

HRINGVEGUR UM NORÐURÁRDAL KJÁLKAVEGUR – HEIÐARSPORÐUR Í AKRAHREPPI

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Hringvegar um Norðurárdal, Kjálkavegur – Heiðarsporður, í Akrahreppi, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Nýr vegarkafli á Hringvegi í Norðurárdal í Akrahreppi, samtals um 14 km að lengd milli Kjálkavegar og Heiðarsporðs.

Markmið framkvæmdar: Bæta vegasamband á Hringvegi um Norðurland og auka umferðaröryggi.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 31. janúar 2003 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 7. febrúar 2003 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og 5. febrúar 2003 í Feyki. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 7. febrúar til 21 mars 2003 á skrifstofu Akrahrepps, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is. Leitað var umsagnar Akrahrepps, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands vestra, Umhverfisstofnunar og veiðimálastjóra. Framkvæmdin var kynnt Landsvirkjun. Á kynningartíma bárust 9 athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Hringvegur um Norðurárdal. Kjálkavegur – Heiðarsporður í Akrahreppi. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. Vegagerðin janúar 2003. Viðaukar teikningar og fylgiskjöl.

Viðbótarupplýsingar: Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 26. febrúar, 6. mars, 1., 9., 14. og 15. apríl 2003.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Akrahreppi með bréfi dags. 28. febrúar 2003.

Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 28. febrúar 2003.

Heilbrigðiseftirliti Norðurlands vestra með bréfi dags. 21. febrúar 2003.

Umhverfisstofnun með bréfi dags. 7. apríl 2003.

Veiðimálastjóra með bréfi dags. 17. febrúar 2003.

3. ATHUGASEMDIR

Níu athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

1. Einari Gunnarssyni ofl., Flatatungu og Tungukoti með bréfi dags. 18. mars 2003.
2. Guðmundi L. Friðfinnssyni, Egilsá með bréfi 2. mars 2003.
3. Gunnari Oddssyni ofl. stjórnarmönnum í veiðifélögum Norðurár og Héraðsvatna með bréfi dags. 9. mars 2003.
4. Jóhannesi Jóhannssyni og Þóru Jóhannesdóttur Silfrastöðum með bréfi dags. 17. mars 2003.
5. Karli Einarssyni með bréfi dags. 18. mars 2003.
6. Kjartani Mogensen og Stefáni Jörundssyni með bréfi dags. 20. mars 2003.
7. Landsvirkjun með bréfi dags. 11. febrúar 2003.
8. Valdimari Gunnarssyni og Jóni S. Gunnarssyni, Fremri- og Ytri- Kotum með bréfi dags. 18. mars 2003.
9. 49 aðilum sem hafa stundað stangveiði í Norðurá með bréfi móttæknu 19. mars 2003.

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt bygging nýs vegarkafla á Hringvegi í Norðurárdal í Akrahreppi milli Kjálkavegar og Heiðarsporðs, samtals 14,3 km að lengd. Fram kemur að vegurinn sé stofnvegur og verði hannaður skv. staðli fyrir vegflokk C1 og hönnunarhraði sé miðaður við 90 km/klst. Heildarbreidd vegar verði 7,5 m með 7,3 m breiðu slitlagi. Þar sem fyllingar verði háar og þar sem farið verði yfir ár, sé reiknað með vegleiðurum og 0,5 m aukinni breidd á vegöxlum. Vegurinn verði grjótvarinn ármegin þar sem hann muni liggja um áreyrar Norðurár til að verjast ágangi árinna og til þess að ekki þurfi að setja vegleiðara meðfram veginum á öllum kaflanum verði útbúin hliðarfylling meðfram honum.

Í matsskýrslu kemur fram að á undirbúningstíma framkvæmdarinnar hafi verið skoðaðar margar mögulegar útfærslur á veglínunum, báðum megin Norðurár. Markmiðið hafi verið að gera vegalengdina milli Varmahlíðar og Akureyrar sem stysta og hæðar- og planlegu vegarins sem besta. Við ákvörðun brúarstæða yfir Norðurá hafi verið haft að leiðarljósi að breyta árfarveginum sem minnst.

Samkvæmt matsskýrslu eru fimm kostir á legu vegarins lagðir fram til ákvörðunar hjá Skipulagsstofnun, leiðir M, C, L og B norðan ár og leið G sunnan ár. Að auki séu leiðir A, D, E og H kynntar til samanburðar. Fram kemur að efnistaka vegna framkvæmdarinnar sé áætluð 700-760 þús. m³, eftir því hvaða leið verði um að ræða og verði um 500 þús. m³ teknir úr námum á áreyrum Norðurár en það sem á vantar úr skeringum. Stefnt sé að því að framkvæmdir hefjist vorið 2004 og ljúki árið 2007. Reiknað sé með að verkinu verði skipt í tvo áfanga og í fyrri áfanga sé gert ráð fyrir 7-8 km löngum vegarkafla við Kotagil, yfir Norðurá og Kotá að Heiðarsporði og í síðari áfanga verði fullgerður kaflinn að Kjálkavegi.

4.1.1 Lega vegar/kostir

Í matsskýrslu kemur fram að um þrjár megin tillögur sé að ræða á legu Hringvegar um Norðurárdal frá Kjálkavegi að Heiðarsporði:

1. Vegur að norðanverðu yst í dalnum og að sunnanverðu frammi í dalnum þ.e. **leið M** sem er valkostur framkvæmdaraðila og afbrigði hennar þ.e. **leiðir C og L**.
2. Vegur norðanmegin í dalnum samkvæmt **leið B** sem er afbrigði leiðar M fyrir framan Ytri-Kot og mun fylgja þar að mestu núverandi vegi.
3. Vegur sunnanmegin í dalnum samkvæmt **leið G**.

Leið M, valkostur framkvæmdaraðila, verður 14,3 km löng og nær eingöngu nýbygging. Undir fjallshlíð Silfrastaðafjalls, á 4,4 km kafla frá Kjálkavegi fram að Gvendarnesi, mun leið M liggja á eyrum Norðurár, þaðan upp á Gvendarnes og í námunda við núverandi veg að Stekkjarhöfða skammt austan við Kotá. Leið M mun liggja yfir Kotá og aur- og skriðukeilu hennar um 100 m neðar en núverandi vegur. Við Stekkjarhöfða muni leið M fjarlægjast núverandi veg og nálgast Norðurá, liggja yfir gömul tún og fornminjar eyðibýlisins Ytri-Kota. Leið M muni fara yfir aur- og skriðukeilu Skriðugils um 250 m neðar en núverandi vegur, muni fara langsum yfir tún bæjarins Fremri-Kota að brúarstæði neðan við bæinn. Sunnan Norðurár muni leið M liggja neðst í suðurhlíð Norðurárdals á bökkum Norðurár á 2,2 km kafla, yfir Krókár og aur- og framburðarkeilu hennar framan við Krókárgil og tengjast núverandi vegi.

Leið C verður 14,3 km löng og nær eingöngu nýbygging. Leið C er afbrigði leiðar M og mun liggja nær Norðurá og um jaðar túna að Fremri-Kotum og þvera Norðurá um 300 m neðan við bæinn. Sunnan Norðurár mun leið C liggja á bökkum Norðurár að Skriðugili og mun tengjast aftur leið M við gilið. Leið C er kostur sem framkvæmdaraðili telur koma til greina.

Leið L verður 14,3 km löng og nær eingöngu nýbygging. Leið L er afbrigði leiðar M á svæðinu við eyðibýlið Ytri-Kot og mun liggja ofan við eyðibýlið og tengjast aftur leið M austan við Skriðulæk. Framkvæmdaraðili telur að leið L komi ekki til greina vegna áhrifa á fornminjar.

Leið B verður 14,7 km löng og var skoðuð með það að markmiði að fylgja núverandi vegi sem mest. Leið B mun liggja eins og leið M frá Kjálkavegi austur fyrir Kotagil og þaðan eftir leið L rétt austur fyrir eyðibýlið Ytri-Kot og fylgja þaðan núverandi vegi inn fyrir Valagilsá en á um 2 km kafla inn af Fremri-Kotum mun núverandi vegur lenda í vegstæðinu. Leið B mun þvera Norðurá rétt neðan ármóta Norðurár og Krókár og inn á núverandi veg í Heiðarsporði. Framkvæmdaraðili telur að leið B komi ekki til greina vegna vegtæknilegra atriða, kostnaðar og sérstaklega vegna áhrifa á fornminjar.

Leið G verður 15,2 km löng og nær eingöngu nýbygging. Leið G muni fara af

núverandi vegi vestan Kjálkavegar, til suðurs og þvera Norðurá 220-300 m neðan við brú yfir Norðurá á Kjálkavegi. Leið G mun liggja eftir suðurjaðri áreyra Norðurár að nesi á móts við Gvendarnes. Brúarstæði yfir Egilsá verður rétt neðan núverandi brúar. Frá áreyrum muni leið G liggja neðst í hlíðinni ofan áreyranna inn að Skriðugili um nokkuð af grónu landi auk mýrarkafla. Mjög lítið undirlendi sé á þessum kafla og mjög þröngt um veglínuna á um 1,5 km löngum kafla austur frá Stekkjarhöfða vegna nálægðar Byggðalínu. Við Ytra- og Fremra-Selgil muni leið G liggja í miklum hliðarhalla og yrðu þar fyllingar í fremri kanti, þótt vegskering yrði ofan vegar. Þá megi ætla að grynna sé á klappir á þessu svæði en norðan ár, nema þar sem skorið sé í framburðarkeilur undan stærri giljum, sem hafi í för með sér að flytja þyrfti meira efni úr námum. Fram kemur að bærinn Egilsá muni tengjast Hringvegi með stuttri heimreið en mjög löng heimreið verði að Fremri-Kotum nema byggð verði brú yfir Norðurá á móts við bæinn sem reiknað sé með að myndi kosta 30-40 milljónir króna. Leið G muni tengjast leið M um 500 m austan við fyrirhugað brúarstæði leiðar M á Norðurá. Framkvæmdaraðili telur að leið G komi ekki til greina vegna vegtæknilegra atriða, lengdar og kostnaðar .

4.1.1.1 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að leiðir A, D, E og H séu einungis kynntar til samanburðar og hafi verið hafnað af framkvæmdaraðila

Leið A er afbrigði leiðar M um Skeljungshöfða. Þar yrði núverandi vegur nýttur á kafla og þar með stytur sá vegarkafli sem muni raska Norðurá og þurfi að rofverja. Fram kemur að leið A sé töluvert ódýrari en leið M á þessum kafla. Blindhæð og takmarkaðar sjónlengdir verði um Skeljungshöfða og hafni framkvæmdaraðili þessari leið vegna krafna um umferðaröryggi.

Leið D er afbrigði leiðar M yfir Króká. Fram kemur að ókostur við leið D sé mikil fylling þvert yfir Krókárgil, mikil klapparskering austan gilsins og að snjóhætta geti skapast þar í norðan- og norðaustlægum áttum auk þess sem breyta þurfi byggðalínu við Kjálkaveg. Fram kemur að framkvæmdaraðili hafni leið D vegna áhrifa hennar á landslag við Krókárgil.

Leið E er afbrigði leiðar M og þverar Norðurá um 1300 m neðan Fremri-Kota. Brúarstæði sé erfiðara á leið E en á leiðum M og C og heimreið að Fremri-Kotum verði lengri. Sunnan Norðurár muni leið E liggja yfir mýrlendi á um 1 km kafla en minna af túnnum á Fremri-Kotum lendi undir leið E en leiðum M og C. Fram kemur að framkvæmdaraðili hafni leið E vegna brúarstæðis, lengri heimreiðar og þess að meira af óröskuðu landi, m.a. mýrlendi, lendi undir vegsvæði.

Leið H er afbrigði leiðar B um Fremri-Kot og myndi liggja neðan við bæinn í stað þess að liggja fyrir ofan hann. Fram kemur að leið H muni verða með miklu betri hæðarlegu en leið B og þyrfti miklu minna efni í veginn vegna minni hliðarhalla eða sambærilegt við leið M. Ókostur við leið H sé að farið verði eftir endilöngum túnunum að Fremri-Kotum. Fram kemur að framkvæmdaraðili hafni leið H vegna áhrifa á búskaparskilyrði að Fremri-Kotum.

4.1.2 Efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að efnisþörf verði breytileg eftir þeim vegleiðum sem kynntar eru eða 700-760 þús. m³. Fyllingarefni verði tekið úr skeringum, af vegsvæði og úr námum. Allt efni í burðarlag, axlarefni og steinefni í bundið slitlag verði tekið úr

áreyrum Norðurár. Efnistaka úr áreyrum verði breytilegt eftir vegleiðum, en ljóst sé að efnistaka muni hafa tímabundin áhrif á lífríki árinna og ásýnd lands. Grjót í rofvörn verði tekið úr opinni námu í landi Flatatungu og úr klapparskeringum. Fram kemur að miðað við leið M, valkost framkvæmdaraðila og leið C sem framkvæmdaraðili telur koma til greina sé efnisþörf 740 þús. m³. Gert sé ráð fyrir að um 240 þús. m³ komi úr skeringum og um 500 þús. m³ úr námum, sjá. töflu 1. Námurnar séu flestar, 9 talsins, í eyrum Norðurár eða úr árkeilum, 3 talsins, þar sem efni hefur ekki verið tekið áður. Auk þess verði tekið efni í röskuðum keilum Kotár og Valagilsár, námu á eyrum Norðurár við núverandi brú við Heiðarsporð og grjótnámu í landi Flatatungu.

Tafla 1. Yfirlit yfir mögulegar námur í Norðurárdal. (Byggt á töflu 5 í matsskýrslu)

Námur fyrir veglínur M og C merktar með gráu	Veglína	Efnisnotkun	Efnismagn m ³
Náma 1	B, C, G, L og M	Fylling og neðra burðarlag	35.000
Náma 2	B	Fyllingarefni	33.000
Náma 3	B	Fylling og neðra burðarlag	30.000
Náma 4	C og G	Fylling og neðra burðarlag	25.000
Náma 5	B, C, L og M	Fylling og neðra burðarlag	25.000
Náma 6	B, C, G, L og M	Fylling og neðra burðarlag	30.000
Náma 7	B, C, L og M	Fyllingarefni	20.000
Náma 8	B, C, G, L og M	Fylling, neðra-burðarlag, efra-burðarlag og klæðing	130.000
Náma 9	B, C, L og M	Fylling og neðra burðarlag	25.000
Náma 10	G	Fylling og neðra burðarlag	60.000
Náma 11	B, C, G, L og M	Fylling og neðra burðarlag	75.000
Náma 12	B, C, L og M	Fylling og neðra burðarlag	18.000
Náma 13	B, C, L og M	Fylling og neðra burðarlag	7.000
Náma 14	B, C, L og M	Fylling og neðra burðarlag	8.000
Náma 15	B, C, L og M	Fyllingarefni	50.000
Náma 16	C, G, L og M	Fyllingarefni	12.000
Náma 17	C, G, L og M	Fyllingarefni	10.000
Náma 18	C, G, L og M	Fyllingarefni	5.000
Náma 19	B, C, G, L og M	Efra-burðarlag og klæðing	10.000
Náma 20	B, C, G, L og M	Rofvörn	31.000
Náma 21	G	Fyllingarefni	10.000
Náma 22	G	Fyllingarefni	12.000
Náma 23	G	Fyllingarefni	10.000
Náma 24	G	Fyllingarefni	15.000
Náma 25	G	Fyllingarefni	19.000

4.1.3 Farvegabreyting

Samkvæmt matsskýrslu munu leiðir M, C, L og B liggja á áreyrum Norðurár eða í farvegi árinna á 4,4 km löngum kafla. Færa þurfi ána á tveimur köflum, þ.e. á 2,2 km kafla milli Skeljungshöfða og Bessakots og á 0,7 km kafla vestur frá Gvendarnesi. Vegna efnistöku á námusvæðum 11, 8 og 6 þurfi einnig að færa ána til bráðabirgða á tímabilinu maí – október þar sem þær séu staðsettar sunnan við meginfarveg árinna. Fram kemur að mikilvægt sé að unnt verði að sækja efni af áreyrunum til hliðar við veginn í stað þess að flytja það langar leiðir. Námur 11 og 8 séu einnig sunnan við veglínuna þar sem vegurinn muni liggja í farvegi árinna og á þessum svæðum þurfi að færa ána bæði vegna efnistöku og vegbyggingar. Fram kemur að verði leið G farin þurfi ekki að breyta árfarvegi vegna námu 6 og minni breytingar eða ræsi vegna námu 8 og 11.

4.1.4 Brúargerð

Fram kemur í matsskýrslu að brúargerð verði háð leiðarvali en í öllum tilvikum þurfi að byggja nýja brú yfir Norðurá á nýjum stað því mjög erfiðar beygjur séu á núverandi vegi við báða enda núverandi brúar og brött brekka að sunnanverðu. Á leiðum M, C og L þurfi að byggja brú yfir Norðurá og steypa stokk yfir Kotá og Króká. Á leið B þurfi að byggja brú yfir Norðurá og Valagilsá og steypa stokk yfir Kotá. Á leið G þurfi að byggja brú yfir Egilsá og steypa stokk yfir Króká. Fyrirhugað sé að leggja aðrar ár á leiðinni í ræsi.

4.1.5 Rofvörn vega og varnargarðar

Fram kemur í matsskýrslu að þar sem vegurinn verði lagður um áreyrar Norðurár þurfi að grjótverja hann en reiknað sé með að útbúa hliðarfyllingu meðfram veginum til þess að komast hjá því að setja vegleiðara, þótt vatn sé við rofvörn. Reiknað sé með að rofverja þurfi núverandi heimreið að Egilsá á um 380 m löngum kafla, ef vegur verður byggður á áreyrunum norðanvert í dalnum. Á leiðum M, C, L og B þurfi að grjótverja veginn á 4,4 km löngum kafla frá Skeljungshöfða að Gvendarnesi og á leið B frá Krókárgili niður í Norðurá við Heiðarsporð þar sem Króká verði veitt í Norðurá vestan við veginn. Á leið G þurfi að grjótverja á tveimur köflum annars vegar á 2,5 km kafla frá Kjálkavegi inn á móts við Selhóla og hins vegar á 1,6 km kafla frá Egilsá inn á móts við Gvendarnes. Fram kemur að nokkur greinarmunur sé gerður á rofvörn á vegi á eyrum norðan Norðurár og á vegi á eyrum sunnan árinna á leið G bæði hvað varðar þykkt og hversu djúpt hún nær. Fram kemur að grjót magn norðan ár sé áætlað $6,3 \text{ m}^3/\text{m}$ en $3,4\text{-}4,7 \text{ m}^3/\text{m}$ á leið G.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Samgöngur og umferðaröryggi

Samkvæmt matsskýrslu mun framkvæmdin hafa jákvæð áhrif á samgöngur á Hringvegi og milli byggðarlaga á Norðurlandi með öruggum, uppbyggðum vegi og örlítilli styttingu. Brekkur verði ekki eins brattar, hæðarlega vegarins betri og jafnari, vegrýni meiri og umferðaöryggi muni aukast mikið. Fram kemur að allar vegleiðir standast umferðaröryggiskröfur og muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi. Leiðir M og L verði öruggastar en vegtæknilega verði leið L ekki eins

góð og veglína M, þá komi leið C og því næst leiðir B og G. Fram kemur að á framkvæmdatíma verði lítil truflun á leiðum M og C, á stuttum kafla á leið L en á leið B muni umferð verða fyrir verulegum töfum og óþægindum þar sem hún muni liggja á löngum köflum í vegarstæði núverandi vegar og eins verði verktakinn fyrir óþægindum og öll framkvæmd dýrari. Fram kemur að mjög lítil truflun verði á samgöngum í Norðurárdal miðað við leið G. Í matsskýrslu kemur fram að benda eigi hesta- og hjólreiðamönnum á að fylgja núverandi vegi um Norðurárdal að framkvæmdum loknum til að bæta öryggi vegfarenda.

Í umsögn Akrahrepps kemur fram að það sé talinn mikill ókostur við leið M að hún liggi langar leiðir meðfram straumþungri Norðuránni með þeim hættum sem því fylgi. Einnig muni myndast tjarnir eða vötn fjallsmegin við veginn við Skeljungshöfða og verði vegurinn því á köflum umlukinn vatni á báða vegu. Hætt sé við að akstur meðfram straumþungri á veki óhug hjá vegfarendum og dragi þar með úr umferðaröryggi.

Í athugasemd Einars Gunnarssonar ofl. Flatatungu og Tungukoti koma fram sömu áhyggjur og hjá Akrahreppi varðandi hættu við Norðurá og er bent á að hægt ætti að vera að skera veginn niður í blindhæðina á Skeljungshöfða þannig að leið A uppfylli skilyrði um umferðaröryggi. Best væri að hún sameinaðist ekki leið M fyrr en við Bessakot. Bent er á að vegna halla landsins muni áin leita í áttina að veginum, sem auki hættu fyrir vegfarendur og hættu á mengunarslysum og geti þá komið upp sú staða að aftur þurfi að lækka árfarveginn til þess að veita henni frá. Ekki sé gert ráð fyrir að girða veginn af og þar af leiðandi muni hætta af árekstrum við búfé ekki minnka. Aðrir kostir sem til greina komi séu leiðir A og G.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að gert sé ráð fyrir að hægt sé að aka eftir vegfláa ef ökutæki lenda út af veginum og að ekki sé reiknað með að Norðurá muni liggja fast við grjótvörnina. Fjallsmegin verði skilin eftir um 15 m breið ræma meðfram veginum til þess að vatn liggi ekki fast við hann. Við framkvæmdina verði ánni beint út í miðjan árfarveginn en þar sem árfarvegurinn breytist stöðugt megi telja að einhvertíma geti hluti árinna fallið meðfram nýjum vegi. Ekki hafi verið teknar endanlegar ákvarðanir um girðingar meðfram veginum, það verði gert í samráði við landeigendur og sveitarstjórn en engin þörf verði á girðingu á áreyrum undir Silfrastaðafjalli þar sem er skógræktarsvæði og ekki gert ráð fyrir að búfé sé innan þess. Fram kemur að til að leið A uppfylli kröfur um umferðaröryggi þurfi miklar vegskerlingar og fyllingar í og við Skeljungshöfða. Umferðaröryggi á leið A muni aldrei verða eins mikið og á leið M.

4.2.2 Landnotkun

Áningarstaðir. Samkvæmt matsskýrslu þarf að tryggja áfram aðkomu ferðamanna að Skeljungssteini og Kotagili vegna sérstöðu þessara jarðmyndana sem eru á náttúruminjasrá. Ekki sé gert ráð fyrir að útbúa bílastæði heldur nota núverandi veg og miða við að lagt verði úti í kanti.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að gera eigi ráð fyrir bílastæði við Skeljungsstein til að bæta aðstöðu fyrir ferðamenn. Í ljósi þess að verið sé að bæta aðstöðu og aðgengi að svæði sem hefur verndar- og fræðslugildi og er á náttúruminjasrá sé eðlilegt að gert verði ráð fyrir fullnægjandi áningaraðstöðu fyrir ferðamenn. Með góðri aðstöðu sé auðveldara að stýra umferð um svæðið og þar með halda raski í lágmarki og koma í veg fyrir óþarfa skemmdir á landi.

Landbúnaður. Samkvæmt matsskýrslu munu allir kostir á legu vegarins norðan Norðurár hafa neikvæð áhrif á landbúnað vegna skerðingar á nýtingarmöguleikum.

Fram kemur að leið M muni hafa mest neikvæð áhrif á landbúnað og ásamt leið L liggja þvert yfir túnin að Fremri-Kotum, kljúfa jörðina og hafa þar með hindrunaráhrif. Fram kemur að leið C muni raska túnum Fremri-Kota að hluta. Fram kemur að leið B muni hafa minnst áhrif á landbúnað því hún liggir í nágrenni núverandi vegar við eyðibýlið Ytri-Kot og fylgi honum við bæinn Fremri-Kot.

Samkvæmt matsskýrslu munu allar vegleiðir hafa jákvæð áhrif á skógrækt í landi Silfrastaða því vegurinn muni verða færður úr núverandi vegstæði sem liggir í gegnum skógræktarsvæði. Fram kemur að landeigandi Silfrastaða telji mjög slæmt að kljúfa skógræktarsvæðið með því að nota núverandi veg sem reið- og rekstrarleið. Girða þyrfti beggja vegna reið- og rekstrarleiðarinnar auk þess sem a.m.k. 30 ha af skógræktarlandi myndu tapast og fram kæmu allt að 14 km jaðaráhrif á skóg. Fram kemur að Vegagerðin telji það ekki góðan kost að leggja reiðleið meðfram nýjum vegi því nýta beri núverandi veg en girðingar meðfram reiðleiðinni verði nær henni en girðingar meðfram núverandi vegi.

Fram kemur í matsskýrslu að landeigendur sunnan Norðurár hafi áhuga á vegagerð samkvæmt leið G. Hún muni skerða gömul tún Egilsár á mótis við Gvendarnes og gömul tún Borgargerðis og liggja á löngum köflum um lítt raskað beutiland. Reikna megi með að aðstæður til atvinnurekstrar á Egilsá batni en aðstæður til atvinnurekstrar að Fremri-Kotum, norðan ár, muni versna nema byggð verði ný heimreið og brú yfir Norðurá að bænum.

Í umsögn Akrahrepps er lagt til að vegur um Norðurárdal verði lagður samkvæmt leið G. Vísað er í fund sveitarstjórnar með landeigendum og fulltrúum veiðifélaganna og ljóst sé að leið G sé sá kostur sem allir hlutaðeigandi geta sætt sig við, með þeim skilyrðum að land Silfrastaða verði varið fyrir ágangi Norðurár og að brúað verði heim að Fremri-Kotum. Fram kemur að sveitarstjórn sé þess fullviss að öðrum vegleiðum en leið G muni fylgja endalausar kærur og bótakröfur. Sveitarstjórn álíti leið M óásættanlega og algerlega eyðileggja Fremri-Kot sem bújörð. Forsenda fyrir vegalagningu um dalinn sé sú að tryggð verði afgirt reið- og rekstrarleið um hann.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að leið G sé talin lökust vegna lengdar og kostnaðar og hafni framkvæmdaraðili henni. Bent er á að það sé ekki í verkahring framkvæmdaraðila að verja land Silfrastaða gegn ágangi Norðurár vegna framkvæmda á leið G þar sem vegur þar muni ekki hafa áhrif á aukið landbrot norðan Norðurár. Ný brú á Norðurá og heimreið að Fremri-Kotum muni auka kostnað um 35-45 milljónir. Framkvæmdaraðili sé ekki sammála þeirri skoðun sveitarstjórnar að framkvæmdin eyðileggi Fremri-Kot sem bújörð. Skerðing túna verði tæplega 10% en hindrunaráhrif töluverð, margir bændur búi þó við svipaðar aðstæður, en framkvæmdaraðili sé tilbúin til að útbúa undirgöng fyrir sauðfé í landi Fremri-Kota. Sambærileg skerðing túna á leið C sé rúmlega 4 % og hindrunaráhrif mun minni því tún verði öll ofan vegar. Eins og fram komi í matsskýrslu muni framkvæmdaraðili tryggja afgirta reið- og rekstrarleið um Norðurárdal. Fram kemur að framkvæmdaraðili muni reyna að semja við landeigendur um bætur en ef það takist ekki þurfi að ákveða bætur með mati samkvæmt lögum um framkvæmd eignarnáms sbr. 46.-49. gr. Vegalaga nr. 45/1994. Ennfremur er bent á 29. gr. vegalaga þar sem segir: "*Ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en Vegagerðin telur æskilegt og það leiðir til aukins kostnaðar er heimilt að krefja viðkomandi sveitarfélag um kostnaðarmun. Rísi*

ágreiningur um réttmæti slíkrar kröfu eða um fjárhæð skal málinu skotið til ráðherra til úrskurðar." Fram kemur að framkvæmdaraðili hefði óskað þess að sveitarstjórnin hefði látið í ljós álit sitt á leið C, sem framkvæmdaraðili telur geta komið til greina.

Í athugasemd Jóhannesar Jóhannssonar og Þóru Jóhannesdóttur á Silfrastöðum, er mælt með leið M. Verði leið G valin er þess krafist að Skeljungshöfði verði varinn því hætta sé á að Norðurá verði haldið að Silfrastaðafjalli, með aukinni hættu á landbroti og lélegri veiði.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að það sé ekki í verkahring framkvæmdaraðila að verja land Silfrastaða gegn ágangi Norðurár vegna framkvæmda á leið G þar sem vegur þar muni ekki hafa áhrif á aukið landbrot norðan Norðurár.

Í athugasemd Valdimars Gunnarssonar og Jóns S. Gunnarssonar, Fremri- og Ytri-Kotum, er leið M mótmælt þar sem hún muni fara yfir vel gróið land og þverskera tún sem erfitt verði að nýttja eða ómögulegt. Leið C verði ekki samþykkt eins og hún liggur þar sem hún skerði tún. Leiðir M og C skerði tún og engjar á Ytri-Kotum. Vegna takmarkaðs undirlendis í dalnum sé útilokað að bæta þann skaða sem leið M muni valda.

Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir að framkvæmdin skv. leiðum M og C hafi neikvæð áhrif á búskap að Fremri-Kotum. Vísað er til svars við umsögn Akrahrepps um að þrátt fyrir það verði hægt að stunda búskap þar áfram.

Í athugasemd Guðmundar L. Friðfinnssonar Egilsá er lýst yfir samstöðu með landeigendum Ytri-Kota og Fremri-Kota í baráttu þeirra fyrir því sérstaklega að ekki sé lagt ræktað eða ræktanleg land undir veg nema þá í sem minnstum mæli og ásættanlegar bætur komi fyrir.

Veitur. Fram kemur í matsskýrslu að við staðsetningu vegleiða hafi verið miðað við að komast undir Byggðalínu án þess að raska staurastæðum. Vegagerðin muni uppfylla kröfur reglugerðar um raforkuvirki og ef í ljós komi að breyta þurfi raflínum muni framkvæmdaraðili taka þátt í kostnaði vegna breytinga.

Landsvirkjun gerir ekki athugasemdir fyrir fyrirhugaðar framkvæmdir.

4.2.3 Hávaða- og loftmengun

Samkvæmt matsskýrslu munu allar vegleiðir liggja nær Egilsá og fjær Fremri-Kotum en núverandi vegur. Leið B muni liggja næst íbúðarhúsi að Fremri-Kotum en leið G næst íbúðarhúsi að Egilsá. Hávaði við íbúðarhúsin verði innan við 55 dB(A) og því innan leyfilegra marka reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða.

Umhverfisstofnun telur ekki líkur á að fyrirhuguð framkvæmd hafi í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif vegna hávaða- og loftmengunar.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Norðurlands vestra er ekki gerð athugasemd við matsskýrsluna.

4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að allar fornleifar hafi verið skráðar á láglandi í Norðurárdal milli Kjálkavegar og Heiðarsporðar.

Leiðir M og C. Samkvæmt matsskýrslu munu leiðir M og C hafa sömu áhrif og leið B við Ketilsstaði, en muni þó liggja að mestu á fyllingu framhjá Ketilsstaðagrundum. Reiknað sé með að kanna svæðið og svæði að Ytri-Kotum með könnunarskurði. Áhrif á landamerkjavörðu við Skriðugil og landamerkjagarð við Stóralæk verði hin sömu og á leið G. Gerð verði könnun á Hesthúshöfða sunnan við Fremri-Kot til að athuga nánar eðli og umfang minja, en þar sé heimild um hesthús.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er bent á að merkja þurfi stekk og Skeljungsstein á Skeljungshöfða, beitarhús á Gvendarnesi, tóft á Gulreit og neðri mörk túns í Krókárgerði. Hafa þurfi eftirlit meðan á framkvæmdum stendur á Ketilstaðagrund og komi fornleifar í ljós verði að stöðva framkvæmdir meðan fornleifarnar eru rannsakaðar. Þetta geti valdið töfum á framkvæmdum en hægt sé að komast hjá þeim með því að láta grafa könnunarskurði á svæðinu og gera þær rannsóknir sem nauðsynlegar kunna að verða áður en framkvæmdir hefjast. Fallist er á að fjarlægja vörðu á vesturbakka gilsins sem skiptir löndum Borgargerðis og Víðivalla enda teljist skráning Fornleifastofnunar Íslands fullnægjandi rannsókn á henni. Einnig er fallist á að raska þeim hluta grjótgards á austurbakka Stóralækjar sem nauðsynlegt er enda verði þess vandlega gætt að aðrir hlutar garðsins verði ekki fyrir skemmdum af völdum framkvæmdanna. Fornleifarannsóknir þurfi að fara fram á útihúsum á Ytri-Kotum og á hesthústóft á Hesthúshöfða vegna leiðar M áður en framkvæmdir hefjast. Fara verði með gát við framkvæmdir á bökkunum neðan við Krókárgerði og vestur að næsta gili og gera Fornleifavernd ríkisins viðvart ef fornleifar koma þar í ljós. Fornleifavernd ríkisins fellst á báðar þessar leiðir en telur leið C betri kost en leið M.

Leið L. Samkvæmt matsskýrslu mun leið L liggja yfir forn tún að Ytri-Kotum skammt ofan við bæjarhólinn, yfir eða í nágrenni útihússtæða við hann og einnig yfir eða í grennd við tvær útihústóftir sem enn sjáist í austurjaðri túnsins. Miklar líkur séu á því að óþekktar fornleifar komi í ljós við rask í túninu. Fram kemur að framkvæmdaraðili telji að leið L komi ekki til greina vegna áhrifa á menningarminjar.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að til viðbótar því sem varðar minjar á leið M og C hér að framan þurfi að gera ráðstafanir til að svæðinu sunnan vegarins verði ekki spillt á nokkurn hátt. Brotthvarf rústa útihúsa og fjárhúss og lagning vegar svo nærri bæjarhól Ytri-Kota muni skerða minjagildi bæjarstæðisins. Mælt er til að fornleifarannsókn fari fram á útihúsum við Ytri-Kot áður en framkvæmdir hefjast. Leið L sé slæmur kostur og er fagnað þeirri ákvörðun framkvæmdaraðila að hafna leið L vegna mikilla áhrifa á fornleifar.

Leið B. Samkvæmt matsskýrslu mun leið B liggja yfir Ketilsstaðagrundir en miklar líkur séu á að þar geti leynst fornleifar. Innan við Kotá muni leið B liggja yfir fornt tún að Ytri-Kotum, yfir bæjarhólinn og útihússtæði við hann og einnig yfir tvær útihústóftir sem enn sjáist í austurjaðri túnsins og verði þær forrannsakaðar. Fram kemur að telja verði miklar líkur á að óþekktar fornleifar komi í ljós við rask í túninu. Þá muni leið B liggja á gömlum túnbleðli á Gerði en litlar líkur séu á að fornleifar leynist þar, þar sem svæðið sé mikið raskað af eldri vegagerð og skriðuföllum. Framkvæmdaraðili telji að leið B komi ekki til greina vegna áhrifa á fornleifar.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að merkja þurfi stekk og Skeljungsstein á Skeljungshöfða, beitarhús á Gvendarnesi og fjárhústóft í Gerði. Hafa þurfi eftirlit meðan á framkvæmdum stendur á Ketilstaðagrund og fara þurfi með gát við Krókárgerði líkt og á leið M. Leið B muni raska bæjarhól, útihúsum, hesthúsi og fjárhúsi á bæjarstæði Ytri-Kota og þurfi að rannsaka svæðið með umfangsmiklum

fornleifauppgreftri. Fornleifavernd ríkisins telji ekki nægjanlega sterk rök liggja fyrir til að hægt sé að réttlæta eyðileggingu á bæjarstæði landnámsjarðarinnar Þorbrandsstaða þ.e.Ytri-Kota. Fornleifaverndar ríkisins fagnar þeirri ákvörðun framkvæmdaraðila að hafna leið B vegna mikilla áhrifa á fornleifar.

Leið G. Samkvæmt matsskýrslu mun leið G liggja yfir efri hluta túnsins í Borgargerði þar sem minjar gætu víða leynst en eitt þriggja þekktu útihúsa bæjarstæðisins lendi nánast undir veglínunni. Vestanmegin við Skriðugil muni leið G liggja beint yfir landamerkjavörðu sem sótt verði um leyfi til að fjarlægja. Á Gulreit, milli Skriðugils og Stóralækjar sé ein tóft og verði syðri mörk skeringar 15 m frá henni og á austurbakka Stóralækjar muni leið G liggja yfir grjóthlaðinn landamerkjagarð sem sótt verði um leyfi til að fjarlægja.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er bent á að merkja þurfi minjar á Stekkjarhöfða, Stekkjarhól, Þorbrandshaug, tóft á Gulreit og neðri mörk túns í Krókárgerði. Grafa þurfi könnunarskurði í útihústóft í Borgargerði og taka ákvörðun um hvort ráðast þurfi í frekari rannsóknir í ljósi þeirrar könnunar. Með tilvísun til umfjöllunar um leið M er fallist á að fjarlægja vörðu og hluta grjótgards og bent á að farið verði með gát við framkvæmdir á bökkunum neðan við Krókárgerði. Fram kemur að leið G hafi minnst áhrif á fornleifar og sé því best kosturinn út frá sjónarmiði minjavörslunnar.

Í svörum framkvæmdaraðila er gerð sú athugasemd að grjótgardur við Stóralæk lendi allur í vegskeringu sbr. teikningu 4, 7/8 í matsskýrslu.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR, VATNAFAR OG DÝRALÍF

4.4.1 Gróður

Fram kemur í matsskýrslu að gróður í Norðurárdal teljist á engan hátt vera sérstæður og hafi því takmarkað verndargildi. Þó séu þar sérstæð gróðurlendi eins og djúflög, smárunnamýrar og blóðbergsmelar og allar vegleiðir muni liggja á kafla í nágrenni sérstæðra gróðurlenda. Samkvæmt gróðurkortu og gróðurlýsingu megi reikna með að leið B muni hafa minnst áhrif á gróðurlendi því hún muni fylgja núverandi vegi mest, þar næst komi leið M, C og L. Telja megi að leið G muni hafa mest áhrif á gróðurlendi því hún verði lengst og muni liggja að mestu utan núverandi vegar. Miðað við leiðir M, C og L raskist 29 ha af grónu landi. Leið M muni raska minna af grónu landi en leið C og L en meira af ræktuðu túni en leið C. Á framkvæmdatíma þurfi að meta stærð gróðurlenda sem raskist því framkvæmdasvæðið muni ná út fyrir reiknaðar skeringar og fyllingar sem byggja á landlíkani en ekki mældum þversniðum.

Fram kemur í matsskýrslu og svörum framkvæmdaraðila að allir kostir nema leið B muni skerða votlendi sem nýtur verndar samkvæmd 37. gr. laga um náttúruvernd. Leið M muni raska tæplega 1,7 ha af votlendi, leið C um 4,1 ha, leið L um 1,7 ha og leið G a.m.k. 4 ha. Þar sem vegur muni liggja um votlendi megi búast við að breyting verði á gróðurfari við veginn vegna breytinga á vatnsbúskap mýranna. Fram kemur að Vegagerðin muni kosta framkvæmdir við endurheimt jafn stórs votlendis og tapast við vegafamkvæmdir í Norðurárdal í samráði við Umhverfisstofnun og nefnd um endurheimt votlendis. Í undirbúningi sé endurheimt 14 km² votlendis á Framengjum í Mývatnssveit í stað þess sem tapast víðs vegar á Norður- og Austurlandi. Það votlendi muni að hluta koma í stað þess votlendis sem tapast í Norðurárdal. Fram kemur að minnsta kosti jafn mikið gróðurlendi og raskast verði grætt upp og miðað við leiðir M, C og L um 22 ha á framkvæmdasvæðinu og tæplega 7 ha utan þess og verði haft

samráð við landeigendur og Umhverfisstofnun um það.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að til þess að hægt sé að bera saman mismunandi vegleiðir sé mikilvægt að fyrir liggja sambærileg gögn um þær allar og því hefði verið eðlilegt að gera gróðurkort fyrir allar vegleiðir. Miðað við fyrirbyggjandi upplýsingar muni framkvæmdin ekki raska sérstæðum gróðri eða tegundum sem eru á valista. Vegleiðirnar muni hafa mismikil áhrif á gróður enda misjafnt að hve miklu leyti þær muni liggja um lítt raskað land. Miðað við fyrirbyggjandi upplýsingar muni leið G hafa mest áhrif á gróður þar sem hún muni fara að stórum hluta um gróið og lítið raskað land en leið B hafa minnst áhrif þar sem hún muni fylgja núverandi vegi mest. Umhverfisstofnun telur að með fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum, sem eðlilegt sé að verði í samráði við Landgræðslu ríkisins megi draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróður. Taka verði mið af gróðri í umhverfinu við uppgræðslu og ekki eigi að sá í vegkanta á ógrónum áreyrum. Þá er bent á að ekki liggja fyrir niðurstöður rannsókna á áhrifum vegagerðar á votlendi og því sé óljóst hvort lagning svokallaðra fljótandi vega hafi tilætluð áhrif. Mikilvægt sé að endurheimt verði a.m.k. jafn mikið votlendi og muni raskast við framkvæmdina og að það verði sett sem skilyrði fyrir framkvæmdinni.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að votlendi á leið G sé allt að því að vera jafnt eða meira en á leið C.

4.4.2 Vatnafar Norðurár

Samkvæmt matsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á vatnshæð, vatnsborðshalla og rennsli fallvatna óveruleg. Fyrir utan það að hafa staðbundin áhrif á árnar þar sem þær verði brúaðar þá muni leiðir M, C, L og B liggja á eyrum Norðurár á allt að 4,4 km löngum kafla allt frá Skeljungshöfða að Gvendarnesi og leið G á um 4 km kafla. Á þessu svæði sé farvegur árinna um 500 m breiður og nýi vegurinn muni mjókka hann um 50-100 m sem sé það lítið að jafnvægisástandi farvegarins verði ekki raskað. Þegar framkvæmdum verði lokið muni áin væntanlega kvíslast um farveginn í mörgum álum á sama hátt og áður.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að Norðurá fellur í Héraðsvötn en á ósasvæði þeirra sé friðlandið Miklavatn. Allar breytingar á rennsli Austari Héraðsvatna og framburði í fallvötnunum geti haft áhrif á fjölbreytt votlendislíf og flóðsléttur neðar á vatnasviðinu og á ósasvæðunum. Því sé mikilvægt að framkvæmdir við Norðurá hafi sem minnst áhrif á rennsli og framburð í ánni.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að talið sé að rask í Norðurá ofan Skeljungshöfða muni hafa lítil sem engin áhrif á rennsli og framburð Héraðsvatna við Miklavatn/Skóga.

4.4.3 Fiskistofnar Norðurár

Fram kemur í matsskýrslu að laxveiði í Norðurá hafi verið stopul og mest í kjölfar seiðasleppinga, þar sem áin fóstri lítið af laxi. Mest hafi veiðst af laxi árið 1974 eða 37 laxar, árið 1987 20 laxar og önnur ár minna og oft enginn. Bleikjuveiði hafi lengi verið mikil búdrýgindi í Norðurá en hafi verið mismikið sótt eftir tímabilum. Mest hafi skráð bleikjuveiði verið 610 fiskar árið 1978 og 510 fiskar árið 1977. Frá árinu 1990 hafi flestar bleikjur veiðst árið 1996 eða 268. Skýrist breytileg veiði bæði af mismikilli sókn og sveiflum í stofnstærð og síðustu árin hafi verið niðursveifla í bleikjuveiði. Fram kemur í matsskýrslu að Norðurá sé mikilvæg uppeldisstöð

sjóbleikju sem veiðist víða um vatnasvæði Héraðsvatna og lægð í bleikjustofnum árinna hafi því áhrif á veiði víðar en í Norðurá og efri hluta Héraðsvatna. Svæðið frá Kjálkabrú og upp fyrir Egilsá sé eitt besta uppeldissvæði seiða í Norðurá, ekki síst vegna þess hve áin breiði vel úr sér í kvíslum sem séu gott skjól fyrir seiði. Framkvæmdir á því svæði muni því hafa hvað mest neikvæð áhrif á vatnalíf Norðurár.

Skipulagsstofnun leitaði frekari upplýsinga frá framkvæmdaraðila um silungsveiði. Í svörum framkvæmdaraðila kom m.a. fram að ekki hefur verið til kort af veiðistöðum í Norðurá og veiðibækur gefi ekki möguleika á að skrá nema lítinn hluta þeirra. Áin breyti sér mjög mikið á milli ára og því sé ekki nema að hluta til um að ræða sömu veiðistaði ár frá ári. Veiðistaðir séu þó að mestu á sömu árköflunum þó að þeir færast til innan þeirra. Svæðið ofan ármóta við Valagilsá sé friðað fyrir veiði samkvæmt ákvörðun veiðifélagsins. Einnig sé ákveðinn hluti árinna í landi Silfrastaða friðaður fyrir veiði frá þeim bæ en ekki aðliggjandi jörðum. Út frá fyrirliggjandi gögnum sé ljóst að mjög stór hluti af heildarveiði í Norðurá fari fram á þeim svæðum árinna sem verða fyrir raski vegna leiða M, C, L og B og að veiði muni á stórum svæðum leggjast af meðan á framkvæmdum stendur, sérstaklega á svæðinu frá Gvendarnesi að Kjálkabrú. Aðal veiðitíminn sé júlí og ágúst og langmest veitt í ágúst. Bleikjuveiði samkvæmt innsendum veiðiskýrslum sé árin 1995-1999: 74, 268, 62, 106 og 90 fiskar en upplýsingar vanti frá nokkrum bæjum. Ekki sé ljóst út frá fyrirliggjandi gögnum hve margir stangardagar séu á ári í Norðurá þó hægt sé að nálgast það fyrir ákveðna bæi. Hver landeigandi veiti aðgang að veiði fyrir sínu landi og ekki liggi fyrir hverjar heildartekjurnar séu af veiði í áni.

Leiðir M, C, L og B. Í matsskýrslu kemur fram að án sérstakra mótvægisáðgerða muni vegstæði norðan Norðurár valda því að áin muni renna í þrengri farvegi en áður og verði hann á köflum skjóllíttill fyrir fisk. Skammtímaáhrif á lífríki árinna verði mikil og sömuleiðis talsverð langtímaáhrif vegna þrengingar á árfarvegi. Uppeldissvæði seiða muni rýrna og það muni hafa bein áhrif á veiði í Norðurá og í Héraðsvötnum. Fram kemur að þó malartaka úr áreyrunum verði einskorðuð við staði þar sem búast megi við sem minnstum spjöllum á vatnalífi þá muni óhjákvæmilega verða talsvert rask vegna tímabundinna breytinga á árfarvegi meðan á malarnámi standi. Eigi það sérstaklega við ef breyta þurfi árfarvegi til að ná mól sem er sunnan núverandi árfarvegar, eins og fyrirhugað er við lagningu vegar eftir þessum vegleiðum. Á heildina litið muni vegagerð norðan Norðurár hafa neikvæð áhrif á ána. Ekki verði hægt að komast hjá skammtímaáhrifum en með réttum mótvægisáðgerðum sé hægt að draga úr þeim og komast að mestu hjá langtímaáhrifum á lífríkið.

Leið G. Í matsskýrslu kemur fram að neikvæð áhrif framkvæmdarinnar verði hvað mest vegna brúargerðar yfir Króká og Norðurá fyrir ofan Silfrastaði og vegna malartöku. Brúargerð geti orðið til þess að áin færast meira í einn farveg eða haldist þannig og verði því ekki eins skjólgóð fyrir seiði. Áhrif brúargerðar muni ráðast af því hversu árnar fá mikið rými til rennslis. Á heildina litið muni vegagerð sunnan Norðurár hafa neikvæð skammtímaáhrif á lífríki árinna en langtímaáhrifin verði takmörkuð.

Mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á fiskistofna. Í matsskýrslu kemur fram að án sérstakra mótvægisáðgerða með vali á malartökustöðum verði neikvæð áhrif malartöku úr árfarvegi Norðurár á lífríki meiri vegna vegagerðar norðan árinna, leiðir M, C, L og B, en að sunnan, leið G. Með réttum mótvægisáðgerðum megi hins vegar koma að mestu í veg fyrir langtímaáhrif, hvort sem farið verði norðan eða sunnan ár

og draga úr áhrifum til skemmri tíma. Með slíkum aðgerðum muni því áhrif vegagerðar norðan eða sunnan ár minnka og jafnast þó skammtímaáhrif framkvæmdanna norðan ár muni óhjákvæmilega verða meiri.

Fram kemur í matsskýrslu að reynt verði að bæta hvern þann skaða sem óhjákvæmilega verði á lífríki árinna með því að skapa ný búsvæði í stað þeirra sem tapist vegna framkvæmdanna. Þar sem farið verði með veginn ofan í núverandi farveg Norðurár ofan Egilsár verði farvegur Norðurár sunnan vegastæðisins á námusvæði 8 lækkaður um 1 m. Að efnistöku lokinni verði ánni veitt á svæðið og við það minnki álagið á árfarveginn að norðanverðu og áin sé líklegri til að dreifa meira úr sér. Reiknað sé með að aðgerðin muni draga verulega úr neikvæðum áhrifum vegstæðis norðan Norðurár á lífríki árinna til lengri tíma litið. Haft verði samráð við Veiðimálastofnun um tilhögun framkvæmda og mótvægisáðgerða áður en gengið verði frá útboðsgögnum fyrir verkið og meðan á framkvæmdum standi verði teknar ákvarðanir um nánari útfærslu mótvægisáðgerða í samráði við Veiðimálastofnun.

Í matsskýrslu er vísað í álit Veiðimálastofnunar þar sem fram kemur að tilhögun framkvæmda sem felur í sér meiri áhrif til skamms tíma geti verið ákjósanlegri kostur en framkvæmd sem veldur langvinnum neikvæðum áhrifum jafnvel þó þau sé takmarkaðri til skemmri tíma. Malartekja úr flóðfari til að lækka það og koma í veg fyrir að áin lendi í einum farvegi síðar meir geti þannig verið jákvæð aðgerð til lengri tíma. Samkvæmt búsvæðamati verði áhrif framkvæmdarinnar talsverð en ef fylgt verði ráðgjöf Veiðimálastofnunar um tilhögun framkvæmda og mótvægisáðgerðir verði áhrif þeirra til lengri tíma þverrandi. Ennfremur er vísað í álit

Veiðimálastofnunar um að þrátt fyrir að beitt verði ytrustu mótvægisáðgerðum verði ekki komist hjá því að valda umtalsverðum áhrifum á lífríki Norðurár. Í álitinu segir: „Að því gefnu að beitt verði réttum mótvægisáðgerðum og spjöll sem ekki verður hægt að koma í veg fyrir verði bætt með fébótum eða sambærilegum aðgerðum teljast báðir vegakostirnir, þ.e. norðan og sunnan ár, ásættanlegir.“ Fram kemur í matsskýrslu að Vegagerðin telji að miðað við skilgreiningu á umtalsverðum umhverfisáhrifum framkvæmdar muni framkvæmdin ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif á lífríki Norðurár. Fram kemur að reynt verði að valda sem minnstum skaða á lífríki.

Veiðimálastofnun verður fengin til að hafa eftirlit með framkvæmdum meðan á þeim stendur og samráð haft við viðkomandi veiðifélög og landeigendur. Spjöll sem ekki verður komið í veg fyrir eða hægt að bæta verða metin í lok framkvæmdanna og bætt með fébótum. Reynt verði að þurrka ekki upp gamla farvegi til að seiði hafi möguleika á því að lifa og miðað er við að koma fyrir ræsum í gegnum stíflur þar sem farvegum verður lokað til að halda lágmarksrennsli í farvegum. Brýr verða hannaðar þannig að tryggt sé að þær þrenji ekki að árfarvegum og að ekki verði gönguhindrun vegna brúargerðar yfir Kotá og Norðurá og vegna stokks yfir Króká. Lögð verður áhersla á að Norðurá renni í sem breiðustum farvegi. Malartökustaðir hafa verið valdir af kostgæfni í og við Norðurá, efni verður ekki hliðarytt og reiknað sé með að taka ekki meir en 1 m þykkt lag á áreyrum á námusvæðum 8 og 11. Efnistaka verði ekki dýpri en 1 m á námusvæðum 4, 5, 6 og 9. Reynt verði að hafa allar tímabundnar tilfærslur á árfarvegi eins skammvinnar og kostur er. Gengið verði frá efnistökusvæðum í verklok. Engin mól verður þvegin í ánni og í útboðsgögnum verði ítrekuð ábyrgð verktaka vegna mengunar á svæðinu.

Í svörum framkvæmdaraðila við fyrirspurn Skipulagsstofnunar kom m.a. fram að mikilvægur hluti mótvægisáðgerða vegna framkvæmdanna sé fólgin í að endurheimta veiðistaði og búa til nýja til að draga úr skaða sem framkvæmdin muni

valda á veiði og veiðistöðum Norðurár.

Í umsögn Akrahrepps kemur fram að eftir fund hreppsnefndar með landeigendum og fulltrúum veiðifélaganna á svæðinu sé ljóst að leið G sé sá kostur sem allir hlutaðeigandi aðilar geti sætt sig við. Samkvæmt matsskýrslu muni leið G hafa minnst áhrif á lífríki Norðurár og telur hreppsnefndin það vega mjög þungt. Bent er á að samkvæmt matsskýrslu komi fram að „vegagerð norðan Norðurár er varla ásættanleg nema samfara nauðsynlegum mótvægisáðgerðum“. Hins vegar sé ekki ljóst hverjar mótvægisáðgerðir verði og hverju þær skili í raun og veru. Með leið G verði að mestu leyti komist hjá því að loka árfarvegum og þar með raska og skaða lífríki árinna.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að reiknað sé með efnistöku í veg, eftir leið G, á svæðum 11 og 8 sem séu á svæðum sem talin eru eitt mikilvægasta seiðauppeldissvæði árinna. Til að komast að efnistökusvæði 11 frá leið G þurfi annaðhvort að flytja hluta árinna eða leggja ræsi yfir hana. Einnig sé reiknað með efnistöku úr námu 19, sem sé í ógrónum áreyrum Norðurár og þar þurfi að veita ánni til suðurs í nýjan farveg meðan á efnistöku stendur. Á þessu stigi telji Vegagerðin að ekki séu forsendur til að útlista mótvægisáðgerðir nánar en samráð verði haft við Veiðimálastofnun um þær við gerð útboðsgagna og meðan á framkvæmdum stendur.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif á lífríki Norðurár nema gripið verði til sérstakra mótvægisáðgerða. Að teknu tilliti til mótvægisáðgerða verði langtímaáhrif á lífríki svipuð fyrir allar veglínur. Stofnun telur að fyrirhuguð efnistaka úr áreyrum Norðurár geti haft töluverð áhrif á lífríki árinna. Stofnunin telur mikilvægt að náð samráð verði við veiðimálastjóra og landeigendur og eftirlitsráðgjafa Umhverfisstofnunar. Setja verði skilyrði um að framkvæmdir verði undir eftirliti Veiðimálastofnunar til að tryggja að tillögum stofnunarinnar um tilhögun framkvæmda og mótvægisáðgerðir verði fylgt eftir. Jafnframt telur Umhverfisstofnun að leggja beri fram vöktunaráætlun og fylgjast verði með áhrifum framkvæmda á lífríki og því hvort fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir beri tilætlaðan árangur.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að gert sé ráð fyrir að haft verði samráð við Veiðimálastofnun m. a. um tilhögun framkvæmda og mótvægisáðgerða er verk verður boðið út og á meðan framkvæmdir verða í gangi. Ekki sé gert ráð fyrir vöktun eða rannsóknum á Norðurá að framkvæmdum loknum.

Í umsögn veiðimálastjóra kemur fram að ljóst sé að valkostur G hafi minni skammtímaáhrif á Norðurá, ef frá eru talin hugsanleg áhrif af brú nærri Skeljungshöfða og sé því æskilegastur með tilliti til veiðimála á svæðinu. Hins vegar séu langtímaáhrif allra valkostanna talin svipuð og þeir því ásættanlegir, ef þess verði gætt að framkvæma nauðsynlegar mótvægisáðgerðir. Því sé hægt að fallast á framkvæmdina með eftirfarandi skilyrðum sem séu að mestu í samræmi við fyrirheit Vegagerðarinnar í matsskýrslu.

- Vegagerðin hafi samráð við Norðurlandsdeild Veiðimálastofnunar um tilhögun framkvæmda og nauðsynlegar mótvægisáðgerðir.
- Samráð verði haft við veiðifélög og landeigendur á svæðinu.
- Þess verði gætt að brýr, sem hannaðar verða, þrenგი ekki að árfarvegum og ræsi verði vel fiskgeng.
- Við val á malartökustöðum verði hugað að æskilegum farvegi fyrir Norðurá í samráði við sérfræðinga.
- Þess verði gætt að árnar gruggist ekki að óþörfu á veiðitíma í ánni og gengið

verði vel frá efnistökusvæðum í verklok.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að tekið verði tillit til ábendinga veiðimálastjóra.

Í athugasemd Gunnars Oddssonar ofl. stjórnarmanna í veiðifélögum Norðurár og Héraðsvatna er mótmælt lagningu vegarins eftir leið M og færslu árinna vegna efnistöku í landi Ytri-Kota sem muni raska svo besta uppeldis- og veiðisvæði árinna að kalla meg fullkomna eyðileggingu. Einnig er bent á að hætt sé við að áin verði færð til í framtíðinni hvenær sem vegurinn teljist í hættu. Uppeldi bleikju í Norðurá sé einnig uppistaða í bleikjuveiði Héraðsvatna og því geti tugir aðila átt kröfurétt til bóta ef ánni verði spilt. Bent er á leið A og í framhaldi hennar verði farið fram eftir Stekkjarbakka á Gvendarnes og þar inn á leið M. Þessi leið sé ódýrust og snerti Norðurá lítið. Þau rök að miðlína vegarins verði óbrotin á einum stað á leið A séu ekki haldbær. Bent er á neikvæð áhrif af lagningu vegar yfir Öxnadalshéið eftir áreyrum Heiðará og af efnistöku þar, sem hafi leitt til þess að sá kafla árinna sé enn líflaus 12 árum seinna.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Norðurá muni ekki eyðileggjast við framkvæmdina en ekki verði hægt að komast hjá skammtímaáhrifum sem með réttum mótvægisáðgerðum sé hægt að draga úr og komast að mestu hjá langtímaáhrifum á lífríki árinna. Það sem ekki verði bætt með mótvægisáðgerðum verði bætt með fébótum. Varðandi áframhaldandi færslu árinna hvenær sem vegurinn teljist í hættu er bent á að Vegagerðin hafi ekki leyfi til að færa ár nema með samþykki veiðimálastjóra. Verði leið A valin meg telja líklegt að þörf verði á frekari áðgerðum til varnar landbroti á Skeljungshöfða en samanborið við leið M sé umferðaröryggi hennar töluvert minna. Vegagerðin telur að ekki sé hægt að líkja vegagerð um áreyrar Norðurár við vegagerð meðfram Heiðará. Farvegur Heiðará hafi ekki flæmst um víðáttumiklar áreyrar eins og farvegur Norðurár.

Í athugasemd Guðmundar L. Friðfinnssonar Egilsá er bent á að bleikjustofni Norðurár hafi hrakað mjög frá því sem var fyrir 50-80 árum og skylda sé að varðveita leifar hans og því banni hann tilfærslu og allt rask á Norðurá. Tilboð um að leggja veg að sunnanverðu standi ekki lengur þar sem ekkert bendi til sátta.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að í fylgiskjali 2 í matsskýrslu óski landeigendur sunnan Norðurár eftir vegi sunnan Norðurár og því komi á óvart að nú standi það ekki til boða. Minnt er á 45. gr. vegalaga nr. 45/1994 um skyldur landeiganda til að láta af hendi land það er þarf undir vegi.

Í athugasemd Einars Gunnarssonar ofl., Flatatungu og Tungukoti er leið M alfarið hafnað þar sem hún muni liggja um lönd þeirra í árfarvegi Norðurár. Ástæður séu fyrst og fremst þær að áin verði að framkvæmd lokinni ekki silungsveiðiá með miklu seiðauppeldi heldur muni hún liggja í einum streng meðfram grjótvörn vegarins. Ógerlegt verði að stunda stangveiði á framkvæmdatíma vegna færslu árinna, óvíst sé hvaða áhrif færslan muni hafa á göngufisk og engar líkur séu á að hrygning heppnist á þeim tíma en mat fiskifræðinga sé að umrætt svæði sé mikilvægasta hrygningarsvæði bleikju í Norðurá. Áhrifa muni einnig gæta á hrygningarsvæðum neðan framkvæmdasvæðisins vegna fínefnis sem muni berast þangað og ofan þess vegna aukins botnskriðs. Ekki sé hægt að segja til um hve lengi áhrifa framkvæmdarinnar muni gæta.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að aðeins hluta árinna verði raskað og mest

þeim hluta hennar sem fellur í streng upp við norðurhlíðina. Til að takmarka áhrif efnistöku sé miðað við að lækka efnistökusvæði ekki nema niður undir aðliggjandi árbotn og gera það á þeim tíma þegar lítið sé í ánni. Meiri áhrif muni verða ef efnistaka verði niður fyrir árbotninn.

Í athugasemd Jóhannesar Jóhannssonar og Þóru Jóhannesdóttur á Silfrastöðum, er bent á að landeigendur vilji sem minnst rask á Norðurá og að það verði í fullu samráði við Veiðimálastofnun og gerðar viðeigandi mótvægisáðgerðir vegna spillingar hrygningar- og veiðistaða.

Í athugasemd Karls Einarssonar er bent á að framkvæmdin muni skaða lífríki Norðurár til frambúðar.

Í athugasemd frá 49 aðilum sem hafa stundað stangveiði í Norðurá og í athugasemd Kjartans Mogensen og Stefáns Jörundssonar er mótmælt lagningu vegarins eftir leið M og tilheyrandi efnistöku vegna eyðileggingar veiðistaða, hrygningarstöðva og hávaðamengunar frá veginum á friðsælu veiði- og útivistarsvæði. Bent er á að leiðir G og A séu ákjósanlegri og að af loftmynd að dæma séu nægir efnistökuastaðir sem ekki skerði árfarveginn annars staðar á eyrunum eða í fjallinu.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að aðeins hluta af veiðistöðum og hrygningarstöðvum bleikju í ánni verði raskað og miðað sé við að um tímabundna röskun verði að ræða. Búast megi við að hægt verði að stunda stangveiði á svæðum þar sem ánni verður ekki raskað. Eins og er kvíslist Norðurá hvergi um fyrirhuguð efnistökusvæði í áreyrunum, hvað sem síðar kunnir að verða en gert sé ráð fyrir að með tímanum mun áin fylla upp í efnistökusvæðin vegna stöðugs framburðar vatnfallsins og því ættu ummerki framkvæmda fljótlega að hverfa. Hluti mótvægisáðgerða felist í að laga til veiðistaði, útbúa nýja og bæta búsvæði fyrir seiði en ekki sé rætt um að þvinga ána í vissan farveg. Námur 11 og 8 hafi verið valdar, í samráði við Veiðimálastofnun, til að beina ánni út í mitt árfarið að loknum framkvæmdum sem hluti af mótvægisáðgerðum vegna framkvæmdarinnar. Bent er á að þegar veitt sé í straumþungum og vatnsmiklum ám sé árneðurinn svo mikill að hann yfirgnæfi umferðarhávaða en næði til útivistar geti þó minnkað vegna sjónrænna áhrifa vegarins. Við vegagerð sé almennt gert ráð fyrir að hafa efnisflutninga sem minnsta og því reynt að velja námur sem næst þeim stað sem nota á efnið. Efnistaka úr Silfrastaðafjalli verði mjög áberandi, en efnistaka úr áreyrum þar sem vatni verður veitt yfir efnistökusvæðið að loknum framkvæmdum, verði mjög lítið áberandi í landslagi. Vegagerðin telji að í athugasemd sé verið að vísa á efnistöku neðan Kjálkavegar þar sem séu stærstu heillegu áreyrarnar sem sjáist á loftmynd af framkvæmdasvæðinu. Telja megi að efnistaka úr þeim geti beint ánni meira til suðurs og valdið landbroti á suðurbakkanum auk þess að verða lengur áberandi á gróðurlendi þar sem áin falli sjaldan yfir. Vegagerðin telur að hægt sé að koma í veg fyrir að áhrif framkvæmdarinnar á lífríki árinna verði langvarandi og varanleg.

4.4.4 Fuglar

Samkvæmt matsskýrslu er fuglalíf mjög fáskrúðugt og á engan hátt sérstætt og allar þær tegundir sem verpi á svæðinu hafi þannig lífshætti að þær geti flutt sig á önnur varp- eða fæðusvæði við truflun. Framkvæmdin eigi því ekki að raska fuglalífi og muni allar leiðir hafa svipuð áhrif.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með hliðsjón af fyrirliggjandi gögnum séu ekki líkur á að framkvæmdin muni hafa í för með sér umtalsverð áhrif á fuglalíf.

4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Samkvæmt matsskýrslu mun framkvæmdin hafa áhrif á landslag m.a. á aur- og skriðukeilur, farveg Norðurár og áreyrar. Að framkvæmdum loknum verði framkvæmdin lítt áberandi. Íbúar á svæðinu og þeir sem stundi fjallgöngur muni verða mest varir við breytingu á útsýni í átt að veginum. Fram kemur að Kotagil og Skeljungssteinn í Norðurárdal séu á náttúruminjaskrá, en allar hugmyndir um nýjar vegleiðir sneiði hjá þessum stöðum. Landslag sunnanmegin í dalnum sé tiltölulega lítið raskað en norðanmegin hafi því verið raskað í tengslum við vegagerð og búsetu. Aur- og skriðukeilur hafi sennilega mest verndargildi en flestum þeim stærstu hafi þegar verið raskað nokkuð. Fram kemur í matsskýrslu að allar vegleiðir muni raska jarðmyndunum. Efni í veginn verði sótt niður á áreyrar Norðurár við framkvæmdir á öllum leiðum auk þess sem raska þurfi aur- og skriðukeilum í dalnum. Stærstar og mikilfenglegastar séu keilur Kotár og Valagilsár og muni leiðir M, C, L og B raska þeim. Á leið G séu engar stórar skriðukeilur. Framkvæmdir á leið G muni hafa töluverð áhrif á landslag því hún muni kljúfa ósnortið land. Leið B muni hafa minnst áhrif á landslag því hún muni að hluta fylgja núverandi vegi best en hún raski þó framburðarkeilum Kotár og Valagilsár og færa þurfi farveg Krókár.

Sveitarstjórn Akrahrepps bendir á að suðurhlíð dalsins sé langt frá því að vera ósnortin. Þar liggi byggðalínan og vegslóði með henni, vegur heim að Egilsá og vegslóði að beitarhúsum talsvert framan við Borgargerði.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að framkvæmdin muni ekki hafa áhrif á svæði sem eru á náttúruminjaskrá. Miðað við leiðir M, C og L þurfi ekki að raska frekar en orðið er keilu við Valagilsá og á leið G séu keilur óraskaðar en engar þeirra séu stórar. Bent er á að skeringar sem eingöngu er farið út í vegna efnistöku þurfi að fjalla um sem námur.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki sé fyrirhugað að taka efni úr skeringum til þess eins að ná í efni.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að núverandi vegur sé nokkuð uppbyggður, malbikaður og áberandi. Fjarlægja ætti klæðninguna en ekki bíða þess að hún veðrist. Bent er á mikilvægi þess að gamla brúin yfir Kotá verði fjarlægð til að minnka sjónræn áhrif vegagerðar á svæðinu ekki síst þar sem Kotagil sé áhugaverður staður til náttúruskoðunar og ætlunin sé að reyna að draga úr neikvæðum áhrifum með því að útbúa áningarstað við gilið. Ekki sé forsvaranlegt að þrjár brýr verði yfir ána.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki sé ætlunin að fjarlægja klæðingu eða brýr á núverandi vegi þar sem nota eigi hann sem reið- og rekstrarleið og einnig komi landeigendur til með að hafa not af honum.

Umhverfisstofnun telur að framkvæmdin muni hafa mikil áhrif á landslag þar sem að mestu leyti sé um nýbyggingu að ræða á lítt hreyfðu landi, breytingar á farvegi og áreyrum Norðurár, miklar fyllingar og skeringar. Tekið er undir álit Vegagerðarinnar á því að á kaflanum frá Gvendarnesi að Heiðarsporði muni leið B hafi minnst áhrif á landslag en að með tilliti til sjónrænna áhrifa sé brúarstæði á leiða M og L betra en á leið C, þar sem vegfyllingar muni ná út í árfarveginn á leið C, grjóttverja þurfi þær gegn ágangi árinna og rask á áreyrum Norðurár verði meira. Að mati stofnunarinnar muni leið G hafa mest umhverfisáhrif á kaflanum frá Gvendarnesi að Heiðarsporði

þar sem veglínan liggir um lítt raskað land. Umhverfisstofnun telur að á þessum kafla séu ekki líkur á umtalsverðum umhverfisáhrifum að teknu tilliti til mótvægisáðgerða.

Í athugasemd Guðmundar L. Friðfinnssonar Egilsá kemur fram að löng hefð sé fyrir vegi að norðanverðu og þótt ljóst sé að vegstæði í Silfrastaðafjalli sé erfitt á köflum geti hann ekki bent á aðra leið og vegstæði þar verði fallelgra og gefi betri sýn en á eyrum Norðurár.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að mögulegt sé að leggja veginn eftir Silfrastaðafjalli með því að grafa inní skriðukeilur með djúpum skeringum og fylla upp á milli. Það sé þó ekki vænlegur kostur, útlit hlíðarinnar muni breytast mikið og mjög mikil skriðuhætta verða áfram á veginum. Þá er bent á að Silfrastaðafjall sé skógræktarsvæði og að gera megi ráð fyrir að landeigendur verði mótfallnir umfangsmikilli landmótun í fjallinu. Á meðan á framkvæmdum á vegi í Silfrastaðafjalli stæði yrði verulegt rask á umferð um veginn

4.6 NÁTTÚRUVÁ

Samkvæmt matsskýrslu mun fyrirhuguðum vegi helst stafa hætta af flóðum í Norðurá og af skriðuföllum úr fjöllum. Brýr og ræsi verði hönnuð fyrir líklegt hámarksrennsli án þess að skemmdir verði á mannvirkjum og komið verði fyrir grjótvörn þar sem hætta sé á ágangi vatns. Skriður hafi fallið á fyrirhugað vegsvæði en hættan sé töluvert minni sunnan- en norðanmegin í dalnum. Undir Silfrastaðafjalli og í farvegum Kotár og Valagilsár megi búast við skriðuföllum á 20-50 ára fresti sem geti verið skeinuhætt brúm og vegi sem verði fyrir þeim. Annars staðar norðanmegin í dalnum megi af og til búast við smáspýjum sem geti verið til vandræða en efnismiklum skriðuföllum á 100-200 ára fresti. Fram kemur að hætta á skriðuföllum verði minnst á leið G en mest á leið B en þó minni en á núverandi vegi því leið B muni liggja á áreyrum Norðurár undir Silfrastaðafjalli þar sem tíðni skriðufalla sé metin 1 atburður á 20-50 ára fresti. Vegurinn muni annars liggja um sama hættusvæði og núverandi vegur, m.a. um skriðukeilur Kotár og Valagilsár. Leiðir M, C og L muni liggja um sama hættusvæði og leið B til að byrja með en á kaflanum frá Kotá að Norðurá muni þær liggja neðar um hallamínna land og lengra frá norðurhlíð dalsins svo á þeim kafla verði hætta af völdum skriðufalla minni en á núverandi vegi. Sneitt verði hjá hættusvæðinu við Valagilsá því veglínurnar stefni yfir Norðurá neðan við Fremri-Kot og liggja um hættumínna svæði sunnan Norðurár.

Í athugasemd Gunnars Oddssonar ofl. stjórnarmanna í veiðifélögum Norðurár og Héraðsvatna kemur fram að vegur samkvæmt leið G sunnan Norðurár sé öruggasta og besta vegarstæðið, þar sé hvorki flóða- né skriðuhætta og vegurinn muni ekki raska Norðurá. Bent er á að þó vegurinn verði á áreyrunum verði hann ekki utan áhrifa skriðufalla.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að í matsskýrslu komi fram að skriðuhætta sé á öllum vegleiðum en minnst á leið G en hún sé hins vegar minnst örugg hvað varðar umferðaröryggi. Skriðuhætta á leið M sé minni en á núverandi vegi. Vegurinn verði í 2,5-3 m hæð yfir áreyrum og hannaður til að standast mestu flóð í ánni.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs vegarkafla á Hringvegi í Norðurárdal í Akrahreppi milli Kjálkavegar og Heiðarsporðs, samtals 14,3 km að lengd. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta vegasamband á Hringvegi um Norðurland og auka umferðaröryggi. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist vorið 2004 og ljúki árið 2007.

5.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Framkvæmdin felst í lagningu rúmlega 14 km langs vegarkafla á Hringvegi í Norðurárdal milli Kjálkavegar og Heiðarsporðs ásamt efnistöku, brúargerð og rofvörn vegar.

Í matsskýrslu eru lagðir fram 5 kostir á legu vegarkaflans þ.e. leiðir M, C, L, B, og G. Um þrjár megingintillögur er að ræða:

1. Vegur að norðanverðu vestast í Norðurárdal og að sunnanverðu austar í dalnum:
 - **Leið M** sem mun liggja frá Kjálkavegi, þvera Norðurá neðan við bæinn Fremri-Kot og liggja þaðan að Heiðarsporði.
 - **Leið C** sem mun liggja eins og leið M fram að Fremri-Kotum en mun víkja frá leið M rétt framan við Skriðugil og þvera Norðurá 300 m utan við Fremri-Kot og tengjast aftur inn á leið M við Skriðugil.
 - **Leið L** sem mun liggja eins og leið M fram fyrir Kotagil en mun víkja þar frá leið M og liggja ofan við eyðibýlið Ytri-Kot og tengjast aftur inn á leið M austan við Skriðugil.
2. Vegur norðanmegin í dalnum samkvæmt **leið B** mun liggja eins og leið M frá Kjálkavegi fram fyrir Kotagil og þaðan eftir leið L rétt austan fyrir eyðibýlið Ytri-Kot og fylgja þaðan núverandi vegi austur fyrir Valagilsá, þvera Norðurá utan við núverandi brúarstæði og tengjast aftur inn á leið M austan við Króká.
3. Vegur sunnanmegin í dalnum samkvæmt **leið G** mun þvera Norðurá um 300 m utan við núverandi brú á Kjálkavegi og tengjast leið M um 500 m austan við fyrirhugað brúarstæði leiðar M yfir Norðurá.

Í matsskýrslu kemur fram að leið M sé valkostur framkvæmdaraðila vegna umferðaröryggis, vegtæknilegra atriða, tryggra samgangna og náttúrufars svæðisins. Leið C verði ekki útilokuð og komi því einnig til greina. Fram kemur að leið L komi ekki til greina vegna áhrifa á fornminjar, leið B komi ekki til greina vegna vegtæknilegra atriða, kostnaðar og sérstaklega áhrifa á fornminjar og leið G komi ekki til greina vegna vegtæknilegra atriða, lengdar og kostnaðar.

Efnistaka er áætluð 700-760 þús. m³, eftir því hvaða leið verður fyrir valinu og verður að mestu úr námum á áreyrum Norðurár eða um 500 þús. m³ en um 240 þús. m³ verða teknir úr skeringum. Samkvæmt matsskýrslu munu leiðir M, C, L og B liggja á áreyrum Norðurár eða í farvegi árinna á 4,4 km löngum kafla. Færa þurfi ána úr farvegi sínum á 2,2 km kafla milli Skeljungshöfða og Bessakots og 0,7 km kafla utan við Gvendarnes. Einnig þurfi á framkvæmdatíma að færa ána til bráðabirgða, á tímabilinu maí – október vegna efnistöku. Verði leið G valin þurfi ekki að breyta

árfarvegi eins mikið vegna efnistöku. Fram kemur í matsskýrslu að grjótvörja þurfi veginn eftir leið M, C, L og B á 4,4 km löngum kafla frá Skeljungshöfða að Gvendarnesi og á leið B frá Krókárgili niður í Norðurá við Heiðarsporð. Á leið G þurfi að grjótvörja frá Kjálkavegi inn á móts við Selhóla og frá Egilsá inn á móts við Gvendarnes. Grjótmagn vegna vegar norðan ár er áætlað 6,3 m³/m en 3,4-4,7 m³/m sunnan ár. Fram kemur í matsskýrslu að brúargerð verði háð leiðarvali en í öllum tilvikum þurfi að byggja nýja brú yfir Norðurá á nýjum stað því mjög erfiðar beygjur séu á veginum við báða enda núverandi brúar og brött brekka að sunnanverðu. Á leiðum M, C og L þurfi að byggja brú yfir Norðurá og steypa stokk fyrir Kotá og Króká. Á leið B þurfi að byggja brú yfir Norðurá og Valagilsá og steypa stokk fyrir Kotá. Á leið G þurfi að byggja brú yfir Norðurá og Egilsá og steypa stokk yfir Króká. Fyrirhugað sé að leggja aðrar ár á leiðinni í ræsi.

5.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

5.2.1 Samgöngur og umferðaröryggi

Samkvæmt matsskýrslu mun framkvæmdin hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi á Hringvegi og milli byggðarlaga á Norðurlandi og allar framlagðar vegleiðir muni standast kröfur um umferðaröryggi. Á framkvæmdatíma verði lítil truflun á samgöngum í Norðurárdal vegna leiða M, C, L og G en á leið B verði töluverð truflun og óþægindi þar sem hún muni liggja á löngum köflum í vegarstæði núverandi vegar.

Í umsögn Akrahrepps og athugasemd er það talinn mikill ókostur við leið M að hún liggja langar leiðir meðfram straumbungri Norðuránni sem muni draga úr umferðaröryggi. Í athugasemdum er bent á að unnt ætti að vera að standa þannig að framkvæmd samkvæmt leið A að hún uppfylli kröfur um umferðaröryggi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að unnt verði að aka eftir vegfláa ef ökutæki lenda út af veginum og ekki sé reiknað með að Norðurá muni liggja fast við grjótvörnina. Fjallsmegin verði skilin eftir um 15 m breið ræma meðfram veginum til þess að vatn liggja ekki fast við hann. Umferðaröryggi á leið A muni aldrei verða eins mikið og á leið M.

Skipulagsstofnun telur að þar sem þær 5 vegleiðir sem kynntar eru í matsskýrslu þ.e. leiðir M, C, L, B og G, standist kröfur um umferðaröryggi verði áhrif þeirra á samgöngur og umferðaröryggi ásættanleg. Í athugasemdum hefur verið bent á að leið A sé ákjósanlegri en leið M norðan ár sem er valkostur framkvæmdaraðila. Skipulagsstofnun vekur athygli á að skv. fyrirbyggjandi matsskýrslu var leið A ekki lögð fram til athugunar og úrskurðar stofnunarinnar heldur einungis til samanburðar eins og kemur skýrt fram í matsskýrslu. Við umfjöllun Skipulagsstofnunar í úrskurði þessum er því ekki fjallað um leið A sem valkost.

5.2.2 Landnotkun

Í matsskýrslu kemur fram að allir kostir að norðanverðu í Norðurárdal muni fara yfir land eyðibýlisins Ytri-Kota og bæjarins Fremri-Kota og hafa neikvæð áhrif á landbúnað. Leiðir M og L muni hafa mest áhrif en leið B minnst áhrif þar sem hún muni liggja á eða í nágrenni við núverandi veg á þessu svæði.

Í umsögn Akrahrepps er lagt til að vegur um Norðurárdal verði lagður samkvæmt leið G með því skilyrði að brú verði byggð á Norðurá að Fremri-Kotum og land Silfrastaða

verði varið fyrir ágangi Norðurár. Fram kemur í umsögninni að leið M sé óásættanleg og muni algerlega eyðileggja Fremri-Kot sem bújörð. Forsenda fyrir vegalagningu um dalinn sé sú að tryggð verði afgirt reið- og rekstrarleið um hann. Í athugasemd landeigenda Fremri-Kota og Ytri-Kota kemur fram að leið M sé alfarið mótmælt þar sem hún fari yfir gróið land og þveri tún sem leiði til þess að mjög erfitt verði að nytja þau eða ómögulegt. Vegna takmarkaðs undirlendis í dalnum sé útilokað að bæta þann skaða sem leið M muni valda. Ennfremur kemur fram að leið C verði ekki samþykkt þar sem hún muni skerða tún.

Í svörum er Vegagerðin ekki sammála sveitarstjórn um að framkvæmdin eyðileggi Fremri-Kot sem bújörð. Leiðir M og C muni hafa neikvæð áhrif á búskap að Fremri-Kotum en hægt verð að stunda búskap þar áfram. Skerðing túna verði tæplega 10% með leið M en rúmlega 4 % með leið C. Fram kemur að Vegagerðin hefði óskað þess að sveitarstjórnin hefði látið í ljós álit sitt á veglínu C, sem Vegagerðin telur koma til greina. Fram kemur að Vegagerðin sé tilbúin til að útbúa undirgöng fyrir sauðfé í landi Fremri-Kota. Eins og fram komi í matsskýrslu muni Vegagerðin tryggja afgirta reið- og rekstrarleið um Norðurárdal. Fram kemur að Vegagerðin muni reyna að semja við landeigendur um bætur. Bent er á að í 29. gr. vegalaga nr. 45/1994 segir: *“Ef þjóðvegi er að ósk sveitarstjórnar valinn annar staður en Vegagerðin telur æskilegt og það leiðir til aukins kostnaðar er heimilt að krefja viðkomandi sveitarfélag um kostnaðarmun. Rísi ágreiningur um réttmæti slíkrar kröfu eða um fjárhæð skal málinu skotið til ráðherra til úrskurðar.”* Fram kemur að það sé ekki í verkahring Vegagerðarinnar að verja land Silfrastaða gegn ágangi Norðurár vegna framkvæmda á leið G þar sem vegur þar hafi ekki áhrif á aukið landbrot norðan Norðurár. Ný brú á Norðurá og heimreið að Fremri-Kotum muni auka framkvæmdakostnað um 35-45 milljónir.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að gera eigi ráð fyrir bílastæði við Skeljungsstein til að bæta aðstöðu fyrir ferðamenn.

Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif leiða M og L verði veruleg á búskap að Fremri-Kotum þar sem tún og beitiland muni skerðast. Leið C muni hafa mun minni áhrif á búskap og leiðir B og G óveruleg áhrif. Verði vegur lagður eftir leiðum M, L eða C þarf að hafa samráð við landeigendur um mótvægisáðgerðir s.s. undirgöng fyrir sauðfé. Skipulagsstofnun telur að umfjöllun um áhrif framkvæmda á aðgengi að Skeljungssteini og Kotagili, hljóðvist, loftgæði og veitur sé ásættanleg.

5.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Samkvæmt matsskýrslu hefur fjöldi fornleifa verið skráður á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í Norðurárdal og eru áhrif á þær mismunandi af þeim 5 kostum á legu vegarins sem kynntir eru í matsskýrslu. Samkvæmt matsskýrslu munu leiðir M og C hafa nær sömu legu nema við bæinn Fremri-Kot og muni annars vegar 11 fornleifar og hins vegar 10 fornleifar verða í hættu. Samkvæmt matsskýrslu mun leið L hafa svipaða legu og leið M nema við eyðibýlið Ytri-Kot og verða 11 fornleifar í hættu. Leið L mun liggja mjög nærri bæjarhól Ytri-Kota og miklar líkur séu á því að óþekktar fornleifar komi í ljós við rask í túninu við eyðibýlið. Ennfremur kemur fram að leið B muni hafa sömu legu og leiðir M og L fram fyrir Ytri-Kot og verði 10 fornleifar í hættu á henni. Leið B muni raska bæjarhól, útihúsum, hesthúsi og fjárhúsi á bæjarstæði Ytri-Kota. Leið G muni liggja sunnan Norðurár og verði þar 8 fornleifar í

hættu auk þess sem minjar gætu víða leynst í túni Borgargerðis. Framkvæmdaraðili hafnar leiðum B og L vegna mikilla áhrifa á fornleifar.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er bent á þær mótvægisáðgerðir sem grípa þurfi til vegna framkvæmdanna. Þær feli í sér að merkja tiltekna fornleifar, hafa eftirlit meðan á framkvæmdum stendur og ráðast í fornleifarannsóknir áður en framkvæmdir hefjast eins og fram kemur í kafla 4.3 hér að framan. Fornleifavernd ríkisins fellst á að vegurinn verði lagður yfir útihúsastæði við Ytri-Kot samkvæmt leið M og C að undangengnum fornleifarannsóknnum þar og á hesthúsatóft á Hesthúsahöfða. Fornleifavernd ríkisins telur leið L slæman kost vegna þeirrar skerðingar sem verði á minjagildi bæjarstæðis Ytri-Kota. Mælt er til að fornleifarannsókn fari fram á útihúsum við Ytri-Kot áður en framkvæmdir hefjast. Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram varðandi leið B um Ytri-Kot að þar þurfi að fara fram umfangsmikill fornleifauppgröftur og að ekki séu nægjanlega sterk rök fyrir því að réttlæta eyðileggingu á bæjarstæði landnámsjarðarinnar Þorbrandsstaða, þ.e. Ytri-Kota. Fornleifavernd ríkisins fagnar þeirri ákvörðun Vegagerðarinnar að hafna leiðum B og L vegna mikilla áhrifa á fornleifar. Fornleifaverndin telur leiðir M og C ásættanlegar m.t.t. fornleifa en leið C sé þó betri kostur en leið M. Fram kemur að leið G muni hafa minnst áhrif á fornleifar og sé því besti kosturinn út frá sjónarmiði minjavörslunnar.

Skipulagsstofnun telur að leiðir M, C og G muni hafa óveruleg áhrif á fornminjar verði gripið til þeirra mótvægisáðgerða þ.e. merkinga, könnunarskurða og eftirlits á framkvæmdatíma sem gerð er grein fyrir í kafla 4.3 hér að framan. Stofnunin telur í ljósi umsagnar Fornleifaverndar ríkisins að leið L og sérstaklega leið B muni hafa veruleg áhrif á fornleifar vegna þeirrar skerðingar sem þær muni hafa á minjagildi bæjarstæðis landnámsjarðarinnar Ytri-Kota. Verði af framkvæmdum samkvæmt leiðum L og B telur Skipulagsstofnun nauðsynlegt að ráðast í fornleifarannsóknir á bæjarstæði og útihúsum við Ytri-Kot áður en framkvæmdir hefjast. Komi í ljós áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu eða ef ekki verður komist hjá raski á fornminjum þarf að gera Fornleifavernd ríkisins viðvart.

5.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR

Samkvæmt framlögðum gögnum framkvæmdaraðila mun framkvæmdin ekki raska sérstæðum gróðri eða tegundum sem eru á valista. Þeir 5 kostir á legu vegarins sem kynntir eru í matsskýrslu muni hafa mismikil áhrif á gróður. Leið G muni hafa mest áhrif þar sem hún muni fara að stórum hluta um gróið og lítið raskað land og skerða a.m.k. 4 ha votlendis. Leið C muni skerða um 4 ha votlendis og leiðir M og L um 1,7 ha. Leið B muni hafa minnst áhrif á gróður þar sem hún muni fylgja núverandi vegi mest og muni ekki skerða votlendi. Búast megi við breytingu á gróðurfari þar sem vegurinn muni liggja um votlendi. Í undirbúningi sé endurheimt votlendis á Framengjum í Mývatnssveit í stað þess sem tapast í Norðurárdal í samráði við Umhverfisstofnun og nefnd um endurheimt votlendis. Auk þess verði grætt upp a.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast vegna framkvæmdanna í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum megi draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróður. Taka verði mið af gróðri í umhverfinu við uppgræðslu og ekki eigi að sá í vegkanta á ógrónum áreyrum.

Mikilvægt sé að endurheimt verði a.m.k. jafn mikið votlendi og muni raskast við framkvæmdina og að það verði sett sem skilyrði fyrir framkvæmdinni.

Skipulagsstofnun telur að leið G muni hafa mest áhrif á gróður og lítt raskað land en leið B minnst áhrif þar sem hún muni fylgja núverandi vegi að hluta. Leiðir C og G muni hafa mest áhrif á votlendi. Stofnunin telur að þeir 5 kostir sem lagðir eru fram í matsskýrslu muni ekki hafa veruleg áhrif á gróður á framkvæmdasvæðinu og að bæta megi fyrir áhrifin með þeim mótvægisáðgerðum, m.a. endurheimt votlendis á Framengjum í Mývatnssveit, sem Vegagerðin hefur gert grein fyrir í matsskýrslu og greint er frá í kafla 4.4.1 hér að framan. Skipulagsstofnun vekur þó athygli á mikilvægi þess að farið verði með gát og óröskuðu landi spillt sem minnst.

5.5 ÁHRIF Á VATNAFAR

Samkvæmt matsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á vatnshæð, vatnsborðshalla og rennsli fallvatna óveruleg. Leiðir M, C, L og B munu liggja á eyrum Norðurár á allt að 4,4 km löngum kafla og leið G á um 4 km kafla. Á þessu svæði sé farvegur árinna um 500 m breiður og muni nýi vegurinn þrengja hann um 50-100 m sem sé það lítið að jafnvægisástandi farvegarins verði ekki raskað. Þegar framkvæmdum verði lokið muni áin væntanlega kvíslast um farveginn í mörgum álum á sama hátt og áður.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni ekki hafa í för með sér veruleg áhrif á vatnafar, þar með talið á rennsli og framburð Héraðsvatna við friðlandið Miklavatn.

5.6 ÁHRIF Á DÝRALÍF

5.6.1 Fiskistofnar Norðurár

Fram kemur í matsskýrslu að laxveiði í Norðurá hafi verið stopul og mest í kjölfar seiðasleppinga þar sem áin fóstri lítið af laxi. Bleikjuveiði í Norðurá hafi lengi verið mikil búdrýgindi en hafi verið mismikið sótt eftir tímabilum. Fram kemur að Norðurá sé mikilvæg uppeldisstöð sjóbleikju sem veiðist víða um vatnasvæði Héraðsvatna og lægð í bleikjustofnum árinna hafi því áhrif á veiði víðar en í Norðurá og efri hluta Héraðsvatna. Svæðið frá Kjálkabrú og upp fyrir Egilsá sé eitt besta uppeldissvæði seiða í Norðurá. Mjög stór hluti af heildarveiði í Norðurá fari fram á þeim svæðum árinna sem verði fyrir raski og að veiði muni á stórum svæðum leggjast af meðan á framkvæmdum stendur, sérstaklega á svæðinu frá Gvendarnesi að Kjálkabrú. Skráð veiði í Norðurá árin 1995-1999 hafi verið frá 62 upp í 268 bleikjur en ekki liggi fyrir tölur um tekjur af sölu veiðileyfa. Án sérstakra mótvægisáðgerða með vali á malartökustöðum verði neikvæð áhrif malartöku úr árfarvegi Norðurár á lífríki meiri vegna vegagerðar norðan árinna, leiðir M, C, L og B, en sunnan ár, leið G.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að með verktilhögun á framkvæmdartíma og mótvægisáðgerðum megi að mestu koma í veg fyrir langtímaáhrif, hvort sem farið verði norðan eða sunnan ár. Verktilhögun verði eins og fram kemur í kafla 4.4.3 hér að framan og mótvægisáðgerðir þ.e. að haga malartöku þannig að áin lendi ekki í einum þröngum farvegi heldur dreifi sér og með því að reynt verði að bæta fyrir skaða sem óhjákvæmilega verður á lífríki og veiðistöðum og með því að skapa ný búsvæði og veiðistaði í stað þeirra sem tapast. Skammtímaáhrif af vegagerð norðan ár muni óhjákvæmilega verða meiri en sunnan ár. Í matsskýrslu er vísað í sérfræðiskýrslu um áhrif vegagerðar í Norðurárdal á fiskistofna. Þar kemur

fram að þrátt fyrir að beitt verði ýrtruðu mótvægisáðgerðum verði ekki komist hjá því að valda umtalsverðum áhrifum á lífríki Norðurár. Að því gefnu að beitt verði réttum mótvægisáðgerðum og spjöll sem ekki verður hægt að koma í veg fyrir verði bætt með fébótum eða sambærilegum áðgerðum, teljist fyrirhuguð veglagning hvort sem farið verður norðan eða sunnan Norðurár ásættanleg.

Í umsögn Akrahrepps kemur fram að eftir fund hreppsnefndar með landeigendum og fulltrúum veiðifélaganna á svæðinu sé ljóst að leið G sé sá kostur sem allir hlutaðeigandi aðilar geti sætt sig við. Leið G muni hafa minnst áhrif á lífríki Norðurár sem vegi mjög þungt. Í umsögn Akrahrepps og í athugasemdum er bent á að óvissa ríki um árangur mótvægisáðgerða og varanleika áhrifa framkvæmdanna á fiskistofna og veiði. Í athugasemdum er leið M mótmælt vegna eyðileggingar á uppeldis- og veiðisvæðum Norðurár sem muni einnig hafa áhrif í Héraðsvötnum. Bent er á að leið G sunnan Norðurár verði öruggasta og besta vegstæðið og að leið A sem fylgi núverandi vegi um Skeljungshöfða og með því að leggja veginn áfram eftir Stekkjarbakka fram á Gvendarnes og þar inn á leið M, sé ódýrust og valdi litlu raski á Norðurá.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að efnistaka úr námum 11 og 8 úr áreyrum Norðurár hafi verið valin í samráði við Veiðimálastofnun og sé ætlað að skapa hagstæð búsetu- og uppeldisskilyrði fyrir fisk á þessu svæði og sé mikilvæg mótvægisáðgerð til að draga úr áhrifum vegagerðar norðan ár. Norðurá verði veitt yfir þessi svæði að efnistöku lokinni. Svæðin verði tiltölulega breið og grunn og muni áin hafa möguleika á að kvíslast þar um áreyrarnar. Ekki verði unnt að komast hjá skammtímaáhrifum á lífríki Norðurár en með mótvægisáðgerðum sé hægt að draga úr eða komast að mestu hjá því að áhrif á lífríki árinna verði langvarandi og varanleg. Samráð verði haft við Veiðimálastofnun um mótvægisáðgerðir við gerð útboðsgagna og meðan á framkvæmdum stendur. Fram kemur að miðað við allar vegleiðir þurfi að greiða landeigendum bætur fyrir land og efnistöku úr námum og Veiðifélagi Norðurár bætur vegna rasks í ánni og hugsanlegs tekjumissis vegna veiði. Leið G sé þar ekki undanskilin. Verði leið A valin megi telja líklegt að þörf verði á frekari áðgerðum til varnar landbroti á Skeljungshöfða en samanborið við veglínu M sé umferðaröryggi leiðar A töluvert minna. Vegna leiðar G sé einnig fyrirhuguð efnistaka á svæðum 11 og 8 úr áreyrum Norðurár og til að komast að svæði 11 þurfi annað hvort að flytja hluta árinna eða leggja hana í ræsi.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að langtímaáhrif allra kosta á lífríki Norðurár verði svipuð verði gripið til nauðsynlegra mótvægisáðgerða. Leggja beri fram vöktunaráætlun og fylgjast með áhrifum framkvæmda á lífríki og því hvort fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir beri tilætlaðan árangur. Í umsögn veiðimálastjóra kemur fram að langtímaáhrif allra kosta á lífríki Norðurár verði svipuð og í ljósi þessa séu allar vegleiðir ásættanlegar. Ennfremur er bent á að við malartöku verði hugað að æskilegum farvegi fyrir Norðurá í samráði við sérfræðinga og þess verði gætt að árnar gruggist ekki að óþörfu á veiðitíma. Í umsögnunum er lögð áhersla á samráð við Norðurlandsdeild Veiðimálastofnunar um tilhögun framkvæmda og nauðsynlegrar mótvægisáðgerðir og samráð við veiðifélög og landeigendur á svæðinu.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki sé gert ráð fyrir vöktun eða rannsóknunum á Norðurá að framkvæmdum loknum. Malartaka í farvegi Norðurár verði í samráði við sérfræðinga og þess verði gætt að árnar gruggist ekki að óþörfu á veiðitíma.

Skipulagsstofnun telur að af framlögðum gögnum framkvæmdaraðila sé ljóst að Norðurá sé mikilvæg uppeldisstöð sjóbleikju. Áhrif rasks af völdum fyrirhugaðrar vegagerðar og efnistöku á svæðinu frá Kjálkabru og upp fyrir Egilsá, sem er eitt besta uppeldissvæði seiða í Norðurá, geti haft veruleg skammtímaáhrif á bleikju og hlunnindi vegna veiði í Norðurá og ef til vill hluta Héraðsvatna án sérstakra mótvægisáðgerða. Framkvæmdaraðili hefur í samráði við Veiðimálastofnun gert áætlun um verktilhögun á framkvæmdatíma og mun ráðast í mótvægisáðgerðir sem verða nánar útfærðar meðan á framkvæmdum stendur í samráði við Veiðimálastofnun. Þessar mótvægisáðgerðir hafa það að markmiði að koma í veg fyrir og bæta fyrir varanlegan skaða á búsvæðum, vatnalífi og veiðistöðum í Norðurá vegna framkvæmdanna. Skipulagsstofnun telur að verði staðið að framkvæmdum samkvæmt þessum áætlunum í nánú samráði við Veiðimálastofnun, veiðimálastjóra, veiðifélög og landeigendur á svæðinu sé gengið eins langt og mögulegt er til að draga úr verulegum áhrifum vegna framkvæmdanna til langs tíma. Skipulagsstofnun telur að mjög erfitt sé að sjá fyrir hve langtímaáhrif á lífríki Norðurrá verða og að líklegt sé að grípa verði til mótvægisáðgerða í einhverjum mæli í framtíðinni. Þrátt fyrir þessa óvissu telur stofnunin að ekki beri að leggjast gegn þeim kostum sem lagðir eru fram í matsskýrslu. Hins vegar þarf framkvæmdaraðili í verklok að meta þau neikvæðu áhrif sem ekki hefur verið komist hjá að valda í samráði við veiðimálastjóra og vakta þau á því árabili sem talin verður þörf á og grípa til viðeigandi mótvægisáðgerða ef niðurstöður vöktunar sína þörf á því. Skipulagsstofnun telur ljóst af framlögðum gögnum að skammtímaáhrif veglagningar norðan ár þ.e. af leiðum M, C, L og B, muni óhjákvæmilega verða meiri en af leið G sunnan ár. Skipulagsstofnun bendir á þann möguleika vegna leiðar G að staðsetja námu 11 á áreyrunum þannig að sem minnst rask verði á árkvíslum og jafnvel að veita ánni ekki í námuna í verklok. Með því sé dregið verulega úr skerðingu á uppeldissvæðum bleikju. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að framkvæmdir í árfarvegi Norðurrá verði sem mest utan veiðitíma og taki eins stuttan tíma og kostur er. Fara þarf varlega við alla malartöku undir eftirliti veiðimálastjóra og eftirlitsráðgjafa Umhverfisstofnunar.

Í athugasemdum hefur verið bent á að leið A sé ákjósanlegri en leið M norðan ár sem er valkostur framkvæmdaraðila. Skipulagsstofnun vekur athygli á að skv. fyrirbyggjandi matsskýrslu var leið A ekki lögð fram til athugunar og úrskurðar stofnunarinnar heldur einungis til samanburðar eins og kemur skýrt fram í matsskýrslu. Við umfjöllun Skipulagsstofnunar í úrskurði þessum er því ekki fjallað um leið A sem valkost. Skipulagsstofnun telur þó að leið A hefði óveruleg áhrif á Norðurá miðað við leiðir M, C, L og B en áhrif á landslag og skógrækt yrðu meiri.

5.6.2 Fuglar

Samkvæmt matsskýrslu og umsögn Umhverfisstofnunar er fuglalíf á áhrifasvæði framkvæmdarinnar mjög fáskrúðugt og á engan hátt sérstætt.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni ekki hafa í för með sér veruleg áhrif á fuglalíf.

5.7 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Fram kemur í matsskýrslu að lagning vegar í Norðurrádal muni hafa áhrif á landslag m.a. á aur- og skriðukeilur, farveg Norðurrá og áreyrar en vegurinn verði lítt áberandi að framkvæmdum loknum. Landslagi norðan Norðurrá hafi þegar verið raskað með

vegagerð og búsetu en sunnan megin sé tiltölulega lítið raskað. Leiðir M, C, L og B muni raska keilum Kotár og Valagilsár. Á leið G séu engar stórar skriðukeilur en hún muni hafa töluverð áhrif á landslag þar sem hún muni kljúfa ósnortið land að hluta. Leið B muni hafa minnst áhrif á landslag því hún muni fylgja núverandi vegi best.

Í umsögn Akrahrepps er bent á að um suðurhlíð Norðurárdals liggi byggðalína, vegur að Egilsá og vegslóði að beitarhúsum talsvert framan við Borgargerði og sé hlíðin því langt frá því að vera ósnortin. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að framkvæmdin muni hafa mikil áhrif á landslag þar sem að mestu leyti sé um nýbyggingu að ræða á lítt hreyfðu landi, breytingar á farvegi og áreyrum Norðurár, miklar fyllingar og skeringar. Á kaflanum frá Gvendarnesi að Heiðarsporði muni leið B hafa minnst áhrif á landslag, leiðir M og L verði betri en leið C vegna minni sjónrænna áhrifa af brúarstæði yfir Norðurá en leið G muni hafa mest umhverfisáhrif á þessum vegarkafli þar sem hún muni liggja um lítt raskað land en að ekki séu líkur á umtalsverðum umhverfisáhrifum að teknu tilliti til mótvægisáðgerða.

Skipulagsstofnun telur að af framlögðum gögnum framkvæmdaraðila sé ljóst að lagning vegar ásamt efnistöku norðan og sunnan Norðurár muni hafa töluverð áhrif á landslag og jarðmyndanir þar sem að mestu leyti verður um nýbyggingu að ræða á lítt röskuðu landi, breytingar á farvegi og áreyrum Norðurár ásamt miklum fyllingum og skeringum. Skipulagsstofnun telur að leið G sunnan ár muni hafa mest áhrif á jarðmyndanir og landslag þar sem vegurinn muni fara um minna raskað land en leiðir M, C, L og B norðan ár. Skipulagsstofnun telur að enginn þeirra 5 kosta sem lagðir eru fram á legu vegarins í Norðurárdal muni hafa veruleg áhrif á jarðmyndanir og landslag.

5.8 ÁHRIF AF NÁTTÚRUVÁ

Fram kemur í matsskýrslu að fyrirhuguðum vegi í Norðurárdal muni helst stafa hætta af flóðum í Norðurá og af skriðuföllum úr fjöllum. Hætta á skriðuföllum verði minnst á leið G en mest á leið B en þó minni en á núverandi vegi því leið B muni liggja á áreyrum Norðurár undir Silfrastaðafjalli.

Í athugasemd er bent á að vegur samkvæmt leið G sunnan Norðurár sé öruggasta og besta vegarstæðið því þar sé hvorki flóða- né skriðuhætta. Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að skriðuhætta sé á öllum þeim leiðum sem kynntar hafi verið í matsskýrslu. Hún sé minnst á leið G sem sé hins vegar ekki eins örugg og aðrar leiðir hvað varðar umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur í ljósi framlagðra gagna að hætta af völdum skriðufalla verði minnst á leið G og mest á leið B en þó ásættanleg á öllum leiðum og að treysta verði að hönnun vegarins taki fullt tillit til flóðahættu í ám.

5.9 NIÐURSTAÐA

Í matsskýrslu eru lagðir fram 5 kostir á lagningu Hringvegar um Norðurárdal frá Kjálkavegi að Heiðarsporði í Akrahreppi, þ.e. leiðir M, C, L og B sem munu liggja að stærstum hluta norðan Norðurár og leið G sem mun liggja sunnan árinna. Leið M er kynnt sem valkostur framkvæmdaraðila og er það val reist á mati á umferðaröryggi, vegtæknilega bestri lausn, tryggum samgöngum og náttúrufari svæðisins.

Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt leiðum M, C, L, B og G muni bæta

samgöngur og umferðaröryggi og muni ekki hafa neikvæð áhrif á aðgengi að náttúruverndarsvæðum, á hljóðvist, loftgæði eða veitur.

Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif veglagningar á búskap að Fremri-Kotum samkvæmt leiðum M og L verði veruleg vegna skerðingar á tünnum og beitilandi en áhrif af leið C verða mun minni og ótvírætt jákvæðari. Leiðir B og G munu hafa óveruleg áhrif á búskap. Vegna leiða M, L og C þarf að hafa samráð við landeigendur um undirgöng fyrir sauðfé.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar samkvæmt leiðum M, C og G verði óveruleg á fornminjar þar sem gripið verður til þeirra mótvægisáðgerða sem gerð er grein fyrir í 4. kafla þessa úrskurðar og niðurstaða úrskurðarins byggist á. Stofnunin telur hins vegar ljóst að leið L og sérstaklega leið B muni hafa veruleg áhrif á fornleifar vegna þeirrar skerðingar sem þær munu hafa á minjagildi bæjarstæðis landnámsjarðarinnar Ytri-Kota. Ráðast þarf í tímafrekar fornleifarannsóknir á svæðinu vegna leiða L og B áður en framkvæmdir hefjast til að draga úr spjöllum á fornleifum.

Skipulagsstofnun telur að áhrif af veglagningu samkvæmt leiðum G og C á votlendi á lítt röskuðu landi verði töluverð en áhrifin verði óveruleg á leiðum M, L og B. Stofnunin telur að unnt sé að draga úr skerðingu af völdum leiða G og C á votlendi með endurheimt votlendis á Framengjum í Mývatnssveit eins og framkvæmdaraðili hyggst gera og gerð er grein fyrir í matsskýrslu og greint er frá í 4. kafla þessa úrskurðar og niðurstaða hans byggist á.

Skipulagsstofnun telur ljóst af framlögðum gögnum að áhrif rasks af völdum fyrirhugaðrar lagningar vegar um Norðurárdal og efnistöku á áreyrum Norðurár frá Kjálkabru og upp fyrir Egilsá samkvæmt leiðum M, C, L og B norðan ár muni hafa verulega meiri skammtímaáhrif á bleikju og hlunnindi af veiði á svæðinu en af leið G sunnan ár, verði ekki gripið til mótvægisáðgerða. Draga þarf úr og bæta fyrir spjöll sem verða á búsvæðum, vatnalífi og veiðistöðum í Norðurá með því að standa að framkvæmdum samkvæmt áætlunum um verktilhögun á framkvæmdatíma í samráði við veiðimálastjóra. Uppfylla þarf áætlanir um mótvægisáðgerðir sem framkvæmdaraðili hefur unnið í samráði við Veiðimálastofnun og gerð er grein fyrir í matsskýrslu og 4. kafla þessa úrskurðar. Skipulagsstofnun telur að samkvæmt þessum áætlunum sé gengið eins langt og mögulegt er til að draga úr verulegum áhrifum vegna framkvæmdanna til langs tíma. Stofnunin telur þó ljóst að óvissa ríki um árangur fyrirhugaðra mótvægisáðgerða í farvegi Norðurár til langs tíma en þrátt fyrir þessa óvissu beri ekki að leggjast gegn þeim kostum sem lagðir eru fram í matsskýrslu. Hins vegar þarf framkvæmdaraðili í verklok að meta þau neikvæðu áhrif sem ekki verður komist hjá að valda í samráði við veiðimálastjóra, vakta þau á því árabili sem talin verður þörf á og grípa til viðeigandi mótvægisáðgerða ef niðurstöður vöktunar sýna þörf á því. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdir í árfarvegi Norðurár eigi að fara fram sem mest utan veiðitíma, taka eins stuttan tíma og kostur er og vera undir eftirliti veiðimálastjóra og eftirlitsráðgjafa Umhverfisstofnunar.

Skipulagsstofnun telur að enginn þeirra 5 kosta sem lagðir eru fram á legu vegarins í Norðurárdal muni hafa veruleg áhrif á jarðmyndanir og landslag en ljóst sé að leið G muni hafa töluvert meiri áhrif en leiðir M, C, L og B þar sem hún mun fara um lítt raskað land. Skipulagsstofnun telur í ljósi framlagðra gagna að hætta af völdum skriðufalla verði minnst á leið G en mest á leið B en þó ásættanleg á öllum leiðum. Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt leiðum M, C, L, B og G muni hafa óveruleg áhrif á vatnafar og fugla.

Skipulagsstofnun telur að þau áhrif af lagningu vegar í Norðurárdal í Akrahreppi samkvæmt þeim 5 kostum sem lagðir eru fram í matsskýrslu sem vega þingst séu áhrif á umferðaröryggi, lífríki í Norðurá en einnig áhrif á búskap og fornleifar. Skipulagsstofnun telur að allir 5 kostir á legu vegarins muni bæta umferðaröryggi og leiðir C og G muni hafa ásættanlegust áhrif á búskap og fornleifar. Skipulagsstofnun telur að langtímaáhrif leiða M, C, L og B á lífríki Norðurár verði svipuð og verulega meiri en af leið G. Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt leiðum C eða G sé ákjósanlegust þar sem þær muni hafa ásættanlegust heildaráhrif á umferðaröryggi, lífríki Norðurár, búskap og fornleifar.

Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Akrahrepps vegna framkvæmdarinnar. Þar sem ekki er í gildi aðal- eða svæðisskipulag þarf sveitarstjórn að óska meðmæla Skipulagsstofnunar sbr. 3. tölulið bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga áður en hún veitir framkvæmdaleyfi.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð lagning Hringvegar í Norðurárdal frá Kjálkavegi að Heiðarsporði í Akrahreppi samkvæmt leiðum B, C, G, L og M muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif að uppfylltu tilteknu skilyrði sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar. Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda megi fyrirbyggja með framfylgd þeirrar verktilhögunar og mótvægisáðgerða sem fjallað er um hér að framan.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram samkvæmt 10. gr. sömu laga af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða lagningu Hringvegar í Norðurárdal frá Kjálkavegi að Heiðarsporði í Akrahreppi samkvæmt leiðum B, C, G, L og M með því skilyrði að verktilhögun á framkvæmdatíma verði unnin í samráði við og undir eftirliti veiðimálastjóra og Umhverfisstofnunar og útfærsla mótvægisáðgerða á framkvæmdatíma og eftir lok framkvæmda verði í samráði við veiðimálastjóra.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 20. júní 2003.

Reykjavík, 14. maí 2003.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir