

## **NORÐAUSTURVEGUR TIL VOPNAFJARÐAR BRUNAHVAMMSHÁLS-VOPNAFJÖRÐUR**

### **Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum**

#### **HELSTU NIÐURSTÖÐUR**

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að við heildarsamanburð leiðanna séu Hofsárdalsleiðir heldur lakari með tilliti til áhrifa veðurs á færð og umferðaröryggi, áhrifa á veiðihagsmuni í ám, áhrifa á jarðmyndanir og landslag, fornleifar og fuglalíf og verulega verri með tilliti til friðlýsingar Hofsár. Vesturárdalsleiðir hefðu hins vegar mun meiri áhrif á gróðurfar og þá einkum votlendi. Áhrif á aðra umhverfisþætti eru lítil eða óveruleg, óháð leiðum.

Skipulagsstofnun telur það vera háð verktilhögun, mótvægisáðgerðum og vöktun hvernig til tekst um áhrif framkvæmdarinnar og starfsemi sem henni fylgir, á umhverfið.

Skipulagsstofnun leggur til að það skilyrði verði sett fyrir framkvæmdaleyfi að fyrir liggja samkomulag Vegagerðarinnar og landeiganda um endurheimt votlendis.

## EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR.....	3
1.1	Athugun Skipulagsstofnunar .....	3
1.2	Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar.....	3
2	FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ .....	5
2.1	Kostir.....	5
2.1.1	Uppbygging núverandi vegar og frágangur.....	6
2.1.2	Aðrir kostir, veglína um Skor.....	7
2.2	Veðurfar .....	8
2.2.1	Samanburður á veðurfari veglína.....	8
3	NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	9
3.1	Áhrif á menn og samfélag .....	9
3.1.1	Samfélagsáhrif .....	9
3.1.2	Áhrif á landbúnað og landnotkun.....	9
3.1.3	Áhrif á ferðaþjónustu og útivist .....	12
3.1.4	Áhrif á hljóðvist .....	12
3.1.5	Áhrif á grunn- og neysluvatn .....	13
3.1.6	Samgöngur og umferðaröryggi .....	13
3.1.7	Áhrif á jarðmyndanir, landslag og verndargildi.....	14
3.1.8	Áhrif á fornleifar .....	18
3.1.9	Áhrif á laxfiska og veiði .....	19
3.2	Áhrif á gróður og dýralíf .....	21
3.2.1	Áhrif á gróður .....	21
3.2.2	Áhrif á dýralíf .....	24
3.3	Staða skipulags og leyfisveitinga.....	25
4	NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	26

## 1 INNGANGUR

### 1.1 ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Þann 30. janúar 2006 sendi Vegagerðin frummatsskýrslu, um Norðausturveg til Vopnafjarðar, Brunahvammsháls – Vopnafjörður, í Vopnafirði, til athugunar hjá Skipulagsstofnun samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 8. febrúar 2007 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og Þorparanum 22. febrúar 2007.

Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 8. febrúar 2007 til 23. mars 2007 á skrifstofu Vopnafjarðarhrepps, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is). Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Vopnafjarðarhrepps, Byggðastofnunar, Ferðamálastofu, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Landbúnaðarstofnunar - veiðimálastjórn, Landgræðslu ríkisins, Skógræktar ríkisins, Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands. Á kynningartíma bárust Skipulagsstofnun fimm athugasemdir. Skipulagsstofnun sendi umsagnirnar og athugasemdirnar til Vegagerðarinnar.

Þann 4. júní 2007 sendi Vegagerðin matsskýrslu, um Norðausturveg til Vopnafjarðar, Brunahvammsháls – Vopnafjörður, til Skipulagsstofnunar og óskað eftir álitistofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

### 1.2 GÖGN LÖGÐ FRAM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

**Frummatsskýrsla.** Norðausturvegur til Vopnafjarðar, Brunahvammsháls – Vopnafjörður. Mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin janúar 2007.

#### Önnur gögn:

##### VIÐAUKI I - Fylgiskjöl

1. Norðausturvegur tenging Vopnafjarðar við Hringveg. Landnotkun, yfirlit yfir skerðingu á tünnum vegna Vegagerðar í Vopnafirði. Vegagerðin, október 2006.
  2. Norðausturvegur til Vopnafjarðar, Umferðarspá. Vegagerðin, október 2006.
  3. Norðausturvegur - tenging Vopnafjarðar við Hringveg. Hljóðvist, Vegagerðin, nóvember 2006
  4. Norðausturvegur - tenging Vopnafjarðar við Hringveg. Votlendi sem raskast vegna vegagerðar á mögulegum leiðum. Vegagerðin, október 2006.
- Leiðbeiningar Umhverfisstofnunar um mat á röskun og endurheimt votlendis vegna vegaf framkvæmda og annarra framkvæmda sem við geta átt. Bréf frá Umhverfisstofnun, dags. 12. janúar 2006.
5. Verndarflokkar Vegagerðarinnar. Námur, efnistaka og frágangur, 2002, Vegagerðin o.fl., Reykjavík, bls. 62.
  6. Námur við mögulegar veglínur í Vopnafirði. Rannsóknadeild-Þróunarsvið Vegagerðarinnar, desember 2006.
  7. Tillaga að hugtökum um vægi áhrifa sem styðjast má við við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Skipulagsstofnun, desember 2005.

**VIÐAUKI II - Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum vegagerðar í****Vopnafirði.**

Guðný Zoëga, Bryndís Zoëga og Guðmundur St. Sigurðarson. Byggðasafn Skagfirðinga, rannsóknarskýrslur, 2005/47, Sauðárkróki, 126 bls.

**VIÐAUKI III - Gróðurfar, dýralíf og verndargildi á vegarstæðum í Hofsaárdal og****Vesturárdal.**

Guðrún Á. Jónsdóttir, Halldór W. Stefánsson, Skarphéðinn G. Þórisson, Berglin Steina Ingvarsdóttir, Erlín Emma Jóhannsdóttir, Kristín Ágústsdóttir, 2005. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Austurlands Neskaupsstað. Skýrsla NA-050061, 53 bls.

**VIÐAUKI IV - Gróðurfar og fuglalíf á vegarstæðum milli Oddsgils og Teigs í****Vopnafirði.**

Guðrún Á. Jónsdóttir, Halldór W. Stefánsson og Kristín Ágústsdóttir, 2006, Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Austurlands Neskaupsstað. Skýrsla NA-060069, 15 bls.

**VIÐAUKI V - Norðausturvegur, tenging Vopnafjarðar við Hringveg. Ráðgjöf vegna snjóhönnunar.**

Orion ráðgjöf, 2004, greinargerð, júlí 2004. Reykjavík, 31 bls.

**Umsagnir bárust frá:**

- Vopnafjarðarhreppi með bréfi dags. 1. mars 2007.
- Ferðamálastofu með bréfi dags. 5. mars 2007.
- Byggðastofnun með bréfi dags. 27. febrúar 2007.
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 16. mars 2007.
- Heilbrigðiseftirliti Austurlands með bréfi dags. 24. febrúar 2007.
- Landbúnaðarstofnun - veiðimálastjórn með bréfi dags. 7. febrúar 2007.
- Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 28. febrúar 2007.
- Skógrækt ríkisins með bréfi dags. 22. febrúar 2007.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 4. apríl 2007.
- Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 23. febrúar 2007.

**Athugasemdir bárust frá:**

- Ásmundi Aðalsteinssyni, Kópavogi með bréfi dags. 22. mars 2007.
- Páli Aðalsteinssyni, Vopnafirði með bréfi móttikið 28. mars 2007.
- Pétri Valdimar Jónssyni, Teigi, Vopnafirði með bréfi dags. 22. mars 2007.
- Rósu Aðalsteinsdóttur, Ási, Vopnafirði með bréfi dags. 23. mars 2007.
- Sigþóri Þorgrímssyni, Búastöðum, Vopnafirði. með bréfi móttikið 22. mars 2007.

Vegagerðinni barst auk þess athugasemd beint frá Baldri Guðmundssyni og Friðbirni Hauki Guðmundssyni Hauksstöðum, dags. 18. mars. 2007 og Braga Vagnssyni, Burstarfelli.

**Matsskýrsla:** Norðausturvegur til Vopnafjarðar, Brunahvammsháls – Vopnafjörður. Mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin maí 2007.

Viðaukar með matsskýrslu:

Sömu viðaukar fylgdu matsskýrslu og frummatsskýrslu en í Viðauka I hafði verið bætt umsögnum og athugasemdum við frummatsskýrsluna auk athugasemdar er Vegagerðinni barst, dags. 18. mars. 2007 og bréfi frá Skipulagsstofnun dags. 12. apríl 2007.

## 2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Byggður verður nýr vegur frá Brunahvammshálsi til Vopnafjarðar. Áætlaður vegur er 24 til 42 km langur háð vali á veglínnum. Veglínurnar sem skoðaðar hafa verið fylgja núverandi vegi á köflum en engin þeirra telst enduruppbygging núverandi vegar.

Tilgangur framkvæmdar með nýjum vegi er að styrkja byggðalög á Austurlandi með bættu vegasambandi milli Vopnafjarðar og Hringvegjar. Vegalengdir milli þéttbýlisstaða á Austurlandi stytast hins vegar óverulega. Markmiðið með gerð vegarins er fyrst og fremst að auka umferðaröryggi, draga úr slyshættu vegna veðurfars og tryggja greiðar samgöngur á svæðinu, ekki síst fyrir þungaflutninga.

Efnistaka vegna framkvæmdarinnar verður úr námum í grennd við veglínurnar og úr skeringum. Efnisþörf er áætluð 1085 til 1185 þús. m<sup>3</sup>, eftir leiðum og þar af komi úr námum 635 til 735 þús. m<sup>3</sup> en 350 til 450 þús. m<sup>3</sup> úr skeringum. Nýi vegurinn verður uppbyggður, með bundnu slitlagi og hannaður samkvæmt vegstaðli C1 og heildarbreidd 7,5 m en Millidalaleið verður hönnuð skv. vegstaðli C2 með 6,5 m heildarbreidd. Hönnunarhraði vegarins er miðaður við 90 km/klst. hámarkshraða nema á Millidalaleið verður hann 60-90 km/klst.

Í tengslum við framkvæmdina þarf að byggja áningarstað og útskot við veginn. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist árið 2007 og ljúki árið 2010. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina árið 2005 var 1.500 milljónir króna en vegna breyttrar hönnunar má gera ráð fyrir að kostnaður hafi hækkað um 20-25%.

### 2.1 KOSTIR

Í matsskýrslu eru lagðar fram 5 veglínur til athugunar hjá Skipulagsstofnun skv. lögum nr. 106/2000 m.s.b. um mat á umhverfisáhrifum. Leið 1, **Vesturárdalsleið** með tveimur valkostum á kafla frá Hauksstöðum að núverandi Norðausturvegi við Vopnafjarðarkauptún eða í Hofsárdal og leið 2, **Hofsárdalsleið**, með tveimur valkostum á kafla frá Steinvarartungu að núverandi Norðausturvegi í Hofsárdal. Að auki er lögð fram tengingin **Millidalaleið**, sem er 7,0 km löng og tengir Vesturárdal við Hofsárdal.

#### **Leið 1, Vesturárdalsleið greinist í þrjár veglínur:**

Leið 1a, Vesturárdalsleið innan við Hauksstaði,

Leið 1b, Vesturárdalsleið um Búastaði og

Leið 1c, Vesturárdalsleið um Hofsháls.

#### **Leið 2, Hofsárdalsleið greinist í þrjár veglínur:**

Leið 2a, Hofsárdalsleið innan við Steinvarartungu,

Leið 2b, Hofsárdalsleið Einarstaðamegin og

Leið 2c, Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin.

**Leið 1, Vesturárdalsleið.** Í matsskýrslu kemur fram að um eina Vesturárdalsleið sé að ræða fyrstu 21 km þar sem hún liggir um Fossheiði og innsta hluta Vesturárdals. Tvær leiðir séu til skoðunar á ytri hluta leiðarinnar. **Leið 1 a. Vesturárdalsleið innan við Hauksstaði** liggur um neðanverðan Brunahvammsháls, ofan eyðibýlisins Brunahvamms, í um 100 m h.y.s. lægra en núverandi vegur. Sunnan undir hlíðum Kálffells stefni leiðin upp á við og fari mest í 450 m h.y.s og þveri núverandi veg í um 435 m h.y.s á Fossheiði, í lægð milli Kálffells og Pyttalækjarbungu. Hún liggir svo niður Vesturárdal og undir norðurhlíðum Urðarfjalls. Innan við Hauksstaði í Vesturárdal greinist leiðin í tvær leiðir. **Leið 1 b. Vesturárdalsleið um Búastaði** liggur um byggð í Vesturárdal og fylgir núverandi Vesturárdalsvegi að mestu leyti á löngum köflum. **Leið 1 c. Vesturárdalsleið um Hofsháls** liggir áfram undir norðurhlíðum Urðarfjalls og sé á um 5 km kafla í um 220-235 m h.y.s. Hún kræki fyrir Sandfell og fari um Hofsháls í rúmlega 265 m h.y.s. Leiðin stefni því næst niður brattar brekkur Hofsárdals á tæplega þriggja km löngum kafla og tengist núverandi vegi við Hof.

**Leið 2, Hofsárdalsleið.** Í matsskýrslu kemur fram að Hofsárdalsleið liggir um Hofsárdal og þveri Hofsa á tveimur stöðum. Tvær veglínur séu til skoðunar á ytri hluta leiðarinnar. **Leið 2 a. Hofsárdalsleið innan við Steinvarartungu** liggur frá Hólkná að Hofsa þar sem áin sé þveruð með um 80 m langri brú í þremur höfum, skammt ofan Brunahvamms. Síðan stefni hún lítillega upp á við frá Hofsa og liggir svo í um 380 m h.y.s. í ofanverðum allbröttum hlíðum Fossdals að austanverðu á um 10 km kafla. Hún fari yfir tvær ár, Sauða og Friða sem þurfi að setja í ræsi. Áður en komið sé að Steinvarartungu liggir leiðin niður brattar hlíðar Tungukolls á rúmlega þriggja km löngum kafla. Við Steinvarartungu skiljast leiðir b og c. **Leið 2 b. Hofsárdalsleið Einarstaðamegin** liggur yfir Tunguá þar sem gert sé ráð fyrir stórum steiptum stökk, síðan austur með Hofsa neðan Einarstaða og fylgi svo að mestu heimreið að Einarstöðum þar til komið sé í nágrenni Þorbrandsstaða. Þaðan stefni leiðin yfir Hofsa um 70 m langa brú í þremur höfum, neðan veiðihúss norðan árinna og tengist núverandi vegi við Teig. **Leið 2 c. Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin** fer norður yfir Hofsa við Steinvarartungu, þar sem gert sé ráð fyrir 145 m langri brú í fjórum höfum og liggir svo um neðanverðan Burstarfellskóg, ýmist eftir áreyrum eða malarhjöllum meðfram Hofsa. Hún fari framhjá Burstarfelli, um neðanverð tún bæjarins. Leiðin liggir síðan í um 150-250 m fjarlægð frá núverandi heimreið að Burstarfelli, að núverandi vegi við Teig.

**Millidalaleið.** Í matsskýrslu kemur fram að Millidalaleið verði byggð í tengslum við Hofsárdalsleið og Vesturárdalsleið um Búastaði en aðeins þurfi að byggja nyrsta hluta hennar, þ.e. 1,4 km ef Vesturárdalsleið um Hofsháls verði fyrir valinu. Miðað sé við að Millidalaleið verði 6,5 m breiður vegur með bundnu slitlagi.

### 2.1.1 Uppbygging núverandi vegar og frágangur.

Í matsskýrslu kemur fram að núverandi vegur liggir um svæði sem sé vindasamt og þar erfið vetrarfærð. Bráðabirgðavegur upp Brunahvammsháls sé með 7% halla og brekkan um 2 km löng. Á kaflanum frá Brunahvammshálsi að Burstarfelli liggir núverandi vegur hátt í landi um hóla og hæðir. Vegurinn um Burstarfellsbrekkur sé mjög brattur, með allt að 13,5% halla og brekkan niður Burstarfellið sé 4,3 km löng og erfið, með a.m.k. 17 kröppum beygjum. Skoðaðir hafa verið ýmsir möguleikar á því að byggja upp veg í grennd við núverandi veg, en það krefst mikilla skeringa og fyllinga og engin leið er að fylgja honum um Burstarfellsbrekkur.

Fyrir liggur að með nýjum vegi verði núverandi vegur lagður af að stærstum hluta og látinn vera eins og hann er. Kaflanum um Burstarfellsbrekkur að útsýnisstað á Burstarfelli mun líklega aðeins haldið opnum að sumarlagi. Sveitarstjórn, landeigendur og Vegagerðin eru sammála um að um 2 km langur bráðbirgðavegur sem lagður var frá Hölkná upp á núverandi veg í Brunahvammshálsi og kom til greina að fjarlægja skv. úrskurði Skipulagsstofnunar 14. júní 2000, fái að standa áfram en hann auðveldi aðgengi við landgræðslu, smalamennsku og útivist.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun um þann möguleika að endurbyggja núverandi veg um Burstarfellsbrekkur, eða leggja nýjan veg í grennd við hann, skýra og rökstutt að það er ekki kostur. Stofnunin bendir á að í úrskurði hennar um Norðausturveg frá Hringvegi að Brunahvammshálsi, dags. 14. júní 2000, kom fram að ef bráðabirgðavegur frá Hölkná upp á núverandi veg í Brunahvammshálsi verði lagður niður verði efni úr honum nýtt við áframhaldandi vegagerð, sléttað yfir vegstæðið til samræmis við umhverfið og stórgrýti dreift yfir til að fela velgínuna sem mest. Nú liggur hins vegar fyrir að vegurinn þarf að vera í notkun fyrir almenna umferð allt þar til nýr vegur kemst í notkun og nýting efnis úr honum er því ekki möguleg og bent er á að vegurinn muni nýtast við landgræðslu, smalamennsku og útivist. Skipulagsstofnun telur ásættanlegt að tenging vegarins við nýjan veg verði gerð lítið áberandi og í samráði við sveitarstjórn og Umhverfisstofnun gerðar ráðstafanir, ef talið er hægt, til að draga úr sjónrænum áhrifum vegarins.

### 2.1.2 Aðrir kostir, veglína um Skor.

Í athugasemdum frá Ásmundi Aðalsteinssyni eru kynntar hugmyndir um nýja legu vegar í Hofsárdal út Fossdal norðan megin. Brú verði byggð stutt fyrir utan eyðibýlið Skor og vegur þaðan að Tunguseli og þar verði byggð önnur brú yfir ána og síðan liggja vegurinn eins og lýst er í skýrslu Vegagerðarinnar út á núverandi veg inn af Teigi. Í athugasemdinni er bent á að kosti þess að losna við að þurfa að fara um það bil 10 km yfir Fossheiði, sem nái upp í 450 metra yfir sjó og norður fyrir Urðarfjall. Þar sé gert ráð fyrir um það bil 18 kílómetra löngum vegi, sem yrði mun verri heldur en láglendisvegur um Fossdal og Hofsárdal.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að við undirbúning framkvæmdarinnar var skoðaður sá möguleika að leggja veg niður Hofsárdal að norðanverðu á kaflanum frá Brunahvammum að Skor. Veglínin hafi verið sett út, gengin, útbúin langsnið, gerðir magn- og kostnaðarreikningar og teknar saman upplýsingar um vegtækni. Helstu ástæður þess að Vegagerðin og sveitarstjórn Vopnafjarðar höfnuðu veglínunni voru að hún raski landslagi mjög mikið því hún liggja um erfitt vegagerðarland sem talið sé snjópungt. Einnig sé hún á löngum köflum nálægt Hofsá sem hafi neikvæð áhrif á laxveiði. Vegur og brú yfir Hofsá muni blasa við frá sumarbústað við Fremri snið því veglínin liggja aðeins í um 110 m fjarlægð frá bústaðnum og hafi veruleg áhrif á friðsæld þar. Ekki sé hægt að uppfylla kröfur um umferðaröryggi og vegtækni nema með verulegu raski á landi og miklum tilkostnaði. Framkvæmdir á leiðinni séu einnig kostnaðarsamar vegna brúargerðar en brýr yrðu samtals um 345 m langar.

Skipulagsstofnun telur athugasemdir um aðra legu vegar niður Hofsárdal athygli verðar en telur jafnframt að Vegagerðin hafi sýnt fram á að þessi kostur hafi verið skoðaður nægilega til þess að rökstyðja að hann komi ekki til greina. Á grundvelli framlagðra gagna og skoðunar á vettvangi telur Skipulagsstofnun að vegur umrædda leið hefði síst minni umhverfisáhrif en fyrirbyggjandi tillaga Vegagerðarinnar einkum vegna jarðrasks og nálægðar við Hofsá.



## 2.2 VEDURFAR

Í matsskýrslu kemur fram að núverandi Norðausturvegur um Vopnafjarðarheiði liggja hátt út Burstarfellsbrúnir. Algengt sé að vegurinn lokist að vetrarlagi vegna snjóá og illvirðis. Þoka er öðru hvoru til trafala á núverandi vegi um Vopnafjarðarheiði, á öllum árstímum. Vegfarendur geti lent í þoku um miðjar Burstarfellsbrekkur í um 250-300 m h.y.s. og þaðan getur verið þétt þoka inn að Kálffelli eða alveg inn á Brunahvammsháls, sem sé í meira en 450 m h.y.s. Heimamenn og aðrir vegfarendur sem fari um Vopnafjarðarheiði hafi við slíkar aðstæður oft lýst því að þegar komið sé að Hölkná sjáist undir þokuna út og niður Hofsárdal.

### 2.2.1 Samanburður á veðurfari veglína.

Í matsskýrslu kemur fram að allar veglínurnar hafi kosti og galla, mismunandi eftir því hvaða atriði séu skoðuð. Einkunnargjöf sýni að leiðirnar séu mjög jafnar en þó fái leið um Vesturárdal aðeins betri einkunn en aðrar leiðir. Fram kemur að úrkoma vaxi að jafnaði með hæð yfir sjávarmáli, hitastig falli að sama skapi. Fyrir vikið megi reikna með meiri snjókomu á Vesturárdalsleið en á Hofsárdalsleið. Þó svo að ofankoma sé að jafnaði minnst á Hofsárdalsleið þá muni frekar safnast snjór á veg á þeirri leið auk þess að talið sé að þar verði mest snjóköf. Veðurhæð eykst að jafnaði með hæð yfir sjávarmáli. Því má búast við að vindasamast sé á Vesturárdalsleið um Hofsháls en síst sé vindasamt á Hofsárdalsleið. Talið sé líklegast að hálka valdi vandræðum á Hofsárdalsleið en síst á Vesturárdalsleið um Búastaði. Þoka sé talin minnst á Hofsárdalsleið en ekki vitað um mun á öðrum leiðum. Hætta er talin á snjóflóðum og grjóthruni á Hofsárdalsleið Einarstaðamegin.

Í athugasemdum Ásmundar, Páls og Rósu Aðalsteinsbarna kemur fram að stundum þegar þoka sé á Fossheiði sé engin þoka niðri í Fossdal. Það geti gerst þegar vont veður sé á Fossheiði að veðrið nái ekki mikið innar á heiðina og sé þá komið í þurrara og betra veður, í efstu drögum Fossdals. Hvatt er til þess að hinn fyrirhugaði vegur upp frá Vopnafirði að Hölkná verði sem mest á láglandi. Þar með verði hagsmunir Vopnafirðinga og annarra vegfarenda best tryggðir. Fram kemur að norðan og norðvestan áttir séu mun hægari í Hofsárdal en í Vesturárdal, alla leiðina frá þorpinu og upp að Hölkná. Það sé mjög auðvelt að minnka skafrenning upp á veginn í Hofsárdal með skógrækt.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram núverandi vegur liggja um þokusvæði á um 25 km löngum kafla en telja megi að Vesturárdalsleið geti legið á þokusvæði á um 15 km löngum kafla og Hofsárdalsleið á um 9 km kafla. Nýr vegur muni því liggja um þokusvæði á töluvert styttri kafla en núverandi vegur, óháð leiðarvali. Vegagerðin telur að þoka hafi óveruleg áhrif á umferðaröryggi. Almenn sé reynt að leggja vegi á sem lægstu landi en ýmislegt annað þurfi að taka með í reikninginn. Í Hofsárdal sé mikill hliðarhalli og brattar brekkur sem skapi meiri hættu fyrir vegfarendur en sú staðreynd að veglína um Vesturárdal liggja hærra í landi. Vegagerðin telur að með Vesturárdalsleið um Búastaði verði öryggi vegfarenda best tryggt.

Skipulagsstofnun telur greinargóða umfjöllun í matsskýrslu um veðurfar og áhrif þess á umferð á mismunandi leiðum. Fram kemur að allar veglínurnar hafi kosti og galla, einkunnargjöf sýni að leiðirnar séu mjög jafnar en þó fái leið um Vesturárdal aðeins betri einkunn en aðrar leiðir. Skipulagsstofnun telur að sýnt hafi verið fram á að reikna megi með meiri snjókomu og þoku á Vesturárdalsleið en á Hofsárdalsleið en meira snjóköfi og hættu á hálkuvandræðum á Hofsárdalsleið. Skipulagsstofnun tekur undir þau sjónarmið Vegagerðarinnar að þoka hafi óveruleg áhrif á umferðaröryggi og meira öryggi sé á vegi um tiltölulega slétt land eins og á Vesturárdalsleið, en í landi



þar sem er mikill hliðarhalli og brattar brekkur eins og á Hofsárdalsleið. Skipulagsstofnun telur ekki hægt að taka afstöðu til þess á hvorri leiðinni séu meiri lýkur á að umferð teppist vegna snjóá eða skafrennings.

### **3 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM**

#### **3.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG**

##### **3.1.1 Samfélagsáhrif**

Samkvæmt matsskýrslu mun framkvæmdin hafa talsverð áhrif á samfélagið því góður heilsársvegur verður þar sem í dag er lélegur vegur sem lokast stundum vegna veðurs og/eða færðar á veturna. Að loknum framkvæmdum styttist ferðatími frá Vopnafirði að Hringvegi vegna betri og styttri vegar og öryggi í samgöngum eykst sem bæði hafi áhrif á ferðir íbúa og flutninga á vörum og þar með á rekstur fyrirkæja á Vopnafirði. Möguleikar íbúa í Vopnafirði til að hafa samskipti og stunda atvinnu bæði til austurs og vesturs aukast. Þess utan megi búast við aukinni umferð ferðamanna og vaxandi þjónustu við þá. Framkvæmdin uppfylli áætlanir stjórnvalda um samgöngu- og byggðamál og muni hafa veruleg jákvæð áhrif á samfélagið óháð leiðavali. Ef framkvæmdin hafi þau áhrif að sala á veiðileifum í Hofsá eða Vesturdalsá dragist saman hafi það fjárhagsleg áhrif á landeigendur og þar með samfélagið í Vopnafirði. Fjárhagslegir hagsmunir vegna sölu veiðileyfa í Hofsá séu mun meiri en í Vesturdalsá og mögulegt að framkvæmdin geti haft talsverð neikvæð áhrif á sölu veiðileyfa í Hofsá, einkum á framkvæmdatíma. Neikvæð áhrif á samfélag eru talin verða meiri á Hofsárdalsleið en Vesturárdalsleið vegna áhrifa á sölu veiðileyfa og vegna byggingar- og rekstrarkostnaðar vegarins.

Hreppsnefnd Vopnafjarðarhrepps telur að umfjöllun frummatsskýrslunnar sé nægjanleg og hefur engu við hana að bæta. Byggðastofnun telur frummatsskýrsluna lýsa vel þeim breytingum á samgöngum sem verði með tilkomu vegarins, ferðalög íbúa verði auðveldari svo og flutningar á aðföngum og afurðum og möguleikar í ferðþjónustu aukist.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun matsskýrslunnar um samfélagsáhrif nægilega og að áhrif nýs vegar á samfélagið í Vopnafirði verði verulega jákvæð óháð leiðum. Stofnunin telur líkur á neikvæðum samfélagsáhrifum meiri á Hofsárdalsleið en Vesturárdalsleið vegna hugsanlegra áhrifa á eftirspurn eftir veiðileyfum í Hofsá.

##### **3.1.2 Áhrif á landbúnað og landnotkun**

Samkvæmt matsskýrslu mun framkvæmdin hafa áhrif á landbúnað því gróið land hverfur undir veg, vegurinn skiptir landinu upp og hindri umferð búfjár. Hofsárdalsleið um Einarstaði raskar túnnum mest eða um 3 ha en Hofsárdalsleið um Burstarfell minnst eða rúmum 1 ha. Greiddar verða bætur til nýræktunar og áhrif framkvæmdarinnar á tún teljist óveruleg. Vesturárdalsleið um Búastaði raski mestu beutilandi eða rúmlega 133 ha, áhrifin séu varanleg og sé framkvæmdin talin hafa talsverð neikvæð áhrif á beutiland, óháð veglínnum. Framkvæmdin samkvæmt Hofsárdalsleið sé talin geta haft veruleg neikvæð áhrif á áætlanir um friðlýsingu Hofsár vegna rasks á landslagi, jarðmyndunum, friðsæld og útivistargildi svæðisins og ef vegur verði lagður um Burstarfell verði röskun á um 4,6 ha birkiskógi. Áhrif á birkiskóginn séu varanleg og teljist talsvert neikvæð en hægt sé að minnka þau með mótvægisáðgerðum. Ósnortið víðerni skerðist því mörk þess færast til, háð veglínnum. Framkvæmdin sé talin hafa lítil áhrif á síma- og raflínur og muni Vegagerðin taka þátt í kostnaði vegna hugsanlegra breytinga á þeim. Áhrif framkvæmdarinnar séu talin

verða talsverð neikvæð á landbúnað en veruleg neikvæð á landnotkun á Hofsárdalsleið og talsverð á Vesturárdalsleið.

Í umsögn Skógræktar ríkisins er fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á Burstafellsskóg en ekki er talið að þau verði veruleg utan veghelgunarsvæðisins. Þá er bent á að Vesturárdalsleið liggji um skógræktarsvæði norðan við kaupstaðinn og skipti því í tvo hluta og muni hafa töluverð áhrif á nýtingu svæðisins til útivistar og skógræktar í framtíðinni. Vegagerðin bendir á að skógræktarsvæðið norðan kaupstaðarins, „Tangaskógur“, sé skipt í svæði A, B og C og veglínan liggji um svæði A en ekki innan svæðis sem samningur hafi verið gerður um skógrækt á. Vegagerðin telur að ný veglína neðan við sorphaugana í Vopnafirði muni hafa óveruleg áhrif á nýtingu svæðisins til útivistar og skógræktar í framtíðinni. Við nákvæma staðsetningu vegarins verði reynt að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á þann trjágróður sem þegar hafi verið plantað á svæðinu. Ef talin verði þörf á að nýta svæðið til útivistar í framtíðinni muni Vegagerðin taka þátt í að ákveða hvar göngustígar skulu þvera Norðausturveg. Miðað við upplýsingar á korti sem fylgi Skógræktaráætlun fyrir Tangaskóg frá árinu 2001 megi miða við að landnotkun breytist á 40 m breiðri ræmu, eða 1,7 ha. Haft verði samráð við landeigendur og Skógrækt ríkisins um mótvægisáðgerðir, landeigendum greiddar skaðabætur, fyrir trjágróður sem fjarlægja þarf, en þær verði ætlaðar til plöntunar á svæði sem sveitarstjórn mun útvega á aðliggjandi skógræktar- og útivistarsvæði við Nýpslón.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Austurlands eru gerðar athugasemdir við nálægð Vesturárdalsleiðar um Búastaði við sorpurðunarstað Vopnfirðinga. Kanna þurfi hvort hugsanlegt sé að veglínan liggji um svæði sem þegar hafi verið urðað í eða mengað af sigvatni frá urðunarstaðnum, hvort urðunarstaðurinn verði í sjónlínu frá nýju vegstæði eða hvort þurfi að finna nýjan urðunarstað ef umrædd veglína verði valin ef hún liggji innan áhrifasvæðis núverandi urðunarstaðar. Vegagerðin tekur fram að fulltrúar Vopnafjarðarhrepps hafi óskað eftir að nýr vegur yrði lagður neðan við sorphaugana og hafi leiðin verið útfærð í samræmi við óskir heimamanna. Ekki séu áætlanir um að flytja sorpurðunarstaðinn á næstu árum.

Vegagerðin telur afar ólíklegt að veglínan liggji ofan á gömlum sorphaugum en ef svo ólíklega vilji til, þá verði hún á fyllingu yfir svæðið svo jarðvegi verður lítt raskað við byggingu vegar á þessum stað. Ekki verði séð hvaða áhrif sigvatn frá sorphaugunum ætti að hafa á framkvæmdina. Líklegt sé að sorpurðunarstaðurinn muni sjást frá nýjum vegi, en haft verði samráð við sveitarstjórn um þörf fyrir aðgerðir til að draga úr útsýni frá vegi að sorpurðunarstað.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er tekið undir það sem fram kemur í frummatsskýrslu um að með vegagerð um Hofsárdal breytist verulega forsendur friðlýsingar Hofsár. Bent er á að Vesturárdalsleið muni ekki hafa bein áhrif á náttúruverndarsvæði en gæta þurfi varúðar þar sem sú leið liggur næst Skógarlóni. Vegagerðin tekur fram að ef vegur verður lagður samkvæmt Vesturárdalsleið um Búastaði verði tekið fram í útboðsgögnum að allt rask utan vegfyllinga og öryggissvæðis sé óleyfilegt á 0,3 km löngum kafla þar sem veglínan liggur í minna en 100 m fjarlægð frá Skógalóni.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að forsendur útreikninga á áhrifum framkvæmdarinnar á víðerni virðist ekki vera réttar þar sem núverandi vegur muni ekki verða fjarlægður eða umferð um hann leggjast af. Því muni ekki endurheimtast svæði þar sem hægt sé að njóta án truflunar af mannvirkjum eða umferð vélknúinna farartækja. Vegagerðin lýsir þeirri skoðun að þegar viðhaldi á núverandi vegi leggst af

verði umferð um hann það lítil að hún muni ekki hafa áhrif á upplifun af svæðinu sem víðerni og hingað til hafa svæði talist til víðerna þótt um þau liggi vegslóðar.

Í athugasemd Péturs Jónssonar er bent á að fyrirhuguð þverun Teigarár á brún Skessufoss á Millidalaleið sé mjög hættuleg vegna hættu á hálfu og að auki verði ræsi mjög áberandi og til líta. Gerir hann tvær tillögur um breytta legu Millidalaleiðar. Bent er á að ekki sé tekið tillit til gerðar undirganga og girðinga í kostnaðaráætlun. Hann bendir einnig á annað vegstæði á hluta Hofsárdalsleiðar sem hann telur ódýrari kost. Vegagerðin bendi á að haft hafi verið samráð við sveitarstjórn um girðingar og undirgöng, sem verði staðsett í samráði við landeigendur og lagt sé til að girt verði með veginum í byggð. Lega Millidalaleiðar hafi verið ákveðin þegar gróðurkort lá fyrir og hún lögð með tilliti til þess að raska sem minnstu votlendi. Við verkhönnun verði skoðað hvort hægt er að færa veglínununa frá brún Skessufoss til að draga úr sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar. Nefndir kostir við þverun Hofsár hafi verið skoðaðir á fyrri stigum en þóttu ýmist hvorki áhugaverðir né hagkvæmari.

Í athugasemdum landeigenda Hauksstaða er gerð athugasemd við staðsetningu Vesturárdalsleiðar um Búastaði framhjá fjárhúsum í landi Hauksstaða og bent á að ristarhlið þurfi að koma á heiðargirðingu er liggi frá brúnni hjá Hauksstöðum og upp að klettabelti í fjallinu. Þá væri æskilegt að ræða við landeigendur um girðingu meðfram veginum frá Búastöðum að heiðargirðingu. Vegagerðin bendir á að girt verði meðfram nýjum vegi í byggð eftir því sem við á, ristarhlið verði á heiðagirðingunni og við upphaf Millidalaleiðar. Við endanlega staðsetningu Vesturárdalsleiðar um Búastaði verði hún færð fjær fjárhúsum í landi Hauksstaða, í samráði við landeigendur, svo vatnból skerðist ekki og þar verði undirgöng fyrir sauðfé.

Í athugasemdum landeigenda Búastaða er gerð tillaga að nýrri legu Vesturárdalsleiðar um Búastaði á milli stöðva 35.600-36.500 og um fjárgeng undirgöng í landi Búastaða. Vegagerðin bendir á að landeigenda hafi verið kynnt færsla á veglínunni, sem dragi úr áhrifum framkvæmdarinnar á landbúnað og verði nánar útfærð við endanlega hönnun vegarins svo og staðsetning undirganga fyrir sauðfé. Vesturárdalsleið um Búastaði

### 3.1.2.1 Vesturárdalsleið um Búastaði

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar á skógræktarsvæði „Tangaskógar“ verði lítil með tilliti til þeirra mótvægisáðgerða sem fram koma í matsskýrslu.

Áhrif framkvæmdarinnar á sorpurðunarstað Vopnfirðinga eða sorpurðunarstaðarins á framkvæmdina verði lítil með tilliti til þess að framkvæmdin kalli ekki á verulega jarðvegsröskun á því svæði sem úrgangur kann að hafa verið urðaður á. Hugsanleg neikvæð sjónræn áhrif á vegfarendur vegna sorpurðunarstaðar geta ekki talist veruleg og Vegagerðin lýsir að hún er reiðubúin til samráðs við sveitarstjórn um að meta þörf fyrir mótvægisáðgerðir í því sambandi.

Áhrif framkvæmdarinnar á Skógarlón verði lítil vegna fjarlægðar frá bökkum lónsins og framkvæmdaraðili mun auk þess setja skilyrði í útboðsgögn er banna rask utan vegsvæðis á þeim 0,3 km kafla sem vegur væri innan við 100 m frá bökkum lónsins.

Skipulagsstofnun telur Vegagerðina taka tillit til athugasemda landeigenda á Hauksstöðum um færslu veglínu vegna vatnsbóls, girðingar, ristahlið og undirgöng fyrir sauðfé. Einnig sé tekið tillit til athugasemda landeigenda Búastaða um færslu veglínu og undirgöng fyrir sauðfé. Ljóst sé að framkvæmdin hafi nokkur áhrif á landbúnað einkum vegna beitilands sem fer undir veg.

### 3.1.2.2 Hofsárdalsleið

Skipulagsstofnun telur áhrif framkvæmdarinnar á forsendur friðlýsingar Hofsár veruleg þar sem Fossdalur allur upp á brúnir er ein heild er gefur svæðinu mikið gildi en það yrði rýrt verulega með vegi eftir dalnum endilöngum. Skipulagsstofnun telur ekki unnt að taka afstöðu til þess hvort aflagður kafli á núverandi vegi hefði afgerandi áhrif á upplifun þeirra sem þar færu um, t.d. ríðandi eða gangandi, það verði reynsla að leiða í ljós. Skipulagsstofnun telur Vegagerðina fallast á það sem fram kemur í athugasemdum um gerð undirganga fyrir sauðfé og girðingar í byggð. Ljóst sé að framkvæmdin hafi nokkur áhrif á landbúnað einkum vegna beitilands sem fer undir veg.

### 3.1.2.3 Millidalaleið

Skipulagsstofnun telur að fara eigi eftir ábendingu í athugasemd Péturs Jónssonar um hættu á hálfu og neikvæðum sjónrænum áhrifum ef vegur verði lagður of nærri Skessufossi í Teigará.

## 3.1.3 Áhrif á ferðaþjónustu og útivist

Í frummatsskýrslu kemur fram að framkvæmdin muni hafa talsverð áhrif á ferðaþjónustu því góður heilsársvegur með bundnu slitlagi verði þar sem í dag er lélegur vegur sem lokast stundum vegna veðurs og ófærðar á veturna. Ferðatími styttist milli Vopnafjarðar og Hringveggar vegna betri og styttri vegar og öryggi í samgöngum aukist. Mögulegt sé að atvinnutækifæri í ferðaþjónustu aukist. Telja megi að vegur samkvæmt Hofsárdalsleið muni hafa talsvert meiri neikvæð áhrif á sumarhúsaeygendur en vegur samkvæmt Vesturárdalsleið jafnvel megi flokka áhrifin sem verulega neikvæð. Í Hofsárdal eru einnig fleiri sumarhús og nokkur utan alfaraleiðar í mikilli friðsæld.

Í umsögn Ferðamálastofu kemur fram að hún telur að fjallað sé á fullnægjandi hátt um áhrif framkvæmdarinnar á ferðaþjónustu.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að leggja þurfi fram upplýsingar um það hvaða rannsóknir sýni að ferðamönnum fjölgi almennt í kjölfar vegabóta og æskilegt sé að gefið verði dæmi um fjölgun ferðamanna í kjölfar vegaframkvæmda. Miðað við upplýsingar í frummatsskýrslu telur Umhverfisstofnun ljóst að Hofsárdalsleið hafi mun meiri áhrif á útivist en Vesturárdalsleið.

Vegagerðin bendir á að umferðartölur og almenn tilfinning þeirra sem vinna að ferðamálum styðji þá skoðun að bættum vegum fylgi aukin umferð umfram það sem almennt gerist á vegakerfinu. Auk þess sem Vegagerðinni sé kunnugt um áhuga Vopnfirðinga á því að reiðvegur verði lagður samhliða nýjum vegi.

Skipulagsstofnun tekur undir að þær samgöngubætur sem nýr vegur til Vopnafjarðar muni hafa stuðli að aukinni umferð ferðamanna. Stofnunin telur að hugsanleg neikvæð áhrif á ferðamenn muni verða mun meiri verði vegur lagður eftir Hofsárdalsleið þar sem meiri hætta er á áhrifum á laxveiðimenn og almenna útivist en í Vesturárdal.

## 3.1.4 Áhrif á hljóðvist

Samkvæmt matsskýrslu er talið að áhrif á hljóðvist muni verða mest á framkvæmdatíma, vegna þungaumferðar í tengslum við vegagerð, efnistöku og efnisflutninga. Vegur, óháð vegleiðum, muni liggja það langt frá íbúðarhúsum og frístundahúsum að viðmiðunargildi um hljóðstig verði uppfyllt. Niðurstaða

Vegagerðarinnar sé sú að áhrif framkvæmdarinnar á hávaða verði óveruleg, óháð leiðarvali, því að mestu sé um að ræða tímabundin og staðbundin áhrif.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að ákvæði reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða verði uppfyllt og áhrif framkvæmdarinnar hvað varðar hávaða verði ekki umtalsverð.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist í húsum verði óveruleg, óháð leiðum. Meiri hætta er á að umferð hafi truflandi áhrif á laxveiðimenn einkum á þeim svæðum við Hofsá og Vesturdalsá þar sem umferð ökutækja er lítil eða engin í dag. Ef umferðarhávaði fælir veiðimenn frá eru meiri hagsmunir í húfi við Hofsá sem er ein af bestu laxveiðiám landsins.

### 3.1.5 Áhrif á grunn- og neysluvatn

Samkvæmt matsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á vatnsverndarsvæði óveruleg en næst nýjum veglínnum séu vatnsból Hofs og Búastaða.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Austurlands kemur fram að vel sé gerð grein fyrir vatnsbólum innan áhrifasvæða framkvæmdarinnar en minnt á að vegna vatnsbóls Búastaða þurfi að vera til viðbragðsáætlun ef t.d. olía leki niður. Einnig er minnt á að Heilbrigðiseftirlit veiti starfsleyfi fyrir malar- og grjótnámi og beri að viðhafa sérstakt eftirlit þegar unnið sé á vatnsverndarsvæðum. Vegagerðin tekur fram að þegar ákvörðun hefur verið tekin um leiðarval og nær dregur framkvæmdum muni verða haft samráð við HAUST og Umhverfisstofnun varðandi starfsreglur fyrir verktaka, er verði hluti af útboðsgögnum, þar sem unnið verði á vatnsverndarsvæðum og nálægt verðmætum laxveiðiám.

Skipulagsstofnun telur áhrif framkvæmdarinnar, óháð leiðum, á vatnsból og vatnsverndarsvæði verða lítil og tekið tillit til athugasemda.

### 3.1.6 Samgöngur og umferðaröryggi

Í matsskýrslur kemur fram að stað núverandi vegar sem er mjór, hættulegur og lokist stundum að vetrarlagi, komi öruggur, uppbyggður heilsársvegur. Vegalengdin milli Vopnafjarðar og Akureyrar er í dag 374 km að vetrarlagi þegar Norðausturvegur um Vopnafjarðarheiði er lokaður og farið er um Húsavík, en 235 km að sumarlagi. Hún verði 230-231 km miðað við nýjan veg. Allar veglínur sem lagðar séu fram liggja um betra svæði en núverandi vegur með hliðsjón af færð og veðurhæð. Reiknað sé með að snjósöfnun á öllum veglínnum verði minni en á núverandi vegi og snjómokstur auðveldari. Miðað sé við að lokað verði fyrir almenna umferð um núverandi veg þegar nýr Norðausturvegur hafi verið byggður en veginum frá Burstarfellsbrekkum að útsýnisstað á Burstarfelli verði haldið opnum að sumarlagi þegar flestir ferðamenn séu á ferðinni. Auðvelt verði að skipta framkvæmdum á Vesturárdalsleið um Búastaði í 2 áfanga, því hún þveri núverandi veg á Fossheiði og hægt að taka hluta vegarins í notkun fyrr og sama gildir um Vesturárdalsleið um Hofsháls en framkvæmdum á Hofsárdalsleið sé ekki hægt að áfangaskipta. Millidalaleið geti fylgt hvorum áfanganum sem er í þessari áfangaskiptingu eða verið sjálfstæður áfangi. Með nýjum vegi sé gert ráð fyrir að slysatíðni lækki. Allar veglínur uppfylli öryggisstaðla Vegagerðarinnar og langhalli vegar verði mestur 6% á Vesturárdalsleið um Búastaði en 8% á öðrum leiðum. Miðað sé við 10% langhalla á Millidalaleið. Halli á núverandi vegi í Burstarfellsbrekkum sé mestur í kringum 13,5%. Veglínurnar tengist byggð í Vopnafirði á mismunandi hátt og styttri mismikið vegalengdir milli hringveggar og kaupþúsins Vopnafjarðar, byggðar í Vesturárdal og Hofsárdal. Vesturárdalsleið um Búastaði hafi mest áhrif á núverandi samgöngumynstur í Vopnafirði. Áhrif hennar



verði jákvæð fyrir byggð í Vesturárdal en vegalengdir fyrir íbúa í Hofsárdal lengjast. Vegtæknilega sé Vesturárdalsleið um Búastaði best og sé því best hvað varðar umferðaröryggi en Hofsárdalsleiðir lakastar. Á Vesturárdalsleið um Hofsháls falli vegkaflar með mesta bratta og kröppustu beygjum saman sem geri hana enn verri. Vesturárdalsleið um Búastaði fylgi núverandi vegi á lengstum kafla, svo að á framkvæmdatíma verða vegfarendur fyrir mestri truflun vegna uppbyggingar vegarins. Vesturárdalsleið um Hofsháls hafi minnst neikvæð áhrif á samgöngur á framkvæmdatíma. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé að allar veglínurnar hafi veruleg jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi og framkvæmdin sé í samræmi við hlutverk og markmið Vegagerðarinnar og muni uppfylla markmið Samgönguáætlunar 2005-2008.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er gerð athugasemd við Millidalaleið og talið að ekki hafi verið sýnt fram á nauðsyn þeirrar vegframkvæmdar fyrir byggð á svæðinu og umferð þar um. Vegagerðin bendir á að ef Vesturárdalsleið um Búastaði yrði lögð án Millidalaleiðar þyrftu íbúar í innanverðum Hofsárdal að aka fyrst til Vopnafjarðarkauptúns og síðan inn Vesturárdal ef þeir ættu leið upp á Hringveg. Svo mikill lengdarmunur sé á þessum kostum að telja megi miklar líkur á að íbúar í innanverðum Hofsárdal myndu leggja gegn framkvæmdum á Vesturárdalsleið ef ekki væri vissa fyrir því að Millidalaleið yrði lögð. Hofsárdalsleiðir breyti núverandi vegakerfi í byggð mun minna en Vesturárdalsleið en Millidalaleið í tengslum við þær hefði í för með sér verulega styttingu fyrir íbúa í Vesturárdal. Að sama skapi megi búast við að íbúar í Vesturárdal myndu leggja gegn framkvæmdum á Hofsárdalsleið ef ekki væri öruggt að Millidalaleið yrði lögð. Vegagerðin telur að ef ákvörðun yrði tekin um að hætta við Millidalaleið, væri framkvæmdin öll í uppnámi og mögulegt að ekki fengist framkvæmdaleyfi fyrir henni.

Í athugasemdum Ásmundar Aðalsteinssonar varðandi Millidalaleið kemur fram að hann telur ekki nauðsynlegt að byggja Millidalaleið ef vegur verður lagður um Hofsárdal og drægist þá sá kostnaður frá, þeirri leið í hag. Það mætti gera ódýran malarveg frá núverandi vegi niður í Vesturárdal. Vegagerðin bendir á að Millidalaleið sé grundvöllur þess að sæmileg sátt takist meðal heimamanna um leiðarval og þá ekki síður ef vegurinn verður ekki brattur og með bundnu slitlagi og sé gert ráð fyrir Millidalaleið óháð leiðarvali.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé gerð góð grein fyrir samgöngum og umferðaröryggi og ótvírætt sýnt fram á að nýr vegur til Vopnafjarðarmun bæti samgöngur og auki öryggi vegfarenda, óháð leiðum. Tekið er undir með Vegagerðinni að vegtæknilega sé Vesturárdalsleið um Búastaði best og betri en Hofsárdalsleiðir hvað varðar umferðaröryggi. Af matsskýrslu verður ekki annað ráðið en óhjákvæmilegt sé að leggja Millidalaleið svo samgöngubætur verði sem jafnastar fyrir alla íbúa Vopnafjarðar.

### **3.1.7 Áhrif á jarðmyndanir, landslag og verndargildi**

#### *3.1.7.1 Vegagerð*

Í matsskýrslu kemur fram að innan framkvæmdasvæðisins séu engin svæði á náttúruminjasrá né sérstæðar minjar, hins vegar hafi um 200 m svæði sitt hvorum megin við Hofsa verið skilgreint í tillögu að Náttúruverndaráætlun. Þá séu framanverður Hofsárdalur og Vesturárdalur að mestum hluta ósnortin svæði sem hækki verndargildi svæðisins, óháð jarðmyndunum. Í Hofsárdal og Vesturárdal séu malarhjallar útbreiddir og í framhluta dalanna verði vegurinn á fornum hjöllum. Þrjár veglínur liggja á kafla um hluta hjallanna auk þess sem efnistaka er áætluð úr þeim en

yfirborði þeirra hafi að einhverju leyti verið raskað. Veglínur munu liggja yfir farvegi og áreyrar Hofsfár og Tunguár þar sem þarf að byggja brýr og steypa stokk eða ræsi. Stór hluti vegalagningar á svæðinu verði á landi sem sé að mestu hulið jökulruðningi, þar sem annaðhvort verði skorið í jökulruðningshóla og eða holt eða vegurinn lagður á fyllingum. Á einum stað verði skorið í fallegan jökulruðningshól, þ.e. á Vesturárdalsleið innan við Hauksstaði. Engar jarðmyndanir á umræddum leiðum séu taldar sérstæðar eða njóti sérstakrar verndar samkvæmt lögum.

Vegagerðin telur að Hofsfárdalsleið muni hafa meiri neikvæð áhrif á jarðmyndanir en Vesturárdalsleið og að Hofsfárdalsleið Burstarfellsmegin hafi mest neikvæð áhrif á jarðmyndanir. Vesturárdalsleið um Hofsháls hafi meiri neikvæð áhrif á jarðmyndanir en Vesturárdalsleið um Búastaði því hún raski malarás á stuttum kafla en malarásar hafa hátt verndargildi samkvæmt verndargildisflokkum Vegagerðarinnar. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé að áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði óveruleg, óháð leiðavali.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að í frummatsskýrslu segi m.a. að innan framkvæmdasvæðisins séu engin svæði á náttúruminjasrá né sérstæðar minjar. Umhverfisstofnun vekur athygli á að í Náttúruverndaráætlun 2004-2008 sé lagt til að Hofsfá ásamt belti meðfram ánni og jaðarsvæði verði friðlýst og sérstaklega minnst á ísaldarminjar innan svæðisins. Því telji stofnunin að ekki sé hægt að meta það svo að innan framkvæmdasvæðisins séu engar sérstæðar minjar og bent á að vert sé að hafa í huga að jarðmyndanir geti haft verndargildi og þar með verið æskilegt að þeim verði ekki raskað, þrátt fyrir að þær njóti ekki sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Vegagerðin bendi á að strandhjallar og árhjallar séu taldir algengar jarðmyndanir á Íslandi og sé Vopnafjörður þar engin undantekning. Ef svæðið sé skoðað í heild þá sé ekki um ósnortnar minjar að ræða heldur svæði þar sem stærsti hluti byggðarinnar í dölunum stendur á, þ.e. tún, byggingar og vegir. Með orðalaginu engar “sérstæðar minjar” hafi verið átt við að jarðmyndanirnar væru algengar og finnist víða um land en með því sé ekki dregið úr jarðsögulegu gildi fyrir umrætt svæði.

Umhverfisstofnun bendir á að það komi fram að á Vesturárdalsleið innan við Hauksstaði séu jökulruðningshólar sem líklega séu ummerki um að jökull hafi stöðvast þegar hann var að hörfa í byrjun nútíma. Við Hauksstaði séu fallegir jökulruðningshólar og garðar sem vegurinn muni liggja um. Á Vesturárdalsleið um Hofsháls mun lítill hluti af malarási fara undir vegfyllingu. Umhverfisstofnun telur að draga eigi úr raski á þessum jarðmyndunum eins og nokkur kostur er. Vegagerðin bendir á að um sé að ræða staka garðbúta og hóla sem óvíst sé að tákni sérstaka stöðu jökuls. Erfitt sé um efnistöku og því óhjákvæmilegt að taka efni úr þessum jökulruðningsmyndunum. Við ákvörðun um legu Vesturárdalsleiðar um Búastaði um hólana við Hauksstaði hafi verið miðað við að komast hjá raski á hólunum eins og kostur er og á Hofshálsi muni aðeins bláendi á malarásnum fara undir vegfyllingu. Við endanlega hönnun veglínu verði reynt að komast hjá raski á umræddri jarðmyndun.

Umhverfisstofnun bendir á að vegur í Hofsfárdal verði lagður um strandhjalla við enda veglína, á svæðum þar sem núverandi vegir liggja.

Umhverfisstofnun tekur ekki undir það álit Vegagerðarinnar að áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði óveruleg, óháð leiðarvali og að engum sérstæðum jarðmyndunum verði raskað. Fyrirhugaðar framkvæmdir muni raska jarðmyndunum sem gefi góða mynd af hörfunarsögu jökuls á Austurlandi og séu því



taldar hafa verndargildi sem slíkar. Hins vegar er tekið undir það álit Vegagerðarinnar að Hofsárdalsleið muni hafa meiri neikvæð áhrif á jarðmyndanir en Vesturárdalsleið og að Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin hafi mest neikvæð áhrif á jarðmyndanir. Vegagerðin bendir aftur á að ekki sé hægt að horfa hjá því að stórum hluta þessara jarðmyndana s.s. malarhjöllum í utanverðum Vesturárdal og Hofsárdal hafi þegar verið raskað með byggingum, vegagerð, landbúnaði o.fl. sem hljóti að rýra verndargildi þeirra. Það er því niðurstaða Vegagerðarinnar að hlutfallslega verði rask á ofangreindum jarðmyndunum sáralítið miðað við hvað umfang þeirra sé mikið og að sjónrænt gildi þessara myndana muni lítið rýrna því ásýnd hjallanna muni haldast óbreytt að mestu. Vegagerðin telur því að áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði óveruleg.

Skipulagsstofnun telur matsskýrslu gera góða grein fyrir jarðmyndunum á framkvæmdasvæðinu. Stofnunin tekur undir ábendingar Umhverfisstofnunar um að ekki sé hægt að meta það svo að innan framkvæmdasvæðisins séu engar sérstæðar jarðmyndanir þó þær njóti ekki sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Stofnunin telur að jarðmyndanir í Vopnafirði gefi góða mynd af hörfunarsögu jökuls á Austurlandi, einkum strandhjallar/árhjallar séu talsvert sérstæðar myndanir m.a. vegna umfangs og útbreiðslu á svæðinu og verði því að teljast hafa verndargildi. Það eitt að jarðmyndun sé mikil umfangs réttlætir ekki skerðingu hennar, þó það sé í tiltölulega smáum stíl hér og þar. Í tillögum um friðlýsingu Hofsár og aðliggjandi svæðis er sérstaklega minnst á ísaldarminjar innan svæðisins. Umhverfisstofnun bendir einnig á að jökulruðningshólar innan við Hauksstaði séu líklega ummerki um að jökull hafi stöðvast þar þegar hann var að hörfa í byrjun nútíma og Skipulagsstofnun telur að þó það sé ekki full ljóst hvort og þá hvað þeir hólar segi til um hörfunarsögu jökuls hafi þeir talsvert gildi, því þeir eru ekki algeng jarðmyndun í dalbotnum inn af Vopnafirði. Skipulagsstofnun tekur undir það álit Umhverfisstofnunar að fyrirhugaðar framkvæmdir muni raska jarðmyndunum sem gefi góða mynd af hörfunarsögu jökuls á Austurlandi og séu því taldar hafa verndargildi sem slíkar. Skipulagsstofnun er sammála Vegagerðinni og Umhverfisstofnun um að Hofsárdalsleið muni hafa neikvæðari áhrif og talsverð, á jarðmyndanir en Vesturárdalsleið og að Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin hafi mestu neikvæðu áhrifin á jarðmyndanir.

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdin muni hafa áhrif á landslag því nýr vegur raski landi og hafi sjónræn áhrif. Samanburður á veglínunum sýni að allar veg framkvæmdir á svæðinu hafi neikvæð áhrif á landslag í Vopnafirði. Sjónræn áhrif nýs vegar um Hofsárdal séu mun meiri en vegar um Vesturárdal. Hofsárdalsleið Einarstaðamegin hafi meiri sjónræn áhrif en Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin. Vesturárdalsleið um Búastaði (Leið 1a+1b) hafi minnst sjónræn áhrif af þeim leiðum sem lagðar séu fram. Vegagerðin telji að Hofsárdalsleið geti haft veruleg neikvæð áhrif á áætlanir um friðlýsingu Hofsár því framkvæmdin raski landslagi, jarðmyndunum, friðsæld og útivistargildi svæðisins. Vegagerðin telur að framkvæmdin samkvæmt Hofsárdalsleið muni hafa veruleg neikvæð áhrif á landslag en Vesturárdalsleið muni hafa talsverð neikvæð áhrif á landslag. Vesturárdalsleið um Búastaði muni hafa minni áhrif á landslag en Vesturárdalsleið um Hofsháls.

Skipulagsstofnun telur að ágætlega sé gerð grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og verndargildi. Stofnunin telur að heildaráhrif nýs vegar um Hofsárdal á landslag verði talsverð og mun meiri en vegar um Vesturárdal og sama gildi um sjónræn áhrif. Vegur um Hofsárdal færi um mun meira brattlendi og hefði í för með sér verulegar skeringar og fyllingar í hlífum Tungukolls, í allt að 150 m hæð yfir dalbotninum á um 10 km kafla, sem munu gera hann mjög áberandi. Vegur um

Vesturárdal verður í meira aflíðandi landi og víðast aðeins um 25 m yfir botni Vesturdals. Frá Hölná og um 4 km niður Fossdal verði sjónræn áhrif vegar í hlíðum dalsins svipuð á báðum leiðum en áhrif Hofsárdalsleiðar mun meiri þar sem hún þverar dalinn með brú yfir Hofsá. Áhrif Hofsárdalsleiðar á landslag og sjónræn áhrif verði talsverð en Vesturárdalsleiðar nokkur.

### 3.1.7.2 Efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð efnistökusvæði verði í jökulruðningi, klöpp, malar-, strand- og árhjöllum og áreyrum. Framkvæmdaraðili hafi afmarkað 64 mögulegar efnisnámur við fyrirhugaðar veglínur. Á Vesturárdalsleið um Búastaði sé fyrirhugað að nýta 30 námur, á Vesturárdalsleið um Hofsháls sé fyrirhugað að nýta 30 námur, á Hofsárdalsleið Einarsstaðamegin sé fyrirhugað að nýta 27 námur, á Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin sé fyrirhugað að nýta 23 námur og á Millidalaleið 7 námur. Fjórtán efnistökuastaðir séu gamlar námur sem séu ýmist ófrágengnar, hálffrágengnar eða frágengnar. Allt að 17 námur séu skeringar sem verði útvíkkaðar í námur. Flestar námur verða í jökulruðning en allt að tíu námur eru fyrirhugaðar í klöpp. Sjö námur í Vesturárdal eru fyrirhugaðar í malarhjöllum og séu fjórar þeirra opnar og í Hofsárdal sé fyrirhugað að taka úr hjöllum í fjórum opnum námum. Tvær námur eru fyrirhugaðar í farvegi Hofsár í framhluta Hofsárdals. Áður en efnistaka hefjist verði lífrænum jarðvegi ýtt ofanaf og í haug og geymdur til að nota við frágang þegar efnistöku lýkur. Skeringum verði haldið í lágmarki en þó þannig að kröfum um öryggi og snjósöfnun sé fullnægt. Allt efni sem falli til við skeringar verði notað við byggingu vegarins eða frágang. Í matsskýrslu kemur fram að frágangur á efnistökusvæðum muni fara fram eftir verklagsreglum Vegagerðarinnar, svæðin sléttuð vel og í samræmi við landslag og halla umhverfis. Á grónum efnistökusvæðum verði svarðlag og jarðvegur nýtt til að endurheimta þann gróður sem fyrir var, auk þess sem sáning og áburður verði notuð eftir atvikum. Til þess að forðast að brjóta upp landslagsheildina verði almennt ekki ráðist í uppgræðslu á efnistökusvæðum ef landið í kring sé ógróið. Haft verði samráð við Umhverfisstofnun, Landgræðslu ríkisins og viðkomandi landeigendur um uppgræðslu á námusvæðum. Á flestum efnistökusvæðanna verði hægt að haga frágangi þannig að ummerki eftir efnistöku verði hverfandi en í nokkrum tilfellum verði svæðin talsvert áberandi séð frá vegi en frágangur miðist við að sjónræn áhrif verði í lágmarki.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að hún telur æskilegt að samhliða uppbyggingu vegarins verði gengið frá námum sem nú séu opnar og ófrágengnar. Það margar námur séu á svæðinu að vart verði þörf á þeim öllum í framtíðinni eftir að nýr vegur til Vopnafjarðar hafi verið byggður upp. Efnistaka vegna beggja veglína raski strandhjöllum, 7 námur í Vesturárdal og 4 í Hofsárdal. Vegna Hofsárdalsleiðar Burstarfellsmeigin verði skorið í árhjalla beggja vegna árinna til að stytta og þar með lækka brú yfir Hofsá og fyrirhugað að útvíkka skeringu í námu í háum árhjalla. Fyrirhugað sé að taka 145.000 m<sup>3</sup> af efni á svæði sem sé um 27.000 m<sup>2</sup>, þar af séu 27.000 m<sup>2</sup> þaktir náttúrulegu birkikjarri og telur stofnunin að endurskoða beri áform um efnistöku á þessum stað vegna rasks á birkiskógi. Stofnun telur því ljóst að framkvæmdin muni hafa talsverð áhrif á framangreindar jarðmyndanir en mest verði þau áhrif þó á Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin. Bent er á að á Vesturárdallseið við og inna við Hauksstaði séu jökulruðningshólar sem æskilegt sé að draga úr raski á eins og kostur er.

Vegagerðin bendir á að fyrirhugaður vegur og efnistökusvæði verði einungis á örlitlum hluta strandhjallanna sem þegar hafi verið raskað með ýmis konar

mannvirkjagerð. Ef ekki yrði skering í árhjalla við Hofsá á Hofsárdalsleið Burstarfellsmegin þyrfti brúin yfir ána að vera a.m.k. 7 m hærri lengri og dýrari og einnig yrðu miklu hærri vegfyllingar við brúna og efnisþörfin mun meiri. Tekið er fram að haft verði samráð við Umhverfisstofnun um frágang opinna náma á vegum Vegagerðarinnar, í grennd við fyrirhugaðan veg. Tvær af námunum séu á tillögu að aðalskipulagi Vopnafjarðarhrepps 2006-2026 frá mars 2007 og verði því ekki lokað en gengið snyrtilega frá þeim að efnistöku lokinni. Í tengslum við vegaframkvæmdir á seinustu árum hafi Vegagerðin gengið frá ýmsum gömlum námum við framkvæmdasvæði í samráði við hagsmunaaðila. Hér verði það einnig gert ef ástæða þyki til. Varðandi efnistöku úr námu AA-1, þá sé stærsti hluti hennar tilkominn vegna skeringar við brúarenda á veglínu Hofsárdalsleiðar Burstarfellsmegin. Vegagerðin telji að miðað við Hofsárdalsleið Burstarfellsmegin sé ekki hægt að komast hjá skeringu á þessum stað. Efnistaka sé erfið í innanverðum Vesturárdal og því óhjákvæmilegt að taka efni þar úr jökulruðningsmyndunum.

Skipulagsstofnun telur bagalegt hvað rannsóknir á efnistökusvæðum voru takmarkaðar á þeim hluta framkvæmdasvæðisins þar sem engir vegir eru fyrir en með því var stuðlað að lágmarks raski á því svæði sem ákveðið verður að vegurinn fari ekki um. Þetta gerir hins vegar meiri kröfur til þess að efnistökuáætlun, í samráði við Umhverfisstofnun, verði vönduð þar sem umfang og áhrif af efnistöku í nokkrum tilfellum á eftir að koma betur í ljós við nákvæmari rannsóknir. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að megin sjónarmið við efnistöku verði að námur verði valdar með tilliti til þess að þær raski sem minnst sérstæðum jarðmyndunum og verði frekar færri og stærri. Það hefur mjög neikvæð áhrif á landslag og mikil neikvæð sjónræn áhrif þegar efni hefur verið tekið úr “nánast hverjum hól” meðfram vegi og er mikilvægt að í efnistökuáætlun og útboðsgögnum sé mjög skýrt kveðið á um hvar efnistaka má fara fram. Á sama hátt er mikilvægt að skeringum sé haldið í lágmarki og þær ekki útvíkkaðar til efnistöku nema þar sem gert er ráð fyrir námu. Tekið er undir að æskilegt sé að ganga frá eldri námum samhliða framkvæmdinni að höfðu samráði við landeigendur og sveitarstjórn. Skipulagsstofnun telur að efnistaka vegna Hofsárdalsleiðar um Burstarfell muni hafa neikvæðari umhverfisáhrif og það veruleg, en efnistaka á öðrum leiðum. Einkum vegna skeringa og óhjákvæmilegrar útvíkkunar þeirra sem muni valda því að raskað svæði verði umfangsmikið og hafa veruleg áhrif á jarðmyndanir og náttúrulegt yfirbragð dalsins alla leið ofan frá Hölkná, þrátt fyrir að vel verði staðið að frágangi. Efnistaka vegna Vesturárdalsleiðar mun einnig hafa talsverð áhrif og þarf sérstaklega að huga að því að á svæðinu frá Hauksstöðum og upp á vatnaskil verði efni tekið úr færri og þá stærri námum og jökulruðningshólum á móts við Hauksstaði hlíft eftir því sem kostur er.

### 3.1.8 Áhrif á fornleifar

Í matsskýrslu kemur fram að reynt hafi verið að draga úr áhrifum framkvæmdanna á fornleifar sem fundust við vettvangsskráningu með því að færa veglínur og efnistökusvæði. Minjarnar sem um ræðir séu allt frá vörðuhrugöldum upp í minjaeildir eins og fornbylíð Tungusel, friðlýstar minjar Hoftóftar og forn garðlög. Hofsárdalsleið Einarstaðamegin komi verst út, hún muni liggja um tún tveggja fornbyla, Tungusels og Þorbrandsstaða og nokkrar tóftir muni einnig hverfa undir veg eða vera í nokkurri hættu. Þar geti því þurft umfangsmiklar fornleifarannsóknir og framkvæmdaefirlit. Á Hofsárdalsleið Burstarfellsmegin muni vegurinn einnig liggja í gegnum bæjarstaði Tungusels og nokkrar aðrar minjar kunni að fara undir veg/efnistöku. Á Vesturárdalsleið séu nokkrar minjar sem komi til með hverfa undir veglínu en þar fari veglínun hvergi í gegnum bæjarstaði. Mögulega þyrfti þó að

rannsaka nokkrar tóftir áður en framkvæmdir hefjist. Leiðin yfir Hofsháls muni fara framhjá friðlýstu minjasvæði á Hofi og þurfi að taka sérstakt tillit til þess þó það sé nokkuð frá framkvæmdasvæði. Á þeirri leið þurfi hugsanlega að rannsaka nokkrar tóftir sem gætu horfið undir veg. Áður en framkvæmdir hefjast verði fengið leyfi Fornleifaverndar ríkisins til að raska viðkomandi fornleifum og fengnar leiðbeiningar um hvaða rannsóknir þurfi að gera áður en þeim verði raskað. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin samkvæmt Hofsárdalsleið og Vesturárdalsleið um Hofsháls geti haft talsverð neikvæð áhrif á fornleifar en Vesturárdalsleið um Búastaði muni hafa óveruleg áhrif á fornleifar.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er fjallað um þær minjar sem taka þarf tillit til á hverri veglínu fyrir sig og að því tilskyldu að kröfur Fornleifaverndar ríkisins um mótvægisáðgerðir verði uppfylltar leggist stofnunin ekki gegn neinum þeirra valkosta sem lagðir séu fram í frummatsskýrslu. Hofsárdalsleiðir hafi meiri áhrif á fornleifar en Vesturárdalsleiðir þar sem eru færri minjar og vegleið ekki um bæjarstæði og er mælt með því að Vesturárdalsleiðir verði farnar. Vegagerðin tekur fram að hún muni uppfylla kröfur Fornleifaverndar ríkisins um þær mótvægisáðgerðir sem fram komu í umsögninni, fyrir þá leið sem verði fyrir valinu.

Skipulagsstofnun telur matsskýrsluna gera á fullnægjandi hátt grein fyrir áhrifum framkvæmdakosta á fornleifar. Tekið er undir mat Fornleifaverndar ríkisins um að Hofsárdalsleiðir hafi meiri áhrif á fornleifar, einkum vegna þess að á þeim leiðum eru fleiri minjar og farið í gegnum bæjarstæði, en Vesturárdalsleiðir.

### 3.1.9 Áhrif á laxfiska og veiði

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdin kunnir að hafa áhrif á eina bestu laxveiðiá landsins Hofsá og Vesturdalsá geti einnig verið á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Tvenns konar áhrif geti orðið á laxfiska vegna vegagerðar við Hofsá. Annars vegar bein áhrif á búsvæði þar sem áin verði þveruð eða efnið numið úr áreyrum. Hins vegar óbein áhrif sem fjölfarinn vegur á bökkum árinna geti haft, þar sem enginn vegur var fyrir. Hofsárdalsleið liggja í minna en 100 m fjarlægð frá Hofsá á samtals tæplega tveggja km kafla ofan fiskgenga svæðisins og þveri ána við Brunahvamm. Á fiskgenga svæðinu verði Hofsárdalsleið Burstarbrekkumegin í minna en 100 m fjarlægð frá ánni á um 1,6 km kafla og við brúarstæðið við Tunguá er veglínan í minna en 50 m fjarlægð frá ánni. Hofsárdalsleið Einarstaðamegin verði í minna en 100 m fjarlægð frá ánni á samtals 5,6 km kafla og á þremur köflum í minna en 50 m fjarlægð auk brúarstæðisins við Þorbrandsstaði. Leiðin fer að auki yfir Tunguá. Framkvæmdin muni hafa óbein áhrif á laxveiði í ánni, því að á framkvæmdatíma verði mikið jarðrask og hávaði í grennd við laxveiðisvæði og Burstarfellsmegin mun umferð um vegslóðann inn Hofsárdal raskast. Að loknum framkvæmdum mun nýr vegur með tilheyrandi umferð, sjást frá laxveiðisvæðum. Hætta sé á að ímynd dalsins um friðsæld breytist og að umferðin geti haft neikvæð áhrif á áhuga veiðimanna til veiða í ánni. Þar sem veglínan liggja skammt frá ánni sé aukin hætta á að mengandi efni berist frá vegi í hana. Framkvæmdin geti haft bein áhrif á búsvæði þar sem áin er þveruð eða efni numið úr henni og verði efnistöku úr áreyrum haldið í lágmarki og þau efnistökusvæði metin sérstaklega. Áhrif á búsvæði árinna séu þó ekki talin verða langvarandi né heldur að áhrifin nái langt upp eftir ánni frá efnistökuöðum. Þarna eru ágæt uppeldissvæði sem hafi verið nýtt undanfarin ár með því að sleppa þar fullorðnum, kynþroska laxi sem síðan hrygni á svæðinu. Annar af tveimur sleppistöðum sé nálægt námum A-0 og A-1. Því sé hætta á að efnistakan hafi truflandi áhrif á sleppingarnar. Röskun fyrir laxfiska og veiði verði meiri ef nýr vegur verði lagður niður með Hofsá en Vesturdalsá þar sem nýr vegur fylgdi Hofsá á lengri kafla,

hún yrði brúuð á 2 stöðum, nýting á ófiskgengum svæðum sé meiri og fjárhagslegir veiðihagsmunir séu meiri. Hofsárdalsleið Einarstaðamegin muni hafa meiri neikvæð áhrif á laxveiði í Hofsárdal þar sem hún liggir á lengra svæði nær Hofsá en ef hún væri Burstarfellsmeigin, veglínan muni blasa við af veiðistöðum á mun lengri kafla en veglínan Burstarfellsmeigin. Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin muni hins vegar raska umferð veiðimanna um vegslóðann inn Hofsárdal tímabundið á meðan framkvæmdum standi.

Við Vesturdalsá verði eingöngu óbein áhrif vegna umferðar á bökkum árinna. Þar sem leiðin liggir næst ánni sé núverandi vegi fylgt. Framkvæmdin muni hafa óbein áhrif á laxveiði í ánni á framkvæmdatíma vegna jarðrasks og hávaða í grennd við veiðistaði og að loknum framkvæmdum muni nýr vegur með tilheyrandi umferð sjást frá veiðistöðum. Hætta sé á að ímynd svæðisins um friðsæld breytist og að umferðin geti haft neikvæð áhrif á áhuga veiðimanna til veiða í ánni. Auk þess eykst hættan á að mengandi efni berist í ána eftir því sem fjarlægð milli vegar og árinna minnkar.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdir á Hofsárdalsleið geti haft tímabundin talsverð neikvæð áhrif vegna brúargerðar yfir Hofsá og veruleg neikvæð áhrif á laxveiði í Hofsárdal því friðsæld Hofsárdals verði rofin þar sem vegur komi á svæði sem enginn vegur hafi verið fyrir. Áhrifin verði varanleg en staðbundin. Telja megi að Hofsárdalsleið Einarstaðamegin muni hafa meiri neikvæð áhrif á laxveiði en Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin. Vesturárdalsleið um Búastaði muni hafa minni áhrif, eða talsverð neikvæð áhrif á laxveiði í Vesturdalsá en að Vesturárdalsleið um Hofsháls muni hafa óveruleg áhrif á laxveiði.

Í umsögn veiðimálastjórnar Landbúnaðarstofnunar segir að fyrir liggir ítarleg umsögn Veiðimálastofnunar til Vegagerðarinnar, sem dragi fram kosti og galla hvers valkosta miðað við áhrif framkvæmdanna og þeirrar umferðar sem þær skapi, á hagsmuni í veiðimálum. Sé þar rætt bæði um áhrif vegagerðar, brúargerðar og malartekju á búsvæði og veiðiskap í ánum. Þar komi fram að Hofsá sé mun viðkvæmari fyrir slíkum framkvæmdum vegna mikilla verðmæta tengdum veiðihlunnindum. Frummatsskýrsla Vegagerðarinnar lýsi á raunhæfan hátt þeim hagsmunum, sem tengjast veiðimálum á þessu svæði og stofnunin taki undir það sjónarmið að Vesturárdalsleið um Búastaði sé langheppilegasti valkosturinn með hliðsjón af þeim.

Vegagerðin tekur fram að hún muni leita heimildar fyrir efnistöku úr áreyrum Hofsár ef ekki finnast álitlegri efnistökuastaðir við áframhaldandi efnisrannsóknir á svæðinu.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að vegna brúargerðar yfir Hofsá og efnistöku úr ánni hafi framkvæmdir við Hofsárdalsleið mun neikvæðari áhrif á lífríki í ám en framkvæmdir við Vesturárdalsleið um Búastaði. Auk beinna áhrifa framkvæmdanna verði óbein áhrif meiri á Hofsárdalsleið þar sem lagður verði vegur um svæði þar sem enginn vegur sé fyrir og verði friðsæld dalsins þar með rofin. Umhverfisstofnun tekur undir það með Vegagerðinni að Vesturárdalsleið um Hofsháls muni hafa óveruleg áhrif á laxveiði.

Skipulagsstofnun tekur undir með veiðimálastjórn Landbúnaðarstofnunar um að fyrir liggir ítarleg umsögn Veiðimálastofnunar, sem gerð er grein fyrir í matsskýrslu, og dragi fram kosti og galla hvers valkosta á hagsmuni í veiðimálum. Stofnunin tekur einnig undir það sjónarmið veiðimálastjórnar að Vesturárdalsleið um Búastaði sé heppilegasti valkosturinn með hliðsjón af þeim hagsmunum sem tengjast veiðimálum. Stofnunin er einnig sammála Umhverfisstofnun um að brúargerðir yfir Hofsá og efnistaka úr ánni skapi mun meiri hættu á neikvæðum áhrifum á lífríki í ám, en kunna að verða talsverð, en framkvæmdir við Vesturárdalsleið um Búastaði.



## 3.2 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

### 3.2.1 Áhrif á gróður

Í matsskýrslu kemur fram að gróður á rannsóknarsvæðunum er fjölbreyttur en misjafnlega gróskumikill. Votlendi séu víða gróskumikil og einnig móagróður í hlíðum, brekkum og giljum. Þurrlandisgróður á heiðum, hryggjum og holtum í dalshlíðum sé yfirleitt rýrari og gróðurþekja á þeim svæðum sé víða ósamfelld. Töluvert er um gróin svæði, einkum á heiðum en einnig í hlíðum og láglandi. Ekki hafi fundist sjaldgæf gróðurlendi á svæðinu. Mjög fjölbreytt gróðurlendi finnast þó við veglínurnar þar sem þær liggja frá heiðum til láglandis. Verðmæti gróðurs á svæðinu verður að teljast töluvert svo sem votlendi sem sé víða á rannsóknarsvæðum á öllum veglínunum og Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin liggja við jaðar birkiskógar sem teljist til verðmætra gróðurlenda.

Gróðurfar sé fjölbreytt á öllum veglínunum en ekki sé gert ráð fyrir að vegagerð hafi áhrif á þá fjölbreytni. Engar plöntutegundir á válista fundust en tvær tegundir fundust sem séu sjaldgæfar á landsvísu, þ.e. bjöllulilja og dökkasef. Svæðið sé því mikilvægt fyrir þessar tegundir en ólíklegt sé talið að vegagerð hafi mikil áhrif á viðhald þeirra. Hlutfallslega sé skipting gróðurlenda svipuð á Hofsárdalsleið og Vesturárdalsleið en þó sé umfang votlendis meira á Vesturárdalsleið og umfang mosagróðurs sé meira á Hofsárdalsleið. Gróska sé líklega meiri á Vesturárdalsleið þar sem meira sé um votlendi og gróðurþekja sé þéttari en á Hofsárdalsleið þar sem rýr móa- og mosagróður sé meira áberandi. Á Hofsárdalsleið séu gróskumikil gróðurlendi, einkum í giljum og brekkum. Allar leiðir raski miklu votlendi en Vesturárdalsleið um Hofsháls mestu eða 111 ha, Vesturárdalsleið um Búastaði 77 ha, Hofsárdalsleið Einarstaðamegin 35 ha og Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin 25 ha. Vegna Hofshálsleiðar bætist við 6 ha vegna Millidalaleiðar en við aðrar leiðir bætist 12 ha vegna Millidalaleiðar. Fram kemur að Vegagerðin muni kosta framkvæmdir við að endurheimta jafn stórt votlendi og tapist við vegaf framkvæmdina. Svæði sem komi til greina séu m.a. Miklavatn í Hjaltastaðapinghá og Sandur í Aðaldal. Vesturárdalsleið um Hofsháls hafi líklega mest áhrif á gróður og vegur votlendi þar mest en Vesturárdalsleið um Búastaði kemur þar á eftir. Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin hafi minnst áhrif á votlendi en liggja aftur á móti um talsvert af fjalldrapamóum og um Burstarfellsskóg þó talið sé að vegur hefði ekki mikil áhrif á skóginn. Minnst áhrif á gróður hefði líklega Hofsárdalsleið Einarstaðamegin. Vegagerðin tekur fram að hún muni stuðla að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft. Við frágang muni a.m.k. jafn mikið gróðurlendi og tapast verða grætt upp og endurheimt jafnstórt votlendi og raskist. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé að þrátt fyrir skerðingu á grónum svæðum muni framkvæmdir ekki hafa veruleg áhrif á gróðurfar þar sem hún muni hafa óveruleg áhrif á gróðurfélög og flóru svæðisins, óháð veglínunum. Vesturárdalsleið um Hofsháls (Leið 1a+1c) teljist lakasti kosturinn vegna skerðingar á votlendi og Vesturárdalsleið um Búastaði frekar óhagstæður kostur af sömu ástæðum.

Í umsögn Landgræðslu ríkisins er bent á að á hluta þess svæðis sem um ræði hafi orðið miklar skemmdir á vistkerfum vegna jarðvegsrofs og gróðureyðingar á undangengnum öldum og ástæða til að fjalla um frekari hættu á jarðvegsrofi á framkvæmdatíma eða í kjölfar framkvæmda. Bent sé á að uppgræðsla eigi sér stað nokkuð víða í nágrenni framkvæmdasvæðisins en ekki sé hægt að sjá í frummatsskýrslunni að hversu miklu leyti fyrirhuguð framkvæmd sé á þessum

uppgræðslusvæðum. Landgræðsla ríkisins telur að öðru leyti að þær rannsóknir og upplýsingar sem séu lagðar fram og til vitnað, séu fullnægjandi til grundvallar ákvörðun um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. Bent sé á að ástæða væri til að draga betur saman nánari upplýsingar um hversu mikið af mismunandi gróðurlendum fer undir mismunandi veglínur. Bent er á að með því að fjarlægja efsta lag jarðvegsins við efnistöku sé hægt verulega á þeirri sjálfgræðslu sem nú á sér stað og því sé almennt ástæða til að sá í efnistökusvæði við frágang til að flýta fyrir gróðurframvindu á svæðinu. Að mati Landgræðslunnar muni fyrirhuguð vegagerð hafa talsverð áhrif á gróður, óháð því hvaða veglína verði valin, einkum af því að um langan veg sé að ræða sem liggja að stórum hluta um vel gróið land. Fagnað sé því frumkvæði Vegagerðarinnar að græða upp a.m.k. jafn stór svæði og þau gróðurlendi sem raskist vegna framkvæmdanna og telur Landgræðslan að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir séu fullnægjandi enda verði haft fullnægjandi samráð við stofnunina um skipulag uppgræðslunnar. Bent er á að vakta þurfi gróðurframvindu á nýlega græddum svæðum meðan nýgróður sé að festa rætur og svæðið að laga sig að grenndargróðri. Einnig sé mikilvægt að fylgjast með því hvort nokkurs staðar á framkvæmdasvæðinu skapist hætta á jarðvegsrofi. Að teknu tilliti til framlagðra gagna telur Landgræðsla ríkisins að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa talsverð áhrif á gróður og jarðveg, en sé eingöngu horft til áhrifa á gróður og jarðveg þá virðist Hofsárdalsleið Einarsstaðamegin hafa minnst neikvæð áhrif. Vegagerðin bendi á að starfsmenn hennar höfðu ekki gert sér grein fyrir að um uppgræðslusvæði væri að ræða í nágrenni Kálffells en við staðsetningu vegarins hafi verið reynt að þræða gróðurlitla mela. Mælt hefur verið upp af korti að Vesturárdalsleið liggja um uppgræðslusvæði á 1,8 km löngum kafla. Leitað verði til Landgræðslu ríkisins, Umhverfisstofnunar og landeigenda um hvar skuli græða upp land í stað þess sem verði raskað vegna efnistöku eða vegagerðar. Ennfremur verði leitað til Landgræðslu ríkisins varðandi leiðbeiningar um hvaða tegundir og aðferðir skuli nota við uppgræðsluna. Í matsskýrslunni er tafla sem sýni lengd veglína á grónu landi eftir flokkunum beitiland, uppgræðslusvæði, votlendi og tún. Fram kemur að fylgst verði með framvindu gróðurs að lokinni uppgræðslu meðan nýgróður sé að festa rætur og svæðið að laga sig að grenndargróðri og einnig verði fylgst með hvort hætta sé á jarðvegsrofi á framkvæmdarsvæðinu. Þess verði gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdartíma, að yfirborð raskaðs, gróins lands verði grætt upp á nýjan leik og að land verði grætt upp í stað þess sem fer undir veg til að draga úr áhrifunum.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að Hofsárdalsleið raski um 4,6 ha af birkiskógi í Burstafellsskógi en stofnunin telur að leggja eigi áherslu á að velja mannvirkjum stað þannig að þau hafi ekki í för með sér röskun á birkiskógi. Að öðrum kosti þurfi að græða upp jafn stórt svæði og það sem raskist þó endurheimt tryggji ekki að sams konar vistkerfi og það sem raskist, verði endurheimt. Bent sé á að upplýsingar vanti um hvar græða eigi upp land í stað þeirra gróðurlenda sem raskist. Æskilegt hefði verið að fá upplýsingar um hvar hallamýrar sé að finna innan rannsóknarsvæðisins, enda hafi niðurstöður rannsókna, t.d. á Vesturlandi, sýnt fram á að minna sé eftir af óröskuðum hallamýrum en öðru votlendi. Hallamýrar séu yfirleitt tegundaríkari en t.d. flói og einkennisplöntur aðrar. Miðað við þær upplýsingar sem fengust úr frummatsskýrslu og bréfi frá Náttúrustofu Austurlands, verði rask á votlendi að mestu í hallamýrum og telur stofnunin vert að leita leiða til að draga úr áhrifum framkvæmdanna á votlendi, s.s. með færslu veglína. Þá telur stofnunin mikilvægt að ráðist verði í fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir, þ.m.t. að leggja veginn þannig að fyllingarefni verði úr grófu lagi neðst til að meiri líkur verði á að vatn seitli í gegnum veginn. Mælist stofnunin til þess að ekki verði einungis gerð tilraun með



slíkan veg á ákveðnum kafla á nýjum vegi heldur verði það verklag viðhaft á þeim köflum þar sem vegurinn liggja yfir votlendi /hallamýrar. Það væri því mjög áriðandi að kanna þessa aðferð áður en framkvæmdir hefjist. Fylgjast þurfi með því hvort aðgerðir til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á votlendi bera árangur.

Umhverfisstofnun telji að Vesturárdalsleið um Hofsháls muni hafa mest og umtalsverð áhrif á gróður vegna þess hversu mikið votlendi raskist við þá leið. Vesturárdalsleið um Búastaði muni einnig raska miklu votlendi og hafi því einnig veruleg áhrif á gróður. Hofsdalsleið Burstarfellsmeigin muni hafa meiri áhrif á gróður en Hofsdalsleið Einarsstaðameigin þrátt fyrir að áhrif á votlendi verði minni vegna þess rasks á birkiskógi sem fyrrnefnda leiðin hefur í för með sér. Áhrif Millidalaleiðar á gróður verða talsverð vegna aukinna áhrifa á votlendi.

Vegagerðin bendir á að valkostur hennar sé að vegurinn verði lagður samkvæmt Vesturárdalsleið um Búastaði en ef tekin verði ákvörðun um að fara Hofsdalsleið Burstarfellsmeigin verði haft samráð við Skógrækt ríkisins og óskað eftir samþykki til að fella birkiskóg sem lenti í vegarstæðinu og landeigendum greiddar bætur til að rækta upp jafn mikinn skóg og tapast við framkvæmdir. Lagt verði til við Landgræðslu ríkisins, landeigendur og Umhverfisstofnun að grædd verði upp gróðurvana svæði á jöðrum gróðursvæða í grennd við framkvæmdasvæðið. Í framhaldi af vettvangsskoðunum og í ljósi niðurstaðna rannsókna, m.a. gróðurkorta, voru veglínur færðar til þar sem þær lágu um votlendi, ef það var hægt. Frekari færslur á veglínunum til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á votlendi séu ekki fyrirbyggjandi. Áform séu um að gera tilraun með gegndræpt lag neðst í veginum á völdum köflum í votlendi. Kannað verður hvort það geti dregið úr neikvæðum áhrifum vegagerðar á votlendi. Ekki gefst tími til að kanna áhrif slíks vegar á votlendi áður en framkvæmdir hefjast því fyrstu niðurstöður úr rannsókninni sem gerð verður á fyrsta áfanga verksins munu ekki liggja fyrir fyrr en eftir að þeim áfanga vegarins verði lokið. Ef fyrstu niðurstöður úr rannsókninni sýni að þessi aðferð við byggingu vegarins þar sem hann liggur yfir votlendi gefi góða raun, sé mögulegt að hún verði notuð við áframhald vegarins til Vopnafjarðar. Ákvörðun um það verði tekin í samráði við rannsóknaraðila. Rannsóknaraðilar muni fylgjast reglulega með ástandi rannsóknarreitanna. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé að vegna skerðingar á grónum svæðum og votlendi muni framkvæmdin hafa talsverð eða veruleg neikvæð áhrif á gróðurfar á framkvæmdasvæðinu, óháð veglínunum, þótt hún muni hafa óveruleg áhrif á gróðurfélög og flóru svæðisins. Vesturárdalsleið um Hofsháls (Leið 1a+1c) sé lakasti kosturinn vegna skerðingar á votlendi og verði áhrif hennar á gróður að teljast verulega neikvæð. Vesturárdalsleið um Búastaði muni einnig raska miklu votlendi og muni hafa talsverð neikvæð áhrif á gróður. Hofsdalsleiðir raski minna votlendi en leiðir um Vesturárdal en þær muni einnig hafa talsverð neikvæð áhrif á gróður. Hofsdalsleið Burstarfellsmeigin muni hafa meiri áhrif á gróður en Hofsdalsleið Einarsstaðameigin þrátt fyrir að áhrif á votlendi verði minni, vegna þess rasks á birkiskógi sem fyrrnefnda leiðin hafi í för með sér. Áhrif Millidalaleiðar á gróður verði talsverð vegna áhrifa á votlendi. Þess beri að geta að Vegagerðin mun endurheimta jafn stórt votlendi og það sem raskast.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun matsskýrslu um gróður og áhrif framkvæmdarinnar á hann vera fullnægjandi. Bent er þó á það sem kemur fram í matsskýrslunni að gróðurathuganir náðu aðeins til um 200 m breiðs beltis umhverfis hugsanlega legu vegar, en síðan hefur veglínun verið færð, m.a. í ljósi niðurstaðna gróðurkortlagningar, úr votlendi og þá út á mörk hins kortlagða svæðis. Skipulagsstofnun tekur undir það sem fram kemur í umsögnum og af hálfu

Vegagerðarinnar að Hofsárdalsleið Einarstaðamegin hafi minnst neikvæð áhrif á gróður. Vesturárdalsleið um Hofsháls muni hafa mest og umtalsverð áhrif á gróður vegna stærðar votlendis sem hún raskar. Vesturárdalsleið um Búastaði muni einnig raska miklu votlendi og hafi veruleg áhrif á gróður. Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin muni hafa meiri áhrif á gróður en Hofsárdalsleið Einarstaðamegin þrátt fyrir að áhrif á votlendi verði minni vegna þess rasks á birkiskógi sem fyrrnefnda leiðin hefur í för með sér. Áhrif Millidalaleiðar á gróður verða talsverð vegna áhrifa á votlendi. Skipulagsstofnun telur í ljósi fyrirbyggjandi gagna að varla sé verulegt svigrúm til að færa vegleiðir enn frekar m.t.t. votlendis og því beri að leggja mikla áherslu á tilraun með gegndræpt lag neðst í veginum og ef það reynist vel er mælt með að sú tilhögun verði notuð eins og kostur er. Lögð er því áhersla á að framkvæmd verksins hefjist fyrst utan megin votlendissvæðanna. Auk þess verði notaðar hefðbundnar ráðstafanir til að draga úr áhrifum á votlendi svo sem með því að vanda til staðsetningar ræsa í votlendi og þau höfð eins mörg og kostur er. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að umfangi skeringa og námusvæða á grónu landi verði haldið í lágmarki, námur verði frekar færri og stærrí og samráð verði haft við landeigendur, Landgræðslu ríkisins og Umhverfisstofnun um uppræðslu þeirra svæða og annarra svæða til jafns við gróðurlendi er tapast við framkvæmdina.

Skipulagsstofnun telur að skilyrðislaust eigi að endurheimta votlendi í stað þess sem raskast. Sveitarstjórn er bent á að við útgáfu framkvæmdaleyfis þarf að liggja fyrir samkomulag Vegagerðarinnar og landeiganda um endurheimt votlendis, þar sem m.a. komi fram umfang verksins og hvenær því á að vera lokið. Ef votlendi verður endurheimt í öðru sveitarfélagi þarf að koma fram að sú framkvæmd samræmist landnotkunarstefnu hlutaðeigandi sveitarfélags.

### 3.2.2 Áhrif á dýralíf

Í matsskýrslur kemur fram að innan rannsóknarsvæða hafi fjölbreytni fuglalífs verið meiri í Hofsárdal en í Vesturárdal. Af 35 skráðum tegundum hafi 6 verið á valista, þ.e. grágæs, straumönd, gulönd, fálki, brandugla og hrafn. Fyrir utan valistategundir sé bent á heiðagæs, sem sé áberandi hluti af lífríki svæðisins og telst því mikilvæg tegund. Náttúrustofa Austurlands hefur bent Vegagerðinni á að hnika veglínunum frá og helst úr sjónfæri frá fálkastöðum eða hugsanlega að skoða mótvægisáðgerðir í samráði við fálkasérfræðinga. Fleiri fuglategundir sé að finna í Hofsárdal, 33 og þar af sex tegundir á valista, en í Vesturárdal 22 og þar af tvær á valista. Fjöldi fugla sé einnig meiri á Hofsárdalsleið en Vesturárdalsleið. Ætla megi að vegur hvort sem er um Vesturárdal eða Hofsárdal hafi áhrif á heiðagæs, einkum vegna veiði. Fálki sé líklega viðkvæmastur fyrir áhrifum framkvæmda en veglínur liggja í nær öllum tilfellum í meira en 500 m fjarlægð frá þeim svæðum sem vitað sé að fálki hafi orpið. Ekki sé unnt að hnika veglínunum frá varpstöðum frekar en búið sé af vegtæknilegum ástæðum. Náttúrustofa Austurlands bendi á takmarkanir á framkvæmdum á varptíma en Vegagerðin telur að það muni skerða framkvæmdatíma of mikið. Verktaka verði þó bent á að hafa fálkavarpið í huga við framkvæmdir, ef hægt væri að takmarka truflun á einhvern hátt. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé að áhrif Vesturárdalsleiðar á fuglalíf verði óveruleg en að Hofsárdalsleið muni hafa talsverð neikvæð áhrif á fuglalíf. Áhrif framkvæmdarinnar á hreindýr og önnur spendýr verði óveruleg. Hreindýr séu vel þekkt á þessum slóðum og síðan árið 2002 hafi hreindýr aukið ferðir sínar um svæðið frá Háreksstaðahálsi út undir Kinnarland og beri meira á dýrum vestan Hofsár en austan. Tófur séu algengar, greni séu þekkt víða og talið að henni hafi fjölgað hin síðari ár. Minkur er talinn vera með öllum helstu árfarvegum á

svæðinu. Bent er á að nýgræðingur í vegkanti nýrra vega laði að hreindýr, sauðfé og heiðagæsir og gæti hugsanlega valdið slysum eins og reynsla er frá Háreksstaðaleið.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telji að hafa eigi samráð við Náttúrufræðistofnun Íslands um það til hvaða aðgerða megi grípa til að draga úr hugsanlegum áhrifum á fálka. Stofnunin telur að framkvæmdin muni skerða varp- og fæðulönd fugla og þá geti aukið aðgengi að svæðum haft í för með sér neikvæð áhrif á fuglalíf og annað dýralíf, ekki síst á varp heiðagæsa. Hofsárdalsleiðir, þar sem bæði sé meiri fjöldi tegunda og fugla muni hafa mun neikvæðari áhrif á fuglalíf en leiðir um Vesturárdal. Vegagerðin bendi á að þegar endanleg ákvörðun hafi verið tekin um leiðarval og nær dragi framkvæmdum í grennd við fálkaóðal, verði haft samráð við Náttúrufræðistofnun Íslands um hvort þörf sé á sérstökum aðgerðum til að draga úr hugsanlegum áhrifum framkvæmdarinnar á fálka.

Í athugasemdum Páls Aðalsteinssonar er bent á grágæsavarp í og neðan við fyrirhugaða veglínu við Skógalón og að smyrill verpi í klettum austur af Norður Skálanesi. Vegagerðin bendir á að smyrill sé ekki á valista fyrir fugla og telja verði að nýr vegur muni ekki hafa áhrif, eða óveruleg, á varpstað hans þar sem vegurinn liggja fjær en núverandi vegur. Telja verði að vegagerð muni líklega hafa einhver áhrif á grágæsavarp, en frekar lítil vegna nálægðar við núverandi veg og þess að svæðið sé að miklu leiti þegar raskað.

Skipulagsstofnun telur matsskýrslu gera nægilega vel grein fyrir dýralífi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Ljóst er að framkvæmdin muni skerða varp- og fæðulönd fugla óháð vegleiðum og þá geti aukið aðgengi að varpssvæðum og veiðisvæðum haft áhrif á heiðagæs. Í Hofsárdal er meiri fjöldi tegunda og fjöldi fugla og kunna neikvæð áhrif á fuglalíf því að verða þar meiri en í Vesturárdal en áhrif á fuglalíf í heild verða óveruleg. Þegar endanleg ákvörðun hefur verið tekin um leiðarval og nær dregur framkvæmdum í grennd við fálkaóðal þarf að hafa samráð við Náttúrufræðistofnun Íslands um hvort þörf sé á sérstökum aðgerðum til að draga úr hugsanlegum áhrifum framkvæmdarinnar á fálka. Áhrif framkvæmdarinnar á hreindýr og önnur spendýr verða óveruleg.

### 3.3 STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna Norðausturvegar til Vopnafjarðar, Brunahvammsháls – Vopnafjörður, í Vopnafirði, bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

Aðalskipulag Vopnafjarðar 1980-2000 nær aðeins til þéttbýlisins á Kolbeinstanga en unnið er að endurskoðun þess og er endurskoðunin háð umhverfismati áætlana skv. lögum nr. 105/2006.

- Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð og efnistöku til sveitarstjórnar Vopnafjarðarhrepps, skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997 m.s.b. Sveitarstjórn þarf að leita meðmæla Skipulagsstofnunar skv. 3. tölulið bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 áður en framkvæmdaleyfi er veitt, þar sem staðfest aðalskipulag af framkvæmdasvæðinu er ekki til.
- Samkvæmt Náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 37 skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar og náttúruverndarnefndar áður en veitt er framkvæmdaleyfi til framkvæmda.

- Öll efnistaka lausra jarðlaga er háð lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, gr. 45-49 og þarf Vegagerðin að leggja fram áætlun um efnistöku, áður en framkvæmdaleyfi er gefið út, þar sem gerð er grein fyrir magni, gerð efnis, vinnslutíma og frágangi efnistökusvæðis. Einnig gilda um efnistöku á landi lög nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem heilbrigðisnefnd Austurlands veitir vegna efnistöku og vinnubúða. Í gildi er reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni, farandeldhús, aðstöðu fyrir olfuskipti o.fl.
- Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingavinnustað og við aðra tímabundna mannvirkjagerð.
- Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Landbúnaðarstofnunar varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Landbúnaðarstofnunar varðandi malarnám úr áreyrum.
- Sækja þarf um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast í samræmi við þjóðminjalög nr. 107/2001.
- Samkvæmt skógræktarlögum nr. 3/1955 (II. kafla, 6. gr.) má ekkert svæði rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra og þá því aðeins að grætt verði upp að nýju jafnstórt svæði.

#### 4 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matsskýrsla Vegagerðarinnar byggði á auglýstri frummatsskýrslu, umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu Vegagerðarinnar til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrsla Vegagerðarinnar hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er í 18. grein reglugerðar nr. 1123/2005. Einnig telur stofnunin að í matsskýrslu sé gerð grein fyrir athugasemdum og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim sé svarað eftir því sem við á.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun um þann möguleika að endurbyggja núverandi veg um Burstarfellsbrekkur, eða leggja nýjan veg í grennd við hann, skýra og rökstutt að sá kostur komi ekki til greina. Stofnunin telur ásættanlegt að bráðabirgðavegur frá Hölná upp á núverandi veg í Brunahvammsháls, sem gert var ráð fyrir að yrði fjarlægður samkvæmt úrskurði stofnunarinnar frá 14. júní 2000, verði ekki fjarlægður. Nú liggur fyrir að vegurinn þarf að vera í notkun fyrir almenna umferð allt þar til nýr vegur kemst í notkun, nýting efnis úr honum er því ekki möguleg og vegurinn muni nýtast í framtíðinni við landgræðslu, smalamennsku og útivist. Lögð er áhersla á að tenging vegarins við nýjan veg verði gerð lítið áberandi.

Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin hafi skoðað aðra kosti á legu vegar um Hofsárdal, en lagðir eru fram í matsskýrslu, nægilega til þess að hafa afskrifað þá á fyrri stigum í samráði við heimamenn.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun í matsskýrslunni um veðurfar og áhrif þess á umferð á mismunandi leiðum, vera góða. Skipulagsstofnun telur að sýnt hafi verið fram á að reikna megi með meiri snjókomu og þöku á Vesturárdalsleið en á Hofsárdalsleið en meira snjóköfi og hættu á hálkuvandræðum á Hofsárdalsleið. Þoka hafi óveruleg áhrif á umferðaröryggi og meira öryggi sé á vegi um tiltölulega slétt land eins og á Vesturárdalsleið, en í landi þar sem er mikill hliðarhalli og brattar brekkur, eins og á Hofsárdalsleið. Ekki sé hægt að taka afgerandi afstöðu til þess á hvorri leiðinni séu meiri lýkur á að umferð teppist vegna snjóá eða skafrennings. Fara eigi eftir ábendingu um hættu á hálfu og neikvæðum sjónrænum áhrifum ef vegur verði lagður of nærri Skessufossi í Teigará.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé gerð góð grein fyrir samgöngum og umferðaröryggi og ótvírætt sýnt fram á að nýr vegur til Vopnafjarðar bæti samgöngur og auki öryggi vegfarenda, óháð leiðum. Vegtæknilega sé Vesturárdalsleið um Búastaði best hvað varðar umferðaröryggi. Af matsskýrslu verður ekki annað ráðið en óhjákvæmilegt sé að leggja Millidalaleið svo samgöngubætur verði sem jafnastar fyrir alla íbúa Vopnafjarðar.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun matsskýrslunnar um samfélagsáhrif nægilega og að áhrif nýs vegar á samfélagið í Vopnafirði verði verulega jákvæð óháð leiðum. Nýr vegur stuðli að aukinni umferð ferðamanna. Vesturárdalsleið um Búastaði sé heppilegasti valkosturinn með hliðsjón af mun meiri veiðihagsmunum á Hofsárdalsleið og hættu á neikvæðum áhrifum af brúargerð yfir Hofsá og efnistöku úr ánni. Áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist verði óveruleg, óháð leiðum, en mestir hagsmunir í húfi vegna veiði í Hofsá. Áhrif framkvæmdarinnar á vatnsból og vatnsverndarsvæði verði lítil, óháð leiðum og tekið hefur verið tillit til athugasemda hvað það varðar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar á skógrækt í Tangaskógi verði lítil með tilliti til þeirra mótvægisáðgerða sem fram koma í matsskýrslu. Áhrif framkvæmdarinnar á sorpurðunarstað Vopnafirðinga, eða sorpurðunarstaðarins á framkvæmdina, verði lítil með tilliti til þess að framkvæmdin kallar ekki á verulega jarðvegsröskun á því svæði sem úrgangur kann að hafa verið urðaður á. Áhrif framkvæmdarinnar á Skógalón verða lítil vegna fjarlægðar frá bökkum lónsins. Tekið er tillit til athugasemda landeigenda á Hauksstöðum um færslu veglínu vegna vatnsbóls, girðingar, ristahliðs og undirganga fyrir sauðfé og til athugasemda landeigenda Búastaða um færslu veglínu frá því sem kynnt var í frummatsskýrslu og gerð undirganga fyrir sauðfé. Vegagerðin hefur almennt fallist á athugasemdir um gerð undirganga fyrir sauðfé og girðingar í byggð. Ljóst sé að framkvæmdin hafi nokkur áhrif á landbúnað einkum vegna beitilands sem fer undir veg.

Skipulagsstofnun telur áhrif Hofsárdalsleiðar á forsendur friðlýsingar Hofsár veruleg þar sem Fossdalur allur upp á brúnir er ein heild er gefur svæðinu mikið gildi en það yrði rýrt verulega með vegi eftir dalnum endilöngum.

Skipulagsstofnun telur matsskýrslu gera góða grein fyrir jarðmyndunum á framkvæmdasvæðinu. Stofnunin telur að jarðmyndanir í Vopnafirði gefi góða mynd af hörfunarsögu jökuls á Austurlandi, einkum strandhjallar- og árhjallar sem eru sérstæðar myndanir sem hafa verndargildi m.a. vegna umfangs og útbreiðslu á svæðinu og í tillögum um friðlýsingu Hofsár og aðliggjandi svæðis er sérstaklega minnst á ísaldarminjar innan svæðisins. Skipulagsstofnun telur að þó ekki sé full ljóst hvort og þá hvað jökulruðningshólar innan við Hauksstaði segi til um hörfunarsögu jökuls hafi þeir talsvert gildi, því þeir eru ekki algeng jarðmyndun í dalbotnum inn af



Vopnafirði. Stofnunin telur að Hofsárdalsleið muni hafa neikvæðari áhrif, á jarðmyndanir en Vesturárdalsleið og að Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin hafi mestu neikvæðu áhrifin á jarðmyndanir.

Skipulagsstofnun telur að ágætlega sé gerð grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og verndargildi. Stofnunin telur að heildaráhrif nýs vegar um Hofsárdal á landslag verði talsverð og mun meiri en vegar um Vesturárdal og sama gildi um sjónræn áhrif. Í Hofsárdal verði áhrifin einkum vegna skeringa og fyllinga í hlíðum Tungukolls, í allt að 150 m hæð yfir dalbotninum á um 10 km kafla en vegur um Vesturárdal verði í meira aflíðandi landi og víðast aðeins um 25 m yfir botni Vesturdals. Frá Hölkná og um 4 km niður Fossdal verða sjónræn áhrif vegar í hlíðum dalsins svípuð á báðum leiðum en áhrif Hofsárdalsleiðar mun meiri þar sem hún þverar dalinn með brú yfir Hofsá.

Skipulagsstofnun telur bagalegt hvað rannsóknir á efnistökusvæðum voru takmarkaðar á þeim hluta framkvæmdasvæðisins þar sem engir vegir eru fyrir. Vanda þarf því sérstaklega til efnistökuáætlunar í samráði við Umhverfisstofnun þar sem megin sjónarmið verði að námur verði valdar með tilliti til þess að þær raski sem minnst sérstæðum jarðmyndunum og verði frekar færri og stærri og sama gildi um skeringar. Efnistaka vegna Hofsárdalsleiðar um Burstarfell mun hafa neikvæðari umhverfisáhrif og það talsverð, en efnistaka á öðrum leiðum, einkum vegna skeringa alla leið ofan frá Hölkná og við þverun Hofsár neðan Steinvarartungu. Efnistaka vegna Vesturárdalsleiðar mun einnig hafa talsverð áhrif og þarf sérstaklega að huga að því að á svæðinu frá Hauksstöðum og upp á vatnaskil verði efni tekið úr færri og þá stærri námum og jökulruðningshólum á móts við Hauksstaði hlíft eftir því sem kostur er.

Skipulagsstofnun telur matsskýrsluna gera á fullnægjandi hátt grein fyrir áhrifum framkvæmdakosta á fornleifar. Áhrifin verða meiri á Hofsárdalsleiðum einkum vegna fleiri minja þar en á Vesturárdalsleið.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun matsskýrslu um gróður og áhrif framkvæmdarinnar á hann vera fullnægjandi. Hofsárdalsleið Einarstaðamegin muni hafa minnst neikvæð áhrif á gróður. Vesturárdalsleið um Hofsháls muni hafa mest og umtalsverð áhrif á gróður vegna stærðar votlendis sem hún raskar. Vesturárdalsleið um Búastaði mun einnig raska miklu votlendi og hafa veruleg áhrif á gróður. Hofsárdalsleið Burstarfellsmeigin mun hafa meiri áhrif á gróður en Hofsárdalsleið Einarstaðamegin þrátt fyrir að áhrif á votlendi verði minni vegna þess rasks á birkiskógi sem fyrrnefnda leiðin hefur í för með sér. Áhrif Millidalaleiðar á gróður verða talsverð vegna áhrifa á votlendi. Skipulagsstofnun telur í ljósi fram lagðra gagna varla vera svigrúm til að færa vegleiðir enn frekar m.t.t. votlendis. Lögð er áhersla á að framkvæmd verksins hefjist utan megin votlendissvæða, vegna tilrauna með gegndræpt lag neðst í veginum og ef það reynist vel er mælt með því að sú tilhögun verði notuð eins mikið og kostur er. Auk þess verði notaðar hefðbundnar ráðstafanir til að draga úr áhrifu á votlendi. Fylgjast þarf með því hvort aðgerðir til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á votlendi bera árangur. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að umfangi skeringa og námusvæða á grónu landi verði haldið í lágmarki, námur verði frekar færri og stærri og samráð verði haft við landeigendur, Landgræðslu ríkisins og Umhverfisstofnun um uppræðslu þeirra svæða og annarra svæða til jafns við gróðurlendi er tapast við framkvæmdina.

Skipulagsstofnun telur að skilyrðislaust eigi að endurheimta votlendi í stað þess sem raskast. Sveitarstjórn er bent á að við útgáfu framkvæmdaleyfis þarf að liggja fyrir

samkomulag Vegagerðarinnar og landeiganda um endurheimt votlendis, þar sem m.a. komi fram umfang verks og hvenær því á að vera lokið. Ef votlendi verður endurheimt í öðru sveitarfélagi þarf að koma fram að sú framkvæmd samræmist landnotkunarstefnu hlutaðeigandi sveitarfélags.

Skipulagsstofnun telur matsskýrslu gera nægilega vel grein fyrir dýralífi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Í Hofsárdal er meiri fjöldi tegunda og fjöldi fugla og kunna neikvæðari áhrif á fuglalíf því að verða þar meiri en í Vesturárdal en áhrif á fuglalíf í heild verða óveruleg. Þegar endanleg ákvörðun hefur verið tekin um leiðarval og nær dregur framkvæmdum í grennd við fálkaoðal þarf að hafa samráð við Náttúrufræðistofnun Íslands um hvort þörf sé á sérstökum aðgerðum til að draga úr hugsanlegum áhrifum framkvæmdarinnar á fálda. Áhrif framkvæmdarinnar á hreindýr og önnur spendýr verða óveruleg.

Við heildarsamanburð leiðanna telur Skipulagsstofnun að Hofsárdalsleiðir séu heldur lakari með tilliti til áhrifa veðurs á færð og umferðaröryggi, áhrifa á veiðihagsmuni í ám, áhrifa á jarðmyndanir og landslag, fornleifar og fuglalíf og verulega verri með tilliti til friðlýsingar Hofsár. Vesturárdalsleiðir hefðu hins vegar mun meiri áhrif á gróðurfar og þá einkum votlendi. Áhrif á aðra umhverfisþætti eru lítil eða óveruleg, óháð leiðum.

Skipulagsstofnun telur það vera háð verktilhögun, mótvægisáðgerðum og vöktun hvernig til tekst um áhrif framkvæmdarinnar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið.

Skipulagsstofnun leggur til að það skilyrði verði sett fyrir framkvæmdaleyfi að fyrir liggja samkomulag Vegagerðarinnar og landeiganda um endurheimt votlendis.

Reykjavík, 13 júlí 2007.

Þóroddur F. Þóroddsson

Sigurður Ásbjörnsson