

Hringvegur (1-a3/a4) um Síðu í Skaftárhreppi Fossálar-Breiðbalakvísl

Matsáætlun

Vegagerðin
Júlí 2023

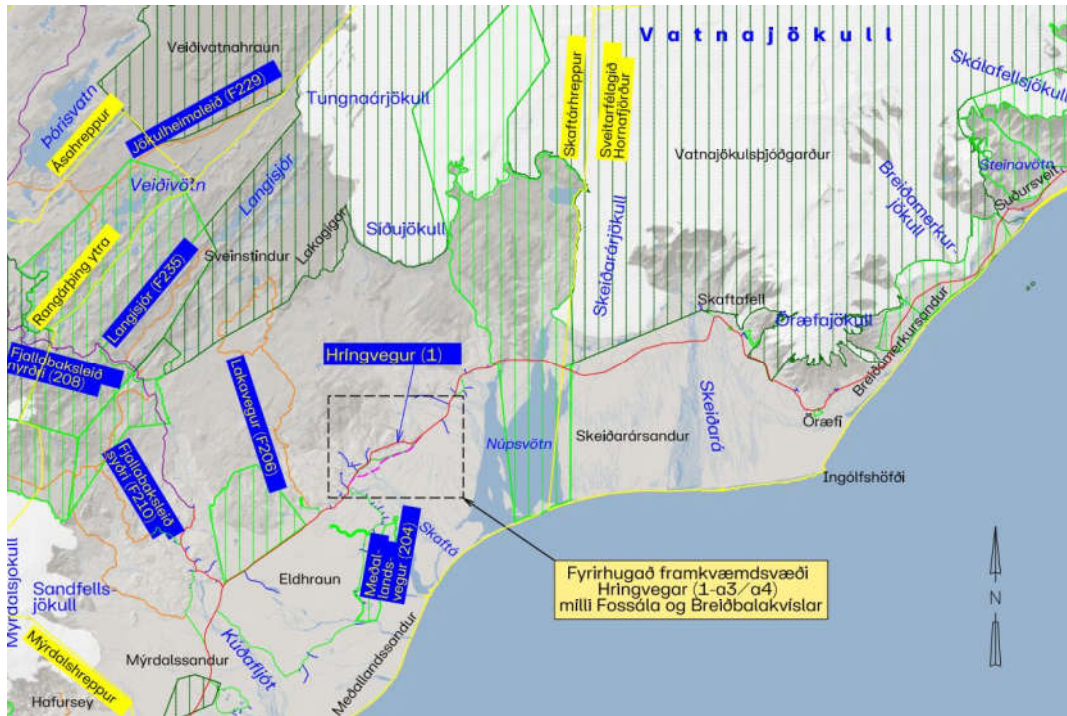
Efnisyfirlit

1 Inngangur	4
1.1 Mat á umhverfisáhrifum	5
1.1.1 Matsáætlun	6
1.1.2 Umhverfismatsskýrsla	6
1.2 Markmið framkvæmdar	6
2 Framkvæmdasvæði, skipulag og lagaleg umgjörð	8
2.1 Staðhættir fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis	8
2.1.1 Núverandi vegur.....	10
2.1.2 Núverandi brýr	14
2.1.3 Vetrarþjónusta, umferð og slys.....	15
2.2 Samræmi framkvæmdar við skipulag á svæðinu	17
2.3 Landeigendur og mannvirki	19
2.4 Verndarsvæði	19
2.5 Lög og leyfisveitendur	22
3 Framkvæmd og starfsemi sem henni fylgir	25
3.1 Almennt um afmörkun framkvæmda	25
3.2 Leiðarljós við val á legu og hönnun	25
3.2.1 Lagaumhverfi Vegagerðarinnar	25
3.2.2 Núllkostur og uppbygging núllkostar	26
3.2.3 Markmið við hönnun.....	26
3.3 Hönnun vegar	27
3.3.1 Hönnunarhraði	27
3.3.2 Breidd raskaðra svæða meðfram vegi.....	28
3.3.3 Öryggissvæði meðfram vegi.....	28
3.4 Kostir	29
3.4.1 Veglína A	30
3.4.2 Veglína C.....	31
3.4.3 Ný brú á Fossáalum	32
3.4.4 Ný brú á Breiðbalakvísl.....	33
3.4.5 Samanburður á leiðum.....	34
3.4.6 Núllkostur.....	35
3.5 Framkvæmdalýsing	35
3.5.1 Vegagerð	35
3.5.2 Ræsi og brýr	35
3.5.3 Rofvarnir og varnargarðar	36
3.5.4 Efnispörf og efnistaka	36
3.5.5 Frágangur.....	37
3.5.6 Mannafloppörf og vinnubúðir	37
3.5.7 Aðrar framkvæmdir.....	38
3.6 Framkvæmdatími og fjárveitingar	38
3.7 Rekstur- og rekstartími	38
4 Umfang og áherslur mats á umhverfisáhrifum	39
4.1 Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfi	39
4.1.1 Vegagerð og bygging brúa.....	39

4.1.2 Efnistaka	39
4.2 Vinsun	39
4.3 Áherslur í umhverfismatsskýrslu.....	40
4.4 Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum	40
5 Gögn og rannsóknir.....	41
5.1 Umhverfispættir – áhrif af framkvæmd	41
5.1.1 Gróðurfar.....	41
5.1.2 Fuglalíf.....	44
5.1.3 Fornminjar	44
5.1.4 Jarðmyndanir	45
5.1.5 Vatnafar og vatnsvernd	45
5.1.6 Lífríki í ám.....	46
5.1.7 Landslag og ásýnd lands.....	46
5.1.8 Útivist og ferðamennska	48
5.1.9 Landnotkun og mannvirki.....	51
5.1.10 Heilsa og hljóðvist	51
5.1.11 Verndarsvæði	52
5.1.12 Samfélag	53
5.2 Mótvægisáðgerðir og vöktun	54
5.3 Umhverfispættir sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd.....	54
5.3.1 Veðurfar	55
5.3.2 Náttúruvá	55
5.4 Kort og uppdættir	56
5.5 Fyrirliggjandi gögn.....	56
5.6 Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum	57
6 Kynning og samráð	58
6.1 Tímaáætlun matsvinnu.....	58
6.2 Samráð	58
7 Orðskýringar	59
8 Heimildir	64
9 Teikningar.....	66

1 Inngangur

Fyrirhugaðar eru samgöngubætur á Hringvegi (1-a3/a4) um Síðu, austan Kirkjubæjarklausturs í Skaftárhreppi.



↑ **Mynd 1.** Fyrirhugað framkvæmdsvæði er afmarkað með svörtum ferhyrning.

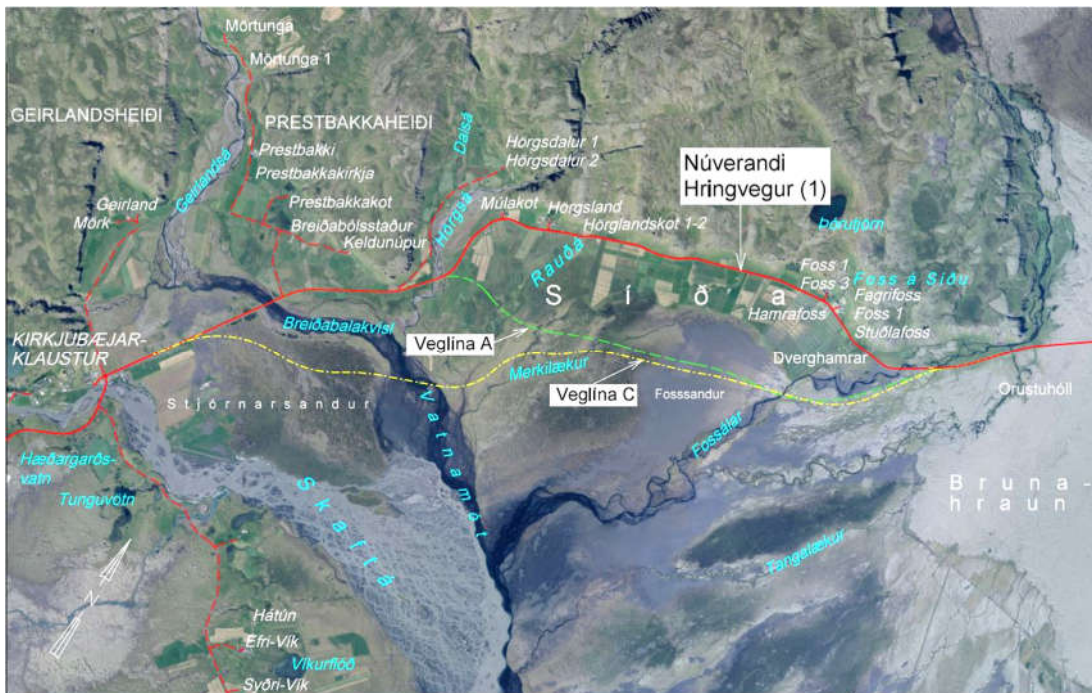
Til stendur að endur- og/eða nýbyggja Hringveg, milli Fossála og Breiðbalakvíslar. Nýr Hringvegur mun liggja í nýju vegstæði, að hluta til eða að öllu leyti háð vali á veglinu þar sem hann verður færður niður fyrir tún og beitolönd.

Tveir valkostir eru lagðir fram (sjá mynd 2 og meðfylgjandi teikningar);

- **Veglína A** sem er **13,1 km löng** og felur í sér nýbyggingu á 7,5 km kafla og endurbyggingu núverandi vegar á um 5,6 km
- **Veglína C** sem er **12,8 km löng** og felur í sér nýbyggingu vegarins að nær öllu leyti.

Í tengslum við framkvæmdina verða byggðar nýjar tveggja akreina brýr yfir **Fossála** og **Breiðbalakvísl**, sem munu leysa af hólmi núverandi einbreiðar brýr.

Að framkvæmdum loknum verða ný veglína og nýjar brýr hluti Hringvegarins (1) um Síðu. Núverandi Hringvegur (1) verður gerður að tengivegi sem fær heitið **Síðuvegur, vegnúmer 21**.



↑ Mynd 2.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði. Ný veglína A er græn og ný veglína C gul. Núverandi vegir eru sýndir rauðir.

Gert er ráð fyrir fjármagni í framkvæmdina á öðru tímabili Samgönguáætlunar 2020-2034.

Framkvæmdaraðili er Vegagerðin sem ber ábyrgð á mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda. Matsáætlun fyrir framkvæmdina er unnin samkvæmt lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

1.1 Mat á umhverfisáhrifum

Fyrirhuguð framkvæmd fellur undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, viðauka 1, tölulið 10.07, flokk A. Slíkar framkvæmdir eru ávallt háðar mati á umhverfisáhrifum, sjá töflu 1.

↓ Tafla 1.

Matsskylda framkvæmda samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

TL	Lýsing	Flokkur
10.07	Lagning nýrra vega sem eru 10 km eða lengri eða breikkun vega úr tveimur akreinum í a.m.k. fjórar sem eru 10 km eða lengri.	A

Við mat á umhverfisáhrifum er óskað eftir athugasemdum frá almenningi og hagsmunaaðilum um áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið og fleiri atriði sem verða til umræðu og ákvörðunar síðar í ferlinu.

Miðað er við að mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmda ljúki í árslok 2024 og hefst þá undirbúningur framkvæmda, frekari jarðvegsrannsóknir, verkhönnun og útboð.

Matsferlið er tvíþætt, annars vegar er um að ræða **matsáætlun** og hins vegar **umhverfismatsskýrslu**.

1.1.1 Matsáætlun

Matsáætlun er áætlun um það á hvaða þætti framkvæmdar og umhverfis lögð verður áhersla við matsvinnuna og fjallað verður um í umhverfismatsskýrslu.

Áætlunin er nokkurs konar verklýsing fyrir framkvæmdaraðila, Skipulagsstofnun, umsagnaraðila og almenning til að vinna eftir og fylgjast með því hvort fullnægjandi upplýsingar komi fram í umhverfismatsskýrslu um framkvæmd, starfsemi sem henni fylgir og áhrif á umhverfið.

Í matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar, ásamt þeim þáttum umhverfisins sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum. Í matsáætlun er því jafnframt lýst hvernig staðið er að rannsóknum og mati á áhrifum.

Matsáætlun fer í formlegt umsagnarferli hjá Skipulagsstofnun sem einnig leitar umsagna fagstofnana og leyfisveitenda eftir því sem við á. Þá sér Skipulagsstofnun einnig um að matsáætlun sé kynnt almenningi.

Mikilvægt er að gera sér grein fyrir því að tillaga að matsáætlun byggist á fyrirliggjandi gögnum og að ekki er gert ráð fyrir beinum rannsóknum vegna undirbúnings matsáætlunarinnar sjálfar.

1.1.2 Umhverfismatsskýrsla

Í umhverfismatsskýrslu er lagt mat á umhverfisáhrif framkvæmdar sem ákveðið hefur verið að meta samkvæmt matsáætlun. Greint er frá niðurstöðum matsins í umhverfismatsskýrslu. Í skýrslunni er m.a. gerð grein fyrir helstu umhverfisáhrifum valkosta, niðurstöðum rannsókna, samræmi valkosta við fyrirliggjandi áætlanir og tillögum um mótvægisáðgerðir og vöktun. Á grundvelli niðurstaðna umhverfismatsins og samanburðar á valkostum tekur framkvæmdaraðili ákvörðun og rökstyður þann kost sem hann telur ákjósanlegast.

Umhverfismatsskýrslan fer í formlegt umsagnarferli hjá Skipulagsstofnun sem felur í sér að óskað er umsagna fagstofnana og leyfisveitenda. Þá er skýrslan kynnt á heimasíðu Vegagerðarinnar auk þess sem gert er ráð fyrir að haldnir verði kynningarfundir á kynningartíma skýrslunnar.

Allir fá tækifæri til að gera athugasemdir við niðurstöðu matsins og koma með ábendingar.

Matsferlinu lýkur með áliti Skipulagsstofnunar á matsskýrslu. Þegar álit Skipulagsstofnunar liggur fyrir er hægt að hefja umsóknarferli fyrir leyfisveitingar.

1.2 Markmið framkvæmdar

Markmið framkvæmdarinnar er að:

- auka umferðaröryggi vegfarenda og íbúa svæðisins
- tryggja greiðari samgöngur
- bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi
- draga úr hljóðmengun

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á svæðinu og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Með nýjum vegi og tveggja akreina brúm, í stað núverandi einbreiðra brúa, verða samgöngur á svæðinu greiðari og öruggari en þær eru nú.

2 Framkvæmdasvæði, skipulag og lagaleg umgjörð

2.1 Staðhættir fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis

Skaftárhreppur varð til árið 1990 þegar fimm hreppar sameinuðust, þ.e. Hörgslandshreppur, Kirkjubæjarhreppur, Leiðvallahreppur, Skaftártunguhreppur og Álftavershreppur.

Hreppurinn er einn af stærstu hreppum Íslands en mörk hans í vestri eru frá Blautukvísl á Mýrdalssandi austur á Skeiðarársand, frá fjöru í suðri og inn að Tungna í norðri. Hreppurinn dregur nafn sitt af ánni Skaftá, sem á aðalupptök sín undir Skaftárjökli.

Íbúar í Skaftárhreppi voru 680¹ þann 1. janúar 2023, þar af búa 210 manns á Kirkjubæjarklaustri – sem er eina þéttbýlið í Skaftárhreppi. Þar má finna alla helstu grunnþjónustu.

Landslag og gróðurfar í Skaftárhreppi er fjölbreytilegt og andstæður í náttúrunni miklar. Veðursæld er í hreppnum þar sem vetur eru mildir og sumur hlý.

Aðalatvinnuvegir sveitarfélagsins eru ferðaþjónusta, auk landbúnaðar.

Margar náttúruperlur eru í hreppnum og er hluti Skaftárhrepps innan vestursvæðis

Vatnajökulsþjóðgarðs og Kötlu jarðvangs.²

Fyrirhugað framkvæmdasvæði, sem hér er kynnt, liggur um Síðu, byggðarlag austan Kirkjubæjarklausturs, sem afmarkast af Hverfisfljóti til austurs og Skaftá til vesturs. Hringvegurinn liggur um sveitina og klýfur tún frá býlum. Hús og bæir eru flestir ofan vegar, undir bröttum hlíðum með klettum og hömrum í brúnum, en neðan vegar er stærstur hluti túna og beitolanda, sem skapar hættu fyrir íbúa, vegfarendur og bústofn, sjá mynd 4. Neðan túna og beitolanda tekur við víðáttumikið flatlendi sem nær til sjávar.



↑ Mynd 3.

Skaftárhreppur (www.byggdastofnun.is, 18. apríl 2023).

¹ www.hagstofa.is – upplýsingar um mannfjölda eftir sveitarfélagum og byggðakjörnum.

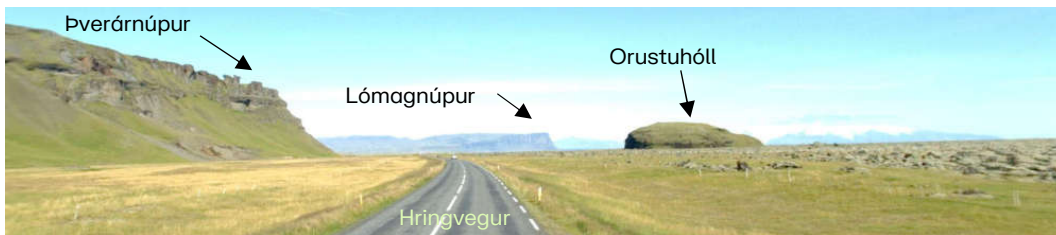
² www.klaustur.is – upplýsingar um Skaftárhrepp.



↑ **Mynd 4.**

Horft til austurs eftir Hringvegi við Hörgslandskot (heimild: ja.is/kort).

Austast á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er Brunahraun sem rann úr Skaftáreldum. Áberandi kennileiti í hrauninu er Orustuhóll, sem er um 90 m háar móbergshóll, sjá mynd 5.



↑ **Mynd 5.**

Horft í austur í grennd við upphaf fyrirhugaðar framkvæmdar. Til hægri stendur Orustuhóll upp úr hrauninu (heimild: ja.is/kort).

Þekktasta kennileiti svæðisins er þó Fagrifoss, eða Foss á Síðu eins og hann er oftast nefndur, sjá mynd 6. Um er að ræða stórbrotið bæjastæði og fallegan foss sem fellur ofan af klettunum ofan við Fossbæina.

Fyrirhuguð framkvæmd endar á Stjórnarsandi sem er um 1500 ha land austan við Klaustur sem var áður svartur sandur sem f auk yfir allt, en er nú að stórum hluta ræktað land og mýrar.



↑ **Mynd 6.**

Foss á Síðu (<https://www.south.is/is/stadur/foss-a-sidu>)



↑ **Mynd 7.**

Horft í austur frá vesturenda fyrirhugaðar framkvæmdar. Til hægri er Stjórnarsandur (heimild: ja.is/kort).

Syðst á Stjórnarsandi er flugvöllur og einnig er hluti hans landgræðsluskógur. Þá eru hesthúshverfi, gámasvæði og skipulagt iðnaðarsvæði einnig á sandinum.

Út frá núverandi Hringvegi um Síðu, skammt vestan Hörgsár, liggur Hörgsdalsvegur (2046) til norðurs meðfram Hörgsá, inn í Hörgsdal. Þar er búseta og fjárbú auk frístundahúss. Stuttu vestar á Hringveginum, fast við Breiðbalakvísl, liggur Prestbakkavegur (202) til norðurs að Prestbakka, Prestbakkakirkju og Mörtungu. Auk Prestbakkakots, Breiðabólsstaðar og Keldunúps.

Nokkrar ár eru í byggðarlaginu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Þær stærstu eru (talið frá austri til vesturs):

- **Fossálar**, sem kvíslast í álum um hraun og sanda út í Skaftá, neðan við ármót Skaftár og Breiðbalakvíslar.
- **Hörgsá** sem fellur í Breiðbalakvísl neðan Múlakots.
- **Breiðabalakvísl**, sem er þeirra stærst og fellur út í Skaftá, skammt ofan við ósa Fossála. Út í Breiðbalakvísl falla nokkrar minni ár, t.d. Geirlandsá, Hörgsá og Rauðá,

Allar ofangreindar ár eru gjöfular veiðiar. Þá er stórt veiðisvæði neðar í farvegi Breiðabalakvíslar þar sem Hörgsá, Fossálar og Breiðabakkakvísl ásamt smærri lækjum, sameinast jökulvatni Skaftár, þ.e.a.s. svonefnd Vatnamót. Vatnamótin eru stórt vatnasvæði með mörgum mögulegum veiðistöðum. Sandbotnin er síbreytilegur og verða veiðimenn að leita fyrir sér með líklega veiðistaði. Hægt er að veiða frá bakka á 4-5 km svæði. Rekstraraðili ánnar er einkahlutafélagið Fish Partner sem sérhæfir sig í veiðiferðum með heildarþjónustu fyrir erlenda og innlenda veiðimenn.³

2.1.1 Núverandi vegur

Núverandi Hringvegur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði milli Fossála og Breiðabalakvíslar er 13,7 km langur og skiptist milli tveggja vegkafla. Annars vegar kafla **1-a3**, frá upphafsstað framkvæmdarinnar við Fossála vegamótum við Foss, hins vegar kafla **1-a4**, frá Fossi að útboðsenda vestan Breiðabalakvíslar, sjá töflu 2.

↓ Tafla 2.

Vegkaflar Hringvegur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði (Vegaskrá Vegagerðarinnar).

Kafla nr.	Upphaf	Endir	Lengd	Sveitarfélag
1-a3	Dalshöfðavegur (2019-01)	Foss	9,45	Skaftár-hreppur
1-a4	Foss	Klausturvegur (205-01)	11,41	

Núverandi vegkafla sem fyrirhuguð framkvæmd nær til hefst á stað skammt vestan við Orustuhól á Brunahrauni og liggur þaðan til vesturs meðfram Fossálum. Þaðan fer vegurinn um einbreiða brú á Fossálum, svo í nokkuð krappri beygju, þá á beinum 0,4 km löngum kafla og upp á krappa blindhæð norðan við náttúruvættið Dverghamra. Þegar komið er vestur fyrir hæðina liggur vegurinn fram hjá Fossbæjum og Fossi á Síðu, sem er fjölsóttur ferðamannastaður. Vestan Fossbæja liggur vegurinn undir bröttum hlíðum og

³ <https://fishpartner.is/veidisvaedi/vatnamot/>

meðfram tünnum og beitolöndum. Þá liggur hann framhjá Hörgslandi, þar sem rekin er ferðaþjónusta. Við Múlakot liggur vegurinn í nokkuð krappri beygju til suðurs og svo til suðvesturs yfir Hörgsá á tvíbreiðri brú. Þaðan fer hann upp á hæð neðan Keldunúps, þar sem vegamót Hringvegar og Hörgdalsvegar (2046) liggja til norðurs upp í Hörgsdal. Um 1,6 km vestar og fast við einbreiða brú á Breiðabalakvísl eru vegamót Hringvegar og Prestbakkavegar (202-01). Vestan Breiðbalakvíslar liggur vegurinn um Stjórnarsand á beinum kafla að Kirkjubæjarklaustri.

Samkvæmt vegaskrá Vegagerðarinnar flokkast núverandi Hringvegur um Síðu sem stofnvegur af vegtegund C8, sem er 8 m breiður vegur. Hann er þó víðast hvar mun mjórri, með lakri hæðar- og planlegu, og uppfyllir ekki þær kröfur sem settar eru fram í veghönnunarreglum um vegi í þessum flokki. Samkvæmt mælingum af loftmyndum er vegurinn víðast um 6,5 m breiður. Breidd öryggissvæðis er ekki skilgreint. Þá klýfur hann tún frá býlum þar sem stærsti hluti túna á svæðinu liggja neðan vegar en hýbýli og útihús eru víðast hvar fast ofan hans, sem skapar hættu fyrir íbúa, vegfarendur og bústofn.

Begga vegna Múlakots eru viðvörðunarskilti vegna rekstrarleiðar nautgripa yfir veg. Við Hörgslandskot eru viðvörðunarskilti um börn, þar sem nauðsynlegt þykir að ökumenn sýni sérstaka aðgæslu þar sem vænta má ferða barna.

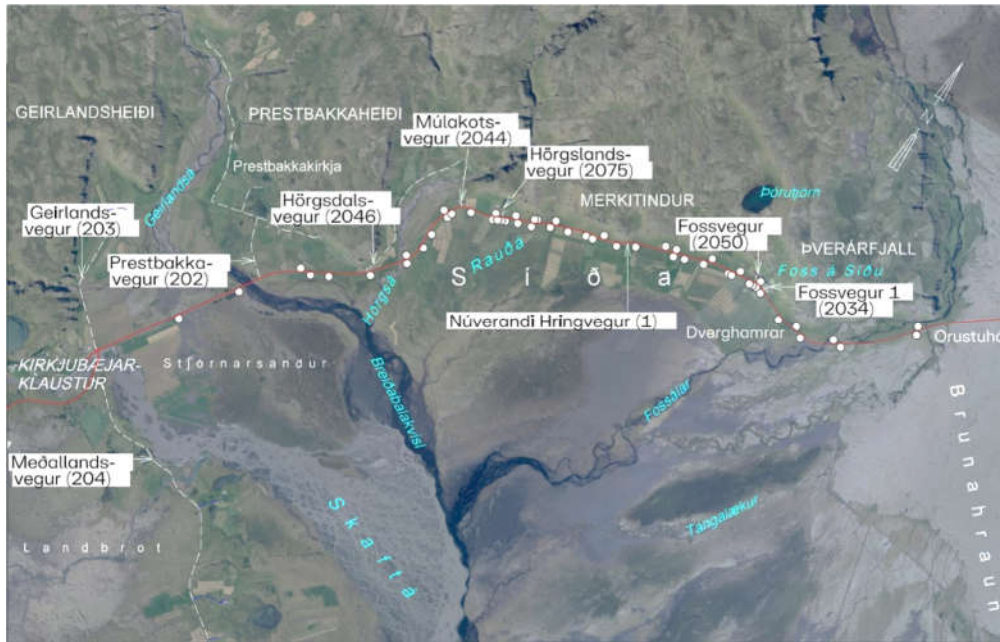
Leyfður hámarkshraði á núverandi vegi er 90 km/klst. en á tveimur stöðum er hámarkshraði lækkaður í 70 km/klst. Annars vegar milli hæðar vestan núverandi brúar á Fossálum og að stað vestan við Foss á Síðu, hins vegar milli Hörglands og vestur fyrir Múlakot.

Skilgreind vegamót í vegaskrá Vegagerðarinnar á núverandi Hringvegi milli Fossála og Breiðbalakvíslar eru 7 talsins. Eingöngu er um að ræða T-vegmót. Þau eru við:

- Fossveg 1 (2034)
- Fossveg (2050)
- Hörgslandsveg (2075)
- Múlakotsveg (2044)
- Hörgdalsveg (2046)
- Prestbakkaveg (202)
- Geirlandsveg (203)

Þar af eru vegamót við Fossveg 1 (2034), Fossveg (2050) og Múlakotsveg (2044) í eða við krappa beygju á Hringveginum auk þess sem tenging inn á Prestbakkaveg (202) er í um 120 m fjarlægð frá brúarenda Breiðbalakvíslar. Þá eru lengdir heimreiða að Hamrafossi og Hörgslandskoti vart mælanlegar þar sem íbúðarhús standa fast við Hringveginn. Mælingar af loftmyndum sýna um 20 m fjarlægt frá húsvegg að vegi. Einnig eru útihús/vélageymslur í Fosslandi fast neðan vegar.

Talning á tengingum út frá loftmyndagrunni Vegagerðarinnar bendir til að auk ofangreindra tenginga séu a.m.k. 50 aðrar tengingar, m.a. að býlum, útihúsum, tünnum, ám og vegslóðum, sjá mynd 8.



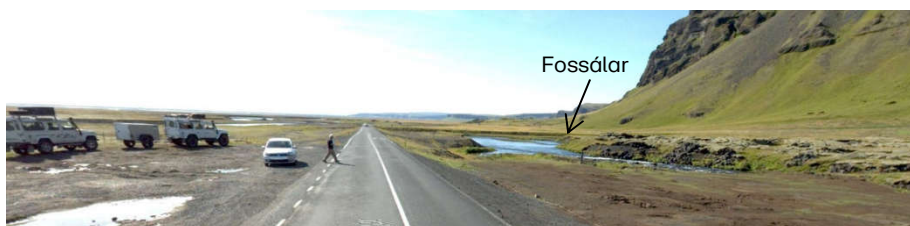
↑ **Mynd 8.**

Vegtengingar á núverandi Hringvegi sem framkvæmdin nær til. Aðrar tengingar eru sýndar með hvítum deplum.

Girðingar eru meðfram umræddum kafla, víðast hvar í góðri fjarlægð frá honum.

Þrjár vinsælir ferðamannastaðir, með stuttu millibili, eru á ofangreindum kafla. Þessir staðir eru Fossálar, Dverghamrar og Foss á Síðu. Aðkoma að þeim er sérlega varhugaverð.

1. **Fossálar.** Skammt austan við einbreiða brú á Fossálum eru flúðir í ánni sem laða að ferðafólk. Engin bílastæði eru á svæðinu en þar sem vegurinn er lítið uppbyggður á þessum kafla, er bifreiðum lagt í vegöxl, vegkanti eða ekið utan hans, og bílum lagt þar sem hægt er með tilheyrandi raski á landi. Þarna er algengt að sjá óvarða vegfarendur þvera Hringveginn til að komast að flúðunum, sjá mynd 9.



↑ **Mynd 9.**

Hortf í vestr skammt austan við einbreiða brú á Fossálum (heimild: ja.is/kort)

2. **Dverghamrar.** Vestan við einbreiða brú á Fossálum er hæð með stuttum sjónlengdum. Uppi á hæðinni er tenging til norðurs inn á bílastæði við Dverghamra og sú umferð sem kemur úr austri og ætlar að Dverghömrum, víkur fyrir umferð úr vestri. Því er algengt að sjá bifreiðar sem koma úr austurátt á Hringvegi stöðva á hæðinni við Dverghamra með tilheyrandi slyshættu, sjá mynd 10.



↑ Mynd 10.

Blindhæð og beygja á Hringvegi við tengingu að Dverghömrum (heimild: ja.is/kort).

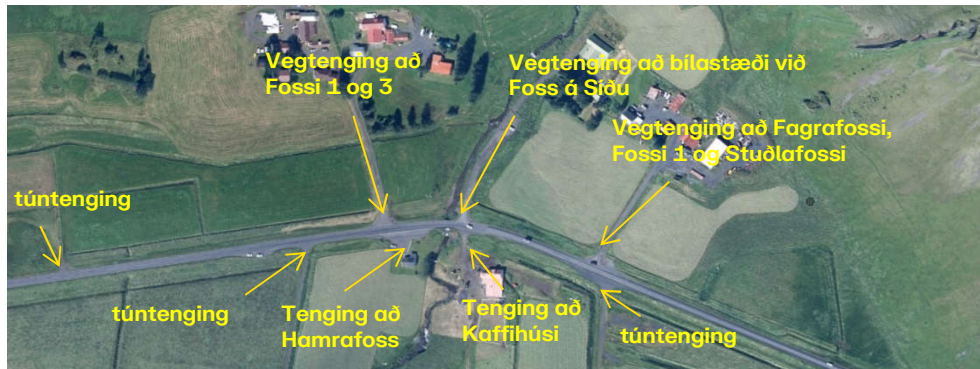
3. **Foss á Síðu.** Aðkoma að Fossi á Síðu er varhugaverð þar sem tenging út frá Hringvegi og inn á lítið malarbílastæði neðan hans liggur út úr kröppum boga, sjá mynd 11. Þar fyllist oft og bifreiðum því einnig lagt beggja vegna Hringvegarins næst fossinum.



↑ Mynd 11.

Hringvegurinn fram hjá Fossbæjunum og Fossi á Síðu (heimild: ja.is/kort).

Á um 460 m löngum vegkafla, næst þessum vinsæla ferðamannastað, eru 8 veltengingar sem gera aðkomu að staðnum sérlega varhugaverða. Á þremur stöðum er um krossvegamót að ræða. Á mynd 12 eru umræddar tengingar merktar inn á loftmynd.



↑ Mynd 12.

Tengingar inn á núverandi veg næst Fossi á Síðu

2.1.2 Núverandi brýr

Á kaflanum eru 3 brýr, þ.e. yfir Fossála, Hörgsá og Breiðbalakvísl. Brýrnar yfir Fossála og Breiðbalakvísl eru einbreiðar en brú yfir Hörgsá er tvíbreið.

Eftirfarandi upplýsingar eru úr brúaskrá Vegagerðarinnar:

- **Brú á Fossálum** er 36 m löng steipt plötubrú í þremur höfum, byggð árið 1072. Akbrautarbreidd er 4 m, sjá myndir 13 og 14. Aðkoma að brú úr vestri er varhugaverð þar sem vegurinn að henni liggur í boga.



↑ Mynd 13.

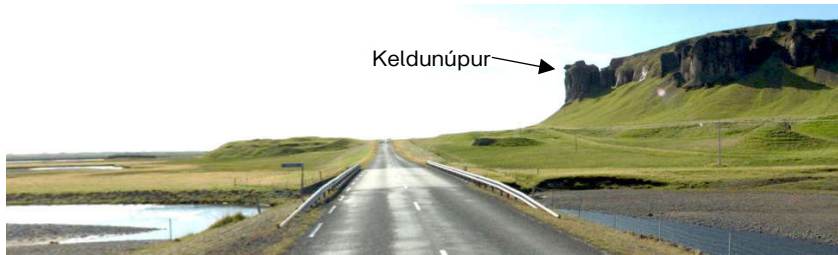
Núverandi brú á Fossálum (Heimild: Brúakerfi Vegagerðarinnar)



↑ Mynd 14.

Núverandi brú yfir Fossála, horft í vestur (heimild: ja.is/kort)

- **Brú yfir Hörgsá** er tvíbreið 32 m löng steipt bitabrá í tveimur höfum, með 7 m breiðri akbraut. Hún var byggð árið 2000, sjá mynd 15.



↑ **Mynd 15.**

Núverandi brú yfir Hörgsá, horft í vestur eftir Hringvegi (heimild: ja.is/kort).

- **Brú á Breiðbalakvísl** er 166 m löng stálbitabrá með steiptu gólfi í 5 höfum með 4 m breiðri akbraut, byggð árið 1972, sjá myndir 16-17.



↑ **Mynd 16.**

Núverandi brú yfir Breiðbalakvísl (Heimild: Veggagnakerfi Vegagerðarinnar).



↑ **Mynd 17.**

Núverandi brú yfir Breiðbalakvísl, horft í austur eftir Hringvegi (heimild: ja.is/kort).

2.1.3 Vetrarþjónusta, umferð og slys

Vegagerðin hefur upplýsingar um núverandi ástand samgangna á þessum kafla s.s. umferð, slys og þjónusta.

Vetrarþjónusta

Veturinn 2022-2023 var vetrarþjónusta á Hringvegi milli Fossála og Breiðbalakvíslar alla daga vikunnar.

Að sögn starfsmanna á þjónustudeild Vegagerðarinnar felst þjónustan að mestu í hálkuvörnum á hlykkjóttum vegi og þar sem hann liggur næst bröttum hlíðum. Í hörðum austanáttum, þegar veðrið fer eftir hlíðunum meðfram fjöllumunum, verður veðrið á veginum slæmt.

Umferð

Samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2019-2022 er mikil umferð á svæðinu, sjá töflu 3. Áberandi minni umferð var þó á árunum 2020-2021 vegna heimsfaraldurs.

Meðalhluftfall þungra bifreiða er áætlað um 7 %.

Ekki liggja fyrir upplýsingar um óvarða vegfarendur.

↓ Tafla 3.

Umferð á Hringvegi milli Fossála og Breiðbalakvíslar á árunum 2019-2022.

Ár	Vegkafl	ÁDU*	SDU**	VDU***
2019	1-a3	1586	2631	1055
	1-a4	1521	2489	1013
2020	1-a3	605	987	579
	1-a4	627	1023	598
2021	1-a3	873	1644	284
	1-a4	883	1662	287
2022	1-a3	1300	2050	630
	1-a4	1300	2100	660

ÁDU* Árdagsumferð eða meðalfjöldi bíla á dag allt árið.

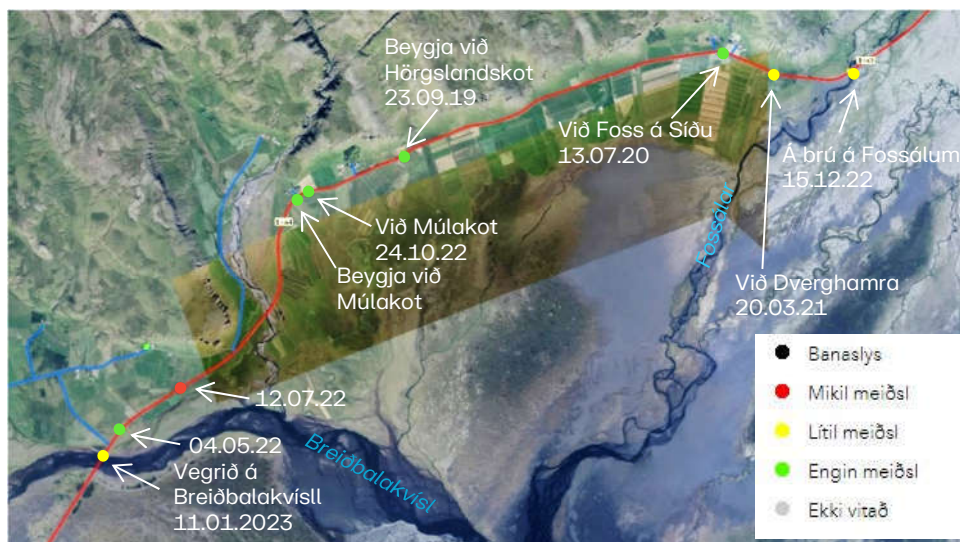
SDU** Sumardagsumferð eða meðalfjöldi bíla á dag júní-september.

VDU*** Vetrardagsumferð eða meðalfjöldi bíla á dag janúar-mars og desember.

Umferðaröryggi

Slysatíðni er fjöldi óhappa á hverja milljón ekinna kílómetra.

Vegna mikillar umferðar er slysatíðni á Hringvegi milli Fossála og Breiðbalakvíslar nokkuð mikil. Á árunum 2019-2022 voru skráð 8 óhöpp á þessum kafla Hringvegarins.



↑ Mynd 18.

Slys á árunum 2019-2022 á þeim kafla Hringvegar sem fyrirhuguð framkvæmd nær til.

Þau urðu á einbreiðri brú á Fossálum með litlum meiðslum. Ekið var aftan á bifreið við tengingu að Dverghömrum með litlum meiðslum. Við tengingu að Fossi á Síðu var ekið framan á bifreið án meiðsla. Ekið var á dýr á akbraut við

Hörgslandskot. Við Múlakot var annars vegar ekið framan á annan bíl án meiðsla, hins vegar ekið út af í beygju án meiðsla. Á kaflanum milli Hörgsár og Breiðbalakvísar var ekið framan á aðra bifreið með miklum meiðslum og við Prestbakkaveg var ekið framan á aðra bifreið án meiðsla. Þá var ekið á vegrið á Breiðabalakvísl með litlum meiðslum.

Umfjöllun um samgöngur, umferð og umferðaröryggi í umhverfismatsskýrslu.

Umfjöllun verður um samgöngur, umferð og umferðaröryggi í umhverfismatsskýrslu.

Með nýjum Hringvegi neðan hýbýla, túna og beitolanda munu samgöngur batna þar sem stærstur hluti umferðar færast fjær býlum og útihúsum. Einhver innansveitarumferð verður áfram á núverandi vegi, einkum í tengslum við ferðaþjónustu og ferðamannastaði.

Framkvæmdin mun hafa áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi á Hringvegi milli Fossála og Breiðbalakvísar.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um umferðaröryggi og greiðfærni, sem eru forsenda framkvæmdarinnar. Skoðaðir verða vegtæknilegir þættir og metin áhrif bættra samganga á umferðaröryggi.

Umferðaspá verður gerð samkvæmt veghönnunarreglum. Þegar umferðarspá liggur fyrir verður unnið umferðaröryggismat fyrir valkosti sem lagðir eru fram við mat á umhverfisáhrifum.

Fjallað verður um viðhald, rekstur og fyrirhugaða vetrarþjónustu á nýjum vegi.

2.2 Samræmi framkvæmdar við skipulag á svæðinu

Fyrirhuguð framkvæmd hefur verið til skoðunar um áratugaskeið og á sér því nokkurn aðdraganda.

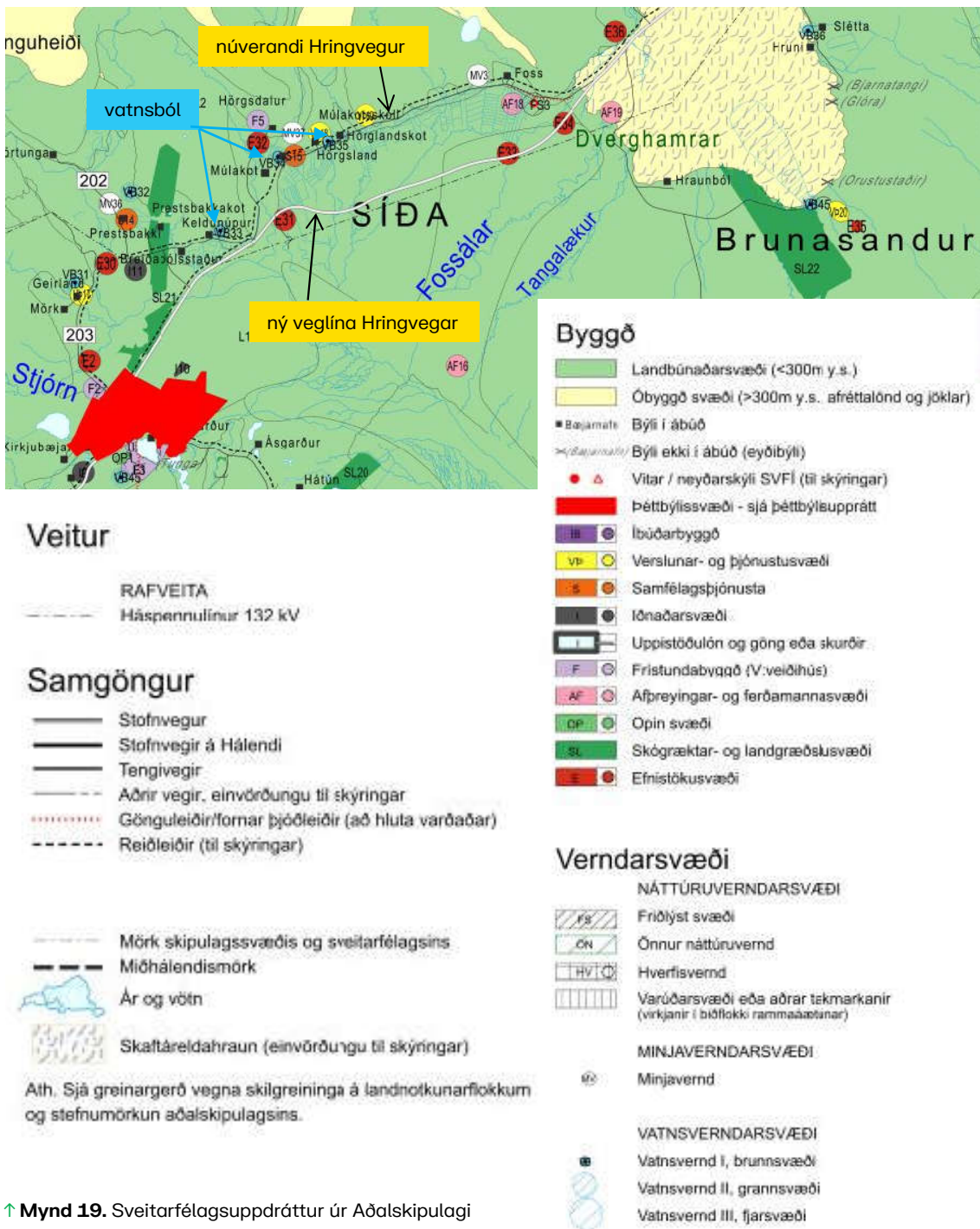
Í greinagerð með Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2002-2014 kom fram að fyrirhugaðar hafi verið breytingar á veglínu frá Hörgsá að Fossálum þannig að byggðin og landbúnaðurinn væru alfarið sömu megin. Á sveitarfélagsuppdrætti með aðalskipulaginu 2002-2014 var þessi breytta lega Hringvegur milli Hörgsár og Fossála sýnd.

Í Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2010-2022 eru fyrri breytingar á Hringveginum milli Fossála og Hörgsár enn gildandi og í greinargerð kemur fram að gert sé ráð fyrir breytingu á veglínu frá Hörgsá að Fossálum en ekki liggja fyrir hvenær af henni verði.⁴ Á sveitarfélagsuppdrætti aðalskipulagsins 2010-2022 er umrædd breyting sýnd.

Fyrir liggur tillaga að nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031. Allur auglýsinga- og athugasemdafrestur er liðinn og aðeins er eftir að fá staðfestingu ráðherra. Ráðgert er að skipulagið taki gildi á þessu ári og því er miðað við það hér.

Á sveitarfélagsuppdrætti með skipulaginu er sýnd ný veglína Hringvegur milli Fossála og Hörgsár, sem samsvarar veglínu A, sem hér er lögð fram til mats á umhverfisáhrifum, sjá mynd 19.

⁴ Landmótun, 2011. Greinagerð bls. 58.



↑ **Mynd 19.** Sveitarfélagsuppráttur úr Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031 (Skaftárhreppur og Landmótun sf., 2022).

2.3 Landeigendur og mannvirki

Samkvæmt Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2010-2022 mun nýr Hringvegur um Síðu, milli Fossála og Breiðbalakvísar liggja um landbúnaðarsvæði, þó að mestu neðan við tún og beitolnd, háð vali á veglínu.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði mun liggja um lönd Foss 1, Foss 2, Foss 3, Hamrafoss, Stuðlafoss, Fagrafoss, Hörgslandskots 1, Hörgslandskots 2, Hörgslandskots 2A, Hörgslands 1, Hörgslands 2, Múlakots, Keldunúps, Breiðabólstaðar og Kirkjubæjarklausturs/Stjórnarsands.

Framkvæmdin mun hafa áhrif á alla landeigendur og/eða ábúendur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Landamerki má sjá á meðfylgjandi teikningum en þess ber að geta að þau geta verið ónákvæm og einungis til viðmiðunar.

Einhver fjárbúskapur er á svæðinu auk ferðapjónustu. Við Hamrafoss gegnt Fossi á Síðu er starfrækt kaffihús. Á Hörgslandi er ferðapjónusta. Þá eru nokkur frístundahús á svæðinu. veiði er í Fossálum og Hörgsá og eru veiðihús í Hörgslandi 2 og Fossi 3 á Brunahrauni.

Reiðleið er sýnd, á skipulagsuppdætti með nýju aðalskipulagi, meðfram og ofan núverandi Hringvegur milli Fossála og Kirkjubæjarklausturs á öllum kaflanum. Við Hörgsá greinist hún í tvennt þar sem hún liggur annars vegar í hálfhring til vesturs undir Keldunúpi og ofan Keldunúpsvegur (2048), þá ofan Prestbakkavegar (202), yfir Geirlandsá og að Kirkjubæjarklaustri meðfram Geirlandsvegi (203). Hins vegar áfram að Kirkjubæjarklaustri meðfram og ofan núverandi Hringvegur.

Háspennulína, Prestbakkalína 132 kV, liggur um fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað nánar um landnotkun á svæðinu.

Aflað verður upplýsinga um vatnsból og vatnsverndarsvæði.

Þá verður leitað til Landsnets, Rarik og Mílu vegna upplýsinga um lagnir á svæðinu.

2.4 Verndarsvæði

Friðlýst svæði

Eitt friðlýst svæði er í nágrenni núverandi vegar, þ.e. Dverghamrar (www.ust.is), sjá mynd 20.

Á heimasíðu Umhverfisstofnunar eru eftirfarandi upplýsingar um svæðið:

„Dverghamrar eru einkar formfagrir stuðlabergshamrar sem standa fram á sléttlendi. Hamrarnir eru myndaðir úr blágrýti og eru nokkuð stórstuðlaðir, þar sem einstaka stuðlar eru allt að meter að þvermáli. Ofan á stuðlaberginu er svokallað kubbaberg.

Stuðlaberg líkt og það sem finnst í Dverghömrum myndast við kólnunarferil ný runnins hrauns. Eftir að hafa storknað heldur hraunið áfram að kólna, við kólnun dregst bergið saman. Að endingu klofnar hraunið í stuðla, sem alla jafna eru fimm- eða sexhyrdir. Stuðlarnir eru ávallt hornréttir á kólnunarflöt, sem veldur því að þeir standa lóðréttir í hraunlögum líkt og í Dverghömrum. Ofarlega í hinu nýrunna hrauni hefur kólnunin orðið hraðari en í kjarna þess. Við hraðari kólnun myndast hið óreglulega kubbaberg sem má sjá ofan á formfögru stuðlunum. Við lok síðustu ísaldar var sjávarstaða við Ísland hærrí og er talið að núverandi útlit hamranna hafi þá verið mótað af sjávarrofi.“

Dverghamrar voru friðlýstir sem náttúruvætti árið 1987. Stærð þess er 2,14 ha. Um náttúruvættið er í gildi Stjórnunar- og verndaráætlun 2019-2028. Í því kemur fram að náttúruvættið sé ekki stórt og einskorðist landnotkun þess við ferðamennsku. Áður fyrr voru Dverghamrar notaðir sem fjárréttir, eða fram á miðja 20. öld.⁵



↑ Mynd 20.

Dverghamrar (Heimasíða Umhverfisstofnunar, 2023)

Deiliskipulag hefur verið unnið fyrir svæðið þar sem gert er ráð fyrir göngustígum innan hins friðlýsta svæðis og áningarstað. Fyrir utan friðlýsta svæðið er gert ráð fyrir stækkun bílastæðis og þjónustu. Í Stjórnunar- og verndaráætlun Dverghamra, í kafla 2.5. um innviði og mannvirki, kemur fram að bent hafi verið á að öryggi að aðkomuleið að náttúruvættinu sé ábótavant. Þá kemur einnig fram (bls. 14):

“Í Aðalskipulagi Skaftárhrepps er gert ráð fyrir breytingu á veglínu frá Hörgsá að Fossálum, á leiðinni sem Dverghamrar liggja. Ekki liggur fyrir hvenær sú framkvæmd verður. Ekki er stefnt að breytingum á vegum né bílastæðum umfram það sem fram kemur í deiliskipulagi enda liggja bílastæðið og vegur fyrir utan hið friðlýsta svæði.”⁶

Svæðið er fast við Hringveginn norðan Fossála, gegnt Fossnúpi, og tengist vegur að Dverghömrum núverandi Hringvegi með T-vegamótum.

Nýr Hringvegur, óháð vali á veglínu, mun liggja töluvert sunnar og mun fjær Dverghömrum en núverandi Hringvegur.

Svæði á náttúruminjaskrá

Ekkert svæði á eða í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis er á náttúruminjaskrá.

Hverfisverndarsvæði

Ekkert svæði á eða í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis er hverfisverndað.

Vatnsból og vatnsverndarsvæði

Á skipulagsupprætti með nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031 (mynd 19) eru vatnsból (**VB**) sýnd í landi Hörgslands (**VB35**), Múlakots (**VB34**) og Keldunúps (**VB33**). Í greinargerð með aðalskipulaginu kemur fram að vatnsból Hörgslands sé borhola sem er staðsett austan við sumarhúsabyggðina að Hörgslandi. Vatnból

⁵ Umhverfisstofnun, 2019, bls. 10.

⁶ Umhverfisstofnun, 2019, bls. 14.

Keldunúps er lind í fjalli ofan við bæinn en engar upplýsingar liggja fyrir um vatnsból Múlakots.

Vatnsverndarsvæði eru ekki skilgreind.

Í skipulagsákvæðum aðalskipulagsgreinargerðarinnar um vatnsvernd segir m.a.:

- „Beina skal framkvæmdum og umferð frá vatnsverndarsvæðum í samvinnu við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands.
- Tryggja skal að óæskileg mengun frá iðnaðarsvæðum berist ekki í jarðveg eða vatn.“⁷

Minjavernd

Engar friðlýstar fornminjar (**MV**) eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði en í nágrenni þess eru friðlýstar fornminjar, sjá töflu 4.

↓ Tafla 4.

Friðlýstar minjar og hús. Upplýsingar fengnar úr greinargerð með nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2023.

Númer fornminjar	Heiti svæðis	Lýsing
MV3	Foss III	Friðlýstar minjar. Akurgirðingar miklar, fornar, í brekkunni vestur frá bæjarlæknum. Sbr. Árb. 1909: 10. Skjal undirritað af MP 25.10.1930. Þinglýst 28.05.1931.
MV37	Skólahús í Múlakoti á Síðu	Friðlýst hús. Friðlýsingin nær til ytra byrðis hússins. Friðlýst með sérstakri ákvörðun. Byggt 1909.
MV36	Prestbakkakirkja	Friðlýst með sérstakri ákvörðun. Byggð 1859. Aldursfriðun samkvæmt lögum nr. 80/2012: Prestbakki hlaða frá 1925, Prestsbakkakot, íbúð frá 1932.

Óheimilt er samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012 að raska húsum og mannvirkjum sem njóta aldursfriðunar, þ.e. eru 100 ára eða eldri. Því njóta eftirtalin hús í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis aldursfriðunar, sjá töflu 5.

↓ Tafla 5.

Friðuð hús á áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar. Upplýsingar eru fengnar úr greinargerð með nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031.

Jörð	Lýsing	byggingarár
Hörgslandkot 2	Reykhús	1900
Hörgsland 1	Geymsla	1920
Hörgsland	Hlaða	1930
Múlakot lóð 5	Íbúð	1922

Sérstök vernd náttúrufyribæra

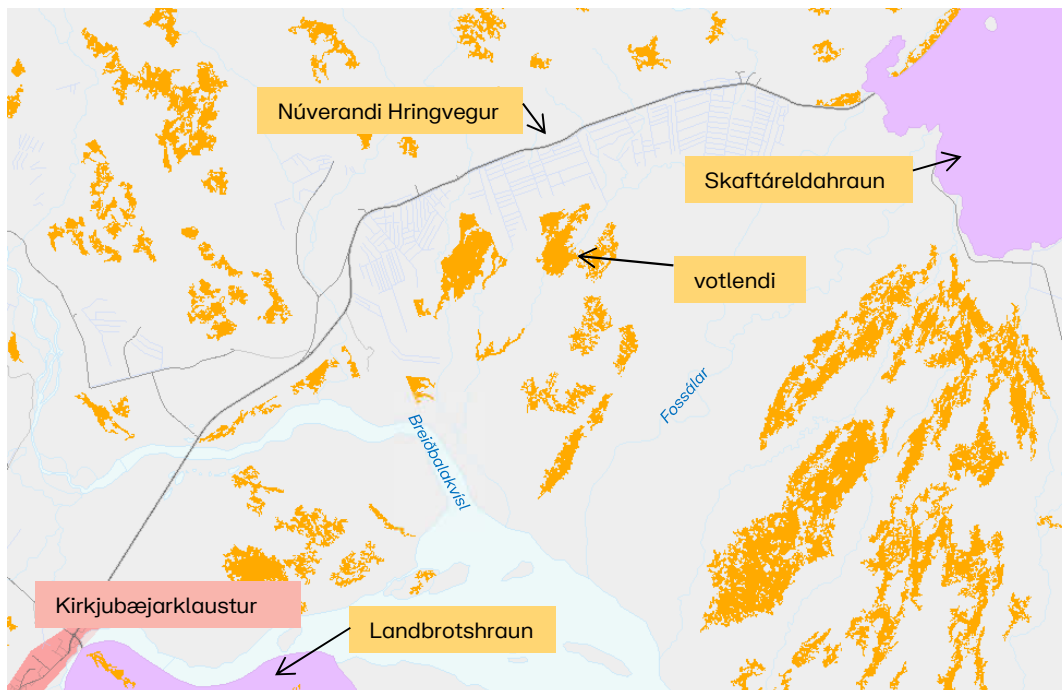
Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, njóta votlendi ($\geq 20.000 \text{ m}^2$), stöðuvötn og tjarnir ($\geq 1.000 \text{ m}^2$) verndar. Upplýsingar um votlendi liggja ekki fyrir en

⁷ Landmótun sf og Skaftárhreppur, 2022, bls. 114.

mögulegt er að votlendi sem er stærra en 2 ha og fellur undir 61. gr laganna verði raskað (sjá kafla 5.1.1. og 5.1.11.).

Í kortasjá Náttúrufræðistofnunar Íslands um sérstaka vernd vistkerfa og jarðminja <https://serstokvernd.ni.is/> eru nokkur lítt röskuð votlendissvæði, stærri en 2 ha og meira en 200 m frá skurðum á láglandi, sem liggja á eða við fyrirhugað framkvæmdasvæði, sjá mynd 21. Þau eru sýnd sem appelsínugulir flákar og njóta verndar samkvæmt 61. grein laga um náttúruvernd nr. 60/2013.

Þá mun fyrirhugað framkvæmasvæði liggja um Skaftáreldahraun, sem heitir Brunahraun á þessu svæði, austast á svæðinu, eða á tæplega 1 km löngum kafla, frá upphafi framkvæmdasvæðisins. Skaftáreldahraun er eldhraun sem nýtur verndar samkvæmt 61. grein laga um náttúruvernd nr. 60/2013.



↑ Mynd 21. Sérstök vernd á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Appelsínugulir flákar eru votlendissvæði stærri en 2 ha og meira en 200 m frá skurðum á láglandi. Fjólubláir flákar eru nútímahraun (Kortasjá Náttúrufræðistofnunar Íslands, 2023).

2.5 Lög og leyfisveitendur

Við matsvinnuna verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. Helstu lög í þessu sambandi eru lög um náttúruvernd nr. 60/2013 og lög um menningarminjar nr. 80/2012. Við matsvinnuna verða verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi, tegundir, jarðminjar, vatnasvæði og landslag sem fjallað er um í 2. og 3. gr. náttúruverndarlaga höfð að leiðarljósi.

Fyrirhuguð framkvæmd og efnistaka henni samfara getur verið háð eftirfarandi leyfum sem aflað verður að loknu mati á umhverfisáhrifum:

- Afla skal framkvæmdaleyfis sveitarstjórnar samkvæmt. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 vegna meiri háttar framkvæmda sem áhrif hafa á umhverfið og breyta ásýnd þess, svo sem breytingar lands með jarðvegi eða efnistöku, og annarra framkvæmda sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.

- Framkvæmdin þarf að vera í samræmi við Aðalskipulag Skaftárhrepps 2019-2031.
- Öll efnistaka er háð lögum nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð. Þar kemur fram í 8. gr. að öll efnistaka á landi, úr botni vatnsfalla og stöðuvatna og úr sjávarbotni innan netalaga er háð framkvæmdaleyfi hlutaðeigandi sveitarstjórnar, samanber skipulagslög, nr. 123/2010. Áður en leyfi er veitt fyrir efnistöku skal liggja fyrir áætlun um væntanlega efnistöku þar sem m.a. skal gerð grein fyrir magni og gerð efnis, vinnslutíma og frágangi á efnistökusvæði.
- Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 gr. 57 skal leyfisveitandi leita umsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands og viðkomandi náttúruverndarnefndar áður en veitt er leyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðminja og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. grein nema fyrir liggja staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem heilbrigðiseftirlit Suðurlands veitir vegna vinnubúða og starfssemi sem fylgir efnistöku. Í gildi er reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Um er að ræða atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.
- Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingarvinnustað.
- Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Fiskistofu varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Fiskistofu, lax- og silungsveiðisviðs, vegna nýrra brúa á ár og malarnáms úr áreyrum. Sjá næstu málsgrein.
- Samkvæmt vatnalögum nr. 15/1923 eins og þeim var breytt með lögum nr. 132/2011 þarf leyfi Orkustofnunar vegna framkvæmda sem tengjast vatni og vatnafari. Undanþegnar eru allar framkvæmdir sem skylt er að tilkynna til Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 en Fiskistofa sér um miðlun upplýsinga til Orkustofnunar. Framkvæmdin kann að vera bæði tilkynningar- og leyfisskyld hjá Orkustofnun.
- Í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012 þarf að sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast.
- Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, njóta m.a. fossar, gamlir birkiskógar, nútímahraun, sjávarfitjar, leirur og votlendi að stærð 2 ha eða stærri, sérstakrar verndar.
- Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 155/2018, 13. gr. skal við hvers kyns leyfisskyldar framkvæmdir sem geta haft áhrif á gróður og jarðveg sýna sérstaka aðgát til að lágmarka rask og leitast við að endurheimta vistkerfi sem verða fyrir raski. Í 18. gr. kemur fram að ekki má ráðast í varnaraðgerðir til að koma í veg fyrir landbrot nema í samráði við Landgræðsluna.
- Þar sem veglína skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náð samráð við eiganda hennar, Rarik og Landsnet, um útfærslur. Engar framkvæmdir verða

innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggi heimild frá viðkomandi raforkuflutningsaðila.

Auk þess er Ísland aðili að ýmsum alþjóðlegum samþykktum sem þarf að uppfylla, t.d. samningi um líffræðilega fjölbreytni sem gerður var í Rio de Janeiro 1992 og Bernarsamningi sem fjallar um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu.

3 Framkvæmd og starfsemi sem henni fylgir

3.1 Almennt um afmörkun framkvæmda

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um langa framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði sést á meðfylgjandi teikningum. Það nær frá Hringvegi við Orustuhól í Brunahrauni að Hringvegi skammt austan Kirkjubæjarklausturs.

Núverandi Hringvegur á framkvæmdasvæðinu er um 13,7 km langur. Nýr vegur mun bæði fylgja núverandi vegi en einnig liggja um lítt raskað land, háð vali á veglínunni. Framkvæmdinni má skipta í fjóra þætti:

1. Vegagerð
2. Efnistaka
3. Brúarvinna
4. Rekstur

Veghelgunarsvæði Hringvegur telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar rúmast oftast innan veghelgunarsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur hluti framkvæmdasvæðisins náð út fyrir veghelgunarsvæðið. Á nokkrum stöðum kann enn fremur að vera nauðsynlegt að vikka út skeringar sem getur orðið til þess að framkvæmdasvæði lendi utan veghelgunarsvæðis. Einnig eru sum þeirra námusvæða sem til athugunar eru, utan veghelgunarsvæðis og á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir veghelgunarsvæðið til að geyma efni tímabundið. Allt rask utan veghelgunarsvæðis verður í samráði við landeigendur en reynt verður að halda stærð framkvæmdasvæðisins í lágmarki.

3.2 Leiðarljós við val á legu og hönnun

3.2.1 Lagaumhverfi Vegagerðarinnar

Í þessum kafla er greint frá þeim greinum vegalaga nr. 80/2007 og reglum nr. 180/2015 sem hafa áhrif á legu og hönnun vega. Einnig er fjallað um núllkost.

Vegalög nr. 80/2007. VIII. kafli. Hönnun, lagning og viðhald vega.

- *41. gr. Almennt.* Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem hagkvæmasta hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest.

Reglur nr. 180/2015 um hönnun þjóðvega sem opnir eru almenningi til frjálsrar umferðar

- Í 4. gr. segir: „Vegagerðin gefur út veghönnunarreglur á grundvelli reglna þessara. Tilgangur regnanna er að tryggja fullnægjandi og samræmd gæði vegakerfisins með því að vega saman öryggi, afköst, umhverfi og fjárhagslega hagkvæmni hverju sinni“.

3.2.2 Núllkostur og uppbygging núllkostar

Þegar Vegagerðinni er falin framkvæmd nýbyggingar, eins og hér er til umfjöllunar, er það vegna þess að stjórnvöld telja núverandi vegi ekki uppfylla kröfur sem settar hafa verið um öryggi og greiðfærni. Í mati á umhverfisáhrifum er skilgreindur svonefndur núllkostur, þ.e. sá kostur að aðhafast ekkert. Vegagerðin telur að vegna umferðarpunga á núverandi vegi og nálægðar hans við býli, komi núllkostur ekki til greina.

3.2.3 Markmið við hönnun

Til að markmiðum framkvæmdarinnar verði fullnægt verða eftirfarandi atriði höfð að leiðarljósi við staðsetningu nýs Hringvegur um Síðu, milli Fossála og Breiðbalakvíslar.

- Vegurinn hafi sem minnst áhrif á landslag, verndarsvæði og náttúru- og menningarminjar.
- Sjónræn áhrif vegarins verði sem minnst og að hann falli vel að landslagi.
- Vegurinn sé staðsettur með tilliti til annarra mannvirkja.
- Gróðurlendum verði hlíft eins og kostur er.
- Framkvæmdin hafi jákvæð áhrif á ferðamennsku og dragi ekki úr möguleikum til útivistar.
- Vegurinn verði fjær hýbýlum og útihúsum.
- Veginum er valin lega um veðurléttara svæði.

Eftirfarandi atriði verða höfð að leiðarljósi við hönnun nýs og endurbyggðs vegar:

- Vegurinn verður með betri legu en núverandi vegur sem mun draga úr eldneytiseyðslu og um leið draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.
- Vegir og brýr á Fossálum og Breiðbalakvísl verða tvíbreið og að lágmarki 8 m breið.
- Almennt er miðað við að halda hönnunarhraða ≥ 90 km/klst.
- Vegurinn verður felldur að landslagi og veglínur hafðar mjúkar og aflíðandi til að auka jákvæða upplifun vegfarenda og einnig umferðaröryggi.
- Mörk vega og óraskaðs lands verða aflíðandi og ávöl eftir því sem hægt er.

- Reynt verður að gera veginn eins lítt sýnilegan í landslaginu og mögulegt er til að skerða ekki upplifun útivistarfólks og ferðamanna.
- Leitast er við að útsýni verði hvergi skert og að leiðin verði falleg útsýnisleið.

3.3 Hönnun vegar

Í 8. gr. vegalaga nr. 80/2007 kemur fram að þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegaskrá. Þjóðvegum skal skipað í 4 flokka; stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi. Um stofnvegi segir m.a.:

„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. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu.“

Veghönnunarreglur tengja saman veghönnun, ökulag, aflfræði ökutækja og umferðaröryggi. Í grunnatriðum fyrir veghönnunarreglur, sem er að finna á heimasíðu Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is, kemur fram að stofnvegir eigi að vera a.m.k. samkvæmt vegtegund C₈. Hnévisirinn, fyrir aftan bókstafinn í vegtegundum segir til um breidd vegarins. Hönnunarforsendur eru eftirfarandi:

- Hönnun burðarlaga miðar við 20 ára líftíma
- Gert er ráð fyrir að halli fyllinga- og skeringarfláa verði 1:3 eða flatari
- Halli rofvarnarfláa verður 1:2
- Hönnunarhraði verður ≥ 90 km/klst.
- Hönnunaröxulþungi 11,5 tonn

3.3.1 Hönnunarhraði

Í 37. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 eru almenn ákvæði um leyfilegan hámarkshraða á vegum. Í dag er leyfður hraði á Hringvegi milli Fossála og Breiðbalakvísar, 90 km/klst. en á vegkaflanum beggja vegna Dverghamra er umferðarmerki með leiðbeinandi ráðlögðum ökuhraða 70 km/klst.

Í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar segir:

„Í dreifbýli skal almennt velja eins háan hönnunarhraða og umferðaröryggi og aðstæður leyfa og hagkvæmt er miðað við stofnkostnað og rekstrarkostnað.“

Ennfremur segir:

„Hönnunarhraði skal vera jafn eða meiri en leyfilegur hraði og við hönnun skal þess gætt að raunhraði á veginum geti orðið sem jafnastur og þær hraðabreytingar sem nauðsynlegar kunna að vera vegna vegferils verði ekki of miklar.“

Nýr Hringvegur milli Fossála og Breiðbalakvísar er stofnvegur og verður lagður samkvæmt vegtegund C₈, sem er 8 m breiður vegur. Hönnunarhraði C₈ er 90 km/klst.

Breytingar á hönnunarhraða eru vandmeðfarnar og reynast oft slysavaldur í umferðinni og því þarf veigamikil rök til að breyta honum. Slíkt kemur fyrst til álíta þar sem landslag er bæði bratt og krappt og leiðir til brattrar brekka og krappa beygja.

Hönnunarhraði á ætíð að vera í takt við aðstæður. Við hönnun vega ber að fara eftir ákvæðum í 61. og 69. greinum náttúruverndarlaga (nr. 60/2013) um að fella mannvirki að landslagi og að vernda eða hlífa ákveðnum jarðmyndunum og vistkerfum. Sama á við um fornleifar skv. 21. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

3.3.2 Breidd raskaðra svæða meðfram vegi

Breidd raskaðs eða hreyfðs lands undir vegi ræðst af þremur þáttum:

- vegbreidd
- bratta vegfláa
- hæð vegar yfir landi

Bratti vegfláa er að öllu jöfnu miðaður við að þeir sem aka út af vegi slasist ekki eða lítilsháttar. Fláinn 1:4 (lóðrétt/lárétt) er talinn hvað öruggastur en 1:3 vel viðunandi. Sé veghæð um 1,0 m og vegyfirborð 8 m breitt, verður raskað land $8+2 \times 3$ eða 14 m breitt við fláa 1:3 en $8+2 \times 4$ eða 16 m breitt við fláa 1:4.

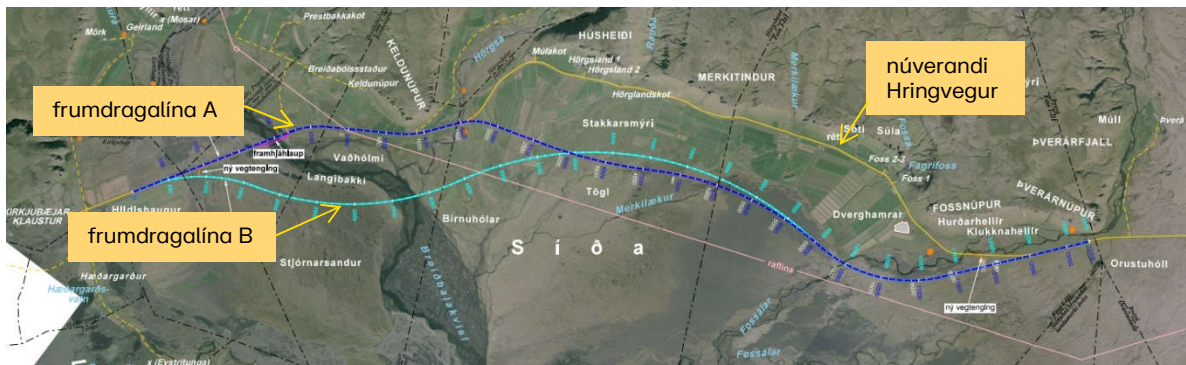
Á láréttu landi er því líklegt að vegur og vegflái nái um 7-8 m til hvorrar handar frá miðlínu vegar (mynd 22). Breidd þessi er þó breytileg eftir hæð fyllingar eða dýpt skeringar. Afar ólíklegt er að öllu veghelgunarsvæðinu verði raskað en það er fyrst og fremst hugsað til að hindra gerð annarra óskyldra mannvirkja við veginn. Á meðfylgjandi teikningum eru sýnd svæði sem raskast vegna framkvæmda við skeringar og fyllingar.

3.3.3 Öryggissvæði meðfram vegi

Til að draga úr slyshættu er þörf á öryggissvæði til hvorrar handar meðfram vegum.

Með öryggissvæði er átt við svæði þar sem hvorki mega vera stórir steinar ($\geq 0,2$ m), nibbur né skorningar eða annað sem valdið getur hættu við útafakstur. Utan við öryggissvæðið eru hliðarsvæði þar sem gerð er krafa um að ekki séu steinar stærri en 0,5 m á kant, vatn eða þverhnípi (sjá kafla 2.3 og 5.4.3 í veghönnunarreglum. <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/veghonnunarreglur/>).

Öryggissvæði skal hafa ákveðna breidd háð hönnunarumferð og hönnunarhraða. Lágmarksbreidd öryggissvæðis við ÁDU 301-3000 og 90 km/klst. hönnunarhraða er 7 m en jafnan er stefnt að 50 - 100 % breiðari öryggissvæðum þar sem aðstæður og kostnaður leyfa. Vegrið verða þar sem ekki er hægt að koma fyrir öryggissvæði. Á mynd 22 má sjá tengsl veghæðar, breiddar vegfláa og breiddar öryggissvæðis á 8 m vegi.



↑ Mynd 23

Valkostir í frumdrögum Vegagerðarinnar frá árinu 2011. Veglína A er dökkblá en veglína B sægræn. Núverandi vegur er gulur. Háspennulína Rarik er sýnd bleik á myndinni.

Þar sem nú er gert ráð fyrir fjármagni til framkvæmdanna á árunum 2025-2029 er undirbúningur hafinn og hönnunarferli farið af stað. Tveir valkostir hafa verið skilgreindir á grundvelli umferðaröryggis- og hagkvæmnissjónarmiða, og í samráði við Skaftárhrepp og landeigendur, **veglínur A og C**.

Veglínu A, svipar til frumdragalínu A en liggur neðar í landinu og nær raflínu, að ósk landeigenda, til að draga úr raski á landi, sjá mynd 24.

Veglína C, svipar til frumdragalínu B að Fossálum, en hefur í samráði við landeigendur verið hliðrað til neðar í landið, niður fyrir svæði sem skilgreint er sem möguleg frístundahúsabyggð, niður fyrir mögulegt framtíðarræktarland og nær raflínu, til að draga úr raski á landi. Vegna þessara breytinga hefur hún verið nefnd **veglína C**.

Báðar ofangreindar veglínur A og C eru í hönnunarferli og nú þegar er ljóst að ýmsir agnúar verða sniðnir af þeim þar til umhverfismatskýrsla verður lögð fram og áfram þar til að hönnunarferlinu lýkur. Unnið verður að betrubótum á veglínunum með markmið hönnunar að leiðarljósi (sjá kafla 3.2.3.).

3.4.1 Veglína A

Veglína A er um 13,1 km löng og hefst í stöð 100, um 1,4 km austan einbreiðrar brúar á Fossálum. Hún liggur í vestur og fylgir núverandi vegi milli stöðva 100-900 en liggur svo í mjúkum boga niður fyrir núverandi veg og meðfram farvegi Fossála. Nýtt brúarstæði Fossála er við stöð 3400 sem er um 2,2 km neðar í farveginum en núverandi brúarstæði. Frá Fossálum liggur veglína áfram til vesturs um Fosssand og yfir Merkilæk á ræsi í stöð 6100 og yfir Rauða í ræsi í stöð 7350. Þaðan liggur veglínan í mjúkum boga til norðvesturs og inn á núverandi veg í stöð 8700, eða um 100 m norðan brúar á Hörgsá. Frá Hörgsá og að framkvæmdarenda við stöð 13100, skammt austan Kirkjubæjarklausturs, fylgir veglínan núverandi vegi. Milli stöðva 3300-7300 liggur veglínan lengst frá núverandi vegi eða að jafnaði í um 1450-1500 m fjarlægð.



↑ Mynd 24

Lega veglínu A (græn). Núverandi vegur er rauður. Háspennulína er bleik.

Núverandi brú yfir Hörgsá nýtist áfram á nýjum Hringvegi samkvæmt veglínu A. Í tengslum við byggingu nýs vegar, eftir veglínu A, verður byggð ný tvíbreið brú yfir Fossála og brú yfir Breiðbalakvísl verður breikkuð eða endurbyggð. Framkvæmd á brú yfir Breiðbalakvísl verður með þeim hætti að byggt verður framhjáhlaup með bráðabirgðabru á Breiðbalakvísl sem umferð verður beint á meðan breikkun/ endurbygging á núverandi brú stendur yfir. Að framkvæmdum loknum verður framhjáhlaupið fjarlæggt.

Að framkvæmdum loknum verður núverandi Hringvegur um Síðu, milli Fossála og Hörgsár, gerður að tengivegi með nýju heiti og vegnúmeri, þ.e. **Síðuvegur, vegnúmer 21**. Hann mun nýtast fyrir innansveitarumferð auk einhverrar ferðamannaumferðar. Nýr Hringvegur mun tengjast Síðuvegi (21) til vesturs með T-vegamótum við stöð 1060, skammt austan Fossála.

3.4.2 Veglína C

Veglína C er 12,8 km löng. Hún hefst á sama stað og veglína A, og liggur frá stöð 100 til vesturs eftir núverandi vegi. Við stöð 800 liggur veglínan í mjúkum boga meðfram farvegi Fossála. Farið er yfir Fossála á nýju brúarstæði sem er rúmlega 2,2 km neðar í farveginum en núverandi brúarstæði. Frá Fossálum liggur veglína áfram til vesturs um Fossand milli stöðva 4000-5500 og þaðan yfir Merkilæk og Rauða á ræsi og að nýju brúarstæði Breiðbalakvíslar, sem er um 2,6 km neðar í farveginum en núverandi brúarstæði. Frá stöð 9200 liggur veglínan til norðvesturs um Stjórnarsand og kemur inn á núverandi veg við stöð 12400, þaðan sem hún fylgir honum að framkvæmdarenda við stöð 12900, skammt austan Kirkjubæjarklausturs.



↑ Mynd 25

Lega Hringvegur um Síðu samkvæmt veglínu C. Núverandi vegur er sýndur rauður. Háspennulína er bleik.

Í tengslum við byggingu nýs vegar, samkvæmt veglínu B, verða byggðar nýjar tvíbreiðar brýr yfir Fossála og Breiðbalakvísl. Vatn úr Hörgsá mun einnig fara undir brúna á Breiðbalakvísl.

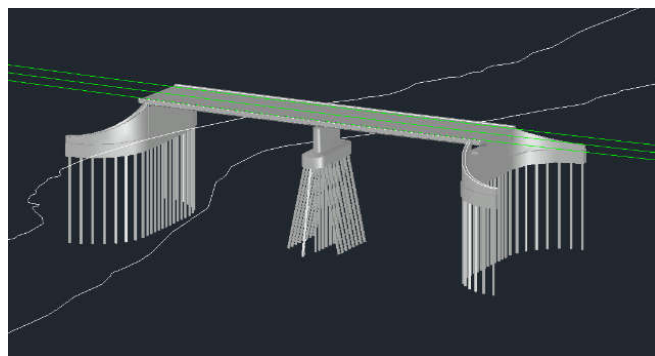
Að framkvæmdum loknum verður núverandi Hringvegur milli Fossála og Hringvegur við Kirkjubæjarklaustur gerður að tengivegi með nýju heiti og vegnúmeri, þ.e. **Síðuvegur, vegnúmer 21**. Hann nýtist fyrir innansveitar- og ferðamannaumferð. Nýr Hringvegur um Síðu mun tengjast honum að austan- og vestanverðu með T-vegamótum. Annars vegar til vesturs í stöð 1060 skammt austan Fossála, hins vegar til austur í stöð 12240.

3.4.3 Ný brú á Fossálum

Frumdrög nýrrar brúar á Fossálum liggja fyrir, sjá mynd 26. Gerð er tillaga að brú í nýrri veglínu

Hringvegur um Síðu um 2,2 km neðar í farveginum en núverandi brú, óháð vali á veglínu. Yfirbygging brúarinnar er eftirspennnt plötubrú í tveimur höfum, 22 m og 22 m, alls 44 m löng. Brúin er með 9,0 m breiðari akbraut og 0,5 m breiðum bríkum. Heildarbreidd brúarinnar er 10 m.

Landstöplar og millistöpull verða steyptr og sökklar er grundaðir á 12 m löngum steypnum staurum.



↑ Mynd 26.

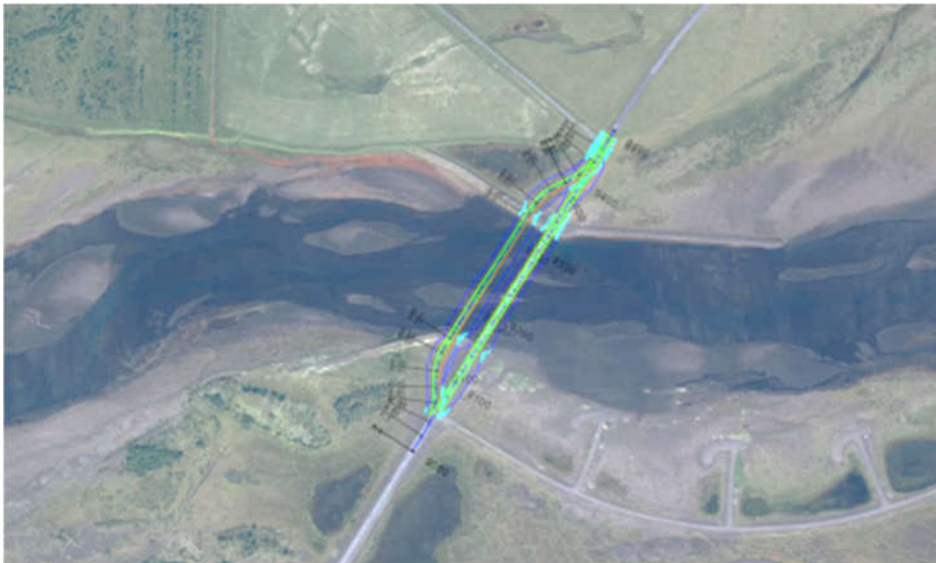
Þrívíðarlíkan af tillögu að nýrri brú, séð úr suðri. Útlínur núverandi árfarvegur sýndar með ásamt miðlínu og öxl vegar. Einnig steyptr staurar sem reknir verða niður.

3.4.4 Ný brú á Breiðbalakvísl

Frumdrög brúa á Breiðbalakvísl fyrir veglínur A og C liggja fyrir.

Í veglínu A er gerð tillaga að nýrri brú í núverandi brúarstæði. Brúin verður með 9 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum bríkum. Heildarbreidd hennar er því 10 m. Um er að ræða eftirspennna plötubrú í 3 höfum 28 m, 34 m og 28 m, alls 90 m að lengd. Hún verður grunduð á steyptum staurum.

Ekki má loka Hringveginum á meðan framkvæmdir standa yfir. Því verður byggð hjáleid með bráðabirgðabru þyr umferðina, ofan núverandi brúar um Breiðbalakvísl, og hámarkshraði lækkkaður á vegkaflanum á meðan framkvæmdum stendur.

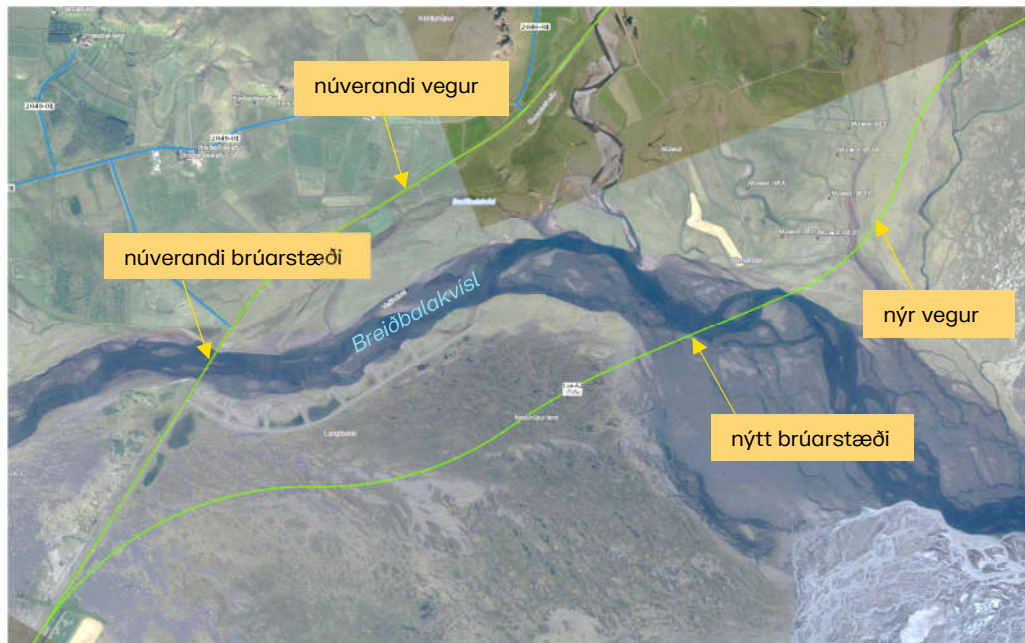


↑ Mynd 27

Veglína yfir Breiðbalakvísl ásamt hjáleid ofan vegar

Í veglínu C er gerð tillaga að nýrri brú, neðan vatnamóta Hörgsár og Breiðbalakvíslar, um 2,5 km neðar í farveginum.

Brúin verður eftirspennt bitabrú í 3 höfum; 31, 38 og 31 m, alls 100 m að lengd og skekkt um 20°. Hún verður grunduð á steyptum staurum, áætluð lengd er 160 m en lengd ákvarðast að undangengnum borunum. Brúin verður með 9,0 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum bríkum. Heildarbreidd hennar er 10 m.



↑ **Mynd 28**

Afstaða nýs brúarstæðis á Breiðabalakvísl í veglínu C, miðað við núverandi brú.

3.4.5 Samanburður á leiðum

Óháð vali á veglínu verður nýr vegur betri í hæð og plani, og öll vegsýn betri en á núverandi Hringvegi. Engin hús verða nálægt nýjum vegi og öryggi vegfarenda meira en nú er.

Í töflu 6 má sjá samanburð á helstu kennistærðum núverandi vegar og nýrra veglína A og C.

↓ **Tafla 6**

Upplýsingar um kennistærðir veglína A og C samanborið við kennistærðir núverandi vegar.

Kennistærðir	Eining	Núverandi vegur	Veglína A	Veglína C
Lengd veglínu	km	13,7	13,1	12,8
Lengd nýbyggingar	km		7,7	11,7
Lengd endurbyggingar	km		5,3	1,1
Mesti bratti á vegi	%	?	3,7	1,6
Krappasti planbogi (R)	m	?	650	900
Krappasti hæðarbogi (R)	m	?	5000	12000

Í umhverfismatsskýrslu verða metin áhrif af lagninu nýs vegar samkvæmt veglínunum A og C.

Vegagerðin telur ekki ástæðu til að fjalla um aðrar veglínur í umhverfismatsskýrslu en í matsvinnunni verður skoðað hvort mögulegt er að færa veglínuna til á köflum ef niðurstöður rannsókna vegna mats á umhverfisáhrifum sýna fram á neikvæð áhrif hennar á umhverfið.

Við val á veglínu þarf að bera saman áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, styttingu leiða, vetrarfærð, greiðfærni, öryggi, arðsemi og kostnað. Fjallað verður um þessa þætti í umhverfismatsskýrslu.

3.4.6 Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum um Síðu, sjá kafla 2.1.1. um núverandi veg. Núllkostur uppfyllir ekki markmið um öruggari og greiðari samgöngur. Mjög örðugt er að tryggja umferðaröryggi á svæðinu, einkum ef samtímis á að tryggja viðunandi greiðfærni. Umferðaröryggi og greiðfærni eru grunnforsendur þess að brýna nauðsyn ber til að ráðast í framkvæmdir.

Ef umferð um veginn eykst enn frekar, mun umferðaróhöppum fjölga að sama skapi, verði ekkert gert til að auka öryggi á veginum.

Núllkostur uppfyllir ekki kröfur samgönguáætlunar og Vegagerðarinnar um öruggar og greiðar samgöngur.

Fjallað verður um núllkost í umhverfismatsskýrslu en Vegagerðin hefur þegar hafnað honum enda hafa stjórnvöld falið henni að leggja nýjan Hringveg í stað núverandi vegar. Núllkostur verður notaður sem grunnviðmið til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið.

3.5 Framkvæmdalýsing

3.5.1 Vegagerð

Fyrirhugað er að ný- og endurbyggja Hringveg um Síðu milli Fossála og Breiðbalakvísar. Umræddur vegur mun leysa af hólmi núverandi Hringveg um Síðu og léttu mjög umferðarálag á honum. Að framkvæmdum loknum verður hann gerður að innansveitarvegi og mun flokkast sem tengivegur með nýju vagnúmeri, þ.e. Síðuvegur nr. 21.

Við lagningu nýs Hringvegar er miðað við að lagður verði góður og öruggur vegur sem verður felldur eins vel að landi og aðstæður leyfa. Nýr vegur verður 12,8-13,1 km langur, háð vali á veglínu.

Gert er ráð fyrir að nýr vegur verði 8 m breiður (C₈) og lagður klæðingu. Lagður verður góður og öruggur vegur í góðri fjarlægð frá hýbýlum og útihúsum. Vegurinn verður felldur eins vel að landi og aðstæður leyfa.

Hönnunarhraði samkvæmt veghönnunareglum Vegagerðarinnar er háður landslagi. Leitast verður við að ná hönnunarhraða 15-20 km/klst. yfir leyfðum hraða. Vegurinn verður hannaður fyrir 11,5 t öxulþunga. Hann verður tengdur núverandi vegakerfi við báða enda.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað nánar um legu vegarins og gerð hans. Líklegt kennisnið verður sýnt. Einnig mun koma fram hvernig vegurinn verður felldur að landi.

3.5.2 Ræsi og brýr

Við lagningu nýs Hringvegar um Síðu þarf að byggja 2 nýjar brýr, yfir Fossála og Breiðbalakvísl.

Ræsihönnun hefur ekki farið fram en ræsi verða sett í vatnsfarvegi og þar sem búast má við leysingarvatni eða þegar úrkoma er mikil. Frumathugun bendir til þess að ræsi verði ríflega 35 talsins, óháð vali á veglínu.

Hönnunarflóð ræsa og brúa mun miðast við 100 ára flóð.

Í umhverfismatsskýrslu verður nánari umfjöllun um brýr og ræsi í tengslum við framkvæmdina.

3.5.3 Rofvarnir og varnargarðar

Ekki er gert ráð fyrir þessum verkþætti nema í kringum stöpla nýrra brúa á Fossálum og Breiðbalakvísl.

3.5.4 Efnispörf og efnistaka

Áætluð efnispörf fyrirhugaðra framkvæmda er byggð á frumdragahönnun sem unnin er á landlíkani út frá loftmyndum. Samkvæmt fyrstu hugmyndum frumdraga er áætluð efnispörf framkvæmdarinnar um 330-680 þús. m³, háð vali á veglínu, sjá töflu 7.

↓ Tafla 7

Efnispörf nýs Hringvegar um Síðu. Magn er reiknað í þúsundum rúmmetrum (m³). Efni í brýr er ekki talið með.

	Veglína A	Veglína C
Klæðingarefni	3,1	3
Burðarlag	24	23
Styrktarlag	69	68
Fyllingar og fláafleygar	230	550
Samtals	326.1	644

Gert er ráð fyrir að mest af efni komi úr námum í nágrenni svæðisins. Staðsetningu náma í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði í nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031 má sjá á mynd 19. Í greinargerð skipulagsins er yfirlit yfir núverandi efnistökuastaði og þeir númeraðir með bókstafnum E fyrir framan númer námunnar, sjá töflu 8 og meðfylgjandi teikningar 3-4. Efnistökuastaðirnir eru einnig birtir á sveitarfélagsupprætti með aðalskipulaginu.

↓ Tafla 8

Efnistökuastaðir í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis samkvæmt nýju Aðalskiplagi Skaftárhrepps 2019-2031

Númer námu	Heiti	Efni	Staða/ magn (þús m ³)	Stærð í ha
E36	Skriða í fjallshlíð	Setnáma	50	2,5
E34	Fossálar 3	Ársandur, áætluð efnistaka	100	1
E33	Fossálar 2	Ársandur, áætluð efnistaka	100	1
E32	Hörgsá, ofan brúar	Setnáma, áætluð efnistaka	50	2,5
E31	Hörgsá, sunnan brúar	Ármöl, áætluð efnistaka.	30	1
E30	Geirlandsá	Setnáma, áætluð efnistaka	50	1
E2	Stjórn	Innan þéttbýlis við Kirkjubæjarklaustur í farvegi Stjórnar	25	2

Af ofangreindum námum eru þrjár þeirra í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði, þ.e. námur E34, E33 og E31.

Leitast verður við að nýta opnar námur á svæðinu ef þær uppfylla skilyrði um efnisgæði, til að sporna við frekara raski.

Jarðfræðingur mun fara um fyrirhugað framkvæmdasvæði vorið/sumarið 2023 og meta möguleika á efnistöku.

Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir því hvernig efnismálum verður háttað. Fjallað verður um magn og tegund efnis sem þarf til framkvæmda. Greint verður frá staðsetningu efnistökuastaða og hversu mikið efni verður hægt að taka á hverjum stað. Vegagerðin mun hafa samráð við Umhverfisstofnun og landeigendur varðandi efnistöku.

Fyrirhugaðir efnistökuastaðir verða kortlagðir og gerð grein fyrir frágangi þeirra í samræmi við gildandi lög um frágang efnistökuastaða. Lagt verður mat á verndargildi efnistökuastaða og áhrif efnistöku á gróðurfar, fugla, menningarminjar, jarðmyndanir, landslag og vatnafar (sjá kafla 5).

Vegagerðin leggur til, svo að takmarka megi röskun á svæðinu, að endanlegar efnisrannsóknir muni ekki fara fram fyrr en mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar telst lokið. Þá verða laus jarðlög könnuð með því að grafa rannsóknarholur og fast berg verður skoðað til að meta gæði efnis.

3.5.5 Frágangur

Við lagningu nýs Hringvegar um Síðu, milli Fossála og Breiðabalakvíslar, verður breyting á vegakerfinu, því góður og greiðfær vegur í góðri fjarlægð frá býlum og húsum kemur í stað núverandi Hringvegar. Þá verða nýjar tveggja akreina brýr byggðar á Fossálum og Breiðbalakvísl og vegsýn og aðkoma að/frá þeim eins og best verður á kosið.

Skeringar og námur verða mótaðar í samræmi við landslag og umhverfi. Á grónum svæðum verður reynt að græða upp öll sár og allt jarðrask. Við frágang verður þess gætt að yfirborð náma og skeringa falli sem best að aðliggjandi landi.

Öllum jarðvegi á skeringar- og námusvæðum verður haldið til haga og jafnað yfir skeringar, námusvæði og annað rask í verklok þar sem því verður við komið. Reynt verður að græða upp öll sár og allt jarðrask. Hugað verður að lagfæringu á eldri sárum eða jarðraski í samráði við fulltrúa Umhverfisstofnunar.

Þeir kaflar núverandi vegar sem ekki verða skilgreindir sem tengivegir munu falla til landeigenda. Vegagerðin mun jafna þá út og græða upp nema að landeigandi sé því móttfallinn.

Í umhverfismatsskýrslu verður greint frá frágangi vegsvæðis og núverandi vegar að framkvæmd lokinni.

Gert er ráð fyrir að byggður verði áningarstaður við Fossála í tengslum við framkvæmdina. Ákvörðun um girðingar og áningarstaði, eða útskot, verður tekin í samráði við landeigendur og viðkomandi sveitarstjórn.

3.5.6 Mannaflapörf og vinnubúðir

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma.

Ef verktaki ákveður að setja upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við Skaftárhrepp, heilbrigðiseftirlit Suðurlands, landeigendur og framkvæmdaaðila.

Vinnubúðum er yfirleitt valinn staður í eða við námur. Jafnframt þarf að huga að því að neysluvatn og frárennsli uppfylli kröfur.

Fjallað verður um mannaflapörf og vinnubúðir í umhverfismatsskýrslu. Þar mun koma fram hvaða lög og reglugerðir þarf að uppfylla vegna vinnubúða.

3.5.7 Aðrar framkvæmdir

Vegagerðin hefur ekki upplýsingar um aðrar fyrirhugaðar framkvæmdir á svæðinu.

3.6 Framkvæmdatími og fjárveitingar

Fjárveitingar til fyrirhugaðar framkvæmda eru á Samgönguáætlun 2020-2034. Á árunum 2025-2029 er gert ráð fyrir 860 millj. kr. í vegagerð milli Fossála og Hörgsár og 600 millj. kr. í nýja brú á Breiðbalakvísl.

Vegagerðin hefur áætlað kostnað vegna framkvæmda á Hringvegi um Síðu, milli Fossála á Breiðbalakvíslar, sjá töflu 9.

↓ Tafla 9

Áætlaður kostnaður (millj. kr.) við framkvæmdina eftir veglínunum.

	Veglína A	Veglína B
Vegagerð	?	?
Brú á Fossálum	385	385
Brú á Breiðbalakvísl	667	724
Bráðabirgðavegur	49	0
Bráðabirgðabrá	86	0
Rif á núverandi brú	40	0
Samtals:		

Áætlaður framkvæmdatími er 3 ár en ekki hefur verið tekin ákvörðun um áfangaskiptingu.

Miðað er við að hægt verði að bjóða verkið út um leið og undirbúningi lýkur og öll leyfi liggja fyrir.

Fjallað verður um framkvæmdatíma og fjárveitingar í umhverfismatsskýrslu.

3.7 Rekstur- og rekstrartími

Að loknum framkvæmdum hefst rekstur mannvirkisins en hann felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjósmokstri. Þegar umferð hefur verið hleypt á veginn hefur reksturinn áhrif á öryggi samgangna. Gert er ráð fyrir a.m.k. 20 ára afskriftartíma nýs vegar eftir að framkvæmdum lýkur. Vegurinn mun þó geta enst mun lengur ef burðarlög hans eru endurbyggð reglulega. Með nýjum burðarlögum ganga vegir í endurnýjun lífdaga sinna en endurnýjun slítlaga fellur undir almennt viðhald.

Rekstrarkostnaður Vegagerðarinnar er m.a. háður vegalengd, umferð og vetraraðstæðum. Fjallað verður um helstu þætti rekstrar í umhverfismatsskýrslu.

4 Umfang og áherslur mats á umhverfisáhrifum

Vegagerðin sér um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en einnig munu koma að verkinu sérfræðingar á sviði náttúrufars og menningarminja. Greint er frá því í köflum 5.1.1 -5.1.12.

4.1 Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfi

Framkvæmdin felst í vegagerð, efnistöku og byggingu nýrra brúa á Fossála og Breiðbalakvísl.

4.1.1 Vegagerð og bygging brúa

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu, legu, hönnun vegar, hönnun brúa, stærð vegsvæðis og frágangi.

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í beinum áhrifum á það landsvæði sem fer undir veg. Vega- og brúargerð getur haft áhrif á landnotkun, gróður, fugla, votlendi, menningarminjar, jarðmyndanir og vatnafar. Framkvæmdin hefur sjónræn áhrif og markar ný spor í landslagið.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma veldur hávaða, útblástursmengun, hættu á mengunarslysum og rykmengun.

Þá verða vinnubúðir og aðstaða sett upp í nágrenni greiðfærra leiða á svæðinu. Eitthvert rask verður í tengslum við þá aðstöðu en gert er ráð fyrir að vinnubúðirnar standi á framkvæmdatíma.

Nýr Hringvegur um Síðu verður lagður til að bæta samgöngur og umferðaröryggi á svæðinu. Á rekstrartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, tengingu milli landshluta, ferðamennsku, útivist og opinbera þjónustu. Betri samgöngur geta haft í för með sér meiri umferð um svæðið, sem hefur áhrif á ferðamennsku og útivist.

Traustar og áreiðanlegar samgöngur eru undirstaða sterks og heilbrigðs atvinnulífs.

4.1.2 Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð efnisþörf framkvæmdarinnar, staðsetningu náma og frágangi þeirra að efnistöku lokinni. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, menningarminjar, jarðmyndanir og vatnafar. Þá breytir efnistaka landslagi.

4.2 Vinsun

Meginatriðin, sem fjallað verður um í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, eru fjögur.

Í fyrsta lagi áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði og svæði á náttúruminjaskrá.

Í öðru lagi áhrif framkvæmdarinnar til skemmri og lengri tíma á náttúrufar. Fjallað verður um vistgerðir, ferskvatnslíf, gróðurfar og fuglalíf svæðisins.

Í þriðja lagi verður fjallað um fornminjar og áhrif þeirra á val vegstæðis.

Í fjórða og síðasta lagi verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á vatnafar, jarðmyndanir og landslag. Umfjöllunin mun byggja á tiltækum gögnum sem aflað var vegna forhönnunar og nýjum rannsóknum sem gerðar verða.

4.3 Áherslur í umhverfismatsskýrslu

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem hugsanlega geta orðið fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar.

Umfjöllunin mun ná bæði til framkvæmdar- og rekstartíma.

Í umhverfismatsskýrslu verður lögð áhersla á eftirtalda þætti:

- Gróðurfar
- Fuglalíf
- Menningarminjar
- Jarðmyndanir
- Vatnafar og vatnsvernd
- Lífríki í ám
- Landslag og ásýnd lands
- Verndarsvæði
- Samfélag
- Útivist og ferðamennska
- Landnotkun og mannvirki
- Heilsa og hljóðvist

Áhrif framkvæmdarinnar munu ná út fyrir framkvæmdasvæðið sjálft.

Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt; annars vegar svæði sem fer undir veg og efnistöku, hins vegar svæði þar sem áhrifa bættra samganga gætir. Reynt verður að meta líklegt áhrifasvæði framkvæmdarinnar varðandi þá umhverfisþætti sem skoðaðir verða. Lagðar verða til aðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmda.

4.4 Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum

Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda á Hringvegi um Síðu, milli Fossála og Breiðbalakvísar hefur verið skilgreint af Vegagerðinni. Það nær yfir mögulegt framkvæmdasvæði vegagerðar og efnistöku og er að jafnaði um 300 m breitt, þ.e. 150 m til hvorrar handar frá miðlínu nýrrar veglínu.

Gert er ráð fyrir að nýr vegur verði innan rannsóknarsvæðisins. Ef í ljós kemur, meðan á mati á umhverfisáhrifum stendur, að stækka þurfi rannsóknarsvæðið vegna nýrra náma, nýrra veglína eða breyttrar legu veglína sem birt er á teikningum með matsáætlun, verður það gert og kynnt í umhverfismatsskýrslu.

5 Gögn og rannsóknir

Framkvæmdaraðili hyggst nýta sér ýmis gögn við matsvinnuna. Til eru ýmsar heimildir um fyrirhugað framkvæmdasvæði sem hægt er að nota en matsvinnan mun að stærstum hluta byggja á rannsóknum sem gerðar verða sumarið 2023 í tengslum við undirbúning þessarar framkvæmdar.

5.1 Umhverfispættir – áhrif af framkvæmd

Framkvæmdaraðili mun standa fyrir ýmsum rannsóknum og gagnaöflun vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfispætti sem geta orðið fyrir áhrifum af fyrirhugaðri framkvæmd og þau gögn, rannsóknir og aðferðir sem stuðst verður við og eða notaðar til að leggja mat á áhrif á einstaka umhverfispætti.

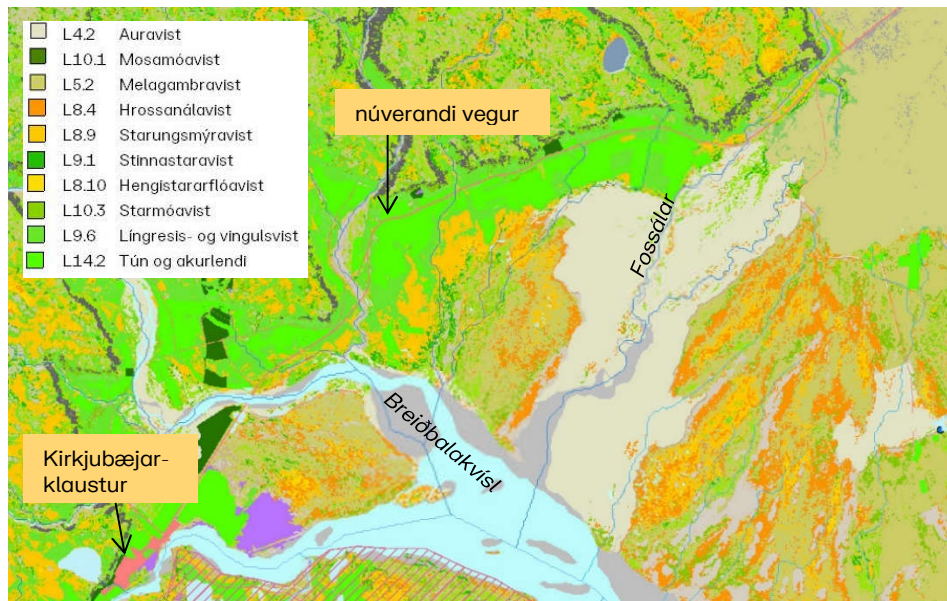
5.1.1 Gróðurfar

Takmarkaðar rannsóknir á gróðurfari hafa farið fram á mögulegu framkvæmdasvæði.

Í nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031 er almenn umfjöllun um gróðurfar í Skaftárhreppi þar sem kemur fram að gróðurfar hafi mótast af eldvirkni, mikilli úrkomu og fremur mildu loftslagi. Jarðvegurinn er frjósamur en mjög lausbundinn og rofgjarn og einkennist víða af mosum og fléttum. Lág grunnvatnsstaða í gleypnum fokjarðvegi eykur hættu á gróður- og jarðvegseyðingu og veldur því að örfoka land grær seint upp. Þá kemur fram að gróður og jarðvegseyðing í Skaftárhreppi er samtvinnuð sögu náttúruhamfara þar sem eldgos, sjávarsandur og framburður jökuláa hafa í gegnum tíðina valdið hve mestri gróðureyðingu en veðurfar og landnýting hefur einnig haft sín áhrif.⁸

Náttúrufræðistofnun Íslands skilgreinir og flokkar íslenskar vistgerðir og hér að neðan er mynd af vistgerðum sem sótt var í vefsíu stofnunarinnar, mynd 29. Í skýringum eru taldar upp þær gróðurvistgerðir sem skráðar eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

⁸ Landmótun sf og Skaftárhreppur, 2022, bls. 35.



↑ **Mynd 29.**

Vistgerðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði (www.vistgerdakort.ni.is, sótt 08.05.23).

Nýjar veglínur Hringvegar um Síðu liggja til að byrja með um lítt gróið land, neðan ræktarlands, en síðan um gróið land, m.a. votlendi. Engir skógar eru á framkvæmdasvæðinu.

Hvar: Fyrirhuguð framkvæmd, s.s. vegagerð, brúargerð og efnistaka, munu hafa staðbundin bein áhrif á gróður. Við framkvæmdir verður reynt að nota efni úr opnum námum þar sem því verður við komið. Rannsóknir á gróðurfari felast í samantekt og könnun á vistgerðum og háplöntum á mögulegu framkvæmdasvæði í þeirri viðleitni að skoða leiðir til að hlífa þeim eftir fremsta megni.

Greint verður frá einkennum og sérstöðu gróðurfars á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Sá möguleiki er alltaf fyrir hendi að framkvæmdin geti haft áhrif á votlendi sem er stærra en 2 ha, en þau teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 og skal forðast röskun þeirra nema brýna nauðsyn beri til og sýnt þyki að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi.

Hvenær og hvernig: Náttúrufræðistofnun Íslands hefur verið fengin til að rannsaka gróðurfara á mögulegu framkvæmdasvæði. Vettvangsrannsóknir munu fara fram sumarið 2023.

Aflað verður gagna um gróðurfara á svæðinu og útbúið vistgerðarkort af vistgerðum, í samræmi við tillögur Náttúrufræðistofnunar Íslands um flokkun vistgerða á Íslandi. Við vistgerðakortlagningu verða gróðurlendi afmörkuð í vistgerðir á loftmyndum frá Loftmyndum ehf. Auk þess verður þekja gróðurs metin. Við grunnkortlagningu verður notuð sú aðferðafræði og skráning sem viðhöfð er hjá Náttúrufræðistofnun Íslands.

Gengið verður um rannsóknarsvæðið og gróðurfara á fyrirhuguðum vegstæðum lýst. Gerð verður úttekt á tegundafjölbreytni og lítið eftir sjaldgæfum tegundum á og við vegstæðin. Tegundir sem finnast á rannsóknarsvæðinu verða bornar saman við tillögur Náttúrufræðistofnunar Íslands um tegundir á verndaráætlun. Í rannsóknarskýrslu verður birtur listi

yfir þær tegundir sem fundust á rannsóknarsvæðinu og greint frá tegundum á válista.

Niðurstöður rannsókna birtast í lýsingum á vistgerðum, tegundalistum og vistgerðarkorti. Miðað er við a.m.k. 100 m áhrifasvæði meðfram veglínunum og gróflega áætluðum efnistökusvæðum.

Ef sérstök vistkerfi, t.d. votlendi stærra en 2 ha finnast á rannsóknarsvæðinu, verður þeim lýst í umhverfismatsskýrslu og mælt hve stór svæði skerðast vegna framkvæmdarinnar. Ef sýnt þykir að raska þurfi verndarsvæðum verður sýnt fram á brýna nauðsyn þess samkvæmt 61. grein náttúruverndarlaga.

Framsetning: Útbúið verður stafrænt vistgerðarkort af rannsóknarsvæðinu. Vistgerðir verða afmarkaðar á loftmyndakorti og sýndar í skýrslu Náttúrufræðistofnunar í mælikvarðanum 1:10.000. Í umhverfismatsskýrslu verður lagt mat á flóru og tegundafjölbreytni svæðanna sem veglínan liggur um, fjölbreytni gróðurlenda og verndargildi þeirra. Reiknuð verður út stærð þeirra gróðurlenda sem raskast. Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á gróðurfur verða metin, m.a. möguleg skerðing á votlendi og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum, svo sem um möguleika á endurheimt votlendis í stað þess sem raskast.

Fjallað verður um fyrirbyggjandi aðgerðir við að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfur, eins og t.d. að varðveita efsta lag jarðvegs, svarðlag sem fellur til í vegstæði, og nýta aftur við frágang vegfláa, skeringa og náma.

Aðgerðir:

- Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft.
- Við frágang á svæðinu verður reynt að ganga þannig frá skeringum að ekki verði hætt á rofi. Jarðvegi og gróðri verður haldið til haga og jafnað yfir röskuð svæði eins fljótt og kostur er.
- A.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdirnar verður grætt upp. Við frágang vegarins verða skeringar og fyllingar lagaðar að landinu umhverfis. Öll svæði við hlið vegar, s.s. vegkantar, skeringar og aflagðir vegkaflar, verða jöfnuð og grædd upp þar sem við á að verki loknu í samráði við landeigendur, Landgræðsluna og Umhverfisstofnun. Við uppgræðslu á vegköntum þar sem það á við, verður tekið mið af grenndargróðri.
- Við val á aðferðum við endurheimt staðargróðursins verður tekið mið af umhverfisaðstæðum en mismunandi uppgræðsluaðferðir geta hentað mismunandi svæðum. Nýttar verða upplýsingar um uppgræðslu í tengslum við framkvæmdir sem er að finna í riti Landbúnaðarháskóla Íslands, Vegvist.
- Reynt verður að skerða votlendi sem minnst. A.m.k. jafn stórt votlendi og raskast við framkvæmdirnar verður endurheimt. Endurheimt votlendis verður í samráði við votlendissetur LBHÍ, viðkomandi landeigendur og Skaftárhrepp.

5.1.2 Fuglalíf

Í nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031 eru engar upplýsingar um dýralíf í hreppnum.

Hvar: Framkvæmdin mun mögulega hafa áhrif á fugla á svæðinu. Áhrif á fuglalíf felast aðallega í ónæði af framkvæmdum séu þær í gangi á viðkvæmum varp- eða uppeldistíma. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf geta einnig orðið með beinum hætti vegna búsvæðamissis, því að framkvæmdin mun að einhverju leyti raska búsvæðum fugla, sérstaklega þar sem farið er um gróið land. Umferð um veggi getur auk þess skapað hættu fyrir fugla vegna hugsanlegs áflugs.

Hvenær og hvernig: Náttúrufræðistofnun Íslands mun rannsaka fuglalíf á mögulegu framkvæmdasvæði. Vorið og sumarið 2023 verða vegsvæði nýrra veglína rannsökuð með tilliti til fugla. Heimildir um fuglalíf á svæðinu og fjölda tegunda verða teknar saman. Veglínur verða gengnar og rannsóknaraðilar munu skrá fugla báðum megin við sig. Atferli þeirra verður kannað, þ.e. óðals- og varpatferli, fæðuleit eða hvort þeir eiga leið framhjá. Búsvæði verða einnig skráð.

Framsetning: Í umhverfismatsskýrslu verður greint frá einkennum og sérstöðu fuglalífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Náttúrufræðistofnun Íslands mun leggja mat á þéttleika fugla og tegundafjölbreytni svæðisins og hvort á svæðinu sé sérstætt fuglalíf eða ábyrgðartegundir sem hugsanlega geta orðið fyrir áhrifum. Þá verður kannað hvort tegundir á valista finnast á svæðinu. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf verða metin og sérfræðingar Náttúrufræðistofnunar Íslands munu m.a. gera tillögu að mótvægisáðgerðum og /eða vöktun þar sem það á við.

5.1.3 Fornminjar

Fornleifaskráning er skipuleg kortlagning allra menningarminja, þ.e. mannvistarleifa sem eru eldri en 100 ára og teljast því friðhelgar samkvæmt lögum um menningarminjar.

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði liggur fyrir fornleifaskráning fornleifadeildar Náttúrustofu Vestfjarða sem var unnin fyrir Vegagerðina árið 2021 vegna þáverandi fyrirhugaðra breytinga á Hringvegi um Síðu milli Fossála og Hörgsár. Sú veglína sem þá var skráð svipar til veglínu A, sem hér er lögð fram til mats á umhverfisáhrifum, en hefur breyst lítilega eftir samtöl við landeigendur og frekari hönnun.

Í fyrirhugaðri skráningu verða forminjar innan áhrifasvæðis veglínu C skráðar og fyrri fornminjaskráning endurskoðuð m.t.t. til þeirra breytinga sem hafa orðið á veglínu A síðan fyrri fornminjaskráning fór fram.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á menningarminjar á svæðinu. Áhrifin geta helst orðið af völdum jarðrasks vegna vega- og brúargerðar og á efnistöskustöðum. Það er stefna Vegagerðarinnar að hliðra mannvirkjum eins og kostur er þannig að fornleifum verði ekki raskað.

Hvenær og hvernig: Fornleifadeild Náttúrustofu Vestfjarða mun gera fornleifaskráningu og vettvangsathuganir á mögulegu framkvæmdasvæði. Sumarið 2023 verður um 300 metra breitt svæði meðfram veglínunum rannsakað, þ.e. um 150 m til hvorrar handar.

Allir skráðir staðir verða innmældir inn í ÍSN93, hnitakerfi Íslands. Minjastöðunum verður lýst og teknar ljósmyndir af hverjum stað.

Framsetning: Í umhverfismatsskýrslu verða settar fram niðurstöður vettvangsathugana með upplýsingum um hvern stað og staðsetningu hans. Minjastaðir verða merktir inn á loftmyndakort. Gerð verður grein fyrir áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á menningarminjar og settar fram tillögur um mótvægisaðgerðir.

Gert er ráð fyrir að við verkhönnun nýs Hringvegur um Síðu, milli Fossála og Breiðbalakvísar verði veglínur og námusvæði færð til, til að sneiða framhjá fornleifum eins og hægt er, sé það á annað borð mögulegt. Ef nauðsynlegt reynist að raska fornleifum verður aflað leyfis hjá Minjastofnun Íslands í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012. Farið verður eftir ákvörðun Minjastofnunar Íslands um mótvægisaðgerðir og/eða rannsóknir.

5.1.4 Jarðmyndanir

Í greinargerð með nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031, kafla 3.7 um jarðfræði, kemur fram að suðurhluti Skaftárhrepps sé á láglandssvæði austan Mýrdalsjökuls sem hafi byggst upp af framburði margra ára.

Rannsóknir á jarðfræði og efnistökmöguleikum munu fara fram sumarið 2023 á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Jarðfræðingar Vegagerðarinnar munu annast þær rannsóknir.

Hvar: Nokkrar upplýsingar eru til um jarðfræði svæðisins. Framkvæmdin getur haft neikvæð áhrif á jarðmyndanir því vegagerð, brúargerð og efnistaka geta raskað jarðmyndunum sem á einhvern hátt þykja sérstæðar eða ástæða er til að vernda. Reynt verður að komast hjá raski á sérstæðum jarðmyndunum, ef um þær er að ræða.

Hvenær og hvernig: Sumarið 2023 munu jarðfræðingar gera rannsóknir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Jarðfræðiheimildir verða einnig notaðar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Loftmyndir og kort verða skoðuð og út frá þeim verða merkar jarðmyndanir á svæðinu staðsettar og þeim lýst.

Framsetning: Útbúið verður jarðfræðikort af svæðinu þar sem helstu jarðmyndanir á rannsóknarsvæðinu verða afmarkaðar. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um jarðfræði svæðisins, merkustu jarðmyndunum lýst, fjallað um sérstöðu þeirra og verndargildi. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðfræðilega þætti verða metin og gerðar tillögur að mótvægisaðgerðum þar sem það á við.

5.1.5 Vatnafar og vatnsvernd

Helstu vatnsföll á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru Fossálar, Hörgsá og Breiðbalakvísl. Minni ár/lækir eru Merkilækur og Raudá.

Ekkert vatnsverndarsvæði er sýnt í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði á aðalskipulagsupprætti sveitarfélagsins.

Hvar: Vegna vegagerðar, brúargerða og efnistöku getur framkvæmdin haft tímabundin áhrif á vatnafar á svæðinu.

Hvenær, hvernig: Starfsmenn Vegagerðarinnar munu skoða vatnafar svæðisins og gera tillögu að lengd brúa og stærstu ræsa.

Framsetning: Í umhverfismatsskýrslu verða möguleg áhrif framkvæmda á vatnafar og vatnsvernd metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

5.1.6 Lífríki í ám

Helstu vatnsföll sem framkvæmdir á svæðinu geta raskað eru Fossálar og Breiðbalakvísl. Minni ár/lækir eru Merkilækur og Rauðá. veiði er í Fossálum og á Vatnamótum, þ.e. á söndunum austan Kirkjubæjarklausturs þar sem Hörgsá, Fossálar og Breiðbalakvísl ásamt smærri lækjum sameinast jökulvatni Skaftár.

Rætt verður við leigutaka ána, Fish Partner, vegna upplýsinga um veiði og framkvæmdatíma.

Við val á veglínu, hönnun og framkvæmd vegar, verður leitast við af fremsta megni að spilla sem minnst ám og umhverfi þeirra og draga þannig úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríkið. Komi í ljós að raska þurfi veiðiá þarf að fylgja lögum nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði við efnistöku, brúa- eða ræsagerð eða aðrar framkvæmdir í eða við ár og vötn á svæðinu. Annars þarf leyfi Orkustofnunar vegna framkvæmda sem tengjast vatni og vatnafari, samkvæmt vatnalögum nr. 15/1923 eins og þeim var breytt með lögum nr. 132/2011.

Hvar: Framkvæmdin getur raskað lífríki í ám og vötnum.

Hvenær og hvernig: Hafrannsóknastofnun mun gera vettvangsrannsóknir á lífríki ána sumarið 2023. Unnið verður úr rannsóknargögnum, fjallað um möguleg umhverfisáhrif framkvæmdanna og gerðar tillögur um mótvægisáðgerðir þar sem þess gerist þörf.

Framsetning: Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á lífríki straumvatna metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum og /eða vöktun þar sem það á við.

5.1.7 Landslag og ásýnd lands

Landslagið á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er opið og víðsýnt er í góðu veðri. Landið sem fyrirhuguð framkvæmd mun liggja um einkennist af sléttlendi. Girðingar eru víða meðfram núverandi vegi og slóðar þvera landið þvers og kruss.

Hugtakið **landslag** er skilgreint í skipulagslögum (nr. 123/2010) og náttúrverndarlögum (nr. 60/2013) og merkir svæði sem fólk skynjar að hafi ákveðin einkenni sem tilkomin eru vegna virkni eða samspils náttúrulegra og/eða mannglegra þátta. Landslag tekur þannig til daglegs umhverfis, umhverfis með verndargildi og umhverfis sem hefur verið raskað. Undir landslag fellur m.a. þéttbýli, dreifbýli, ósnortin víðerni, ár, vötn og hafsvæði.

Hugtakið **landslagsheild** hefur verið skilgreint út frá rýmismyndun, landnotkun og gróðurfari. Í skýrslu sem unnin var fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma segir: „Landslagsheild er landslag sem fólk upplifir að sé afmarkað af náttúrulegum (t.d. fjallahringur, fjörður) og/eða menningarlegum þáttum“ (Þóra Ellen Þórhallsdóttir o.fl., 2010).

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag og ásýnd lands á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Athugunarsvæðið afmarkast af svæðinu austan Kirkjubæjarklausturs að Orustuhól í Brunnhrauni.

Fyrirliggjandi eru náttúrufarsgögn, loftmyndir og kortagögn. Útbúin verða sýnileikakort sem sýna samanburð á landslagi fyrir og eftir framkvæmdir.

Hvenær og hvernig: Mannvit verkfræðistofu mun gera rannsókn á landslagi og ásýnd lands á framkvæmdasvæðinu. Markmið verkefnisins er að varpa ljósi á helstu landslagseinkenni fyrirhugaðs framkvæmdarsvæðis, meta verndargildi þeirra og hve mikil áhrif framkvæmdin geti haft á sjónræna þætti og upplifunargildi svæðisins.

Farið verður í vettvangsferð sumarið 2023. Ljósmyndir verða teknar af landslagi og fyrirhuguðu vegstæði, til að meta sýnileikaáhrif og áhrif á landslagsheildir.

Framsetning: Í umhverfismatsskýrslu verður staðháttum og landslagi á rannsóknarsvæðinu lýst og landslagi skipt í landslagsheildir eftir landslagi, gróðurfari og jarðmyndunum. Lagt verður mat á gildi landslagsheilda og verndargildi þeirra metið. Á grunni landslagsheildanna verða áhrif framkvæmda metin. Skoðað verður hvort framkvæmdin fylgir ríkjandi línunum í landslaginu og hvernig hún fellur inn í það.

Áhrif framkvæmdarinnar á landslag, gildi þess og einkenni, verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við. Við hönnun veganna verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar og fyllingar sem best að landslagi. Útsýni að og frá fyrirhuguðum vegum og að námusvæðum og þar með sjónræn áhrif verða sýnd með sýnileikakortum. Við ákvörðun um staðsetningu myndatökustaða verður miðað við að skoða útsýni frá fjölförnum stöðum og völdum stöðum sem þykja markverðir vegna útivistar og/eða útsýnis. Staðsetning myndatökustaða og sjónarhorn þeirra verða sýnd á korti. Tilgreint verður hvar myndirnar eru teknar, hvert sjónarhornið er og hvað myndirnar eiga að sýna.

Aðgerðir: Fyrir sjónræn áhrif framkvæmdarinnar á landslag skiptir miklu máli að frágangur framkvæmdarsvæðisins sé sem bestur og áhersla verði lögð á vandaðar mótvægisáðgerðir. Við frágang verði röskuð svæði formuð á þann máta að þau falli sem best að nærliggjandi landslagi og halla umhverfisins, ásamt því að endurheimt og uppgræðsla takist vel. Sérstaklega þykir brýnt að vanda frágang og aðgerðir á svæðum sem metin hafa verið með hátt verndargildi með tilliti til fjölbreytni í landformum og áferð, heildstæðni og upplifunar.

Markmið aðgerðanna er að draga úr umhverfisáhrifum framkvæmdanna en vegir geta brotið upp landslagsheildir og búsvæði. Þar sem gróðurhula er fjarlægð er jarðvegur viðkvæmur fyrir vatns- og vindrofi og uppbrot búsvæða getur leitt til lægra hlutfalls kjarnasvæða miðað við jaðar svæða sem hefur áhrif á líffræðilega fjölbreytni. Við uppbrotið og hnignun vistkerfa í tengslum við vegagerð getur útbreiðsla framandi og ágengra plöntutegunda orðið auðveldari en þær hafa gjarnan tilhneigingu til að þrífast vel á röskuðum svæðum. Við hönnun vega og undirbúning vegaframkvæmda eru tækifæri til að draga úr áhrifum á vistkerfi og umhverfið í kringum vegina.

Helstu aðgerðir sem mögulegt er að beita við frágang og mótvægisáðgerðir á viðkvæmum svæðum með tilliti til ásýndar landslags taka meðal annars til eftirtalinna þátta:

- Frágangur landslags á röskuðum svæðum verður í samræmi við nærliggjandi umhverfi og skarpar brúnir fyllinga og skeringa verða mótaðar ávalar.
- Yfirborð aflagðra vegkafla verður losað og aðlagð að landinu til að auðvelda framvindu gróðurs. Hjálpar aðgerðin til við að tengja raskað svæði við nærliggjandi land og mynda nýja eða stækka núverandi landslagsheild.
- Gengið verður frá fláum þannig að þeir falli sem best að umhverfi sínu. Halli fláa á grónum svæðum skal ekki vera brattari en 1:2 en með því er reynt að tryggja að náttúrulegur gróður geti náð sér á strik.
- Ýmsar ástæður eru þess valdandi að erfitt er að taka ákvörðun um mótun skeringa fyrirfram (stöðugleiki efnis, gróðurframvinda til framtíðar, hætta á ofanflóðum) og ástæður hverju sinni verða að ráða för. Leitast skal þó við að útlit skeringar endurspegli línur og form í nærliggjandi landslagi með það markmið fyrir augum að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum framkvæmda.

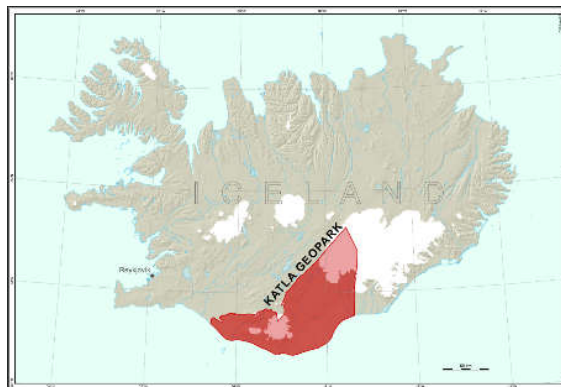
Helstu aðgerðir sem mögulegt er að beita við frágang og mótvægisáðgerðir á viðkvæmum svæðum með tilliti til ásýndar gróðurs og yfirborðsþekju má finna í kafla 5.1.1.

5.1.8 Útivist og ferðamennska

Kirkjubæjarklaustur liggur miðsvæðis í héraðinu og hefur á síðustu árum verið að eflast sem alhliða ferðapjónustustaður. Þungamiðja ferðamenskunnar er í og við þéttbýlið á Kirkjubæjarklaustri. Þar er hótél, veitingastaðir, orlofshús, verslun, upplýsingamiðstöð ferðamanna, tjaldmiðstöð og sundlaug.

Hluti Skaftárhrepps er innan Vatnajökulsþjóðgarðs og er gestastofa á vegum þjóðgarðsins staðsett á Kirkjubæjarklaustri.

Þá er Skaftárhreppur innan Kötlu jarðvangs sem er fyrsti jarðvangur landsins og hluti af alþjóðlegu neti UNESCO fyrir jarðvanga. Jarðvangurinn nær yfir 954 ha landsvæði og þekur rúmlega 9% af flatarmáli Íslands. Í nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031 kemur fram að hlutverk jarðvangsins sé



↑ **Mynd 30.**

Afmörkun Kötlu jarðvangs (heimasíða Kötlu jarðvangs, www.katlageopark.com)

að fræða gesti um svæðið og vera tákni um gæði í náttúrutengdri ferðaþjónustu sem stuðli að sjálfbærri þróun.⁹

Á heimasíðu sveitarfélagsins, www.klaustur.is, kemur fram að ferðaþjónustan sé sú atvinnugrein sem hafi gjörbreytt öllu í Skaftárhreppi. Áður fyrr hafi hún miðast við sumartímamann en frá aldamótunum 2000 hafi ferðamannatímabilið farið að lengjast og frá árinu 2005 sé ferðamennskan samfelld árið um kring.¹⁰

Í nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031, í kafla 3.6 um ferðaþjónustu, kemur fram að haustið 2019 hafi samkvæmt tölum frá Hagstofu Íslands verið 997 gistirými á hótelum og gistiheimilum í sveitarfélaginu, 99 gistirými í annarri gistingu, og 5 tjaldsvæði. Í kafla 5.3 um ferðaþjónustu og áfangastaðaáætlun, kemur fram að sjálfbær ferðaþjónusta verði ein af megestoðum í atvinnulífi sveitarfélagsins þannig að ekki verði gengið á náttúruleg eða menningarsöguleg gæði svæðisins. Einnig að lögð verði áhersla á að bæta aðgengi og öryggi á vinsælum ferðamannastöðum og á áframhaldandi uppbyggingu innviða til þess að fyrirbyggja umhverfisrask á viðkvæmum svæðum.¹¹

Í aðalskipulaginu eru 3 staðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði skilgreindir sem afþreyingar- og ferðamannasvæði (AF). Þeir eru:

- **Vatnamót í landi Hörgslands (AF16)**. Veiðihús í Vatnamótum. Samþykkt af Skipulagsstofnun. Stærð svæðis er 0,5 ha.
- **Fossálar í landi Foss (AF19)**. Á svæðinu er 1 veiðihús við Foss við Fossála. Stærð svæðis er 0,5 ha.
- **Dverghamrar í landi Foss (AF18)**. Áningarstaður við Dverghamra, bílastæði og gönguleiðir. Deiliskipulag af svæðinu liggur fyrir og þar er gert ráð fyrir þjónustuhúsi. Stærð deiliskipulagssvæðis er 2,8 ha.

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er stunduð útivist, ferðaþjónusta og ferðalög almennings á eigin vegum. Boðið er upp á gistingu í íbúðarhúsi á Hamrafossi, gegnt Fossi á Síðu, auk þess sem kaffihús, *Hamrafoss Cafe*, er starfrækt í endurgerðu útihúsi austan Fossár. Á Hörgslandi 1 er boðið upp á gistingu í 13 sumarhúsum sem þar eru, auk 14 herbergja. Þá er veitingasala og hestaleiga á staðnum og um árabil, áður en Fish Partner tók við rekstri veiðisvæða, var einnig sala veiðileyfa í Vatnamótum.

⁹ Landmótun sf. og Skaftárhreppur, 2022, bls. 40.

¹⁰ www.klaustur.is, sótt 16. febrúar 2023.

¹¹ Landmótun sf og Skaftárhreppur, 2022, bls 79.

Samkvæmt kortasjá Ferðamálastofu er einn sérlega áhugaverður ferðamannastaður skráður, þ.e. við **Dverghamra**. Þrír staðir eru skráðir með miðlungs aðdráttarafl, þ.e. **Foss á Síðu**, **Prestbakkakirkja á Síðu** og **Geirland**, sjá mynd 31.



↑ Mynd 31.

Áhugaverðir ferðamannastaðir í grennd við Hringveg milli Fossála og Breiðbalakvíslar í Skaftárhreppi (www.ferdamalastofa.is).

Dverghamrar eru friðlýst náttúruvætti. Um er að ræða svæði með sérkennilegum og fagurlega formuðum stuðlabergshömrum úr blágrýti. Ofan á stuðlunum er víða kubbaberg. Mikil álfabyggð er talin vera í hömrnunum og á skilti við veginn er teikning af 20-30 cm háum álfi sem sagður er búa þar.

Foss á Síðu er fallegur foss sem fellur ofan af klettunum ofan við bæinn, úr vatni sem nefnist Þórutjörn. Þetta stórkostlega sjónarspil fangar athygli allra sem leið eiga um.

Prestbakkakirkja á Síðu var áður á Kirkjubæjarklaustri en hún var færð að Prestsbakka 1859 vegna sandfoks á Klaustri. Kirkjan var friðuð árið 1990. Kirkjan var konungseign og greiddi Friðrik VII fyrir smíði hennar.

Frá Geirlandi er skemmtileg gönguleið að gamalli rafstöð sem byggð var af Sigfúsi Vigfússyni. Þarna er sögð saga heimarafstöðva í Vestur-Skaftafellssýslu.

Á skipulagsupprætti með Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031 er reiðleið sýnd meðfram núverandi vegi og gert er ráð fyrir tvenns konar leiðum að Kirkjubæjarklaustri, sjá bls. 19.

Samkvæmt aðalskipulagsgreinargerð eru eingöngu sýndar megingönguleiðir á aðalskipulagsupprætti. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er ein gönguleið sýnd, þ.e. milli Fossála og Foss á Síðu. Í greinargerð kemur fram að mikilvægt sé að halda brúnni yfir Fossála eftir að nýr vegur verður lagður.

Reiðleið- og gönguleiðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði verða sýndar á teikningum með umhverfismatsskýrslu.

Vegagerðin telur að ekki sé þörf á að gera sérstaka rannsókn á áhrifum framkvæmdarinnar á útivist og ferðamennsku.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað nánar um áhrif samgöngubótanna á útivist og ferðamennsku á svæðinu.

Aðgerðir:

- Samráð verður við landeigendur og Skaftárhrepp um staðsetningu áningarstaðar við Fossála í grennd við núverandi veg þar sem útsýni er gott og ferðamenn stoppa nú.

5.1.9 Landnotkun og mannvirki

Fjallað er um landnotkun og mannvirki í kafla 2.3. Á framkvæmdatíma kunna minniháttar færslur á línunum/lögnum að vera nauðsynlegar.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á landnotkun á svæðinu sem lendir undir vegi.

Hvenær/hvernig: Vegagerðin mun afla upplýsinga um landnotkun í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Fjallað verður um hana í umhverfismatsskýrslu. Upplýsingar verða einnig birtar á teikningum eftir því sem unnt er.

Framsetning: Í umhverfismatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á landnotkun og mannvirki. Skoðað verður hvernig framkvæmdin fellur að núverandi aðstæðum og því sem gert er ráð fyrir á skipulagi.

5.1.10 Heilsa og hljóðvist

Núverandi Hringvegur er lagður klæðingu en á honum er mikilli umferð sem hefur aukist á síðustu árum vegna fjölgunar ferðamanna. Aukin umferð hefur í för með sér aukna slyshættu og hávaða. Hýbýli og útihús liggja það nálægt núverandi vegi að truflun er að umferðarhávaða. Með nýjum vegi mun umferðarhávaði færast fjær íbúðarhúsum og verða óverulegur. Við núverandi Hringveg mun hljóðstig minnka verulega.

Loftmengun vegna umferðar á núverandi Hringvegi um Síðu er óveruleg en rykmengun getur verið í þurrviðri þegar ferðamenn leggja bifreiðum í vegköntum og á óbundnum veltengingum, t.d. við Hamrafoss og Fossála.

Á framkvæmdatíma mun umferð vinnuvéla hafa áhrif á hljóðstig og loftmengun, háð vali á veglínu. Ryk og hávaði eykst á svæði næst fyrirhuguðum vegi vegna umferðar vinnuvéla.

Nýr og endurbyggður Hringvegur verður byggður í samræmi við öryggiskröfur Vegagerðarinnar. Hann getur bætt umferðaröryggi, dregið úr hávaða, útblæstri og rykmengun og þar með haft jákvæð áhrif á heilsu þeirra sem ferðast um veginn eða dveljast í nágrenni hans.

Öll skilyrði um hljóðvist við íbúðarhúsnæði og frístundahús verða uppfyllt í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Markmið reglugerðarinnar er að koma í veg fyrir eða draga úr skaðlegum áhrifum af völdum hávaða. Við

Íbúðarhús þarf að uppfylla skilyrði um 55 dB(A) utan við húsvegg og í skilgreindri sumarhúsabyggð 45 dB(A) utan við húsvegg.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á heilsu og hljóðvist á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Hvenær, hvernig: Vegagerðin mun afla upplýsinga um heilsu og hljóðvist á svæðinu.

Framsetning: Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um heilsu og hljóðvist á svæðinu og metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á þessa umhverfisþætti.

Aðgerðir:

- Öll skilyrði um hljóðvist við íbúðarhúsnæði og frístundahús verða uppfyllt í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða.
- Verktaki þarf að fá leyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands til að reisa vinnubúðir á svæðinu. Engin hættuleg efni verða geymd í minna en 50 m fjarlægð frá ám/vötnum. Verktakinn mun farga spilliefnum s.s. olíu og sorpi í samráði við heilbrigðiseftirlitið. Verktakinn gerir sérstaka öryggis- og heilbrigðisáætlun fyrir starfsfólk sitt.
- Á framkvæmdartíma er aukin hættu á mengunarslysum. Líklegt má telja að helsta hættu á mengunarslysi á framkvæmdartíma, umfram þá sem almenn umferð getur valdið, tengist olíu, s.s. áfyllingu olíu á vélar og tæki, olíuleka frá tækjum og að glussi leki niður ef glussaslöngur springa. Með markvissu viðhaldi og eftirliti er hægt að lágmarka þessa áhættu.
- Ef slys koma upp þá verða þau tilkynnt skv. tilkynningarskyldu um mengunarslys. Verktaki gerir áætlun um viðbrögð, í samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands, eigi mengunarslys sér stað á framkvæmda- og rekstartíma.

5.1.11 Verndarsvæði

Náttúruvættið Dverghamrar er í næsta nágrenni við fyrirhugaða framkvæmd. Þá liggur fyrirhuguð framkvæmd á stuttum kafla um eldhraun sem er jarðmyndun sem nýtur verndar náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Einnig er mögulegt að fyrirhuguð framkvæmd liggja um votlendi sem er stærra en 2 ha. Það mun betur koma í ljós þegar niðurstöður rannsókna liggja fyrir.

Vistkerfum eða jarðmyndunum sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 skal forðast að raska nema brýna nauðsyn beri til og sýnt þyki að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á verndargildi svæðanna. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um verndarsvæðin.

Hvenær, hvernig: Aflað verður nánari gagna um verndarsvæði sem framkvæmdasvæðið liggur um.

Framsetning: Í umhverfismatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á verndarsvæðin með hliðsjón af 2. og 3. grein náttúruverndarlaga:

2. gr. Verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi og tegundir.

- Til að stuðla að vernd líffræðilegrar fjölbreytni skal stefnt að því:
- a) að viðhalda fjölbreytni vistgerða innan náttúrulegra útbreiðslusvæða þeirra með þeirri tegundafjölbreytni og þeim vistfræðilegu ferlum sem einkenna hverja vistgerð og tryggja ákjósanlega verndarstöðu einstakra vistgerða,
 - b) að standa vörð um og efla vistkerfi landsins svo eðli þeirra, gerð og virkni sé tryggð til framtíðar,
 - c) að varðveita tegundir lífvera og erfðafræðilega fjölbreytni þeirra og tryggja ákjósanlega verndarstöðu þeirra þannig að tegundirnar nái að viðhalda sér í lífvænlegum stofnum til lengri tíma á náttúrulegum búsvæðum sínum. Þetta markmið gildir ekki fyrir framandi tegundir.

3. gr. Verndarmarkmið fyrir jarðminjar, vatnasvæði, landslag og víðerni.

- Til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því:
- a) að varðveita skipulega heildarmynd af jarðfræðilegum ferlum og fyrirbærum sem gefa samfellt yfirlit um jarðsögu landsins,
 - b) að vernda jarðmyndanir sem eru sérstakar eða einstakar á lands- eða heimsvísu,
 - c) að vernda vatnsfarvegi, fossa og stöðuvötn svo sem kostur er,
 - d) að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis,
 - e) að standa vörð um óbyggð víðerni landsins.

Aðgerðir:

- Innan verndarsvæða mun Vegagerðin reyna að draga úr raski vegna framkvæmdarinnar eins og framast er kostur, með því að fella vegi eins vel og hægt er að landfræðilegum aðstæðum.
- Í útboðsgögnum verða verndarsvæði sýnd á teikningum og lýst í staðháttalýsingu.
- Í útboðsgögnum verða settar fram kröfur um umgengni á framkvæmdasvæðinu með sérstakri áherslu á verndarsvæðin og með vísun til viðkomandi laga og reglugerða. Öll umferð verður bönnuð utan afmarkaðra fláafóta og/eða skeringabrúna innan verndarsvæða.

5.1.12 Samfélag

Í skýrslu Rannsóknastofnunar Háskólans á Akureyri frá mars 2004 kemur fram að markmið og tilgangur samgöngubóta séu einkum fernskonar:

1. Að tengja atvinnu- eða búsvæði manna (eða bæta tengingu þar á milli) þar sem höfuð áhersla væri lögð á að tryggja að unnt sé að komast örugglega og fyrirhafnarlítið frá einum stað til annars, í raun eins konar frumþarfamarkmið.

2. Að stuðla að aukinni arðsemi eða hagræðingu. Þetta gerist til dæmis með styttnum ferðatíma eða minni eldsneytisnotkun þar sem höfuð áhersla væri lögð á fjárhagslegan ávinning eða ávöxtun fjármuna.
3. Að stuðla að auknu umferðaröryggi með því að fækka slysum eða minnka alvarleika þeirra þar sem höfuð áhersla væri lögð á að lágmarka tjón einstaklinga og samfélagsins.
4. Að styðja við byggðapróun. Í nágildandi og síðustu byggðaaáætlunum hefur verið lögð áhersla á uppbyggingu svokallaðra vaxtarsvæða (Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004).

Endurbætur á Hringvegi milli Fossála og Breiðbalakvísar mun hafa jákvæð áhrif á alla þessa þætti, einkum að vetrarlagi.

Framkvæmdin mun hafa jákvæð áhrif á samfélagið á svæðinu, þ.e. á almenning, atvinnulíf og opinbera þjónustu. Mest verða áhrifin þó á íbúa í svæðinu sem búa nálægt núverandi vegi.

Vegagerðin telur að jákvæð áhrif framkvæmdarinnar á þessa þætti séu augljós og því ekki sé þörf á að gera sérstaka samfélagsrannsókn í tengslum við framkvæmdina.

Í umhverfismatsskýrslu verður metið mikilvægi samöngubóta á svæðinu áhrif mögulegra framkvæmda á landeigendur, skipulag, verndarsvæði, landnotkun, atvinnu, aðgengi að ferðaþjónustu og opinbera þjónustu. Haft verður samráð við landeigendur og Skaftárhrepp.

5.2 Mótvægisáðgerðir og vöktun

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um fyrirbyggjandi áðgerðir til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið. Einnig verður greint frá mótvægisáðgerðum til að bæta fyrir þau neikvæðu umhverfisáhrif sem framkvæmdin kann að hafa í för með sér. Fjallað verður um hvort vöktun er fyrirhuguð, þ.e. hvort og þá hvernig fylgst verður með hvort markmiðum mótvægisáðgerða er náð. Ef þörf er á vöktun mun koma fram til hvaða áðgerða megi grípa ef í ljós kemur að áhrif framkvæmdarinnar verði meiri og/eða önnur en gert var ráð fyrir.

Greint verður frá hvar votlendi og annað gróðurlendi verður endurheimt til að bæta fyrir vistkerfi sem glatast og hvort og þá hvernig vöktun verði með ástandi svæða að framkvæmd lokinni til að fylgjast með hvort markmiðum endurheimtar og uppgræðslu verði náð. Varðandi uppgræðslu mun koma fram hvort fyrirhugað er að nýta núverandi gróðurhulu á einhvern hátt. Við útfærslu á uppgræðslu verður stuðst við leiðbeiningar Landbúnaðarháskóla Íslands um endurheimt staðargróðurs, Vegvist, sjá kafla 5.1.1. og haft samráð við landeigendur, Skaftárhrepp, fulltrúa Umhverfisstofnunar og Landgræðslunnar um fyrirkomulag landbóta, m.a. staðarval og uppgræðsluáðferðir.

5.3 Umhverfispættir sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd

Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfispætti sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd, bæði á framkvæmdatíma og þó einkum á rekstartíma. Ekki er miðað við

að gera rannsóknir til að meta áhrif þeirra á framkvæmdina. Í umhverfismatsskýrslu verður þó skoðað hvort hægt er að grípa til aðgerða til að draga úr áhrifunum.

5.3.1 Veðurfar

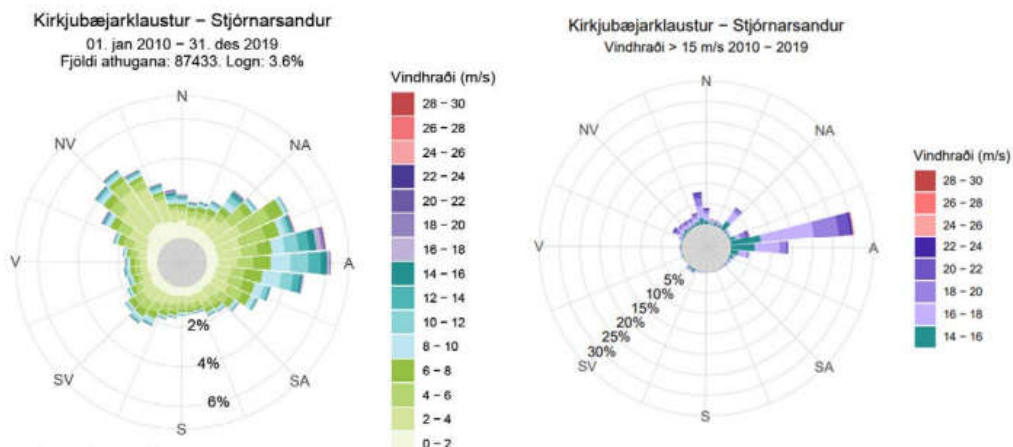
Í nýju Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031 kemur fram að veðursæld er rómuð í Skaftárhreppi og að veðurfarsleg skilyrði til búskapar séu góð í sveitarfélaginu. Sumarhiti er tiltölulega hár, úrkoma er mikil og vetur mildir.

Ársmeðalhiti á Kirkjubæjarklaustri á árunum 2010-2019 var 5,1°C. Til samanburðar var hann 5,5°C í Reykjavík og 4,4°C á Akureyri.

Úrkoma í sveitarfélaginu er töluverð. Á árunum 2012-2019 var meðalúrkoma á Kirkjubæjarklaustri 1491 mm á ári, en 855 mm í Reykjavík og 404 mm á Akureyri.

Ríkjandi vindáttir á Kirkjubæjarklaustri eru austanátt og norðvestanátt, en mikill meirihluti hvassviðra kemur úr austurátt. Samkvæmt upplýsingum frá þjónustudeild Vegagerðarinnar í Vík í Mýrdal, er veðrasamast í austan- og norðaustanáttum þegar vindurinn fer meðfram bröttum hlíðum ofan vegarins.

Í greinagerð tillögu nýs aðalskipulags eru eftirfarandi vindrósir. Sú til vinstri sýnir vindátt en til hægri vindhraða.¹²



↑ Mynd 32

Vindrósir á svæðinu austan Kirkjubæjarklausturs. Sú til vinstri sýnir vindátt en til hægri vindhraða.

Við frágang vegarins verður vegriðum komið fyrir í samræmi við hönnunarreglur Vegagerðarinnar. Við hönnun vegarins verður reynt að draga úr hættu á snjósöfnun með mjúkum fláum til að draga úr mögulegum iðustraumum. Fjallað verður nánar um veðurfar í umhverfismatsskýrslu og áhrif þess á hönnun vegar.

5.3.2 Náttúruvá

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruaflanna, snögg og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns.

¹² landmótun sf og Skaftárhreppur, 2022, bls. 38

Hættumat vegna náttúrvár á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði liggur ekki fyrir. Í greinargerð tillögu að nýju aðalskipulagi kemur fram að áhættumat fyrir Kirkjubæjarklaustur liggi fyrir. Þar kemur fram, í kafla um 3.3.2 um Flóð, að Veðurstofa Íslands hafi unnið hættumat vegna Skaftárhlaups fyrir Kirkjubæjarklaustur og samkvæmt því er ekki mikil flóðahætta á svæðinu vegna þeirra.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um hönnunarforsendur brúa sem miðast við 100 ára endurkomutíma flóða.

5.4 Kort og uppdrættir

Í umhverfismatsskýrslu verða framkvæmdir kynntar með skýringaruppdráttum og myndum. Sýndar verða veglínur með skeringum og fyllingum, rannsóknarsvæði, framkvæmdasvæði og afmörkuð efnistökusvæði á loftmyndakortum. Vistgerðir og menningarminjar á rannsóknarsvæðinu verða sýnd á uppdráttum. Gert er ráð fyrir að mælikvarðar korta og uppdráttar verði í 1:10.000-1:400.000, í samræmi við það sem þau eiga að sýna.

5.5 Fyrirliggjandi gögn

Helstu gögn og rannsóknir sem liggja fyrir og stuðst verður við í matsvinnunni eru eftirfarandi:

Landnotkun og mannvirki

- Tillaga að Aðalskipulagi Skaftárhrepps 2019-2031.
- Samgönguáætlun 2019–2033.

Verndarsvæði

- Umhverfisstofnun: Náttúruminjasgrá

Gróðurfar og fuglalíf

- Náttúrufræðistofnun Íslands: Válistar.
- Náttúrufræðistofnun Íslands: Vistgerðakort og Jarðmyndanir.
- Náttúrufræðistofnun Íslands: Mikilvæg fuglasvæði á Íslandi.

Jarðmyndanir

- Jarðfræðikort NÍ

Fornleifar og aðrar menningarminjar

- Minjastofnun: Skrá um fornleifarannsóknir
- Kristín Sýlvía Ragnarsdóttir og Margrét Hrönn Hallmundsdóttir, 2021: *Fornleifaskráning innan áhrifasvæðis nýs hringvegar (1-a4) frá Fossálum að Hörgsá í Skaftárhreppi*. Náttúrustofa Vestfjarða, fornleifadeild. NV nr. 06-21. Febrúar 2021.

Útivist og ferðamennska

- Aðalskipulag Skaftárhrepps 2019-2031.
- Viðræður við landeigendur á svæðinu

Landslag

- Efla, 2020: Landslag á Íslandi. *Flokkun og kortlagning landslagsgerða á landsvísu*. Unnið fyrir skipulagsstofnun.
https://www.skipulag.is/media/landsskipulagsstefna-vidbaetur/Skyrslan_Lokaeintak-2-.pdf
- Þóra Ellen Þórhallsdóttir, Þorvarður Árnason, Hlynur Bárðarson, Karen Pálsdóttir, 2010. *Íslenskt landslag. Sjónræn einkenni, flokkun og mat á fjölbreytni*. Unnið fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma. Háskóli Íslands.

5.6 Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum

Í matsvinnunni verða metin áhrif framkvæmdarinnar á þá umhverfispætti sem rætt hefur verið um hér að ofan, þ.e. náttúrufar, landslag og samfélagslega þætti og gerður samanburður á áhrifum þeirra veglína sem hér eru kynntar. Niðurstaða matsvinnunar mun felast í að því að meta hversu mikil áhrif framkvæmdin mun hafa á umhverfið og hvernig hún nær settum markmiðum. Á grundvelli matsvinnunar mun Vegagerðin leggja framkvæmdina fram til athugunar Skipulagsstofnunar.

6 Kynning og samráð

6.1 Tímaáætlun matsvinnu

Rannsóknir á svæðinu hófust vorið 2023 en munu að mestu fara fram sumarið 2023. Gengið verður frá rannsóknaskýrslum veturinn 2023-2024. Vegagerðin mun svo í framhaldinu vinna að hönnun framkvæmdar og gerð umhverfismatsskýrslu. Vorið 2024 er áætlað að senda umhverfismatsskýrslu til Skipulagsstofnunar. Gert er ráð fyrir að kynna umhverfismatsskýrsluna og fyrirhugaða framkvæmd í samráði við Skipulagsstofnun þegar athugun Skipulagsstofnunar á umhverfismatsskýrslu er hafin. Almennigur hefur að lágmarki 6 vikur til að skila umsögnum um skýrsluna. Innan 7 vikna frá því kynningartíma skýrslunnar líkur gefur Skipulagsstofnun álit sitt.

↓ **Tafla 7**

Tímaáætlun matsvinnu, með fyrirvara um breytingar.

	2023					2024				
	júní	júlí	ágúst	sept	okt	mars	apríl	maí	júní	júlí
Matsáætlun til kynningar og meðferðar hjá Skipulagsstofnun										
Vinnsla umhverfismatsskýrslu í samræmi við matsáætlun										
Formleg athugun Skipulagsstofnunar á Umhverfismatsskýrslu										

6.2 Samráð

Meðan á matsvinnu stendur verður leitað til leyfisveitenda og annarra umsagnaraðila sem eru m.a.:

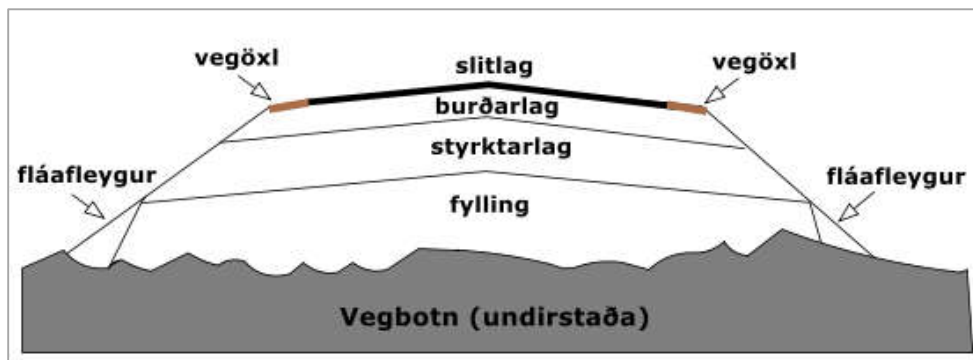
- **Skaftárhreppur**, umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi.
- **Landeigendur**, samráðsaðili
- **Umhverfisstofnun**, umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi.
- **Landgræðslan**, umsagnaraðili og samráðsaðili.
- **Minjastofnun Íslands**, umsagnaraðili og mögulegur leyfisveitandi.
- **Fiskistofa**, umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi.
- **Orkustofnun**, umsagnaraðili og leyfisveitandi.
- **Rarik, Landsnet og Míl**, samráðsaðilar.
- **Fish Partner**, samráðsaðili.

7 Orðskýringar

- ÁDU** Meðalársumferð eða meðalfjöldi bíla á dag allt árið.
SDU Sumardagssumferð. Meðalfjöldi bíla mánuðina júní - september.
VDU Vetrardagssumferð. Meðalfjöldi bíla mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.

Slysatíðni: Fjöldi óhappa á hverja milljón ekna kílómetra.

Vegur: Í vegalögum nr. 80/2007 er vegur skilgreindur á eftirfarandi hátt. 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. Hefðbundinn vegur skiptist í undirbyggingu og yfirbyggingu. Undirbyggingin er vegbotn og fylling. Yfirbyggingin er gerð úr styrktarlagi, burðarlagi og slitlagi.



↑ Mynd 34

Uppbygging vegar

Ástæðan fyrir lagskiptingu vega er sú að gera þarf mismunandi kröfur til efnisgæða eftir staðsetningu lags í veginum. Kröfurnar eru mestar efst, þar sem spennur eru stærstar og áraun mest, en minnka samhliða lækkandi spennum og áraun þegar neðar dregur. Einnig þarf að hafa í huga að lag sem er ofan við áætlað frostdýpi sé ónæmt fyrir áhrifum frostþenslu. Í reynd er það þó oftast látið nægja hér á landi utan þéttbýlis að burðarlag og styrktarlag séu úr efni sem er ónæmt fyrir frostáhrifum, þó frostdýpi sé meira en sem nemur þykkt þessara laga. Í þéttbýli er hinsvegar algengt að byggja götur úr frostfríu efni niður fyrir frostdýpi. Slitlag myndar slétt yfirborð sem þarf meðal annars að hafa gott slitþol og veðrunarþol.

Fylling: Neðsti hluti vegar er fylling. Hún er gerð úr þeim efnum sem fyrir eru í vegstæðinu eða næsta nágrenni þess og/eða úr efni sem flutt er að úr námum. Efni sem nota á í fyllingu á að flokka í frost- og burðarpolsflokka samkvæmt norskum reglum og eru þeir ráðandi um þykktir þeirra laga sem koma ofan á. Fyllingin jafnar vegbotninn og undirbyggingin fær þannig rétta hæð áður en yfirbyggingin er sett á. Fyllingin má vera með brattari fláa en styrktarlag og burðarlag (allt að 1:1,25) og er þá settur utan á hana fláafleygur, sem hefur minni halla. Vegna öryggissjónarmiða

er nú í vaxandi mæli gerð krafa um flatann fláa (fláafleyg) og skal hann á nýbyggingum vera að lágmarki 1:3 og helst 1:4. Mikilvægt er að tryggja að fláafleygurinn hindri ekki afvötnun vegarins og því er hann ekki látinn ná nema upp að neðri brún styrktarlags. Undirbyggingin (fyllingin og undirliggjandi vegbotn) þarf að geta borið yfirbygginguna og álag vegna umferðar án verulegra formbreytinga. Einnig er rétt að hafa í huga að fyllingin þarf að geta borið álag vinnuumferðar. Fyllingu þarf að þjappa vel og yfirborðið skal vera nægilega þétt og með halla til að tryggja að vatn geti runnið af því.

Styrktarlag: Ofan á fyllinguna kemur styrktarlag. Við uppbyggingu vegar er mikilvægt að ekki sé of mikill munur á burðarþoli mismunandi laga, en það á að aukast jafnt og þétt upp á við. Því eru gerðar meiri kröfur til efnis í styrktarlagi en í fyllingu en minni en í burðarlagi. Hlutverk styrktarlagsins er, með burðarlaginu, að dreifa umferðaralaginu á undirbygginguna þannig að ekki komi fram formbreytingar á slitlaginu. Styrktarlagið þarf að hafa þann eiginleika að geta leitt vatn burt úr veginum. Einnig þarf styrktarlag að standast kröfur um berggæði og styrk steinefna og vera ónæmt fyrir frostáhrifum. Styrktarlagi er oft skipt upp í tvo hluta, efra- og neðra styrktarlag, þar sem meiri kröfur eru gerðar til efnis í efri hlutanum, en til neðri hluta styrktarlags eru fyrst og fremst gerðar kröfur um að efnið sé ekki næmt fyrir frostáhrifum auk kröfu um kornadreifingu þess.

Burðarlag: Burðarlag er næsta lag undir slitlagi. Gerðar eru meiri kröfur til efnis í burðarlagi en í styrktarlagi. Burðarlagið tekur við álagi af umferðinni og dreifir því niður í styrktarlagið, og þau saman niður í fyllinguna. Hlutverk burðarlagsins er að koma í veg fyrir formbreytingar í slitlaginu. Það þarf því að vera stíft og stöðugt, en jafnframt að hafa lektareiginleika þannig að ekki safnist í það vatn. Steinefnið í burðarlagi þarf að hafa ákveðinn styrk vegna aflrænnar áraunar sem það verður fyrir og einnig að vera ónæmt fyrir frostáhrifum. Burðarlag er gjarnan lagt í tveimur lögum, þar sem efni í neðri hluta þess getur verið grófara en efnið í efri hlutanum. Gerðar eru ákveðnar kröfur um kornadreifingu efna í þessum lögum, sem meðal annars taka tillit til þess að efni má ekki vera of gróft né of fínt miðað við þykkt lagsins og einnig er grófleikinn háður gerð slitlags sem kemur ofan á. Efri hluta burðarlagsins er hægt að binda, annað hvort með sementi eða biki.

Slitlag: Slitlagið er efsta lag vegarins. Hlutverk þess er að skapa jafnt og slétt ökusvæði, m.a. þarf að vera tryggt að nægilegt viðnám sé á milli dekkja og slitlags til að hindra að ökutæki renni til á veginum. Slitlagið þarf að þola áraun frá umferðinni, s.s. slit og núningsáhrif frá dekkjum ekki síst nagladekkjum. Það þarf að þola veðrun svo sem frost/þíðu-áraun og vera þétt og hindra sem mest að vatn komist niður í undirliggjandi lög. Slitlög geta verið bundin eða óbundin. Malarslitlög teljast óbundin, þótt til dæmis kalsíumklóríð sé oft notað til að rykbinda þau. Bundin slitlög geta verið annað hvort steipt eða bikbundin. Malbik og klæðingar teljast til bikbundinna slitlaga. Fyrir þessar síðastnefndu gerðir þarf að vera tryggt að viðloðun sé nægileg milli steinefna og bindiefna því annars er hætta á að göt komi á slitlagskápuna þegar steinar losna úr henni.

Vegaxlir: Vegaxlir eru utan við slitlagsbrúnir. Æskilegt er að efnið í þeim hafi sem mest af eiginleikum slitlags og hefur því færst í vöxt á undanförunum árum að bikbinda axlir vega, sem lagðir eru bundnu slitlagi.

Áhrifasvæði: Svæði þar sem ætla má að umhverfisáhrifa framkvæmda og starfsemi þeim tengdum muni helst gæta.

Áningarstaður: Áningarstaðir eru settir við þjóðvegi landsins í tvennum tilgangi. Annars vegar eru þeir staðir þar sem vegfarendur geta áð um stund, áður en förinni en haldið lengra, þar eru umferðaröryggissjónarmið höfð að leiðarljósi. Hins vegar er þeim fundinn staður þar sem boðið er upp á fallett útsýni eða umhverfi til að vegfarendur geti notið þess sem fyrir augu ber.

Áningarstöðum er skipt upp í flokka eftir þeirri aðstöðu sem boðið er upp á á hverjum stað. Á hinum stærri hafa verið sett upp upplýsingaskilti, þar sem vegfarendur er bent á áhugaverði staði í nágrenninu og sagt frá því helsta sem fyrir augu ber.

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum: Álit Skipulagsstofnunar á því hvort umhverfismatsskýrsla framkvæmdaraðila uppfylli skilyrði laganna og þeirra reglugerða og leiðbeininga sem settar eru á grundvelli þeirra og jafnframt hvort umhverfisáhrifum sé lýst á fullnægjandi hátt og í samræmi við leiðbeiningar stofnunarinnar. Í áliti Skipulagsstofnunar er gerð grein fyrir helstu forsendum og niðurstöðum matsins þ.m.t. gildi þeirra gagna sem liggja til grundvallar matinu. Í álitinu er enn fremur fjallað um afgreiðslu framkvæmdaraðila á þeim athugasemdum og umsögnum sem bárust við matsáætlun. Álit Skipulagsstofnunar er auglýst.

Berghlaup: Berghlaup myndast þegar heilar fjallshlíðar losna skyndilega frá berggrunnum, skriða eða hlaupa fram og mynda óreglulegar hólabyrpingar framan við brotsárið, allt niður á láglandi við fjallsrætur.

Ferðamennska: Tímabundin hreyfing fólk til áfangastaða utan hins venjubundna heimilis og vinnustaðar ekki skemur en 24 tímar og ekki lengur en eitt ár samfleytt, athafnir fólks meðan á ferðinni stendur, samskipti ferðamanna og heimamanna og sú aðstaða sem komið hefur verið upp á áfangastaðnum til að sinna þörfum ferðamanna. Ferðalög geta verið í frítíma, til afþreyingar eða vegna viðskiptalegs tilgangs. Ferðamennska umlykur allt viðkomandi ferðalaginu, þ.e. skipulagningu ferðarinnar, ferðalagið til áfangastaðarins, dvölinna sjálfa, heimkomuna og endurminningar um ferðina (www.wikipedia).

Framkvæmdaraðili: Lögadili, t.d. ríki, sveitarfélag, stofnun, fyrirtæki eða einstaklingur, er hyggst hefja framkvæmd sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdir: Hvers konar nýframkvæmdir eða breytingar á eldri framkvæmdum og starfsemi sem þeim fylgir.

Fláar / vegfláar: Hallandi land frá vegöxl niður að fláafæti er oft kallað vegflái. Í skeringum er landið frá fláafæti að enda vegskeringar oft kallað flái. Við frágang vega þarf að setja efni utan á vegfyllingar, til að gera hliðar vegarins meira aflíðandi. Slíkt efni kallast fláafleygar. Eftir því sem hliðar vegarins eru flatari, því minni hætta er á að bílar velti við útafakstur. Þar sem vegur og óhreyft land eða skering mætast kallast fláafótur.

Framkvæmdaleyfi: Leyfi sveitarfélaga til framkvæmda og starfsemi sem þeim fylgir í kjölfar þess að álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum samkvæmt umhverfismatsskýrslu liggur fyrir.

Leyfisveitandi: Lögbært stjórnvald sem veitir leyfi til framkvæmda. Dæmi um leyfisveitendur eru Umhverfisstofnun sem veitir starfsleyfi og leyfi til framkvæmda á friðlýstum svæðum samkvæmt lögum um náttúruvernd og sveitarfélög sem veita byggingar- og framkvæmdaleyfi.

Matsáætlun: Matsáætlun lýsir því með hvaða hætti framkvæmdaraðili hyggst leggja mat á umhverfisáhrif framkvæmdar. Álit Skipulagsstofnunar um matsáætlun hefur að geyma, eftir því sem við á hverju sinni, frekari leiðbeiningar til framkvæmdaraðila um vinnslu, efni og framsetningu umhverfismatsskýrslu. Framkvæmdaraðili skal vinna að umhverfismatsskýrslu í samræmi við matsáætlun og álit Skipulagsstofnunar um matsáætlunina.

Matsskyld framkvæmd: Framkvæmd ásamt starfsemi sem henni fylgir sem fellur undir ákvæði í 1. viðauka, flokki A, laga um mat á umhverfisáhrifum eða framkvæmd ásamt starfsemi sem henni fylgir sem fellur undir 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum og tekin hefur verið ákvörðun um að skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Umhverfismatsskýrsla: Skýrsla framkvæmdaraðila um mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar í samræmi við matsáætlun og álit Skipulagsstofnunar um hana. Niðurstöður umhverfismatsins eru settar fram í umhverfismatsskýrslu ásamt tillögum um mótvægisaðgerðir eftir því sem við á. Skipulagsstofnun gefur álit um mat á umhverfisáhrifum á grundvelli umhverfismatsskýrslu. Umhverfismatsskýrsla er auglýst og kynnt fyrir almenningi.

Mótvægisaðgerð: Aðgerðir sem ekki eru nauðsynlegur hluti framkvæmdar en gripið er til á hönnunartíma, framkvæmdatíma eða að loknum framkvæmdum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir, draga úr eða bæta fyrir neikvæð umhverfisáhrif sem framkvæmd kann að hafa í för með sér.

Skering: Skeringum má skipta í tvennt. Í fyrsta lagi eru skeringar þar sem fjarlægja þarf efni til að koma veginum fyrir í landinu og annars vegar eru skeringar þar sem fjarlægja þarf efni við hlið vegar til að aðlaga vegaframkvæmdina að landi, hindra snjósöfnun og til afvötnunar.

Umhverfi: Umhverfi felur í sér bæði samfélagslega og náttúrufarslega þætti. Það er samheiti fyrir íbúa, heilbrigði manna, líffræðilega fjölbreytni, land, landslag, jarðveg, jarðmyndanir, vatn, loftslag, menningarminjar og efnisleg verðmæti.

Umhverfisáhrif: Áhrif framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið. Umhverfisáhrif geta verið bein eða óbein, jákvæð eða neikvæð, tímabundin eða varanleg, afturkræf eða óafturkræf, samvirk eða sammögnuð.

Umsagnaraðili: Opinberar stofnanir, sveitarfélög eða aðrir aðilar sem sinna lögbundnum verkefnum er varða matsskyldar framkvæmdir og umhverfisáhrif þeirra og Skipulagsstofnun leitar til við ákvörðun um matsskyldu framkvæmdar, við ákvörðun um tillögu að matsáætlun eða við athugun matsskyldrar framkvæmdar.

Umtalsverð umhverfisáhrif: Veruleg óafturkræf áhrif á umhverfi eða veruleg spjöll á umhverfinu sem ekki er hægt að fyrirbyggja eða bæta úr með mótvægisaðgerðum. Hvort umhverfisáhrif eru metin umtalsverð fer meðal annars eftir einkennum áhrifanna, varanleika og tíðni þeirra, hverjar líkur séu á áhrifum,

hvort þau eru afturkræf, yfir hverskonar svæði þau ná og eftir viðmiðum í lögum, reglugerðum og alþjóðlegum samþykktum.

Veghelgunarsvæði: Veghelgunarsvæði er svæði meðfram vegi sem Vegagerðin hefur forræði yfir. Innan þess má ekki staðsetja byggingar, leiðslur, auglýsingar, skurði eða önnur mannvirki, föst eða laus nema með leyfi veghaldara. Í VI. kafla vegalaga nr. 80/2007 þar sem fjallað er um skipulag og veghelgunarsvæði kemur fram að veghelgunarsvæði stofnvega er 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Vegrið: Mannvirki oftast úr stáli sem komið er fyrir meðfram vegi á hættulegum stöðum til að minnka hættu á útafakstri.

Vegsvæði: Vegsvæði er það land sem Vegagerðin kaupir og fær afsal fyrir.

Vetrarþjónusta: Vetrarþjónusta er öll vinna við framkvæmd, eftirlit, aðstoð og beina verkstjórn á verkstað við snjómokstur og hálkuvarnir, hreinsun og flutningur á ís og krapa af vegi, úr vegrásum, ræsum og niðurföllum og frá umferðarmerkjum og öðrum mannvirkjum við veginn svo og hreinsun vegyfirborðs og rása eftir hrún í þeim tilfellum þar sem það er af völdum snjóskiða eða ísmyndunar ofan vegar, rekstur og minni viðgerðir á sandgeymslum, sandsílóum, viðgerðir á snjóflóðanetum, stofnkostnaður og viðgerðir á saltkistum, snjógrindum og öðrum minni háttar snjóvarnavirkjum svo og viðhald snjóstika og snjóspíra sem lagfæra þarf á meðan snjómokstur stendur yfir.

Vetrarþjónusta er einnig endurnýjun á girðingum og öðrum minni háttar mannvirkjum utan vegar sem verða fyrir skemmdum í snjómokstri að því tilskildu að um leið séu gerðar ráðstafanir til að hliðstæðar skemmdir endurtaki sig ekki við sambærilegar aðstæður.

Vægi umhverfisáhrifa: Við mat á áhrifum framkvæmdar á umhverfið þarf að leggja mat á hvert er vægi áhrifanna (t.d. hvort þau séu verulega jákvæð, talsverð jákvæð, óveruleg, talsverð neikvæð, verulega neikvæð eða að um þau ríki óvissa) á tiltekna umhverfisþætti (loft, vatn, jörð, vistkerfi og heilsa og öryggi) að teknu tilliti til einkenna þeirra og viðeigandi viðmiða. Almennt fer vægi áhrifa eftir eðli, gerð, umfangi, tíðni og tímalengd umhverfisáhrifa, hverjar séu líkur á áhrifum og hvort þau séu óafturkræf að teknu tilliti til viðkvæmni fyrirhugaðs framkvæmda- og áhrifasvæðis. Jafnframt þarf að horfa til þess að áhrif eru í eðli sínu bein eða óbein og að þau geta verið samvirk og sammögnuð í tíma og rúmi.

Vöktun: Vöktun merkir kerfisbundna og síendurtekna skráningu einstakra breytilegra þátta í umhverfinu.

8 Heimildir

- Ásdís Hlökk Theodórsdóttir, Hólmfríður Sigurðardóttir, Jakob Gunnarsson, Pétur Ingi Haraldsson og Carine Chatenay. 2005. Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Skipulagsstofnun, desember 2005.
https://www.skipulag.is/media/umhverfismat/leidbeiningar_um_flokkun_um_hverfisthatta_vidmid_einkenni_og_vaegi_umhverfisahrifa.pdf. (Skoðaða í feb 2023)
- Efla, 2020: *Landslag á Íslandi. Flokkun og kortlagning landslagsgerða á landsvísu*. Unnið fyrir Skipulagsstofnun.
- Heimasíða Hagstofunnar, www.hagstofa.is. Upplýsingar um mannfjölda í sveitarfélögum og byggðakjörnum, sótt 17. apríl 2023.
- Heimasíða Skaftárhrepps, www.klaustur.is. Um Skaftárhrepp, sótt 17. apríl 2023.
- Heimasíða Byggðastofnunar, www.byggdastofnun.is. Verkefni um brothættar byggðir, sótt 18. apríl 2023.
<https://www.byggdastofnun.is/is/verkefni/brothaettar-byggdir/skaftarhreppur>
- Heimasíða Fish Partner, 2023. Upplýsingar um veiðistaði á Íslandi og þjónustu tengda veiðum, sótt í mars-júní 2023.
https://fishpartner.is/?gclid=CjwKCAjwzJmIBhBBEiwAEJyLu7hSak7kJYyOhp6-yNjGUyDFgPsXVBe9-80XgPwGvnTutN_xcbIExoCe5YQAvD_BwE
- Heimasíða Umhverfisstofnunar, 2023. upplýsingar um verndarsvæði <https://ust.is/nattura/naturuverndarsvaedi/fridlyst-svaedi/sudurland/dverghamrar/>
- Kristín Sýlvía Ragnarsdóttir og Margrét Hrönn Hallmundsdóttir, 2021: *Fornleifaskráning innan áhrifasvæðis nýs hringvegar (1-a4) frá Fossálum að Hörgsá í Skaftárhreppi*. Náttúrustofa Vestfjarða, fornleifadeild. NV nr. 06-21. Febrúar 2021.
- Landmótun og Skaftárhreppur, 2002: *Aðalskipulag Skaftárhrepps 2002-2014*. Greinargerð. Staðfest 27. desember 2002.
- Landmótun og Skaftárhreppur, 2011: *Aðalskipulag Skaftárhrepps 2010-2022*. Greinargerð, Staðfest 11. apríl 2011. 77 bls.
- Landmótun og Skaftárhreppur, 2022: *Endurskoðun Aðalskipulags Skaftárhrepps 2019-2031. Tillaga 25.04.2022*. Greinargerð og umhverfisskýrsla. 187 bls.

- Lög um náttúruvernd nr. 60/2013. <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2013060.html>.
- Náttúrufræðistofnun Íslands, 1996: Válisti 1. Plöntur. Reykjavík: Náttúrufræðistofnun Íslands.
- Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: Válisti 2–fuglar. www.ni.is
- Náttúrufræðistofnun Íslands. Vistgerðir og fuglar á Íslandi. <http://vistgerdakort.ni.is/>
- Náttúrufræðistofnun Íslands. 2019. Vistgerðalykill Náttúrufræðistofnunar Íslands. 1. Vistgerðir á landi.
- Náttúruminjaskrá, 2021: Náttúruminjaskrá, skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Umhverfisstofnun, heimasíða í janúar 2021.
- Skipulagsstofnun, 2005a: Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.
- Skipulagsstofnun, 2005b: Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Útgefið í desember 2005.
- Vegagerðin, Umhverfisstofnun og Landsvirkjun, 2019: Sótt á heimasíðu www.namur.is. *Allt um efnistöku og frágang.*
- Umhverfisstofnun, 2019: Dverghamrar, Skaftárhreppur. Stjórnunar- og verndaráætlun 2019-2028.
- Vegagerðin 2011: *Hringvegur (1): Um Hörgsá á Síðu*, Skaftárhreppi, Vestur-Skaftafellssýslu. Óbirt frumdrög. Október 2011.
- Þóra Ellen Þórhallsdóttir, Þorvarður Árnason, Hlynur Bárðarson, Karen Pálsdóttir, 2010. *Íslenskt landslag. Sjónræn einkenni, flokkun og mat á fjölbreytni*. Unnið fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma. Háskóli Íslands.

9 Teikningar

Teikning 1. Vegagerðin, (2023):	Afstöðumynd. Mkv. 1:400.000
Teikning 2. Vegagerðin, (2023):	Yfirlitsmynd með veglínunum. Mkv. 1:140.000
Teikning 3. Vegagerðin, (2023):	Yfirlitsmynd með veglínunum og öðrum upplýsingum sem liggja fyrir.
Teikning 4-1. Vegagerðin, (2023):	Grunnmynd. Mkv. 1:10.000
Teikning 4-2. Vegagerðin, (2023):	Grunnmynd. Mkv. 1:10.000
Teikning 4-3. Vegagerðin, (2023):	Grunnmynd. Mkv. 1:10.000
Teikning 4-4. Vegagerðin, (2023):	Grunnmynd. Mkv. 1:10.000