

## MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

# NÍÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM UPPHÉRAÐS- OG NORÐURDALSVEG, ATLAVÍK – TEIGSBJARG Í FLJÓTSDAL

### 1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Upphéraðs- og Norðurdalsvegur nr. 931 og 933 frá Atlavík á Austur-Héraði að Teigsbjargi í Fljótsdalshreppi, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu:** Samtals 17,2 km langur vegur, þar af um 15 km sem fylgja að mestu núverandi vegum ásamt nýrri 250 m langri brú á Jökulsá í Fljótsdal og nýjum 15-20 m löngum brúm á Gilsá, Hengifossá og Bessastaðaá.

**Markmið framkvæmdar:** Að leysa af hólmi burðarlitla vegi með ófullnægjandi vegferil vegna þungaflutninga og umferðar sem fylgja fyrirhuguðum virkjunarframkvæmdum norðan Vatnajökuls.

**Frumathugun:** Þann 28. apríl 2000 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 10. maí 2000 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og 18. maí 2000 í Dagskránni á Egilsstöðum. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 10. maí 2000 til 14. júní 2000 á skrifstofu Fljótsdalshrepps, skrifstofu Austur-Héraðs og í Héraðsskjalasafni Austfirðinga, Egilsstöðum. Einnig í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Alls bárust 20 athugasemdir á kynningartíma.

Leitað var umsagnar Austur-Héraðs, Fljótsdalshrepps, Náttúruverndar ríkisins, Landgræðslu ríkisins, Skógræktar ríkisins, veiðimálastjóra og Þjóðminjasafns Íslands. Framkvæmdin var einnig kynnt eftirtöldum aðilum: Búnaðarsambandi Austurlands, Ferðamálaráði Íslands, Heilbrigðiseftirliti Austurlands, Héraðsskógum, Landsvirkjun, Náttúrufræðistofnun Íslands, RARIK og Samvinnunefnd um svæðisskipulag Héraðssvæðis.

**Gögn lögð fram við frumathugun:**

**Frummatsskýrsla:** Upphéraðs- og Norðurdalsvegur, Atlavík-Teigsbjarg í Fljótsdal. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla, unnin af Vegagerðinni og Verkfræðistofu Austurlands, útg. apríl 2000.

**Önnur gögn:** Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum dags. 22. júní. Svör við fyrirspurnum Skipulagsstofnunar um efnisnám og leið norðan Lagarfljóts dags. 29. júní og um burðarþol og aukningu á þungaumferð dags. 3. júlí 2000. Fylgiskjöl með svörum framkvæmdaraðila: Kort með hæðarmælingum á norðurbakka Jökulsár í Fljótsdal, sent 29. júní 2000 og tölvupóstur frá Vegagerðinni dags. 3. júlí 2000 með áætlun Landsvirkjunar um þungaflutninga v/ virkjunarframkvæmda.

**2. UMSAGNIR**

Umsagnir bárust frá eftirtöldum aðilum:

Austur-Héraði með bréfi dags. 21. júní 2000.

Fljótsdalshreppi með bréfum dags. 25. maí 2000 og 14. júní 2000.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 31. maí 2000.

Náttúrufræðistofnun Íslands með bréfum dags. 8. júní og 22. júní 2000.

Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 26. maí 2000.

Samvinnunefnd um svæðisskipulag Héraðssvæðis með bréfi dags. 6. júní 2000.

Skógrækt ríkisins með bréfi dags. 26. maí 2000.

Veiðimálastjóra með bréfi dags. 30. maí 2000.

Þjóðminjasafni Íslands með bréfi dags. 26. maí 2000.

**3. ATHUGASEMDIR**

Alls bárust 20 athugasemdir á kynningartíma frá eftirtöldum aðilum:

Hjörleifi Guttormssyni, dags. 7. júní 2000.

Hákoni Aðalsteinssyni, dags. 8. júní 2000.

Helga Hallgrímssyni, dags. 9. júní 2000.

Landsvirkjun, dags. 9. júní 2000.

Andrésí Axelssyni, dags. 11. júní 2000.

Guðmundi Péturssyni, dags. 11. júní 2000.

Sveini Ingimarssyni og Heiðrínu Sigurðardóttur, dags. 11. júní 2000.

Hirti E. Kjerúlf, dags. 12. júní 2000.

Jóni Þór Þorvarðarsyni, dags. 12. júní 2000.

Sigurði Blöndal, dags. 12. júní 2000.

Þórhalli Björgvinssyni, dags. 12. júní 2000.

Búnaðarsambandi Austurlands, dags. 13. júní 2000.

Andrésí Einarssyni og Lilju E. Ragnarsdóttur ásamt Þorvarði Ingimarssyni og Sólveigu Ólafsdóttur, dags. 13. júní 2000.

Droplaugu J. Kjerúlf, dags. 13. júní 2000.

Hallgrími Kjartanssyni, dags. 13. júní 2000.

Kolbrúnu Halldórsdóttur, dags. 13. júní 2000.

Láru G. Oddsdóttur, dags. 13. júní 2000.

Sigmari Ingasyni, dags. 13. júní 2000.

Sigránu Erlu Ólafsdóttur, dags. 13. júní 2000.

#### **4. UMHVERFISÁHRIF UPPHÉRAÐS- OG NORÐURDALSVEGAR FRÁ ATLAVÍK AÐ TEIGSBJARGI Í FLJÓTSDAL SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ FRUMATHUGUN**

##### **4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD**

Í frummatsskýrslu er kynnt lagning vegar frá Atlavík í Hallormsstaðarskógi á Austur-Héraði, að Teigsbjargi í Fljótsdalshreppi. Fyrirhugað er að leggja nýjan 17,2 km langan veg, sem fylgir eldri vegum að mestu á um 15 km af leiðinni, ásamt fjórum nýjum tvíbreiðum brúm, einni 250 m langri yfir Jökulsá í Fljótsdal og 15-20 m löngum brúm yfir Gilsá, Hengifossá og Bessastaðaá. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

Sá hluti Upphéraðsvegar sem hér er til umfjöllunar tengir saman byggðir báðum megin Jökulsár í Fljótsdal. Núverandi vegur er hlykkjóttur og hæðóttur malarvegur með einbreiðum brúm, sem bera ekki þann flutningsþunga og þá umferð sem fylgja mun væntanlegum virkjunarframkvæmdum norðan Vatnajökuls. Árdagsumferð um veginn er um 110 bílar/dag og sumardagsumferð um 200 bílar/dag.

Framkvæmdin er á vegaáætlun 2000-2002. Samkvæmt frummatsskýrslu er stefnt að því að framkvæmdir hefjist haustið 2000 og ljúki síðla árs 2001.

##### **4.1.1 Lega vegar**

Valin leið Vegagerðarinnar (kostur 1) sveigir af núverandi Upphéraðsvegi innan við Hallormsstaðarskóg, niður á Gilsáreyri og yfir leirurnar sem Jökulsá í Fljótsdal hefur myndað við að falla út í Lagarfljót. Þessi nýja leið tengist síðan Upphéraðsvegi, norðan fljóts, við bæinn Hjarðarból, utan við Hengifossá. Þaðan fylgir nýja veglínan þeirri gömlu, allt inn að Teigsbjargi, nema á um 0,5 km löngum kafla frá Bessastöðum inn fyrir Bessastaðaá. Yfir Jökulsá verður byggð 250 m löng tvíbreið brú og 15-20 m langar tvíbreiðar brýr á Gilsá, Hengifossá og Bessastaðaá.

Vegagerðin ráðgerir að leggja bundið slitlag á veginn yfir Valþjófsstaðarnes, frá Végarði að núverandi vegamótum við Kelduárkvísl. Varðandi frágang á núverandi vegum og brúm um Gilsá, Hengifossá og Bessastaðaá og annan frágang á svæðinu verði haft samráð við sveitarstjórn Fljótsdalshrepps, ábúendur og eftirlitsfulltrúa Náttúruverndar ríkisins.

Í umsögn Samvinnunefndar um svæðisskipulag á Héraðssvæði kemur fram að í störfum nefndarinnar hafi verið miðað við að nýr vegur kæmi á þeim slóðum sem valin lína liggur auk þess sem aðrir kaflar yrðu endurbyggðir. Í ljós þess gerir nefndin ekki athugasemdir við leiðarval eða mannvirkjagerð.

##### **4.1.2 Aðrir kostir**

Samkvæmt frummatsskýrslu voru á undirbúningstíma framkvæmdarinnar bornir saman eftirfarandi fjórir kostir:

Kostur 1. Jökulsá brúuð utan Vallholts, af Gilsáreyri til Hjarðarbóls.

Kostur 2. Jökulsá brúuð innan við Hrafnkelsstaði yfir að Bessastaðaármelum.

Kostur 3. Jökulsá og Kelduárkvísl brúaðar saman á Seleyri, neðan núverandi brúar.

Kostur 4. Jökulsá og Kelduá brúaðar inni við Múla.

Samkvæmt frummatsskýrslu eru kostirnir fjórir vegtæknilega sambærilegir. Kostur 1 er þó talinn bestur vegna þess að þá verði nýbygging vegar styst, minnst land fari undir nýjan veg og eftir því sem innar sé brúað (kostir 2, 3 og 4) verði leiðir lengri og framkvæmdakostnaður og árlegur kostnaður vegna viðhalds, aksturs og óhappa hærrí.

Hönnunarflóð í Jökulsá fyrir leiðir 1, 2 og 3 er 1200 m<sup>3</sup>/s. Við hönnun brúar á Jökulsá er tekið tillit til þess að rennsli muni aukast í Fljótsdal, verði virkjað í Jökulsá á Brú við Kárahnjúka. Þá mun meðalrennsli og flóð í Fljótsdal og Lagarfljóti aukast um 109 m<sup>3</sup>/s. Flóða í Jökulsá á Brú mun ekki gæta í Fljótsdal.

Í athugasemd Sigmars Ingasonar er lagt til að veglína verði færð neðar í hlíðina við og innan við Klifá á um 2ja km kafla og gerð tvíbreið brú á Klifá.

Í svörum framkvæmdaraðila við athugasemdum kemur fram að Vegagerðin telur að mikil röskun á landi og gróðri verði við þessa tilhögun og að með endurbættum vegi í núverandi vegstæði verði umferðaröryggi fullnægt og kostnaður mun minni. Brúin á Klifá verði breikkuð síðar, ef þörf krefur, eins og aðrar einbreiðar brýr í vegakerfinu.

Guðmundur Pétursson telur leið 3 besta kostinn. Leið 2 sé einnig mun betri kostur en leið 1 m.a. með tilliti til sjónrænna áhrifa, minna lands sem geti farið undir í flóðum og minni umferðarþunga norðan Bessastaðaár.

Helgi Hallgrímsson bendir á í athugasemd að veglína 2 hafi marga kosti umfram veglínu 1 m.a. fari vegur þar betur í landi og þaðan (frá Vallholts) sé besta útsýni til Hengifoss, en ókostur sé að leggja þurfi veginn á fyllingu meðfram austurbakka Jökulsár. Þá bendir hann á að færa beri veginn niður fyrir Skriðuklaustur og tengja við veglínu 2 neðan við Bessastaðaármela. Rök fyrir því séu einkum að þar falli veglína betur að landi og bæir og umhverfi njóti sín mun betur.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ákveðið hafi verið að endurbyggja veg á núverandi leið ofan Skriðuklausturs því hægt sé að lagfæra hann svo hann fullnægi kröfum og rask á landi verði minna en ef nýr vegur yrði lagður neðan Skriðuklausturs.

Hákon Aðalsteinsson, Helgi Hallgrímsson, Hjörleifur Guttormsson, Kolbrún Halldórsdóttir og Sigurður Blöndal benda á þann kost að endurnýja sem fyrst brúna á Lagarfljóti milli Egilsstaða og Fellabæjar og hafa þungaumferðina inn á virkjunarsvæðið norðan fljóts. Aðalrök þeirra eru að koma í veg fyrir að þungaumferð vegna fyrirhugaðra virkjana og aukin almenn umferð inn á Fljótsdalsheiði fari gegnum Hallormsstaðarskóg. Fyrir liggja að endurnýja þurfi brúna yfir Lagarfljót við Egilsstaði og Fellabæ og minni kostnaður felist í þeirri leið. Ekki sé tímabært að miða vegaf framkvæmdina við fyrirhugaðar virkjunar framkvæmdir sérstaklega.

Í svörum framkvæmdaraðila við athugasemdum kemur fram að Vegagerðin telur leiðina norðan fljóts ekki valkost í tengslum við fyrirhugaðar framkvæmdir. Um 1990 hafi verið skoðað hvoru megin Lagarfljóts flutningaleið ætti að liggja að

virkjunarsvæðinu miðað við þáverandi áform. Niðurstaðan hafi verið að flutningaleið yrði austan Lagarfljóts, vegna þess að sú leið var talin betri, kostnaðarminni, bæta samgöngur mest í Fljótsdal miðað við valda leið 1 og hægt væri að ráðast í framkvæmdir með skemmri fyrirvara. Ennfremur var talinn ókostur við leið norðan Fljóts, að þungaflutningar færu í gegnum Fellabæ og að vegstæði væri erfitt inn Fellin, háir ásar og langar brattar brekkur. Vegagerðin telur ekki að forsendur hafi breyst sem gefi ástæðu til breytinga á leiðavali.

Fram kemur í svörum Vegagerðarinnar, að kostnaður er svipaður, eða rúmlega 550 milljónir kr. við uppbyggingu vegar norðan fljóts frá Fellabæ og frá Atlavík, austan fljóts, að meðtalinni brúnni á Jökulsá í síðara tilvikinu. Í fyrra tilfellinu þyrfti að byggja nýja Lagarfljótsbrú við Fellabæ og Egilstaði fyrr en ella, sem áætlað er að muni kosta um 500 milljónir kr. til viðbótar. Á vegaáætlun 2000-2004 sé aðeins gert ráð fyrir uppbyggingu vegar og bundnu slitlagi á um 5 km af vegi norðan fljóts, eða frá Fellabæ að Setbergi. Hins vegar sé þessi leið einnig nefnd, ásamt mörgum öðrum, í nýjum flokki fjárveitinga er nefnist jaðarbyggðir og ferðamannaleiðir. Í þennan flokk fari 35 milljónir kr. á ári til framkvæmda á Austurlandi 2002-2004.

Þá telur Vegagerðin að óvissa sé um staðsetningu nýrrar Lagarfljótsbrúar, sem er á mörkum Fellahrepps og Austur-Héraðs og því háð aðalskipulagi beggja sveitarfélaganna. Unnið sé að gerð Aðalskipulags Fellahrepps og áætlað að staðfest aðalskipulag liggi fyrir í byrjun árs 2001. Miðað við fyrirbyggjandi hugmyndir Fellahrepps sé gert ráð fyrir að það þurfi að fjarlægja hús í tengslum við nýja brú. Vinna við Aðalskipulag Austur-Héraðs sé að hefjast og áætlað að staðfest aðalskipulag liggi fyrir fyrirhluta árs 2002. Framkvæmdir við Lagarfljótsbrú þurfi að fara í mat á umhverfisáhrifum, sem ekki sé hægt að vinna fyrr en fastmótaðar skipulagshugmyndir liggi fyrir. Ljóst sé því að undirbúningur vegna Lagarfljótsbrúar muni taka nokkur ár. Brú á Lagarfljót sé á langtímaáætlun í vegagerð á árunum 2007-2010 sem samþykkt var á Alþingi vorið 1998.

#### 4.1.3 Efnistaka

Samkvæmt frummatsskýrslu er ráðgert að efni verði tekið úr skeringum og úr 14 námum. Heildarefnisþörf er áætluð um 350.000 m<sup>3</sup>. Þar af fara 225.000 m<sup>3</sup> í fyllingar, 15.000 m<sup>3</sup> í rofvarnir og um 110.000 m<sup>3</sup> í burðarlög og klæðingu.

Samkvæmt frummatsskýrslu verður efnisnám að mestu leyti í námum sem hafa verið notaðar áður og í árfarvegum sem þurft hefur að viðhalda til varnar gegn landbroti. Í svörum Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar, kemur fram að námur 12 og 13 við Hvamm og á Hvammseyri innan Valþjófsstaðar séu einu námurnar þar sem ekki hafi verið tekið efni áður. Náma 12 sé útvíkkun á vegskeringu og náma 13 á eyri í Jökulsá. Þá kemur þar fram að í nokkrum námum í melum sé áformað að nýta efni úr þeim í tengslum við lokafrágang þeirra. Þetta eru náma 1 (Buðlungavellir), náma 2 (utan Gilsárbrúar), náma 9 (Háumelar), náma 11 (Végarður) og ónúmeruð náma efst og syðst á Gilsáreyri, en endanlegur frágangur hennar muni líklega tengjast væntanlegum áningarstað þar.

Í umsögn sinni bendir Skógrækt ríkisins á að ef tekið verði efni svo sem áætlað er úr þremur námum í landi hennar, verði mjög erfitt um efni til annarra framkvæmda á svæðinu. Því fer hún fram á að náma 1 (við Buðlungavelli) verði ekki fullnýtt heldur verði haft fullt samráð við Skógrækt ríkisins um nýtingu hennar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að efnisnám við Buðlungavelli verði takmarkað í samráði við Skógræktina, en efnisvinnsla aukin samsvarandi úr námu 4 í farvegi Jökulsár og námu 5 í Hölknármelum.

Í frummatsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hafi haft samráð við Landsvirkjun varðandi nýtingu efnis í námu 8 (Bessastaðaármelar), þar sem áformað er að taka steypuefni vegna virkjunarframkvæmda og námu 10 (Jökulsá hjá Víðivöllum), þar sem einnig er gert ráð fyrir efnistöku í tengslum við lagningu Fljótsdalslína 3 og 4.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að eftirlitsráðgjafa stofnunarinnar hafi ekki gefist tækifæri til að skoða efnistökusvæðin sérstaklega og er lagt til að úr því verði bætt áður en framkvæmdaleyfi verði veitt. Bent er á að efnistaka við Valþjófsstað sé ekki í samræmi við deiliskipulag sem verið sé að vinna af því svæði.

Vegagerðin fellst á að efnistaka á hverju efnistökusvæði verði unnin í samráði við eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins, auk samráðs við viðkomandi landeigendur og sveitarstjórn.

## 4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

### 4.2.1 Áhrif á byggð

Í frummatsskýrslu kemur fram, að íbúar Fljótsdalshrepps voru 90 hinn 1. desember 1999, um þriðjungur búsettur austan Jökulsár og um tveir þriðju norðan ár. Flestir íbúanna stundi sauðfjárrækt og margir einnig skógrækt, en kúabú sé aðeins á einum bæ. Í frummatsskýrslu kemur fram að utan heimilis vinnur fólk frá um 10 heimilum í Fljótsdalshreppi eða rúmlega einum þriðja heimila og sækja flestir vinnu að Hallormsstað eða í Egilsstaði.

Valin leið Vegagerðarinnar, kostur 1, mun stytta núverandi hringleið um Lagarfljót um 15 km, eða úr 84 km í 69 km. Kostur 1 styttir vegalengdina frá bæjum norðan Lagarfljóts að Hallormsstað um 15 km. Kostur 2 styttir þessa leið um 7 km, en kostur 3 er áþekkur núverandi leið.

Í frummatsskýrslu kemur fram að þessi veg framkvæmd hafi sennilega óveruleg áhrif á íbúafjölda eða búsetudreifingu. Fyrirhugaðar endurbætur og breytingar á Upphéraðsvegi snerti mest íbúa Fljótsdalshrepps varðandi styttingu leiðar á Hallormsstað, auk þess að greiða leið ferðafólks.

Sveitarstjórn Fljótsdalshrepps mælir með kosti 3, en leggst ekki gegn kosti 1 að uppfylltum ákveðnum skilyrðum<sup>1</sup>. Í umsögn sveitarstjórnar segir að í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar komi ekki fram vilji til að uppfylla öll skilyrðin, en sveitarstjórnin krefst þess að komið verði að fullu til móts við þau.

Í svari framkvæmdaraðila við umsögn sveitarstjórnarinnar kemur fram að Vegagerðin telur að skilyrði hennar um lengd brúar á Jökulsá, gróðurannsóknir á nesjum í dalbotninum, vegvísa og upplýsingaskilti, áningastaði og viðhald annarra vega í sveitinni séu uppfyllt. Komið sé eins mikið og kostur er til móts við skilyrði um uppbyggðan veg, með bundnu slitlagi, frá vegamótunum við Végarð yfir Valþjófsstaðarnes inn í Víðivelli fremri með því að leggja bundið slitlag á 2ja km leið austur að Kelduárkvísl. Varðandi skilyrði um nýja brú á Jökulsá, milli Langhúsa og

<sup>1</sup> Fylgiskjal 1 með frummatsskýrslu.

Glúmsstaða I yfir í Múla, kemur fram að Kelduárbrú gæti þurft að endurnýja innan fárra ára. Þegar að þeirri endurnýjun komi, sé stefnt að því að í stað hennar verði reist ný brú yfir Jökulsá milli Langhúsa og Glúmsstaða I.

#### 4.2.2 Áhrif á ferðaþjónustu

Í frummatsskýrslu kemur fram að Þróunarstofa Austurlands<sup>1</sup> mæli með leið 1 eða 2 og er bent á að til verði ný hringleið um dalinn sem bjóði upp á ágæta möguleika í ferðaþjónustu. Jafnframt verði gripið til mótvægisáðgerða þar sem umferð færist frá tveimur af helstu ferðamannastöðum sveitarinnar, Skriðuklaustri og Valþjófsstað. Vegagerðin telur að möguleikar ferðaþjónustu muni aukast með betri og greiðfærari vegi umhverfis ofanvert Lagarfljót. Auk þess sé fyrirhugað að bæta áningarstaði og merkingar á svæðinu. Upplýsingaskilti um áhugaverða staði og ferðaleiðir í Fljótsdal verði sett upp, í samráði við sveitarstjórnir, á Hallormsstað og á áningarstöðum við veginn. Áningarstaðir séu fyrirhugaðir innan við Klifá, við gamla veginn innan Gilsár og ofan nýja vegarins við Hengifossá.

Í athugasemd Helga Hallgrímssonar o.fl. er bent á að með kosti 1 lendi ferðamannastaðir, eins og Skriðuklaustur og Valþjófsstaður, nokkuð úr leið.

Sveitarstjórn Fljótsdalshrepps ítrekar í umsögn sinni fyrri skilyrði, um vegmerkingar og áningarstaði.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að hún telur að þessi skilyrði séu uppfyllt með bættum merkingum og upplýsingaskiltum.

#### 4.2.3 Umferð og ónæði

Í frummatsskýrslu kemur fram að almennt minnki umferðarhávaði með bundnu slitlagi, en sennilega aukist umferðarhraði nokkuð svo gera megi ráð fyrir að umferðarhávaði verði svipaður og fyrir framkvæmdir. Núverandi hljóðstig frá umferð sé innan viðmiðunarmarkna fyrir allar byggingar við veginn.

Í umsögnum Austur-Héraðs og Skógræktar ríkisins er farið fram á að umferðaröryggi verði aukið við Hallormsstað með betri vegmerkingum, hraðatakörkunum, hraðahindrunum, merktum gangbrautum yfir þjóðvegin, göngu- og hjóltreidastíg meðfram þjóðvegi að Atlavík og að sett verði lýsing með veginum.

Í athugasemdum Hákonar Aðalsteinssonar, Helga Hallgrímssonar, Hjörleifs Guttormssonar, Kolbrúnar Halldórsdóttur og Sigurðar Blöndal er einnig varað við þungaumferð um Hallormsstaðaskóg og bent á leiðina gegnum Fellabæ og veginn norðan fljóts fyrir þungaumferð inn á virkjunarsvæðið.

Samkvæmt upplýsingum Vegagerðarinnar<sup>2</sup> má búast við um 350 þungaflutningabílum alls gegnum Hallormsstaðarskóg vegna vegaf framkvæmdanna á þeim 18 mánuðum, sem þær standa yfir, eða nálægt einum flutningabíl hvern virkan dag að meðaltali. Vegna væntanlegra virkjunarframkvæmda megi búast við 6-8000 þungaflutningabílum alls á þeim 4 árum sem tekur að byggja Kárahnjúkavirkjun, eða á milli 5 og 10 flutningabílum á dag að meðaltali.

Þá kemur fram í svörum Vegagerðarinnar að leyfilegur áspungi Upphéraðsvegar innan Atlavíkur og norðan Jökulsár er 10 tonn yfir sumartímann, en fer niður í 5 tonn á vorin og allt niður í 2 tonn við verstu skilyrði. Brýrnar á Jökulsá, Bessastaðaá og Hengifossá

<sup>1</sup> Fylgiskjal 27 með frummatsskýrslu.

<sup>2</sup> Bréf Vegagerðarinnar dags. 30. júlí 2000.

séu um og yfir 50 ára gamlar og brúin á Gilsá yfir 40 ára. Þessar brýr hafi verið hannaðar fyrir 20 tonna vagnlest, en leyfilegur heildarþungi á brýrnar sé nú 40 tonn, sá sami og á núverandi vegakerfi í Fljótsdal. Í tengslum við virkjunarframkvæmdirnar þurfi allt að 115 tonna vagnlest að fara um vegakerfið.

Í svörum Vegagerðarinnar er fallist að miklu leyti á framkomnar hugmyndir um mótvægisáðgerðir við Hallormsstað, vegmerkingar verði auknar, þar á meðal gangbrautir og einnig hraðatakmarkanir frá Atlavík að verslun við Staðará. Vegagerðin muni hafa samráð við Skógræktina og Landsvirkjun varðandi gerð göngu- og hjólreiðastígs meðfram Þjóðvegi frá verslun við Staðará að Atlavík. Vegagerðin telur hinsvegar að með bættem merkingum og eftirliti sé ekki þörf á hraðahindrunum eða lýsingu á veginum í gegnum Hallormsstað.

Sigrún Erla Ólafsdóttir bendir á þörf á reiðvegum í Fljótsdal í athugasemd sinni. Lára Oddsdóttir leggur til í sinni athugasemd að reynt verði að haga þannig til að ræsi fyrir leysingarvatn geti einnig nýst til að fólk og búfé komist þar um, örugg fyrir bílaumferð. Guðmundur Pétursson telur aukinn umferðarþunga um sveitina norðan Bessastaðaár, auka hættur fyrir menn og skepnur, verði leið 1 fyrir valinu.

Í svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum kemur fram að ekki sé hægt að ráðast í gerð reiðvega fyrr en gert hefur verið skipulag af reiðleiðum á svæðinu, en slíkt skipulag liggir ekki fyrir. Ef sameina eigi undirgöng fyrir fólk og sauðfé og ræsi fyrir leysingarvatn þurfi stærri ræsi og af því hljótist aukinn kostnaður. Umferðin innan Végarðs sé það lítil að hún kalli að mati Vegagerðarinnar ekki á undirgöng.

#### 4.2.4 Áhrif á landnotkun

Í frummatsskýrslu kemur fram að þegar rennsli Jökulsár er nálægt meðalrennsli verði ekki hærra vatnsborð ofan brúar í dalnum, en nú er. Hins vegar megi búast við að dæmigert vatnsborð í mestu flóðum verði allt að 0,4 m hærra, ofan brúar miðað við kost 1, en það væri án brúar. Þá kemur fram að Vegagerðin býðst til að leggja fram rannsóknaráætlun í samvinnu við Náttúrustofu Austurlands og Búnaðarsamband Austurlands, þar sem komi fram þær rannsóknir sem gera þarf til þess að hægt verði að meta áhrif vegar og brúar á leið 1 á tún á nesjum í dalnum. Komi í ljós að framkvæmdin skaði tún bænda verði niðurstöður úr rannsóknum notaðar til þess að bæta þeim tjónið.

Sveitarstjórn Fljótsdalshrepps fer í umsögn sinni fram á að ítarlegar gróðurfarsrannsóknir verði gerðar á nesjunum í dalbotninum.

Náttúruvernd ríkisins fer einnig fram á að gerð verði ítarleg gróðurfarsrannsókn á nesjum í dalbotninum vegna hugsanlegrar hækkunar á grunnvatnsstöðu, en stofnunin telur lítið gert úr mögulegum gróðurfarsbreytingum í frummatsskýrslunni. Þá telur stofnunin vanta gögn um hversu tíð og langvinn væntanleg flóð komi til með að verða og hvort þau verði á vaxtartíma gróðurs.

Í athugasemdum kemur fram að bændur norðan fljóts telji mögulegt að kostur 1 valdi skemmdum á lægstu túnunum. Í athugasemdum er af þessum sökum lýst stuðningi við kosti 2 og 3. Guðmundur Pétursson, bóndi í Bessastaðagerði, telur augljóst að fjölgi þeim dögum sem vatnsstaða verði hærra en nú þegar er orðið með stíflunni við Lagarfoss, þá muni það hafa veruleg áhrif á túnræktun bænda sem heyja nesen innan fyrirhugaðs brúarstæðis. Í athugasemd Búnaðarsambands Austurlands er því mótmælt að með valinni leið 1 þurfi að verða um vatnsborðshækkun í Jökulsá (Lagarfljóti) að ræða. Við hönnun brúar hljóti að vera tekið mið af hámarksvatnsmagni hvar sem brú



verður. Hvatt er til samráðs við landeigendur á meðan á framkvæmdum stendur.

Í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum kemur fram að Vegagerðin telur að í frummatsskýrslunni sé gerð fullnægjandi grein fyrir leiðum 1 til 4 og af þeim sé leið 1 besti kosturinn þegar öll sjónarmið hafa verið vegin saman. Vegagerðin bendir á að samkvæmt mælingum þeirra séu túnhæðir á nesjunum í Fljótsdal að mestu í 23-25 metra hæð yfir sjávarmáli en ekki 21-22 m eins og haldið er fram í athugasemd. Æskilegt væri að hægt væri að hafa brúna á Jökulsá það langa að hún þrengdi ekki að farvegi árinna í flóðum, en þá þyrfti hún að vera svo löng að vegleið 1 væri ekki hagkvæm. Leitað verði eftir sem bestri samvinnu við landeigendur á meðan á framkvæmdum stendur og bætt landsspjöll sem kunna að verða.

### 4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í frummatsskýrslu kemur fram að minjavörður Austurlands hafi skoðað svæðið og að fram komi í greinargerð hans<sup>1</sup>, að í landi Bessastaða séu fjölmargar fornleifar samkvæmt heimildum. Þar á meðal Þingvöllur (gamall þingstaður) og Bessahaugur (fornhaugur) og muni nýi vegurinn liggja þar á milli og því nauðsynlegt að fara þar með gát. Þarna færast veglínar neðar í túnið frá núverandi vegi á um 0,5 km kafla, frá Bessastöðum inn fyrir Bessastaðaá. Eins þurfi að fara með gát við fornan túngarð ofan Skriðuklausturs, sem er rétt neðan núverandi vegar.

Í greinargerð minjavarðar Austurlands kemur einnig fram varðandi leiðir 2, 3 og 4 neðan við Hrafnkelsstaði, að í örnefnaskrá er minnst á gamlan túngarð niður við Jökulsá og á kort með greinargerð Helga Hallgrímssonar<sup>2</sup> frá 1991 eru merktar inn tvær myllur.

Í umsögn Þjóðminjasafns Íslands er krafist ítarlegrar rannsóknar til að ganga úr skugga um að ekki séu fornminjar í veglínunni í Bessastaðatúni og bent á að fornleifafræðingur verði vafalaust að grafa fleiri en einn könnunarskurð. Í umsögninni segir einnig að mótvægisáðgerðir virðist vera fullnægjandi, en sérstaklega er vakin athygli á því að á framkvæmdastigi þurfi að verja vel og girða af áður nefndar fornleifar og einnig Melarétt, sem er rétt innan við Bessastaðaá. Réttin sé um 100 ára gömul, hlaðin úr grjóti og eitt merkasta mannvirki sinnar tegundar á Austurlandi. Núverandi vegur sé alveg við réttina og gert sé ráð fyrir að hinn nýi uppbyggði vegur verði á sama stað.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að haft verði samráð við minjavörð Austurlands og Þjóðminjasafn Íslands um hvernig staðið verði að fornleifarannsóknum. Þekktar minjar verði girtar af á verk tíma svo ekki verði hætta á röskun þeirra.

### 4.4 ÁHRIF Á NÁTTÚRUFAR

#### 4.4.1 Áhrif á gróður og dýralíf

Í frummatsskýrslu kemur fram að reynt verði að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi. Námur og skeringar verði ekki hafðar opnar lengur en þörf er á. Á námu- og skeringarsvæðum verði lífrænum jarðvegi ýtt til hliðar

<sup>1</sup> Fylgiskjal 13 og 23 með frummatsskýrslu.

<sup>2</sup> Fylgiskjal 21 með frummatsskýrslu.

og jafnað yfir að efnistöku lokinni. Þar sem lífrænn jarðvegur verði fjarlægður úr vegstæði verði leitast við að nýta hann við frágang meðfram vegi. Öll umferð vinnuvéla verði bönnuð utan vegsvæðis og námusvæða. Þar sem vegur verði færður innan við Bessastaði verði núverandi vegur jafnaður út og vegstæðið fellt inn í núverandi tún og sáð í útjafnað svæðið. Brúin á Bessastaðaá verði einnig fjarlægð. Varðandi frágang á núverandi vegum og brúm um Gilsá og Hengifossá og annan frágang á svæðinu verði haft samráð við eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins, sveitarstjórn Fljótsdalshrepps, sem og ábúendur.

Í frummatsskýrslu kemur fram að gróðurfar á mögulegum veglínunum hafi verið metið á vegum Náttúrustofu Austurlands<sup>1</sup>, sem áætli gróflega að á leiðum 1 og 2 liggi ný vegstæði yfir 2-3 km af gróðurlendi, en á leiðum 3 og 4 yfir um 4-6 km af gróðurlendi. Gróðurmatið hafi verið unnið að vetri, svo ekki hafi verið unnt að gera gróðurgreiningar eða tegundagreiningar, en talsvert sé til af allgóðum heimildum og gögnum um svæðið, m.a. gróðurkort af öllum vegstæðum.

Fram kemur að þar sem vegurinn verði endurbyggður í Hallormsstaðarskógi, innan Atlavíkur, þurfi að fjarlægja þau tré og hríslur sem lendi innan skeringarsvæða og vegskurða. Á Gilsáreyri fari fram ræktunartilraunir með elri og skerðist það svæði óverulega. Annars skerðist gisið gróðurlendi á vegstæðinu um Gilsáreyri og aurkeilu Hengifossár á samtals um 1,5 km kafla. Á Hólumum neðan við Hjarðarból lendi um 200 m kafla af deiglendi undir veginum. Áhrifa hækkaðs vatnsborðs í flóðum muni mest gæta á óræktuðum svæðum, sem eru hálfdeigjur og votlendi, en einnig talsvert á túnnum. Líklegt sé að áhrif flóðanna á votlendisgróður verði mun minni en á þurrlendisgróður og flóð hafi því fremur áhrif á tún en óræktuð svæði.

Samkvæmt frummatsskýrslu var veglínan færð utar við endanlegt val á vegstæði á leiðinni utan Vallholts vegna ábendinga um votlendi í Melanesi og fuglalíf þar. Annars segir í frummatsskýrslunni að samkvæmt greinargerð um fuglalíf<sup>2</sup> skeri dýralíf sig ekki úr öðrum ámóta svæðum á Héraði. Þær fuglategundir sem mest beri á að sumarlagi séu grágæsir, heiðagæsir og álfir. Fyrirhuguð vegagerð komi líklega ekki til með að hafa alvarlegar afleiðingar fyrir fuglalíf á svæðinu.

Skógrækt ríkisins telur í umsögn sinni að nægilegt tillit sé tekið til áhrifa á skóginn í innanverðum Hallormsstaðarskógi og til elrisræktunarreits á Gilsáreyri, en áskilur sér rétt til bóta vegna trjágróðurs sem þurfi að fjarlægja.

Landgræðsla ríkisins telur leið 1 besta kostinn, tiltölulega lítið gróið land fari undir veginn og mótvægisáðgerðir séu ásættanlegar.

Náttúrufræðistofnun Íslands vekur athygli á þremur gróður-rannsóknarreitum á Gilsáreyrum og fer þess á leit að ekki verði leyfð veglagning eða efnistaka of nálægt þeim.

Í svörum Vegagerðarinnar er komið til móts við tillögur stofnunarinnar og í samkomulagi milli þeirra<sup>3</sup> er gert ráð fyrir að veglínan færist um 10 m og engin efnistaka verði í námunda við rannsóknarreitina. Á framkvæmdatíma verði reitirnir girtir af með áberandi girðingu og bundið slitlag verður lagt á nýja veginn svo ekki verði um rykmengun að ræða á reitunum.

<sup>1</sup> Fylgiskjal 20 með frummatsskýrslu.

<sup>2</sup> Fylgiskjal 19 með frummatsskýrslu.

<sup>3</sup> Bréf Náttúrufræðistofnunar til Skipulagsstofnunar dags. 22. júní 2000 og svör Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum sama dag.

Náttúruvernd ríkisins telur í umsögn sinni, að ekki hafi gefist færi á gróðurfars- og fuglaúttekt, þar sem komið hafi verið fram á vetur þegar viðkomandi sérfræðingar komu að verkefninu. Stofnunin telur að ástæða sé til að skoða betur áhrif umræddrar vegagerðar og tekur undir kröfu sveitarstjórnar Fljótsdalshrepps um að gerð verði ítarleg gróðurfarsrannsókn á nesjum í dalbotninum vegna áhrifa af hugsanlegri hækkun á grunnvatnsstöðu. Einnig sé þörf á ítarlegri úttekt á fuglalífi í dalnum.

Í svörum Vegagerðarinnar, sbr. kafla 4.2.4 að framan, kemur fram að hún telur ekki ástæðu til að ráðast í ítarlegar gróðurrannsóknir á öllu gróðurfari lægstu nesja, en fellst á að rannsaka þurfi áhrif vatnsborðshækkunar á túnin á nesjunum.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er bent á að lindavatnskílar á Gilsáreyrum geti verið mikilvægir fuglalífi að vetri en þörf sé á ítarlegri úttekt á fuglalífi í dalnum. Guðmundur Pétursson, bóndi í Bessastaðagerði, telur hættu á að flæði undan fuglum að vorinu, verði kostur 1 fyrir valinu.

Í umsögn Helga Hallgrímssonar<sup>1</sup>, fjallar hann um lindavatnskílan á neðri hluta Gilsáreyrar sem ætla megi að hafi þýðingu fyrir fuglalíf, einkum á veturna, en á því skorti rannsóknir. Ekki verði séð að fyrirhuguð veglína að brúarstæði nr. 1 skerði þetta votlendi neitt teljandi, en áætlað malarnám í farvegi árinna á eyrunum gæti hins vegar raskað því og breytt lindavatnsstreymi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að til að draga úr umhverfisáhrifum af efnistöku við Gilsá hafi efnistakan verið minnkuð og takmörkuð við virkan farveg Gilsár og gamla námu efst og syðst á eyrinni. Lögð verði áhersla á að meginhluti framkvæmdarinnar á varpsvæðum verði utan varptíma.

Í frummatsskýrslu kemur fram að við efnistöku úr farvegum Hengifossár og Bessastaðaár verði þess gætt að breytingar á farvegum ána verði sem minnstar. Í umsögn Veidimálastofnunar<sup>2</sup> í frummatsskýrslunni kemur fram að í Jökulsá og Kelduá er bæði urriði og bleikja og er stunduð stangveiði í Kelduá. Í neðsta hluta Hengifossár og Bessastaðaár sé einnig uppeldi urriða og bleikju. Fiskur gangi úr öllum þessum ám í Lagarfljót og til baka.

Í umsögn veiðimálastjóra gerir hann ekki athugasemd við tillögur framkvæmdaraðila eins og þeim er lýst í frummatsskýrslunni enda verði vel gengið frá í verklok og haft samráð við land- og veiðiréttareigendur.

Í svörum Vegagerðar við athugasemdum kemur fram að haft verði samráð við landeigendur og handhafa veiðiréttar þar sem efnistaka er talin hafa áhrif á veiði.

#### 4.4.2 Áhrif á landslag og jarðmyndanir

Veglínan samkvæmt kosti 1 liggur yfir aurkeilu Gilsár, sem er á náttúruminjaskrá, og síðan yfir leirurnar neðst í farvegi Jökulsár. Eftirlitsráðgjafi Náttúruverndar ríkisins<sup>3</sup> telur það galla að veglína fari yfir aurkeilu Gilsár sem hafi verulegt náttúruverndargildi. Hann tekur undir skoðun Helga Hallgrímssonar, að veglína fari best þar sem núverandi vegur er, efst á Gilsáreyri.

Náttúruvernd ríkisins telur í umsögn sinni að ekki liggi fyrir nægilega góð gögn svo gera megi upp á milli kosta 1 og 3. Stofnunin telur að kostur 1 muni hafa veruleg áhrif

<sup>1</sup> Fylgiskjal 31 með frummatsskýrslu.

<sup>2</sup> Fylgiskjal 10 með frummatsskýrslu.

<sup>3</sup> Fylgiskjal 30 með frummatsskýrslu.

á landslag í dalnum og leggur til að kostur 3 verði metinn frekar og það skoðað hvort ekki megi fylgja gamla vegstæðinu meira en gert er ráð fyrir í frummatsskýrslunni, í því skyni að lágmarka áhrif á landslag. Þá er lagst gegn því að Gilsáreyri verði spillt meira en orðið er og lagt til að núverandi vegstæði efst á Gilsáreyri verði fylgt. Einnig leggst stofnunin gegn efnistöku í árósum Gilsár.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ef fara ætti leiðir 2, 3 eða 4 yrði um að ræða verulega röskun á landi. Núverandi vegur um Hrafnkelsstaði og inn að brú á Kelduárkvísl sé með mjög slæma legu og liggi um ójafnt land og bygging nýs vegar þar hefði í för með sér mikla röskun lands og yrði að miklum hluta úti í Jökulsá.

Vegagerðin telur ekki raunhæft að ný veglína liggi um núverandi vegstæði efst á aurkeilu Gilsár af útlitslegum og vegtæknilegum ástæðum. Einnig kemur fram að þar sem ráðgert sé að taka efni úr farvegi Gilsár, milli núverandi vegar og veglínu í kosti 1, sé áin í mótuðum farvegi, sem hafi verið gerður á sínum tíma til þess að áin flæmst ekki um eyrina<sup>1</sup>. Mest af efninu verði þó tekið úr farvegi Gilsár neðan nýju veglínunnar.

## 5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur tilkynnt til frumathugunar, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993, lagningu 17,2 km vegar, Upphéraðs- og Norðurdalsvegur, frá Atlavík á Austur-Héraði að Teigsbjargi í Fljótsdalshreppi, ásamt nýrri tvíbreiðri 250 m langri brú yfir Jökulsá í Fljótsdal og þremur tvíbreiðum 15-20 m löngum brúm yfir Gilsá, Hengifossá og Bessastaðaá. Markmið framkvæmdarinnar er að endurbæta vegi svo hægt sé að mæta aukinni umferð og þungaflutningum sem fylgja munu virkjunarframkvæmdum norðan Vatnajökuls. Stefnt er að því að hefja framkvæmdir við vegalagninguna haustið 2000 og ljúka verkinu síðla árs 2001 og er framkvæmdakostnaður áætlaður um 570 milljónir kr. miðað við valkost Vegagerðarinnar.

Í frummatsskýrslu er tillaga Vegagerðarinnar, kostur 1, borin saman við aðra kosti á legu fyrirhugaðs vegar, kosti 2, 3 og 4.

Kostur 1 fylgir núverandi Upphéraðsvegi frá Atlavík að Gilsáreyri og þverar Gilsá með nýrri brú um 250 m neðan núverandi vegar. Þaðan fer hann um nýja brú yfir Jökulsá á móts við Hjarðarból um 500 m utan við Hengifossárgil. Vegurinn fylgir síðan núverandi vegi að mestu inn Norðurdalsveg að Teigsbjargi, utan hvað nýjar brýr koma á Hengifossá og Bessastaðaá og við þær færast veglínar neðar.

Kostir 2, 3 og 4 þvera Jökulsá innar í dalnum, kostur 2 innan við Hrafnkelsstaði yfir að Bessastaðaá, kostur 3 nærri núverandi brú og vegi um Valþjófsstaðarnes og kostur 4 þverar Kelduá og Jökulsá inni við Múla.

Við frumathugun hafa einnig komið fram ábendingar um 5. kostinn, þ.e. leið um nýja Lagarfljótsbrú við Egilsstaði og Fellabæ og þaðan um endurbættan veg norðan Lagarfljóts inn að Teigsbjargi.

### Áhrif á byggð

Allir þeir kostir sem kynntir eru í frummatsskýrslu hafa í för með sér bætt vegakerfi í

<sup>1</sup> Fylgiskjal 31 með frummatsskýrslu.

Fljótsdal sem bæta myndi samgöngur um dalinn fyrir íbúa og ferðamenn.

Frankvæmdin er gerð í þeim tilgangi að bera þungaumferð vegna fyrirhugaðra virkjunarframkvæmda norðan Vatnajökuls. Allir þeir kostir sem kynntir eru í frummatsskýrslu hafa því þau áhrif í för með sér að umferð þungra bíla eykst tímabundið um Hallormsstað, þar sem fyrir er umferð skóla- og ferðafólks. Á móti kemur að vegur samkvæmt kosti 1 styttingu hringleið um Lagarfljót um 15 km, úr 84 í 69 km og styttingu einnig leiðina frá bæjum norðan Lagarfljóts til Hallormsstaðar sem því nemur. Stytting leiðar verður minni með kosti 2 og engin miðað við kosti 3 og 4. Hinsvegar hefði vegalagning samkvæmt kostum 2, 3 og 4 í för með sér bætt vegakerfi inn að Suðurdal, um 4 km inn fyrir Gilsá samkvæmt kosti 2, um 7 km samkvæmt kosti 3, en inn allan Fljótsdal austan fljóts og þaðan inn í Múla samkvæmt kosti 4.

Bent hefur verið á að tveir viðkomustaðir ferðamanna í Fljótsdal, Skriðuklaustur og Valþjófsstaður, lenda utan hinnar nýju hringleiðar samkvæmt kostum 1 og 2.

Í frummatsskýrslu og í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum er lýst þeim mótvægisáðgerðum sem Vegagerðin muni standa að. Vegna áhrifa framkvæmdanna á byggð varða þær að umferðarhraði verður lækkaður í næsta nágrenni Hallormsstaðar og vegmerkingar, gangbrautir og hraðatakmarkanir við Hallormsstað auknar. Einnig hyggst Vegagerðin, í samráði við Skógrækt ríkisins og Landsvirkjun, standa að lagningu göngu- og hjólreiðastígs frá verslun við Staðará að Atlavík. Einnig verður komið upp áningarstöðum fyrir ferðamenn innan við Klifá og við Gilsá og Hengifossá í samráði við Ferðamálaráð. Í Hallormsstaðarskógi og á áningarstað við Hengifossá verður komið upp upplýsingaskiltum fyrir ferðamenn í samráði við sveitarstjórnir og Ferðamálaráð. Auk þess verða vegvísar settir upp við vegamót. Lögð verður klæðing á veginn yfir Valþjófsstaðarnes frá vegamótum við Végarð austur yfir Kelduárkvísl.

### **Áhrif á landnotkun**

Í umsögnum og athugasemdum hafa komið fram áhyggjur af hækkun vatnsborðs í Jökulsá ofan fyrirhugaðrar brúar og áhrifum hennar m.a. á tún. Í frummatsskýrslu kemur fram að þegar rennsli árinna er nálægt meðalrennsli muni framkvæmdin ekki hafa áhrif á vatnshæð ofan brúar. Í mestu flóðum geti vatnsborð hins vegar orðið allt að 0,4 m hærra en það er nú við sömu aðstæður.

Bygging brúar yfir Jökulsá samkvæmt kosti 1 hefur því í för með sér að vænta má hærri vatnsstöðu í flóðum en nú er á túnnum innan við Hjarðarból. Staðsetning brúar yfir Jökulsá samkvæmt kostum 2 og 3 hefði í för með sér minni áhrif vegna flóða, þar sem brúin væri þá innar í dalnum og brú samkvæmt kosti 4 hefði ekki áhrif á vatnsstöðu í flóðum á túnnum meðfram Jökulsá.

Í frummatsskýrslu og í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum er lýst þeim mótvægisáðgerðum sem Vegagerðin muni standa að. Vegna áhrifa framkvæmdanna á landnotkun lýsir Vegagerðin því yfir að hún sé reiðubúin til að leggja fram rannsóknaráætlun í samvinnu við Náttúrustofu Austurlands og Búnaðarsamband Austurlands, þar sem gerð verði grein fyrir þeim rannsóknum sem gera þarf til þess að hægt verði að meta áhrif vegar og brúar á leið 1 á tún á Hólmum, Melanesi, Bessastaðanesi og Klausturnesi. Komi í ljós að framkvæmdin skaði tún verði niðurstöður rannsókna notaðar til þess að bæta bændum tjónið. Einnig kemur fram að Vegagerðin muni leita eftir sem bestri samvinnu við landeigendur á meðan á framkvæmdum stendur og bæta landspjöll sem kunni að verða.

### Áhrif á menningarminjar

Fram hefur komið að fyrirhuguð vegagerð fer nærri þekktum minjum í landi Bessastaða, Hamborgar og Skriðuklausturs, nánar tiltekið Þingvelli og Bessahaug nærri Bessastöðum, Melarétt neðan vegar innan við Bessastaðaá og fornum túngarði ofan Skriðuklausturs. Á vegleið samkvæmt kostum 2, 3, og 4 mun vera gamall túngarður neðan Hrafnkelsstaða og minjar tveggja mylla.

Í frummatsskýrslu og í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum er lýst þeim mótvægisáðgerðum sem Vegagerðin muni standa að. Vegna áhrifa framkvæmdanna á menningarminjar varðar það að gert er ráð fyrir að fornleifafræðingur grafi könnunarskurði í vegstæðinu neðan Bessastaða. Vegagerðin hefur einnig lýst yfir að hún muni hafa samráð við minjavörð Austurlands og Þjóðminjasafn Íslands um það hvernig staðið verði að fornleifarannsóknnum. Þekktar minjar verði girtar af á framkvæmdatíma svo ekki verði hætta á röskun þeirra og efnistöku og vegskeringum verði hagað þannig að fornleifar verði ekki fyrir röskun.

### Áhrif á gróður og dýralíf

Náttúruvernd ríkisins telur að í frummatsskýrslu sé lítið gert úr áhrifum framkvæmdanna á mögulegar gróðurfarsbreytingar, þörf sé á ítarlegri úttekt á fuglalífi í dalnum og að gögn vanti um hversu tíð og langvinn væntanleg flóð komi til með að verða og hvort þau verði á vaxtartíma gróðurs.

Vegur samkvæmt kosti 1 skerðir svæði neðan núverandi vegar við Gilsá, en Gilsárgil og Gilsáreyri eru á náttúruminjasrá. Veglína kosts 2, 3 og 4 um Gilsá lægi fjær votlendi neðst á Gilsáreyri en vegur samkvæmt kosti 1. Í umsögnum og athugasemdum er bent á að votlendið kunni að vera mikilvægt fuglalífi.

Í frummatsskýrslu og í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum er lýst þeim mótvægisáðgerðum sem Vegagerðin muni standa að. Vegna áhrifa framkvæmdanna á gróður og dýralíf varða þær tilhögun framkvæmda, svo sem að á námu- og skeringarsvæðum verður lífrænum jarðvegi ýtt til hliðar og síðan jafnað yfir með honum að verki loknu og að leitast verður við að nýta lífrænan jarðveg sem fellur til við framkvæmdirnar við frágang meðfram vegi. Umferð vinnuvéla og annarra tækja verður takmörkuð við vegstæði og námur. Þar sem líklegt er talið að flóð hafi fremur áhrif á tún en óræktað land miðast fyrirhugaðar rannsóknir einkum að því að meta hugsanlegt tjón á túnnum bænda. Einnig kemur fram í svörum Vegagerðarinnar að legu vegarins nærri gróðurrannsóknareitum á Gilsáreyri hafi verið breytt til að raska þeim ekki, engin efnistaka verður nærri þeim og þeir verða afmarkaðir á framkvæmdatíma. Þar sem væntanlegur vegur verður færður við Bessastaði verður núverandi vegur jafnaður út og breytt í tún. Í svörum Vegagerðarinnar kemur einnig fram að efnistaka við Gilsá hafi verið takmörkuð við aðalfarveg Gilsár og að áhersla verði lögð á að meginhluti framkvæmda á varpsvæðum verði utan varptíma.

### Áhrif á landslag og jarðmyndanir

Brú yfir Jökulsá í Fljótsdal samkvæmt kosti 1 fer yfir svæði þar sem ekki eru mannvirki fyrir. Brú yfir Jökulsá samkvæmt kostum 2, 3 og 4 færi hinsvegar um svæði þar sem fyrir eru vegir eða raflínur. Vegur samkvæmt kosti 1 verður meira áberandi í landslagi þar sem hann þverar dalinn utar en vegir samkvæmt kostum 2, 3 og 4. Á móti myndi vegur að austanverðu samkvæmt kostum 2, 3 og 4 liggja í farvegi Jökulsár, sumsstaðar um tugi metra frá bakka. Eftir því sem farið er innar í dalinn þarf meira efni í grjótvörn á veginn, vegna lengri kafla í farvegi Jökulsár og kann því aukin

efnistaka vegna þess einnig að hafa í för með sér aukin áhrif framkvæmdanna á jarðmyndanir og landslag.

Í frummatsskýrslu og í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum er lýst þeim mótvægisáðgerðum sem Vegagerðin muni standa að. Vegna áhrifa framkvæmdanna á jarðmyndanir og landslag varða þær tilhögun framkvæmda, svo sem að frágangur núverandi vega og brúa yfir Gilsá og Hengifossá og annar frágangur á framkvæmdasvæði verði unninn í samráði við sveitarstjórnir, ábúendur og eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins. Einnig verði öll efnistaka unnin í samráði við eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins. Í frummatsskýrslu kemur einnig fram að þess verði gætt við efnistöku úr farvegum Hengifossár og Bessastaðaár að breytingar á farvegum ána verði sem minnstar. Einnig liggur fyrir að Vegagerðin muni hafa samráð við aðra megin notendur efnisnáma á svæðinu, þ.e. Skógrækt ríkisins og Landsvirkjun, um hvernig að vinnslu verði staðið. Einnig muni Vegagerðin hafa samráð við landeigendur, veiðiréttarhafa og Veiðimálastofnun um tilhögun framkvæmda.

### Niðurstaða

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim, er það mat skipulagsstjóra ríkisins að lagning Upphéraðs- og Norðurdalsvegav skv. kosti 1 eins og henni er lýst í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hafi ekki í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir og samfélag. Það er ennfremur mat skipulagsstjóra að samkvæmt þeim gögnum sem lögð hafa verið fram um kosti 2, 3 og 4 muni lagning vegarins samkvæmt þeim ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir og samfélag.

Að mati skipulagsstjóra ríkisins hefur Vegagerðin gefið fullnægjandi svör við þeim spurningum um aðra kosti, umhverfisáhrif framkvæmdanna og mótvægisáðgerðir sem fram hafa komið við frumathugun. Þó er það mat skipulagsstjóra ríkisins að til þess að draga enn frekar úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á byggð sé ástæða til að kanna að hve miklu leyti haga megi þungaflytningum vegna virkjunarframkvæmda þannig að þeir verði að verulegu leyti utan þess tíma sem mesti ferðamannastraumurinn er um svæðið. Skipulagsstjóri ríkisins tekur undir ábendingar sem komið hafa fram í umsögnum og athugasemdum, um hugsanleg áhrif framkvæmdanna á gróður og dýralíf. Skipulagsstjóri telur því að ástæða sé til að þær rannsóknir sem fyrirhugaðar eru á áhrifum flóða á túngróður á nesjum við Jökulsá beinist einnig að óræktuðu landi, gróðri og dýralífi, á þeim svæðum þar sem helst má vænta aukinna flóða vegna nýrrar brúar. Þannig fást frekari upplýsingar um grunnástand þeirra svæða og hvort og þá hvernig, náttúrufar þeirra breytist með byggingu brúar.

Bent er á að lagning vegarins skv. kostum 2, 3 og 4 getur kallað á frekara efnisnám en gerð er grein fyrir í frummatsskýrslu. Ef til lagningar vegarins kæmi samkvæmt einhverjum þeirra kosta myndi aukin efnistaka hugsanlega vera háð ákvæðum 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Að mati skipulagsstjóra ríkisins snúa jákvæð áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á íbúa og ferðamenn fremur að almennum endurbótum á þjóðvegakerfinu, annars vegar austan fljóts frá Atlavík að Gilsá og hinsvegar norðan fljóts frá Hjarðarbóli og inn í Norðurdal, heldur en að veruleg samgöngubót felist í nýrri þverun fljótsins fyrir þessa

aðila. Þótt hringleið um fljótið og leið frá bæjum norðan fljóts að Hallormsstað styttest með kosti 1, kemur á móti að ferðamannastaðir og bæir innar í Fljótsdal lenda utan hringleiðarinnar um Lagarfljót. Að mati skipulagsstjóra ríkisins hefði vegið þyngra fyrir þessa aðila að flýta endurbótum á veginum norðan fljóts, frá Fellabæ og inn dalinn, þótt áfram yrðu eingöngu þveranir yfir fljótið við Egilsstaði og Fellabæ annarsvegar og hinsvegar um Valþjófsstaðarnes eins og nú er. Fyrir liggur hinsvegar að tilgangur framkvæmdanna er að tryggja leið fyrir þungaflutninga vegna virkjunarframkvæmda norðan Vatnajökuls, en samkvæmt yfirlýsingu um Noral verkefnið frá 24. maí 2000 er gert ráð fyrir að hefja framkvæmdir við Kárahnjúkavirkjun sumarið 2002. Við frumathugun hefur komið fram að undirbúningur að byggingu nýrrar Lagarfljótsbrúar við Egilsstaði og Fellabæ muni taka nokkur ár. Því virðist sá kostur ekki vera raunhæfur miðað við fyrirliggjandi tímaáætlanir um lagningu vegarins og framkvæmdir við Kárahnjúkavirkjun.

Framkvæmdir við Upphéraðs- og Norðurdalsveg eru háðar framkvæmdaleyfi Austur-Héraðs og Fljótsdalshrepps auk þess sem efnistaka vegna framkvæmdanna er háð ákvæðum 48. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999. Ekki liggja fyrir skipulagsáætlanir af svæðinu, en samvinnunefnd um svæðisskipulag á Héraðssvæði hefur samþykkt að auglýsa tillögu að Svæðisskipulagi Héraðssvæðis. Í svæðisskipulagstillögunni er gert ráð fyrir nýrri brú yfir Lagarfljót við Egilsstaði og Fellabæ og nýrri brú, samkvæmt kosti 1, yfir Jökulsá í Fljótsdal.



## 6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 8. grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Fallist er á fyrirhugaða lagningu Upphéraðs- og Norðurdalsveggar frá Atlavík á Austurhéraði að Teigsbjargi í Fljótsdalshreppi eins og henni er lýst í frummatsskýrslu Veggerðarinnar og með þeim mótvægisáðgerðum sem lýst er í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og lýst er í 5. kafla þessa úrskurðar. Einnig er fallist á lagningu vegarins samkvæmt kostum 2, 3, og 4 eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og með þeim mótvægisáðgerðum sem lýst er í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og 5. kafla þessa úrskurðar.

## 7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 11. ágúst 2000.

Reykjavík, 5. júlí 2000

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir

Þóroddur F. Þóroddsson