

## **NORÐAUSTURVEGUR, BANGASTAÐIR-VÍKINGAVATN, KELDUNESHREPPI**

### **Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum**

#### **1. INNGANGUR**

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Norðausturvegar, Bangastaðir-Víkingavatn í Kelduneshreppi, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í matsskýrslu:** Nýr 10 km langur vegur frá Bangastöðum um Fjallahöfn með 100 m langri brú yfir Lónsós að Víkingavatni í Kelduneshreppi.

**Markmið framkvæmdar:** Að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi milli byggðarlaga á Norðausturlandi.

**Athugun Skipulagsstofnunar:** Þann 29. september 2000 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 18. október 2000 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og í Skránni 19. október 2000. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 18. október til 29. nóvember 2000 á skrifstofu Kelduneshrepps og í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Þrjár athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar Kelduneshrepps, Náttúruverndar ríkisins, Landgræðslu ríkisins, veiðimálastjóra og Þjóðminjasafns Íslands. Framkvæmdin var kynnt Landssímanum og Náttúrufræðistofnun Íslands.

**Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:**

**Matsskýrsla:** Norðausturvegur, Bangastaðir-Víkingavatn, Kelduneshreppi. Mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin, september 2000.

**Önnur gögn:** Svör framkvæmdaraðila við fyrirspurnum Skipulagsstofnunar, umsögnum og athugasemdum dags. 2., 21. og 23. nóvember og 16. desember 2000.

## 2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Kelduneshreppi með bréfi dags. 30. október 2000.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 21. nóvember 2000.

Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 1. nóvember 2000.

Veiðimálastjóra með bréfi dags. 7. nóvember 2000.

Þjóðminjasafni Íslands með bréfi dags. 20. desember 2000.

## 3. ATHUGASEMDIR

Þrjár athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Þórarni Björnssyni og Gunnari Hallgrímssyni með bréfi dags. 22. nóvember 2000.

Rúnari Gústafssyni f.h. landeigenda helmings jarðarinnar Auðbjargarstaða með bréfi dags. 28. nóvember 2000.

Náttúruverndarnefnd Þingeyinga dags. 29. nóvember 2000.

## 4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

### 4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning 10 km langs nýs vegarkafli á Norðausturvegi í Kelduneshreppi frá Háubrekku skammt sunnan við eyðibýlið Bangastaði á austanverðu Tjörnesi að slitlagsenda við Víkingavatn í Kelduhverfi. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi og er stefnt að því að framkvæmdir hefjist vorið 2001 og ljúki haustið 2002.

#### 4.1.1 Lega vegar

Í matsskýrslu eru kynntir þrír kostir á legu nýs vegar á kaflanum frá Bangastöðum að Víkingavatni, ásamt lýsingu á möguleikum á gerð jarðgangna á vegarkafnanum. Leið 1 um Lónsós er valkostur Vegagerðarinnar. Samkvæmt henni mun nýr vegur fylgja núverandi vegi frá Bangastöðum suður fyrir Gerðibrekku, en sveigir þar til austurs og skásker hlíðina skammt sunnan Hringbjargs niður í fjöru við Fjallahöfn. Þar sveigir vegurinn til austurs eftir sjávarkambi sem aðskilur Lónið og hafið og fer yfir Lónsós á 100 m langri brú. Vegurinn liggur hæst í 100 m.y.s. Samkvæmt matsskýrslu styttir leið 1 Norðausturveg um 2,6 km. Áætlaður heildarkostnaður er 400-450 milljónir kr.

#### 4.1.2 Aðrir kostir

Á undirbúningstíma framkvæmdarinnar voru tveir kostir bornir saman við leið 1.

**Leið 2**

Samkvæmt matsskýrslu fylgir leið 2 í aðalatriðum núverandi vegi frá Bangastöðum niður fyrir Auðbjargarstaðabrekku. Milli Auðbjargarstaða og Lóns liggur veglínan mest u.þ.b. 200 m sunnan við núverandi veg en fylgir honum eftir það. Vegarkaflinn er 12,5 km að lengd og liggur hæst í 122 m.y.s. Áætlaður heildarkostnaður er 360-400 milljónir kr.

**Leið 3**

Leið 3 fylgir, samkvæmt matsskýrslu, leið 1 niður í fjöru við Fjallahöfn. Veglínan fylgir hlíðinni að Vallargerði en sveigir austur yfir eiðið milli Innra- og Ytra-Lóns og sameinast leið 2 og núverandi vegi um 1,5 km austan við Lón. Leiðin styttir núverandi Norðausturveg um 2,2 km. Í matsskýrslu kemur fram að tekin hafi verið ákvörðun um að leið 3 yrði ekki valin áður en vinna við rannsóknir hófst þar sem talið var að hún hefði mest umhverfisáhrif í för með sér. Hún liggi í jaðri votlendis. Auk þess þurfi að byggja upp eiðið í miðju Lóninu svo vegurinn geti legið um það. Reiknað var með að framkvæmdin hefði áhrif á lífríki Lónsins.

**Jarðgöng**

Framkvæmdaraðili skoðaði þann kost að leggja jarðgöng á leið 1 og leið 2. Niðurstaðan varð sú að jarðgöng myndu hafa í för með sér minna rask á landslag og lífríki en fyrirhugaður vegur auk þess sem öryggi vegarins yrði mikið m.t.t. snjóa og hálku. Áætlaður kostnaður jarðganga um Fjallahöfn yrði 600 milljónir kr. og um Auðbjargarstaðabrekku 720 milljónir kr. Heildarkostnaður vegna framkvæmdarinnar yrði því mun hærri en áætlanir framkvæmdaraðila gerðu ráð fyrir og engin arðsemi ef þau eru borin saman við leiðir 1 og 2. Framkvæmdaraðili hafnaði því jarðgöngum.

**4.1.3 Efnistaka**

Samkvæmt matsskýrslu er áætluð heildarefnisþörf leiðar 1 um 616 þús. m<sup>3</sup>. Gert er ráð fyrir að stærsti hluti efnis verði tekinn úr skeringum, um 596 þús. m<sup>3</sup>, og rúmir 81 þús. m<sup>3</sup> úr námu á sandinum austan við Lónsós. Fyrirhugað er að nýta umframmagn efnis í grjótvörn meðfram veginum við Lónsós og til uppbyggingar vegarins á Tjörnesi norðan við fyrirhugaðan veg.

Skering A, Háabrekka. Skeringin verður tæplega 180 m löng og 3 m djúp þar sem hún er dýpst. Áætlað er að taka um 7.200 m<sup>3</sup> af fyllingarefni úr skeringunni á um 6.800 m<sup>2</sup> svæði.

Skering B, Litlabrekka. Skeringin verður um 260 m löng og er um 5 m djúp þar sem hún er dýpst og er hluti hennar í klöpp ofan við veginn. Áætlað er að taka um 10.000 m<sup>3</sup> af fyllingarefni úr skeringunni á um 6.400 m<sup>2</sup> svæði.

Skering C, Gerðibrekka. Skeringin verður um 200 m löng og um 14 m djúp þar sem hún verður dýpst. Áætlað er að taka um 45.000 m<sup>3</sup> af burðarlags- og klæðningarefni á um 9.900 m<sup>2</sup> svæði.

Skering D, Karlsbrekka. Skeringin verður um 140 m löng og 5 m djúp þar sem hún verður dýpst og áætlað er að taka um 6.700 m<sup>3</sup> af fyllingarefni á um 3.000 m<sup>2</sup> svæði.

Skering og náma E, ofan Hafnardals. Skeringin verður um 300 m löng í gegnum 18 m háan misgengisstall og verður dýpst 14 m. Áætlað er að taka um 102.600 m<sup>3</sup> af fyllingar- og burðarlagefni úr skeringunni sem nær yfir 21.700 m<sup>2</sup> svæði.

Skering og náma F, við Hafnardal. Skeringin verður um 600 m löng í gegnum 76 m háa sjávarhamra og verður hún um 33 m djúp þar sem hún verður dýpst. Áætlað efnismagn er um 401.000 m<sup>3</sup> á um 28.900 m<sup>2</sup> svæði sem notað verður sem burðarlagsefni, rofviörn við brúna á Lónsós og fyllingarefni.

Skering G, við austurenda vegarkafans. Skeringin er á þeim kafla sem nýr vegur mun fylgja núverandi vegi. Áætlað efnismagn er um 7.900 m<sup>3</sup> sem notað verður sem fyllingarefni.

Náma H, Fuglatjörn. Áætlað efnismagn er um 81.400 m<sup>3</sup> af fyllingarefni. Fyrirhugað er að útbúa fuglatjörn á sandinum austan Lónsós í lok efnistöku. Dýpt námunar verður um 4 m og áætlað er að vatnsyfirborð tjarnarinnar verði um 12.000 m<sup>2</sup>.

Áætluð heildarefnisþörf vegna leiðar 2 er um 633 þús m<sup>3</sup>. Búist er við að nóg efni fáiist úr skeringum.

#### 4.1.4 Brú, ræsi og áningarstaður

Samkvæmt matsskýrslu verður brú yfir Lónsós líklega byggð snemma á framkvæmdatímanum því vegagerð austan við ósinn er háð efnistöku vestan við hann. Fyrirhuguð brú verður steinsteyp, 100 m löng og 8 m breið og hægt verður að sigla undir hana á minni bátum.

Ræsi verða staðsett þar sem búast má við rennandi vatni og stefnt er að því að koma fyrir ræsum undir veginn á tveimur stöðum á Flæðum fyrir æðarfugl.

Í skeringu og námu E ofan við Hafnardal er fyrirhugað að koma fyrir áningarstað við bjargbrúnina þar sem útsýni er yfir Axarfjörð.

## 4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

### 4.2.1 Umferðaröryggi

Núverandi vegur er samkvæmt matsskýrslu hæðóttur malarvegur sem uppfyllir ekki nútímakröfur um burðarþol og sjónlengdir. Ennfremur segir að í Auðbjargarstaðabrekku sé vegurinn mjög hættulegur vegna bratta og snjóflóða en brekkan sé ein aðalhindrunin á greiðum vegasamgöngum milli Húsavíkur og byggða austan Tjörness.

Samkvæmt matsskýrslu verður vegur samkvæmt leið 1 án blindhæða og brattrar brekka, en mesti bratti á leiðinni verður 7 % á um 600 m löngum kafla. Hæðarlega vegarins batnar og verður jafnari og vegsýn og umferðaröryggi eykst. Veðurskilyrði eru talin hagstæðari á fyrirhugaðri leið og snjóflóðahætta engin. Fyrirhugaður vegur verði því mun öruggari en núverandi vegur og slyshætta minni. Vetrarsamgöngur verði greiðari og vetrarþjónusta ódýrari á leið 1 en leið 2, þ.e. endurbyggingu á núverandi vegi, þar sem vegurinn liggja betur með tilliti til snjóalaga og veðurs auk þess sem viðhalds- og rekstrarkostnaður verði minni vegna styttri vegar.

Samkvæmt matsskýrslu verður mesti bratti á leið 2 7 % á um 1300 m löngum kafla og ekki hægt að útiloka hættu á snjóflóðum á veginum. Í viðbótargögnum framkvæmdaraðila kemur fram að eitt af meginmarkmiðum með endurbyggingu vegarins um Tjörnes sé að tryggja öruggar samgöngur við byggðirnar austan Húsavíkur allt árið. Auðbjargarstaðabrekka hafi alla tíð verið mesti farartálminn á leiðinni. Brekkan sé löng og brött, þar hafi fallið mörg snjóflóð og orðið nokkur

alvarleg umferðarslys. Við val vegstæðis á austanverðu Tjörnesi hafi megináhersla verið lögð á að ná miklu öryggi fyrir vegfarendur og tryggja öruggar vetrarsamgöngur, meðal annars með því að finna hallaminni leið sem væri utan snjóflóðasvæða og lægi lægra í landinu. Þá hafi verið horft til þess að stytta leiðina. Þessum markmiðum verði ekki náð með leið 2. Hún sé lakari vegtæknilega séð en leið 1, brekkan sé í beygju og erfitt að tryggja leiðina fullkomlega gagnvart snjóflóðum. Þá sé leiðin frá Gerðibrekku að Auðbjargarstaðabrekku einnig verulega mikið lakari vegtæknilega, en samsvarandi kafli á leið 1 um Fjallahöfn. Með hliðsjón af framansögðu sé það mat framkvæmdaraðila að leið 2 um Auðbjargarstaðabrekku sé ekki ásættanlegur kostur.

Í frekari gögnum frá framkvæmdaraðila kemur fram að óhappatíðni á leið 2 um Auðbjargarstaðabrekku verði a.m.k. 38% hærri en á leið 1 um Fjallahöfn. Fram kemur að fjöldi ófærðardaga á leið 2 um Auðbjargarstaðabrekku hafi síðastliðin ár verið 3–4 dagar á ári og að á veginn falli að meðaltali 3–4 snjóflóð á ári. Samkvæmt skrám frá Veðurstofu Íslands hafi 23 snjóflóð fallið í Auðbjargarstaðabrekku frá árinu 1964 sem hafi m.a. lent á 5–6 bílum. Ekki sé búist við að snjóflóð falli á leið 1 um Fjallahöfn en á leið 2 um Auðbjargarstaðabrekku verði fjöldi snjóflóða áfram sá sami.

### Landnotkun

Miðað við lagningu vegar samkvæmt leið 1 verður núverandi Norðausturvegur, samkvæmt matsskýrslu, að tengivegi að austanverðu þar sem hann tengist inn á nýja vegarkafllann í nágrenni Víkingavatns en að vestanverðu verður hann að einkavegi að endurvarpsstöð Landssímans og tengist inn á nýja vegarkafllann undir Gerðibrekku. Núverandi vegur verði ekki fjarlægður á kaflanum frá Auðbjargarstöðum að endurvarpsstöð en verði lokaður fyrir allri umferð. Girt verði þvert yfir veginn við Auðbjargarstaði, endurvarpsstöð og Gerðibrekku, en þar verði einfalt hlið á girðingunni. Við Auðbjargarstaði og endurvarpsstöð þurfi að fjarlægja girðingu ef neyðarástand skapast.

Samkvæmt matsskýrslu eru neikvæð umhverfisáhrif leiðar 1 á landnýtingu m.a. þau að beitarhagar, berjamór og landgræðslusvæði munu skerðast og skiptast um veginn. Ekki er þó reiknað með að vegurinn hafi afgerandi áhrif á búskap. Í landi Víkingavatns muni vegurinn liggja innan landgræðslugirðingar og fara yfir Hraunatjörn og líklega hafa áhrif á nýtingu æðarvarps. Fram kemur í matsskýrslu að leitast verði við að raska búskap sem minnst og hafa sem best samráð við landeigendur um framkvæmdir.

Samkvæmt matsskýrslu breytist landnýting lítið verði leið 2 valin þar sem veglínan liggur um áhrifasvæði núverandi vegar. Á framkvæmdatímanum muni landeigendur verða fyrir ónæði auk þess sem erfiðleikar geti skapast með umferð um svæðið. Hvergi verði farið yfir votlendi en framkvæmdin geti haft áhrif á vatnsból Kelduneshrepps sem er neðarlega í hlíð Auðbjargarstaðabrekku.

Í umsögn Kelduneshrepps kemur fram að um veg að fjarskiptastöð Landssímans verði að vera frjáls og óhindraður aðgangur til nauðsynlegrar þjónustu. Lagt er til að vegurinn frá Gerðibrekku að Auðbjargarstöðum verði látinn óhreyfður næstu 3 árin og helst opinn fyrir umferð eins og verið hefur, að minnsta kosti frá Gerðibrekku suður á Auðbjargarstaðabrekku. Að þeim tíma liðnum verði þörf fyrir veginn endurmetin með tilliti til notkunar. Einnig er bent á að umrædd leið sé til mikils hagræðis við fjallskil og aðra nauðsynlega umferð um landið.

Í athugasemd Rúnars Gústafssonar kemur fram að leið 1 fylgi röskun á áður óröskuðu landsvæði sem landeigendur Auðbjargarstaða hafi nýtt m.a. til berjatínslu og veiða. Svæðið hafi mikið útivistargildi þar sem um sé að ræða óspillta náttúru. Til að koma til móts við þetta er farið fram á að framkvæmdaraðili loki núverandi vegi fyrir allri almennri umferð að norðan við Gerðibrekku og að sunnanverðu við Rifós. Lagst er gegn leið 2 í núverandi mynd.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ljóst sé að skoðanir landeigenda og sveitastjórnar fari ekki saman í þessu máli. Áður en framkvæmdir hefjist verði haft samráð við Kelduneshrepp og landeigendur til að finna ásættanlega lausn.

Í athugasemd Þórarins Björnssonar og Gunnars Hallgrímssonar er því mótmælt að veginum frá Gerðibrekku að Auðbjargarstöðum verði lokað og er vísað til öryggissjónarmiða og mikilvægis þess að hægt sé að fara um núverandi veg komi til náttúruhamfara á svæðinu.

#### **4.2.2 Ferðapjónusta**

Í matsskýrslu kemur fram að búast megi við að framkvæmdin, þ.e. lagning vegar samkvæmt leið 1, styrki ferðapjónustu og ferðamönnum um svæðið muni fjölga með bættum vegasamgöngum.

Í umsögn Kelduneshrepps er því eindregið mótmælt að núverandi vegi frá Gerðibrekku að Auðbjargarstöðum verði eytt þar sem sjónskífa á Imbupúfu sé á einhverjum besta útsýnisstað við vestanverðan Öxarfjörð. Annar útsýnisstaður 20-50 m lægra í landinu komist ekki í hálfkvisti við Imbupúfu. Um sé að ræða mjög fallega útsýnisleið og það skjóti skökku við í umræðu um eflingu ferðapjónustu í sveitum að að loka slíkri leið.

Í athugasemd Þórarins Björnssonar og Gunnars Hallgrímssonar er mótmælt hugmyndum um lokun eða eyðingu gamla vegarins frá Gerðibrekku að Auðbjargarstöðum. Um sé að ræða vinsælan áningarstað ferðamanna og lokun vegarins væri spor aftur á bak m.t.t. ferðapjónustu á svæðinu. Farið er fram á að vegi verði haldið opnum norðan frá Gerðibrekku suður á útsýnisstað á Imbupúfu.

#### **4.2.3 Hávaði og mengun**

Samkvæmt matsskýrslu liggur núverandi vegur í nágrenni íbúðarhúsa að Auðbjargarstöðum og Lóni. Leið 1 muni ekki liggja í nágrenni íbúðarhúsa og minnki því umferðarhávaði og rykmengun við nálæg íbúðarhús og fiskeldisstöð. Á framkvæmdatíma megi búast við miklum hávaða vegna sprenginga auk ryk- og útblástursmengunar vegna umferðar stórra vinnuvéla. Í útboðsgögnum um framkvæmd verksins verði ítrekuð ábyrgð verktaka gagnvart mengunarvarnareglugerð.

Samkvæmt matsskýrslu er fjarlægð frá leið 2 að húsi að Auðbjargarstöðum og Lóni mjög lítil. Gert er ráð fyrir að ónæði fyrir eigendur Auðbjargarstaða verði mikið á framkvæmdatíma vegna sprenginga og umferðar vinnuvéla.

### **4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR**

Samkvæmt matsskýrslu eru sex minjastaðir í nágrenni veglínunnar sem eru í mismikilli hættu vegna framkvæmdarinnar. Þeir minjastaðir sem lenda undir vegstæðinu og njóta friðunar samkvæmt þjóðminjalögum eru tvær tóftarþyrpingar og

ein tóft. Aðrir minjastaðir sem gætu orðið fyrir hnjaski á framkvæmdatímanum verða merktir sérstaklega. Komið verði í veg fyrir að landinu utan vegstæðis verði raskað á framkvæmdatíma. Tekið verði tillit til allra minja sem eru í nágrenni veglínunnar, þær merktar vandlega og komið í veg fyrir að þær spillist við umferð vinnuvéla.

Samkvæmt matsskýrslu mun leið 2 ekki hafa áhrif á menningarminjar.

Þjóðminjasafn Íslands gerir ekki athugasemdir við framkvæmdina.

## 4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

### 4.4.1 Gróður

Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 1 um svæði sem er að mestu óraskað. Fram kemur að hluti leiðar 1 liggja um votlendi sem sé á náttúruminjaskrá. Vegurinn muni liggja yfir Tjarnir við Fjallahöfn sem séu 4,9 ha og muni um 0,8 ha fara undir veginn. Gera megi ráð fyrir að áhrifa vegarins muni smám saman gæta í allri tjörninni vegna mengunar sem fylgi umferðinni. Reynt verði að halda óskertu því sem eftir stendur af tjörninni og aðrennsli að henni verði ekki skert.

Samkvæmt matsskýrslu mun vegurinn samkvæmt leið 1 liggja yfir mýri við Hraunatjörn. Reiknað er með að um 8 % af flatarmáli Hraunatjarnar lendi undir veginum. Vegurinn verði lagður fljótandi yfir votlendið í Hraunatjörn en hætta sé á að votlendi þorni eitthvað vegna breyttrar vatnstilfærslu og í kjölfarið geti gróðurfar og dýralíf breyst. Fram kemur að ný veglína hafi verið skoðuð vestan Hraunatjarnar þannig að vatnsstaða, gróðurfar og fuglalíf hennar héldist líklega óbreytt. Hins vegar sé landið þar mun mishæðóttara, svo meiri skeringar yrðu í lítið gróið hraunlendi auk þess sem færslan skerti nokkuð land Lóns.

Samkvæmt matsskýrslu verður enginn gróftur leyfður meðfram veginum og öll óþarfa umferð um votlendi bönnuð. Stefnt er að því að endurheimta jafn mikið votlendi og raskast vegna framkvæmdarinnar í samráði við nefnd um endurheimt votlendis. Stuðlað verði að því að röskun á landi verði sem minnst og hún takmarkist fyrst og fremst við vegstæðið. Grætt verði upp jafn stórt land og hverfur af gróðurlendi í samráði við landeigendur, eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins og Landgræðslu ríkisins. Í samráði við Landgræðslu ríkisins og landeigendur verði útbúnir sérstakir sandvarnargarðar úr melgresi til að verja veginn fyrir sandgangi á rifinu milli Lónsins og sjávar. Leitað verði ráðgjafar Náttúrufræðistofnunar Íslands og Landgræðslu ríkisins við uppgræðslu á vegsvæðum.

Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 2 að stórum hluta um svæði sem þegar er raskað vegna vegagerðar. Þó verði farið yfir óraskað svæði við Auðbjargarstaðabrekku sem valdi verulegri skerðingu á Auðbjargarstaðarskógi sem sé auðgasta gróðurvinin á svæðinu með óvenju fjölbreyttan botngróður, þar á meðal fágætar tegundir plantna.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að áhrif á gróður séu staðbundin og ekki finnst neinar fágætar plöntur í vegstæðinu samkvæmt leið 1. Fjölbreytni gróðurs m.t.t. fágætra tegunda sé líklega meiri á leið 2 en leið 1.

Í umsögn Landgræðslu ríkisins kemur fram að ekki komi fram hve mikið gróið land raskist við framkvæmdina né hversu þétt gróðurhulan sé. Ekki sé gerð fullnægjandi grein fyrir eftirliti með framgangi uppgræðslu á framkvæmdasvæðinu og í tengslum

við það. Í umsögn Landgræðslu ríkisins er bent á mikilvægi þess að ganga vel frá efnisnánum, skeringum og vegköntum til að draga sem mest úr rofi.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að áður en framkvæmdir hefjist muni þéttleiki gróðurhulu á svæðinu verða kannaður og að framkvæmdum loknum verði stærð gróðursvæða sem fara undir framkvæmdina metin. Landgræðslan verði fengin til að fylgjast með gróðurframvindu á svæðinu í 5-10 ár eftir að framkvæmdum lýkur og gera tillögur að aðgerðum ef þess gerist þörf.

Í athugasemd Rúnars Gústafssonar er farið fram á, sem hluta af mótvægisáðgerðum við endurheimt gróðurs, að plantað verði birki í núverandi vegstæði í Auðbjargarstaðabrekku þannig að með tímanum falli það betur inn í umhverfið.

#### 4.4.2 Dýralíf

Í matsskýrslu kemur fram að leið 1 hafi í för með sér verulega skerðingu á fuglalífi svæðisins. Tjarnir í Fjallahöfn séu ríkar af fuglalífi og njóti sérstakrar verndar náttúruverndarlaga en tjarnarsvæðið muni að hluta lenda undir hæstu fyllingunni niður í Fjallahöfn. Auk þess muni umferð rjúfa þann frið sem ríkt hafi til þessa. Vegna skerðingar á búsvæðum og truflunar muni varp votlendisfugla minnka. Reynt verði að halda óskertu því sem eftir stendur af tjörninni í Fjallahöfn og skerða ekki aðrennsli að henni. Fram kemur að vegna bratta á svæðinu ofan við tjörnina og minja hafi flutningur vegarins verið ómögulegur.

Í matsskýrslu kemur fram að vegur í gegnum Flæðar og sandgræðslugirðingu muni hafa mikil áhrif á fuglalíf. Reiknað er með að um 8 % af flatarmáli Hraunatjarnar lendi undir veginum. Fyrirhugað er að útbúa 1,2 ha og allt að 1 m djúpa fuglatjörn á Flæðunum þegar gengið verður frá námu á svæðinu auk þess að setja ræsi undir veginn á nokkrum stöðum til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á æðarfugl og krú. Framkvæmdir á varpsvæðum muni liggja niðri á varptíma bjargfugls og æðarfugls í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands og gætt verði að því að sem minnst af efni falli niður í urðina fyrir neðan vegstæðið til að draga úr raski á varpsvæðum bjargfugla. Áætlað er að Náttúrufræðistofnun Íslands muni hafa umsjón með vöktun svæðisins vegna fuglalífs og sé það tillaga Náttúrufræðistofnunar Íslands að vöktun verði beint að votlendisfuglum í Fjallahöfn, slysförum fugla á nýja veginum og fuglum sem verpa á Flæðum.

Í matsskýrslu er vísað í erindi Náttúrufræðistofnunar Íslands<sup>1</sup> þar sem fram kemur að framkvæmdin muni ekki valda því að svæðið falli úr flokki fuglasvæða með alþjóðlegu verndargildi. Framkvæmdin snerti ekki þær tegundir sem ráði því að svæði sé í þessum flokki en muni aftur á móti rýra gildi svæðisins.

Leið 2 hefur lítið rask á fuglalífi í för með sér samkvæmt matsskýrslu.

Samkvæmt matsskýrslu er talið að framkvæmdir í ósnum, m.a. brúarframkvæmdir, muni hafa óveruleg áhrif á dýralíf í Lónunum og laxeldi í Innra-Lóni. Brúin verði höfð 100 m löng sem tryggi að vatnsskipti í Lóninu verði þau sömu og nú er auk þess sem farveginum verði breytt eins lítið og hægt er. Botni óssins verði haldið í sömu hæð og nú. Komið verður fyrir grjótvörn meðfram Lónsósnum til að koma í veg fyrir að hann breyti sér eftir að brúin verður byggð. Þar sem vegurinn fari yfir totu úr Lóninu verði sett ræsi í gegnum veginn svo ekki myndist tjörn utan við veginn.

<sup>1</sup> Fylgiskjal 23 með matsskýrslu.



Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir geti haft tímabundin áhrif á lífríkið í Lónunum sérstaklega þegar grugg í ósnum eykst vegna brúargerðar á framkvæmdatímanum. Ennfremur aukist hætta á mengunarslysum, einkum á framkvæmdatímanum. Samráð verði haft við landeigendur og laxeldisfyrirtækið Rifós um framkvæmdirnar og framkvæmdatíma við Lónsós.

Í umsögn Kelduneshrepps kemur fram að við Hraunatjörn sé ekki talin ástæða til að færa veginn frá upphaflegri áætlun.

Í umsögn veiðimálastjóra er tekið undir álit Veiðimálastofnunar<sup>1</sup> þar sem bent er á að fyllstu varúðar skuli gætt við vegarlagningu og brúargerð í ósnum og að æskilegt sé að úttekt fari fram á lífríki lónanna áður en af framkvæmdum verður og nokkrum árum eftir að framkvæmdum er lokið.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að leið 1 liggja að hluta til um svæði sem er á náttúruminjasrá. Á svæðinu séu sjávarlón og gróðurmikil grunn vötn, stararengjar, keldur og þornaðir árfarvegir og einkennist svæðið af miklu fuglalífi. Svæðið sé á skrá yfir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði en fjórar tegundir fugla sem nýta sér svæðið, flórgoði, skúmur, álf og grágæs gefi því alþjóðlegt verndargildi. Bent er á að Tjarnir og Silungapollur séu hvor um sig tæplega 30.000 m<sup>2</sup> að stærð og njóti því sérstakrar verndar og skuli forðast röskun þeirra eins og kostur er skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Samanlögð skerðing á Tjörnum og Hraunatjörn muni nema rúmlega 20.000 m<sup>2</sup> þegar reiknað sé með áhrifasvæði. Mesta skerðingin á votlendi Fjallahafnar og Flæða sé að mati Náttúruverndar fólgin í truflun frá umferð þar sem nú sé afskekkt og friðsælt búsvæði sem muni rýra varanlega gildi þess fyrir fugla. Með vegagerð um Fjallahöfn og Flæðar sé gengið á búsvæði fugla, truflun aukist sem og afföll vegna slysa. Náttúruvernd ríkisins telur að fyrirhuguð tjarnargerð á Flæðum geti vart talist mótvægisáðgerð þar sem óljóst sé hvort hún komi þeim fuglategundum sem nýta Tjarnir að nokkru gagni. Stofnunin telur að náttúruspjöll verði umtalsverð á leið 1 vegna áhrifa á fuglalíf.

Í athugasemd Rúnars Gústafssonar kemur fram að lítið sé fjallað um mótvægisáðgerðir vegna röskunar á Tjörn við Fjallahöfn. Fram kemur það álit að tjörnin og sjaldgæft fuglalíf hafi meiri sérstöðu en menningarminjar.

#### 4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Samkvæmt matsskýrslu mun leið 1 fylgja mikið jarðrask á ósnortnum svæðum þar sem vegstæðið liggur að hluta til í gegnum stórbrotna misgengisstalla. Vegurinn verði áberandi í landinu einkum á svæðinu milli Hafnardals og Fjallahafnar. Nýr vegur muni verða 2-4 m yfir landi þar sem hann verður byggður á fyllingum á flatlendi og allt að 25 m yfir landi þar sem komið er út úr skeringu í hlíðinni ofan við Fjallahöfn. Stærsta skeringin í veglínunni sé í sjávarhamra ofan við Fjallahöfn. Fyrirhuguð brú yfir ósinn verði hærri en landið umhverfis og muni verða áberandi.

Samkvæmt matsskýrslu verður stuðlað að því að röskun á landi verði sem minnst og fyrst og fremst takmörkuð við vegstæðið. Í útboðsgögnum verði lögð áhersla á vandaðan frágang og að allur akstur utan vegsvæðis verði bannaður. Leitast verði við að halda til haga því sem finnst af lífrænum jarðvegi til að jafna yfir þau svæði sem hafa verða opnuð.

<sup>1</sup> Fylgiskjal 5 með matsskýrslu.

Samkvæmt matsskýrslu mun jarðrask vegna leiðar 2 verða mikið vegna djúpra skeringa og hárra fyllinga. Mjög breitt svæði fari undir veginn og verði hann áberandi í landinu, einkum frá svæðinu milli Auðbjargarstaða og Lóns.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að neikvæð áhrif á landslag á leið 1 séu fyrst og fremst þau að lítt raskað landslag verði lagt undir veg. Auk þess muni brú yfir lónið breyta ásýnd og yfirbragði strandsvæðisins til mikilla muna. Stofnunin telur að náttúruspjöll verði umtalsverð vegna áhrifa á landslag.

## 5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs 10 km langs vegarkafli á Norðausturvegi í Kelduneshreppi, frá Háubrekku skammt sunnan við eyðibýlið Bangastaði á austanverðu Tjörnesi að slitlagsenda á þjóðveginum við Víkingavatn í Kelduhverfi. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi milli byggðarlaga á Norðausturlandi. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi og er stefnt að því að framkvæmdir hefjist vorið 2001 og ljúki haustið 2002.

Í matsskýrslu voru tveir aðrir kostir, leiðir 2 og 3, bornir saman við fyrirhugaða legu vegarins samkvæmt leið 1 um Lónsós. Þar kemur fram að Vegagerðin hafi fallið frá leið 3 milli Innra- og Ytra-Lóns vegna umhverfisáhrifa. Við athugun Skipulagsstofnunar hefur síðan verið upplýst af hálfu Vegagerðarinnar að leið 2, þ.e. endurbætur á núverandi vegi um Auðbjargarstaðabrekku, sé ekki talinn ásættanlegur kostur þar sem vegurinn yrði vegtæknilega lakari en leið 1, erfitt yrði að tryggja leiðina fullkomlega gagnvart snjóflóðum og því verði markmiðum um öruggar vetrarsamgöngur ekki náð með leið 2.

Umhverfisáhrif fyrirhugaðrar vegarlagningar samkvæmt leið 1 lúta einkum að því að lítt raskað land verður lagt undir veg. Skeringar, fyllingar og brú yfir Lónsós munu breyta verulega ásýnd og yfirbragði strandsvæðisins. Vegurinn mun hafa varanleg áhrif á fuglalíf við Fjallahöfn og í Flæðum, m.a. vegna beinnar skerðingar á búsvæðum fugla s.s. votlendi, tjörnum og fuglabjargi og truflunar af umferð. Ennfremur mun framkvæmdin skerða menningarminjar.

Skipulagsstofnun telur að við athugun stofnunarinnar hafi verið sýnt fram á að ekki séu aðrir ásættanlegir kostir á vegstæðum á svæðinu sem uppfylla kröfur um vegtæknileg atriði og umferðaröryggi m.a. m.t.t. snjóflóðahættu. Einnig hefur Vegagerðin lagt fram ítarlegar upplýsingar um framkvæmdatilhögun, mótvægisáðgerðir og vöktun sem miða að því að draga úr óæskilegum áhrifum framkvæmdarinnar á dýralíf, gróður og landslag.

Í umsögnum og athugasemdum hefur verið bent á að ástæða sé til að halda núverandi vegi opnum. Einnig hafa komið fram sjónarmið um að leggja veginn af og græða hann upp. Skipulagsstofnun telur að sveitarstjórn Kelduneshrepps þurfi að marka um það stefnu í aðalskipulagi, í samráði við landeigendur og aðra hagsmunaaðila, hvort áfram skuli gert ráð fyrir vegi um Auðbjargarstaðabrekku eða tilteknum hlutum núverandi vegar.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim fellst Skipulagsstofnun á lagningu Norðausturvegar milli Bangastaða og Víkingavatns í Kelduneshreppi samkvæmt leið 1 um Lónsós. Niðurstaða Skipulagsstofnunar byggir á því að framfylgt verði þeirri framkvæmdatilhögun, mótvægisáðgerðum og vöktun sem framkvæmdaraðili hefur lagt til og lýst er í matsskýrslu og 4. kafla þessa úrskurðar og niðurstaða úrskurðarins byggir á.

Fyrirhuguð lagning Norðausturvegar samkvæmt leið 1 er ekki í samræmi við Aðalskipulag Kelduneshrepps 1995-2007. Framkvæmdin kallar því á breytingu á aðalskipulagi. Framkvæmdin er jafnframt háð framkvæmdaleyfi Kelduneshrepps. Í breytingu á aðalskipulagi þarf að taka afstöðu til þess hvort áfram skuli gert ráð fyrir

núverandi vegi um Auðbjargarstaðabrekku. Í framkvæmdaleyfi ber Kelduneshreppi að taka tillit til úrskurðar um mat á umhverfisáhrifum vegarins og hafa eftirlit með því að framkvæmdir séu í samræmi við niðurstöðu úrskurðar og þá framkvæmdatilhögun, mótvægisáðgerðir og vöktun framkvæmdaraðili hefur lagt til og lýst er í matsskýrslu og 4. kafla þessa úrskurðar og niðurstaða úrskurðarins byggir á.

## 6. ÚRSKURÐARORÐ

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

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða lagningu Norðausturvegar milli Bangastaða og Víkingavatns í Kelduneshreppi eins og henni er lýst í framlagðri matsskýrslu.

## 7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 31. janúar 2001.

Reykjavík, 22. desember 2000.

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir

Hólmfríður Sigurðardóttir