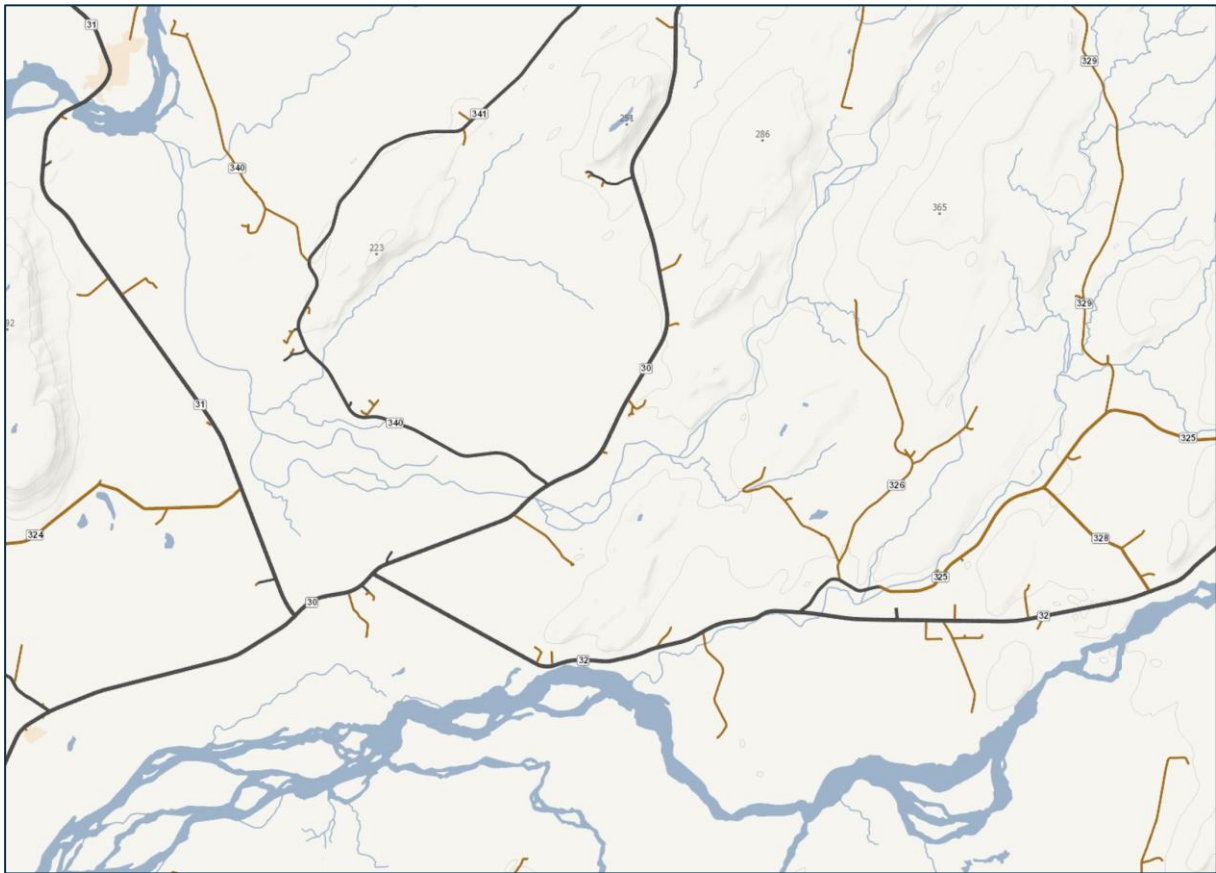




Grjótnáma á Syðra-Langholti

Samgöngumat vegna umferðar af efnistökusvæði E31

26.05.2026

Unnið fyrir Fögrusteina ehf. og Hrunamannahrepp

Efnisyfirlit

1 Inngangur	1
1.1 Tilgangur og bakgrunnur	1
1.2 Mat á umfangi samgöngumats	1
1.3 Stefnur og leiðbeiningar	2
2 Núverandi aðstæður	3
2.1 Upplýsingar um núverandi svæði	3
2.2 Grunnögn um samgöngur – lýsing á vegum	4
2.2.1 Gatnamót á flutningsleið	6
2.4 Samgönguúrbætur á svæðinu	9
3 Fyrirhuguð uppbygging og áhrif hennar	9
3.1 Lýsing á framkvæmd	9
3.2 Ferðamyndun og áhrif á umferðamagn	10
3.3 Áhrif á vegástand	11
3.4 Umferðaröryggi og slysagreining	11
3.4 Niðurstaða	14
4 Aðgerðir til að minnka áhrif	15
4.1 Skipulagning og tímastýring akstur	15
4.2 Akstursleiðir	15
4.3 Merkingar og öryggi	15
4.4 Umhirða ökutækja	15
4.5 Vegabætur og viðhald	15
5 Tilgreina eftirstandandi áhrif og mótvægisaðgerðir	16
6 Innleiðing mótvægisaðgerða	16
6.1 Ábyrgð	16
6.2 Tímasetning	16
6.3 Samráð við Vegagerðina	16
Heimildaskrá	17

1 Inngangur

1.1 Tilgangur og bakgrunnur

Þetta samgöngumat er unnið í tengslum við tillögu að breytingu á aðalskipulagi Hrunamannahrepps 2016-2032, þar sem heimilað efnismagn í grjótnámu E31 á Syðra-Langholti er aukið úr 45.000 m³ í 138.000 m³. Framkvæmdin er liður í undirbúningi vegagerðar fyrir nokkur uppbyggingarverkefni á svæðinu. Um er að ræða vegagerð vegna Fjallabaðanna og hótels við Rauðukamba í Þjórsárdal, sem og framkvæmdir við fyrirhugaðan Búðafossveg og Búðafossbrú, þar sem efnið verður nýtt til vega- og brúargerðar auk rofvarna.

Eins og áður hefur komið fram er svæðið skilgreint sem efnistökusvæði E31 í aðalskipulagi Hrunamannahreppur. Fyrir svæðið er í gildi deiliskipulag sem tók gildi 8. apríl 2021. Samhliða þessari aðalskipulagsbreytingu er unnið að breytingu á deiliskipulagi svæðisins þar sem útfærð verður fyrirhuguð aukning efnistöku.

Aðliggjandi skipulagssvæði er deiliskipulag Birtingarholt 7 og 7a þar sem gert er ráð fyrir uppbyggingu frístundahúss.

Framkvæmdaraðili er Fögrusteinar ehf.

Vegagerðin hefur óskað eftir gerð samgöngumats í tengslum við skipulagsferli þessa máls.

1.2 Mat á umfangi samgöngumats

Umfang samgöngumats þessa var ákvarðað í samráði við Vegagerðina. Í umsögn Vegagerðarinnar við vinnslutillögu aðalskipulagsbreytingarinnar birta 31. mars 2026 segir:

„Vegagerðin gerir eftirfarandi athugasemdir.

Breyting á aðalskipulagi mun hafa í för með sér áhrif á samgöngur þannig að Vegagerðin fer fram á að unnið verði samgöngumat fyrir svæðið. Í matinu skal koma fram áætluð aukning umferðar. Koma skal fram hvernig fyrirhugað er að koma á móts við fyrirséða umferðaraukningu þannig að greiðfærni og umferðaröryggi verði ákjosanlegt.“

Þar sem framkvæmdin leiðir til aukinnar þungaumferðar á tilteknum vegköflum þjóðvegakerfisins, sérstaklega á Auðsholtsvegi þar sem hlutfallsleg aukning er umtalsverð, er samgöngumat talið nauðsynlegt. Umferðaraukning er takmörkuð við framkvæmdatíma og áhrif eru þar af leiðandi tímabundin.

1.3 Stefnur og leiðbeiningar

Eftirfarandi lög, reglugerðir og skipulagsáætlanir eru hafðar til hliðsjónar:

- **Skipulagslög nr. 123/2010** – kveður á um skyldu til samgöngugreiningar við gerð skipulagsáætlana
- **Vegalög nr. 80/2007, 28. grein** – kveður á um skyldu til að leita umsagnar Vegagerðarinnar þegar breytingar á skipulagi geta haft áhrif á umferð um þjóðvegi
- **Aðalskipulag Hrunamannahrepps 2016–2032** – skilgreinir svæðið sem efnistökusvæði E31
- **Sóknaráætlun Suðurlands 2025–2029** – markmið 4.7 um öruggar samgöngur
- **Landsskipulagsstefna** – um sjálfbæra landnýtingu og skilvirka innviðauppgjöngu

2 Núverandi aðstæður

2.1 Upplýsingar um núverandi svæði

Grjótnáma E31 er staðsett á landi Syðra-Langholts 4 í Hrunamannahreppi (sjá Mynd 1). Svæðið er starfandi efnistökusvæði og fer þar nú þegar fram vinnsla og flutningur jarðefna. Aðkoma að námusvæðinu er um 1 km langan og um 5 metra breiðan malarslóða á landi Birtingaholts sem tengist Auðsholtsvegi (veg nr. 340). Við efnistökusvæðið er tæplega 1.500 m² aðstöðuplan.

Umhverfi svæðisins einkennist af landbúnaðarlandi, túnnum og akurlendi. Tvær bæjabyrpingar með býlum, íbúðarhúsum og frístundahúsum eru í nálægð við námuna og nýta Auðsholtsveg. Annars vegar er byggð við Syðra-Langholt, þar sem næstu hús eru í um 300-400 m fjarlægð frá námunni, og hins vegar byggð á landi Birtingaholts í um 1 km fjarlægð.

Svæðið er í dreifbýli. Engar almenningssamgöngur, göngu- eða hjólastígar eru á svæðinu og samgöngur byggja því alfarið á vegasamgöngum bifreiða.

Loftgæði á svæðinu eru almennt talin góð þar sem svæðið er opið dreifbýlissvæði og ekki nálægt þekktum mengunaruppsprettum.

Efnistökusvæðið er staðsett í um 16 km fjarlægð frá framkvæmdasvæði Búðafossvegar og um 34 km frá framkvæmdasvæði Fjallabaðanna í Þjórsárdal. Nú þegar fer fram flutningur efnis til framangreindra svæða og þegar mest lætur eru um 30–40 ferðir á dag. Samgöngumat þetta beinist því helst að áhrifum þungaumferðar á Auðsholtsveg og nærliggjandi byggð.



Mynd 1 Skýringarmynd. Nærumhverfi efnistökusvæðis E31.

2.2 Grunn gögn um samgöngur – lýsing á vegum

Flutningur efnis frá námu E31 fer um eftirfarandi vegkafla:

Tafla 1 Upplýsingar um vegi flutningsleiðar efnis frá efnistökusvæði E31.

Vegur	Vegnr.	ÁDU núverandi	Vegflokkur	Slitlag	Fjöldi akreina	Hraðatakmörkanir
Aðkomuvegur á landi Birtingarholts	-	-	Einkavegur (malarvegur)	Malarvegur	2	80 km/klst.
Auðsholtsvegur	340	190–230	Tengivegur (C7)	Bundið slitlag	2	90 km/klst.
Skeiðavegur (Þjórsárdalsvegur – Flúðir)	30	~1.400	Stofnvegur (C8)	Bundið slitlag	2	90 km/klst.
Þjórsárdalsvegur (Skeiðavegur – Árnes) og (Árnes – Búrfell)	32	490–860	Stofnvegur (C8)	Bundið slitlag	2	90 km/klst.

Flutningsleið frá námu E31 liggur fyrst um slóða á landi Birtingarholts, þaðan um Auðsholtsveg (vegnr. 340) að Skeiða- og Hrunamannavegi (vegnr. 30), og áfram eftir Þjórsárdalsveg (vegnr. 32) að Árnesi eða inn eftir að Selhöfða (sjá mynd 2).



Mynd 2 Flutningssvæði efnis frá efnistökusvæði E31.

Aðkomuvegur á landi Birtingarholts:

Fyrsti hluti leiðarinnar liggur um einkaveg innan lands Birtingarholts. Um er að ræða afmarkaðan aðkomuveg að námusvæðinu. Vegurinn er malarvegur og gert er ráð fyrir að viðhaldi og styrkingu hans verði sinnt eftir þörfum þannig að hann þoli fyrirhugaða umferð þungaflutningabifreiða.

Auk umferðar vegna námunnar mun eitt frístundahús nýta veginn, en það er nú í uppbyggingu.

Auðsholtsvegur (vegnr. 340):

Auðsholtsvegur er tengivegur sem tengir námusvæðið við Skeiða- og Hrunamannaveg. Núverandi ársdagsumferð (ÁDU) er á bilinu 190-230 ökutæki á sólarhring. Vegurinn er hefðbundinn sveitavegur og gera má ráð fyrir að hlutfallsleg aukning umferðar vegna efnistökkunnar verði mest á þessum kafla, þar sem grunnumferð er lægst.

Skeiða- og Hrunamannavegur (vegnr. 30):

Skeiða- og Hrunamannavegur er stofnvegur sem liggur um svæðið í austur-vestur stefnu. Núverandi ÁDU er um 1.400 ökutæki á sólarhring. Vegurinn tekur við umferð frá Auðsholtsvegi og hefur burði og hlutverk sem megin samgönguæð svæðisins.

Þjórsárdalsvegur (vegnr. 32):

Þjórsárdalsvegur er stofnvegur sem liggur norður með Þjórsá. Núverandi ÁDU er á bilinu 490-860 ökutæki á sólarhring eftir köflum. Vegurinn tekur við umferð frá Skeiðavegi og hefur burði og hlutverk sem megin samgönguæð svæðisins.

Þungatakmarkanir:

Við framkvæmdina verður fullt tillit tekið til gildandi þungatakmarkana á viðkomandi vegum. Engin þungatakörkun er skráð á flutningsleiðinni þegar þetta mat er unnið. Komi til árstíðabundinna eða tímabundinna takmarkana verður flutningum hagað í samræmi við þær og leitað nauðsynlegra heimilda hjá viðeigandi stjórnvöldum ef þörf krefur.

2.2.1 Gatnamót á flutningsleið

2.2.1.1 Gatnamót 1: Aðkomuvegur efnistökusvæðis og Auðholtsvegur

Fyrstu gatnamót á flutningsleið eru milli aðkomuvegar að efnistökusvæði og Auðsholtsvegur (vegur nr. 340). Um er að ræða T-gatnamót þar sem malarvegur tengist tengivegi með bundnu slitlagi.

Sjónlengdir við gatnamótin eru almennt góðar og aðstæður til aksturs taldar fullnægjandi. Gera má ráð fyrir auknu álagi við gatnamótin á framkvæmdatíma vegna umferðar þungaflutningabifreiða. Meta þarf hvort þörf sé á minniháttar úrbótum á tengingu aðkomuvegar til að tryggja greiða umferð.

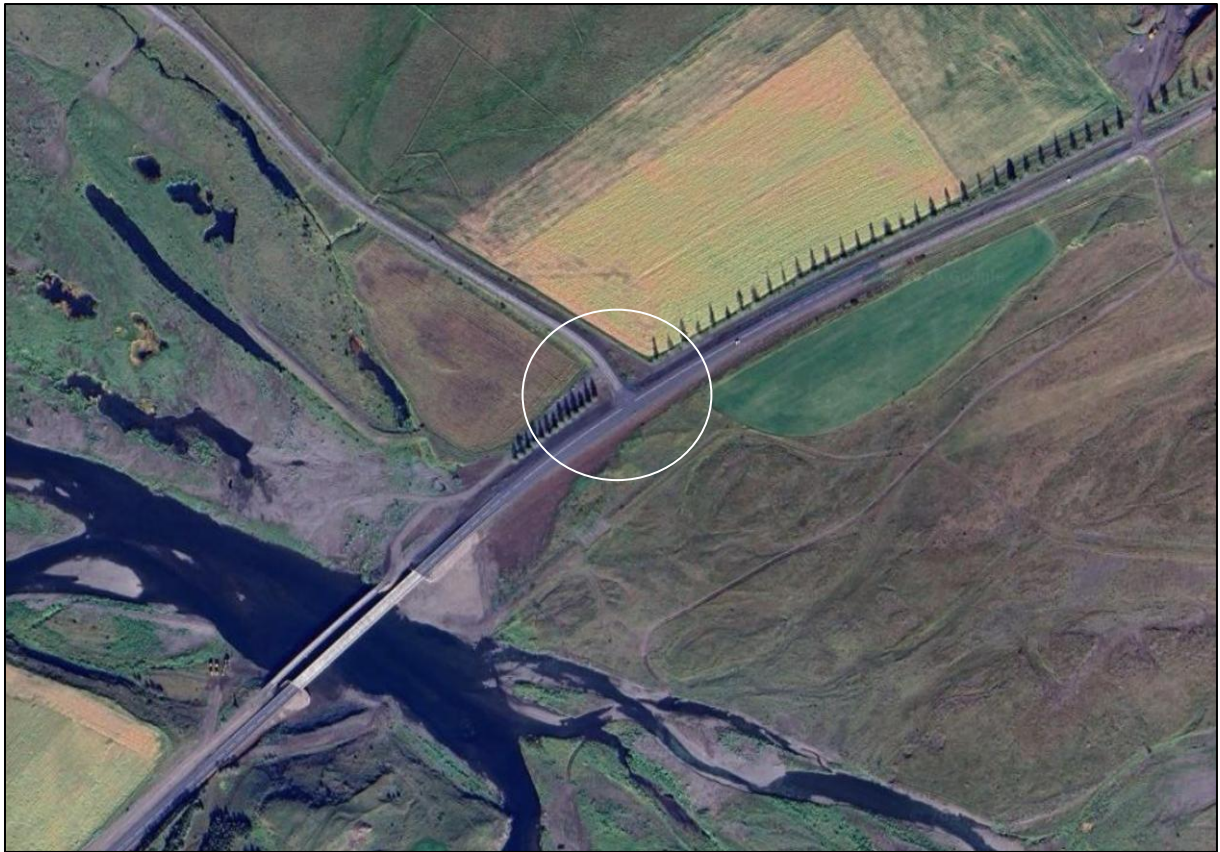


Mynd 3 Gatnamót aðkomuvegar námu og Auðholtsvegur.

2.2.1.2 Gatnamót 2: Auðholtsvegur og Skeiða- og Hrunamannavegur

Önnur gatnamót á flutningsleið eru milli Auðsholtsvegur (vegur nr. 340) og Skeiða- og Hrunamannavegar (vegur nr. 30). Um er að ræða T-gatnamót þar sem tengivegur sameinast stofnvegi.

Sjónlengdir eru góðar og gatnamótin teljast hefðbundin fyrir dreifbýli. Aukning umferðar þungaflutningabifreiða verður tímabundin á framkvæmdatíma en ekki er talið að hún hafi veruleg áhrif á virkni gatnamótanna.



Mynd 4 Gatnamót Auðholtsvegur og Skeiða- og Hrunamannavegar.

2.2.1.3 Gatnamót 3: Skeiða- og Hrunamannavegur og Þjórsárdalsvegur

Þriðju gatnamót á flutningsleið eru milli Skeiða- og Hrunamannavegar (vegur nr. 30) og Þjórsárdalsvegur (vegur nr. 32). Um er að ræða T-gatnamót tveggja stofnvega með bundnu slitlagi.

Gatnamótin hafa fullnægjandi sjónlengdir og eru almennt vel til þess fallin að taka við fyrirhugaðri umferð. Áhrif vegna aukinna þungaflutninga eru metin tímabundin og óveruleg.



Mynd 5 Gatnamót Skeiða- og Hrunamannavegar og Þjórsárdalsvegur.

2.2.1.4 Hringtorg Þjórsárdalsvegur og Búðafossvegur

Gatnamót inn á framkvæmdarsvæði Búðafossvegur og -brúar, óbyggð, neðan Árness. Gatnamótin verða í formi hringtorgs (sjá mynd 6).



Mynd 6 Fyrirhugað hringtorg við gatnamót Þjórsárdalsvegur og Búðafossvegur (Heimild: Vegagerðin).

2.2.1.5 Gatnamót Þjórsárdalsvegur og móttökusvæðis Fjallabaða/gestastofu

Gatnamót inn á uppbyggingarsvæði Fjallabaða eru við gatnamót Þjórsárdalsvegur (vegr. 32) og um nýja vegtengingu og veg að gestastofu og móttökusvæði Fjallabaða (sjá mynd 7). Um er að ræða T-gatnamót einkavegar og stofnvegur með bundnu slitlagi.

Gatnamótin hafa fullnægjandi sjónlengdir og eru almennt talin vel til þess fallin að taka við fyrirhugaðri umferð.



Mynd 7 Gatnamót Þjórsárdalsvegjar og móttökusvæðis Fjallabaða/gestastofu.

2.4 Samgönguúrbætur á svæðinu

Helstu samgönguúrbætur sem fyrirhugaðar eru á svæðinu tengjast framkvæmdum við Búðafossbrú, lagningu Búðafossvegjar og öðrum tengdum samgöngumannvirkjum, meðal annars fyrirhuguðu hringtorgi við Þjórsárdalsveg.

Að öðru leyti liggja ekki fyrir áform um sérstakar samgönguúrbætur á þeirri akstursleið sem nýtt verður til efnisflutnings frá efnistökusvæðinu.

3 Fyrirhuguð uppbygging og áhrif hennar

3.1 Lýsing á framkvæmd

Fyrirhuguð er að auka efnistöku í grjótnámu E31 úr 45.000 m³ í 138.000 m³, sem jafngildir um 93.000 m³ af viðbótarefni. Stærð námusvæðisins mun jafnframt aukast um 0,4 ha, úr 0,9 ha í 1,3 ha. Heimild til vinnslu verður bundin við fimm ára tímabil og skal frágangi námunnar lokið fyrir 1. janúar 2031.

Efnið verður nýtt annars vegar til rofvarna og vega- og brúargerðar vegna Búðafossvegar og -brúar og hins vegar til vegagerðar vegna nýs baðlóns í Þjórsárdal, Fjallabaða, ásamt tengdri starfsemi, gestastofu og tjaldsvæði.

Vinnsla mun fara fram á dagvinnutíma, átta klukkustundir á dag, fimm daga vikunnar. Ekki verður unnið á kvöldin eða um helgar.

Samkvæmt gildandi og fyrirhuguðu deiliskipulagi er gert ráð fyrir um 1.500 m² aðstöðuplani neðan við námuna fyrir vinnuvélar og flutningabíla.

Aðkoma að námusvæðinu verður áfram um núverandi vegslóða sem tengist Auðsholtsvegi (vegnr. 340), þaðan sem efni verður flutt áfram um Skeiða- og Hrunamannaveg (vegnr. 30) og Þjórsárdalsveg (vegnr. 32) að viðkomandi framkvæmdasvæðum.

Nánari upplýsingar um framkvæmdina má finna í meðfylgjandi tillögum að breytingu á aðalskipulagi Hrunamannahrepps 2016-2032 og breytingu á deiliskipulagi.

3.2 Ferðamyndun og áhrif á umferðamagn

Helstu samgönguáhrif framkvæmdarinnar felast í aukinni þungaumferð vegna efnisflutninga frá námunni.

Gert er ráð fyrir að 5-7 flutningabílar sinni flutningum frá svæðinu og fari að jafnaði fimm tvíátta ferðir hver á dag. Það jafngildir um 25-35 tvíátta ferðum á dag. Að teknu tilliti til ferða í báðar áttir, þ.e. hlaðinna og tómra bíla, verður heildarfjöldi akstursferða allt að 50-70 ferðir á dag á aksturleið efnisflutnings.

Miðað við fimm ára framkvæmdatíma og að meðaltali 230 virka vinnudaga á ári er hámarksheildarfjöldi ferða áætlaður um 40.250 tvíátta ferðir yfir framkvæmdartímann.

Áhrif á einstaka vegi eru sýnd í töflu 2.

Tafla 2 Áhrif á einstaka vegi

Vegur	Vegnr.	ÁDU núverandi	Viðbót á dag (tvíátta ferðir)	Hlutfallsleg aukning
Auðsholtsvegur	340	190-230	25-35	10,9-18,4%
Skeiða- og Hrunamannavegur	30	~1.400	25-35	~1,8-2,5%
Þjórsárdalsvegur	32	580-860	25-35	~ 2,9-6,0%

Hlutfallsleg aukning er mest á Auðsholtsvegi þar sem grunnumferð er lítil. Á þjóðvegum nr. 30 og 32 er hlutfallsleg aukning mun minni og áhrif á afkastagetu og greiðfærni talin óveruleg.

Vert er að taka fram að um er að ræða stækkun á virku efnistökusvæði sem hefur verið í rekstri frá árinu 2021. Flutningar frá svæðinu eru því þegar hluti af núverandi ársdagsumferð (ÁDU) á viðkomandi vegum og raunveruleg aukning umferðar vegna fyrirhugaðrar stækkunar verður því líklega minni en framangreindir útreikningar gefa til kynna.

3.3 Áhrif á vegástand

Aukin þungaumferð getur haft áhrif á slitlag, burðarþol og almennt viðhald þeirra vega sem nýttir verða til efnisflutninga. Áhrifin ráðast meðal annars af burðarþoli vegar, gerð slitlags, núverandi ástandi og umfangi þungaflutninga.

Þrátt fyrir að heildarfjöldi ferða á Auðsholtsvegi verði jafn mikill og á stofnvegum á akstursleiðinni er vegurinn tengivegur með lægra þjónustustigi og minni grunnumferð. Vegir af þeirri gerð eru almennt viðkvæmari fyrir endurteknum þungaflutningum en stærri þjóðvegir sem hannaðir eru fyrir meira umferðarálag. Því geta efnisflutningar haft hlutfallslega meiri áhrif á slit og viðhaldspörf Auðsholtsvegar.

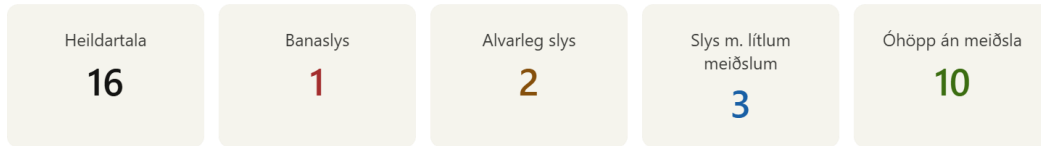
Á þjóðvegum nr. 30 og 32 er umferð mun meiri fyrir og vegirnir almennt byggðir fyrir hærra umferðarálag. Áhrif framkvæmdarinnar á slit og burðarþol þeirra vega eru því talin minni.

Ef talið er að þörf sé á nánara mati á burðarþoli og ástandi veganna skal það unnið í samráði við Vegagerðina, meðal annars með tilliti til mögulegra mótvægisáðgerða, ábyrgðar á framkvæmd þeirra og kostnaðarskiptingar milli aðila.

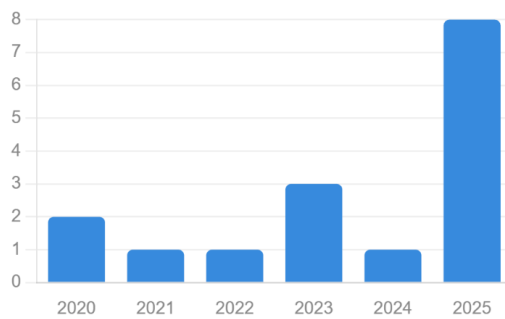
3.4 Umferðaröryggi og slysagreining

Slysagreining byggir á gögnum úr kortasjá Samgöngustofu og nær til akstursleiðar flutningabíla frá námu E31 að mörkum framkvæmdasvæða. Gögn liggja fyrir um skráð umferðaratvik á tímabilinu 2020-2025.

Á tímabilinu eru skráð alls 16 atvik á viðkomandi vegum. Þar af er eitt banaslys, tvö alvarleg slys og þrjú slys með litlum meiðslum, en meirihluti atvika, eða 10 tilvik, eru óhöpp án meiðsla (sjá mynd 8). Banaslysið átti sér stað á gatnamótum Auðsholtsvegar (vegnr. 340) og Skeiða- og Hrunamannavegar (vegnr. 30).

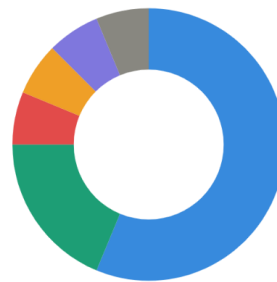


Tilvik eftir ári



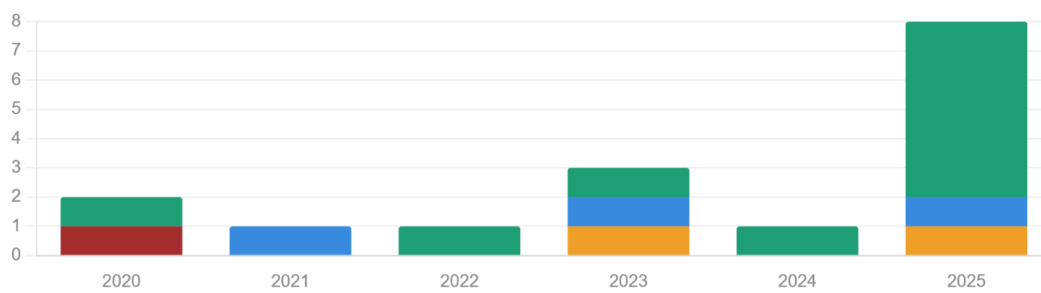
Flokkur slyss

Útafakstur/bílveltur 9 Hliðarákeyrsla 3 Framanákeyrsla 1
Slys á óvörðum 1 Ekið á dýr 1 Annað 1

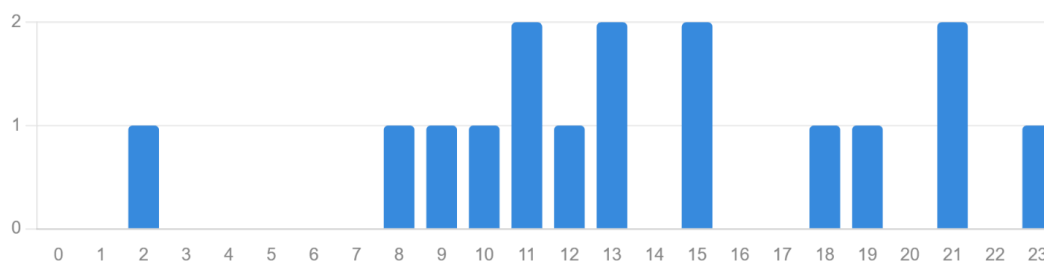


Alvarleiki eftir ári

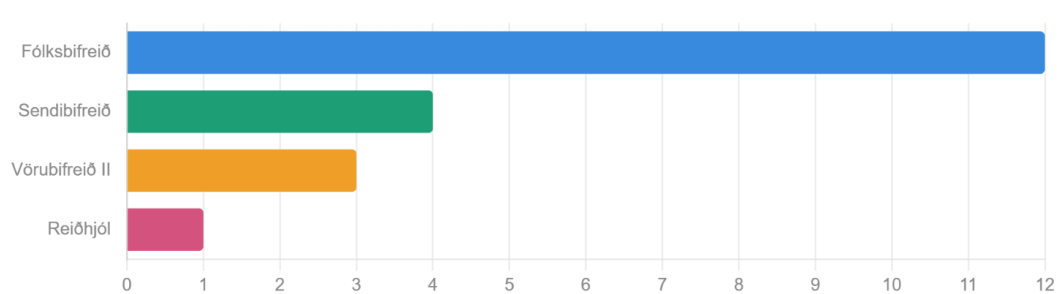
Banaslys Alvarleg slys Lítil meiðsl Óhöpp



Tími dags (klukkustund)



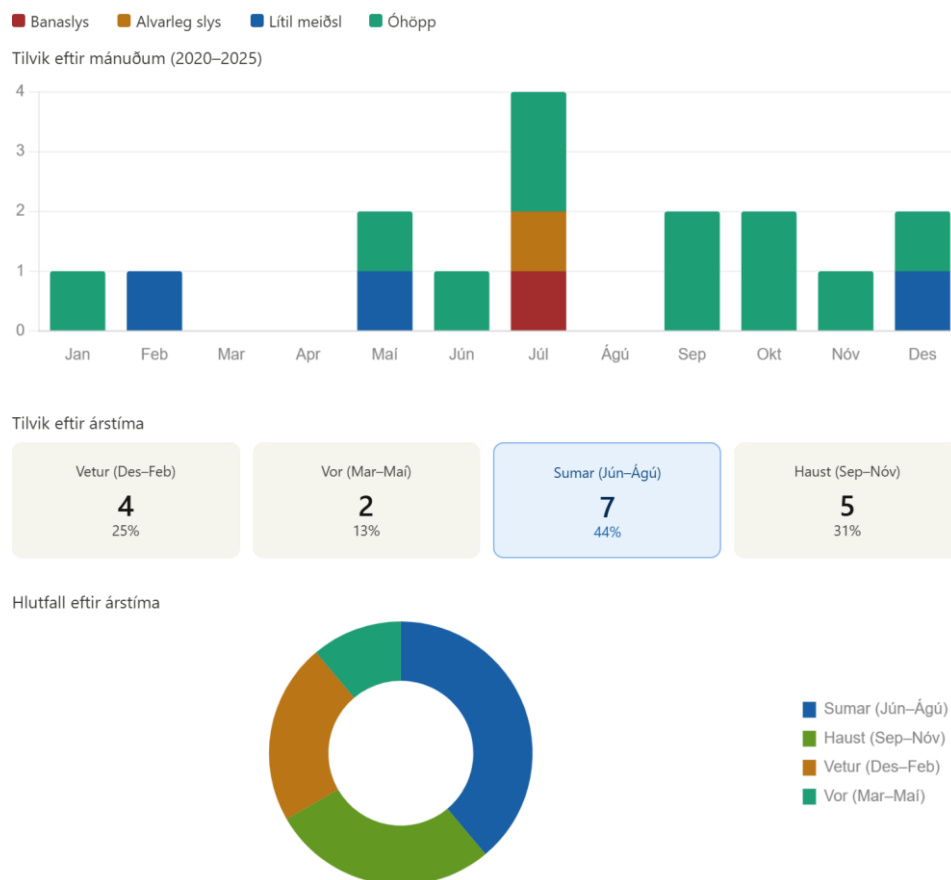
Ökutæki í slysum



Mynd 8 Samantekt á tölfræði slysaagna á flutningsleið efnistökusvæðis E31 (Heimild: Samgöngustofa, 2026).

Meginhluti slysa er útafakstur og bílvelta. Aðrir slysaflokkar eru fátíðari, svo sem hliðarákeyrslur, framanákeyrsla og slys á óvörðum vegfaranda. Greining á tegundum ökutækja sýnir að fólksbílfreiðar koma oftast við sögu, en einnig koma fyrir atvik þar sem sendibílfreiðar og vörubílfreiðar eiga hlut að máli. Sennilega endurspeglar þetta almenna samsetningu umferðar á svæðinu, en jafnframt er ljóst að þungaumferð er til staðar og getur haft áhrif á umferðaröryggi.

Slys dreifast nokkuð jafnt yfir daginn, þó með ákveðinni aukningu frá morgni fram á síðdegi, sem samræmist almennu umferðarálagi á svæðinu. Ekki er þó um skýra toppa að ræða sem benda til ákveðins áhættutíma (mynd 8). Mynd 9, sýnir að umferðaratvik dreifast misjafnlega yfir árið, með skýrasta toppnum í júlí þar sem fjögur tilvik voru skráð, þar á meðal banaslys og alvarlegt slys. Í heild er hlutfall slysa hæst yfir sumarmánuðina (júní-ágúst), eða um 44% af heildarfjölda tilvika, sem kann að endurspeglar aukna umferð á svæðinu yfir ferðamannatímam. Haustmánuðirnir (september-nóvember) koma þar næst með 31% tilvika, sem gæti meðal annars tengst breyttum veðuraðstæðum, auknu myrkri og hálku. Fæst tilvik voru skráð að vori (mars-maí), eða tvö tilvik alls.

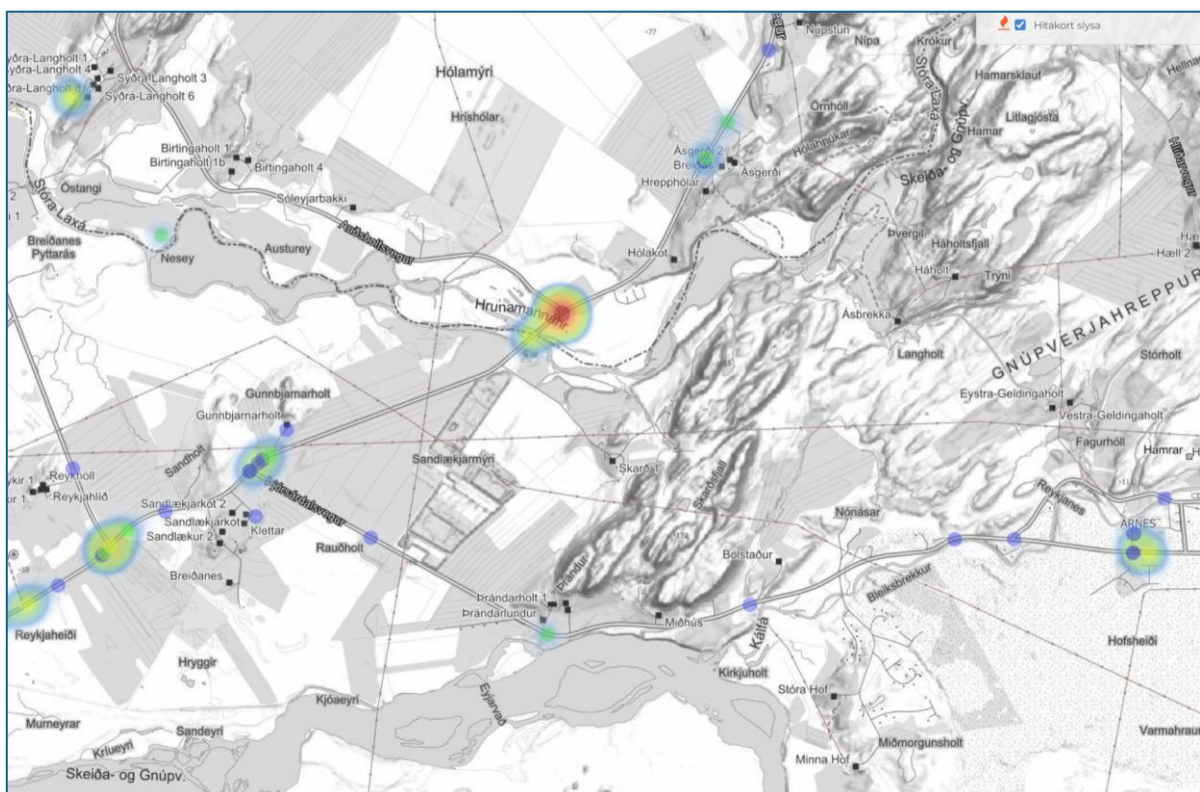


Mynd 9 Dreifing slysatíðni og tegund slysa yfir tíma ársins (Heimild: Samgöngustofa).

Þegar litið er til þróunar yfir tíma má sjá aukningu í fjölda skráðra atvika á síðustu árum, sérstaklega árið 2025. Það kann að endurspeglar aukna umferð á svæðinu.

Kortlagning slysa (sjá Mynd 10) sýnir að atvik eru að mestu bundin við fjölförnustu vegina og gatnamót, þar sem umferð safnast saman. Þetta undirstrikar mikilvægi þess að huga sérstaklega að öryggi við gatnamót og sýnileika.

Í heild gefur slysa greining til kynna að helstu áskoranir í umferðaröryggi á svæðinu tengist útafakstri og umferð við gatnamót. Við áframhaldandi skipulag og mat á samgöngum er því mikilvægt að leggja áherslu á aðgerðir sem draga úr líkum á útafakstri, bæta aðstæður við gatnamót og tryggja örugga samnýtingu vegar fyrir mismunandi tegundum ökutækja.



Mynd 10 Hitakort samgönguslysa á flutningsleið efnistökusvæðis E31 á tímabilinu 2020-2025 (Heimild: Samgöngustofa).

3.4 Niðurstaða

Megináhrif framkvæmdarinnar felast í aukinni þungaumferð á Auðsholtsvegi, þar sem hlutfallsleg aukning verður mest. Áhrif á afkastagetu stofnvega eru hins vegar talin óveruleg. Helstu áhættuþættir tengjast vegöryggi, sérstaklega við gatnamót.

Með hliðsjón af því að um starfandi efnistökusvæði er að ræða og að hluti flutninga fer nú þegar fram frá svæðinu eru heildaráhrif framkvæmdarinnar á samgöngukerfið talin óveruleg og viðráðanleg, að því gefnu að áfram verði unnið í samráði við Vegagerðin um öryggi og ástand vegakerfisins.

4 Aðgerðir til að minnka áhrif

4.1 Skipulagning og tímastýring akstur

- Akstur verður takmarkaður við dagvinnutíma. Akstur á kvöldin og um helgar er ekki heimilaður.
- Fjöldi flutningabíla sem eru samtímis á Auðsholtsvegi verður takmarkaður með það að markmiði að draga úr hættu við mætingar, bæta umferðaröryggi og lágmarka truflun fyrir aðra vegfarendur. Að hámarki mega tveir flutningabílar aka samtímis um Auðsholtsveg í sömu átt hverju sinni.

4.2 Akstursleiðir

Akstursleiðir eru skilgreindar sem hér segir og eru framkvæmdaraðila bindandi:

- Frá námu E31 um slóða á landi Birtingaholts að Auðsholtsvegi (vegnr. 340)
- Suður eftir Auðsholtsvegi að Skeiða- og Hrunamannavegi (vegnr. 30)
- Suður eftir Skeiða- og Hrunamannavegi (vegnr. 30) og að Þjórsárdalsvegi.
- Vestur eftir vegnr. 30 að Þjórsárdalsvegi (vegnr. 32) að framkvæmdasvæðum.

Öll frávik frá skilgreindri akstursleiðar skulu tilkynnt Vegagerðinni fyrirfram.

4.3 Merkingar og öryggi

- Viðeigandi merkingar og viðvaranir verða settar upp við vegamót Auðsholtsvegjar og aðkomuvegar námunnar áður en flutningur hefst.
- Tryggður verður öruggur inn- og útakstur frá námusvæðinu.
- Meta þarf hvort þörf sé á minniháttar úrbótum á tengingu aðkomuvegar við Auðsholtsveg til að tryggja greiða umferð í samráði við sveitarfélagið og Vegagerðina.

4.4 Umhirða ökutækja

- Hjól og dekk ökutækja skulu vera hrein áður en ekið er inn á þjóðvegi til að draga úr hættu á dreifingu efnis á vegi sem og koma í veg fyrir svifryksmengun.
- Farmur skal tryggilega festur í öllum ferðum.
- Þungatakmarkanir á vegum Vegagerðarinnar verða virtar að fullu.

4.5 Vegabætur og viðhald

Vegna hlutfallslega verulegrar aukningar umferðar á Auðsholtsvegi (10,9-18,4%), þrátt fyrir að um sé að ræða einungis um 25-35 tvíátta ferðir á dag, þarf sveitarfélagið að leggja

mat á hvort þörf sé á frekari mótvægisaðgerðum og þá hvaða aðgerðir teljist viðeigandi. Þar þarf meðal annars að taka afstöðu til umferðaröryggis við gatnamót, ástands og burðarpóls vegarins, sem og ábyrgðar- og kostnaðarskiptingar vegna mögulegra úrbóta.

5 Tilgreina eftirstandandi áhrif og mótvægisaðgerðir

Eftir að framangreindar aðgerðir eru innleiddar eru eftirstandandi áhrif á samgöngur metin sem hér segir:

Auðsholtsvegur (vegnr. 340): Hlutfallsleg aukning umferðar er umtalsverð eða 10,9-18,4%. Þrátt fyrir mótvægisaðgerðir er líklegt að einhver aukning verði á sliti vegarins. Áhrifin eru þó tímabundin og takmörkuð við framkvæmdatíma.

Skeiða- og Hrunamannavegur (vegnr. 30): Aukning upp í 1,8-2,5% á þjóðvegi með ~1.400 ÁDU er talin hafa óveruleg áhrif á greiðfærni og öryggi.

Þjórsárdalsvegur (vegnr. 32): Aukning upp í 2,9-6,0% á þjóðvegi með 580–860 ÁDU er talin hafa óveruleg til lítil áhrif á greiðfærni.

Heildarmat: Áhrif á umferð eru metin óveruleg/neikvæð en staðbundin og tímabundin. Mestu áhrifin verða á Auðsholtsvegi þar sem hlutfallsleg aukning er mest. Með innleiðingu mótvægisaðgerða er talið að tryggja megi viðunandi umferðaröryggi á öllum vegköflum.

6 Innleiðing mótvægisaðgerða

6.1 Ábyrgð

- Framkvæmdaraðili (Fögrusteinar ehf.) ber fulla ábyrgð á að farið sé eftir öllum skilyrðum samgöngumats þessa.
- Vegagerðin skal tilkynnt um upphaf flutninga.

6.2 Tímasetning

- Mótvægisaðgerðum, þar með talið merkingum og mögulegum öryggisúrbótum á einkavegi, skal vera lokið áður en flutningur á því viðbótarefni sem heimilað er með breytingu á deiliskipulagi hefst.
- Framkvæmdatímabil: Við útgáfu framkvæmdaleyfis til 1. janúar 2031

6.3 Samráð við Vegagerðina

Samgöngumat þetta hefur verið unnið í samráði við Vegagerðina skv. 28. gr. vegalaga nr. 80/2007. Vegagerðin er umsagnaraðili við gerð skipulags hvað varðar allt sem snýr að þjóðvegum og er leyfisveitandi varðandi allar framkvæmdir innan veghelgunarsvæða.

Heimildaskrá

Bláa Lónið. (e.d.). *Fjallaböðin*. Sótt 22. maí 2026 af <https://www.bluelagoon.com/is/fjallabodin>

Hrunamannahreppur. (2017). *Aðalskipulag Hrunamannahrepps 2016-2032*.

Ólöf Kristjánsdóttir og Cecilía Þórðardóttir. (2023). *Samgöngumat - Grunnur að leiðbeiningum. Vegagerðin*.

Samgöngustofa. (á.á.). *Kortasjá: Loftmyndir af Íslandi / Íslandskort / Map of Iceland*. Sótt 22. maí 2026 af <https://www.map.is/samgongustofa/>