

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

UM HRINGVEG ÚR LANGADAL AÐ ÁRMÓTASELI

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Hringvegur í Norður-Múlasýslu samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Um 33 km langur vegur, 6,5 m breiður í um 460 - 580 metra hæð yfir sjávarmáli úr Langadal að Ármótaseli. Vegurinn mun liggja um lönd jarðanna Möðrudals, Bustarfells, Skjöldólfsstaða II og Arnórsstaða.

Markmið framkvæmdar: Að bæta vegasamband á milli Norður- og Austurlands, sérstaklega tengingu Vopnafjarðar og nágrennis við Mið-Austurland að vetrarlagi, en vegurinn leysir af hólmi malarveg yfir Möðrudalsfjallgarða.

Frumathugun: Þann 31. júlí 1997 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til frumathugunar skipulagsstjóra ríkisins. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 8. ágúst 1997 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og í Dagskránni, Austurlandi þann 13. ágúst 1997. Frummatsskýrslan lá frammi til kynningar frá 8. ágúst til 12. september 1997 í Skjöldólfsstaðaskóla, á skrifstofu Vopnafjarðarhrepps, Safnastofnun Austurlands og í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagi ríkisins í Reykjavík. Þrjár athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagna hreppsnefnda Jökuldalshrepps og Vopnafjarðarhrepps, Náttúruverndar ríkisins, Byggðastofnunar, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Safnastofnunar Austurlands og veiðimálastjóra. Auk þess var framkvæmdin kynnt Ferðamálaráði Íslands og Landsvirkjun.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Hringvegur úr Langadal að Ármótaseli. Mat á umhverfisáhrifum. *Hönnun og ráðgjöf ehf., verkfræðistofa, Reyðarfirði.* Júlí 1997.

Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum, dags. 25. og 26. september 1997.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **hreppsnefndar Jökuldalshrepps** með bréfi dags. 6. ágúst 1997 og barst umsögn með bréfi dags. 5. september 1997. Þar segir:

„Sveitarstjórn hefur farið yfir matsskýrsluna Hringvegur Langidalur - Ármótasel. Þar sem tekið hefur verið tillit til hluta ábendinga sveitarstjórnar frá bréfi dagsettu 01.07.1997 fylgiskjal 7 samþykkir sveitarstjórn legu vegarins eins og fram kemur í matsskýrslunni að því tilskildu að tekið verði tillit til ábendinga, sjá fylgiskjal 7 dags. 01.07. sl. Sérstaklega er minnt á samráð og samstarf við landeigendur.“

Leitað var umsagnar **hreppsnefndar Vopnafjarðarhrepps** með bréfi dags. 6. ágúst 1997. Umsögn barst ekki.

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi dags. 7. ágúst 1997 og barst umsögn með bréfi dags. 8. september 1997. Þar segir m.a.:

„Náttúruvernd ríkisins gerir eftirfarandi athugasemdir við framkvæmdina:

Veglína

Í frummatsskýrslu kemur fram að gert er ráð fyrir bráðabirgðatengingu inn á Norðurausturveg til Vopnafjarðar frá stöð 4580. Um er að ræða 1,3 km langan veg. Jafnframt kemur fram að fyrirhugaður vegur gefi möguleika á allt að 40 km heildarstyttingu með vegi niður með Hofsa. Þar sem veltengingin inn á Norðausturveg er matsskyld telur Náttúruvernd ríkisins rétt að við mat á umhverfisáhrifum þeirrar framkvæmdar verði metin umhverfisáhrif allra veltenginga sem til greina koma, þ.m.t. vegar niður með Hofsa.

Á milli stöðva 31.900-33.700 sveigir veglínan af núverandi vegi suður fyrir eyðibýlið Ármótasel og síðan til austurs yfir Víðidalsá. Í greinargerð Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur m.a. fram að á þessu svæði er gróður allfjölbreyttur miðað við heiðina einkum vegna landslagsins sem er nokkuð mishæðótt. Ekki kemur fram í frummatsskýrslu af hverju núverandi vegi er ekki fylgt á þessum kafla. Ástæðulaust virðist að sveigja af veginum og leggur Náttúruvernd ríkisins til að núverandi vegi verði fylgt. Benda má á að fyrirhuguð veglína liggur mjög nærri Ármótaseli en þar eru friðaðar fornminjar.

Gróður

Fyrirhuguð veglína liggur yfir óraskað land sem að miklu leyti er gróið og skiptast þar á víðlendar lyngflatir, víðiflesjur, melar og lítt grónar áreyrar. Um viðkvæmt gróðursvæði er að ræða og þarf sums staðar lítið til að koma af stað uppblæstri. ...

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að efni verði ekki ýtt upp í veginn á grónu landi og að því verði raskað eins lítið og kostur er þar sem gróðurhulan er mjög viðkvæm fyrir raski.

Dýralíf

Í fylgiskjali 2 sem fjallar um áhrif framkvæmdarinnar á fugla og hreindýr kemur eftirfarandi m.a. fram:

„Í stuttu máli virðist óþarfi að hafa áhyggjur af fyrirhuguðum vegi fyrir varp fugla í heiðinni með einni undantekningu, þ.e. vegurinn frá stiku

9000 að 11000. Sunnan þessarar línu verpa m.a. á fimmta tug heiðagæsa. Þetta er fyrst og fremst tungan milli Kollseyru og Langadalsár en upphafleg veglína lá þar um en var færð norðar sem var til mikilla bóta. Hins vegar væri enn betra ef koma mætti veginum enn fjær frá tungunni.”

Náttúruvernd ríkisins tekur undir ofangreinda athugasemd og leggur til að vegstæðið verði fært norðar á umræddum kafla. Við slíka færslu á veglínunni verður einnig minni röskun við Langadalsá og komist verður hjá því að hliðra ánni við stöð 10.600.

Votlendi

Í frummatsskýrslu kemur fram að um 6% vegarins liggur um votlendi. ...

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að votlendissvæðinu í Sveigum verði raskað eins lítið og kostur er og að farið verði um það með ýrustu gætni. Stofnunin leggst gegn því að votlendissvæðinu milli Lönguhlíðar og Grunnvatns milli stöðva 27.700-31.800 verði spillt og leggur til að vegurinn verði lagður meðfram Lönguhlíð vestan Lönguhlíðarlækjar. Þaðan fylgi hann síðan núverandi vegi.

Eins og flestum er kunnugt hefur mýrlendi á landinu verið stórlega raskað með framræslu á þessari öld og er óviðunandi að haldið sé áfram að raska því með öðrum hætti þegar framræslu mýra er hætt. Náttúruvernd ríkisins bendir á að nefnd sem starfar á vegum landbúnaðarráðuneytis vinnur nú að endurheimt votlendis. Röskun á mýrlendi er því ekki í samræmi við stefnu yfirvalda. Þá samræmist slíkt ekki alþjóðlegum samningum um verndun votlendis sem Ísland er aðili að. Einnig má benda á alþjóðlegar skuldbindingar um líffræðilega fjölbreytni en röskun á mýrlendi getur haft í för með sér röskun á búsvæði votlendisfugla. Enn fremur bendir Náttúruvernd ríkisins á að votlendi eykur á fjölbreytni lands og náttúru og er jafnframt áhugavert svæði til fugla- og plöntu- skoðunar.

Námur

Í flestum tilfellum ætti að vera hægt að ganga á viðunandi hátt frá námu- svæðum ef vel er að verki staðið. Þar sem veglínan er u.þ.b. 33 km löng og námur eru 25 talsins er náma að meðaltali á hvern 1,3 km af veglínu en það verður að teljast mikið. Náttúruvernd ríkisins telur vert að athuga hvort ekki megi fækka námum á svæðinu og taka meira efni í einstökum námum án þess að slíkt valdi umhverfisspjöllum.

Frágangur

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að við frágang á námum og vegköntum verði ekki sáð plöntutegundum sem skera sig úr umhverfinu. Má í því sambandi benda á að Vegagerðin hefur t.d. notað beringspúnt þar sem það á ekki við, s.s. á Vestfjörðum og við Námaskarð í Mývatnssveit. Þá er ekki sjálfgefið að sáning eigi skilyrðislaust að vera hluti af frágangi. Á ákveðnum svæðum er æskilegra að sáning fari ekki fram og að náttúruleg gróðurframvinda sé látin ráða. Náttúruvernd ríkisins fer fram á að haft verði samráð við fulltrúa stofnunarinnar um frágang vegna framkvæmdarinnar, þ.m.t. frágang vegkanta.

Slóðar að 130 kV raflínu

... Náttúruvernd ríkisins telur að [slík] slóðagerð sé matsskyld enda um að ræða vegagerð á öröskuðu landi. Eðlilegt hefði verið að sú slóðagerð væri hluti af þessari matsskýrslu enda afleiðing þeirrar framkvæmdar sem hér er fjallað um. Lagt er til að skipulagsstjóri heimili ekki framkvæmdir fyrr en Landsvirkjun og Vegagerðin skýri áætlaðar lausnir og áhrif slóðar á umhverfið hafa verið metnar.

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að jarðraski verði haldið í lágmarki og að haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndar ríkisins á Austurlandi um afmörkun námusvæða, jarðefnisnám og frágang námusvæða og vegfláa.“

Leitað var umsagnar **Byggðastofnunar** með bréfi dags. 7. ágúst 1997 og barst umsögn með bréfi dags. 1. september 1997. Þar segir:

„Stofnunin telur að allar samgöngubætur bæti stöðu byggðanna til að hafa samskipti sín á milli og sækja eða veita þjónustu. Vopnaffjörður hefur þróast í samgöngulegri einangrun enda um langan veg að fara til næstu byggða. Þó svo að þessi framkvæmd muni bæta stöðu byggðarinnar þar og bæta samskiptamöguleika Norðlendinga og Austfirðinga er þess ekki að vænta að það hafi umtalsverð áhrif á þróun byggðarinnar. Að því er Vopnaffjörð varðar er hin endanlega lausn á vetrareinangrun byggðarlagsins gerð jarðganga undir Hellisheiði.“

Leitað var umsagnar **Náttúrufræðistofnunar Íslands** með bréfi dags. 7. ágúst 1997 og barst umsögn með bréfi dags. 4. september 1997. Þar segir m.a.:

„Gróðurfur

Fullnægjandi grein er gerð fyrir gróðurfari á vegstæði að öðru leyti en því að staðsetning náma lá ekki fyrir þegar skoðun fór fram. Námasvæðin hafa því ekki verið skoðuð sérstaklega með tilliti til gróðurs. Gera má ráð fyrir að gróður sé nokkuð fjölbreyttur umhverfis malarásana við námur 12 og 13 og hugsanlega einnig við námu 22. Hins vegar eru flest námasvæðin væntanlega með fábreyttum gróðri þar sem þau eru staðsett í malarásum eða úti í á. Annar veikur hlekkur er að vegurinn var síðar færður alllangt til vesturs milli stöðva 24000 og 27000 frá þeirri línu sem gróður var skoðaður á. Núverandi veglína hefur því ekki verið skoðuð á því svæði.

Náttúruvernd ríkisins gerir athugasemdir í Fylgiskjali 9, 1. lið, um að fyrirhugaður vegur fari um votlendi á kafla við Grunnavatn. Náttúrufræðistofnun er sammála því að æskilegt er að sneiða hjá þessu votlendi ef hægt er, en annars gera ráðstafanir til að skerða það eins lítið og hægt er. Einn kostur gæti verið að láta veginn halda áfram suður með Lönguhlíð í stað þess að sveigja út á votlendið við Grunnavatn. Sú leið fer raunar einnig yfir land sem er gróið að miklu leyti með töluverðu votlendi, bæði meðfram Lönguhlíðalæk og í sveignum að núverandi hringvegi. Sjálf er Lönguhlíðin mjög blásin og viðkvæmar gróðurtorfur í krikanum undir henni. Það getur því verið álitamál hvor kosturinn sé betri.

Svæðið vestur af Grunnavatni þyrfti að skerða sem minnst. Þar er mishæðótt land (hólbungur) og votlendi, þ.e. frá Grunnavatni að Lönguhlíðarlæk, og ætti að takmarka umferð utan vegstæðis. Á því svæði er náma 22.

Fuglalíf

Fullnægjandi grein er gerð fyrir áhrifum á fuglalíf, nema hvað staðsetning náma lá ekki fyrir þegar athuganir fóru fram. Tekið er undir hugmyndir Skarphéðins G. Þórissonar í Fylgiskjali 2 um að vegurinn verði færður fjær tungunni milli Kollseyru og Langadalsár þar sem er eitt helsta heiðagæsavarpíð. Heiðagæsir eru stýggir fuglar og eru miklar líkur á því að byggðum skammt frá vegi verði spillt.

Námur

Ótrúlega margar námur eru fyrirhugaðar á þessari vegalengd, eða 25 auk skeringa á 35 km vegakafla. Athygli vekur að námurnar eru flestar litlar og er reiknað með að taka þær í malarmyndunum. Þetta er önnur tilhögun en unnið hefur verið eftir samkvæmt tilmælum Náttúruverndar ríkisins sem miðast við að hafa námurnar sem fæstar og stærstar en þó ekki lengra milli þeirra en hagkvæmt þykir (3-5 km). Á hringveginum úr Langadal að Ármótaseli er aðeins 1,3 km milli náma og er þá ekki reiknað með skeringum. Því er haldið fram að þetta leiði til þess að auðveldara verði að ganga frá námum í verklok og námudýpt verði takmörkuð. Vísað er í fylgiskjöl þessu til stuðnings, en þar kemur ekkert fram sem styður málið og er reyndar að sjá sem námufföldi og staðsetningar hafi verið ákveðnar áður en fulltrúi Náttúruverndar ríkisins tók svæðið út. Vel má vera að þetta sé rétt aðferð við vegagerð á þessu svæði svo landspjöllum verði haldið í lágmarki. En sé henni beitt er meiri hætt á að vegagerðin verði unnin með nánast hvaða tækjum sem er þar sem malarefni eru notuð til fyllingar í stað jökulruðnings. Rökstyðja þarf þessa vinnutilhögun betur en gert er í skýrslunni, auk þess sem Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á að námur séu sem fæstar.

Þrátt fyrir þessar athugasemdir er ekki sjáanlegt að spjöll verði vegna efnistöku á sérstæðum jarðmyndunum enda hefur efnistöku verið hætt í sérstæðustu mynduninni sem er náma 9. Malarásar eru margir á svæðinu og ekki ástæða til að amast almennt við efnisnámi úr þeim. Ekki er heldur ástæða til að standa gegn efnistöku úr áreyrum verði slíkt ekki á alltof mörgum stöðum, m.a. vegna lífríkis ána, og að lagað verði á eftir, því efnin endurnýjast eftir nokkurn tíma. Ekki verður betur séð á lýsingu en að sífreri sé í námu 26 og er því hugsanlegt að efnisnám þar geti orðið erfitt.

Uppgræðsla í námum og með vegi

Í fylgiskjali 15 gerir Landgræðslan ráð fyrir að sáð verði grasfræblöndu 2B á hefðbundinn hátt (með sprautubíl), en að öðru leyti er uppgræðsluáformum ekki lýst nánar. Þarna er því gert ráð fyrir grasfræssáningu með tilheyrandi áburðargjöf sem kemur til með að gera veginn enn meira áberandi í landslaginu (a.m.k. um mörg ókomin ár) sem breitt grænt belti með svartri rönd.

...

Í matsskýrslunni virðast ekki hafa verið skoðaðar aðrar aðferðir en grasfræssáning. Náttúrufræðistofnun telur að uppgræðsla eigi að falla sem best að þeim gróðri sem fyrir er í nágrenni vega á hverjum stað. Stofnunin telur eðlilegt að í umhverfismati komi fram formleg áætlun um hvernig staðið skuli að uppgræðslu vegsára og efnisnáma og ólíkar kröfur gerðar eftir aðstæðum á hverjum stað, þ.e. byggð svæði á láglandi eða á hálendi, í hraunum, á söndum,

o.s.frv. Slíkt stuðlar að því að mannvirkid (vegurinn) falli sem best inn í landslagid og að náttúrulegur gróður fái að njóta sín.

Ósnortid víðerni

Fyrirhugaður vegur kemur til með að skera sundur miklar, lítt snortnar víðáttur, grónar heiðar með mikilli landslagsfegurð, mikilvægum gróðri og dýralífi. Í stað þess að nú er svæðið lítt snortid frá Möðrudal í vestri, austur um Möðrudalsfjallgarð, Tunguheiði, norðurhluta Jökuldalsheiðar, Smjörvatnsheiði og Smjörfjöll, þá skerst svæðið sundur um Tunguheiði. Hætt er við að síðar komi fram kröfur um veglagningu út frá nýja veginum. Landið skiptist þá upp í sífellt minni skákir og mannvirkjagerð setur æ sterkari svip á enn eitt víðerni landsins. Grundvallaratriðið í þessu máli er það að með framkvæmdum sem kannski einar og sér hafa tiltölulega lítil áhrif á umhverfið saxast smám saman á mikið til ósnortid umhverfi. Fyrr en varir hefur ásynð landsins tekið stakkaskiptum. Náttúrufræðistofnun leggur til að í framtíðinni sé gerð krafa um sérstaka kafla um landmótun og landslagsvernd í skýrslum um umhverfismat.“

Leitað var umsagnar **Safnastofnunar Austurlands** með bréfi dags. 7. ágúst 1997 og bárust svör í bréfum dags. 21. og 30. september 1997. Í bréfi dags. 21. september segir m.a.:

„Skipulag ríkisins hefur óskað eftir umsögn minni vegna áðurnefndra framkvæmda. Páli Pálssyni var falið að kanna svæðið og afla heimilda um mannvistarleifar þar og skilaði yfirliti sem er fylgiskjal no. 3 í frummatsskýrslunni.

Ég hef athugað yfirlit Páls og rætt við hann um einstaka minjastaði á eða mjög nálægt fyrirhuguðu vegstæði. Eftirfarandi ábendingum er hér með beint til Skipulags ríkisins.

Á yfirlitsmynd no. 3 er varða ranglega merkt ef borið er saman við yfirlit Páls. No. 1 í yfirliti Páls er Árvarða, suðaustur frá Langadalsvörðu, sem hefur fengið no. 1 á yfirlitsmynd. Árvarða á að vera milli stöðva 5000 og 5500 uppi á mel á milli gamals farvegar og núverandi farvegar árinna.

Árvarða kynni að vera í hættu ef árfarvegi verður breytt á þessum stað ef ekki verður farið að með gát.

No. 3-5 eru heytótt og vörður sem ættu að sleppa við rask ef þær eru girtar af meðan á framkvæmdum stendur.

No. 7 virðist lenda í veglínunni og er ekki gerð athugasemd við það.

No. 10-12 þarf að girða af meðan á framkvæmdum stendur til að komast hjá raski.

No. 14 virðist ekki merkileg varða, en ætti ekki að þurfa að verða fyrir hnjaski.

...

No. 23, brunnur, þarf að girða af meðan á framkvæmd stendur. Þar er líka Steinfótarhóll, munnmælastaður. Rétt er að hlífa staðnum ef hægt er, þótt ekki séu í sjálfu sér mannaverki.

No. 25 ber að hlífa við raski þar sem um er að ræða vörður sem eru hluti af varðaðri leið.

No. 29 virðist ekki þurfa að verða fyrir hnjaski, ef girt er af meðan á efnistöku stendur.

No. 31 er vörðuhrúga, hluti af gamalli leið, og ber að hlífa við raski ef þess er nokkur kostur.

No. 32 virðist ekki sérlega merkileg varða og er ekki gerð athugasemd þótt hún kunni að raskast.

No. 34 er varða, sæmilega stæðileg, og ber að girða af og hlífa við raski.

No. 35 er bæjarstæði Ármótasels með tilheyrandi húsum. Ljóst er einstakar tóttir, þ.e. Gíslakofi og jafnvel bæjarstæðið sjálft er innan við 20 metra fjarlægð frá vegi. en það er sú fjarlægð sem miðað er við þegar um friðaðar tóttir er að ræða. Hér verður þó ekki gerð athugasemd vegna þessa, en lögð rík áhersla á að allar tóttir í Ármótaseli verði girtar af og þess vandlega gætt að ekki verði hreyft við þeim.

Að lokum skal bent á að hjá námum no. 25 á yfirlitsmynd, í Sporði, eru fjárréttir, sem ekki eru á myndinni, en er að finna í yfirliti Páls. Réttirnar njóta friðunar samkvæmt lögum og ber að taka tillit til þess.“

Í bréfi dags. 30. september kemur fram að nr. 21 er staurarétt sem telst ekki til fornleifa og eru því ekki gerðar athugasemdir við að hún lendi í veglínunni, né við mögulega röskun á vörðuhrúgaldi nr. 22 á framkvæmdatíma.

Leitað var umsagnar **veiðimálastjóra** með bréfi dags. 11. ágúst 1997 og barst umsögn með símbréfi dags. 22. september 1997. Þar segir:

„Í samræmi við fyrirbyggjandi gögn gerir undirritaður ekki athugasemdir við þessa vegagerð að uppfylltum skilyrðum í bréfi undirritaðs um sama efni frá 27. júní síðastliðnum og eftirfarandi athugasemd.

Í frummatsskýrslu eru tíundaðir tveir valkostir varðandi brúun Gestreiðarstaðakvíslar, annað hvort með steiptum stökk eða tveimur stálhólkum. Þar sem kvíslin hefur stærsta vatnasviðið af þeim ám, sem framkvæmdin snertir og er mikilvæg þverá Hofsar í Vopnafirði, vill undirritaður mæla með því að Gestreiðarstaðakvísl verði fremur brúuð með steiptum stökki heldur en stálhólkum. Fiskgengd er yfirleitt greiðari í steiptum ræsum og auðveldara að bæta úr vanköntum, t.d. ef halli ræsanna er óheppilegur fyrir fiskgengd. Þessi frágangur gæti því einnig verið heppilegri fyrir Kollseyru.“

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Þrjár athugasemdir bárust á kynningartíma.

Athugasemd barst frá **Vilhjálm P. Snædal**, dags. 4. september 1997. Þar kemur fram að væntanleg sé greinargerð frá lögfræðingi vegna eigna hans (Fjallakaffi) í Möðrudal og áskilji hann sér allan rétt í því máli.

Athugasemd barst frá **Bjarna G. Björgvinssyni héraðsdómslögmanni f.h. Eiríks Skjaldarsonar**, dags. 10. september 1997. Þar segir:

„F.h. Eiríks Skjaldarsonar, eiganda og ábúanda að Skjöldólfsstöðum II, Jökuldal er lagningu vegar um land Háreksstaða á Jökuldalsheiði mótmælt, en gögn varðandi fyrirhugaða vegarlagningu hafa legið frammi.

...

Umbj. minn er andvígur legu fyrirhugaðs vegar um land Háreksstaða, einkum þar sem hann liggur um land eyðijarðarinnar Lindasels, en þar mun vegurinn fara yfir mjög gjöfult fjallagrasasvæði, sem nytjað hefur verið undanfarin ár. Í skýrslu grasafraeðings um gróðurfar á vegstæðinu er ekki vikið að nytjum fjallagrasa á svæðinu. Vegurinn fer mitt í gegnum svæðið, þannig að ljóst er að það mun eyðileggjast að fullu eftir að vegurinn verður kominn þar í gegn. Gjöfulasta svæðið fer undir veginn, en einnig munu vegfarendur þar með eiga mjög greiða leið að fjallagrasamónum og því má ætla að hann geti spillst af þeim sökum einnig. Þá liggja um 85% vegarins í landi Háreksstaða um gróið land, sem mun spillast þegar vegurinn verður lagður þar yfir. Þá er einnig ljóst að margar efnistökunámur verða meðfram leiðinni, sem spilla munu landi.

Land Háreksstaða er afréttarsvæði Jökuldals að hluta og þarna gengur sauðfé sumarmánuðina. Undirritaður mótmælir einnig vegarlögninni á þeim forsendum að óvíst sé hverjar kvaðir kunnu að verða lagðar á hann sem landeiganda, t.d. vegna áhættu af lausagöngu búfjár á þessu svæði.

Af framangreindum ástæðum mótmælir umbj. minn fyrirhugaðri vegarlagningu um svæðið og gerir kröfu til þess sem umráðamaður landsins að honum verði tilkynnt um hvaðeina sem varðar ákvarðanatöku um jarðrask í landi Háreksstaða“

Athugasemd barst frá **Niels Skjaldarsyni**, dags. 11. september 1997. Þar segir m.a.:

„Ég undirritaður mótmæli og vil láta fella niður fyrirhugaða veglagningu „Hringvegur úr Langadal að Ármótaseli“, sem ég hér eftir nefni Háreksstaðaleið í athugasemdum mínum.

Næstum allt það land er leggja skal veginn á er „ósnortið“ af mannanna verkum og að stærstum hluta gróið. Í dag eru ekki mörg svæði á Íslandi svo nærri byggð sem eru án allra mannvirkja svo okkur ber að hlífa þeim sem mest - fyrir okkur sjálf og komandi kynslóðir. Það er einnig mikil skammsýni að ætla að fórna þessum heidarlendur undir bílveg, meðan aðrar leiðir eru mögulegar fyrir lausn á vegasambandsmálum á þessum slóðum.

Þar má fyrst nefna núverandi leið, en hún er að vísu erfið og liggur hátt yfir sjó. Í öðru lagi má nefna Sauðár- og Gestreiðarstaðaskörð, sem er sennilega vegtæknilega erfiðari en Háreksstaðaleið, en á móti má segja að þar er farið að mestu yfir gróðurlítið eða ógróið land og þar er einnig búið að raska umhverfinu með Byggðalínu og vegslóðum henni tengdri.

Varðandi þessa leið er látið að því liggja í úttektinni vegna Háreksstaðaleiðar að hún sé snjóþung. Snjóþyngsli skipta að sjálfsögðu máli í sambandi við vegalagningu, en benda má á að líklega er þó nokkru snjóþyngra á heiðum NA-lands er nær liggja sjó. Og þar sem Sauðár-/Gestreiðarstaðaskörð og vegir að og frá þeim eru nokkru fjær sjó, þá hlýtur eiginlega að vera snjóléttara á því svæði, heldur en Háreksstaðaleið.

Aðalrök fyrir lagningu vegar um Háreksstaðaleið er stytting vegasambands milli Héraðs og Vopnafjarðar (úr ca. 2 ½ klst. í 2 klst. og 10 mín. milli Egilsstaða og Vopnafjarðar) og svo lækkun vegstæðis úr ca. 690 m í 540 m yfir sjó.

Í dag fer stærstur hluti umferðar milli Héraðs og Vopnafjarðar um Hellisheiði 6-7 mánuði á ári og þar er einnig opnað af og til yfir veturinn. En hver er þörfin fyrir þessa 20 mínútna keyrslustyttingu? Það kemur hvergi fram í úttektinni um hvaða vetrarumferð er að ræða - og svo má telja að á næstu árum verði farið að huga að gangnagerð á Hellisheiðarsvæðinu.

Er ekki hægt að fórna u.þ.b. 20 mín. keyrslutíma fyrir mikið og fallegt heiðaland?

Vegalagning á Háreksstaðaleið kallar á aukna umferð utan vega á því svæði. Þar má nefna að á Háreksstaðahálsi er gott rjúpnaland og ef ég þekki landann rétt þá veigra menn sér ekki við að „keyra veiðina uppi“ á sínum „fjallabílum“.

Þetta mál er mér skylt að öðru leyti, vegna þess að móðir mín er eigandi Háreksstaða og viljum við fjölskylda hennar sem allra minnst rask á þessu svæði. Þarna á heiðinni er veiði í vötnum og ám og svo má í framtíðinni kannski vænta laxgengdar þar ef stigi/stigar verða settir í Hofsa í Vopnafirði, en allt þetta svæði er vatnasvæði hennar og einnig er þetta svæði notað í fjallagrasatekju.

Að lokum vil ég leggja áherslu á að við Íslendingar verðum að fara okkur hægt í framkvæmdum á þeim svæðum sem eru ennþá nokkuð „heilleg“ í landslaginu og gildir þá einu hvort maður sjálfur eigi hagsmuna að gæta.“

4. UMHVERFISÁHRIF HRINGVEGAR ÚR LANGADAL AÐ ÁRMÓTASELI

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Kynntur er um 33 km langur vegur úr Langadal (st. 1.100) að Ármótaseli (st. 33.960). Vegurinn verður 6,5 m breiður og mun liggja í um 460 - 580 m hæð yfir sjávarmáli.

Gert er ráð fyrir 1,3 km langri bráðabirgðatengingu inn á Norðausturveg til Vopnafjarðar frá stöð 4.580. Með nýju veglínunni gefst kostur á því síðar að leggja nýjan veg niður með Hofsá sem mun stytta vegalengd milli Héraðs og Vopnafjarðar um 40 km.

Kostnaður við framkvæmdirnar er áætlaður 500 - 600 milljónir króna og er áætlað að framkvæmdir hefjist 1997 og verði lokið með bundnu slitlagi haustið 1999.

4.1.1 Lega vegar

Vegurinn mun liggja frá Norðausturvegi, úr miðjum Langadal, um Sveiga yfir Kollseyru og inn með Gestreiðarstaðahálsi. Þaðan liggur vegurinn yfir Gestreiðarstaðakvísl, inn með Háreksstaðakvísl að vestanverðu, inn með Þrívörðuhálsi og Lönguhlíð og að Hringveginum við Grunnavatn. Þaðan liggur fyrirhuguð veglína í nokkrum halla ofan við Ármótasel og austur yfir Víðidalsá.

Stálræsi, 2 - 3 m breið, verða sett í farveg minni áa og lækja. Í stærri farvegi verða sett stálplöturæsi, 4 - 6 m breið og um 30 - 50 m löng. Ræsin verða með sporöskjulaga stálhólkum og steiptum botni. Tvö ræsi af þessari stærð verða sett í Kollseyru og Gestreiðarstaðakvísl en eitt í Langadalsá, Háreksstaðakvísl og Víðidalsá.

4.1.2 Efnistaka

Fyrirhugað er að taka það efni sem þarf í framkvæmdina, nær eina milljón m³, úr skeringum og á þriðja tug náma. Námunar liggja meðfram vegstæðinu, að meðaltali með um 1 - 2 km millibili. Úr meirihluta náma er fyrirhuguð efnistaka á bilinu 10.000 - 40.000 m³, en fyrirhugað er að taka allt að 100.000 m³ úr stærstu námunum. Þykkt efnisnáms verður um 1 - 6 m.

4.1.3 Aðrir kostir

Í ársbyrjun 1993 skipaði vegamálastjóri nefnd sem var falið að skoða og bera saman hugsanlega kosti varðandi veltengingu Norðurlands, Norðausturlands og Austurlands.

Nefndin skoðaði þrjár leiðir milli Norðurlands og Austurlands:

1. Um Fjöllin og Jökuldal.
2. Um strandbyggðir á milli Eyjafjarðarsvæðis og Mið-Austurlands.
3. Um Fjöllin, Vopnafjörð og Hlíðarfjöll.

Nefndin taldi leið 1 um Fjöllin og Jökuldal vera besta kostinn m.t.t. vegalengdar, legu, snjóafars og kostnaðar.

Skóðaðir voru möguleikar á legu vegar samkvæmt leið 1 frá Grímsstöðum austur í Jökuldal. Bornir voru saman fjórir möguleikar:

1. Valkostur Vegagerðarinnar úr Langadal, norðan Kollseyrudals að Ármótaseli.
2. Núverandi leið um Möðrudalsfjallgarða.
3. Leið um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð.
4. Leið um gömlu Grímsstaði yfir Einbúasand norðan eða sunnan við Þjóðfell.

Fjallað er um samanburð þessara kosta í kafla 4.6.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Núverandi landnotkun

Áætluð umferð um Hringveg á þeim kafla sem hér er fjallað um er 90 bílar á dag yfir árið, 200 bílar á dag yfir sumarmánuðina og 20 bílar á dag yfir vetrarmánuðina.

Möðrudalur er eini staðurinn í byggð á þeim kafla sem er fjallað um. Með fyrirhuguðum vegi verður fjarlægð Möðrudals frá Hringvegi um 8 km. Í Möðrudal er stunduð ferðaþjónusta á sumrin. Svo er einnig í Sænautaseli, en fjarlægð frá Hringvegi mun aukast í 13 km úr 4 km. Fyrirhugað er að halda núverandi vegkafla á Hringvegi áfram við sem sumarvegi (landsvegi), en að honum verði ekki haldið opnum yfir veturinn. Hreppsnefnd Jökuldalshrepps leggur áherslu á að svo verði gert vegna fjölfarinna ferðamannastaða og sérstaks útsýnis.

Byggðalína Landsvirkjunar liggur um Jökuldalsheiði og Möðrudalsfjallgarða. Frá núverandi vegi, á þeim kafla Hringvegar sem hér er til umfjöllunar, liggja fimm slóðar að raflínunni. Vegalengdir frá fyrirhuguðum vegi að línunni verða töluvert meiri en frá núverandi vegi. Afhendingaröryggi Landsvirkjunar kann því að minnka, þar sem þjónusta við línuna að vetri gæti 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 fyrirhuguðum vegi, sérstaklega m.t.t. þjónustuverkefna að vetrarlagi.

Vegurinn fer um beitolönd sauðfjár. Einnig mun hann liggja um gjöfult fjallgrasasvæði sem nýtt hefur verið undanfarin ár.

Fjárrétt við Háreksstaði mun fara undir veginn og er fyrirhugað að byggja nýja í samráði við landeigendur og sveitarfélag.

4.2.2 Fyrirhuguð landnotkun

Fyrirhuguð framkvæmd er nær öll á svæði sem ekki hefur verið skipulagt, en þar sem gerð svæðisskipulags fyrir Héraðssvæði er að hefjast. Nyrsti hluti fyrirhugaðrar framkvæmdar liggur innan skipulagssvæðis Svæðisskipulags Miðhálandis Íslands.

Í tillögu að Svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands er mörkuð stefna um landnotkun á svæðinu vestan fyrirhugaðs vegar, 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 hinsvegar flokkaðir til svæða sem eru jafnan fábreytt að náttúrufari.

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

4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Fjöldi menningarminja er í nálægð fyrirhugaðrar veglínu og efnistökuastaða. Á 19. öld var talsverð byggð á Jökuldalsheiði og voru býlin alls 16 þegar mest var. Við framkvæmdirnar lendir vörðustrýta á Sporðsmelahrygg í veglínunni, auk fjárréttar hjá Háreksstöðum. Varða í nálægð Háreksstaða og vörðuhrúgald í melhól austanvert í Lönguhlíðaflóa koma líklega til með að raskast.

Safnastofnun Austurlands gerir ekki athugasemdir við rask á ofangreindum minjum, en leggur ríka áherslu á að aðrar minjar í nálægð vegstæðisins séu girtar af á meðan á framkvæmdum stendur og að þeim verði hlíft við raski eins og kostur er. Safnastofnun Austurlands leggur einnig sérstaka áherslu á að allar tóttir í Ármótaseli verði girtar af og þess vandlega gætt að ekki verði hreyft við þeim.

Í tillögu að Svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands er Jökuldalsheiði flokkuð sem minjarsvæði vegna minja um heiðabyggð á 19. öld.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.4.1 Gróður

Að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands (fskj. 1 með frummatsskýrslu) er framkvæmdasvæðið að mestu leyti algróið þurrlandi. Á svæðinu skiptast á víðlendar lyngflatar, víðiflesjur, melar og lítt grónar áreyrar. Uppblástur hefur sums staðar herjað á landið, en annars staðar er landið við það að blása og er mjög viðkvæmt. Á stöku stað má finna dældagróður í gróðurbollum á milli smáhóla og þar sem veglínan liggur yfir gil eða ár. Á Jökuldalsheiði er gott fjallagrasaland sem hefur verið nytjað undanfarin ár. Um 6 % af vegsvæðinu er á votlendi en votlendissvæðin eru mjög misblaut.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að um viðkvæmt gróðursvæði sé að ræða og sums staðar þurfi lítið til að koma af stað uppblæstri. Lögð er áhersla á að efni verði ekki ýtt upp í veginn á grónu landi og að því verði raskað eins lítið og kostur er þar sem gróðurhulan er mjög viðkvæm fyrir raski.

Í umsögn hreppsnefndar Jökuldalshrepps (fskj. 1 með frummatsskýrslu) leggur hreppsnefndin áherslu á að öllu efni verði ekið í vegstæðið á grónum svæðum.

Mestur hluti þeirra plöntutegunda sem fundust á svæðinu eru algengar um land allt og telur Náttúrufræðistofnun Íslands (fskj. 1 með frummatsskýrslu) að hvergi á svæðinu sé að finna verulega sjaldgæfar tegundir á landsvísu eða sérstæðan gróður sem ekki á sér samsvörun annars staðar á heiðinni. Votlendissvæðin vestur af Grunnvatni við stöðvar 29.600 til 30.000 og tungan á milli Kollseyru og Langadalsár eru þó talin hafa herra verndargildi en önnur gróðursvæði á framkvæmdasvæðinu.

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að votlendissvæðinu í Sveigum verði raskað eins lítið og kostur er og farið verði um það með ýtrustu gætni. Einnig leggst

stofnunin gegn því að votlendissvæðinu á milli Lönguhlíðar og Grunnvatns milli stöðva 27.700 - 31.800 verði spillt, en þar fer veglínan yfir svæði þar sem skiptast á móar og votlendi. Leggur Náttúruvernd ríkisins til að vegurinn verði lagður meðfram Lönguhlíð vestan Lönguhlíðarlækjar og þaðan fylgi hann núverandi vegi. Náttúruvernd ríkisins vekur ennfremur athygli á að röskun á mýrlendi samræmist ekki alþjóðlegum samningum um verndun votlendis sem Ísland er aðili að, né stefnu stjórnvalda um endurheimt votlendis.

Náttúrufræðistofnun Íslands mælist til þess í umsögn sinni að ráðstafanir verði gerðar til að skerða votlendi eins lítið og hægt er og nefnir þann kost að leggja veginn suður með Lönguhlíð í stað þess að sveigja út á votlendið við Grunnvatn. Þó tekur stofnunin fram að Lönguhlíðin sé mjög blásin og viðkvæmar gróðurtorfur séu í krikanum undir henni og því geti verið álitamál hvor kosturinn sé betri.

Vegagerðin hyggst haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi og að námur verði ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Umferð vinnuvéla um svæðið verður takmörkuð við afmarkaða slóða og verða núverandi slóðar nýttir. Votlendi verði ekki ræst fram og vatnsbúskapur á votlendissvæðunum breytist óverulega vegna framkvæmdanna.

Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar mun lífrænum jarðvegi sem finnst í yfirborði náma og skeringa verða haldið til haga eins og kostur er og hann nýttur sem efsta lag við frágang á námum og vegfláum. Grasfræi verði sáð yfir þau svæði sem gróin voru fyrir og frágangur verði unninn í samráði við Landgræðslu ríkisins, fulltrúa Náttúruverndar ríkisins, landeigendur og ábúendur.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er lögð áhersla á að við frágang á námum og vegköntum verði ekki sáð plöntutegundum sem skera sig úr umhverfinu og á vissum stöðum geti verið viðeigandi að sáning fari ekki fram, heldur náttúruleg gróðurframvinda látin ráða.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er einnig gerð athugasemd við áform Vegagerðarinnar um grasfræssáningu með tilheyrandi áburðargjöf þar sem slíkar aðferðir geri veginn enn meira áberandi í landslaginu. Bent er á aðrar hugsanlegar uppgræðsluáðferðir og lögð áhersla á mikilvægi þess að uppgræðsla falli sem best að þeim gróðri sem fyrir er í nágrenni vegarins á hverjum stað. Þá bendir stofnunin á að eðlilegt sé að fram komi formleg áætlun um hvernig staðið skuli að uppgræðslu vegsára og efnisnáma. Einnig er mælt til þess að leitað verði til Náttúrufræðistofnunar Íslands um ráðgjöf eftir þörfum vegna uppgræðslu á fyrirhuguðu vegsvæði og námum.

Í svörum Vegagerðarinnar, dags 25. september 1997, segir að Vegagerðin muni hafa samráð um frágang á vegsvæði og námum, sbr. það sem fram kemur í frummatsskýrslu.

4.4.2 Dýralíf

Nokkuð dýralíf er á framkvæmdasvæðinu, aðallega hreindýr, fuglar, fiskar, búfé og skordýr.

Í úttekt Skarphéðins G. Þórissonar (fskj. 2 með frummatsskýrslu) um dýralíf á framkvæmdasvæðinu kemur fram að vegurinn gæti truflað varp heiðagæsa á tungunni á milli Kollseyru og Langadalsár og telur hann æskilegt að færa veginn norðar, fjær tungunni.

Í umsögnum Náttúrufræðistofnunar Íslands og Náttúruverndar ríkisins er lýst stuðningi við ofangreinda ábendingu um færslu vegar á umræddum kafla. Náttúruvernd ríkisins telur að við slíka slíka færslu á veglínunni verði einnig minni röskun við Langadalsá og komist verði hjá því að hliðra ánni við stöð 10.600.

Í athugasemd Níelsar Skjaldarsonar kemur fram að á Háreksstaðahálsi er gott rjúpnaland og vegalagning á því svæði muni auka aðgengi skotveiðimanna að svæðinu.

Samkvæmt greinargerð Skarphéðins G. Þórissonar (fskj. 2 með frummatsskýrslu) mun vegurinn hafa óveruleg áhrif á hreindýr á norðurhluta Jökuldalsheiðar. Veglínan liggur mjög víða um flétturík heiðalönd sem munu skerðast við framkvæmdina en skerðingin mun þó ekki hafa alvarlegar afleiðingar fyrir hreindýrastofninn í þeirri stærð sem hann er nú.

Vegurinn liggur að stórum hluta um gróið land og góða beitarhaga en miðað við fjölda sauðfjár á þessu svæði ætti það ekki að hafa afgerandi áhrif á búskap.

Í Kollseyru og Langadalsá er lítill silungur og hefur hann ekki verið nýttur. Seiðum hefur verið sleppt í árnar til að þau gangi síðar niður í Hofsá.

Á verktíma mun eitthvað set þyrlast upp vegna efnisnáms og ræsagerðar og berast út í árnar. Samkvæmt frummatsskýrslu verður framkvæmdum í grennd við árfarvegi haldið í lágmarki meðan á veiðitímabili stendur. Ekki er gert ráð fyrir að framkvæmdin hafi áhrif á fiskgengd í ám og vötnum á svæðinu, þar sem ræsi verða höfð nægilega stór. Ræsin verða í botni farvega og með sama halla og þeir þannig að straumhraðabreyting verður í lágmarki.

Fyrirhuguð veglína sker Langadalsá í Kollseyru þar sem hún liggur í sveig við stöð 10.600. Ánni verður hliðrað á um 40 m kafla þannig að sveigurinn verður minnkaður og liggur áin þá meðfram veginum. Samkvæmt frummatsskýrslu verður röskun vegna þessa ekki meiri en við ræsagerð og verða framkvæmdir utan veiðitímabils.

4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Berggrunnurinn á vegsvæðinu er úr móbergi og basalhraunlögum. Mikið er af setlögum á svæðinu og eru helstu setlagagerðir vikrar, eldri áreyrar og jökulruðningur. Talsvert er af malarásam 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 jökulmenjum í nágrenni veglínunnar. Þar segir einnig að ekki megi spilla umhverfi fossa og flúða Langadalsár á brúarstæði við stöð 9.100 svo sem með sprengingum eða efnistöku.

Námurnar eru flestar í lítt grónum malarásum eða melum og í nokkrum jökulruðningsholtum. Einnig er fyrirhugað að taka efni úr árfarvegum og verður tekið utan við farveg eða ánni veitt frá efnistöðum hverju sinni. Efnistaka í árfarvegum verður í lágmarki yfir veiðitímabilið. Vegagerðin hyggst hafa samráð við landeigendur og fulltrúa Náttúruverndar ríkisins um efnistöku.

Í umsögn sinni gerir Náttúruvernd ríkisins athugasemd við fjölda náma og óskað er eftir að athugað verði hvort ekki megi fækka námum á svæðinu og taka meira efni úr einstökum námum. Náttúrufræðistofnun Íslands tekur undir tilmæli Náttúruverndar ríkisins að námur á framkvæmdasvæðinu séu hafðar sem fæstar, en telur að ekki verði spjöll á sérstæðum jarðmyndunum vegna efnistöku.

Vegurinn liggur að mestu leyti yfir lítt raskað land. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands, er vakin athygli á að fyrirhugaður vegur sker í sundur lítt snortnar víðáttur, grónar heiðar með mikilli landslagsfegurð, mikilvægum gróðri og dýralífi. Þá telur stofnunin að hætt sé við að síðar komi fram kröfur um vegalagningu út frá nýja veginum og að mannvirkjagerð setji æ sterkari svip á enn eitt víðerni landsins. Stofnunin leggur sérstaka áherslu á að við uppgræðslu vegsvæðis verði forðast að gera veginn enn meira áberandi í landslaginu.

4.6 SAMANBURÐUR KOSTA

4.6.1 Vegtenging á milli Norðurland og Austurlands

Eins og fram kemur í kafla 4.1.3 var í ársbyrjun 1993 skipuð nefnd til að skoða möguleika til að bæta vegasamband á milli Norðurlands og Austurlands. Þrjár leiðir komu helst til greina:

Um Fjöllin og Jökuldal. Þessi leið er sú stysta á milli Eyjafjarðar og Mið-Austurlands, en hún liggur á löngum kafla í meira en 300 m hæð og fer í um 690 m hæð á núverandi vegi. Vegalengdin á milli Akureyrar og Egilsstaða er um 269 km.

Um strandbyggðir á milli Eyjafjarðarsvæðis og Mið-Austurlands. Þessi leið liggur víðast á láglandi á milli Eyjafjarðarsvæðisins og Mið-Austurlands með göngum undir Hlíðarfjöll. Vegalengdin á milli Akureyrar og Egilsstaða er um 472 km, en myndi styttest um 100 km ef farið væri um Reykjaheiði og Öxarfjarðarheiði, en heiðarnar eru taldar fremur snjóþungar. Leiðin bætir vegasamgöngur á Norðausturlandi auk þess sem hún tengir Norðausturbyggðina við Eyping og Mið-Austurland. Helstu gallar eru hversu löng og dýr leiðin er.

Um Fjöllin, Vopnafjörð og Hlíðarfjöll. Þessi leið tengir Vopnafjörð vel við Norður- og Mið-Austurland. Vegalengdin á milli Akureyrar og Egilsstaða er um 322 km.

Niðurstöður nefndarinnar voru að leið 1 væri ákjósanlegasti kosturinn fyrir vegtengingu Mið-Austurlands og Eyjafjarðarsvæðisins m.t.t. vegalengdar, góðrar legu, bundins slitlags, snjóafars og kostnaðar. Leið 3 þykir sambærileg við leið 1 ef jarðgöng verða gerð undir Hlíðarfjöll í stað vegar yfir Hellisheiði. Þessi leið sé álitleg en mjög kostnaðarsöm.

4.6.2 Vegtenging um Fjöllin og Jökuldal

Í frummatsskýrslunni eru kynntir fjórir möguleikar á legu vegar, frá Grímsstöðum austur í Jökuldal:

Valkostur Vegagerðarinnar:

Á þessari leið er núverandi vegi til Vopnafjarðar fylgt í austanverðan Langadal. Þaðan er farið sunnan Langadalsár, um Kollseyru og norður fyrir Gestreiðarstaðaháls. Þá til suðurs um Háreksstaði á núverandi Hringveg nálægt Ármótaseli.

Fyrirhugaður vegur er um 33 km langur og efnisþörf er áætluð tæplega 1.000.000 m³. Þá verður gerð um 1,3 km vegtenging inn á Norðausturveg til Vopnafjarðar frá stöð 4.580. Áætlaður kostnaður við þessar framkvæmdir er 500 - 600 milljónir. Fyrirhugaður vegur mun liggja að mestu á sléttu landi í 460 - 580 m hæð yfir sjávarmáli eða um 100 m lægra en núverandi vegur. Vegsýn kemur til með að aukast miðað við núverandi veg þar sem krappar beygjur hverfa og langhalli minnkar, en mesti halli á nýjum vegi verður um 6 - 7 % við Sveiga og Ármótasel. Vegurinn mun samkvæmt frummatsskýrslu verða betur uppbyggður og burðarmeiri en núverandi vegur og því megí reikna með greiðari samgöngum allt árið og auðveldari þungaflutningum.

Almennt er talið að snjóþyngra sé á fyrirhugaðri veglínu en núverandi vegi, en betri lega hans á jafnlendi komi í veg fyrir mikla skaflasöfnun. Snjóruðningur verður því líklega auðveldari, en síðastliðin 3 ár hefur fjöldi ófærðardaga verið 6 - 45 á ári. Þá virðast veðurskilyrði hagstæðari en í fjallgördunum.

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

Með fyrirhugaðri framkvæmd eykst vegalengdin frá Mið-Austurlandi til Eyjafjarðar um 1 km. Vegalengdin á milli Mið-Austurlands og Vopnafjarðar styttest um 24 km, úr 176 km í 152, þann tíma ársins sem vegurinn um Hellisheiði er ekki opin. Lagning vegarins gefur möguleika á nýrri tengingu til Vopnafjarðar niður með Hofsa, en með henni verður heildarstytting frá Vopnafirði til Egilsstaða allt að 40 km. Byggðastofnun telur að framkvæmdin muni ekki hafa umtalsverð áhrif á þróun byggðar í Vopnafirði og að varanleg lausn á samgöngum til Vopnafjarðar séu jarðgöng undir Hellisheiði.

Núverandi Hringvegi verður haldið við sem sumarvegi (landsvegi) vegna þeirrar ferðaþjónustu sem stunduð er á svæðinu.

Með fyrirhuguðum vegi munu vegalengdir að Byggðalínu Landsvirkjunar lengjast töluvert, en fimm slóðar liggja frá núverandi vegi að raflínunni. Ekki liggur ljóst fyrir af hálfu Landsvirkjunar hvort þörf sé á lagningu nýrra slóða frá fyrirhuguðum vegi að Byggðalínu.

Í athugasemd Níelsar Skjaldarsonar er mótmælt fyrirhuguðum framkvæmdum á ósnortnu landi og segir að hlífa beri heiðarlendum á meðan aðrar leiðir séu mögulegar fyrir veg á þessum slóðum. Telur Níels að stytting vegasambands á milli Héraðs og Vopnafjarðar með fyrirhugaðri leið verði um 20 mínútur, en í dag fari hins vegar stærstur hluti umferðar þarna á milli um Hellisheiði 6 - 7 mánuði á ári.

Um umhverfisáhrif framkvæmdar samkvæmt þessum kosti, sjá kafla 4.2 - 4.5.

Núverandi leið yfir Möðrudalsfjallgarða:

Leiðin liggur um Möðrudalsfjallgarða og fer í um 690 m hæð á fjallgördunum og síðan yfir Grjótagarðsháls, Þrívörðuháls og Lönguhlíð austast. Samkvæmt frummatsskýrslu er núverandi malarvegur í þokkalegu ástandi og gæti dugað í nokkur ár í viðbót með litlu viðhaldi, en á honum eru fjórar einbreiðar brýr, beygjur krappar og brekkur með allt að 10 -14 % halla á nokkrum stöðum.

Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni yrði heildarlengd vegar um 44 km ef núverandi vegur yrði endurbyggður. Vegurinn yrði endurbyggður á 38,3 km kafla og nýr vegur byggður yfir fjallgarðana á um 5,5 km kafla. Efnisþörf er áætluð 350.000 m³ og kostnaður um 445 milljónir. Vegurinn yrði áfram í um 680 m hæð í vestari fjallgarðinum og með um 9 - 10 % langhalla en lægi suður fyrir eystri fjallgarðinn, um Heljardal, sem er nokkuð þröngur og talinn erfiður vegna snjóá.

Vegagerðin telur endurbyggingu núverandi vegar ekki góðan kost þar sem hún sé dýr miðað við ávinning. Vegurinn liggja um ójafnt land, sem leiði til verri legu vegar og meiri slyshættu. Þrátt fyrir að leiðin teljist ekki snjóþung, liggja hún í hliðarhalla þar sem snjósofnun er nokkur og snjóruðningur erfiður.

Við samanburð á slysatíðni kosta kemur fram að hún er langhæst á núverandi vegi yfir Möðrudalsfjallgarðana, eða 3,4 slys á hverja milljón ekinna kílómetra. Þessi tala lækkar niður í 1,5 ef núverandi vegur verður endurbyggður og nýbyggður að hluta.

Ekki liggja fyrir frekari upplýsingar um framkvæmd samkvæmt þessum kosti og umhverfisáhrif hennar, utan að með þessum kosti verða ekki breytingar á tengslum Möðrudals og Sænautasels og að veglínan fer að mun minna leyti um óraskað land en fyrirhugaður vegur.

Leið um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð:

Veglína um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð liggur til austurs skammt norðan Möðrudalsbæjar, um 6 km norðan núverandi leiðar um fjallgarðana. Því næst er farið þvert yfir Kollseyrudal og Gestreiðarstaðaháls og þaðan í sömu legu og fyrirhugaður vegur að Ármótaseli.

Vegagerðin telur leið um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð og svæðið vestur af þeim mjög snjóþunga. Vegurinn í þeirri legu færi í um 660 m hæð og um mun ójafnara land en valkostur Vegagerðarinnar. Röskun á landi yrði því meiri og snjóruðningur væntanlega erfiðari. Með lagningu vegar um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð þyrfti eftir sem áður að fara um viðkvæm svæði, s.s. sunnan Lindasels norðan við Þrívörðuháls og um votlendissvæðið við Grunnvatn. Leiðin bæti auk þess lítt vegtengingu Vopnafjarðarsvæðis við Hringveginn og samgöngur á milli Mið-Austurlands og Vopnafjarðarsvæðisins yfir veturna þegar Helligheiði er lokuð.

Um fjallgarðana liggur þessi leið á svipuðum slóðum 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 á meðan fyrirhugaður vegur liggur um lítt snortið svæði.

Í athugasemd Níelsar Skjaldarsonar segir að þessi leið sé sennilega vegtæknilega erfiðari en fyrirhuguð leið, en á móti komi að farið sé að mestu yfir gróðurlítið eða ógróið land. Búið sé að raska umhverfinu á þessum slóðum með Byggðalínu og vegslóðum henni tengdri.

Ekki liggja fyrir frekari upplýsingar um framkvæmd samkvæmt þessum kosti og umhverfisáhrif hennar.

Leið um gömlu Grímsstaði yfir Einbúasand norðan eða sunnan við Þjóðfell:

Þessi leið liggur úr Grímsstaðadal til suðausturs, yfir „Skenfellshrygg“ norðan Víðidalsfjalla, yfir Einbúasand og síðan Grímsstaðadal eystri. Einnig væri hægt að fara frá Einbúasandi fyrir Þjóðfell og í Langadal og þaðan í sömu legu og valkostur Vegagerðarinnar.

Engar frekari upplýsingar liggja fyrir um þessa leið.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur tilkynnt til frumathugunar, fyrirhugaða nýbyggingu 33 km vegkafla á Hringvegi úr Langadal að Ármótaseli í Norður-Múlasýslu. Vegurinn á að leysa af hólmi núverandi Hringveg sem liggur yfir Möðrudalsfjallgarða, en fyrirhugað er að halda honum við sem sumarvegi.

Framkvæmdin er fyrirhuguð á svæði þar sem ekki hefur verið mörkuð stefna um landnotkun til framtíðar. Skammt vestan vegsvæðis fyrirhugaðs vegar er skipulags-svæði Svæðisskipulags Miðhálandis Íslands og fer fyrirhugaður vegur inn á það í Langadal. Jökuldalsheiði, þ. m. t. svæðið á og næst fyrirhuguðum vegi, er í tillögu að Svæðisskipulagi miðhálandisins afmörkuð sem verndarsvæði sem felur í sér alhliða verndargildi. Verndin tekur til náttúruminja, þjóðminja og mikilvægustu lindasvæða, auk svæða með mikið útivistargildi. Jökuldalsheiði er minjasvæði, þar sem eru minjar um heiðabyggð á 19. öld. Möðrudalsfjallgarðarnir eru aftur á móti flokkaðir með öðrum svæðum sem jafnan eru fábreytt að náttúrufari.

Ef af lagningu fyrirhugaðs vegar verður, verða mannvirkjabelti um svæðið þrjú. Núverandi Hringvegur, línuleið Byggðalínu og fyrirhugaðrar Fljótsdalslínu 1, með tilheyrandi slóða og nýr Hringvegur frá Langadal að Ármótaseli. Þá gæti komið til þess síðar að vegur verði lagður frá nýjum Hringvegi niður með Hofsa til að stytta vegalengd á milli Héraðs og Vopnafjarðar. Einnig er líklegt að gera þurfi slóða frá nýjum Hringvegi að Byggðalínu. Náttúruvernd ríkisins telur að lagning vegar niður með Hofsa og slóðagerð að línu Landsvirkjunar ætti að vera hluti af mati á umhverfis-áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar.

Fyrirhugaður vegur mun skerða tengsl tveggja ferðaþjónustustaða við Hringveginn. Möðrudalur verður í 8 km fjarlægð frá Hringvegi og Sænautasel sem nú er í 4 km fjarlægð frá Hringvegi verður í 13 km fjarlægð. Sveitarstjórn Jökuldalshrepps leggur áherslu á að núverandi vegi verði haldið opnum sem sumarvegi vegna fjölfarinna ferðamannastaða og sérstaks útsýnis.

Fyrirhugaður vegur liggur lægra en núverandi kafli á Hringvegi sem honum er ætlað að leysa af hólmi. Ekki hefur með óyggjandi hætti verið sýnt fram á að ekki sé unnt að ná sambærilegum vegabótum með öðrum legukostum, m. t. t. þeirrar umferðar sem um veginn fer, en áætluð vetrarumferð um veginn eru 20 bílar á sólarhring.

Fyrirhugaður vegur mun ekki stytta vegalengdina á milli Norður- og Austurlands. Hann mun hins vegar stytta leiðina á milli Vopnafjarðar og Egilsstaða úr 176 km í 152 km. Þessarar styttingar yrði fyrst og fremst vart af vetrarumferð, þar sem meginumferð á milli Vopnafjarðar og Mið-Austurlands fer á sumrin um Hellsisheiði. Byggðastofnun telur fyrirhugaða framkvæmd ekki hafa umtalsverð áhrif á byggð í Vopnafirði og að varanleg lausn á samgöngumálum Vopnfirðinga séu göng undir Hellsisheiði.

Fyrirhugaður vegur fer nærri 35 þekktum menningarminjum eða yfir þær. Þessar menningarminjar eru mismunandi að umfangi og verndargildi. Jökuldalsheiði á sér sögu um búsetu til forna og á síðustu öld og mun fyrirhugaður vegur liggja nærri friðuðum rústum og minjum. Friðaðar minjar geta því verið í hættu vegna fyrirhugaðrar vegagerðar og efnistöku.

Fyrirhugaður vegur fer um svæði sem nú er nýtt til beitar og veiða. Vegurinn fer nærri varpsvæði heiðagæsa á milli Kollseyru og Langadalsár og er talinn geta truflað varp. Hann mun skerða flétturík heiðasvæði þar sem vitað er að hreindýr halda sig stundum á haustin og fram á vetur. Þetta er þó ekki talið hafa alvarlegar afleiðingar fyrir hreindýrastofninn í þeirri stærð sem hann er nú.

Stór hluti fyrirhugaðs vegsvæðis er gróinn og vegurinn fer á nokkrum stöðum yfir votlendissvæði. Náttúruvernd ríkisins leggst gegn því að votlendissvæði á milli Löngu-hlíðar og Grunnvatns verði spillt og leggur til að veglínan verði færð á því svæði. Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að um viðkvæmt gróðursvæði sé að ræða og sums staðar þurfi lítið til að koma af stað uppblastri. Gróðurhulan sé viðkvæm fyrir raski og því verði að halda í lágmarki.

Náttúruvernd ríkisins vekur athygli á að röskun votlendis samræmist ekki alþjóðlegum samningum um verndun votlendis sem Ísland er aðili að, né stefnu stjórnvalda um endurheimt votlendis. Í ritinu „Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi“ þar sem birt er stefna stjórnvalda í umhverfismálum kemur m. a. fram að gróður- og jarðvegsvernd þurfi að vera eitt helsta forgangsverkefni þjóðarinnar og að stuðla þurfi að endurheimt votlendis.

Efnisþörf fyrirhugaðrar framkvæmdar er nálægt einni milljón rúmmetra úr 25 námum. Náttúruvernd ríkisins telur vert að athuga hvort ekki megi fækka námum á svæðinu og taka meira efni úr einstökum námum án þess að það valdi umhverfisspjöllum. Náttúrufræðistofnun Íslands tekur undir ábendingar Náttúruverndar ríkisins í umsögn sinni. Í ritinu „Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi“ segir m. a. um jarðefni að stuðlað skuli að því að nýjar námur verði ekki teknar í rekstur fyrr en þörf krefur, að námur í rekstri verði nýttar betur og skipulegar og að gengið verði frá eldri námum á viðunandi hátt.

Fyrirhugaður vegur fer um svæði sem er að miklu leyti ósnortið, ef frá eru taldar minjar um byggð á síðustu öld og fyrr og vörður á fornum þjóðleiðum. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur m. a. fram að fyrirhugaður vegur komi til með að skera sundur miklar, lítt snortnar víðáttur, grónar heiðar með mikilli landslagsfegurð, mikilvægum gróðri og dýralífi. Þá gæti lagning fyrirhugaðs vegar kallað á eða boðið upp á frekari mannvirkjagerð á ósnortnu landi.

Samkvæmt 12. gr. reglugerðar nr. 179/1994 um mat á umhverfisáhrifum ber að fallast á framkvæmd þegar upplýsingar í tilkynningu um framkvæmd og fylgigögnum teljast fullnægjandi og ljóst er að framkvæmd hefur ekki umtalsverð umhverfisáhrif, óæskileg umhverfisáhrif megi fyrirbyggja með mótvægisáðgerðum eða þau séu ásættanleg vegna þess ávinnings sem af framkvæmd hlýst. Samkvæmt sömu grein skal ráðist í frekara mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar þegar upplýsingar sem fram komu í tilkynningu um framkvæmd eða fylgigögnum teljast ekki nægar, eða ljóst er að kanna þurfi frekar ákveðna þætti framkvæmdar eða starfsemi sem haft getur í för með sér óæskileg umhverfisáhrif.

Samkvæmt 9. gr. reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum skulu í tilkynningu koma fram upplýsingar um aðra kosti sem kannaðir hafa verið í sambandi við staðarval eða tilhögun framkvæmdar eftir því sem við á.

Sammögnuð áhrif framkvæmda við veg frá Langadal að Ármótaseli á ólíka umhverfisþætti eru talin geta verið umtalsverð.

Frekari upplýsingar skortir um möguleika á lagningu vegar um Sauðár- og Gestreiðarstaðaskarð eða endurbyggingu núverandi vegar. Einnig hvernig draga megi úr áhrifum vegagerðar, t. d. með breyttri tilhögun efnistöku. Einnig skortir upplýsingar um þann kost að vegtenging Norðurlands og Austurlands verði um Fjöllin og Vopnafjörð með göngum undir Helligheiði.

Niðurstaða

Á grundvelli frummatsskýrslu framkvæmdaraðila, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að ekki liggi fyrir fullnægjandi upplýsingar um fyrirhugaða lagningu Hringvegar úr Langadal að Ármótaseli og samanburð kosta varðandi staðarval og tilhögun framkvæmdar til að unnt sé að fallast á framkvæmdina. Ekki þykir hafa verið sýnt fram á að slíkur ávinningur sé af framkvæmdinni, eins og hún er kynnt af Vegagerðinni, að umhverfisáhrif hennar verði ásættanleg.

Í samræmi við ákvæði 12. gr. reglugerðar nr. 179/1994 um mat á umhverfisáhrifum, sbr. 8. gr. laga nr. 63/1993, skal ráðist í frekara mat á umhverfisáhrifum lagningar Hringvegar í Norður-Múlasýslu.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. 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:

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, efnisparfar, kostnaðar og veðurfars og áhrifum þeirra á umferðaröryggi, landnotkun, menningarminjar, gróður, dýralíf, jarðmyndanir og landslag. Einnig verði gerð frekari grein fyrir þeim kosti að veltenging á milli Norðurlands og Austurlands verði um Fjöllin, Vopnafjörð og Hlíðarfjöll með jarðgöngum undir Hellisheiði.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 12. nóvember 1997.

Reykjavík, 3. október 1997

Stefán Thors

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir