

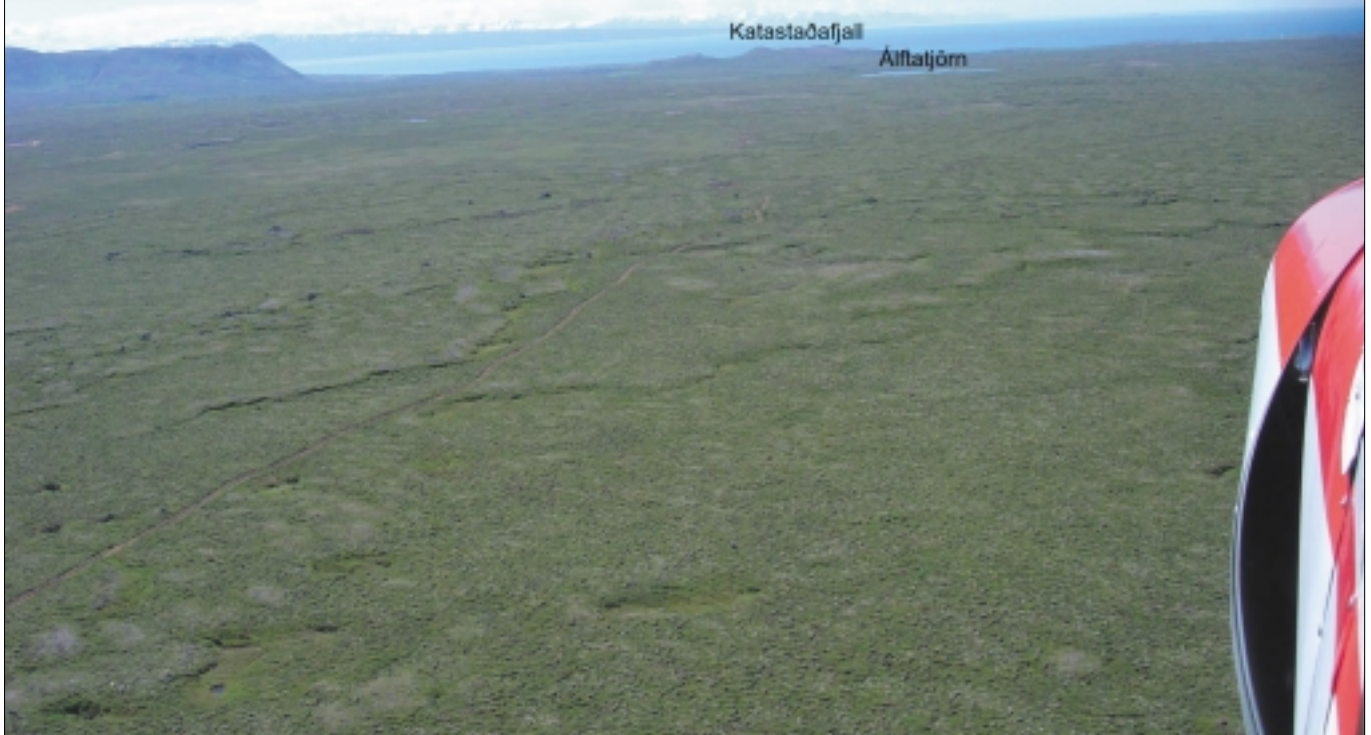


Framkvæmda- fréttir

7. tbl. /05

Norðausturvegur um Hólaheiði

Mat á umhverfisáhrifum



Flogið yfir Hólaheiði. Tillaga Vegagerðarinnar er að Norðausturvegur fari um þetta land. Sjá kort í opnu.

Vinnu við mat á umhverfisáhrifum vegna Norðausturvegar um Hólaheiði lauk í febrúar sl. með útgáfu matsskýrslu. Hægt er að sækja skýrsluna á pdf formi og allar teikningar á vef Vegagerðarinnar. Slóðin er:

http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/pages/fr1_038.html

Samantekt

Vegagerðin áformar að byggja um 56 km langan veg á milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar um Hólaheiði og Hófaskarð, með tengingu til Raufarhafnar. Vegurinn liggur um Öxarfjarðarhrepp og Svalbarðshrepp og verður hluti af Norðausturvegi nr. 85.

Gert er ráð fyrir að skipta framkvæmdinni í þrjá áfanga. Fyrsti áfanginn er bygging vegar frá Katastaðum um Hóla-

heiði og Hófaskarð að Norðausturvegi ofan við Kollavík. Annar áfanginn er vegagerð frá Fjallgarðsmelum við Kollavík að Sævarlandi og sá þriðji er nýr vegur frá fyrsta áfanga á Hólaheiði, meðfram Ormarsá að Norðausturvegi við Hól og Höfða. Komið hafa fram hugmyndir um breytta framkvæmdaröðun á 2. og 3. áfanga og verður það skoðað nánar í samráði við hagsmunaaðila. Breyting á áfangaröð hefur ekki áhrif á niðurstöðu matsskýrslu.

Miðað er við að framkvæmdir vegna fyrsta áfangans geti hafist haustið 2005 og að framkvæmdatími hans verði um þrjú ár. Áætlað er að verktími við annan og þriðja áfanga sé um tvö ár við hvorn áfanga fyrir sig. Hafist verður handa við þá þegar fjárveiting liggur fyrir. Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir fjárveitingum til verkloka árið 2014.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 7. tbl. 13. árg. nr. 396 29. mars 2005

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
Gunnar Gunnarsson
Prentun: Gutenberg

Ösk um áskrift sendist til:
Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
(bréfsími 522 1109)
eða vai@vegag.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útbóðsframkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útbóð eru kynnt, útbóðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttafni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur og fjölmiðlar. Áskrift er endurgjaldslaus.

*Þessar myndir sýna landslag á Hólaheiði fyrir og eftir
væntanlega vegagerð. Efri mynd sýnir óhreyft land en á
neðri mynd hefur vegur verið settur á landið.
VSÓ Ráðgjöf vann þessar myndir í tölvu.*

Tilgangur framkvæmdarinnar er:

- að styrkja samgöngur milli byggðakjarna á Norðausturlandi.
- að lágmarka akstursfjarlægð á milli þéttbýliskjarna og stuðla þannig að myndun eins þjónustusvæðis sem nær til Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar.
- að auka umferðaröryggi og stuðla að greiðari samgöngum á svæðinu með því að leggja veg með hönnunarhraða 90 km/klst.

Á 7 köflum fyrirhugaðs vegar eru lagðir fram valkostir til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Allar veglínur sem lagðar eru fram í matsskýrslu ná markmiðum framkvæmdarinnar. Við skilgreiningu og ákvörðun um valkosti var fjöldi leiða skoðaður. Stór liður í þeirri vinnu var að koma til móts við sjónarmið landeigenda, draga úr umhverfisáhrifum og velja hentugt vegstæði.

Matið er unnið af VSÓ Ráðgjöf undir verkstjórn Vegagerðarinnar. Að verkefninu koma einnig aðilar með sérþekkingu á ýmsum sviðum, s.s. jarðfræði, gróðurfari, fuglalífi og veðurfari.

Vegagerðin hefur kynnt drög að matsskýrslu og fyrirhugaða framkvæmd fyrir heimamönnum og voru kynningarfundir þess efnis vel sóttir.

Staðhættir

Fyrirhugaður vegur liggur um Hólaheiði og Hófaskarð í Norður-Þingeyjarsýslu, um Öxarfjarðarhrepp og Svalbarðshrepp. Í sýslunni eru þrjú kaupún, Kópasker, Þórshöfn og Raufarhöfn. Önnur byggð í sýslunni er strjál og er einkum við ströndina. Íbúafjöldi í Öxarfjarðarhreppi, Svalbarðshreppi og Raufarhafnarhreppi var samtals 724 árið 2003. Þórshafnarhreppur taldi 400 manns árið 2003 (Hagstofa Íslands 2004).

Vesturhluti fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis liggur um víðáttumikið heiðalandslag með stökum fjöllum í jadrinum. Þetta svæði nær frá Klapparósi austur að Ormarsá og norður að flugvellinum á Raufarhöfn. Á þessu svæði liggur framkvæmdasvæðið á stórum köflum á eða við miklar breiður nútímahrauns. Hraunið ber heitið Kerlingarhraun en mismunandi angar þess nefnast ýmsum öðrum nöfnum. Í matsskýrslunni er almennt notast við heitið Kerlingarhraun.

Austurhluti framkvæmdasvæðisins liggur um fjalllendi og nær frá Ormarsá austur yfir Hófaskarð og þaðan suður að Sævarlandi

Vesturhluti framkvæmdasvæðisins

Rétt norðan við bæinn Katastaði liggur fyrirhugaður vegur um dæmigert landbúnaðarland, nálægt eða um heimreið að bænum. Fljótlega eftir það breytist landslag í gróið mólendi. Frá Álfatjörn að Ormarsá tekur við tiltölulega flatt og einsleitt landslag sem heldur meira eða minna sama svip á um 15 km kafla. Landið hækkar til austurs og þar er þétt gróið nútímahraun, Kerlingarhraun. Víðáttumikið og gróið mólendi er á hrauntaumum Kerlingarhrauns og stórgrýti stendur víða uppúr. Almennt er hraunið mjög flatt en þó mishæðott og því erfið að sjá langt að fyrir gangandi eða akandi. Á milli hrauntauma eru þétt grónir kaflar með mólendi á eldra grágrýtishrauni. Framkvæmdasvæðið liggur um tauma Kerlingarhrauns sem ná austur undir og meðfram Ormarsá. Jeppaslóðar liggja í sömu



Horft í vestur.

stefnu og fyrirhugaður vegur en að öðru leyti er svæðið nánast ósnortið víðerni. Dýralíf í þessum hluta framkvæmdasvæðisins einkennist fyrst og fremst af mófuglum.

Ormarsá er mesta vatnsfallið sem rennur um Melrakkaslétu. Hún á upptök sín suður á Öxarfjarðarheiði og fellur til sjávar norðan við flugvöll Raufarhafnar. Í henni er bæði lax- og silungsveiði. Jeppavegur liggur meðfram ánni suður í heiði. Við ána eru austurmörk Melrakkaslétu. Sunnan við framkvæmdasvæðið er víðáttumikill flói sem nefnist Vatnastykki.

Framkvæmdasvæðið liggur um lítt snortið landslag Kerlingarhrauns vestan Ormarsár langleiðina til Raufarhafnar. Hraunið er helluhraun sem getur verið talsvert þykkt og úfið á köflum. Veglínan liggur um fjarsvæði vatnsbólís Raufarhafnar. Norðan við það liggur framkvæmdasvæðið þétt upp við flugvöll Raufarhafnar. Í nágrenni fyrirhugaðs vegar til Raufarhafnar og núverandi Norðausturvegar (85) eru tún, skurðir, girðingar, slóðar, þ.e. dæmigert landbúnaðarlandslag.

Austurhluti framkvæmdasvæðisins

Framkvæmdasvæðið, austan við Ormarsá í landi eyðibýlisins Krossavíkursels við Krossavíkurselvatn, er nokkuð þurr-landara en vestan árinna. Framkvæmdasvæðið er þar nokkuð hólótt þar sem melar og þýft gróið land skiptast á. Upp í Hófaskarð er farið um nokkuð brattar hlíðar og er Hófaskarðið hæst á öllu framkvæmdasvæðinu, eða um 210 m h.y.s. Skarðið sjálft er slétt og greiðfært.

Úr Hófaskarði liggur framkvæmdasvæði 1. áfanga annað hvort niður að núverandi Norðausturvegi við Krossavík um lítt grónar brekkur og er um bráðabirgðatengingu að ræða eða um lítt grónar eða ógrónar skriður til suðurs og tengist núverandi Norðausturvegi með bráðabirgðatengingu ofan



Horft í austur.

Horft í austur.

Kollavíkur. Annar áfangi liggur til suðurs um Fremri Háls og tengist núverandi Norðausturvegi sunnan Viðarfjalls. Leiðin liggur um gróid giljótt móalandslag með lækjum, tjörnum og mýrablettum allt að Stóra og Litla Viðarvatni. Dýralíf á þessum hluta framkvæmdasvæðisins einkennist fyrst og fremst af mófuglum.

Helstu umhverfisáhrif

Í matsvinnunni er litið á þá umhverfisþætti sem helst gætu orðið fyrir áhrifum af framkvæmdinni: Landslag, jarðmyndanir, gróður, fuglalíf og samfélag. Áðrir þættir sem eru til umfjöllunar eru fornminjar, vatnafar og landnotkun.

Landslag: Niðurstaða landslagsmats er að á heildina litið mun fyrirhugað framkvæmd ekki breyta megin einkennum landslagsins. En vegna áhrifa á ósnortin víðerni og eldhraun eru áhrifin metin sem *nokkur til talsverð*. Með tilliti til heildaráhrifa á landslag skiptir ekki megin máli hvaða veglína verður valin.

Jarðmyndanir: Helstu áhrif fyrirhugaðs vegar og efnistöku á jarðmyndanir felast í röskun eldhrauns, sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Áhrif á jarðmyndanir eru metin vera *nokkur til talsverð* og þar vegur þyngst umfang eldhrauns sem verður fyrir raski, frekari röskun gervigiga í Presthólhrauni og mögulegt rask á Smalaskál í landi Brekku.

Gróður: Við fyrirhugaða framkvæmd verður óhjákvæmlega ákveðið rask á gróðri og votlendi. Umfang rasks á votlendi mun nema frá rúmum 6,5 ha. upp í rúmlega 12,3 ha. eftir því hvaða veglínur verða fyrir valinu. Engin önnur gróðurlendi með sérstakt verndargildi raskast. Heildaráhrif á gróður eru metin vera *nokkur til talsverð* eftir því hvaða veglínur verða valdar, en þar vegur mest rask á votlendi sem

nýtur ákveðinnar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga.

Fuglalíf: Niðurstaða matsvinnu er að einkenni fuglalífs á svæðinu muni ekki breytast vegna framkvæmdanna. Helstu áhrif á fuglalíf verða röskun fálkaóðals í hlífum Hófaskarðs. Fálki er á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands. Önnur áhrif sem kunna að verða á valistategundir eru háð meiri óvissu og ekki metin eins veigamikil. Framkvæmdaraðili telur fyrirhugaða framkvæmd valda nokkrum til talsverðum áhrifum á fuglalíf, óháð vali á veglínunum.

Samfélag: Megin áhrif fyrirhugaðs vegar á samfélag er stækkun atvinnu- og þjónustusvæðis vegna bættra samgangna og styttri vegalengda. Kópasker og Raufarhöfn munu verða eitt atvinnusvæði og samskipti á milli Raufarhafnar, Þórshafnar og Kópaskers munu aukast frá því sem nú er. Nýr vegur er forsenda fyrir mögulegri sameiningu sveitarfélaga á svæðinu og mun auðvelda allan sameiginlegan rekstur opinberrar þjónustu. Jafnframt eykur vegur um Hólaheiði verulega umferðaröryggi á svæðinu miðað við núverandi Norðausturveg. Að mati framkvæmdaraðila kann því nýr Norðausturvegur að hafa nokkur til talsverð jákvæð áhrif á samfélagið á svæðinu, óháð vali á veglínunum.

Niðurstaða matsvinnu

Framkvæmdaraðili tekur ekki endanlega afstöðu gagnvart vali á veglínunum. Sumstaðar er þó mælt með einum kosti frekar en öðrum. Þetta á sérstaklega við um valkosti í 1. áfanga þar sem Vegagerðin telur ákjósanlegra að fara leið 140 eða 141 en leið 150.

Það er mat framkvæmdaraðila að þeir framkvæmdakostir sem hafa verið kynntir til athugunar í mati á umhverfisáhrifum komi, óháð staðsetningu vegar innan framkvæmdabeltis, ekki til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.

1. áfangi

- Lína 140
- Lína 141
- Lína 150

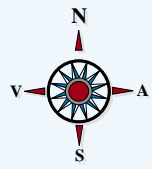
2. áfangi

- Lína 210
- Lína 220

3. áfangi

- Lína 310
- Lína 320





Í S L A N D




Rakkanes

P í s t i l f j ö r ð u r

B a k k a -
f l ó i

Bakkafjörður

	VEGAGERÐIN		Norðausturvegur	867-03B	
	Mælikvarði		Um Hólaheiði		
		Hannað	Teikn.	Sept 2004 óh	YFIRLITSKORT
		Yfir.	Samp.		
				Teikning 1	

Skýrsla um aðferðir við mat á landslagi

Í febrúar sl. kom út skýrsla þar sem greint er frá niðurstöðum samantektar á aðferðum við mat á gildi landslags og áhrifum framkvæmda á landslag. Verkfræðistofan Línuhönnun hafði umsjón með þessu verki en að því komu Ólafur Árnason, Hafsteinn Helgason og Helga Jóhanna Bjarnadóttir.

Verkið er unnið fyrir Línuhönnun, rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar, Landsvirkjun og Landsnet.

Skýrslan er 111 blaðsíður. Hún er vistuð í heild á vef Vegagerðarinnar á pdf formi. Slóðin er:

http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/pages/vg1_fret126.html

Í skýrslunni er fjallað er um hugtakanotkun í mati á landslagi og á almennan hátt um þróun á aðferðum við mat á landslagi á síðustu árum og mismunandi nálganir að viðfangsefninu. Aðferðunum er skipt í flokka eftir einkennum þeirra og áherslum. Hverjum flokki er lýst almennt og svo fjallað ítarlegar um aðferðir sem þykja dæmigerðar fyrir hverja nálgun.

Við greiningu á gildi aðferðanna var rýnt í útgefið efni erlendis frá, þar sem fjallað er um kosti og galla hverrar aðferðar. Einnig var kallaður saman hópur fagmanna frá Vegagerðinni, Landsvirkjun, Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun og Háskóla Íslands. Þessi faghópur fjallaði um notagildi aðferðanna m.t.t íslenskra aðstæðna.

Með hliðsjón af þessari greiningu eru svo línurnar lagðar fyrir áframhaldandi þróun aðferðar við mat á gildi landslags og áhrif á landslag hér á landi.

Hér á eftir er inngangur skýrslunnar örlítið stytur:

Bakgrunnur

Náttúrulegt landslag er eitt megineinkenna Íslands. Stórbrotin náttúrufrægurð og hrikaleiki hefur verið yrkisefni margra í gegnum aldirnar og laðað að ferðamenn öðrum þáttum fremur.

Hér á landi hefur umfjöllun um landslag við ákvarðanatöku vaxið á síðustu árum, sérstaklega frá gildistöku laga um mat á umhverfisáhrifum árið 1993. Í þeim lögum er m.a. tilgreint að í slíku mati skuli tilgreina á viðeigandi hátt áhrif sem framkvæmdir og fyrirhuguð starfsemi kunni að hafa á landslag. Umfjöllun um landslag hefur oft verið veigamikil í mati á umhverfisáhrifum einstakra framkvæmda og eru nýleg dæmi þess t.d. virkjun vatnsafls við Kárahnjúka, vegagerð við Gjábakka, Suðurstrandarvegur og lagning háspennulína á Reykjanesi.

Í náninni framtíð mun vægi landslagsmála aukast enn frekar, verða hluti af áætlanagerð og ákvarðanatöku við fleiri mála-flokka og á fyrri stigum ákvarðanatökunnar en nú er. Má í því sambandi nefna sérstaklega gildistöku tilskipunar Evrópu-sambandsins nr. 2001/42 um umhverfismat áætlana í íslenskri löggjöf á árinu 2005. Samkvæmt tilskipuninni skal metið hverju sinni hvaða þættir í umhverfinu skulu metnir við gerð ýmissa gerða áætlana og er landslag einn þeirra þátta.

Vægi landslagsmála í náttúruverndarmálum mun einnig aukast á komandi árum.

Nefna má að á umhverfisþingi sem umhverfisráðuneytið stóð að árið 2003 var fjallað um drög að náttúruverndaráætlun fyrir árin 2004-2008. Þar kom sterklega fram að leggja þyrfti áherslu á þróun aðferðafræði og viðmiða til mats á verndargildi landslags hér á landi og að líta beri til landslagsverndar í auknum mæli við gerð næstu útgáfu náttúruverndaráætlunar.

Hér á landi hefur lítil þróun átt sér stað á aðferðafræði við flokkun á landslagi og mati á gildi þess. Sú vinna sem átt hefur sér stað hefur fremur verið tengd einstaka áætlunum s.s. rammaáætlun um nýtingu vatnsafls og jarðvarma á Íslandi og svæðisskipulagi miðhálandisins. Almennar upplýsingar um landslagsgerðir og mat á gildi landslags á landsvísu hafa ekki verið teknar saman og engin almenn aðferðafræði er notuð við flokkun landslags eða mat á gildi þess hér á landi.

Við mat á umhverfisáhrifum er staða mála sú sama. Engin sérstök aðferðafræði hefur hlotið almenna viðurkenningu eða útbreiðslu við matsferilinn og leiðbeiningar stjórnvalda í þessum efnum hafa verið litlar, m.a. sökum lítilla upplýsinga um grunnástand á landslagi og óljósra verndarviðmiða við landslagsvernd hér á landi. Raunin er hins vegar sú að við undirbúning framkvæmda á hálandi landsins og viðkvæmum svæðum á láglandi hafa áhrif á landslag oft verið einn umdeildasti hluti mats á umhverfisáhrifum. Því er mikilvægt að aðferðafræði við slíkt mat sé skýr og að sameiginlegur skilningur sé á viðfangsefninu meðal stjórnvalda, hagsmunasamtaka, almennings og framkvæmdaraðila.



Víða erlendis á þróun á aðferðafræði við mat á landslagi sér langa sögu, og í mörgum löndum hefur skapast ákveðin hefð fyrir því hvernig slíkt mat fer fram. Í þeim ríkjum þar sem mat á umhverfisáhrifum framkvæmda hefur verið hluti af ákvarðanatökufærlinu um langa tíð hefur skapast formfastur rammi við mat á áhrifum framkvæmda á landslag.

Þessi málaflokkur er einnig að eflast á Evrópuvísu. Evrópski Landslagssáttmálinn tók gildi 1. mars 2004, en markmið hans er að stuðla að verndun, viðhaldi og skipulagi evrópsks landslags og að stuðla að samvinnu um landslagsmál á Evrópuvísu. Íslendingar hafa ekki undirritað samninginn að svo stöddu, en hafa tekið þátt í gerð tillagna að útfærslu sáttmálans á Norðurlöndunum á vettvangi Norrænu ráðherranefndarinnar. Á næstu árum mun vægi landslagsmála í allri ákvarðanatöku því aukast í Evrópu og ljóst að slík þróun mun einnig eiga sér stað hér á landi, hvort sem Íslendingar koma formlega að sáttmálanum eða ekki.

Að læra af reynslu annarra þjóða er mikilvægt skref í þá átt að skýra umgjörðina um þennan málaflokk hér á landi. Því ákvað verkfræðistofan Línuhönnun, í samvinnu við Vegagerðina og Landsvirkjun, að ráðast í samantekt á þeim aðferðum sem nú tíðkast á alþjóðavettvangi við mat á landslagi sem nýst gætu við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Vonin er sú að með þeirri vinnu megi skapa ramma um þróun viðurkenndrar aðferðar við mat á landslagi hér á landi.

Tilgangur og markmið

Tilgangur rannsóknarinnar er að fá yfirlit yfir aðferðafræði við mat á gildi landslags og mati á áhrifum á landslag af völdum framkvæmda á alþjóðavísu, sem á að geta nýst við þróun slíkrar aðferðafræði á Íslandi. Eftirfarandi markmið voru sett í upphafi rannsóknarinnar til að komast að þessari niðurstöðu:

- Að safna upplýsingum um það vinnulag sem tíðkast við mat á áhrifum framkvæmda á landslag í löndum sem vinna eftir hliðstæðu kerfi við mat á umhverfisáhrifum og á Íslandi.
- Að safna upplýsingum um aðrar aðferðir sem beitt er við mat á gildi landslags sem nýst gæti við mat á umhverfisáhrifum.
- Að taka saman árangur þessara aðferða og hverjar þeirra séu líklegar til að henta íslenskum aðstæðum.

Gögn og aðferðir

Ákveðið var að horfa til þjóða sem vinna eftir hliðstæðu kerfi við mat á umhverfisáhrifum og hér á Ísland, þ.e. lönd sem byggja lagaramma sinn á tilskipunum Evrópusambandsins nr. 85/337/EBE og nr. 97/11/EB og ríki þar sem hliðstæður matsferil er fyrir. Þau ríki sem aflað var gagna frá eru: Bandaríkin, Kanada, Ástralía, Nýja Sjáland, Suður Afríka, Bretland, Danmörk, Noregur, Svíþjóð, Finnland, Þýskaland, Austurríki, Holland og Spánn.

Aflað var gagna um útgefna leiðbeiningar við mat á gildi landslags, rýnt í matsskýrslur og tímaritsgreinar og rætt við aðila sem vinna að þessum málum í rannsóknarlöndunum.

Að samantekt lokinni voru niðurstöður kynntar faghópi sem komið hefur að landslagsmálum með einum eða öðrum hætti. Við val á fólki í faghópinn var litið til þess að ná faglegru breidd þannig að komið væri að sjónarmiðum mismunandi faghópa; félags/sálfræðilegum - og náttúruvísindalegum. Einnig var litið til þess að í hópnum væru aðila frá hinum opinbera geira, einkageiranum og háskólasamfélaginu.

Við umfjöllun um niðurstöður og mat á hentugleika mismunandi aðferða fyrir íslenskar aðstæður eru notaðar niðurstöður þessa hóps auk reynslu frá alþjóðasamfélaginu, bæði í gegnum viðtöl við ráðgjafa erlendis og tímaritsgreinar.

Uppbygging skýrslunnar

Skýrslunni er skipt í þrjá hluta:

Í kafla 2 er fjallað um landslagshugtakið, en mismunandi sjónarmið eru ríkjandi varðandi skilgreiningu þess. Einnig er fjallað á almennan hátt um það hvernig aðferðafræði við mat á gildi landslags hefur þróast m.t.t. þessara mismunandi sjónarmiða. Í þessum kafla er skýrt frá helstu aðferðanálgunum sem tíðkast við mat á gildi landslags.

Í kafla 3 til 5 er gerð grein fyrir þeim aðferðum sem tíðkast við mat á landslagi. Aðferðunum er skipt í flokka eftir nálgunum og áherslum og dæmum um einkennandi aðferðir fyrir hvern flokk er lýst. Þeim aðferðum sem hugsanlega geta nýst við mat á umhverfisáhrifum er lýst ítarlegar innan hvers kafla.

Í kafla 6 er gerð grein fyrir niðurstöðum úr rýni í útgefið efni um notagildi mismunandi aðferða og niðurstaðna rýnihóps, sem fór yfir þær aðferðir sem lýst hefur verið og greindi kosti og galla þeirra fyrir mat á gildi landslags við íslenskar aðstæður. Með hliðsjón af þessari greiningu eru svo línurnar lagðar fyrir áframhaldandi þróun aðferðar við mat á gildi landslags og áhrif á landslag hér á landi.

Rannsóknarráð umferðaröryggismála styrkir rannsóknir sem efla umferðaröryggi

Munið að skila umsóknum fyrir 1. apríl

Rannsóknarráði umferðaröryggismála (RANNUM) er ætlað að stuðla að hvers konar rannsóknum sem nýta má til að koma í veg fyrir umferðarslys og draga úr afleiðingum slysa. Ráðinu er m.a. ætlað að hvetja til, eiga frumkvæði að, skipuleggja, framkvæma og styðja rannsóknir á sviði umferðaröryggis.

Hér með auglýsir ráðið eftir umsóknum um fjármögnun eða styrki til rannsóknarverkefna á framangreindu sviði. Bæði getur verið um að ræða heildarfjármögnun eða þátttöku í kostnaði.

Umsóknir þurfa að berast á tilskildum eyðublöðum fyrir 1. apríl 2005. Unnt er að nálgast eyðublöðin á heimasíðu Vegagerðarinnar: http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/pages/rannnum_umsokn.html

Athygli er vakin á því að umsækjendur þurfa að fylla eyðublaðið út beint á netinu. Hluta þess fjármagns sem er til ráðstöfunar verður nú varið til verkefna sem RANNUM skilgreinir, þannig að minna fé verður veitt til verkefna sem sótt er um.

Nánari upplýsingar veita:

Hreinn Haraldsson framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar, hreinn.haraldsson@vegagerdin.is og Óli H. Þórðarson formaður Umferðarráðs, olih@umferd.is.

Þessi auglýsing hefur áður birst í Morgunblaðinu og Fréttablaðinu.

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða sem gefa endanlegar upplýsingar.

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaíðlar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
05-010 Yfirlagnir á Suðursvæði 2005	05
05-008 Festun og yfirlögn á Norðaustursvæði 2005	05
05-007 Yfirlagnir á Norðaustursvæði 2005	05
05-009 Ólafsfjarðarvegur (82) á Lágheiði	05
05-003 Reykjanesbraut (41), Laugarnesvegur-Dalbraut (færsla Sæbrautar)	05
05-004 Nesbraut (49), Miklabraut/Kringlumýrarbraut, breikkun ljósagatnamóta	05
05-006 Yfirlagnir á Suðvestursvæði, klæðing	05
05-002 Yfirlagnir á Suðvestursvæði, malbik	05
04-044 Hringvegur (1), hringtorg við Norðlingavað	05
03-009 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki	05
03-092 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki, eftirlit	05
04-006 Hringvegur (1) um Norðurárdal í Skagafirði	05
04-071 Auðsholtsvegur (340), Skeiðavegur - Syðra Langholt	05
00-054 Hallsvegur (432), Fjallkonuvegur - Víkurvegur	05
04-072 Garðskagavegur (45) um Ósabotna	05
04-004 Útnesvegur (574), Gröf - Arnarstapi	05

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
05-013 Hringvegur (1) um Eldvatnsbotna 2005	29.03.05	12.04.05

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
05-011 Landeyjavegur (252), Gunnarshólmi - Hólmavegur	21.02.05	08.03.05
05-001 Ferjuleið, Vigur-Æðey 2005-2010	31.01.05	15.02.05

Auglýsingar útboða

Hringvegur (1) um Eldvatnsbotna 2005 05-013

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í gerð Hringvegur (1) austan Teygingjalækjar, alls 0,6 km.

Helstu magntölur eru:

Fyllingar	17.850 m ³
Skeringar	3.020 m ³
Neðra burðarlag, óunnið efni	3.080 m ³
Efra burðarlag, unnið efni	550 m ³
Tvöföld klæðing	4.380 m ²

Verki skal að fullu lokið 20. júlí 2005.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 29. mars 2005. Verð útboðsgagna er 2.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 12. apríl 2005 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.



Hringvegur um Eldvatnsbotna

Í þessu blaði er auglýst útboð endurbóta á 0,6 km kafla Hringvegur (1) þar sem hann liggur um Eldvatnsbotna sem eru í Eystra-Eldhrauni skammt vestan við Hverfisfljót í Vestur-Skaftafellssýslu. Þetta er tæplega 20 km austan við Kirkjubæjarklaustur.

Færslan á veglínunni verður mest um 80 m og mun fara yfir tiltölulega nýlegt hraun. Um er að ræða öryggisaðgerð þar sem núverandi vegur krækir fyrir hraunbolla og fer um hraunið í kröppum beygjum og fylgir hæðottu landslagi. Bæta á planlegu vegarins með því að minnka beygjurnar og einnig auka vegfláana, en mjög bratt er frá núverandi vegi og niður í djúpar hraungjótur. Á þessum kafla hafa orðið alvarleg slyss. Vegurinn verður jafnari í bæði hæð og plani en núverandi vegur, með bundnu slitlagi og er hannaður fyrir 90 km/klst. hámarkshraða.

