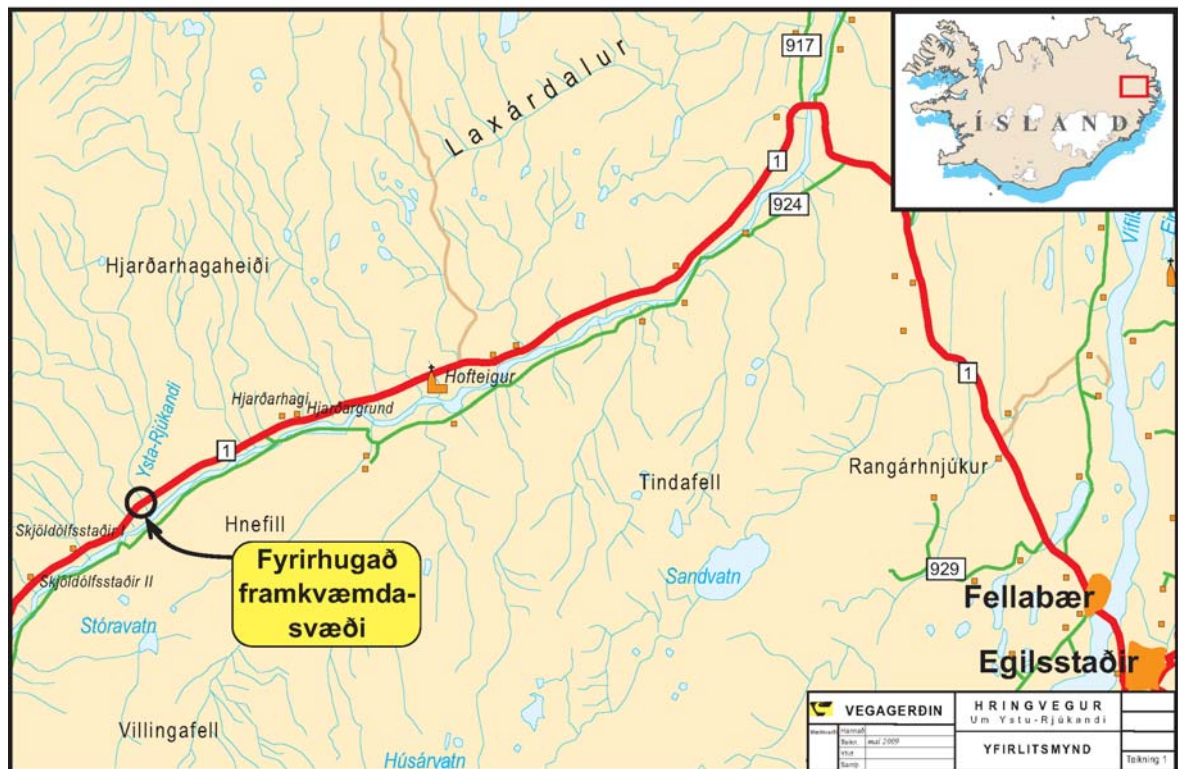


# HRINGVEGUR (1-s7)

## Brú á Ystu Rjúkandi

### Kynning framkvæmda

Sóley Jónasdóttir



Áætlanir og hönnunarkaup Akureyri

Maí 2009

## EFNISYFIRLIT

1. YFIRLIT .....	2
2. NÚVERANDI VEGUR OG BRÚ .....	3
3. FRAMKVÆMDALÝSING .....	5
4. EFNISÞÖRF .....	7
5. HUGSANLEG UMHVERFISÁHRIF .....	8
6. LEYFISVEITENDUR OG SAMRÁÐSAÐILAR.....	10
7. FRÁGANGUR .....	11
8. AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA.....	12
9. NIÐURSTAÐA .....	13
10. HEIMILDIR .....	14
11. TEIKNINGAR .....	15

## **1.YFIRLIT**

Vegagerðin fyrirhugar endurbætur á Hringvegi (1) í Jökuldal, Fljótsdalshéraði N.-Múlasýslu (Teikning Z001 og Z002). Til stendur að byggja nýja og breiðari brú yfir Ystu Rjúkandi og aðlaga Hringveginn (1) beggja vegna hennar. Þá verður áningastaður byggður austan árinna, neðan nýs vegar

Framkvæmdin er í heild um 0,9 km löng og liggur um lönd jarðanna Skjöldólfsstaða I og Hjarðarhaga.

Framkvæmdin telst ekki matskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br.

Áætlað er að framkvæmdir hefjist sumarið 2009 og þeim verði að fullu lokið fyrir 1.desember 2009.

Framkvæmin er í samræmi við markmið samgönguáætlunar um að endurbyggja einbreiðar brýr á stofnvegum og auka þannig umferðaröryggi.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi fremur lítil umhverfisáhrif nema hvað varðar bætt umferðaröryggi vegfarenda.

## 2. NÚVERANDI VEGUR OG BRÚ

Sá kafli Hringvegarins sem hér um ræðir (s7), þ.e. milli Jökuldalsvegar (923) og Jökuldalsvegar eystri (924), er stofnvegur. Vegsvæði hans er 30 m breitt og nær 15 m frá miðlínu núverandi vegar. Vegurinn er af vegtegund C1, sem er 7,5 m breiður vegur, uppbyggður með bundu slitlagi (Mynd 1).



**Mynd 1.** Núverandi aðstæður á Hringvegi um Ysta Rjúkandi í Jökuldal. Horft í vestur í átt til Skjöldólfsstaða (Einar Hafliðason, 2007).

Á síðustu árum hefur umferð á veginum aukist. Árið 2007 var árdagsumferð á veginum 270 bílar/sólarhring, sumardagsumferð var 438 bílar/sólarhring og vetrardagsumferð 129 bílar/sólarhring. Sé umferð framreiknuð 20 ár fram í tímann, eða til 2027 er árdagsumferð 432 bílar/sólarhring, sumardagsumferð 700 bílar/sólarhring og vetrardagsumferð 206 bílar/sólarhring.

Girðingar eru meðfram mest öllum kaflanum ofan vegar og að hluta til neðan hans. Þá liggur jarðsímastrengur samsíða veginum innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis og í núverandi brú.

Núverandi brú yfir Ystu Rjúkandi var byggð árið 1971. Brúin er 22 m löng bitabrétt í einu hafi. Akbrautarbreidd er 4 m. Núverandi brú er í um 9 m yfir árbotninum. Viðvörðunarljós eru við báða enda brúarinnar til að vara vegfarendur við einbreiðri brú. Núverandi veglína um Ystu Rjúkandi er með nokkurs konar „s-lagi“. Þ.e.a.s veglínan er í háboga um brúarstæðið en krappur slakki kemur á sjálfa brúna (Sjá mynd 1).

Nokkru neðan núverandi brúar og lægra í gílinu stendur 8 m löng brú á hárri fossbrún, byggð árið 1928 (Mynd 2).



**Mynd 2.** Horft upp eftir farvegi árinna (Baldur Þ. Þorvaldsson, 2007).

Á undanförunum árum hefur verið unnið í fækkun einbreiðra brúa á þjóðvegum landsins. Á Hringveginum (1), milli Akureyri og Egilsstaða hafa 3 einbreiðar brýr verið aflagðar á síðustu árum, m.a. yfir Hrúteyjarkvísl við Fosshól, Gilsá í Jökuldal, auk þess sem ný brú var byggð yfir Rangá á Flúðum árið 2008.

Núverandi brú yfir Ystu Rjúkandi er þriðja-síðasta einbreiða brúin á Hringveginum milli Akureyrar og Egilsstaða, og sú stýsta. Hinar tvær sem eftir standa eru brú á Skjálfafljóti hjá Fosshóli (58 m) og brú á Jökulsá á Fjöllum (102 m).

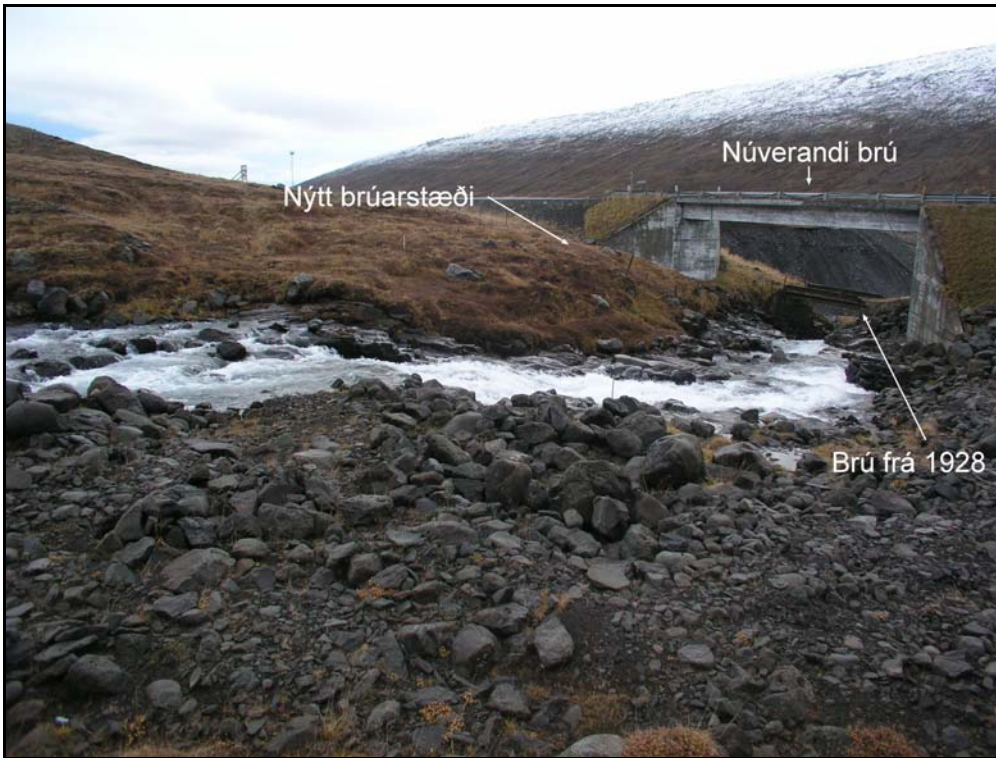
### 3. FRAMKVÆMDALÝSING

Alls er framkvæmdin um 0,9 km löng og liggur frá núverandi vegi við st. 40, vestan Ystu Rjúkandi, að st. 940 á núverandi vegi, austan Ystu Rjúkandi. Endurbýggður vegur og ný brú verða í vegtegund C<sub>8</sub>, sem er 8,0 m breiður vegur með 7,8 m bundu slitlagi.

Víða verða skeringar meðfram veginum, um er að ræða grunnar hliðarskeringar.

Ný veglína fylgir núverandi vegi að stöð 400 en sveigir þá upp fyrir núverandi veglínu að nýju brúarstæði. Veglínán sveigir svo aftur í mjúkri beygju áfram austur að núverandi vegi og sameinast honum í stöð 820 og fylgir honum til útboðsenda.

Ný brú mun liggja yfir ána um 16 m ofan við núverandi brúarstæðið (Mynd 3). Um steypa eftirspennnta bitabru er að ræða. Hún verður 24 m löng í einu hafi. Breidd akbrautar er 8,5 m með 0,5 m bríkum, heildarbreidd er því 9,5 m. Vegrið verður sett á brú og fyllingu (Sjá yfirlitsmynd og afstöðumynd brúar). Hönnunarhraði er 90 km/klst.



**Mynd 3.** Yfirlit yfir nýtt og núverandi brúarstæði (Baldur Þ. Þorvaldsson, 2007).

Um nokkra hækkun á veglínunni verður að ræða, miðað við núverandi veg, eða um 1,5–1,8 m. Beygjuradíus nýrrar veglínu er 800 m.

Brúin er grunduð í klöpp. Núverandi brú verður notuð áfram á meðan ný brú verður byggð en þegar umferð verður komin á nýja brú verður núverandi brú fjarlægð.

Gamla brúin frá árinu 1928, neðan núverandi brúar, verður lagfærð og látin stand áfram.

Ræsi verða staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennsli og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vori og þegar úrkoma er mikil. Á vegarkafllann við Ysta-Rjúkandi verður 2 stálröraræsum komið fyrir í veginn. Annars vegar í Mið-Rjúkandi í stöð 395, hins vegar í stöð 750.

Umhverfi árinna ásamt ásýnd fossins Ysta Rjúkandi er mjög sérstætt og í tengslum við framkvæmdina verður áningastaður byggður austan árinna, neðan nýs vegar og tengdur með göngustíg að gömlu brúnni sem byggð var 1928 yfir Ystu Rjúkandi (Teikning 5). Gert er ráð fyrir 1 rútustæði og 5 fólksbílastæðum. Klæðing verður sett á áningastaðinn. Á mynd 4 má sjá fossinn Ystu Rjúkandi.



**Mynd 4.** Ysta Rjúkandi. Mynd tekin frá núverandi vegi á svipuðum slóðum og áningarstaðurinn er fyrirhugaður (Sóley Jónasdóttir, 2007.)

Engar tengingar eru í verkinu utan - tengingar inn á áningastaðinn.

Ekki er gert ráð fyrir reiðvegi meðfram veginum.

## **4. EFNISÞÖRF**

Áætluð efnisþörf í verkið er um 20.100 m<sup>3</sup>. Efni í fyllingar og fláafleyga, um 8.400 m<sup>3</sup>, verður fengið úr skeringum í vegstæði. Fyllingarefni, efni í efra-, neðra burðarlag og klæðingarefni mun fást úr Gilsárbakkanámu.

Gilsárbakkanáma er opin og í notkun. M.a. var unnið efni úr henni í nýjan veg um Skjöldófsstaðamúla. Náman er í malarhjöllum að austanverðu, í hjalla Gilsár, þar sem hún rennur í Jökulsá. Vegalengd frá námu og upp á Jökuldalsveg er um 0,3 km, frá Jökuldalsvegi (923) að Hringvegi eru um 1,3 km og frá Hringvegi að framkvæmdakafli eru um 3,6 km. Heildarvegalengd að fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er því um 5,2 km.



## 5. HUGSANLEG UMHVERFISÁHRIF

Vegagerðin lagði mat á hvort líklegt væri að endurbætur á Hringvegi um Ysta Rjúkandi myndi hafa veruleg áhrif á umhverfið. Þar sem um er að ræða umfangslitla framkvæmd og efnstaka er ekki mikil telur Vegagerðin að áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið verði óveruleg. Hér á eftir eru taldir upp helstu umhverfisþættir sem framkvæmdaraðili telur líklegast að orðið geti fyrir áhrifum af framkvæmd og starfsemi.

### Áhrif á landeigendur og landnotkun

Framkvæmdin er í landi Skjöldfólfsstaða 1 vestan ár, en í Hjarðarhaga austan ár. Þar sem veglína færast aðeins ofar í landið mun hún skerða lítillega tún í landi Hjarðarhaga. Um það tún er að ræða og mun framkvæmdin því ekki hafa hindrunaráhrif. Ef raska þarf girðingum á framkvæmdatíma, verða þær lagfærðar að framkvæmdum loknum í samráði við landeigendur.

Þar sem um minniháttar tilfærslu á vegi er að ræða er gert ráð fyrir að áhrif hans á landeigendur og landnotkun verði óveruleg.

### Áhrif á vatn

Ný brú verður byggð í einu hafi yfir Ystu Rjúkandi, grunduð í klöpp, í nokkurri fjarlægð frá árfarveginum. Engin veiði er í ánni og því ekkert veiðifélag um hana. Vegagerðin telur að fyrirhuguðu framkvæmd muni ekki hafa nein áhrif á ána eða umhverfi hennar.

### Áhrif á mannlíf

Vegfarendur um Hringveg hjá Ystu Rjúkandi 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, auk þess sem áningastaður eykur möguleika fólks á að staldra við og njóta útsýnisins.

### Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun

Á framkvæmdatíma mun umferð um svæðið raskast vegna umferðar þungra vinnuvéla. Engin íbúðarhús eru það nálægt fyrirhuguðu framkvæmdasvæði að truflun sé af hljóð- og loftmengun.

Þegar framkvæmdun á kaflanum lýkur verða samgöngur öruggari en nú með tvíbreiddri brú. Hljóð- og loftmengun verður svipuð og í dag.

### Landslagið á framkvæmdasvæðinu

Ný veglína helst að hluta til óbreytt en færast um 16 m ofar í landið þar sem ný brú verður staðsett. E.t.v. mun útsýni aukast lítillega af vegi og brú. Talið er að áhrifin verði þó óveruleg. Þá verður frágangur með þeim hætti að sáð verður í vegkanta þeim tegundum sem henta fyrir svæðið. Gert er ráð fyrir að vegkantar verði fljótir að gróa upp og því muni sýnileiki framkvæmdarinnar í landslaginu hverfa fljótt.

### Áhrif á gróðurfar og fugla

EKKI hefur verið kannað hvort sérstæðan gróður eða fugla er að finna í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Aðallega er um að ræða mólendi á stuttum kafla og lítt eða ógróin mel. Í landi Hjarðarhaga hefur trjáplöntum verið plantað á kafla, ofan núverandi vegar.

Gróðurlendi mun skerðast lítillega þar sem ný veglína vikir út af núverandi vegi. Aðallega er um að ræða mólendi og hálf- eða lítt gróið land. Þá mun túnjaðar í landi Harðahaga skerðast.

Framkvæmdin mun hafa tímabundin áhrif á fugla meðan á framkvæmdun stendur. Reiknað er með að áhrif á gróður og fugla verði almennt óveruleg.

### **Áhrif á menningarmínjar**

Gert er ráð fyrir 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 Austurlands um aðgerðir.

## **6. LEYFISVEITENDUR OG SAMRÁÐSAÐILAR**

Framkvæmdin er framkvæmdaleyfisskyld samkvæmt 27. gr. Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, og hefur Vegagerðin því sótt um framkvæmdaleyfi fyrir fyrirhugaðri framkvæmd til Fljótsdalshéraðs.

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

Þá hefur verið haft samráð við landeigendur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, sveitarstjórn Fljótsdalshéraðs og Mílu vegna símalagna á svæðinu.

## **7. FRÁGANGUR**

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi náma, vegkanta, fyllinga og skeringa.

Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi. Öllu raski í ánni verður haldið í lágmarki.

Frágangi á vegskeringum verðu 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.

Við uppgræðslu verður farið eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í vegkanta og vegfláa á grónu landi. Áður en sáð er þarf að slétta landið vel í samræmi við landslag og halla. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu.

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

Ákvörðun um hvort gengið verður frá námunni á árbökkum Gilsár verður tekin í samráði við landeigendur.

## **8. AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA**

- Á framkvæmdatíma verður núverandi brú notuð fyrir umferð um veginn, meðan ný brú og aðliggjandi tengingar eru í smíðum. Að framkvæmdum loknum verður núverandi brú fjarlægð en eldri brú sem stendur neðan núverandi brúar lagfærð. Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft.
- Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæði og skeringasvæði. Verður m.a. allur akstur tækja bannaður utan framkvæmdasvæðis á verktíma nema að námu.
- Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari að öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúiðr gilda.
- Ef verktaki þarfnast geymslusvæðis fyrir vinnuvélar, utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, skal hann semja um það við landeigendur.
- Efni verður tekið úr vegskeringum á vegstæði og opinni námu við Gilsá.

## **9. NIÐURSTAÐA**

- Byggð verður ný 24 löng metra brú yfir Ystu Rjúkandi. Núverandi brú verður fjarlægð að framkvæmdum loknum. Eldri brú frá 1928 mun verða lagfærð og látin standa. Þá verður áningastaður byggður og tengdur neðstu brúnni með göngustíg.
- Efnistaka verður úr vegskeringum á vegsvæði og opinni námu og efnishaugum við Gilsá.
- Hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.
- Jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi þar sem einbreið brú er fjarlægð.
- Reiknað er með að neikvæð áhrif framkvæmdarinnar verði óveruleg.

## **10. HEIMILDIR**

1. Námur, efnistaka og frágangur, 2002: Hafrannsóknarstofnun, Landsvirkjun, Iðnaðarráðuneytið, Umhverfissráðuneytið, Vegagerðin, Veiðimálastofnun, Samband íslenskra sveitarfélaga, Náttúruvernd ríkisins, Veiðimálastjóraembættið, Siglingastofnun og Landgræðsla ríkisins. Reykjavík, 75 bls.
2. Náttúruminjaskrá, apríl 2009: Heimasíða Umhverfisstofnunar, [www.ust.is/](http://www.ust.is/)

## **11. TEIKNINGAR**

Teikning Z001. Mannvit verkfræðistofa, (2009):	Yfirlitsmynd
Teikning Z002. Mannvit verkfræðistofa (2009):	Grunnmund og langsníð
Teikning 3. Vegagerðin, (2009):	Yfirlitsmynd brúar
Teikning 4. Vegagerðin, (2009):	Afstöðumynd brúar
Teikning 5. Vegagerðin, (2009):	Útskot-yfirlitsmynd