

Hringvegur um Hornafjarðarfliót í Hornafirði

Tillaga að matsáætlun



© Landmælingar Íslands



Veghönnunardeild

Október 2006

Efnisyfirlit

1. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR	4
1.1. INNGANGUR	4
1.2. MATSSKYLDA	4
1.3. MARKMIÐ FRAMKVÆMDA	4
1.4. NÚVERANDI SAMGÖNGUR	5
1.4.1. Núverandi vegur	5
1.5. UMFERÐ	7
1.6. AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA	8
1.7. FRAMKVÆMDAKOSTIR	8
1.7.1. Leið 1	9
1.7.2. Leið 2	9
1.7.3. Leið 3	9
1.7.4. Núllkostur	10
1.7.5. Aðrir kostir	11
1.7.6. Tengingar og stígar	12
1.7.7. Sparnaður af styttingu	13
1.8. FRAMKVÆMDALÝSING	13
1.8.1. Vegagerð	13
1.8.2. Brýr, varnargarðar og ræsi	13
1.8.3. Efnisþörf	15
1.8.4. Efnistaka	15
1.9. REKSTUR	17
1.10. FRAMKVÆMDATÍMI, KOSTNAÐUR OG ÁFANGASKIPTING	17
2. STAÐHÆTTIR, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRD	18
2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS	18
2.2. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU	19
2.3. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN	21
2.4. VERNDARSVÆÐI	22
2.5. LÖG	22
2.4.2. Leyfisveitendur	23
3. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM - VINSUN	24
3.1. ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFIÐ	24
3.1.1. Vegagerð, varnargarðar og brýr	24
3.1.2. Efnistaka	24
3.2. ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR	24
3.3. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	25
3.4. NÁTTÚRUVÁ	25
4. GÖGN OG RANNSÓKNIR	26
4.1. ÁÆTLAÐAR RANNSÓKNIR	26
4.1.1. Landnotkun	26
4.1.1. Ferðaþjónusta og útivist	26
4.1.2. Umferðaröryggi	26
4.1.3. Hávaði	26
4.1.4. Menningarmínjar	27
4.1.5. Gróðurfar	27
4.1.6. Fuglalíf	27
4.1.7. Fjörur og sjávarbotn	27
4.1.8. Vatnalíf og fiskistofnar	28
4.1.9. Vatnafar	28
4.1.10. Jarðfræði	28
4.1.12. Landslag, ásynd lands	28
4.1.13. Vatnsverndarsvæði	28
4.1.14. Veðurfar	29
4.2. KORT OG UPPDRÆTTIR	29
4.3. NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	29
5. KYNNING OG SAMRÁÐ	30
5.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU	30
5.2. SAMRÁÐ	30
5.3. ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN	31
6. TEIKNINGAR	33

7. HEIMILDIR..... 34

1. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR

1.1. INNGANGUR

Framkvæmdin sem hér um ræðir er 11-18 km löng veglagning, háð veglínunum og nær frá Hringvegi vestan Hornafjarðarfljóta, yfir Hornafjarðarfljót og að Hringvegi skammt austan Hafnarvegar sem liggur að Höfn í Hornafirði (teikning 1). Framkvæmdaraðili er Vegagerðin og leggur hún fram þrjár veglínur til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum, leið 1, leið 2 og leið 3. Framkvæmdin stytir Hringveginn um 10-12 km eftir því hvaða veglína er valin. Allur undirbúningur miðast við að framkvæmdir geti hafist árið 2008.

Á vegáætlun (2008) er 166 milljóna króna fjárveiting til framkvæmda á Hringvegi um Hornafjarðarfljót í Sveitarfélaginu Hornafirði í Austur-Skaftafellssýslu. Einnig er fyrirhugað að fjármagna framkvæmdina með söluandvirði Símans, fyrir 800 m.kr. Samtals eru fjárveitingar til verksins því 966 m. kr. Lauslega áætlað er kostnaður við framkvæmdina hærri en þessu nemur eða 1,7- 2,2 milljarðar kr. Þar af er kostnaður við brúargerð áætlaður um 880 m. kr.

Tillaga að matsáætlun fyrir framkvæmdina er unnin skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum og er hún aðgengileg á vef Vegagerðarinnar: www.vegagerdin.is. Drög að tillögu hafa þegar verið kynnt og almenningi gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum og fyrirspurnum. Tillaga að matsáætlun hefur verið endurskoðuð úr frá ábendingum sem bárust. Vegna frekara samráðs má senda tölvupóst á ebh@vegagerdin.is eða hringja í síma 522 1234 (Erna). Þá er auk þess hægt að senda skriflegar athugasemdir til:

Vegagerðin

b.t. Ernu Hreinsdóttur

Borgartúni 5-7

105 Reykjavík

1.2. MATSSKYLDA

Í lögum um mat á umhverfisáhrifum 106/2000 m.s.br., 5. gr., viðauka 1 eru eftirtaldar framkvæmdir ávallt háðar mati á umhverfisáhrifum:

Liður 10.ii: Nýir vegir utan þéttbýlis sem eru 10 km eða lengri. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis þar sem nýlagning samkvæmt áætlunum er a.m.k. 10 km að lengd.

Framkvæmdasvæðið er 11-18 km langt og felur í sér nýlagningu vegar á lengri en 10 km kafla. Framkvæmdin telst því matsskyld skv. 5. gr. laga nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum.

1.3. MARKMIÐ FRAMKVÆMDA

Tilgangur framkvæmdar með nýjum vegi er að bæta samgöngur á Suðausturlandi og styrkja byggðalög á Suðaustur- og Austurlandi með bættu vegasambandi á Hringvegi. Vegalengdir milli Austurlands og Suðurlands styttest um a.m.k. 11 km með nýjum vegi. Markmiðið með gerð vegarins er fyrst og fremst að auka umferðaröryggi, draga úr slyshættu og tryggja góðar samgöngur á svæðinu. Hönnunarhraði vegarins verður 90 km/klst.

1.4. NÚVERANDI SAMGÖNGUR

Árið 1974 varð bylting í samgöngumálum í Hornafirði með tengingu Hringvegarins. Samgöngur um Hringveginn eru greiðar því hann hefur að mestu verið byggður upp og lagður bundnu slitlagi. Margar einbreiðar brýr eru þó á Hringveginum á suðausturhluta landsins sem standast ekki kröfur um umferðaröryggi sem gerðar eru til slíkra mannvirkja í dag. Núverandi brú yfir Hornafjarðarfljót er einbreið og þarfnast endurbóta.

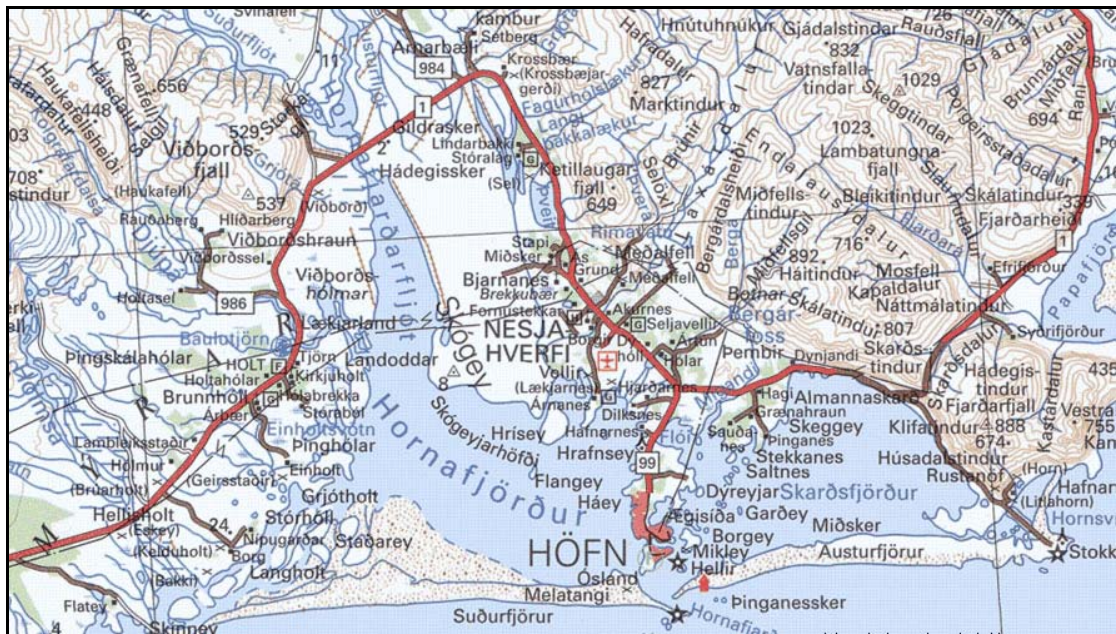
Skipulagðar flugsamgöngur fara um Hornafjarðarflugvöll. Á vellinum er 1500 m löng flugbraut lögð bundnu slitlagi, ágætlega búin flugstöðvarbygging og svigrúm til frekari uppbyggingar á fluglaði og stækkunar vallarins (Hornafjörður, 2000).

Í bréfi frá Flugmálastjórn til Sveitarfélagsins Hornafjarðar dags. 23. mars 2006 varðandi veglínur í nágrenni Hornafjarðarflugvallar kemur fram að þær veglínur sem kynntar eru í matsáætlun hafi engin áhrif á þann valkost að lengja núverandi flugbraut um 500 m né vænlega kosti fyrir þverbraut (Hermann Hermannsson, 2006).

Hornafjarðarhöfn er eina höfn strandlengjunnar frá Djúpavogi að Þorlákshöfn. Mikilvægi hennar sem fiski- og flutningahafnar er ótvírætt og undanfarið hefur staða hennar verið treyst með umbótum á innsiglingunni um Hornafjarðarós (Hornafjörður, 2000).

1.4.1. Núverandi vegur

Núverandi vegarkafli á Hringvegi (1) á milli Hólms að vestanverðu og Haga að austanverðu er 30,3 km langur og á honum eru 3 einbreiðar brýr; yfir Djúpá, Hornafjarðarfljót og Hoffellsá. Vegstæði núverandi vegar er að mestu leyti á flötu, grónu landi. Byggð meðfram Hringveginum er nokkuð þétt í Nesjahverfi og við Holtabæi.



Mynd 1. Hornafjörður, núverandi vegur, © Landmælingar Íslands.

Vegarkaflinn hefst vestan Hornafjarðarfljóta á Mýrum, skammt austan Hólmsár. Hann liggur til austurs, framhjá Holtabæjum en stefnir þaðan til norðurs, upp Mýrar meðfram Hornafjarðarfljóti. Á leiðinni er einbreið brú yfir Djúpá á Mýrum sem byggð var árið 1970 og er 50 m löng. Í grennd við eyðibýlið Viðborð sveigir vegurinn til austurs, í átt að Hornafjarðarfljóti. Varnargarðar beina Hornafjarðarfljóti í einn farveg. Núverandi brú yfir fljótið er einbreið, 255 m löng og var byggð árið 1961. Frá Hornafjarðarfljóti stefnir vegurinn þvert yfir láglendið sem framburður fljótsins hefur myndað. Austast á láglendinu rennur Hoffellsá og liggur vegurinn yfir hana á einbreiðri brú sem er 60 m löng og var byggð árið

1960. Austan Hoffellsár, við Krossbæi er kröpp beygja og vegurinn sveigir til suðurs. Vegurinn liggur síðan niður með Hoffellsá, framhjá vatninu Þveit, framhjá bújörðum í Nesjum í Hornafirði austanverðum, framhjá þéttbýlinu Nesjahverfi og framhjá Hornafjarðarflugvelli að Hafnarvegi. Vegarkafllinn endar við Haga, um 2 km austan Hafnarvegjar. Tvær tvíbreiðar brýr eru á þessum kafla, yfir Laxá (mynd 3), skammt frá Hornafjarðarflugvelli og yfir Bergá (mynd 2), 1 km vestan Hafnarvegjar.

Við vegamót Hringvegjar og Hafnarvegjar er mjög kröpp beygja þar sem Hringvegurinn til austurs tengist Hringvegi/Hafnarvegi með T-vegamótum.

Núverandi vegur er nokkuð vel uppbyggður, með bundnu slitlagi. Engar brattar brekkur eru á veginum en lega hans í landinu telst ekki nógu góð miðað við kröfur um umferðaröryggi því á honum eru beinir kaflar sem tengjast með fremur kröppum beygjum. Margar tengingar eru við veginn, sérstaklega í grennd við Nesjahverfið. Vegurinn liggur um tæplega 20 bújarðir og tengingar að veginum eru 60 en þá eru ekki taldar með tengingar að tünnum. Nokkur umferð akandi, gangandi, ríðandi og hjólandi vegfarenda er milli Hafnar og Nesjahverfis.

Nauðsynlegt er að byggja nýjar brýr yfir Hoffellsá, Hornafjarðarfljót og Djúpa til að bæta umferðaröryggi (myndir 4-7).



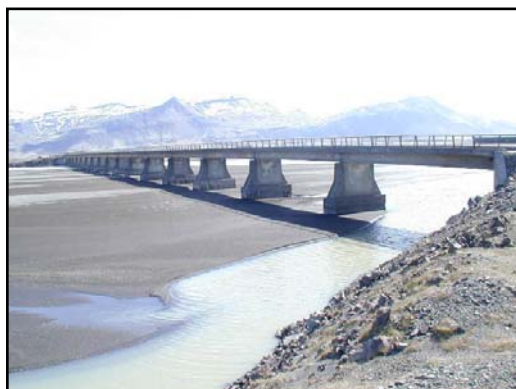
Mynd 2. Brú yfir Bergá, byggð 1974



Mynd 3. Brú yfir Laxá í Nesjum, byggð 1995



Mynd 4. Brú yfir Hoffellssá, byggð 1960



Mynd 5. Brú yfir Hornafjarðarfljót, byggð 1961



Mynd 6. Brú yfir Hornafjarðarfliót, byggð 1961



Mynd 7. Brú yfir Djúpa (Holtakil) á Mýrum, byggð 1970

1.5. UMFERÐ

Þegar skoðaðar eru umferðartölur á Hringvegi á kaflanum frá Hornsvegi austan framkvæmdasvæðisins að Hólmsvegi vestan framkvæmdasvæðisins sést að mikil umferð er innan svæðisins (tafla 1, teikning 1). Ársdagsumferð ÁDU árið 2005 á Hringvegi á vegarkafnanum milli Hafnarvegur og Nesjaborps var 884 bílar á sólarhring meðan ársdagsumferðin á Hringvegi austan og vestan vegarkafnans var 428 og 497 bílar á sólarhring. Svipaður mismunur er á umferðartölum á vegarköflunum þegar sumardagsumferð (SDU) um veginn er skoðuð. Af þessu má draga þá ályktun að nálægt helmingur umferðar um Hringveginn á kaflanum milli Hafnarvegur og Nesjaborps sé innansveitarumferð. Umferð á Hafnarvegi árið 2005 var töluvert meiri en á Hringvegi (tafla 2). Ársdagsumferð (ÁDU) á Hafnarvegi næst Hringvegi var 1.184 bílar á sólarhring. Það bendir til þess að stór hluti vegfarenda, bæði að austan og vestan komi við á Höfn.

Hlutfall þungra bifreiða á Hringvegi um Hornafjörð hefur ekki verið kannað en almennt er gert ráð fyrir að það sé í kringum 7,5%.

Tafla 1. Umferð á Hringvegi árið 2005 og slysatíðni árána 2000-2004.

	Lengd km	ÁDU*	SDU*	Spá ÁDU* árið 2025	Slysatíðni**
1-v6, Hornsvegur - Hafnarvegur	6,3	428	669	522	2,18
1-v7, Hafnarvegur - Nesjaborp	3,28	884	1.172	1.207	1,83
1-v8, Nesjaborp - Hoffellsvegur:	8,58	497	784	645	4,04
1-v9, Hoffellsvegur - Hólmsvegur	15,33	320	615	461	1,95

*Eining: Bílar á sólarhring

**Eining: Fjöldi slysa á milljón ekinna km. Meðaltal árána 2000-2004

Tafla 2. Umferð á Hafnarvegi árið 2005 og slysatíðni árána 2000-2004.

	Lengd km	ÁDU*	SDU*	Spá ÁDU* árið 2025	Slysatíðni**
99, Hafnarvegur næst Hringvegi	3,75	1.184	1.591	1.642	1,20

*Eining: Bílar á sólarhring

**Eining: Fjöldi slysa á milljón ekinna km. Meðaltal árána 2000-2004

Slysatíðni á Hringvegi um Hornafjörð er fremur há (tafla 1). Meðaltal slysatíðni á þjóðvegum í dreifbýli fyrir árin 2000-2004 er 1,3 en eins og sjá má í töflu 1 er meðalslysatíðni á kaflanum Nesjaborp – Hoffellsvegur 4,04, en kaflaskiptin eru austan við Nesjahverfi eða við vegamót við veginn að íbúðagötu Nesjahverfis. Því telst stærstur hluti Nesjahverfis til þessa veghluta.

1.6. AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um fyrirsjáanlega framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er afmarkað á teikningu 2. Framkvæmdinni má skipta í fimm hluta:

1. Vegagerð
2. Brúagerð
3. Byggingu varnargarða
4. Efnistöku
5. Rekstur

Í vegalögum 1994 nr. 45 segir í fyrstu grein: “Vegur merkir í lögum þessum akbraut, önnur mannvirki og land sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not. Til vegar telst því vegsvæði og öll mannvirki viðkomandi veginum sem eru innan þess.” Vegsvæði Hringvegar telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar lendir oftast innan veghelgunarsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur framkvæmdasvæðið lent utan þess. Á nokkrum stöðum kann enn fremur að vera nauðsynlegt að víkka út skeringar sem getur orðið til þess að framkvæmdasvæði fari út fyrir veghelgunarsvæðið. Einnig eru flest þeirra námusvæða sem til athugunar eru utan veghelgunarsvæðis. Til að komast að þeim þarf í einhverjum tilvikum að leggja námuvegi og til að tengja nýjan veg við núverandi vegakerfi þarf að leggja nokkrar nýjar vegtengingar. Vegtengingum og námuvegum verður getið sérstaklega í frummatsskýrslu. Í tengslum við byggingu nýrrar brúar yfir Hornafjarðarfljót er nauðsynlegt að byggja varnargarða til að halda fljótunum í ákveðnum farvegi. Varnargarðarnir verða að mestu utan vegsvæðis. Reynt verður að takmarka stærð framkvæmdasvæðisins eins og frekast er unnt. Á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir framkvæmdasvæðið til að geyma efni tímabundið.

1.7. FRAMKVÆMDAKOSTIR

Vegagerðin leggur fram þrjár leiðir til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum og nefnast þær leið 1, leið 2 og leið 3. Hér á eftir er grein gerð fyrir þessum leiðum ásamt öðrum kostum sem komið hafa fram í umræðu um nýjan veg um Hornafjarðarfljót.

Nýr vegur um Hornafjarðarfljót hefur lengi verið í umræðunni. Ýmsar leiðir hafa verið skoðaðar. Ljóst er að á þessum stað er möguleiki á að stytta Hringveginn umtalsvert með því að færa hann sunnar. Þær leiðir sem hér eru kynntar eru afrakstur af samstarfi Vegagerðarinnar og Sveitarfélagsins Hornafjarðar. Valkostirnir afmarkast m.a. af legu flugvallar; nýr vegur verður að liggja í ákveðinni fjarlægð frá flugvelli, annað hvort norðan eða sunnan við flugvöll. Veglína milli Laxár og flugvallar kemur ekki til greina miðað við kröfur flugmálastjórnar.

Við allar framlagðar tillögur er gert ráð fyrir að núverandi vegur verði nýttur sem innansveitarvegur. Á meðan viðhald á brú yfir Hornafjarðarfljót verður ekki kostnaðarsamt, miðað við slíkan rekstur, verður brúnni haldið við. Stærri viðgerðir til að auka burðarþol brúarinnar eru ekki fyrirhugaðar og er því viðbúið að notkunarmöguleikar hennar minnki eftir því sem árin líða.

Mögulegt er að skeyta leiðum saman við aðrar framlagðar leiðir við Hornafjarðarfljót, þannig t.d. að leið 1 verði fyrir valinu vestan Hornafjarðarfljóta en leið 2 austan þess. Gerð verður grein fyrir mögulegum samsettum leiðum í frummatsskýrslu.

1.7.1. Leið 1

Veglínan sveigir frá núverandi Hringvegi vestan Hornafjarðarfljóta, til suðurs á milli bæjanna Holts og Tjarnar. Hún þverar Hornafjarðarfljót á móts við Skógey og liggur þaðan norður fyrir Hornafjarðarflugvöll. Veglínan sameinast Hringvegi á milli Seljavalla og Dýhóls. Nýr vegur er 11,1 km langur og styttir Hringveginn um 11,0 km (teikning 3). Þar sem leið 1 liggur í eða við vegstæði núverandi vegar austan Hornafjarðarfljóta felur leið 1 í sér lagfæringar á núverandi vegi sem og lagfæringar á vegamótum við Hafnarveg. Lagfæra þarf núverandi veg á um 4 km löngum kafla.

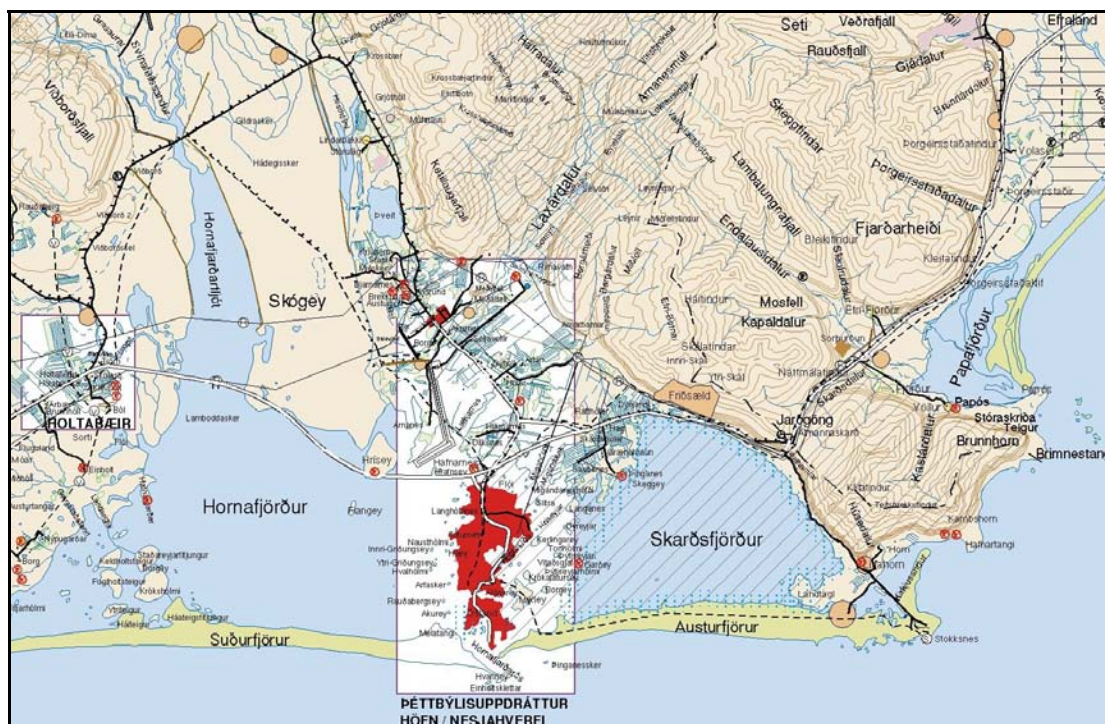
1.7.2. Leið 2

Veglínan sveigir frá núverandi Hringvegi um 2,5 km austan við Hólmsá. Þaðan liggur hún sunnan við Stóraból og þverar Hornafjarðarfljót á móts við Skógey, u.p.b. 250 m sunnar en leið 1. Veglínan liggur skammt norðan við Hrísey og þaðan yfir í Árnanes. Frá Árnanesi liggur veglína í sunnanvert Dilksnes og stefnir þaðan yfir land að núverandi Hringvegi við Haga. Nýr vegur er 17,5 km langur og styttir Hringveginn um 12,0 km (teikning 3). Leið 2 felur í sér tengingar við núverandi vegakerfi.

1.7.3. Leið 3

Veglínan fylgir leið 2 austur yfir Hornafjarðarfljót en liggur síðan sunnan við hana. Hún liggur í grennd við leið 2 frá Hornafjarðarfljótum að Hrísey. Frá Hrísey liggur veglína í sunnanvert Árnanes, síðan norðan við Hrafnsey, suður fyrir Hafnarnes og fylgir eftir það línu skv. aðalskipulagi Hornafjarðar að Hringvegi norðan við Haga. Leiðin liggur á rúmlega 500 m kafla í Skarðsflóa, en hann er á náttúruminjaskrá. Þessi valkostur er settur fram í samráði við sveitarstjórn Hornafjarðar og er sá valkostur sem er á drögum að nýju aðalskipulagi Hornafjarðar. Nýr vegur er 18,8 km langur og styttir Hringveginn um 11,5 km (Teikning 3). Leið 3 felur í sér tengingar við núverandi vegakerfi.

Vegagerð um Hornafjörð hefur verið til umræðu um nokkurra ára skeið. Aðalskipulag Hornafjarðar 1998-2018 sýnir Hringveginn á nýjum stað sunnarlega á svæðinu (Mynd 8). Í kafla 2.2. er lýsing á skoðuðum veglínunum við gerð aðalskipulags. Í aðalskipulaginu kemur fram að austan Hornafjarðarfljóta liggur veglína mjög sunnarlega til þess að skapa svigrúm fyrir stækkun Hornafjarðarflugvallar (Hornafjörður, 2000).



Mynd 8. Aðalskipulag Hornafjarðar 1998-2018 (Hornafjordur.is, 2006).

Forsenda fyrir staðsetningunni var fyrirhuguð stækkun flugvallarins til suðurs. Við skoðun Vegagerðarinnar á mögulegum veglínunum um Hornafjarðarfljót var ákveðið að gera tillögur að veglínunum sem liggja minna úti í sjó, m.a. til að draga úr kostnaði. Þær veglínur sem kynntar eru í matsáætlun liggja því norðar á svæðinu en aðalskipulagslínan. Leitað var álits Flugmálastjórnar um þær veglínur sem kynntar eru í matsáætlun. Samkvæmt upplýsingum frá Flugmálastjórn hafa þær veglínur sem kynntar eru í matsáætlun engin áhrif á hugmyndir um uppbyggingu flugbrautarinnar í Hornafirði (Hermann Hermannsson, 2006).

Nú stendur yfir vinna á vegum sveitarstjórnar Hornafjarðar við endurskoðun aðalskipulags. Vegagerðin hefur í samráði við sveitarstjórnina tekið ákvörðun um að ný veglína Hringvegur sem sýnd er í gildandi aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018 komi ekki til greina. Vegur samkvæmt henni er áætlaður um 200 m kr. dýrari en aðrar skoðaðar veglínur því hún liggur að stórum hluta í vatni. Vegagerðin telur ennfremur að hún hafi meiri neikvæð umhverfisáhrif en þær veglínur sem hér eru kynntar. Sveitarstjórnin hefur tilkynnt Vegagerðinni að við endurskoðun aðalskipulagsins verði sýnd ný veglína á aðalskipulagsuppdrætti. Á fundi bæjarstjórnar þann 11. maí 2006 var eftirfarandi bókun samþykkt: "Bæjarstjórn Hornafjarðar samþykkir leið nr. 3, tillögu Vegagerðarinnar með þeim breytingum sem bæjarstjórn hefur gert á tillögunni, merkt með rauðri punktalínu, sbr. meðfylgjandi kort." Leið 3 sem sýnd er í þessari skýrslu er skv. tillögum bæjarstjórnar að breytingum.

1.7.4 Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum á vegum við Hornafjarðarfljót (sjá kafla 1.4.1 um núverandi veg). Í matsskýrslu verður fjallað um núllkost, m.a. með tilliti til helstu umhverfisþátta.

Vegagerðin telur þennan valkost ekki raunhæfan þar sem mikil þörf er á bættum samgöngum og auknu umferðaröryggi á þessari leið. Ýmsar ástæður liggja þar að baki. Núverandi vegur liggur nærri íbúðarhúsum og margar tengingar eru við Hringveginn. Jafnframt liggur vegurinn um þéttbýliskjarnann Nesjahverfi. Aðstæður þar þykja ekki ásættanlegar, hvorki fyrir umferð á Hringvegi né þá umferð akandi og gangandi vegfarenda sem þurfa að þvera Hringveginn. Í dag er merkt gönguleið yfir Hringveg og akreinar þrengdar á þann hátt sem ekki er ásættanlegt með tilliti til umferðaröryggis. Til að ásættanlegt umferðaröryggi náist á þessum

kafla þyrfti að gera ein góð vegamót við Nesjahverfi en rými þar er afar takmarkað. Leggja þyrfti umtalsverða hliðarvegi til að unnt sé að fækka tengingum til muna. En tengingar á vegkaflanum milli Þveitar og Hafnarvegjar eru nú á bilinu 30-40. Jafnframt þyrfti að tryggja þverun gangandi vegfarenda með tilliti til grunnskóla á Nesjum.

Núverandi brýr yfir Hornafjarðarfljót, Hoffellsá og Djúpa þarfnast endurnýjunar, byggja þarf veginn upp að stórum hluta sem og að afnema hlykki og krappar beygjur. Þess háttar lagfæring á veginum væri væntanlega ekki matsskyld.

Við að endurbyggja brú yfir Hornafjarðarfljót sunnar gefst kostur á að stytta Hringveginn um allt að 12 km. Stytting Hringvegjar er þjóðhagslega hagkvæm og einnig hagsmunamál fyrir byggð á Austfjörðum, á Héraði og víðar. Nú hafa vöruflutningar færst af sjó á land og umræða um bættar samgöngur og styttri leiðir hafa orðið fyrirferðarmeiri í samfélaginu.

Umræða um nýja leið yfir Hornafjarðarfljót hefur verið til staðar í áratugi. Sá möguleiki að lagfæra núverandi veg hefur ekki þótt ákjósanlegur, hvorki af hálfu Vegagerðarinnar né af hálfu Sveitarfélagsins Hornafjarðar sbr. aðalskipulag. Þær athugasemdir sem fram hafa komið, bæði við gerð aðalskipulags sem og við gerð þessarar matsáætlunar hafa snúið að leiðarvali í nýju vegstæði en ekki að uppbyggingu núverandi vegar.

Helstu rök fyrir því að lagfæring núverandi vegar þykir ekki ákjósanleg eru að hluta til þau sömu og hvað varðar núllkost. Lega vegarins í landi er ekki nógu góð miðað við kröfur um umferðaröryggi, tugir tenginga liggja að veginum, lega hans um þéttbýlið Nesjahverfi þykir óásættanleg og síðast en ekki síst næðist ekki fram sú stytting á Hringveginum sem stefnt er að (sjá nánar umfjöllun um núverandi veg í kafla 1.4.1).

1.7.5. Aðrir kostir

Í undangengnu samráðsferli hafa komið fram ýmsar tillögur að nýjum veglínunum. Á fundum með hagsmunaaðilum í apríl 2006 var eftirfarandi hugmyndum komið á framfæri:

- Leið norðar yfir Hornafjarðarfljót á mótis við veginn um Bjarnarnes að Skógey. Leiðin yrði samkvæmt gömlu þjóðleiðinni eftir núverandi brú yfir Hoffellsá. Leið þessi styttrir hringveginn ekki eins mikið og kostur er á og er það m.a. ókostur með tilliti til aukinna vöruflutninga á landi. Einnig er það ókostur að Hringvegurinn mun þá enn liggja um þann veghluta þar sem tengingar eru hvað flestar og um þéttbýlið Nesjahverfi. Þar með yrði markmiði Vegagerðarinnar um greiða umferð ekki náð né heldur ásættanlegu umferðaröryggi.
- Að halda sig við þá leið sem sýnd er á nógildandi aðalskipulagi. Vegagerðinni þykir sá kostur ekki fýsilegur vegna kostnaðar og umhverfisáhrifa. Samráð Vegagerðarinnar og Sveitarfélagsins Hornafjarðar leiddi til þess að þessi veglína var ekki lögð fram sem valkostur í mati á umhverfisáhrifum.
- Að leggja leið á rifinu vestan við Höfn og tengja veginn þaðan með brú yfir að Höfn. Vegagerðinni þykir þessi kostur heldur ekki fýsilegur vegna kostnaðar og umhverfisáhrifa. Tryggja þarf innsiglinguna að Höfn og Hringvegur kæmi þá til með að liggja um þéttbýlið á Höfn. Þar með yrði markmiði Vegagerðarinnar um greiða umferð ekki náð né heldur ásættanlegu umferðaröryggi.

Þess ber að geta að ekki hefur komið fram áhugi um að halda skuli núverandi vegstæði. Hvorki í núverandi ásigkomulagi (0-kostur) eða að byggja nýjan veg í eða við núverandi vegstæði.

Í erindi sem Vegagerðinni hefur borist frá landeigendum eru lagðar fram tvær leiðir og eru þær kallaðar leið 4 og leið 5. Leið 4 liggur innan þess svæðis sem flugmálastjórn krefst vegna flugvallarins og kemur því ekki til greina. Leið 5 liggur norðar í landi, norðan við fyrirhugaða

námu í Skógey og sameinast núverandi vegi norðan Nesjahverfis. Leiðin er rúmlega 1 km lengri en leið 1 og 2 km lengri en leið 2. Jafnframt liggur leiðin um Nesjahverfi og nálægt íbúðarhúsum. Til að uppfylla markmið Vegagerðarinnar um greiðar samgöngur og um umferðaröryggi er ljóst að ekki er æskilegt að leggja stofnvegi um þéttbýliskjarna. Jafnframt fylgja vandamál tengd hávaðamengun því að leggja stofnvegi um þéttbýli. Aðalskipulag margra þéttbýliskjarna sýnir nýjan stofnveg framhá þéttbýlinu því þar hafa þau vandamál sem fylgja gegnumstreymisumferð verið íbúum þynir í augum. Í þessu samhengi má t.d. nefna Selfoss og Borgarnes. Í Nesjahverfi er íbúabyggð með 89 íbúum (31. 12. 2005, skv. vef Hagstofunnar). Norðan vegarins er aðstaða til íþróttaiðkunar. Sunnan vegarins er m.a. grunnskóli. Þessar aðstæður eru ekki ákjósanlegar og þegar liggur fyrir erindi hjá Vegagerðinni þar sem kvartað er undan hraðakstri um Nesjahverfi.

Vegagerðin leggur því áherslu á að nýr vegur yfir Hornafjarðarfljót liggji ekki um Nesjahverfi og að hann stytti Hringveginn eins mikið og kostnaðarhagkvæmni leyfir, að teknu tilliti til umhverfis. Sveitarstjórn leggur áherslu á styttingu leiðar að Höfn, þ.e. að leggja nýjan veg sunnan flugvallar, eins og sjá má á gildandi aðalskipulagi og tillögum að breytingum á því. Vegagerðin leggur fram tvo valkosti sunnan flugvallar. Norðan flugvallar leggur Vegagerðin fram einn valkost eins nærri flugvelli og Flugmálastjórn telur ásættanlegt. Áhersla er lögð á að stytting á Hringvegi verði engu að síður eins mikil og mögulegt er og að tengingum við Hringveg verði fækkað verulega og umferðaröryggi þannig aukið. Valkostir enn norðar þóttu ekki ásættanlegir vegna þess að þeir gáfu ekki eins mikla styttingu á Hringvegi og fara hefði þurft í viðbótar framkvæmdir til að fækka tengingum. Of margar tengingar eru við Hringveginn á kaflanum milli Þveitar og Hafnarvegjar til að það geti talist ásættanlegt við stofnveg, eða yfir 30 talsins.



Mynd 9. Mögulegar veglínur, leið 1, leið 2 og leið 3 (Vegagerðin og Loftmyndir ©, 2006).

Tafla 3. Vegalengdir mismunandi leiða.

	Núv. vegur	Leið 1	Leið 2	Leið 3
Vegalengd (km)	30,3	19,3	18,3	18,8
Nýframkvæmdir (km)	0	11,1	17,1	17,6
Lagfæring á núv. Vegi (km)	26	4	0	0
Stytting Hringvegjar	0	11,0	12,0	11,5

1.7.6. Tengingar og stígar

Allar tengingar við nýja veginn verða með T-vegamótum. Þó verður til athugunar að tengja vegina við Höfn og Nes með fjögurra arma hringtorgi, en óformleg ósk þar að lútandi hefur

komið frá bæjarstjórn Hornafjarðar. Gerð verður frekari grein fyrir tengingum í frummatsskýrslu.

Ekki er gert ráð fyrir að lagðir verði göngu-, hjóla- eða reiðstígar meðfram nýjum vegi. Þar sem slíkt er þegar til staðar og raskast vegna nýframkvæmda verður um lagfæringar eða endurnýjun að ræða. Óformleg ósk hefur borist varðandi undirgöng undir Hringveg við Hafnarveg fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Fyrstu kostnaðaráætlanir gera ráð fyrir undirgöngum undir Hringveg.

1.7.7. Sparnaður af styttingu

Með styttingu Hringvegarins um Hornafjarðarfljót hlýst ekki einungis af sparnaður í kílómetrum talið heldur einnig í ferðatíma og krónum. Í frummatsskýrslu verður lagt mat á peningalegan sparnað með styttingu vegarins, en í töflu 4 má sjá sparnað í vegalengd og tíma eftir mismunandi leiðum. Útreikningar miðast við 550 bíla á dag, byggt á talingum og spá Vegagerðarinnar.

Tafla 4. Sparnaður af styttingu

	Núv. vegur	Leið 1	Leið 2	Leið 3
Fjöldi bíla á ári	200.750	200.750	200.750	200.750
Stytting Hringvegar	0	11,0	12,0	11,5
Fækkun ekinna kílómetra (km/ár)	0	2.208.250	2.409.000	2.308.625
Meðalhraði (km/klst)	90	90	90	90
Sparnaður í tíma (klst/bíll)	0	0,122	0,133	0,127
Sparnaður í tíma (klst/ár)	0	24.536	26.767	25.651

1.8 FRAMKVÆMDALÝSING

1.8.1. Vegagerð

Vegurinn verður að lágmarki hannaður skv. staðli fyrir vegtegund C1. Heildarbreidd vegar verður ekki minni en 7,5 metrar. Hönnunarhraði verður 90 km/klst. Vegurinn verður hannaður fyrir 11,5 t öxulþunga.

Ekki er búið að staðsetja veglínur endanlega. Miðað er við að byggður verði góður vegur sem fellur vel að landi. Í matskýrslu verður fjallað nánar um vegagerð og staðsetningu.

1.8.2. Brýr, varnargarðar og ræsi

Mörg vatnsföll og lækir eru í vegarstæðinu. Stærsta vatnsfallið á framkvæmdasvæðinu eru Hornafjarðarfljót en aðrar ár eru Bergá, Laxá og Hoffellsá í Nesjum en Djúpa og Brunnhólsá á Mýrum. Laxá og Hoffellsá sameinast á mögulegu framkvæmdasvæði og heita Austurfljót eftir að þær koma saman (tafla 5).

Tafla 5. Upplýsingar um núverandi brýr.

	Byggingarár	Stærð vatnasvæðis [m ²]	Brúarlengd [m]
Bergá	1974	17 km ²	12
Laxá í Nesjum	1995	55 km ²	12
Hoffellsá	1960	73 km ²	60
Hornafjarðarfljót	1961	430 km ² *	255
Djúpá	1970	71 km ²	50

* þar af eru 280 km² jökull

Sjávarfalla gætir í vegstæðinu á leiðum 1, 2 og 3 þar sem farið er yfir Hornafjarðarfljót, á leiðum 2 og 3 þar sem farið er yfir voginn á milli Hríseyjar og Árnanes og yfir voginn á milli Árnanes og Dilksness / Hafnarness og á leið 3 þar sem farið er yfir innanverðan Flóa austan við Hafnarveg. Í töflu 6 er gerð grein fyrir sjávarföllum á svæðinu skv. rannsóknnum Siglingamálastofnunar á árunum 1978 og 1979. Hæðir eru leiðréttar miðað við hæðarkerfi Ísnet 1993.

Tafla 6. Sjávarhæðir í Hornafjarðarósi og Hornafjarðarhöfn.

	Hornafjarðarós (m)	Hornafjarðarhöfn (m)
Meðalstórstraumsflóð	0,99	0,69
Meðalsmástraumsflóð	0,41	0,42
Meðalsjávarhæð	0,00	0,15
Meðalsmástraumsfjara	-0,41	-0,11
Meðalstórstraumsfjara	-0,99	-0,37

Hornafjarðarfljót eru langstærst af vatnsföllum á svæðinu. Vatnasvið Hornafjarðarfljóta ofan brúar á leiðum 1, 2 og 3 er nánast það sama og vatnasviðið ofan núverandi brúar. Gert er ráð fyrir óbreyttri brúarlengd þ.e. u.þ.b. 250 m langri brú. Byggja þarf samtals tæplega 4 km langa varnargarða til að beina Hornafjarðarfljótum í farveg undir nýja brú. Vatnasvið Djúpár ofan brúar á leiðum 1, 2 og 3 er einnig nánast það sama og vatnasviðið ofan núverandi brúar. Gert er ráð fyrir óbreyttri brúarlengd þ.e. u.þ.b. 50 m langri brú.

Brúargerð austan Hornafjarðarfljóta er háð veglínunum en vatn úr Bergá, Laxá og Hoffellsá þarf að komast til sjávar. Vatnasvið Hoffellsár á leið 1 er 108 km² og á þeirri leið er gert ráð fyrir 80 m langri brú. Vatnasvið Laxár ofan brúar á leið 1 er nánast það sama og vatnsviðið ofan núverandi brúar. Engu að síður getur verið að brúin á leið 1 yfir Laxá verði að vera lengri en núverandi brú vegna þess að í núverandi brúarstæði er klöpp í árbotni, veghæðin þar er 7,7 m yfir árbotni og ásættanleg vatnshæð í flóðum er þar 5 m hærri en árbotninn. Óvíst er að nýja brúarstæðið uppfylli öll þessi skilyrði.

Á leiðum 2 og 3 eru Hoffellsá og Laxá brúaðar saman í veginum á milli Hríseyjar og Árnanes, vatnasvið 171 km², og þar er gert ráð fyrir 100 m langri brú. Á leiðum 2 og 3 er Bergá brúuð í veginum á milli Árnanes og Dilksness / Hafnarness. Áætluð brúarlengd er 25 m og ræðst brúarlengdin ekki af aðstæðum þegar flóð eru í Bergá heldur af því skilyrði að munur flóðs og fjöru á að vera óbreyttur að loknum framkvæmdum.

Ræsa hönnun hefur ekki farið fram. Ræsi verða staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vori og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður ennfremur komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir, ofan við veginn.

1.8.3. Efnispörf

Áætluð efnispörf framkvæmdarinnar er samtals um 470-760 þúsund m³. Árið 2004 fór jarðfræðingur um rannsóknarsvæðið og gerði frumrannsóknir á efnistökmöguleikum. Niðurstaða þeirra rannsókna var að töluvert virðist vera af nothæfu efni á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Nauðsynlegt er þó að kanna efnistökuastaði betur. Á teikningu 2 eru merktir þeir staðir sem skoðaðir verða.

Tafla 7. Efnispörf mismunandi leiða.

	Leið 1 (þús m ³)	Leið 2 (þús m ³)	Leið 3 (þús m ³)
Efni úr skeringum í veg	101	166	95
Efni úr námum í veg	266	426	503
Efni úr námum í varnargarða	100	111	111
Samtals efnispörf	466	703	710

Við frekari efnisrannsóknir mun koma í ljós m.a. gerð efnis og áætlað magn sem æskilegt verður að taka á hverjum stað.

1.8.4. Efnistaka

Búist er við að fyllingarefni muni að mestu koma úr námum en einnig kemur eitthvað úr skeringum. Burðarlags- og klæðingarefni ásamt efni í varnargarða verða tekin úr námum í nágrenni veglínunnar. Hugsanleg efnistökusvæði eru sýnd á teikningu 2 en hafa ber í huga að við rannsóknir á svæðinu getur staðsetning þeirra breyst eða ný svæði bæst við. Á uppdrættinum er einungis gefið til kynna hvaða svæði eru til skoðunar. Svæðin eru mörg hver mjög víðáttumikil enda hefur ekki enn verið tekin ákvörðun hvar innan svæðanna er álitlegast að taka efni. Þegar rannsóknnum vegna mats á umhverfishrifum er lokið verða svæðin afmörkuð mun nákvæmar og mun þá flatarmál þeirra minnka verulega frá því sem sýnt er á teikningu 2. Þó munu námusvæðin verða afmörkuð nokkuð rúmlega, en sá háttur verður hafður á til að val á efnistöku verði sveigjanlegt þegar endanlega hönnun vegarins liggur fyrir. Þá verður gerð grein fyrir því í frummatsskýrslu hvernig efnistöku verður háttáð og hvernig gengið verður frá námusvæðunum að lokinni efnistöku. Þá má einnig gera ráð fyrir að nýir efnistökuastaðir geti bæst við ef rannsóknir leiða í ljós að hagkvæmara sé að taka efni annars staðar.

Tafla 8. Hugmyndir að efnistöðum.

Námur	Jarðmyndanir	Athugasemdir
1. Hólmsá	Jökulsáreyrar Hólmsár. Mikið efnismagn er á eyrunum og hefur verið tekið efni á nokkrum stöðum úr farveginum. Mölin í áreyrunum verður grófari eftir því sem ofar dregur en val á efnistöðustað mun ráðast af stærð og gæðum efnisins.	Á aðalskipulagi. Áætluð notkun: Fylling og neðra burðarlag
2. Djúpa	Jökulsáreyrar Djúpár. Þarna hefur verið tekið efni á nokkrum stöðum. Mölin í áreyrunum verður grófari eftir því sem ofar dregur en val á efnistöðustað mun ráðast af stærð og gæðum efnisins.	Á aðalskipulagi (hluti Djúpár er efnistöðusvæði á aðalskipulagi). Áætluð notkun: Fylling og neðra burðarlag.
3. Grjótá	Árkeila Grjótár ofan og neðan brúar. Í keilunni er frágengin náma en Landgræðslan notaði efni þaðan í garðana meðfram Hornafjarðarfljóti í kringum 1980. Grjótá rennur á kafla á milli kletta og kæmi hugsanlega til greina að taka efni úr þeim í rofvarnir.	Ekki á aðalskipulagi. Áætluð notkun: Fylling, neðra burðarlag og hugsanleg rofvörn.
4. Austurfljót	Jökulsáreyrar Austurfljóts. Þar er opin náma þar sem Vegagerðin hefur unnið efni m.a. í burðarlög.	Á aðalskipulagi. Áætluð notkun: Efra burðarlag
5. Hornafjarðarfljót	Jökulaurar Hornafjarðarfljóta. Möguleiki er á því að taka efni úr Hornafjarðarfljóti ofan væntanlegrar brúar. Það má búast við því að efnið sé fínefnaríkt og eingöngu hæft í fyllingar.	Ekki á aðalskipulagi. Áætluð notkun: Fylling
6. Skógey	Klapparholt í Skógey. Um er að ræða póleið basalt og kemur þessi staður til greina fyrir efnisvinnslu í burðarlag, klæðingu og rofvarnir. Yfirborð klapparholtsins er að mestu ógróið.	Ekki á aðalskipulagi Áætluð notkun: Burðarlag, klæðing og rofvörn.
7. Friðsæld	Gæði efnis í námunni eru mismunandi eftir því hvort það er tekið úr skriðunni eða úr aurkeilunni.	Á aðalskipulagi. Áætluð notkun: Fylling og neðra burðarlag.
8. Fjarðará	Áreyrar Fjarðará í Lóni, ofan brúar á Hringvegi. Þarna var tekið efni í burðarlag fyrir jarðgangnaframkvæmdir undir Almannaskarð.	Ekki á aðalskipulagi. Fjarðará neðan brúar er á aðalskipulagi. Áætluð notkun: Burðarlag
9. Slaufudalur	Árkeila í mynni Slaufudals. Nokkuð gróft efni í árkeilunni og er stór hluti efnisins granófyf. Í Slaufudal hefur verið tekið klæðingarefni m.a. í tengslum við jarðgangnaframkvæmdir undir Almannaskarð.	Ekki á aðalskipulagi Áætluð notkun: Klæðing
10. Ofan við Einholtsvötn	Þurrar áreyrar Hólmsár. Svæðið er við væntanlegar veglínur. Ekki hefur áður verið tekið efni á þessum stað.	Ekki á aðalskipulagi. Áætluð notkun: Fyllingar og neðra burðarlag



Mynd 10. Náma 6 í Skógey.



Mynd 11. Náma 6 í Skógey.



Mynd 12. Náma 3 í Grjótá.



Mynd 13. Náma 2 við Djúpá.

1.9. REKSTUR

Framkvæmdir sem tengjast rekstri eru m.a. viðhald og snjómokstur. Fjallað verður um helstu þætti rekstrar í frummatsskýrslu. Þá tengjast öryggi samgangna og umferð rekstri fyrirhugaðs vegar.

1.10. FRAMKVÆMDATÍMI, KOSTNAÐUR OG ÁFANGASKIPTING

Gróf kostnaðaráætlun vegna uppbyggingar Hringvegur um Hornafjörð hljóðar upp á 1,7-2,2 milljarða kr. Fjárveiting vegna uppbyggingar Hringvegur um Hornafjarðarfljót sem liggur fyrir í samgönguáætlun 2008 hljóðar upp á 166 milljónir kr. og dugar aðeins fyrir litlum hluta framkvæmdanna. Við ráðstöfun á söluandvirði Símans var gert ráð fyrir að 800 m.kr. skyldu notaðar til vegagerðar í Hornafirði á árunum 2008-2009. Samtals eru þetta 966 m.kr.

Allur undirbúningur miðast við að framkvæmdir geti hafist árið 2008. Búast má við að frekari vitneskja um framkvæmdatíma og fjárveitingu liggja fyrir í matskýrslu.

2. STAÐHÆTTIR, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ

2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS

Eftirfarandi lýsing á staðháttum byggir að mestu á kafla 2 í greinargerð með aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018.

Fyrirhuguð vegaframkvæmd liggur yfir Hornafjarðarfljót í Hornafirði í Austur-Skaftafellssýslu. Byggðirnar sem mynda Sveitarfélagið Hornafjörð voru löngum sex stjórnsýslueiningar. Austast er Lón (áður Bæjarhreppur), síðan koma Nesjar (áður Nesjahreppur), þá Mýrar (áður Mýrarhreppur), sunnan við Mýrar er Suðursveit (áður Borgarhafnarhreppur), syðst og vestast eru Örfæfi. Í sveitarfélaginu er þéttbýli á tveimur stöðum, að Höfn og í Nesjakauptúni. Í Sveitarfélaginu Hornafirði bjuggu 2.189 manns 1. desember 2005 og þar af 1.670 í þéttbýlinu að Höfn og 89 í Nesjakauptúni. Framkvæmdasvæðið er skammt frá Höfn, beggja vegna Hornafjarðarfljóta, á Nesjum og Mýrum.

Í Nesjum er grösugt sléttlendi afmarkað af Skarðsfirði og Austurfjörutanga í suðri, Hornafirði og aurum Hornafjarðarfljóta í vestri. Fjalllendi skilur Nesin frá Lóni í austri, og í norðri tróna Hoffellsfjöll, Hoffellsjökull og snæhetta Vatnajökuls.

Mýrar eru flatur votlendisfláki, afmarkaður af sandströndinni í suðri og suð-austri, fjallendinu í suður-brún Vatnajökuls í norðri, og Hornafirði og aurum Hornafjarðarfljóta í austri. Í vestri eru mörk Mýra á flötum aurum, þar sem áður var farvegur Heinabergsvatna.

Hreppamörk Mýra og Nesja lágu um Hornafjarðarfljót. Hornafjarðarfljót eru stutt og vatnsmikil og fá mestan hluta vatnsins frá Suðurflióti, sem kemur úr Viðborðsdal og undan Svínafellsjökli, og Austurflióti, sem kemur undan Hoffellsjökli. Fljótin voru mjög erfið yfirferðar áður en brýr voru byggðar því yfir að líta eru þau eins og fjörður. Áður fyrr voru fljótin riðin á allt að 5 km breiðu vaði og síðan ekið yfir þau þegar bílar voru komnir til sögunnar. Núverandi brú yfir fljótin var byggð árið 1961 og var þá önnur lengsta brú landsins, 255 m (www.nat.is).

Sveitirnar í Sveitarfélaginu Hornafirði voru löngum ofurseldar fallvaltleika jökulvatna sem flæmdust um og brutu land, en nú hefur þeim að verulegu leyti verið beint í farvegi með varnargörðum. Gróður er í framrás á stórum svæðum og áraurarnir hafa víða reynst ákjósanlegt ræktarland. Enn á sér þó stað landbrot og eyðilegging gróðurlendis á nokkrum stöðum, td. við Hólmsá og Djúpá á Mýrum.

Þéttbýlið að Höfn er byggt á útnesjum og eyjum sem skilja Hornafjörð frá Skarðsfirði, við Hornafjarðarós. Undanfarna áratugi hefur landris vegna rýrnunar jökla valdið talsverðum landslagsbreytingum í Hornafirði. Þetta er einkum sýnilegt staðkunnugum, en lýsir sér í breytingum á fjörum og á votlendissvæðum við flæðarmál. Þá hefur í sífellu þurft að dæla botnefnum úr Hornafjarðarhöfn og innsiglingunni að henni. Þetta efni hefur verið notað til landfyllinga í vikur og á grunnar eyrar nálægt landi. Strandlengjan hefur breyst við þessa landvinninga, og kennileiti í bæjarlandinu þar með. Núverandi landris við Höfn í Hornafirði er 7 mm á ári (Freysteinn Sigmundsson o.fl., 2005).

Á Höfn er stunduð öflug útgerð og fiskvinnsla og ýmis iðnaður. Þar er verslunar- og þjónustukjarni sveitarfélagsins, miðstöð heilbrigðisþjónustu, félagslegrar þjónustu og skólamála. Nýir vaxtarbroddar á atvinnulífi hafa síðustu ár einkum verið á sviði ferðaþjónustu. Á Höfn eru starfrækt hótél og gistiheimili, ferðaþjónustufyrirtæki og upplýsingamiðstöð fyrir ferðamenn. Mikill uppgangur hefur verið í þjónustu við ferðamenn í sveitunum og nú er víða boðin gisting og hótél eru starfrækt í Nesjum og Örfæfum. Grundvöllur ferðaþjónustunnar er umfram annað, fjölbreytt og sérstök náttúrufegurð.

Þróun byggðar í Nesjum hefur mótast mjög af uppbyggingu þéttbýlis í Nesjahverfi. Þótt lítið hafi verið byggt þar á allra síðustu árum, veitir sá byggðarkjarni sem þar er mikilvæga kjölfestu fyrir byggðarlagið. Búskapur í grennd við framkvæmdasvæðið er fjölbreyttur og árið 2000 var búið á 29 jörðum á Nesjum og 18 jörðum á Mýrum.

Gróðurfar er mótað af beit og búnytjum, en að öðru leyti má stærstur hluti afrétta og fjallendis heita óspjallaður af manna völdum. Skammt þarf að fara úr byggð til að njóta kyrrðar úti í náttúrunni.

Rof veldur gróðurskemmdum staðbundið, og Landgræðsla ríkisins telur alvarlegt rof sem tengist eyðingu gróðurlendis vera á um 14% lands í sveitarfélaginu (að undanskildum Skeiðarársandi og fjöllum). Allvíða er birkikjarr í dalbotnum og grasbrekkum til fjalla, en fjallagróðurinn er viðkvæmur og lætur fljótt á sjá undan mikilli beit og átroðslu.

Margbreytileg, víðfeðm, og ósnortin votlendissvæði eru í sveitarfélaginu, og víða fjölbreytt fuglalíf. Skarðsfjörður er mikilvægur fyrir stóra hópa af farfuglum vor og haust.

Tófa og minkur lifa á svæðinu, en hefur verið haldið í skefjum með veiðum. Hreindýr ganga í fjalllendi frá Lóni til Suðursveitar, en sjást þó oft á láglandi.

Í Sveitarfélaginu Hornafirði eru stór, samfelld votlendissvæði og eru hlutar þeirra á náttúru-minjaskrá. Vegna landriss á svæðinu og breytinga á árfarvegum fer fram mikil nýmyndun votlendis, sem sjaldgæft er í svo ríkum mæli.

Veðurfarslega hefur Suðausturland talsverða sérstöðu m.v. aðra landshluta. Þar er hlýrra og langtum meiri úrkoma að meðaltali en víðast hvar í öðrum landshlutum enda í nágrenni við eitt mesta úrkomusvæði landsins sem myndað hefur Vatnajökul. Þrátt fyrir það er Hornafjörður líklega snjóléttasta svæði landsins að Vestmannaeyjum undanskildum og munar miklu á snjóalögum í Skaftafellssýslum og norðanverðum Austfjörðum.

2.2. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

Aðalskipulag Hornafjarðar 1998-2018 er í gildi á svæðinu. Í kafla 3.5 í greinargerð með skipulaginu er fjallað um samgöngumál. Þar kemur fram að greiðar samgöngur eru afgerandi þáttur í íslenskri byggðastefnu og mikilvægt er að vinna stöðugt að endurbótum á samgöngukerfum (Hornafjörður, 2000).

Bæjarstjórn Hornafjarðar hefur markað stefnu um endurbætur og breytingar á vegstæði Hringvegur á nokkrum stöðum, m.a. um Hornafjarðarfljót. Í Aðalskipulaginu segir: *“Byggður verður nýr vegur og ný brú yfir Hornafjarðarfljót. Nýi vegurinn mun fara út af núverandi þjóðvegi á Mýrum, austan við Holt og sunnan við Tjörn og Djúpá að brúarstæði yfir Hornafjarðarfljót, þá sunnan við Skógey, Hrísey og Hrafnsey, sunnan við Hornafjarðarflugvöll, og í land austan fljóta sunnan við Hafnarnes og tengjast þar þjóðveginum austan við núverandi Lónsafleggjara. Nýja vegstæðið er utan ræktarlönd á misgrónum áraurum, mólendi og að hluta votlendi og leirum. Gamli vegurinn verður innansveitarvegur, og tengir ma. þéttbýlis-kjarnana á Höfn og í Nesjahverfi. Lengd nýja vegarins milli Tjarnar og Skarðshóla er um 13,9 km, og hann mun styttu þjóðveg nr. 1 um 10,8 km.”* (Hornafjörður, 2000).

Síðar í greinargerðinni er fjallað sameiginlega um þær vegabætur á Hringvegi sem lagðar eru til í aðalskipulaginu. Þar segir: *“Markmiðið með þeim lagfæringum á þjóðvegi 1 og nýjum veglínunum sem lýst er að ofan er einkum að styttu akstursleiðir og leggja af krókótta og blinda kafla á þjóðvegi 1 og fækka brúm. Það leiðir til aukins umferðaröryggis. Í Öræfum, Nesjum og Lóni verður til tvöfalt vegakerfi þar sem gömlu vegirnir verða fáfarnari innansveitarvegir, sem munu ma. höfða til ferðamanna. Allir nýju vegirnir munu leiða af sér rask og að nokkru leyti breyta landslagi og spilla grónu landi og votlendi. Það hefur þó verið haft að leiðarljósi að velja veglínurnar þannig að þær liggja utan við bæjarhlöð og ræktarlönd bænda, og að þær lagi sig eðlilega að landslagi og spilli votlendi sem minnst.”* (Hornafjörður, 2000).

Í aðalskipulaginu kemur fram að nýr vegur yfir Hornafjarðarfljót er háður mati á umhverfisáhrifum og að Vegagerðin hefur lýst þremur hugsanlegum valkostum um nýtt vegstæði yfir Hornafjarðarfljót.

"Með veglínunni [sem skipulagið gerir ráð fyrir] næst meðal annars markmið um verulega styttingu akstursleiða á Þjóðvegi nr. 1 (10,8 km), og Höfn færast nær alfaraleið. Vænta má þess að sá innansveitarvegur milli Nesja og Mýra sem verður til við lagningu nýja vegarins verði ferðamönnum afar áhugaverður. Í umhverfismati verða metin áhrif á vatnafar, lífríki og landslag.

Miðað er við efnistöku úr efnistökkustöðum við Hjallanes, Djúpá, Hornafjarðarfljót, Hoffellsá, Laxá, "Friðsæld" og Horn." (Hornafjörður, 2000).

Í kafla 3.6.3. í aðalskipulaginu er fjallað um efnistökkustaði. Þar segir: "Aðgangur að efnistökkustöðum víða í sveitarfélaginu er nauðsynlegur vegna bygginga, til vegagerðar og til viðhalds varnargarða. Í því skyni eru þeir efnistökkustaðir skilgreindir sem taldir eru upp í [aðalskipulaginu]. Það er haft að leiðarljósi að skorða skuli efnistökkuna við sem fæsta staði og forðast óhnitmiðað smákröpp eftir mætti.

Í 47.gr. laga um náttúruvernd (nr. 44/1999) er kveðið á um að öll efnistaka sé háð framkvæmdaleyfi sveitarstjórnar, og í 48. gr. að forsenda leyfisveitingar sé áætlun námurétthafa um væntanlega efnistöku.

Flestir efnistökkustaðirnir eru í virkum rofsvæðum áa, og víða munu þær bylta ummerkjum og fjarlægja á skömmum tíma. Þó ber að haga efnistöku þannig að hún hafi sem minnst áhrif á lífríki viðkomandi ár t.d. hvað varðar fiskgengd."

Þeir efnistökkustaðir sem mest eru áberandi eru malarnáman í "Friðsæld" og grjótnámur á Horni og í Geitafelli.

Nauðsyn góðrar umgengni um efnistökkustaði er áréttuð. " (Hornafjörður, 2000).

Í aðalskipulaginu eru talin upp eftirfarandi efnistökkusvæði í Nesjum og á Mýrum.

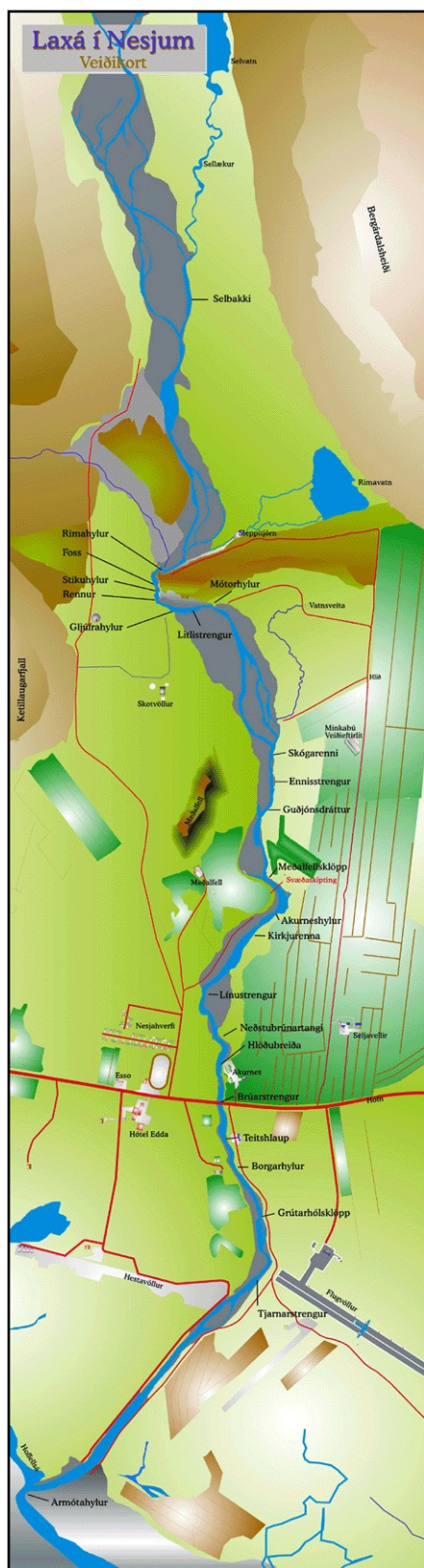
Efnistökkusvæði í Nesjum: Stokksnes / Horn - fjara / sandar,
Litla Horn / Horn - klappir / skriða,
Friðsæld / Dynjandi - skriða,
Hornafjarðarhöfn - botndæling,
Laxá - farvegur / áraurar,
Hoffellsá - farvegur / áraurar,
Geitafell - klappir / skriða,
Hornafjarðarfljót - farvegur / áraurar.

Efnistökkusvæði á Mýrum: Djúpá - farvegur / áraurar,
Rauðaberg -farvegur / aurkeila,
Hólmsá - farvegur / áraurar,
Fláajökull - jökulöldur / áraurar,
Heinabergsvötn - farvegur / áraurar.

Ekki er búið að velja veglínu eða efnistökkustaði vegna framkvæmdarinnar en þær 3 veglínur sem hér eru kynntar og lagðar verða fram til Skipulagsstofnunar munu allar víkja frá núverandi aðalskipulagslínu að tölverðu leyti. Því þarf að breyta legu vegarins á aðalskipulagi Hornafjarðar.

Í samráði við sveitarstjórn Hornafjarðar hefur verið ákveðið að við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar verði veglína sem kynnt er í aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018 ekki lögð fram til Skipulagsstofnunar (Kafli 1.7.) og umhverfisáhrif hennar ekki metin. Vinna við endurskoðun aðalskipulags Hornafjarðar er hafin og verður ný veglína um Hornafjarðarfljót kynnt á nýjum skipulagsupprætti. Líklegt er að leið 3 verði fyrir valinu.

2.3. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN



Austan Hornafjarðarfljóta liggja fyrir þrjár veglínur. Þær liggja um lönd eftirfarandi bæja: Haga, Hóla, Akurness, Seljavalla, Dýhóls, Hjarðarness, Dilkness, Árnaneslönd/Hrísey (sem er óskipt land í eigu Seljavalla), Akurness og Árnanes og Skógey sem er óskipt land í eigu eftirtalinna bæja í Nesjum: Krossbær, Lindarbakki, Stóra Lág, Stapi, Grund, Bjarnarnes, Bjarnanesjarðir, Fornustekkar, Miðsker, Brekkubær, Borgir og Meðalfell.

Vestan Hornafjarðarfljóta liggja fyrir tvær veglínur. Þær liggja um lönd Holtahóla, Stóra-Bóls, Kiljuholts, Hólabrekku, Tjarnar, óskipt land milli Holtabæja á Mýrum, Einhólts, Árbæjar/Brunnhóls og Lambleksstaða.

Í aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018 er stefnt að lagningu göngu-, hjóla- og reiðvegjar meðfram Hringveginum. Ekki er tilgreint á hvaða kafla en samkvæmt upplýsingum frá sveitarfélaginu er það brýnast á kaflanum milli Hafnarvegjar og Nesjahverfis. Gert er ráð fyrir reiðgötu frá Hringvegi að skeiðvelli í Nesjum og frá skeiðvellinginum yfir á Mýrar um Skógey að núverandi brú yfir Hornafjarðarfljót. Fjallað er um að áfram verði unnið að göngustígagerð utan byggðar í bæjarlandi Hafnar. Þar sé einkum áhugavert að greiða mönnum leið meðfram ströndinni beggja vegna bæjarins (Hornafjörður, 2000). Frá Hornafjarðarfljótabrú austanverðri liggur vegur meðfram fljótinu til suðurs í átt að Skógey en þar er útsýnisskífa með góðu útsýni til allra átta.

Landnýting á svæðinu byggist að mestu á hefðbundnum búskap með túnnum og beitolöndum. Einnig er nokkur kartöflurækt. Veglínur fara víða í gegnum girðingar, þó mest á köflum við upphaf og endi veglína. Veglína 3 þverar suðurenda skeiðvallar Hestamannafélagsins Hornfirðings.

Í grennd við mögulegt framkvæmdasvæði er víða veiði í ám og vötnum (tafla 9). Í Hornafirði er starfandi Veiðifélag Hornafjarðar. Helsta veiðiá á svæðinu er Laxá í Nesjum og helstu veiðivötn eru Þveit og Baulutjörn. Þá er silungsveiði í Hornafjarðarósi (www.angling.is). Laxá í Nesjum er tveggja stanga á og skráðir veiðistaðir eru alls 24 (Mynd 14).

Mynd 14. Veiðisvæði við Laxá (www.strengir.is).

Tafla 9. Fjöldi og þyngd stangveiddra laxa, ásamt fjölda veiddra silunga í Hoffellsá og Laxá í Nesjum árið 2004. (Þyngd er í kg og MÞ=meðalþyngd) (Guðni Guðbergsson, 2005).

Nafn ár	Lax				Silungur					
	Veiði	Sleppt	Afli	MÞ	Veiði urriða	Afli urriða	MÞ urriða	Veiði bleikja	Afli bleikja	MÞ bleikja
Hoffellsá	18	3	15	2,5	0	0	0,0	0	0	0,00
Laxá í Nesjum	202	59	143	2,7	233	227	0,9	1	1	1,0

Í Skógey og nágrenni í Nesjum er landgræðslusvæði sem samningur er um milli eigenda / umsjónarmanna jarða sem eiga þar land og Landgræðslu ríkisins (frá 15.10.1982). (Hornafjörður, 2000). Í Skógey hafa orðið miklar breytingar á gróðurfari síðan uppgæðsla á svæðinu hófst.

Landgræðsla ríkisins telur núverandi gróðurfar í Sveitarfélaginu Hornafirði vera í miklu ósamræmi við gróðurfarskilyrði, en nefnir þrjár meginástæður fyrir framsókn gróðurs á svæðinu. Í fyrsta lagi bakkavarnir við straumvötn sem veldur því að áraurar ná að gróa upp. Í öðru lagi friðun og uppgæðsla lands (Skaftafell og Skógeyjarsvæði). Og í þriðja lagi almennt mun minni og skemmri sauðfjárbætur á úthaga, einkum síðastliðin 15-20 ár. Ennfremur telur Landgræðslan aðgerðir til að auka og styrkja gróðurþekjuna nauðsynlegar um svæðið allt, og að á fáum stöðum á landinu séu betri almenn skilyrði til að landið klæðist á ný fullum skróða gróðurs og sýni þann fjölbreytileika lifandi náttúru sem þar getur þrífist. (Hornafjörður, 2000).

2.4. VERNDARSVÆÐI

Mögulegt framkvæmdasvæði liggur að hluta um eða í grennd við svæði sem eru á Náttúruminjaskrá, aðallega vegna mikils fuglalífs; Veglína 3 liggur um Skarðsfjörð, austast á mögulegu framkvæmdasvæði. Veglína 1 liggur í grennd við Baulutjörn, en þó fjær tjörninni en núverandi vegur. Í Náttúruminjaskrá stendur:

Skarðsfjörður, Hornafjarðarbæ (áður Nesjahr. og Höfn), A-Skaftafellssýslu. (1) Fjörur, grunnsævi, eyjar og sker í Skarðsfirði öllum, ásamt Álaugarey. (2) Lífauðugar leirur og grunnsævi með miklu fuglalífi. Álaugarey er jarðfræðilega sérstæð.

Baulutjörn, Hornafjarðarbæ (áður Mýrahr.), A-Skaftafellssýslu. (1) Baulutjörn á Mýrum. (2) Óvenju lífrík tjörn, mikið fuglalíf.

Framkvæmdin getur haft neikvæð áhrif á sérstakar jarðmyndandir og vistkerfi skv. 37. gr. Náttúruverndarlaga nr. 44/1999 því á rannsóknarsvæðinu eru votlendi sem eru stærri en 3 ha. Kanna þarf hvort mögulegar veglínur raski sjávarfitjum, leirum, stöðuvötnum eða tjörnum sem eru 1.000m² að stærð eða stærri. Í frummatsskýrslu verður sérstökum jarðmyndunum og vistkerfum á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði lýst. Upplýsingar af gróðurkorti verða notaðar til að afmarka votlendi á loftmynd og mæla stærð þeirra. Mælt verður flatarmál votlendis, sjávarfítja og leira sem geta horfið undir veglínur. Gerð verður grein fyrir verndargildi helstu náttúruminja, m.a. stuðst við Náttúruminjaskrá, Náttúruverndaráætlun 2004-2008 og lög um Náttúruvernd nr. 44/1999. Áhrif framkvæmdarinnar á sérstakar jarðmyndandir og vistkerfi verða metin og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

2.5. LÖG

Við matsvinnuna verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. Horft verður m.a. til laga um náttúruvernd nr. 44/1999, sérstaklega m.t.t. ákvæða um landslagsvernd og efnistöku. Tekið

verður mið af Þjóðminjalögum nr. 107/2001. Ísland er aðili að ýmsum alþjóðlegum samþykktum sem þarf að uppfylla t.d. samningi um líffræðilega fjölbreytni sem gerður var í Rio de Janeiro 1992, Bernarsamningi sem fjallar um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu og Ramsar samninginn sem er samþykkt um votlendi sem hafa alþjóðlegt gildi, einkum fyrir fuglalíf.

2.4.2. Leyfisveitendur

Fyrirhuguð framkvæmd á Hringvegi og efnistaka henni samfara er háð framkvæmdaleyfi sveitarstjórnar Hornafjarðar, skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.br.

Samkvæmt Náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 38 þarf að fá umsögn Umhverfisstofnunar þar sem hætta er á að spillt verði öðrum náttúruminum á náttúruminjaskrá.

Samkvæmt 10. gr. Þjóðminjalaga nr. 107/2001 þarf að sækja um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast.

Samkvæmt 43. gr. laga um Lax- og silungsveiði nr. 76/1970 m.s.br. þarf að sækja um leyfi Veiðimálastjóra til að raska veiðivötnum.

3. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM - VINSUN

3.1. ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFIÐ

Í frummatsskýrslunni verður fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. Fjallað verður um áhrif á framkvæmdatíma og rekstartíma. Í þessari tillögu að matsáætlun eru kynntir 3 kostir. Leið 1, leið 2 og leið 3. Rannsóknarsvæði eru afmörkuð eins og sést á teikningu 2. Miðað er við að veglínur geti færst til innan rannsóknarsvæðisins ef matsvinnan leiðir í ljós að það sé nauðsynlegt. Mögulegt er að skeyta leiðum saman við Hornafjarðarfjót, þannig að ein leið vestan Hornafjarðarfjóta verði sett saman við aðra leið austan við Hornafjarðarfjót. Gerð verður grein fyrir þeim möguleikum í frummatsskýrslu.

3.1.1. Vegagerð, varnargarðar og brýr

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu og hönnun vega, brúa og varnargarða, 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 ár og árfarvegi, tún, gróin svæði, jarðmyndanir eða mannvistarleifar. Uppbygging og rekstur vegar getur haft áhrif á dýra- plöntu- og fuglalíf á landi og á sjó. Nýr vegur hefur sjónræn áhrif, markar ný spor í landslag, skiptir því upp og myndar skil í landslagið. Vegfyllingar og varnargarðar geta haft áhrif á straumvötn og sjávarföll með því að beina vatni í ákveðna farvegi.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma fylgir hávaði, útblástursmengun, hætta á mengunarslysum og rykmengun.

Nýir vegir eru hannaðir til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Á rekstartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðapjónustu/útivist og opinbera þjónustu. Loks má gera ráð fyrir að fyrirhuguð veglagning hafi áhrif á hagræna þætti. Þá munu breyttar samgöngur hafa áhrif á umferðarhávaða og útblástur mengandi efna frá umferð.

3.1.2. Efnistaka

Fjallað verður um efnistöku í samræmi við VI. kafla laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Gerð verður rannsókn á efnistökmöguleikum á svæðinu. Vegagerðin mun hafa samráð við Umhverfisstofnun og landeigendur varðandi efnistöku. Gerð verður grein fyrir því hvar og á hvaða hátt efni verður tekið. Fjallað verður um frágang vegsvæðis og efnistökusvæða að framkvæmdum loknum.

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu, efnispörf framkvæmdarinnar og frágangi náma að efnistöku lokinni. Efnistökuastaðir og efnispörfin ráðast af staðsetningu vegarins.

Við lagningu vega þarf efni í slitlag, burðarlög, fyllingar, fláa og varnargarða. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir. Þá breytir efnistaka landslagi.

3.2. ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR

Við skoðun mismunandi áhrifaþátta framkvæmda verður líklegt áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda skilgreint. Áhrif framkvæmdarinnar munu ná út fyrir framkvæmdasvæðið sjálft. Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt: svæði sem fer undir vegagerð og efnistöku og svæði þar sem áhrifa bættra samgangna gætir. Reynt verður að meta líklegt áhrifasvæði

framkvæmdarinnar varðandi samfélagsleg áhrif, landnotkun, sjónræn áhrif, umferð og umferðaröryggi, hljóðmengun, gróður, fugla, fornleifar og lífríki í fjörum, ám og vötnum.

Í frummatsskýrslu verða þeir þættir dregnir fram sem helstu áhrif hafa á umhverfið; jákvæð sem neikvæð. Í kafla 4 eru taldar upp þær rannsóknir sem fyrirhugaðar eru til grundvallar mati á líklegum umhverfisáhrifum.

3.3. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum vegaframkvæmda á Hringvegi um Hornafjarðarfjót hafa verið skilgreind af Vegagerðinni (Teikning 2). Um er að ræða rannsóknarsvæði sem fylgir þeim þremur veglínunum sem kynntar eru í matsáætlun. Svæðið er a.m.k. 200 m breitt til beggja átta frá miðju veglína. Veglínurnar falla saman á köflum. Rannsóknarsvæðið er samtals um 21 km² að stærð.

3.4. NÁTTÚRUVÁ

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruaflanna, snögg og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns. Á framkvæmdasvæðinu getur vegi og vegfarendum stafað hættu af náttúruvá. Helstu hættur stafa af flóðum í ám, flóðum frá sjó og fárviðri. Heimildir um náttúruvá verða skoðaðar í matsvinnunni.

4. GÖGN OG RANNSÓKNIR

Framkvæmdaraðili hyggst nýta sér ýmis gögn við matsvinnuna. Til eru nokkrar heimildir um fyrirhugað framkvæmdasvæði sem hægt er að nota. Matsvinnan mun þó að stórum hluta byggja á rannsóknum sem verða gerðar í tengslum við þessa framkvæmd.

4.1. ÁÆTLAÐAR RANNSÓKNIR

Við mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar hyggst framkvæmdaraðili standa fyrir ýmsum rannsóknum og gagnaöflun. Miðað er við að framkvæmdir við nýjan veg yfir Hornafjarðarfljót geti hafist árið 2008. Því var ákveðið að nýta sumarið 2006 til rannsókna og gangnaöflunar á vettvangi. Rannsóknaraðilar munu skila skýrslum sínum haustið 2006.

4.1.1. Landnotkun

Framkvæmdin mun hafa áhrif á landnotkun í Sveitarfélaginu Hornafirði, er þar helst um að ræða landbúnað og laxveiði. Áhrif framkvæmdarinnar á núverandi landnotkun, svæði á náttúruuminjaskrá, önnur verndarsvæði og samræmi við skipulagsáætlanir verða metin og mótvægisáðgerðir lagðar fram ef við á. Kartöflugarðar við Laxá verða mældir inn og áhrif framkvæmda metin.

4.1.1. Ferðaþjónusta og útivist

Framkvæmdin mun hafa áhrif á ferðaþjónustu og útivist í Sveitarfélaginu Hornafirði. Vegagerðin mun afla frekari gagna um þá ferðaþjónustu og útivist sem er til staðar og meta helstu áhrif fyrirhugaðrar vegagerðar þar á. Þá verða áhrif á framtíðaráætlanir um ferðaþjónustu og útivist á svæðinu einnig metin og mótvægisáðgerðir lagðar til eftir því sem við á. Í frummatsskýrslu verður metið mikilvægi samgöngubóta á svæðinu og áhrif mögulegra framkvæmda á hagsmunaaðila.

4.1.2. Umferðaröryggi

Búast má við að umferð á svæðinu aukist með bættum samgöngum. Með nýjum vegi er gert ráð fyrir að slysatíðni lækki. Vegagerðin mun safna saman upplýsingum um núverandi ástand samgangna. Í frummatsskýrslu verða veglínur metnar út frá öryggissjónarmiðum. Skoðuð verður stytting Hringvegur og áhrif á helstu leiðir. Metin verða áhrif betri vega á umferðaröryggi.

4.1.3. Hávaði

Núverandi vegur liggur nærri íbúðarhúsum. Nokkur þeirra eru í lítilli fjarlægð frá Hringvegi. Nýr vegur mun liggja framhjá færri íbúðarhúsum en núverandi vegur og við staðsetningu veglína var almennt miðað við að fjarlægð að íbúðarhúsum yrði ekki minni en á núverandi vegi. Framkvæmdin mun hafa áhrif á hljóðvist á svæði næst veginum. Áhrifin verða jákvæð fyrir íbúa í grennd við núverandi veg þegar umferð á honum minnkar en nýr vegur getur haft neikvæð áhrif á hljóðvist þar sem hann liggur í nýju vegstæði. Í frummatsskýrslu verður fjallað almennt um áhrif framkvæmdarinnar á umferðarhávaða. Gerð verður grein fyrir niðurstöðum útreikninga á umferðarhávaða við íbúðarhús á svæðinu miðað við núverandi umferð um Hringveg og samkvæmt umferðarspá fyrir svæðið á árinu 2025.

4.1.4. Menningarminjar

Til er svæðisskráning fornleifa í Sveitarfélaginu Hornafirði. Staðsetning þeirra er sýnd með táknuinu ® á aðalskipulagi (Mynd 8). Við staðsetningu veglína var reynt að sneiða hjá þekktum fornleifum. Fornleifafræðingur var fenginn til að kanna og skrá menningarminjar á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði og næsta nágrenni þess í samræmi við skilgreiningu reglugerðar með þjóðminjalögum um fornleifaskráningu. Rannsóknir fóru fram sumarið 2006. Í frummatsskýrslu verða settar fram niðurstöður vettvangsathugana, með upplýsingum um hvern stað og staðsetningu hans. Minjastaðir verða merktir inn á loftmynd. Gerð verður grein fyrir áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á fornleifar og settar fram tillögur að mótvægisáðgerðum.

4.1.5. Gróðurfar

Rannsóknarsvæðið er misvel gróið. Á síðustu árum hefur Landgræðsla ríkisins séð um uppgræðslu í Skógey (Kafli 2.3). Uppgræðslan var möguleg eftir að byggðir voru varnargarðar sem halda Hornafjarðarfliótum í farvegi sínum. Veglínur liggja á köflum yfir votlendi sem ber að vernda skv. 37. gr. Náttúruverndarlaga nr. 44/1999. Samkvæmt upplýsingum frá Náttúrufræðistofnun Íslands er til gróðurkort af svæðinu frá árinu 1975. Rannsóknir á gróðurfari fóru fram sumarið 2006. Aflað var gagna um gróðurfar á rannsóknarsvæðinu og útbúið gróðurkort af því. Greint frá sjaldgæfum tegundum og tegundum á valista. Greint verður frá einkennum og sérstöðu gróðurfars á rannsóknarsvæðinu.

Í frummatsskýrslu verður lagt mat á flóru og tegundafjölbreytni svæðanna sem veglínurnar liggja um, fjölbreytni gróðurlenda og verndargildi þeirra. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á gróðurfar verða metin og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

4.1.6. Fuglalíf

Suðausturland er sá hluti landsins sem er næst Evrópu. Því eiga margir farfuglar þar viðkomu, bæði haust og vor. Þar sést líka mest af erlendum flækingsfuglum. Hornafjarðarfliót og Skarðsfjörður teljast til mikilvægra fuglasvæða og mögulegra Ramsarsvæða í Evrópu (BirdLife International, 2001). Mikill áhugi er á fuglaskoðun í Hornafirði og sér félag fuglaáhugamanna Hornafirði um heimasíðuna www.fuglar.is. Árið 2005 stofnaði félagið Fuglaathugunarstöð Suðausturlands sem er staðsett á Höfn. Vegna fjölbreytts fuglalífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og mikilvægi svæðisins fyrir stofna ýmissa farfugla var fuglafræðingur fenginn til að kanna fuglalíf. Rannsóknir á fuglalífi á rannsóknarsvæðinu fóru fram í maí-júní 2006. Skráðir voru fuglar sem sáust og atferli þeirra þannig að hægt væri að meta hvort um varpfugla sé að ræða. Þá var upplýsinga aflað um sjaldgæfa fugla á öllu rannsóknarsvæðinu og þá staði þar sem fuglalíf er sérstætt á einhvern hátt. Varpfuglar voru taldir á sniðum og þéttleiki þeirra á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði metinn. Mikilvægi svæðisins sem viðkomusvæði fyrir stofna ýmissa farfugla var sérstaklega metið. Í frummatsskýrslu verður lagt mat á tegundafjölbreytni svæðisins og hvort á svæðinu er sérstætt fuglalíf eða fuglar sem eru á valista. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

4.1.7. Fjörur og sjávarbotn

Mögulegar veglínur geta legið um árósa, fjörur og leirur í Hornafirði og Skarðsfirði. Telja má að lífríki á þessum svæðum geti verið mikið og fjölbreytt. Að undangengnu samráði við Umhverfisstofnun var ákveðið að vegna mikilvægis smádýralífs fyrir fuglalíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði yrði líffræðingur fenginn til að kanna lífríki fitja og leira. Rannsóknir fóru fram í maí-júní 2006. Í frummatsskýrslu verður lagt mat á tegundafjölbreytni svæðisins. Áhrif framkvæmdarinnar á lífríki í fitjum og leirum verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

4.1.8. Vatnalíf og fiskistofnar

Á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði er víða votlent, nokkrar tjarnir, margir lækir og nokkrar ár. Laxá er lax- og silungsveiðiá. Laxá og Hoffellsá sameinast á mögulegu framkvæmdasvæði og heita Austurfljót eftir að þær koma saman. Við brúargerð yfir Laxá eða Austurfljót (háð veglínunum) verður reynt að hreyfa sem minnst við ánni til að lágmarka áhrif framkvæmdarinnar á fiskistofna. Sumarið 2006 var fiskifræðingur fenginn til að kanna tegundasamsetningu fiska, þéttleika, útbreiðslu og búsvæði þeirra á svæði meðfram veglínunum 1, 2 og 3. Svæðið tekur til straumvatns í Einholtslæk, Brunnhólsá, Djúpá, Hornafjarðarfljótum, Hoffellsá, Laxá í Nesjum, og Bergá. Auk þess Einholtsvatna.

Í frummatsskýrslu verða veiðitölur kynntar, áhrif framkvæmdarinnar á fiskistofna metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

4.1.9. Vatnafar

Mögulegar veglínur liggja allar yfir ár og árósa þar sem sjávarfalla gætir. Stærsta vatnsfallið á framkvæmdasvæðinu eru Hornafjarðarfljót en aðrar ár eru Bergá, Laxá og Hoffellsá í Nesjum en Djúpá og Brunnhólsá á Mýrum. Laxá og Hoffellsá sameinast á mögulegu framkvæmdasvæði og heita Austurfljót eftir að þær koma saman. Mögulegt framkvæmdasvæði nær yfir ósasvæði Bergár, Austurfljóts og Hornafjarðarfljóta. Framkvæmdin getur haft áhrif á vatnafar svæðisins, árvatn og sjávarföll. Með framkvæmdum verður þrengt að vatnsföllum með varnargörðum, vegfyllingum og brúm. Rannsóknir voru gerðar á vatnafari og farvegabreytingum vatnsfalla á mögulegu framkvæmdasvæði. Athuganirnar voru gerðar af brúadeild Vegagerðarinnar. Sjávarhæð var mæld og sjávarföll voru könnuð. Gerð var athugun á flóðum í ám og lækjum og gert hættumat vegna hönnunar vegarins og brúa. Upplýsingar um vatnafar verða notaðar við hönnun vegar og brúa. Staðsetning og lengd brúa, varnargarðar og hæð vegarins verða hönnuð með það fyrir augum að áhrif framkvæmdarinnar á vatnafar verði sem minnst og vatnsop verða hönnuð í samræmi við mögulegt hámarksrennsli.

4.1.10. Jarðfræði

Í frummatsskýrslu verður jarðfræði fyrirhugaðs rannsóknarsvæðis lýst, m.a. einkennum og sérstöðu jarðmyndana. Rannsóknir á jarðfræði svæðisins munu fóru fram í maí-ágúst 2006. Loftmyndir og kort voru skoðuð og út frá þeim verða merkar jarðmyndanir á svæðinu staðsettar og þeim lýst. Rannsóknarsvæðið verður gengið og metið hvar möguleiki er á efnistöku á svæðinu. Í frummatsskýrslu verður jarðmyndunum á svæðinu lýst, fjallað um sérstöðu þeirra og verndargildi. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðfræðilega þætti verða metin og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

4.1.12. Landslag, ásýnd lands

Nýr vegur mun liggja um ósasvæði Hornafjarðarfljóta og hugsanlega um ósasvæði Bergár og Austurfljóts. Í frummatsskýrslu verður fjallað um landslag og mun það m.a. fela í sér lýsingu á staðháttum og landslagi á rannsóknarsvæðinu. Mat verður lagt á þau áhrif sem framkvæmd hefur á landslag en einnig verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útsýni frá helstu útsýnisstöðum sem og útsýni frá nýjum veglínunum.

4.1.13. Vatnsverndarsvæði

Engin vatnból eru í grennd við fyrirhugað framkvæmdarsvæði. Vatnsból austan Hornafjarðarfljóta er við Rimavatn í mynni Laxárdals og þjónar Höfn, Nesjahverfi og flestum

bæjum í Nesjum. Vatnsból vestan Hornafjarðarflióta er við Rauðaberg og liggur vatnslögn þaðan um Mýrar.

4.1.14. Veðurfar

Næsta veðurstöð við framkvæmdarsvæðið er staðsett á Höfn í Hornafirði. Á Suðausturlandi er hlýrra og langtum meiri úrkoma að meðaltali en víðast hvar í öðrum landshlutum. Þrátt fyrir það er Hornafjörður eitt snjóléttasta svæði landsins. Ársmeðalhiti á Hornafirði er ívið hærri en í Reykjavík og Akureyri. (Kafli 2.1). Við sérstakar aðstæður geta orðið mjög hvassir byljir á svæðum umhverfis Örfafjökul og við rætur brattrar fjallshlíða í Lóni og Nesjum. Tjón hefur hlotist af slíkum veðrum, á bílum, byggingum og vegum. Einnig geta vatnavextir vegna úrhellis valdið tjóni á vegum og varnargörðum. Veðurfar getur haft áhrif á staðarval veglínur. Í frummatsskýrslu verða veðurfarsþættir á rannsóknarsvæðinu metnir. Möguleg ísing og sjógangur á veg verða einnig metin. Í frummatsskýrslu verða veglínur bornar saman með tilliti samþils veðurfars og umferðaröryggis.

4.2. KORT OG UPPDRÆTTIR

Framkvæmdir verða kynntar með skýringaruppdráttum og myndum. Sýndar verða veglínur, rannsóknarsvæði, mögulegt áhrifasvæði, framkvæmdasvæði og efnistökusvæði á loftmynd. Mælikvarðar korta og uppdráttar verða í samræmi við viðfangsefni.

4.3. NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í matsvinnunni verða bornar saman mismunandi veglínur. Samanburður nær til þeirra umhverfisþátta sem rætt hefur verið um hér að ofan, þ.e. til náttúrufars, landslags, umferðartækni, hagkvæmni og samfélagslegra þátta. Niðurstaða matsvinnunnar mun m.a. felast í því að meta hversu mikil áhrif mismunandi veglínur hafa á umhverfið og hvernig þær ná settum markmiðum.

5. KYNNING OG SAMRÁÐ

5.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU

Vegagerðin áformar að vinna við gerð frummatsskýrslu haust 2006. Í janúar 2007 er áætlað að frummatsskýrsla verði tilbúin. Gert er ráð fyrir að kynna frummatsskýrslu og fyrirhugaða framkvæmd í samráði við Skipulagsstofnun þegar athugun Skipulagsstofnunar á frummatsskýrslu er hafin. Matsskýrsla verður send til formlegrar athugunar hjá Skipulagsstofnun í maí 2007 og 4 vikum síðar mun stofnunin gefa álit sitt um fyrirhugaða framkvæmd. Þá mun Vegagerðin sækja um framkvæmdaleyfi til sveitarstjórnar Hornafjarðar. Breyta þarf aðalskipulagi sveitarfélagsins í samræmi við valda veglínu áður en framkvæmdaleyfi verður veitt. Ef tímasetningar standast má búast við að framkvæmdaleyfi liggi fyrir í júlí 2007.

Tafla 10. Tímaáætlun matsvinnu

	2006				2007							
	okt	nóv	des	jan	feb	mar	apr	maí	jún	júl	ágú	sept
Tillaga að matsáætlun til meðferðar hjá Skipulagsst.	■											
Vinnsla frummatsskýrslu í samræmi við sp. matsáætlun		■	■	■	■							
Skipulagsstofnun metur hvort frummatsskýrsla uppfyllir kröfur					■							
Formleg athugun Skipulagsst. á frummatsskýrslu						■	■					
Frkvæmdaraðili vinnur úr umsögnum og athugasemdum inn í matsskýrslu							■	■				
Álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu									■			
Framkvæmdaleyfi sveitastjórnar										■		
Kærufrestur til úrskurðarnefndar skipulags- og byggingarmála											■	
Framkvæmdir geta hafist												■

5.2. SAMRÁÐ

Við undirbúning matsáætlunar hefur verið haft samband við sveitarstjórn Hornafjarðar, starfsmenn sveitarfélagsins, landeigendur og ýmsa aðra aðila varðandi upplýsingaöflun. Sveitarstjórn Hornafjarðar hélt opinn fund vegna vinnu við aðalskipulag í apríl 2006. Á þann fund mættu fulltrúar Vegagerðarinnar og kynntu fyrirhugað matsferli ásamt þeim framkvæmdakostum sem lagðir eru fram til mats á umhverfisáhrifum. Fundurinn var vel sóttur, þar voru um 85-90 manns. Á fundinum var tilkynnt að fulltrúar Vegagerðarinnar yrðu með aðstöðu í ráðhúsinu daginn eftir og óskuðu eftir samráði við sem flesta hlutaðeigandi. 18 aðilar, flestir landeigendur, mættu á fund Vegagerðarmanna. Nokkrir fundir hafa verið til viðbótar með landeigendum sem og símtöl. Minnisblað eftir þessa fundi er meðfylgjandi sem fylgiskjal 1.

Drög að tillögu að matsáætlun voru auglýst í Morgunblaðinu, í Fréttablaðinu og í Eystra Horni í júlí 2006.

Vegagerðinni hafa borist nokkur erindi frá landeigendum og frá Búnaðarsambandi Suðurlands. Í erindum þessum er ýmist lagst gegn leið 1 og þess óskað að Hringvegurinn verði stytur sem mest eða að öllum framlögðum leiðum verði hafnað og lagður verði fram

valkostur norðan við leið 1. Jafnframt er kvartað yfir skorti á samráði. Þess ber þó að geta að Vegagerðin hefur átt a.m.k. einn fund með flest öllum bréfiturum. Einu erindinu fylgir tillaga að tveimur nýjum leiðum sem kallaðar eru leið 4 og leið 5. Erindin er að finna í fylgiskjali 2. Nánar er fjallað um tillögur landeigenda að leiðum 4 og 5 í kafla 1.7.5, aðrir kostir.

Á meðan matsvinnu stendur verður leitað til leyfisveitenda, umsagnaraðila og annarra samráðsaðila:

1.	Sveitarstjórn Hornafjarðar	Leyfisveitandi og umsagnaraðili
2.	Landeigendur	Samráðsaðili
3.	Fornleifavernd ríkisins	Umsagnaraðili
4.	Umhverfisstofnun	Leyfisveitandi og umsagnaraðili
5.	Heilbrigðiseftirlit Austurlands	Leyfisveitandi og umsagnaraðili
6.	Landgræðsla ríkisins	Líklegur umsagnaraðili
7.	Flugmálastjórn	Líklegur umsagnaraðili
8.	Siglingastofnun Íslands	Líklegur umsagnaraðili
9.	Veiðimálastjóri	Leyfisveitandi og umsagnaraðili
10.	Veiðifélag Hornafjarðar	Samráðsaðili

5.3. ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN

Við undirbúning tillögu að matsáætlun var leitað til leyfisveitenda, umsagnar- og samráðsaðila og haft samráð við Skipulagsstofnun. Drög að tillögu að matsáætlun voru send leyfisveitendum, umsagnar- og samráðsaðilum. Þau voru einnig kynnt almenningi og auglýst í fjölmiðlum. Gögnin eru aðgengileg almenningi á heimasíðu Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is.

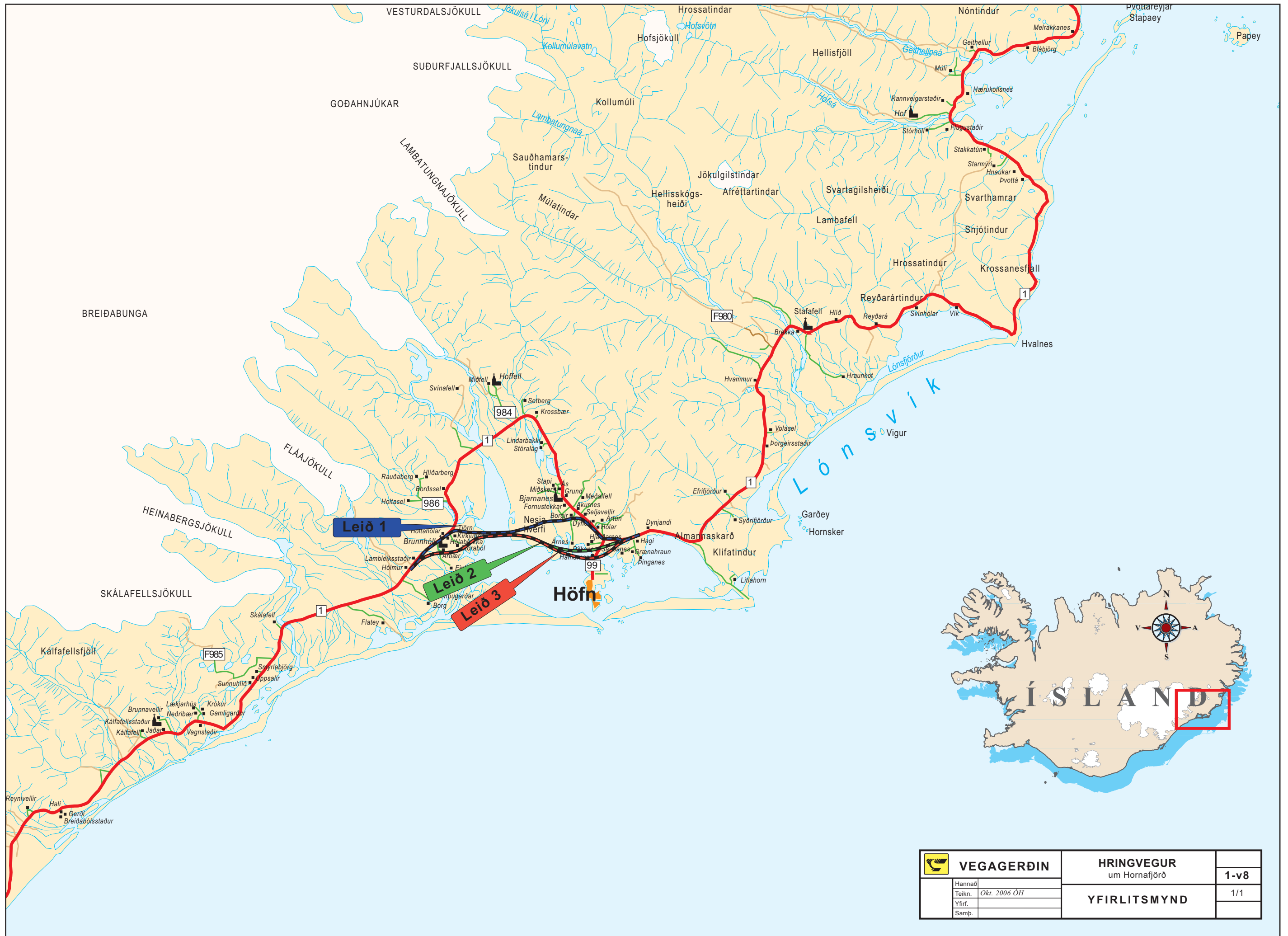
Umsagnar-, samráðsaðilum og almenningi var veittur 2ja vikna frestur til að skila inn athugasemdum varðandi drög að tillögu.

Tafla 11. Áætlun Vegagerðarinnar um kynningar og samráð.

Mat á umhverfis-áhrifum	Skipulagsstofnun	Sveitarstjórn	Umsagnaraðilar og leyfisveitendur	Landeigendur	Almenningur	Frjáls félagasamtök
Unnið að matsáætlun	Samráð um efni matsáætlunar	Drög að matsáætlun aðgengileg á vefsíðu	Drög að matsáætlun aðgengileg á vefsíðu	Drög að matsáætlun aðgengileg á vefsíðu	Drög að matsáætlun aðgengileg á vefsíðu	Drög að matsáætlun aðgengileg á vefsíðu
Matsáætlun send til Skipulagsstofnunar	Umfjöllun Skipulagsstofnunar					
Unnið úr athugasemdum Skipulagsstofnunar	Samráð um frekari útfærslu áætlunar	Samráð um frekari útfærslu áætlunar	Samráð um frekari útfærslu áætlunar			
Matsvinna: rannsóknir, tilhögun framkvæmda		Leitað álits bréfaskipti	Leitað álits bréfaskipti			
Frummatsskýrsla	Yfirllestur og athugun Skipulagsstofnunar	Skipulagsstofnun óskar eftir umsögn um frummatsskýrslu	Skipulagsstofnun óskar eftir umsögn um frummatsskýrslu	Skipulagsstofnun auglýsir eftir athugasemdum við frummatsskýrslu	Skipulagsstofnun auglýsir eftir athugasemdum við frummatsskýrslu	Skipulagsstofnun auglýsir eftir athugasemdum við frummatsskýrslu
Kynning á frummatsskýrslu		Fundir			Opið hús /vefsíða	Opið hús /vefsíða
Matsskýrsla send til Skipulagsstofnunar	Álit Skipulagsstofnunar					

6. TEIKNINGAR

1. Yfirlitsmynd,
2. Yfirlitsmynd, fyrirhugað rannsóknarsvæði, mkv. 1:70.000.
3. Grunnmynd, skoðaðar veglínur, mkv. 1:25.000



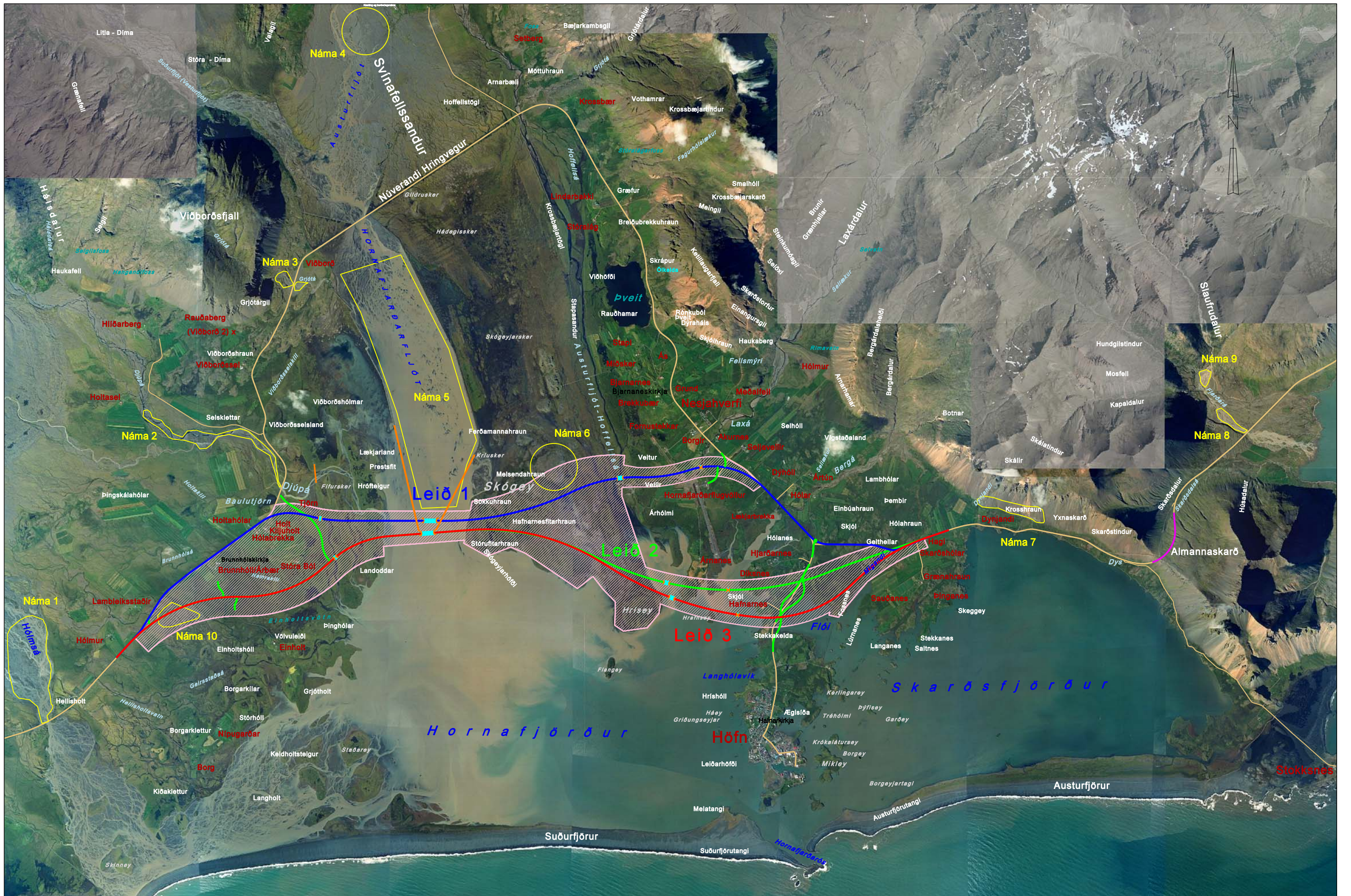
Leio 1

Leio 2

Leio 3

Höfn

	VEGAGERÐIN	HRINGVEGUR um Hornafjörð	1-v8
	Hannað		
	Teikn. Okt. 2006 ÖH		
	Yfirf.		
Samþ.		YFIRLITSMYND	1/1



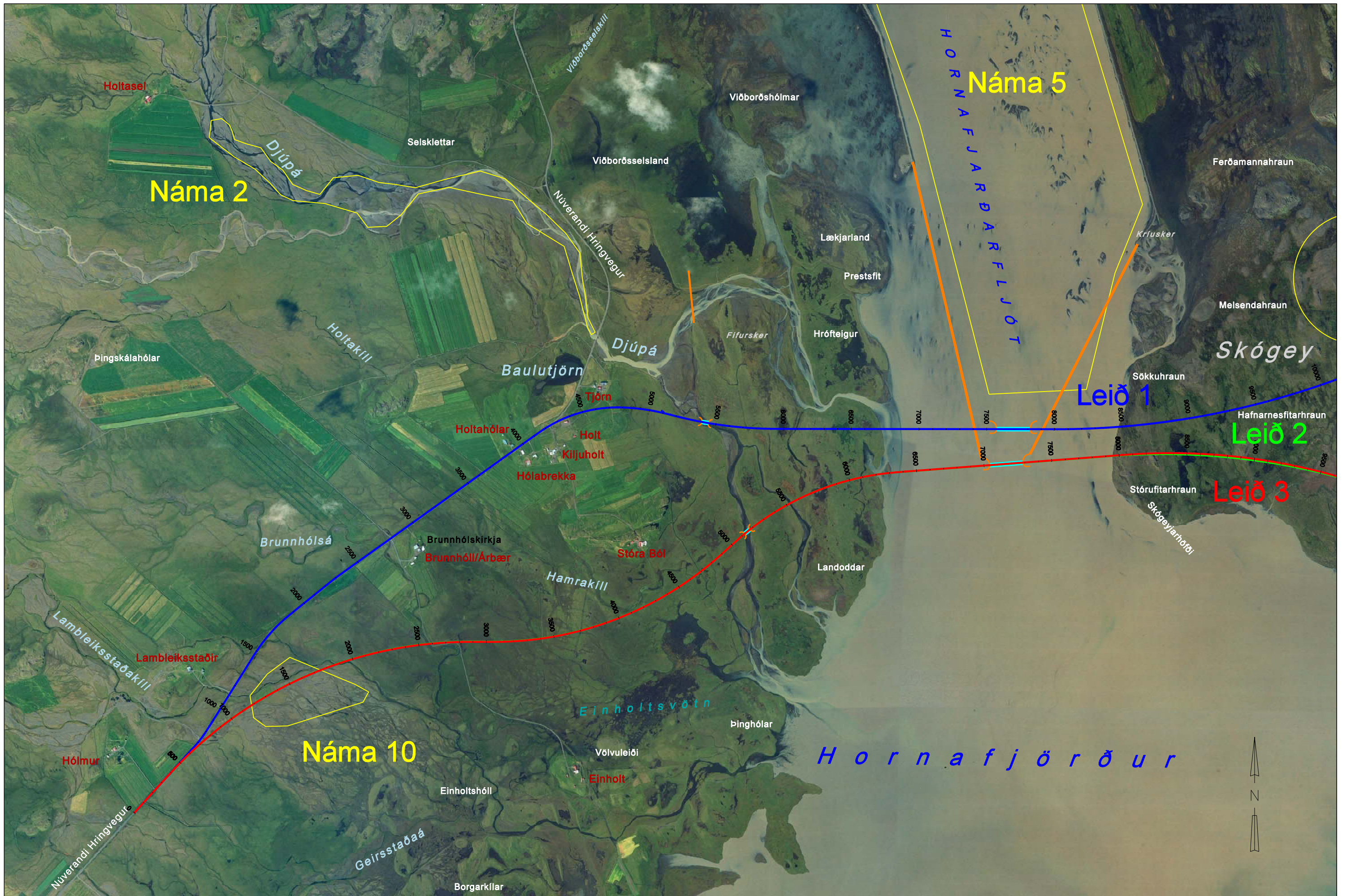
Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSNET93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Myndmæling: Ísgraf ehf. 1997, eftir loftmyndum frá ágúst 1997.
 Flughæð 3000 m. Mörkvastærð 15x15 m.
 Kortagerð: Vegagerðin, mars 06 HA

	Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum
	Veglínur

09.10.06	Veglínu 1 breytt	ÓH
23.02.06		
Dags.	Breyting	Breytt af

VEGAGERÐIN	
MELKV. 1:70.000	Hannað
	Teikn.
	Yfirf.
	Samp.

Hringvegur um Hornafjörð	1-v8
Yfirlitsmynd	Blað 1/1
Fyrirhugað rannsóknarsvæði	Teikning 2




Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSNET93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Myndmæling: Ísgraf ehf. 1997, eftir loftmyndum frá ágúst 1997.
 Flughæð 3000 m. Móskestur 15x15 m.
 Kartagerð: Vegagerðin, mars 06 HA

			VEGAGERDIN		Hringvegur um Hornafjörð		1-v8
09.10.06	Veglínu 1 breytt	ÓH	MELIKV.	Hannað	Grunnmynd		Blað 1/2
23.02.06				Teikn.	Veglínur		Teikning 3
Dags.	Breyting	Breytt af		Yfirf.			
				Samp.			



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSNET93 Hæðakerfi: Landshæðarnet
 Myndmæling: Ísgraf ehf. 1997, eftir loftmyndum frá ágúst 1997.
 Flughæð 3000 m. Mörkvastærð 15x15 m.
 Kartagerð: Vegagerðin, mars 06 HA

			 VEGAGERDIN		Hringvegur um Hornafjörð	
					1-v8	
09.10.06	Veglinu 1 breytt	ÓH	MELIKV.	Hannað		
23.02.06				Teikn.	Grunnmynd	
Dags.	Breyting	Breytt af		Yfirf.	Veglinur	
				Samp.	Teikning 3	

7. HEIMILDIR

1. BirdLife International, 2001: *Important Bird Areas and potential Ramsar Sites in Europe*. BirdLife International, Wageningen, The Netherlands.
2. Freysteinn Sigmundsson, Carolina Pagli, Erik Sturkell, Halldór Geirsson, Virginie Pinel, Páll Einarsson. *Forecasting future uplift and crustal response around the Vatnajökull ice cap due to ice unloading*. Erindi flutt á ráðstefnu, Second international coastal symposium in Iceland, Höfn í Hornafirði, 5.-8. júní 2005.
3. Guðni Guðbergsson, 2005: *Lax- og silungsveiðin 2004*. Veiðimálastofnun. VMST-R/0511. Reykjavík, 29 bls.
4. Hermann Hermannsson, 2006: Umsögn Flugmálastjórnar Íslands varðandi veglínur í nágrenni Hornafjarðarflugvallar. Bréf dags. 23. mars 2006. Reykjavík.
5. Hornafjörður, 2000: *Aðalskipulag Hornafjarðar 1998-2018*, Greinargerð.
6. Jón S. Ólafsson ritstjóri, 1998: *Íslensk votlendi verndun og nýting*. Háskólaútgáfan, Reykjavík, 283 bls.
7. Tómas Einarsson og Helgi Magnússon, 1989: *Íslands handbókin, náttúra saga og sérkenni*, Fyrra bindi, Örn og Örlygur, Reykjavík.
8. Trausti Valsson og Ragnar Sigbjörnsson, 1996: *Náttúruvá á Íslandi*. Arkitektúr verkætækni og skipulag. SAV, Reykjavík.
9. Umhverfisstofnun, 2004: *Náttúruverndaráætlun 2004-2008, aðferðafræði*. Tillögur Umhverfisstofnunar um friðlýsingar. Unnið í samvinnu við Náttúrufræðistofnun Íslands. Prentsmiðjan Viðey, Reykjavík.

Heimasíður

Hagstofa Íslands, janúar 2006: www.hagstofa.is

Sveitarfélagið Hornafjörður, janúar 2006: www.hornafjordur.is

Nordic Adventure Travel, janúar 2006: www.nat.is

Umhverfisstofnun, náttúruminjasrá, janúar 2006:
www.ust.is/natturuvernd/naturuminjaskra

Landssamband veiðifélaga, janúar 2006: www.angling.is

Veiðipjónustan Stengir, febrúar 2006: www.strengir.is

Veiðimálastofnun, febrúar 2006: www.veidimal.is

Göngum um Ísland, febrúar 2006: www.ganga.is

Ferðafélag Austur-Skaftafellsskýslu, febrúar 2006: www.horn.is/ferdafelag

Fylgiskjal 1



Þann 2. 3. 2006 mættu eftirfarandi á skrifstofu Vegamálastjóra:

Ragnar Jónsson, Akurnesi

Hjalti Egilsson, Seljavöllum

Ragnar Stefánsson, landeigandi Árnanes

ásamt Jóni Rögnvaldssyni, Jóni Helgasyni og Ernu Hreinsdóttur.

Landeigendur vildu koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri vegna fyrirhugaðrar vegagerðar í Hornafirði.

Sambærilegar athugasemdir voru gerðar vegna gildandi aðalskipulags.

- Fyrirhugaður vegur mun liggja um landareign hlutaðeigandi.
- Þeir óttast að breyting verði á flóði, grunnstraumum og grunnvatnshæð.
- Telja líklegt að nýr vegur muni hindra rennsli Laxár, Bergár og Hoffellsár og hafa áhyggjur af kartöflugörðum sínum m.t.t. hárrar vatnsstöðu.
- Við flóð sl. haust rann Laxá yfir varnargarðana.
- Ný brú yfir Laxá, þrengdi að ánni ofar, áin lónar við brúnna.
- Hrísey, Flangey og Árnanesið er ósnortið land, vegagerð hefði í för með sér landspjöll og áhrif á lögun strandarinnar.
- Árnanesið er nýtt til beitar.
- Vegagerð yrði umhverfisslys; Hornafjörður á að fá að halda sér.
- Vegur rýrir verðmæti jarðar.
- Uppblástur á Skógey mögulegur ef vatnsstaða breytist.
- Mæla með veglínu norðan við núv. brú yfir Djúpá og þvert yfir Skógey að Bjarnanesi.

EBH tilkynnti að fyrirhugað væri að halda opið hús á Höfn um málið ásamt Sveitarfélaginu sem myndi kynna endurgerð aðalskipulags. Fyrir þann fund yrðu landeigendur boðaðir á sérstakan fund. Ekki er þörf á að boða viðstadda landeigendur.

MÁU: HORNARFJARÐARFLJÓT**Samantekt á fyrirspurnum á kynningarfundi 6. apríl 2006 á Hornafirði**

Mæting: um 85 til 90 manns.

Fyrirspurnir eru með hlaupandi númer og svör eru skáletruð.

A. Vegur um Hornafjarðarfljót

1. Af hverju getur leið 1 ekki verið á sama vegstæði og leið 2 og 3 á Mýrunum?
 - *Um er að ræða mismunandi valkosti vegna mats á umhverfisáhrifum. (EBH)*
2. Af hverju er leið 1 eins og hún er við Nesjar?
 - *Það er farið eins nálægt flugvellinum og hægt er, staðsett fjærri reiðvellinum og m.t.t. þess að ná ásættanlegri beygju. (EBH)*
3. Af hverju má fara yfir strandlengjuna á vestari hlutanum, en talið óheppilegt að fara yfir strendur á eystri hlutanum, þ.e. Skarðsfjörður. Hvaða rök eru fyrir því að vestara svæðið sé ekki verðmætt (eða eins verðmætt)?
 - *Skarðsfjörður er á Náttúruminjaskrá og það gefur svæðinu ákveðið vægi.*
4. Er ekkert á leið 2 sem lendir inn á Náttúruminjaskrá?
5. Er gert ráð fyrir óheftu flæði flóðs og fjöru við leiðir 2 og 3?
 - *Það er gert ráð fyrir óheftu flæði. (HJ)*
6. Hvað eru langar brýr á veginum?
 - *Óháð leiðavali er gert ráð fyrir 250 m langri brú yfir Hornafjarðarfljót og 50 m langri brú yfir Djúpá. Á leið 1 er gert ráð fyrir 80 m langri brú yfir Hoffellsá og brúin yfir Laxá verður væntanlega lengri en núverandi brú. Á leiðum 2 og 3 eru Hoffellsá og Laxá brúaðar saman með 100 m langri brú. Á leiðum 2 og 3 er Bergá brúuð í veginum á milli Árnanes og Dilkness / Hafnarness með 25 m langri brú. (HJ)*
7. Hvað verður þrengt mikið að við Hornafjarðarfljót?
 - *Brúin verður 250 m löng sem er sama lengd og á núverandi brú. (HJ)*
8. Hvaða forsendur liggja til grundvallar þegar tekin er ákvörðun um brúarlengd? Í venjulegu streymi eða þegar mest er?
 - *Miðað er við að brýr og vegur/varnargarðar þoli 100-ára flóð árvatns. Einnig verður gætt að því að hækkun vatnsborðs ofan vegar, þegar flóð eru í ánum, verði innan ásættanlegra marka. Jafnframt er miðað við munur flóðs og fjöru ofan veglínunnar verði óbreyttur. Aðstæður í 100-ára flóði árvatns eru ráðandi varðandi brúarlengdir nema hvað varðar Bergá á leiðum 2 og 3. Á leiðum 2 og 3 er Bergá brúuð í veginum á milli Árnanes og Dilkness / Hafnarness og þar er það skilyrðið um að munur flóðs og fjöru ofan veglínunnar verði óbreyttur sem er ráðandi varðandi lengd brúarinnar. (HJ)*

9. Hafa verið rannsökuð áhrif brúargerðar og varnargarða á grunnvatnsstöðu svæðisins?
– Verður kannað í matsferlinu.
10. Einkennilegt að skella leið 2 nær landi. Það getur orðið mjög óhagkvæmur kostur.
11. Hver er hagkvæmasta leiðin?
– *-Það fer eftir forsendum. (EBH).*
12. Er upphæðin 1.366 m.kr. bara fyrir vegagerð, ekki fyrir gerð reiðvega?
– *Þessir fjármunir eru fyrir framkvæmdina í heild sinni. (Ekki er ljóst hvort reiðvegir rúmist innan fjárveitingarinnar) (EBH)*
13. Af hverju er ekki farið eftir fjörunum, Suðurfjörur, því það styttr leiðina mest?
14. Hvað er lagt til grundvallar við útreikninga á arðsemi?
– *M.a. umferðarmagn og stytting. (EBH)*
15. Eru skoðuð áhrif vegar á búrekstur í arðsemismatinu? Eru þessi áhrif borin saman við áhrif á náttúrufar?
– *Ef settir eru stálhólkar í brattar ár er oft mjög erfitt að ganga þannig frá ræsunum að þau séu fiskgeng. Brýr hafa ekki áhrif á fiskgengd því að þær þrengja ekki að ánni við venjult vatnsrennsli. Ef ræsi eru sett í ár og læki á flatlendi á ekki að vera vandamál að ganga þannig frá þeim að fiskur eigi greiða leið í gegnum ræsið. Þetta á því ekki að vera vandamál í þessu verkefni. (HJ)*
16. Samkvæmt rannsókn HA og Vg hefur ræsisgerð mjög neikvæð áhrif á lífríki. Getið þið útskýrt þetta?
– *Ef settir eru stálhólkar í brattar ár er oft mjög erfitt að ganga þannig frá ræsunum að þau séu fiskgeng. Brýr hafa ekki áhrif á fiskgengd því að þær þrengja ekki að ánni við venjult vatnsrennsli. Ef ræsi eru sett í ár og læki á flatlendi á ekki að vera vandamál að ganga þannig frá þeim að fiskur eigi greiða leið í gegnum ræsið. Þetta á því ekki að vera vandamál í þessu verkefni. (HJ)*
17. Hvaða hugsun er 100 ára flóð?
– *Að jafnaði má búast við að á hverju 100 ára tímabili komi eitt flóð sem er stærra en 100-ára flóðið. (HJ).*

B. Umræða um endurskoðun aðalskipulagsins

18. Er ekki skylda okkar að fara stystu leiðina?
– *Megin forsendan er að fara sem stystu leið, sérstaklega á hringveginum. Þá er verið að horfa á heildarnotkun vegarins en ekki aðeins þá sem búa nærri veginum. (EJ)*
– *Það þarf að taka tillit til byggðar, t.d. við Öræfin. T.d. að færa ekki veginn frá Freysnesi, sem er þeirra stærsta fyrirtæki. Við þurfum að vinna fyrir þá. (Svar bæjarfulltrúa)*
19. Hver er mismunurinn á tillögu Vegagerðarinnar að Höfn?
– *1,5 km (EBH)*
20. Hver er sparnaður við að stytta vegalengd um 1 km miðað við 400 bíla umferð/dag?

21. Hver verður stytting á hringveginum? Og hvar verður mesta styttingin?
– *Leið 2 veldur mestri styttingu, rúma 11 km. (EBH)*
22. Fram kom á kynningu í haust að leiðin norðan flugvallar (leið 1) er styst?!
– *Þá var átt við að leið 1 væri stysta nýframkvæmdin. (EBH)*
23. Verður áfram viðhald, jafnmikið, þar sem um tvöfalt vegakerfi verður að ræða?
– *Fyrirhugaðar framkvæmdir valda því að aukning verður á fjölda km vegar sem þarf að viðhalda og moka. (EJ)*
24. Eru þið búin að taka ofangreint viðhald inn í arðsemiútreikninga?
25. Kemur gamla brúin um Hornafjarðarfljót til með að halda sér? Hvernig verður hugsað um innansveitartengingu?
– *Brúin verður afskrifuð ef um meiri háttar viðgerð verður að ræða. (EJ)*
26. Hvað eru þungaflutningar stór hluti umferðar á þjóðvegi 1?
– *Um 10 til 15%, en hefur aukis. (EBH)*
27. En í þyngd?
– *Ekki vitað.*
28. Hver er stefna sveitarfélagsins í verndun votlendis?
29. Á að hleypa fljótinu aftur yfir Skógey?
30. Passa þarf upp á að ekki sé dregið úr stækkunarmöguleikum flugvallarins, s.s. lenging og lagning þverbrautar. Líta þarf 10 til 30 ár fram í tímann.
31. Hverjir eru möguleikar á stækkun flugvallar m.t.t. leiða 2 og 3?
– *Skv. bréfi frá flugmálastjórn munu leiðir 2 og 3 ekki hafa áhrif á stækkun flugvallar. (EBH)*
32. Hver er breidd fyrirhugaðs vegar? Vegir virðast breiðastir næst höfuðborgarsvæðinu. Viljum hafa veginn breiðan. Hver er breidd vegaxlar?
– *Gert er ráð fyrir 7,5 m breiðum vegi með akreinabreidd 6,5 m. (EBH)*
33. Hvenær er gert ráð fyrir að vegframkvæmdum verði lokið?
– *Erfitt að tímasetja verklok. (EJ)*
34. Mikilvægt að stytta vegalengd frá Mýrunum og Suðursveit til þéttbýlis á Höfn vegna skólamála.



Fundur með landeigendum.

Höfn, 7. 4. 2006

Fundina sátu;
frá Vegagerðinni:
Helgi Jóhannesson, Brúardeild,
Reynir Gunnarsson, Rekstrarstjóri á Höfn
Erna Hreinsdóttir, Verkefnisstjóri

frá Hornafirði:
Helgi Már Pálsson

Landeigendur höfðu mælt sér mót við undirritaða á Bæjarskrifstofunum.

Kl. 9:00

Bjarni Hákonarson Dilksnesi. (S: 478-1920 Finndís)

- Er ekki sáttur við leið 2. Helstu rök eru eignarsjónarmið og náttúrusjónarmið; verndun fjarðarins. Vill ekki að vegur fari yfir land Dilksness.
- Sér ekki fyrir sér að 25 m löng brú dugi vegna vatnaskipta. Vatnasvæðið utan við Dilksnes er ekki drullupollur eins og margir halda fram. Innfall og útfall er mjög hart og straumhraði er mikill þarna inn. Jafnvel litlir lækir grafa sig fljótt í leirinn. Landið er að breytast; vatn að grynast og gróður að aukast. Landið á að halda áfram að þróast eðlilega.
- Sér fyrir sér lóðir og nýtt deiliskipulag á landinu, deiliskipulag hefur verið í vinnslu í ein 15 ár. Keypti landið árið 1990 og landið við Hafnarnes árið 1999. Er mjög ánægður með sína búsetu í dag; er nálægt þéttbýli en þó alveg út í sveit. Er með gróðrarstöð og kartöflurækt. Sér fyrir sér framtíð í ferðamannþjónustu. Fuglalíf er mikið víða. Netaveiði er stunduð frá Dilksnesi, en engin sérstök hlunnindi (nær í 50-60 fiska í net á 1 klst). Mögulegt að afkomendur geti nýtt sér veiðina m.t.t. ferðamennsku. Telur jörðin einskis virði fyrir sig ef leið 2 verður fyrir valinu, þá verða bætur að vera þannig að hægt sé að kaupa aðra jörð, annarsstaðar. Jörðin er um 80 ha.
- Er á móti því að farið verði sunnan við flugvöllinn, þá sérstaklega á móti leið 2. Vill að menn byggji veginn sem mest á landi, því fylgir mun minni röskun en að fara út í fjörð.
- Kostur að fara með veginn frá Nesjaskóla og hlytur að vera kostur fyrir íbúa þar að losna við truckaumferðina.

Kl. 9:30

Ásmundur Gíslason Árnanesi 2. (S: 478-1550, arnarnes@arnarnes.is)

- Rekur ferðapjónustu í Árnanesi 2. Á einnig fasteign á Nesjum; gistihús sem er partur af rekstrinum, hefur verið í sölu en ekki gengið að selja það.
- Er með upplýsingar um lengdir á línunum frá Reyðarfirði, óskar eftir slíkum upplýsingum uppfærðum.
- Bæjarstjórn hefur ekki haldið fundi í Nesjum. Íbúar í Nesjum vilja ekki missa veginn, skv. eldri undirskriftalista. Líklega hefur það ekki breyst. Fasteignir í Nesjum eru framtíðartromp varðandi vöxt og viðhald atvinnustarfsemi þar. Er hræddur um að eignir verði verðlausar. Nesjaskóli, skólahlald verður mögulega lagt niður innan fárra ára. Rætt um að selja skólann undir stofnun eða ferðapjónustu.
- Framt. stækkun flugvallar, þverbraut ofar fer yfir kartöflugarða. EH segir frá bréfi frá flugmálastjórn.



- Mælir eindregið með leið 1. Mönnum hrýs hugur við leiðum 2 og 3 út frá náttúrulegum forsendum. Samfélagsleg áhrif afar slæm af leiðum 2 og 3.

Kl. 10:00

Bjarni Sigurjónsson á Fornustekku, á einnig Grund. (S: 478-1551, sonur Sigurjóns á Brekkubæ)

- Mælir eindregið með leið 2, en mótmælir leið 1.
- Er hræddur um að pólitík muni ráða vali á veglínunum.
- Vill veginn sem lengst frá sínum atvinnurekstri. Leið 1 liggum um land Fornustekka við Hoffellsá.
- Mælir með að eignaskiptum á Skógey verði frestað þar til ákveðið hefur verið hvar leiðin liggur.
- Er sáttur við námu í Skógey.

Kl. 10:20

Vignir, starfsmaður flugvallar Hornarfjarðar.

- Fagnar styttingu leiða.
- Fyrir nokkrum árum voru uppi hugmyndir um lengingu flugvallarins úr 1550 í 2000 m til suðurs. Það ætti að ganga miðað við leiðir 2 og 3. Hvað varðar þverbraut þá er ódýrari kostur að hafa hana syðst, þá þurfa leiðir 2 og 3 að vera við Hrafntey. Leggur fram gögn frá Félagi ísl. atvinnuflugmanna um stækkun flugvallar.
- Afar grunnt er við land, varla hægt að sigla inn hjá Hafnarnesi.
- Aldrei hefur vatnað upp á suðurenda núverandi flugbrautar.

Kl. 10:30

Ágúst Þorbjörnsson og Örn Þór Þorbjörnsson.

- Koma frá Meðalfelli.
- Ágúst á hús á Nesjum og land frá skeiðvellinum að Laxá og Hoffellsá. ATH LANDAMÖRK virðast ekki á hreinu. Landið meðfram Hoffellsá dýrmætast og allir vilja eiga það.
- Meðalfell á 7% í óskiptu landi í Skógey. Skiptastjórar eru Davíð Þór Björgvinsson og Ólafur Björnsson lögm. á Selfossi. (Nonni á Brekkubæ er með öll nýjustu gögn um málið.) Liggur á að koma Skógey í nýtingu. Sjá fyrir sér ræktun á Skógey.
- Lýst vel á leið 3. Óttast ekki að leið 3 muni hafa neikvæð áhrif á íbúðaverð og starfsemi á Nesjum.
- Skarðsfjörður. Vilja fá reiðstíg undir línunni, með ræsum.
- Hestamannafélagið er að fara að byggja 1600 m² reiðskemmu við skeiðvöll. Leið 1 sker um 200 m af skeiðvelli. Er í dag 900 m langur. Vegur fer ekki vel með skeiðvöllum. Fint félagsheimili er við skeiðvöllinn og aðstaða góð. Leggja fram hugmyndir um reiðstíga við skeiðvöll og Laxá. Hvattir til að koma áformum inn á aðalskipulag.
- Benda á heimagrafreit á Borgum sem nauðsinlegt er að mæla inn.
- Sáttir við námu í Skógey.
- Fá fleiri áningarstaði og hafa þá nægilega stóra fyrir trukka og fleiri.
- Benda á að oft eru kindur á veginum við Tjörn.

Ártún, Marteinn Gíslason. Mætti ekki.

Kl. 11:30

Borgir, Hjördís Hákonardóttir og Hákon Hákonarson.



- Leið 1 ómöguleg. Benda á heimagrafreitinn á Borgum. Alltaf verið að klípa af jörðinni. Hætta á veltengingu að Nesjahverfi. Galli við leið 1 fjöldi tenginga miðað við hinar leiðirnar. Umferð allt of nálægt ánni ef halda á áfram að markaðssetja hana sem Laxveiðiá. Eyðileggur jörðina, rýrir verðgildi hennar verulega.
- Núverandi brú yfir Laxá er ómöguleg, áhrif beggja vegna brúar. Hyljir að fyllast af aur. Landbrot á sér stað neðan brúar, grónir bakkar farnir að detta af.
- Mælir með leið leið 2.
- Mögulegar fornminjar og töftir syðst í ræktuðu túni Borga. Nátthagi. Saga smábýlis eftir Hákon Finnsson. Fer yfir skeiðvöllinn.
- Hugmynd: færa flugvöllinn sunnar og hafa veglínuna suður fyrir Laxá. Brúa Hoffellsá og Laxá saman.
- Engar ath.semdir varðandi námu í Skógey. Fara heldur sunnar í skógeyjarhöfðann, því hann er eina landsvæðið sem hefur haldið sér. Fara öðru hvoru megin við höfðann.
- Gamlar sagnir segja frá að verið hafa 18 býli í Skógey, tóku af í einu flóði. Er í þjóðsögum Guðmundar frá Hoffelli.
- Hefur áhyggjur af hve djúpt er niður á fast, og af miklu vatnasvæði. Telur klöpp vera undir leirunum.

Kl. 12:00

Tjörn, Ólafur Halldórsson (S: 4781017 8928177)

- Er hlynntur stystu leiðinni. Styður þau sjónarmið að fara alltaf stystu leið.
- Mælir með að það fari fram óháð mat á öllum jörðum.
- Ekki hrifinn af leið 1. Ekki góður kostur fyrir Tjörn, vegur of nálægt húsum. Sáttur við leið 2 og 3 á Mýrum. Hefur áhyggjur af gatnamótum tengivegar við núverandi Hringveg. T-vegamót.
- Djúpa flýtur yfir bakka sína ofan vegar, æskilegt að dýpka farveginn.
- Land hefur þornað mikið á undanförunum árum.

Kl. 12:30

Bjarnarnes, Þorsteinn og Vilborg (S: 478-1492)

- Búa á ríkisjörðinni Bjarnarnesi og eiga helming í annari Meðalfellsjörðinni, Meðalfelli 2. Bjarnarnes á Hrafnsey.
- Mæla með leið 3 en vilja fara enn sunnar, út fyrir Árnanes og um Hrafnsey. Telja það bestu leiðina og engar fórnir í Hrafnsey. Landið hafi breyst mikið á síðustu áratugum. Leið 3 góð fyrir ferðapjónustu á Höfn, sem er í vexti, og styttir jafnframt hringveginn. Eru mjög sátt við að færa þjóðveginn lengra frá sér, eru ekki sammála um að það rýri verðgildi húsa á Nesjum. Nokkur hús eru þegar til sölu þar, illa hefur gengið að selja þau. Eru mjög sátt við leið 3 á Mýrum. Eru sátt við fyrirhugaða garða við nýja brú yfir Hornafj.fljót.
- Sátt við námu í Melsendahrauni, telja að landið sé í eigu Bjarnarness .
- Opín náma fyrir ofan Meðalfell, beint upp af réttinni, er í óskiptu landi Bjarnarnessjarðanna. Þarf að setja inn á skipulag.
- Eru ekki sátt við landamerkin frá RALA ofan við Þveit, segja að landamörk eigi að miða við fjallsrætur.
- Ekki sátt við leið 1.
- Það mætti þrengja árfarveg Hornafjarðarfljóts, það er allt of mikið sandfok úr árfarveginum.

Kl. 13:00



Árbær/Brunnhóll, Jón og Sigurlaug. (Sæmundur og Anne reka ferðapjónustuna, eru stödd erlendis)

- Skekkjur eru í landamerkjum. Engjastykki fyrir neðan Stóra-Ból tilheyra Árbæ/Brunnhóli. Línan er í Lamleiksstaðalandi að læk og er í landi Árbæjar ca. að stöð 2000-2500 á leið 3. Þar er þetta rétt. Eftir það er landið merkt Einholti en Árbær á stykki úr því svæði; við stöðvar 4000-4900 á leið 3. (Sigurjón í Seli veit eitthvað um þessi landamerki.) Lamd(land)oddasker í Hornafjarðarfljóti skiptir jörðunum.
- Kostir og gallar við línur 1 vs. 2 og 3 þó eru allir kostir ásættanlegir. Mæla með leið sem gefur stysta leið til Hafnar.
- Við afleggjarann að Árbæ vantar útskot fyrir rútur og aðra til að taka myndir af jökli og njóta útsýnis. Einnig vegna vöruflytninga fyrir ferðapjónustuna á Árbæ.
- Mikið votlendi í veglínu vestan Hornafj.fljóts. Nýtt votlendi er að skapast sunnar við varnargarða landgræðslunnar og við Hornafjarðarfljót.
- (Vegur í Öræfum; stystu leið!)

Kl. 13:30

Stóra Ból, Gunnar Helgason (S: 478-1025 851-1115)

- Vatnsmagn í Djúpá og í Fljótum hefur minnkað á undanförunum árum. Talsverður fiskur í Djúpá.
- Námur í árfarvegum; betra að dýpka árnar, minni umhverfisspjöll. Má taka úr Djúpá frá vegi, væri mun betra. Er nálægt því að fljóta yfir bakka sína í dag.
- Ef vegurinn kemur nær Stóra Bóli, þe. línur 2 og 3 mun eignin rýrna í verði skv uppl. frá fasteignasölum. Býlið er alveg í skjóli í dag.
- Óskar eftir veltengingu að bænum (framan við fjósið) að leið 2/3.
- Landið vestan Hornafjarðarfljóts fer allt í kaf í miklum rigningum, fer upp á miðja girðingu. Í ágúst fyrir 2-3 árum var mesta flóð sem hann man eftir, er til í að lóðsa mælingamenn um svæðið til að mæla inn flóðför og fleira. Hej: sett verða ræsi undir veginn vestan brúar yfir Hornafjarðarfljót.
- Leið 2/3 snjóléttasta leiðin.

Einholt, Reynir Sigursteinsson á Hlíðarbergi mætti ekki. (S: 4781015 896641) Fær nafnspjald og kort (hjá HMP), verður í sambandi.

Kl. 14:00

**Akurnes, Ragnar Jónsson
Seljavellir, Hjalti Egilsson**

- Hafa þegar hitt vegamálastjóra, EBH og JH í Reykjavík. Ekki ánægður með viðskipti við Vegagerðina. Hafa sjálfir orðið að leita eftir samskiptum við Vegagerðina. Vilja skoða landið ásamt starfsfólki Vegagerðarinnar. EBH las fundargerð frá fundi með Vegamálastjóra. Misskilningur virðist hafa orðið um framhald samvinnu í kjölfar þess fundar. EBH upplýsir að starfsmenn Vg hafi farið um landið og kartöflugarðar hafa þegar verið innmældir. EBH: Vg. skoðaði þá leið sem gerð var tillaga að á fundi með vegamálastjóra, stytting leiðar þótti ekki nægjanleg til að leggja hana fram sem raunhæfan kost við mat á umhverfisáhrifum.
- Leiðir 2 og 3 eru að lang stærstum hluta í eigu Árnanesjarðarinnar, verulega er vegið að eignarrétti og afkomumöguleikum. Hafa verulegar áhyggjur af þessu. Hafa áhyggjur af grunnvatnsstöðu mtt. kartöfluræktar.
- Telja veruleg umhverfisspjöll af framlögðum leiðum 2 og 3.



- Munu ráða sér lögfræðing og munu ekki gefa sitt eftir og telja sig vera búna að leggja fram umtalsverð rök fyrir sínum skoðunum.
- Telja leið 1 óásættanlega, eins og hún er lögð fram. Þyrfti frekari skoðunar við. Hafa m.a. áhyggjur af nýrri brú yfir Laxá, þar yrði að vanda vel til verka. Huga þyrfti að breyttum vegtengingum að leið 1 á austasta hlutanum. Leið 1 fer yfir skeiðvöll og rýrir aðstöðu hestamanna. Mæla með að skoðaður verði sá möguleiki að fara með veglínuna norður fyrir svæði hestamanna.
- Telja að of mikið sé gert úr ónæði v. umferðar við Nesjaskóla, telja mögulegt að gera þar aðgerðir þannig að hægt sé að sætta sig við umferðina þar.
- Eru ekki að mótmæla vegna mögulegra bóta, en munu að sjálfsögðu sækja sitt ef af vegagerð skv. framlögðum leiðum.
- Óska eftir að ein leið til viðbótar, norðan við núverandi valkkosti, verði lögð fram í máu. Farið verði yfir Land Austurhóls að austanverðu. þ.e. inn fyrir Nesjaporp.
- Náma í Skógey, telja hana náttúruspjöll.

Kl. 14:30

Hjarðarnes, Kjartan Jónsson (S:895-1473 15)

- Ósáttur við leið 2. Klifur landið austan vegar. Mun ekki sætta sig við hana.
- Landbrot á sér stað við Míganda, óskar eftir að leið 3 verði færð að vatnsborði. Er sáttur við leið 3 nema brúnna á Bergá; stundar veiðar frá báti í áli við stöð 1400, þar er mikið lífríki og æskilegt að hafa brúnna þar. Aðeins er um einn ál að ræða, þó eru djúpir pyttir sem eru fullir af sild að sumri til.
- Hefur litla skoðun á leið 1, nema að hún sé líkl. ódýrust.
- Hefur áhyggjur af stækkun flugvallarins.
- Æðavarp í landinu, við Míganda. Í honum var mikill fiskur, en hefur minnkað hin seinni ár.

Kl. 15:00

Miðfell, Þrúðmar Þrúðmarsson. Býr á Hoffelli. (S: 894-5614)

- Ánægður með að verið sé að huga að nýjum vegi. Sáttur við allar leiðir.
- Er með ferðapjónustu á Hoffelli. Leggur áherslu á að núv. brú verði opin áfram, sér fyrir sér ferðamannahring eftir gömlu leiðinni. Svör Vg: ekki hefur verið tekin afstaða til leiðarinnar, vegur verður þó líklega opin áfram meðan viðhald á brú er viðráðanlegt.
- Rætt um snjómokstur á núv. vegi eftir að nýr vegur kemur. Þarf að liggja fyrir í MÁU.
- Mælir með að þrengt verði að Hornafjarðarfljótinu til að hindra uppblástur.

Fundir með landeigendum.

Reykjavík, 10. 4. 2006

Fundina sátu;

frá Vegagerðinni:

Helgi Jóhannesson, Brúardeild,

Erna Hreinsdóttir, Verkefnisstjóri

Landeigendur höfðu mælt sér mót við undirritaða á Vegagerðinni.

Kl. 10:00

Lambleikstaðir, Haraldur Antonsson (S: 552-3226. Staðarhaldari er Björn 478-1830 852-3226) Einnig mætti Steinar Antonsson, bróðir Haraldar.



- Ljósleiðari liggur um landið.
- Fyrstu garðar við Fláajökul eru frá 1937.
- Hafa hug á að byggja sumarbústaði á jörðinni, sunnan við núverandi veg, austast í landinu; á Vaðhólasvæði. Óska eftir að veglína verði færð eitthvað sunnar til að örugglega verði rými fyrir tvo sumarbústaði.
- Hugrenningar um aukið vatn í Lambleiksstaðakíl úr Hólmsá.
- Landið sunnan við núverandi veg hefur verið leigt út til beitar.

Kl. 11:00

Hólabrekka, Ari og Anna (S: 478 2102)

- Reka sambýli á Hólabrekku.
- Vilja leið 3, að öðrum kosti leið 2. Stytting leiða er mikið hagsmunamál fyrir Mýrar og Suðursveit, m.a. m.t.t. húsnæðis, atvinnustarfsemi og skólagöngu barna.
- Tala sem fyrrverandi íbúi í Nesjahverfi. Sjá ekki að nýjar veglínur skaði íbúa í Nesjahverfi. Voru í ferðaþjónustu, telja að fjarlægð frá vegi skipti ekki máli varðadi markaðssetningu. Jafnvel sé til bóta að gististaðir séu fjær vegum. Pungaumferð er til vansa.
- Félagsheimili þarf líkl. að vikja ef leið 1 verður fyrir valinu. Húsið er í dag nýtt sem vinnuaðstaða fyrir íbúa Hólabrekku. Er í eigu sveitarfélagsins en er leigt út gegn húsvörslu og umsjón með útlánnum fyrir aðra íbúa sveitarfélagsins.

EBH hringdi í eftirfarandi aðila sem hugðust mæta á opinn fund þann 6. 4. 2006 og sögðust mundu hafa samband á þeim fundi sæju þau ástæðu til, en óskuðu ekki eftir viðtali.

- **Kiljuholt, Arnbjörn Sigurbergsson** (S: 478-1936 893-2036)
- **Holtahólar, Víðir Guðmundsson og Kristín Egilsdóttir** (S: 478-1023 867-1678 847-9205)
- **Miðsker, Sævar** (S:478-1124)
- **Hjarðarnes, Kjartan Jónsson** (S:478-4770)
- **Ártún, Marteinn Gíslason** (S: 4781955 8486978)

Ekki hefur verið haft samband við eftirtalda landeigendur að svo stöddu:

Krossbær, Villi Sig (S:478-1549)
Lindarbakki, Skarphéðinn Larsen (S:478-2666)
Stóra Lág, Jóhanna Gíslad. (S:478-1353)
Brekubær, (S:478-1446)

Fundur með landeigendum.

Reykjavík, 21. 4. 2006

Fundina sátu;
frá Vegagerðinni:
Erna Hreinsdóttir, Verkefnisstjóri

Landeigendur höfðu mælt sér mót við undirritaða á Vegagerðinni.

Kl. 14:00



Hólar, Þorbergur Jónsson, Anna Lilja Jónsdóttir. (Guðbjörg Ósk Jónsdóttir er þriðji eigandinn. Þorleifur Hjaltason á Hólum á Hólum á landið ofan vegar, en hann er föðurbróðir systkinanna.)

- Skarðhólarnir eru sérstakir, ekki leggja veglínuna yfir þá. Einn þeirra er landamerkjahóll.
- Hafa haldið að sér höndum með ræktun jarðar sinnar sökum óvissu um legu nýs vegar.
- Skák sunnan vegar skv. leið 2 verður ónýtanleg.
- Tordífilsmóðir (bjöllutegund, líkist risa járnsmið) hefur fundist á 2 stöðum á Nesjum og við Bergá (í Fossbrekkunni).
- Mælia eindregið með leið 1. Hugmynd um að færa leið 3 sunnar að austanverðu. Austur fyrir Skarðshóla.
- Sendu bréf í ágúst 2005 til sveitarfélagsins og afrit til Vg.
- Sauðanes er í eigu "grænahraunsmanna".

/eh

Fylgiskjal 2

2006010060 10.21



LEX EHF
LÖGMANNSTOFA
SUNDAGÖRDUM 2
104 REYKJAVÍK
SÍMI 590 2600
BRÉFA SíMI 590 2606
lex@lex.is • www.lex.is

Vegagerðin,
b/t Ernu B. Hreinsdóttur,
Borgartúni 7,
105 REYKJAVÍK.

Reykjavík 31. júlí 2006.

Málefni: Athugasemdir við drög að að tillögu að matsáætlun hringvegjar um Hornarfjarðarfljót í Hornafirði.

Til skrifstofu okkar hafa leitað eftirtaldir fasteignaeigendur í Nesjum, Sveitarfélaginu Hornafirði og falið undirrituðum að gæta hagsmuna sinna vegna framangreinds málefnis. Með tölvupósti, dags. 24. júlí s.l. (fskj. 1) var undirrituðum heimilað að skila athugasemdum í dag 31. júlí.

Ragnar Stefánsson **Árnanesi I**; Ásgeir Núpan Ásgeirsson **Árnanesi**; Ásmundur Gíslason og Helga Erlendsdóttir **Árnanesi V**; Ragnar Jónsson og Gunnur Jónsdóttir **Akurnesi**; Hjalti Egilsson, Birna Jensdóttir, Eiríkur Egilsson, og Elín Oddleifsdóttir **Seljavöllum**; Bjarni Hákonarson og Finndís Harðardóttir, **Dilksnesi**; Kristján Jónsson **Dilksnesi**; Kjartan Jónsson og Lovísa Eymundsdóttir **Hjarðarnesi**; Þorleifur Hjaltason, **Hólum** og þau Guðbjörg Ósk Jónsdóttir, Anna Lilja Jónsdóttir og Þorbergur Hjalti Jónsson eigendur landspildu úr **Hólum**.

Umbjóðendur mínir leggja á það áherslu að á þessu stigi miða kröfur þeirra og sjónarmið fyrst og fremst að því að fleiri vegstæði verði metin og að forsendum matsáætlunar verði jafnframt breytt í nokkrum öðrum veigamiklum atriðum. Umbjóðendur mínir vænta þess að framkvæmdaðili fallist á sjónarmið þeirra en ella komi til kasta Skipulagsstofnunar á grundvelli 2. mgr. 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Þá annaðhvort þannig að stofnunin geri athugasemdir við drög að fyrirbyggjandi tillögu matsáætlunar í samræmi við athugasemdir umbjóðenda minna ella synji tillögunni í núverandi horfi sbr. fyrirmæli niðurlagsákvæðis 2. mgr. tilvitnaðrar 8. gr. Umbjóðendur mínir benda þó jafnframt á þá staðreynd að athugasemdir þeirra og mótmæli lúta jafnframt og ekki síður að umhverfismatinu sjálfu og jafnframt endanlegu vali á vegstæði með úgáfu framkvæmdaleyfis skv. lögum 73/1997.

▪ **Inngangur.**

Mál þetta á sér langan aðdraganda svo sem nánar verður rakið hér á eftir. Umbjóðendur mínir telja hinsvegar að af fyrirliggjandi drögum verði vart ráðið að mikið tillit hafi verið tekið til margþættra athugasemda þeirra og tillagna frá umliðnum árum við skoðun á fyrirhugaðri endurgerð þjóðveggar 1 á svæðinu. Endurspeglast sá veruleiki í þeim þremur kostum sem nú stendur til standi að meta umhverfismati. Eru þeir allir ótækir að mati umbjóðenda minna og standa atvinnurekstri og byggð í Nesjum beinlínis í vegi svo sem nánari grein verður gerð fyrir hér síðar.

▪ **Forsagan.**

Svo sem fram kemur í drögum að matsáætlun hefur vegagerð um Hornafjörð verið til umræðu um nokkurra ára skeið. Í aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018 var gert ráð fyrir Hringveginum á nýjum stað, nánast á fjörum og í sjó fram. Hugmyndir í þessa veru sættu á sínum tíma mikilli andstöðu umbjóðenda minna og raunar miklu fleiri, ekki síst íbúa og fasteignaeigenda í Nesjum. Er vert að rifja þessa umræðu nú upp.

Í minnisblaði Sigurbjörns Kjartanssonar arkitekts frá 20. mars 2000 (fskj. 2) sagði m.a. svo:

Nesjamenn gagnrýna nýja vegstæðið með hliðsjón af hagsmunum þjónustuaðila í Nesjum. Vafalítið hefur nýja vegstæðið neikvæð áhrif á verslun (þ.m.t. eldsneytissölu) í Nesjahverfi, jafnframt því sem ferðaþjónustuaðilar hafa áhyggjur af afkomu sinni ef “gegnumakstur” leggst af.

Þá hefur það verið gagnrýnt að veglínan sem skipulagstillagan gerir ráð fyrir liggi alfarið um votlendi (leirur framan við flóðmörk), að hún fari um svæði þar sem er mikið fuglalíf, og að hún muni valda óásættanlegum breytingum á ásjónu Hornafjarðar. Ennfremur hafa komið fram ábendingar um að vegurinn muni raska vatnsbúskap Hornafjarðar og Skarðsfjarðar. Af þessu má ráða að umhverfismat vegalagningarinnar verði viðamikil, og að grundvöllur þess séu umfangsmiklar rannsóknir á mörgum grunnþáttum náttúrufars á svæðinu.

Loks er það ljóst að lagning þessa vegar verður kostnaðarsöm, grundun hans að stærstum hluta á leirum, brúarmannvirki og ræsi umfangsmikil, og væntanlega þarf að verja veginn með grjóti vegna vatnagangs á löngum köflum.

Í mótun skipulagstillögunnar hefur mikið verið lagt upp úr því hve það vegi þungt að færa þjóðveginn sem næst Höfn. Með hliðsjón af framansögðu er sú spurning áleitinn hvort þeir hagsmunir séu ekki víkjandi?

Ég legg til að fallið verði frá þessari hugmynd um nýtt vegstæði og lagt mat á aðra kosti, en þeir sýnast mér vera þrír raunhæfir: að leggja veg “þvert” yfir frá núverandi brúarstæði á Djúpa og tengjast þjóðveginum milli Bjarnaness og Miðskers; eða að fara um land Fornustekka og tengjast þjóðveginum rétt neðan við Grund; eða að fara sunnar um Skógey og upp aura Laxár (milli skeiðvallarins og Hornafjarðarflugvallar) og tengjast þjóðveginum neðan við Seljavelli.

Nauðsynlegt er að um málið verði fjallað á stjórnmalavettvangi sveitarfélagsins og í samráði við Vegagerðina.

Þann sama dag eða 20. mars 2000 skilaði fjöldi jarðeigenda og annarra hagsmunaaðila í Nesjum athugasemdom við aðalskipulagstillöguna (**fskj. 3**). Þar kom eftirfarandi m.a. fram:

Með erindi þessu vilja undirrituð koma á framfæri eindregnum mótmælum við framkomna tillögu um aðalskipulag fyrir Austur-Skaftafellssýslu, sem nú er til umfjöllunar hjá bæjaryfirvöldum Hornafjarðar. Þessi mótmæli beinast einkum að:

1. Veglínu milli Mýra og Nesja sunnan Skógeyjar um Hrísey.
2. Veglagning um þetta svæði yrði afar kostnaðarsöm bæði hvað varðar uppbyggingu og viðhald.
3. Veglínu frá Hafnarnesi að Skarðshólum.
4. Veglínu upp úr Vöðum, austan flugbrautar, milli fyrirhugaðar veglínu um Hrísey og núverandi Þjóðvegur.
5. Með framkomnum tillögum að nýju vegarstæði lægi Þjóðvegur 1 ekki gegnum byggðina í Nesjum.

Greinargerð: Miklar breytingar hafa átt sér stað á náttúrufari á Hríseyjarsvæðinu á undanförunum árum. M.a. vegna landriss sem þar hefur orðið og friðunar vegna uppræðslu á Skógeyarsvæðinu sem er verkefni Landgræðslu ríkisins. Í Hrísey og Nýgræðum er mikið fuglalíf og varplönd ýmissa fuglategunda svo og óspillt votlendi með lífríki sem því fylgir og nýmyndun votlendis, sem er sjaldgæft sbr. greinargerð tillögu aðalskipulags. Þarna er um að ræða náttúruspil sem ekki má raska með lagningu vegar.

Fullvíst má telja að veglagning á þessum stað yrði afar kostnaðarsöm bæði hvað varðar byggingu og viðhald. Kemur þar m.a. til að mikill vatnságangur myndi hvíla á þessum vegi. Bæði vegna sjávarfalla að utanverðu og vatnsfyllu innanfrá. Því hlýtur sú spurning að vakna hvaða möguleika þessi vegur gefur íbúum Austur-Skaftafellssýslu að það réttlæti svo dýra, erfiða og umdeilda framkvæmd? Því hljóta ábyrgir bæjarstjórnarmenn Sveitarfélagsins Hornafjarðar að velta fyrir sér áður en þeir taka ákvörðun um þetta vegstæði.

Þá myndi veglína um Hrísey takmarka hugsanlega lengingu þverbrautar flugvallarins framyfir það sem skipulagstillögur gera ráð fyrir. En ekkert liggur fyrir um að sú þörf verði ekki fyrir hendi síðarmeir.

Með veglínu frá Hafnarnesi að Skarðshólum yrðu þær litlu jarðir sem þar eiga land klofnar í annað sinn af Þjóðvegi. Þar að auki er hafin skógrækt fyrir allnokkru á hluta af því svæði sem vegurinn á að fara yfir og þetta myndi gera þær framkvæmdir og áform að engu.

Veglínan upp úr svonefndum Vöðum liggur yfir votlendi sem ekki hefur verið hreyft við með framræslu eða öðrum aðgerðum. Þar er því um að ræða ósnortið votlendi. Auk þess myndi vegur þar um kljúfa þau lönd sem hann lægi yfir og myndi skerða og torvelda mjög nýtingu þeirra.

Með því að færa Þjóðveg 1 úr byggðinni í Nesjum má ætla að afkomumöguleikar þeirra aðila sem byggt hafa upp og staðsett sína þjónustu með tilliti til núverandi Þjóðvegur myndu breytast til hins verra. Má þar nefna t.d. ferðapjónustu bænda, verslun, hótél, gróðrastöð o.fl. þessir staðir yrðu úr alfaraleið og myndu síður ná athygli ferðamanna og annarra vegfaranda. Ætla má að ekki yrði um frekari uppbyggingu að ræða í þessum greinum í Nesjasveit. Einnig lendar þéttbýliskjarni í Nesjum úr alfaraleið og mestar líkur eru fyrir því

að verðmæti eigna í Nesjahverfi rýrni til muna frá því sem nú þegar hefur gerst og líkindi fyrir því að núverandi verslun leggist af í Nesjum.

Í nokkur ár hefur verið unnið að fiskirækt í Laxá í Nesjum með sleppingu laxaseiða. Góður árangur hefur verið af þeim sleppingum og í framhaldi af því hefur verið stofnað hlutafélag, Laxanes h.f., um frekara ræktunarstarf með það að markmiði að gera Laxá að eftirsóknarverðri laxveiðiá sem yrði enn einn liður í því að bjóða upp á fjölbreyttari afþreyingu og útivistarmöguleika m.a. fyrir ferðamenn sem vilja njóta þeirrar náttúru sem Austur-Skaftafellssýsla hefur upp á að bjóða. Ekki er ljóst hvaða afleiðingar vegalagning yfir Hornafjarðarfljót eins og hún er áformuð í umræddri tillögu hefur fyrir þetta ræktunarstarf.

Dreifbýli á Íslandi á um þessar mundir mjög í vök að verjast og verður að leita allra leiða til þess að íbúar geti haft afkomumöguleika heima fyrir. Náttúrufar í Austur-Skaftafellssýslu er ein af þeim auðlindum sem við verðum að standa vörð um og láta ekki stundarhagsmuni glepja okkur sýn. Einnig má minna á samþykkt Bæjarstjórnar Hornafjarðar þann 4. nóvember sl. um eflingu byggðar og mannlífs í sveitarfélaginu. Til þess að svo verði, verða sveitirnar að vera áfram í alfaraleið.

Með vísu til framanskráðs er þess eindregið krafist að áform um þær veglínur um Hornafjarðarfljót að Skarðshólum og Vöð, austan flugbrautar, sem fram koma í tillögum að aðalskipulagi verði felldar niður og önnur vegstæði fundin sem ekki ganga á rétt og hagsmuni þess fólks sem hér á hlut að máli eins og verða myndi ef þau áform sem uppi eru ná fram að ganga.

Minnisblaði Sveins Sveinssonar hjá Vegagerðinni frá 27. júlí 2000 (**fskj. 4**) fylgdi afrit annars minnisblaðs Sveins frá 21. apríl 1997 þar sem nánar eru reifaðar 4 möguleikar varðandi fjórar nýjar leiðir. Þetta er þannig útlistað:

Áður en ákveðið var að byggja núverandi brú á Hornafjarðarfljóti voru gerðar lauslegar samanburðaráætlanir um fjórar mögulegar leiðir um svæðið, þ.e. um Suðurfjöru, um Skógey, núverandi leið og inn fyrir Svínafell og Hoffell. Sjá meðfylgjandi grein frá 1958.

Leið 1 er um 18 km og liggur af Hringvegi austan við Laxárbrú í Nesjum, ofan við bæinn Borgir, norðan við Skógey um Hornafjarðarfljót og inn á núverandi veg við Djúpá.

Leið 2 er um 17,1 km og liggur af Hringvegi við Bergá, yfir Laxá við flugvallarendann og síðan norðan við Laxána að ármótum við Hoffellsá, um norðanverða Skógey og yfir Hornafjarðarfljót, síðan inná núverandi veg vestan við Holt.

Leið 3 er um 16,8 km og liggur af Hringvegi við Hafnarvegamót, liggur sunnan við flugvallarenda síðan um syðsta hluta Skógeyjar, yfir Hornafjarðarfljót og síðan að hluta til um ræktað land neðan við Holtabæina og inn á núverandi veg við Brunnhól eða Lambleksstaði.

Leið 4 er um 17 km og liggur af Hringvegi við Míganda, síðan milli holta yfir að Hafnarvegi innan við Hafnames. Norðan við Hrísey og síðan inn á leið 3 um Skógey. Einnig er möguleiki á leið af Hringveginum vestar og yfir Hafnarveginn.

Af leið 4 þarf að kanna tengingarmöguleika af Hafnarvegi að flugvelli yfir að Mánagarði. Slík tenging myndi stytta leiðir um svæðið.

Ný leið um Skógey mun stytta vegalengdir á Hringveginum um 9,2-10,4 km og yrði því ávinningur umferðarinnar mikill. Skoða þarf tilgreind vegstæði mun betur á vettvangi, þannig að hægt sé að skilgreina leiðirnar betur og kostnaðarmeta þær. Einnig þarf að kanna umhverfisþættina, s.s. náttúruverndar- og skipulagshagsmuni, sjónarmið landeiganda o.fl.

Um forsöguna vísast jafnframt til bréfs samgönguráðuneytis til Ragnars Jónssonar Akurnesi, dags. 4. september 2000 (fskj. 5) og bréfs Ragnars Jónssonar Akurnesi til bæjarstjóra Hornarfjarðar, dags. 27. september 2000 (fskj. 6).

Þrátt fyrir þessar fjölþættu grundvallar athugasemdir sýnist lítið tillit hafa verið tekið til þeirra við endanlega gerð aðalskipulagsins, sem afgreitt var á árinu 2000.

Svo sem fram kemur í drögum að tillögu að matsskýrslu hefur orðið á þessu breyting nú á seinni misserum við mat og skoðun Vegagerðar á mögulegum veglínunum. Af hálfu Vegagerðar hafa þannig verið gerðar tillögur um veglínunum sem liggja minna út í sjó, og er kostnaður og umhverfisáhrif nefnd sérstaklega í því sambandi. Þannig er það tilkomið að veglínur 2 og 3, sbr. drög að tillögu að matsáætlun, liggja norðar en veglína skv. aðalskipulagi. Kemur fram í drögum að Vegagerðin hafi, í samráði við sveitarstjórn, komist að niðurstöðu í þá veru að línan skv. aðalskipulagi komi ekki til greina. Hafi bæjarstjórn fallist á að breyta aðalskipulagi til samræmis við þetta og á fundi bæjarstjórnar Hornarfjarðar þann 11. maí 2006 var samþykkt að leggja til leið 3, sbr. drög að tillögu að matsáætlun.

Af hálfu umbjóðenda minna er það sérstaklega gagnrýnt að ekki hefur verið haft nægilegt eða eðlilegt samráð við fasteignaeigendur og hagsmunaaðila í Nesjum við undirbúning málsins. Í raun liggur málið þannig fyrir að á oddinn hafi verið settir þeir hagsmunir þéttbýliskjarnans á Höfn að fá Þjóðveg 1, það sem kalla má "sjónarmun" nær byggðinni. Í þeirra þágu á að fórna miklum fjárhagslegum hagsmunum, einstæðri náttúru á Hornafirði og fjörum hans og síðast en ekki síst hagsmunum fjölda fasteignaeigenda og íbúa í Nesjum. Má þetta ljóst vera þegar tekið er fram í drögum að tillögu að matsáætlun að líklegast sé að leið 3 verði fyrir valinu! Yfirlýsing af þessu tagi er auðvitað ekki í samræmi við lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Er vert að vegasmiðir hugi rækilega að því, nú þegar á fyrstu stigum málsins, að þegar upp er staðið verða vegaáform og afdrifaríkar tilfærslur á veglínunum um eignalönd Nesjamanna að uppfylla skilyrði 72. gr. stjórnarskrár um almenningsþörf. Engin slík almenningsþörf réttlætir þá stórkostlegu og margþættu röskun sem hljótast myndi af tilfærslu Þjóðvegarins úr núverandi vegstæði í vegstæði 2 eða 3.

▪ **Framkomin drög að tillögu að matsáætlun.**

Svo sem fram kom hér í upphafi telja umbjóðendur mínir þá þrjá kosti (auk núlllausnar) sem lagt er til að metnir verði í fyrirbyggjandi drögum alla ótæka og stofna hagsmunum þeirra í stórkostlega hættu.

Um sjónarmið þeirra má að hluta til vísa til framangreindra athugasemda við veglínur skv. aðalskipulagstillögu, sem að breyttu breytanda eiga jafnframt við um veglínur 2 og 3 samkvæmt fyrirbyggjandi tillögu. Tillaga 1 er mun ásættanlegri kostur, þ.e.a.s. Nesjamegin, en á henni eru hinsvegar verulegir gallar svo sem hún er útfærð og framsett í drögunum. Af þessu leiðir að það er algjörlega nauðsynlegt að taka fleiri kosti til umhverfismats eigi ákvarðanataka um vegalagninguna á endanum að byggjast á raunhæfri og gagnsæri úttekt á öllum fyrirbyggjandi kostum. Verður þetta nánar rakið hér síðar.

Umbjóðendur mínir vekja jafnframt á því athygli að af fyrirbyggjandi drögum að tillögu má ráða að verulega skorti á staðbundna þekkingu á svæðinu. Þetta birtist m.a. í því að rangt er farið með kennileiti o.fl., sbr. að talað er um Hornarfjarðarfljót í eintölu, ranglega er talað um Austurfljót sem Laxá og Hoffellsá o.s.frv.

Þá eru áréttuð þau sjónarmið sem fram koma í bréfi Önnu Lilju Jónsdóttur og Þorbergs Hjalta Jónssonar frá 30. júní s.l. (**fskj. 7**) þess efnis að breytt verði kynningum á vegleiðum að nýrri brú um Hornarfjarðarfljót þannig að ljóst sé að val á vegstæði á Mýrum er óháð vegstæði í Nesjum

Það kallar svo alveg sérstaklega á alvarlegar athugasemdir að af drögum að tillögu að matsáætlun verður ekki ráðið að til standi við fyrirhugað umhverfismat að taka til neinnar marktækrar skoðunar hagsmuni jarðeigenda, atvinnurekenda og annarra íbúa í Nesjum. Allar fyrirhugaðar tilfærslur veglínur koma fyrst og fremst við hagsmuni þeirra. Þannig er t.d. hvorki gert ráð fyrir að Búnaðarsamband A-Skaftafellssýslu né Bændasamtökunum sem umsagnar- aðilum. Það er þá jafnframt mikilvægt að benda á þá staðreynd að öndvert mörgum dreifbýlisstöðum hefur átt sér stað vöxtur í atvinnurekstri í Nesjum. Tekur það til hefðbundins búskapar svo sem sauðfjár og kúabúskapar, sem verið hefur í stöðugum vexti á svæðinu. Kartöflurækt er stunduð í stórum stíl (með stærstu kartöfluræktarsvæðum á landinu) og með arðbærum hætti, ekki síst á þeim svæðum nær sjó þar sem tilfærsla veglínur mun augljóslega valda mestri röskun. Nánari umfjöllun hér að lútandi má finna í umsögn Sveins Sigurmundssonar frkv.stj. Búnaðarsambands Suðurlands frá 27. júlí 2006 (**fskj. 8**). Þá er ferðaþjónusta stunduð í Nesjum og að hluta til í stórum stíl, sbr. rekstur í Árnanesi V. Tilfærsla þjóðveggar í veglínur 2 og 3 myndu ganga að þeim atvinnurekstri dauðum. Hér vísast nánar til umsagnar Sævars Skaptasonar framkvæmdastjóra Ferðaþjónustu bænda frá 25. júlí s.l., (**fskj. 9**).

Hvað sem öllu öðru líður er þess krafist að drögum að matsáætlun verði breytt í þá veru að tæmandi grein verði gerð fyrir því hvernig þessir þýðingamiklu hagsmunir verði metnir.

Um valkosti 2 og 3 samkvæmt tillögunni er síðan nánar tiltekið það að segja að umbjóðendur mínir gera fjölmargar athugasemdir þ.a.l. Þá ber að áréttu að þær athugasemdir koma til viðbótar þeim athugasemdum sem gerðar

höfðu verið við **veglinu skv. aðalskipulagi** og reifaðar hafa verið að hluta til hér að framan og eiga að breyttu breytanda jafnframt við um kosti 2 og 3.

- Í fyrsta lagi er áréttuð hættan á breyttri grunnvatnsstöðu: Með lagningu vega um Hrisey og Neðstatanga er augljóslega verið að hindra rennsli Laxár, Hoffellsár og Bergár sem leitt getur til hækkunar á grunnvatnsstöðu á því svæði sem kartöflugarðar umbjóðenda minna, bænda í Akurnesi og Seljavöllum eru, en kartöflurækt er aðaluppistaðan í afkomunni á þessum bæjum. Sambærileg hætta steðjar jafnframt að kartöflurækt í Dilksnesi. Um þetta atriði vísar nánar til tilvitnaðs bréfs þeirra Önnu Lilju og Þorbergs Hjalta Jónsbarna frá 30. júní s.l. (**fskj 7**).
- Þá er bent á að sjávarfalla gætir langt innfyrr þetta vegstæði og því þörf að skoða það hvað skeður í vatnavöxtum, en þeir hafa orðið tíðari á síðustu árum. Vatn gæti lónað yfir hluta af kartöflugörðunum, eins og gerðist síðastliðið haust. Þá eru augljósar þær breytingar sem orðið hafa á rennsli Laxár eftir byggingu síðustu brúar yfir hana á Þjóðvegi 1, en þá var þrengt að rennsli árinna og það hefur haft þær afleiðingar að hún lónar ofan við brúna og þar með hækkar vatnsborðið verulega. Þá er jafnframt mikilvægt að geta þess, sem ekki kemur fram í drögunum, að veruleg flóð hafa orðið í Laxá, nú síðast haustið 2005. Þá rauf áin varnargarða og flæddi yfir svæði sem kartöflugarðar eru á. Er á þetta bent og undirstrikað hversu viðkvæm vatnsföll öll á svæðinu eru fyrir öllu raski og tilfærslum.
- Ennfremur er bent á þá sérstöku hættu af ís sem fyrir hendi er tengd þessum veglinum, en Hornafjörð leggur iðulega á veturna.
- Nesið og önnur svæði sem ekki eru nýtt til kartöfluræktar eru beitolönd sem ekki má spilla m.a. vegna gæðastýringar þar sem jarðirnar eru landlitlar.
- Sérstaklega er áréttuð að áhrif á búskap og annan atvinnurekstur á svæðinu verður að meta sérstaklega, sem og áhrif á þá ferðaþjónustu sem fyrir er á svæðinu.
- Það má heldur ekki gleymast að gangi áform í þessa veru eftir þá er í annað sinn á þrjátíu árum verið að ráðast í grundvallarbreytingar vegstæðis um Nes. Árið 1974 var nýr vegur lagður í núverandi vegstæði með tilheyrandi tjóni og óþægindum fyrir jarðeigendur og íbúa. Nú þegar þeir hafa aðlagð búsetu sína og atvinnurekstur að vegstæðinu er áformað að leggja Þjóðveg 1 í alveg nýju vegstæði um eignalönd þeirra og framkalla þannig á nýjan leik öll þau sömu óþægindi og rask og þeir urðu fyrir við fyrri tilfærslu vegstæðis. Hér er svo sannarlega um að ræða sjónarmið sem líta ber til við mat á þeim kostum sem fyrir hendi eru og við ákvörðun á framtíðar vegstæði.
- Framangreindu til viðbótar er bent á það alveg sérstaka óhagræði sem hljóttast mun af því að halda á úti tvöföldu vegkerfi um land jarðanna. Annarsvegjar nýjum Þjóðvegi 1 og svo hinsvegjar núverandi Þjóðvegi sem nokkurskonar innansveitarvegi. Margfeldisáhrif óþæginda, tjóns og röskunar vegna slíks tvöfalds vegkerfis eru viðurkennd. Enn nú

tilfinnanlegra er tjónið í þessu tilviki þar sem um tiltölulega undirlendis-
litlar jarðir er að ræða.

- Þá mun vegur í samræmi við veglínur 2 eða 3 eyðileggja rannsókn- og tilraunaland í skógfræði úr jörðinni Hólum. Vísast hér um til bréfs Önnu Lilju Jónsdóttur o.fl. frá 19. ágúst 2005 (**fskj. 10**).
- Í Hrísey og Nýgræðum er ósnortið land sem hefur verið í umsjá Landgræðslu Ríkisins í rúmlega 20 ár. Þar hefur gróið mikið upp og þar er mikið fuglalíf og votlendi með tilheyrandi lífríki. Sama má segja með Nesið það hefur verið óhreyft og strandlengjan haldið lögun sinni. Yrði vegurinn lagður á þessum stað færu ýmsir möguleikar tengdir ósnortinni náttúru forgörðum.
- Umbjóðendur mínir leggja á það áherslu að Hornafjörðurinn fái að halda sínu útliti með eyjum, nesjum, víkum og vogum. Þeir telja satt best að segja að það skjóti skökku við að á sama tíma og verið er að stofna Vatnajökulshjóðgarð til að vernda náttúru í upprunalegri mynd og efla ferðahjónustu áforði menn að eyðileggja þá náttúruferlu sem Hornafjörðurinn sjálfur er með ómetanlegri strandlengju, eyjum, skerjum, hólum o.s.frv. Þetta er áformað án þess að hægt hafi verið að benda á það hvaða ríku almannhagsmunir réttlæti slíka grundvallar-
breytingu veglínu, sem ekki aðeins mun reynast marfalt dýrari, valda margföldum umhverfisáhrifum og raska mest búsetuskilyrðum íbúa og atvinnurekstará í Nesjum
- Sérstaklega er bent á þá staðreynd að efnisþörf vegna vegar um veglínur 2 eða 3 er margföld samanborið við veglínu 1 eða aðra kosti fjær ströndinni. Sennilega er óhætt að tala um allt að fimmfaldan mun. Í því skyni virðist áformað að ráðast í efnisöflun á afar viðkvæmum stöðum, náttúrufarslega og staðhátalega séð. Stöðum sem ekki eru skipulagðir sem slíkir í aðalskipulagi, sbr. t.d. í Skógey, Grjótá, Fjarðará í Lóni, Slaufuradal og víðar, sbr. bls. 12 í drögum að tillögu að matsáætlun. Hvernig fá þessi áform samræmst því meginmarkmiði aðalskipulags að við efnistöku skuli forðast “smákröpp” og að efnistökusvæði skuli einkum vera í virkum rofsvæðum fallvatna?
- Loks má það ekki gleymast við mat á veglínunum 2 og 3 að þær raska í verulegu búsetuskilyrðum í Nesjum, ekki síst í hinni fjærleggjandi byggð. Þá mun núverandi þjóðvegur ekki njóta sama þjónustustigs og verið hefur og allri umferð verða beint frá innsveitum í Nesjum.

Um valkost 1 skal það endurtekið að þar er um mun ásættanlegri kost að ræða samanborið við veglínur 2 og 3, en á leið 1 eru hinsvegar verulegir gallar svo sem hún er útfærð og framsett í drögunum. Er það raunar merkilegt hve kastað hefur verið til höndum við útfærslu og hönnun þeirrar leiðar samanborið við útfærslu á veglínunum 2 og 3!

Þannig fer veglína 1 yfir endan á skeiðvelli hestamanna, en félagssvæði þeirra er við Stekkhól. Þá fer veglínana yfir neðri hluta heimatúnsins í Borgum, sem myndi breyta mjög ásýnd jarðarinnar og vafalaust rýra verðgildi

hennar og aðra möguleika. Þar færi vegurinn yfir gamalt bæjarstæði og gamlan túngarð (100 ára).

Það er síðan algjörlega fráleitt að ætla að hafa tvær brýr með stuttu millibili yfir Laxá. Slíkt þrengir verulega að rennsli árinna með ófyrirséðum afleiðingum á rennsli, breytingar árfarvegjar o.s.frv., sbr. það sem gerðist eftir brúun á núverandi stað og fyrr er rakið. Yrði veglína óbreytt valinn myndi hún valda óþarfa spjöllum á einum af fegurstu stöðum Laxár við gljúfur- og klapparhyli við Borgir og spilla algjörlega neðsta veiðistað árinna í Ármótahyl. Í þessu sambandi er vert að minna á að staðið hefur verið að umfangsmikilli og árangursríkri fiskrækt í Laxá á liðnum árum. Stendur hugur veiðiréttarhafa til þess að koma ári í fremstu röð laxveiðiáa.

Veglína 1 myndi í óbreyttri mynd fara yfir Steingrímslandið sem er í eigu Akurness, en það er nýtt sem beitiland fyrir sauðfé og hross og er einnig mjög gott ræktunarland. Búið er að rækta tún og græn fóður á landinu. Leiðin sker landið í sundur, sem hefur mikið óhagræði í för með sér til nýtingar landsins bæði hvað varðar beit og ræktun. Nú þegar liggur þjóðvegur 1 í gegnum land Akurness rétt fyrir ofan fyrirhugað vegstæði og yrðu tveir vegir með stuttu millibili algjörlega óásættanleg niðurstaða. Þá myndi veglína hafa sömu áhrif á svokallað Valdaland sem er í eigu Seljavalla. Það land er nýtt til beitar, skóg- og kartöfluræktar. Báðar þessar jarðir eru landlitlar og mega illa við því að missa meira land undir vegi, en búskapur á þessum jörðum byggist mjög á ræktun.

Loks er bent á að veglína 1 liggur í núverandi mynd mjög nærri bæjarhúsum í Árnanesi 5 sem ekki er ásættanlegur kostur.

▪ **Tillaga um tvo kosti í viðbót sem teknir verði til mats.**

Af framangreindu leiðir að það er algjörlega nauðsynlegt að taka fleiri kosti til umhverfismats eigi ákvarðanataka um vegalagninguna á endanum að byggjast á raunhæfri og gagnsærri úttekt á öllum fyrirliggjandi kostum.

Á þessu tilefni hafa umþjóðendur mínir látið vinna tillögur að tveimur kostum í viðbót. Um þessar útfærslur er það að segja að í báðum tilvikum er um að ræða kosti sem liggja miklu mun nær veglínu 1 en 2 og 3, skv. fyrirliggjandi drögum en um miklu mun útfærðari kost er að ræða þar sem jafnframt er tekið nauðsynlegt tillit til framangreindra hagsmuna og sjónarmiða. Áhrif á styttingu hringvegarins eru óveruleg. Fyrir þessum 2 kostum sem auðkenndir eru sem kostir 4 og 5 er gerð nánari grein á minnisblaði, dags. 31.7.2006, ásamt meðfylgjandi uppdráttum (**fskj. 11**) og vísast þangað.

▪ **Niðurlag.**

Svo sem fyrr segir er þess krafist á þessu stigi að brugðist verði við þeim athugasemdum hér hafa verið settar fram. Matsáætlun verði löguð í samræmi við þær og lagt fyrir framkvæmdaraðila að taka jafnframt til mats þá tvo kosti sem grein hefur verið gerð fyrir hér á undan. Á slíku geta ekki verið nein vandkvæði eigi ákvarðanataka um vegalagninguna á endanum að byggjast á faglegri og hlutægri úttekt á öllum fyrirliggjandi kostum en ekki fyrirfram

mótuðum skoðunum. Synjun á því að meta jafnframt þessa tvo rökstuddu kosti yrði að byggja á afar veigamiklum rökum sem ekki fæst séð hver ættu að vera.

Á hinn bóginn kann framkvæmdaaðili jafnframt að vilja breyta útfærslu þeirra í smærri atriðum og/eða ábendingar í framangreinda veru leiða til þess að enn fleiri kostir verði lagðir fram til mats.

Í erindi þessu hafa verið gerðar mjög alvarlegar athugasemdir við hugmyndir um veglínur skv. leiðum 2 og 3, skv. drögum að tillögu að matsáætlun. Þær athugasemdir lúta að náttúru og umhverfi, kostnaði og síðast en ekki síst stórfelldri röskun hagsmuna jarðeigenda og íbúa í Nesjum. Á móti virðist vera djúpt á raunverulegum rökstuðningi fyrir því að fara þá leið sem lögð er til skv. leiðum 2 og 3. Ekki getur það snúist um styttingu hringvegar enda óverulegur munur þar á og svo því að fara þær leiðir sem lagðar eru til af umbjóðendum mínum. Ekki getur það tengst kostnaði enda eru þeir kostir sem umbjóðendur mínir leggja til miklu ódýrari. Ekki geta þeir hagsmunir snúist um umhverfis- og náttúruspjöll enda eru slík spjöll margfalt minni ef farið yrði að tillögum umbjóðenda minna. Og þá geta þeir hagsmunir ekki varðað tengingu byggðarinnar í Nesjum við þjóðveg 1 enda falla tillögur umbjóðenda minna miklu betur að þeim hagsmunum. Þá stendur sú áleitna spurning eftir hvort veigamestu rökin fyrir því að fara leiðir 2 og 3 séu virkilega þau að með því styttest vegtengingin frá þjóðvegi 1 niður í þéttbýlið í Höfn um nokkur hundruð metra? Því verður auðvitað ekki að óreyndu trúað en önnur rök sem nefnd hafa verið í því sambandi fá að umbjóðenda minna fráleitt staðist sem röksemd fyrir svo afdrifaríkum tilflutningi á veglínu þjóðvegar 1 á svæðinu.

Að lokum en ekki síst er ástæða til þess að minna viðkomandi stjórnvöld, þá fyrst og fremst framkvæmdaaðilann á það að skoða ber það ferli sem liggur vegagerð af þessum toga til grundvallar sem eina heild. Þannig er ekki hægt að skoða matsáætlun með einangruðum hætti, umhverfismatið sjálft með sama hætti, sem og útgáfu framkvæmdaleyfis, mögulegt eiganrnám og svo framvegis.

Synji framkvæmdaaðilinn þess að meta þá frekari kosti sem hér hafa verið rökstuddir og fái til þess blessun Skipulagsstofnunar liggur fyrir að umbjóðendur mínir munu fyrir dómstólum láta reyna á gildi framkvæmdaleyfis sem gefið yrði út á slíkum grunni og/eða verjast eignarnámi á sömu forsendum. Fyrst og fremst þeim forsendum að ekki hefði verið sýnt fram á það með neinum ótvíræðum hætti að almannhagsmunir ellegar almannþörf í skilningi 72. gr. stjórnarskrár réttlæti þá röskun eignarréttinda og annarra hagsmuna þeirra sem augljóslega mun hljóta af þeim þremur kostum sem lagðir eru til í drögum að tillögu að matsáætlun og unnt hefði verið að komast hjá eða takmarka miklu mun frekar með öðrum leiðum sem í stærstu dráttum hefðu leitt til sömu niðurstöðu í samgöngulegu tilliti. Í upphafi skyldi þannig endinn skoða og ljóst að framkvæmdaaðili væri að taka stórkostlega áhættu með allt framhald verksins ætli hann sér að líta fram hjá framangreiddum athugasemdum heimamanna í Nesjum.

Að lokum er allur réttur áskilinn til þess að koma að frekari kröfum, sjónarmiðum og gögnum gefist tilefni til. Þá vænta umbjóðendur mínir þess að fá komið að frekari athugasemdum og eftir atvikum gögnum áður en



matsáætlun verður afgreidd með endanlegum hætti, sbr. fyrirmæli 8. gr. laga nr. 106/2000 og 15. gr. reglugerðar nr. 1123/2005.

Virðingarfyllst,


Karl Axelsson hrl.

Afrit sent Skipulagsstofnun

Fylgiskjöl:

1. Tölvupóstur Vegagerðar, dags. 24.7.2006.
2. Minnisblað Sigurbjörns Kjartanssonar arkitekts, dags. 20.3.2000.
3. Athugasemdir fasteignaeigenda og íbúa í Nesjum við tillögu að aðalskipulagi, dags. 20.3.2000.
4. Minnisblað Sveins Sveinssonar hjá Vegagerðinni, ásamt fylgigögnum, dags. 27.7.2000.
5. Bréf Samgönguráðuneytis ásamt fylgigögnum, til Ragnars Jónssonar Akurnesi, dags. 4.9.2000.
6. Bréf Ragnars Jónssonar Akurnesi til bæjarstjóra Hornarfjarðar, dags. 27.9.2000.
7. Bréf Önnu Lilju Jónsdóttur og Þorbergs Hjalta Jónssonar, dags. 30.6.2006.
8. Bréf Sveins Sigurmundssonar frkvstj. Búnaðarsambands Suðurlands, dags. 27.7.2006.
9. Umsögn Sævars Skaptasonar framkvæmdastjóra Ferðaþjónustu bænda, dags. 25.7.2006.
10. Bréf Önnu Lilju Jónsdóttur o.fl. ásamt fylgigögnum, dags. 19.8.2005.
11. Minnisblað Árna Kjartanssonar ásamt tveimur uppdráttum, dags. 31.7.2006.