

NORÐAUSTURVEGUR UM HÓLAHEIÐI, KATASTAÐIR-SÆVARLAND-RAUFARHÖFN, SVALBARÐSHREPPI OG ÖXARFJARÐARHREPPI

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Norðausturvegar um Hólaheiði milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar og norður til Raufarhafnar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Lagning nýs 56 km vegar um Hólaheiði, milli Katastaða í Öxarfirði og Sævarlands í Þistilfirði og með tengingu norður til Raufarhafnar. Vegurinn er í Svalbarðshreppi og Öxarfjarðarhreppi.

Markmið framkvæmdar: Að styrkja samgöngur og lágmarka akstursfjarlægð á milli þéttbýliskjarna á Norðausturlandi og stuðla þannig að myndun eins þjónustusvæðis sem nær til Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar. Jafnframt að auka umferðaröryggi og stuðla að greiðari samgöngum á svæðinu með því að leggja veg með hönnunarhraða 90 km/klst.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 14. febrúar 2005 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 2. mars 2005 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 2. mars til 13. apríl 2005 á skrifstofum Raufarhafnarhrepps, Svalbarðshrepps og Öxarfjarðarhrepps, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is. Leitað var umsagnar Raufarhafnarhrepps, Svalbarðshrepps, Öxarfjarðarhrepps, Byggðastofnunar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Umhverfisstofnunar, Veðurstofu Íslands og veiðimálastjóra. Á kynningartíma bárust sjö athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Norðausturvegur um Hólaheiði, Katastaðir-Sævarland-Raufarhöfn. Mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin, VSÓ Ráðgjöf. Febrúar 2005.

Sérfræðiskýrslur með matsskýrslu:

Lindir og veglínur við Klapparós. Halldór G. Pétursson. Náttúrufræðistofnun Íslands 2004.

Vegagerð um verndarsvæði vatnsbóls Raufarhafnar; Halldór G. Pétursson og Kristinn J. Albertsson. Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyri, 2002.

Norðausturvegur um Melrakkasléttu – Náttúrufræðiskönnun vegna vegagerðar; Kristinn J. Albertsson ofl. Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyri, 2004.

Norðausturvegur um Melrakkasléttu – Náttúrufræðiskönnun vegna vegagerðar II. Hluti; Kristinn J. Albertsson ofl. Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyri, 2004.

Fornleifakönnun. Norðausturvegur um Öxarfjarðarheiði. Oddgeir Hansson og Uggi Ævarsson. Fornleifastofnun Íslands, 2002.

Norðausturvegur um Hólaheiði yfir Hófaskarð. Ráðgjöf vegna snjóhönnunar; Orion ráðgjöf. 2004.

Önnur gögn: Svör Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum dags. 30. mars, 7., 11. og 29. apríl, 13., 15. og 21. júní og 19. júlí 2005.

2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR

Umsagnir bárust frá:

Raufarhafnarhreppi með bréfi dags. 21. mars 2005.
 Svalbarðshreppi með bréfi dags. 14. mars 2005.
 Öxarfjarðarhreppi með bréfi dags. 23. mars 2005.
 Byggðastofnun með bréfi dags. 15. mars 2005.
 Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 30. mars 2005.
 Heilbrigðiseftirliti Norðurlands eystra með bréfi dags. 2. mars 2005.
 Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 5. apríl 2005.
 Umhverfisstofnun með bréfi dags. 28. apríl og 5. júlí 2005.
 Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 18. febrúar 2005.
 Veiðimálastjóra með bréfi dags. 2. mars 2005.

Sjö athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Dagbjarti Boga og Rafni Ingimundarsonum með bréfi dags. 5. apríl 2005.
 Eiríki Kristjánssyni með ódags. bréfi sem barst 4. apríl 2005.
 Fuglavernd með bréfi dags. 13. apríl 2005.
 Geir Geirssyni og Svanhvíti Geirsdóttur með bréfi dags. 8. apríl 2005.
 Jakobínu Björg Ketilsdóttur með bréfi dags. 9. apríl 2005.
 Norðurlandsskógum með bréfi dags. 5. apríl 2005.
 Regula lögmansstofu f.h. ábúenda Presthóla og Katastaða með bréfi dags. 11. apríl 2005.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning um 56 km langs vegar milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar um Hólaheiði og Hófaskarð, með tengingu til Raufarhafnar. Vegurinn mun liggja um Öxarfjarðarhrepp og Svalbarðshrepp og verður hluti af Norðausturvegi nr. 85. Gert er ráð fyrir að skipta framkvæmdinni í þrjá áfanga: 1. áfangi mun liggja frá núverandi Norðausturvegi í Öxarfirði nærri Klapparósi um Hólaheiði, yfir Ormarsá og um Hófaskarð; 2. áfangi mun liggja frá Hófaskarði að Sævarlandi og 3. áfangi mun liggja til norðurs vestan Ormarsár að núverandi Norðausturvegi sunnan Raufarhafnar. Lagðir eru fram tveir kostir á legu vegarins til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar fyrir alla áfanga ásamt útfærslu á legu vegarins norðan Borgaráss í Öxarfjarðarhreppi. Í matsskýrslu kemur fram að 1. og 2. áfangi vegarins verði af tegund C1 með heildarbreidd 7,5 m og bundnu slitlagi. 3. áfangi verði af tegund C2 með vegbreidd 6,5 m. Vegurinn verði heilsársvegur með hönnunarhraða 90 km/klst og uppfylli öryggiskröfur m.t.t. vegstaðals. Fram kemur að heildarefnispörf sé áætluð um 1.680.000 m³ og þar af fáiast um 1.050.000 m³ úr námum og 630.000 m³ úr skeringum. Í matsskýrslu kemur fram að miðað sé við að framkvæmdir vegna 1. áfanga geti hafist haustið 2005 og að framkvæmdatími verði um 3 ár. Áætlað er að verktími við 2. og 3. áfanga verði um tvö ár við hvorn áfanga fyrir sig. Fram kemur að í samgönguáætlun

sé gert ráð fyrir fjárveitingum til verkloka árið 2014. Áætlaður heildarkostnaður við byggingu vegarins er um 2.050 milljónir króna.

3.1 LEGA VEGAR

3.1.1 1. áfangi: Katastaðir – Norðausturvegur sunnan Þernuvatns eða ofan Kollavíkur, um Hófaskarð

Samkvæmt matsskýrslu nær framkvæmdarsvæðið frá núverandi Norðausturvegi (nr. 85) í Öxarfirði nærri Klapparósi og þaðan til austurs, um Hólaheiði, yfir Ormarsá og um Hófaskarð. Á 1. áfanga eru lagðar fram tvær veglínur, nr. 140 og 150, sem falla saman á löngum köflum. Samkvæmt matsskýrslu er ekki mikill munur á því landi sem veglínurnar liggja um. Vestan Hófaskarðs liggja báðar leiðir að mestu um mólendi og er hluti þess gróið nútímahraun en einnig eru þar votlendisblettir í lögðum. 1. áfangi mun tengjast núverandi Norðausturvegi með bráðabirgðatengingu, annað hvort sunnan Þernuvatns eða á móts við Kollavík, sem að framkvæmd lokinni mun þjóna sem bráðabirgðatenging við byggð á þessu svæði.

Leið 140 verður 28,1 km löng, mesta h. y.s. er 163 m, hún fer samtals yfir 9.100 m af hrauni og 760 m af votlendi. Leið 140 tengist núverandi Norðausturvegi með bráðabirgðatengingu, ofan Kollavíkur af Fjallgarðsmelum. Í matsskýrslu kemur fram að leið 140 liggja um jafnara land á hrauni á milli stöðva 5.660-9.000 en leið 150. Leið 140 er valkostur Vegagerðarinnar. Sá möguleiki er til skoðunar hjá Vegagerðinni að sleppa bráðabirgðatengingunni ofan Kollavíkur. Ef af því verður þá fer veglína 140 yfir votlendi á 400 m kafla.

Leið 150 verður 26,8 km löng, mesta h. y.s. er 158 m, hún fer samtals yfir 7.370 m af hrauni og 130 m af votlendi. Leið 150 tengist núverandi Norðausturvegi með bráðabirgðatengingu rétt sunnan Þernuvatns. Í matsskýrslu kemur fram að á milli stöðva 5.660-9.000 liggja leið 150 um jökulruðningsholt og sé vegtæknilega mun erfiðari og kalli á meiri skeringar og fyllingar vegna ójafns landslags á milli hrauntauma á þessum kafla en leið 140.

Leið 141. Í matsskýrslu kemur fram að landeigendur Brekku hafi verið mótfallnir veglagningu innan jarðar þeirra. Til þess að koma til móts við þá, a.m.k. að hluta til, hafi Vegagerðin skoðað aðra útfærslu á veglínu 140, sem víki frá henni á milli stöðva 0 – 1.400 og beri heitið leið 141. Vegagerðin telji þennan kost ekki síðri en veglínu 140 að því leyti að vegstæðið fari ekki, eða a.m.k. mun minna um hraun, um 400 m og efnisþörf sé minni. Vegagerðin hefur haft samráð við ábúendur í landi Presthóla og Katastaða og landeigendur Brekku en að svo stöddu hafi ekki náðst samstaða um endanlega veglínu á þessum vegkafla.

3.1.2 2. áfangi: Hófaskarð - Sævarland

Í matsskýrslu kemur fram að í 2. áfanga verði vegur lagður frá Hófaskarði til suðurs yfir Fremri Háls yfir Víðinesá norðan við Leirtjarnarháls. Þar sameinist nýr vegur núverandi vegi og fylgi honum að Sævarlandi. Lengd vegkaflans sé 14,6 km eða 12,3 km eftir því hvor bráðabirgðatengingin verður valin í fyrsta áfanga. Lagðar eru fram tvær veglínur, 210 og 220, sem falla saman að hluta en liggja sitt hvoru megin við Fremri Háls.

Leið 210 verður 6,3 km löng, , mesta h. y.s. er 173 m, hún fer samtals yfir 1.190 m af votlendi.

Leið 220 verður 6,5 km löng, mesta h. y.s. er 108 m, hún fer samtals yfir 590 m af votlendi.

Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hefur ekki tekið afstöðu til hvorn valkostinn hún telji ákjósanlegri, en með tilliti til öryggis og vegtækni sé lítill sem enginn munur á þeim. Vegagerðin hafi haft samráð við helstu hagsmunaaðila s.s. landeigendur. Sátt sé um veglínurnar og hafi heimamenn ætíð lagt áherslu á að nýr vegur liggi ekki um vindasamasta kaflann um Fremri Háls þar sem núverandi vegur liggi.

3.1.3 3. áfangi: Raufarhafnarleið

Í matsskýrslu kemur fram að 3. áfangi, svokölluð Raufarhafnarleið, tengist Hófaskarðsleið vestan Ormarsár og liggi til norðurs að núverandi Norðausturvegi sunnan Raufarhafnar. Með tilliti til þess að sólarhringsumferð verði minni en 100 bílar á sólarhring hafi verið ákveðið að þessi áfangi verði af vegtegund C2. Lagðar eru fram tvær veglínur, 310 og 320, sem falla saman nema við norðurendann þar sem þær liggja sitt hvoru megin við flugvöllinn.

Leið 310 verður 3,8 km löng, mesta h. y.s. er 49 m, hún fer samtals yfir 12.550 m af hrauni og 330 m af votlendi.

Leið 320 verður 4,5 km löng, mesta h. y.s. er 49 m, hún fer samtals yfir 13.780 m af hrauni og 40 m af votlendi.

3.1.4 Breytt áfangaskipting

Í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum hefur Vegagerðin fallið frá þeirri áfangaskiptingu sem tilgreind er hér að ofan og byggð er á matsskýrslu. 1. áfangi mun liggja frá núverandi Norðausturvegi (nr. 85) í Öxarfirði nærri Klapparósi og þaðan til austurs, um Hólaheiði, yfir Ormarsá og um Hófaskarð og tengjast núverandi Norðausturvegi skammt norðan við Litla Viðarvatn. Raufarhafnarleið verður 2. áfangi en 3. áfangi verður kaflinn norðan frá Litla Viðarvatni og að Sævarlandi. Þrátt fyrir breytingu á áfangaskiptingu framkvæmdanna er í úrskurðinum fjallað um umhverfisáhrifin miðað við upphaflega skiptingu eins og hún var kynnt í matsskýrslu nema annað sé tekið fram.

3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að efnispörf fyrir alla áfanga framkvæmdarinnar verði um 1.680.000 m³ og þar af fái um 1.050.000 m³ úr námum og 630.000 m³ úr skeringum. Fyrirhuguð efnistökusvæði séu í nútímahrauni, jökulruðningi, móbergi, malarhjalla, sandi, kubbabergs- og grágrýtisklöppum. Vegagerðin hafi alls afmarkað 27 mögulegar efnisnámur við fyrirhugaðar veglínur um Hólaheiði. Af þeim séu 22 mikilvægar vegna efnismagns, efnisgæða og staðsetningar og flokkist sem lyklnámur. Endanlegur fjöldi náma sé háður vali á veglínunum og einnig því hversu mikið efni verður hægt að taka úr lyklnámunum. Námurnar verði nýttar á mismunandi tímum, háð áfangaskiptingu framkvæmdarinnar, en sökum fágætis efnisins verði sumar námur hugsanlega notaðar fyrir alla 3 áfanga, s.s. námur A og T. Sex efnistökuastaðir sem fyrirhugað sé að nýta séu gamlar námur sem séu ýmist ófrágengnar, hálffrágengnar eða frágengnar með efnishaugum í námubotni. Áætlað sé að nýtanlegt hámarks magn úr öllum námum sé samtals í kringum 1.750.000 m³ en úr lyklnámunum 22 sé mögulegt að taka samtals um 1.620.000 m³. Námur K, M, S og Þ séu í raun skeringar sem verði útvíkkaðar í námur.

1. áfangi: Katastaðir um Hófaskarð að núverandi Norðausturvegi. Efnispörf úr námum vegna leiðar 140 er 533.000 m³ og gert ráð fyrir að fá um 173.000 m³ úr skeringum. Efnispörf úr námum vegna leiðar 150 er 504.000 m³ og gert ráð fyrir að fá um 106.000 m³ úr skeringum.

Tafla 3.1. Fyrirhuguð námusvæði (Byggt á matsskýrslu). Magn úr hverri námu er hámarksildi.

Náma	Notað í veglínu	Staða námu	Flatarm. (þús. m ²)	Magn (þús. m ³)	Jarðmyndun	Gróður
A ¹	140, 141, 150	Opin	24	80	hraun - gervigígar	lyng-, fjalldrapamói
B	140, 141, 150, 310, 320	Opin	20	80	grágrýti	ógróið
C	140, 141, 150	ný	20	50	malarhjalli	fjalldrapamói
D	140 150	ný	40	85	hraun	lyngmói
E	140, 150	ný	20	30	jökulruðningur	lyngmói
F	140, 150	ný	50	120	hraun	fjalldrapamói
G	140, 150	ný	40	90	hraun	fjalldrapamói
H	140, 150	ný	20	30	jökulruðningur	lyng-, fjalldrapamói
I	140, 150, 310, 320	ný	70	220	hraun	lyng-, fjalldrapamói
J	140, 150, 310, 320	ný	25	40	jökulruðningur	lyngmói
K	140, 150	ný	19	65	forn jökulársandur	lyngmói
L	140, 150	ný	20	45	jökulruðningur	ógrónir melar
M	140, 150, 210, 220	ný	10	30	móberg	ógróið
N	150	ný	10	20	jökulruðn/móberg	ógróið
O	140, 150	opin	6	10	jökulruðningur	mólendi
P	140, 210, 220	ný	17	30	sandur	ógróið
Q	140, 210, 220	ný	7	20	kubbaberg	ógróið
R	210, 220	ný	15	30	sandur	ógróið
S	220	ný	25	40	jökulruðn/kubbab.	lyngmói
T	140, 150, 210, 220, 310, 320	ný	5-10	40-50	grágrýti	ógróið
U	140, 150, 210, 220	Opin	20	70	malarhjalli	sáð í námu
V	140, 150, 310, 320	ný	20	40	jökulruðningur	fjalldrapamói
X	310, 320	ný	40	145	hraun	fjalldrapa-, fléttumói
Z ²	310, 320	ný	42/18	155	hraun, jökulruðn.	fjalldrapa-, fléttumói
Þ	310, 320	ný	25	50-70	jökulruðningur	ógróið
Æ	310, 320	Opin	15	45	hraun	fjalldrapamói
Ö	140, 210, 220	Opin	16	60	malarhjalli	mólendi

2. áfangi: Hófaskarð - Sævarland. Efnisþörf úr námum vegna leiðar 210 er 260.000 m³ og gert ráð fyrir að fá um 291.000 m³ úr skeringum. Efnisþörf úr námum vegna leiðar 220 er 261.000 m³ og gert ráð fyrir að fá um 224.000 m³ úr skeringum.

¹ Vegagerðin hefur fallið frá efnistöku úr námu A í Norðausturveg um Hólaheiði, þess í stað verður efnistaka úr námu D aukin sem því nemur.

² Vegagerðin hefur fallið frá efnistöku úr þeim hluta námunnar sem er í hrauni þess í stað verður aukið hraunefni tekið úr námu X.

3. áfangi: Raufarhafnarleið. Efnisþörf úr námum vegna leiðar 310 er 91.000 m³ og gert ráð fyrir að fá um 4.000 m³ úr skeringum. Efnisþörf úr námum vegna leiðar 320 er 103.000 m³ og gert ráð fyrir að fá um 5.000 m³ úr skeringum.

Í matsskýrslu kemur fram að námur verði ekki unnar niður fyrir grunnvatnsborð og landi ekki raskað utan náma og skeringa. Að öllu jöfnu verði halli fláa á efnistökusvæðunum breytilegur og muni miðast við að fláar efnistökusvæða falli sem best að umhverfi sínu. Efnistaka í eldri námum verði í framhaldi af núverandi stáli námanna. Við uppgræðslu efnistökusvæða sem séu á grónum svæðum verði gætt að grenndargróðri og svarðlag og jarðvegur nýtt til að endurheimta þann gróður sem fyrir var, auk þess sem sáning og áburður verði notuð eftir atvikum. Ekki verði ráðist í uppgræðslu á efnistökusvæðum ef landið í kring sé ógróið. Almennt verði ekki sáð í hraunnámur.

3.3 BRÚ OG RÆSI

Í matsskýrslu kemur fram að byggja þurfi brú yfir Ormarsá. Farvegur árinna sé um 24 m breiður. Gerð sé tillaga að 26 m langri brú í einu hafi með landstöplum beggja vegna árinna og muni bakkar árinna raskast vegna byggingu þeirra. Reisa þurfi millistöpul undir brúna til bráðabirgða á framkvæmdatíma. Með þessari útfærslu á brúnni verði engin breyting á farvegi Ormarsár.

Fram kemur að ef byggður verður vegur skv. veglínu 150 við Klapparós þurfi að leggja ræsi í ósinn. Þá þurfi í 2. áfanga að setja nýtt ræsi í Víðinesá í Þistilfirði í stað núverandi ræsis og í 3. áfanga þurfi að þvera Hólsá og hnika til farvegi hennar á þeim stað þar sem ræsi verði lagt undir veginn.

3.4 TENGINGAR, ÁNINGARSTAÐIR OG GIRÐINGAR

Í matsskýrslu kemur fram að fjöldi vegtenginga verði á fyrirhuguðum vegi s.s. við núverandi Norðausturveg, að heimreiðum bæja, túnnum, réttum, vegslóðum eða áningastöðum. Áningar- og útsýnisstaðir séu fyrirhugaðir á tveimur stöðum, þ.e. á 1. áfanga ofan við Katastaði u.þ.b. við stöð 3.200 og í austanverðu Hófaskarði þar sem 2. áfangi kemur til með að tengjast 1. áfanga og fyrirhugað sé að ganga frá útvíkkaðri skeringu (námu N) þannig að hún nýtist sem útsýnisstaður. Fram kemur að Vegagerðin telji ekki nauðsynlegt að girða meðfram vegi með tilliti til áætlaðs umferðarmagns og dreifingar sauðfjár um svæðið. Ef landeigendur og sveitarstjórnir óska eftir að girt verði meðfram vegi verði ákvörðun um það tekin í samráði við þá aðila. Ef girt verði meðfram vegi verði byggð undirgöng fyrir sauðfé á nokkrum völdum stöðum í samráði við landeigendur.

3.5 AÐRIR KOSTIR

Í matsskýrslu kemur fram að skoðaðir hafi verið kostir á legu vegarins sem ekki hafi verið taldir koma til greina og ákveðið hafi verið að leggja ekki fram til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar.

Núllkostur. Í matsskýrslu kemur fram að núllkostur feli í sér að ráðast ekki í fyrirhugaða framkvæmd. Með tilliti til markmiða framkvæmdarinnar, sem snúi fyrst og fremst að styttingu vegalengda, samfélagslegum þáttum og umferðaröryggi, sé ljóst að hér sé ekki um raunhæfan valkost að ræða. Áframhaldandi þróun samgangna á svæðinu í sömu mynd og áður myndi leiða til þess að fyrir eða síðar þyrfti að grípa til úrbóta sem tengjast umferðaröryggi á núverandi Norðausturvegi um Sléttu. Með slíkum aðgerðum næðist að einhverju leyti markmið um bætt umferðaröryggi, en ekki markmið um styttri vegalengdir og samfélagslega þætti. Með tilliti til þessa telji

framkvæmdaraðili núllkostinn ekki raunhæfan valkost og sé hann ekki frekar til umfjöllunar í matsskýrslu.

Vegur um Víðinesárgil. Í matsskýrslu kemur fram að við athugun á ákjósanlegasta vegstæðinu fyrir 2. áfanga að Sævarlandi hafi komið fram tillaga um að byggja veg um neðanvert Víðinesárgil, í stað þess að fylgja núverandi vegstæði. Ekki liggi fyrir upplýsingar um lífríki Víðinesár, votlendi í gilinu eða aðra umhverfisþætti og því verði þessi kostur ekki kynntur í matsskýrslu. Þar sem þessi hluti framkvæmdar tilheyrir 2. áfanga gefist rúmur tími til að athuga frekar þessa leið m.t.t. vegtækni, veðurfars og umhverfisþátta. Ef Vegagerðin velji að fara um Víðinesgil í stað þess að fylgja núverandi vegstæði, muni hún óska eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar þess efnis hvort slík breyting á framkvæmd skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Garðsdalsleið. Í matsskýrslu kemur fram að áður en matsvinna hófst hafi verið til skoðunar svokölluð Garðsdalsleið ásamt Hófaskarðsleið. Við nánari skoðun hafi Garðsdalsleið verið hafnað. Garðsdalsleið sé lakari í samanburði við Hófaskarðsleið þegar litið er til umferðaröryggis, vegtækni, umhverfisáhrifa og kostnaðar. Þar af leiðandi telji Vegagerðin hana óásættanlega. Auk þess sem samráðshópur um vegasamgöngur í Norður-Þingeyjarsýslu telji Hófaskarðsleið betri og ná samfélagslegum markmiðum betur en Garðsdalsleið. Að mati samráðshópsins séu helstu kostir Hófaskarðsleiðar þeir að vegurinn liggi yfirleitt á sléttlendi auk þess sem hann liggi að verulegu leyti töluvert lægra en leiðin um Einarsskarð og Garðsdal. Þar af leiðandi má búast við minni snjóþyngslum.

4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Í matsskýrslu kemur fram að megináhrif fyrirhugaðs Norðausturvegar sé stækkun á atvinnu- og þjónustusvæði. Kópasker og Raufarhöfn muni verða eitt atvinnusvæði og samskipti á milli Raufarhafnar, Þórshafnar og Kópaskers muni aukast frá því sem nú sé. Bætt aðgengi að þjónustu og möguleikar á tíðari samskiptum milli byggðakjarnanna muni bæta lífsskilyrði á svæðinu og auka samkennd íbúanna. Nýr vegur sé forsenda fyrir mögulegri sameiningu sveitarfélaga á svæðinu og muni auðvelda allan sameiginlegan rekstur opinberrar þjónustu. Að mati framkvæmdaraðila kunni Norðausturvegur að hafa talsverð jákvæð áhrif á samfélagið á svæðinu.

Í umsögn **Raufarhafnarhrepps** kemur fram að mjög áriðandi sé að tenging til Raufarhafnar komi sem annar áfangi framkvæmdarinnar. Hætta sé á að eftir því sem beðið sé lengur með tengingu til Raufarhafnar eftir að vegur yfir Hólaheiði sé tilbúin (fyrsti áfangi), aukist einangrun Raufarhafnarbúa varanlega. Hugmyndin um eitt atvinnu- og þjónustusvæði gæti því fallið um sjálft sig. Þau tengsl sem fyrirhuguðum vegi yfir Hólaheiði sé ætlað að tryggja á milli Raufarhafnar, Kópaskers og Þórshafnar séu lykilatriði varðandi samvinnu þeirra og hugsanlega sameiningu í framtíðinni.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að ákvörðun um framkvæmdaröð 2. og 3. áfanga verði tekin í samráði við hagsmunaaðila. Ábendingum Raufarhafnarhrepps um röð 2. og 3. áfanga verði komið til þeirra aðila sem ráði fjárveitingum til framkvæmda og röð þeirra.

4.1.1 Áhrif á skipulag og núverandi landnotkun

Í matsskýrslu kemur fram að ekki sé fyrirbyggjandi aðalskipulag fyrir fyrirhugað framkvæmdarsvæði í Öxarfjarðarhreppi og Svalbarðshreppi. Til staðar sé aðalskipulag fyrir þéttbýli Kópaskers í Öxarfjarðarhreppi 1990 – 2010, en það nái ekki til framkvæmdarsvæðisins. Þar sem ekkert skipulag sé í gildi á landssvæðinu sem veglínan liggja um eða þar sem efnistaka fari fram, þurfi sveitarstjórnir að leita meðmæla Skipulagsstofnunar skv. 3. tölulið bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 áður en framkvæmdaleyfi sé veitt.

Í matsskýrslu kemur fram að við og á áhrifasvæði framkvæmdanna sé landnotkun fyrst og fremst landbúnaður. Á flestum jörðum næst veglínunni sé stundaður hefðbundinn búskapur, aðallega sauðfjárbúskapur. Allar veglínur liggja um beitarlönd sauðfjár og skipti því upp. Í Núpasveit og í nágrenni Raufarhafnar geti framkvæmdir haft áhrif á búskaparhætti. Við vesturenda fyrirhugaðs vegar um Hólaheiði muni nýr vegur hafa áhrif á búskaparhætti á Katastöðum. Þar séu landeigendur Brekku mótfallnir veglínunum 140 og 141 og ábúendur Katastaða og Presthóla mótfallnir veglínunni 150. Lína 150 liggja um land Katastaða og Presthóla en hinar línurnar um land Brekku. Á þessum vestasta hluta framkvæmdarinnar sé ljóst að vegur verði ekki lagður með samþykki landeigenda eða ábúenda. Við norðurenda Raufarhafnarleiðar muni nýr vegur hafa áhrif á búskaparhætti á Hóli og Höfða. Þar séu landeigendur hlynntari veglínunni 320 en veglínunni 310.

Í umsögn **Svalbarðshrepps** kemur fram að nauðsynlegt sé að girða meðfram veginum innan hreppsins og koma fyrir ristarhliði við Ormarsá, verði ekki girt vestan hennar. Samhliða girðingu þarf að koma fyrir undirgöngum í samráði við ábúendur Kollavíkur og Borga.

Í umsögn **Öxarfjarðarhrepps** kemur fram að ekki sé mælt með leið 150 frá núverandi þjóðvegi 85 austur fyrir Katastaði og lagt til að farin verði leið 141 enda fylgi sú leið núverandi heimreið að Katastöðum að mestu og hefði því minnst rask í för með sér. Að öðru leyti verði reynt að fylgja landamerkjum jarða eftir því sem kostur sé. Sveitarstjórn krefjist þess að girt verði meðfram veginum beggja vegna og geri eðlilegar kröfur um hlið og undirgöng fyrir umferð sauðfjár og hesta. Þessi girðing og viðhald hennar verði að vera alfarið í höndum Vegagerðarinnar sem haldi veginum fjárlausum.

Í athugasemdum **Dagbjarts Boga og Rafns Ingimundarsona** kemur fram að á svæðinu meðfram Katastaðaafleggjara fyrir norðan Klapparós hafi verið gert ráð fyrir skógrækt, sumarbústaðasvæði og friðlandi. Komi vegur samkvæmt veglínunum 140 eða 141 séu þessi áform um sumarhúsabyggð að engu orðin. Veglagning á leiðum 140 og 141 stangast á við þessa framtíðarsýn.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að uppdráttur landeigenda, með afmörkun sumarbústaðalands hafi ekki gildi sem samþykkt deiliskipulag. Rök Vegagerðarinnar fyrir því að áfram verði möguleiki fyrir sumarbústaðabyggð á svæðinu séu að vegur skv. veglínunni 141 fylgi að mestu heimreiðinni að Katastöðum og þrengi ekki frekar að byggingarlandi en heimreiðin í dag. Veglína 140 liggja í meiri fjarlægð frá Klapparósi.

Í athugasemdum **Eiríks Kristjánssonar, Jakobínu B. Ketilsdóttur, Dagbjarts Boga og Rafns Ingimundarsona, Geirs Geirssonar og Svanhvítar Geirsdóttur** er farið fram á að girt verði beggja vegna vegarins í landi Borga, Brekku, Kollavíkur og Sævarlands ásamt því að undirgöngum verði komið fyrir þar sem fyrirhugaður vegur

sker beitiland Borga og Kollavíkur. Staðsetning undirganganna verði valin í samráði við ábúendur.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að við undirbúning framkvæmdanna hafi komið fram ósk frá sveitarstjórn Öxarfjarðarhrepps um að fylgja landamerkjum jarða við staðsetningu vegarins. Við val á þeim kostum sem lagðir séu fram í matsskýrslu hafi Vegagerðin reynt að fylgja landamerkjum jarða eftir því sem kostur sé. Að höfðu samráði við landeigendur, sveitarstjórn og Landgræðslu ríkisins verði tekin ákvörðun um girðingar og viðhald þeirra. Ef girt verði meðfram vegi verði sett undirgöng fyrir sauðfé á völdum stöðum í samráði við landeigendur. Vegagerðin telji að umferð á vegi um Hólaheiði verði það lítil að ekki sé þörf á að gera undirgöng fyrir hestamenn undir veginn. Ef girt verði meðfram vegi verði sett hlið á girðingar beggja vegna vegar þar sem reiðleið muni þvera veginn. Ef girt verði austan Ormarsár en ekki vestan árinna verði sett ristarhlið við Ormarsá.

Í umsögn **Byggðastofnunar** kemur fram að verulegar breytingar verði á samgöngum milli þéttbýlisstaða á Norðausturlandi með tilkomu vegarins. Þar megi nefna auðveldari flutninga á aðföngum og afurðum á svæðinu og aukna möguleika í ferðaþjónustu. Þá gefi vegurinn ýmsa möguleika á auknu samstarfi sveitarfélaganna og áhrif á vinnu- og þjónustusókn sem greiðari og styttri samgönguleiðir milli Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar hafa í för með sér.

Í athugasemd **Regula Lögmannsstofu f.h. ábúenda Katastaða og Presthóla** kemur fram að leið 150 kljúfi náthaga frá Katastaðarétt og þrengi búskaparstöðu á Katastöðum til muna. Frá Presthólum og Katastöðum fari allt fé um skarðið milli Könguhóls og Katastaðafjalls á vorin og því þurfi að gæta þess að þrengja það svæði sem minnst. Leið 140 sé því betri en leið 150. Vegna aðstæðna sem skapast vor og haust verði að girða veginn af. Jafnframt er fullyrðingum landeigenda Brekku um fyrirhugaða frístundabyggð í Brekkulandi mótmælt en ekkert skipulag liggi fyrir sem staðfesti þau áform. Þá er bent á að vegna mikils stærðarmunar á jörðunum Brekku (um 9.000 ha) annars vegar og óskiptu landi Katastaða og Presthóla (um 4.800 ha) hins vegar, vegi skerðing af völdum vegalagningarinnar mun þyngra á Katastöðum og Presthólum en Brekku.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að nokkur skerðing verði á náthaga við Katastaðarétt vegna línu 140 og töluverð vegna línu 150. Í báðum tilfellum muni vera tiltölulega auðvelt að stækka náthagann sem skerðingu nemi. Vegagerðin muni taka þátt í þeim aðgerðum og kosta bætur vegna mögulegrar skerðingar. Ítrekað sé að skilgreining og val á veglínunum hafi farið fram m.t.t. vegtæknilegra þátta, umferðaröryggis og umhverfis en ekki landamerkja eða stærðar jarða. Fjölmargar línur hafi verið kannaðar, meðal annars línur í samræmi við tillögur eða ábendingar frá landeigendum. Eftir skoðun og samanburð á þeim m.t.t. ofangreindra þátta hafi verið lagðar fram þær línur sem kynntar séu í matsskýrslu Vegagerðarinnar.

4.1.2 Áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að núverandi Norðausturvegur um Melrakkaslétu (nr. 85) frá Klifshaga í Öxarfirði að Sævarlandi í Þistilfirði sé 111 km langur, sæmilega vel uppbyggður malarvegur og 6 til 6,5 m breiður. Á köflum, sérstaklega á Ytri Hálsi austan Raufarhafnar sé hann brattur, hlykkjóttur og með blindhæðum. Víða annars staðar uppfylli vegurinn ekki kröfur um beygjur og sjónlengdir. Á leiðinni frá Klifshaga að Sævarlandi séu 6 einbreiðar brýr. Á Ytri Hálsi sunnan Raufarhafnar og Fremri Hálsi í Þistilfirði sé oft mjög vindasamt og því oft erfið vetrarfærð. Núverandi vegur liggi framhjá um 30 lögbýlum, Kópaskeri og í gegnum Raufarhöfn. Almennt

verði nýr vegur öruggari og greiðfærari en núverandi vegur þar sem hann komi til með að uppfylla hönnunarkröfur fyrir vegtegund C1 og C2. Auk þess muni nýr Norðausturvegur um Hólaheiði stytta vegalengdir verulega á milli Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar. Með tilkomu nýs Norðausturvegar um Hólaheiði, verði núverandi vegur um Sléttu skilgreindur sem tengivegur. Vegagerðin hyggist loka vegi um Öxarfjarðarheiði þannig að hann verði ekki hluti af samgöngukerfinu á Melrakkasléttu. Núverandi vegur um Ytri Háls verði tengivegur. Í matsskýrslu kemur fram að veglínur hafi verið skoðaðar með tilliti til skafrennings og snjósöfnunar. Meðal annars sé lagt til að auka breidd skeringa austan og vestan megin í Hófaskarði og um Fremri Háls og Leirtjarnarháls.

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt umferðartalningu 2003 hafi sumardagsumferðin (SDU) um Öxarfjarðarheiði verið 60 bílar á sólarhring. Sumardagsumferð á kaflanum frá Öxarfjarðarheiðarvegi við Klifshaga að Kópaskeri hafi verið 210 bílar á sólarhring og ársdagsumferðin (ADU) 165 bílar á sólarhring. Um Melrakkasléttu frá Kópaskeri að Raufarhöfn hafi ársdagsumferðin verið 82 bílar. Umferðarspá fyrir árið 2010 geri ráð fyrir að ársdagsumferðin verði orðin rúmir 150 bílar um nýjan veg um Hólaheiði.

Í athugasemdum **Dagbjarts Boga og Rafns Ingimundarsona** kemur fram að veglína 150 sé skásti kosturinn af veglínunum frá Þjóðvegi 85 austur fyrir Katastaði. Þessi leið sé styttri en línur 141 og 140 og mun snjóléttari. Mjög stutt sé að flytja efni í þessa veglínu úr námum A og C. Með því að hliðra veglínunni norðar frá stöð 1300 að stöð 2400 þannig að hún verði þar sem fjárréttin sé núna sparist mikið efni sem annars færi í lægðina sunnan við réttina og að einnig færist veglínan fjær íbúðarhúsinu á Katastöðum. Brattan af veglínunni niður á Þjóðveg 85 megi laga með því að færa gatnamótin norðar eftir vegi 85, um 70-100 metra, og jafnframt að hækka Þjóðveg 85 á þeim kafla. Ef veglína 150 yrði hnikað til miðað við fyrirbyggjandi útfærslu yrði óskert útsýni til allra átta, sem auki umferðaröryggi, vegtenging milli bæjanna Presthóla og Katastaða styttist til muna. Snjóalög sunnan við Klapparós séu með allt öðrum hætti og varla hægt að tala um hættu á snjó á þeirri leið.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að þó að leið 150 á vesturenda framkvæmdarsvæðisins hafi verið kynnt sem ásættanleg telji Vegagerðin leið 140 vera betri kost bæði m.t.t. umhverfisins og framkvæmdasjónarmiða. Vegagerðin telji að ávinningur við að færa veglína 150 norðar sé óljós og breyti ekki mati Vegagerðarinnar. Tillaga að breytingum á veglínu 150 sé ekki til bóta. Enginn tilgangur sé í að þurfa að eyðileggja réttina við Katastaði. Ásættanleg fjarlægð sé frá fjárrétt í veglínu 150, eða 45-50 m. Við vegamót veglínu 150 og Norðausturvegar nr. 85 sé veglína 150 lögð í dragi í landinu og þar sem halli upp á meginhraunið sé jafnastur svo að hún verði ekki of brött. Ef vegamótin verði færð 70-100 m norðar sé hraunbrúnin mun brattari og hærri þar og verði því að auka skeringar í hraunið. Landið þarna halli til norðurs og þurfi því að hækka núverandi Norðausturveg umtalsvert á allt að 400 m kafla eða auka bratta tengingar svo að ekki komi til verulegra skeringa í hraunbrúnina. Varðandi snjósöfnun sé bent á að Norðausturvegur sé með 6 daga þjónustu í dag á þessum kafla. Við verkhönnun vegarins verði þess gætt að vegurinn verði hannaður í nægilegri hæð með tilliti til snjósöfnunar. Vegagerðin telji ekki afgerandi mun á snjóþyngslum á mismunandi veglínunum, sérstaklega m.t.t. vegtæknilegra möguleika og fyrirhugaðrar vetrarþjónustu fyrir veginn. Hvergi verði miklar skeringar á veglínunum 140 og 141 á þessum kafla sem geti safnað í sig snjó og nauðsynlegar skeringar verði hafðar opnar svo hætta á skaflamyndun verði lítil. Einnig sé bent á þau áform Vegagerðarinnar að hækka

núverandi Norðausturveg í beygjunni sitt hvoru megin háhæðarinnar í Brekkuhamri en jafnframt verði vegurinn lækkaður í háhæðinni (norðan tengingar). Tenging við veglínur 140/141 yfir Hólaheiði verði á stað þar sem meginhækkun á núverandi vegi byrji. Aðgerðin dragi úr hættu á snjósöfnun.

4.1.3 Áhrif á neysluvatn

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð veglína muni liggja austarlega á fjarsvæði og grannsvæði vatnsbóls Raufarhafnar en sveigja austur fyrir brunnsvæði þess. Vegagerð um vatnsverndarsvæði vatnsbóls Raufarhafnar eigi ekki að spilla gæðum vatnsins ef rétt sé staðið að framkvæmdum og vegurinn lagður sem austast á verndarsvæðinu, næst Ormarsá. Efnistaka í hrauninu á verndarsvæðinu verði ekki leyfð og sérstök varúð viðhöfð þegar vegurinn verði lagður um þrengingar í hrauninu austan við Öldutjörn. Næst vatnsbólínu og brunnsvæði þess verði vegurinn lagður um grágrýtisklappir austan við það. Æskilegra þyki að vegurinn liggi þaðan beint til norðurs að þjóðvegi austan flugvallar, en ef ákveðið verði að fara vestan flugvallar megi vegagerðin ekki spilla vatnstökumöguleikum úr Selhólalækjum vestan Ormarsár. Fram kemur að Náttúrufræðistofnun Íslands telji að vernda þurfi allt vatnsverndarsvæði vatnsbóls Raufarhafnar fyrir efnistöku en þó sé ásættanlegt að taka efni úr jökulruðningi í námu Z. Vegagerðin telji hins vegar mikilvægt að fá einnig að taka efni úr hrauni í námunni, þar sem þetta sé einn af fáum stöðum á svæðinu þar sem hægt sé að vera með efnistöku í hrauni í skaplegri fjarlægð frá vegi, án þess að náman verði áberandi þaðan. Ef ekki verður efnistaka í hrauni úr námu Z þurfi að sækja burðarlagefni langa leið við Raufarhafnarflugvöll.

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaður vegur komi til með að liggja nálægt tveimur lindum í landi Brekku. Sú minni, sem liggja milli núverandi Norðausturvegar og fornbylisins, verði eflaust fyrir áhrifum vegna afrennslis frá nýjum vegi en það ætti ekki að koma að sök vegna þess hve lítil hún sé auk þess sem afrennsli frá núverandi Norðausturvegi berist út í mýrina. Ekki virðist hætta á að afrennsli af fyrirhuguðum vegi (lína 140 eða 141) renni beint að uppsprettusvæði stærri lindarinnar. Flest bendi til að laus jarðlög sí þáð vatn sem hugsanlega hripi niður og renni um þau að lindinni. Vegna leiðar 150 sé talin hætta á mengun vatnsmikilla linda við suðurbakka Klapparóss en þar geti vatn auðveldlega hripað niður í gjallkennt hraunið og um opnar gjár og sprungur í hrauninu. Grunnvatn á þessum slóðum sé því talið vera mjög viðkvæmt, ólíkt því sem gerist norðan Klapparóss.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að vatnsverndarsvæði vatnsbóls Raufarhafnar náði áður mun lengra til suðurs en nú eða allt suður fyrir veginn um Öxarfjarðarheiði. Fyrirhuguð vegtenging frá Norðausturvegi að Raufarhöfn muni liggja þvert í gegnum fjarsvæði og grannsvæði vatnsbóls Raufarhafnar. Umhverfisstofnun telji það ekki forsvaranlegt, ekki síst með hliðsjón af því að nú þegar hafi verið dregið úr stærð svæðisins. Umhverfisstofnun telji að ekki hafi verið sýnt fram á svo óyggjandi sé að fyrirhuguð vegaframkvæmd hafi ekki í för með sér hættu á mengun vatnsbólsins. Stofnunin bendi á að þrátt fyrir að gerðar yrðu efnagreiningar á vatni úr lind í hrauninu til að fylgjast með hvort fyrirhuguð vegagerð mengaði á einhvern hátt grunnvatnsstrauma eins og Náttúrufræðistofnun Íslands hefur lagt til kemur það ekki í veg fyrir mengun og því ekki fyrirbyggjandi aðgerð. Umhverfisstofnun bendir enn fremur á að samkvæmt reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns, ásamt síðari breytingum, skal á grannsvæði banna notkun á hættulegum efnum og birgðageymslu slíkra efna. Vegalagnir, áburðarnotkun og önnur starfsemi innan svæðisins skuli vera undir ströngu eftirliti. Stofnunin bendi á þrátt fyrir að hægt verði að setja ströng skilyrði fyrir sjálfri veglagningu verði ekki

hægt að tryggja vatnsvernd á svæðinu ef almennri umferð verði hleypt um vatnsverndarsvæðið. Umhverfisstofnun telji því að leggjast beri gegn fyrirhugaðri vegagerð í gegnum vatnsverndarsvæðið vegna mengunarhættu.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að vegna ábendingar Umhverfisstofnunar um mengunarhættu hafi Vegagerðin leitað til sérfræðings hjá Orkustofnun. Í áliti hans komi fram að það að draga úr stærð vatnsverndarsvæðisins segi ekkert annað en að fyrir liggi betri upplýsingar en áður og því sé unnt að ákvarða vatnsverndarsvæðið með meiri vissu en áður hafi verið hægt. Það að minnka vatnsverndarsvæðið minnki því alls ekki vatnsvernd vatnsbólsins. Fram komi að vegurinn sé lagður í jaðri grannsvæðisins og bendi öll gögn til þess að grunnvatnsstreymið sé að veginum frá vestri til austur og myndi því hugsanleg mengun sem rekja mætti til óhappa á veginum ekki berast í vatnsbólið. Einnig komi það fram í ofanefndu áliti að ekkert banni veglagningu í gegnum fjarsvæði eða grannsvæði vatnsbólsins og er vísað til þess að vegir liggja um vatnsverndarsvæði víða á landinu, svo sem um vatnsból Reykvíkinga með skíðasvæði innan fjarsvæðisins og vatnsból Akureyringa á Vöglum á Þelamörk þar sem Hringvegurinn, með 1172 bíla umferð á dag árið 2003, liggi skammt ofan vatnsbólsins. Framkvæmdaraðili telji því að hér hafi Umhverfisstofnun ekki lagalegan grundvöll fyrir umsögn sinni. Vegurinn komi til með að standast ströngustu öryggiskröfur, umferð um hann verði mjög lítil og líkur á óhöppum á veginum séu óverulegar. Í ljósi þess sé það skoðun sérfræðings Orkustofnunar að áhættan varðandi hugsanleg mengunarslys sé svo lítil að óvissa um uppruna vatnsins skipti varla máli í því sambandi.

Í umsögn **Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra** kemur fram að frá vatnsverndar sjónarmiði sé leið 320 augljóslega betri en leið 310 sem spilli hugsanlegum möguleikum Raufarhafnar til vatnstöku í Selhólalækjum. Auk þess sem leið 310 þveri kaldavatnslögnina til Raufarhafnar á tveimur stöðum og vatnslögn að sumarbústöðum á einum stað. Þar sem vegurinn muni liggja um vatnsverndarsvæði vatnsbóls Raufarhafnar, sé mikilvægt að hann verði lagður sem austast á verndarsvæðinu, næst Ormarsá. Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra tekur undir það sem fram kemur í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um að efnistaka í hrauninu á verndarsvæðinu verði ekki leyfð.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að eftir að veglínur 310 og 320 aðskiljast liggi hvorug þeirra um vatnsverndarsvæði vatnsbóls Raufarhafnar, en lína 310 liggi nær vatnsverndarsvæðinu. Lína 320 liggi nær brunnsvæði vatnsbólsins. Jafnframt er bent á að vegstæði línu 310 liggi austan við Hólsá en vatnasvæði fyrir Selhólalæki sé vestan við Hólsá og því sé það mat framkvæmdaraðila að þessi staðsetning vegarins geti ekki takmarkað vatnstökumöguleika í Selhólalækjum. Bent er á að vegurinn muni verða byggður á fyllingu á þeim tveimur stöðum sem veglína 310 þveri vatnslögn Raufarhafnar og því þurfi ekki að raska vatnslögninni við byggingu vegarins þótt vegurinn verði byggður yfir hana. Vegagerðin telur að báðar leiðir, leiðir 310 og 320, séu vel ásættanlegar m.t.t. vatnsverndarsjónarmiða og legu vatnslagna á svæðinu.

Í athugasemdum **Dagbjarts Boga og Rafns Ingimundarsona** kemur fram að sunnan við eyðibýlið Brekkusel sé eina almennilega ferskvatnslindin í landi Brekku vestan við heiðina og hægt sé að nota sem neysluvatnslind. Hafandi þessa lind fyrir augunum í áratugi sé bent á að vatnsrennsli í henni sé nokkuð breytilegt eftir árstíðum, en það bendi til þess að nokkuð af vatni hennar komi úr hrauninu sem sé í kringum hana á þrjá vegu. Komi vegur norðan við lindina sé hún ekki nothæf sem

neysluvatnslind, þar sem vatnið í henni komi til með að mengast vegna nálægðar við veg sem muni standa ofar í landinu.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að ferskvatnslindin sé í rúmlega 130 m fjarlægð frá veglínu 141 og 160 m fjarlægð frá veglínu 140. Frá henni séu um 240 m að núverandi Norðausturvegi. Það sé hugsanlegt að vatnsmagn í lindinni geti sveiflast til í leysingum, rigningu og þegar vatnsborðhækkun í Klapparósi lyfti grunnvatnsborðinu. Jarðfræðingur telji að vatnið í lindinni tengist á einhvern hátt brotalínu misgengis sem rekja megi suður fyrir Klapparós þar sem það myndi austurbrún Borgaráss. Engar forsendur séu til þess að ætla að vatn í lindinni komi úr norðri, m.a. vegna þess að vatnasvið þar sé svo lítið að það standi ekki undir vatnsmagni í lindinni.

4.1.4 Hættur

Í matsskýrslu kemur fram að við staðsetningu fyrirhugaðs vegar hafi m.a. verið leitast við að leggja veglínur um svæði sem séu öruggari m.t.t. veðurhæðar heldur en núverandi vegur um Melrakkaslétu. Einkum vegarkafllann milli Raufarhafnar og Sævarlands en á þeim vegi séu veðuraðstæður mjög erfiðar á nokkrum stöðum. Framkvæmdaraðili telji að Raufarhafnarleið muni verða mun öruggari en núverandi leið um Ytri Háls þar sem vegurinn verði mun lægra í landinu vestan við Fjallgarðinn þar sem framkvæmdaraðili telji veðuraðstæður vera betri. Núverandi vegur liggja nánast á hábungu ássins á milli Stóra- og Litla Viðarvatns. Framkvæmdakostir 2. áfanga séu annars vegar vestan ássins (leið 210) og hins vegar austan hans (leið 220) og liggja nokkru neðar í landinu. Vegna hættulegra vinda sé sennilega mikilvægast að nýr vegur fari ekki um hábungu ássins, en að sögn heimamanna hafi bílar fokið þar út af. Líklegt sé að ofangreindar veðuraðstæður myndist ekki við fyrirhugaðar veglínur, óháð því hvor veglínan verði valin.

Í matsskýrslu kemur fram að tenging úr Hófaskarði til austurs að núverandi Norðausturvegi (veglína 150) liggja undir brattri hlíð þar sem ýmislegt í umhverfinu bendi til þess að snjóflóð geti fallið á veginn. Til þess að minnka líkur á því að snjóflóð valdi skaða sé lagt til að gerðir verði vegskápar. Nánari útfærslu snjóflóðavarna verði þó að gera við verkhönnun vegarins. Meðal annars með tilliti til þessa leggur Vegagerðin til að veglína 140 verði valin á þessum hluta framkvæmdarsvæðisins því hún fari ekki um snjóflóðasvæði.

4.2 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.2.1 Áhrif á gróður

4.2.1.1 Áhrif 1. og 2. áfanga á gróður.

Í matsskýrslu kemur fram að ekki sé um nein sjaldgæf gróðurfélög að ræða á fyrirhuguðu vegstæði. Gróðurinn sé um flest nokkuð dæmigerður fyrir svæðið með svipuðum plöntusamfélögum og finna megi víða annars staðar um héraðið. Fundarstaðir nokkurra tegunda sem hafi herra verndargildi hafi verið afmarkaðir á gróðurkorti. Þá megi benda á hættu á raski á línstararflöt á veglínu 150 við stöð 4.500 og álfatalauk á veglínu 140/150 við stöð 23.020. Þessar tegundir hafi nokkuð hátt verndargildi. En Vegagerðin mæli frekar með leið 140 sem liggja ekki um línstararflöt. Meiri breytileiki sé í gróðrinum þar sem séu djúpar dældir eða lautir. Þessum gróðri sé best hlíft með því að velja veglínu sem mest eftir sléttum mómum, bungum og brúnum en forðast dældir og lautir. Sérstæðustu gróðurlendin séu snjóðældir sem finna megi vestan Ormarsár. Við val á vegstæði hafi framkvæmdaraðili leitast við að forðast

röskun votlendis en hún verði um 8 ha fyrir veglínu 140, tæpir 3 ha fyrir veglínu 150, um 7 ha fyrir veglínu 210 og um 3,5 ha fyrir veglínu 220.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að afmarka eigi námusvæði K þannig að það raski ekki búsvæði álftalauks. Umhverfisstofnun tekur undir það álit framkvæmdaraðila að leið 140 verði fyrir valinu þar sem hún liggur ekki um línstararflöt. Stofnunin telji að tryggja beri að búsvæði línstarar verði ekki raskað og að ef leið 150 verði fyrir valinu eigi að færa veglínu þannig að búsvæðið raskist ekki. Umhverfisstofnun bendi á að æskilegast hefði verið að tengja veginn strax með þeirri leið sem gert sé ráð fyrir í framtíðinni við Litla Viðarvatn, enda mætti með því draga verulega úr áhrifum á votlendi.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að áformað sé að afmarka búsvæði álftalauks með girðingu og námusvæði K verði afmarkað þannig að það raski ekki búsvæði hans. Ef veglína 150 verði fyrir valinu sé stefnt að því að hún verði færð til að komast hjá því að raska línstararflöt sem þá verði afmörkuð með girðingu á framkvæmdatíma. Vegagerðin áformi að lengja 1. áfanga framkvæmdarinnar með því að tengja veglínu 140 við núverandi Norðausturveg skammt norðan við Litla Viðarvatn í samræmi við línu 220. Með því sé dregið verulega úr raski á votlendi. Vegagerðin telji að dregið hafi verið sem kostur sé úr áhrifum á votlendi og að ekki sé unnt að byggja veg um Hólaheiði án röskunar á votlendi. Til þess að bæta fyrir þá skerðingu verður votlendi endurheimt annars staðar.

Í athugasemd **Norðurlandsskóga** kemur fram að fyrirhuguð vegalagning skv. veglínum 140 og 141 muni fara yfir um 3.000 trjáplöntur og skerða skógræktarsvæði í landi Brekku um 1,95 ha. Lagt sé til að allra leiða verði leitað til að koma í veg fyrir að fyrirhuguð veglagning lendi innan skógræktarsvæðisins og komið í veg fyrir tjón á því.

Í athugasemdum **Dagbjarts Boga og Rafns Ingimundarsona** kemur fram að árið 1945 hafi land Brekku, norðan Klapparóss, austan þjóðveggar 85, verið girt og friðað. Mikið hafi verið unnið að uppgræðslu innan hennar síðustu 20 árin, beit takmörkuð, en uppgræðsla á þessu landssvæði sé erfið vegna þess hve jarðvegurinn haldi illa í sér raka og sé leirkenndur. Jafnframt uppgræðslunni hafi staðið yfir skógrækt á svæðinu í um 15 ár. Gerður hafi verið samningur við Norðurlandsskóga um skógrækt á svæðinu. Búið sé að planta tugum þúsunda plantna og sé skógræktin orðinn hluti af tekjuöflun ábúenda á Brekku. Veglínur 140 og 141 fari báðar í gegnum besta hluta skógræktargirðingarinnar í víðum sveig, með skeringum að vestan auk þess sem efnisnáma C gangi inn í hluta hennar. Lagning vegar í gegnum skógræktina eyðileggi besta hluta skógræktarsvæðisins og rústi líka þeirri gleði sem fylgi því að ætla að búa til friðsælan skógarreit, en vera þess í stað að planta trjám í kantinum á hraðbraut. Þá kemur fram að náma B sé sunnan í Brekkuhamri sem sé hluti af stóru uppgræðslusvæði sem hafi verið friðað og grætt upp, en í matsskýrlunni sé það talið ógróíð, og hnykkt á því þegar fjallað sé um frágang svæðisins að efnistöku lokinni. Þar sem náma B sé teiknuð sé Hamarinn að mestu gróinn lúpínu. Jafnframt hefur verið plantað skógarplöntum í hluta svæðisins sem náma B sé teiknuð á. Verði náman unnin eins og fyrirhugað er séu líkur til að greið leið verði fyrir sandfok frá sjó upp með Klapparósi í norðvestanáttum.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að við staðsetningu veglínanna hafi ekki verið hægt að komast hjá því að skerða skógræktarlandið í landi Brekku. Ef vegurinn verði lagður skv. veglínu 140 eða 141 verði landeigendum greiddar eðlilegar bætur fyrir skógræktarlandið. Þeim verði einnig gefinn kostur á að fjarlægja skógarplöntur

úr vegsvæði áður en framkvæmdir hefjist. Sama gildi um efnistökusvæði C varðandi allar veglínur ef í ljós komi að þörf sé á efnistöku úr þeim hluta námunnar sem sé innan skógræktarsvæðis. Ekki sé greint frá þessu svæði í Náttúruuminjaskrá og ekki liggi fyrir aðal- eða deiliskipulagsáætlun þar sem umrætt svæði sé afmarkað sem friðland, fólkvangur eða það njóti ákveðinnar verndar í samræmi við skipulags- og byggingarlög nr. 83 /1997. Vegagerðin muni hafa samráð við Landgræðslu ríkisins, landeigendur og Umhverfisstofnun um uppgræðslu á framkvæmdarsvæðinu í stað þess gróðurs sem eyðist vegna framkvæmdarinnar. Náma B sé lykilnáma sem sé staðsett nálægt framkvæmdarsvæði og gott aðgengi sé að vatni til að þvo efni. Við nánari afmörkun námunnar á verkhönnunarstigi verði miðað við að fara sem minnst inn á lúpínusvæðið. Náman verði ekki opnuð fram svo opið inn í hana verði ekki breiðara en það er í dag. Hætta á sandfoki ætti þ.a.l. ekki að aukast. Skógarplöntur verði bættar á sama hátt og skógarplöntur á afmörkuðu skógræktarsvæði í landi Brekku.

4.2.1.2 Áhrif 3. áfanga á gróður.

Í matsskýrslu kemur fram að engin sjaldgæf gróðurfélög séu á fyrirhuguðum vegstæðum á 3. áfanga, Raufarhafnarleið. Gróðurinn sé dæmigerður fyrir svæðið og með svipuðum gróðurfélögum og finna megi víða annars staðar á þessum slóðum. Vel hafi tekist að sneiða hjá votlendi fyrir báðar veglínur. En af veglínu 310 reiknast áhrif á votlendi um 2 ha en hverfandi fyrir veglínu 320.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að mikilvægt sé að framkvæmdarsvæðið í brekkunum fyrir sunnan Hófaskarð verði takmarkað eins og kostur sé og að gripið verði til ráðstafana til að gróðurlendið neðan við framkvæmdarsvæðið raskist ekki við framkvæmdirnar.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að takmarka þurfi framkvæmdarsvæði í brekkum Hófaskarðs sem kostur sé og hlífa gróðurlendum fyrir neðan framkvæmdarsvæðið. Bent er á að hönnun á vegstæði í hlíðum Hófaskarðs sé ekki lokið og eigi Vegagerðin eftir að skilgreina betur skeringar og fyllingar á umræddu svæði. Verði það gert þegar grafið hafi verið í skeringar til að kanna jarðvegsgerð og dýpi á fast berg. Með tilliti til þessarar óvissu hafi verið sýnd ystu mögulegu mörk fyrir skeringar og fyllingar og því verði án efa hægt að draga úr umfangi skeringa og fyllinga við nánari útfærslu vegarins.

Í umsögn **Landgræðslu ríkisins** kemur fram að fyrirhuguð vegagerð muni hafa talsverð áhrif á gróður. Einkum vegna þess að um langan veg sé að ræða, sem liggi að stórum hluta um gróið land og þ.a.l. sé flatarmál raskaðs svæðis umtalsvert. Vegna þess að heildaráhrif á gróður séu ekki dregin saman sé erfitt að taka afstöðu til mismunandi valkosta og veglína. Ógrónir og lítt grónir melar hafi allar forsendur til að gróa upp við núverandi skilyrði en með því að fjarlægja efsta lag jarðvegsins við efnistöku þá verði hægt verulega á þeirri sjálfgræðslu sem nú eigi sér stað. Því sé ástæða til að sá í efnistökusvæði við frágang til að flýta fyrir gróðurframvindu á svæðinu. Velja þurfi tegundir m.t.t. þess að þær verði ekki ríkjandi tegundir á svæðinu en víki fyrir grenndargróðri sem síðar nemi þar land. Fram kemur að víðast hvar liggi veglínur um gróið land og megi reikna með að fljótlega nemi grenndargróður land í sáningum í skeringum og vegfláum. Velja þurfi heppilegar fræblöndur í slíkar sáningar svo sáðplöntur hopi smám saman fyrir öðrum náttúrulegum gróðri. Athygli veki að áætlað sé að koma á endurheimtarverkefni við Sand í Aðaldal sem sé nokkuð fjarri fyrirhugaðri framkvæmd. Leita ætti leiða til að koma slíku verkefni á fót nær framkvæmdarsvæðinu. Bent sé á að töluvert sé af lítt grónu og ógrónu landi á

austurhluta framkvæmdarsvæðisins en öll skilyrði séu til að þetta sama land sé algróið. Því sé það álit Landgræðslunnar að vegna umfangs framkvæmdarinnar og neikvæðra áhrifa hennar á gróður á framkvæmdarsvæðinu þá verði framkvæmdaraðila gert skylt að græða upp lítt gróið eða ógróið land í nágrenni framkvæmdarsvæðisins eins og kostur sé. Mikilvægt sé að fylgst verði með gróðurframvindu í þeim námasvæðum þar sem ætlunin sé að jafna jarðvegi og svarðlagi yfir efnistökusvæði s.s. eins og námum C, H, J og K svo tryggt sé að sú aðgerð skili tilætluðum árangri. Einnig þurfi að fylgjast með því að breytt vatnsrennsli vegna framkvæmdarinnar orsaki ekki rof á jarðvegi og gróðri.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að heildaráhrif á gróður séu talin vera nokkur. Framkvæmdaraðili telji því að samanburður flatarmáls og þéttleika mismunandi veglína hafi engin áhrif á heildarniðurstöðu matsvinnu. Áður en framkvæmdir hefjist muni Vegagerðin taka saman upplýsingar um stærð og þéttleika gróðurlenda sem muni hverfa vegna vegarins og námuslóða. Vegagerðin muni hafa samráð við Landgræðslu ríkisins, landeigendur og Umhverfisstofnun um uppgræðslu náma og vegsvæða. Vegagerðin hafi haft samráð við nefnd um endurheimt votlendis um hvar hægt sé að endurheimta votlendi. Aðeins tveir aðilar á Norðausturlandi hafi sýnt áhuga á að endurheimta votlendi. Landeigendur Framengja í Mývatnssveit og landeigendur Sands í Aðaldal. Vegagerðin hefur þegar tekið þátt í að endurheimta hluta Framengja með góðum árangri. Ef komi fram óskir um endurheimt votlendis í nágrenni framkvæmdarsvæðisins muni Vegagerðin taka þær til athugunar. Jafnframt muni Vegagerðin hafa samráð við landeigendur, Landgræðslu ríkisins og Umhverfisstofnun um hvar skuli endurheimta gróðurlendi í stað þess sem lendi undir framkvæmdum og hvernig skuli staðið að sáningum. Fylgst verði með framvindu gróðurs meðan nýgróður sé að festa rætur í 1-2 ár en Vegagerðin hafi ekki áætlanir um að fylgjast sérstaklega með gróðurframvindu umfram það.

Í athugasemd **Regula Lögmansstofu f.h. ábúenda Katastaða og Presthóla** kemur fram að fyrirhugaðar námur í landi Katastaða og Presthóla séu á vel grónu landi, því sé farið fram á að sáð verði í öll námusár að efnistöku lokinni til að flýta fyrir uppgræðslu.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að ekki sé áformað að sá í hraunnámur. Vegagerðin muni taka ákvörðun um alla uppgræðslu vegna rasks frá framkvæmdum í samráði við Landgræðslu ríkisins, Umhverfisstofnun og landeigendur. Ef sáð verði í hraunnámur verði þess gætt að nota tegundir sem víki fyrir náttúrulegum gróðri.

4.2.2 Áhrif á fugla

Í matsskýrslu kemur fram að fuglalíf á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði verði fyrir beinum og óbeinum áhrifum með tilkomu nýs vegar. Allar mófuglategundir sem fundist hafa á svæðinu fyrir allar veglínur séu algengar á héraðs- og landsvísu. Auk beinnar röskunar búsvæða vegna framkvæmda verði hugsanleg neikvæð áhrif vegna truflunar og aukin afföll. Þetta leiði til lægri þéttleika á framkvæmdarsvæði og í nágrenni þess.

Fram kemur að sjö tegundir varpfugla sem finnast á áhrifasvæði framkvæmdarinnar séu á válista. Þær séu himbrimi, flórgoði, grágæs, fálki, svartbakur, brandugla og hrafn. Ólíklegt sé að vegurinn muni hafa nokkur áhrif sem máli skipti á þrjár þessara tegunda, þ.e. flórgoða, grágæs og branduglu. Miklar líkur séu á að hinar fjórar tegundirnar verði fyrir nokkrum eða verulegum áhrifum. Áhrifin verði væntanlega fyrst og fremst vegna truflunar, fyrst við framkvæmdirnar sjálfar og síðan vegna umferðar. Vegurinn muni hafa veruleg áhrif á tvö fálkaóðul, hrafnsóðal, a.m.k. eitt

himbrimaóðal og a.m.k. eitt svartbaksvarp. Líkleg áhrif verði að fálka-, hrafns- og himbrimaóðulin verða notuð sjaldnar en áður eða fari í eyði og svartbakavarpnið mun leggjast af.

Hnikun vegstæðis virðist ekki duga til þess koma í veg fyrir rýrnun óðala þótt að sveigt sé fram hjá hreiðrum fuglanna. Náttúrufræðistofnun meti fálkaóðalið í Hófaskarði í hæsta gæðaflokki af þeim þremur sem séu á áhrifasvæðinu. Ekkert svigrúm sé til að færa vegstæðið á þessu svæði og því verði þessi áhrif óhjákvæmileg.

Í matsskýrslu kemur fram að norðurhluti Melrakkaslétu sé eitt af þeim 40 svæðum sem Náttúrufræðistofnun Íslands lagði til að yrðu friðuð á næstu árum og hafi þar aðallega verið haft í huga hve fjölbreytt fuglalíf sé á svæðinu og mikilvægi þess að vernda slík búsvæði. Meginhluti þessa svæðis, og sá mikilvægasti, liggja norðan við hugsanlega veglínu um Hólaheiði en í Núpasveit muni veglínan liggja um allra syðsta hluta þess. Núverandi þjóðvegur liggja í dag um þetta svæði, en ef vel verði staðið að gerð nýs vegar eigi hann ekki að rýra gildi þess.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að tryggja beri að fyrirhuguð veglagning hafi ekki áhrif á himbrimavarpnið við Krossavíkursvatn. Það sé mat stofnunarinnar að kanna eigi nánar hvar himbrimi verpi við vatnið og ef í ljós komi að varp sé sunnan við vatnið beri að færa veginn fjær vatninu. Þar sem Vegagerðin hyggist ekki grípa til mótvægisáðgerða vegna áhrifa framkvæmda á fálka telji Umhverfisstofnun rétt að athuga með færslu á veginum. Umhverfisstofnun telji að færa beri veginn fjær Álftatjörn þar sem talið sé nær fullvíst að vegur um Álftatjörn kippi endanlega fótunum undan svartbakavarpinu við tjörnina.

Í athugasemd **Fuglaverndar** kemur fram að framkvæmdirnar muni hafa hættur í för með sér fyrir ýmsa fuglastofna sem byggja svæðið og nægir þar að nefna tegundir á valista svo sem himbrima, fálka og rjúpu. Snægla hafi verið talin verpa á Sléttunni. Vegurinn muni spilla óðulum himbrima og fálka og opna lönd fyrir veiðimönnum þar sem rjúpan hafi haft skjól á haustin.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að samkvæmt vettvangsskoðun fuglafræðings þann 20. júní 2005 hafi varplegt, en óorpið, himbrimapar verið á Krossavíkursvatni. Ekki hafi fundist hreiður með eggjum en líklegur hreiðurstaður við norðanvert vatnið. Aðrir hlutar vatnsins virðist ekki hentugir varpstadir fyrir himbrima. Miðað við þessar upplýsingar sé vegurinn í um 500 m fjarlægð frá varpinu. Vegna líklegra áhrifa framkvæmdarinnar á fálkaóðalið við Hófaskarð muni Vegagerðin grípa til mótvægisáðgerða sem sérfræðingur Náttúrufræðistofnunar Íslands hafi lagt til. Áðgerðin feli í sér byggingu nýs hreiðurstæðis á viðeigandi stað í nágrenni núverandi hreiðurs en fjær fyrirhuguðu vegarstæði. Erfitt sé að færa veglínum fjær Álftatjörn. Bent sé á að rétt norðan við fyrirhugað vegstæði við Álftatjörn sé lítil tjörn fram eftir vori og votlendi sem líklega raskist við færslu vegar til norðurs. Fram kemur að svartbaksvarpi við Álftatjörn hafi hrakað og hafi aðeins eitt þar verið þar 2002-2003. Einnig sé bent á að svartbakur verpi við tjörn suðaustan mögulegra veglína en ekkert rask verði þar nærri vegna framkvæmda. Bent er á að slóðar á Hólaheiði hafi verið opnir fyrir veiðimönnum á haustin.

Í frekari umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að þar sem ekki hafi verið staðfest svo óyggjandi sé að varp himbrima sé við norðanvert Krossavíkursvatn, sé ástæða til að gæta varúðarsjónarmiða og miða við að fyllingar í veginn verði lagðar út utan varptíma, til að tryggja að framkvæmdir hafi ekki áhrif á varp himbrima við vatnið.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að með því að færa vegstæðið í 500 m fjarlægð frá varpinu sé dregið verulega úr líkum á að framkvæmdin komi til með að valda truflun á varptímanum. Vegagerðin muni taka tillit til fyrirbyggjandi upplýsinga um varpið og gera þá kröfu til verktaka að umferð vélknúinna tækja takmarkist við framkvæmdasvæðið.

4.2.3 Áhrif á vatnafar

Í matsskýrslu kemur fram að við byggingu fyrirhugaðrar brúar yfir Ormarsá verði bakkar árinna tímabundið fyrir röskun við byggingu brúarstöpla og bráðabirgðastöpsuls í miðri á. Brúargerð kalli einnig á umferð vinnuvéla yfir ána og þar af leiðandi verði tímabundin röskun á árbotni, sem muni grugga ána eitthvað. Framkvæmdir muni fara fram utan veiðitímabils, í samráði við veiðimálastjóra og veiðiréttthafa. Framkvæmdin muni breyta aðgengi að ánni og mögulega hafa einhver áhrif á stangveiði í ánni. Veglína 3. áfanga fylgi hrauntaumi Kerlingarhrauns til norðurs sunnan við Raufarhöfn. Við norðurenda áfangans séu tveir valkostir. Leið 310 sem liggur vestan flugvallar Raufarhafnar meðfram Hólsá og þveri hana áður en komið sé að núverandi vegi. Leið 320 sem liggja austan flugvallarins, á kafla eftir núverandi Norðausturvegi og þveri Hólsá skammt ofan núverandi ræsis. Farvegurinn verði færður til meðan á byggingu ræsis stendur. Á þeim kafla sem vegur komi til með að þvera árfarveginn verði því röskun á honum og grugg í ánni á meðan á framkvæmdum stendur.

Í matsskýrslu kemur fram að á fyrirhugðu framkvæmdarsvæði Norðausturvegar um Hólaheiði eru tvö vistkerfi sem falli undir 37. grein náttúruverndarlaga. Skerðing á votlendi sé áætluð um 6,5 til 12,3 ha háð vali á veglínunum. Þá liggja veglínur 140 og 150 við Álftatjörn, veglína 210 fari framhjá Stóra Viðarvatni og veglína 220 framhjá Litla Viðarvatni. Við undirbúning Vegagerðarinnar hafi verið leitast við að raska þessum vistkerfum sem minnst, en að mati Vegagerðarinnar sé óhjákvæmilegt að raska þeim í ofangreindum tilfellum.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að að samkvæmt matsskýrslu muni vegfylling á veglínu 150 ná út í nyrsta hluta Álftatjarnar og þar með skerða tjörnina þó sú skerðing sé ekki umtalsverð. Að mati Umhverfisstofnunar sé ástæðulaust að leggja veg um svæðið þannig að vegfyllingar nái út í vötn eða tjarnir á svæðinu eða þannig að fyllingar teygji sig að vatnsborðinu. Þar sem veglína 140 liggja fjær Álftatjörn sé ljóst að sú veglína sé betri kostur m.t.t. áhrifa á tjörnina.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að frekar sé mælt með leið 140 við Álftatjörn, m.a. vegna vegtæknilegra aðstæðna á þessum kafla. Ef ákveðið verði hins vegar að leggja veginn skv. leið 150 muni Vegagerðin taka tillit til þessara athugasemda, m.a. með því að endurskoða afmörkun vegstæðisins og hlífa Álftatjörn við raski eftir því sem kostur sé.

Í frekari umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að m.t.t. áhrifa á votlendi sé það til bóta ef lengdur verði 1. áfangi framkvæmdarinnar svo hætta megi við lagningu bráðabirgðaleiðar skv. veglínu 140.

Í umsögn **veiðimálastjóra** kemur fram að við brúun Ormarsár, skammt norðan Vatnastykkis, þurfi að gæta þess að framkvæmdir nærri ánni á veiðitíma valdi ekki óeðlilegu gruggi í ánni t.d. í rigningartíð. Einnig sé nauðsynlegt að framkvæmdaaðili sjái til þess að ræsi í Hólsá verði vel fiskgengt.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að á veiðitíma verði þess gætt að framkvæmdir nærri Ormarsá valdi ekki óeðlilegu gruggi í ánni. Við frágang á ræsi í Hólsá verði séð til þess að það verði vel fiskgengt.

Fuglavernd gerir athugasemd við að vegalagningin muni spilla ósnortnu votlendi, þ.e. Vatnastykki og Ormarsá, en verndun votlendis hafi verið forgangsmál í náttúruvernd sl. áratugi.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að Ormarsá verði aðeins fyrir tímabundnum áhrifum á framkvæmdatíma vegna brúarsmíði. Vegurinn muni liggja um norðurjaðar Vatnastykkis og veglína 140 sneiði hjá votlendinu, en víðáttumiklir flóar séu sunnan við veglínuna og nái a.m.k. eins langt og gróðurkortíð nær, eða 5 km til suðurs.

Í athugasemd **Regula Lögmansstofu f.h. ábúenda Katastaða og Presthóla** kemur fram að engin ástæða sé til að hrófla við Álftatjörn. Verði það álitíð nauðsynlegt sé bent á að lína 140 sé þó skárri þar sem hún liggja örlítið fjær vatninu.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að frekar sé mælt með leið 140 við Álftatjörn, m.a. vegna vegtæknilegra aðstæðna.

4.3 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR

4.3.1 Áhrif 1. áfanga á jarðmyndanir.

Í matsskýrslu kemur fram að ein af lykilmálum framkvæmdarinnar sé í Presthólhrauni og ekki sé mögulegt að komast hjá þeirri efnistöku óháð leiðarvali en um sé að ræða opna og ófrágengna námu (náma A). Mikilvægi þessarar námu sé vegna skorts á efni í neðra burðarlag og fyllingu. Ef veglína 150 verði valin kemur vegur til með að liggja um nyrsta hluta Presthólhrauns á um 1 km kafla. Lauslega áætlað verði vegurinn við byggingu 1. áfanga byggður á bilinu 11 til 14,4 km á nútímahrauni eftir því hvaða veglína verði farin. Umfang röskunar Kerlingarhrauns vegna fyrsta áfanga og með efnistöku í hrauninu muni nema um 100 ha fyrir veglínu 140 en 90 ha fyrir veglínu 150. En óvissa sé um nákvæma útbreiðslu nútímahrauns þar sem það leynist undir lausum jarðlögum. Fram kemur að smáhrun hafi orðið í hellisskútanum Smalaskál í tengslum við Kópaskersskjálftann árið 1976 en að mestu sé hann heillegur. Athugun á skútanum hafi jafnframt leitt í ljós að greinilegir veikleikar séu í hellisþakinu og sprungur í því. Ástæða virðist til að óttast að titringur frá vegaf framkvæmdum eða umferð geti orsakað skemmdir eða eyðilaggt skútann, sérstaklega ef veglína 140 verði valin. Minni ástæða sé til að hafa áhyggjur af titringi frá veglínu 141 vegna fjarlægðar auk þess liggja hún um laus jarðlög sem líklega dempa titring frá framkvæmdum. Á milli stöðva 5.000 og 8.000 liggja veglína 150 um nyrsta jaðar hólasvæðis og valdi raski á þeim. Þá bendi Náttúrufræðistofnun Íslands á að veglína 150 liggja um óraskað land í Presthólhrauni sunnan við Borgarás. Veglínán liggja fyrst um úfynn og gjallkenndan hluta hraunsins að opinni gjá við misgengi. Hætt sé við að talsvert rask yrði af vegagerð á þessu svæði.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að náma B sé áberandi frá vegi og efnistaka til þessa frekar lítil miðað við fyrirhugaða efnistöku Vegagerðarinnar. Umhverfisstofnun telji að áætlun um efnistöku á þessum stað ætti að fela í sér landmótun þannig að ásýnd svæðisins batni. Nýting á frákasti til mölunar ætti að minnka það efni sem ráðgert sé að ýta að stáli. Ásýnd svæðisins yrði að öllum líkindum betri ef dregið yrði úr haugsetningu frákastsefnis eins og kostur sé. Vinnsla úr námu D og öðrum hraunnámum sem feli í sér að einungis skuli nýta gjallkarga eða þann hluta hraunsins sem auðveldast sé að vinna sé að mati Umhverfisstofnunar óásættanleg vinnsla. Slík vinnsla leiði af sér hámarks rask í hrauni. Umhverfisstofnun

telji því að gera verði athugasemdir við fyrirhugaða efnisvinnslu í Kerlingarhrauni eins og henni sé lýst í matsskýrslu. Í námu D sé áætlað vinnsludýpi 2-4 m, en þykkt hraunsins á þessu svæði sé 6-7 m. Vinnsludýpi virðist ekki taka mið af landhæð utan hraunkantsins og því sé ekki ljóst hvernig fyrirhugað sé að aðlaga námubotn að landi utan við hraunið. Þar sem talað er um að efnistaka feli í sér að hraunkantur sé færður innar í hraun líkt og í námum G og X ætti "nýr" hraunkantur að taka mið af útlínunum þess kants sem unnið sé frá og útlínunum óraskaðs hrauns umhverfis. Þessa virðist ekki gætt þegar hugað hafi verið að útlínunum námu G og útlínunum hrauns umhverfis námusvæðið. Náma X virðist ekki unnin frá hraunkanti eins og segi í texta, heldur staðsett í miðri hrauntungu. Lögun námunnar virðist vera í litlu samræmi við útlínur lands umhverfis námuna og vinnsludýpi miðast einvörðungu við auðvinnanlegasta hluta hraunsins. Náma A er í hrauni og gervigígum í vestasta hluta Kerlingarhrauns. Þrátt fyrir að gervigígum hafi að hluta til verið raskað með efnistöku réttlæti það ekki frekari efnistöku á svæðinu. Með hliðsjón af verndargildi gervíganna, telji Umhverfisstofnun ekki ásættanlegt að raska þessum jarðmyndunum frekar en orðið er og leggst fyrir sitt leyti gegn frekari efnistöku úr þeim. Náma Z sé að hluta til í Kerlingarhrauni og að hluta til í hálfgrónu jökulruðningsholti. Telur Umhverfisstofnun að leggjast beri gegn efnisvinnslu í Kerlingarhrauni innan vatnsverndarsvæðis fyrir vatnsból Raufarhafnar og endurskilgreina námusvæðið þannig að eingöngu sé gert ráð fyrir efnistöku í jökulruðningnum, ef vegur verði lagður um Kerlingarhraun. Auk þessa bendi stofnunin á að lögun námunnar virðist vera í litlu samræmi við útlínur lands umhverfis hana. Ekki verði séð að hraunbrúnin sem slík verði færð aftar heldur mynduð geil inn í hraunkantinn og efnistaka miðist eingöngu við auðvinnanlegasta hluta hraunsins. Ljóst sé að á Hólaheiði sé ekki útlit fyrir framkvæmdir í náninni framtíð þegar fyrirhuguð vegagerð sé undanskilin. Því telji Umhverfisstofnun að sú skylda hvíli á framkvæmdaraðila að standa þannig að efnistöku og frágangi á þessu svæði að dregið verði sem mest úr áhrifum efnistökkunnar á umhverfið.

Umhverfisstofnun telji að efnistaka eins og henni sé lýst í matsskýrslu muni hafa umtalsverð áhrif á jarðmyndanir sem falli undir 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd nema að staðið verði að vinnslunni með öðrum hætti en fyrirhugað sé. Vegna náttúruverndar- og minjagildis Smalaskálar telji Umhverfisstofnun að velja beri þá veglínu sem síst valdi skemmdum eða eyðileggingu á henni og því beri að velja leið 141. Ekki sé hægt að fallast á leið 140 vegna hættu á skemmdum, eða jafnvel eyðileggingu, á Smalaskál. Umhverfisstofnun bendi á að þrátt fyrir að forðast eigi skeringar í hraun muni stóru svæði utan við vegstæðið sjálfst verða raskað þar sem gert sé ráð fyrir um 6 m breiðu öryggissvæði til hvorrar handar út frá fláafæti meðfram veginum. Slíkar aðgerðir muni hafa neikvæð og óafturkræf áhrif í för með sér. Umhverfisstofnun telji að nánari útfærslu á mótvægisáðgerðum þurfi til að unnt sé að meta hvort og hversu mikið þær dragi úr neikvæðum áhrifum framkvæmdar.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að efnistökuáætlun vegna fyrirhugaðra framkvæmda verði lögð fram haustið 2005, þegar nauðsynlegar rannsóknir liggja fyrir um aðstæður til efnistöku á framkvæmdarsvæðinu. Stefnt sé að því að rannsóknir og gerð efnistökuáætlunar dragi úr umfangi efnistöku sem kostur sé. Fram kemur að náma B hafi staðið opin í mörg ár og hafi lítið sem ekkert verið notuð síðustu árin. Ákvörðun um frekari tilhögun vinnslu og frágang námunnar verði í samræði við landeigendur og Umhverfisstofnun. Meðal annars þurfi að ná samkomulagi við landeigendur um nýtingu á haugsettu eða lausu efni sem sé í námunni í dag. Ef afgangsefni verður eftir í námunni að nýtingu lokinni verður gengið frá því upp að

stáli í samráði við Umhverfisstofnun og landeigendur. Vegagerðin bendi á að ekki sé rétt með farið í umsögninni að almennt skuli aðeins nýta gjallkarga sbr. t.d. námu I. Bent sé á að mikil óvissa ríki um mögulegt efnisnám á framkvæmdarsvæðinu og framkvæmdaraðili hafi ekki viljað fara með rannsóknarbúnað inn á svæðið fyrir en heimild fyrir slíka athugun liggi fyrir. Því hafi verið nauðsynlegt að afmarka efnistökusvæðin nokkuð rúm þannig að nægjanlegt svigrúm verði til staðar þegar frekari upplýsingar um gæði náma liggi fyrir. Vinnsla náma kann því að breytast, en muni aldrei fara út fyrir þá afmörkun sem fram komi í matsskýrslu. Þykkt hrauns hafi einungis verið áætluð útfrá hraunkanti. Það verði hins vegar að hafa í huga að undir hrauninu sé m.a. jökulruðningur, grágrýti og hugsanlega lífrænn jarðvegur. Undir hrauninu megi því gera ráð fyrir að hafi verið hólur og hæðir í landinu og því geti þykkt hraunsins verið misjöfn. Hraunbrúnir á öllum námusvæðum nema námu I séu grónar. Gera megi ráð fyrir því að efstu 2-3 metrarir séu blöðrótt sundurlaust hraun. Þessi hluti efnisins muni einkum nýtast í fyllingar og fláafleyga. Er neðar dragi í hraunið sé gert ráð fyrir að það sé mun þéttara og því fastara í vinnslu. Neðri hlutann þurfi því að vinna með stórvirkum tækjum og jafnvel þurfi að sprengja hann. Efni úr neðri hluta hraunsins verði einkum nýtt í burðarlög og því þurfi að mala efnið. Vegagerðin ítreki að allar hraunnámur verða unnar út frá hraunbrúnum þótt afmörkun á loftmyndum kunni sums staðar að vera óskýr eða ónákvæm í matsskýrslu. Aftur megi benda á að matsgögnin sýna megin afmörkun efnistökusvæða en að nákvæm útfærsla á verkstigi verði unnin í samráði við Umhverfisstofnun og landeigendur.

Vegna verndargildis gervigíganna hafi Vegagerðin fallið frá efnistöku úr námu A vegna þessarar framkvæmdar. Miðað sé við að efnismagn úr námu D verði aukið í samræmi við það. Vegagerðin vilji ítreka mat sitt um að m.v. aðstæður sé heppilegra að nýta námu A og ganga frá henni frekar en að raska nýjum eða frágengnum svæðum til efnistöku.

Vegna mögulegra áhrifa af efnistöku úr hrauninu í námu Z á vatnsból Raufarhafnar, hafi Vegagerðin ákveðið að taka einungis efni úr jökulruðningi í námu Z. Efnistaka úr námu X, sem verði nokkuð áberandi frá vegi, muni því aukast. Vegagerðinni sé ljóst að á vatnsverndarsvæðinu sé þörf fullrar aðgæslu á framkvæmdatíma, sérstaklega hvað snertir olú og önnur mengandi efni. Í útboðsgögnum um framkvæmd verksins muni Vegagerðin gera sérstakar kröfur til verktaka hvað snerti tæki og allan frágang og ítreka ábyrgð verktaka gagnvart kröfum í lögum og reglugerðum sem snúi að mengun.

Fram kemur að við afmörkun efnistökusvæða hafi m.a. verið lögð áhersla á að námusvæðin blasi ekki við vegfarendum. En jafnframt hafi verið litið til þess að draga sem kostur sé úr raski á eldhrauni með því að velja færri en stærri námur, nýta eldri og opnar námur og svæði sem þegar hafi verið raskað.

Til þess að draga úr beinu raski hafi vegstæði verið valið þar sem hraun sé slétt til yfirferðar og leitast hafi verið við að sneiða hjá og forðast að raska hraundrýlum, hólum, lægðum eða öðrum sérstökum einkennum landslags. Fyrir vikið séu umrædd öryggissvæði við veginn jöfn og slétt á stórum köflum og því þarf síður að grípa til sérstakra aðgerða á svokölluðum öryggissvæðum til að slétta nágrenni vegarins. Í einstökum tilfellum sé líklegt að raska þurfi úfnu hrauni til að skapa öryggissvæði. Á það við á vegkaflanum u.þ.b. frá stöð 6500-7500 þar sem vegur liggi um hraun sem sé nokkuð ójafnt yfirferðar með töluvert af hæðum og lægðum. Vegagerðin leggur til að ef girt verði meðfram vegi í þessu tilviki verði það gert í útjaðri öryggissvæða í stað 15-20 m fjarlægð frá miðlínu vegar svo ekki þurfi að jafna land sérstaklega undir girðingar.

Í frekari umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að draga megi úr skerðingu á Kerlingarhrauni með breytingu á fyrirhugaðri vinnslu í hrauninu, þ.e. falla frá yfirborðsvinnslu. Einnig megi draga úr skerðingu hrauna með því að falla frá 3. áfanga eins og bent hafi verið á í fyrri umsögn stofnunarinnar. Mikilvægt sé að gert verði ráð fyrir sem minnstum aðgerðum í hrauninu og að dregið verði úr kröfum um breidd öryggissvæðis.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að ekki hafi verið hægt að rannsaka aðstæður vegna efnistöku, s.s. dýpt og þéttleika hraunsins, á nákvæman og nauðsynlegan hátt. Af þeim sökum hafi í svörum Vegagerðarinnar verið vísað í frekari rannsóknir, að afmörkun efnistökusvæðis og tilhögun vinnslu verði ákveðin í samráði við Umhverfisstofnun, gerðar ákveðnar kröfur til verktaka í útboðsgögnum og unnin efnistökuáætlun. M.t.t. markmiða framkvæmdarinnar hvað varðar umferðaröryggi og bættar samgöngur á svæðinu, sé ekki raunhæft að falla frá vegtengingu til Raufarhafnar. Auk þess sé það mat framkvæmdaraðila að fyrirhuguð framkvæmd með Raufarhafnarleið muni ekki valda umtalsverðum umhverfisáhrifum. Lágmarksbreidd öryggissvæðis sé 6 metrar fyrir veg með hönnunarhraða 90 km/klst. og ekki talið forsvaranlegt að minnka þau. Hins vegar þurfi eingöngu að grípa til sérstakra aðgerða á öryggissvæðunum á mjög afmörkuðum vegköflum. Jöfnun lands miði að því að ekki verði til staðar nibbur sem geti stöðvað bifreiðar mjög snögglega ef þær lendi utan vegar.

Regula Lögmannsstofa f.h. ábúenda Katastaða og Presthóla gerir athugasemdir við að leyft verði að taka svo gífurlega mikið magn úr námu A, Presthólanámu, sem sé á viðkvæmu svæði.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að vegna verndargildis gervigíganna hafi verið fallið frá efnistöku úr námu A vegna þessarar framkvæmdar.

Í athugasemdum **Dagbjarts Boga og Rafns Ingimundarsona** kemur fram að í matsskýrslu sé útbreiðsla eldhrauns norðan við Klapparós vanmetin. Frá því að vegalagningar hófust hafi Vegagerðin tekið efni í námum í landi Presthóla til vegagerðar. Verður vart talið að efni séu til annars en að halda því áfram enda hafi ekkert komið fram sem mælir á móti því.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram varðandi útbreiðslu eldhrauns sé það niðurstaða Vegagerðarinnar að þrátt fyrir minni háttar óvissu um útbreiðslu hraunsins sé engin ástæða til að breyta niðurstöðu matsvinnu. Jafnframt breyti framkomnar athugasemdir ekki mati sérfræðinga um að hraunið hafi ekki sérstakt verndargildi. Vegagerðin telji ekki rétt að opna nýjar námur eða námu sem búið sé að ganga frá í landi Presthóla auk þess sem nauðsynlegt sé að þvo efni þar sem það sé ýmist blandað jarðvegi eða jökulruðningi en ekkert vatn til þvotta sé að hafa við námurnar.

4.3.2 Áhrif 2. áfanga á jarðmyndanir.

Í matsskýrslu kemur fram að við gerð 2. áfanga og tilheyrandi efnistöku muni engar sérstakar jarðmyndanir raskast, óháð leiðarvali.

4.3.3 Áhrif 3. áfanga á jarðmyndanir.

Í matsskýrslu kemur fram að á framkvæmdarsvæði 3. áfanga séu ekki aðrar sérstakar jarðmyndanir sem kunni að raskast en Kerlingarhraun. Við byggingu 3. áfanga verði byggður um 12 til 14 km langur vegur á nútímahrauni eftir því hvaða veglína verði farin. Umfang röskunar Kerlingarhrauns vegna þriðja áfanga með efnistöku í hrauninu muni nema um 85 ha fyrir veglínu 310 en 92 ha fyrir veglínu 320.

Við skilgreiningu framkvæmdabeltisins og með tilliti til markmiðasetningar fyrir framkvæmdina hafi ekki verið hægt að sveigja fram hjá hrauninu. Þá verði reynt að draga úr raski á hrauninu, með því að vegur verði byggður á núverandi vegslóðum, vegur byggður á fyllingum, forðast að skera í hraun eða raska drýlum, hólum og lægðum og frágangur á efnistökuverndum vandaður.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að auk rasks sem verði í hrauninu í vegstæðinu sjálfu muni fyrirhuguð efnistaka raska alls um 27,5 ha af hrauni. Með hliðsjón af framangreindu telji Umhverfisstofnun að fyrirhuguð vegagerð muni hafa veruleg og óafturkræf áhrif á jarðmyndanir sem njóta skulu sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Draga megi úr áhrifum framkvæmda á þessar jarðmyndanir með því að endurbyggja núverandi veg til Raufarhafnar í stað þess að ráðast í nýja tengingu frá Norðausturvegi um Hólaheiði til Raufarhafnar.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að með byggingu vegar um Hólaheiði sé óhjákvæmilegt að raska hrauni sem njóti verndar skv. náttúruverndarlögum. En í matsskýrslu komi einnig fram að reynt hafi verið að draga sem kostur sé úr áhrifum á ýmsan máta. Framkvæmdaraðili geti ekki fallist á að falla frá 3. áfanga framkvæmdarinnar og byggja upp núverandi Norðausturveg til Raufarhafnar. Einnig sé bent á að vegur skv. tillögu Umhverfisstofnunar uppfylli ekki markmið framkvæmdarinnar um bættar samgöngur og umferðaröryggi. Uppbygging núverandi vegar um Fjallgarðinn sé mun síðri kostur í samanburði við Raufarhafnarleið þegar litið sé á öryggissjónarmið, svo sem veðurfar, veghalla, krappar beygjur og sjónlengdir.

4.4 ÁHRIF Á LANDSLAG OG VÍÐERNI

Í matsskýrslu kemur fram að í stórum dráttum sé hægt að skipta landslagi á öllu framkvæmdarsvæðinu í tvær landslagsheildir á grundvelli sjónrænnar og landfræðilegrar afmörkunar. Þessi svæði séu:

Vesturhluti, sem afmarkist af strönd og stökum fjöllum í vestri, strönd í norðri, Ormarsá í austri en sé í suðri með opinni og víðáttumikilli heiði og hálendi og fjöll í fjarska.

Austurhluti, sem sé fjalllendi og nágrenni fjallgarðsins frá Ormarsá í vestri en að sjó í norðri og austri. Til suðurs tengist fjalllendið hálendinu sunnan við heiðina.

4.4.1 Áhrif 1. áfanga á landslag og víðerni.

Í matsskýrslu kemur fram að við vesturenda fyrsta áfanga framkvæmdanna sé fyrirhugað að vegur liggi á stuttum kafla um landbúnaðarlandslag. Veglína 150 muni valda meiri áhrifum en leið 140 á þessum kafla þar sem lína 150 kalli á töluvert umfangsmeiri skeringar og fyllingar, sérstaklega sunnan við Borgarás svo og þverun farvegs Klapparóss. Stærsti hluti vestara hluta svæðisins einkennist hins vegar af því að vera lítt snortin víðáttumikil heiði sem teljist vera ósnortin víðerni í skilningi laga um náttúruvernd. Gróflega áætlað raskist um 150 km² ósnortinna víðerna. Svæðið sé þó ekki algjörlega ósnortið þar sem vegslóðar séu víða og hafi þess verið gætt að fylgja þeim við val á vegstæði og þar með leitast við að draga úr röskun ósnortinna svæða. Einnig skerðist víðernisheild sem teygir sig frá nyrsta hluta Melrakkasléttu til suðurs að núverandi vegi yfir Öxarfjarðarheiði. Mest áberandi í áður ósnortnu landi muni vegurinn verða þar sem hann er byggður á miklum fyllingum í Hófaskarði. Vegurinn verði byggður í töluverðum hliðarhalla í hlíðum Hófaskarðs, með skeringum ofan vegar og fyllingum neðan hans. Miðað við veglína 150 verður meira rask í hlíðum Fjallgarðsins en á veglína 140 því tveir vegir verði byggðir í hlíðunum, bráðabirgðavegurinn að Norðausturvegi við Krossavík og svo endanlegur vegur í 2.

áfanga að Norðausturvegi við Leirtjarnarháls. Hins vegar muni framkvæmdin ekki breyta heildaryfirbragði eða helstu einkennum landslags á þessu svæði.

4.4.2 Áhrif 2. áfanga á landslag og víðerni.

Í matsskýrslu kemur fram að vegurinn muni liggja um aflíðandi brekkur og breyta ásýnd þeirra með skeringum og fyllingum. Á þeim kafla verði hann mjög áberandi mannvirki í áður ósnortnu landi, en á öðrum köflum, neðarlega í landinu verði hann í næsta nágrenni við landbúnaðarland og núverandi Norðausturveg. Áhrif á heildaryfirbragð þessa landslags verði lítil og svæðið muni áfram halda megin einkennum sínum óháð leiðarvali.

4.4.3 Áhrif 3. áfanga á landslag og víðerni.

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugað framkvæmdarsvæði liggja að hluta til um lítt snortin víðerni og skerði það á um 30 km² skv. skilgreiningu víðerna í lögum um náttúruvernd. Svæðið sé þó ekki algjörlega ósnortið því vegslóðar liggja um svipaðar slóðir og fyrirhugað vegstæði. Útsýni og ásýnd umhverfis framkvæmdir í 3. áfanga sé svipað og á vesturhluta 1. áfanga en vegur og fyrirhuguð efnistaka muni ekki hafa áhrif á heildaryfirbragð landslags í 3. áfanga. Framkvæmdir muni ekki breyta megin gróðurþekju eða framvindu hennar þrátt fyrir rask í vegstæðinu sjálfu.

Í matsskýrslu kemur fram að þar sem vegur fari upp hraunbrúnir sé stefnt að því að draga sem kostur er úr skeringum í hraunið og þess almennt gætt að forðast skeringar í hraunið. Með þessum aðgerðum sé fallið frá þeirri venju að byggja veg þar sem massajafnvægi sé náð á milli fyllinga og skeringa. Með þessu skapist meiri efnisþörf, sérstaklega á 1. og 3. áfanga þar sem vegur liggja á stórum köflum á hrauni. Nánum og aðgengi að þeim verði hagað á þann hátt að þær verða ekki eða lítillaga sýnilegar frá vegi. Gengið verði frá öllum námum þannig að þær falli vel að sínu upprunalega umhverfi. Engu að síður verði megin áhrif á landslag vegna vega og náma sem verði vel sýnileg í áður lítt eða ósnortnu landi og skerðing ósnortinna víðerna. Það sé mat framkvæmdaraðila að helstu einkenni landslags á áhrifasvæðinu muni haldast.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að fyrirhugaður vegur muni hafa í för með sér töluverðar ásýndarbreytingar enda muni hann liggja um landsvæði sem að miklu leyti sé lítt snortið eða ósnortið. Mest áberandi verði vegurinn þar sem hann verði byggður á miklum fyllingum s.s. á þeim kafla sem hann muni liggja um Hófaskarð. Umhverfisstofnun taki ekki undir þá niðurstöðu framkvæmdaraðila að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa lítil áhrif á landslagsheildir og helstu einkenni þeirra, óháð endanlegu leiðarvali, enda muni framkvæmdin hafa í för með sér verulegt rask á ósnortnum víðernum og nútímahrauni. Víðernin sem verði fyrir skerðingu teygi sig frá nyrsta hluta Melrakkaslétu til suðurs að núverandi vegi yfir Öxarfjarðarheiði. Umhverfisstofnun telji að engin trygging sé fyrir því að núverandi vegur um Öxarfjarðarheiði verði ekki nýttur eftir lagningu nýja vegarins. Ekki sé ólíklegt að upp komi kröfur um að vegurinn verði nýttur sem sumarvegur eða ferðamannavegur. Því telji Umhverfisstofnun að líta verði á skerðingu víðerna vegna framkvæmdarinnar sem varanlega skerðingu og meta umhverfisáhrif vegarins með hliðsjón af því. Umhverfisstofnun taki undir það mat framkvæmdaraðila að leið 220 sé betri kostur en leið 210 út frá áhrifum á landslag þar sem hann muni liggja nær núverandi vegi og valdi því minni ásýndarbreytingum.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að í matsskýrslu sé gerð ítarlega grein fyrir helstu þáttum sem taka beri tillit til við mat á áhrifum á landslag. Það sé niðurstaða þessarar greiningar að það landslag sem vegurinn komi til með að liggja um muni áfram einkennast af þeim þáttum sem gefa svæðinu það heildaryfirbragð sem það hafi

í dag. Það að áhrifasvæðið falli ekki lengur undir skilgreiningu ósnortinna víðerna í lögum um náttúruvernd og rask verði á eldhrauni séu að mati Vegagerðarinnar ekki nægileg rök til þess að ætla að landslag og landslagsheildir verði fyrir verulegum áhrifum. Megin áhrif á landslag verði vegna vega og náma og skerðingar ósnortinna víðerna. Vegirnir verði vel sýnilegir í áður lítt eða ósnortnu landi en námur verði staðsettar þannig að þær verði sem minnst sýnilegar frá vegi. Það sé mat framkvæmdaraðila að þótt að bygging nýs vegar hafi í för með sér staðbundna röskun og útlitsbreytingu þá hafi hún lítil áhrif á landslagsheildir og helstu einkenni þeirra, óháð endanlegu leiðarvali. Fyrir utan skerðingu ósnortinna víðerna munu helstu einkenni landslags á áhrifasvæðinu haldast. Vegagerðin árétti að það komi hvergi fram í kafla 22 í matsskýrslunni að líklegt sé að upp komi kröfur um að gamli vegurinn um Öxarfjarðarheiði verði nýttur sem sumarvegur eða ferðamannavegur.

Bent er á að vegurinn yfir Öxarfjarðarheiði sé sumarvegur sem sé opinn u.þ.b. 4 mánuði á ári. Hann sé að stærstum hluta niðurgrafinn. Vegagerðin telji að án viðhalds verði vegurinn fljótlega ófær fyrir flestar gerðir bíla. Þar af leiðandi telji framkvæmdaraðili enga ástæðu til þess að breyta niðurstöðu matsskýrslu varðandi ósnortin víðerni í skilningi laga um náttúruvernd. Að mati Vegagerðarinnar muni núverandi vegur um Öxarfjarðarheiði fljótlega verða sambærilegur þeim slóðum sem nú liggi um Hólaheiði en þær hafi ekki áhrif á skilgreiningu ósnortinna víðerna. Endanleg ákvörðun um framtíð vegarins um Öxarfjarðarheiði sé í höndum hlutaðeigandi sveitarstjórna.

Fuglavernd gerir athugasemdir við að fyrirhugaður vegur muni liggja um ósnortin víðerni; heiðar, votlendi og fjallgarð. Ósnortin víðerni séu verðmæti sem halda skuli í og forðast að spilla en verði sífellt sjaldgæfari með auknum framkvæmdum. Framkvæmdin muni rýra verndargildi þessa svæðis.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði sé talsvert af slóðum sem notaðir séu til útivistar eða smalamennsku. Svæðið í núverandi mynd sé því ekki óraskað, en ljóst sé að mikil breyting verði á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Fyrirhuguð framkvæmd muni skerða ósnortin víðerni, samanlagt um 180 km², í skilningi laga um náttúruvernd. Víðernin sem verði fyrir skerðingu teygi sig frá nyrsta hluta Melrakkasléttu til suðurs að núverandi vegi yfir Öxarfjarðarheiði. Vegagerðin bendi á að með tilkomu nýs vegar um Hólaheiði muni núverandi vegi um Öxarfjarðarheiði ekki verða haldið við. Vegurinn muni því frekar flokkast undir að vera slóði en fjallvegur. Það megi því færa rök fyrir því að á þann hátt endurheimtist ósnortin víðerni á Öxarfjarðarheiði í skilningi laga um náttúruvernd.

4.5 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að alls sé 61 minjastaður skráður á rannsóknarsvæðinu.

4.5.1 Menningarminjar á 1. áfanga.

Í matsskýrslu kemur fram að fornminjar í innan við 100 m fjarlægð frá framkvæmdum séu annars vegar vestast á framkvæmdarsvæðinu í landi Brekku (NP-068), Presthóla (NP-070) og Katastaða (NP-071) og hins vegar austast, í landi Krossavíkursels (NP-078). Þar af séu fjórar sem ekki teljast í beinni hættu vegna vegagerðarinnar en gætu þó mögulega orðið fyrir áhrifum af hennar völdum ef ekki er varlega farið. Þessir staðir eru: NP-068:013 (Sel eða Brekkusel), NP-068:035 (Smalaskál), NP-068:027 (Hjörleifsvarða) og NP-070:028 (Hraunvarða). Í matsskýrslu er lagt til að þessir staðir verði allir merktir vel til þess að fyrirbyggja að þeir verði fyrir skemmdum.

Einn þessara staða teljist vera sérstaklega viðkvæmur en það sé rústasvæðið Sel (Brekkuusel). Lagt sé til að svæðið verði afmarkað í heild þar sem nokkrar líkur séu á því að þar geti leynst fleiri rústir en sjáist á yfirborði.

Veglína 140. Í matsskýrslu kemur fram að þær fornminjar sem séu innan 100 m frá veglínunni 140 séu Sel (Brekkuusel, NP-068:013), auk bæjarrústarinnar sjálfrar, sex tóftir og túngarður með þremur sambyggðum tóftum. Þessar fornleifar myndi saman menningarlandslag. Þetta svæði verði að teljast sérlega viðkvæmt þar sem miklar líkur séu á því að fleiri fornleifar en þær sem sjáist á yfirborði leynist þar í jörðu. Gömul gata (NP-068:26), Hjörleifsvarða (NP-068:027), Smalaskál sem notuð hafi verið sem kæligeymsla (NP-068:35) og hraunvarða í landi Presthóla (NP-070:028).

Fram kemur að leifar Krossavíkursels sjáist enn en engir minjastaðir séu innan við 100 m frá framkvæmd en rústirnar í myndi saman menningarlandslag og séu talsverðar líkur á því að við selið eða í næsta nágrenni þess geti leynst fleiri minjar í jörðu. Fram kemur að ein fornleif, NP-068:026 (gata), sem liggja á milli Brekku og Katastaða sé í stórhættu vegna vegagerðarinnar þar sem hún muni að öllum líkindum skerast af veglínunum 140 og 141. Sækja verði um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins til þess að svo megi verða.

Í umsögn **Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að miðað við fyrirliggjandi upplýsingar um staðsetningar telji Fornleifavernd ríkisins ekki þörf á að merkja Hjörleifsvörðu (NP-068:027) og Hraunvörðu (NP-070:028) sérstaklega. Sjálfsgagt sé að gera verktökum grein fyrir tilvist varðanna. Færast veglínun nær vörðunum en nú sé fyrirhugað þurfi að merkja þær. Tóftir Lónshúss (NP-070:009) séu undir núverandi þjóðvegi nokkru sunnan við þann stað sem fyrirhugað sé að veglína 150 komi inn á hann en þær séu ekki í hættu. Eftirtalda staði þurfi að merkja meðan á framkvæmdum standi til að forðast rask í nágrenni þeirra: Brekkuusel (NP-068:013), Smalaskál (NP-068:035), brú (NP-068:019) og mógrafir (NP-071:003). Rústarsvæðið við Brekkuusel þurfi að afmarka í heild. Eindregið sé mælt með að veglína 141 verði valin vegna hættu á að Smalaskál verði fyrir raski ef lína 140 verði fyrir valinu.

Veglínurnar þrjár 140, 141 og 150 liggja allar yfir gamla götu (NP-068:026). Götuna þurfi að mæla upp á þessu svæði og færa hana inn á loftmynd/kort. Verði það gert leggist Fornleifavernd ríkisins ekki gegn lagningu vegar yfir götuna.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að ekki hafi verið tekin ákvörðun um leiðarval. Vegagerðin muni fara eftir ofangreindum leiðbeiningum Fornleifaverndar ríkisins.

Í athugasemdum **Dagbjarts Boga og Rafns Ingimundarsona** kemur fram að eyðibýlið Brekkuusel séu einhverjar merkilegustu fornminjar á svæðinu, en veglínur 141 og 140 liggja rétt norðan við rústirnar og vegfyllingar geri það að verkum að tóftirnar verði rammaðar af með háum vegfyllingum á meira en tvo vegu. Girðing meðfram veginum muni þurfa að fara yfir minjasvæðið ef veglínur verði þar sem gert sé ráð fyrir með tilheyrandi átroðningi hrossa, sem fari meðfram þjóðvegum. Þá séu dagar Smalaskálar taldir ef vegur verði lagður samkvæmt veglínunum 140 eða 141, þar sem titringur frá vegagerð og umferð þungra bíla muni valda hruni á henni. Hjá Smalaskál og Smalafati liggja fornar reiðgötur frá norðri til suðurs sem veglína 140 liggja yfir.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að ekki sé rétt að fornleifarnar verði rammaðar af með háum vegfyllingum. Leið 140/141 liggja í gegnum afgirt hólif við Brekkuusel. Ef leið 140/141 verði valin á þessum kafla verði girt meðfram vegi ef landeigendur óski þess. Sýnilegar fornleifar séu það langt frá vegi að girðing muni

ekki fara yfir minjasvæðið. Ef fornleifar komi í ljós nær vegi verði tekið tillit til þess við staðsetningu girðinga í samráði við landeigendur og Fornleifavernd ríkisins. Varðandi Smalaskálinna virðist ljóst að veglína 141 sé ákjósanlegri en veglína 140 þar sem hún sé mun lengra frá henni eða í um 100 m fjarlægð. Einnig liggja veglína 141 að mestu á lausum jarðlögum en titringur dempist af lausum jarðlögum. Samt sem áður sé ítrekað að hellirinn beri nú þegar greinileg merki veikleika.

Veglína 141. Í matsskýrslu kemur fram að sömu minjastaðir séu innan 100 m frá veglínu 141 og fjallað var um vegna veglínu 140, að undanskilinni Hjörleifsvörðu (NP-068:27).

Veglína 150. Í matsskýrslu kemur fram að norðaustan við svonefnt Presthólalón, um 1,6 km frá Katastaðabænum, hafi verið tóftir kotbýlisins Lónshúsa (NP-070:009). Þó svo að vegur hafi verið lagður yfir rústirnar sjáist enn þústamyndanir í gróinni lægð sem liggur SV-NA frá Lóninu að veginum og einhverjar rústir hafi varðveist þar þó ógreinilegar séu. Framkvæmdaraðili telur að rask fari ekki nærri minjastaðnum og því sé fullnægjandi að afmarka staðinn vel og merkja.

Aðrar minjar í hættu í landi Presthóla og Katastaða séu hraunvarða (NP-070:028). Fram kemur að veglína 150 fylgi veglínu 140 við Krossavíkursel.

Fram kemur að leifar brúar (NP-068:019) yfir Klapparós séu í innan við 100 m fjarlægð frá námu B og að mógrafir (NP-071-003) séu eini minjastaðurinn sem sé innan við 100 m fjarlægð frá námu C. Í matsskýrslu er lagt til að þessar minjar verði merktar til þess að draga úr hættu á raski af völdum framkvæmda við efnistökuastaðina.

4.5.2 Menningarminjar á 2. áfanga.

Í matsskýrslu kemur fram að einn minjastaður, NP-083:013 (Péturssel), sé á því svæði sem tilheyrir 2. áfanga og sé hann innan við 100 m frá fyrirhuguðum framkvæmdum, nánar til tekið við veglínu 210. Selið sé ekki í beinni hættu af völdum framkvæmdanna en þó sé lagt til að farið verði eins að og við Sel (Brekksusel, NP-068:013) og svæðið skýrt afmarkað til að koma í veg fyrir óþarfa rask, t.d. af völdum umferðar vinnuvéla.

Í umsögn **Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að rústasvæðið við Péturssel (NP-083:013) þurfi að afmarka til að koma í veg fyrir óþarfa rask, t.d. af völdum umferðar vinnuvéla.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að rústasvæðið við Péturssel verði afmarkað ef veglína 210 verði valin.

4.5.3 Menningarminjar á 3. áfanga.

Í matsskýrslu kemur fram að alls séu 13 minjastaðir skráðir innan við 100 m frá veglínunum 310 og 320 sem séu á framkvæmdarsvæði 3. áfanga. Af þeim séu 8 sem ekki teljast í beinni hættu af völdum vegagerðarinnar. Þetta séu: NP-054:008 (Myllubru), NP-054:029 (Ullareyri) sem sé reyndar horfin, NP-054:009 (hesthús), NP-054:35 (Hesthúskinn), NP-054:036 (Lambhússtykki), NP-054:037 (Kæfhús), NP-054:039 (túngarður) og NP-054:40 (bústaður). Sex síðasttöldu staðirnir séu allir innan heimatúns Hóls (NP-054) og það langt frá framkvæmdarsvæðinu að litlar líkur séu á því að þeir verði fyrir áhrifum. Því ætti ekki að þurfa að grípa til sérstakra aðgerða til þess að vernda þá. Hvað varði fyrstnefndu fornleifina, NP-054:008 (Myllubru), þá sé lagt til að hún verði merkt til þess að draga úr líkum á að hún verði fyrir skemmdum.

Fram kemur að fimm minjastaðir teljist í stórhættu vegna vegagerðarinnar. NÐ-054:028 sem séu leifar gamallar myllu við svonefndan Myllulæk um 320 m frá bæjarhúsum á félagsbúinu að Hóli og Höfða sé skammt austan við veglínu 310, skömmu áður en hún sameinast núverandi þjóðvegi við Hól. Sökum nálægðar við veglínuna verði að teljast nokkrar líkur á því að þessi fornleif verði fyrir raski og sé lagt til að hún verði vandlega merkt til þess að draga úr hættu á skemmdum af völdum framkvæmdanna. Réttarklettur (NÐ-054:018) skammt vestan við veglínu 320 sé ekki eiginlegt mannvirki en hafi verið notaður sem hluti af fjárrétt sem þarna stóð í eina tíð og hafi því sjálfkrafa nokkurt minjagildi. Kletturinn komi ekki til með að lenda undir veginum en sé þó það nálægt honum að hann verði að teljast í nokkurri hættu. Því sé nauðsynlegt að gæta ýtrustu varkárni við framkvæmdir svo kletturinn verði ekki fyrir skemmdum. Þrír síðast töldu minjastaðirnir séu allir í heimatúni Hóls og séu í öllum tilvikum gömul bæjarstæði. Þetta séu NÐ-054:001, NÐ-054:002 og NÐ-054:005. Íbúðarhús úr timbri sem rifin voru á árunum 1956-1958 stóðu á bæði NÐ-054:001 og NÐ-054:002 en NÐ-054:005 sé hjáleigan Hólskot en ummerki um hana séu einnig horfin af yfirborði. Núverandi þjóðvegur kljúfi gamla heimatúnið á Hóli og sé fyrirhugað að breikka hann enn frekar. NÐ-054:002 og NÐ-054:005 séu fast austan við veginn og komi þessir staðir til með að lenda undir honum eftir að hann hafi verið breikkaður. Þessir staðir teljist í stórhættu. NÐ-054:001 sé fast vestan við núverandi þjóðveg og þótt þessi staður muni ekki koma til með að lenda undir veginum eftir breikkunina þá sé hann samt það nálægt að hann verði að teljast í stórhættu. Gömul heimatún séu sérstaklega viðkvæm svæði í fornleifafræðilegu tilliti, því fyrir utan að teljast sjálf til fornleifa, þá séu miklar líkur á að gömul mannvirki leynist þar undir sverði. Sækja verði um leyfi Fornleifaverndar ríkisins til að hrófla við minjum í heimatúni Hóls.

Í umsögn **Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að á meðan á framkvæmdum standi þurfi að merkja myllubru (NÐ-054:008) og myllu (NÐ-054:028) vegna veglínu 310 og Réttarklett (NÐ-054:018) vegna veglínu 320 til að forðast rask í nágrenni þeirra. Grafa þurfi könnunarskurði á bæjarstæðunum (NÐ-054:001, NÐ-054:002 og NÐ-054:005) við Hól til að kanna hvort leifar um búsetu á þessum stöðum leynist undir yfirborði. Niðurstöður þessara rannsókna kunnir að leiða til að ráðast þurfi í frekari rannsóknir á bæjarstæðunum áður en framkvæmdir við veginn geti hafist. Fornleifavernd ríkisins bendi jafnframt á að varast beri að hafa vinnuskúra og efnisgeymslur of nálægt fornleifum og að haga beri akstri vinnuvéla með tilliti til fornleifa.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að Vegagerðin muni merkja mylluna, myllubruna og réttarklett eftir því hvor veglínan verði fyrir valinu. Áður en framkvæmdir hefjist muni Vegagerðin kanna betur hvort mögulegt sé að leggja veginn við Hól þannig að ekki verði rask á fornleifum. Haft verði samráð við Fornleifavernd ríkisins þegar endanleg hönnun vegar liggja fyrir og kannað hvort þörf sé á ofangreindum rannsóknum á fornleifum við Hól.

5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs um 56 km langs vegar milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar um Hólaheiði og Hófaskarð, með tengingu til Raufarhafnar. Vegurinn er í Öxarfjarðarhreppi og Svalbarðshreppi. Gert er ráð fyrir að skipta framkvæmdinni í þrjá áfanga: 1. áfangi mun liggja frá núverandi Norðausturvegi í Öxarfirði nærri Klapparósi um Hólaheiði, yfir Ormarsá og um Hófaskarð og tengjast núverandi vegi skammt norðan við Litla Viðarvatn; 2. áfangi mun liggja til norðurs vestan Ormarsár að núverandi Norðausturvegi sunnan Raufarhafnar og 3. áfangi mun liggja frá núverandi vegi við Litla Viðarvatn að Sævarlandi. Lagðir eru fram tveir kostir á legu vegarins til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar fyrir alla áfanga ásamt útfærslu á legu vegarins norðan Borgaráss í Öxarfjarðarhreppi. Fram kemur að heildarefnisþörf sé áætluð um 1.680.000 m³. Í matsskýrslu kemur fram að miðað sé við að framkvæmdir vegna 1. áfanga geti hafist haustið 2005.

5.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

5.1.1 Áhrif á landnotkun

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur komið fram að við og á áhrifasvæði framkvæmdanna sé landnotkun fyrst og fremst landbúnaður. Á flestum jörðum næst veglínunni sé stundaður hefðbundinn búskapur, aðallega sauðfjárbúskapur. Allar veglínur liggja um beitarlönd sauðfjár og skipti því upp. Í Núpasveit og í nágrenni Raufarhafnar geti framkvæmdir haft áhrif á búskaparhætti. Í umsögnum og athugasemdum hefur komið fram að nauðsynlegt sé að girða beggja vegna vegar og gerðar verði nauðsynlegar ráðstafanir með undirgöngum og hliðum fyrir umferð sauðfjár og hesta. Í athugasemdum frá ábúendum á Brekku annars vegar og Katastöðum og Presthólum hins vegar hafa báðir aðilar óskað þess að vegurinn lægi sem minnst eða alls ekki í landi sínu. Í athugasemdum frá Brekku hefur verið bent á að veglagning skv. veglínunum 140 og 141 geri að engu áform landeigenda um að reisa frístundabyggð í Brekkulandi. En ábúendur á Presthólum og Katastöðum hafa bent á að verði veglína 150 fyrir valinu megi búast við verulegum áhrifum á sauðfjárbúskap á Katastöðum. Vegagerðin telur veglínu 150 mun síðri en línur 140 og 141 og telur að veglínur 140 og 141 þrengi ekki frekar að byggingarmöguleikum í landi Brekku en núverandi heimreið að Katastöðum enda fylgi veglína 140 að mestu heimreiðinni.

Skipulagsstofnun telur að það sé samkomulagsatriði milli sveitarstjórnar, landeigenda og Vegagerðarinnar hvort girt verður meðfram veginum og þá gerðar nauðsynlegar ráðstafanir til að auðvelda aðgengi sauðfjár að vatni. Skipulagsstofnun telur að þó svo að veglínur 140 og 141 komi til með að hafa áhrif á áform um frístundabyggð í landi Brekku þá útiloki vegurinn ekki þær fyrirætlanir.

5.1.2 Áhrif á samgöngur

Í athugasemdum hefur komið fram að veglínur 140 og 141 liggja um mun snjóþyngra svæði en veglína 150 austur fyrir Katastaði. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að Norðausturvegur sé með 6 daga þjónustu í dag á þessum kafla. Við verkhönnun vegarins verði þess gætt að vegurinn verði hannaður í nægilegri hæð með tilliti til snjósöfnunar. Vegagerðin telji ekki afgerandi mun á snjóþyngrslum á mismunandi veglínunum. Hvergi verði miklar skeringar á veglínunum 140 og 141 á þessum kafla sem geti safnað í sig snjó og nauðsynlegar skeringar verði hafðar opnar svo hætta á skafamyndun verði lítil.

Skipulagsstofnun telur í ljósi framlagðra gagna að ekki verði afgerandi munur á snjóþyngslum á veginum skv. veglínunum 140 og 141 eða 150.

5.1.3 Áhrif á neysluvatn

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kom fram að hluti Raufarhafnarleiðar og náma Z sé innan vatnsverndarsvæðis vatnsbóls Raufarhafnar. Í umsögnum hefur komið fram að ekki skuli leyfa efnistöku í námu Z í hrauni innan verndarsvæðis vatnsbóls Raufarhafnar. Umhverfisstofnun telur raunar að vegna hættu á mengun vatnsbólsins eigi að falla frá áformum um veltengingu til Raufarhafnar og þess í stað endurbyggja núverandi veg austan Hófaskarðs.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að fallið hafi verið frá efnistöku úr hrauninu í námu Z en ákveðið að taka einungis efni úr þeim hluta námunnar sem sé jökulruðningur. Hætta á hugsanlegum mengunarslysum sé mjög lítil auk þess sem öll gögn bendi til þess að grunnvatnsstreymi sé að veginum frá vestri til austurs og myndi því hugsanleg mengun sem rekja mætti til óhappa á veginum ekki berast í vatnsbólið. Þá sé gert ráð fyrir lítilli umferð um vegarkafnann. Það sé því ekki hægt að fallast á sjónarmið Umhverfisstofnunar enda liggi vegir um vatnsverndarsvæði víða á landinu þar sem umferð sé mun meiri.

Í athugasemdum hefur komið fram að sunnan við eyðibýlið Brekkusel sé eina almennilega ferskvatnslindin í landi Brekku sem hægt sé að nota sem neysluvatnslind. Vegagerðin hefur bent á að lindin sé um 130 m frá veglínu 141 og enn lengra frá veglínu 140 og flest bendi til þess að rennsli til hennar berist úr suðri um misgengi. Það séu því litlar líkur á því að hún verði fyrir áhrifum vegna framkvæmdanna.

Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin hafi komið verulega til móts við sjónarmið Umhverfisstofnunar með því að falla frá efnistöku úr hrauninu í námu Z. Með fyrirbyggjandi aðgerðum s.s. kröfum til verktaka um ástand véla, geymslu olíu o.þ.h. séu hverfandi líkur á mengunarslysi á framkvæðmatíma sem gæti spillt vatnsbólum Raufarhafnar. Umferð sé áætluð innan við 100 bílar á sólarhring. Athuganir á svæðinu bendi til þess að grunnvatn berist úr vestri að vatnsbólunum og til Ormarsár en ekki frá veginum að vatnsbólunum. Skipulagsstofnun telur því ekki tilefni til að leggja gegn lagningu veltengingarinnar til Raufarhafnar. Þá er rétt að hafa í huga að vatnsmiklar uppsprettur eru utan áhrifasvæðis framkvæmdanna sem unnt er að nýta til að sjá Raufarhöfn fyrir neysluvatni ef alvarlegt mengunarslys spilli núverandi vatnsbólum. Skipulagsstofnun telur litlar líkur á því að ferskvatnslind við Brekkusel spillist vegna framkvæmdanna.

5.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í framlögðum gögnum kemur fram að minjar hafi verið kortlagðar á áhrifasvæði framkvæmdanna. Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins hafa komið fram ábendingar um mótvægisáðgerðir vegna fornleifa sem kunni að vera í hættu vegna framkvæmdanna. Fornleifavernd bendir á að merkja þurfi fornleifarnar: Brekkusel (NP-068:013), Smalaskál (NP-068:035), brú (NP-068:019), mógrafir (NP-071:003) myllubru (NP-054:008) og myllu (NP-054:028) vegna veglínu 310 og Réttarklett (NP-054:018) vegna veglínu 320. Rústarsvæðin við Brekkusel og Péturssel (NP-083:013) þurfi að afmarka í heild. Þar sem veglínurnar þrjár 140, 141 og 150 liggi allar yfir gamla götu (NP-068:026) þurfi að mæla hana upp á þessu svæði og færa hana inn á loftmynd/kort. Grafa þurfi könnunarskurði á bæjarstæðunum (NP-054:001, NP-054:002 og NP-054:005) við Hól til að kanna hvort leifar um búsetu á þessum stöðum

leynist undir yfirborði. Fornleifavernd ríkisins mælir eindregið með að veglína 141 verði valin vegna hættu á að Smalaskál verði fyrir raski ef lína 140 verði fyrir valinu.

Vegagerðin hefur í svörum sínum fallist á þá afmörkun sem Fornleifaverndin leggur til. Fyrirhugað sé að kanna betur hvort mögulegt sé að leggja veginn við Hól þannig að ekki verði rask á fornleifum. Haft verði samráð við Fornleifavernd ríkisins þegar endanleg hönnun vegar liggi fyrir og kannað hvort þörf sé á ofangreindum rannsóknum á fornleifum við Hól.

Skipulagsstofnun telur að verði ábendingum Fornleifaverndar ríkisins um afmörkun fyrrnefndra minjastaða fylgt þá eigi að vera unnt að koma í veg fyrir að þeir verði fyrir skemmdum vegna framkvæmdanna. Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin verði að mæla upp og kortleggja gömlu götuna (NP-068:026) á framkvæmdasvæðinu áður en framkvæmdir við 1. áfanga hefjast. Þá bendir Skipulagsstofnun á að þegar fyrir liggja nánari upplýsingar um staðsetningu vegar við bæjarstæðin á Hóli ber að greina Fornleifavernd ríkisins frá þeirri ákvörðun sem meti rannsóknarþörf áður en framkvæmdir hefjast. Skipulagsstofnun telur að í ljósi þess sem að framan er talið verði áhrif Norðausturvegar um Hólaheiði á menningarminjar fremur lítil. Skipulagsstofnun telur að veglína 141 sé mun heppilegri en veglína 140 vegna hugsanlegra áhrifa á Smalaskál.

5.3 ÁHRIF Á NÁTTÚRUFAR

5.3.1 Áhrif á gróður

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur komið fram að ekki sé um nein sjaldgæf gróðurfélög að ræða í fyrirhuguðu vegstæði. Gróðurinn sé um flest nokkuð dæmigerður fyrir svæðið með svipuðum plöntusamfélögum og finna megi víða annars staðar um héraðið. Nokkrar tegundir sem hafi hærra verndargildi hafi verið afmarkaðar á gróðurkortu en engar þeirra séu á vátlista.

Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að afmarka eigi námusvæði K þannig að það raski ekki búsvæði álftalauks og að tryggja beri að búsvæði línstarar verði ekki raskað. Æskilegast hefði verið að tengja nýjan veg um Hólaheiði við Norðausturveg strax með þeirri leið sem gert sé ráð fyrir í framtíðinni, enda mætti með því draga verulega úr áhrifum framkvæmda á votlendi.

Vegagerðin hefur fallist á ábendingar Umhverfisstofnunar um afmörkun búsvæðis álftalauks. Ef veglína 150 verði fyrir valinu sé stefnt að því að hún verði færð til að komast hjá því að raska línstararflöt sem þá verði afmörkuð á framkvæmdatíma. Sá hluti veglínu 140 sem teljist vera bráðabirgðaleið verði ekki byggður til að draga verulega úr raski á votlendi. Í því tilviki þarf að lengja 1. áfanga framkvæmdarinnar með því að tengja veglínu 140 við núverandi Norðausturveg skammt norðan við Litla Viðarvatn í samræmi við línu 220. Ekki sé unnt að byggja veg um Hólaheiði án röskunar á votlendi en bætt verði fyrir þá skerðingu með endurheimt annars staðar.

Í athugasemdum hefur komið fram að vegalagning skv. veglínunum 140 og 141 muni fara yfir um 3.000 trjáplöntur og skerða skógræktarsvæði í landi Brekku um 1,95 ha.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur verið bent á að við staðsetningu veglína 140 og 141 hafi ekki verið hægt að komast hjá því að skerða skógræktarlandið í landi Brekku. Verði vegurinn lagður samkvæmt þeim verði landeigendum greiddar eðlilegar bætur fyrir skógræktarlandið. Þeim verði einnig gefinn kostur á að fjarlægja skógarplöntur úr vegstæði áður en framkvæmdir hefjast.

Skipulagsstofnun telur að með því að falla frá bráðabirgðatengingu við núverandi veg austan Hófaskarðs verði dregið verulega úr skerðingu á votlendi auk þess sem annað rask minnkar að sama skapi. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á skógræktarsvæðið í landi Brekku verði ekki verulegt enda verði eigendum gefinn kostur á því að fjarlægja plöntur úr vegstæði og greiddar bætur fyrir skaðann.

5.3.2 Áhrif á fugla

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur komið fram að fuglalíf á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði verði fyrir beinum og óbeinum áhrifum með tilkomu nýs vegar. Allar mófuglategundir sem fundist hafa á áhrifasvæði allra veglína séu algengar. Fram kemur að fjórar tegundir varpfugla sem finnast á áhrifasvæði framkvæmdanna séu á válista, þ.e. himbrimi, fálki, svartbakur og hrafn.

Í umsögn og athugasemd hefur komið fram að tryggja beri að fyrirhuguð veglagning hafi ekki áhrif á himbrimavarpið við Krossavíkurselsvatn. Grípa þurfi til mótvægisáðgerða vegna áhrifa framkvæmda á fálka eða kanna mögulega færslu á veginum. Færa beri veginn fjær Álftatjörn þar sem talið sé nær fullvíst að hann kippi endanlega fótunum undan svartbaksvarpinu við tjörnina.

Vegagerðin hefur bent á að vettvangsskoðun bendi til þess að vegstæðið sé í um 500 m fjarlægð frá varpi himbrimans og því sé ekki ástæða til að afhafast neitt. Vegna líklegra áhrifa framkvæmdarinnar á fálkaóðalið við Hófaskarð muni Vegagerðin grípa til mótvægisáðgerða sem feli í sér byggingu nýs hreiðurstæðis í nágrenni núverandi hreiðurs en fjær fyrirhuguðu vegarstæði. Erfitt sé að færa veglínuna fjær Álftatjörn þar sem svartbaksvarpið sé, en fram hefur komið að því hafi hrakað og aðeins eitt par verið þar 2002-2003.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin við Krossavíkurselsvatn sé ólíkleg til að hafa áhrif himbrimavarið á vatninu en ástæða sé til að takmarka rask í nágrenni vatnsins á varptíma til að ekki komi styggð á viðkvæmasta tíma. Skipulagsstofnun telur að með fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum vegna fálkaóðalsins í Hófaskarði séu góðar líkur til þess að óðalið verði áfram í ábúð fálkans en við staðsetningu og byggingu nýs hreiðurstæðis er nauðsynlegt að leitað verði tilsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands. Skipulagsstofnun telur að þó svo að svartbaksvarp muni eiga erfitt uppdráttar við Álftavatn eftir að framkvæmdum ljúki þá sé ekki ástæða til frekari áðgerða vegna þess. Bent hefur verið á að varpinu hafi hrakað á síðustu arum auk þess sem svartbaksvarp sé að finna víða í nágrenninu utan áhrifasvæðis framkvæmdanna. Skipulagsstofnun telur að teknu tilliti til mótvægisáðgerða þá sé líklegt að áhrif framkvæmdanna verði fremur lítil á fugla á válista og áhrif á mófugla verði ásættanleg.

5.3.3 Áhrif á vatnafar

Í umsögnum hefur verið bent á að veglína 140 sé hentugri en veglína 150 með hliðsjón af áhrifum á vötn en verði veglína 150 fyrir valinu sé ástæða til að færa hana fjær Álftatjörn og Krossavíkurselsvatni. veiðimálastjóri hefur bent á að sé þess gætt að forðast gruggmyndandi framkvæmdir við brúun Ormarsár á veiðitíma sé ólíklegt að framkvæmdirnar muni hafa neikvæð áhrif á lífríki árinna. En einnig þurfi að sjá til þess að við þverun Hólsár verði komið fyrir fiskgengu ræsi undir veginn.

Skipulagsstofnun bendir á að haga beri framkvæmdum þannig að Ormarsá gruggist ekki á veiðitíma og að ræsi á Hólsá verði fiskgengt. Að því tilskyldu telur Skipulagsstofnun að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á vatnafar.

5.3.4 Árhif á jarðmyndanir, víðerni og landslag

Í gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að með Norðausturvegi um Hólaheiði opnast aðgengi almennings að stóru, lítt snortnu svæði. Með tilliti til landslags megi skipta svæðinu í tvennt um Ormarsá. Vestan árinna sé gróin, víðaáttumikil heiði og fjöll í fjarska. Austan Ormarsár sé fjallendi og austan þess séu megineinkennin ógrónir melar með lyngmóum inn á milli. Áætlað sé að vegir og efnistaka vegna 1. áfanga muni gróflega áætlað raska um 150 km² ósnortinna víðerna. Svæðið sé þó ekki algjörlega ósnortið þar sem vegslóðar séu víða á svæðinu. Vegagerðin hefur bent á að þar sem núverandi vegur um Öxarfjarðarheiði verði aflagður þá endurheimtist töluvert af víðernum í stað þess sem raskast á Hólaheiði.

Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram afdráttarlaus afstaða gegn efnistöku í hrauni í námum A og Z vegna áhrifa á jarðmyndanir og landslag. Í athugasemdum er einnig tekið undir sjónarmið um að ekki skulið tekið meira efni úr námu A. Umhverfisstofnun hefur hvatt til þess að fremur verði farin veglína 141 í landi Brekku þar sem hún liggur fjær Smalaskál, sem talinn er holur gervigígur, sem njóti mikillar sérstöðu bæði sem jarðmyndun og fornleif. Þá hefur verið bent á að hluti leiðar 140 og 141 á hrauni hafi verið vanreiknaður í matsskýrslu.

Vegagerðin hefur endurreiknað vegalengdir leiða 140 og 141 á hrauni og jafnframt fallist á að ekki verði tekið hraunefni úr námum A og Z.

Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að nokkur hluti veglagningarinnar komi til með að liggja á nútímahrauni sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd þá bendi stofnunin á að víðast sé hraunið þakið jarðvegi og gróðri. Ásýnd hraunisins er slík að ráðandi útlit þess eru grónir lyngmóar fremur en eldhraun. Skipulagsstofnun telur því skiljanlegt að mat sérfræðinga Náttúrufræðistofnunar Íslands á verndargildi hraunsins sé að það njóti ekki sérstöðu umfram önnur nútímahraun. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á jarðmyndanir verði fremur lítil þar sem hraunið hafi fremur lágt verndargildi. Mjög jákvætt sé að komið hafi verið til móts við sjónarmið gegn efnistöku í námum A og Z. Bent er á að við alla efnistöku í hraunum þurfi að gæta þess að halda öllu raski í lágmarki og þar sem hraunbrúnir verði færðar inn vegna efnistöku þá verði miðað við að í verklok haldi hraunbrúnir sem mest svipaðri ásýnd og á aðliggjandi svæðum. Með ofangreindum ábendingum verði unnt að lágmarka varanleg áhrif efnistökkunnar.

Umhverfisstofnun hefur bent á að vegur um Hólaheiði muni hafa í för með sér töluverðar ásýndarbreytingar og verði mest áberandi þar sem hann verði byggður á miklum fyllingum s.s. þar sem hann muni liggja um Hófaskarð. Umhverfisstofnun telji alls kostar óvíst að núverandi vegur um Öxarfjarðarheiði verði ekki nýttur eftir lagningu nýja vegarins og því vafasamt að telja að eitthvað af víðernum endurheimtist vegna þess að núverandi Öxarfjarðarvegur verði aflagður. Ekki sé ólíklegt að upp komi kröfur um að vegurinn verði nýttur sem sumarvegur eða ferðamannavegur.

Skipulagsstofnun telur að sá umhverfisþáttur sem mest vægi hafi varðandi fyrirhugaðan Norðausturveg um Hólaheiði sé hvort réttlætjanlegt sé að leggja veg um jafn umfangsmikið flæmi af lítt snortnum víðernum og hér um ræðir. Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun um að ásýndarbreytingar vegna mannvirkjagerðarinnar verði mestar þar sem vegurinn muni liggja á háum fyllingum upp í Hófaskarð. En jafnframt er þess að geta að svæðið sem vegurinn komi til með að liggja um muni eftir sem áður halda megin einkennum sínum. Þá telur Skipulagsstofnun líklegt að verði núverandi vegi um Öxarfjarðarheiði ekki haldið við þá muni hann fljótt breytast í slóð. Sambærilega slóðum sem liggja víða á Hólaheiði,

m.a. á svipuðum stað og fyrirhugað er að leggja nýjan veg. Skipulagsstofnun telur því að áhrif Norðausturvegar um Hólaheiði á landslag og víðerni verði töluverð en þau verði ásættanleg vegna þess að gera megi ráð fyrir að nokkuð endurheimtist af lítt snortnum víðernum við það að umferð færast af núverandi vegi um Öxarfjarðarheiði sem og vegna þess að landslag á framkvæmdasvæðinu muni eftir sem áður halda megin einkennum sínum.

5.4 NIÐURSTAÐA

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs um 56 km langs vegar milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar um Hólaheiði og Hófaskarð, með tengingu til Raufarhafnar. Vegurinn mun að mestu leyti liggja um lítt raskað svæði.

Skipulagsstofnun telur að ef girt verði meðfram veginum þurfi að setja ræsi fyrir sauðfé undir veginn svo aðgengi þess að vatni sé tryggt. Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni og telur að vegagerð samkvæmt veglínunum 140 og 141 komi ekki í veg fyrir að unnt sé að reisa frístundabyggð í landi Brekku.

Skipulagsstofnun telur jákvætt að Vegagerðin hafi fallið frá efnistöku úr hrauni í námu Z. Jafnframt telur Skipulagsstofnun að með fyrirbyggjandi aðgerðum um kröfur til verktaka verði hverfandi líkur á mengunarslysi á framkvæmdatíma sem gæti spillt vatnsbólum Raufarhafnar. Auk þess sem gert er ráð fyrir mjög líttli umferð um Raufarhafnarleið. Skipulagsstofnun telur því ekki tilefni til að leggjast gegn lagningu vegtengingarinnar til Raufarhafnar líkt og Umhverfisstofnun lagði til. Með hliðsjón af hættu á að mengun berist í vatnsból Raufarhafnar telur Skipulagsstofnun leið 320 heppilegri, en leið 310 sé engu að síður ásættanleg.

Skipulagsstofnun telur að verði ábendingum Fornleifaverndar ríkisins um afmörkun minjastaða fylgt þá eigi að vera unnt að koma í veg fyrir að þeir verði fyrir skemmdum vegna framkvæmdanna. Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin verði að mæla upp og kortleggja gömlu götuna (NP-068:026) á áhrifasvæði framkvæmdarinnar áður en framkvæmdir við 1. áfanga hefjast. Þá bendir Skipulagsstofnun á að þegar fyrir liggja nánari upplýsingar um staðsetningu vegar við bæjarstæðin á Hóli ber að greina Fornleifavernd ríkisins frá því. En Vegagerðinni ber að hlýta ábendingum Fornleifaverndar ríkisins um rannsóknarþörf áður en framkvæmdir hefjast við Hól. Skipulagsstofnun telur að með því móti verði áhrif Norðausturvegar um Hólaheiði á menningarminjar fremur lítil. Skipulagsstofnun telur að veglína 141 sé mun heppilegri en veglína 140 vegna hugsanlegra áhrifa á Smalaskál sem í senn er merkileg fornleif og jarðmyndun.

Skipulagsstofnun telur að Norðausturvegur um Hólaheiði muni, óháð framkvæmdakostum, óhjákvæmilega valda raski á gróðri og fuglalífi en að áhrifin verði ekki veruleg. Skipulagsstofnun telur að með því að falla frá bráðabirgðatengingu við núverandi veg austan Hófaskarðs verði dregið verulega úr skerðingu á votlendi. Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að Vegagerðin standi fyrir endurheimt votlendis á Norðausturlandi til jafns við það flatarmál sem raskast vegna framkvæmdanna. Við endurheimtina ber að hafa samráð við viðkomandi landeigendur og sveitarstjórnir. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 140 á votlendi verði mun minni en leiðar 150, að því gefnu að Vegagerðin falli frá bráðabirgðatengingu við núverandi veg austan Hófaskarðs. Ræður þar mestu að leið 140 liggur heldur fjær Álftavatni og Krossavíkurselsvatni heldur en leið 150. Engu að síður telur Skipulagsstofnun að áhrif beggja leiðanna á votlendi verði ásættanleg að teknu tilliti til mótvægisáðgerða.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdirnar við Krossavíkurselsvatn séu ólíklegar til að hafa áhrif himbrima við vatnið en ástæða sé til að sýna sérstaka aðgát í nágrenni vatnsins á varptíma. Skipulagsstofnun telur að með fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum vegna fálkaóðals í Hófaskarði séu góðar líkur til þess að óðalið verði áfram í ábúð fálka.

Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin verði að sjá til þess að vegna framkvæmdanna gruggist Ormarsá ekki á veiðitíma og að ræsi á Hólsá verði fiskgengt. Að því tilskyldu telur Skipulagsstofnun að Norðausturvegur um Hólaheiði hafi óveruleg áhrif á vatnafar og lífríki vatnsfalla.

Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að nokkur hluti veglagningarinnar komi til með að liggja á nútímahrauni sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd þá bendi stofnunin á að víðast sé hraunið þakið jarðvegi og gróðri. Skipulagsstofnun telur því að áhrif Norðausturvegar um Hólaheiði á jarðmyndanir verði fremur lítil þar sem hraunið hafi fremur lágt verndargildi. Skipulagsstofnun telur mjög jákvætt að komið hafi verið til móts við sjónarmið um efnistöku í námum A og Z en bendir jafnframt á að við alla efnistöku í hraunum þurfi að gæta þess að halda öllu raski í lágmarki og þar sem hraunbrúnir verði færðar inn vegna efnistöku þá verði miðað við í verklok að hraunbrúnir haldi sem mest svipaðri ásýnd og aðliggjandi hraunbrúnir. Skipulagsstofnun telur að frágangur og fyrirkomulag efnistökunnar ráði mestu um varanleg áhrif hennar en að í efnistökuáætlun skuli stefna að því að lágmarka áhrif hennar. Skipulagsstofnun telur veg samkvæmt leið 141 vera álitlegastan með tilliti til áhrifa á jarðmyndanir á 1. áfanga næst núverandi vegi til Raufarhafnar. Þar ræður mestu að efnisþörf fyrir leið 150 er mun meiri og sú leið fer yfir mishæðir í landi sem gera veginn mun meira áberandi. Þá eru minni líkur á því að leið 141 valdi skemmdum á Smalaskál heldur en leið 140.

Skipulagsstofnun telur að sá umhverfisþáttur sem mest vægi hafi varðandi fyrirhugaðan Norðausturveg um Hólaheiði sé hvort réttlætanlegt sé að leggja veg um jafn umfangsmikið flæmi af lítt snortnum víðernum og hér um ræðir. Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun um að ásýndarbreytingar vegna mannvirkjagerðarinnar verði mestar þar sem vegurinn muni liggja á háum fyllingum upp í Hófaskarð. En jafnframt er þess að geta að svæðið sem vegurinn komi til með að liggja um muni eftir sem áður halda megin einkennum sínum. Þá telur Skipulagsstofnun líkur á að um leið og hætt verði að viðhalda núverandi vegi um Öxarfjarðarheiði þá muni hann fljótt breytast í seinfarna slóð. Skipulagsstofnun telur því að áhrif Norðausturvegar um Hólaheiði á landslag og víðerni verði töluverð en þau verði ásættanleg vegna þess að gera megi ráð fyrir að nokkuð endurheimtist af lítt snortnum víðernum umhverfis núverandi veg um Öxarfjarðarheiði sem og vegna þess að landslag á svæðinu muni eftir sem áður halda megin einkennum sínum. Með hliðsjón af áhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði á landslag og víðerni er ekki unnt að gera upp á milli framlagðra kosta einstakra áfanga.

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitingar vegna fyrirhugaðrar veglagningar Norðausturvegar um Hólaheiði bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

1. Ekkert skipulag nær yfir framkvæmdarsvæðið. Unnið er að gerð aðalskipulags fyrir Öxarfjarðarhrepp. Liggi ekki fyrir staðfest aðalskipulag þegar til framkvæmda kemur þurfa sveitarstjórnir Svalbarðshrepps og Öxarfjarðarhrepps að sækja um meðmæli Skipulagsstofnunar skv. 3. tl. bráðabirgðaákvæðis skipulags- og byggingarlaga áður en unnt er að veita framkvæmdaleyfi.

2. Framkvæmdin er háð leyfisveitingum Svalbarðshrepps og Öxarfjarðarhrepps samkvæmt skipulags- og byggingarlögum. Ennfremur eru ýmsir þættir framkvæmdarinnar háðir starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra samkvæmt reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun.
3. Leita þarf umsagnar Umhverfisstofnunar áður en veitt er framkvæmdaleyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem falla undir 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt þarf Vegagerðin að leggja fram áætlun um efnistöku í samræmi við 48. gr. laga um náttúruvernd.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhugaður Norðausturvegur um Hólaheiði samkvæmt leiðum 140, 141 og 150 í 1. áfanga, leiðum 210 og 220 í 2. áfanga og leiðum 310 og 320 í 3. áfanga muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif að uppfylltum tilteknum skilyrðum sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar.

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 veglagningu Norðausturvegar um Hólaheiði samkvæmt leiðum 140, 141 og 150 í 1. áfanga, leiðum 210 og 220 í 2. áfanga og leiðum 310 og 320 í 3. áfanga með eftirfarandi skilyrðum:

1. Vegagerðin skal standa að endurheimt votlendis af sömu stærð og það votlendi sem skerðist vegna framkvæmdanna.
2. Gruggmyndandi framkvæmdir við brúun Ormarsár skulu ekki fara fram á veiðitíma. Fiskgengt ræsi verði sett í Hólsá þar sem hún verður þveruð.
3. Vegna áhrifa framkvæmdanna á menningarminjar skal Vegagerðin merkja fornleifarnar: Brekkusel (NP-068:013), Smalaskál (NP-068:035), brú (NP-068:019), mógrafir (NP-071:003) á 1. áfanga og myllubró (NP-054:008) og myllu (NP-054:028) vegna veglínu 310 og Réttarklett (NP-054:018) vegna veglínu 320. Rústasvæðin við Brekkusel og Péturssel (NP-083:013) ber að afmarka í heild.
4. Fornleifina, gata (NP-068:026), ber að mæla upp þar sem sú veglína sem verður fyrir valinu þverar hana og færa hana inn á loftmynd eða kort.
5. Þegar fyrir liggja nánari upplýsingar um staðsetningu vegar við bæjarstæðin á Hóli ber að greina Fornleifavernd ríkisins frá þeirri ákvörðun sem meti rannsóknarþörf áður en framkvæmdir hefjast.

7 KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfísráðherra. Kærufrestur er til 9. september 2005.

Reykjavík, 3. ágúst 2005.

Þóroddur F. Þóroddsson

Sigurður Ásbjörnsson