

Október 2003



 **Línuhönnun**
verkfræðistofa

Suðurstrandarvegur

Suðurstrandarvegur - Mat á umhverfisáhrifum



Efnisyfirlit

1.	Inngangur	1	6.14	Samgöngur og umferð	53
1.1	Almennt	1	6.15	Fornminjar	54
1.2	Forsaga	1	6.15.1	Almennt	54
2.	Fyrirhuguð vegagerð	2	6.15.2	Rauð veglína	55
2.1	Staðhættir og náttúrufar	2	6.15.3	Gul veglína	55
2.1.1	Almennt	2	6.15.4	Fornleifar og námur	56
2.1.2	Nánari lýsing	3	6.15.5	Núverandi vegur	56
2.2	Tilgangur og markmið	7	6.16	Hætta, óþægindi eða skaði	57
3.	Valkostir - Valdar veglínur	8	6.17	Samfélag	58
3.1	Almennt	8	6.17.1	Atvinnuvegir	58
3.2	Rauða veglína	8	6.17.2	Stjórnsýsla	58
3.3	Gula veglína	9	6.18	Kynning fyrir hagsmunaaðilum	59
3.4	Aðrir valkostir	9	7.	Samanburður á valkostum - niðurstöður	60
4.	Lýsing á framkvæmd	13	8.	Heimildaskrá	61
4.1	Hönnunarforsendur	13	9.	Yfirlitsmyndir og -teikningar	62
4.2	Tengingar við Suðurstrandarveg	13			
4.3	Áfangaskipting, verkími og arðsemi framkvæmdar	13			
4.4	Mannaflapórf	14			
4.5	Vinnubúðir	14			
4.6	Eftirlit	14			
4.7	Nauðsynleg leyfi	14			
4.8	Afmörkun framkvæmdar- og áhrifasvæðis	14			
4.9	Landeigendur	16			
5.	Efnistaka - námur	17			
5.1	Almennt	17			
5.2	Námublöð	20			
6.	Mat á umhverfisáhrifum	34			
6.1	Aðferðir við mat/athuganir/heimildanotkun	34			
6.2	Náttúrufar	34			
6.2.1	Landslag	34			
6.2.2	Landslagsgerðir	36			
6.3	Jarðfræði	36			
6.3.1	Almennt	36			
6.3.2	Námavinnsla	37			
6.3.3	Jarðfræði stöðvar 0 - 23500	38			
6.3.4	Jarðfræði stöðvar 23500 - 40000	39			
6.3.5	Jarðfræði stöðvar 40000 - 58500	40			
6.4	Yfirborðs- og grunnvatn	41			
6.5	Náttúruminjar og friðlönd	42			
6.5.1	Fólkvangur	42			
6.5.2	Friðland	42			
6.5.3	Aðrar náttúruminjar og hverfisvernduð svæði	42			
6.5.4	Náttúruvætti	42			
6.6	Gróðurfar	43			
6.7	Dýralíf	45			
6.7.1	Almennt	45			
6.7.2	Fuglalíf	45			
6.8	Hávaði	46			
6.9	Umferðaröryggi	47			
6.10	Veðurfar	47			
6.11	Náttúruhamfarir	48			
6.11.1	Almennt	48			
6.11.2	Ráðstafanir gegn flóðum	48			
6.11.3	Særok og brimvarnargarðar	49			
6.12	Skipulag	49			
6.12.1	Almennt	49			
6.12.2	Landnotkun og landnýting	49			
6.12.3	Landgræðslusvæði	50			
6.12.4	Útivist og ferðamennska	51			
6.12.5	Áningarstaðir	52			
6.13	Fagurfræði	53			



Vegurinn á milli Grindavíkur og Krýsuvíkurvegur hefur lengst af heitið Ísólfskálavegur. Talað hefur verið um Krýsuvíkurveg frá Reykjanesbraut í Hafnarfirði til Þorlákshafnarvegur. Vegurinn milli Grindavíkurvegur og Þorlákshafnarvegur heitir Suðurstrandarvegur. Mat þetta á umhverfisáhrifum framkvæmdar fjallar um lagningu á um 58,5 km löngum Suðurstrandarvegi frá Grindavíkurvegi í vestri að Þorlákshafnarvegi í austri. Vegurinn er að mestu leyti lélegur og lítið uppbyggður malarvegur með blindbeygjum og blindhæðum, auk þess sem hann er nokkuð úr leið fyrir íbúa Þorlákshafnar. Vegurinn teppist yfir vetrartímann.

Upphaflegar veglínur sem kynntar voru í matsáætlun hafa tekið miklum breytingum þar sem tekið hefur verið tillit til flestra þeirra ábendinga sem komið hafa fram frá sérfræðingum og umsagnaraðilum á vinnslustigi matsins. Í tillögu að matsáætlun sem samþykkt var af Skipulagsstofnun 15. júní 2001 voru kynntar þrjár veglínur. Þessar veglínur fengu einkennandi liti til hægðarauka þ.e.a.s. gulan, bláan og rauðan lit. Því er talað um gula, bláa og rauða veglínu. Bláa veglínun lá næst núverandi vegstæði á svæðinu á milli Ísólfskála og sýslumarka. Gula veglínun lá víða á þessum kafla aðeins sunnan við bláu veglínuna, en rauða veglínun lá mun nær ströndinni. Lega rauðu veglínunnar lá á kafla sunnar en sú rauða veglína sem kynnt er í þessu umhverfismati. Endanleg niðurstaða er sú, að lagðar eru fram tvær meginleiðir, gula og rauða veglínun. Þær liggja saman á um 9 km kafla næst Grindavík og á um 34,5 km kafla frá austurjaðri Krýsuvíkurheiðar að Þorlákshöfn. Á um 15,5 km löngum kafla er greint á milli gulrar veglínu sem liggur ofar í landi og rauðrar veglínu sem liggur nær sjó. Vegurinn verður byggður upp og hannaður fyrir hönnunarhraðann, 90 km á klst. Framkvæmdaraðili leggur fram rauðu veglínuna sem aðalvalkost og óskar eftir að fá að framkvæma verkið í samræmi við legu hennar.

Megintilgangur framkvæmdarinnar er að byggja upp varanlega og örugga veltengingu á milli Suðurlands og Suðurnesja til hagsbóta og öryggis fyrir atvinnulíf og íbúa á þessum svæðum. Aðgengi ferðafólks verður stórbætt að svæði með stórbrotna náttúrfegurð og mikið útivistargildi. Auk þess gefur nýr Suðurstrandarvegur fyrirtækjum í ferðaþjónustu möguleika á að bjóða upp á áhugaverða tengingu og hringferðir frá Keflavíkflugvelli að mikið sóttum ferðamannastöðum á Suðurlandi. Gamli vegurinn verður að mestu afhentur sveitarfélögum sem hafa lögsögu yfir svæðinu og gæti hann t.d. nýst sem reiðvegur. Þar sem nýi vegurinn er í legu gamla vegarins, verður lagður sérstakur reiðvegur. Fiskflutningar geta aukist á milli Þorlákshafnar og Grindavíkur og byggðakjarnarnir munu verða að einu atvinnusvæði. Vegurinn mun þannig stytta og bæta vegasamgöngur á milli Suðurlands og Suðurnesja. Með tilkomu Suðurstrandarvegur skapast greiðfær leið sem tekið getur við umferð sem annars færi um Hellisheiði og Þrengsli t.d. í vondum veðrum. Suðurstrandarvegur mun létta á umferð á Suðurlandsvegi um Hellisheiði og á stofnbrautakerfi höfuðborgarsvæðisins. Kostnaður við framkvæmdina verður um 1500 milljónir króna.

Framkvæmdin mun dreifast á nokkur ár og ræðst framkvæmdahraðinn af fjárveitingum til verksins. Fyrsti áfanginn verður unninn árin 2003 og 2004 og felst hann í lagningu um 29,2 km langs vegkafla, en það er rétt um helmingur leiðarinnar. Í fyrsta áfanga verður byrjað á veginum í vestri og austri. Austan við Grindavík verður lagður um 5,7 km vegur við Festarfjall og að Ísólfskála. Frá Þorlákshafnarvegi verður lagður um 23,5 km langur vegur að Herdísarvík.

Gert er ráð fyrir að allt að 800 bílar muni aka á sólahring um fullbúinn Suðurstrandarveg 5-10 árum eftir opnun hans. Þar sem vegurinn er nýr og lega vegarins nokkuð góð með tiltölulega fáum veltengingum inn á hann, má ætla að óhappatíðni verði um 0,5 og slysatíðni um 0,2. Það gerir miðað við gefnar forsendur 5-7 óhöpp á ári og þar af 2-3 þar sem slys verða á fólki. Þetta er lág óhappa- og slysatíðni miðað við þjóðvegi á Íslandi almennt.

Til framkvæmdanna er talið þurfa um 1.450.000 m³ af efni. Það verða sóttir um 1.000.000 m³ í 18 námur og 450.000 m³ í skeringar. Þar af hafa 8 námur þegar verið opnaðar. Við ákvörðun um fjölda náma og staðarval hefur verið tekið tillit til náttúrverndar, s.s. með því að nýta opnar námur sem best, halda fjölda nýrra náma í lágmarki og í vari frá veginum. Jafnframt hefur verið leitast við að nýta fyrirbyggjandi vegi sem best og halda lagningu nýrra námuvega í lágmarki. Frágangur náma verður vandaður og í samræmi við stefnu og leiðbeiningar Vegagerðarinnar þar um.

Rannsóknir á fuglalífi voru unnar af Jóhanni Óla Hilmarssyni, Vistfræðistofan ehf. sá um athugun á flóru og gróðri og Fornleifafræðistofan ehf. annaðist fornleifaskráningu. Skoðun á vatnafari, jarðfræði og námum var í höndum Vegagerðarinnar.

Að mati sérfræðinga eru áhrif framkvæmdar á fuglalíf og gróðurfar talin óveruleg með tilliti til mótvægisáðgerða. Á hluta svæðisins er hins vegar mikið um friðlýstar fornminjar. Að mati fornleifafræðings hefðu áhrif á fornminjar verið veruleg ef ekki hefði verið gripið til mótvægisáðgerða og veglínun valinn staður þar sem áhrif verða í lágmarki. Einnig er mælt með því að 4 fornleifar verði rannsakaðar fyrir lagningu vegarins og mælt er með viðveru fornleifafræðings við framkvæmdir á einum stað. Gula og rauða veglínun hafa jafnmikil áhrif á fornminjar.

Áhrif á jarðmyndanir og landslag verða nokkur þar sem Suðurstrandarvegur með tilheyrandi öryggissvæði mun skera stóra samfellda hraunfláka í tvo hluta. Einnig verður vegurinn nokkuð sýnilegur frá stöðum sem liggja hærra í landi. Með vandaðri veghönnun og aðlögun að landslagi verða þessi áhrif lágmarkuð.

Vegurinn liggur rétt norðan við Gaujahelli, sem er staðsettur 130 m austur af Grindavíkurvegi. Hellirinn hefur ekki verið mældur af sérfræðingum en er talsvert heimsóttur af börnum og unglingum í Grindavík. Gaujahelli er ekki hætta búinn vegna framkvæmdanna. Aðrir hellar á milli Grindavíkurvegur og Þorlákshafnar eru ekki í hættu vegna framkvæmdarinnar.

Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á grunnvatn eða yfirborðsvatn og vatnsból munu ekki spillast vegna framkvæmda. Loftmengun verður lítil og hljóðstig er undir viðmiðunarmörkum. Hljóðvist mun þó versna lítillega við þá byggð í Þorlákshöfn sem næst liggur veginum.

Áhrif framkvæmdarinnar á samfélag verða mjög jákvæð þar sem vegurinn tengir saman tvö byggðasvæði sem áður hafa verið að mestu aðskilin vegna lélegra samgangna.

Ef valkostirnir tveir eru bornir saman er ljóst að rauða veglínun er talin betri kostur en gula veglínun. Rauða veglínun liggur lægra í landi, er snjóléttari á vetrum, og eykur öryggi sjófarenda við ströndina og almennings á hamfaratímum. Rauða veglínun er talin fallettri leið til aksturs því vegfarendur skynja betur víðáttu hafsins og hrikaleika lands. Einnig skapast betri tengingar við ferðamannastaði á leiðinni. Gula veglínun hefur aftur á móti jafn mikil áhrif á gróður, dýralíf og fornminjar.

Niðurstaða þessa mats á umhverfisáhrifum er því sú að færsla og ný uppbygging Suðurstrandarvegur mun ekki valda umtalsverðum umhverfisáhrifum. Vegurinn mun á heildina lítið hafa mjög jákvæð áhrif á samfélag og mannlíf á Suðurnesjum.

Suðurstrandarvegur

1. Inngangur

1.1 Almennt

Mat þetta á umhverfisáhrifum Suðurstrandarvegjar, er unnið samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Framkvæmdin er matsskyld samkvæmt viðauka 1, lið 10 ii, í lögnum þar sem segir að "nýr vegir utan þéttbýlis sem eru 10 km eða lengri [sému] matsskyldir" [32].

Matið er unnið fyrir Vegagerðina sem er framkvæmdaraðili verksins. Í matsskýrslunni er fyrirhugaðri vegagerð, tilgangi hennar og markmiðum lýst, en Suðurstrandarvegur mun tengja saman Suðurnes og Suðurland með betri hætti en núverandi vegur hefur gert.

Tillaga að matsáætlun var lögð fram í janúar 2001. Í henni var fyrirhuguð framkvæmd kynnt. Í tillögunni var einnig greint frá þeim þáttum sem fyrirhugað var að leggja áherslu á í matsskýrslu. Tillaga að matsáætlun var samþykkt af Skipulagsstofnun 15. júní 2001.

Við gerð matsskýrslunnar hefur verið haft samráð við fjölmargar stofnanir, hagsmunaaðila og almenning eins og lýst er í matsáætluninni, með það fyrir augum að sem flest sjónarmið sem snerta umhverfið og framkvæmdina komi fram á vinnslutíma matsskýrslunnar.

Vegagerðin sem er hönnuð og framkvæmdaraðili verksins hefur falið Línuhönnun hf verkfræðistofu, að annast vinnu við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Einnig koma að verkinu sérfræðingar á sviði náttúrufars og fornminja, ásamt sérfræðingum Vegagerðarinnar.

1.2 Forsaga

Hugmyndir um lagningu góðs vegar milli Þorlákshafnar og Grindavíkur, með veltengingu við Krýsuvíkurveg, hafa verið nokkuð lengi í umræðunni. Núverandi vegur er víðast lítið uppbyggður og teppist því oft við ofankomu og skafrenning. Auk þess er vegurinn víða krókóttur og á honum eru margar blindhæðir. Víða er erfitt að mæta bílum á núverandi Suðurstrandarvegi og krefst akstur um veginn því einbeitingar og aðgátar.

Möguleg lega hins nýja Suðurstrandarvegjar markast mjög af landfræðilegum aðstæðum. Tekið er tillit til veðurfaralegra skilyrða, öryggis-sjónarmiða auk fornminja og náttúrunnar á svæðinu. Mikilvægt markmið í þessu sambandi er að fara sem stysta leið. Þegar grannt er skoðað eru valkostir við lagningu vegarins ekki mjög margir. Lega vegarins er víðast hvar bundin við láglandi á svæði sem liggur á milli sjávar og fjalla eða kletta. Krýsuvíkurvegurinn kemur síðan inn á gamla Suðurstrandarvegin í um 3 km fjarlægð frá sjó. Því er talið ákjósanlegt að teygja hinn nýja Suðurstrandarveg sem næst Krýsuvíkurveginum nokkurn veginn á miðri leið. Við Hlíðarvatn, á Selvogsheiði og austast á svæðinu er möguleg lega vegarins bundin við svæði nálægt sjó, bæði vegna styttingar leiðarinnar og öryggissjónarmiða.

Tafla 1. Verkaskipting við vinnu mats á umhverfisáhrifum

Aðilar	Starfsmenn
Vegagerðin Verkefnisstjórar	Valtýr Þórisson Jón Valgeir Sveinsson
Veghönnun	Valtýr Þórisson Jón Valgeir Sveinsson
Vatnafar Jarðfræði og námur	Helgi Jóhannesson Gunnar Bjarnason
Línuhönnun hf. Verkefnisstjóri Ritstjóri Umbrot Verkefnavinna Verkefnavinna	Hafsteinn Helgason Ingibjörg E. Björnsdóttir Íris Ríkhardsdóttir Sigfínnur Snorrason Sigrún Marteinsdóttir
Jóhann Óli Athugun á fuglalífi	Jóhann Óli Hilmarsson
Vistfræðistofan ehf. Athugun á flóru og gróðri	Ágúst H. Bjarnason
Fornleifafræðistofan ehf. Fornleifarannsóknir	Bjarni F. Einarsson

Mynd 1. Fornminjar í Húshólma



Í upphafi voru nokkrar mismunandi veglínur til skoðunar fyrir Suðurstrandarveg. Þær voru kallaðar gula, bláa og rauða veglínin í matsáætlun. Gula veglínin hafði svípaða legu og hún hefur nú, en rauða veglínin lá meðfram ströndinni. Sú bláa var nær núverandi vegarstæði á svæðinu milli Ísólfskála og sýslumarka. Hún hlífir ekki hraunum og núverandi vegur nýtist aðeins að litlu leyti.

Umræður fóru fram á milli Vegagerðarinnar og sveitarfélaga á svæðinu til þess að ákveða hvar Suðurstrandarvegur ætti að liggja. Kom fram eindregin ósk af hálfu Grindavíkur um að farið yrði eftir rauðu veglínunni sem liggur næst ströndinni. Þannig varð fljótt ljóst, að rauða veglínin myndi koma mest á móts við óskir Grindvíkinga.

Hafnarfjarðarbær vildi hins vegar láta færa veginn nær Krýsuvík og var rauða veglínin þess vegna færð til norðurs á móts við Krýsuvík. Einnig var vegurinn færður fjær Krýsuvíkurbjargi til þess að takmarka umferð við bjargið en slíkt er talið æskilegt af hálfu fuglafræðinga. Einnig var ákveðið að halda gulu veglínunni inni sem valkosti. Ágreiningur sveitarfélaganna um veglínur snerist einungis um svæðið á milli Ísólfskála og Eldborgar. Í upphafi stóð til að rauða veglínin myndi fara um Húshólma í Ögmundarhrauni, en þar eru merkar fornleifar, sjá mynd 1. Vegna ábendinga Fornleifaverndar ríkisins og annarra aðila var ákveðið að færa rauðu veglínuna norður fyrir Húshólma og mun hún því ekki valda neinu raski á fornleifum á því svæði. Að lokum ákvað Vegagerðin formlega að leggja fram rauðu veglínuna sem aðalvalkost í umhverfismati og gulu veglínuna sem annan valkost. Hins vegar er fallið frá bláu veglínunni sem raunhæfum valkosti m.a. vegna kostnaðar og einnig vegna þess að ljóst var að hún myndi snerta mjög margar fornleifar.

Hafa verður í huga að í þeim rannsóknarskýrslum sem fylgja matsskýrslu er bæði talað um gulu, bláu og rauðu veglínuna. Einungis þarf að taka tillit til þeirra athugana sem snerta rauðu og gulu veglínurnar, þar sem bláa veglínin er ekki lengur til skoðunar. Einnig er í rannsóknarskýrslum stuðst við eldra númerakerfi á veglínunum sem nú er orðið úrelt. Á frumhönnunarstigi og við gerð skýrslu um mat á umhverfisáhrifum Suðurstrandarvegjar hefur verið unnið með margar mismunandi veglínur sem þurft hefur að hliðra mikið til, til þess að sneiða hjá minjum og öðrum merkjum stöðum. Númerakerfi vegarins hefur verið nállstíllt og byrjar veglínin á núlli við Grindavíkurveg. Austast á svæðinu voru stöðvar fastsettar fljótleiga í vinnunni. Þetta verður til þess að eyða sem nemur um 600 m er á milli stöðvarmerkja við Ísólfskála, jafnvel þó að veglínurnar liggja saman frá núllpunkti. Þetta kann að villa um fyrir lesanda og er því minnst á þetta hér. Að öðru leyti ná rannsóknarskýrslur yfir allt framkvæmdasvæðið og vel það, þar sem gengið var yfir og rannsakað stærra svæði en hér er til umfjöllunar. Í töflu 1 má sjá nöfn þeirra sem mest komu að vinnu við mat á umhverfisáhrifum.

2. Fyrirhuguð vegagerð

2.1 Staðhættir og náttúrfar

2.1.1 Almennt

Suðurstrandarvegur mun liggja á milli Grindavíkur og Þorlákshafnar, eins og sýnt er á mynd 2. Hann mun koma í stað hins gamla Suðurstrandarvegar nr. 427, sem er að mestu leyti lélegur og lítið uppbyggður malarvegur. Gamli vegurinn er 72 km að lengd en samkvæmt hugmyndum að nýrri veglínu verður nýi vegurinn 58,5 km á lengd.

Hinn nýi Suðurstrandarvegur tengist í vestri við Grindavíkurveg nr. 43 og í austri við Þorlákshafnarveg nr. 38. Einnig eru gatnamót við Krýsuvíkurveg nr. 42.

Gróðurfar er á köflum einsleitt en sé ferðast eftir nýju veglínunni gæti nokkurs fjölbreytileika í gróðri. Í tiltölulega nýrunnum hraunum ber mest á mosa en í eldri hraunum getur að líta ýmis grös og lyng í bland við mosa. Um miðbik Suðurstrandarvegar á svæði sem heitir Krýsuvíkurheiði getur að líta gróskumikla mólendisfláka inn á milli mjög rofinna svæða. Votlendi er í mjög litlum mæli á svæði nýs Suðurstrandarvegar og munu vegaframkvæmdir hvergi raska votlendi sem er stærra en 3 ha. Trjágróður sést vart á svæðinu.

Tafla 2. Stytting vegalengda vegna Suðurstrandarvegar

Frá	Til	Fyrir	Eftir	Breyting
Grindavík	Þorlákshöfn	72 km	59 km	-13 km
Grindavík	Selfoss um Eyrarbakka	92 km	84 km	-8 km
Grindavík	Selfoss um Hveragerði	89 km	89 km	0 km
Grindavík	Hveragerði	76 km	76 km	0 km
Keflavík	Þorlákshöfn	93 km	78 km	-15 km
Keflavík	Selfoss um Þorlákshöfn	113 km	104 km	-9 km
Keflavík	Selfoss um Reykjavík	93 km	93 km	0 km



Mynd 2. Suðurstrandarvegur merktur sem rauð og gul veglína



Mynd 3. Lúpína í vegkanti á Hólasandi



Austast á svæðinu eru sandorpin hraun þar sem melgresi hefur fest rætur og myndað hólótt landslag á köflum. Á þessu svæði hefur einnig verið sáð lúpínufraejum með góðum árangri.

Kríuvarp er á tveimur stöðum við Suðurstrandarveg, vestarlega á svæðinu, rétt norðaustan Grindavíkur og á svæði nálægt Þorlákshöfn. Á öðrum svæðum er að finna varp mófugla. Á svæði Suðurstrandarvegar er vitað um staði þar sem haförn verpti áður, en varp hafarnar, fálka og uglu er ekki þekkt á svæðinu. Fýll verpir í klettum við núverandi Suðurstrandarveg á einstaka stað og mikið varp sjófugla er í Krýsuvíkurbjargi.

Á svæðinu eru miklar minjar, fornar reiðleiðir, vörður, garðar og rústir. Mjög ítarlegar athuganir fóru fram á þessum minjum. Þessar minjar ásamt ýmsu sem svæðið hefur að geyma, s.s. örnefni, slóða og vegi, má sjá á yfirlitsteikningum í lok skýrslunnar í kafla 9.

Náttúrufegurð er mikil á svæði Suðurstrandarvegar og er þar að finna náttúruminjar. Vestast á svæðinu við Hraun og Hraunsvík sunnan Festarfjalls er svæði á náttúruminjaskrá. Sama á við um Selatanga-svæðið og Katlahraun í vesturjaðri Reykjanefsvangvangsins. Öll hraunin á svæðinu njóta sérstakrar verndar samkvæmt Náttúruverndarlögum. Innan fólkvangsins eru Krýsuvíkurbergið og Selaalda norðan bergsins sem njóta hverfisverndar samkvæmt tillögu að aðalskipulagi Hafnarfjarðarbæjar. Innan fólkvangsins er friðlýst náttúruvætti, Eldborg. Í austurjaðri fólkvangsins er Herðisarvík sem er friðland í eigu Háskóla Íslands. Hlíðarvatn er svæði á náttúrminjaskrá og Selvogurinn nýtur hverfisverndar samkvæmt tillögu að aðalskipulagi Ölfuss.

2.1.2 Nánari lýsing

Nýi vegurinn tengist Grindavíkurvegi norðan við núverandi byggð. Vegurinn liggur vestast um Hópsheiði þar sem er apalhraun sem nefnist Sundhnúkahreun. Hraunið er misúfið og talsvert mosagróíð. Í um 2300 m fjarlægð frá Grindavíkurvegi í landi Hrauns liggur vegurinn í norðurjaðri kríuvarps á um 500 m kafla. Þetta svæði er á náttúru-minjaskrá. Mynd 4 sýnir helstu örnefni á fyrstu 20 km vegarins. Mynd 5 sýnir Hópsheiði þar sem vegurinn mun liggja. Byggðin í Grindavík er á hægri hönd og Húsafellið framundan. Austan við kríuvarpið liggur vegurinn undir Húsafelli og Fiskidalsfjalli. Á þessu svæði liggur vegurinn í gegnum tvær opnar námur, Hraunsnámu 1 og 2. Austar liggur veglínan upp á Siglubergsháls norðan við Festarfjall og áfram gegnum Litla-Borgarhraun yfir nýrækt og niður bratta brekku í móbergshrygg hjá Ísólfskála. Útbúin verður tenging við gamla Suðurstrandarveginn á þessum stað og einnig tenging að vegi sem liggur að Ísólfskála í samráði við landeigendur. Austan Ísólfskála greinist veglínan í rauða og gula veglínu. Veglínan liggur á þessu svæði um apalhraun sem nefnist Höfðahreun og rann hraunið frá Höfðagíg og Moshólum.

Mynd 5. Horft yfir Hópsheiði frá fjallinu Þorbirni, Grindavík til hægri



Mynd 4. Stöðvar 0-20000, helstu örnefni



Hraunið er slétt og grasigróið næst Ísólfskála að stöð 8600 en þar austan við er það úfið og mosagróið. Mynd 6 sýnir svæðið milli Ísólfskála og Ögmundarhrauns, séð ofan af Skála-Mælifelli sem er á mótis við stöð 10500. Mynd 7 sýnir skörp skil á milli mosavaxins og úfins Ögmundarhraunsins og rofinnar Krýsuvíkurheiðar. Í um 9650 - 10000 m fjarlægð á rauðu veglínunni frá Grindavíkurvegi liggur veglínan inn á svæði sem er á náttúruminjaskrá. Leiðin liggur síðan inn í Reykjanesfólkvang og um Höfðahraun og Ögmundarhraun sem eru mjög úfin apalhraun. Ögmundarhraun rann á sögulegum tíma, líklega snemma á 12.öld. Í hrauninu eru tveir óbrennishólmar, Húshólmi og Óbrennishólmi. Hraunin njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúrverndarlögum.

Austan Ögmundarhrauns á milli stöðva 17100 og 23500 er sandorpin heiði, Krýsuvíkurheiði, að hluta til uppblásin, sem nær yfir mestan hluta lands Krýsuvíkur, að Krýsuvíkurhrauni neðan Eldborgar. Skörp skil eru í landi milli Ögmundarhrauns og Krýsuvíkurheiðar eins og sjá má á mynd 7. Annarsvegar úfin mosavaxin hraunbreiða frá sögulegum tíma og hins vegar nokkuð samfelld rofin heiði af völdum vatns og vinda. Við sjó í um 1,5 km fjarlægð frá rauðu veglínunni suðaustur af Strákum og Selöldu er Krýsuvíkurborg sem er eitt stærsta fuglabjarg á Reykjanesi, sjá mynd 9. Á þessum stað er Krýsuvíkurborgið í um 2 km fjarlægð frá gulu veglínunni.

Mynd 7. Mörk Ögmundarhrauns og Krýsuvíkurheiðar



Mynd 10 sýnir móbergshrygginn Stráka bera við himinn séð frá stöð 18700. Vegurinn liggur neðan Eldborga um Krýsuvíkurhraun, sem eru úfin apalhraun sem ná allt austur á mótis við Geitahlíð. Eldborgirnar eru innan Reykjanesfólkvangs og friðlýstar sem náttúruvætti. Fallegar hrauntraðir eru suður úr Eldborgargígum og var lögð áhersla á það að veglínan lægi sunnan við fallegasta hluta þeirra. Austan í Geitahlíðinni á mótis við sýslumörk Árnessýslu og Gullbringu- og Kjósarsýslu má sjá hvar hraun frá Vörðufellsborgum hefur runnið niður hlíðina.

Herdísarvíkurhraun tekur svo við, en það er slétt helluhraun nokkuð gróið nær hlíðinni en sandorpið eða ógróið nálægt sjó. Í Herdísarvík við stöð 33500 er sumarhús Háskóla Íslands þar sem áður bjó skáldið Einar Benediktsson. Herdísarvík er friðland í eigu Háskóla Íslands. Vegurinn mun liggja norðan við núverandi Suðurstrandarveg á þessu svæði til þess að sneiða hjá merkjum minjum. Við Hlíðarvatn liggur vegurinn út á sandorpið hraun sem er á milli Hlíðarvatnsins og sjávar. Hlíðarvatn er á Náttúruminjaskrá og þar er fjölskrúðugt fuglalíf. Farfuglar hafa þar viðkomu og er vatnið og ósinn vetrardvalarstaður farfugla. Mynd 11 sýnir svæðið milli Herdísarvíkur og Hlíðarvatns séð ofan af hraunfossi ofan Stakkavíkurhrauns á mótis við Herdísarvík. Austan Vogsóss liggur vegurinn um dyngjuhraun sem rann frá Strandarhæð, sem er talinn vera aukagígur utan í dyngjunni Selvogsheiði. Jarðvegsþykkt ofan á hrauninu er mjög lítil og mjög víða er hraunið á yfirborði.

Mynd 6. Horft yfir Skollahraun frá Skála-Mælifelli. Ísólfskáli til hægri Ögmundarhraun til vinstri



Talsvert er af upphvældum hraunhólum á svæðinu. Í lægðum er víða foksandur gróinn melgresi. Austan við girðinguna við stöð 41600 er landið að jafnaði mun sléttara en áður og mjög lítið gróið en á yfirborði er mikið af grjóthróngli og moldarblönduðum foksandi. Við stöð 42300 tengist nýr Suðurstrandarvegur veginum niður að Selvogi en þar er Strandarkirkja. Austan við stöð 46400 hefur dyngjuhraun frá Heiðinni há runnið yfir hraunið frá Strandarhæð. Ásýnd landsins er að mörgu leyti svipuð og þarna vestar nema hvað margir foksandshólar eru á þessu svæði og einnig er talsvert um lága hraunhryggi. Jarðvegur austan Selvogs er þunnur og víða er uppblástur allt austur að Þorlákshafnarvegi nr. 38 þar sem Suðurstrandarvegur tengist honum í stöð 58500.

Þannig liggur vegurinn í gegnum fjölbreytt landslag og fjölmörg hraun sem sum hver eru runnin á nútíma. Veglínur hefur mikið verið hliðrað til með það að markmiði að draga úr áhrifum vegarins á umhverfi og menningarminjar. Nánar verður fjallað um þau mál í þessari skýrslu.

Mynd 9. Krýsuvíkurborg



Mynd 10. Horft til Stráka á móts við stöð 18700



Mynd 8. Stöðvar 20000 - 40000, helstu örnefni



Mynd 11. Horft til sjávar af Herdísarvíkurfjalli
Svartar línur í hrauninu eru ummerki vegslóða vegna girðingarvinnu og ljósleiðarlagningar



Mynd 12. Stöðvar 40000 - 58500, helstu örnefni



2.2 Tilgangur og markmið

Tilkoma hins nýja Suðurstrandarvegjar mun stórbæta samgöngur á milli Suðurnesja og Suðurlands. Núverandi vegur, sem er mjög lélegur burðarlítill mjór og hæðóttur malarvegur, lokast oft að vetri til og er seinfarinn við góðar aðstæður. Hinn nýi Suðurstrandarvegur verður hins vegar uppbyggður með bundnu slitlagi, hannaður fyrir 90 km umferðarhraða á klst. og greiðfær allt árið. Vegalengdin frá Grindavík til Þorlákshafnar mun stytta um 13 km við lagningu vegarins. Vegurinn mun liggja talsvert lægra en núverandi vegir um Þrengsli og Hellisheiði og ætti að vera auðvelt að halda honum opnum jafnvel í verstu vetrarveðrum. Með tilkomu Suðurstrandarvegjar verður aðeins um 40 til 45 mín akstur milli Grindavíkur og Þorlákshafnar.

Samkvæmt skýrslu Byggðastofnunar [9], þar sem áhrif Suðurstrandarvegjar eru metin, mun tilkoma vegarins tengja atvinnusvæði Þorlákshafnar og Grindavíkur og skapa ný atvinnutækifæri. Framkvæmdin er einnig talin auðveldar fyrirtækjum á svæðinu að eiga samskipti. Verulegir fiskflutningar fara nú þegar fram á ári hverju á milli þessara svæða og er talið að nýr vegur muni a.m.k. þrefalda þessa flutninga. Einnig er í skýrslunni reiknað með því að tilkoma vegarins muni gefa kost á aðlögun og hagræðingu í sjávarútvegi, bæði veiðum og vinnslu. Hluti þessara breytinga er sá, að með tilkomu vegarins verður auðveldara fyrir útgerðarmenn að sækja austar, landa aflanum í Þorlákshöfn og flytja hann þaðan á markað. Bæði í Þorlákshöfn og í Grindavík eru fyrir mikil hafnarmannvirki. Nýting þeirra getur breyst með tilkomu nýs Suðurstrandarvegjar. Mynd 13 sýnir hluta hafnarmannvirkja í Grindavík. Suðurstrandarvegur auðveldar einnig útflutning frá Suðurlandi á ferskum fiskafurðum með flugi.

Gert er ráð fyrir, að með tilkomu Suðurstrandarvegjar aukist ferðamennska og útivist á svæðinu frá því sem er í dag. Það er reiknað með aukningu í ferðum um svæðið sem er mjög áhugavert til náttúruskoðunar. Hægt er að sjá fyrir sér hringferðir af ýmsu tagi. Til dæmis verður hægt að aka um Þrengsli frá Þorlákshöfn, Bláfjallaveg áfram í Krýsuvík og til baka austasta hluta Suðurstrandarvegjar. Einnig verður áhugavert að fara frá höfuðborgarsvæðinu um Krýsuvík, um vestasta hluta Suðurstrandarvegjar til Grindavíkur, jafnvel um Blaalónsveg og aftur til baka eftir Reykjanesbraut. Reikna má með því að ýmiss konar þjónusta við ferðamenn muni spretta upp sem afleiðing af auknum fjölda ferðamanna. Það gæti t.d. verið greiðasala og gístaðstaða. Nýr Suðurstrandarvegur er þannig ein af þeim nauðsynlegu hringleiðum sem geta skapað aukna atvinnu við ferðaþjónustu á Reykjanesi [40].

Reykjaneskjördæmi og Suðurlandskjördæmi hafa verið sameinuð í eitt kjördæmi. Frá og með alþingiskosningum vorið 2003 var kosið eftir þessu nýja fyrirkomulagi. Það er talið mikilvægt fyrir samskipti innan hins nýja kjördæmis að leggja Suðurstrandarveg og tryggja þannig eðlilegar og öruggar samgöngur um svæðið.

Ávinningur af nýjum Suðurstrandarvegji:

- ✓ Bættar samgöngur milli Suðurlands og Reykjanes
- ✓ Ný vegtenging sem eykur öryggi við náttúruhamfarir
- ✓ Tenging atvinnusvæða og sköpun nýrra atvinnutækifæra
- ✓ Hagræðing í sjávarútvegi
- ✓ Ferðamennska og útivist eykst
- ✓ Tengir saman þéttbýl svæði Suðurlands
- ✓ Léttir álagi af stofnbrautum á höfuðborgarsvæðinu
- ✓ Minnkar slyshættu fyrir vegfarendur

Suðurstrandarvegur mun létta álagi af Reykjanesbraut, Hellisheiði og stofnbrautum höfuðborgarsvæðisins. Einnig mun hann auka öryggi íbúa höfuðborgarsvæðisins að því leyti, að ef vegur lokast um Þrengsli eða Hellisheiði, verður hægt að komast Suðurstrandarveg á milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurlands. Slyshætta fyrir vegfarendur á leið milli Suðurnesja og Þorlákshafnar verður minni með tilkomu Suðurstrandarvegjar. Að hluta er þetta vegna aukinnar dreifingar umferðar á góðum vegi og að hluta vegna þess að ekki er þörf á því að fara inn í þunga umferð í nágrenni Reykjavíkur eins og nú er raunin. Með tilkomu vegarins bætist enn fremur við leið frá Suðurnesjum og höfuðborgarsvæðinu, sem eykur öryggi íbúanna þar við hugsanlegar náttúruhamfarir. Vegurinn verður einnig fljótlegri og eðlilegri leið, en núverandi vegur fyrir marga á Suðurlandi sem eiga leið út á Keflavíkurflugvöll.

Mynd 13. Hluti hafnarmannvirkja í Grindavík



3. Valkostir - Valdar veglínur

3.1 Almennt

Í matsáætlun voru kynntar þjár veglínur, þ.e.a.s. gula, bláa og rauða veglínan. Bláa veglínan var næst núverandi vegstæði á svæðinu á milli Ísólfskála og sýslumarka. Gula veglínan lá víða á þessum kafla aðeins sunnan við bláu línuna, en rauða veglínan lá mun nær ströndinni. Lega rauðu línunnar lá í austari hluta Ögmundarhrauns sunnar en sú rauða lína sem kynnt er í þessu umhverfismati. Mynd 14. sýnir umræddar veglínur eins og þær voru kynntar í matsáætlun. Mynd 15 sýnir veginn yfir Mosfellsheiði sem er alls 7,5 m breiður, með 6,5 m breitt bundið slitlag auk 0,5 m breiðra axla beggja megin. Vegurinn er sambærilegur þeim vegi sem byggður verður upp milli Grindavíkur og Þorlákshafnar.

Meðan á vinnu við skýrslu um mat á umhverfisáhrifum stóð, komu í ljós ýmsir annmarkar á því að halda veglínunum nákvæmlega þar sem þær voru kynntar í matsáætlun. Bæði var tekið tillit til ábendinga sérfræðinga varðandi dýralíf, gróður, fornminjar og náttúruminjar en einnig var tekið tillit til ábendinga og óska sveitarfélaga sem lögsögu hafa á svæði Suðurstrandarvegur. Snemma kom í ljós að Grindavíkurbær vildi láta leggja Suðurstrandarveg meðfram sjónum þar sem rauða veglínan er. Hafnarfjarðarbær vildi hins vegar hafa veginn sem næst Krýsuvík. Vegna þessa var rauða veglínan færð á kafla norður í átt að Krýsuvík og er sú rauða veglína sem lögð er fram í þessu umhverfismati því viss málemiðlun að teknu tilliti til ábendinga og óska sveitarfélaganna á svæðinu. Fljótlega komu í ljós margir ókostir við bláu veglínuna og er hún því ekki kynnt sem valkostur í þessu umhverfismati. Sem valkostir eru því gula veglínan og rauða veglínan og eru þeir lagðir fram til úrskurðar Skipulagsstofnunar. Er það ósk framkvæmdaraðila að fá leyfi til þess að byggja hvora þeirra sem er. Þær eru mjög svipaðar að lengd. Rauða veglínan er þó lögð fram sem sá valkostur

Mynd 15. Vegur yfir Mosfellsheiði - sambærilegur Suðurstrandarvegi



Skýringar með mynd 14

- Núverandi vegir
- Blá veglína
- Gul veglína
- Rauð veglína

sem Vegagerðin mælir með. Ýmsar tillögur að vegarstæði voru skoðaðar áður en þær veglínur sem sjá má á með-fylgjandi mynd 16 urðu fyrir valinu. Ein meginforsendan sem miðað er við felst í því að byggja veg fyrir mesta leyfilega umferðarhraða 90 km/klst. Vegurinn skal vera hannaður samkvæmt staðli C1 sem þýðir að uppfylla þarf mikilvægar veggönnunarforsendur, s.s. það að beygjuradíusar í planboga skulu vera minnstir 280 m og að mesti langhalli vegarins skal ekki vera meiri en 8%. Þetta gerir það að verkum að mjög erfitt er að fylgja núverandi vegi, því hann er mjög kræklóttur með beygjuradíusa jafnvel niður í 50-80 m, auk þess sem hæðarlega hans er víða mjög óheppileg. Rauða-, gula- og bláa veglínur sem sýndar eru á yfirlitsteikningum í kafla 9, uppfylla kröfur staðalsins.

3.2 Rauða veglínun

Helstu kostir rauðu veglínunnar eru þeir að hún liggur lægst í landi og er þar af leiðandi snjóléttust. Einnig þykir rauða veglínun fallegasta og skemmtilegasta leiðin þar sem hún liggur nær ströndinni. Þá njóta fjallasýn, skriður og hraunfossar sín betur. Kraftar Atlantshafsins verða víða sýnilegir þegar öldur skella á klettóttri ströndinni og víðátta hafsins helst nánast óskert alla leiðina milli Grindavíkur og Þorlákshafnar. Á leið rauðu veglínunnar eru margir áhugaverðir staðir sem hægt er að staðnæmast við eins og Selatangar, Öbrennishólmi og Húshólmi í Ögmundarhrauni og Krýsuvíkurborg og móbergshöll Strákar í Krýsuvík. Rauða veglínun skapar einnig aukið öryggi sjófarenda, en skipsströnd hafa átt sér stað við ströndina á þessum kafla, enda gjöful fiskimið ekki langt undan ströndinni. Gamli vegurinn mun nýtast sem reiðleið og mun hún liggja fjarri nýja veginum, sem telst til kosta, þar sem um útivistarsvæði er að ræða. Að lokum má nefna að rauða veglínun er sú veglína sem sveitarfélög á svæðinu hafa sameinast um. Þannig kemur rauða veglínun mest á mótis við óskir íbúa á svæðinu.

Kostnaður við rauðu veglínuna er áætlaður um 1500 milljónir króna.

Mynd 14. Veglínur kynntar í matsáætlun og núverandi vegur



3.3 Gula veglínan

Gul veglína liggur norðar í landi en rauða veglínan á milli Ísólfskála og Eldborga. Frá henni sést minna til sjávar en frá rauðu veglínunni og hún er almennt ekki talin jafn falleg leið og rauða veglínan. Gula veglínan snertir jafn margar fornleifar og rauða veglínan. Ennfremur fer gula veglínan ekki síður í gegnum hraun en rauða veglínan.

Gula veglínan er lögð fram sem valkostur í þessu umhverfismati, en hún er almennt talin síðri valkostur en rauða veglínan.

Kostnaður við gula veglínuna er áætlaður um 1500 milljónir króna.

3.4 Aðrir valkostir

Núll lausn:

Núll lausn felur í sér óbreytt ástand Suðurstrandarvegur með takmarkaðri sumarumferð og engum þungaflutningum. Núll lausn stæðist því ekki þær kröfur sem gerðar eru til vegarins.

Árið 2014 er áætlað að allt að 1 milljón ferðamanna komi til landsins. Allt að 80% þeirra munu samkvæmt spá ferðast á eigin vegum eða um 650-800 þúsund manns (37). Flestir ferðamenn sem koma til landsins ferðast um á litlum og tiltölulega ódýrum bílaleigubílum og byrja og enda ferð sína á Keflavíkurflugvelli. Aðdráttarafi Bláa Lónsins, hverasvæðisins í Krýsuvík ásamt nálægðar Suðurstrandarvegur við Keflavíkurflugvöll og ofangreinda staði, gerir það að verkum að mjög líklegt má telja að umferð ferðafólks á bílaleigubílum um Suðurstrandarveg muni aukast mjög þegar líður á öldina. Flestir eru þessir ferðamenn óvanir akstri á malarvegum, enda mörg slysin og óhöppin sem orðið hafa á þjóðvegum landsins sem rekja má til þessa. Mynd 17 sýnir dæmi um bílaleigubíl sem vikið var um of út í lausan vegkant, rétt austan Borgarhóla og þurfti að draga upp.

Mynd 17. Bílaleigubíll fastur í vegkanti við Borgarhóla



Miðað við þær forsendur sem lagðar eru til grundvallar Suðurstrandarvegi með vaxandi flutningum og auknum straumi ferðamanna og fólks til útivistar inn á svæðið er ljóst að núll lausnin er ekki ásættanleg. Lélegar samgöngur stæðu þá í vegi fyrir framþróun á svæðinu ekki síst í ljósi þess að Suðurnes og Suðurland hafa sameinast í eitt kjördæmi og því fyrirsjáanlegt að meiri samvinna verði á milli svæðanna í framtíðinni. Núll lausn er því hafnað.

Lagfæring á núverandi Suðurstrandavegi nr. 427:

Núverandi vegur er 72 km langur og því 13,5 km lengri en vegur sem lýst er sem rauðri og gulri veglínu. Núverandi vegur liggur víða á hraunum eða í lægðum við hraunjaðra. Hann var að einhverju leyti lagður þar sem heppilegast og einfaldast þótti í ljósi þess tækjakosts og fjármagns sem til var á sínum tíma. Til lagfæringa hefur komið á síðari árum en þó er enn langt frá því að vegurinn sé fær allt árið um kring og undir engum kringumstæðum telst vegurinn boðlegur fyrir flutningabifreiðar. Mynd 18 sýnir dæmi um legu vegarins í lægð á milli fjallsskriðu og hraunjaðars sunnan við Skála-Mælifell. Hann liggur einnig víða nokkuð hátt í landi og er því vegstæðið ekki talið heppilegt í umferðaröryggislegu eða vetrarþjónustulegu tilliti. Sumsstaðar eins og við Hlíðarvatn, Latsfjall og á Selvogshéi liggur núverandi vegur um þröng og snjóþung svæði. Því er erfiðara og kostnaðarsamara að halda veginum opnum. Óskir Hafnarfjarðarbæjar eru þær að vegurinn liggi ekki um Krýsuvík, heldur þveri heiðina sunnan Arnarfells. Engu að síður var ákveðið að skoða þann valkost að lagfæra núverandi veg. Vegurinn yrði eftir sem áður í sama vegstæði með þeim ókostum sem því fylgja varðandi hæðarlegu, brekkur og beygjur, en hins vegar yrði lagt fé í að byggja veginn upp, lagfæra hættulegar beygjur og blindhæðir og leggja á hann bundið slitlag. Mynd 20 sýnir dæmi um erfiðar aðstæður við Hlíðarvatn til veglagningar. Auk þess myndi vegurinn hafa áhrif á mjög margar fornminjar og stytting leiðarinnar verða lítil sem engin.

Mynd 16. Veglínur - helstu valkostir



Sá vegur sem fengist með þessu móti yrði ekki af þeim gæðum að umferðarhraði gæti orðið yfir 70 km/klst. Hann getur því ekki uppfyllt þær forsendur sem lagt er upp með og unnið er eftir. Hann yrði einnig mjög hlykkjóttur og langur miðað við valinn kost. Núverandi vegur liggur á nokkrum stöðum yfir fornminjar, eða mjög nálægt þeim (6). Því yrði óhjákvæmilega að hnika veginum til á nokkrum stöðum. Það er mat fornleifafraeðings að uppbygging núverandi vegar sé slæmur kostur. Einnig liggur núverandi vegur beint í gegnum kríuvarp við Hraun á meðan að nýr Suðurstrandarvegur mun liggja í norðurjaðri varpsins. Við þessa aðgerð yrði ekki mögulegt að nota gamla veginn til frístundaíðkunar, s.s. sem reiðveg, til hjólreiða eða gönguferða.

Kostnaður er áætlaður um 550 milljónir við nauðsynlegar lagfæringar og endurbætur á núverandi vegi. Þetta er um 39% af kostnaði við að byggja nýjan veg. Þær vegabætur sem fengjust með þessum hætti væru ekki arðbærar miðað við þann valkost að byggja nýjan, mun styttri veg fyrir meiri umferð og með meira umferðaröryggi. Að teknu tilliti til þeirra ókosta sem þessari uppbyggingu myndi fylgja auk kostnaðarins, er lagfæring á núverandi vegi ekki talinn vænn kostur og er honum því hafnað.

Blá veglína:

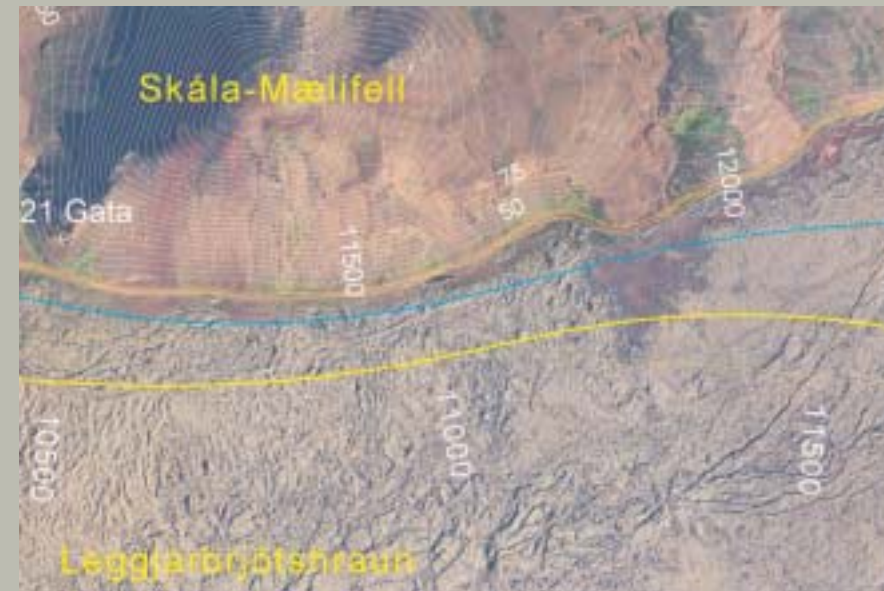
Eins og fram kom í almennri umfjöllun í kafla 3.1, liggja viss skilyrði til grundvallar hönnun vegar í flokki C1. Virða ber þessi skilyrði til þess að tryggja öryggi vegfarenda. Bláa veglína er veglína sem uppfyllir kröfur sem gilda um veg í flokki C1 og hefur auk þess það markmið að fylgja núverandi vegi eftir því sem kostur er og um leið að markmiði að stytta leiðina á milli Grindavíkur og Þorlákshafnar frá því sem nú er.

Sá kafli sem um ræðir er frá Hraunsnámu sunnan Húsafells og að Sængurkonuhelli austan við Geitahlíðina. Alls er um að ræða 24 km kafla af bláu veglínunni sem er alls um 60 km löng. Því er um að ræða rétt tæplega 40% þeirrar leiðar. Í ljósi þess hvernig planlega núverandi vegar er, og að teknu tilliti til þeirra krafna sem staðall um veg í flokki C1 gerir, mun bláa veglína ekki getað legið í vegstæði núverandi vegar nema að mjög takmörkuðu leyti. Hér á eftir fylgir nánari umfjöllun um legu bláu veglínunnar.

- Við Hraunsnámur og upp á Siglubergshál - stöðvar 4200 til 7000.

Það er talið mjög mikilvægt að halda veglínunni sem mest í norðurjaðri kríuvarpsins undir Húsafelli. Á þessum kafla á alls 300 m eða frá stöð 4200 - 4500 liggur bláa veglína að mestu í núverandi vegstæði. Á næstu 1000 m eða að stöð 5500 er mikið um minjar við núverandi veg. Því verður veglína ekki lögð á þessum kafla nema með því að setja nokkrar minjar í hættu. Um er að ræða nokkrar rústir, vörðu og forna leið. Það skal tekið fram að rúst nr. 13 er nánast í vegkanti núverandi vegar. Hún var rannsökuð árið 1954 af Kristjáni Eldjárn og

Mynd 18. Núverandi vegur liggur víða milli fjallsskriða og hraunjaðra



Mynd 20. Við Hlíðarvatn er lítið svigrúm til þess að lagfæra núverandi veg



Mynd 19. Stöðvar 4200-9500, Hraunsnáma að Ísólfskála



fannst í henni silfurpeningur. Rústin hefur hátt minjagildi. Fljótlega eftir að þessum kafla sleppir þarf vegurinn að hækka jafnt og þétt í landi, því vegurinn á Siglubergshálsinum norðan við Festarfjall er í um 122 m hæð yfir sjó. Þrátt fyrir það verður langhalli vegarins um 8% eða í efstu mörkum þess sem staðallinn leyfir. Núverandi vegur er á þessum kafla nokkuð kræklóttur og mjög brattur. Það er því útilokað að vegurinn geti fylgt núverandi vegi á næstu 1500 m eða að stöð 7000 á bláu veglínunni. Því er kosið að láta veglínuna liggja ofar í landi, í gegnum mjög manngert land Hraunsnámana. Með þessu tekst einnig að draga verulega úr efnisflutningum auk þess sem vegurinn með tilheyrandi fyllingum mun liggja betur í landi.

- Siglubergsháls að Ísólfskála - stöðvar 7000 til 9500.

Á mestallri þessari leið liggur bláa veglínun norðan við núverandi veg. Á þessu eru nokkrar skýringar. Á um 300 m kafla beggja vegna við stöð 7000 gæti bláa veglínun verið í norðurjaðri núverandi vegar, aftur á móti er við stöð 7200 illmögulegt að leggja krappan planboga til þess að sleppa sunnan við Mókletta, nema með því að skera verulega í klettana og skemma þá. Þessar miklu skeringar gerðu það að verkum að vegurinn lægi í opinni gjá á þessu svæði en lægi þrátt fyrir það um 6 m hærra en núverandi vegur. Á kaflanum frá Móklettum og að skarðinu milli Litlaháls og Lyngfells gæti bláa veglínun fylgt núverandi vegi á aðeins tæpum 200 m. Mjög þyrfti að skera í Litlaháls og Lyngfell. Sunnan við Litlaháls myndi veglínun liggja um forna leið og skemma fallega hleðslugarða um nýræktartún sem ekki eru þó taldir hafa minjagildi. Þeir setja þó svip á landið. Á síðustu 300 m að stöð 9500 mun veglínun falla að mestu í far núverandi vegar. Bláa veglínun myndi því á þessum kafla aðeins geta fylgt núverandi vegi á um 800 m kafla. Til þess að varðveita landslagsheildina með Móklettum og Litlahálsi, sem hvorutveggja eru óskemmd kennileiti í landinu, er talið mun vænni kostur að leggja veglínuna norðar og út á hraunið.

- Ísólfskáli að Skalla - stöðvar 9500 til 14000.

Niður af hálsinum ofan Ísólfskála er einungis talin ein leið fær. Þaðan liggur bláa veglínun í léttum samsettum planboga að stöð 10600 þar sem hún liggur nálægt núverandi vegi. Með engu móti verður hægt að fylgja veginum um Lönguhvos vegna takmörkunar á beyjuradiusum. Á um 1000 m kafla eða að stöð 11600 liggur vegurinn rétt sunnan við núverandi veg. Núverandi vegur er á þessum slóðum í lægð á milli gróins hraunjaðars í suðri og óskertra fjallshlíða með fallegar skriður í norðri, sjá mynd 18. Nokkrar ástæður eru fyrir því að ekki er hægt að fylgja núverandi vegi á þessum kafla. Ekki yrði komist hjá því að skera í fjallsskriður og mjög vel gróinn hraunkant að einhverju leyti á þessu svæði, auk þess sem að vegurinn, þrátt fyrir eðlilega hæð yfir landi, myndi alltaf gera snjósöfnun mögulega. Því er rökrétt að leggja Bláa veglínuna ofan á hraunkantinum. Frá stöð 11600 mun vegurinn þurfa að liggja í planboga í stefnu á Moshóla sem eru við stöð 12700, en um þá liggur bláa veglínun.

Rauða veglínun:

- ✓ Liggur lægst í landi
- ✓ Eykur öryggi sjófarenda
- ✓ Fallegasta leiðin
- ✓ Snertir fáar fornleifar
- ✓ Margir áhugaverðir staðir í nágrenninu
- ✓ Sveitarfélög á svæðinu sátt við línuna
- ✓ Gamli vegurinn nýttist sem reiðleið

Gula veglínun:

- ✓ Liggur hærra í landi en Rauða veglínun
- ✓ Fjær sjó og nærri fjöllum
- ✓ Falleg leið
- ✓ Snertir fáar fornleifar

Bláa veglínun:

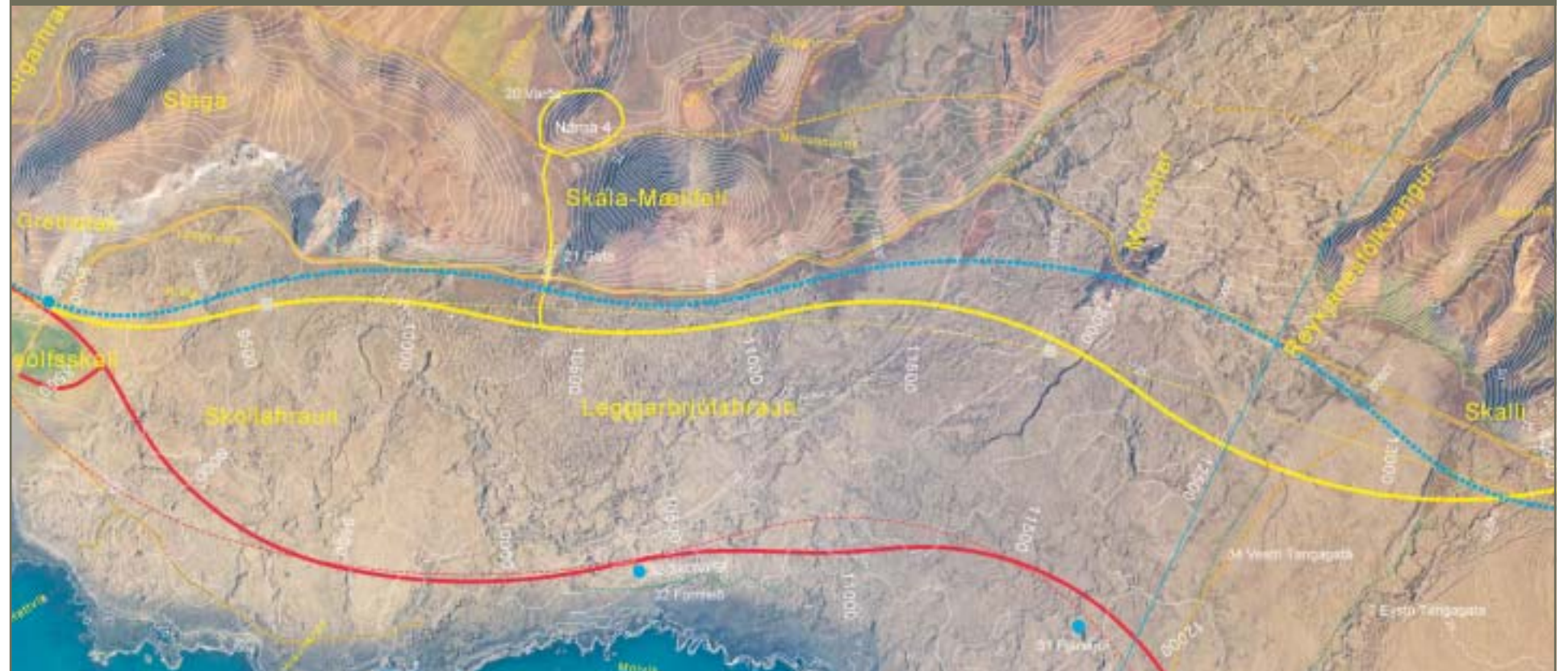
- ✓ Liggur hærra í landi en Gula veglínun
- ✓ Fjær sjó og nærri fjöllum
- ✓ Falleg leið
- ✓ Snertir flestar fornleifar

Moshólarnir eru raskað svæði. Frá Moshólum og að stöð 13200 eða á alls um 500 m liggur bláa veglínun í fari núverandi vegar. Eftir það og að stöð 14000 verður vegurinn að liggja sunnan við Skalla og klettinn sunnan hans. Annars er mikil hætta á snjósöfnun við Skalla. Niðurstaðan er því sú að á þessum 4500 m langa kafla, mun bláa veglínun einungis geta fylgt núverandi vegi á um 500 m.

- Skalli að Borgarhólum - stöðvar 14000 til 19100.

Bláa veglínun liggur um Ögmundarhraun, sunnan við Lat, Latstögl og Latsfjall og snertir ekki núverandi veg fyrir en á móts við Krýsuvíkur Mælifell við stöð 17600. Mjög óheppilegt er talið að fara með veginn norður fyrir Lat og Latsfjall í þeirri viðleitni að fylgja núverandi vegi. Kemur þar m.a. til kröpp beygja sem þyrfti að vera á veginum á móts við Skalla og samsettur planbogi í framhaldi af því upp að skarðinu milli Latsfjalls og Latshóla. Einnig þyrfti að skera verulega úr Latsfjalli og Latshólum til þess að ná langhalla vegarins á þessu svæði í eðlileg mörk. Þessar aðgerðir myndu breyta töluvert landslagsheild svæðisins. Þrátt fyrir það yrði viss snjósöfnunarhætta alltaf fyrir hendi á þessu svæði og vegurinn lægi þar að auki í mun meiri hæð yfir sjó en ella.

Mynd 21. Stöðvar 9500-14000, Ísólfskáli að Skalla



Frá Skalla og að hápunkti á hálsinum milli Latshóla og Latsfjalls eða á alls um 2000 m myndi vegurinn einungis liggja í fari núverandi vegar á um 700 m. Austan við Latshóla myndi vegurinn skemma fallega fornleið á allt að 400 m löngum kafla. Það er ekki fyrr en við stöð 17600 sem vegurinn liggur í jaðri núverandi vegar. Það er nánast tilfellið á næstu 900 m þar til komið er á móts við Litlaháls við stöð 18500. Ef farið er í gegnum Litlaháls, myndu þeir sprengigígar sem þar eru skemmast nokkuð. Þaðan og þvert yfir Krýsuvíkurheiðina verður ekki hjá því komist að fara nýja leið, til þess að ná fram styttingu á veginum sem um leið dregur úr umferð um Krýsuvíkina. Auk þess er það eindreginn vilji Hafnarfjarðarbæjar að ekki verði farið um Krýsuvík. Það má segja að á öllum þessum kafla, alls um 5100 m, þ.e.a.s. að stöð 18500 geti veglínar legið í fari núverandi vegar á einungis 1600 m samfara breytingu landlagsheildar, aukin hæðarlegu, meiri langhalla vegarins og skemmdar á fornri leið.

- Eldborg að Sængurkonuhelli - stöð 26000 til 32000.

Bláa veglínar liggur sunnan við Litlu Eldborg og nálgast ekki núverandi veg fyrr en við stöð 27500. Þetta er m.a. vegna þess að lega núverandi vegar milli Stóru og Litlu Eldborgar er í krappri planlegu í samsettum boga sem nýtist ekki. Auk þess sem svæðið kringum Eldborgirnar er fríðlýst sem náttúruvætti. Þrátt fyrir þetta, mun bláa veglínar einungis geta fallið að núverandi vegi á um 200 m á þessu svæði eða suðaustur af Sláttudalnum. Lega bláu veglínunnar er sýnd þar sem hún fylgir núverandi vegi á um 900 m kafla beggja vegna sýslumarka. Í raun er þetta afleidd lega, þar sem á 600 m kafla, mest vestast á svæðinu þyrftu að koma til um 4-8 m háar vegfyllingar til þess að halda efri mörkum langhalla vegarins innan við 3,5%. Minnkun fyllinga í 2-3 m hefði kostað langhalla upp á um 6,3%. Þrátt fyrir þetta hefði þurft töluverðar skeringar í hábungu hraunsins. Þessi staðreynd gerir legu bláu veglínunnar eins og hún er sýnd á uppdráttum á þessu svæði að afar óheppilegum kosti. Því var kosið að fara niður fyrir núverandi veg og þá hæðarbungu sem er á hrauninu, samanber sýnda legu Rauðu línunnar. Þannig næst að halda efri mörkum langhallans í um 3,6% og mestu fyllingar verða um 3 m og á afar takmörkuðum svæðum.

Það má því segja að lega bláu veglínunnar, nýtir núverandi veg að mjög takmörkuðu leyti. Mjög erfitt er að réttlæta hliðrun á bláu línunni frá því sem sýnt er á kortum. Ástæðan er m.a. sú að slíkt hefði veruleg áhrif á margar fornleifar og landslagsheildir á nokkuð stórum svæðum. Auk þess hefði slík hliðrun hæðaraukningu í för með sér, svo ekki sé minnst á mikinn langhalla á tveimur svæðum, þ.e.a.s. við Latsfjall og sunnan Geitahlíðar. Auk þess myndi leiðin lengjast við þessar hliðranir. Á þessum forsendum er bláu veglínunni hafnað sem raunhæfum valkosti.

Mynd 22. Stöðvar 14000-19100, Skalli að Borgarhólum



Mynd 23. Stöðvar 26000-32000, Eldborg að Sængurkonuhelli



4. Lýsing á framkvæmd

4.1 Hönnunarforsendur

Nýi vegurinn er stofnvegur og verður hann hannaður samkvæmt staðli fyrir vegflokk C1. Heildarbreidd vegar verður 7,5 m með 6,5 m breiðri akbraut og 0,5 m vegöxlum. Bundið slitlag verður bæði á akbraut og vegöxlum. Hönnunarhraði er miðaður við 90 km/klst hámarkshraða. Hámarkshraði hefur áhrif á sjónlengd, langhalla og beygjuradíus. Þar sem fyllingar eru háar er reiknað með vegleiðurum og 0,5 m breiddaraukningu á vegöxlum. Veginum fylgir 60 m breitt veghelgunarsvæði frá miðju vegar og innan þess er 10 m breitt öryggissvæði frá ytri mörkum vegaxlar. Vegurinn verður lagður um 1 - 1,5 m yfir landi að jafnaði. Halli á vegköntum í fyllingum verður 1:1,5 - 1:4 háð hæð fyllingar. Langsnið af Suðurstrandarvegi er sýnt á mynd 24. Reiknað er með að efni úr skeringum verði nýtt til fyllinga í vegstæði. Til að breyta náttúruferri svæðisins sem minnst verður reynt að skerða landið sem minnst og aðlaga fyllingar og skeringar sem best að landinu umhverfis. Mesti bratti vegarins er 8% og mesta hæð hans er 122 metrar yfir sjó, eins og sjá má á mynd 24. Að öðru leyti eru hæðar-breytingar á veginum mjög litlar og liggur vegurinn að mestu leyti lágt í landi (< 50 m hæð). Núverandi vegur nr. 427 liggur almennt hærra í landi og er m.a. þess vegna ekki talinn góður kostur. Mynd 26 sýnir dæmigert þversnið í gegnum veginn. Gerð verða ræsi undir veginn þar sem þörf verður á og byggð verður brú yfir Vogsósum neðan Hlíðarvatns. Mynd 25 sýnir dæmi um góðan frágang á vegfláa í hrauni á vegi í flokki C1.

4.2 Tengingar við Suðurstrandarveg

Tengingar við Suðurstrandarveg eru hannaðar í samræmi við umferðarmagn þannig að fyllsta öryggis sé gætt. Við Grindavíkurveg og við nýjan veg að Þorlákshöfn verður reist hringtorg. Ný tenging til suðurs við stöð 8500 mun verða gerð að Ísólfskála en jafnframt verður á þesum slóðum útfærð tenging til norðurs þannig að leggja megi veg við fláafót fyllinga að núverandi vegi að Ísólfskála við stöð 8350. Þessar tengingar verða útfærðar í samráði við landeigendafélagið. Miðað er við að vegurinn með fláafæti hafi takmörkun hvað opnun og aðgengi almennings varðar. Miðað er við að frá stöð 8300 og að stöð 7570 liggja reiðleiðin um fyrirbyggjandi slóða sem liggur norðan við veginn

Mynd 24. Langsnið milli Grindavíkur og Þorlákshafnar - Rauð og gul veglína



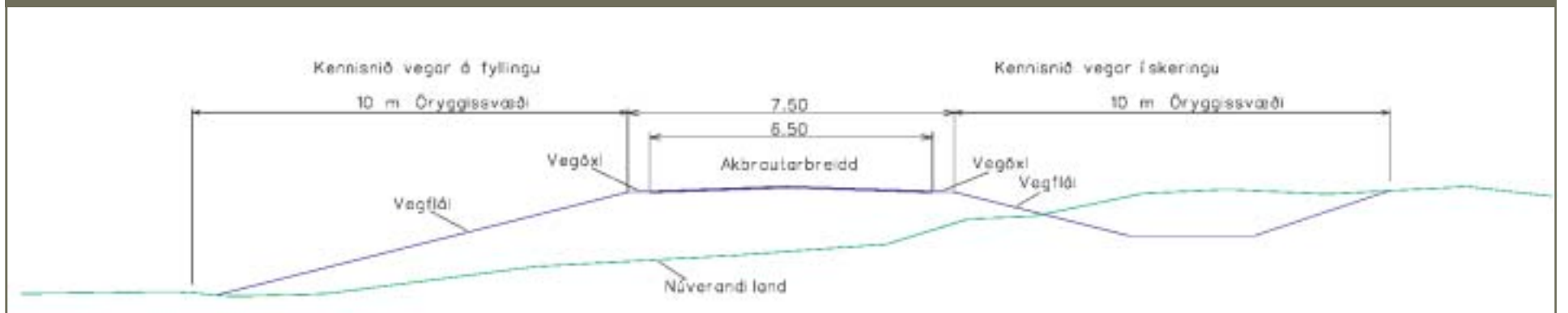
Hönnunarforsendur:

- ✓ Breidd vegar 7,5 m
- ✓ Breidd akbrautar 6,5 m
- ✓ Jafnaðarhæð yfir landi 1-1,5 m
- ✓ Mesti hönnunarhraði 90 km/klst.
- ✓ Halli vegfláa 1:1,5-1:4
- ✓ Mesta hæð yfir sjó 122 m
- ✓ Mestí bratti um 8%

Mynd 25. Dæmi um góðan frágang vegfláa í hrauni - Eldhraun í Landbroti



Mynd 26. Dæmigert þversnið samkvæmt vegi í flokki C1



undir Grettistaki. Við stöð 7570 mun reiðleiðin þvera veginn án þess að þar verði reist reiðgöng. Við stöð 12100 er tenging að vegi niður að Selatöngum. Við stöð 23800 verða gatnamót við Krýsuvíkurveg.

Um er að ræða nýjan 900 m langan veg sem liggur að núverandi vegi. Skammt frá tengingunni við núverandi veg verður útfærð tenging til austurs inn á núverandi veg. Við stöð 32500 verður gerð ný tenging inn á núverandi veg sem liggur að Herdísarvík. Við stöð 40100 verður gerð ný tenging við um 900 m langan nýjan veg að Vogsósum I og II. Vegurinn mun ekki snerta fornminjar. Við stöð 42300 verður tenging að veginum niður að Selvogshverfi.

4.3 Áfangaskipting, verktími og arðsemi framkvæmdar

Kostnaðaráætlun hljóðar uppá 1,5 milljarða króna fyrir allan veginn. Fjárveitingar árin 2003-2004 samkvæmt fjárukalögum eru 250 milljónir króna hvort ár, en inneign er 200 milljónir króna samkvæmt fyrri vegáætlun. Samkvæmt samgönguáætlun 2003-2014 eru fjárveitingar 100 milljónir króna á árunum 2007-2010 og 500 milljónir króna árin 2011-2014.

Miðað við þær fjárveitingar sem fyrir liggja og að teknu tilliti til kostnaðaráætlunar, verður hægt að leggja rúma 29 km á árunum 2003 og 2004.

Þetta er rétt um helmingur leiðarinnar á milli Grindavíkur og Þorlákshafnar. Framkvæmdaraðili hefur ákveðið að fyrstu tveir áfangar verksins verði annars vegar frá Herdísarvík (stöð 35500) og til Þorlákshafnar (stöð 58500) og hins vegar frá Grindavík (stöð 2700) að Ísólfskála (stöð 8400).

Gert er ráð fyrir að lagning vegarins hefjist haustið 2003. Síðari áfangar ráðast af þeim fjárveitingum sem verða til verksins samkvæmt vegáætlun. Mynd 27 sýnir Krýsuvíkurheiðina, en framkvæmdir þar munu ekki njóta forgangs, m.a. vegna þess að gamli vegurinn er á kafla nokkuð góður og með bundnu slitlagi.

Hefðbundin arðsemislíkön fyrir vegaframkvæmdir byggja yfirleitt á mikilvægum inntaksstærðum, svo sem styttingu leiða og styttingu ferða- og biðtíma. Í slíkum tilvikum er verið að bera saman mjög virkan valkost þ.e.a.s. veg í eðlilegri notkun við nýjan valkost. Þessi hefðbundni samanburður er hins vegar erfiður í tilfalli Suðurstrandarvegur þar sem vegurinn er mjög lítið notaður eins og hann er í dag og yfir vetrartímum liggur umferð um veginn nánast alveg niðri.

Það geta þó ýmis önnur sjónarmið skipt máli í þessum samanburði. Þar vega öryggismál varðandi aðgengi í vondum veðrum og á hamfaratímum þungt. Vegirnir yfir Hellisheiði, um Þrengslin og Suðurstrandarvegur liggja á eldvirku svæði, sjá kafla 6.11. Talið er að Suðurstrandarvegur muni auka öryggi almennings á hættutímum til mikilla muna.

Hellisheiðin liggur einnig í um 374 m hæð yfir sjó og er svæðið þekkt fyrir þoku og þar geta veður verið válynd. Við slæmar aðstæður er útafakstur á heiðinni algengur.

Allt bendir til þess að Suðurstrandarvegur, sem liggur mun lægra í landi og fylgir ströndinni á stórum kafla, verði mun öruggari valkostur. Þessi mikilvægu öryggisatriði auk þekktara byggðasjónarmiða með tengingu atvinnusvæða gera Suðurstrandarveg að ákjósanlegum framkvæmdakosti.

4.4 Mannaflapörf

Mannaflapörf við verkið má áætla út frá hlutfalli mannaflakostnaðar í vegagerð almennt. Miðað við mjög vélvædda og skipulagða vegagerð liggur þetta hlutfall í kringum 25% af heildarkostnaði við verklegar framkvæmdir. Þetta gerir 375 milljónir króna fyrir Suðurstrandarveg ef miðað er við að verkið kosti 1500 milljónir króna. Áætla má að þetta séu því um 75 mannaár, eða sem samsvarar um 15-20 störfum í 4 ár.

4.5 Vinnubúðir

Á verktímanum er reiknað með því að settar verði upp nokkrar vinnubúðir á svæðinu milli Grindavíkur og Þorlákshafnar. Þetta ræðst mjög af framgangi við verkið. Staðsetning vinnubúða mun einskorðast við athafnasvæði við námur. Fyrirhugaðar námur eru 18 talsins, en ljóst er að vinnubúðir verða einungis í hluta þeirra. Ef til þess kemur að

Framkvæmdin:

- ✓ Framkvæmdir hefjast haustið 2003
- ✓ Heildarframkvæmdakostnaður er 1,5 milljarðar kr.
- ✓ Fjárveitingar 2003-2004 eru 700 milljónir kr.
- ✓ Mannaflapörf er 15-20 störf í 4 ár
- ✓ Vinnubúðir verða einungis byggðar upp innan námasvæða
- ✓ Frágangur vinnubúða í samráði við Umhverfisstofnun og viðkomandi heilbrigðiseftirlit

Mynd 27. Krýsuvíkurheiði, séð frá Selöldu



æskilegt sé að setja upp vinnubúðir í námum á friðlýstum svæðum verða þær staðsettar og frá þeim gengið í samráði við Umhverfisstofnun og viðkomandi heilbrigðiseftirlit.

Umferð þungavinnuvéla verður talsverð í nágrenni við vinnubúðirnar og einnig umferð starfsmanna. Af þessu geta hlotist nokkur tímabundin óþægindi vegna hávaða frá tækjunum og vegna rykmengunar enda er umferð ætíð mest í nágrenni búðanna. Búðirnar verða í hæfilegri fjarlægð frá byggð í bæjarfélögunum og ætti þetta ekki að koma að sök.

Í útboðslýsingu fyrir verkið, verður stuðst við kröfur Vegagerðarinnar til verktaka og tækja. Í því sambandi er um að ræða gildandi lög, reglugerðir og leiðbeiningar varðandi umhverfis- og öryggismál í vinnubúðum og starfsleyfi fyrir almennan verktakarekstur.

4.6 Eftirlit

Vegagerðin ræður eða tilnefnir ætíð eftirlitsmann með þeim verkum sem eru á hennar vegum. Hlutverk hans er að fylgjast með því að verkið sé framkvæmt samkvæmt útboðsgögnum. Viðkomandi eftirlitsmaður fylgist einnig með umgengni verktaka á svæðinu og gætir þess að skilyrði sem verða sett fyrir framkvæmd í umhverfismati séu uppfyllt. Haft verður samráð við fulltrúa stofnana og sveitarfélaga á svæðinu eftir eðli mála hverju sinni.

4.7 Nauðsynleg leyfi

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi frá því sveitarfélagi sem í hlut á hverju sinni. Samkvæmt lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar og náttúruverndarnefnda áður en veitt er framkvæmdaleyfi og leyfi Umhverfisstofnunar þarf til framkvæmda þar sem hætta er á að spillt verði friðlýstum náttúru-minjum. Vegurinn mun liggja um friðlýst svæði, s.s. Reykjanesfólkvang samkvæmt auglýsingu í Lögbirtingarblaðinu nr. 520 frá 1975 og Friðlandið í Herdísarvík samkvæmt auglýsingu nr. 121 frá 1988. Allt jarðrask er bannað innan þessara friðlýstu svæða nema með leyfi Umhverfisstofnunar. Gert er ráð fyrir því, að verktakar sem vinna við Suðurstrandarveg hafi starfsleyfi skv. reglugerð nr. 785/1999, og framfylgi lögum og reglugerðum.

4.8 Afmörkun framkvæmdar- og áhrifasvæðis

Framkvæmdarsvæðið nær frá Þorlákshöfn til Grindavíkur, og er það svæði sem fer undir vegagerð og efnistöku bundið við veglínuna og næsta nágrenni hennar, slóða að námum og námurnar sjálfar. Skipta má framkvæmdarsvæðinu gróflega í þrennt, sbr. upptalningu til hægri. Þörf er á rúmu framkvæmdarsvæði, vegna þess að vegurinn er á frumhönnunarstigi og svigrúm til hliðrunar innan þess þarf að vera fyrir hendi.

Það skal tekið skýrt fram að skilgreint veghelgunarsvæði nær 30 m frá miðlínu vegar í hvora átt. Allt rask af völdum lagningar vegarins mun takmarkast við það svæði og svo námur og námuvegi. Því verður einungis hluta þess svæðis raskað sem fellur undir skilgreininguna framkvæmdarsvæði. Ástæðan fyrir því að framkvæmdarsvæði er merkt á myndum 28 og 29, 100 m frá miðlínu vegar í hvora átt, er sú að vegurinn er enn sem komið er á frumhönnunarstigi. Það þýðir að visst svigrúm verður að vera til þess að hnika veginum og veghelgunarsvæðinu til innan þessa 200 m breiða svæðis.

Aðal áhrifasvæði framkvæmdarinnar er framkvæmdarsvæðið en auk þess svæði sem nær út fyrir það, mismikið eftir landfræðilegum aðstæðum, sjá myndir 28 og 29. Umfang áhrifasvæðis á rekstrarstigi ræðst að mestu leyti af:

- Loft og hljóðmengun
- Umferð um Reykjanes
- Sjónrænum áhrifum

Loft- og hljóðmengun. Loftmengun frá veginum verður hverfandi og nær að litlu leyti út fyrir framkvæmdarsvæðið. Áhrif hljóðmengunar á menn takmarkast einnig að mestu leyti við þá hluta vegarins sem eru næst þéttbýlinu í Þorlákshöfn og í Grindavík, sjá kafla 6.8.

Framkvæmdarsvæði:

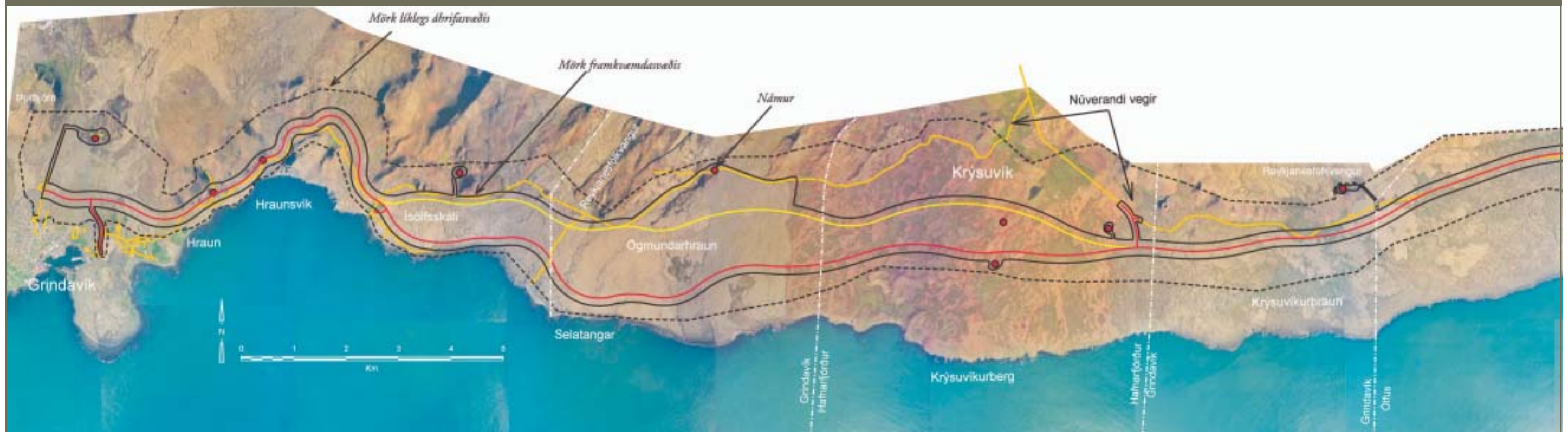
- ✓ Svæði sem nær 100 m frá miðlínu vegar í hvora átt fyrir sig
- ✓ Svæði sem nær yfir námur og hugsanlega tengivegi
- ✓ Svæði sem liggur á milli gulu og rauðu veglínunnar

Umferð um Reykjanes. Umferð um sunnanvert Reykjanes mun aukast með tilkomu vegarins.

Sjónræn áhrif. Sjást mun til vegarins víða af sunnanverðu Reykjanesi. Þannig mun vegurinn hafa sjónræn áhrif út fyrir sjálft framkvæmdarsvæðið.

Mjög erfitt er að draga mörk áhrifasvæðis þar sem slík mörk eru háð mismunandi breytum. Ljóst er að loftmengun í formi ryks getur verið áberandi á svæðinu á framkvæmdarstigi en hverfandi á rekstrarstigi. Hljóð getur að sama skapi borist nokkra vegalengd með vindi þó svo að almennt séu áhrif hljóðmengunar talin lítil, sjá umfjöllun og upprætti í viðaukahefti. Glampi af blautum vegi eða ökutækjum sem fara um Suðurstrandarveg getur t.d. sést frá nálægum fjöllum. Þau mörk áhrifasvæðis sem sýnd eru á myndum 28 og 29 eru því nálgun í þessum efnum og einskorðast við helstu breytur. Þó má álykta að í sumum tilfellum geti áhrifa, aðallega sjónrænna gætt í nokkurra km fjarlægð frá veginum. Að lokum má benda á, að áhrifa á samfélag mun gæta töluvert út fyrir þá línu sem sýnd er á myndunum.

Mynd 28. Framkvæmdar- og áhrifasvæði, stöðvar 0-30000



4.9 Landeigendur

Flestar jarðir á svæðinu eru í Selvogi og í Grindavíkurbænum en önnur víðfeðm svæði eru í eigu opinberra aðila. Krýsuvík er í eigu Hafnarfjarðarbæjar og Herdísarvík er í eigu Háskóla Íslands. Einnig á Strandarkirkja stór landsvæði á austanverðu nesinu og Landgræðslan tekur við sem landeigandi þar austan við allt að Þorlákshöfn.

Landeigendur fá bætur samkvæmt reglum Vegagerðarinnar fyrir það land sem fer undir veginn. Sveitarfélög fá þó ekki greiddar bætur hvorki fyrir vegstæði né efnistöku. Vegna efnistöku úr þeim námum sem notaðar verða við gerð vegarins verður enn fremur greitt samkvæmt reglum Vegagerðarinnar.

Sérstaklega verður samið við landeigendur vegna vinnubúða. Að verki loknu verða öll ummerki um búðirnar fjarlægð og landinu skilað í áþekku ástandi og tekið var við því.

Framkvæmdaraðili hefur þegar kynnt framkvæmdina fyrir fulltrúum landeigenda, námurétthöfum og sveitarfélögum. Samráð verður haft við alla þessa aðila. Nánari upplýsingar um kynningu sem hefur þegar farið fram er að finna í kafla 6.18.

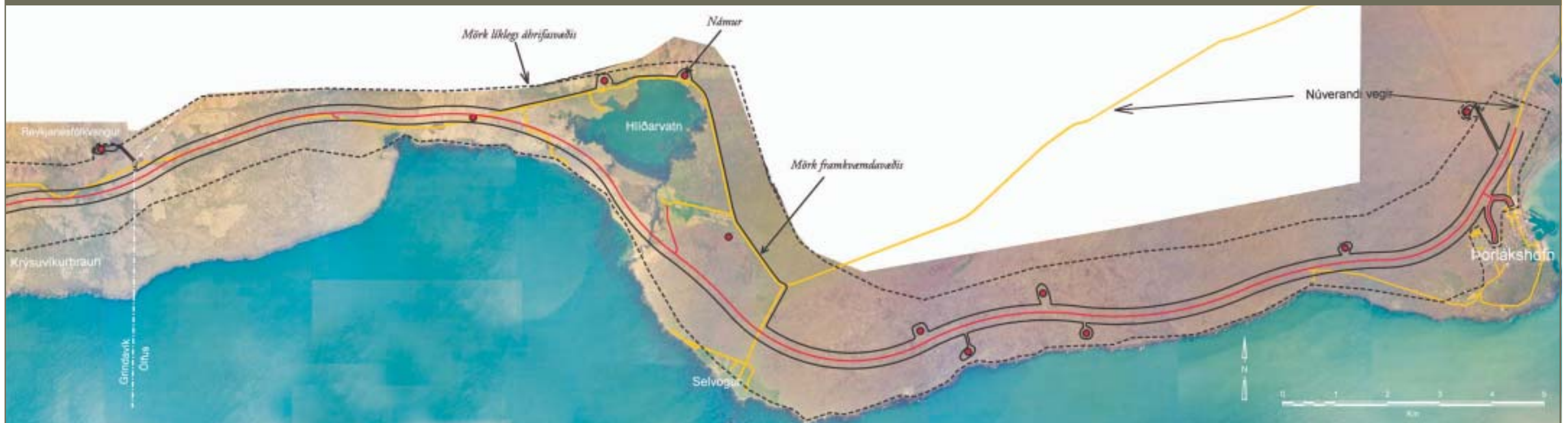
Helstu landeigendur eru eftirfarandi:

- ✓ Landeigendafélag Ísólfskála
- ✓ Háskóli Íslands
- ✓ Hafnarfjarðarbær
- ✓ Grindavíkurbær
- ✓ Strandarkirkja
- ✓ Landgræðsla ríkisins
- ✓ Ölfus
- ✓ Ýmsir einkaaðilar

Mynd 30. Strandarkirkja er stór landeigandi í Selvogi.



Mynd 29. Framkvæmdar- og áhrifasvæði, stöðvar 30000-58500



5. Efnistaka - námur

5.1 Almennt

Tegund vegar, lega vegar í landi, landslag, berggrunnur, laus jarðlög og ýmsar ytri aðstæður hafa veruleg áhrif á það efnismagn sem þarf til að byggja upp veg svo að öruggur sé. Tegund vegar setur t.d. vissan ramma hvað varðar breidd vegarins og hefur þar af leiðandi áhrif á efnismagnið. Lega vegar í gegnum mjög fjölbreytilegt landslag þar sem skipst geta á lægðir og gjótur við hryggi og háholt hefur einnig töluverð áhrif á efnismagnið. Hönnunarforsendur þurfa m.a. að taka tillit til öryggismála t.d. við útafakstur og því mega vegfláar ekki vera of brattir. Að sama skapi þarf vegur að liggja í vissri hæð, svo að tryggt sé að ekki safnist snjór á akbraut og vegaxlir. Öll þessi atriði hafa veruleg áhrif á heildarefnismagnið og þar af leiðandi kostnað. Eitt af markmiðum veghönnunar er að gæta að hagkvæmni og þar af leiðandi að takmarka námavinnslu og efnisflutninga eins mikið og mögulegt er. Því má segja að hagsmunir vegagerðar og náttúruverndar fari saman hvað þetta varðar.

Þær veglínur sem liggja til grundvallar þessu mati hafa verið markaðar og ákveðnar eftir gaumgæfilega skoðun, að teknu tilliti til ýmissa mikilvægra þátta, s.s. gróðurs, fuglalífs, fornminja, jarðmyndana og efnismagns. Með nálgun má áætla nauðsynlega efnisþörf við framkvæmdina, þó svo að vegurinn sé aðeins á frumhönnunarstigi.

Þó svo að landið sem Suðurstrandarvegur mun liggja um sé í mörgu tilliti hrikalegt, þá er það um leið fremur gróðursnautt. Á heildina litið, má segja að lega nýs Suðurstrandarvegur sé að mestu á flötu landi, þ.e.a.s. almennt eru litlar hæðarbreytingar í landinu eftir veglínunni og einnig þvert á veginn. Frá þessu er ein undantekning þar sem farið er norðan við Festarfjallið. Þetta sést vel á mynd 24. Auk þess liggja veglínur á vel burðarhæfu landi og heyrir til undantekninga þegar fjarlægja þarf og halda til haga svarðlagi eða öðrum gróðri í vegstæði.

Hagsmunir vegagerðar og náttúruverndar fara saman hvað efnismagn, efnisflutninga og námavinnslu varðar því takmarka þarf efnis í vegi og ná þarf hagkvæmni framkvæmdar.



Myndir 31 og 32 sýna staðsetningu námusvæða vegna framkvæmdarinnar. Samtals eru námusvæðin 19 en þar af eru 3 námur útvikkun á skeringum og 8 hafa þegar verið opnaðar. Hér á eftir verður jarðfræði námusvæða lýst og gerð grein fyrir verndargildi svæðanna. Staðsetning námusvæðanna og ljósmyndir eru sýndar á sérstökum námublöðum hér á eftir. Í töflum á námublöðum er birt yfirlit yfir námur og fyrirhuguð námusvæði þar sem m.a. kemur fram hámark efnistöku úr hverri námu og stærð efnistökusvæða. Nokkrum námum hefur verið valinn staður þar sem efnistaka hefur áður farið fram en flestar námurnar eru fyrirhugaðar á óröskuðum stöðum. Efnistökusvæðin eru afmörkuð á loftmyndum með línu sem afmarkar útjaðar þess svæðis sem efnistaka er fyrirhuguð á. Í sumum tilfellum er það magn efnis sem fyrirhuguð er að taka tiltölulega lítið samanborið við heildarflatarmál svæðisins og mögulegt vinnsludýpi. Þessi háttur er hafður á til að hægt sé á útboðsstigi, í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun, að ákveða efnistöku þannig að námusvæðið falli vel að umhverfi sínu. Ef efnistökusvæðin væru höfð of lítil væri í sumum tilfellum hættu á að svigrúm til slíkrar aðlögunar að umhverfinu væri ekki nægjanlegt m.a. hvað varðar bratta fláa. Þær námur sem nú eru í notkun eru afmarkaðar innan núverandi raskaðs svæðis.

Mynd 31. Námur, stöðvar 0-30000



Áætluð efnispörf í verkið er um 1.450.000 m³ og munu um 450.000 m³ fást úr hönnuðum skeringum en um 1.000.000 m³ úr námum. Hlutaðeigandi landeigendum og sveitarfélögum hefur verið gerð grein fyrir staðsetningu og umfangi námusvæðanna.

Námusvæðin hafa ekki enn verið rannsökuð ítarlega m.t.t. efnisgæða. Námusvæðin voru valin út frá sjónmati á hæfi efnanna til vegagerðar en einnig var lögð sérstök áhersla á að velja námunum stað þar sem umhverfisáhrif efnistökkunnar yrðu sem minnst. Í því sambandi þarf þó að hafa í huga að umhverfisáhrif efnistöku á þessu svæði fyrir svo umfangsmikla vegagerð hljóta alltaf að vera töluverð. Ástæður þess að námusvæði hafa enn ekki verið rannsökuð með greftri og borunum eru í aðalatriðum tvær. Flestar námurnar eru í föstu bergi og margar á viðkvæmum stöðum og hefðu því rannsóknirnar bæði verið kostnaðarsamar og valdið röskun á jarðmyndunum. Ítarleg rannsókn á námusvæðunum verður gerð á útboðsstigi og er líklegt að niðurstöður rannsókna geti leitt til þess að færsla verði á efnistöku á milli náma.

Fimm námur eru tilgreindar sem lykilnámur, þ.e. Leirdalur, Latshólar, Trygghólar 1, Trygghólar 2 og Geitahlíð. Þessar námur eiga það sammerkt að vera mjög mikilvægar m.a. vegna þess að úr þeim er fyrirhugað að taka mikið magn af efni til notkunar á svæðum þar sem vegurinn mun liggja um náttúrufarslega viðkvæm svæði, Reykjanesfólkvang og friðland Herðisarvíkur. Af þeim sökum eru aðrir valkostir

Áætlað efnismagn í Suðurstrandarvegi:

- ✓ Efnispörf 1.450.000 rúmmetrar
- ✓ Skeringar 450.000 rúmmetrar
- ✓ Úr námum 1.000.000 rúmmetrar



fyrir hagkvæma efnistöku, sem veldur minni landspjöllum, vandfundnir á þessum svæðum.

Við mat á verndargildi námusvæðanna var stuðst við verndarflokkun Vegagerðarinnar sem birt er í ritinu "Námur - Efnistaka og frágangur" (42). Með flokkunarkerfinu er lagt mat á hversu viðkvæm fyrirhuguð efnistökusvæði eru og hversu líklegt er að efnistaka kunni að hafa umhverfisáhrif. Í þeirri flokkun eru hraun, sem eru runnin eftir lok ísaldar, í verndargildisflokki 2 og því með hátt verndargildi. Í reynd er þó eðlilegt að gera mun á sérstöðu nútímahrauna eftir aldri þeirra, ásýnd og hversu áberandi þau eru frá fjölförnum svæðum. Þannig er mikill munur á Ögmundarhrauni sem er fallega mosagróid hraun sem rann á sögulegum tíma og dyngjuhraununum austan við Vogsósinn sem eru sandorpin fremur lítið gróin helluhraun, sem runnu rétt eftir ísöld. Verndarflokkunin gerir þó ekki greinarmun á þessum hraunum þar sem hún styðst við 37. grein laga um náttúruvernd nr. 44/1999, sem kveður m.a. á um að eldvörp og eldhraun njóti sérstakrar verndar. Við val á námusvæðum var reynt að gera greinarmun á mögulegum námusvæðum í hraunum eftir aldri, ásýnd og sýnileika. Þannig var ákveðið að velja námum ekki stað í eldgígum jafnvel þó þeim hafi áður verið raskað og er ástæðan fyrir því m.a. sú að eldgígar eru mjög mikilvægir fyrir jarðsögu svæðisins. Þá er ekki gert ráð fyrir námusvæðum í ungum apalhraunum nema á stöðum, sem áður hefur verið raskað og/eða á stöðum sem sjást ekki frá fjölförnum svæðum. Auk þess er ekki lagt til að farið verði í efnistöku í skriðum t.d. á milli Geitahlíðar og Stakkavíkur þar sem það myndi raska verulega ásýnd svæðisins.

Mynd 32. Námur, stöðvar 30000-58500



Framkvæmdaraðilinn hyggst opna 4 nýjar námur sem eru innan Reykjanesfólkvangs sem nýtur friðlýsingar samkvæmt auglýsingu nr. 520/1975. Jarðrask innan fólkvangsins er háð leyfi Umhverfisstofnunar. Hlutaðeigandi sveitarfélög og aðrir eigendur eða réttshafar á viðkomandi landi þurfa að lýsa yfir samþykki sínu til að námuvinnsla sé möguleg á svæðinu. Tillaga að aðalskipulagi Krýsuvíkur þarf að taka tillit til námavinnslunnar og einnig þarf að breyta gildandi aðalskipulagi fyrir Grindavík varðandi námavinnsluna. Þrjár námanna eru lyklnámur og verða alls 310 þús. m³ unnir úr þessum 4 námum. Ef taka ætti þetta efni úr opnum námum, kæmu Hraunsnámur, Vatnsskarðsnáma norðan Kleifarvatns og námur austan Hlíðarvatns til greina. Fjarlægðir frá þessum námum að veglínunni miðsvæðis í fólkvanginum er í öllum tilfellum um eða yfir 20 km. Það er mat framkvæmdaraðila að þetta myndi hækka framkvæmdarkostnað um allt að 250 milljónir króna. Þessi kostnaðarauki sem nemur um 17%, gjörbreytir arðsemi framkvæmdarinnar til hins verra. Það er von framkvæmdaraðila að af námavinnslunni geti orðið þar sem við val á námusvæðum innan fólkvangsins var leitast við að velja námum stað í jarðmyndunum sem njóta ekki sérstakrar verndar og/eða á lítið áberandi og röskuðum svæðum. Frágangur á námusvæðunum verður í samræmi við Almenna verklýsingu Vegagerðarinnar og í samræmi við leiðbeiningar sem eru í ritinu "Námur - Efnistaka og frágangur". Haft verður samráð um fráganginn við Umhverfisstofnun, sveitarfélög og landeigendur. Skeringarfláar í námum munu miðast við að námusvæðið falli sem best að umhverfi sínu. Einstakir staðir fláa í námum munu ekki víkja meira en ± 0,50

Mynd 33. Horft til austurs frá vegi sem liggur upp að námu 9 við Geitahlíð, að Herdísarvík og Hlíðarvatni



Mynd 34. Horft til austurs að Herdísarvík frá Geitahlíð. Núverandi vegur fellur vel inn í landslagið



m frá fláalínu. Þetta á þó ekki við um um bergnámur þar sem fláar verða í mörgum tilvikum mótaðir með stöllum við jaðar námu. Námurnar eru flestar á lítið grónum svæðum og fer það eftir aðstæðum á hverjum stað með hvaða hætti verður staðið að uppgræðslu námusvæða. Námurnar verða ekki unnar niður fyrir grunnvatnsborð og landi utan vegsvæðis verður ekki raskað nema í afmörkuðum námum og skeringum.

Við landmótun að lokinni efnistöku verður hugað að tengslum gróðurs og landforma. Flestar námurnar eru lítið grónar eða alveg ógrónar. Einnig eru margar námurnar í hrauni þar sem ekki hentar að sá grasfræi. Þar sem gróður eða melgresi er fyrir hendi verður hugað að uppgræðslu svæðisins. Raskist eða eyðist gróður við námavinnslu verður endurheimt að minnsta kosti sambærileg gróðurþekja þegar vinnsla lýkur. Við val á uppgræðsluáðgerðum verður miðað við að gróðurfar námusvæðisins verði með tímanum sem líkast því gróðurfari sem var fyrir efnistöku eða gróðurfari umhverfisins, svokölluðum grenndargróðri. Eftir fremsta megni verður varðveitt svonefnt svarðlag sem er efsta lag jarðvegsins. Í svarðlaginu má finna fræ margra plöntutegunda sem voru fyrir á svæðinu og kemur lagið að góðum notum við endurheimtu grenndargróðurs. Til að flýta landnámi grenndargróðurs og hindra vatns- og vindrof á efnistökusvæðum getur verið nauðsynlegt að bera á svæðin. Í þessu sambandi verður haft samráð við Landgræðslu ríkisins.

Dökka svæðið fyrir miðri mynd 33 sýnir lítinn hluta þess hrauns þar sem mosapekja brann á fyrstu áratugum 20. aldar. Þetta brunna svæði hefur ekki náð sér á strik og má sjá umfang þess á mynd 54. Á þessu svæði verður unnið hraun og móberg úr hlíðinni. Um er að ræða lyklnámu sem er vel í vari frá sjónarhorni Suðurstrandarvegar. Fyrirliggjandi vegslóði upp á fjallið verður nýttur. Mynd 34 sýnir hversu vel núverandi vegur fellur inn í landslagið. Ef grannt er skoðað sést rykmökkur frá bíl sem ekur um svæðið. Á þessu svæði kemur nýi vegurinn til með að liggja í fari núverandi vegar. Mynd 35 sýnir gamla námu við Herdísarvík sem verður ekki nýtt. Núverandi vegur liggur um námuna og er lítið áberandi. Á næstu síðum verður fjallað um um hverja einstaka námu.

Mynd 35. Náma við Herdísarvík sem ekki verður nýtt



5.2 Námublöð, náma 1. Melhólsnáma

1 Melhólsnáma
Námunúmer 443-01-08
Stöð 0 (rauð veglína)

Efnistaka mun fara fram í opinni námu norðan Grindavíkur. Námuvegur er 0,4 km langur og liggur að Grindavíkurvegi 1,3 km norðan við vesturenda útboðs-kafllans. Í námunni hefur verið unnið mikið magn af hrauni og móbergi (túffi og bólstrabergi) á stóru svæði. Vinnsludýpi í námunni er mjög breytilegt en víða á bilinu 5 – 6 m.

Námusvæðið er lítið gróið. Það verður einungis gengið frá því svæði þar sem efni verður tekið því náman verður áfram í vinnslu eftir að efnistöku fyrir Suður-strandarveginn er lokið.

Einungis verður efnistaka úr túffi og bólstarbergi og flokkast námu-svæðið því í verndargildisflokk 3 og hefur meðal verndargildi.

Staða efnistöku:	Gömul náma
Landeigandi:	Járngerðarstaðir
Námurétthafi:	Litlafell
Sveitarfélag:	Grindavík
Samráð við sveitarfélag:	Já
Samráð við landeiganda:	Já
Forgangur:	Nei
Stöð við veglínu:	0
Jarðmyndun:	Móberg
Nýting:	Fylling og neðra burðarlag
Fjarlægð að veglínu:	1700 m
Flatarmál:	10,9 ha
Vinnslumagn:	20.000 m ³
Vinnsludýpi:	0-6 m
Frágangur:	Á vinnslusvæði
Gróðurlendi:	Lítið gróið
Þekja:	Minni en 5%
Svarðlag:	Ekkert svarðlag
Sáning:	Nei
Verndargildi:	Flokkur 3



Mynd 37. Melhólsnáma, séð frá fjallinu Þorbirni



Mynd 36. Yfirlitskort - Náma 1



Mynd 38. Melhólsnáma, nærmýnd tekin í suðaustur



Námur 2 og 3. Hraunsnáma 1 og Hraunsnáma 2

2. Hraunsnáma 1
Námunúmer 427-04-02
Stöð 3400 (rauð veglína)

Þarna er opin náma í móbergshrygg og er gert ráð fyrir að efni fáiast þarna úr skeringum auk efnis úr námunni. Efnið í námunni er að mestu túff en einnig er talsvert af bólstrabrotabergi. Í námunni er að hluta til unnið úr háu námustáli. Námusvæðið er lítið gróið og verður ekki sáð í það að lokinni efnistöku. Þar sem náman verður áfram í vinnslu eftir að efnistöku fyrir Suðurstrandarveginn er lokið, verður einungis gengið frá því svæði þar sem efni verður tekið.

Tölulegar upplýsingar í töflunni hægra megin við skástrik (/) eiga við Hraunsnámu 2. Myndir 40 og 41 sýna að svæðin eru í dag mjög röskuð.

Námusvæðin eru í verndargildisflokki 3 og hafa því meðal verndargildi.

3. Hraunsnáma 2
Námunúmer 427-04-04
Stöð 4600 (rauð veglína)

Hraunsnáma 2 er opin náma og verður þarna skering og náma í móbergshrygg. Efni mun að mestu fást úr hannaðri skeringu auk frekari efnistöku úr námunni. Neðri hluti námustálsins er bólstrabrotaberg en ofar er túff með brotabergi inn á milli. Í námunni er unnið úr mjög háu námustáli. Námusvæðið er lítið gróið og verður ekki sáð í það að lokinni efnistöku.

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínu:
Jarðmyndun:
Nýting:
Fjarlægð að veglínu:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróðurlendi:
bekja:
Svarðlag:
Sáning:
Verndargildi:

Gamlar námur
Hraun
GG Sigurðsson
Grindavík
Já
Já
Nei
3400 / 4600
Móberg
Fylling og neðra burðarlag
0
13,0 ha / 2,4 ha
50.000 m³ / 120.000 m³
Hátt stál
Skeringarfláar
Lítið gróið
Minni en 5%
Ekkert svarðlag
Nei
Flokkur 3



Mynd 40. Hraunsnáma 1, séð úr suðri



Mynd 39. Yfirlitskort - Náma 2 og 3



Mynd 41. Hraunsnáma 2, séð úr austri



Náma 4. Leirdalur

4. Leirdalur
Stöð 8300 (rauð veglína)
Stöð 10400 (gul veglína)

Námusvæðið er í móbergshrygg og er gert ráð fyrir að í hryggnum sé túff, bólstrabrotaberg og grágrýti. Námusvæðið er um 550 m norðan við gulu veglínuna í hvarfi frá vegi. Byggja þarf námuveg sem m.a. mun liggja yfir móbergskletta, nokkru vestan við vatnsrás sem liggur með fjallsrótum Skála-Mælifells.

Landeigandi hefur óskað eftir að námuvegur verði ekki fjarlægður að verki loknu.

Vinnsludýpi í námunni og fláar verða mjög breytilegir og munu fyrst og fremst miðast við að námusvæðið falli sem best að landinu í kring að lokinni efnistöku. Námusvæðið er lítið gróið og verður ekki sáð í það að lokinni efnistöku.

Námusvæðið er í verndargildisflokki 4 og hefur því lágt verndargildi.

Myndir 43 og 44 sýna námusvæðið í Stóra-Leirdal

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínuna:
Jarðmyndun:
Nýting:
Fjarlægð að veglínuna:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróðurlendi:
Þekja:
Svarólag:
Sáning:
Verndargildi:

Ný náma
Ísólfskáli
Ísólfskáli
Grindavík
Já
Já
Lykilnáma
8400 / 10400
Móberg
Fylling og neðra burðarlag
2,1 km / 0,6 km
3,6 ha
80.000 m³
Breytilegt
Aðlögun að umhverfi
Lítið gróið
Minni en 5%
Ekkert svarólag
Nei
Flokkur 4



Mynd 43. Námusvæði í Stóra-Leirdal, séð ofan af Skála-Mælifelli



Mynd 42. Yfirlitskort - náma 4



Mynd 44. Námusvæði í Stóra-Leirdal, séð úr suðri



Náma 5. Latshólar

5. Latshólar
Stöðvar 12100 og 17200 (rauð
veglína)
Stöðvar 13800 og 17050 (gul
veglína)

Námusvæðið er í lágum móbergs-
hrygg milli Latshóla og Latsfjalls
og liggur gamli vegurinn í gegnum
námusvæðið. Þarna hefur verið
nokkur vegskering og lítil náma.
Gert er ráð fyrir að í hryggnum
sé túff, bólstrabrotaberg og
grágrýtiseitlar. Námusvæðið er
um 800 m norðan við gulu
veglínuna og verður lítið áberandi
frá henni og mun ekki sjást frá
rauðu veglínunni. Efninu verður
ekið eftir gamla veginum að
veglínunum og/eða námuvegum.
Námuvegur frá núverandi vegi
verður á sama stað og núverandi
vegslóði sem liggur niður að
Selatöngum. Annar námuvegur
verður að hluta til byggður á sama

stað og núverandi vegslóði niður
að Húshólma. Vinnsludýpi í
námunni og fláar verða mjög
breytilegir og munu fyrst og
fremst miðast við að námusvæðið
falli sem best að landinu í kring
að lokinni efnistöku. Svæðið er
lítið gróið og verður ekki sáð í það
að lokinni efnistöku.

Myndir 46 og 47 sýna námu-
svæðið við Latshóla.

Námusvæðið er í verndar-
gildisflokk 1, þar sem náman er
í Reykjanesfólkvangi og hefur því
mjög hátt verndargildi.
Hinsvegar verður náman í
móberghrygg á fremur lítið
áberandi stað og myndi svæðið
flokkast með meðal verndargildi
(flokkur 3) ef það væri ekki innan
fólkvangsins.

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínu:
Jarðmyndun:
Nýting:
Fjarlægð að veglínu:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróðurlendi:
Þekja:
Svarðlag:
Sáning:
Verndargildi:

Ný náma
Grindavík
Ríkið
Grindavík
Já
Já
Lykilnáma
12100/17200 - 13800/17050
Móberg
Fylling og neðra burðarlag
3,9 km/3,3 km-2,0/2,2 km
1,4 ha
80.000 m³
Breytilegt
Aðlögun að umhverfi
Lítið gróið
Minni en 5%
Ekkert svarðlag
Nei
Flokkur 1



Mynd 46. Latshólar, námusvæði séð ofan af Latsfjalli



Mynd 45. Yfirlitskort - Náma 5



Mynd 47. Latshólar, námusvæði séð úr austri



Námur 6 og 7. Trygghólar 1 og Trygghólar 2

6. Trygghólar 1 Stöð 21200 (rauð veglína)

Náman verður í móbergsholti og verður unnin suðvestan í holtinu þannig að hún sjáist sem minnst frá veginum. Leggja þarf um 150 m langan námuveg að svæðinu. Gert er ráð fyrir að í hryggnum sé túff, bólstrabrotaberg og grágrýtiseitlar. Vinnsludýpi og fláar í námunni verða mjög breytilegir og munu fyrst og fremst miðast við að námusvæðið falli sem best að landinu í kring að lokinni efnistöku. Námusvæðið er að mestu ógróið en grasgróið að litlum hluta og verður jarðvegi, sem ýtt verður af svæðinu við upphaf efnistöku dreift yfir námubotninn að lokinni efnistöku, sáð grasfræjum og borinn á áburður.

Námusvæðin eru í verndargildisflokki 1, þar sem námurnar eru í Reykjanesfólkvangi, og hafa því mjög hátt verndargildi. Námurnar verða í móbergshrygg á nokkuð áberandi stöðum og myndu svæðin flokkast með meðal verndargildi (flokkur 3) ef þau væru ekki innan fólkvangsins.

7. Trygghólar 2 Stöð 21200 (gul veglína)

Náman verður norðvestan í móbergsholti sem er sunnan við gulu veglínuna. Leggja þarf um 150 m langan námuveg að námusvæðinu frá gulu veglínunni. Gert er ráð fyrir að í hryggnum sé túff, bólstrabrotaberg og grágrýti. Vinnsludýpi og fláar í námunni verða mjög breytilegir og munu fyrst og fremst miðast við að námusvæðið falli sem best að landinu í kring að lokinni efnistöku. Námusvæðið er lítið gróið og verður ekki sáð í það að lokinni efnistöku.

Tölulegar upplýsingar í töflunni hægra megin við (/) eiga við Trygghóla 2.

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínuna:
Jarðmyndun:
Nýting:

Fjarlægð að veglínunni:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróðurlendi:
Þekja:
Svarðlag:
Sáning:
Verndargildi:

Nýjar námur
Hafnarfjarðarbær
Ríkið
Hafnarfjarðarbær
Já
Já
Lykilnáma
21200
Móberg
Fylling, neðra burðarlag,
efra burðarlag, klæðing
150 m
2,6 ha / 3,4 ha
90.000 m³
Breytilegt
Aðlögun að umhverfi
Lítið gróið
Minni en 5%
Lítið magn / Ekkert
Grasfræ og áburður / Nei
Flokkur 1



Mynd 48. Yfirlitskort - námur 6 og 7



Mynd 49. Trygghólar 1, námusvæði séð úr norðri



Mynd 50. Trygghólar 2, námusvæði séð úr vestri



Náma 8. Krýsuvíkurheiði

8. Krýsuvíkurheiði
Stöð 23400 (rauð og gul veglína)

Náman verður í lágum grágrýtis-hrygg sem er um 350 m norðan við gulu veglínuna og um 400 m norðan við þá rauðu. Námuvegur mun liggja um lítið gróið grágrýtis-svæði. Vinnsludýpi í námunni verður á bilinu 2–8 m. Námu-svæðið er víða lítið gróið en um fjórðungur námusvæðisins er grasgróinn. Við rætur námu-stálsins og upp á miðjan stál-vegginn verður mótaður flái með halla 1:2 og verður jarðvegi jafnað út á yfirborð fláans. Sáð verður í fláann með grasfræi og borinn á áburður. Efsti hluti námu-stálsins verður brattur að loknum frágangi.

Myndir 52 og 53 sýna ásýnd námusvæðis 8.

Námusvæðið er í verndar-gildisflokki 1, þar sem náman er í Reykjanesfólkvangi, og hefur því mjög hátt verndargildi. Náman verður í grágrýti á lítið áberandi stað og myndi svæðið flokkast með lágt verndargildi (flokkur 4) ef það væri ekki innan fólkvangsins.

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínu:
Jarðmyndun:
Nýting:
Fjarlægð að veglínu:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróurlendi:
Þekja:
Svarðlag:
Sáning:
Verndargildi:

Ný náma
Hafnarfjarðarbær
Ríkið
Hafnarfjarðarbær
Já
Já
Nei
23400
Grágrýti
Efra burðarlag og klæðing
400/350 m
1,7 ha
50.000 m³
2-8 m
Stöllun og fláar
Grasi gróið að hluta
Minni en 30%
Svarðlag á grónum svæðum
Grasfræ og áburður á fláa
Flokkur 1



Mynd 51. Yfirlitskort - náma 8



Mynd 52. Námusvæði 8, séð úr austri



Mynd 53. Námusvæði 8, séð úr suðri



Náma 9. Geitahlíð

9. Geitahlíð Stöð 28500 (rauð veglína)

Námusvæðið verður í tveimur jarðmyndunum um 800 m norðan við veglínuna. Annars vegar verður tekið efni úr úfnu apalhrauni, sem rann frá Vörðufellsborgum og hinsvegar úr norðurhlíð Geitahlíðar sem er móbergsstapi. Hraunið er lítið gróið á námusvæðinu þar sem mosinn sem þekur hraunið í kring hefur brunnið. Þó er um 40 m breitt svæði næst Geitahlíð mosagróið. Línuvegur hefur verið ruddur í hrauninu framhjá námusvæðinu og verður hann notaður sem námuvegur. Einnig hefur verið rutt svæði meðfram girðingu við sýslumörkin og verður lagður námuvegur um það svæði frá veglínunni. Náman í hrauninu verður unnin þannig að hún sjáist ekki frá veginum. Vinnsludýpi í hrauninu verður á bilinu 0 – 6 m og verður leitast við að hafa námubotninn ósléttan að lokinni efnistöku til að aðstæður fyrir vöxt

mosa verði góðar. Hinn hluti námusvæðisins verður unninn inn í norðurhlíð Geitahlíðar í dalverpi og mun það ekki sjást frá veginum. Í hlíðinni er túff, bólstrabrotaberg og grágrýtiseitlar. Vinnsludýpi í hlíðinni verður breytilegt og mun fyrst og fremst miðast við að námusvæðið falli sem best að landinu í kring að lokinni efnistöku. Hlíðin er lítillaga gróin, m.a. með mosa.

Námusvæðið er í verndargildisflokki 1, þar sem náman er í Reykjanesfólkvangi, og hefur því mjög hátt verndargildi. Ef náman væri ekki innan fólkvangsins myndi námusvæðið í hrauninu flokkast í verndargildisflokk 2 (hátt verndargildi) en námusvæðið í hlíðinni í verndargildisflokk 3 (meðal verndargildi). Námunni er samt valinn staður þarna þar sem námusvæðið verður að hluta til á röskuðu svæði og verður ekki sjáanlegt frá veginum.

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínu:
Jarðmyndun:
Nýting:

Fjarlægð að veglínu:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróðurlendi:
Þekja:
Svarðlag:
Sáning:
Verndargildi:

Ný náma
Grindavík
Ríkið
Grindavík
Já
Já
Lykilnáma
28500
Móberg/Hraun
Fylling, neðra burðarlag,
efra burðarlag, klæðing
800 m
3,8 ha
90.000 m³
Breytilegt
Aðlögun að umhverfi
Mosapemba
Minni en 20%
Ekkert svarðlag
Nei
Flokkur 1



Mynd 54. Yfirlitskort - Náma 9



Mynd 55. Geitahlíð, námusvæði séð úr austri frá vegslóða



Mynd 56. Geitahlíð, námusvæði séð úr norðri



Náma 10. Stakkavíkurhraun

10. Stakkavíkurhraun Stöð 35200 (rauð veglína)

Náma í mosagrónu hrauni milli gamla vegarins og veglínu. Meðfram gamla veginum er námusvæði og er námunni valinn staður á afmörkuðu svæði í hrauninu milli námunnar og skeringarsvæðis við nýja veginn. Einungis verður unninn gjallhluti hraunsins niður á um 2 - 3 m dýpi og verður leitast við að hafa námubotninn þannig að lokinni efnistöku að aðstæður fyrir vöxt mosa verði góðar. Engar aðrar ráðstafanir verða gerðar til að hafa áhrif á gróðurframvindu á námu-svæðinu.

Myndir 58 og 59 sýna ásýnd svæðisins við námu 10.

Námusvæðið er í verndargildisflokki 2, þar sem það er í hrauni, og hefur því hátt verndargildi. Námunni er samt valinn staður þarna því að annars yrði eftir lítill fleygur af hrauni milli tveggja raskaðra svæða.

Staða efnistöku:	Gömul náma
Landeigandi:	Strandarkirkja
Námurétthafi:	Strandarkirkja
Sveitarfélag:	Ölfus
Samráð við sveitarfélag:	Já
Samráð við landeiganda:	Já
Forgangur:	Nei
Stöð við veglínu:	35200
Jarðmyndun:	Hraun
Nýting:	Fylling og neðra burðarlag
Fjarlægð að veglínu:	0 m
Flatarmál:	1,5 ha
Vinnslumagn:	20.000 m ³
Vinnsludýpi:	2-3 m
Frágangur:	Ósléttur botn
Gróðurlendi:	Mosapemba
Þekja:	Minni en 90%
Svarðlag:	Ekkert svarðlag
Sáning:	Nei
Verndargildi:	Flokkur 2



Mynd 58. Stakkavíkurhraun, séð úr austri



Mynd 57. Yfirlitskort - Náma 10



Mynd 59. Stakkavíkurhraun, séð úr suðvestri



Náma 11. Stakkavíkurnáma

11. Stakkavíkurnáma
Námunúmer 342-01-20
Stöð 35500 (rauð veglína)

Náma í brattri hlíð í hraungjalli. Hraunið nefnist Selvogshraun og rann það á sögulegum tíma (líklega árið 1340) fram af Herdísarvíkurfjalli. Náman er nálægt austurjaðri hraunsins og hefur hrauninu á námusvæðinu verið mikið spillt. Hraunið í hlíðinni vestan við námusvæðið er fallega gróið og hlíðin er fögur þar sem hraunið hefur runnið niður hana. Námusvæðið er hinsvegar lítið gróið.

Námusvæðið er í verndargildisflokki 2 og hefur því hátt verndargildi. Þrátt fyrir hátt verndargildi er lagt til að farið verði í takmarkaða efnistöku í námunni samhliða frágangi hennar. Vinnsludýpi verður að meðaltali

um 1 - 2 m og mun það fyrst og fremst miðast við að námusvæðið falli vel að umhverfinu að efnistöku lokinni. Leitast verður við að hafa fláa hvergi brattari en 1:1,5, sem er svipaður bratti og mesti bratti er í núverandi námu. Ekki verður sáð í námusvæðið.

Staða efnistöku:	Gömul náma
Landeigandi:	Strandarkirkja
Námurétthafi:	Strandarkirkja
Sveitarfélag:	Ölfus
Samráð við sveitarfélag:	Já
Samráð við landeiganda:	Já
Forgangur:	Nei
Stöð við veglínu:	35500
Jarðmyndun:	Hraungjall
Nýting:	Fylling
Fjarlægð að veglínu:	2400 m
Flatarmál:	2,1 ha
Vinnslumagn:	30.000 m ³
Vinnsludýpi:	Breytilegt
Frágangur:	Aðlögun að umhverfi
Gróurlendi:	Lítið gróið
Þekja:	Minni en 5%
Svarðlag:	Ekkert svarðlag
Sáning:	Nei
Verndargildi:	Flokkur 2



Mynd 61. Stakkavíkurnáma, séð úr austri



Mynd 60. Yfirlitskort - Náma 11



Mynd 62. Stakkavíkurnáma, séð úr suðri



Náma 12. Hlíðarvatnsnáma

12. Hlíðarvatnsnáma
Námunúmer 342-01-15
Stöð 35500/42300
(rauð veglína)

Náma í brattri skriðu niður af grágrýtishömrum. Skriðunni hefur þegar verið raskað og nær raskið vegna fyrri efnistöku langleiðina upp undir hamrabeltið og því mun mesta hæð námusvæðisins ekki aukast mikið við frekari efnistöku.

Myndir 64 og 65 sýna raskið í hlíðinni.

Námusvæðið er í verndargildisflokki 3, vegna þess hve áberandi það er frá gamla veginum og hefur því meðal verndargildi. Lagt er til að farið verði í takmarkaða efnistöku í námunni samhliða frágangi hennar. Meðalvinnsludýpi á námusvæðinu verður um 1-2 m.

Fláar við jaðra námunnar eru brattir og verða þeir flattir út með flatari fláa með því að taka nokkuð af skriðuefni beggja vegna við núverandi námusvæði. Þau svæði eru að hluta til grasigróin. Við þessa efnistöku mun breikka það svæði sem er raskað upp undir hamrabeltið. Leitast verður við að hafa fláa hvergi brattari en 1:1,5, sem er svipaður bratti og mesti bratti er í núverandi námu. Að lokinni landmótun námusvæðisins verður sáð í þá hluta svæðisins sem verða með halla í fláum minni en 1:2.

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínu:
Jarðmyndun:
Nýting:
Fjarlægð að veglínu:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróurlendi:
Þekja:
Svarðlag:
Sáning:
Verndargildi:

Gömul náma
Strandarkirkja
Strandarkirkja
Ölfus
Já
Já
Nei
35500/42300
Skriða
Fylling
4000/5700 m
2,3 ha
30.000 m³
Breytilegt
Aðlögun að umhverfi
Gróið að hluta
Minni en 40%
Blandað saman við aðra mold
Grasfræ og áburður
Flokkur 3



Mynd 64. Hlíðarvatnsnáma, séð úr suðri



Mynd 63. Yfirlitskort - Náma 12



Mynd 65. Hlíðarvatnsnáma, séð úr suðri - nærmýnd



Náma 13. Strönd

13. Strönd
Stöð 42300 (rauð veglína)

Hraunnáma í dyngjuhrauni frá Strandarhæð þar sem áður hefur verið tekið nokkurt magn af grjóti. Náman hefur verið unnin niður á um 5 m dýpi og verður það hámarks dýpt við framhaldsvinnslu námunnar. Jaðar námunnar verður unninn þannig að hann myndi bogadregnar línur. Fláar við jaðar námunnar verða mótaðir með stöllum.

Myndir 67 og 68 sýna ásýnd svæðisins.

Námusvæðið er í verndargildisflokki 2 og hefur því hátt verndargildi. Þrátt fyrir hátt verndargildi er hér lagt til að tekið verði meira grjót úr námunni enda er náman á lítið grónu svæði sem áður hefur verið raskað.

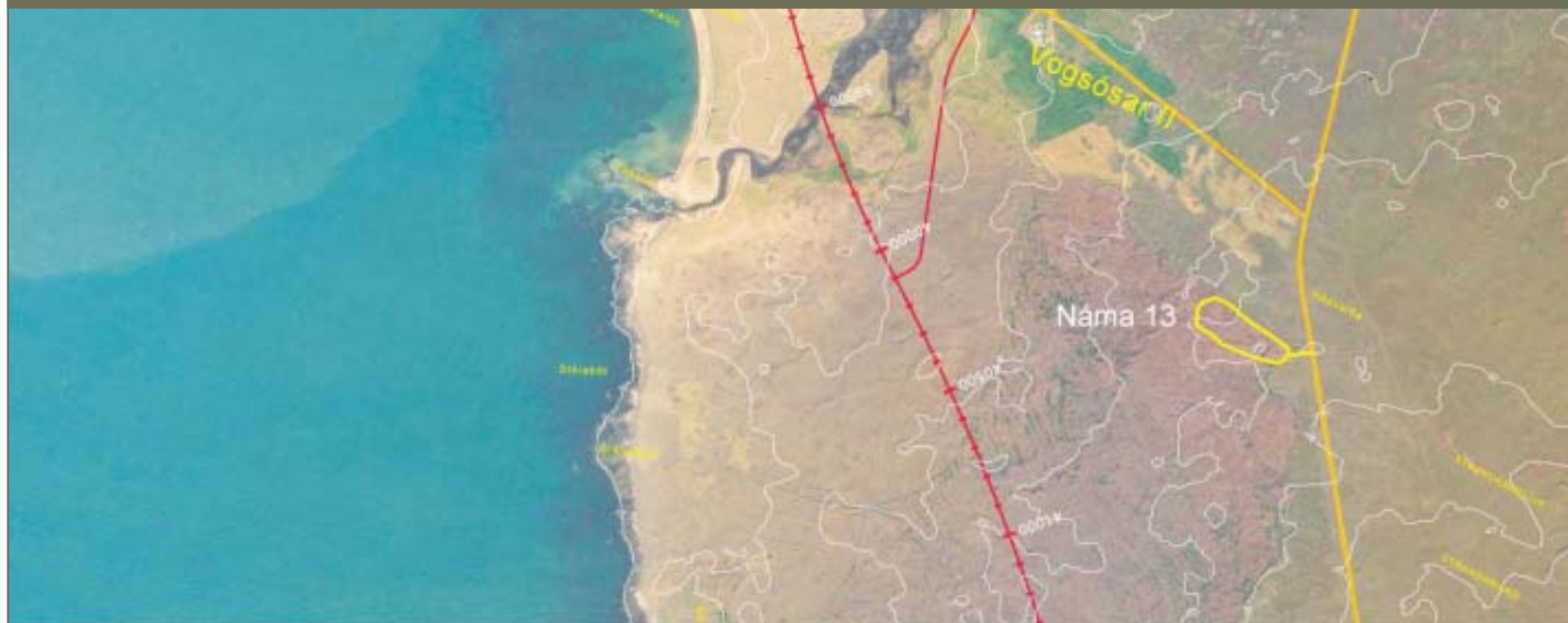
Staða efnistöku:	Gömul náma
Landeigandi:	Strandarkirkja
Námurétthafi:	Strandarkirkja
Sveitarfélag:	Ölfus
Samráð við sveitarfélag:	Já
Samráð við landeiganda:	Já
Forgangur:	Nei
Stöð við veglínu:	42300
Jarðmyndun:	Hraun
Nýting:	Efra burðarlag og klæðing
Fjarlægð að veglínu:	2400 m
Flatarmál:	3,0 ha
Vinnslumagn:	50.000 m ³
Vinnsludýpi:	5 m
Frágangur:	Stöllum
Gróðurlendi:	Lítið gróið
Þekja:	Minni en 5%
Svarðlag:	Ekkert svarðlag
Sáning:	Nei
Verndargildi:	Flokkur 2



Mynd 67. Strönd, náma séð úr suðri



Mynd 66. Yfirlitskort - Náma 13



Mynd 68. Strönd, náma séð úr suðri



Námur 14. og 15. Strákhæðir og Bjarnavík

14. Strákhæðir Stöð 45800 (rauð veglína)

Um 100 m norðan við veglínuna verður opnuð náma í foksandshóla og undirliggjandi dyngjuhraun. Líklegt er að kjarni hólanna sé úr hrauni. Þeir eru 6–8 m háir og eru nokkuð grónir með melgresi og öðrum gróðri. Milli námunnar og veglínunnar er hár, nokkuð þétt gróinn, sandbakki sem ekki verður hreyft við utan við skeringarsvæði vegarins, þannig mun náman vera í vari. Hraunið verður unnið niður á 3–5 m dýpi. Jaðar hraunnámunnar verður unninn þannig að hann myndi bogadregnar línur og fláar verða mótaðir með stöllum. Botn hraunnámunnar og fláar verða huldur með sandi að lokinni efnistöku og allt námusvæðið grætt upp með melgresi.

Námusvæðin í hrauninu eru í verndargildisflokki 2 og hafa því hátt verndargildi. Foksandurinn er í verndargildisflokki 5 og hefur því mjög lágt verndargildi.

15. Bjarnavík Stöð 46400 (rauð veglína)

Náman verður í lítið grónu dyngjuhrauni frá Strandarhæð um 450 m sunnan við veglínuna. Hraunið verður einungis unnið niður á 3–5 m dýpi eða niður í svipaða hæð og aðliggjandi svæði í lægðum sem eru hulin foksandi. Fláar við jaðar námunnar verða mótaðir með stöllum. Námusvæðið verður hulið með foksandi að lokinni efnistöku og grætt upp með melgresi.

Tölulegar upplýsingar í töflunni hægra megin við (/) eiga við Bjarnavík.

Myndir 70 og 71 gefa yfirlit yfir námusvæði 14 og 15.

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínuna:
Jarðmyndun:
Nýting:

Fjarlægð að veglínuna:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróðurlendi:
Þekja:
Svarðlag:
Sáning:
Verndargildi:

Nýjar námur
Landgræðslan
Landgræðslan
Ölfus
Já
Já
Nei
45800 / 46400
Foksandur og hraun / hraun
Fylling og neðra burðarlag /
efra burðarlag og klæðning
200 m / 450 m
4,5 ha / 3 ha
80.000 m³ / 30.000 m³
Sandur + 5-10 m í hrauni
Aðlögun að umhverfi
Melgresi / Lítið gróðið
Minni en 50% / Minni en 5%
Ekkert svarðlag
Melgresi
Flokkur 2 (sandur flokkur 5)



Mynd 70. Strákhæðir, námusvæði séð úr austri



Mynd 69. Yfirlitskort - Námur 14 og 15



Mynd 71. Bjarnavík, námusvæði séð úr vestri



Námur 16 og 17. Öldur og Háaleiti

16. Öldur Stöð 48100 (rauð veglína)

Opnuð verður náma í foksands-
hólum sem eru að hluta til grónir
melgresi. Í námunni verður bæði
tekinn foksandur og hraun sem
er undir sandinum, en líklegt er
að kjarni hólanna sé úr hrauni.
Hraunið, sem er dyngjuhraun sem
rann frá Heidiinni há, verður unnið
niður á 3–5 m dýpi. Frágangur
námunnar verður með þeim hætti
að hún sjáist sem minnst frá
veginum. Jaðar hraunnámunnar
verður unninn þannig að hann
myndi bogadregnar línur og fláar
verða mótaðir með stöllum.
Foksandur verður notaður til
frágangs á hraunnámunni og
verður allt námusvæðið grætt
upp með melgresi.

Námusvæðin í hrauninu eru í verndargildisflokki 2 og hafa því hátt
verndargildi. Foksandurinn er í verndargildisflokki 5 og hefur því mjög
lágt verndargildi.

17. Háaleiti Stöð 48800 (rauð veglína)

Námusvæðið verður á lítið grónu
hraunsvæði sem er um 4 m hærra
en landið í kring. Leggja þarf um
250 m langan námuvæg til suðurs
að svæðinu. Hraunið verður unnið
niður á 3–5 m dýpi eða niður í
svipaða hæð og aðliggjandi svæði
í lægðum. Frágangur námunnar
verður með þeim hætti að hún
sjáist sem minnst frá veginum.
Fláar við jaðar námunnar verða
mótaðir með stöllum. Foksandur
verður notaður til frágangs á
hraunnámunni og verður allt
námusvæðið grætt upp með
melgresi.

Tölulegar upplýsingar í töflunni
hægra megin við skástrik (|), eiga
við Háaleiti.

Staða efnistöku:
Landeigandi:
Námurétthafi:
Sveitarfélag:
Samráð við sveitarfélag:
Samráð við landeiganda:
Forgangur:
Stöð við veglínu:
Jarðmyndun:
Nýting:

Fjarlægð að veglínu:
Flatarmál:
Vinnslumagn:
Vinnsludýpi:
Frágangur:
Gróðurlendi:
Þekja:
Svarðlag:
Sáning:
Verndargildi:

Nýjar námur
Landgræðslan
Landgræðslan
Ölfus
Já
Já
Nei
48100 / 48800
Foksandur og hraun / hraun
Fylling og neðra burðarlag
Efra burðarlag og klæðning
0 m / 250 m
7,2 ha / 2,9 ha
80.000 m³ / 30.000 m³
Sandur+0-5 m í hrauni / 0-5 m
Aðlögun að umhverfi
Melgresi
Minni en 30% / Minni en 5%
Ekkert svarðlag
Melgresi
Flokkur 2 (sandur flokkur 5)



Mynd 72. Yfirlitskort - Námur 16 og 17



Mynd 73. Öldur, námusvæði séð úr suðri



Mynd 74. Háaleiti, námusvæði séð úr vestri



Námur 18 og 19. Hlein og Þorlákshöfn

18. Hlein Stöð 53950 (rauð veglína)

Á efnistökusvæðinu eru melgras-grónir foksandshólar ofan á hrauni og verður bæði hraunið og foksandurinn nýttur til vegagerðar. Hraunið, sem rann frá Heiðinni há, verður unnið niður á 3–5 m dýpi. Frágangur námunnar verður með þeim hætti að hún sjáist sem minnst frá veginum. Jaðar hraun-námunnar verður unninn þannig að hann myndi bogadregnar línur og fláar verða mótaðir með stöllum. Foksandur verður notaður til frágangs á hraunnámunni og verður allt námusvæðið grætt upp með melgresi.

Tölulegar upplýsingar í töflunni hægra megin við skástrik (I), eiga við Þorlákshöfn.

Námusvæðin í hrauninu eru í verndargildisflokki 2 og hafa því hátt verndargildi. Foksandurinn er í verndargildisflokki 5 og hefur því mjög lágt verndargildi.

19. Þorlákshöfn Stöð 57800 (rauð veglína)

Grjótnáma í hrauninu frá Heiðinni há við gamla Þorlákshafnarveginn um 1,2 km norðan við veglínu. Þarna er stórt vik í hrauninu og mun náman því ekki sjást langt að. Rusli hefur verið ekið inn á námusvæðið og liggur því vegslóði inn í námuna. Náman verður unnin niður á um 5-6 m dýpi sem er svipuð hæð og á núverandi hraunkanti. Jaðar námunnar verður unninn þannig að hann myndi bogadregnar línur. Fláar við jaðar námunnar verða mótaðir með stöllum.

Staða efnistöku:	Ný náma/gömul náma
Landeigandi:	Ölfus
Námurétthafi:	Ölfus
Sveitarfélag:	Ölfus
Samráð við sveitarfélag:	Já
Samráð við landeiganda:	Já
Forgangur:	Nei
Stöð við veglínu:	53950 / 57800
Jarðmyndun:	Foksandurog hraun / hraun
Nýting:	Fylling og neðra burðarlag
Fjarlægð að veglínu:	220 m / 1300 m
Flatarmál:	3,7 ha / 2,2 ha
Vinnslumagn:	80.000 m ³ / 20.000 m ³
Vinnsludýpi:	Sandur + 0-5 m í hrauni / 0-6 m
Frágangur:	Aðlögun að umhverfi / Stöllum
Gróðurlendi:	Melgresi / Lítið gróið
Þekja:	Minni en 30% / Minni en 20%
Svarðlag:	Ekkert svarðlag
Sáning:	Melgresi / Nei
Verndargildi:	Flokkur 2



Mynd 76. Hlein, námusvæði séð úr suðri



Mynd 75. Yfirlitskort - Námur 18 og 19



Mynd 77. Þorlákshöfn, námusvæði séð úr austri

