og opnast þegar snjóa leysir á vorin og lokast í fyrstu snjóum á haustin. Losa ekki af sér vatn. Núverandi vegir eru erfiðir yfirferðar fyrir gangandi- og hjólandi vegfarendur.
Heilsa og öryggi	Engin rykmengun. Bætur umferðaröryggi, vegirnir verða færir stærri hluta ársins.	Rykmengun á þurrum dögum hefur sjónræn áhrif. Rykmengun veldur gangandi og hjólandi vegfarendum óþægindum. Núverandi vegur fer illa með fólk og farartæki. Háir og grýttir kantar veganna geta skapað slysa-hættu.
Minjar	Þarf ekki að hafa áhrif	Engin áhrif

2.3.2. Landsskipulagsstefna

Landsskipulagsstefna 2015-2026 var samþykkt á Alþingi 16. mars 2016 og tók við stefnumótandi þætti svæðisskipulags miðhálendisins, sem í kjölfar landsskipulagsstefnu var formlega fellt úr gildi af umhverfis- og auðlindaráðherra í apríl 2016.

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 fyrirliggjandi 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.

Í fyrsta hluta landsskipulagsstefnu er fjallar um skipulag á miðhálendi Íslands sem miðar að því að staðinn verði vörður um náttúru og landslag miðhálendisins vegna náttúruverndargildis og mikilvægis fyrir útivist, og uppbygging innviða á miðhálendinu taki mið af sérstöðu þess.

Í kafla 1.3 um samgöngur í sátt við náttúru og umhverfi kemur fram að 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.

Einnig er fjallað um eftirtalda þætti:

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 landsvísi 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 ferðapjónustu á Íslandi.

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.

Pótt stefna svæðisskipulags miðhálandisins hafi verið í gildi í rúman áratug, hefur vegakerfi hálandisins ekki verið byggt upp í samræmi við stefnu þess. Í nýjum drögum að samgönguáætlun 2019–2033 er ekki gert ráð fyrir sérstökum fjárveitingum til vegaframkvæmda á hálandinu, en í markmiðum hennar um greiðar samgöngur, kafla 1.1.10, kemur eftirfarandi fram:

„Viðhald stofnvega á hálandi og endurbætur á þeim beinist að því að auka greiðfærni og öryggi og koma í veg fyrir akstur utan vega.“

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.

Sá hluti þjóðvegakerfisins sem liggur innan miðhálandisins telur 54 vegi, þar af 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 Holtavörðuhéiði, Möðrudalsöræfi og Háreksstaðaleið.

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, utan hestagirðingar norðan stöðvar 51.500, sjá meðfylgjandi teikningar. Við suðurenda vegarkafans er hálandismiðstöðin Árbúðir sem er í eigu Bláskógabyggðar. Við Árbúðir hefur verið unnið að endurheimt landgæða með uppgræðslu. Áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar er utan þess. Við norðurenda hennar er Kerlingarfjallavegur sem liggur að fyrirhugaðri Hálandismiðstöð Kerlingarfjalla í Hrunamannahreppi. 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 matsskyldu framkvæmdarinnar.
- **Umhverfisstofnun**, um efnistöku og frágang á svæðinu.
- **Forsætisráðuneytið**, um leyfi til framkvæmda innan þjóðlendu.

2.5. VERNDARSVÆÐI

Með verndarsvæðum er átt við svæði sem verndarkvaðir hvíla á t.d. vegna náttúruverndar.

Engar verndarkvaðir hvíla á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Kjalvegar milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar.

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026, í kafla 1 um skipulag á miðhálandi Íslands, kemur fram að stefna stjórnvalda um sjálfbæra þróun felur í sér að tryggð verði áfram stór samfelld víðerni í óbyggðum Íslands. Einnig að reynt verði að byggja mannvirki utan skilgreindra víðerna en þar sem slíkt er ekki mögulegt verði þess gætt að þau valdi sem minnstu raski og sjónmengun (bls 14).

Í 5.gr. laga um náttúruvernd nr.60/2013, lið 19, er óbyggt víðerni skilgreint á eftirfarandi hátt:

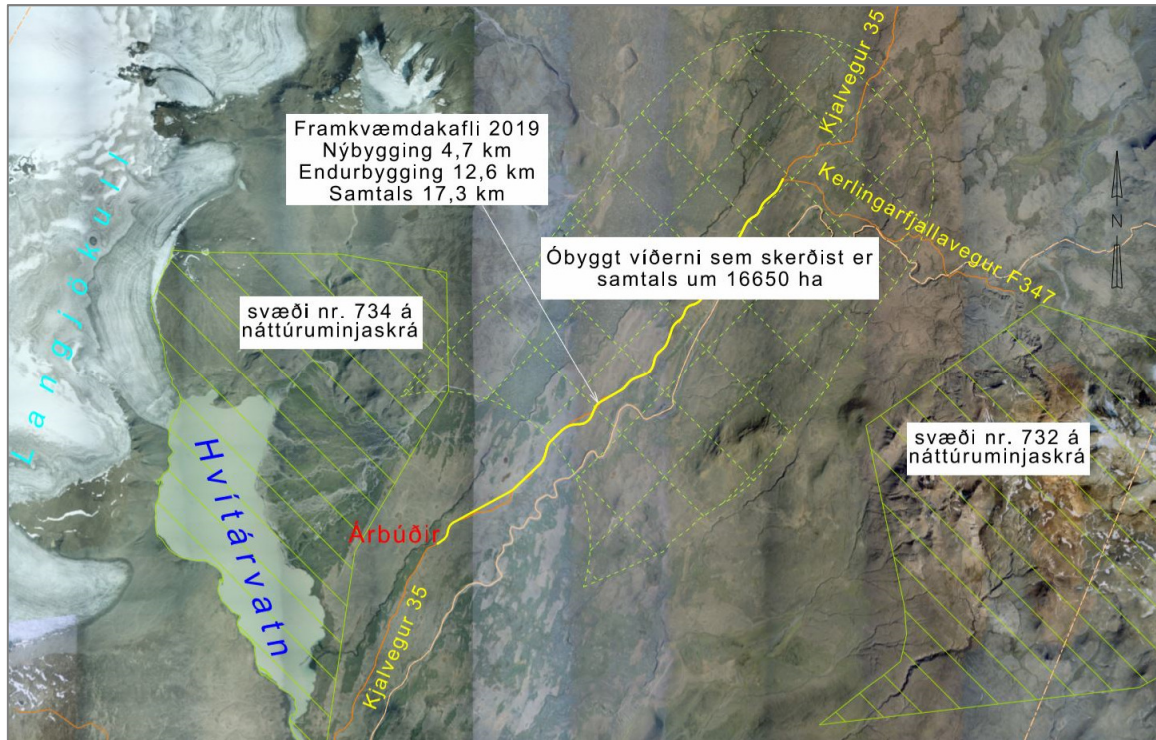
„Óbyggt víðerni: Svæði í óbyggðum sem er að jafnaði a.m.k. 25 km² að stærð eða þannig að hægt sé að njóta þar einveru og náttúrunnar án truflunar af mannvirkjum eða umferð vélknúinna farartækja og í a.m.k. 5 km fjarlægð frá mannvirkjum og öðrum tæknilegum ummerkjum, svo sem raflínum, orkuverum, miðlunarlónum og uppbyggðum vegum.“

Samkvæmt Náttúruverndarlögum liggur því sá hluti Kjalvegar sem þegar hefur verið lagfærður, þ.e.a.s. að Árbúðum, ekki um óbyggt víðerni. Það gildir einnig um svæðið í 5 km rásradius norður fyrir Árbúðir, þ.e. um það bil að stöð 49100.

Á sama hátt liggur núverandi Kjalvegur, norðan stöðvar 49100 og að framkvæmdarenda í stöð 61300 um óbyggt víðerni. Ekki er gerður greinarmunur á stofnvegi á hálandi eða umferðarminni vegslóða. Með sívaxandi sumardagsumferð á Kjalvegi er ekki líklegt að ferðafólk njóti einveru og náttúru án truflunar af umferð vélknúinna faratækja á og við núverandi óuppbyggðan veg, þrátt fyrir þetta ákvæði laganna.

Árbúðir – Kerlingarfjallavegur (F347)

Vegagerðin hefur áætlað stærð þess óbyggða víðernis sem raskast í kjölfar fyrirhugðra framkvæmda, samkvæmt skilgreiningu 5. gr. náttúruvernalaga nr. 60/2013, sjá mynd 8.



Mynd 8. Víðernið sem sá kafli Kjalvegur sem nú stendur til að lagfæra raskar. Svæðið er merkt með ljósgrænum strikalínunum.

Óbyggt víðerni sem skerðist vegna lagfæringa á Kjalvegi liggur milli stöðva 49100-61300 auk þess sem við bætist svæði með 5 km radíus í kring um endastöðina, samkvæmt lögunum. Stærð óbyggða víðernisins sem raskast er um 16650 ha að stærð.

Samkvæmt Landsskipulagsstefnu er gengið 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.

2.6. LEYFISVEITENDUR

Við framkvæmdina verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. 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 skal að vera í samræmi við aðalskipulag viðkomandi sveitarfélags. Ekki þarf að breyta aðalskipulagi vegna framkvæmdarinnar.
3. Öll efnistaka innan þjóðlendna er háð leyfi forsætisráðuneytis. Samkvæmt 3. gr. 2. mgr. í lögum nr. 58/1998 um þjóðlendir 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 heimilud til lengri tíma en eins árs þarf jafnframt samþykki ráðherra. Rísi ágreiningur um veitingu leyfa samkvæmt þessari málsgrein sker ráðherra úr honum.
5. Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem viðkomandi heilbrigðiseftirlit veitir vegna efnistöku og vinnubúða. Í gildi er reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit.
6. 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 frjálstrar 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 láglendi 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), Djúpvvegur (61), Norðausturvegur (85) og Sprengisandsleið (26). Utan stofnvegakerfisins er breidd vega almennt háð umferðarpunga.

Veghönnunarreglur tengja saman veghönnun, ökulag, affræði 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 3).

Tafla 3. 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 Árbúðum að Kerlingarfjallavegi var tekin ákvörðun um að fylgja ekki veghönnunarreglum um hönnun og breidd vegarins. Verður hann byggður lítillega upp úr landi og hafður 6,0 m breiður. Miðað er við að krappar beygjur verði mýktar og þekktir snjóastaðir lagfærðir og á þeim köflum þarf að víkja út af veginum.

Verkið verður ekki boðið út á hefðbundinn hátt, heldur samið við reynda verktaka (að undangenginni verðathugun) sem Vegagerðin hefur góða reynslu af.

Sumarið 2015 lauk lagfæringum á Kjalvegi milli Hvítar og Árbúða og árið 2019 er fyrirhugað að halda áfram lagfæringum á Kjalvegi til norðurs frá Árbúðum, í átt að Kerlingarfjallavegi.

3.2. VEGAGERÐ

Lagfæra á Kjalveg á 17,3 km kafla á hálendinu milli Suður- og Norðurlands. Upphaf framkvæmdarkaflans miðast við tengingu að Árbúðum, í grennd við stöð 44000, og endir framkvæmdakaflans við Kerlingarfjallaveg (F347-01) við stöð 61300.

Þar sem Kjalvegur flokkast sem stofnvegur í vegtegund C8 ætti, samkvæmt veghönnunarreglum, að byggja hann upp sem 8 m breiðan heilsársveg með bundnu slitlagi. 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 s.s. snjósöfnun kalla á færslu vegarins.

Lagfæringar vegarins munu hefjast við tengingu að Árbúðum og miðast við núverandi vegsvæði að stöð 45000. Milli stöðva 45000-47000, eða á um 2ja km löngum kafla, mun Kjalvegur liggja um nýtt vegsvæði vegna slæmrar hæðar- og planlegu núverandi Kjalvegar á umræddum kafla og erfiðra aðstæðna í landslagi. Umræddur staður er þekktur m.t.t. snjóasöfnunar og krapa, með tilheyrandi utanvegaakstri. Það vegsvæði sem fyrirhugað er að færa Kjalveg í fylgir þeirri leið sem ferðafólk um Kjöl ekur á vetrum til að forðast áðurnefndar aðstæður.

Milli stöðva 49900-51600 mun Kjalvegur einnig liggja um nýtt vegsvæði, að mestu vestan núverandi vegar, vegna snjóþyngsla á núverandi vegi á umræddum stað. Fjarlægð núverandi og nýs vegsvæðis er mest um 190 m. Frá stöð 51600 og að enda framkvæmdarinnar við Kerlingarfjallaveg munu lagfæringar vegarins að mestu liggja innan vegsvæðis hans. Aðeins milli stöðva 53800-54100, stöðva 55200-55400 og stöðva 58460-58640 þarf að víkja lítilliga út fyrir vegsvæðið til að taka af krappar beygjur og/eða víkja frá þekktum snjóastöðum.

Við stöð 55100 eru fyrirhugaðar lagfæringar á Kjalveg innan vegsvæðis hans, þrátt fyrir að sá staður sé merktur á teikningum sem snjóastaður. Það er vegna þess að á þessum stað liggur núverandi vegur í dæld sem safnar í sig krapa á vorin og nær seint og illa að afvatna sig. Það er álitíð að með því að byggja veginn lítilliga upp úr landi á þessum stað muni það vandamál verða hverfandi og því sé ekki ástæða til að breyta legu hans þar.

Samtals mun Kjalvegur liggja utan núverandi vegsvæðis á um 4,7 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 hærri fyllingar á stuttum köflum þar sem landslag á svæðinu er nokkuð mishæðótt. Miðað er við að vegurinn verði lagður malarslitlagi.

Áætlað svæði umfram núverandi veg sem kemur til með að raskast á einhvern hátt er 170.000 m².

Á myndum 9-12 má sjá myndir af framkvæmdum við lagfæringar á Kjalvegi milli Hvítár og Árbúða árið 2016 og veginn að framkvæmdum loknum.



Mynd 9. Lagfæringar á Kjalvegi 1-2 km vestan við Árbúðir í lok september 2016. Bláfell er til vinstri á myndinni og Geldingafell til hægri (ljósmynd: Guðmundur Guðbrandsson).



Mynd 10. Lagfæringar á Kjalvegi skammt sunnan Árbúða. Mynd tekin í lok september 2016 (Ljósmynd: Guðmundur Guðbrandsson).



Mynd 11. Framkvæmdakaflann sunnan Árbúða um miðjan júlí árið 2018 þegar lagfærinum á veginum er lokið (Ljósmynd: Guðmundur Guðbrandsson).



Mynd 12. Núverandi Kjalvegur sunnan við Árbúðir þann 12. janúar 2019. Fremriskúti í baksýn. (Ljósmynd: Friðrik Stefán Halldórsson).

Á mynd 13 má sjá hluta núverandi vegkafla sem stendur til að lagfæra.



Mynd 13. Núverandi vegur skammt frá afleggjara að Þverbrekknámúla þann 11. janúar 2019 (Ljósmynd: Friðrik Stefán Halldórsson).

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

Vegslóðar að Árbúðum, Þverbrekknaveri og Kerlingarfjallavegi verða aðlagðir að veghæð Kjalvegur.

3.3. RÆSI OG BRÝR

Ekkert vatnsfall er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Ræsaönnun hefur ekki farið fram en ræsi verða staðsett þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum á vorin eða þegar úrkoma er mikil.

3.4. EFNISMÁL, EFNISÞÖRF OG EFNISTAKA

Áætluð efnisþörf fyrirhugaðra framkvæmda milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar er um 172.600 m³. Upplýsingar um frekari skiptingu efnis má sjá í töflu 4.

Tafla 4: Áætluð efnisþörf milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar.

	Magn í m ³
Malarslittlag	11.000
Axlir	1.500
Neðra burðarlag	60.100
Fyllingar og fláafleygar	100.000
Samtals	172.600

Um 49.700 m³ mun fást úr vegskeringum á vegsvæði. Það sem upp á vantar, um 122.900 m³ mun verða tekið úr þeim 8 malarnámum sem eru meðfram Kjalvegi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og eru í Aðalskipulagi Bláskógabyggðar 2015-2027. Upplýsingar um umræddar 9 námur má sjá í töflu 5. Staðsetningu ofangreindra náma má sjá á meðfylgjandi teikningum og mynd 7.

Tafla 5: Efnistökusvæði meðfram Kjalvegi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Upplýsingar eru sóttar í greinargerð með Aðalskipulagi Bláskógabyggðar 2015-2027.

Efnistökusvæði við Kjalveg milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar			
Nr.	Heiti	Lýsing	Jörð
E111	Svartá	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur
E112	Fremri-Skúti	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur
E113	Kjalvegur	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur
E114	Kjalvegur	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur
E115	Skútaver	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur
E116	Kjalvegur	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur
E117	Kjalvegur	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur
E118	Jökulfall N Innri Skúta	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur
E119	Svartá	Malarnáma, stærð er allt að 0,5 ha. Áætluð efnistaka er allt að 20.000 m ³ .	Afréttur

Í umhverfisskýrslu með aðalskipulagi Bláskógabyggðar er fjallað um efnistökusvæði meðfram Kjalvegi. Á bls 43 í skýrslunni kemur eftirfarandi fram:

„Efnistökusvæði eru forsenda þess að hægt sé að byggja upp og viðhalda samgöngumannvirkjum og leggur sveitarstjórn áherslu á að haldið sé áfram uppbyggingu Kjalvegar. Með því að gera ráð fyrir mörgum efnistökusvæðum með Kjalvegi er hægt að nýta þau svæði sem eru næst framkvæmdasvæði hverju sinni og lágmarka þannig þá vegalengd sem aka þarf með efni. Einnig er hægt að velja að nýta þau efnistökusvæði sem hafa minnst áhrif á umhverfið. Þá má ætla að minna efni verði tekið af hverju svæði. Við frágang efnistökusvæða er gert ráð fyrir að þau falli sem best að landinu umhverfis og ættu þá ummerki um efnistöku að verða lítt sýnileg. Neikvæð umhverfisáhrif eru helst þau að ásýnd svæðis breytist og einhver hættu er á jarðvegsfoki, einkum á framkvæmdatíma. Því leggur sveitarstjórn áherslu á að efnistaka á hálendinu verði að jafnaði úr litlum námum, sem næst vegsvæði og að gengið verði frá hverju efnistökusvæði fyrir sig strax að efnistöku lokinni.“

Fyrirhugað er að taka efni úr þeim 9 námum sem eru meðfram fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Allsstaðar verður efnistaka þó undir þeim mörkum sem kveðið er á um framkvæmdir í flokki B, viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Nánari upplýsingar um efnismagn má sjá í töflu 6.

Tafla 6: Upplýsingar um efnismagn sem fyrirhugað er að nýta úr námum meðfram Kjalvegi og áætlað rask vegna efnistöku.

Nr.	Heiti	Magn í m ³	Raskað svæði- flatarmál
E111	Svartá	1.700	5000 m ²
E112	Fremri-Skúti	12.600	5000 m ²
E113	Kjalvegur	15.800	5000 m ²
E114	Kjalvegur	18.600	5000 m ²
E115	Skútaver	12.400	5000 m ²
E116	Kjalvegur	15.100	5000 m ²
E117	Kjalvegur	15.000	5000 m ²
E118	Jökulfall N Innri Skúta	17.700	5000 m ²
E119	Svartá	14.000	5000 m ²
Samtals		122.900	45.000 m²

Almennt

Ef að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði finnst lífrænn jarðvegur á yfirborði skeringar verður honum ýtt í haug áður en efnistaka hefst og hann geymdur til að nota við frágang þegar efnistöku lýkur. Við frágang verður flutt til efni í jöðrum skeringa til að aðlaga þær sem best að landi.

Efnistaka mun fara fram í samráði við eftirlitsmann Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar.

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 námur ekki hafðar opnar 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 aðlagaðar 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.

3.6. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR

Sumarið 2019 er stefnt á að hefja lagfæringar á hluta 17,3 km langs kafla Kjalvegur á milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar. Ekki er gert ráð fyrir neinum fjárveitingum til lagfæringa í drögum að nýrri samgönguáætlun 2019-2033.

Vegagerðin hefur ákveðið að nýta um 100 m.kr til áframhaldandi lagfæringa á Kjalvegi og miðað er við að vegkaflanum milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar verði skipt í 3 áfanga. Upphaf framkvæmda er fyrirhugað sumarið 2019 og þeim ljúki á bilinu 2021-2022.

.

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. Almennt er gert ráð fyrir að takmarka breidd raskaðs svæðis eins og unnt er og verður það tilgreint í gögnum um framkvæmd.

Framkvæmdin mun afmarkast af uppbyggingu vegarins á 17,3 km kafla milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar. 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 17,3 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.

Við ritun eftirfarandi kafla var stuðst við skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands; *Vistgerðir á miðhálandi Íslands, Kjölur – Guðlaugstungur*.

5.2. VERNDARSVÆÐI

Kjalvegur milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar liggur utan verndarsvæða á miðhálandinu. Austan Kjalvegur er svæði nr. 732 á náttúrminjaskrá, þ.e. Kerlingarfjöll í Árnassýslu og vestan Kjalvegur er svæði nr. 734 á náttúrminjaskrá, þ.e. Hvítárvatn og Hvítárnes. Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á ofangreind svæði á náttúruminjaskrá enda í góðri fjarlægð frá þeim (sjá teikningu 1 og 2).

5.3. LANDSLAG

Á Kili er víðáttumikið öræfalandslag. Landslagið er mjög opið og því víðsýnt í góðu veðri. Syðst á fyrirhuguðu framkvæmdsvæði gnæfa Kerlingarfjöll (900–1500 m h.y.s.) suðvestan Hofsjökuls. Við Blánípu, (1076 m h.y.s.) sem er í jökuljaðrinum norðan þeirra, eru upptakakvísar Jökulfalls. Jökulfall fellur til vesturs með fjöllunum og niður lægðina til suðvesturs austan Innriskúta. Jökulfall sameinast Hvítá suður af Hvítarvatni. Vestan Innriskúta er Svartá, en upptök hennar eru suðaustanundir Kjalfelli og fellur hún niður lægðina suðvestur til Hvítarvatns.

Lagfærður Kjalvegur mun áfram liggja á sama stað, en verða hærrí 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 námusvæðin er mjög stutt frá Kjalvegi, þarf að huga vel að útliti og frágangi þeirra.

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

Kjölur er innan vestara gosbeltisins og er ríkjandi berggrunnur basísk og ísúr hraunlög og setlög frá síðari hluta ísaldar. Fjallshryggir og stapar við jaðar Langjökuls og Hofsjökuls eru að mestu móberg frá sama tímabili en í efsta hluta Kerlingarfjalla er að finna súrt gosberg frá tertíer og ísöld. Yngsta myndunin er Kjalhraun á vesturhluta rannsóknasvæðisins en það er basalhraundyngja, um 150 km² að flatarmáli, sem talin er um 7800 ára gömul. Forn grágrýtisdýngja, Baldheiði, er í suðvesturjaðri svæðisins og er hún talin hafa myndast á síðasta hlýskeiði.

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.

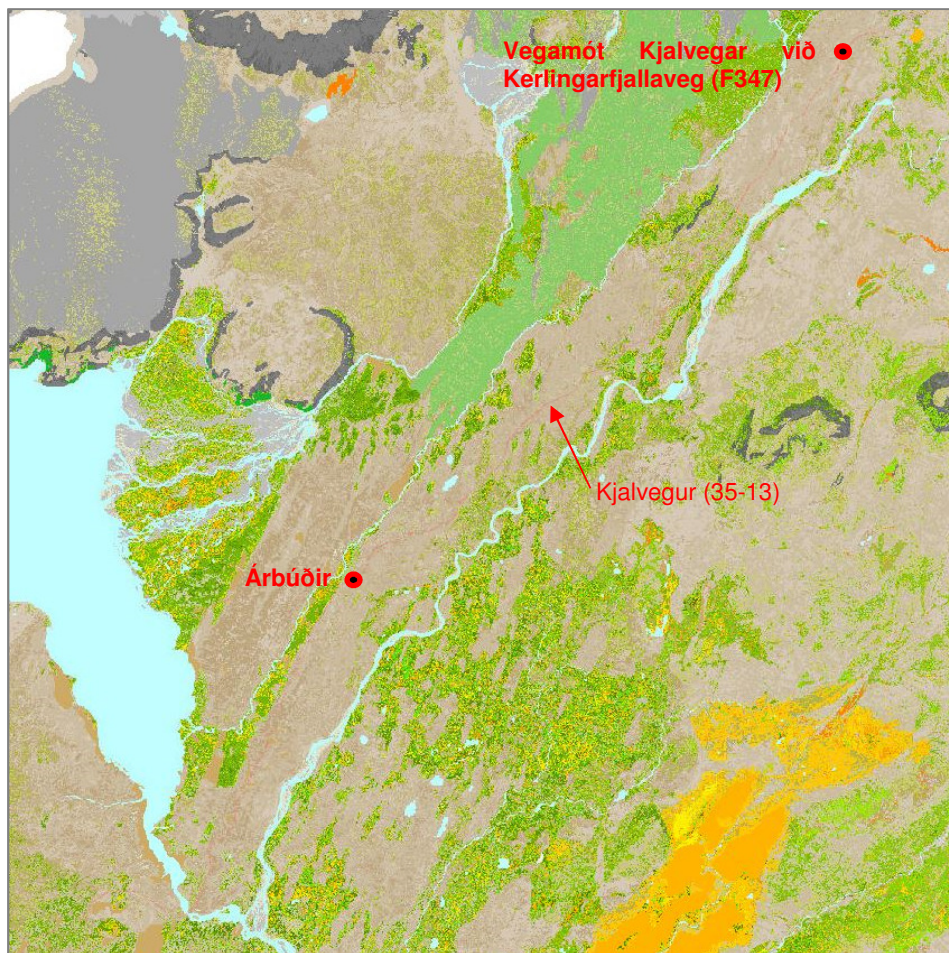
5.5. GRÓÐUR

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er mjög lítil gróður. Við vettvangsferð haustið 2018 var eini staðurinn sem hafði áberandi gróðurþekju, svæði ofan vegar undir Innriskúta milli stöðva 56500-57000, sjá myndir 14-15.



Myndir 14-15. Gróðurtorfa ofan Kjalvegur milli stöðva 56500-57000 (SJ, 2018).

Samkvæmt vistgerðarkorti Náttúrufræðistofnunar Íslands liggur Kjalvegur milli Hvítár og Kerlingarfjallavegar um gróðursnautt land. Á einstaka stað eru rýr moslendi og/eða mólendi.



Mynd 16. Vistgerðarkort af fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Með nokkurri fyrirhöfn má greina rauða línu milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar sem tákna Kjalveg (Heimild: www.vistgerdakort.ni.is).

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.

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

Árbúðir – Kerlingarfjallavegur (F347)

að finna í lægðum þar sem jarðraki er. Framkvæmdasvæðið er mjög gróðurlítið og því má búast við að þar sé ekki mikið um fugla.

Almennt við vegaframkvæmdir 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.

5.7. FORNLEIFAR

Skráning fornleifa á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði hefur ekki farið fram vegna framkvæmdarinnar. Aftur á móti liggur fyrir fornleifarannsókn Fornleifastofnunar Íslands sem var gerð að beiðni Minjastofnunar Íslands vegna fyrirhugaðrar lagningar rafstrengs yfir Kjöl, þ.e. frá Skálpanesi við Bláfell norður að Hveravöllum. Strengurinn mun að mestu leyti liggja við Kjalveg að Gíslaskála og þaðan vestur í átt að Rjúpnafelli; norður fyrir fellið og þaðan vestur að Hveravöllum.

Annar strengur mun liggja frá áðurnefndum streng og austur að Kerlingarfjöllum, sjá mynd 17.



Mynd 17. Staðsetning áhrifsvæðis rafstrengs um Kjöl (Gísli Pálsson, 2018)

Við úttekt á fornleifum á áhrifsvæði strengsins var tekið út 100 m breitt belti og er niðurstaða fornleifaskráningarinnar birt í skýrslu Fornleifastofnunar Íslands; *Fyrirhugaður rafstrengur yfir Kjöl: úttekt á fornminjum vegna deiliskipulags, FS702-18331. Reykjavík, 2018.*

Við úttektina fundust fimm minjar, allt vörður. Þær liggja þó allar langt utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar. Starfsmenn Vegagerðarinnar hafa ekki tekið eftir vörðum eða öðrum mannvirkjum meðfram núverandi vegi á þessum kafla.

Í skýrslu Fornleifastofnunar Íslands, í kafla um niðurstöður kemur eftirfarandi fram:

„Kjalvegur hefur ávallt verið mikilvæg taug í samgöngukerfi Íslands. Riðið var um Kjalveg til Alþingis frá Þjóðveldisöld. Þá lá leiðin frá Hveravöllum suður um Þjófadal og

Árbúðir – Kerlingarfjallavegur (F347)

niður með vesturbakka Svartár (sjá t.d. 47. kafla Vatnsdælu). Þar eru greinileg ummerki mannvista, þá helst sæluhúsa (t.d. við Svartárbuga, ÁR-694:014).

Orri Vésteinsson tók saman heimildir um menningarminjar á hálendinu árið 1996. Alls fann Orri heimildir um 7 minjastaði í Framafrétti og 24 minjastaði í Biskupstungnaafrétti (sjá ibid., bls. 109-112). Heimildirnar eru flestar við Hvítá, syðst í afréttinum, í Þjófadali og við vesturbakka Krákár. Einnig má nefna Beinahól, legstað þeirra Bjarna og Einars Reynistaðarbræðra sem urðu þar úti haustið 1780. Hann er um það bil 5 km fyrir vestan áhrifasvæði.

Þór Hjaltalín skráði fornminjar á Hveravöllum og Kerlingarfjöllum, helstu háhitasvæðum við Kjalveg árið 2008. Minjar á Hveravöllum eru allar fyrir vestan fyrirhugaða legu strengsins, og minjarnar við Kerlingarfjöll eru töluvert fyrir suðaustan áhrifasvæðið.

Strengurinn mun því ekki raska áðurþekktum minjum á svæðinu en við fornleifaskráningu fundust vörður á 5 stöðum, líklega hluti af varðaðri leið innan áhrifasvæðis, en ekki aðrar minjar. Vert er þó að minnast á að afréttir Árnessýslu á Kili hafa ekki verið skráðar enn og land þetta var notað til uppreksturs um allar aldir.“

Vegagerðin hefur haft samráð við Minjastofnun Íslands og kannað hvort ofangreind úttekt vegna rafstrengs sé fullnægjandi vegna fyrirhugaðra framkvæmda á Kjalvegi milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar. Minjastofnun telur svo vera og fer ekki fram á sérstaka fornleifaskráningu vegna umræddrar framkvæmdar.

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

5.8. ÚTIVIST OG FERÐAMENNSKA

Á sveitarfélagsuppdrætti fyrir hálendið í Aðalskipulagi Bláskógabyggðar 2015-2027 eru sýndar göngu- og reiðleiðir. Hvorki göngu- né reiðleið liggur nærri fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. 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.

Á umræddu svæði er ein skilgreind hálendismiðstöð þ.e. Árbúðir (Skipulagsstofnun, 2016). Nærri fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, í Kerlingarfjöllum, er önnur hálendismiðstöð

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026, bls. 19, eru eftirfarandi skilgreiningar á hálendismiðstöðvum og skálasvæðum:

„Hálendismiðstöðvar:

- *Eru staðsettar við meginleiðir um hálendið.*
- *Þjónustustarfsemi felst fyrst og fremst í rekstri gistingar og tjaldsvæða auk fræðslu og eftirlits, en einnig getur verið um einhvern verslunar- og veitingarekstur að ræða.*
- *Gisting er almennt í gistiskálum, sbr. lög um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald og reglugerð nr. 585/2007, auk tjaldsvæða. Einnig möguleiki á að bjóða upp á hótél- og gistiheimilagistingu, sbr. reglugerð 585/2007, enda sé slík gisting aðeins hluti gistiframboðs á viðkomandi stað og falli að öllu leyti að kröfum um óbyggðaupplifun.*
- *Gert er ráð fyrir samfelldri ferðaþjónustu yfir sumarið og jafnframt möguleika á einhverri starfrækslu yfir vetrartímann.*

Gert er ráð fyrir eftirtöldum níu hálendismiðstöðvum: Hveravöllum, Kerlingarfjöllum og Árbúðum við Kjalveg, Hólaskjólí við Fjallabaksleið, Háumýrum og Laugafelli við Sprengisandsleið og Drekgili, Kárahnjúkum og Laugarfelli norðan Vatnajökuls.

Skálasvæði:

- *Eru í góðu vegasambandi.*
- *Gisting er í gistiskálum, sbr. lög um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald og reglugerð nr. 585/2007, auk tjaldsvæða.*

Árbúðir – Kerlingarfjallavegur (F347)

- *Gert er ráð fyrir ferðapjónustu yfr sumarið og jafnframt möguleika á einhverri starfrækslu yfr vetrartímann.*
- *Pjónustustarfsemi felst fyrst og fremst í rekstri gistiskála og tjaldsvæða auk fræðslu og eftirlits..*

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er ekki mikið um útivist en við nyrðri framkvæmdarenda þess er leiðin inn í Kerlingarfjöll. Kerlingarfjallasvæðið allt er vinsælt göngu- og útivistarsvæði fyrir ferðamenn sem fara um Kjöl. Í tölulegri greiningu á viðhorfum ferðamanna á Kili kemur fram að 37% ferðamanna sem fara um Kjöl heimsækja Kerlingarfjöll sem gerir staðinn næst vinsælastan á þeirri leið á eftir Hveravöllum (91,4%) (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Þorkell Stefánsson, 2009).

Í vefsjá Ferðamálastofu um áhugaverða viðkomustaði er enginn staður milli Árbúða og Kerlingarfjallavegar skráður, sjá mynd 18. Á Kerlingarfjallasvæðinu eru aftur á móti margir áhugaverðir staðir skráðir, m.a. Borholan í Kerlingarfjöllum, Ásgarðsgljúfur, Fannborgarjökull, Kisujökull, Skessujökull, Mænisjökull og Borgarjökull.



Mynd 18. Áhugaverðir staðir samkvæmt vefsjá Ferðamálastofu (<http://ferdamalastofa.gistemp.com/vefsjar/vidkomustadir/>).

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 framkvæmdaaðila 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 námusvæðin aðlöguð að landinu umhverfis.

7. NIÐURSTAÐA

Með því að gera lagfæringar á núverandi Kjalvegi í stað þess að leggja nýjan veg, og nýta námur sem þegar er opnar 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 slyshættu.

Fyrirhuguðu framkvæmdasvæði hefur áður verið raskað með vegagerð og því er lítil hætt á að fornleifar finnist 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. Gísli Pálsson o.fl., 2018: *Fyrirhugaður rafstrengur yfir Kjöl: úttekt á fornminjum vegna deiliskipulags*. Fornleifastofnun Íslands, FS702-18331. Reykjavík, 2018.
2. Landmótun, 1999: *Svæðisskipulag miðhálandis Íslands 2015*. Umhverfissráðuneytið og Skipulagsstofnun, maí 1999.
3. Náttúrufræðistofnun Íslands, Vistgerðir.
4. Náttúruminjasráðgjafi, 2018: *Náttúruminjasráðgjafi*, skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Umhverfisstofnun, heimasíða í ágúst 2018.
5. Páll Ásgeir Ásgeirsson, 2001: *Hálendishandbókin. Ökuleiðir, gönguleiðir og áfangastaðir og hálendi Íslands*. Skerpla ehf, Reykjavík, 256 bls.
6. Páll Gíslason, framkvæmdarstjóri Fannborgar, 29. ágúst 2018, munnlegar heimildir.
7. Rögnvaldur Guðmundsson, 2015: *Vegir og Ferðapjónusta 2014-2015, árstíðadreifing erlendra ferðamanna og notkun bílaleigubíla, samantekt fyrir Vegagerðina*. Rannsóknir og ráðgjöf ferðapjónustunnar – RRF, 61 bls.
8. Steinsholt sf, 2013: *Sprengisandur. Vegir, háspennulínur og virkjanir. Forathugun á Holtamannaafreitti*. Unnið fyrir Vegagerðina, Landsnet og Landsvirkjun. 70 bls.
9. Steinsholt sf, 2018: *Bláskógabyggð Aðalskipulag 2015-2027*. Greinargerð, 96 bls.
10. Heimasíða Gljásteyns ehf. www.gljasteinn.is, sótt 24.09.2018

9. TEIKNINGAR

Teikning 1. Vegagerðin, (2018): Yfirlitsmynd, mkv 1:100.000

Teikning 2. Vegagerðin, (2018): Yfirlitsmynd, mkv. 1:30.000, 2 bls.

Teikning 3. Vegagerðin, (2018): Grunnmynd, mkv. 1:10.000, 5 bls.