

HRINGVEGUR UM HRÚTAFJÖRÐ Brú - Staðarskáli

Kynning framkvæmda

Gunnar H. Jóhannesson
Helga Aðalgeirsdóttir
Sóley Jónasdóttir



Samantekt

Vegagerðin er með skýrslu þessari að kynna vegaf framkvæmd á Hringvegi, vegnúmer 1, í Bæjarhreppi í Strandasýslu og Húnaþingi vestra í Vestur-Húnavatnssýslu, og Djúpvegi, vegnúmer 61, í Bæjarhreppi (Teikning 1). Framkvæmdin nefnist:

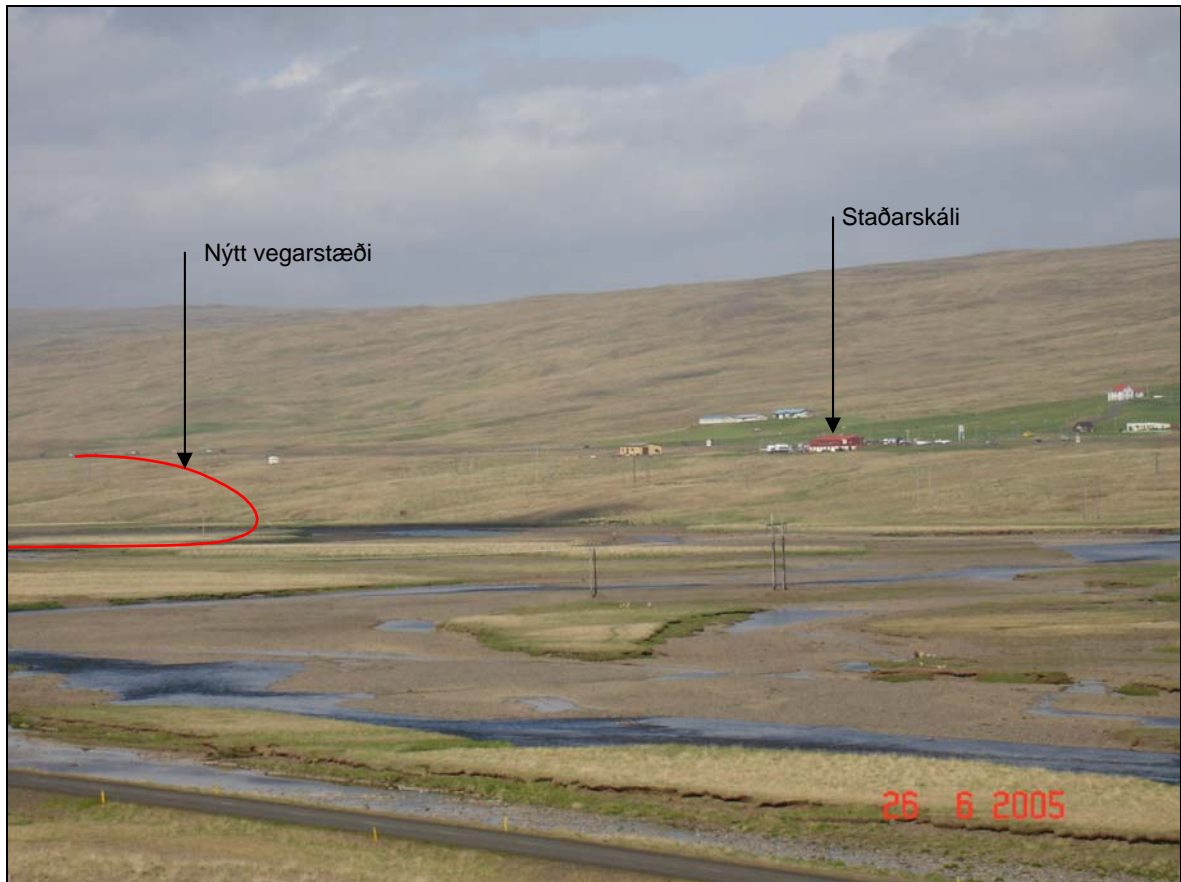
Hringvegur um Hrútafjörð, Brú-Staðarskáli.

Fyrirhugað er að endur- og nýbyggja veg, á kafla sem hefst skammt sunnan við Brú og endar norðan við Staðarskála. Vegaf framkvæmdin er samtals um 6,8 km löng og liggur að hluta til innan núverandi vegsvæðis. Í tengslum við framkvæmdina þarf að byggja tæplega 0,2 km langa vegtengingu að Brú, tæplega 0,3 km langa vegtengingu að Djúpvegi og tæplega 0,3 km langa vegtengingu að núverandi Hringvegi við Staðarskála. Þá verður ný tvíbreið brú byggð yfir Hrútafjarðará og brú yfir Selá á Djúpvegi breikkuð.

Efnispörf í framkvæmdina er áætluð um 129 þús m³. Efni verður að hluta til tekið úr vegskeringum á vegsvæði, en að mestu leyti úr sex námum í nágrenni vegarins. Námurnar eru í Bæjarhreppi og Húnaþingi vestra.

Framkvæmdin telst ekki matskyld skv. lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum ásamt síðari breytingum. Kanna þarf matskyldu framkvæmdarinnar skv. 6. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum ásamt síðari breytingum, vegna fornleifa í grennd við framkvæmdasvæðið.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi óveruleg umhverfisáhrif nema hvað varðar betri samgöngur og bætt umferðaröryggi vegfarenda.



Mynd 1. Horft yfir áreyrar Hrútafjarðarár í átt að Staðarskála.

Efnisyfirlit

1.	YFIRLIT	3
1.1.	ALMENNT	3
1.2.	MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR	3
1.3.	MATSSKYLDA	3
1.4.	AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR	3
1.5.	LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR	4
1.6.	RANNSÓKNIR	4
1.7.	STAÐA SKIPULAGS	4
1.8.	NÁTTÚRUMINJASKRÁ	5
1.9.	LEYFISVEITENDUR	5
2.	STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI	6
2.1.	STAÐHÆTTIR	6
2.2.	NÚVERANDI VEGIR	7
2.3.	NÚVERANDI BRÝR	7
2.4.	UMFERÐ	9
3.	KOSTIR OG FRAMKVÆMDALÝSING	10
3.1.	KOSTIR	10
3.2.	FRAMKVÆMDALÝSING	12
3.2.1.	Nýr og endurbyggður vegur	12
3.2.2.	Ný brú yfir Hrutafjarðará	12
3.2.3.	Efnispörf	13
3.2.4.	Ræsi	15
3.3.	FRÁGANGUR	15
3.4.	VINNUBÚÐIR	15
3.5.	MANNAFLAÐÖRF	15
3.6.	FRAMKVÆMDATÍMI	16
3.7.	REKSTUR	16
4.	UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	17
4.1.	ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM	17
4.1.1.	Vega- og brúargerð	17
4.1.2.	Efnistaka	17
4.2.	UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM	17
5.	LÝSING Á STAÐHÁTTUM	19
5.1.	MANNLÍF OG ÚTIVIST	19
5.2.	LANDSLAG	19
5.3.	SAMGÖNGUR, UMFERÐARÖRYGGI OG MENGUN	20
5.4.	LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN	22
5.5.	JARÐMYNDANIR OG VATN	24
5.6.	LAXFISKAR OG VEIÐI	24
5.7.	GRÓÐURFAR OG FUGLAR	27
5.8.	MENNINGARMINJAR	28
6.	AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA	30
7.	NIÐURSTAÐA	31
8.	HEIMILDIR	32
9.	TEIKNINGAR	33
10.	FYLGISKJÖL	33

1. YFIRLIT

1.1. ALMENNT

Vegagerðin fyrirhugar að endur- og nýbyggja Hringveg í Hrútafirði, á kafla sem hefst um 0,9 km sunnan við Brú, í landi Mela, þverar Hrútafjörðinn á nýjum stað og endar 1 km norðan Staðarskála í landi Staðar. Á núverandi Hringvegi um Hrútafjörð eru krappar og hættulegar beygjur við Brú, einbreið brú yfir Síká og nokkuð kröpp beygja austan árinna. Við skoðun á mögulegum endurbótum á veginum var ákveðið að flytja hann til.

Í tengslum við framkvæmdina þarf að gera þrjár nýjar vegtengingar; að Brú, að Djúpvegi og að núverandi Hringvegi við Staðarskála. Nýr vegur er um 6,8 km langur, vegtenging að Djúpvegi tæplega 0,3 km löng, vegtenging að núverandi Hringvegi tæplega 0,3 km og vegtenging að Brú er tæplega 0,2 km löng. Framkvæmdin er því samtals um 7,6 km. Um 3,1 km framkvæmdarinnar fylgja núverandi vegi en um 4,5 km teljast nýlagning.

Í tengslum við framkvæmdina verður byggð ný tvíbreið brú yfir Hrútafjarðará um 4,4 km norðan núverandi brúarstæðis og einbreið brú yfir Selá á Djúpvegi verður breikkuð.

Framkvæmdasvæðið liggur um tvö sveitarfélög og tvær sýslur: annarsvegar Bæjarhreppi í Strandasýslu vestan sýslumarka, hinsvegar Húnaþingi vestra í Vestur-Húnavatnssýslu, austan sýslumarka.

Vegurinn mun liggja um lönd Mela og Fögrubrekku í Bæjarhreppi í Strandasýslu og lönd Staðar í Húnaþingi vestra í Vestur-Húnavatnssýslu. Framkvæmdin er á vegáætlun 2005-2008. Áætlað er að framkvæmdir hefjist árið 2006. Áætluð verklok eru haustið 2007.

1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta vegasamband á Hringvegi og stytta leiðina um Hrútafjarðarbotn. Markmiðið er að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur á Norðurlandi vestra. Vegurinn verður með bundnu slitlagi og hannaður fyrir 90 km/klst hámarkshraða.

1.3. MATSSKYLDA

Framkvæmdin telst ekki matsskyld skv. 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 ásamt síðari breytingum, 1. viðauka lið 10ii því nýlagning vega nær ekki 10 km.

Við athugun Vegagerðarinnar hefur komið í ljós að kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, 2. viðauka lið 10.b. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis á verndarsvæðum. Sex fornleifar sem njóta verndar skv. þjóðminjalögum eru í minna en 100 m fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu, sbr. viðauki 3, liður 2. iii (c).

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi ekki umtalsverð áhrif á umhverfið. Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra verði sem minnst og haft samráð við ýmsa aðila.

1.4. AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar þar sem áhrifin eru tengd bættum og öruggari samgöngum er Norðurland vestra og Vesturland. Framkvæmdasvæðið sjálft, þ.e.a.s. það svæði sem fer beint undir vegagerð og efnistöku er í Bæjarhreppi og Húnaþingi vestra (Teikning 2).

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um fyrirsjáanlega framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði sést á teikningu 1.

Vegsvæði Hringvegur sem er stofnvegur telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar. Djúpvegur er einnig stofnvegur með sama vegsvæði og Hringvegur.

Framkvæmdasvæði þessarar framkvæmdar verður hvergi mjög breitt. Þar sem vegurinn liggur utan núverandi vegsvæðis verður hann að mestu lagður á fyllingu. Nokkrar minni háttar skeringar verða þó meðfram veginum á stöku stað. Á kafla nyrst á framkvæmdasvæðinu, norðvestan við Staðarskála milli stöðva 7160-7520 er stór skering. Þar er framkvæmdasvæðið breiðast, eða allt að 60 m. Að jafnaði er gert ráð fyrir að framkvæmdasvæðið verði um 20-25 m breitt. Við brúarendana mun væntanlegur verktaki e.t.v. þurfa að útbúa athafnasvæði til bráðabirgða.

Þar sem vegurinn liggur um deiglendi verður öllu raski haldið í lágmarki og ítrekað í útboðsgögnum að verktaka sé bannað að raska landi utan fyllinga og skeringa.

Almennt er gert ráð fyrir að nota eins lítið framkvæmdasvæði og unnt er og er það tilgreint í útboðsgögnum. Á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir framkvæmdasvæðið til að geyma efni tímabundið. Verður það gert í samráði við landeigendur.

1.5. LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR

Vegagerðin hefur haft samráð við sveitarstjórnir Bæjarhrepps og Húnaþings vestra, við landeigendur og Umhverfisstofnun. Þá verður haft frekara samráð við áðurnefnda aðila áður en framkvæmdir hefjast og á framkvæmdartíma.

Leitað hefur verið eftir umsögn Veiðimálastofnunar og Veiðifélags Hrutafjarðará og Síkár vegna vegagerðar um vatnasvæði Hrutafjarðará. Haft hefur verið samráð við Minjavörð Norðurlands vestra, varðandi fornminjar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Þá hefur fulltrúi Umhverfisstofnunar gengið með útsettum veglínunum í botni Hrutafjarðar. Samráð verður haft við Veiðimálastofnun vegna efnistöku úr Selá.

1.6. RANNSÓKNIR

Jarðfræðingar hjá Vegagerðinni hafa kannað möguleika á efnistöku og gert efnisrannsóknir á framkvæmdasvæðinu. Starfsmenn Vegagerðarinnar hafa gengið veglínuna og þversniðsmælt hana.

Fornleifadeild Byggðasafns Skagfirðinga var fengin til að skrá fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyrarsetur, var fengin til að ganga mögulegar veglínur og kanna gróðurfar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Eins og áður hefur komið fram var Veiðimálastofnun fengin til að gefa umsögn um áhrif framkvæmdarinnar á laxfiska.

Ekki hefur verið gerð úttekt á fuglalífi á svæðinu.

1.7. STAÐA SKIPULAGS

Vegarkafllinn liggur um tvö sveitarfélög, Bæjarhrepp og Húnaþing vestra.

Staðfest aðalskipulag af Bæjarhreppi 1995-2015, nær einungis yfir Borðeyri. Hins vegar er til staðfest aðalskipulag af Húnaþingi vestra 2002–2014. Þar er gert ráð fyrir að Hringvegurinn geti annað hvort verið í núverandi legu eða í breyttri legu, þ.e.a.s. að hann liggji út af núverandi vegi skammt norðan Staðarskála, niður brekkuna vestan skálans og yfir Hrutafjarðará skammt norðan við ármót hennar og Síkár. Þaðan liggji vegurinn svo áfram inn eyrarnar vestan Hrutafjarðará og komi inn á Djúpveg um 500 m sunnan brúar á Selá.

1.8. NÁTTÚRUMINJASKRÁ

Engar náttúruminjar á Náttúruminjaskrá eru á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði eða í næsta nágrenni þess.

1.9. LEYFISVEITENDUR

Í samræmi við 27. gr. Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf Vegagerðin að sækja um framkvæmdaleyfi fyrir fyrirhugaðri framkvæmd til til Bæjarhrepps og Húnaþings vestra.

Þar sem ekki er til aðalskipulag af öllum Bæjarhreppi mun Vegagerðin mælast til að sveitarstjórn Bæjarhrepps veiti leyfi fyrir vegaf framkvæmdunum skv. 3. tl. bráðabirgðaákvæða Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

Samkvæmt lögum um Lax- og silungsveiði nr. 76/1970, 43. gr. ásamt síðari breytingum 63/1994, 4. gr. þarf Vegagerðin að sækja um leyfi til Veiðimálastjóra vegna vegagerðar og byggingu nýrrar brúar yfir Hrótafjarðará og breikkunar brúar yfir Selá.

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

Samkvæmt Þjóðminjalögum nr. 107/2001, 10. gr. þarf Vegagerðin að sækja um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins til að raska fornleifum á framkvæmdasvæðinu áður en framkvæmdir hefjast.

2. STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI

2.1. STAÐHÆTTIR

Hrútafjörður gengur suður úr Húnaflóa syðst og vestast, milli Guðlaugshöfða og Heggstaðaness. Hrútafjörður gengur lengst suður og inn í landið að öllum norðlenskum fjörðum. Hann er einn af lengstu fjörðum á Íslandi, 36 km á lengd og 6-7 km breiður í mynni en mjókkar mjög er innar dregur. Hann er alldjúpur og er góð siglingaleið inn í hann miðjan. Nokkrar eyjar og sker eru á firðinum, mest þeirra er Hrútey.

Í botni Hrútafjarðar eru vegamót Djúpvegar og Hringvegar. Þar stendur söluskálinn Brú, ofan Djúpvegar, en gamla Landsímastöðin neðan hans. Djúpvegur liggur til norðurs um Strandir og Vestfirði en hann er ein aðalsamgönguleiðin við Strandir og Ísafjarðardjúp en einnig hluti hringtengingar um Vestfirði. Hringvegurinn liggur til suðurs um Holtavörðuheidi og til norðurs um austanverðan Hrútafjörð. Staðarskáli stendur vestan Hringvegar, austanmegin í Hrútafirði.

Hrútafjarðará er bergvatnsá sem á upptök sín á Holtavörðuheidi og Tvidæguru. Hún rennur síðan í alldjúpu klettagili uns hún fellur fram á sléttlendið fyrir botni Hrútafjarðar. Heildarlengd Hrútafjarðarár er um 31 km. Talsvert vatn kemur í Hrútafjarðará úr Miklagili, sem kemur úr Snjófjöllum. Vatnasvið árinna er um 367 km². Þar sem áin fellur í fjörðinn er útfiri mikið og vaðlar. Þar var fyrrum alfaraleið en brú var fyrst byggð yfir Hrútafjarðará árið 1912.

Hrútafjarðará er góð laxveiðiá og gefur venjulega á bilinu 200 til 300 laxa á sumri, en veitt er á 2-3 stangir. Veruleg sjóbleikjuveiði er í ánni neðanverðri. Síka sameinast Hrútafjarðará um 3 km ofan ósa árinna. Síka er vatnslítil og á sér uppruna á svipuðum slóðum og Hrútafjarðará. Ormarsá og Selá eru minni ár í vestanverðum Hrútafirði sem einnig falla í Hrútafjarðará. Veiðihús sem tilheyrir Hrútafjarðará er við ána í landi Staðar.

Í samtölum við landeigendur hefur komið fram að í Hrútafjarðarbotni er votlendissvæði með miklu fuglalífi. Fyrirhugaður vegur liggur skammt sunnan þess svæðis. Af og til verða miklir vatnavextir í Hrútafjarðará (Teikning 3 2/2). Áin ber stundum jaka upp á Djúpveg á svæði sem er nokkuð sunnan Selár (stöð 4000-4800).



Mynd 2. Flóð í Hrútafjarðará 12. febrúar 2004. Mynd tekin 0,6 km sunnan Staðarskála (Kristinn R. Guðmundson, Staðarskála, 2004).

2.2. NÚVERANDI VEGIR

Hringvegurinn frá Brú að Staðarskála var byggður á árunum upp úr 1970, þannig að efni á staðnum var ýtt upp og síðan ekið í hann burðarlagi. Árið 1982 var vegurinn milli Staðarskála og Hrutatungu styrktur og lagður bundnu slitlagi. Árið 1986 var vegurinn frá Hrutatungu að Brú endurbyggður. Vegurinn var byggður á sama stað og áður, með kröppum og hættulegum beygjum beggja vegna brúar yfir Hrutafjarðará. Brúin var einbreið til ársins 1993 en þá var hún breikkuð.

Hringvegurinn við Brú að Staðarskála liggur yfir Hrutafjarðará skammt austan við veitingaskálann Brú. Frá Hrutafjarðarbrú til austurs um Hrutatungu að Síká er vegurinn um 7,5 m breiður með 6 m breiðu slitlagi. Austan Síkár mjókkar vegurinn og er rúmlega 6,5 m breiður með 5,5 m slitlagsbreidd. Þegar komið er út undir Staðarskála breikkar vegurinn aftur og er 7–7,5 m breiður með um 6,7 m breiðu slitlagi. Hjá Staðarskála var veginum breytt fyrir nokkrum árum og hann byggður skv. vegtegun C1, sem er 7,5 m breiður vegur með 7,3 m breiðu slitlagi.

Langhalli Hringvegar á þessum kafla er að öllu jöfnu lítill og minnsti lárétti bogi er 465 m austan Síkár, að undanskyldum beygjunum við Hrutafjarðará. Á nokkrum stöðum uppfyllir vegurinn ekki kröfur um sjónlengdir.

Tvær brýr eru á þessum kafla um Hringveg, tvíbreið brú yfir Hrutafjarðará og einbreið brú yfir Síká. Heimreiðar liggja að bæjunum sem standa við veginn. Þá eru tengingar að þjónustuskálanum Staðarskála á tveimur stöðum og Þjónustuskálanum Brú. Vegtengingar eru auk þess að gistiheimilinu á Stað, Staðarkirkju, vegar að Hrutatungurétt og spennuvirkjum Landsvirkjunar á Hrutafjarðareyrum. Þá eru tengingar inn á tún á nokkrum stöðum.

Girðingar eru meðfram Hringvegi á þessum kafla. Þær eru almennt í góðri fjarlægð frá veginum.

Djúpvegur tengist Hringvegi við Brú og liggur út frá Hringvegi, til norðurs eftir vestanverðum Hrutafirði. Vegurinn var byggður á árunum í kring um 1980. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er hann talinn vera úr góðu styrkingarlagsefni en ofan á það var síðan sett þunnt jöfnunarlag undir klæðingu. Á kaflanum frá Hringvegi að Selá er vegurinn að jafnaði um 6,5–7 m breiður. Slitlagsbreidd fyrstu 1,5 km er um 5–5,5 m, en þaðan og að Selá er slitlagsbreiddin um 4–5 m.

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er vegurinn þokkalega uppbyggður með ágæta hæðar- og planlegu. Vegurinn liggur um tiltölulega flatt land, skammt ofan áreyra Hrutafjarðarár að vestanverðu.

Tvær brýr eru á kaflanum, tvíbreið brú yfir Ormsá og einbreið brú yfir Selá.

Heimreiðar liggja að bæjunum sem standa við veginn auk þess sem þjónustuskálinn Brú og gamla sírstöðin tengjast honum. Þá eru tengingar inn á tún á nokkrum stöðum.

Girðingar eru meðfram Djúpvegi á þessum kafla. Girðingar eru almennt í góðri fjarlægð frá veginum nema næst heimreið að Melum þar sem þær eru nærri vegi.

2.3. NÚVERANDI BRÝR

Hrutafjarðará

Brúin yfir Hrutafjarðará er á Hringvegi, um 125 m austan vegamóta Hringvegar og Djúpvegar (Mynd 3). Hrutafjarðarbrú er tvíbreið, 24 m löng steipt bogabrá, byggð árið 1912. Hún var áður einbreið, en var breikkuð í 7 m árið 1993. Slæm aðkoma er að brúnni en beggja vegna hennar eru krappar beygjur. Um 105 m bogi er að henni að vestanverðu en um 145 m bogi að austanverðu.



Mynd 3. Núverandi brú yfir Hrótafjarðará (Vegagerðin, 2003).

Síká

Brúin yfir Síká er á Hringvegi, um 2 km austan Hrótafjarðará, á landamerkjum Hrutatungu og Bálkastaða. Brúin er einbreið, 26 m löng steipt bitabré, byggð árið 1970. Akbrautarbreidd er 4 m. Brúin liggur á tiltölulega beinum kafla en aðkoma að henni að austanverðu er nokkuð kröpp beygja liggur að henni í lítilháttar brekku niður að brúnni.



Mynd 4. Núverandi brú yfir Síká (Vegagerðin, 2005).

Ormsá

Brúin yfir Ormsá er á Djúpvegi, um 350 m norðan þjónustuskálans við Brú. Brúin er tvíbreið, 11 m löng plötubré, byggð árið 1983. Akbrautarbreidd er 8 m.



Mynd 5. Núverandi brú yfir Ormsá (Vegagerðin, Brúadeild, 2002).

Selá

Brúin yfir Selá er á Djúpvegi, um 2,5 km norðan Ormsár. Brúin er einbreið, 22 m löng plötubrú, byggð árið 1980. Akbrautarbreidd er 4 m.

2.4. UMFERÐ

Hringvegurinn um Hrótafjörð er aðalsamgönguleið Norðurlands við höfuðborgarsvæðið. Í töflu 1. má sjá umferðartölur fyrir árið 2004.

Tafla 1. Umferðartölur á Hringvegi og Djúpvegi í Hrótafirði árið 2004.

	<i>Teljari vestan Hrótafjarðarár (bílar/sólarhring)</i>	<i>Teljari austan Hrótafjarðarár (bílar/sólarhring)</i>	<i>Djúpvegur (bílar/sólarhring)</i>
Ársgdagsumferð	1177	1099	236
Sumardagsumferð	1935	1783	363
Vetrardagsumferð	644	588	141

Gert er ráð fyrir aukningu umferðar á næstu árum. Framreiknaða ársgdagsumferð fyrir árið 2024, þ.e. 20 árum seinna, má sjá í töflu 2. Árið 2024 er miðað við 25% aukningu umferðar frá því sem nú er. Gert er ráð fyrir að umferð um Djúpveg muni minnka um 60% vegna fyrirhugaðs vegar um Arnkötuldal. Meðalhutfall þungra bifreiða var ekki metið. Gera má ráð fyrir að mesta umferðin verði um helgar að sumarlagi.

Tafla 2. Framreiknaðar umferðartölur fyrir árið 2024 á Hringvegi og Djúpvegi í Hrótafirði árið 2004.

	<i>Teljari vestan Hrótafjarðarár (bílar/sólarhring)</i>	<i>Teljari austan Hrótafjarðarár (bílar/sólarhring)</i>	<i>Djúpvegur (bílar/sólarhring)</i>
Ársgdagsumferð	1600	1500	120
Sumardagsumferð	2500	2400	180
Vetrardagsumferð	850	800	90

3. KOSTIR OG FRAMKVÆMDALÝSING

3.1. KOSTIR

Varðandi staðsetningu vegarins hafa verið skoðaðar nokkrar úrfærslur á veglínunni. Árið 2003 voru kynnt frumdrög að veglínunum um Hrútafjörð. Þá voru aðallega skoðaðir tveir kostir, annarsvegar veglína sem fylgdi núverandi Hringvegi að mestu og hins vegar veglínur sem þveruðu Hrútafjarðarbotn skammt sunnan ármóta Hrútafjarðarár og Selár. Jafnframt voru skoðaðar nokkrar mismunandi útfærslur af veglínunum, einkum í nágrenni þjónustuskálanna við Brú og Staðarskála.

Veglínur 512b og 512d

Í framhaldi af ofangreindu ákvað Vegagerðin að mæla með veglínunni **512d** um Hrútafjarðarbotn (Teikning 4). Sú veglína fór fast upp við Brúarskála að vestan, síðan eftir núverandi vegi frá Ormsá norður undir Selá, þaðan um Hrútafjarðarbotn sunnan Selár og tengdist Hringvegi til norðurs skammt utan Staðarskála. Gert var ráð fyrir 90 m langri brú á Hrútafjarðará, skammt neðan ármóta við Síká, og stuttri tengingu við Djúpveg sunnan Selár. Ekki var gert ráð fyrir breytingum á einbreiðri brú sem liggur yfir Selá. Þá var gert ráð fyrir að Brúarskáli yrði fjarlægður vegna þessarar veglínunni en Staðarskáli tengdist veginum með tveimur tengingum vestan skálans. Veglína 512d var áætluð 5,88 km löng.

Önnur veglína, veglína **512b**, var einnig verulega inn í myndinni (Teikning 4) og frávik hennar frá ofangreindri veglínunni fólust í því að hún lá um 30 m vestan Brúarskála og efnisþörf hennar var 7.000 m³ meiri en í veglínunni 512d. Minnsti beygjuradius hennar var einnig minni en í veglínunni 512d, eða 550 m á móti 700 m. Ekki þurfti að fjarlægja Brúarskála í þessu tilviki en veghæð vestan skálans var allmikil og stæði skálinn því lágt í umhverfinu eftir að framkvæmdum lyki. Einnig var talið æskilegt að tenging að skálanum væri ekki innan í 550 m boga vestan skálans heldur á beinum köflum beggja vegna hans. Tengingar voru samtals um 700 m að lengd.

Veglínur 605 og 606

Frumdrög (2003) voru kynnt landeigendum á Stað og fulltrúum sveitarfélaganna Bæjarhrepps og Húnaþings vestra á fundi í Staðarskála. Þar kom fram áhugi heimamanna á að veglína um Hrútafjarðarbotn lægi norðan Selár þar sem þar væri rými til að byggja nýja þjónustumiðstöð, í stað núverandi þjónustumiðstöðva í Staðarskála og við Brú. Auk þess yrði stytting fyrir botn Hrútafjarðar meiri en í framlögðum tillögum en á það lögðu sveitarfélagsmenn mikla áherslu.

Eftir skoðun á þessum hugmyndum voru settar fram tvær hugmyndir að veglínunum, veglínunum **605** og **606** (Teikning 4). Báðar veglínurnar greindust í sundur um 800 m norðan Selár og lágu á sitt hvorum staðnum yfir Hrútafjarðará. Gert var ráð fyrir að veglína 606 færi yfir Hrútafjarðará á 65 m langri brú rétt neðan ármóta hennar við Selá, en veglína 605 fari yfir Hrútafjarðará á 60 m langri brú, um 600 m neðar, við Dumbafliót. Báðar veglínurnar tengjast Hringvegi til norðurs norðan Staðarskála, syðri veglínunni um 1,1 km norðan skálans og hin um 1,7 km norðan hans. Til suðurs tengdust veglínurnar núverandi Hringvegi framhjá Staðarskála með um 200 m löngum tengivegum, 693 eða 694 eftir því sem við á. Lengd veglínunni 605 er 7,4 km og lengd veglínunni 606 er 6,74 km.

Líkt og suðurendi veglínunni 512d, liggja veglínur 605 og 606, fast vestan Brúarskála. Frá stað skammt sunnan Ormsár og að stöð 5000 fylgja þær núverandi vegi en víkja þá út af honum og liggja til norðausturs yfir tún og beitolönd. Tenging Djúpvegur við þessa veglínunni var áætluð skammt frá landamerkjum Staðar og Fögrubrekku um 850 m norðan Selár.

Þessi valkostur felur í sér að byggja þarf nýja brú yfir Selá en línan er þó það nærri núverandi brú að gera þarf bráðabirgðabré eða ræsi yfir ána á framkvæmdartíma. Áætlaður kostnaður við nýja brú með bráðabirgðabré er um 75 mkr., en 65-70 mkr. ef hólkar duga í stað bráðabirgðabrá.

Flutningur veglínu austar mundi hafa í för með sér færslu á staurastæðu stofnlínu Rarik til Vestfjarða.

Við nánari skoðun á þessu var ákveðið að skoða nýja veglínu, veglínu 608, sem færi um núverandi Selárbrú og innifæli í sér breikkun brúarinnar til beggja handa en að öðru leyti félli hún saman við veglínu 606.

Að lokum, á síðustu stigum hönnunar, var gerð minni háttar breyting á veglínu 608, sem kölluð er **veglinna 621**. Hún felur í sér að breikkun brúar yfir Selá verði eingöngu til annarrar handar, þ.e.a.s. í austur. Flytja þarf staurastæðu á innansveitarlínu Rarik vegna veglínu 621.

Vegtengingar

Vorið 2005 kom fram mjög ákveðin ósk sveitastjórna Bæjarhrepps og Húnaþings vestra, að tenging veglínu 621/608/606 við Djúpveg, yrði norðan Fjarðarhorns. Fylgdi með samþykki ábúenda, ef ekki yrði um skerðingu túna að ræða.

Skoðaðar voru nokkrir valkostir vegna tengingar Hringveggar við Djúpveg. 3 valkostir voru aðallega skoðaðir. Veglínur 684, 690 og 689. Veglína 684 liggur norðan Fjarðarhorns en veglínur 690 og 689 sunnan Fjarðarhorns (Teikning 4).

Í töflu 3 má sjá samanburð á efnispörf mismunandi tengingavalkosta við Djúpveg. Veglína 693 er tenging frá veglínu 606 til suðurs á núverandi Hringveg framhjá Staðarskála.

Tafla 3. Samanburður á efnispörf valkosta vegtenginga.

Valkostur	621*+693 (tenging að Staðarskála)	684	690	689
B.st-E.st	1200-7940	0-1720	0-640	0-280
Lengd veglínu km	6.74 + 0.22 =6.96	1.72	0.64	0.28
Fyllingar m ³	58,060	17,900	1,600	1,000
Fláafleygar m ³	12,700	2,00	100	100
Samtals m ³	70,800	19,900	1,700	1,100
Skeringar m ³	56,500	1,900	3,100	1,500
Fyllingarnámur m ³	14,300	18,000	-1,400	-400
Neðra burðarlag m ³	31,850	10,500	4,000	1,800
efra burðarlag m ³	12,620	2,800	1,100	500
Slitlag m ²	58,000	12,900	4,800	2,200
Slitlag m ³	2,355	520	195	95
Námur samtals m ³	60,100	31,820	3,900	1,990
Efni samtals m ³	131,900	51,720	8,700	3,090

Val á vegtengingu við Djúpveg hefur áhrif á vegalengdir milli þéttbýlisstaða. Sé miðað við núverandi veg mun leiðin fyrir Hrutafjarðarbotn styttest töluvert. Leiðin milli Reykjavíkur og Ísafjarðar mun lengjast lítilsháttar en leiðin milli Reykjavíkur og Akureyrar mun styttest lítilsháttar (Tafla 4).

Tafla 4. Yfirlit yfir breytingu vegalengda um Hrutafjörð miðað við núverandi veg.

Veglína	Reykjavík-Akureyri í km	Reykjavík-Ísafjörður í km	Akureyri-Ísafjörður í km
621	-0,06		
621+689		0,07	-7,17
621+690		0,16	-7,72
621+684		0,47	-8,64

Tillaga Vegagerðarinnar

Varðandi val á veglínunum hefur Vegagerðin ákveðið að leggja Hringveginn sem mest í samræmi við **veglínu 621**, nema að lagt er til að Hringvegurinn fari vestan Brúarskála. Nýr vegur mun fylgja veglínu 621 sem tengist Hringvegi norðan Staðarskála og fer yfir Hrútafjarðará á 62 m langri brú skammt norðan ármóta Hrútafjarðará og Selár, að öðru leyti en því að farið verður með nýjan veg 30 m vestan Brúarskála, líkt og í veglínu 512b. Þó er verið að kanna hvort færa megi línu lítilla nær núverandi vegi.

Varðandi tengingu við Djúpveg tók Vegagerðin ákvörðun um að velja þá tengingu sem styst er og næst Selá, þ.e. **veglínu 689**, fyrst og fremst vegna kostnaðar og vegna þess að ekki hefur verið áætlað fyrir dýrari tengingu í vegaáætlun. Viðbótarstytting fyrir Hrútafjarðarbotn miðað við vegtengingu norðan Fjarðarhorns, veglínu 621+684 er um 1,5 km en lenging frá Ísafirði til Reykjavíkur er um 0,4 km. Ákvörðun Vegagerðarinnar þarf ekki að koma í veg fyrir að aðrar veglínur verði ákveðnar í skipulagi sveitarfélaganna og unnið að því að fjármagna þær framkvæmdir síðar. Ekkert bendir til þess að veglína norðan Fjarðarhorns sé slæmur kostur m.t.t. gróðurfars eða fornminja en óvíst er með áhrif veglínunnar á fugla. Fulltrúi UST hefur frekar lagst gegn veggerð á þessum stað.

3.2. FRAMKVÆMDALÝSING

3.2.1. Nýr og endurbyggður vegur

Nýr vegur er um 6,8 km langur og hefst skammt sunnan Brúarskála í stöð 1180 (Teikning 3). Fyrstu 200 m fylgir veglínun núverandi vegi en vikir þá út af honum til vesturs og liggur í mjúkri beygju, um 30 m vestan Brúarskála, að stöð 2300 þar sem hann fellur aftur saman við núverandi veg. Í stöð 4900, við Selá, vikir veglínun út af núverandi vegi, til norðausturs, í mjúkri beygju yfir tún og beitolnd, þvert yfir undirlendi Hrútafjarðarbotns. Veglínun þverar Hrútafjarðará, um 5,2 km neðan við núverandi brú, í stöð 6580-6700, skammt norðan ármóta Selár og Hrútafjarðará. Þaðan liggur veglínun til norðurs, upp hlíðarnar norðan við Staðarskála þar sem hún sameinast aftur núverandi vegi í stöð 7900. Í hlíðinni verða töluverðar skeringar og fyllingar til að draga úr halla veglínunnar. Í stöð 1920 er gert ráð fyrir 180 m langri tengingu að Brúarskála. Í stöð 5570, er gert ráð fyrir tæplega 300 m langri tengingu til norðurs að Djúpvegi, og í stöð 7360 er gert ráð fyrir um 260 m langri tengingu til suðurs, að núverandi Hringvegi. Nýr vegur með brú og vegtengingum er því nálægt 7,6 km langur.

Vegna aukinnar umferðar verður nýr vegur nokkuð breiðari og hærrí en núverandi vegur. Hækkun vegarins mun einnig minnka snjósöfnun á vegi. Að jafnaði er reiknað með að nýr vegur verði í 1,6 m hæð yfir landi þar sem hann liggur utan núverandi vegar. Þar sem nýr vegur fylgir núverandi Djúpvegi verður Djúpvegur hækkaður um 0,2-0,3 m en meira þar sem jakaburður hefur verið upp á núverandi veg. Vegurinn verður byggður samkvæmt vegtegund B3 sem er 8,5 m breiður vegur, með 6,5 m breiðri akbraut og 1 m breiðum öxlum beggja vegna. Hönnunarhraði er 90 km/klst.

Minnsti planbogi er 550 m og mesti halli 5,5 %. Halli á vegköntum í fyllingum (vegflái) verður yfirleitt 1:3. Miðað er við að halli á fláum í vegskeringum verði á bilinu 1:1,75-1:3.

Vegna framkvæmdarinnar þarf að breikka brúna yfir Selá til annarrar handar, í austur. Auk þess þarf að flytja staurastæðu á innansveitarlínu Rarik.

Tengingar að heimreiðum Mela, Fögrubrekku og Staðar verða aðlagðar hæðarlegu nýs vegar. Einnig verða tengingar inn á tún, námuslóða og aðra slóða aðlagðar hæðarlegu nýs vegar.

Þar sem hreyft verður við skepnuhaldum girðingum á framkvæmdartíma verða þær lagfærðar.

3.2.2. Ný brú yfir Hrútafjarðará

Ný brú yfir Hrútafjarðará verður staðsett um 4,4 km neðan við núverandi brú og liggur yfir ána á eyrum fast við ármót Selár, skammt frá Staðarskála (Teikning 5). Ný veglína þverar Hrútafjarðará

undir u.þ.b. 70° horni. Hrútafjarðará er dragá með vatnasvið jafnt og 367 km² ofan við brúarstæðið. Stærstu flóðin eru að jafnaði leysingaflóð að vori. Flóð með 100-ára endurkomutíma hefur verið metið jafnt og 425 m³/s. Búast má við að flóð með 2-ára endurkomutíma sé 30-40% af 100 ára flóði. Meðalrennslið hefur verið metið jafnt og 11,0 m³/s.

Brúin verður 62 m löng eftirspennt bitabrá í tveimur höfum, 31 m og 31 m, með 8,5 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum bríkum. Heildarbreidd brúarinnar verður 9,5 m. Akbrautin er með 3,5% þakhalli. Hæð brúarinnar verður 4,2 m yfir venjulegu vatnsborði Hrútafjarðará.

Gert er ráð fyrir að allar undirstöður brúarinnar verði steiptar og grundaðar á steiptum staurum. Landstöplar verða með bogadregnum vængjum. Eystri landstöpullinn er staðsettur á bakkanum austan megin í stöð 6710. Millistöpullinn er staðsettur við eyri í farveginum í stöð 6679 og vestari landstöpullinn á eyri í stöð 6648 (Teikning 6).

Selá rennur meðfram veginum að vestan og verður sett grjótvörn meðfram bakkanum. Árnar munu sameinast og renna undir brúna. Grjótvörn verður sett á norðurbakka árinna til að hindra rof. Grjótvörnin kemur úr skeringum og námum.

Á framkvæmdastigi er gert ráð fyrir að Hrútafjarðará verði í farvegi sínum. Notaðir verði stálbitar í eystra hafinu og verkpallar í vestara hafinu undir mót yfirbyggingar. Vegrið verður á brúnni og er miðað við að það nái allt að 90 m frá brú beggja vegna vegar.

3.2.3. Efnispörf

Áætluð efnispörf í verkið er 129 þús m³. Verktaki má hvergi taka efni til vegagerðar nema úr vegskeringum og námum við Bláhæð, Brú, Mela, Selá, Kvígugil og Brandagil (Teikning 1). Frekari upplýsingar um efnispörf og efnistöku má sjá í töflum 5 og 6 hér fyrir neðan.

Áður en efnistaka úr vegskeringum og námum hefst, verður lífrænum jarðvegi sem finnst á svæðinu ýtt í hauga og geymt til að nota við frágang þegar efnistöku lýkur.

Tafla 5. Efnispörf

	<i>magn í m³</i>
Klæðingarefni	2.500
Efra burðarlagsefni	13.700
Neðra burðarlagsefni	30.000
Fyllingar og fláafleygar	79.600
Rofvörn	3.000
Samtals	128.800

Tafla 6. Efnistaka

	<i>Klæðingar- efni magn í m³</i>	<i>Efra Burðarlag magn í m³</i>	<i>Neðra burðarlag magn í m³</i>	<i>Fyllingar- efni magn í m³</i>	<i>Rofvörn magn í m³</i>	<i>Samtals</i>
Náma A – Bláhæð	2.500	3.200				5.700
Náma B – Brúarnáma		10.500	8.600	3.100		22.200
Náma C – Melanáma				29.000		29.000
Náma D – Selá			14.000			14.000
Náma F – Kvígugil	(2.500)	(3.200)			2.000	2.000
Náma G – Brandagil			7.400			7.400
Skeringar				47.500	1.000	48.500
Samtals	2.500	13.700	30.000	79.600	3.000	128.800

Náma A – Bláhæð

Bláhæð er á Holtavörðuheidi í um 15 km frá byrjun útboðskafans. Náman er ein af viðhaldsnámum Vegagerðarinnar og er af þeim sökum af og til í noktun. Náman er í basaltklöpp

og er bergið mjög smástuðlað og sprungið og hentar af þeim sökum vel til vinnslu klæðingarefnis. Ekki gert ráð fyrir því að gengið verði frá námunni enda verður hún notuð til viðhalds í náinni framtíð. Ef rannsóknir leiða í ljós að efni úr námu í Kvígugili geti komið í stað efnis úr Bláhæðarnámu verður engin efnistaka úr námu A í Bláhæð.

Náma B – Brú

Brúarnáma er á vinstri hönd á milli stöðva 2000-2300. Náman er í fornum strandhjalla sem myndast hefur við hærri sjávarstöðu. Í hjallanum er frekar sandrík mól, sem nota má í neðra burðarlag og vinna í efra burðarlag. Náman er að einungis frágengin að hluta en á nokkrum stöðum eru haugar af lífrænum jarðvegi auk þess sem sjá má í námustál á nokkrum stöðum. Við efnisvinnslu úr námunni verður skilið eftir óhreyft svæði næst Ormsá m.a. vegna sumarbústaða í grenndinni. Gengið verður frá námunni þegar efnistöku lýkur. Frágangur verður með þeim hætti að námusvæðið verður sléttað og verður leitast við að fella það að umhverfi sínu. Í lok frágangs verður sáð í svæðið.

Náma C – Melar

Efnistökusvæðið er í malarhjalla á vinstri hönd milli stöðva 4000-4400. Þar hefur verið tekið þó nokkuð efni og er náman ófrágengin. Yfiorð hjallanna er að mestu gróið en þó koma fyrir gróðursnauðir blettir inn á milli. Námustálið stendur nokkuð bratt og er það gróðursnautt enda halli þess of mikill til þess að gróður geti náð sér á strik. Á nokkrum stöðum má finna ofanafýtingu frá fyrri efnistöku í námunni. Efnið í námunni er hentugt í fyllingar en það er ekki einsleitt og er almennt grófara efni efst en verður sendnara þegar neðar dregur.

Við vinnslu námunnar verður efni ýtt eða mokað niður af brún námunnar og þannig er hægt að vinna samhliða að frágangi námunnar með því að minnka halla námustálsins. Leitast verður við að skilja námustálið þannig eftir að það myndi samfella við óraskaðar hlíðar malarhjallans.

Náma D – Selá

Náman er á áreyrum og í farvegi Selár. Á þessum stað hefur verið ýtt upp efni í varnargarð til að halda ánni í farvegi og verja Djúpveginn fyrir ágangi árinna. Í farveginum er áreyrarmöl og hentar hún í neðra burðarlag vegarins. Mölin er 2-2,5 m á þykkt en undir henni er jökulleir. Efnistakan mun fara fram í árfarveginum og verður hann dýpkaður um allt að 2 m. Í bréfi frá Veiðimálastofnun (Fylgiskjal 5) kemur fram að engin veiði er í Selá en lax virðist ganga áhrifst til hrygningar í ánni. Haft verður samráð við Veiðimálastofnun vegna efnistöku úr Selá.

Ekki er talin þörf á öðrum frágangi á efnistökusvæðinu en að brjóta niður bakka sem gætu myndast við efnistöku og slétta svæðið út en áin mun eyða að mestu ummerkjum um efnistöku.

Náma F - Kvígugil

Náman er við Djúpveg um 7,45 km frá vegmótum við Hringveg, í landi Valdasteinsstaða. Áður fyrr var náman í aurkeilu en í botni hennar var berg sem er nú notað. Þetta er þétt basalt sem er milli þess að vera lítillaga ummyndað til ummyndað. Bergið er talið gott í slitlag og burðarlag. Ef rannsóknir leiða í ljós að efni úr Kvígugili getur komið í staðinn fyrir efni úr Bláhæð verður tekið efni þar til að nota í efra burðarlag, rofvörn og klæðingu. Auk þess verður efni úr námunni notað í rofvörn.

Náma G - Brandagil

Í malarhjalla sunnan við Brandagil er opin náma og hefur verið tekið töluvert magn úr námunni. Mölin í námunni er sendin og geta komið fyrir fínefnarík malar- og sandlög inn á milli. Fyrir norðan Brandagil er malarhjalli og er efnið heldur grófara þar en í námunni sunnan við gilið. Efni verður tekið norðan gilsins. Samhliða efnistöku við Brandagil verður gengið frá námunni þannig að hún falli að umhverfi sínu eins og kostur er. Efnið úr námunni verður notað í neðra burðarlag.

3.2.4 Ræsi

Ræsi verða staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vori og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður ennfremur komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir, ofan við vegi.

Þar sem nýr vegur viku út af núverandi vegi verður ræsum komið fyrir á 17 stöðum, við stöðvar; 1560, 1680, 1890, 2930, 3400, 4610, 4950, 5600, 5850, 6320, 6970, 7150, 7380, 7540 og 7910 á Hringvegi og stöðvar 185 og 15 á Djúpvegi. Á þeim kafla sem vegurinn verður endurbyggður er gert ráð fyrir að þau ræsi sem til staðar eru verði lengd þar sem þess er talin þörf af öryggisástæðum

3.3. FRÁGANGUR

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

Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi og að vegskeringar verði ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur.

Öllum lífrænum jarðvegi sem finnst í yfirborði hliðarskeringa verður ýtt ofan af til að geyma og jafna yfir svæðin í lok framkvæmdar sem efsta lag við frágang. Með því ætti árangur af sáningum að verða öruggari.

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

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

Leitað verður til Umhverfisstofnunar eftir þörfum um hvernig staðið skuli að uppgræðslu vegsára. Allur frágangur verður í samráði við landeigendur og eftirlitsráðgjafa Umhverfisstofnunar.

Þar sem skepnuheldum girðingum verður raskað verða þær lagfærðar í samráði við landeigendur. Færa þarf girðingu í landi Mela. Í landi Fögrubrekku og Staðar þarf að girða meðfram vegi þar sem hann viku út af núverandi vegi vestan Hrutafjarðarár. Fjarlægja þarf núverandi girðingu vestan Hringvegar norðan Staðarskála og girða meðfram nýjum vegi á milli stöðva 7000-7940. Austan vegar þarf að girða milli stöðva 7000-7340 og meðfram tengingu að Stað.

Vegtengingar verða aðlagaðar að nýrri hæð vegarins. Gengið verður frá öllum námum nema námu á Bláhæð sem verður áfram opin.

3.4. VINNUBÚÐIR

Ef verktaki setur upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við heilbrigðiseftirlit Norðurlands vestra, landeigendur og eftirlitsmann Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

3.5. MANNAFLAÞÖRF

Á verktíma skapast nokkur störf á svæðinu vegna framkvæmdarinnar. Reikna má með allt að 15-25 störfum á framkvæmdatímanum.

3.6. FRAMKVÆMDATÍMI

Fjarveiting í fyrirhugaða framkvæmd er á vegáætlun 2005-2008, samtals 319 mkr. Áætlað er að framkvæmdir hefjist árið 2006. Fyrirhuguð verklok eru haustið 2007. Framkvæmdin tengist ekki öðrum framkvæmdum á svæðinu.

3.7. REKSTUR

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins. Framkvæmdir sem tengjast rekstri eru m.a. viðhald og snjómokstur. Þá tengjast öryggi samgangna, umferð og mengun af hennar völdum rekstri fyrirhugaðs vegar.

Í dag er vetrarþjónusta, þ.e. snjómokstur og önnur þjónusta alla daga vikunnar, á Hringvegi milli Brúar og Staðarskála. Á Djúpvegi er vetrarþjónusta alla daga vikunnar, nema laugardaga. Engar áætlanir hafa verið um breytingar á rekstri vegarins eftir að vegaf framkvæmdum lýkur og miðað er við að þjónustan verði svipuð og nú er. Viðhald og rekstur á veginum mun fylgja þeim stöðlum og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegflokkum, umferð o.þ.h.

4. UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR

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

4.1. ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM

Eftirfarandi eru þættir sem líklegir eru til að valda umhverfisáhrifum:

4.1.1. Vega- og brúargerð

Umhverfisáhrif vega- og brúargerðar fara eftir staðsetningu og hönnun vega, stærð vegsvæðis, lengd brúa og frágangi. Vegaframkvæmdir geta haft áhrif á gróin svæði, jarðmyndanir og mannvistarleifar. Brúarframkvæmdir geta haft áhrif á veiði. Uppbygging og rekstur vega og brúa getur haft áhrif á dýralíf. Vega- og brúarframkvæmdir hafa sjónræn áhrif og geta markað ný spor í landslagið.

Þegar endurbyggður er gamall vegur sem fylgir núverandi vegi, má búast við að áhrif framkvæmdarinnar séu minni en þegar um nýbyggingu er að ræða. Í þessu tilviki er bæði um endur- og nýbyggingu að ræða. Helstu áhrif við endurbyggingu Hringvegar í Bæjarhreppi og Húnaþingi vestra felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi. Þar sem vegurinn víkur út af núverandi vegi og um nýbyggingu er að ræða má gera ráð fyrir að helstu áhrif verði vegna breytingar á landnotkun.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma hefur líklega áhrif á hávaða, útblástursmengun, hættu á mengunarslysum og rykmengun.

Nýir vegir og brýr eru hönnuð til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Bættar samgöngur kunna að hafa margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðaþjónustu/útvist og opinbera þjónustu. Loks má gera ráð fyrir að fyrirhuguð brúar- og veglagning hafi áhrif á hagræna þætti og fara þau eftir arðsemi framkvæmda. Þá hafa breyttar samgöngur áhrif á umferðarhávaða og útblástur mengandi efna frá umferð.

4.1.2. Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu, efnisþörf framkvæmdarinnar og frágangi náma að efnistöku lokinni. Efnistökuastaðir og efnisþörfin ráðast af staðsetningu vegarins.

Við lagningu vega og brúa þarf efni í klæðingu, burðarlög, fyllingar og grjótvörn. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir. Þá breytir efnistaka landslagi.

4.2. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM

Vegagerðin reyndi að meta hvort líklegt væri að endurbygging Hringvegar á kaflanum frá Brú að Staðarskála auk vegtenginga að Djúpvegi og núverandi Hringvegi við Staðarskála, bygging nýrrar brúar yfir Hrutafjarðará og breikkun brúar yfir Selá myndu hafa veruleg áhrif á umhverfið.

Þar sem fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði hefur að hluta til áður verið raskað og efnistaka er í opnar námur utan vegsvæðisins telur Vegagerðin að áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið verði óveruleg. Í eftirfarandi töflu eru taldir upp þeir umhverfisþættir sem framkvæmdaraðili telur líklegast að orðið geti fyrir áhrifum af framkvæmd og starfsemi.

Tafla 7. Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfið

		FRAMKVÆMDAÞÆTTIR		REKSTRARÞÆTTIR
		VEGAGERÐ	EFNISTAKA	REKSTUR
UMHVERFISÞÆTTIR	Vegsvæði	<ul style="list-style-type: none"> • Gróðurfar • Smádýralíf • Fuglar • Fornminjar • Jarðmyndanir 	<ul style="list-style-type: none"> – Efnistökusvæði • Gróðurfar • Smádýralíf • Fuglar • Fornminjar • Jarðmyndanir 	
	Landslag	<ul style="list-style-type: none"> • Landslag 	<ul style="list-style-type: none"> – Landslag • Landslag 	<ul style="list-style-type: none"> – Landslag • Útsýni að námusvæðum
	Vatnafar	<ul style="list-style-type: none"> • Árvatn 		<ul style="list-style-type: none"> – Vatnafar • Árvatn
	Lífríki í Hrútafjarðará	<ul style="list-style-type: none"> • Laxfiskar 		<ul style="list-style-type: none"> Lífríki í Hrútafjarðará • Laxfiskar
	– Umferðartækni	<ul style="list-style-type: none"> • Ryk á framkvæmdatíma • Hávaði vinnuvéla • Útblástur vinnuvéla • Mengunarslys • Töf á umferð 	<ul style="list-style-type: none"> – Umferðartækni • Ryk á framkv. tíma • Hávaði vinnuvéla • Útblástur vinnuvéla • Mengunarslys 	<ul style="list-style-type: none"> – Umferðartækni • Umferðaröryggi • Umferðarhávaði • Útblástur frá umferð • Mengunarslys • Samgöngur
	– Samfélag	<ul style="list-style-type: none"> • Atvinna 	<ul style="list-style-type: none"> – Samfélag • Atvinna 	<ul style="list-style-type: none"> – Samfélag • Atvinna/þjónusta • Rekstur veitingaskála • Útivist/ferðaþjónusta

5. LÝSING Á STAÐHÁTTUM

5.1. MANNLÍF OG ÚTIVIST

Brúin yfir Hrutafjarðará liggur í botni fjarðarins. Sýslumörk Vestur-Húnavatnssýslu og Strandasýslu fylgja ánni og er Vestur-Húnavatnssýsla austan árinna en Strandasýsla vestan hennar.

Í Hrutafirði vestanverðum er Borðeyri, eitt fámennasta þorp á Íslandi en þar bjuggu 32 manns 1. des. 2005. Á Borðeyri er grunnskóli, verslun og útibú frá Sparisjóði Húnaþings og Stranda. Einnig er þar tjaldsvæði og bifreiðaverkstæði. Austan fjarðarins er Reykjaskóli. Þar var áður héraðsskóli en nú eru þar reknar skólabúðir á veturna og sumarþúðir á sumrin. Þar er byggðasafn, grunnskóli og sundlaug. Næsta þéttbýli er í Miðfirði, þ.e. að Laugabakka (76 manns) og Hvammstanga (581 manns).

Brú er vestanmegin í botni fjarðarins. Þar er veitingarekstur, bensínsala og þjónustumiðstöð. Í kringum 1950 var byggð landsímastöð og póstafréiðsla að Brú en hún hefur verið lögð niður. Staðarskáli er við Hringveginn, austanmegin í Hrutafirði. Þar er upplýsingaþjónusta fyrir ferðamenn, veitingarekstur, bensínsala og gistiaðstaða. Staður í Hrutafirði á sér langa sögu sem gististaður og þjónustumiðstöð. Þar hafa ferðamenn oft átt á leið sinni milli landsfjórðunga. Staðarskáli var miðja veginni á milli Reykjavíkur og Akureyrar áður en Hvalfjarðargöng voru byggð. Sömu aðilar eru eigendur að Brú og Staðarskála.

Hrutafjarðará og Síká eru laxveiðiár og því er nágrenni framkvæmdasvæðisins notað til útivistar (Kafli 5.6). Veiðihús er í nágrenni Hrutafjarðarár, í landi Staðar. Veiðifélagið Strengir er með árnar á leigu og á heimasíðu þeirra eru kort sem sýna veiðistaði við árnar (Fylgiskjal 7). Einn veiðistaður, Bálkur er skammt ofan núverandi brúar yfir Hrutafjarðará, annar veiðistaður, Brúarhylur er fast við núverandi brú yfir Síká. Djúpvegur frá Brú til norðurs liggur nokkuð nálægt Hrutafjarðará á köflum. Neðan við ármót Hrutafjarðarár og Ormsár er veiðistaðurinn Klapparhylur mjög skammt frá Djúpvegi. Fyrirhuguð brú yfir Hrutafjarðará er staðsett skammt ofan veiðistaðarins Maríubakka.

Áhrif á mannlíf og útivist

Á framkvæmdatíma mun umferð um svæðið raskast lítilsháttar vegna umferðar þungra vinnuvéla. Vegfarendur um Hringveg og Djúpvveg, auk veiðimanna við Hrutafjarðará munu verða varir við framkvæmdina vegna hávaða, ryks og truflunar á umferð.

Að loknum framkvæmdum munu koma fram jákvæð áhrif á mannlíf vegna öruggari og betri vegar með bundnu slitlagi og fækkun einbreiðra brúa. Framkvæmdin mun hafa áhrif á útivist laxveiðimanna á svæðinu. Þegar umferð á núverandi veginni yfir Hrutafjarðará og Síká minnkar skapast meiri ró á veiðistöðum við brýrnar því umferð minnkar verulega. Meiri umferð en áður verður framhjá veiðistaðnum Klapparhyl og búast má við truflun af umferð við veiðistaðinn Maríubakka þegar búið verður að byggja nýja brú yfir Hrutafjarðará (Fylgiskjal 7).

Við endanlega staðsetningu vegarins var miðað við að hægt væri að halda áfram rekstri veitingaskála að Brú og Staðarskála. Í viðræðum fulltrúa Vegagerðarinnar við eigendur veitingaskálanna hefur komið fram að skálarnir muni líklega báðir verða lagðir niður og nýr skáli byggður, annaðhvort á túni vestan Hrutafjarðarár, milli stöðva 6.000-6.500, eða austan Hrutafjarðarár milli stöðva 7.600-8.000. Þegar kemur að því mun Vegagerðin leggja veltengingar að nýjum skála.

Reiknað er með að framkvæmdin skapi nokkur störf á svæðinu meðan á henni stendur.

5.2. LANDSLAG

Landslagið í nágrenni framkvæmdasvæðisins er fjölbreytt að lögun og flokkast sem samsett landslag skv. skilgreiningu í leiðbeiningarriti um námur, efnistöku og frágang. Landslagið á framkvæmdasvæðinu er menningarlandslag og ber sterk einkenni af landbúnaði.

Núverandi Hringvegur, milli Brúar og Staðarskála, og Djúpvegur, milli Brúar og Selár, liggja um láglendi Hrútafjarðar, ýmist milli túna eða beutilanda. Nokkuð útsýni er yfir fjörðinn af núverandi vegum. Núverandi Hrútafjarðarbrú er staðsett þar sem áin er í nokkuð þröngum farvegi. Nokkrar opnar námur eru í grennd við framkvæmdasvæðið.

Áhrif á landslag

Landslaginu á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði hefur að mestu verið raskað með vegagerð og landbúnaði. Þó er gert ráð fyrir að þar sem ný veglína vikur út af núverandi vegi og þverar Hrútafjarðarbotn muni framkvæmdin hafa talsverð áhrif á landslagið. Þar sem ný veglína liggur í hlíðunum norðvestan við Staðarskála verður tölverð skering og fylling til að draga úr halla vegarins. Þar má einnig gera ráð fyrir að framkvæmdin hafi talsverð áhrif á landslagið.

Að öðru leyti er reiknað með að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á landslagið. Hvergi eru stórar skeringar nema á fyrrnefndu svæði, námur eru þegar opnar nema við norðanvert Brandagil og hugsanlega við Selá þar sem efni hefur verið notað til að ýta upp í varnargarða. Svæðinu hefur að mestu leyti verið raskað áður með túnræktun og búfjárbætur.

Landslagsmyndin mun breytast töluvert þar sem fyrirhugaður vegur mun liggja um nýtt vegsvæði, brú yfir Hrútafjarðará mun liggja 4,4 km norðan við núverandi brú auk þess sem vegurinn verður hærri og breiðari en núverandi vegur. Útsýni af vegi mun breytast.

Gengið verður þannig frá vegsvæði og efnistökusvæðum að vegurinn og efnistökusvæðin falli vel að landi. Að lokinni landmótun verður metið hvar sá skuli í vegskeringar, vegkanta og námusvæði. Reiknað er með að röskuð svæði verði fljót að gróa upp og því muni sýnileiki framkvæmdarinnar í landslaginu hverfa nokkuð fljótt.

5.3. SAMGÖNGUR, UMFERÐARÖRYGGI OG MENGUN

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Hringvegar og Djúpvegar eru einbreiðar brýr og krappar beygjur. Að mati Vegagerðarinnar eru íbúðarhús hvergi það nálægt veginum að talin sé truflun af hljóðmengun.

Þegar skoðaðar eru upplýsingar um umferðarslys á vegarköflunum samkvæmt slysabanka Vegagerðarinnar á árunum 1991-1995 eru 2 slys skráð við Hrútafjarðará þar sem ekið var á kyrrstæðan hlut og var annað þeirra með meiðslum. Slysið án meiðsla varð áður en brúin var breikkuð og sennilega hitt líka. Þá urðu 3 slys við Síkárbrú, 2 slys þar sem bílar mættust og var annað þeirra með meiðslum og eitt slys þar sem ekið var á kyrrstæðan hlut. Við Staðarskála varð eitt slys þar sem ekið var framan á bifreið.

Árin 1996-1999 eru 4 slys skráð við Hrútafjarðará, þar af 3 slys vegna útafaksturs, tvö þeirra að vetrarlagi þar af annað með meiðslum og eitt að sumarlagi með meiðslum. Þá varð þar eitt slys vegna aftanákeyrslu. Um 600 m vestan Síkár varð eitt slys að vetri með meiðslum vegna útafaksturs og rétt vestan Síkár varð eitt slys með meiðslum vegna útafaksturs að vetri og annað vegna aftanákeyrslu. Við Síkár urðu 5 slys, þar af 4 slys þar sem bílar mættust. Tvö þeirra voru að vetrarlagi og bæði með meiðslum. Þá varð þar eitt slys þar sem ekið var á hlið bifreiðar. Um 200 m sunnan Staðarskála varð eitt slys þar sem ekið var í hlið bifreiðar. Við Staðarskála urðu 3 slys, þar af 2 slys þar sem ekið var á hlið bifreiðar, annað þeirra að vetrarlagi með meiðslum.

Á árunum 1996-1999 urðu 3 slys á innsta kafla Djúpvegar, staðsetning er ekki ljós en þó líkast til öll við Selá. Slysin urðu öll að vetrarlagi og með meiðslum. Eitt varð vegna framanákeyrslu, annað vegna aftanákeyrslu og það þriðja vegna útafaksturs.

Í sérathugun sem Vegagerðin hefur látið gera á slysum á nágrenni vegamóta Hringvegar og Djúpvegar fyrir árin 1996–2001 bætast við 3 slys eftir árið 1999. Eitt þeirra er banaslys þar sem bifreið fór út úr beygju austan Hrútafjarðarar og lenti ofan í árgljúfrinu, annað varð við syðri tengingu að Brúarskála þegar bíll úr suðri, sem ók á eftir flutningabifreið, beygir heim að skálanum

í veg fyrir bíl á suðurleið. Þriðja slysið varð skammt sunnan syðri tengingar Brúarskála og er þar um að ræða aftanákeyrslu. Athygli vekur í þessari sérúttekt að í öllum slysum við brúna yfir Hrutafjarðará 1996-2001 koma bifreiðarnar úr norðri að brúnni og í 4 tilfellum af 5 missa ökumenn vald á bifreiðinni í beygjuni. Eftir banaslysið var vegrið í beygjuni austan brúarinnar lengt og komið upp lýsingu við veginn.

Af þessari upptalningu má sjá að það er einkum á og við brýrnar á Hrutafjarðará, Síká og Selá sem slysin verða en einnig hafa orðið nokkur slys við Staðarskála. Fyrir bæði tímabilin urðu samtals 6 slys við Hrutafjarðará, þar af 3 með meiðslum, 10 slys við Síká, þar af 5 með meiðslum og 4 slys við Staðarskála og eitt þeirra með meiðslum.

Á seinustu árum hefur umferð og umferðarhraði á veginum aukist. Það hefur haft í för með sér að öryggi á veginum hefur minnkað.

Áhrif á samgöngur og umferðaröryggi

Búast má við að umferð um svæðið teyfist eitthvað meðan á framkvæmdum stendur vegna efnisflutninga yfir og eftir núverandi brúm og vegum.

Þegar framkvæmdum á kaflanum lýkur verða samgöngur öruggari en nú, þegar breidd og hæðarlega vegarins hefur verið bætt og krappar beygjur og einbreiðar brýr verið aflagðar.

Með tilkomu nýs vegar um Hrutafjarðarbotn munu vegalengdir milli þéttbýlisstaða breytast nokkuð. Sé miðað við núverandi veg mun leiðin fyrir Hrutafjarðarbotn stytast töluvert eða um tæpa 7,2 km. Leiðin milli Reykjavíkur og Ísafjarðar mun lengjast lítilsháttar en leiðin milli Reykjavíkur og Akureyrar mun stytast lítilsháttar (Tafla 4).

Ekki liggja fyrir talningar á því hversu stór hluti umferðar um Djúpveg fer fyrir Fjarðarbotn og hve stór til suðurs. Ekki er ólíklegt að verulega meiri umferð fari þó til suðurs og muni verða svo a.m.k. þar til fyrirhugaður vegur um Arnkötuldal hefur verið tekinn í notkun. Þá mun umferð um þennan hluta Djúpvegar örugglega minnka mikið og hlutföll umferðarstrauma breytast

Áhrif á mengun

Á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu vegna umferðar stórra vinnuvéla. Að framkvæmdum loknum má reikna með að hljóð- og loftmengun muni smám saman aukast vegna meiri umferðar. Mengunin færir frá núverandi vegi yfir á nýjan veg.

Landeigendur Mela hafa áhyggjur af hljóðvist við Mela. Eftirfarandi byggir á upplýsingum sem Vegagerðin sendi til viðkomandi landeigenda í janúar 2006:

Ekki er áætluð teljandi breyting á legu vegar í landi Mela frá Ormsá að Selá, vegur breikkar þó um 2 m. Hinsvegar verður nokkur breyting á legu vegar í landi Mela sunnan Brúarskála.

Hér með fylgir samantekt um áætlaða umferðaraukningu við Mela 1 vegna færslu umferðar Hringvegar vestur fyrir Hrutafjörð og þar af leiðandi breyting á hljóðvist við Mela 1.

Skv. Reglugerð nr. 933/1999 um hljóðvist gilda eftirfarandi reglur um hljóðstig.

- *Hljóðstig* er mælt í decibelum í gegnum sk. A-síu ("filter") sem líkir eftir næmni eyrans. Einingin er táknuð með dB(A)
- *Jafngildishljóðstig* er ákveðið meðalhljóðstig, sem samsvarar sömu hljóðorku á mælitímanum og hinn raunverulega breytilegi hávaði.
- *Viðmiðunargildi* er það gildi sem verður að uppfylla til þess að ástandið geti talist viðunandi. Ef þetta viðmiðunargildi er samt sem áður ekki uppfyllt, skal skilgreint hvernig hægt verður að uppfylla það innan ákveðins tíma.
- *Hljóðstig frá umferð* er mælt og markgildi sett sem svokallað jafngildishljóðstig í dB(A) fyrir heilan sólarhring.

Skv. töflu 1 í gr. 3. í viðauka við reglugerðina er viðmiðunargildi fyrir umferðarhávaða við íbúðarhúsnæði, utan við húsvegg á jarðhæð og utan við opnanlegan glugga, 55 dB(A)

Hér er um að ræða frísviðsgildi, annaðhvort mælt beint án áhrifa frá endurkastandi flötum eða mæligildi við húshlið leiðrétt m. t. t. áhrifa frá endurkastandi flötum

Í sama viðauka gr. 3.2.2 segir að við útreikninga á hljóðstigi skal nota samnorrænt reiknimodel fyrir umferðarhávaða, "Nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller"

Nota skal meðalumferð árs á sólarhring, sem inngangsgildi við útreikningana.

Útreikningar á hljóðstigi við íbúðarhús að Melum:

Forsendur útreikninga: Fjarlægð miðlínu frá húsvegg 86m

Hraði léttara bíla 100 km/klst.

Hraði stórra bíla 90 km/klst.

Hlutfall stórra bíla 8%

Veghalli 1.3%

Jarðvegsyfirborð m, sem er fyrir gróið land

Reiknað er hljóðstig fyrir 3 mismunandi tilvik.

Tilvik: **A:** Núv ástand: Meðalársumferð árið 2004 (ÁDU er meðalumferð ársins á sólarhring, SDU meðalsumarumferð á sólarhring)

B: Ef vegur um Hrutafjarðarbotn hefði verið kominn árið 2004. Áætlað að 40% núv. umferðar um Djúpveg fari um Hrutafjarðarbotn, þ.e.a.s. ekki framhjá Melum.

C: Eftir u.þ.b. 20 ár eða þegar umferð hefur aukist um 25% frá því sem er í tilviki B.

Niðurstöður útreikninga:

Tafla 8. Hljóðstig við Mela miðað við 3 mismunandi tilvik.

Tilvik	ÁDU	Útreiknað hljóðstig við vegg dB(A) (frísviðsgildi)	SDU	Útreiknað hljóðstig við vegg dB(A) (frísviðsgildi)
A	250	42,6	375	44,4
B	1250	49,6	2000	51,6
C	1600	50,7	2500	52,6

Mat Vegagerðarinnar er að í þessu tilviki skuli uppfylla kröfur um viðmiðunargildi fyrir hljóðstig við íbúðarhúsnæði eða 55 dB(A).

Niðurstaða útreikninganna sýnir að þótt veruleg aukning verði á umferð um Hringveg 1 við Mela, vegna breytinga á umferðskipulagi, er útreiknað hljóðstig vel innan við kröfur um viðmiðunargildi miðað við meðalumferð ársins. Þó mið sé tekið af sumarumferð er hljóðstig einnig vel innan viðmiðunargildis, en í reglugerð eru þó engar kröfur um slíkt viðmið.

Af aðstæðum á staðnum má augljóslega merkja að svæðið austan hússins (vegmeigin) er ekki ætlað til útivistar enda eru þar m.a. útloftunarrör frá rotþróm. Runnar skýla að mestu svæði sunnan hússins og húsið skýlir svæðinu vestan þess.

5.4. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Vegurinn liggur um lönd Mela, Fögrubrekku, Staðar og Brandagils. Á bæjunum á svæðinu er stundaður hefðbundinn búskapur auk þess sem rekin er veitingasala að Brú og Staðaskála, auk gisti- og þjónustumiðstöðvar fyrir ferðamenn.

Þar sem ný veglína Hringvegar viku út af núverandi vegi liggur hún að mestu leyti um gróið land og að hluta til ræktað. Í landi Fögrubrekku eru beitarlönd milli stöðva 5200-5600 en milli stöðva

5600-5830 eru tún Fögrubrekku og milli stöðva 5870-6300 eru tún Staðar vestan Hrútafjarðarar og beitarlönd milli stöðva 6300-6600.

Í landi Brúar, Mela, Staðar og Brandagils eru opnar námur.

Lagnir eru víða á eða í nágrenni framkvæmdasvæðisins:

- Háspennuloftlínur liggja víða um framkvæmdasvæðið. Vestan Hrútafjarðarar liggur núverandi vegur undir raflínu að Melum við stöð 2850. Við stöð 5220 mun nýr vegur liggja undir byggðalínu til Vestfjarða. Skammt frá henni, við stöð 5240 mun hann liggja undir Borðeyrarlínu. Vegurinn mun liggja undir raflínu að Fögrubrekku við stöð 5680 og innansveitarlínu við stöð 6060. Tenging við Djúpveg mun liggja undir raflínu að Fögrubrekku við stöð 80.

Austan Hrútafjarðarar mun nýr vegur þvera gil í grennd við stöð 7200. Beggja vegna gilsins eru raflínustaurar. Við stöð 7170 mun nýr vegur liggja undir Hvammstangalínu og við stöð 7250 liggur hann undir Byggðalínu.

- Rafstöð er í gamla símstöðvarhúsinu að Brú. Aðrennslisstokkur liggur frá hlíðinni ofan Brúar að símstöðvarhúsinu. Fyrirhuguð veglína liggur yfir stokkinn við stöð 2010.
- Fyrirhuguð veglína þverar ljósleiðara í stöð 7190.
- Milli núverandi Hringvegur og nýrrar veglínu austan Hrútafjarðarar er símstöðvarhús. Veglínun þverar símalagnir við stöð 7210 og stöð 7580.

Áður en framkvæmdir hefjast verður kannað hvort fleiri lagnir liggja undir eða við veginn. Lagnir verða mældar inn eftir því sem við á, kynntar í útboðsgögnum og merktar vel áður en framkvæmdir hefjast til að koma í veg fyrir að þær raskist við framkvæmdina.

Áhrif á landnotkun

Bygging Hringvegur og tengingar við Djúpveg mun hafa áhrif á landnotkun á svæðinu þar sem vegurinn liggur um tún og beitarlönd. Á 660 m löngum kafla sker hann tún Fögrubrekku og Staðar og gera má ráð fyrir hindrunaráhrifum vegna þess. Girða þarf meðfram vegi þar sem hann þverar tún og beitarlönd í landi Fögrubrekku og Staðar (Kafli 3.3.).

Fulltrúi UST skoðaði framkvæmdasvæðið í ágúst 2005. Fulltrúinn leggst frekar gegn fyrirhugaðri veglínu þar sem hún þverar Hrútafjarðarar, einkum vegna nálægðar hennar við síkið þar sem Selá rennur í Hrútafjarðarar. Fulltrúinn telur að best væri að hafa veglínuna norðar til að hlífa Selá og ræktuðu landi eins og kostur er (Fylgiskjal 4). Athugun Vegagerðarinnar hefur leitt í ljós að þar er um verulega lengri og dýrari brú að ræða og að auki myndi brúin þvera veiðisvæðið Maríubakka sem er í andstöðu við hagsmuni Veiðifélags Hrútafjarðarar og Síkár.

Gera þarf breytingar á raflinum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Færa þarf raflínustaur í Borðeyrarlínu í grennd við stöð 5240 og hækka þarf raflínu að Fögrubrekku við stöð 5680. Hugsanlega þarf að hækka raflínu við Mela. Haft verður samráð við Rarik um aðgerðir.

Beggja vegna gilsins í grennd við stöð 7200 er fyrirhuguð allveruleg fyllingarefnistaka úr skeringum en þar standa m.a raflínustaurar fast við gilið. Skoðað var hvort hægt væri að endurhanna veglínuna svo að ekki kæmi til færslu raflínustaura í grennd við stöð 7200 en færsla á veglínunni reyndist mjög dýr. Niðurstaðan var að hægt væri að komast hjá því að flytja staurastæður með því að hafa skeringar fremur brattar næst staurum.

Miðað er við að nýr vegur muni liggja á fyllingu yfir aðrennslisstokk að rafstöð við Brú. Þess verður gætt að raska ekki stokknum.

Þar sem veglínun þverar ljósleiðara og símalagnir verður vegurinn lagður í skeringu. Nauðsynlegt er því að færa lagnirnar til að hægt sé að byggja veginn. Lagnirnar verða lagðar dýpra í jörðu.

5.5. JARÐMYNDANIR OG VATN

Hrútafjörðurinn hefur myndast við svörfun jökla á síðustu ísöld. Beggja vegna fjarðarins eru miklir malarhjallar sem hafa hlaðist upp á síðjökultíma við hærri sjávarstöðu. Þar fingrast saman ár og óseyrarset við finefnaríkt set sem hefur borist fram með ísaldarjöklinum. Malarhjallarnir eru beggja vegna fjarðarins og marka efstu hjallarnir, hæstu sjávarstöðu á síðjökultíma. Fyrir ofan hjallana eru jökulruðningsholt og liggur misþykkur jökulruðningur ofan á berggrunninum en víða má sjá klappir sem jökulruðningur nær ekki að hylja.

Frá síðjökultíma til dagsins í dag hafa árnar í botni Hrútafjarðar borið fram mikið magn sets og mynda virkar óseyrar í botni fjarðarins þar sem árnar hafa flæmst um í gegnum tíðina. Til að halda ánum í skefjum hafa fyrirhleðslur verið settar upp á nokkrum stöðum á áreyrunum.

Í vestanverðum Hrútafirði fylgir veglínan að mestu núverandi vegi nema þar sem hún sveigir fram hjá Brúarskála. Þar liggur hún að mestu eftir vel grónum jökulruðningsholtum. Frá Brúarskála að gömlu símstöðinni liggur veglínan eftir malarhjalla. Þaðan og norður fyrir Selá fylgir veglínan núverandi vegi. Á þessum kafla liggur vegurinn á fornum áreyrum.

Þegar komið er norður fyrir Selá sveigir veglínan til vinstri og liggur í sveig á óvirkum áreyrum norðan við Selá að austurhlíðum Hrútafjarðar fyrir norðan Staðarskála. Á hluta leiðarinnar liggur vegurinn yfir ræktuð tún. Þegar áreyrunum sleppir liggur veglínan í sneiðingi upp malarhjallann fyrir norðan Staðarskála.

Vegurinn liggur að mestu um þurrlendi nema þar sem hann liggur yfir eyrar Hrútafjarðarar. Í brekkunum austan Hrútafjarðarar eru þó einhverjar minniháttar bleytur.

Í kafla 3. er gerð grein fyrir námum vegna framkvæmdarinnar en þar kemur fram að mesta efnistakan mun fara fram í vestanverðum firðinum, en ein náma er við Brandagil að austanverðu í firðinum og önnur á Holtavörðuheidi á Bláhæð. Af þeim 6 námum sem verða notaðar í verkið eru 4 opnar og ófrágengnar.

Áhrif á jarðmyndanir

Helstu áhrif á jarðmyndanir vegna vegalagningarinnar verða þar sem vegurinn liggur að hluta til um óraskaðar áreyrar í botni Hrútafjarðar auk þess sem nokkrar skeringar verða á austanverðu svæðinu þar sem vegurinn mun liggja í sneiðingi upp malarhjallana að núverandi vegi. Efnistakan mun fara að mestu fram í námum sem þegar hefur verið tekið efni úr og eru nokkrar þeirra enn ófrágengnar. Jarðmyndanirnar sem um ræðir eru algengar á svæðisvísu og landsvísu og verða áhrif efnistökkunnar fyrst og fremst sjónræn þar sem landslag getur breyst. Almennt mun lagning vegarins og efnistaka tengd framkvæmdinni hafa lítil áhrif á jarðmyndanir.

Áhrif á vatn

Nýr vegur liggur hvergi um votlendi nema þar sem hann liggur um eyrar Hrútafjarðarar og deiglendi í brekkum austan árinna.

5.6. LAXFISKAR OG VEIÐI

Vegurinn liggur yfir Hrútafjarðarar, sem er góð Laxveiðiá. Eingöngu er leyft að veiða á flugu. Á heimasíðu Veiðimálastofnunar kemur fram að árið 2004 var fjöldi veiddra laxa 631 (Tafla 5).

Á heimasíðunum www.agn.is og www.nat.is eru upplýsingar um laxfiska og veiði á svæðinu. Hrútafjarðarar er góð laxveiðiá sem gefur venjulega á bilinu 200 til 300 laxá á sumri. Hún er fiskgeng að Réttarfossi, um 9 km frá sjó. Þá er veruleg sjóbleikjuveiði í ánni neðanverðri. Meðalveiði árána 1974-1999 var 291 fiskur. Mikil uppsveifla hefur þó verið á undanföllum árum eins og sjá má í töflu 5.

Aðeins er veitt á flugu á svæðinu og er hún ein fjögurra laxveiðiaá á Íslandi þar sem aðeins fluga er leyfð, hinar eru Vatnsdalsá, Straumfjarðará og Haffjarðará. Leyfi er fyrir notkun þriggja stanga. Veiðistaðir í grennd við nýja brú yfir Hrótafjarðará eru við Mariubakka, Dumbafljót og Landengishyl (Mynd 6). Gott veiðihús er við ána. Veiðifélag hefur umsjón með Hrótafjarðará og Síká. Núverandi leigutaki er veiðiklúbburinn Strengir.

Tafla 5. Fjöldi og þyngd stangveiddra laxa ásamt fjölda veiddra silunga í ám á Norðurlandi vestra árið 2004 (Þyngd er í kg og MP=meðalþyngd). Heimasíða Veiðimálastofnunar www.veidimal.is.

Nafn ár	Laxveiði						Smálax			Stórlax			Silungsveiði					
	Veiði laxa	Fjöldi sleppt	Afli: fjöldi	Afli: þyngd	MP	Smálax heild	Veiði smálax	Afli smálax	MP smál.	Veiði stórlax	Afli stórlax	MP stórl.	Veiði urriða	Afli urriða	MP urr.	Veiði bleikja	Afli bleikja	MP bl.
Hrótafjarðará og Síká	631	59	572	1603	2,8	8,9	567	517	2,6	64	53	4,8	0	0	0,0	180	157	1,3
Tjarnará	53	0	53	138		7,8	47	47	2,4	6	6	4,2	0	0	0,0	110	110	0,5
Hamarsá	16	0	16	36	2,2		15	15	2,2	1	1	3,5	1	1	0,5	0	0	0,0
Miðfjarðará	2228	577	1651	4754	2,9	7,9	1979	1473	2,7	249	178	4,9	37	37	1,4	235	230	1,1
Arnarv.-Stóra og Aust	0	0	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1250	1250	0,8	3004	3004	0,8
Vírdalsá og Fitjá	1745	113	1632	5043	3,1	5,2	1463	1371	2,7	282	261	5,1	307	300	1,8	2302	2272	1,2
Vatnsdalsá Laxasv.	779	738	41	135	3,6	2,3	543	32	2,9	236	9	5,2	66	66	1,6	201	179	1,1
Vatnsdalsá Silungasv.	185	5	180	573	3,2	3,1	140	136	2,7	45	44	4,7	663	653	0,9	985	962	0,8
Giljá	15	0	15	42	2,8		15	15	2,8	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Gljúfurá	120	1	119	325	2,7	16,1	113	112	2,6	7	7	4,5	1	1	2,0	3	3	1,3
Laxá á Ásum	462	66	396	1144	2,9	6,8	403	348	2,7	59	48	4,4	10	6	1,0	0	0	0,0
Fremri Laxá á Ásum	17	0	17	48	2,8	3,3	13	13	2,1	4	4	5,0	4602	4346	0,5	12	12	0,8
Blanda	1386	117	1269	4017	3,2	3,6	1085	998	2,6	301	271	5,2	51	51	1,7	134	134	1,3
Svartá	398	53	345	995	2,9	5,9	340	300	2,5	58	45	5,1	54	53	1,3	38	38	0,9
Langavatn á Refas.*			0															
Seyðisá *			0															
Blöndulón *			0															
Laxá á Refasveit	154	3	151	506	3,4	2,2	106	106	2,6	48	45	5,1	0	0	0,0	4	4	0,7
Hallá	53	13	40	130	3,2		38	30	2,6	15	10	4,8	2	2	0,9	0	0	0,0
Laxá í Nesjum *			0															
Fossá á Skaga	29	0	29	110	3,8	2,6	21	21	2,9	8	8	6,0	0	0	0,0	2	2	1,0
Laxá á Skaga &																		
Húseyjarkvísl	162	41	121	400	3,3	2,9	120	92	2,8	42	29	4,8	427	299	1,5	12	4	2,4
Sæmundará	66	0	66	212	3,2	2,9	49	49	2,9	17	17	4,2	51	51	1,3	171	171	0,9
Norðurá í Skagafirði *																		
Héraðsvötn			0															
Hjaltaðalsá og Kolká	52	0	52	173	3,3	2,7	38	38	2,7	14	14	5,2	28	28	1,3	315	315	1,1
Hofsá, Unadalsá	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	4	3	1,5	131	117	0,8
Grafará	5	0	5	14	2,8	4,0	4	4	2,6	1	1	3,5	15	15	1,0	270	170	0,6
Hrollleifsdalsá	8	0	8	22	2,7		8	8	2,7	0	0	0,0	173	164	0,8	346	328	0,6
Flókadalsá og vötn	36	1	35	104	3,0	8,0	32	31	2,6	4	4	5,4	401	378	0,8	2473	2405	0,8
Fljótaá	256	187	69	222	3,3	2,7	187	54	2,8	69	15	4,7	1	1	1,0	508	449	0,9
Norðurland vestra	8856	1974	6882	20746		4,8	7326	5810		1530	1072		8144	7705		11436	11066	

* Skýrsla barst ekki.
& Engin veiði stundað, áin friðuð

Í bréfi frá Veiðimálastofnun kemur fram að Mariubakkinn er mjög langur hylur og án efa stærsti hylur Hrótafjarðará. Á þessu svæði er malarbotn ríkjandi botnefni og straumur er orðinn mjög hægur í ánni. Sömu eiginleikar eiga við um Dumbafljótið þar sem áin breiðir vel úr sér og gætir þar fljóðs og fjöru. Lax og bleikja veiðast á báðum stöðum, en þessir tveir neðstu veiðistaðir árinna eru einkum þekktir fyrir mjög góða bleikjuveiði, en sjöbleikjan ræður ríkjum á þessu svæði árinna (Fylgiskjal 5).

Selá er neðsta þverá Hrótafjarðar að vestanverðu en áin tilheyrir ekki félagssvæði veiðifélags Hrótafjarðará og Síkár. Land að Selá eiga bæirnir Melar og Fagrabrekka. Að sögn Veiðimálastjóra, hrygnir lax og elst upp í Selá og þar er að finna ágæt búsvæði fyrir lax, en fiskgengi hluti árinna er ekki langur. Lax virðist hins vegar ganga árvissst til hrygningar í ánni. Engin veiði er í Selá eða Ormsá (Fylgiskjal 5).



Mynd 6. Helstu veiðistaðir í Hrutafjarðará í grennd við framkvæmdasvæði Vegagerðarinnar (www.strengir.is).

Áhrif á lífríki Hrutafjarðarár

Á framkvæmdastigi er gert ráð fyrir að Hrutafjarðará verði í farvegi sínum (Teikning 5). Farvegi Selár verður breytt við ármót Selár og Hrutafjarðarár (Kafli 3.2.2). Hugsanlegt er að við byggingu brúar yfir Hrutafjarðará muni verktaki byggja bráðabirgðaundirstöður úti í ánni. Við það gæti grugg í ánni aukist tímabundið og staðbundið á framkvæmdatíma. Reiknað er með að gruggið verði óverulegt en það kann að hafa í för með sér að eitthvað af seiðum og smádýrum drepist.

Á framkvæmdatíma eykst hættu á mengunarslysum á framkvæmdasvæðinu. Til að draga úr hugsanlegum áhrifum framkvæmdarinnar á lífríki Hrutafjarðarár mun Vegagerðin í útboðsgögnum um framkvæmd verksins, ítreka ábyrgð verktaka gagnvart mengunareglugerð (nr. 48/1994 með síðari breytingum).

Í útboðsgögnum mun m.a. koma fram að ekki verði leyft að geyma mengandi efni eða reisa vinnubúðir fast við Hrutafjarðará. Gerðar verða kröfur um að vinnuvélar séu í góðu ástandi og ekki sé olíuleki eða olíusmit frá þeim.

Leitað var eftir umsögn Veiðimálastofnunar vegna vegagerðar um vatnasvæði Hrutafjarðarár. Í bréfi sem stofnunin sendi Vegagerðinni þann 29. september 2004 kemur m.a. fram, varðandi nýtt brúarstæði Hrutafjarðarár:

- Við hönnun brúar verði haft í huga að ekki verði þrengt um of að vatnsopi þannig að straumur árinna breytist á þessu svæði. Mikilvægir veiðistaðir eru í grennd við möguleg brúarstæði og veiðiskilyrði kunna að breytast ef farvegur í brúarstæði er þrengdur um of. Einnig er bent á að mjög mikil flóð geta komið í Hrótafjarðará.
- Æskilegt er að framkvæmdir við brúarmannvirkið fari helst fram utan veiðitíma í ánni.

Þá kemur fram að lax hrygni og alist upp í Selá og þar sé að finna ágæt búsvæði fyrir lax. Fiskgengi hluti árinna sé þó ekki langur og laxveiði sé ekki stunduð í ánni svo vitað sé. Fram kemur að verði farvegi árinna ekki raskað, sé ekki gert ráð fyrir óæskilegum áhrifum brúargerðar á þessum stað á búsvæði árinna (Fylgiskjal 5). Leitað hefur verið umsagnar Veiðimálastofnunar vegna efnistöku í Selá.

Einnig var leitað eftir umsögn veiðifélags Hrótafjarðarár og Síkar. Stjórn veiðifélagsins beinir þeim eindregnu tilmælum til Vegagerðarinnar að engar framkvæmdir verði í eða við Hrótafjarðará á veiðitíma, þ.a.s. frá 1. júlí til 30. september (Fylgiskjal 6). Vegagerðin telur að ekki sé hægt að komast hjá framkvæmdum við ána á veiðitíma en ef raska þarf botni árinna verður miðað við að framkvæmdir í ánni verði utan veiðitíma. Þannig verður hægt að minnka verulega áhrif framkvæmdarinnar á lífríkið.

5.7. GRÓÐURFAR OG FUGLAR

Vegagerðin fékk Náttúrufræðistofnun Íslands til að skoða gróður á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði um Hrótafjarðarbotn þar sem nýr vegur vikur út af núverandi vegi, og kanna hvort að á svæðinu sé sérstæður gróður, sjaldgæfar plöntur eða plöntur á valista. Árið 2004 var veglína Hringvegar gengin frá þeim stað þar hún vikur út af núverandi vegi við Selá og liggur um áreyrar Hrótafjarðará, að stað norðan Staðarskála þar sem veglínin kemur aftur inn á núverandi veg. Eftirfarandi byggir á skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands, NÍ 05-001:

Alls fundust 91 tegund háplantna auk undanfífla og túnfífla. Engin tegund á valista fannst á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Flestar tegundir eru algengar um allt land. Krossmaðra, *Galium boreale*, er þó við austurmörk útbreiðslu sinnar og var eina tegundin sem fannst sem er ekki útbreidd um allt land.

Veglínin sveigir út af Djúpvegi við brúna yfir Selá og liggur þar yfir vallendi sem skorið er stöku síkjum sem eru í gömlum farvegum. Vegna síkjanna þá finnast þarna votlendistegundir eins og hófsóley, *Caltha palustris*, og er allt svæðið vel gróið. Þá liggur veglínin yfir tún áður en við tekur óræktað land. Þar sem túninu sleppir er stórpýft graslendi með stöku smátjörn. Austan Hrótafjarðarár tekur við graslendi á bökkum árinna. Á þessu svæði er meiri tegundafjölbreytni en í stórpýfinu vestan árinna og fundust alls 52 tegundir háplantna auk engjaskófar, *Peltigera canina*. Nyrsti hluti línunnar liggur um mosaríkt mólendi með votari svæðum í lægðum og dældum auk þess sem tveir smálækir skera veglínuna. Á þessu svæði fundust flestar tegundir, alls 69 auk þess sem flestar fléttutegundir voru skráðar á þessu svæði. Blað- og runnfléttur sem voru skráðar eru: Fjallagrös, *C. islandica*, kræða, *C. aculeata*, hreindýrakraókar, *Cladonia arbuscula*, skarlatbikar, *C. borealis*, gulkrókar, *C. uncialis*, mariugrös, *Flavocetraria nivalis*, flannaskóf, *Peltigera aphthosa*, engjaskóf, *P. canina*, móakrækla, *Sphaerophorus globosus*, og grábreyskja, *Stereocaulon alpinum*.

Áhrif á gróðurfar

Gert er ráð fyrir að áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar verði óveruleg. Framkvæmdin fer að hluta til um svæði sem raskað var við eldri vegagerð auk annars umbreytts lands, eins og tún og beitolönd. Gróðurlendi munu lenda undir veginum og þar sem vegurinn liggur yfir síki mun land meðfram veginum þorna og gróðurfar þess breytast. Samkvæmt skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands er talið að engar fágætar plöntur séu í hættu vegna framkvæmdarinnar.

Við frágang svæðisins mun Vegagerðin græða upp jafn stórt gróðursvæði og það sem raskast við framkvæmdina.

Áhrif á fugla

Gert er ráð fyrir að framkvæmdin geti haft tímabundin áhrif á fugla meðan á framkvæmdum stendur. Ekki liggja fyrir upplýsingar um hvort fyrirhuguð breyting á veginum um Hrutafjörð muni raska búsvæðum fugla. Því er ekki hægt að segja til um hvort framkvæmdin muni hafa áhrif á fuglalíf.

5.8. MENNINGARMINJAR

Vegagerðin fékk Fornleifadeild Byggðasafns Skagfirðinga til að skrá menningarminjar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Hringvegur um Hrutafjörð. Heimildir voru skoðaðar og framkvæmdasvæðið kannað á vettvangi. Rannsóknir fóru fram í september 2005.

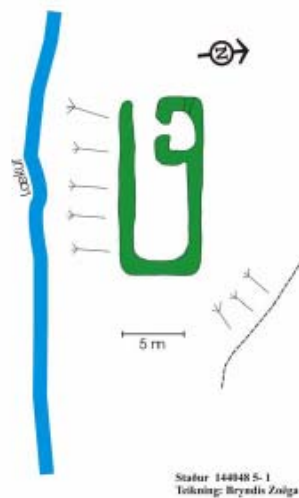
Alls fundust 9 minjar við skráninguna. Þar af voru fjórar í landi Staðar, 4 í landi Fjarðarhorns og 1 í landi Brandagils. Nokkrar fornminjanna eru þó fjarri fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Sex fornleifar eru í minna en 100 m fjarlægð frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Í eftirfarandi texta eru dregnar saman helstu niðurstöður skráningarinnar:

Fjarðarhorn 142188-108-4

Leifar heystæðis. Um 150 m austan þjóðvegur sem liggur austan við Fögrubrekku eru leifar heystæðis. Ástand fornleifarinnar er talið vera slæmt. Ekki er um greinilega tóft að ræða heldur er þýft, upphækkað og fremur grænt svæði í annars sléttu landslagi og virðist sem þarna hafi verið heystæði. Engin greinileg veggjalög eru að sjá en þúfnakrans er umhverfis upphækkunina sem kanna ð benda til einhverrar vegghleðslu. Fornleifin er metin í stórhættu vegna vegagerðar.

Staður 144048-5-1

Stekkjartóft er staðsett í smá hvammi í gili á nyrðri lækjarbakka um 100 m austur af Hrutafjarðará (Teikning 3 2/2). Ástand fornleifarinnar er talið vera gott. Tóftin er vel greinileg, algróin grasi og sker sig töluvert úr umhverfi þar sem gras á henni er töluvert grænna heldur en umhverfis hana. Mesta breidd veggja er um 1 m og hæð frá gólfi er mest um 120 sm. Ummál hennar er um 6x13 m. Hún liggur nálega a/v og er hlið til vesturs. Og þar við hliðina er lambakró með útgangi til suðurs og hugsanlega öðrum til vesturs. Tóftin er metin í mikilli hættu vegna vegagerðar.



Mynd 7. Stekkjartóft í landi Staðar.

Staður 144048-5-2

Mógrafarsvæði er um 30 m vestan við núverandi Hringveg, um 670 m í norður frá Staðarskála (Teikning 3 2/2). Ástand fornleifarinnar er talið vera gott. Um er að ræða greinilegar leifar mógrafa á svæði um 30 x 20 m að stærð. Fornleifin er metin í mikilli hættu vegna vegagerðar.

Staður 144048-5-3

Lítill tóft er sunnanvert í jaðri túns sem er í eigu Staðar vestan Hrutafjarðará (Teikning 3 2/2). Vestan hennar eru litlir grónir hólar sem líklega eru myndaðir úr grjóti sem safnað var saman í hauga þegar verið var að rækta tún á þessum stað. Ástand fornleifarinnar er talið vera sæmilegt. Um er að ræða óverulegar leifar smátóftar, líklega heytóftar. Tóftin er um 5 x 5 m að ummáli, nánast hringlaga og standa eftir lágir útveggir, um 10 sm á hæð en ekki er hægt að greina vegg inn í henni. Engar dyr eru greinanlegar á tóftinni. Tóftin eru metin í mikilli hættu vegna vegagerðar.

Staður 144048-5-4

Vestan við Þjóðveg 1, norðan Staðarskála, í námunda við símstöðvarhús lágu gömlu göturnar samkvæmt því sem heimildamaður Eiríkur Gíslason hafði heyrt (Teikning 3 2/2). Göturnar lágu niður að sjó og meðfram honum út eftir firði. Þær sjást ágætlega á loftmynd en eftir þeim liggur nú seinni tíma vegslóði. Ástand fornleifanna er gott. Í dag liggur vegslóði framhjá símstöðvarhúsinu og niður að fjörunni, hugsanlega eftir gömlu götunum og var tekinn punktur þar sem að veglínan sker vegslóða þennan. Göturnar eru taldar í mikilli hættu vegna vegagerðar.

Brandagil 144019-6-1

Suður af heimreiðinni að Brandagili og um 40 m austur af Þjóðvegi 1 er hóll innan túngirðingar og á honum hringlaga garður og hugsanlega einhverjar tóftarleifar. Ástand fornleifanna er gott. Í samtali við Þorkel Zakaríasson eiganda Brandagils sagðist hann ekki þekkja nafn eða hlutverk tóftanna en í Örnefnaskrá Brandagils er talað um Gerði sem hól neðst í túni og getur það passað við lýsinguna. Þar sem að ekki er um að ræða nýbyggingu vegar er líklegt er að fornleifarnar séu utan við framkvæmdarsvæðið en vegna nálægðar við það þarf að sýna þar sérstaka aðgát. Fornleifarnar eru taldar í mikilli hættu vegna vegagerðar.

Áhrif á fornminjar

Fyrirhuguð framkvæmd mun hafa áhrif á fornleifar því hún raskar fornleifum á fjórum stöðum. Þ.e. tveimur **heystæðum (142188-108-4)** og **(144048-5-3)**, **gömlum reiðgötum (144048-5-4)** og **stekk (144048-5-1)**.

Sótt hefur verið um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins um að fá að raska viðkomandi fornleifum. Viðkvæmasta fornleifin er við gil, nálægt stöð 7200 í landi Staðar. Þar þverar veglínan fornleifina **stekk (144048-5-1)**. Kannað var hvort hægt væri að færa veglínuna til að komast hjá því að raska fornleifinni. Beggja vegna gilsins var fyrirhuguð allveruleg fyllingarefnistaka úr skeringum. Niðurstaðan var að mjög dýrt væri að flytja veglínuna á þessum stað. Í samráði við Minjavörð Norðurlands vestra var tekin ákvörðun um sækja um að fá að raska viðkomandi fornleifum.

Með bréfi dags. 25. október 2005 greindi Fornleifavernd ríkisins frá því hvers konar rannsóknir þyrfti að gera áður en veitt yrði leyfi til að raska fornleifunum (Fylgiskjal 3). Í bréfinu kemur fram að gera þurfi könnunarskurð á fornleifum nr. 144048-5-1, ásamt nákvæmum uppmælingum, ljósmyndun og lýsingu. Meginmarkmið með könnunarskurðinum er að ganga úr skugga um hvort eldri mannvistarleifar séu undir steknum og gera tilraun til að aldursgreina fornleifarnar. Ef rannsóknin leiðir það í ljós að engar eldri minjar séu undir fornleifunum og ekki sé um mjög gamlar minjar að ræða þá telst framkvæmdin vera fullnaðarrannsókn og Fornleifavernd ríkisins gerir ekki frekari athugasemdir við veglínuna nema að því undanskyldu að áður óþekktar fornleifar komi í ljós við framkvæmdir samanber 13. grein Þjóðminjalaga.

Framkvæmdin liggur í nágrenni tveggja fornleifa sem eru **mógrafir (144048-5-2)** og **gerði (144019-6-1)**. Í bréfi frá Fornleifavernd ríkisins (Fylgiskjal 2) kemur fram að nauðsynlegt er að hafa aðgát við **gerði (144019-6-1)** við Brandagil og er farið fram á að það svæði verði afgirt með áberandi borða til að koma í veg fyrir rask af völdum framkvæmdanna. Vegagerðin mun fara að tilmælum Fornleifaverndar og fyrirhugar sams konar aðgerðir við **mógrafir (144048-5-2)**.

Rannsóknir á tóft í landi Staðar í Hrutafirði **stekkur (144048-5-1)** voru gerðar í febrúar 2006. Tekinn var könnunarskurður í tóftina og hún var mæld upp með nákvæmu mælitæki. Niðurstöður rannsóknarinnar benda til að um sé að ræða stekk eða rétt og að aldrei hafi verið mannaústaður á þessum stað. Útlit, dýpt og ástand torfveggjar bendir til þess að rústin kunni að vera frá 18.-19. öld. Merki eru um tvö byggingaskeið. Ekki er ólíklegt að það síðara sé frá síðari hluta 19. aldar en þá hafi torfveggurinn verið hækkaður. Greinilegt er að vatn hefur oft runnið um svæðið (Guðný Zoëga og Sigríður Sigurðardóttir, 2006).

Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar í vegstæðinu á framkvæmdatíma sbr. 13. gr. Þjóðminjalaga nr. 107/2000, mun Vegagerðin hafa samráð við Minjavörð Norðurlands eystra um aðgerðir. Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan framkvæmdasvæðis.

6. AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA

- Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft þar sem það er mögulegt. Reynt verður að skerða gróðurlendi sem minnst og takmarka fyllingar við Hrútafjarðará. Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæðið og verður m.a. allur akstur tækja bannaður utan vegsvæðis á verktíma nema að nánum.
- Nýr vegur og brú yfir Hrútafjarðará verða hönnuð þannig að þau falli sem best að landslagi. Við byggingu brúarinnar má búast við að eitthvert rask verði á botni árinna en miðað verður við að það verði utan veiðitíma.
- Til að draga úr hugsanlegum áhrifum framkvæmdarinnar á laxfiska í Hrútafjarðará og svæðisins í heild sinni, mun Vegagerðin í útboðsgögnum um framkvæmd verksins, ítreka ábyrgð verktaka gagnvart mengunarreglugerð (nr. 48/1994 með síðari breytingum). Í útboðsgögnum mun m.a. verða gerðar kröfur um að vinnuvélar séu í góðu ástandi og ekki sé olíuleki eða olíusmit frá þeim. Framkvæmdir í og við Hrútafjarðará munu fara fram utan veiðitíma í ánni sem er frá 1. júlí til 30. september.
- Tvær fornleifar í nágrenni framkvæmdasvæðisins **gerði (144019-6-1)** við Brandagil og **mógrafir (144048-5-2)** verða merktar á áberandi hátt og kynntar í útboðsgögnum. Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við viðkomandi Minjavörð varðandi aðgerðir.
- Vegtengingar verða lagaðar að nýrri hæðarlegu vegarins. Leitast verður við að raska búskap og hvers konar atvinnustarfsemi á svæðinu sem minnst. Vegagerðin mun reyna að byggja veginn og brúna í sátt við landeigendur. Landeigendum verða greiddar bætur fyrir efni sem notað verður til vegagerðar og það land sem lendir undir vegarframkvæmdum. Girt verður að nýju þar sem hróflað verður við girðingum.
- Vegagerðin mun græða upp fyllingar og vegskeringar í veglínunni. Þar sem nýr vegur liggur utan núverandi vegar mun hann verða jafnaður út og sáð í kanta, eftir því sem við á.
- Svæðið verður jafnað, grætt upp og reynt að gera sárið í landinu sem minnst áberandi.

Haft verður samráð við eftirtalda aðila:

Framkvæmda- og eftirlitssvið Umhverfisstofnunar um efnistöku og frágang á svæðinu.

Minjavörð Norðurlands vestra, varðandi fornleifar.

Sveitarstjórn Bæjarhrepps, varðandi framkvæmdaleyfi.

Sveitarstjórn Húnaþings vestra, varðandi framkvæmdaleyfi.

Veiðimálastjóra, varðandi framkvæmdaleyfi vegna nýrrar brúar yfir Hrútafjarðará.

Landeigendur, um framkvæmdir og framkvæmdatíma á svæðinu.

Melar I: Jón Jónsson (150625-2709), Bólstaðarhlíð 45, 105 Reykjavík, s: 588 8766

Melar II: Elsa Jónasdóttir (040152-2969), Höfðabraut 12, 300 Akranes, s: 431 1468, Ína Halldóra Jónasdóttir (050753-7519), Þóra Jónasdóttir (150756-5459) og Birna Jónasdóttir (291059-5389).

Melar III: Gunnar Maron Þórisson (130843-4419) og Jóna Elín Gunnarsdóttir (060173-5089) Melum II, 500 Stað. S: 451 1115 / 566 8140.

Fagrabrekka: Eyjólfur Kolbeinn Vilhelmsson (100656-5829), Fögrubrekku, 500 Stað. S: 451 1137 / 865 8489.

Staður: Bára Guðmundsdóttir (160937-3439), Eiríkur Gíslason (140430-3829), Stað, 500 Stað. S: 451 1153 / 451 1151 / 852 1530 / 861 5153 / 852 1631 / 898 1151.

Brandagil: Þorkell Zakaríasson (290515-3279), Brandagili, 500 Stað. S: 451 1133

7. NIÐURSTAÐA

Við framkvæmdina verður kafla á Hringvegi milli Brúar í Bæjarhreppi og Staðarskála í Húnaþingi vestra endur- og nýbyggður. Ný veglína víkur út af núverandi vegi á 4,3 km kafla og liggur um áreyrar Hrótafjarðará. Byggð verður tæplega 0,2 km löng vegtenging að Brúarskála, tæplega 0,3 km löng vegtenging að Djúpvegi og tæplega 0,3 löng vegtenging að núverandi Hringvegi hjá Staðarskála.

Í tengslum við framkvæmdina verður ný tvíbreið brú byggð yfir Hrótafjarðará og brú yfir Selá breikkuð. Brýrnar koma í stað núverandi brúar yfir Hrótafjarðará sem er með slæma aðkomu og fremur hættuleg og einbreiðrar brúar yfir Síká sem er einnig með slæma aðkomu og hættuleg.

Vegagerðin hefur gert efnisrannsóknir á svæðinu. Þá hefur Vegagerðin einnig látið skrá fornminjar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og kanna gróðurfar.

Framkvæmdin telst ekki matsskyld skv. 5. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum ásamt síðari breytingum. Kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar skv. 6. gr. viðkomandi laga því sex fornleifar sem njóta verndar skv. þjóðminjalögum eru í minna en 100 m fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu, sbr. viðauki 3, liður 2. iii (c).

Framkvæmdin mun hafa neikvæð umhverfisáhrif á fornleifar því 4 fornleifar munu hverfa undir framkvæmdir. Samráð hefur verið haft við Fornleifavernd ríkisins um aðgerðir varðandi fornleifar á svæðinu. Rannsóknir hafa verið gerðar á fornleifum samkvæmt ósk Fornleifaverndar ríkisins. Niðurstöður rannsókna á **stekki (144048-5-1)** í landi Staðar benda til að um sé að ræða stekk eða rétt og að aldrei hafi verið mannabústaður á þessum stað. Líklegt er að rústin sé frá 18.-19. öld. Fornleifavernd ríkisins telur þetta fullnægjandi rannsókn og gerir ekki frekari athugasemdir við tillögu að veglínu um Hrótafjarðarbotn (Fylgiskjal 8). Áður en framkvæmdir hefjast verða 2 fornleifar sem eru í grennd við framkvæmdasvæðið afmarkaðar á áberandi hátt til að koma í veg fyrir að þeim verði raskað.

Í útboðsgögnum verður tekið fram að takmarka skuli framkvæmdasvæðið eins og hægt er. Svæðið verður jafnað, grætt upp og reynt að gera sárið í landinu sem minnst áberandi.

Hætta á mengunarslysum eykst á framkvæmdatíma en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar og brúa.

Jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi. Með uppbyggingu vegarins lengist sá hluti Hringvegar sem uppfyllir kröfur um góðar samgöngur. Vegurinn verður hærri og breiðari en núverandi vegur, krappar beygjur hverfa og snjósöfnun á veginum verður líklega minni en á núverandi vegi. Þá verða brýr á kaflanum gerðar tvíbreiðar.

Vegagerðin telur að viðkomandi vegaframkvæmd og sú námuvinnsla sem henni fylgir muni ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif. Til að áhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst verður ýmsum aðgerðum beitt á framkvæmdatíma og haft samráð við ýmsa aðila.

8. HEIMILDIR

1. Bryndís Zoëga, Guðný Zoëga og Sigríður Sigurðardóttir september 2005: Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum vegaframkvæmda í botni Hrútafjarðar. Byggðasafn Skagfirðinga rannsóknaskýrslur 2005/44. 39 bls.
2. Guðný Zoëga og Sigríður Sigurðardóttir, febrúar 2006: Fornleifakönnun vegna vegagerðar í botni Hrútafjarðar. Byggðasafn Skagfirðinga rannsóknaskýrslur 2006/48. 11 bls.
3. Heimasíða Norðurferða september 2005: Upplýsingar um staðhætti í Hrútafirði www.nat.is/travelguide
4. Heimasíða Staðarskála september 2005: Upplýsingar um staðhætti í Hrútafirði www.stadarskali.is
5. Heimasíða Strengja, febrúar 2006: Upplýsingar um veiðistaði. www.strengir.is
6. Heimasíða Hagstofu Íslands, febrúar 2006: Upplýsingar um mannfjölda. www.hagstofa.is
7. Námur, efnistaka og frágangur, 2002: Hafrannsóknarstofnun, Landsvirkjun, Iðnaðarráðuneytið, Umhverfisráðuneytið, Vegagerðin, Veiðimálastofnun, Samband íslenskra sveitarfélaga, Náttúruvernd ríkisins, Veiðimálastjóraembættið, Siglingastofnun og Landgræðsla ríkisins. Reykjavík, 75 bls.
8. Náttúruminjaskrá, 2005: Heimasíða Umhverfisstofnunar, ágúst 2005. www.ust.is
9. Náttúruverndaráætlun 2004-2008, Aðferðarfræði. Tillögur Umhverfisstofnunar um friðlýsingar.
10. Starri Heiðmarsson, 2005: Gróðurfar á fyrirhuguðum veglínunum í botni Hrútafjarðar. Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyrarsetur. NÍ-05-001. Unnið fyrir Vegagerðina á Akureyri. 10 bls.
11. Starri Heiðmarsson, 2005: Gróðurfar á fyrirhugaðri tengingu Djúpvegar við Hringveg í botni Hrútafjarðar. Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyrarsetur. NÍ-05013. Unnið fyrir Vegagerðina á Akureyri. 9 bls.
12. Tómas Einarsson og Helgi Magnússon, 1989: Íslands handbókin, náttúra, saga og sérkenni, Örn og Örlygur, Reykjavík.

9. TEIKNINGAR

Teikning 1. Vegagerðin, (2006):	Yfirlitsmynd
Teikning 2. Vegagerðin, (2006):	Yfirlitsmynd, mkv. 1:20.000
Teikning 3. Vegagerðin, (2006):	Grunnmynd af framkvæmdasvæðinu, mkv. 1:10.000, 2 teikningar
Teikning 4. Vegagerðin, (2006):	Skoðaðar leiðir, mkv. 1:20.000
Teikning 5. Vegagerðin, (2006):	Hrútafjarðará, Afstöðumynd af brú, mkv. 1:2000/1:200
Teikning 6. Vegagerðin, (2006):	Hrútafjarðará, Yfirlitsmynd af brú, mkv. 1:200/1:50

10. FYLGISKJÖL

- Fylgiskjal 1. Hringvegur um Hrútafjarðarbotn. Bréf frá Minjaverði Norðurlands vestra, dags. 21.06.2005.
- Fylgiskjal 2. Hringvegur um Hrútafjarðarbotn. Bréf frá Fornleifavernd ríkisins, dags. 28.09.2005.
- Fylgiskjal 3. Hringvegur um hrútafjarðarbotn. Bréf frá Fornleifavernd ríkisins, dags. 25.10.2005.
- Fylgiskjal 4. Skýrsla Sigríðar Hjaltadóttur, eftirlitsráðgjafa Umhverfisstofnunar á Norðurlandi vestra um veglínur í botni Hrútafjarðar. Bréf dags. 02.08.2005.
- Fylgiskjal 5. Umsögn vegna vegagerðar um vatnasvæði Hrútafjarðarár. Sigurður Már Einarsson fiskifræðingur. Veiðimálastofnun. Bréf dags. 29.09.2004.
- Fylgiskjal 6. Bréf frá veiðfélagi Hrútafjarðarár og Síká, dags. 28. janúar 2006.
- Fylgiskjal 7. Veiðistaðir í Hrútafjarðará og Síká. Upplýsingar af heimasíðu Strengja, 4 kort, febrúar 2006.
- Fylgiskjal 8. Hringvegur um Hrútafjarðarbotn. Bréf frá Fornleifavernd ríkisins, dags. 8. mars 2006.