

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NÍÐURSTÖÐUR ANNARRAR ATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM HRINGVEG ÚR LANGADAL AÐ ÁRMÓTASELI

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til annarrar athugunar lagningu Hringvegar í Norður-Múlasýslu, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum. Frumathugun skipulagsstjóra ríkisins vegna mats á umhverfisáhrifum Hringvegar úr Langadal að Ármótaseli lauk með úrskurði skipulagsstjóra ríkisins, dags. 3. október 1997, þar sem farið var fram á frekara mat á umhverfisáhrifum lagningar Hringvegar frá Langadal að Ármótaseli. Þar skyldi koma fram samanburður á uppbyggingu núverandi vegar um Möðrudalsfjallgarða, vegar um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð og vegar frá Langadal að Ármótaseli sem kynntur var við frumathugun. Einnig að gerð yrði frekari grein fyrir þeim kosti að vegtenging milli Norðurlands og Austurlands verði um Fjöllin, Vopnafjörð og Hlíðarfjöll með jarðgöngum undir Hellisheiði.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Kynntar eru þrjár leiðir fyrir tengingu Hringvegar frá Vegaskarði að Ármótaseli;

Háreksstaðaleið: Vegur úr Langadal inn Jökuldalsheiði um Háreksstaði að Ármótaseli, sem var valin leið í frummatsskýrslu. Leiðin er 44,3 km löng, þar af verður nýbygging 32,8 km. Vegurinn mun liggja í 460 - 580 m hæð yfir sjávarmáli.

Leið um Skörðin yfir Möðrudalsfjallgarða um Dýngjuskarð og skarð sunnan við Gestreiðarstaðaskarð og norðan við Þrívörðuháls. Leiðin er 41,6 km, þar af verður nýbygging 35,6 km. Vegurinn liggja í 430 - 650 m hæð yfir sjávarmáli.

Núverandi leið með lagfæringum sem liggur úr Möðrudal, um Möðrudalsfjallgarða og um Grjótgarðsháls, Þrívörðuháls og Lönguhlíð að Ármótaseli. Leiðin er 43,4 km, þar af verður núverandi vegur endurbyggður á 27,4 km kafla og nýbygging 10 km. Vegurinn mun liggja í 430 - 675 m hæð yfir sjávarmáli.

Markmið framkvæmdar: Framkvæmdin er liður í bættum heilsárssamgöngum á milli Norður- og Austurlands og innan Austurlands milli Vopnafjarðar og Mið-Austurlands, sérstaklega að vetrarlagi. Núverandi vegur er malarvegur með kröppum beygjum og bröttum brekkum, einkum í Möðrudalsfjallgördum. Með bættri uppbyggingu og betri legu vegar er markmiðið að bæta umferðaröryggi og akstursþægindi milli Norður- og Austurlands allt árið.

Önnur athugun:

Þann 26. nóvember 1997 tilkynnt Vegagerðin framkvæmdina til annarrar athugunar skipulagsstjóra ríkisins. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 9. janúar 1998 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og í Dagskránni á Austurlandi þann 7. janúar 1998. Matsskýrslan lá frammi til kynningar frá 9. janúar til 13. febrúar 1998 í Skjöldólfsstaðaskóla, á skrifstofu Vopnafjarðarhrepps, Safnastofnun Austurlands, í Þjóðarbóklöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Sex athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagna frá hreppsnefnd Hlíðar-, Jökuldals- og Tunguhrepps og Vopnafjarðarhreppi, Náttúruvernd ríkisins, Byggðastofnun, Náttúrufræðistofnun Íslands, Þjóðminjasafni Íslands og veiðimálastjóra. Auk þess var framkvæmdin kynnt Ferðamálaráði Íslands og Landsvirkjun.

Gögn lögð fram við aðra athugun:

Matsskýrsla: Hringvegur úr Langadal að Ármótaseli. Mat á umhverfisáhrifum, frekara mat. Vegagerðin, nóvember 1997.

Önnur gögn: Bréf Náttúrufræðistofnunar Íslands til Vegagerðarinnar, dags. 1. desember 1997.

Minnispunktur frá RARIK vegna viðgerða og eftirlits með byggðalínu, dags. 18. febrúar 1998.

Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum, dags. 16. febrúar 1998.

Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum, dags. 24. febrúar 1998.

Hringvegur úr Langadal að Ármótaseli. Mat á umhverfisáhrifum, frummat. Hönnun og ráðgjöf ehf. Júlí 1997.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **hreppsnefndar Hlíðar-, Jökuldals- og Tunguhrepps** með bréfi dags. 5. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 9. febrúar 1998. Þar segir:

„A) Leið um Skörðin teljum við vera lakasta kostinn af þessum þremur, því er núverandi leið og Háreksstaðaleið til umræðu.

B) Núverandi leið fær ekki sambærilega umfjöllun við Háreksstaðaleið í matsskýrslunni.

C) Ekki er boðið upp á breytingu á legu vegar í Vestari fjallgarði, bent skal á að fara þyrfti með nýja veglínu frá Heljardal um Geitasand út í Dyngjuskarð sem telja má betri kost en núverandi leið (sjá leið um skörðin). Ef til vill má hugsa sér að breyta vegi í Vestari fjallgarði þannig að bratti minnki frá því sem talað er um í matsskýrslu.

D) Ef svo færi að núverandi leið yrði valin og farið yrði Dyngjuskarð er hægt að bjóða upp á þann möguleika að fara Vatnaskarð sem við teljum óvívætt betri kost en Vegaskarð sökum minni bratta.

E) Austan fjallgarða skal bent á nokkra staði sem þarf að lagfæra og breyta veglínu sem ekki kemur fram í matsskýrslunni. Það eru: Lækjardalur, Þrívörðuháls og Langahlíð.

- F) Fram kemur í matsskýrslu að vindhraði sé mestur á Austari fjallgarði og er það ekki óeðlilegt þar sem vindmælirinn er staðsettur hátt í fjallgarðinum. Þarna er lagt til að vegurinn liggja um Lindur neðan undir fjallgarði og eru þessar leiðir vart sambærilegar hvað vindstyrkt varðar.
- G) Einnig kemur fram í matsskýrslu að það vori fyrir í Biskupsáföngum en á núverandi leið, sem er rangt að mati staðkunnugra.
- H) Bent er á að við það að fara Háreksstaðaleið er Möðrudalur kominn fjær alfaraleið. Möðrudalur hefur gegnt ákveðnu öryggishlutverki á veginum yfir Möðrudalsöræfi, sérstaklega yfir veturinn. Einnig má benda á Sænautasel - Brúarveg, veginn í Kverkfjöll sem færast fjær alfaraleið.
- I) Sérstaklega er minnt á gott samstarf og samráð við landeigendur eins og fram kemur í bréfi hreppsnefndar Jökuldalshrepps frá 05.09.1997, en að sögn landeigenda virðist ekki hafa verið gert.
- J) Ábendingar: Núverandi vegur liggur um lönd Möðrudals, Rangalóns, Sænautasels, Veturhúsa og Arnórsstaða.
- Háreksstaðaleið liggur um land Háreksstaða, (ekki Skjöldólfsstaða II). Náma á áreyrum Víðidalsá (gömul rétt).
- K) Veglína um Langadal hefur ekki verið hönnuð en er óhjákvæmilega hluti af þessari veltengingu.
- L) Álit tveggja nefndarmanna varðandi Háreksstaðaleið: Vegurinn sker í sundur lítt snortnar víðáttur, grónar heiðar með mikilli landslagsfegurð. Þeim fer óðum fækkandi þetta stórum samfelldum víðáttum, ósnortnum á hálendinu. Mannvirkjagerð setur æ sterkari svip á víðáttu landsins. Hætt er við að kröfur um vegalagnir út frá nýja veginum kæmu. Að öllu þessu skoðuðu teljum við Háreksstaðaleið ekki vænlegan kost. Teljum við óeðlilegt að ekki skuli hafi verið haft samráð við landeigendur þegar veglína var hönnuð í upphafi.
- M) Um endalegt álit hreppsnefndar getur ekki orðið að ræða fyrir en ábendingar okkar hafa verið skoðaðar og metnar.“

Leitað var umsagnar **hreppsnefndar Vopnafjarðarhrepps** með bréfi dags. 5. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 11. febrúar 1998. Þar segir:

„Hreppsnefnd Vopnafjarðarhrepps gerir ekki athugasemd við vegstæðið Langidalur - Ármótasel.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi dags. 5. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 3. febrúar 1998. Þar segir m.a.:

„Miðað við fyrirliggjandi gögn telur Náttúruvernd ríkisins að sá kostur að fylgja núverandi leið með nokkrum breytingum sé æskilegastur út frá náttúruverndarsjónarmiðum. Því til rökstuðnings er bent á eftirtalin atriði:

1. Veglínán fylgir að mestu leyti núverandi vegi og liggur því um svæði sem nú þegar hefur verið raskað. Ný veglína um Lónakíl og Lindará, sem er helsta breyting frá núverandi leið, mun líklega fylgja að nokkru leyti gamla veginum sem þarna lá og er í næsta nágrenni við núverandi veg þannig að svæðið sem slíkt hefur raskaða á sýnd.

2. Efnisþörf vegna lagfæringa á núverandi leið er mun minni en efnisþörf vegna annarra veglína sem til greina koma. Minni efnistaka hefur minna jarðrask í för með sér.
3. Það svæði sem núverandi leið liggur um er minnst gróið af þeim svæðum sem til greina koma sem vegstæði og eru á leiðinni langir kaflar sem eru algerlega gróðurlausir. Lagfæring á núverandi leið hefur því minnsta röskun á gróðri í för með sér.
4. Ekki er farið um votlendi við Grunnavatn en Háreksstaðaleið og leið um Skörðin munu m.a. liggja um gróið votlendissvæði við Grunnavatn.
5. Áhrif á dýralíf verða að öllum líkindum minnst verði núverandi leið að mestu leyti fylgt. Í fylgiskjali 8 í matsskýrslu kemur fram að miðað við fyrirbyggjandi upplýsingar er ekki talið að fyrirhugaðar breytingar á núverandi leið valdi mikilli röskun á fuglalífi. Helst er að breytingarnar geti haft áhrif á svæðinu við utanverðan Lónakíl. Hins vegar er í fylgiskjalinu bent á að æskilegt sé að nánari úttekt og rannsóknir á fuglalífi fari fram þar sem mestu breytingarnar eru fyrirhugaðar við austari fjallgarð.
6. Ekki er þörf á nýrri slóðagerð vegna þjónustu við byggðalínu Landsvirkjunar.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að verði ofangreindur kostur fyrir valinu er nauðsynlegt að fram fari náttúrufarsúttekt vegna fyrirhugaðra breytinga á vegstæði og nákvæm athugun á efnisnámi áður en framkvæmdir hefjast. Bent er á að veglínan um Lónakíl mun liggja norðan til í fornum jökulgarði með sérstæðum lónum og pollum (daudísvötn) en þar getur verið varhugavert að taka efni til framkvæmdanna vegna verndarsjónarmiða.

Háreksstaðaleið

Háreksstaðaleið liggur um svæði sem er að miklu leyti óraskað og mest gróið af þeim svæðum sem til greina koma sem vegstæði. Veglínan liggur að hluta til um votlendissvæði, m.a. votlendi við Grunnavatn, og mun án efa hafa neikvæð áhrif á það þó fyrirhugað sé að votlendið næst veginum verði ekki ræst fram en vegurinn þess í stað byggður sem fljótandi púði yfir votlendið. Á Háreksstaðaleið er dýralífið fjölbreytilegast þar sem gróður er mestur. Aðallega er meira um fuglalíf og fiska, enda vötn og lækir meira á þeirri leið. Á þeirri leið eru einnig fjölbreytilegar jökulmenjar sem spillast að nokkru og þá aðallega vegna efnistöku. Náttúruvernd ríkisins gaf umsögn um veglínuna með bréfi dags. 8. september 1997 og vísast að öðru leyti til athugasemda og skilyrða í þeirri umsögn.

Samkvæmt matsskýrslu er gert ráð fyrir að núverandi vegur verði notaður áfram sem sumarvegur í þágu ferðamennsku og vegna samgangna við Möðrudal. Náttúruvernd ríkisins telur nauðsynlegt að athuga hvort ekki megi fjarlægja að hluta til eða að öllu leyti núverandi veg að framkvæmdum loknum sem mótvægisáðgerð verði Háreksstaðaleið fyrir valinu.

Leið um Skörðin

Leiðin um Skörðin liggur að öllum líkindum um svæði sem er töluvert minna gróið en valin leið. Áhrif vegagerðar á gróður hafa hins vegar verið metin út frá gervitunglamyndum og ekki hefur farið fram náttúrufarsúttekt á því svæði

sem veglínan liggur um. Upplýsingar um áhrif á gróður og dýralíf eru því ekki fullnægjandi og er nauðsynlegt að fram fari úttekt á náttúruafari svæðisins. Jarðfræðiminjar eru líklega færri á þessari leið en á Háreksstaðaleið, sbr. fylgiskjal 10. Ekki liggja fyrir jafn útarlegar upplýsingar um leiðina um Skörðin og Háreksstaðaleið, s.s. kort í mkv. 1:5000 þar sem sýnd er veglína, skeringar og fyrirhugaðir efnistökuastaðir, og því ekki hægt að gera upp á milli þessara leiða út frá náttúruverndarsjónarmiðum.“

...

„Með hliðsjón af framansögðu og því að ekki hafa farið fram náttúruafarsúttektir vegna breytinga á núverandi leið og leiðar um Skörðin er ljóst að upplýsingar í matsskýrslunni eru ekki nógu útarlegar til að hægt sé að meta að fullu og bera saman umhverfisáhrif ofangreindra kosta. Miðað við fyrirbyggjandi gögn virðist hins vegar æskilegast út frá náttúruverndarsjónarmiðum að fylgja núverandi leið þó gera verði einhverjar lagfæringar og breytingar á veglínunni.“

Leitað var umsagnar **Byggðastofnunar** með bréfi dags. 5. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 6. febrúar 1998. Þar segir:

„Byggðastofnun vísar til umsagnar um fyrri tillögu að vegarlögn dags. 1. september sl. Þeir nýju kostir sem til athugunar eru nú stytta leið milli Vopnafjarðar og annarra byggða minna en sá sem þá var til skoðunar og því er að vænta enn minni áhrifa af hinum nýju kostum. Um gildi bættra samgangna milli Norður- og Austurlands vísast til fyrra álits. Þessi umsögn hefur ekki verið rædd í stjórn Byggðastofnunar.“

Leitað var umsagnar **Náttúrufræðistofnunar Íslands** með bréfi dags. 5. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 5. febrúar 1998. Þar segir m.a.:

„Í þessari umsögn er einungis tekið á málum er snerta náttúruafar. Ennfremur er bent á að Náttúrufræðistofnun Íslands hefur áður tekið saman umsögn um vegstæði á þessum slóðum, sbr. bréf til Skipulags ríkisins (nú Skipulagsstofnunar), dags. 4. september 1997. Eftir að niðurstöður frumathugunar og úrskurður skipulagsstjóra ríkisins var kunnbert óskaði Vegagerðin ennfremur eftir greinargerð um gróðurfar. Af faglegum ástæðum færðist stofnunin undan því að taka verkið að sér, sbr. bréf dags. 1. desember 1997. Þessi bréf eru hér sem fylgiskjöl, en þau eru einnig notuð við umsögn þá sem hér fer á eftir.

Umhverfisáhrif

Vegurinn um Langadal, svokölluð Háreksstaðaleið, og vegurinn um skörðin, Skarðaleið, munu fara yfir lítt snortið land og munu skerða þau ósnortnu víðerni sem eru á þessum slóðum. Núverandi þjóðvegur hefur verið þarna lengi og er staðreynd sem lítið er við að gera, en minniháttar breytingar eru ráðgerðar á þremur stöðum á þeirri leið.

Umhverfisáhrifum vegna Háreksstaðaleiðar hefur verið lýst áður sbr. umsögn stofnunarinnar, dags. 4. september 1997, en þau eru helst: (1) votlendi verður raskað við Grunnvatn, (2) efnisnámur eru óvenjumargar, (3) vegurinn mun liggja nærri og væntanlega spilla allstórri heiðagæsabyggð og (4) vegur lagður um lítt snortið víðerni. Erfiðara er að gera grein fyrir umhverfisáhrifum á

leiðinni um skörðin eða vegna breytinga á núverandi leið vegna þess að fyrirbyggjandi gögn eru ekki nógu ítarleg eins og lýst er nánar hér að neðan.

Matsskýrsla og gæði hennar

Gróðurfar

Ekki er hægt að gera neinn samanburð á gróðri á þeim þrem leiðum sem hér eru til athugunar, þar sem gróður hefur aðeins verið skoðaður á einni leiðinni, þ.e. um Langadal og Háreksstaði, en ekki á hinum. Um þær er það vitað, að minni gróður er þar en á Háreksstaðaleið (sbr. fylgiskjal 11 í matsskýrslu). Lítið er vitað um hvaða gróðursamfélög þar eru og um fjölbreytni tegunda, og hvort einhverjar sjaldséðar plöntur vaxi á framkvæmdasvæðunum.

Samkvæmt skýrslu um gróðurfar á veglínu frá Langadal um Háreksstaði er sú leið talin ásættanleg með þeim fyrirvörum sem fram koma í umsögn stofnunarinnar 4. september 1997. Aðeins er vitað um gróður á austasta hluta Skarðaleiðar þar sem hún fylgir sömu leið yfir votlendin frá Lönguhlíðarkvísl um Grunnavatn að Ármótaseli. Þar gilda því sömu fyrirvarar. Þriðja leiðin fylgir að miklu leyti núverandi vegi og ætti því ekki að verða veruleg röskun þar umfram það sem orðið er. Á þrem stöðum er vegurinn þó færður til og á þeim svæðum hefur gróður ekki verið skoðaður. Þar virðist þó tæpast vera mikill gróður nema helst þar sem farið er yfir Lindaá á mótum Fiskidals og Kollseyru en þar eiga við sömu athugasemdir og hér að ofan.

Jarðfræði

Erfitt er að gera samanburð á mismunandi vegkostum vegna þess að úttekt á námum er mjög misnákvæm á veglínunum þremur. Mun nákvæmari gögn liggja fyrir um Háreksstaðaleið, einfaldlega vegna þess að sú lína hefur verið mun betur könnuð og er reyndar um að ræða útboðsgögn. Á hinum tveimur leiðunum hafa áætlaðar námur þó verið merktar inn á kort, en í skýrslunni er enginn listi né frekari lýsingar á efnisgerð eða aðstæðum svo dæmi séu tekin við möguleg námusvæði. Þannig er mjög erfitt er að gera raunhæfan samanburð við Háreksstaðaleið. Þó virðist ljóst af skýrslunni að minna rask verður af vegagerð á Skarðaleið og núverandi veglínu en á Háreksstaðaleið þar sem virðast vera merkustu jarðfræðiminjarnar en þar eru líka flestar námur. Námur eru ráðgerðar mun færri á Skarðaleið og við núverandi veglínu. Á móti koma mun fleiri skeringar, sumar mjög stórar svo og vegfyllingar og gætu orðið áberandi, t.d. þar sem farið er um fjallgarðana. Á Skarðaleið og núverandi vegi virðist vera nokkuð um merkar jarðfræðiminjar sem ástæða er til að umgangast með varúð, jafnvel vernda, en sökum þess hve námuúttekt er ófullkomin er erfitt að gera sér fullkomna grein fyrir því. Landslag og jarðfræðiminjar við núverandi veglínu er þegar skert og svo virðist sem neikvæð umhverfisáhrif á jarðmyndanir og landslag séu minnst á þeirri leið. Raunar segir svo í matsskýrslunni en vegtæknileg sjónarmið eru talin vega þyngra Háreksstaðaleið í vil.

Dýralíf

Nokkuð ítarlegar upplýsingar eru lagðar fram um fuglalíf (sjá Fylgiskjal 8 í matsskýrslunni), þótt þær nái ekki til alls svæðisins sem vegleiðirnar þrjár liggja um. Sérstaklega er ábótavant upplýsingum af Skarðaleið, til dæmis úr

Kollseyrudal. Hins vegar má búast við fábreyttara fuglalífi á þeirri leið þar eð hún liggur um meira þurrlendi og fjallamela en hinar leiðirnar. Náttúrufræðistofnun er ekki kunnugt um nein önnur gögn um fuglalíf á þessum slóðum en þau sem fram koma í skýrslunni og er því ekki í stakk búin að meta með öryggi hvaða fuglalíf er þarna að finna en kæmi hugsanlega ekki fram í skýrslunni, sem er er þeim annmörkum háð að vera einungis byggð á fyrirliggjandi, tilviljanakenndum gögnum.

Mótvægisáðgerðir

Áður hefur verið lýst mótvægisáðgerðum vegna Háreksstaðaleiðar (sjá bréf dags. 4. september 1997), en þær eru: (1) fækka námum, (2) færa veg frá ánni við stærstu heidagæsabyggðina, (3) skerða sem minnst votlendi við Grunnavatn og svæðið þar vestur af og (4) áætlun sé gerð um uppgræðslu þar sem áhersla er lögð á að náttúrulegur gróður verði ríkjandi í vegköntum þegar til lengri tíma er litið.

Lítið er hægt að leggja til málanna vegna hinna leiðanna tveggja, nema benda á að sambærilegum gögnum og fyrir Háreksstaðaleið verði safnað á sumri komanda. Varðandi uppgræðslu sára sem myndast vegna framkvæmdanna þá hefur verið fjallað um þá hlið í bréfinu frá 4. september 1997 og vísast til þess. Vegagerðin bað einnig um upplýsingar í þessa veru með bréfi dags. 24. október 1997 og er vísað til álits Náttúrufræðistofnunar í svarbréfi dags. 1. desember 1997.

Helstu niðurstöður

Megin galli á matsskýrslu þeirri sem hér liggur fyrir er sá að gögn um náttúrufar eru ósamanburðarhæf. Segja má að nokkuð ítarleg gögn liggi fyrir um Háreksstaðaleið en þau eru miklum mun síðri um hinar leiðirnar tvær. Þannig er gróðri aðeins lýst út frá gervitunglamynd sem segir kannski til um gróðurþekju en ekkert um samsetningu gróðurlenda, hvað þá hvort sjaldgæfar tegundir er þar að finna. Efnisnámur eru sýndar á korti en ekkert kemur fram um hvort merkar jarðfræðiminjar er þar að finna.

Náttúrufræðistofnun var búin að benda Vegagerðinni á að gróðri verði ekki lýst með fullnægjandi hætti út frá gervitunglamyndum, sbr. bréf stofnunarinnar dags. 1. desember 1997. Þar sem ljóst var að ekki var ætlunin að láta gera sams konar úttekt á gróðri og gert var á Háreksstaðaleið, færðist Náttúrufræðistofnun undan að taka að sér verkefnið. Þetta er áréttað hér til nánari skýringar því sem fram kemur í matsskýrslunni, að stofnunin hafi ekki séð sér fært að gefa umsögn (bls. 22). Hér er í raun átt við yfirlit eða skýrslu um gróðurfur en ekki umsögn. Viðhorf stofnunarinnar um að hafna verkefninu var einungis faglegt og sneri að gæðum þeirra gagna sem ætlað var að leggja til grundvallar mati á þeim þremur vegkostum sem skipulagsstjóri óskaði eftir að yrðu bornir saman. Slíkur samanburður verður ekki raunhæfur nema svipuð gögn liggi fyrir, bæði hvers konar gögn og gæði þeirra.

Það er umhugsunarefni hvort það geti talist nægilegt að styðjast aðeins við tilviljanakennd eða ófullkomin gögn vegna mats á umhverfisáhrifum. Náttúrufræðistofnun telur edlilegra að gerðar séu hnitmiðaðar áætlanir til að safna nýjum gögnum sem hluteigandi aðilar koma sér saman um að þurfi að liggja fyrir vegna umhverfismats. Það er engin launung að oft er farið alltof

seint á stað að taka saman náttúrufarsgögn. Löngu tímabært er orðið að söfnun gagna um náttúrufar séu teknar með í áætlunum vegna verklegra framkvæmda frá upphafi. Það er óheppilegt að bíða með að safna þessum gögnum uns leggja þarf fram skýrslu um mat á umhverfisáhrifum. Þá er oft rangur árstími og undir hælinn lagt hvaða gögn eru til frá fyrri tíð, auk þess sem þeim hefur ekki verið safnað með viðkomandi framkvæmdir í huga.“

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dags. 5. janúar 1998. Umsögn barst frá Þjóðminjasafni Íslands með bréfi dags. 11. febrúar 1998. Þar segir:

„Safnastofnun Austurlands veitti umsögn sína um framkvæmdirnar með bréfum dags. 21. og 30. september 1997. Þjóðminjavarðslan tekur undir umsögn Safnastofnunar Austurlands og leyfir sér að ítreka varnarorð í henni varðandi girðingar umhverfis minjar og að fornleifum beri að hlífa, enda eru þær friðhelgar skv. þjóðminjalögum nr. 88/1989.

Að jafnaði skal telja minjar 100 ára og eldri til fornleifa og er bannað að hrófla við þeim nema áður sé fengin heimild hjá þjóðminjafyrvöldum. Í 17. grein þjóðminjalaganna segir að fornleifum megi enginn “spilla, granda né breyta, ekki heldur hylja þær, laga né aflaga né úr stað flytja nema leyfi fornleifanefndar komi til”. Hér er þó ekki gerð athugasemd við mat Safnastofnunar Austurlands um að tiltekna vörður megi víkja, en aðeins á það minnst að fara verður að öllu með gát.

Í 5. kafla matskýrslu Vegagerðarinnar segir að þær vörður, sem lendi undir vegsvæði verði endurreistar við hlið vegar. Við slíkt rask verður að hafa bæði þjóðminjalögin og umsögn Safnastofnunar Austurlands í huga.

Framkvæmdaraðilar verða að sýna sértaka varúð í nálægð við allar tóftir í Ármótaseli, enda liggja þær hættulega nærri vegarsvæðinu. Er til þess mælt að fornleifafræðingur sinni framkvæmdaefirliti á þeim stað. Að öðru leyti hefur þjóðminjavarðslan ekkert við fyrirhugaðar framkvæmdir að athuga.”

Leitað var umsagnar **veiðimálastjóra** með bréfi dags. 5. janúar 1998 og barst umsögn með símbréfi dags. 7. janúar 1998. Þar segir:

„Undirritaður hefur yfirfarið viðbótargögn þessa máls og getur fallist á tillögur Vegagerðarinnar eins og þær birtast í bréfi dagsettu 26. september 1997 (fylgiskjal 4). Um aðrar athugasemdir er ekki að ræða varðandi hringveg úr Langadal að Ármótaseli.“

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagsstofnun þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Sex athugasemdir bárust á kynningartíma.

Athugasemd barst frá **Jörundi Gauksyni** f.h. **Vilhjalms Snædal**, Skjöldólfsstöðum í Möðrudal, dags. 16. janúar 1998. Þar segir:

„Undirritaður gerir athugasemdir, fyrir hönd Vilhjálms Snædal, Skjöldólfsstöðum í Möðrudal, við frekara mat á umhverfisáhrifum, dags. í nóvember 1997, sem gert hefur verið vegna fyrirhugaðrar vegalagningar úr Langadal að Ármótaseli í Norður-Múlasýslu.

Í umsögnum skipulagsstjóra ríkisins og Vegagerðar ríkisins í tilefni af frummati á umhverfisáhrifum kemur fram, að fyrirhuguð vegarlagning geti kippt stoðunum undan rekstri Fjallakaffis í Möðrudal.

Í skýrslu um frekara umhverfismat kemur fram á bls. 11, að Háreksstaðaleið geti haft áhrif á mannlífið í Möðrudal, þar sem nýi vegurinn muni liggja um 8 km norðan við bæinn og ferðaþjónustustað, sem rekin er þar yfir sumartímam.

Til þess að tryggja enn frekar að tekið verði tillit til sjónarmiða umbjóðanda míns vil ég ítreka ofangreind sjónarmið og minni á, að þótt það hafi láðst að senda athugasemdir til skipulagsstjóra vegna frummats, þá voru athugasemdir sendar, sbr. meðfylgjandi ljósrít, til framkvæmdaraðila og hefðu þær athugasemdir átt að liggja fyrir í málinu og teknar til athugunar af framkvæmdaraðila og skipulagsstjóra.

Að teknu tilliti til þess, að fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir munu kippa stoðunum undan rekstri Fjallakaffis í Möðrudal, geri ég þá kröfu að skipulagsstjóri hafni, þegar af þeirri ástæðu, að lagt verði í fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir.

Ef niðurstaðan verður hins vegar sú að ráðist verði í vegaf framkvæmdirnar þá áskil ég mér allan rétt til að krefjast fullra bóta vegna þess tjóns sem sú opinbera ákvörðun mun leiða til hjá umbjóðanda mínum.“

Meðfylgjandi bréf, dags. 15. júlí 1997. Hönnun og ráðgjöf, c/o Valgeir Kjartansson.:

„Vegna vegagerðar um Langadal að Ármótaseli.

Ég hlýt að mótmæla þessari veglínu sem eigandi Fjallakaffis í Möðrudal, þar sem fótum er kippt undan rekstri mínum þar og eignir gerðar verðlausar.“

Skipulagsstofnun barst bréf frá **Aðalsteini Jónssyni, Klausturseli**, dags. 8. febrúar 1998, undirritað af 24 einstaklingum. Þar segir:

„Í umsögn Náttúrufræðistofnunar dags. 4. sept 1997 kemur fram að fyrirhuguð veglagning um Hárekstaðaheiði liggur um ósnortið víðerni, grónar heiðar með mikilli landslagsfegurð, mikilvægum gróðri og dýralífi. Við tökum undir þessa umsögn og teljum slíka náttúru ómetanlega auðlegð sem okkur ber að varðveita.

Við þjóðveg eitt eins og hann liggur í dag er býlið Möðrudalur sem er eini þjónustustaður á 120 kílómetra fjallvegi milli Mývatns og Jökuldals. Þar hefur verið stundaður búskapur um aldir og nú á seinni árum rekin ferðaþjónusta

sem notið hefur vaxandi vinsælda. Jafnframt hafa ábúendur í Möðrudal, sinnt öryggis- og eftirlitshlutverki með þjóðveginum um Möðrudalsöræfi yfir vetrartímann.

Uppbygging hefur átt sér stað á heiðarbýlinu Sænautaseli á liðnum árum. Sumarið 1997 komu þar nálægt 10 þúsund ferðamenn. Með því að færa veginn er verið að "aftengja" þennan ferðamannastað að stórum hluta.

Stytting á leið til Vopnafjarðar er til bóta varðandi tengsl innan fjórðungs, en samt ekki sjáanlegt sem varanleg lausn á samgöngum milli Vopnafjarðar og Héraðs, enn fremur stytta þetta ekki leiðina frá Vopnafirði norður í land. Ekki er heldur búið að ákveða vegstæði um Langadal eða ákveða hvaða leið verður farin áfram niður í Vopnafjörð.

Við teljum það skyldu Vegagerðarinnar að fullvinna tillögur um endurbyggingu núverandi vegar. Til þess að hægt sé að bera saman þessi tvö vegstæði með tilliti til náttúrufars, kostnaðar við vegagerðina og byggðasjónarmiða á jafnréttisgrundvelli. Það er ekki hægt á grundvelli þeirra mælinga er gerðar hafa verið til þessa og þess vegna nauðsynlegt að bæta þar úr.

Við bendum á að athuga sérstaklega leið um Dyngjuskarð í Vestari fjallgarð yfir Geitasand um Heljardal í gegn um Austari fjallgarð, með því að fara þá leið þarf ekki að fara yfir Fjallgarðana sem hafa verið mestu farartálmur á þessari leið til þessa.

Jafnframt verði skoðuð leið um Vatnaskarð, sem er á jafnsléttu og leysa mundi Vegaskarð af hólmi, en þar er 10% veghalli.

Við bendum á að áður en ráðist er í framkvæmdir eins og áður nefnda vegalagningu, svonefnda Háreksstaðaleið, þarf að liggja fyrir heilstæð áætlun um mannvirkjagerð og mannvirkjabelti á þessu svæði milli Jökuldals og Jökulsár á Fjöllum.

Höfum að leiðarljósi að vernda náttúruna og skila henni til komandi kynslóða í ekki lakara ástandi en við tókum við henni.

Athugasemd barst frá **Níelsi Skjaldarsyni**, dags. 12. febrúar 1998. Þar segir m.a.:

„Ég vil benda á nokkur atriði sem mér finnst ekki koma fram í úttekt Vegagerðar ríkisins á „öðrum kostum“ (þ.e.a.s. „Núverandi leið“ og „Skarðaleið“) „Núverandi leið“ þykir mér fýsilegasti kosturinn.

1. Öryggi vegfarenda. Á 110 km leið er hvergi farið hjá byggðu bóli (Víðidalur er þó enn í byggð), en ef vegur færi um Dyngjuskarð yrði hann aðeins 1-2 km frá Möðrudal, sem hlýtur að auka öryggi. Ég veit til þess að frá Möðrudal og Skjöldólfsstöðum er fylgst með umferð yfir Heiðina á vetrardögum þegar menn meta að þungfært sé yfir, og hefur það eftirlit orðið mörgum til bjargar (jafnvel bjargað mannlífum).

2. Benda má á að ekki er minnst á þann möguleika að leggja veg um Dyngjuskarð og þaðan suður Geitasand í Heljardal til þess að losna við Vestari fjallgarðinn, en hann er sennilega erfiðasti hluti leiðarinnar, eftir að Eystri fjallgarður hefur verið „lagður niður“ þ.e.a.s. flutning vegar eftir Heljardal og svo niður með Lindará.

3. *Ekki er minnst á hvernig, lækka megí vegstæði á Þrívörðuhálsi og Lönguhlíð með tilfærslu vegar norðar á Lönguhlíð, en sunnar á Þrívörðuhálsi, en það mun að vísu lengja leiðina örlítið, en á móti lækkar vegstæði.*
4. *Hvað með hinn almenna ferðamann? Ef Hárekstaðaleið yrði farin þá myndi glatast mikið og fallegt útsýni til suðurs og vesturs, í átt til Herðubreiðar, Kverkfjalla, Snæfells og allrar þeirrar fallegu náttúru með Vatnajökul í bakgrunni, og einnig myndi Hárekstaðaleið lengja leið þeirra er hygðust fara Kverkfjallaveg, inn Jökuldalsheiði í Sænautasel, í átt að Brúardölum, Snæfelli o.s.frv.*

Að lokum get ég tekið undir að „Skarðaleið“ er sennilega sísti kosturinn, en að öðru leyti vísa ég til fyrri athugasemda minna (frá 12. september 1997) og vil leggja þunga áherslu á að ósnortin víðerni fái að vera í friði eins lengi og aðrir kostir séu fyrir hendi varðandi staðsetningu mannvirkja (vega, raflína, o.s.frv.).“

Athugasemd barst frá **Eiríki Skjaldarsyni, Skjöldólfsstöðum**, dags. 10. febrúar 1998. Þar segir m.a.:

„Ég undirritaður vil hér með ítreka mótmæli mín vegna fyrirhugaðra vegframkvæmda Langidalur-Ármótasel eða svokallaða Hárekstaðaleið.

Ég vil að fram komi að ég álít að ekki sé nógu vel staðið að samanburði við gamla vegstæðið, þar kemur ekki fram að fara upp Dyngjuskarða suður Geitasand inn á veg vestan Austari fjallgarðs. Einnig er ekki leitað umsagnar Rarik um snjóalög í Línuskarði. Svo eru fleiri leiðir austan fjallgarða en fyrir norðan Þrívörðuháls.“

Athugasemd barst frá **Antoni Gunnarssyni, Deildarfelli**, dags. 10. febrúar 1998. Þar segir m.a.:

„Ég undirritaður Anton Gunnarsson sem starfa við vöruflutninga milli Vopnafjarðar, Egilsstaða og Fjarða geri athugasemdir við Matsskýrslu, Langidalur-Ármótasel, önnur umfjöllun:

Leiðin um Skörðin kemur ekki til greina vegna staðhátta í Austari Fjallgarði. Núverandi leið er ófullnægjandi í skýrslunni þar sem boðið er upp á nánast óbreytt vegstæði, það er Langahlíð-Þrívörðuhál-Lækjardalur-Vestari Fjallgarðar, allir þessi staðir eru ófærir sökum bratta í landslagi að undanskyldum 7 til 8 km af núverandi veg sem væri raunhægt að brúka til frambúðar.

Að öllu þessu skoðuðu tel ég Háreksstaðaleið eina kostinn sem til greina kemur í þessari veltengingu sem er stórbætt tengin milli Norður og Austlands, einnig veruleg stytting milli Vopnafjarðar og Héraðs.“

Athugasemd barst frá **Br. Tryggva Árnasyni, f.h. Samgöngunefndar Sambands sveitarfélaga í Austurlandskjördæmi**, dags. 13. febrúar 1998. Þar segir:

*„Meðfylgjandi er afgreiðsla Samgöngunefndar SSA fyrir hönd Sambands Sveitarfélaga á Austurlandi, varðandi tengingu **Norður-Austurland** og vegalagning á svokallaðri Háreksstaðaleið, er samþykkt var á fundi nefndarinnar þann 1. febrúar s.l.*

Háreksstaðaleið. (Tenging Norður-Austurlands).

Nefndin krefst þess að ekki verði hvíkað frá áformuðum framkvæmdum um veg á milli Norður- og Austurlands (Háreksstaðaleið).

Jafnframt var eftirfarandi ályktun gerð varðandi tillögu til þingsályktunar um langtímaáætlun í vegagerð (1999 - 2010).

Vopnafjörður

Óviðunandi er að tenging Vopnafjarðar með nýjum vegi af Háreksstaðaleið um Hofsórdal verði fyrst lokið á þriðja tímabili áætlunar og er það krafa að verkinu verði lokið árið 2006. Þá er á það bent að mikið skortir á að fjármagn sé nægjanlegt til að ljúka veginum miðað við fyrirbyggjandi áætlun.“

4. UMHVERFISÁHRIF HRINGVEGAR ÚR LANGADAL AÐ ÁRMÓTASELI

Í úrskurði Skipulags ríkisins, dags. 3. október 1997, að lokinni frumathugun á umhverfisáhrifum lagningar Hringvegar úr Langdal að Ármótaseli segir:

„Ráðast skal í frekara mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar á Hringvegi frá Langadal að Ármótaseli. Þar komi fram:

Samanburður á uppbyggingu núverandi vegar um Möðrudalsfjallgarða, vegar um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð meðfram Byggðalínu Landsvirkjunar og vegar frá Langadal að Ármótaseli sem kynntur var við frumathugun. Gera þarf grein fyrir þessum framkvæmdakostum m.t.t. legu, lengdar, langhalla, beygjukrappa, vegsýnar, efnisþarfar, kostnaðar og veðurfars og áhrifum þeirra á umferðaröryggi, landnotkun, menningarmínjar, gróður, dýralíf, jarðmyndanir og landslag. Einnig verði gerð frekari grein fyrir þeim kosti að vegtenging á milli Norðurlands og Austurlands verði um Fjöllin, Vopnafjörð og Hlíðarfjöll með jarðgöngum undir Hellisheiði.“

Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar komu fram ýmsar upplýsingar um veg úr Langadal að Ármótaseli, Háreksstaðaleið, sem ekki eru endurteknar í skýrslu um frekara mat á umhverfisáhrifum. Í umfjöllun hér á eftir um Háreksstaðaleið verða upplýsingar úr frummatsskýrslu víða notaðar ásamt nýjum upplýsingum sem borist hafa við aðra athugun.

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslunni eru borin saman umhverfisáhrif þriggja veglína frá Vegaskarði að Ármótaseli. Framkvæmdin er á vegaáætlun 1997 og 1998. Stefnt er að því að framkvæmdum verði að fullu lokið með bundnu slitlagi á veginum haustið 2000.

4.1.1 Lega vegar

Háreksstaðaleið fylgir núverandi vegi til Vopnafjarðar frá Vegaskarði í austanverðan Langadal. Þaðan liggur leiðin sunnan Langadalsár, um Kollseyru og norður fyrir Gestreiðarstaðaháls. Þá liggur leiðin yfir Gestreiðarstaðakvísl, inn með Háreksstaðakvísl að vestanverðu, austur við Þrívörðuháls og Lönguhlíð að Grunnvatni og með Hringvegi að Ármótaseli. Leiðin er 44,3 km löng, þar af verður

nýbygging 32,8 km. Auk þess er áætluð gerð 1,3 km vegtengingar inn á Norðausturveg til Vopnafjarðar frá stöð 4.580.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 745 m.kr.

Leið um Skörðin liggur úr Möðrudal yfir Möðrudalsfjallgarða um Dyngjuskarð þar sem Byggðalína Landsvirkjunar liggur. Þaðan liggur leiðin yfir Kollseyrudal, Gestreiðarstaðakvísl, norður fyrir Þrívörðuháls og þaðan á sama vegarstæði og Háreksstaðaleið að Ármótaseli. Vegur yfir Skörðin er um 41,6 km langur, þar af verður nýbygging 35,6 km.

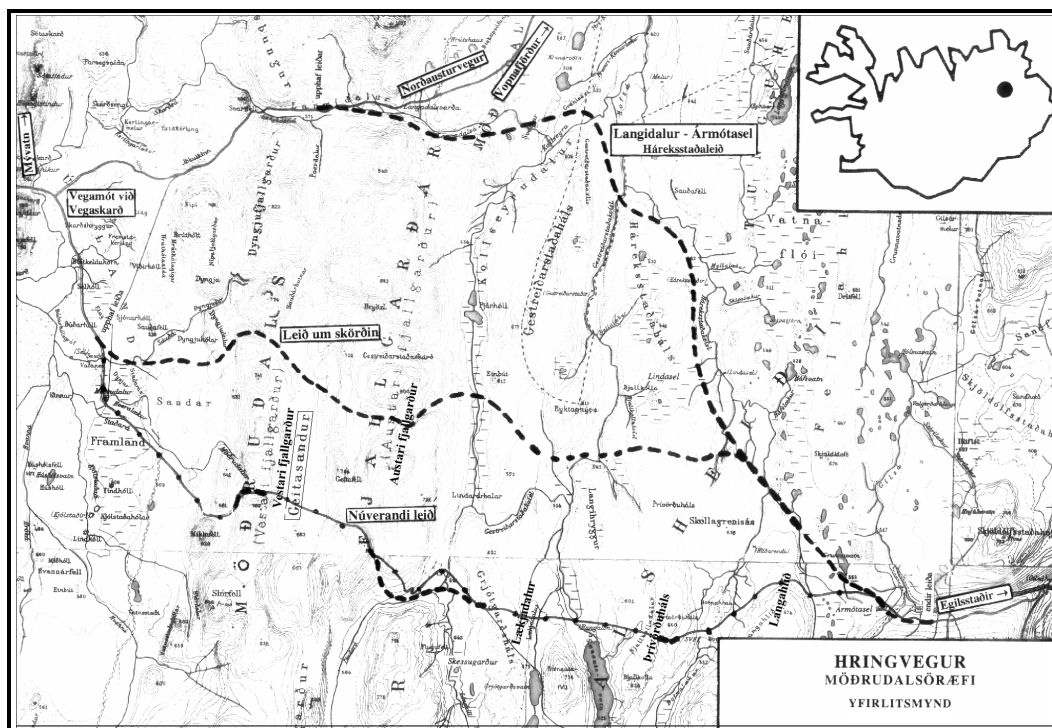
Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 735 m.kr.

Endurbygging núverandi vegar. Vegur liggur úr Möðrudal, um Möðrudalsfjallgarða og Geitasand, Heljardal, um Grjótgarðsháls, Þrívörðuháls og um Lönguhlíð að Ármótaseli. Leiðin er 43,4 km, þar af verður núverandi vegur endurbyggður á 27,4 km kafla og nýbygging verður 10 km.

Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 480 m.kr.

Vegtenging til Vopnafjarðar

Vegur milli Norðurlands, Norðausturlands og Austurlands um Fjöllin, Vopnafjörð og Hlíðarfjöll með jarðgöngum undir Hellisheiði. Að mati Vegagerðarinnar kemur sú leið ekki til greina vegna mikils kostnaðar og aukinna vegalengda milli Akureyrar og Egilsstaða.



4.1.2 Vegtæknilegar forsendur

Háreksstaðaleið

Fyrirhugaður vegur mun liggja að mestu á sléttu landi í 460 - 580 m hæð yfir sjávarmáli eða um 100 m lægra en núverandi vegur. Veghæðin verður um 1 - 3 m yfir landi. Samkvæmt matsskýrslu verður vegurinn betur uppbyggður og burðarmeiri en núverandi vegur og því megi reikna með greiðari samgöngum allt árið og auðveldari þungaflutningum.

Á fyrirhuguðum vegi er slysatíðnin áætluð 0,5 slys á hverja milljón ekinna km eins og hún er víðast hvar á landinu á umferðarminni vegum.

Mesti bratti á Háreksstaðaleið verður 7 % á 200 m kafla og er lengd brekkna með 5 - 9 % halla um 0,6 km.

Hönnunarhraði á Háreksstaðaleið er 90 km/klst.

Leið um Skörðin

Vegurinn liggur í 430 - 650 m h.y.s. og um mun ójafnara land en Háreksstaðaleið. Mesti bratti á leið um Skörðin er 8 % á 600 m kafla og er lengd brekkna í 5 - 9 % halla um 3 km. Vegagerðin telur leið um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð og svæðið vestur af þeim mjög snjóþungt.

Hönnunarhraði leiðarinnar um Skörðin er 60 - 90 km/klst.

Endurbygging núverandi leiðar

Núverandi vegur er malarvegur með nokkrum kröppum beygjum og og brekkur með allt að 10 - 14 % halla á nokkrum stöðum. Samkvæmt frummatsskýrslu er núverandi malarvegur í þokkalegu ástandi og gæti dugað í nokkur ár til viðbótar með litlu viðhaldi.

Með endurbyggingu núverandi vegar lækkar vegurinn úr 690 m í 675 m h.y.s. og bratti minnkar og kröppum beygjum fækkar. Að loknum endurbótum mun vegurinn liggja í 430 - 675 m h.y.s. Mesti bratti að endurbyggingu lokinni verður 9 % á 500 m kafla og er lengd brekkna í 5 - 9 % halla um 3 km. Slysatíðni að endurbyggingu lokinni verður 1,5 slys á hverja milljón ekinna km.

Hönnunarhraði á núverandi leið verður 60 - 90 km/klst.

4.1.3 Veðurfar

Veðurmælingar á Möðrudalsöræfum liggja fyrir frá því í desember 1994 og hefur Veðurstofa Íslands annast úrvinnslu gagna. Hitafar er til muna hagstæðara á Háreksstaðaleið en á leiðum um fjallgarðana. Vindhraði er meiri að jafnaði í fjallgördunum en á Háreksstaðaleið, þó nokkuð vindasamt sé þar einnig, einkum í Langadal og í Biskupsáföngum vegna lítills skjóls fyrir ríkjandi vindáttum.

Mælingar hafa farið fram á snjóalögum frá árinu 1995 en vegna lítilla snjóa þessi ár eru niðurstöður mælinga takmarkaðar. Samkvæmt matsskýrslu er almennt talið að snjóþyngra sé á Háreksstaðaleið en núverandi vegi en betri lega hans á jafnlandi dragi úr mikilli skafasöfnun. Leiðin um Skörðin og núverandi leið liggja í nokkrum hliðarhalla og er þar hætt við snjósöfnun.

4.1.4 Efnistaka

Fyrirhugað er að taka það efni sem þarf í framkvæmdina úr námum og skeringum meðfram vegarstæðinu. Efni sem fellur til við skeringar verður notað í fyllingar, vegarfláa eða frágang á skeringasvæðum. Vegagerðin hyggst hafa samráð við landeigendur og fulltrúa Náttúruverndar ríkisins um efnistöku. Samkvæmt matsskýrslu verður lífrænum jarðvegi sem finnst á yfirborði náma haldið til haga eins og kostur er og hann nýttur sem efsta lag við frágang náma og vegfláa.

Á **Háreksstaðaleið** verður efnistaka úr námum um 770.000 m³ og er áætlaður fjöldi náma 22 - 25. Heildarefnistaka úr skeringum verður um 250.000 m³. Námurnar eru flestar í lítt grónum malarásum eða melum og í nokkrum jökulruðningsholtum. Einnig er fyrirhugað að taka efni úr áreyrum. Efnistaka í árfarvegum verður í lágmarki yfir veiðitímabilið.

Á **leið um Skörðin** verður efnistaka úr námum um 760.000 m³ og er áætlaður fjöldi náma um 20. Efnistaka úr skeringum verður um 420.000 m³. Efnisnám verður úr melöldum í Möðrudal, á Geitasandi, Dyngjuskarði og „Línuskarði“. Austan við Austari fjallgarð er efnistaka í melöldum og ásum að Gestreiðarstaðakvísl og í farvegi hennar. Austan við Gestreiðarstaðakvísl og að Skollagrenisási er efnistaka í jökulruðningsholtum. Austan við Skollagrenisás liggur leiðin inn á Háreksstaðaleið og er efnistakan því á sömu stöðum á þeirri leið.

Við lagfæringu **núverandi leiðar** verður efnistaka úr námum um 350.000 m³ og er áætlaður fjöldi náma 16. Efnistaka úr skeringum verður um 120.000 m³. Efnistaka verður að mestu á ógrónu landi, melöldum og jökulruðningsholtum. Efnistaka verður m.a. í melöldum í Möðrudal, ruðningsholtum við Kverkfjallaleið, í melöldum við Vestari fjallgarð, á Geitasandi og í Heljardal. Austan við Austari fjallgarð er efnistaka í melum og farvegi Lindarár. Um Grjótgarðsháls og um Þrívörðuháls er efnistaka í jökulruðningsholtum. Milli Þrívörðuháls og Lönguhlíðar eru námur í aurum. Um Lönguhlíð og þar austan við eru námur í ruðningsholtum, í Ármótaselsmelum og við Víðidalsá. Um Grjótgarðsháls, Þrívörðuháls og Lönguhlíð liggur leiðin um lítt gróna ruðningshálsa.

4.1.5 Frekari breytingar á legu núverandi leiðar

Í umsögn hreppsnefndar Hlíðar-, Jökuldals- og Tunguhrepps um frekara mat á umhverfisáhrifum, dags. 9. febrúar 1998 og athugasemdum sem bárust á kynningartíma er bent á kafla á núverandi leið austan fjallgarða þar sem hægt sé að lagfæra og breyta veglínu enn frekar en fram kemur í matsskýrslu. Þessir kaflar eru í Lækjadal, á Þrívörðuhálsi og við Lönguhlíð. Til að sneiða hjá Vestari fjallgarði er bent á mögulega veltengingu frá núverandi Hringvegi úr Heljardal og þaðan norður Geitasand um Dyngjuskarð.

Í svari Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum dags. 16. febrúar 1998 segir m.a.:

„Ábendingar hreppsnefndar Hlíðar-, Jökuldals- og Tunguhrepps o.fl. aðila gera ráð fyrir mun meiri endurbótum á núverandi leið en tillaga Vegagerðarinnar. Ein sú leið sem bent hefur verið á, er að tengja saman leið um Skörðin, um Dyngjuskarð og inn á núverandi leið um Geitasand. Vegur lægi um 60 m lægra um Vestari Fjallgarð, brekkur yrði eitthvað styttri og minni. Vegur lægi áfram um og yfir 600 m h.y.s. um Dyngjuskarð, Geitasand,

Heljardal, Grjótgarðsháls, Þrívörðuháls og Lönguhlíð, þrátt fyrir breytingar á vegi, en draga má nokkuð úr bratta.

Umræddar breytingar hefðu í för með sér lengingu um 1 - 1,5 km miðað við núverandi leið, núverandi vegarstæði yrði óbreytt á um 6 - 8 km og nánast nýr vegur um 30 km. Svo mikil nýbygging eykur röskun á landi og raskar að hluta til því gróna landi, sem er nálægt núverandi leið. Vegur yrði í um 600 m h.y.s. á um 7,5 km og bröttustu brekkur um 8 % á um 800 m. (sjá töflu 2 - Vegtæknilegur samanburður í matsskýrslu, frekara mat). Efnisþörf yrði mun meiri og kostnaður um 150 m.kr. hærrí en gert er ráð fyrir varðandi uppbyggingu núverandi leiðar í matsskýrslu. Heildarkostnaður leiðarinnar um Dyngjuskarð og Heljardal með uppbyggingu á vegi í Langadal til Vopnafjarðar er áætlaður 700 m.kr. á móti 745 m.kr, ef Háreksstaðaleið er farin.

Megin ókostir leiðarinnar um Dyngjuskarð og Heljardal miðað við Háreksstaðaleið er að vegur liggur á um fjórðungi leiðarinnar í um 600 m h.y.s. og utan í nokkrum hliðarhalla víða, ásamt því að brekkur verða meiri og fleiri. Þá verður engin stytting til Vopnafjarðar eða á stofnvegakerfinu. Arðsemi Háreksstaðaleiðar verður meiri, en fram kemur í frummatskýrslu, samanborið við breytta leið um Dyngjuskarð og Heljardal, vegna aukins kostnaðar.“

Í viðbótargögnum Vegagerðarinnar dags. 24. febrúar 1998, segir m.a. um breytingar á legu núverandi leiðar frá Sauðá í Möðrudal að Ármótaseli, um Dyngjuskarð og Geitasand, Grjótgarðsháls, Lækjadal, Þrívörðuháls og Lönguhlíð.

„Þessar breytingar bæta núverandi leið að því marki að lega vegar batnar, brekkur minnka, en leiðin lengist, sbr. bréf Vegagerðarinnar 16.02.1998. Vegferillinn yrði ekki sambærilegur að gæðum og á Háreksstaðaleið.“

Ef gerðar verða frekari breytingar á núverandi leið umfram það sem lagt er til í matsskýrslu um Grjótgarðsháls, Lækjadal, Þrívörðuháls og Lönguhlíð eykst efnisþörfin og námum fjölgar. Í gögnum Vegagerðarinnar dags. 24. febrúar 1998 segir m.a. um efnisnám:

„Námusvæði á leið um Dyngjuskarð og Geitasand er ekki þekkt og hafa nánast ekkert verið könnuð. Mögulegar námur gætu verið í melum og/eða holtum austan við Sauðá í Möðrudal, beggja vegna Dyngjuskarðs og á 2 - 3 stöðum á Geitasandi. Heildarmagn úr námum miðað við frekari breytingar á núverandi leið er áætlað um 6 - 700 þús. m³ og um 3 - 400 þús. m³ úr skeringum, samtals 1 milljón m³ á um 39 km leið.“

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Núverandi landnotkun

Ferðapjónusta

Í frummatskýrslu kemur fram að áætluð umferð á Hringvegi um Möðrudalsöræfi er 90 bílar á dag yfir árið, 200 bílar á dag yfir sumarmánuðina og 20 bílar á dag yfir vetrarmánuðina.

Ferðapjónusta er rekin í Möðrudal og á heiðarbýlinu Sænautaseli á sumrin. Aðalsteinn Jónsson í Klausturseli o.fl. greina frá því í athugasemd dags. 8. febrúar

1998, að 10 þúsund ferðamenn hafi komið í Sænautasel sumarið 1997. Núverandi þjóðvegur liggur um hlaðið á Möðrudal, en fjarlægð frá Hringvegi í Sænautasel er 4 km.

Með Háreksstaðaleið verður fjarlægð Möðrudals frá Hringvegi um 8 km. Þá mun fjarlægð í Sænautasel aukast úr 4 km í 13 km. Með legu vegar yfir Skörðin verður fjarlægð vegar frá Möðrudal um 2 km og fjarlægð frá Sænautaseli verður sú sama og frá Háreksstaðaleið. Fyrirhugað er að halda núverandi vegarkafli á Hringvegi áfram við sem sumarvegi (landsvegi) en að honum verði ekki haldið opnum yfir veturinn.

Í umsögn hreppsnefndar Hlíðar-, Jökuldals- og Tunguhrepps og athugasemdum er einnig vakin athygli á að með færslu þjóðvegur sé verið að færa þjónustustaði úr alfaraleið. Vilhjálmur Snædal greinir frá því í athugasemd sinni dags. 16. janúar 1998 að fyrirhugaðar framkvæmdir kippi stoðum undan rekstri Fjallakaffis í Möðrudal.

Öryggi

Möðrudalur er eini bærinn í byggð við Hringveg um Möðrudalsöræfi og eini þjónustustaðurinn á 120 km leið milli Mývatns og Jökuldals.

Hreppsnefnd Hlíðar-, Jökuldals- og Tunguhrepps bendir í umsögn sinni á öryggishlutverk Möðrudals á veginum yfir Möðrudalsöræfi að vetrarlagi auk þess sem Sænautasel, Brúarvegur og vegurinn í Kverkfjöll færast fjær alfaraleið.

Aðalsteinn Jónsson o.fl. vekja athygli á að ábúendur í Möðrudal sinni öryggis- og eftirlitshlutverki með þjóðveginum um Möðrudalsöræfi yfir vetrartímamann og færsla vegar muni draga úr öryggi á því svæði fyrir vegfarendur.

Samkvæmt matsskýrslu verða tvö skýli staðsett við Háreksstaðaleið til þess að auka öryggi vegfarenda auk þess sem afleggjari í Möðrudal verður ruddur á veturnum til jafns á við þjóðveginn.

Vegalengdir

Með Háreksstaðaleið styttist leiðin milli Mið-Austurlands og Vopnafjarðar um 24 km, úr 176 km í 152 km, þann tíma sem vegurinn um Hellisheiði er lokaður. Möguleikar opnast á nýrri tengingu til Vopnafjarðar niður með Hofsa, en með þeirri tengingu yrði heildarstytting frá Vopnafirði til Egilsstaða allt að 40 km.

Með leið um Skörðin styttist leiðin milli Vopnafjarðar og Egilsstaða um 4 km, úr 176 km í 172 km. Vegur verður í 2 km fjarlægð frá Möðrudal.

Verði núverandi vegur endurbættur verður vegalengdin milli Vopnafjarðar og Egilsstaða óbreytt. Í umsögn Byggðastofnunar dags. 5. janúar 1998 kemur fram að lagning vegar um Skörðin hafi lítil sem engin áhrif á byggð á svæðinu. Vísað er til fyrra álits Byggðastofnunar með frummati um að Háreksstaðaleið hafi ekki umtalsverð áhrif á byggð í Vopnafirði og að varanleg lausn í samgöngumálum Vopnafirðinga séu göng undir Hellisheiði.

Í athugasemd samgöngunefndar Sambands sveitarfélaga í Austurlandskjördæmi, dags. 13. febrúar 1998, krefst nefndin þess að ekki verði hvikað frá áformuðum framkvæmdum á Háreksstaðaleið.

Í umsögn dags. 11. febrúar 1998 gerir hreppsnefnd Vopnafjarðar ekki athugasemd við vegstæðið Langidalur - Ármótasel.

Landnytjar

Háreksstaðaleið liggur um góða beitarrhaga sem skerðast vegna vegarins en miðað við fjölda sauðfjár á þessu svæði ætti það ekki að hafa afgerandi áhrif á búskap. Einnig mun vegurinn liggja um gjöfult fjallagrasasvæði sem nýtt hefur verið undanfarin ár.

Þjónusta

Byggðalína Landsvirkjunar liggur um Jökuldalsheiði og Möðrudalsfjallgarða. Fyrirhugað er að leggja Fljótsdalslínu 1 meðfram Byggðalínu á þessum kafla. Frá núverandi vegi liggja fimm slóðar að raflínunni. Vegalengdir frá Háreksstaðaleið að línunni verða töluvert meiri en frá núverandi vegi. Landsvirkjun telur að afhendingaröryggi línunnar kunni að minnka þar sem þjónusta við línuna að vetri til geti orðið erfiðari. Í bréfi Landsvirkjunar, dags. 15. júlí 1997, (fskj. 19 með frummatsskýrslu) segir að í ljósi verri aðkomu að Byggðalínu og þess að fyrirhugað sé að Fljótsdalslína 1 verði lögð samsíða núverandi línu þurfi að athuga aðkomuleiðir að línustæðinu frá fyrirhugðum vegi, sérstaklega m.t.t. þjónustuverkefna að vetrarlagi.

4.2.2 Fyrirhuguð landnotkun

Svæðið sem leiðirnar þrjár fara um liggur að hluta innan skipulagssvæðis Miðhálandis Íslands, en þar liggur fyrir tillaga að svæðisskipulagi sem hefur verið auglýst. Það liggur einnig innan skipulagssvæðis Svæðisskipulags Héraðssvæðis sem nú er unnið að.

Í tillögu að Svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands er mörkuð stefna um landnotkun á svæðinu vestan Háreksstaðaleiðar, þ.e. í Möðrudalsfjallgördum og vestasta hluta Jökuldalsheiðar. Þar er Jökuldalsheiðin flokkuð til svæða sem njóta verndar vegna alhliða verndargildis sem tekur til náttúruminja, þjóðminja og mikilvægustu lindasvæða og svæða með mikið útivistargildi. Möðrudalsfjallgarðar eru hins vegar flokkaðir til svæða sem eru jafnan fábreytt að náttúrufari.

Í athugasemd Aðalsteins Jónssonar ofl., er bent á að áður en ráðist sé í framkvæmdir á svæðinu þurfi að liggja fyrir heildstæð áætlun um mannvirkjagerð og mannvirkjabelti á þessu svæði milli Jökuldals og Jökulsár á Fjöllum.

Fyrir liggur úrskurður skipulagsstjóra ríkisins um mat á umhverfisáhrifum Fljótsdalslínu 1. Fyrirhugað er að leggja Fljótsdalslínu 1 samsíða Byggðalínu um Möðrudalsfjallgarða og verður á þeim kafla notast við slóða sem liggja samsíða Byggðalínu til að forðast frekara rask.

4.3 MENNINGARMINJAR

Fjöldi menningarminja er í nágrenni Háreksstaðaleiðar. Fjárrétt hjá Háreksstöðum og vörðustrýta á Sporðsmelahrygg lenda í veglínunni, auk þess sem varða í nágrenni Háreksstaða og vörðuhrúgald í melhól austanvert í Lönguhlíðarflóa koma líklega til með að raskast. Á 19. öld var talsverð byggð á Jökuldalsheiði og voru býlin alls 16 þegar mest var. Í tillögu að Svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands er Jökuldalsheiði flokkuð sem minjasvæði vegna minja um heiðabyggð á 19. öld.

Samkvæmt athugun Páls Pálssonar (fskj. 9 með matsskýrslu, frekara mat) mun leið um Skörðin liggja að hluta yfir og við gamla varðaða leið milli Möðrudals og Jökuldals en að öðru leyti um land sem er ósnortið af menningarminjum. Við breytingar á núverandi Hringvegi mun vegurinn liggja nálægt vörðum í Vestari

fjallgarði og gætu þær vörður skemmt við framkvæmdir. Suður um Heljardal, gegnum Fjallgarðaskarð, yfir Lónakíl og upp á Grjótgarðsháls liggur Hringvegur nálægt vörðum yfir dalinn.

Allar leiðirnar liggja um eyðibýlið Ármótasel og eru þar um 20 m frá syðstu tóttinni í vegarstæðið.

Í umsögn Þjóðminjasafns Íslands, dags. 11. febrúar 1998 er tekið undir umsögn Safnastofnunar Austurlands, dags. 21. september 1997, við frummatsskýrslu um að minjar í nálægð vegarstæðisins séu girtar af á meðan á framkvæmdum stendur og að þeim verði hlíft við raski eins og kostur er. Brýnt er fyrir framkvæmdaraðilum að sýna sérstaka varúð í nálægð við allar tóftir í Ármótaseli og mælt er til að fornleifafræðingur hafi eftirlit með framkvæmdum þar.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.4.1 Gróður

Í matsskýrslu er birt greinargerð Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands um gróðurþekju og gróðurfar á framkvæmdasvæðinu á grunni gervihnattamyndar (fskj. 11). Þar er vakin athygli á takmörkum slíkra mynda við greiningu gróðurs í mismunandi gróðurlendi vegna takmarkaðrar greiningarhæfni myndatökubúnaðarins auk landfræðilegra aðstæðna og ýmissa umhverfisþátta. Gengið er út frá þeim forsendum að samsetning gróðurs sé svipuð á leiðunum þremur og ástand gróðurs sé sambærilegt. Samkvæmt úttektinni eru 63 % Háreksstaðaleiðar gróin. Leið um Skörðin er um 39 % gróin og núverandi leið um 33 %. Gróðurþekja er mest austan til á öllum leiðunum, þ.e. við Gestreiðarstaðakvísl, Grunnvatn og Ármótasel.

Í úttekt Náttúrufræðistofnunar Íslands á gróðri á vegarstæði Háreksstaðaleiðar (fskj. 1 með frummatsskýrslu) kemur fram að hluti þeirra plöntutegunda sem fundust á svæðinu séu algengar um land allt. Hvergi á svæðinu sé að finna verulega sjaldgæfar tegundir á landsvísu eða sérstæðan gróður sem ekki á sér samsörun annars staðar á heiðinni. Landið sé sums staðar uppblásið eða viðkvæmt fyrir uppblæstri. Bent er á að gott fjallagrasaland sé á Jökuldalsheiði og að votlendissvæði vestur af Grunnvatni og tungan á milli Kollseyru og Langadalsár hafi töluvert verndargildi.

Náttúruvernd ríkisins leggur í umsögn sinni um frummatsskýrslu áherslu á að votlendissvæðinu í Sveigum verði raskað eins lítið og kostur er og leggur til að vegurinn verði lagður meðfram Lönguhlíð. Náttúrufræðistofnun Íslands tekur undir þetta í umsögn sinni um frummatsskýrslu en bendir á að Lönguhlíðin sé mjög blásin og því geti verið álitamál hvor kosturinn sé betri. Í svari Vegagerðarinnar dags. 25. september 1997 kemur fram að vegstæði vestan Lönguhlíðar liggja um ójafnara land og verði því mun meiri röskun á landi vegna skeringa og meiri hætta á snjósöfnun.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands dags. 5. febrúar 1998 og Náttúruverndar ríkisins dags. 3. febrúar 1998 kemur fram að ekki sé hægt að gera samanburð á gróðri á þeim þremur leiðum sem séu til athugunar þar sem gróður hafi einungis verið skoðaður á viðunandi hátt á Háreksstaðaleið í úttekt með frummatsskýrslu.

Náttúruvernd ríkisins telur að miðað við fyrirliggjandi gögn virðist æskilegast út frá náttúruverndarsjónarmiðum að fylgja núverandi leið þar sem sú leið sé minnst gróin af þeim svæðum sem til greina koma og liggja ekki um votlendi, þótt gerðar verði einhverjar lagfæringar og breytingar á veglínunni. Náttúruvernd ríkisins telur

nauðsynlegt að fram fari úttekt á gróðurfari vegna fyrirhugaðra breytinga á núverandi vegi áður en framkvæmdir hefjast.

4.4.2 Dýralíf

Í greinargerð Halldórs W. Stefánssonar og Skarphéðins G. Þórissonar (fskj. 8 með matsskýrslu) kemur fram að fuglalíf meðfram núverandi Hringvegi og í næsta nágrenni hans frá Ármótseli að Möðrudal sé nokkuð fjölskrúðugt miðað við hæð og sjáist þar fuglategundir sem að öllu jöfnu eru mest á láglendi. Flestar tegundir séu þó dæmigerðar tegundir í íslensku heiðalandi og er því talið að lagning vegar um Skörðin og úrbætur á núverandi vegi valdi ekki mikilli röskun á fuglalífi. Í greinargerðinni kemur fram að æskilegt sé að gera nánari úttekt og rannsóknir á fuglalífi þar sem mestu breytingarnar á vegarstæðinu séu fyrirhugaðar, s.s. við Austari fjallgarð.

Í úttekt Skarphéðins Þórissonar á fuglalífi í nágrenni Háreksstaðaleiðar (fskj. 2 með frummatsskýrslu) kemur fram að vegur geti truflað varp heiðagæsa á tungunni milli Kollseyru og Langadalsár og telur hann æskilegt að færa veginn norðar, fjær tungunni. Í umsögnum Náttúruverndar ríkisins og Náttúrufræðistofnunar Íslands um frummatsskýrslu var tekið undir þetta atriði. Samkvæmt svari Vegagerðarinnar, dags. 25. september 1997, er af veltæknilegum ástæðum ekki æskilegt að færa veginn norðar við Sveiga og Kollseyru. Krappari beygja yrði um Langadalsá og meiri bratti og hætt er við að snjósöfnun yrði meiri á vegarstæðinu.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um matsskýrslu kemur fram að stofnunin telur sig ekki í stakk búna til að meta með öryggi fuglalíf á svæðinu á grunni fyrirliggjandi gagna. Fullnægjandi upplýsingar um fuglalíf nái ekki til alls svæðisins sem leiðirnar þrjár liggja um en á grundvelli þeirra upplýsinga sem liggja fyrir er ekki hægt að sjá að kynntar breytingar á núverandi vegi valdi mikilli röskun á fuglalífi. Að mati stofnunarinnar hafa breytingar á núverandi vegi helst áhrif á dýralíf á svæðið við utanverðan Lónakíl, en forsendur fyrir óverulegri röskun á fuglalífi á svæðinu eru að efnistaka fari ekki fram á varpstöðvum fuglanna.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins um matsskýrslu kemur fram það álit að áhrif af vegalagningunni á dýralíf verði að öllum líkindum minnst verði núverandi leið að mestu leyti fylgt.

Í matsskýrslu kemur fram að allar leiðirnar fara yfir ár og læki. Sett verða stálplöturæsi í farvegi og verða vatnsopin á þann hátt að þau hafa engin áhrif á vatnshæð þegar rennsli ána er nálægt meðalrennsli. Vatnasvið eru stærst í ám á Háreksstaðaleið; Langadalsá, Kollseyru, Gestreiðarstaðakvísl, Háreksstaðakvísl og Víðidalsá. Leið um Skörðin fer yfir Kollseyru, Gestreiðarstaðakvísl, Háreksstaðakvísl, Víðidalsá og Sauðá. Núverandi leið fer um Gestreiðarstaðakvísl (Lindará og Lónakíl), Víðidalsá og Sauðá. Veiðimálastjóri gerir ekki athugasemd við framkvæmdir eins og þeim er lýst í fylgiskjali 4 með matsskýrslu.

4.5 JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Háreksstaðaleið

Berggrunnurinn á vegsvæðinu er úr móbergi og basalthraunlögum. Mikið er af setlögum á svæðinu og eru helstu setlagagerðir vikrar, eldri áreyrar og jökulruðningur. Talsvert er af malarásum um miðbik svæðisins og á svæðinu austan við Langadalsá verður vegurinn byggður á árhjöllum. Í greinargerð fulltrúa Náttúruverndar ríkisins á Austurlandi (fskj. 8 með frummatsskýrslu) er vakin athygli á fjölbreytilegum jökulminjum í nágrenni veglínu. Þar segir einnig að ekki megi spilla umhverfi fossa og flúða Langadalsár á brúarstæði við stöð 9.100 svo sem með sprengingum eða efnistöku.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins um frummatsskýrslu, dags. 8. september 1997, er gerð athugasemd við fjölda náma og óskað eftir að athugað verði hvort ekki megi fækka námum á svæðinu og taka meira efni úr einstökum námum. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands, dags. 4. september 1997, er lögð áhersla á að námur á framkvæmdasvæðinu séu hafðar sem fæstar, en talið að ekki verði spjöll á sérstæðum jarðmyndunum vegna efnistöku.

Í svari Vegagerðarinnar við spurningum Skipulagsstofnunar, dags. 16. febrúar 1998, kemur fram að mögulegt er að fækka námum um 2 - 4 á Háreksstaðaleið með því að stækka aðrar.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands, dags. 5. febrúar 1998, er bent á að Háreksstaðaleið og leið um Skörðin munu fara yfir lítt snortið land og þannig skerða ósnortin víðerni. Í séráliti tveggja hreppsnefndarmanna sem fylgdi umsögn hreppsnefndar Hlíðar-, Jökuldals- og Tunguhrepps, dags. 9. febrúar 1998, er lögð áhersla á mikilvægi ósnortinna, samfelldra víðátta sem fari stöðugt fækkandi á hálendinu þar sem mannvirkjagerð setji æ sterkari svip á víðáttu landsins og að Háreksstaðaleið skeri í sundur lítt snortnar víðáttur og grónar heiðar með mikilli landslagsfegurð. Í athugasemd Aðalsteins Jónssonar o.fl., dags. 8. febrúar 1998, er mótmælt lagningu vegar skv. Háreksstaðaleið þar sem hún liggir um grónar heiðar með mikilli landslagsfegurð, mikilvægum gróðri og dýralífi.

Leið um Skörðin

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands, dags. 5. febrúar 1998, kemur fram að á grunni fyrirliggjandi gagna sé erfitt að gera samanburð á áhrifum mismunandi kosta á jarðfræði og jarðmyndanir. Í umsögn eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins (fskj. 10 með matsskýrslu) er tekið fram að veglína um Skörðin hafi ekki verið mæld nákvæmlega og rannsóknir hafi ekki farið fram varðandi efnistökuastaði og því sé á þessu stigi einungis hægt að meta leiðina gróflega. Þó virðist ljóst að minna rask verði af vegagerð á leið um Skörðin og eftir núverandi veglínu en á Háreksstaðaleið. Á móti koma mun fleiri skeringar á leið um Skörðin svo og vegfyllingar sem gætu orðið áberandi, t.d. þar sem farið er um fjallgarðana.

Eftirlitsráðgjafi Náttúruverndar ríkisins bendir á að viðkvæmasti hluti leiðarinnar um Skörðin gagnvart landslagi sé í Dyngjuskarði og vestur frá því og mikilvægt sé að veglínan verð vel löguð að landinu og varlega farið í efnistöku.

Leiðin um Skörðin liggur á svipuðum slóðum um fjallgarðana og núverandi Byggðalína Landsvirkjunar. Áformað er að leggja Fljótsdalslínu 1 meðfram

Byggðalínu og verður svæðinu því raskað frekar en nú er. Að núverandi vegi meðtöldum eru því til staðar tvö mannvirkjabelti á svæðinu.

Núverandi leið

Fram kemur í umsögn Náttúruverndar ríkisins, dags. 3. febrúar 1998, að nauðsynlegt sé að gera nákvæma athugun á efnisnámi áður en hægt verður að samþykkja endurbyggingu núverandi vegar. Enn fremur segir að helstu landslagsáhrif verði vegna breytinga á svæðinu frá Grjótgarðshálsi um Lónakíl þar sem vegurinn sveigir frá Lindará upp í Heljardal. Ný veglína um Lónakíl muni líklega fylgja að nokkru leyti núverandi vegi og hafi svæðið í heild raskaða ásýnd. Eftirlitsráðgjafi Náttúruverndar ríkisins (fskj. 10) leggur áherslu á að ef núverandi vegur verði endurbyggður, verði efni ekki tekið í fornum jökulgarði við Lónakíl þar sem séu sérstæð lón og pollar og að gæta skuli varúðar við ruðningshóla þar sem vegurinn sveigir frá Lindará upp í Heljardal.

Að mati Náttúruverndar ríkisins og Náttúrufræðistofnunar Íslands verða áhrif á landslag minnst á núverandi leið þar sem efnistaka er minnst, vegur fylgir að mestu núverandi vegi og liggur yfir land sem þegar er raskað. Hins vegar má gera ráð fyrir að heildarmagn efnistöku verði svipað því sem er á Háreksstaðaleið og á leið um Skörðin ef gerðar verða frekari endurbætur á núverandi leið eins og fram kemur í bréfi Vegagerðarinnar, dags. 16. febrúar 1998.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur tilkynnt til annarrar athugunar fyrirhugaða lagningu Hringvegur frá Vegaskarði að Ármótaseli.

Fyrir liggur úrskurður skipulagsstjóra ríkisins frá 3. október 1997 þar sem fram kemur að ráðast skuli í frekara mat á umhverfisáhrifum lagningar Hringvegur úr Langadal að Ármótaseli í Norður-Múlasýslu. Þar skuli koma fram samanburður á Háreksstaðaleið, leið um Skörðin og uppbyggingu núverandi vegar um Möðrudalsfjallgarða. Einnig verði gerð frekari grein fyrir þeim kosti að vegtenging milli Norðurlands og Austurlands verði um Fjöllin, Vopnafjörð og Hlíðarfjöll með jarðgöngum undir Hellisheiði.

Vegur úr Langadal að Ármótaseli, Háreksstaðaleið

Með lagningu vegar á Háreksstaðaleið myndast nýtt mannvirkjabelti á ósnortnu landi. Mannvirkjabelti um svæðið verða því þrjú, þ.e. núverandi Hringvegur, línuleið Byggðalínu og fyrirhugaðrar Fljótsdalslínu 1 með tilheyrandi slóða og nýr Hringvegur úr Langadal að Ármótaseli. Nýjar framkvæmdir geta leitt til frekari krafna um framkvæmdir útfrá veginum, t.d. lagningu slóða að ofangreindum línuleiðum. Nýta ber núverandi leiðir til þjónustu, t.d. við lagningu slóða að Byggðalínu og fyrirhugaðrar Fljótsdalslínu 1.

Umhverfisáhrif Háreksstaðaleiðar verða mest vegna framkvæmda á ósnortnu, grónu landi þar sem ekki hefur verið mótuð stefna um landnotkun til frambúðar. Vegurinn liggur á köflum yfir votlendi, t.d. við Grunnavatn og fer víða um svæði sem eru viðkvæm fyrir uppblæstri. Vegurinn mun liggja um beitarlönd, gjöful fjallagrasa-svæði og nærri varpstöðvum heiðagæsa. Vegurinn mun einnig fara nálægt fjölda menningarminja, t.d. við Ármótasel. Vegalagningin færir umferð fjær ferðaþjónustustöðunum í Sænautaseli og í Möðrudal, en Möðrudalur er eini þjónustustaðurinn á Hringveginum milli Mývatns og Jökuldals.

Efnistaka er fyrirhuguð úr fjölda náma enda er efnisþörf mikil og raskar fjölbreytilegum jökulminjum.

Helsti ávinningur af legu Hringvegur úr Langadal að Ármótaseli eru vegtæknilegs eðlis. Vegurinn mun liggja 100 m lægra og um skýlla svæði en núverandi leið. Veghalli minnkar, vegsýn og umferðaröryggi eykst. Vegurinn liggur um sléttlendi og gert er ráð fyrir að það dragi úr snjósöfnun.

Vegurinn yfir Háreksstaðaheiði býður jafnframt upp á umtalsverða styttingu vegalengdar milli Vopnafjarðar og Héraðs með nýjum vegi niður með Hofsá.

Vegur um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð, Skarðaleið

Leiðin um Skörðin liggur um svæði sem er gróðurminna en á Háreksstaðaleið og er dýralíf talið fábreyttara. Leiðin fylgir Háreksstaðaleið frá Háreksstaðakvísl austur um að Ármótaseli. Gróður er nær samfelldur á þessum hluta leiðarinnar og þar er farið um votlendi hjá Grunnavatni. Frá Gestreiðarstaðakvísl og vestur úr liggur leiðin yfir gróðurminna svæði en á Háreksstaðaleið.

Vegurinn bætir aðgengi að Byggðalínu Landsvirkjunar á um þriðjungi leiðarinnar, en liggur annars um ósnortið land. Fjarlægð vegar frá Sænautaseli verður sú sama og frá Háreksstaðaleið. Möðrudalur færir 2 km fjær Hringveginum.

Efnisþörf úr námum á þessari leið er heldur meiri en á Háreksstaðaleið, en mikið er um fyllingar vegna ójafns lands og skeringar verða umfangsmiklar. Sjónræn áhrif vegarins verða því talsverð.

Vegtæknilega séð er leiðin um Skörðin talin mun síðri kostur en Háreksstaðaleið. Vegna beygjukrappa og langhalla fer hönnunarhraði niður í allt að 60 km/klst úr 90 km/klst. Þá liggur leiðin meira utan í hlíðum og í nokkrum hliðarhalla svo að meiri hætta verður á snjósöfnun á veginum.

Í matsskýrslu, umsögnum og athugasemdum kemur ekkert það fram sem mælir með leið um Skörðin.

Endurbygging núverandi vegar

Með endurbyggingu núverandi vegar eru snjóastaðir lagfærðir að einhverju leyti og dregið mikið úr bratta og kröppum beygjum. Ljóst þykir að áhrif á gróður og dýralíf verða minni en á Háreksstaðaleið og leið um Skörðin þar sem vegurinn liggur um svæði sem þegar er raskað af mannvirkjagerð, en gögn um endurbyggingu núverandi leiðar eru ekki sambærileg gögnum um Háreksstaðaleið og er því ekki hægt að meta að fullu og bera saman umhverfisáhrif þessara leiða. Vegurinn liggur að mestu um gróðurlítið land. Á þeim stöðum þar sem tilfærsla verður á veginum er helst að vænta gróðurs þar sem farið er yfir Lindará á mótum Fiskidals og Kollseyru. Efnisþörf úr námum á þessari leið er talsvert minni en á Háreksstaðaleið og leiðinni um Skörðin.

Endurbygging núverandi leiðar mun valda minnstri röskun á núverandi landnotkun og búsetu á svæðinu. Ferðaþjónusta sem byggð hefur verið upp á svæðinu á undanförunum árum verður í alfaraleið og getur Möðrudalur áfram gegnt öryggishlutverki á leiðinni. Ekki verður þörf á nýrri slóðagerð vegna þjónustu við Byggðalínu Landsvirkjunar og vegalengd á milli Vopnafjarðar og Egilsstaða verður óbreytt. Vegurinn liggur eins og Háreksstaðaleið nálægt menningarminjum við eyðibýlið Ármótasel. Vegtæknilega séð er þessi leið talin sambærileg leiðinni um Skörðin. Fram hefur komið að unnt sé að bæta legu vegarins á köflum um Lönguhlíð, Þrívörðuháls og í Lækjadal.

Einnig er mögulegt að beygja af núverandi leið í Heljardal og fara um Geitasand og Dyngjuskarð. Með því myndi vegurinn liggja lægra og sveigja fram hjá hæsta og brattasta hluta leiðarinnar um Vestari fjallgarð. Nýbyggingar vegarins myndu aukast um 20 km verði af þessum breytingum. Efnisþörf og kostnaður eykst samsvarandi og verður svipaður því sem er á Háreksstaðaleið. Möðrudalur færir 2 km fjær Hringveginum. Með þessum breytingum má bæta vegtæknileg atriði núverandi vegar án þess að valda miklu raski á landnotkun, búsetu og náttúrufari, enda liggur slóði eftir Geitasandi að Byggðalínu og því ekki um ósnortið svæði að ræða fyrr en komið er vestur fyrir Dyngjuskarð. Mat á umhverfisáhrifum þessara breytinga hefur ekki farið fram.

Niðurstaða

Bornir hafa verið saman þrír kostir á legu Hringvegjar frá Vegaskarði að Ármótaseli. Frekari grein hefur verið gerð fyrir þeim kostum að byggja upp núverandi veg og fara svokallaða Skarðaleið. Ekki hefur verið gerð grein fyrir þeim kosti að leggja veg um Fjöllin, Vopnafjörð og Hlíðarfjöll með jarðgöngum undir Helliðshéi þar sem Vegagerðin telur þá leið ekki koma til greina vegna mikils kostnaðar og aukinna vegalengda milli Akureyrar og Egilsstaða.

Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, sbr. lög nr. 135/1997, skulu meiri háttar framkvæmdir sem áhrif hafa á umhverfið og breyta ásýnd þess, svo sem breyting lands með jarðvegi og efnistöku, vera í samræmi við skipulagsáætlanir og úrskurð um mat á umhverfisáhrifum þar sem það á við. Óheimilt er að hefja slíkar framkvæmdir sem ekki eru háðar byggingarleyfi fyrir en að fengnu framkvæmdaleyfi viðkomandi sveitarstjórnar. Sú fyrirhugaða vegagerð sem hér um ræðir er framkvæmdaleyfisskyld skv. framangreindu. Þrátt fyrir að fyrirhuguð framkvæmd sé á óskipulögðu landi getur sveitarstjórn skv. 3. tl. ákvæðis til bráðabirgða í skipulags- og byggingarlögum veitt framkvæmdaleyfi að fengnum meðmælum Skipulagsstofnunar. Unnt er að binda slíkt leyfi skilyrðum.

Á grundvelli framlagðra gagna er það niðurstaða skipulagsstjóra ríkisins að leiðin um Skörðin komi síst til greina m.t.t. umhverfis og vegtæknilegra sjónarmiða og er henni því hafnað.

Það er mat skipulagsstjóra ríkisins að hægt sé að fallast á lagningu vegar úr Langadal að Ármótaseli, Háreksstaðaleið, eins og henni er lýst í matsskýrslu, með tilteknum skilyrðum.

Á grundvelli framlagðra gagna er það álit skipulagsstjóra ríkisins að endurbygging núverandi leiðar hafi minnst áhrif á menn og samfélag, menningarminjar, gróður, dýralíf, jarðmyndanir og landslag. Vegtæknilegir þættir eru þó óhagstæðari en á Háreksstaðaleið en þá má bæta með breytingum á legu vegar um Lönguhlíð, Þrívörðuháls og Lækjadal.

Legu vegarins má bæta enn frekar með því að fara úr Heljardal um Geitasand inn á Skarðaleið um Dyngjuskarð. Ekki er hægt að fallast á þá breytingu á legu vegarins nema að undangengnu mati á umhverfisáhrifum.

Ljóst virðist að endurbygging núverandi vegar muni hafa minni neikvæð umhverfisáhrif en Háreksstaðaleið. Hvort vegtæknilegur ávinningur Háreksstaðaleiðar vegi upp þá náttúrufarslegu kosti sem endurbygging núverandi leiðar hefur umfram Háreksstaðaleið er ekki hægt að meta fyrir en aflað hefur verið viðbótargagna.

Afstaða sveitarstjórnar til þess hvort velja beri Háreksstaðaleið eða uppbyggingu núverandi vegar liggur ekki fyrir.

Skipulagsstjóri ríkisins telur að sæki Vegagerðin um framkvæmdaleyfi fyrir endurbyggingu núverandi vegar á grundvelli 3. tl. bráðabirgðaákvæðis skipulags- og byggingarlaga þyrftu eftirfarandi gögn að liggja fyrir áður en leyfið yrði veitt: Úttekt á gróðri og dýralífi á framkvæmdasvæði fyrirhugaðrar leiðar. Ennfremur upplýsingar um staðsetningu og umfang efnistöku, magn efnis, fyrirhugaðan frágang námusvæða og áhrif efnistöku, skeringa og fyllinga á jarðmyndanir og landslag.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 11. greinar laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu, ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim

Vegur úr Langadal að Ármótaseli, Háreksstaðaleið

Fallist er á lagningu vegar samkvæmt Háreksstaðaleið eins og henni er lýst í matsskýrslu með eftirfarandi skilyrðum:

1. Votlendissvæðin í Sveigum og á milli Lönguhlíðar og Grunnvatns verði ekki ræst fram, heldur lagður „fljótandi“ vegur yfir svæðin.
2. Efnistaka verði í samráði við Náttúruvernd ríkisins.
3. Umhverfi Langadalsár á brúarstæði við stöð 9.100 verði ekki spilt með sprengingum eða efnistöku.
4. Menningarminjar verði girtar af meðan á framkvæmdum stendur og þeim hlíft við raski eins og kostur er. Samráð verði haft við Þjóðminjasafn Íslands um framkvæmdir við Ármótasel.
5. Frágangur vegna framkvæmda verði í samráði við Náttúruvernd ríkisins og landeigendur.

Endurbygging núverandi vegar

Fallist er á endurbyggingu núverandi vegar eins og henni er lýst í matsskýrslu ásamt mögulegum breytingum á veglínunni um Lækjadal, Þrívörðuháls og Lönguhlíð með eftirfarandi skilyrðum:

1. Efnistaka verði í samráði við Náttúruvernd ríkisins.
2. Menningarminjar verði girtar af meðan á framkvæmdum stendur og þeim hlíft við raski eins og kostur er. Samráð verði haft við Þjóðminjasafn Íslands um framkvæmdir við Ármótasel.
3. Frágangur vegna framkvæmda verði í samráði við Náttúruvernd ríkisins og landeigendur.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 15. apríl 1998.

Reykjavík, 6. mars 1998.



Stefán Thors



Hólmfríður Sigurðardóttir