

Norðausturvegur (85), Hófaskarðsleið um Borgarás

Breytingar á veglínu

Helga Aðalgeirsdóttir
Gunnar H. Jóhannesson



Veghönnunardeild Akureyri
september 2009

Efnisyfirlit

1. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR	2
1.1. INNGANGUR	2
1.2. MATSSKYLDA	3
1.3. NÚVERANDI SAMGÖNGUR	3
1.4. BREYTINGAR Á SAMGÖNGUM MEÐ NÝJUM VEGI UM HÓFASKARÐ	4
1.5. UMFERÐ	4
1.6. UMFERÐARSPÁ	5
1.7. TILGANGUR FRAMKVÆMDAR	5
1.8. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA	6
1.9. KOSTIR	6
1.9.1. Veglína 174	7
1.9.2. Núllkostur	9
1.10. FRAMKVÆMDALÝSING	9
1.10.1. Vegagerð	9
1.10.2. Ræsi og brýr	9
1.10.3. Efnisþörf og efnistaka	9
1.10.4. Frágangur	10
1.10.5. Mannafloppur og vinnubúðir	10
1.11. REKSTUR	11
1.12. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR	11
2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRD	12
2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS	12
2.2. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU	12
2.3. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN	12
2.4. LÖG OG VERNDUN	13
2.4.1. Náttúruminjaskrá	13
2.4.2. Sérstök vernd samkvæmt náttúruverndarlögum	13
3. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	15
3.1. ALMENN ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI	15
3.1.1. Vegagerð og ræsagerð	15
3.1.2. Efnistaka	15
3.2. ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR	15
3.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM AF FYRIRHUGAÐRI FRAMKVÆMD	15
3.3.1. Samfélag og landnotkun	15
3.3.2. Samgöngur og umferð	16
3.3.3. Hávaði og loftmengun	16
3.3.4. Menningarminjar	16
3.3.5. Gróðurfar	19
3.3.6. Fuglalíf	19
3.3.7. Vatnafar og vatnalíf	20
3.3.8. Jarðfræði	22
3.3.9. Sérstakar jarðmyndanir og vistkerfi, votlendi	22
3.3.10. Landslag, ásýnd lands	23
3.4. MÓTVÆGISAÐGERÐIR	24
3.5. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMDA	24
3.5.1. Veðurfar og náttúruvá	25
3.5.2. Náttúruvá	25
3.6. KORT OG UPPDRÆTTIR	25
3.7. SAMRÁÐ	25
4. TEIKNINGAR	26
5. HEIMILDIR	26

1. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR

1.1. INNGANGUR

Framkvæmdir á vegum Vegagerðarinnar eru fyrirhugaðar í sveitarfélaginu Norðurþingi í Norður-Þingeyjarsýslu. Áætlanir eru um að leggja 1,8 km langan nýjan veg um Borgarás, frá núverandi Norðausturvegi sunnan við Klapparós í Núpasveit í Öxarfirði að fjárrétt í landi Katastaða (Teikning 1) en þar tengist vegurinn nýjum Norðausturvegi um Hólaheiði og Hófaskarð.

Mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði í Öxarfjarðarhreppi og Svalbarðshreppi fór fram árið 2005. Um var að ræða samtals 56 km langan veg á milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar um Hólaheiði og Hófaskarð, með tengingu til Raufarhafnar. Í matsskýrslu voru kynntar nokkrar veglínur, m.a. þrjár veglínur á 2 km löngum kafla við upphaf vegarins, á kaflanum frá Norðausturvegi við Klapparós og austur fyrir Katastaði, þ.e. veglínur 140, 141 og 150. Á þeim kafla fara veglínur 140 og 141 um land Brekku sem er í einkaeign en veglína 150 fer um land Presthóla og Katastaða sem voru á þessum tíma að fullu í eigu ríkisins. Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar kom fram að ábúendur Katastaða og Presthóla væru á móti því að veglína 150 yrði valin og að landeigendur Brekku væru á móti því að veglína 140 eða 141 yrði valin.

Skipulagsstofnun féllst á framkvæmdina með úrskurði sínum dags. 3. ágúst 2005 og var fallist á allar fyrrgreindar veglínur, með skilyrðum þó. Landeigendur Brekku kærðu þann úrskurð til ráðherra sem staðfesti hann að viðbættum tveimur viðbótarskilyrðum. Vegagerðin ákvað að leggja veginn samkvæmt veglínu 141/140 að fengnu framkvæmdaleyfi sveitarstjórnar en það var mat Vegagerðarinnar að leið 141/140 væri vegtæknilega betri en leið 150. Var framkvæmdin í kjölfarið boðin út vorið 2007 og hófust framkvæmdir sama ár. Landeigendur Brekku kærðu framkvæmdaleyfið til úrskurðarnefndar skipulags- og byggingarmála en niðurstaða nefndarinnar var sú að leyfið hefði verið lögmætt. Þegar útséð var um að samningar tækjust við landeigendur Brekku hóf Vegagerðin undirbúning eignarnáms og var land undir veg í landi Brekku síðan tekið eignarnámi í kjölfar þessa. Haustið 2008 var lagt lögbann á framkvæmdir á 1,3 km löngum kafla vegarins næst Norðausturvegi. Landeigendur Brekku fóru jafnframt með málið fyrir dómstóla og kröfðust þeir þess að bæði framkvæmdaleyfið og eignarnámið yrðu felld úr gildi en héraðsdómur hafnaði þeim kröfum. Dómur Hæstaréttar í málinu nr. 425/2008, féll svo þann 19. mars 2009 þar sem niðurstaðan var sú að ógilda bæri eignarnámið á grundvelli þess að skilyrði Stjórnarskrárinnar um almenningsþörf, sbr. lög nr. 33/1944, hefði ekki verið uppfyllt. Kröfu um ógildingu framkvæmdaleyfis var hins vegar hafnað. Benti Hæstiréttur á að við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar hefðu allar veglínur verið úrskurðaðar ásættanlegar og umhverfisáhrif allra veglína verið talin óveruleg. Í ljósi þess og að ekki hefði verið sýnt fram á að vegtæknilegar ástæður eða kostnaður gæti réttlætt það val Vegagerðarinnar að leggja veginn fremur um land Brekku (140/141) sem var í einkaeigu, en um land Katastaða og Presthóla (150) sem þó voru báðar í eigu ríkisins, ógilti Hæstiréttur eignarnámið.

Þegar dómurinn féll var þegar búið að leggja stærsta hluta vegarins og hófust þá samningaviðræður við landeigendur Brekku á ný. Samningar hafa nú tekist við landeigendur Brekku um legu vegarins um land þeirra austan Katastaða, Hins vegar þarf Vegagerðin að breyta áformaðri legu vegarins, sem búið var að bjóða út, á um 1,8 km löngum kafla frá Norðausturvegi að Katastöðum en það er sá hluti vegarins sem mestur ágreiningur var um. Á þeim kafla þarf að leggja veginn um land Katastaða og Presthóla. Presthólar eru ennþá ríkisjörð en Katastaðir eru nú komnir í einkaeigu, þ.e. í eigu ábúenda Presthóla sem keyptu jörðina eftir að málaferli landeigenda Brekku gegn ríkinu hófust. Land Presthóla og Katastaða er óskipt og eiga Katastaðir 25% af landinu og Presthólar 75%. Landeigendur Katastaða hafa lýst því yfir í viðræðum við Vegagerðina að þeir leggist alfarið gegn því að lína 150 verði valin á kaflanum frá Norðausturvegi að Katastöðum.

Þann 3. júní 2009 tilkynnti Vegagerðin Skipulagsstofnun um fyrirhugaða breytingu á veglínu Norðausturvegar (85), Hófaskarðsleið, við Klapparós og Katastaði, Norðurþingi, samkvæmt 6. gr. laga

um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og lið 13a í 2. viðauka laganna. Kynntir voru tveir nýir kostir, leið 162 og 165.

Skipulagsstofnun leitaði álits Norðurþings, Fornleifaverndar ríkisins, Fiskistofu og Umhverfisstofnunar. Í niðurstöðu Skipulagsstofnunar dags. 30. júní 2009 kemur fram að umhverfisáhrif veglínu 165 liggja fyrir en þau séu að mestu hin sömu og af veglínu 150 sem fallist var á í úrskurði stofnunarinnar 3. ágúst 2005. Veglína 165 valdi þó heldur minni neikvæðum áhrifum á Katastöðum þar sem hún liggja fjær íbúðarhúsinu og spilli minna tünnum en veglína 150. Einnig fari hún á aðeins styttri kafla yfir hraun og á betri stað yfir Klapparós þar sem yrði lægri vegfylling. Framkvæmd samkvæmt veglínu 165 sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Það er enn fremur niðurstaða Skipulagsstofnunar að veglína 162 kunni að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og að hún skuli því háð mati á umhverfisáhrifum.

Vegagerðin og Norðurþing kærðu ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. Úrskurður ráðherra hefur ekki borist.

Vegna neikvæðrar umsagnar Umhverfisstofnunar og niðurstöðu Skipulagsstofnunar um matsskyldu framkvæmdarinnar samkvæmt veglínu 162, sem liggur norðan í Borgarási, var ákveðið að skoða aðra möguleika. Vegagerðin telur að með umhverfismatsferli taki það alltof langan tíma þar til framkvæmdaleyfi fæst til að leggja nýjan veg samkvæmt veglínu 162. Komið hefur fram að framkvæmdaleyfi muni ekki fást fyrir nýjum vegi sunnan við Borgarás samkvæmt veglínu 150 eða 165 því landeigendur Katastaða og ábúendur Presthóla leggja gegn honum. Niðurstaða Vegagerðarinnar var að hanna nýja veglínu sem liggur þvert yfir Borgarás. Landeigendur Katastaða og ábúendur Presthóla hafa ekki lagst gegn þeirri línu. Fulltrúi Umhverfisstofnunar hefur skoðað svæðið og list mun betur á að vegurinn liggja yfir ásinn en norðan í honum.

Vegagerðin tilkynnir hér með um breytingar á 1,8 km löngum kafla á veglínu Norðausturvegar, á kaflanum frá Klapparósi að Katastöðum. Fyrirhugað er að nýr vegur muni fylgja veglínu 174.

Miðað er við að framkvæmdir hefjist um leið og niðurstaða hefur fengist um matsskyldu framkvæmdarinnar og framkvæmdaleyfi hefur verið veitt. Framkvæmdaraðili er Vegagerðin. Sú veglína sem sýnd er á teikningum getur breyst lítilsháttar við nánari skoðun og undirbúning.

1.2. MATSSKYLDA

Samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum 106/2000, 6. gr., viðauka 2, lið 13.a. þarf að kanna matsskyldu vegna allra breytinga eða viðbóta við framkvæmdir skv. 1. eða 2. viðauka sem hafa þegar verið leyfðar, framkvæmdar eða eru í framkvæmd og kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.

1.3. NÚVERANDI SAMGÖNGUR

Núverandi Norðausturvegur um Melrakkaslétta (nr. 85), á kaflanum frá Klifshaga í Öxarfirði að Sævarlandi í Þistilfirði, er 111 km langur. Vegurinn frá Klifshaga að Kópaskeri hefur nýlega verið endurbyggður og lagður klæðingu en þaðan og áfram til austurs liggur sæmilega vel uppbyggður malarvegur. Á köflum, sérstaklega á Ytri Hálsi austan Raufarhafnar er hann brattur, hlykkjóttur og með blindhæðum. Víða annars staðar uppfyllir vegurinn ekki kröfur um beygjur og sjónlengdir, s.s. við Sigurðarstaði, Blikalón og Höskuldarnes. Á leiðinni frá Kópaskeri að Sævarlandi eru 3 einbreiðar brýr (Snartarstaðaá, Sigurðarstaðaós og Ormarsá). Á Ytri Hálsi sunnan Raufarhafnar og Fremri Hálsi í Þistilfirði er mjög vindasamt og því oft erfið vetrarfærð. Núverandi vegur liggur framhjá um 30 lögbýlum, Kópaskeri og í gegnum Raufarhöfn.

Öxarfjarðarheiðarvegur (nr. 867) liggur frá Norðausturvegi við Klifshaga í Öxarfirði að Norðausturvegi við Víðinesá í Þistilfirði. Vegurinn er sumarvegur, að mestu niðurgrafinn, hlykkjóttur með mörgum

blindhæðum, 38 km langur og liggur hæst í 380 m h.y.s. í Einarsskarði. Nokkur býli voru áður á heiðinni en eru nú öll í eyði.

Vegalengdir milli þéttbýlisstaðanna eru mismunandi eftir því hvort farið er um Norðausturveg nr. 85 eða veg um Öxarfjarðarheiði nr. 867. Milli Kópaskers og Þórshafnar eru 117 km þegar farið er um veg nr. 85 en 95 km ef farið er um veg nr. 867. Vegalengd milli Kópaskers og Raufarhafnar um þessa vegi er 55 km og 91 km (Tafla 1.).

Tafla 1. Samanburður á vegalengdum á mismunandi leiðum (VSÓ ráðgjöf, 2005).

	Húsavík – Þórshöfn km	Húsavík – Raufarhöfn km	Kópasker - Þórshöfn km	Kópasker – Raufarhöfn km	Raufarhöfn – Þórshöfn km
Núverandi Norðausturvegur (nr. 85) um Sléttu	212	150	117	55	63
Vegur um Öxarfjarðarheiði (nr. 867)	144	139	95	91	
Nýr vegur um Hólaheiði samkvæmt veglínu 141	159	129	71	42	67

1.4. BREYTINGAR Á SAMGÖNGUM MEÐ NÝJUM VEGI UM HÓFASKARÐ

Nýr vegur um Hófaskarð hefur verið í byggingu frá árinu 2007 og nýr Raufarhafnarvegur sem tengist Hófaskarðsleið var boðinn út á árinu 2009. Til stóð að opna fyrsta áfanga Hófaskarðsleiðar, þ.e. kaflann frá Norðausturvegi við Klapparós að Stóra-Viðarvatni í Þistilfirði, haustið 2009. Unnið hefur verið að gerð 37 km kafla á nýjum Norðausturvegi, þar af eru 18 km nær fullbúnir og 19 km eru langt komnir. Einnig eru hafnar framkvæmdir á 14 km löngum Raufarhafnarvegi. Framkvæmdirnar eru utan núverandi samgöngukerfis.

Ekki verður hægt að taka Norðausturveg um Hófaskarð í notkun fyrr en búið verður að leggja þann 1,8 km langa kafla sem hér er kynntur. Enn fremur munu framkvæmdir á Raufarhafnarvegi nýtast mjög illa en þeim á að ljúka árið 2010.

Eins og kemur fram í matsskýrslu vegna Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) frá febrúar 2005 verður nýr vegur öruggari og greiðfærari en núverandi vegur þar sem hann kemur til með að uppfylla hönnunarkröfur Vegagerðarinnar. Auk þess mun nýr Norðausturvegur um Hólaheiði stytta vegalengdir verulega á milli Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar. Einnig verður talsverð stytting á vegalengd milli Húsavíkur og Þórshafnar miðað við leið um Sléttu (Tafla 1.). Með veglínu 174 verður leiðin milli Kópaskers og Raufarhafnar/Þórshafnar 700 m lengri en miðað við veglínu 141. Þar af leiðandi verður leiðin milli Húsavíkur og Raufarhafnar/Þórshafnar 600 m styttri en miðað við veglínu 141.

Með tilkomu nýs Norðausturvegar um Hólaheiði, verður núverandi vegur um Sléttu skilgreindur sem tengivegur. Þá hefur framkvæmdaraðili hug á því að loka vegi nr. 867 um Öxarfjarðarheiði þannig að hann verði ekki hluti af samgöngukerfinu á Melrakkasléttu. Núverandi vegur um Ytri Háls verður tengivegur.

1.5. UMFERÐ

Samkvæmt umferðartalningu 2007 var sumardagsumferðin (SDU) um Öxarfjarðarheiði 70 bílar á sólarhring. Sumardagsumferð á kaflanum frá Öxarfjarðarheiðarvegi að Kópaskeri var 218 bílar á sólarhring og ársdagsumferðin (ÁDU) 171 bílar á sólarhring (Tafla 2).

Sumardagsumferð um Melrakkasléttu var 59 bílar á sólarhring en ársdagsumferðin var 48 bílar. Á kaflanum frá Sveinungsvík sunnan Raufarhafnar að Öxarfjarðarheiðarvegi við Stóra Viðarvatn í Þistilfirði var SDU 66 bílar á sólarhring og ÁDU 56 bílar á sólarhring.

Tafla 2. Umferðartölur á svæðinu frá árinu 2007

	ÁDU	SDU	VDU
Öxarfjarðarheiði (nr. 867)	34	70	12
Norðausturvegur, Öxarfjarðarheiðarvegur - Kópasker	171	218	132
Norðausturvegur, Kópasker - Leirhöfn	117	140	99
Norðausturvegur, Leirhöfn - Skinnalón	48	59	43
Norðausturvegur, Skinnalón - Raufarhöfn (Sveinungsvík)	105	126	89
Norðausturvegur, Raufarhöfn (Sveinungsvík) - Öxarfjarðarheiðarvegur	56	66	56

1.6. UMFERÐARSPÁ

Í matsskýrslu vegna Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) frá febrúar 2005 setti Vegagerðin fram umferðarspá fyrir áformaða framkvæmd byggða á umferðarkönnun Vegagerðarinnar (Vegagerðin, júlí 2002). Þar er greint frá mati á þeirri umferð sem kemur til með að fara nýja veginn. Í spánni er gert ráð fyrir að:

- vegfarendur nýti sér nýja veginn
- eðlileg aukning umferðar um svæðið verði vegna fjölgunar bíla og íbúa (ÁDU₁)
- auk eðlilegrar umferðaraukningar orsaki nýr vegur að meðaltali um 25% umferðaraukningu til viðbótar vegna leiðarstyttingar og betri vegar (ÁDU₂)
- hlutfall þungaflutningabíla sé 7%

Samkvæmt umferðakönnun Vegagerðarinnar má telja að ÁDU₂ sé sú umferð sem verði á nýjum Norðausturvegi (Tafla 33)

Tafla 3. Umferðarspá fyrir 2010 til 2032. Byggt var á tölum frá árinu 2002 (VSÓ ráðgjöf, 2005).

Ár	Hófaskarðsleið		Raufarhafnarleið		Hófaskarðsleið + Rauf.leið	
	ÁDU ₁	ÁDU ₂	ÁDU ₁	ÁDU ₂	ÁDU ₁	ÁDU ₂
2010	121	151	63	79	141	176
2012	123	154	64	80	144	180
2030	134	168	70	88	157	196
2032	135	169	71	89	158	198

1.7. TILGANGUR FRAMKVÆMDAR

Höfuðtilgangur framkvæmdarinnar er að tengja nýjan veg um Hófaskarð og til Raufarhafnar við núverandi Norðausturveg við Klapparós, svo unnt sé að taka í notkun þá fjárfestingu sem þegar hefur verið lagt í á svæðinu. Að auki er tilgangur framkvæmdar sá sami og kemur fram í matsskýrslu Vegagerðarinnar vegna nýs vegar um Hófaskarð (Norðausturvegar um Hólaheiði) frá febrúar 2005, þ.e.:

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

1.8. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um fyrirsjáanlega framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði sést á teikningu 2. Framkvæmdinni má skipta í þrennt:

1. Vegagerð
2. Efnistaka
3. Ræsagerð

Í vegalögum nr. 80/2007 segir í 3. gr.: „Vegur: Akbraut, sem er sá hluti vegar sem er fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð ökutækja, öll önnur mannvirki og vegsvæði sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.“

Í VI kafla vegalaga nr. 80/2007 þar sem fjallað er um skipulag og veghelgunarsvæði kemur fram að veghelgunarsvæði stofnvega er 60 m breitt. Vegsvæði Norðausturvegar telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar rúmast oftast innan vegsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur hluti framkvæmdasvæðisins náð út fyrir veghelgunarsvæðið. Á nokkrum stöðum kann enn fremur að vera nauðsynlegt að víkka út skeringar sem getur orðið til þess að framkvæmdasvæði lendi utan vegsvæðis. Að auki eru námusvæði oftast utan vegsvæðis. Reynt verður að halda framkvæmdasvæðinu í lágmarki. Á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir vegsvæðið til að geyma efni tímabundið. Verður það gert í samráði við hlutaðeigendur.

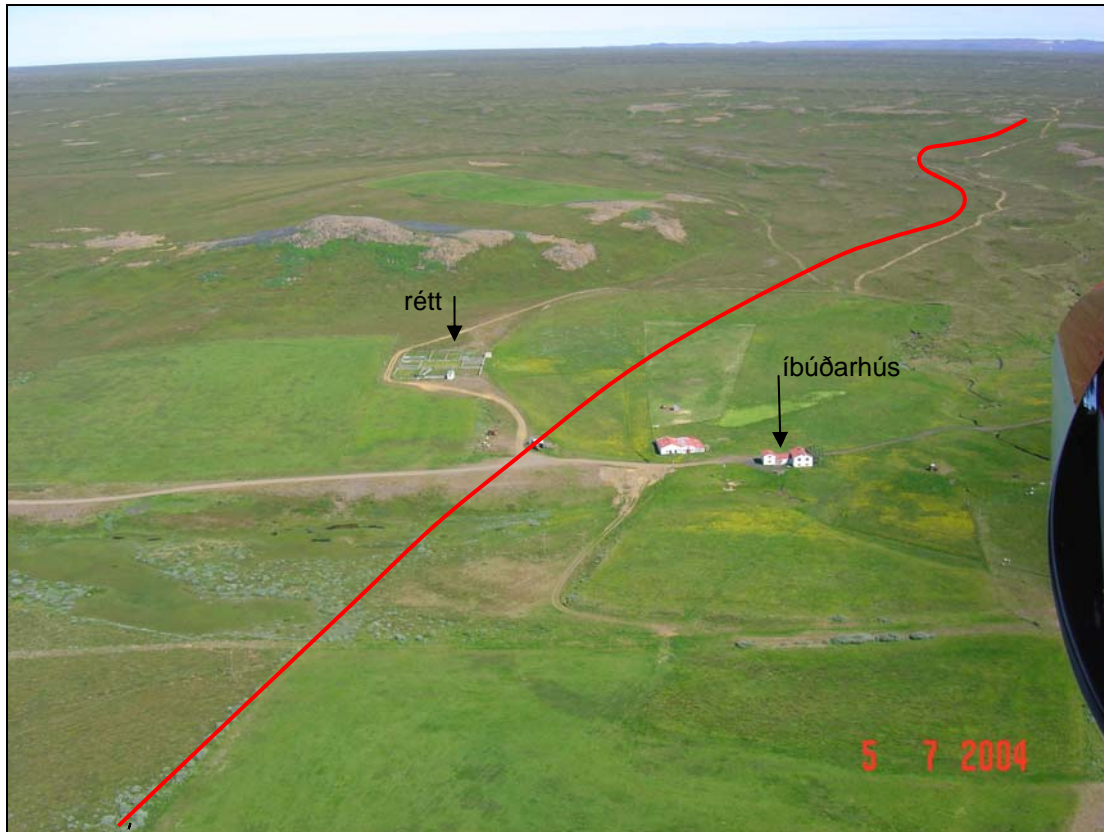
1.9. KOSTIR

Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) voru ýmsar rannsóknir gerðar á belti sem veglínur gætu fallið innan (sbr. matsáætlun frá september 2002). Veglína 174 fellur innan rannsóknarsvæðis vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Komið hefur fram að eigendur Katastaða sem einnig eru ábúendur á Presthólum eru mjög andsnúnir því að nýr vegur verði lagður sunnan við Borgarás samkvæmt veglínu 150 eða 165 á þeim kafla sem um ræðir. Vegna þess og ókosta við veglínu 150 og 165 tók Vegagerðin ákvörðun um að leita annarra kosta á svæðinu innan landamerkja Presthóla/Katastaða á 2 km kafla næst Norðausturvegi. Ýmsir kostir hafa verið skoðaðir og var könnuð matsskylda á veglínu 162 sem liggur sem næst girðingu milli Brekku og Presthóla/Katastaða, þó á sameiginlegu landi Presthóla og Katastaða (kafla 1.1.). Vegna neikvæðrar umsagnar Umhverfisstofnunar og niðurstöðu Skipulagsstofnunar um matsskyldu framkvæmdarinnar var ákveðið að skoða aðra möguleika.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að leggja til að Norðausturvegur verði lagður þvert yfir Borgarás á þessum kafla. Landeigendur Katastaða og ábúendur Presthóla hafa ekki lagst gegn þeirri línu. Fulltrúi Umhverfisstofnunar hefur skoðað svæðið og list mun betur á að vegurinn liggja yfir ásinn en norðan í honum.

Því er hér könnuð matsskylda á 1,8 km löngum kafla á nýrri veglínu Norðausturvegar, veglínu 174, á kaflanum frá Klapparósi að Katastöðum.



Mynd 1. Katastaðir, Könguás til vinstri, Hólaheiði í baksýn. Veglína 150 liggur milli húsa og réttar (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2004).

1.9.1. Veglína 174

Lagt er til að gerð verði breyting á vesturenda fyrirhugaðs Norðausturvegar um Hófaskarð í Norðurþingi. Breytingin verði á 1,8 km kafla frá núverandi Norðausturvegi í grennd við Klapparós að fjárrétt í landi Katastaða. Breytingarnar eru gerðar í kjölfar dóms Hæstaréttar og til að fá veg sem hefur ekki meiri umhverfisáhrif en veglína 150 sem kynnt var við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Nýja veglínan (veglína 174) mun hafa í för með sér minna rask á jörðinni Katastöðum, hrauni og gervígígum en veglína 150 sem sýnd var á þessum kafla við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Hún mun hinsvegar hafa meiri sjónræn áhrif en veglína 150 vegna djúprar skeringar í Borgarási og hárrar fyllingar yfir Klapparós.

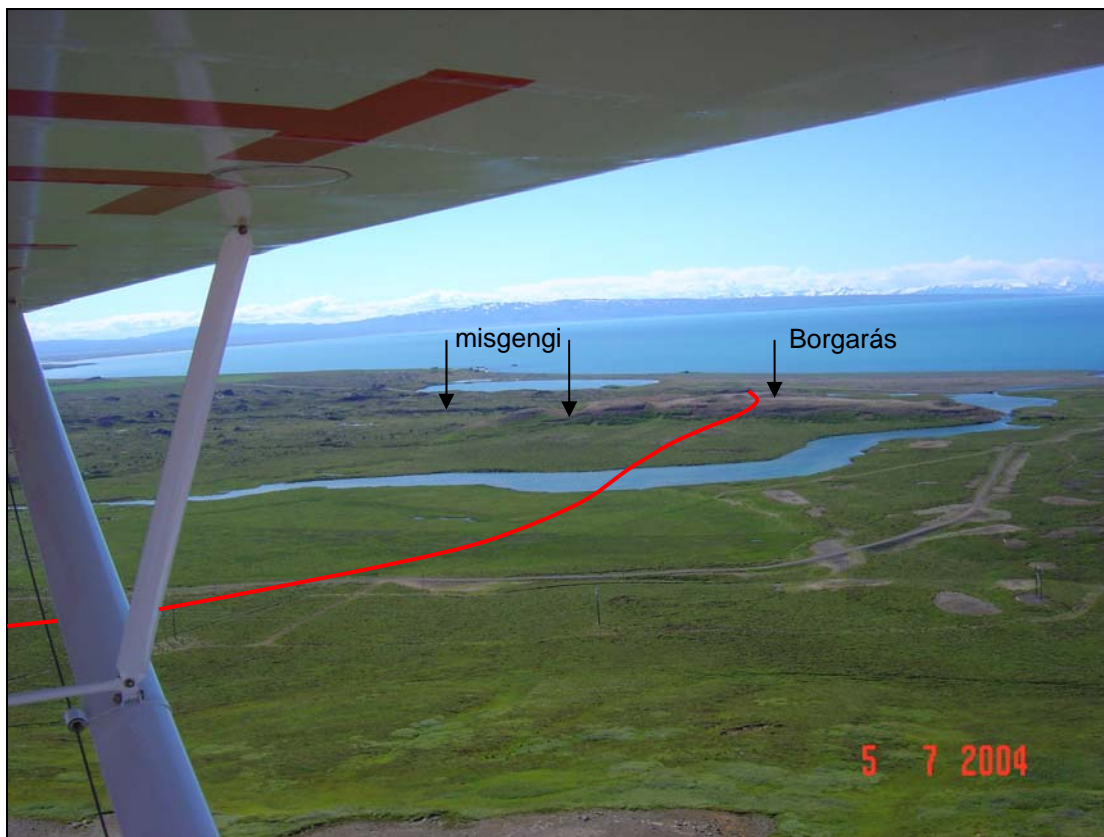
Lýsing á veglínu

Veglína 174 hefst skammt sunnan við Klapparós, sunnan við afrennsli frá lindum sem koma undan hraunbrún Presthólahrauns (Kerlingarhrauns). Til að byrja með fer hún um hraunbrún Presthólahrauns á stuttum kafla, eða um 80 m, en stefnir síðan til austurs upp aflíðandi brekkur Borgaráss sem er úr töluvert mikið sprungnu grágrýti. Veglínan fer norðan við Kastala, sem er grágrýtisstöpull vestan við Borgarás. Austan við Kastala er misgengi sem nefnist Draugalág og fer veglínan þar yfir á fyllingu, milli stöðva 280-320.

Í miðjum Borgarás er náttúrulegt drag, þar sem gróður teygir sig langt upp í hlíðar ássins að vestanverðu. Skoðað var hvort veglínan gæti legið um dragið, en í ljós kom að vegur þar hefði í för með sér um 15 m djúpar skeringar, báðum megin vegar. Því var ákveðið að leggja veglínuna norðan við dragið, þar sem skeringar yrðu minni. Til að halli á veginum báðum megin ássins verði ekki of mikill og hábogi of krappur, þarf að lækka efsta hluta vegarins með klapparskeringu í ásin, milli stöðva 260-500. Skeringin verður nokkuð áberandi í landslaginu séð frá Katastöðum en mun lítið sjást frá norðri og suðri. Hún mun sjást frá vestri en ekki verða mjög áberandi. Skeringar í ásin verða beggja vegna vegar, þær verða allt að 12,5 m djúpar sunnan vegar en mest 9,5 m djúpar norðan hans. Þær verða

brattar, eða með hallanum 4:1. Með því að leggja veginn og þar með skeringuna í boga verður dregið úr sjónrænum áhrifum hennar. Skeringin verður opnuð vel til endanna og reynt að aðlaga hana sem best að landi. Brúnir hennar að ofanverðu verða afrúnnaðar til að mýkja skilin í landslaginu.

Að austanverðu í Borgarás er hæð sem liggur til austurs. Vegurinn mun liggja í skeringu ofan á hæðinni og stefna niður að Klapparósi. Hann mun liggja á fyllingu yfir Klapparós frá stöð 840-950. Fyllingin verður mest um 4,5 m há. Þar verður komið fyrir 2-3 ræsum með allt að 2,4 m þvermáli. Veglínar liggja þaðan til austurs yfir votlendi á 290 m löngum kafla, að stöð 1240. Frá stöð 1300-1450 fer veglínar um námu sem þegar er búið að taka efni úr vegna framkvæmda á kaflanum austan við Katastaði. Milli stöðva 1260-1300 var skilinn eftir hryggur í jaðri námunnar þar sem núverandi tenging að Katastöðum liggur. Við frágang á námunni verður hryggurinn með vegtengingunni að Katastöðum fjarlægður, og náman opnuð fram. Á þessum kafla mun vegurinn liggja í hannaðri skeringu því ekki er enn búið að ganga frá námunni. Milli stöðva 1260-1340 er veglínar á töluverðri fyllingu í gegnum námuna sem er í notkun. Námuna stóð til að vinna lengra til norðurs en ef vegurinn verður lagður samkvæmt veglínar 174 verður hætt við það. Áform eru um að rækta tún í námubotninum að efnistöku lokinni. Við stöð 1670 tengist veglínar 174 veglínar 140.



Mynd 2. Klapparós og Borgarás. Lína 150 liggur vinstra megin við Borgarás en lína 174 yfir ásinn. Heimreið að Katastöðum (sem lína 141 fylgir að töluverðu leyti í landi Brekku) sést í forgrunni (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2004).

Vegurinn verður byggður samkvæmt öryggisstöðlum Vegagerðarinnar. Hönnunarhraði verður 70 km/klst. frá stöð 0-800 og 90 km/klst. eftir það. Hámarkshraði verður merktur í samræmi við hönnunarhraða.



Mynd 3. Borgarás og Klapparós fyrir miðri mynd, Katastaðir og Katastaðafjall framundan. Veglína 174 liggur yfir Borgarás og norðan við Katastaði (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2004).

1.9.2. Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum á svæðinu. Þegar hefur verið ráðist í mjög mikla fjárfestingu með nýjum vegi yfir Hófaskarð og til Raufarhafnar sem ekki verður hægt að taka í notkun fyrr en lagður hefur verið nýr vegur á þessum 1,8 km langa kafla. Núllkostur kemur því ekki til greina.

1.10. FRAMKVÆMDALÝSING

1.10.1. Vegagerð

Byggja á 1,8 km langan nýjan veg frá Norðausturvegi við Klapparós að fjárrétt í landi Katastaða. Miðað er við að byggður verði góður og öruggur vegur sem verður felldur eins vel að landi og aðstæður leyfa. Mögulegt er að veglínu 174 verði hnikað til frá því sem hér er kynnt, ef talið er að það muni draga úr umhverfisáhrifum hennar. Vegurinn verður hannaður fyrir 11,5 t öxulþunga.

1.10.2. Ræsi og brýr

Endanleg ræsaþönnun hefur ekki farið fram en ræsi verða staðsett þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum á vori eða þegar úrkoma er mikil. Hönnunarflóð ræsa og brúa mun miðast við 100 ára flóð.

Veglína 174 liggur yfir Klapparós milli stöðva 840-950. Þar verður komið fyrir 2-3 ræsum með allt að 2,4 m þvermáli.

1.10.3. Efnisþörf og efnistaka

Áætlað er að efnisþörf í 1,8 km langan nýjan veg frá Norðausturvegi að Katastöðum sé um 64.000 m³. Gert er ráð fyrir að allt efni í veginn muni koma úr vegskeringum. Við nánari hönnun framkvæmdarinnar verður efnisþörf hennar metin betur og gerð áætlun um efnistöku.

Jarðfræðingur hjá Vegagerðinni gerði rannsóknir á efnistökmöguleikum á svæðinu vegna framkvæmda á Norðausturvegi um Hófaskarð. Vegagerðin hefur haft samráð við Umhverfisstofnun og landeigendur varðandi efnistöku á svæðinu. Engar nýjar námur þarf að opna vegna

framkvæmdarinnar. Þær námur sem kynntar voru við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) og þegar hafa verið opnaðar verða nýttar. Við vegafarmkvæmdina verður mikil skering í Borgarás. Hún er sýnd á teikningu 2, 3, 4 og 6.

Við skoðun á efnismagni fyrir veglínu 174 kom fram að hún er mun efnisminni en veglína 150 sem kynnt var í matskýrslu fyrir Norðausturveg um Hólaheiði (Hófaskarðsleið). Efnispörf fyrir línu 150 (stöð 120-2300) er 79 þús. m³ en 64 þús. m³ fyrir línu 174 (stöð 0-1700). Skeringar vegna veglínu 174 eru 87 þús. m³ en 16 þús. m³ fyrir veglínu 150.

Mögulegt er að allt eða hluti umframefnis úr skeringum verði notað til vegagerðar á þeim hluta vegarins sem er innan við Katastaði. Ef efnið reynist ekki eins gott og það sýnist, er mögulegt að koma þurfi fyrir 23 þús. m³ af umframefni úr skeringum. Haft verður samráð við landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar um staðsetningu og frágang umframefnis ef til þess kemur.

Tafla 4. Efnismál.

veglína	yllingar og fláar m ³	neðra burðarlag m ³	efra burðarlag og slitlag m ³	skeringar m ³	efni úr námu m ³	Hraun m	Votlendi m
150	64	11	4	16	63	1050	20
174	51	9	4	87	0	80	290

* veglína 150 var kynnt við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar

***veglína 174 er ný veglína.

1.10.4. Frágangur

Vanda þarf allan frágang þeirra svæða sem raskað verður við vegagerð. Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi og að skeringar verði ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur.

Lífrænum jarðvegi sem er ofan á skeringum verður ýtt til hliðar áður en efnistaka úr skeringum hefst og hann geymdur til síðari nota. Í lok framkvæmda verður mannvirkið aðlagð landinu meðfram því og ofanafýtingu jafnað yfir þar sem hún er til staðar. Með því ætti árangur af sáningum að verða öruggari. Við frágang verður þess gætt að ekki myndist uppistöður í skeringum. Vegsvæði og námur á grónum svæðum verða grædd upp.

Farið verður eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í vegkanta og vegfláa á grónu landi. Áður en sáð er þarf að slétta landið vel í samræmi við landslag og halla. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu. Ekki verður sáð í klapparskeringar eða þar sem farið er um gróðurlausar áreyrar, mela og á vissum stöðum þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða. Leitað verður til Landgræðslu ríkisins og Umhverfisstofnunar um hvernig staðið skuli að uppgræðslu vegsára. Allur frágangur verður í samráði við landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar.

Ákvörðun um staðsetningu girðinga verður tekin í samráði við landeigendur og sveitarstjórn Norðurþings.

1.10.5. Mannaflapörf og vinnubúðir

Verkið var boðið út í samræmi við veglínu 141/140 sem kynnt var í matskýrslu fyrir Norðausturveg um Hólaheiði (Hófaskarðsleið). Starfsmenn fyrirtækisins Héraðsverks eru að vinna á þeim hluta vegarins sem ekki er í uppnámi. Gert er ráð fyrir að samið verði við verktakann um breytingar á verkinu þegar mati á umhverfisáhrifum er lokið og framkvæmdaleyfi hefur fengist. Verktakinn er með vinnubúðir utan við þann hluta vegarins sem hér er til umfjöllunar. Vinnubúðir voru reistar í samráði við heilbrigðiseftirlit Norðurlands, landeigendur og eftirlitsmann. Í útboðsgögnum var farið fram á að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

1.11. REKSTUR

Framkvæmdir sem tengjast rekstri eru m.a. viðhald og snjómokstur. Þá tengjast öryggi samgangna, umferð og mengun af hennar völdum rekstri fyrirhugaðs vegar og annarra vega á svæðinu.

Fjallað var um rekstur og þjónustu í matsskýrslu fyrir Norðausturveg um Hólaheiði. Þar segir: „Núverandi vegur yfir Öxarfjarðarheiði er einungis sumarvegur. Engin vetrarþjónusta er á veginum og um er að ræða algjört lágmarksviðhald. Hann lokast í fyrstu snjóum á haustin og opnast ekki fyrr en í júní. Vegurinn fyrir Melrakkaslétu er hinsvegar þjónustaður allt að 6 sinnum í viku.

Nýr vegur verður stofnvegur með þjónustu miðað við núverandi reglur Vegagerðarinnar. Þegar framkvæmdum er lokið mun allt þjónustukerfi Vegagerðarinnar hafa breyst og því óraunhæft að tilgreina nú hvaða þjónustustig verði á einstökum vegum sem ekki tilheyra stofnvegakerfinu, þ.e. á núverandi vegi um Melrakkaslétu og Ytri-Hálsa.“

Viðhald og rekstur á Hófaskarðsleið mun fylgja þeim viðmiðunar- og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegflokkum, umferð o.þ.h. Samgönguráðuneytið (samgönguráðherra) ákvarðar snjómokstursreglur.

Rekstur þessa kafla vegarins verður í samræmi við aðra hluta hans.

1.12. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR

Áætlað var að opna Hófaskarðsleið á kaflanum frá Klapparósi að Stóra-Viðarvatni fyrir umferð, haustið 2009. Ljóst er að svo getur ekki orðið, aðallega vegna þeirrar breytingar sem gera þarf á fyrirhuguðum vegi milli Klapparóss og Katastaða. Vonast er til að hægt verði að klára framkvæmdir á svæðinu haustið 2010 en þá á Raufarhafnarvegur á að vera tilbúinn.

Upphaflega framkvæmdin var boðin út vorið 2007 og fjárveitingar til hennar tryggðar. Gert er ráð fyrir að samið verði við viðkomandi verktaka um breytingar á 1,8 km löngum kafla.

2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ

2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS

Fyrirhugaður vegarkafli er í Núpasveit í Öxarfirði í sveitarfélaginu Norðurþingi í Norður-Þingeyjarsýslu. Framkvæmdasvæðið er í grennd við Kópasker en aðrir þéttbýlisstaðir í sýslunni eru Þórshöfn og Raufarhöfn. Önnur byggð í sýslunni er strjál og er einkum við ströndina. Íbúafjöldi í Norðurþingi var 3.001 þann 1. janúar árið 2009. Þar af bjuggu 137 manns á Kópaskeri og 255 í póstnúmeri 671 (dreifbýli í Öxarfirði) (www.hagstofan.is, 2004).

Framkvæmdasvæðið er í byggð og fer að stórum hluta um land sem þegar hefur verið raskað með vegagerð, rafstöð, námuvinnslu og túnum. Framkvæmdasvæðið er í sameiginlegu landi Presthóla og Katastaða, sunnan girðingar milli Brekku og Presthóla/Katastaða.

Núverandi Norðausturvegur liggur yfir Klapparós og var vegurinn þar nýlega endurbýggður (árið 2007). Borgarás, sem er ás skammt austan við núverandi Norðausturveg er áberandi í landslaginu. Áin Klapparós liggur meðfram jaðri hans að norðanverðu en í ánni er rafstöð sem byggð var árið 1950. Ofan rafstöðvarinnar breiðir áin úr sér og samkvæmt upplýsingum frá landeigendum Katastaða breyttist farvegur árinna þegar rafstöðin var byggð. Einnig stækkaði þá votlendi sem er á bökkum árinna að austanverðu. Beggja vegna fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis eru hrauntaumar Kerlingahrauns og í hrauninu sunnan Borgarás eru gervigigar. Ekkert hraun er innan framkvæmdasvæðisins.

Austan við Klapparós er landbúnaðarsvæði með votlendi, túnum og beitolöndum. Norðan við girðingu milli Katastaða og Brekku er skógræktarland. Núverandi heimreið að Katastöðum er ofan á misgengi í landinu. Náma B liggur meðfram heimreiðinni á kafla en hún er opin og hefur verið notuð við framkvæmdir á Hófaskarðsleið. Heimreiðin er því sem stendur á háum hrygg, sem verður fjarlægður og náman opnuð fram þegar nýr Norðausturvegur og ný heimreið að Katastöðum hafa verið lögð um svæðið.

Bærinn Katastaðir er í 280 m fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu en þar er stundaður hefðbundinn búskapur. Fjárrétt er á milli bæjarins og framkvæmdasvæðisins, í um 40 m fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu.

2.2. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

EKKI er fyrirliggjandi aðalskipulag fyrir fyrirhugað framkvæmdasvæði í Norðurþingi. Til staðar er aðalskipulag fyrir þéttbýli Kópaskers í Öxarfjarðarhreppi 1990 – 2010, sem samþykkt var af hreppsnefnd Öxarfjarðarhrepps þann 6. ágúst 1991 og staðfest af umhverfisráðherra 17. febrúar 1992. En það nær ekki til framkvæmdasvæðisins.

Samkvæmt upplýsingum á heimasíðu Norðurþings hófst vinna við nýtt aðalskipulag sveitarfélagsins í apríl 2008. Í aðalskipulaginu verður sett fram framtíðarsýn fyrir sveitarfélagið í heild. Gert er ráð fyrir að lokadrög að heildstæðri aðalskipulagstillögu liggja fyrir um mitt ár 2009 og endanlegt staðfest aðalskipulag í lok þess árs (www.nordurthing.is). Gert er ráð fyrir að tillaga Vegagerðarinnar um leiðarval verði í samræmi staðsetningu veglínu í skipulagi.

Þar sem ekkert skipulag er í gildi á landssvæðinu sem veglínan liggur um eða þar sem efnistaka fer fram, hefur framkvæmdin ekki í för með sér breytingu á gildandi skipulagsáætlun.

2.3. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Mögulegt framkvæmdasvæði liggur um sameiginlegt land jarðanna Katastaða og Presthóla. Presthólar eru ennþá ríkisjörð en Katastaðir eru nú komnir í einkaeigu, þ.e. í eigu ábúenda Presthóla sem keyptu jörðina eftir að málaferli landeigenda Brekku gegn ríkinu hófust. Land Presthóla og Katastaða er óskipt og eiga Katastaðir 25% af landinu og Presthólar 75%. Á jörðunum er stundaður hefðbundinn

sauðfjárbúskapur og byggja íbúarnir afkomu sína að stórum hluta á landbúnaði. Fyrirhugað framkvæmasvæði er að stærstum hluta nýtt sem beitiland en einnig verður túnum raskað.

2.4. LÖG OG VERNDUN

Við framkvæmdir verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. Fyrirhuguð framkvæmd á Norðausturvegi og efnistaka henni samfara getur verið háð eftirfarandi leyfum:

- Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð, efnislosun og efnistöku til Norðurþings, skv. Skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997 m.s.b. Ef ekki verður búið að staðfesta aðalskipulag af framkvæmdasvæðinu getur umhverfisráðherra veitt undanþágu frá 2. tl. bráðabirgðaákvæðis laganna að fenginni umsögn Skipulagsstofnunar. Stofnunin mælir með því að þau sveitarfélög sem ekki hafa staðfest svæðisskipulag eða aðalskipulag fyrir allt sveitarfélagið, leiti eftir undanþágu ráðherra vegna þessa, svo koma megi í veg fyrir að hafna þurfi meðmælum skv. 3. tölulið þar sem ekki liggur fyrir skipulag.
- Samkvæmt Náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 37 skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar og náttúruverndarnefnda áður en veitt er framkvæmdaleyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar nema fyrir liggja samþykkt aðalskipulag.
- Öll efnistaka lausra jarðlaga er háð lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, gr. 45-49. Einnig gilda um efnistöku á landi lög nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem heilbrigðisnefnd Norðurlands eystra veitir vegna efnistöku og vinnubúða. Í gildi er reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.
- Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingavinnustað og við aðra tímabundna mannvirkjagerð.
- Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Fiskistofu varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Fiskistofu, lax- og silungsveiðisviðs, varðandi ræsagerð.
- Í samræmi við Þjóðminjalög nr. 107/2001 þarf að sækja um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast.
- Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 17/1965, 17. gr. þarf sá sem veldur landspjöllum, með mannvirkjagerð eða á annan hátt, að bæta þau. Í 18. gr. kemur m.a. fram að Landgræðslan eigi að segja fyrir um hvernig þau skuli bæta.

Auk þess er Ísland aðili að ýmsum alþjóðlegum samþykktum sem þarf að uppfylla t.d. samningi um líffræðilega fjölbreytni sem gerður var í Rio de Janeiro 1992 og Bernarsamningi sem fjallar um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu.

2.4.1. Náttúruminjaskrá

Ekkert svæði á náttúruminjaskrá er í grennd við framkvæmdasvæðið.

2.4.2. Sérstök vernd samkvæmt náttúruverndarlögum

Samkvæmt 37. grein náttúruverndarlaga nr. 44/1999 njóta m.a. mýrar og flóar 3 ha að stærð eða stærri, stöðuvötn, tjarnir, eldhraun og gervígígar sérstakrar verndar. Við undirbúning framkvæmdarinnar hefur verið leitast við að raska þessum vistkerfum og jarðmyndunum sem minnst, en að mati Vegagerðarinnar er óhjákvæmilegt að raska votlendi við lagninu nýs Norðausturvegar í landi Katastaða/Presthóla á kafla austan við Klapparós (kafla 4.1.9.). Þótt votlendi verði raskað með lagningu vegarins samkvæmt veglínu 174 verður um leið að mestu komist hjá því að raska eldhrauni og gervígígum á þessum hluta Hófaskarðsleiðar. Þess má geta að þær veglínur sem kynntar voru í

matsskýrslu liggja allar um eldhraun og línur 150 og 165 raska gervígum. Veglína 174 liggur um hraun á 80 m kafla við núverandi Norðausturveg. Veglína 162 sem kynnt var í júní 2009 (kafli 1.1.) raskar ekki hrauni.



Mynd 4. Votlendið austan við Klapparós. Mógrafir fremst, Klapparós og Borgarás í baksýn (Ljós: HEJ, 2009).



Mynd 5. Hraunið við Norðausturveg. Kastali og Borgarás í baksýn (Ljósmynd: Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2009).

3 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDARINNAR

Vegagerðin telur að þar sem um mjög litla breytingu er að ræða frá áður samþykktri framkvæmd Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) þurfi ekki að ráðast í rannsóknir vegna mats á umhverfisáhrifum. Eftirfarandi umfjöllun byggir á þeim rannsóknum sem gerðar voru í tengslum við Norðausturveg um Hólaheiði.

3.1. ALMENN ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI

Áhrif framkvæmdarinnar verða bæði á framkvæmdatíma og rekstrartíma.

3.1.1. Vegagerð og ræsagerð

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu, legu, hönnun vega, hönnun ræsa, stærð vegsvæðis og frágangi.

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í breytingum á því landsvæði sem fer undir veg, t.d. þar sem vegur fer yfir árfarvegi, votlendi, tún, gróin svæði, jarðmyndanir eða mannvistarleifar. Uppbygging og rekstur vegar getur haft áhrif á dýralíf í ám og fuglalíf á landi. Nýr vegur hefur sjónræn áhrif og markar ný spor í landslag, skiptir því upp og myndar skil í landslagið. Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma hefur áhrif á hávaða, útblástursmengun, hættu á mengunarslysum og rykmengun.

Nýir vegir eru lagðir til að auka umferðaröryggi og bæta samgöngur. Á rekstrartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðapjónustu/útvist og opinbera þjónustu. Breyttar samgöngur munu hafa áhrif á umferðarhávaða og útblástur mengandi efna frá umferð.

3.1.2. Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð efnispörf framkvæmdarinnar, staðsetningu náma og frágangi þeirra að efnistöku lokinni. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir. Þá breytir efnistaka landslagi.

3.2. ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR

Áhrif framkvæmdarinnar munu ná út fyrir framkvæmdasvæðið sjálft. Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt; annars vegar svæði sem fer undir vegi og efnistöku, hins vegar svæði þar sem áhrifa bættra samganga gættir. Vegagerðin telur að þar sem um mjög litla breytingu er að ræða frá áður samþykktri framkvæmd Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) verði áhrifasvæði framkvæmdarinnar mjög sambærilegt og fyrir þá framkvæmd.

3.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM AF FYRIRHUGAÐRI FRAMKVÆMD

Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta orðið fyrir áhrifum af fyrirhugaðri framkvæmd og þau gögn, rannsóknir og aðferðir sem stuðst hefur verið við og eða notaðar til að leggja mat á áhrif á einstaka umhverfisþætti.

3.3.1. Samfélag og landnotkun

Fjallað er um samfélagsleg áhrif af Norðausturvegi um Hólaheiði í matsskýrslu frá febrúar 2005. Í niðurstöðu hennar segir: „Megin áhrif fyrirhugaðs Norðausturvegar um Hólaheiði á samfélag er stækkun atvinnu- og þjónustusvæðis. Kópasker og Raufarhöfn munu verða eitt atvinnusvæði og samskipti á milli Raufarhafnar, Þórshafnar og Kópaskers munu aukast frá því sem nú er. Bætt aðgengi að þjónustu og möguleikar á tíðari samskiptum milli byggðakjarnanna munu bæta lífsskilyrði á svæðinu og auka samkennd íbúanna. Nýr vegur er forsenda fyrir mögulegri sameiningu sveitarfélaga á svæðinu og mun auðvelda allan sameiginlegan rekstur opinberrar þjónustu. Að mati

framkvæmdaraðila kann því Norðausturvegur að hafa nokkur til talsverð jákvæð áhrif á samfélagið á svæðinu, óháð vali á veglínu.“

Vegagerðin telur ofangreinda umfjöllun um samfélag fullnægjandi og að ekki þurfi að fjalla nánar um samfélagsleg áhrif. **Tekið skal fram að samfélagsleg áhrif Hófaskarðsleiðar og Raufarhafnarvegjar verða óveruleg eða neikvæð (vegna kostnaðar) þar til umræddur vegarkafli næst núverandi Norðausturvegi verður tilbúinn.**

Nýr 1,8 km langur vegur frá Norðausturvegi að Katastöðum mun hafa áhrif á landnotkun og landeigendur á svæðinu. Katastaðir er býli í töluverðri fjarlægð frá þjóðvegi en verður í alfaraleið þegar framkvæmdum lýkur. Þar sem nú er landbúnaðarsvæði kemur vegur með tilheyrandi umferð. Landinu hefur þegar verið raskað með núverandi Norðausturvegi, rafstöð í Klapparós, raflínu, símalögn, vatnslögn, heimreið að Katastöðum, námuvinnslu og túnum. Landið er nýtt til landbúnaðar og nýr vegur mun hafa áhrif á landbúnað með því að raska beitolandi og túnum og skipta landinu upp. Með því að leggja veginn sem næst landamerkjum Brekku og Presthóla/Katastaða er dregið úr áhrifum vegarins á landeigendur.

Framkvæmdin mun hafa áhrif á landeigendur og landnotkun. Vegagerðin hefur aflað gagna um, landamerki, lagnir, landnotkun og skipulagsáætlanir á og í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Ekki er talin þörf á að gera frekari rannsóknir.

Haft verður samráð við landeigendur um hvað gera skuli við núverandi heimreið að Katastöðum sem liggur að hluta til í landi Brekku og hvernig girðingum skuli háttað.

3.3.2. Samgöngur og umferð

Í matsskýrslu fyrir Norðausturveg um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) er fjallað um samgöngur og umferð. Í kafla 1.3.-1.6. hér að framan eru uppfærðar helstu upplýsingar varðandi þá þætti. Vegagerðin telur að ekki þurfi að fjalla nánar um samgöngur og umferð en leggur áherslu á að **ekki verður hægt að taka Norðausturveg um Hófaskarð í notkun fyrr en búið verður að leggja þann 1,8 km langa kafla sem hér er kynntur. Enn fremur mun Raufarhafnarvegur nýtast mjög illa.**

3.3.3. Hávaði og loftmengun

Umferð um nýjan veg samkvæmt veglínu 174 mun hafa í för með sér sambærilegan hávaða og loftmengun við íbúðarhús að Katastöðum og umferð um veglínu 141/140 sem kynnt var í matsskýrslu fyrir Norðausturveg um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) en veglínurnar liggja saman framhjá Katastöðum, í um 280 m fjarlægð frá íbúðarhúsi. Hún mun hafa minni áhrif en veglína 150 sem liggur aðeins í um 90 m fjarlægð frá íbúðarhúsi að Katastöðum. Hljóð- og loftmengun vegna veglínu 174 verður þó lítilsháttar meiri en í öðrum skoðuðum veglínunum vegna klífurs yfir Borgarás.

Nýr vegur verður með bundnu slitlagi, hæðar- og planlega hans verður nokkuð góð og umferð um hann verður ekki mikil, eða um 150-180 bílar á sólarhring þegar vegurinn opnar, samkvæmt umferðarspá sem gerð var árið 2002. Því telur Vegagerðin að ekki þurfi að fjalla nánar um loftmengun, rykmengun eða hljóðstig vegna þessarar vegafarmkvæmdar.

3.3.4. Menningarminjar

Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarð) unnu Oddgeir Hansson og Uggi Ævarsson hjá Fornleifastofnun Íslands athugun á fornminjum og náði hún til skráningar fornminja og menningarminja innan framkvæmdabeltis fyrirhugaðs Norðausturvegar um Hólaheiði og tengdra framkvæmda, s.s. tengivega og efnistökusvæða. Athugun og skráning fornminja fór fram í ágúst 2002. Við undirbúning rannsóknarinnar voru teikningar og ritheimildir um menningarminjar á svæðinu athugaðar, loftmyndir skoðaðar og rætt við ábúendur og aðra staðkunnuga á svæðinu. Einnig voru fornminjar kannaðar á vettvangi.

Þegar staðsetning mögulegra veglína lá fyrir tók Oddgeir Hansson saman niðurstöður um áhrif framkvæmda á fornminjar (Oddgeir Hansson 2004). Sú samantekt fylgir sem viðauki við skýrsluna um einstakar fornminjar á framkvæmdasvæðinu (Oddgeir Hansson og Uggi Ævarsson 2002).

Veglína 174 liggur nærri fornleifum, **mógrafir NP-071:003**. Rétt neðan við afleggjarann að Katastaðum, um 600 m norður af bænum eru mógrafir. Þær eru alveg við raflínuna. Þýfð mýri – marflatt á nokkuð stóru svæði. Grafirnar eru kantaðar og reglulegar, blautar og djúpar. Svæðið er um 50 m norður-suður og 30 m austur-vestur. Miðað er við að vegaf framkvæmdin raski ekki mógröfunum en ef í ljós kemur að óhjákvæmilegt er að raska þeim, þarf að afla leyfis Fornleifaverndar ríkisins.



Mynd 6. Mógrafir í landi Katastaða (Ljósmynd: Uggi Ævarsson).

Klapparós er kaldavermsklvís, sem kemur að nokkru upp í hrauninu sjálfu, en að nokkru í Katastaðafjalli. Yst við hann sunnanverðan er Borgarás, allmikil hæð, sem Klapparós beygir norður fyrir. Hann er grýttur að ofan en gróinn í hlíðum. Vestan undir honum, sunnan til, er allhár grágrýtisstöpull, sem heitir Kastali; þar norður af er svonefnd **Draugalág NP-070:010**, gjáveggur, sem hægt er að rekja með köflum norður í Rauðanúp og suður í Valþjófsstaðafjall. Dokkin er um 300 m suðaustur af brúnni á Þjóðveginum yfir Klapparós. Samkvæmt upplýsingum frá Fornleifastofnun Íslands í september 2009, á punkturinn á kortinu við alla Draugalágina en var settur á þennan stað til þess að sýna afstöðu hennar gagnvart næstu fornleifum. Draugalág var skráð á sínum tíma þar sem örnefnið þótti benda til þess að einhver þjóðsaga gæti tengst staðnum og því teldist staðurinn til fornleifa í þeim skilningi. Heimildamenn Fornleifastofnunar Íslands mundu þó ekki eftir neinum slíkum sögum auk þess sem engin mannvirki sáust í láginni og því byggir skráningin eingöngu á örnefninu. Fornleifastofnun Íslands telur enga hættu á því að fornleifar lendi í uppnámi þar sem veglína 174 liggur yfir Draugalág.

Norðan við framkvæmdasvæðið í Borgarási er ein fornleif, þ.e. **NP-070:008, varða**. Í fornleifakönnun Fornleifastofnunar Íslands frá árinu 2002 kemur fram að ekki sést til fornleifa á eða við Borgarás fyrir utan vörðu sem stendur nyrst á honum á uppgróinu melholti. Varðan hefur sennilega verið hlaðin upp nýlega og er um 1 m á hæð og 0,5 m á breidd að neðanverðu. Heimildamaður telur að ásinn dragi nafn sitt af áberandi kletti sem er fast vestan við ásinn að sunnanverðu sem kallaður er Kastali. Vörðunni verður ekki raskað við framkvæmdir á veginum.



Mynd 7. Varða á Borgarási (Ljósmynd: Oddgeir Hansson).

Í grennd við framkvæmdasvæðið er önnur fornleif, **NP-068:024, Kastalabré.** Kastalabré var á Klapparóssnum um 310 m austan við þjóðveg, þar sem nú er rafstöð sem byggð var 1950. Rafstöðin er ekki í notkun og hefur svo verið í þó nokkur ár. Farvegur Klapparóssins sem víðast er frekar breiður, þrengist talsvert þar sem rafstöðin er. Rafstöðin er á norðurbakkanum en ekki sést til fornleifar. Kastalabré verður ekki raskað.



Mynd 8. Rafstöðin við Kastalabré og Borgarás í baksýn. Þarna er talið að Kastalabré hafi verið (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2006).

Reynt verður að raska ekki fornleifum á svæðinu en ef frekari undirbúningur framkvæmdarinnar leiðir í ljós að raska þurfi **mógröfum NP-071:003**, verður sótt um leyfi Fornleifaverndar ríkisins til að leggja veg yfir þær, skv. 10. gr. þjóðminjalaga nr. 107/2001.

Vegagerðin telur að þessar upplýsingar um fornleifar á svæðinu séu fullnægjandi.

3.3.5. Gróðurfar

Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) gerði Náttúrufræðistofnun Íslands rannsóknir á gróðurfari. Útbúin voru gróðurkort og aflað upplýsinga um sjaldgæfar tegundir á svæðinu (Teikning 4). Útbúinn var listi yfir þær tegundir sem fundust og greint frá tegundum á valista.

Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands frá árinu 2003 er fjallað um gróðurfar á framkvæmdasvæðinu á kaflanum frá Norðausturvegi og austur fyrir Katastaði. Þar segir:

*„Næst þjóðvegi 85 um Öxarfjörð til Kópaskers, í grennd við afleggjarann að Katastöðum, er gróður mest lyngmóar með fjalldrapa, bláberjalyngi, sortulyngi og krækilyngi. Hraunbungur sem standa upp úr mounum eru flikróttar af mosategundinni hraungambra (*Racomitrium lanuginosum*). Misgengi og sprungur eru töluvert áberandi í þessum mómum og koma brotalínurnar bæði fram sem beinir jarðbakkar og einnig sem stampar niður í mólendið. Í misgenginu næst Katastöðum eru brekkurnar grónar aðalbláberjalyngi en grasbollar eru í stömpunum. Á flötunum neðan við Katastaði er einnig mýrlendi með mýrastör og vetrarkvíðastör og einnig deiglendir móar með loðvíði og gulvíðirunnum.*

Vestur [norður] af bænum er Könguhóll, allhár og kollóttur að ofan, úr stuðlabergi sem hallar jafnt út til allra hliða og sér því hvergi nema í endann á stuðlunum. Vestan að honum er Könguás með vel grónum hlíðum. Í þeim er einkum bláberjalyng og aðalbláberjalyng ríkjandi með blágresi, fjalldrapa og birki sem er mikið til jarðlægt eða mest um mannhæðar hátt. Nokkuð er af gulvíði í þessu gróðurlendi, reyrgresi og ilmreyr í undirgróðri, og jafnvel hrútaberjalyng undir birkinu.

Kvosin sem bærinn stendur í milli Könguhóls og Katastaðafjalls er vaxin lyngmómum, einkum bláberjalyngi, beitilyngi og fjalldrapa. Hraunhólar standa upp úr hér og hvar og lækur liðast um botninn með grónum bökkum og gilbrekkum. Landið hækkar þarna stöðugt til austurs og eru lyngbrekkur og lyngbollar áberandi í hlíðunum.

*Fjölbreytni gróðursins er nokkuð meiri þarna á láglandinu heldur en þegar kemur austur á Kerlingarhraun, eins og við er að búast. Voru skráðar um 125 tegundir blómplantna og byrkninga á þessu svæði og er þá eflaust ekki allt talið. Þetta eru allt algengar tegundir og engin þeirra með verndargildi 5 eða hærra. **Rauðberjalyng** sem hefur fundist í nágrenni þessa svæðis, sást ekki í þessari athugun en ástæða er til að hafa auga með því. Skráðir fundarstaðir eru í Presthólahrauni, Katastaðafjalli og við Efri-Hóla. Rauðberjalyng er mjög sjaldgæf tegund á Íslandi með hátt verndargildi (8) en er þó ekki á valista. **Gullstör** (vendargildi 5) hefur einnig fundist við Katastaði en óvíst nákvæmlega hvar. Að líkindum hefur það verið í mýrinni neðan við bæinn eða við uppþornuð tjarnastæði.“ (Kristinn J. Albertsson ritstj., 2003).*

Í matsskýrslu kemur fram að engar sérstæðar tegundir eða gróðurfélög verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Í skýrslum Náttúrufræðistofnunar Íslands má finna nákvæmari lýsingu og tegundaskráningu gróðurfars á rannsóknarsvæðinu (Kristinn J. Albertsson ritstj. 2003 og 2004).

Vegagerðin telur að þær upplýsingar sem þegar liggja fyrir um gróðurfar séu nægjanlegar.

Varðandi uppgræðslu er fyrirhugað að nýta núverandi gróðurhulu úr skeringum til að nota við frágang. Við útfærslu á uppgræðslu verður stuðst við leiðbeiningar Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli og haft samráð við landeigendur, sveitarstjórn og Landgræðslu ríkisins um fyrirkomulag landbóta, m.a. staðarval og uppgræðsluaðferðir. Frágangur og uppgræðsla á þessum hluta vegarins verður í samræmi við aðra hluta hans.

3.3.6. Fuglalíf

Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) var Náttúrufræðistofnun Íslands fengin til að gera rannsóknir á fuglalífi. Rannsóknir fóru fram sumarið 2002 og 2003. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar kemur fram að á svæðinu frá Norðausturvegi og austur fyrir Katastaði fundust 3 tegundir á valista. Fálki, Brandugla og Hrafn. Hreiður Branduglu fannst við heimreiðina að Katastöðum vorið 2002. Vitað var um eitt eldra tilvik á þessu sama svæði. Ekki var vitað um neitt hrafnsóðal í ábúð

á rannsóknarsvæðinu vorið 2002 en í Katastaðafjalli er þekkt óðal. Þar er einnig fálkaóðal (Kristinn J. Albertsson ritstj. 2003 og 2004).

Í niðurstöðu matsskýrslu Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) varðandi fuglalíf kemur fram að einkenni fuglafánunnar á svæðinu muni ekki breytast með tilkomu vegar og efnistöku. Helstu áhrif á fuglalíf verði röskun fálkaóðals í hlíðum Hófaskarðs. Önnur áhrif sem kunna að verða á vástategundir eru bundin meiri óvissu en í tilfalli fálkaóðals og ekki metin eins veigamikil. Framkvæmdaraðili telur fyrirhugaða framkvæmd valda *nokkrum til talsverðum* áhrifum á fuglalíf, óháð vali á veglínunum, og hér vegna þyngst líkleg neikvæð áhrif á fálkaóðalið í Hófaskarði (VSÓ ráðgjöf, 2005).

Vegagerðin telur að þær upplýsingar sem þegar liggja fyrir um fuglalíf á svæðinu séu nægjanlegar.

3.3.7. Vatnafar og vatnalíf

Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) voru ekki gerðar rannsóknir á vatnalífi og fiskistofnum í ám á svæðinu en stærsta áin á framkvæmdasvæðinu var Ormarsá sem er mikil lax og silungsveiðiá. Hún hefur þegar verið brúuð. Í matsskýrslu kemur fram að leiðin liggur enn fremur yfir Víðinesá í Pistilfirði og Klapparós í Núpasveit. Vegna framkvæmda á þeim 1,8 km langa kafla vegarins sem hér er kynntur verður Klapparósi raskað.

Vatnafar

Klapparós er lindá, aðeins um 3 km löng frá upptökum í hraunjaðri Kerlingarhrauns skammt innan við Katastaði að sjó. Núverandi Norðausturvegur þverar ána tæpum 700 m ofan við ósinn. Við upptök árinna er vatnsból fyrir Kópasker. Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) tók Halldór G. Pétursson hjá Náttúrufræðistofnun Íslands saman upplýsingar um lindir og uppsprettur í nágrenni Klapparóss. Þar kemur fram að fjöldi linda kemur upp við Klapparós allt frá upptökum undir Katastaðafjalli þar sem núverandi vatnsból Kópaskers er og niður undir ós.

Í tengslum við þessa vinnu voru skoðaðar vatnsmiklar uppsprettur sem koma upp í krikanum norðan við þann hrauntaum Kerlingarhrauns sem nefndur er Presthólakraun og vestan við Borgarás, rétt við núverandi þjóðveg. Þórólfur H. Hafstað (1989) áætla heildarrensli frá þessum uppsprettum af stærðargráðunni 100-1000 l/sek. en vatn frá þeim rennur í Klapparós. Vatnsuppkomuna á þessum stað er einfaldast að skýra með því að hér sé á ferðinni afrennsli undan Presthólakrauni sem komi upp sem grunnvatn í tengslum við brotalínur og misgengi sunnan við Borgarás. Vatnið á sér auðveldari leið um gjallkennt hraunið en þéttara berg eins og grágrýtið sem sést í Borgarási og er hulið undir hrauninu sunnan við hann. Á þessum slóðum getur vatn hripað auðveldlega niður í hraunið, einfaldlega vegna þess hve gjallkennt það er. Auk þess eru opnar gjár og sprungur í hrauninu þar sem brotalínur skera það. Grunnvatn á þessum slóðum er því viðkvæmt fyrir mengun og þessar lindir gætu því auðveldlega mengast t.d. við vegagerð (Halldór G. Pétursson, 2004).

Fleiri vatnsmiklar uppsprettur er á þessum slóðum eins og t.d. í Presthólalóni. Leitt hefur verið líkum að því að vatn í því og lindunum við Borgarás sé a.m.k. að hluta ættað út Þúfugerðisánni sem hverfur í hraunið við Bugatjörn, rétt norðan við Presthóla. Eitthvað vatn bætist þó við úr sprungum og misgengum því meira vatnsmagn kemur fram undan hrauninu en hverfur niður í það (Halldór G. Pétursson, 2004).

Veglína 174 liggur yfir Klapparós. Tryggt verður að vatn eigi áfram greiða leið um ána. Komið verður fyrir ræsum þar sem veglínin þverar hana. Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á vatnafar.

Vatnalíf

Að sögn heimamanna var fiskgengd í Klapparós áður en rafstöðin og stíflan voru byggð. Eftir byggingu þeirra er enginn fiskur í ánni ofan stíflunnar. Í skýrslu Vegagerðarinnar frá því í júní 2009, vegna könnunar á matsskyldu framkvæmdarinnar samkvæmt veglínu 162 og 165, kom fram að lagning vegar yfir Klapparós muni hafa óveruleg áhrif á laxfiska. Í umsögn Fiskistofu, lax og silungsveiðisviðs dags.

24. júní 2009 segir að ekki verði séð að umrædd breyting á veglínu hafi áhrif á hagsmuni varðandi laxfiska á svæðinu.

Við skoðun umhverfisráðherra á kæru Vegagerðarinnar um ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsskyldu framkvæmdarinnar var Náttúrufræðistofnun Íslands fengin til að gefa umsögn. Starfsmaður Náttúrufræðistofnunar hafði samband við Vegagerðina og lét vita að í Klapparósi væri mjög sérstakt lífríki. Í ósnum væri dvergbleikja og grunnvatnsmarfló.

Árið 2004 veitti Rannís styrk til þess að kanna útbreiðslu marflóa á Íslandi en því verkefni lauk árið 2006. Í verkefninu var lögð áhersla á að leita að marflóm á eldvirkum svæðum landsins. Ástæða þess var tvíþætt; annars vegar eru uppsprettur hvað algengastar innan þess svæðis, hins vegar tengdist sýnataka rannsóknum á dvergbleikju, en þær finnast einnig í uppsprettum á eldvirkum svæðum (Bjarni K. Kristjánsson og Jörundur Svavarsson, 2007).

Í niðurstöðu ofangreindrar rannsóknar er lögð fram sú tilgáta að grunnvatnsmarflær sem hér hafa fundist hafi náð að lifa af a.m.k. síðasta jökulskeið ísaldar í lindum sem runnið hafa undir ísaldarjöklinum. Grunnvatnsmarflær hafa ekki fundist áður jafn norðarlega á landsvæðum sem liggja að Norður Atlantshafi (Bjarni K. Kristjánsson og Jörundur Svavarsson, 2007).

Hraunbúsvæði bjóða upp á ákjósanleg búsvæði með margvíslegu skjóli og fæðu og er þetta talið eiga töluverðan þátt í þróun og sérhæfingu meðal ferskvatnsfiska. Víða á Íslandi er að finna stofna dvergaxta bleikju. Finnast þeir gjarnan í hraunabúsvæði þar sem einnig eru lindarvatnsáhrif. Meðal þeirra svæða þar sem dvergbleikja hefur fundist eru lindir í grennd við Jökulsá á Fjöllum. Þar eru nokkrir stofnar dvergbleiku, m.a. er einn stofn við lindir í Klapparósi (Hrönn Egilsdóttir og Bjarni K. Kristjánsson, 2008).

Svo virðist sem dvergbleikjan og ísaldarmarflóin lifi á sömu stöðum. Í Klapparósi eru vatnsmiklar lindir fast við núverandi Norðausturveg helsta búsvæði tegundanna. Við byggingu Norðausturvegar á sínum tíma lenti ein af lindunum undir veginum og liggur ræsi frá upptökum hennar undir veginum út fyrir veginn. Lindunum og lífríki þeirra hefur því þegar verið raskað með vegagerð og er afrennsli frá þeim aðeins í 20-40 m fjarlægð frá vegi.

Við staðsetningu veglínu 174 var miðað við að raska ekki lindunum við Norðausturveg, eða afrennsli frá þeim, til að lífríki þeirra geti haldist óbreytt. Einnig var miðað við að raska Klapparósi sem minnst.

Engar veiðitölur eru til um veiði í Klapparósi en í honum er einhver silungsveiði á svæði neðan við rafstöðina. Klapparós er veiðivatn og verður lögum nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði fylgt við efnistöku, ræsagerð eða aðrar framkvæmdir í eða við ár á svæðinu. Áður en framkvæmdir hefjast verður leitað leyfis hjá Fiskistofu varðandi mögulegar framkvæmdir við árna og haft samráð við landeigendur. Leitast verður við af fremsta megni að spilla sem minnst ánni og umhverfi hennar. Við rask á ánni vegna ræsagerðar og byggingu vegarins verður miðað við að þær framkvæmdir verði utan veiði- og hrygningartíma, líkt og gert er þegar nýjar brýr eru byggðar í mikilvægum laxveiðiám. Þannig verður hægt að minnka verulega áhrif framkvæmdarinnar á lífríkið.

Vegna vega- og ræsagerðar getur framkvæmdin haft tímabundin áhrif á vatnalíf á svæðinu. Gerðar hafa verið rannsóknir á lífríki í lindum við Klapparós sem benda til að það sé mjög sérstakt, því verður lífríki lindanna ekki raskað.



Mynd 9. Horft frá Borgarási til vesturs eftir veglínu 174. Draugalág fremst, Kastali til vinstri, afrennsli frá lindum fyrir miðri mynd (Ljósmynd: Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2009).

3.3.8. Jarðfræði

Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) var Náttúrufræðistofnun Íslands fengin til að gera rannsóknir á jarðfræði og kortleggja hraun. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar kemur fram að gervigígar í nágrenni Presthóla og Efríhóla hafi mesta verndargildi af jarðmyndunum á svæðinu. Hrauntaumar Kerlingarhrauns hafi ekkert sérstakt verndargildi sem eitt fjölda margra nútímahrauna á Íslandi (Kristinn J. Albertsson ritstj. 2003). Veglína 174 raskar ekki gervigígum en raskar hrauni á stuttum kafla, 80 m, næst núverandi Norðausturvegi.

Talsvert er um misgengi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í Núpasveit. Veglína 174 liggur yfir tvö misgengi, annað við stöð 300, Draugalág og hitt við austurjaðar Borgaráss, stöð 580. Borgarás telst ekki til merkilegra jarðmyndana en hann er úr töluvert mikið sprungnu grágrýti. Skammt frá veglínu 174, vestan við Borgarás er allhár grágrýtisstöpull sem heitir Kastali (kafla 3.3.4.). Honum verður ekki raskað.

Vegagerðin telur að þær upplýsingar sem þegar liggja fyrir um jarðfræði á svæðinu séu nægjanlegar.

3.3.9. Sérstakar jarðmyndanir og vistkerfi, votlendi.

Í kafla 2.4.2. kemur fram að samkvæmt 37. grein náttúruverndarlaga nr. 44/1999 njóti m.a. mýrar og flóar 3 ha að stærð eða stærri, stöðuvötn, tjarnir, eldhraun og gervigígar sérstakrar verndar og að við undirbúning framkvæmdarinnar hafi verið leitast við að raska þessum vistkerfum og jarðmyndunum sem minnst, en að mati Vegagerðarinnar sé óhjákvæmilegt að raska votlendi við lagninu nýs Norðausturvegar í landi Katastaða/Presthóla á kafla austan við Klapparós. Við upphaf vegarkafans þarf að raska hrauni á um 80 m löngum kafla. Á þessum stað hefur hrauninu þegar verið raskað með byggingu núverandi Norðausturvegar um svæðið og samkvæmt álitum Náttúrufræðistofnunar Íslands (kafla 3.3.8.) hafa hrauntaumar Kerlingarhrauns ekkert sérstakt verndargildi.

Við framkvæmdina verður votlendi á austurbakka Klapparóss raskað á 290 m löngum kafla, frá stöð 950-1230. Votlendið er sýnt á teikningu 4. Votlendið hefur að einhverju leyti myndast þegar rafstöðin

við Kastalabrú var byggð en þá myndaðist uppistöðulón í Klapparósi, ofan stíflunnar. Votlendið er í heild 12,5 ha að stærð og fellur því undir 37. gr. náttúruverndarlaga um sérstaka vernd. Mýrin sem vegurinn liggur um er flöt og því á að margfalda lengd vegarins með 75 m til að finna út hve stóru votlendi hann raskar. Framkvæmdin raskar $290 \text{ m} \times 75 \text{ m} = 21.750 \text{ m}^2$ eða 2,2 ha af votlendi. Vegagerðin mun standa fyrir endurheimt votlendis í stað þess sem tapast.

Í matsskýrslu fyrir Norðausturveg um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) kom fram að endurheimta þarf 7,8 ha af votlendi vegna þess votlendis sem raskast vegna framkvæmda við Norðausturveg um Hólaheiði. Fram kom að til stæði að endurheimta votlendi að Sandi í Aðaldal en reikna má með að hægt sé að endurheimta um 50 ha á því svæði. Endurheimt á svæðinu hefur hafist í samstarfi við Vegagerðina. Verður miðað við að endurheimta þurfi 10 ha af votlendi vegna þess votlendis sem raskast vegna Norðausturvegar um Hólaheiði.

Vegagerðin telur að þær upplýsingar sem þegar liggja fyrir um sérstakar jarðmyndanir og vistkerfi á svæðinu séu nægjanlegar.

3.3.10. Landslag, ásýnd lands

Í kafla 2.1. er staðháttum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði lýst. Fjölbreytni í landslagi er mikil en það hefur talsvert verið mótað af búskap manna. Borgarás og Klapparós eru þeir þættir í landslaginu sem eru mest áberandi og verður þeim báðum raskað.



Mynd 10. Horft frá núverandi Norðausturvegi við heimreið að Katastöðum, til suðausturs í átt að Klapparósi og Borgarási (Ljósmynd: Jón Erlendsson, 2009).

Þegar komið er frá Kópaskeri sést Borgarás á vinstri hönd (mynd 10). Fyrirhugað er að gera skeringu í miðjan á sinn til að koma veginum fyrir. Eins og sést á mynd 10 eru nokkrir stallar með klettabeltum í norðurenda ássins en vegurinn mun liggja ofar, og mynda skarð í á sinn. Skarðið verður lítið áberandi séð frá norðri og suðri. Það mun sjást nokkuð frá vestri en verða mest áberandi frá austri. Vegurinn mun liggja yfir Klapparós á fyllingu sem verður nokkuð áberandi í landslaginu austan Borgaráss.

Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag. Nýr vegur mun liggja utan núverandi vegar. Skorið verður í gegnum hæðir og fyllt í lægðir. Nýr Norðausturvegur mun víkja frá áður samþykktri framkvæmd á tæplega 2 km kafla í grennd við núverandi Norðausturveg. Þar hefur landslagi þegar verið raskað með búskap, túnrækt, skógrækt, vegagerð, rafstöð, stíflu, ræsagerð, raflínu, síma- og vatnslögn. Gerð verður skering í Borgarás, fyllt yfir Klapparós og farið um votlendi og jaðar túna. Við framkvæmdina verður nokkur breyting á ásýnd lands, sérstaklega fyrir íbúa Katastaða og vegfarendur sem koma frá austri. Við hönnun vegarins verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar og fyllingar sem best að landslagi. Markmið veghönnuðar verður að fella veginn vel að landi, þannig að hann skeri sig ekki úr, heldur verði upplifun vegfarenda eins og hann hafi alltaf verið hluti af landslaginu.

Mat á landslagi svæðisins fór fram sumarið 2003 og vorið 2004 í tengslum við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið), vegagerðin telur því að ekki þurfi að rannsaka landslagið á svæðinu frekar.



Mynd 11. Horft frá heimreið að Katastöðum, til suðurs að Klapparósi, Borgarási og Kastala. Slóði að rafstöð stefnir í átt að Borgarási og sést í þak rafstöðvarinnar (Ljósmynd: Jón Erlendsson, 2009).

3.4. MÓTVÆGISADGERÐIR

Vegagerðin mun standa fyrir endurheimt votlendis í stað þess sem tapast. Leitast verður við af fremsta megni að spilla sem minnst Klapparós og umhverfi árinna. Við rask á ánni vegna ræsagerðar og byggingu vegarins verður miðað við að þær framkvæmdir verði utan veiði- og hrygningartíma, líkt og gert er þegar nýjar brýr eru byggðar í mikilvægum laxveiðiám. Þannig verður hægt að minnka verulega áhrif framkvæmdarinnar á lífríkið.

3.5. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD

Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd, bæði á framkvæmdatíma og þó einkum á rekstartíma.

3.5.1. Veðurfar og náttúruvá

Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) fékk Vegagerðin Orion ráðgjöf ehf. til að rannsaka fyrirbyggjandi veglínur með tilliti til vindafars, skafrennings og snjóflóðahættu. Niðurstöður þeirrar rannsóknar voru notaðar við hönnun og staðsetningu þess hluta vegarins sem þegar er í vinnslu. Ekki var talin þörf á sérstökum aðgerðum vegna veðurfars á kaflanum frá núverandi Norðausturvegi að Katastöðum. Hins vegar liggur veglína 174 í skeringu um Borgarás og mögulegt er að snjór safnist þar í vissum vindáttum. Við hönnun vegarins frá Norðausturvegi að Katastöðum verður tekið mið af leiðbeiningum Orions ráðgjafar ehf. fyrir Norðausturveg um Hólaheiði hvað varðar frágang á skeringum og fyllingum.

Helsta hættu á snjósöfnun verður við skeringu í Borgarás. Einnig getur snjór safnast þar sem vegrið verða meðfram vegi, en þeim er almennt komið fyrir í samræmi við öryggisstaðla Vegagerðarinnar, t.d. þar sem bratt er fram af vegi eða vegur liggur meðfram vatni. Mörg dæmi eru um að snjór safnist í brattar skeringar og við vegrið. Við hönnun vegarins verður sérstaklega hugað að þessum þætti og reynt að draga úr hættu á snjósöfnun með því að hafa fyllingarfláa með litlum halla, vegrásir í skeringum breiðar og opna skeringar til endanna. Reynt verður að komast hjá því að nota vegrið, með því að hafa vegfláa hallalítla en ef í ljós kemur að nauðsynlegt er að nota þau, verða notuð víravegrið.

Vegagerðin telur að þær upplýsingar sem þegar liggja fyrir um veðurfar á svæðinu séu nægjanlegar.

3.5.2. Náttúruvá

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruaflanna, snöggt og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns. Á svæðinu getur stafað hættu af náttúruvá og ber þar helst að nefna jarðskjálfta. Einnig er mögulegt að þar sem hraun hefur runnið geti komið hraunrennsli, þótt litlar líkur séu á því á þessu svæði. Engin hættu er á snjóflóðum eða vatnsflóðum við veglínu 174. Veglínan er utan svæða þar sem hættu er á fárviðri.

Vegir eru ekki hannaðir sérstaklega til að standast jarðskjálfta eins og gert er við hönnun brúa en Vegagerðin reynir að bregðast fljótt við ef vegur rofnar vegna jarðskjálfta eða annarra orsaka.

Vegagerðin telur að þær upplýsingar sem þegar liggja fyrir um náttúruvá á svæðinu séu nægjanlegar.

3.6. KORT OG UPPDRÆTTIR

Meðfylgjandi eru teikningar þar sem sýnd er veglína með fyllingum og skeringum og þar af leiðandi framkvæmdasvæði. Einnig eru efnistökusvæði sýnd. Gróðurlendi og fornleifar á rannsóknarsvæðinu eru sýnd á uppdráttum.

3.7. SAMRÁÐ

Við undirbúning breytinga á veglínu Norðausturvegar um Hólaheiði (Hófaskarðsleið) á 1,8 km löngum kafla við Katastaði hefur verið haft samráð við landeigendur Presthóla/Katastaða og sveitarstjórn Norðurþings. Leitað var til Umhverfisstofnunar og hefur fulltrúi stofnunarinnar skoðað vegarstæði nýs vegar um Borgarás. Einnig var haft samráð við Fornleifastofnun Íslands varðandi örnefnið Draugalág.

Aflað var upplýsinga um lífríkið í lindum við Klapparós hjá Bjarna Kristjánssyni og í kjölfarið var ákveðið að færa veglínuna til, þannig að lífríki lindanna yrði ekki raskað.

4. TEIKNINGAR

- Teikning 1. Afstöðumynd
- Teikning 2. Yfirlitsmynd. Mkv. 1:10.000
- Teikning 3. Grunnmynd. Mkv. 1:5.000.
- Teikning 4. Gróðurkort. Mkv. 1:5.000
- Teikning 5. Langsnið af veglínu 174
- Teikning 6. Þversnið af veglínu 174
- Teikning 7. Vegaglengdir um Sléttu. Mkv. 1:150.000

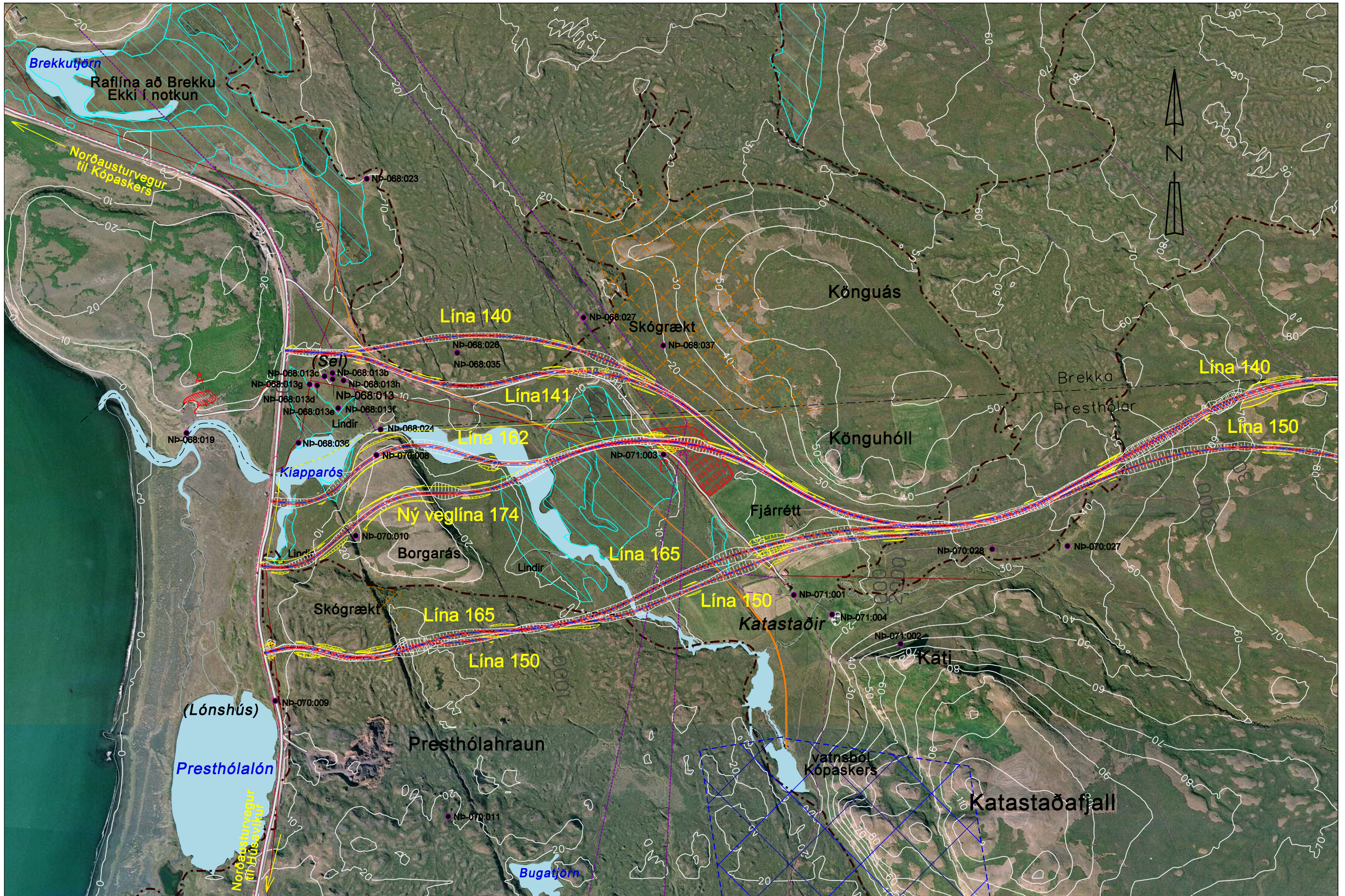
5. HEIMILDIR

1. Alta, 2009: Aðalskipulag Norðrúpins 2009-2029. Áfangaskýrsla 2.3. Fjölbreytt landslag í sveitum. Drög til kynningar á vef Norðrúpings.
2. Bjarni K. Kristjánsson og Jörundur Svavarsson, 2007: *Grunnvatnsmarflær á Íslandi*. Náttúrufræðingurinn 76 (1-2), bls. 22-28, 2007.
3. Friðleifur Ingi Brynjarsson, 2003: *Melrakkaslétta, umferðarkönnun 25. júlí 2002*. Vegagerðin, umferðardeild Akureyri, mars 2003, 34 bls.
4. Grétar Þór Eypórsson, Hjalti Jóhannesson, Guðmundur Guðmundsson og Einar Ólafsson. 2001. *Áhrif samgöngubóta á byggðapróun; Byggðastofnun, Sauðárkrókur*, 98 bls.
5. Hagstofa Íslands, 2009: Heimasíða, ágúst 2009. Mannfjöldi á Íslandi 1. janúar 2009
6. Halldór G. Pétursson, 2004: *Lindir og veglínur við Klapparós*. Greinargerð til Vegagerðarinnar á Akureyri. Náttúrufræðistofnun Íslands. 4.11.2004.
7. Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2003: *Forgangsröðun framkvæmda í vegakerfinu. Félags- og efnahagsleg áhrif samgöngubóta – Áfangaskýrsla II*; Reykjavík, Vegagerðin, 143 bls.
8. Kjartan Ólafsson og Hjalti Jóhannesson, 2002: *Félags- og efnahagsleg áhrif samgöngubóta. Þróun matsaðferða – fyrri hluti*; Reykjavík, Vegagerðin, 74 bls.
9. Kristinn J. Albertsson (ritstj.), Hörður Kristinsson, Ólafur K. Nielsen og Guðmundur Guðjónsson, 2004: *Norðausturvegur um Melrakkaslétta – Náttúrufræðiskönnun vegna vegagerðar II. Hluti*; Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyri, 21 bls..
10. Kristinn J. Albertsson (ritstj.), Guðmundur Guðjónsson, Halldór G. Pétursson, Hörður Kristinsson, Höskuldur Búi Jónsson, Ólafur K. Nielsen og Sóley Jónasdóttir, 2003: *Norðausturvegur um Melrakkaslétta – Náttúrufræðiskönnun vegna vegagerðar*; Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyri, 59 bls.

11. Hrönn Egilsdóttir og Bjarni K. Kristjánsson, 2008: *Dvergbleikja í grennd við jökulsá á Fjöllum*. Náttúrufræðingurinn 76 (3-4) bls. 109-114, 2008.
12. Oddgeir Hansson og Uggi Ævarsson, 2002: *Fornleifakönnun. Norðausturvegur um Öxarfjarðarheiði*; Fornleifastofnun Íslands, Reykjavík 52 bls.
13. Náttúruminjaskrá, 2007: Umhverfisstofnun, heimasíða í júní 2007.
14. Norðurþing, 2009: Heimasíða, ágúst 2009, upplýsingar um aðalskipulag
15. Orion ráðgjöf ehf., 2004: *Norðausturvegur um Hólaheiði yfir Hófaskarð*. Ráðgjöf vegna snjóhönnunar. Greinargerð. Reykjavík, nóvember 2004, 47 bls.
16. Tómas Einarsson og Helgi Magnússon, 1989: *Íslands handbókin, náttúra saga og sérkenni*, Fyrri bindi, Örn og Örlygur, Reykjavík.
17. Trausti Valsson og Ragnar Sigbjörnsson, 1996: *Náttúruvá á Íslandi*. Arkitektúr verktækni og skipulag. SAV, Reykjavík.
18. Vegagerðin, 2008: Umhverfisskýrsla 2007. Reykjavík, 56 bls. (www.vegagerdin.is)
19. Vegagerðin, 2002: *Norðausturvegur um Öxarfjarðarheiði í Öxarfjarðarhreppi og Svalbarðshreppi, tillaga að matsáætlun*. Áætlanir Akureyri, september 2002, 25 bls.
20. VSÓ ráðgjöf, 2005: *Norðausturvegur um Hólaheiði, Katastaðir – Sævarland – Raufarhöfn. Mat á umhverfisáhrifum, matsskýrsla*. Unnið fyrir Vegagerðina, Reykjavík, febrúar 2005, 142 bls.



		NORÐAUSTURVEGUR	
		Hófaskarðsleið	
Mælikvarði	Hannað		
Teikn.	Sept. 2009 ÖH		
Yfirf.			
Samb.			
		AFSTÖÐUSMYND	
		1/1	
		Teikning 1	



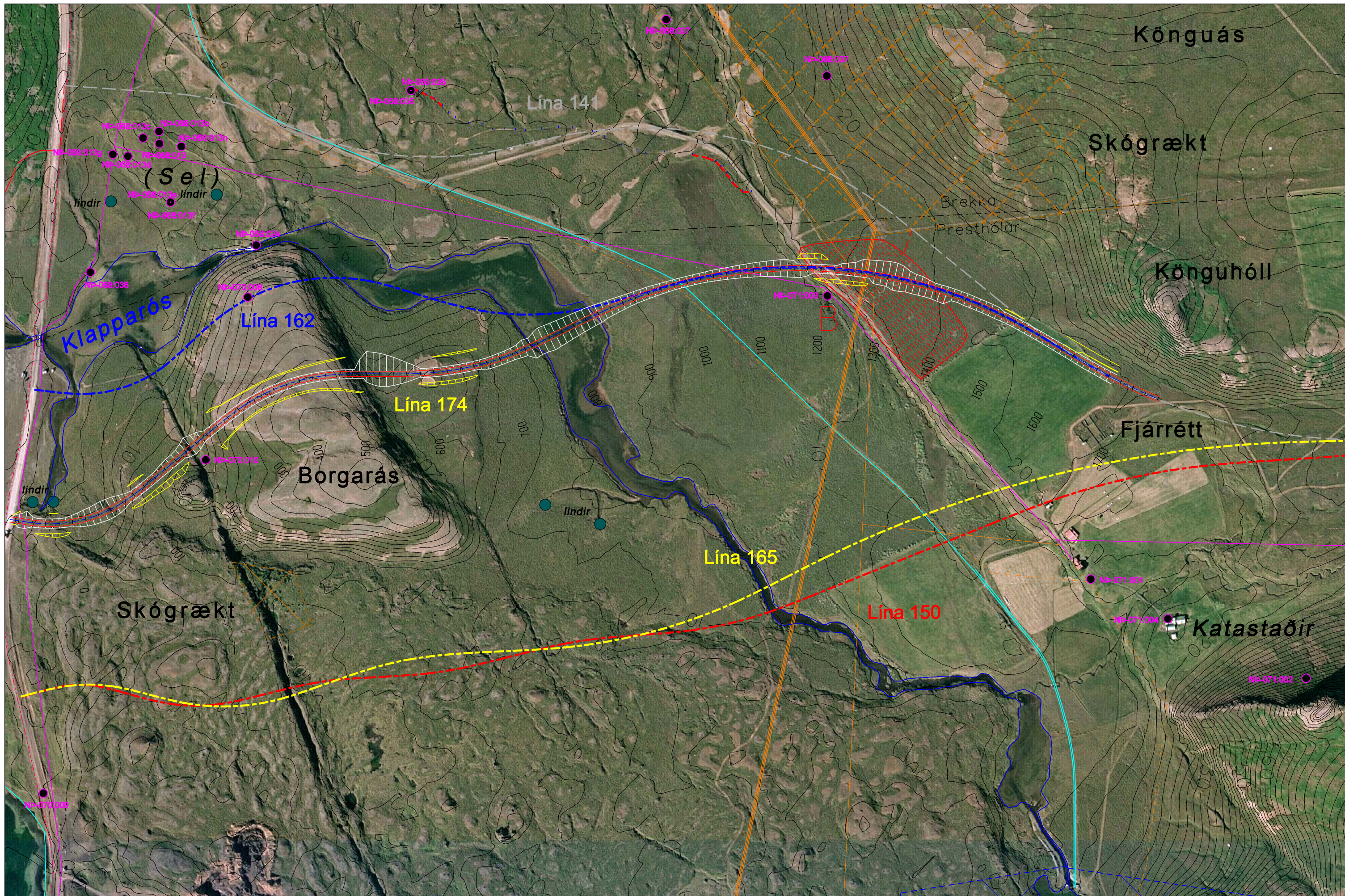
Landmælingar: Vegagerðin
 Hitakerfi: ISNET93 Hæðarkerfi: Landshæðar-net
 Myndmæling: Ísgraf ehf. ?, eftir loftmyndum frá ?
 Flughæð 3000/8000 m. Mæskvastærð 15x15 m.
 Kartagerð: Vegagerðin, Júl 04, 08

Núverandi vegir	Rafstengir	Jarðsími	Skógræktar-svæði	Vegslóðar	vottlendi	fornleifar
Landamerki	Hitaveita	Ljósleiðari	Vatnsverndar-svæði	Hraunbrún	Fyllingar	efnistöku-svæði
	Vatnsveita				Vegkantar	
					Míllina	
					Skeringar	

Dags.	09.2009		
	Breyting		
		Breytt af	

VEGAGERÐIN	
MELKV.	Hannað
1:10000	Teikn. ÖH/HA
	Yfirf.
	Samþ.

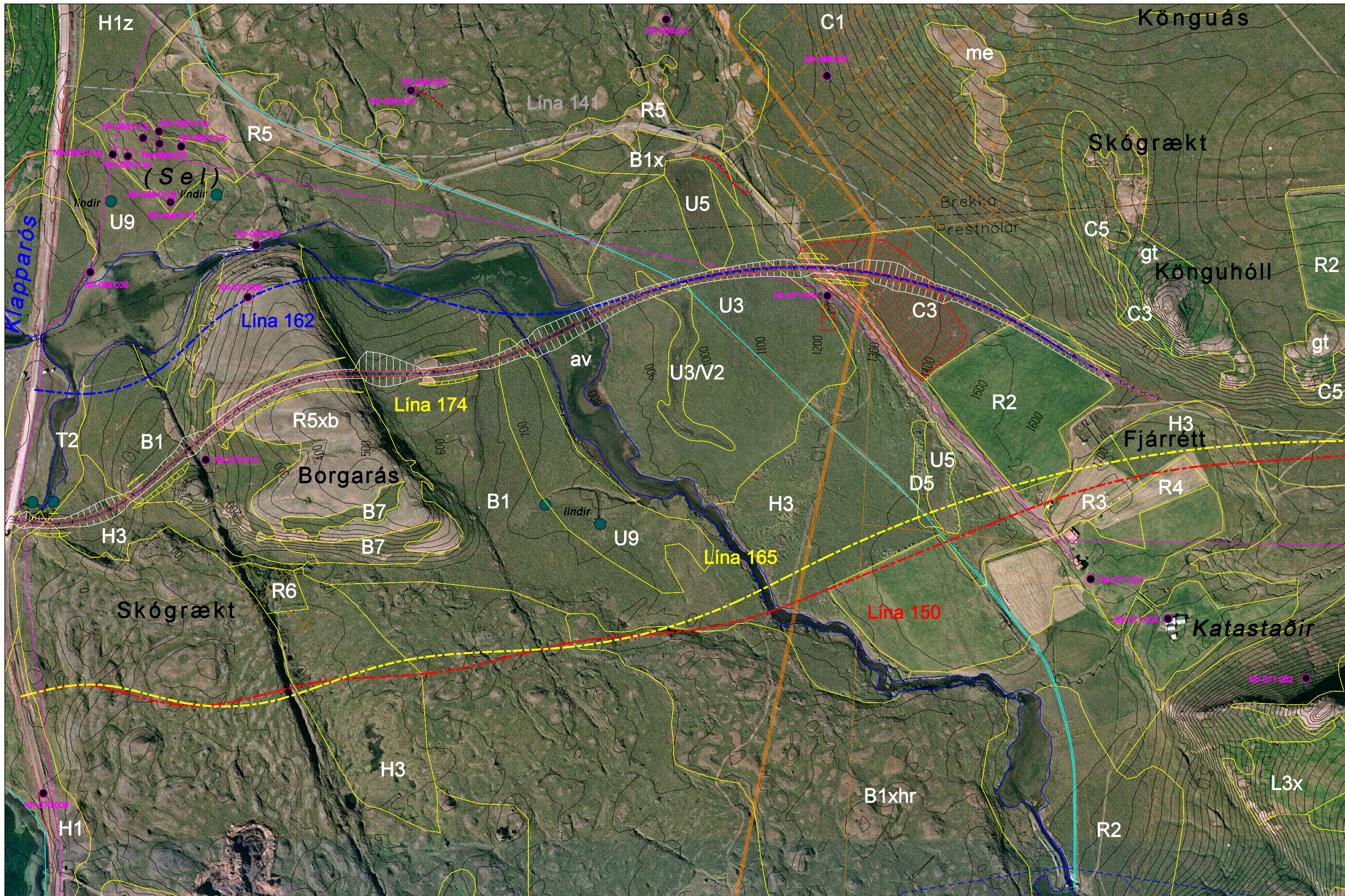
Norðausturvegur	
Hólfaskarðsleið um Borgarás	
Valkostir	
við Katastaði	
Teikning 2	














Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: Landshæðarínet
 Myndmæling: Loftmyndir ehf. eftir loftmyndum frá 2000 og 2003.
 Flughæð 3000/8000 m.
 Kortagerði: Vegagerðin, Jan 07. ÓH.

- | | | | | |
|--------------|-----------|------------|-----------|------------|
| Skerlingar | Hítaveita | Fornleifar | Rafveita | Landamerki |
| Málina vegar | Skógrækt | Námur | Kalt vatn | |
| Fyllingar | | | | |
| Síminn | | | | |

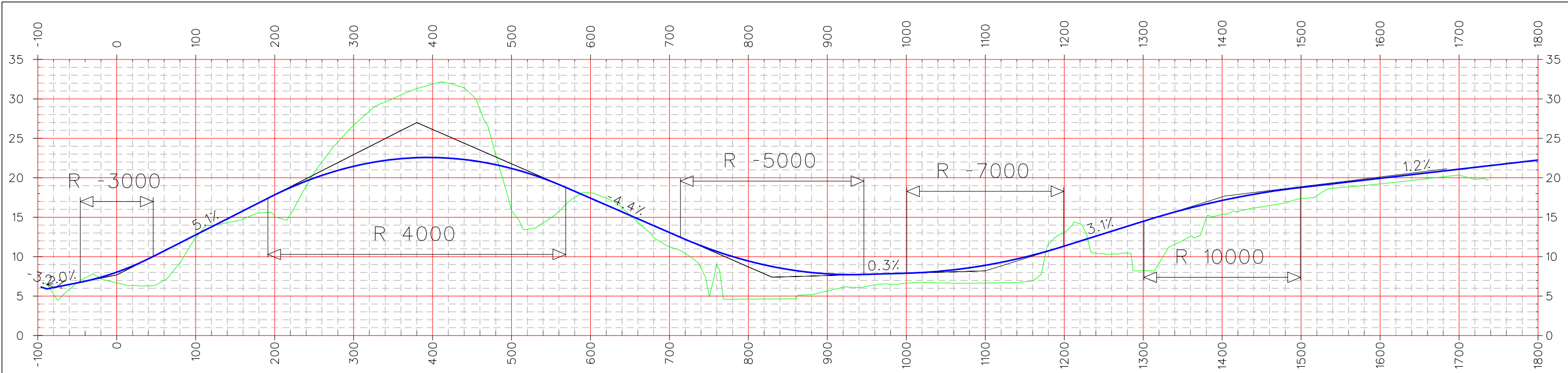
			VEGAGERDIN		Norðausturvegur(85)	
			MELIKV. 1:5.000		Hófaskarðsleið um Borgarás	
			Hannað		85	
			Teikn.		Grunnmynd	
			Yfirf.		-100 - 1500	
			Samb.		Teikning 3	
Dags.	Breyting	Breytt af				



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Myndmæling: Loftmyndir ehf. eftir loftmyndum frá 2000 og 2003.
 Flughæð 3000/8000 m.
 Kortgerð: Vegagerðin, Jan 07. ÓH.

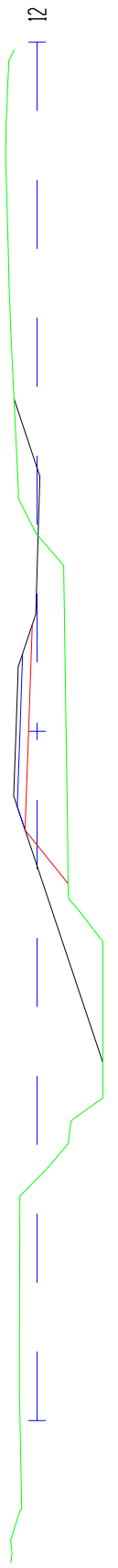
 Skerlingar	 Hítaveita	 Fornleifar	 Rafveita	 Landamerki
 Málina vegar	 Skógrækt	 Námur	 Kalt vatn	
 Fyllingar				
 Síminn				

		VEGAGERÐIN		Norðausturvegur(85)	
		MELIKV. 1:5.000		Hófaskarðsleið um Borgarás	
		Hannað		85	
		Teikn.		Gróðurkort	
		Yfirf.		-100 - 1500	
		Samp.		Teikning 4	
Dags.	Breyting	Breytt af			

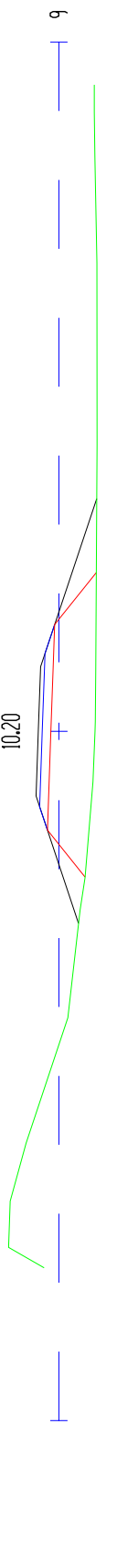


Veghæð	8.04	12.76	17.84	21.46	22.57	21.18	17.42	13.06	9.45	7.82	7.90	8.91	11.34	14.48	17.13	18.78	19.93	21.09	22.24	
Jarðhæð																				
Beygjur	L 25 R 200 L 135	A 110 L 61	L 109	A 140 L 70	R 280 L 127	A 140 L 70	A 205 L 103	R 410 L 91	A 205 L 103	A 240 L 84	R 685 L 601					A 240 L 84	A 270 L 91	R 805 L 753		
Hæð fyllingar	POB-93 IS-68 SC-68	CS75	ST135	TS244	SC314	CS441	SS511	SC614	CS705	SS607	SC891					CS1492	SS1577	SC1667		
Dýpt skeringar																				

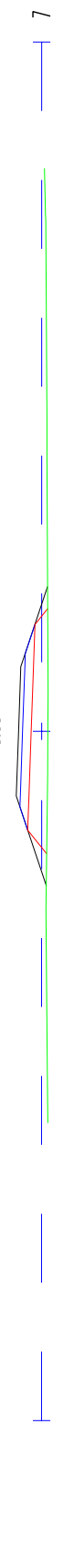
1260,00
13,22



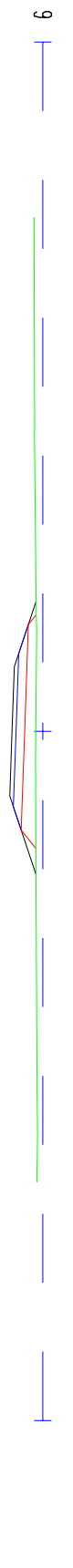
1160,00
10,20



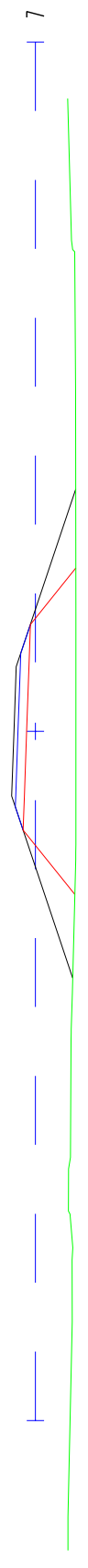
1060,00
8,33



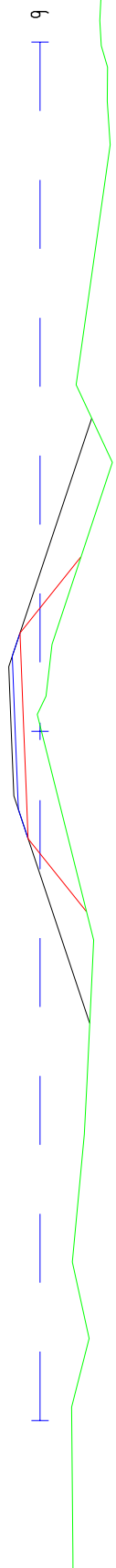
960,00
7,79



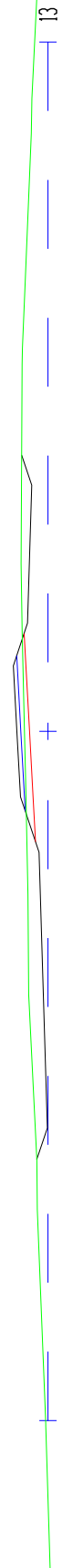
860,00
8,23



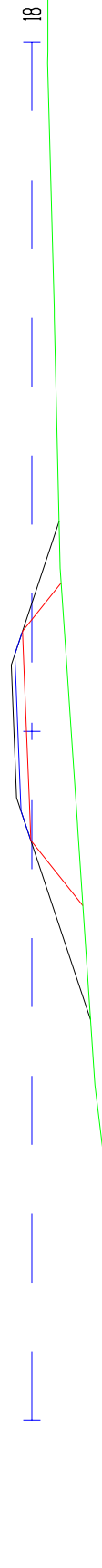
760,00
10,66



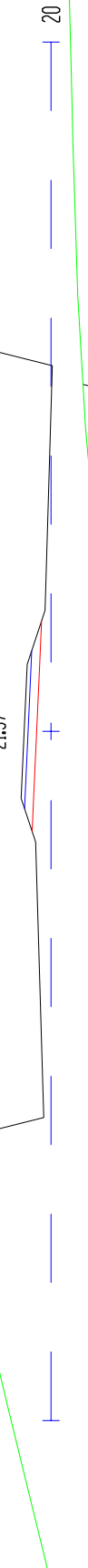
660,00
14,80



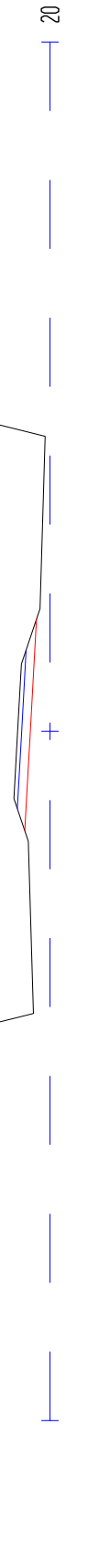
560,00
19,04



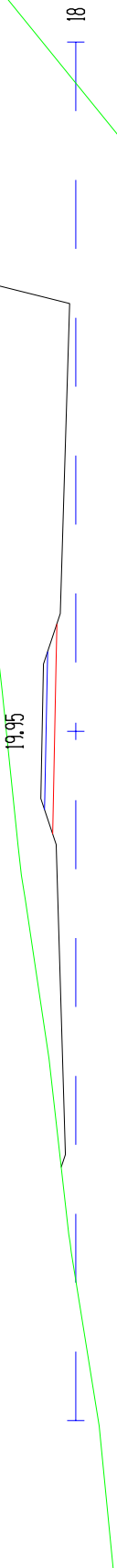
460,00
21,57



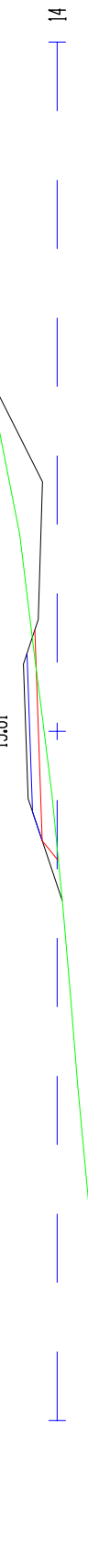
360,00
21,87



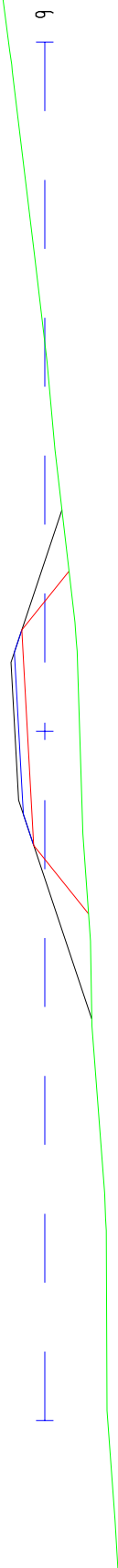
260,00
19,95



160,00
15,81



60,00
10,73





Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSNET93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Myndmæling: Ísgraf ehf. '03-'04 eftir loftmyndum frá '02-'03.
 Flughæð 3000/8000 m. Mæskvastærð 15x15 m.
 Kortagerð: Vegagerðin, Júlí 04. ÓH

		VEGAGERÐIN		Norðausturvegur	
		MELIKV. Hannóð		Hólfaskarðsleið um Borgarás	
		1:150.000 Teikn.		85	
		Yfirl.		Yfirlitskort	
		Samp.		1/1	
Dags.	Breyting	Breytt of	Teikning 7		