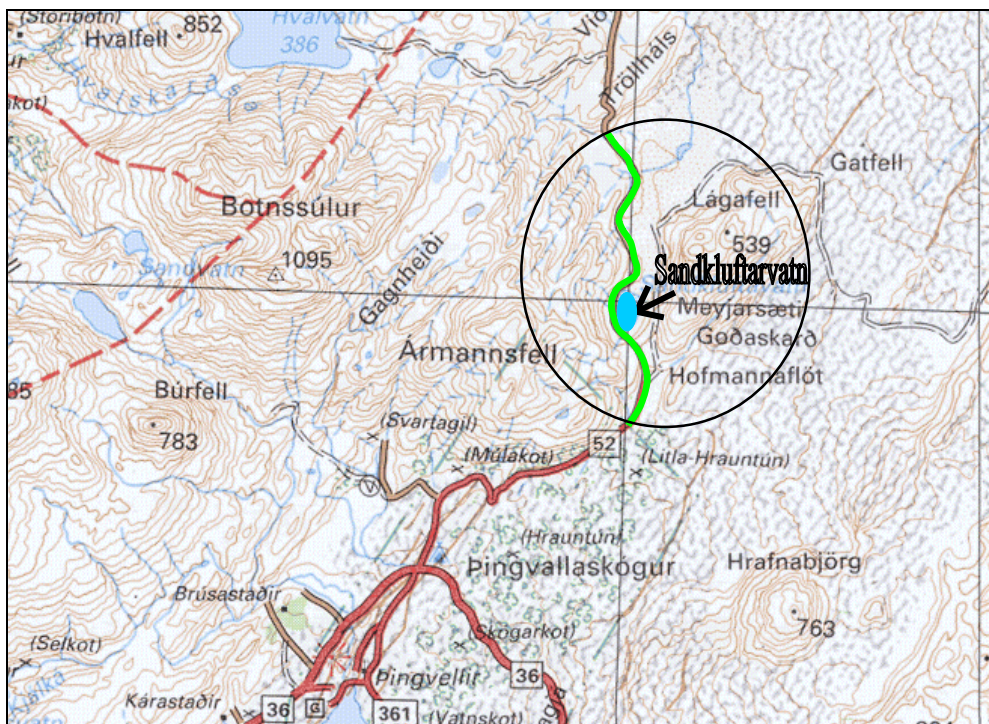


# UXAHRYGGJARVEGUR

Þjóðgarðsmörk - Tröllháls

Kynning framkvæmda



Áætlanir Selfossi  
Erlingur Jensson

Mars 2003

## **Samantekt**

Vegagerðin er með skýrslu þessari að kynna vegaf framkvæmd á Suðurlandi, Uxahryggjarvegi, vegnúmer 52, í Bláskógabyggð í Árnessýslu. Á árunum 2003 til 2005 er fyrirhugað að endurbyggja Uxahryggjarveg frá Smjörbrekkum að Tröllhálsi. Framkvæmdin er samtals 5 km löng og liggur að mestu innan núverandi vegsvæðis, hér er þó tekinn til kynningar um 6,5 km vegarkafli, eða alveg að Þjóðgarðsmörkunum. Um 0,5 km liggur utan núverandi vegsvæðis og telst nýbygging, er þó aldrei meira en 50 m frá núverandi vegi. Helst er það um Smjörbrekkurnar (sem einnig er nefnt Meyjarsæti, sem þó í raun er enn eldri vegur og liggur enn norðar) að verulegt um rót muni eiga sér stað, en slíkt er óhjákvæmilegt m.v. að minnka veghallann úr 18% í 12%.

Áætluð efnisþörf í veginn er í kringum 140.000 m<sup>3</sup>. Efni í veginn verður tekið úr vegskeringum og úr 2 nýjum námum í nágrenni vegarins.

Framkvæmdin telst ekki matsskyld skv. lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi fremur lítil umhverfisáhrif nema hvað varðar umferðaröryggi vegfarenda.

# Efnisyfirlit

<b>1. YFIRLIT</b> .....	<b>3</b>
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 OG VERNDARSVÆÐI .....	4
1.9. LEYFISVEITENDUR .....	4
<b>2. STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI</b> .....	<b>4</b>
2.1. STAÐHÆTTIR .....	4
2.2. NÚVERANDI VEGUR .....	5
2.3. UMFERÐ .....	5
<b>3. KOSTIR OG FRAMKVÆMDALÝSING</b> .....	<b>5</b>
3.1. KOSTIR .....	5
3.2. FRAMKVÆMDALÝSING .....	5
3.2.1. Endurbyggður vegur .....	5
3.2.2. Efnispörf .....	6
3.2.3. Ræsi .....	7
3.3. FRÁGANGUR .....	7
3.4. VINNUBÚÐIR .....	7
3.5. MANNAFLAÐPÖRF .....	7
3.6. FRAMKVÆMDATÍMI .....	7
3.7. REKSTUR .....	7
<b>4. UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR</b> .....	<b>8</b>
4.1. ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM .....	8
4.1.1. Vegagerð .....	8
4.1.2. Efnistaka .....	8
4.2. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM .....	8
<b>5. LÝSING Á STAÐHÁTTUM</b> .....	<b>11</b>
5.1. MANNLÍF OG LANDSLAG .....	11
5.2. SAMGÖNGUR, UMFERÐARÖRYGGI OG MENGUN .....	11
5.3. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN .....	11
5.4. DÝRALÍF OG GRÓÐURFAR .....	12
5.5. SVÆÐI Á NÁTTÚRUMINJASKRÁ .....	12
5.6. MENNINGARMINJAR .....	12
5.7. JARÐMYNDANIR OG VATN .....	12
<b>6. MÓTVÆGISAÐGERÐIR</b> .....	<b>13</b>
<b>7. NIÐURSTAÐA</b> .....	<b>13</b>

# 1. YFIRLIT

## 1.1. ALMENNT

Vegagerðin fyrirhugar að endurbyggja 6,5 km veg á Uxahryggjarvegi í Árnessýslu, nánar tiltekið frá Þjóðgarðsmörkum, um Smjörbrekkurnar (Meyjarsæti) og að Tröllhálsi. Vegarkafliinn er hluti af Uxahryggjarvegi, vegnúmer 52-11/12 og liggur um land Þingvalla. Efnistaka er fyrirhuguð úr vegskeringum á vegsvæði og úr 2 nálægum námum. Áætlað er að framkvæmdir verði á um 5 km kaflans á árunum 2003 - 2005.

## 1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Tilgangur framkvæmdarinnar er bætt vegarsamband milli Vesturlands og Suðurlands. Markmiðið er að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur milli þessara landshluta. Meginumferðin er tengd ferðamennsku en vegurinn hefur verið lokaður seinni hluta vetrarins og langt fram eftir vori, eða þangað til leysingum lýkur. Vegurinn skal vera snjóléttur, með malarslitlagi og hannaður fyrir 70-90 km/klst hámarkshraða.

## 1.3. MATSSKYLDA

Framkvæmdin telst ekki matsskyld skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, 1. viðauka lið 10ii og lið 21 því nýlagning vega nær ekki 10 km og efnistaka er undir viðmiðunarmörkum.

Við athugun Vegagerðarinnar hefur komið í ljós að framkvæmdin telst ekki matsskyld skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, 2. viðauka lið 2.a og lið 10.b.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi ekki umtalsverð áhrif á umhverfið. Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra verði sem minnst.

## 1.4. AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR

Eitt sveitarfélag er á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, þ.e. Bláskógabyggð. Áhrifasvæðinu má skipta í tvo hluta:

1. Svæði sem fara undir vegagerð og efnistöku
2. Svæði þar sem áhrifin eru tengd öruggari samgöngum

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um fyrirsjáanlega framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Framkvæmdasvæðið sést á 4 teikningum aftast í þessu hefti. Framkvæmdinni má skipta í þrennt:

1. Vegagerð
2. Efnistöku
3. Rekstur

Í vegalögum 1994 nr. 45 segir í fyrstu grein: “Vegur merkir í lögum þessum akbraut, önnur mannvirki og land sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not. Til vegar telst því vegsvæði og öll mannvirki viðkomandi veginum sem eru innan þess.” Vegsvæði Uxahryggjavegar telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar lendir oftast innan vegsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur framkvæmdasvæðið lent utan vegsvæðis, t.d. er ljóst að miklar skeringar um Smjörbrekkur þýða aukið svæði sem verður fyrir raski. Almenn í

Útboðsgögnum er gert ráð fyrir að framkvæmdasvæði Vegagerðarinnar á Suðurlandi nái 4 m út fyrir skeringar og fyllingar. Oft tekst þó að halda framkvæmdasvæðinu innan þrengri marka.

Framkvæmdasvæði þessarar framkvæmdar verður mjög mismunandi breitt eftir því hvort vegurinn verður lagður á fyllingu eða hvort um skeringu verður að ræða. Þar sem vegur er lagður á 2-4 m hárra fyllingu yfir flötu landi má reikna með að framkvæmdasvæðið þurfi að vera 25 – 35 m breitt, eftir hæð fyllingarinnar.

## **1.5. LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSADILAR**

Vegagerðin hefur haft óformlegt samráð við sveitarstjórn Bláskógabyggðar, sem og Þingvallanefnd. Eitt hlutverk skýrslu þessarar er að upplýsa þau nánar.

## **1.6. RANNSÓKNIR**

Vegagerðin hefur ekki látið gera aðrar rannsóknir á framkvæmdasvæðinu en efnisrannsóknir. Starfsmenn Vegagerðarinnar hafa gengið veglínuna og þversniðsmælt hana að hluta til.

## **1.7. STAÐA SKIPULAGS**

Ekki er til aðalskipulag fyrir þennan hluta Bláskógabyggðar. Til er svæðisskipulag miðhálandis Íslands sem einnig dekkar þetta svæði.

## **1.8. NÁTTÚRUMINJASKRÁ OG VERNDARSVÆÐI**

Í næsta nágrenni framkvæmdasvæðisins eru engar náttúruminjar. Getið er um friðlýstar vegminjar þar sem vegurinn lá í árdaga, en það er all fjarri þess svæðis sem mun verða fyrir raski.

## **1.9. LEYFISVEITENDUR**

Í 27. gr. Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 kemur fram að þörf er á framkvæmdarleyfi sveitarstjórnar áður en framkvæmdir hefjast við meiri háttar framkvæmdir sem áhrif hafa á umhverfið og breyta ásýnd þess. Vegagerð fellur undir þessa lýsingu.

Vegagerðin þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Bláskógabyggðar. Þar sem ekki er til aðalskipulag af Bláskógabyggð, þess hluta sem áður hét Þingvallahreppur, mun Vegagerðin mælast til að sveitarstjórn veiti leyfi fyrir vegaframkvæmdunum skv. 3. tl. bráðabirgðaákvæða Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

Þá mun Þingvallanefnd verða höfð með í ráðum, þó framkvæmdin sem slík sé alfarið utan þjóðgarðsins, enda telst nefndin vera fulltrúi landeigenda (sem er ríkið).

# **2. STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI**

## **2.1. STAÐHÆTTIR**

Uxahryggjavegur er um 60,6 km langur; þar af eru um 37,6 km Vesturlandsmegin og um 23,0 km Suðurlandsmegin, m.v. núgildandi umdæmismörk Vegagerðarinnar (sem eru nokkurnveginn sýslumörkin). Vegurinn er allkrókottur og einungis sumarvegur, þ.e.a.s. hann

er ekki mokaður á veturna. Lokunartími á veturna hefur verið æði misjafn og hefur algjörlega ráðist af veðurfarinu og snjóasöfnun hverju sinni. Töluverðar lagfæringar fóru fram á honum í tengslum við Kristnitökuhátíðina árið 2000. Sá áfangi sem hér er kynntur miðast við að veginn megi opna fyrr á vorin. Aðstæðum háttar svo að núverandi vegur sem fer meðfram Sandklufftarvatni skolast alltaf burtu í leysingum á vorin, á misjafnlega löngum kafla þó. Landfræðilega eru aðstæður svo að vatn safnast alltaf fyrir í Sandklufftarvatni (ekki rennur úr því) sem er vatnsmikið á vorin en getur þornað upp þegar líður að hausti, allt eftir því hve snjóalög hafa verið mikil að vetrinum. Engin leið er til ræsa vatnið fram og því miðast vegarúrbæturnar að því að byggja veginn upp. Núverandi leið um Smjörbrekkur er á köflum um 18% brött og liggur utan í skriðum sem allt árið um kring hrynur úr, þá safnast einnig fljótt snjór á þennan hluta Uxahryggjarvegur.

## **2.2. NÚVERANDI VEGUR**

Þarna hefur frá örófi alda verið þjóðleiðin milli Vesturlands og Suðurlands; riðið var um Meyjarsætið og niður á Hofmannaföt, þar kom og fyrsti bílvegurinn en hann var, sökum sandfoks og vegna þess hve langan tíma það tók að sjatna í Sandklufftarvatninu, færður að Smjörbrekkunum.

Núverandi Uxahryggjarvegur er á köflum ruddur slóði, sem einna skástur er þar sem veguppbygging átti sér stað í tengslum við Kristnitökuhátíðina árið 2000. Vegurinn er stundum mjög brattur og fer hann á köflum í um 20% (um Tröllhálsinn). Mörkuð hefur verið sú stefna í samgönguáætlun að uppbygging vegarins um Kaldadal sé einn af 4 hálendisvegum sem byggðir verða upp í fyllingu tímans. Segja má að þessi hluta leiðarinnar sé fyrsti áfangi þess vegar þar sem hann að stórum hluta verður hannaður fyrir 90 km/klst. Einungis kaflinn um Smjörbrekkurnar verður miðaður við 60-70 km/klst hönnunarhraða.

## **2.3. UMFERÐ**

Árdagsumferð á Uxahryggjarvegi (52-11) var 47 bílar á sólarhring árið 2002. Sumardagsumferðin var 87 bílar á sólarhring og vetrardagsumferðin 38 bílar á sólarhring. Ekki er vitað um hlutfall þungra bifreiða, en um þessa leið fara helst fólksflutningsbílar en ekki margir vöruflutningarbílar.

# **3. KOSTIR OG FRAMKVÆMDALÝSING**

## **3.1. KOSTIR**

Varðandi staðsetningu vegarins hafa verið skoðaðar nokkrar útfærslur á veglínunni. Gengið var útfrá að veglínan yrði sem næst núverandi vegi, slíkt reyndist þó ógjörningur um Smjörbrekkurnar, því eins og fyrr var lýst er hún töluvert brött og krókótt. Þrátt fyrir miklar breytingar á veglínunni þar reynist ekki unnt að ná 90 km/klst hönnunarhraða og er því miðað við 70 km/klst. Á teikningum aftast í hefti þessu sést veglínan sem Vegagerðin leggur til.

## **3.2. FRAMKVÆMDALÝSING**

### **3.2.1. Endurbyggður vegur**

Endurbyggður vegur er 6,5 km langur og liggur frá stöð 9.500 að stöð 16.000 Vegurinn fylgir að mestu núverandi legu en frávik er þó á nokkrum stuttum stöðum áður en komið er framhá Sandklufftarvatninu. Mesta breytingin er þar sem vegurinn fer um Smjörbrekkurnar. Vegurinn

verður af vegflokki C2 (6.5m breiður) og hönnunarhraði er 70-90 km/klst. Þar sem vegurinn fylgir núverandi vegi verður víða mikil breyting á hæðarlegu. Til að fá góða hæðarlegu þarf að fylla í lægðir og skera í hæðir. Framkvæmdasvæðið verður því töluvert breiðara en það svæði sem raskað hefur verið við byggingu núverandi vegar. Á teikningunum aftast í hefti þessu sjást svæði fyllingar og skeringar.

Minnsti planbogi er 100 m (um Smjörbrekkurnar) og mesti halli þar 12 %. Vegflái verður yfirleitt 1:3 nema um Smjörbrekkurnar. Nokkur ræsi þarf á leiðinni en þau hafa ekki endanlega verið staðsett.

### 3.2.2. Efnisþörf

Þörf er á 24.000 m<sup>3</sup> af efni í neðra burðarlag og 2.000 m<sup>3</sup> af malarslitlagi. Neðra burðarlag verður fengið úr námum við Ormavelli og skammt sunnan við Draugaháls (við Stórkonugil). Malarslitlag verður unnið úr einni vegskeringunni. Fyllingar og fláar eru um 100.000 m<sup>3</sup> og er ráðgert að taka það efni úr vegskeringum.

**Tafla 1.** Efnisþörf

	<i>Magn í m<sup>3</sup></i>
Malarslitlag	2.000
Neðra burðarlagsefni	24.000
Fyllingar og fláafleygar	114.000
<b>Samtals</b>	<b>140.000</b>

Jarðfræðideild Vegagerðarinnar í Reykjavík gerði kannanir á efni til vegagerðar á svæðinu sumarið 2002. Könnunarholur voru grafnar með beltagröfu og nokkur sýni voru tekin til frekari rannsókna. Holurnar voru staðsettar með GPS mælingum. Einnig var grafið í nokkrar skeringar til að kanna efnisástand þeirra.

**Tafla 2.** Efnistaka

	<i>Malar- slitlag Magn í m<sup>3</sup></i>	<i>Neðra burðarlag magn í m<sup>3</sup></i>	<i>Fyllingar- og fláar magn í m<sup>3</sup></i>	<i>Samtals</i>
Vegskeringar			114.000	114.000
Ormavellir		12.000		12.000
Stórkonugil		12.000		12.000
Náma við vegskeringu	2.000			2.000
<b>Samtals</b>				<b>140.000</b>

#### **Ormavellir.**

Við Ormavelli hefur efni verið tekið til fjölda ára. Efnistaka Vegagerðarinnar mun fara fram með svipuðum hætti og verið hefur, þ.e.a.s. u.þ.b. 1-2 m lagi af tiltölulega hreinni mól sem kemur úr gilkjaftri þar skammt frá. Á hverju ári verða töluverð flóð þarna og efnið hefur skilað sé aftur við miklar leysingar.

Á svæðinu er reiknað með að taka 12.000 m<sup>3</sup> af efni. Frágangur námunnar ætti að vera þægilegur og lítt sýnlegur að efnistöku lokinni.

Lítið er um lífrænt efni á þessum stað og því ekki talið hyggilegt að sá í námuna.

Haft verður samráð við sveitarstjórn og eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins um frágang efnistökusvæðisins.

#### **Stórkonugil.**

Efnistaka Vegagerðarinnar mun fara fram með svipuðum hætti og við Ormavelli, þ.e.a.s. unnið u.þ.b. 1-2 m lagi af tiltölulega hreinni mól sem kemur úr gilkaftinum. Á svæðinu er reiknað með að taka 12.000 m<sup>3</sup> af efni. Frágangur námunnar ætti að vera þægilegur og lítt sýnlegur að efnistöku lokinni.

Lítið er um lífrænt efni á þessum stað og því ekki talið hyggilegt að sá í námuna.

Haft verður samráð við sveitarstjórn og eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins um frágang efnistökusvæðisins.

### **3.2.3. 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 vorinu og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður ennfremur komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir, ofan við veginn.

## **3.3. FRÁGANGUR**

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi náma, vegkanta, fyllinga og skeringa. Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi. Öllum lífrænum jarðvegi sem finnst í yfirborði náma og skeringa verður ýtt ofanaf til að geyma og jafna yfir svæðin að vinnslu lokinni sem efsta lag við frágang. Með því ætti árangur af sáningum að verða öruggari.

Farið verður eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Halli á vegköntum í fyllingum er að öllu jöfnu 1:3, þó munni í nágrenni Smjörbrekkna. Sáð verður í vegkanta og vegfláa á grónu landi en ekki þar sem landið er berangurslegt, svo landslagið af framkvæmdum loknum stingi ekki í stúf við umhverfið.

Þar sem girðingum verður raskað verða þær lagfærðar sbr. kennisnið vegarins. Girðingar eru þó ekki nema á mjög afmörkuðu svæði í kringum Sandkluffarvatn.

## **3.4. VINNUBÚÐIR**

Ef verktaki setur upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við eftirlitsmann Vegagerðarinnar og ber verktaka þá að kynna sér þau lög og þær reglur sem um það gilda.

## **3.5. MANNAFLAÞÖRF**

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma. Um er að ræða ca. 8-10 störf yfir 2 haust.

## **3.6. FRAMKVÆMDATÍMI**

Framkvæmdir munu standa yfir í tvö ár. Haustið 2003 stendur til hefja endurbyggingu vegarins um frá Smjörbrekkum og að Tröllhálsi (Ormavöllum). Reiknað er með að framkvæmdum verði lokið í lok ársins 2004. Um vinnslu kaflans frá þjóðgarðsmörkum að Smjörbrekkum er óvíst, en það mun ráðast af fjárveitingum þeim sem veittar verða til verksins.

## **3.7. REKSTUR**



Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins. Framkvæmdir sem tengjast rekstri er m.a. viðhald. Þá tengjast öryggi samgangna, umferð og mengun af hennar völdum rekstri fyrirhugaðs vegar. Í dag er vetrarþjónusta ekki að staðaldri. 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 Uxahryggjarvegi mun fylgja þeim stöðlum og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegfloknum, umferð o.þ.h. Samgönguráðuneytið (samgönguráðherra) ákvarðar snjósmokstursreglur.

## **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**

#### **4.1.1. Vegagerð**

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu og hönnun vega, lengd brúa, stærð vegsvæðis og frágangi.

Þegar endurbyggður er gamall vegur má búast við að áhrif framkvæmdarinnar séu minni en þegar um nýbyggingu er að ræða. Helstu áhrif við endurbyggingu Uxahryggjarvegar felast í breytingum á landi þar sem vegurinn fylgir ekki núverandi vegi fullkomlega og vegfyllingar ná útfyrir núverandi veg.

Vegaframkvæmd getur haft áhrif á gróin svæði, jarðmyndanir og mannvistarleifar. Uppbygging og rekstur vegar getur haft áhrif á dýralíf. Vegaframkvæmdir hafa sjónræn áhrif og marka ný spor í landslagið.

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

Nýir vegir eru hannaðir til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Bættar samgöngur kunna að hafa margvísleg áhrif, t.d. á ferðaþjónustu/útivist, en sú umferð sem fer um Uxahryggi og Kaldadal er að megninu til tengd ferðamennsku og útivist. Loks má gera ráð fyrir að fyrirhuguð veglagning hafi áhrif á hagræna þætti og fara þau eftir arðsemi framkvæmda. Þá hafa breyttar samgöngur áhrif á útblástur mengandi efna frá umferð.

#### **4.1.2. Efnistaka**

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu, efnispörf framkvæmdarinnar og frágangi námunnar að efnistöku lokinni. Efnistökuastaðir og efnispörfin ráðast af staðsetningu vegarins.

Við lagningu vega þarf efni í klæðingu, malarslitlög, burðarlög, fyllingar, fláa og gjótvörn. 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 endurbyggður Uxahryggjarvegur myndi hafa áhrif á umhverfið. Þar sem vegurinn fylgir núverandi vegi að mestu leyti, 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 3. Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfi

		FRAMKVÆMDAÞÆTTIR		REKSTRARÞÆTTIR
		VEGA- OG BRÚARGERÐ	EFNISTAKA	REKSTUR
<b>UMHVERFISÞÆTTIR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vegsvæði</li> <li>• Gróðurfar</li> <li>• Smádýralíf</li> <li>• Fuglar</li> <li>• Fornminjar</li> <li>• Jarðmyndanir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Efnistökusvæði</li> <li>• Gróðurfar</li> <li>• Smádýralíf</li> <li>• Fuglar</li> <li>• Fornminjar</li> <li>• Jarðmyndanir</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Landslag</li> <li>• Landslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Landslag</li> <li>• Landslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Landslag</li> <li>• Útsýni af vegi</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umferðartækni</li> <li>• Ryk á framkvæmdatíma</li> <li>• Hávaði vinnuvéla</li> <li>• Útblástur vinnuvéla</li> <li>• Mengunarslys</li> <li>• Töf á umferð</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umferðartækni</li> <li>• Ryk á framkv.tíma</li> <li>• Hávaði vinnuvéla</li> <li>• Útblástur vinnuvéla</li> <li>• Mengunarslys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umferðartækni</li> <li>• Umferðaröryggi</li> <li>• Umferðarhávaði</li> <li>• Útblástur frá umferð</li> <li>• Mengunarslys</li> <li>• Samgöngur</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Samfélag</li> <li>• Atvinna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Samfélag</li> <li>• Atvinna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Samfélag</li> <li>• Atvinna/þjónusta</li> <li>• Skipulag o.fl.</li> <li>• Útivist/ferðaþjónusta</li> </ul>	

## 5. LÝSING Á STAÐHÁTTUM

### 5.1. MANNLÍF OG LANDSLAG

Tenging Suðurlands og Vesturlands er um Uxahryggi og hefur verið svo frá fornu fari, var þetta leið sú sem Vestfirðingar og Vestlendingar riðu um þegar farið var að Þingvöllum. Var þá ýmist riðið upp Lundareykjardal eða um Kaldadal, jafnvel Húnvetningar fóru þá leið einnig. Í dag þjónar leiðin fyrst og fremst hagsmunum ferðafólks sem og þeirra er stunda útivist í nágrenninu, frá Uxahryggjarvegi liggja t.d. slóðar niður að Hvalfirði og einnig að Skjaldbreið og þaðan að Geysi. Vel akfær vegur er um Kaldadal, en hinn eiginlegi Uxahryggjarvegur fer til vesturs um Hallbjarnarvörður og kemur niður í Lundareykjardal.

Landslag leiðarinnar er fremur hrjóstrugt en nokkuð fjölbreitt. Ekið er um sandauðnir, malareyrar, meðfram hraunjaðri og í dæmigerðu heiðarlandslagi. Landslag þeirrar leiðar sem þessi skýrsla fjallar um er að mestu gróðursnautt, þó á milli komi kaflar þar sem gróður sem best nýtur sín í moldarkenndum sandi hefur skotið rötum.

#### Áhrif á mannlíf

Framkvæmdin mun hafa jákvæð áhrif á mannlíf á Vesturlandi og Suðurlandi með öruggari og betri vegi. Búast má við að vetrarlokun sú sem verið hefur muni stytta í báða endana. Gildi svæðisins fyrir ferðamenn styrkist. Á framkvæmdatíma gætu skapast nokkur störf á svæðinu.

#### Áhrif á landslag

Framkvæmdin mun hafa nokkur áhrif á landslagið, bæði á námusvæði og þar sem vegurinn liggur. Landslaginu hefur þegar verið raskað með núverandi vegi og námuvinnslu en við framkvæmdina þarf að gera skeringar og fyllingar í landið til að fá góða hæðarlegu á veginn. Gengið verður þannig frá vegsvæði og námusvæðum að vegurinn og námurnar falli vel að landi.

### 5.2. SAMGÖNGUR, UMFERÐARÖRYGGI OG MENGUN

Núverandi vegur um Uxahryggi er hlykkjóttur og mishæðóttur malarvegur og miðað við þá umferð sem um hann fer telst hann á köflum vera fremur hættulegur. Slysatiðni á vegarkaflanum er þó ekki sérstaklega há. Töluverð rykmengun getur skapast á sumrin, fyrst og fremst af völdum sandfoks frá Sandklufftarvatni þegar það þornar upp. Engin íbúðarhús eða nein önnur hús eru í nágrenninu og því engin truflun af hljóðmengun.

#### Áhrif á samgöngur og umferðaröryggi

Þegar framkvæmdum á kaflanum lýkur verða samgöngur öruggari þegar hæðarlega vegarins, breidd og sjónlengdir verða betri.

#### Áhrif á mengun

Á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu vegna umferðar stórra vinnuvéla. Að framkvæmdum loknum minnkar hljóð- og loftmengun miðað við núverandi ástand vegna jafnari hæðarlegu og endurbóta á veginum.

### 5.3. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Núverandi vegur er allur á landi sem tilheyrir opinberum aðilum eða er í umsjón þess (Þingvallanefnd). Landnýtingin er einkum sem beitarnland og eru engar girðingar í nágrenni vegarins nema rétt í kringum Sandklufftarvatn. Þar þarf að færa girðingu sem fyrir er og mun framkvæmdaaðili sjá um slíkt.

### **Áhrif á landnotkun**

Framkvæmdin hefur óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu sem hún liggur um. Helstu áhrifin eru tímabundin af völdum þess rasks sem óhjákvæmilega verður þegar verið er að vinna með stórum og öflugum vinnuvélum.

## **5.4. DÝRALÍF OG GRÓÐURFAR**

Ekki hefur verið kannað með rannsóknum hvort sérstæðan gróður eða dýralíf er að finna í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Reikna má með að gróður og dýralíf meðfram veginum séu nú þegar undir nokkru álagi vegna ryks og umferðar.

### **Áhrif á gróðurfar**

Framkvæmdin mun hafa áhrif á gróðurfar. Reiknað er með að áhrifin verði óveruleg því framkvæmdin fer að stórum hluta um svæði sem raskað var við eldri vegagerð. Vegagerðin mun græða upp gróðursvæði sem raskast við framkvæmdina.

### **Áhrif á dýralíf**

Reiknað er með að vegaf framkvæmdin hafi lítil áhrif á dýralíf á svæðinu vegna þess hve lítið hún víkur frá núverandi vegi.

## **5.5. SVÆÐI Á NÁTTÚRUMINJASKRÁ**

Engin svæði á Náttúruminjaskrá eru í nágrenni vegarins. Einna næst er gömul friðlýst vegarhleðsla þar sem vegurinn til forna lá, en þangað eru nokkur hundruð metrar og þau mannvirki eru enganvegin í hættu. Vegarkafli sá sem hér er kynntur nær að þjóðgarðsmörkum Þingvalla en ekkert verður átt við núverandi veg innan þjóðgarðsins. Þegar að því kemur mun verða haft sérstakt samráð við Þingvallanefndina.

## **5.6. MENNINGARMINJAR**

Vegagerðinni er ekki kunnugt um neinar fornminjar á vegarsvæðinu, enda fer það ýmist um svæði sem annaðhvort hefur verið undir vatni í lengri og skemmri tíma eða þá um brattar skriður (Smjörbrekkurnar). Ef í ljós koma fornleifar á framkvæmdasvæðinu (eða grunur um slíkt) mun Vegagerðin hafa samráð við Minjavörð Suðurlands um aðgerðir. Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan framkvæmdasvæðisins.

## **5.7. JARÐMYNDANIR OG VATN**

Veglínan fylgir núverandi vegsvæði að mestu. Berggrunnurinn á svæðinu er móbergsmyndun og skiptast á svæði með túffi, bólstrabrotabergi og grágrýtiseitlum. Milli stöðva 9500 – 12500 er nokkuð af straumvatnaseti og vatnaseti ofan á móberginu. Milli stöðva 11000 – 13700 er Sandkluftarvatn rétt austan við veglínuna. Milli stöðva 12500 – 13700 er bæði keiluefni og skriðuefni ofan á berggrunninum. Milli stöðva 13700 – 14900 verða talsvert miklar skeringar í móbergshrygg þar sem skorið verður í túff og bólstrabrotaberg sem mun nýtast vel til vegagerðar. Milli stöðva 14500 – 14900 víkur veglínan nokkuð frá núverandi vegsvæði og liggur hún þar utan í lynggróinni hlíð þar sem er túff- og brotabergsskriða. Veglínan fylgir gamla veginum að mestu sunnan við stöð 14900.

### **Áhrif á jarðmyndanir**

Framkvæmdin fylgir núverandi vegi að mestu og mun því hafa lítil áhrif á jarðmyndanir.

### **Áhrif á vatn**

Við framkvæmdina verður hvergi hróflað við votlendi. Annars mun framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á vatn, en hluti markmiða hennar er m.a. að forða veginum frá árvissum flóðum sem verða á svæðinu.

## **6. MÓTVÆGISAÐGERÐIR**

- Girt verður að nýju þar sem hróflað er við girðingum meðfram veginum. Umferð tækja utan vegarstæðisins verður ekki leyfð á framkvæmdartíma.
- Vegagerðin mun græða upp fyllingar og vegskeringar í veglínunni, að svo miklu leyti sem slíkt passar inn í umhverfið, því á allmörgum stöðum sem nauðsynlegar skeringar eru, er um að ræða nánast gróðursnauð svæði, mest sökum flóða.
- Gengið verður frá námum þar sem efnistaka vegna framkvæmdarinnar fer fram. Gert er ráð fyrir að námunni verði lokað, gengið frá jöðrum hennar og hún aðlöguð að aðliggjandi landi. Lífrænu efni sem hefur verið ýtt í hauga verður jafnað yfir og að lokum metið hvort sáð verður í námuna.
- Þar sem nýr vegur liggur ekki fullkomlega á núverandi vegi verður sá hluti núverandi vegar sem liggur utan nýja vegarins fjarlægður, svæðið sem hann liggur um jafnað og það grætt upp, sé um gróið land að ræða utan vegarins. Reynt verður að gera sárið í landinu sem minnst áberandi.

Haft verður samráð við eftirtalda aðila:

**Sveitarstjórn Bláskógabyggðar**, varðandi framkvæmdarleyfi.

**Landeigendur** um framkvæmdir og framkvæmdatíma á svæðinu.

**Eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins á Suðurlandi** um efnistöku og frágang á svæðinu.

## **7. NIÐURSTAÐA**

Vegagerðin hefur ekki gert aðrar rannsóknir en efnisrannsóknir á svæðinu. Litlar upplýsingar eru til um fornleifar, gróðurfar og dýralíf á svæðinu. Vegurinn fylgir núverandi vegi eins vel og hægt er. Vegna breyttrar hæðarlegu vegarins mun nýr vegur á köflum ná nokkuð út fyrir það svæði sem þegar hefur verið raskað. Núverandi vegur verður fjarlægður þar sem vikið er út af honum.

Framkvæmdin telst ekki matsskyld skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum. Framkvæmdin mun bæta öryggi vegfarenda og styrkja tengingu Vesturlands og Suðurlands.

Vegagerðin telur að þessi vegaframkvæmd hafi lítil umhverfisáhrif nema hvað varðar öryggi vegfarenda. Til að áhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst verður mótvægisáðgerðum beitt og haft samráð við ýmsa aðila.