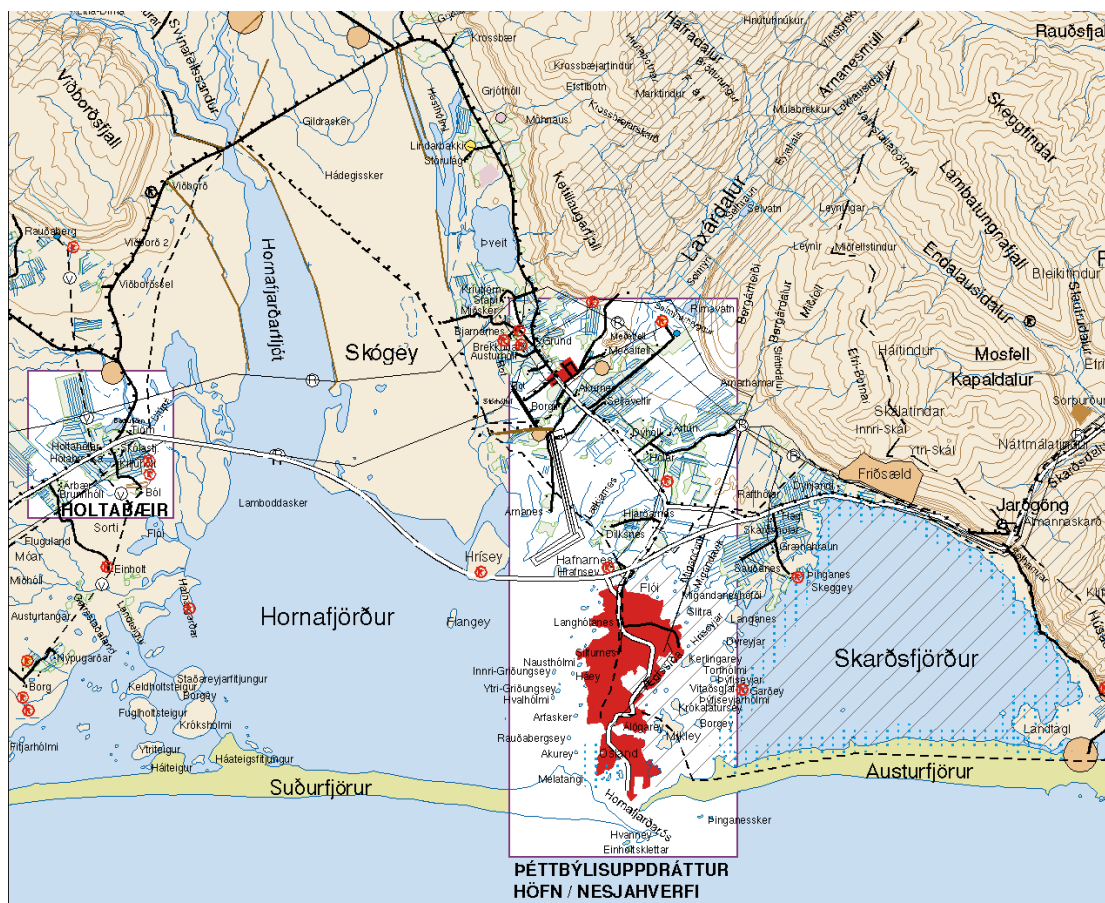


# UMHVERFISSKÝRSLA

## Breyting á Aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018 vegna nýlagningar vegar yfir Hornafjarðarfljót

### 1. Inngangur

Skýrsla þessi varðar breytingu á Aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018 vegna nýlagningar vegar yfir Hornafjarðarfljót. Gerð nýs vegar um það svæði sem hér um ræðir hefur verið fyrirhuguð um töluverða hrið. Í Aðalskipulagi sveitarfélagsins sem samþykkt var árið 2001 er gert ráð fyrir nýrri veglínu sem myndi liggja mun sunnar en núverandi hringvegur (sjá Mynd 1). Í október 2006 lagði Vegagerðin fram tillögu að matsáætlun vegna nýs hringvegar um Hornafjarðarfljót þar sem settir voru fram þrjár möguleikar á legu nýrrar veglínu yfir fljótin og aðliggjandi svæði.<sup>1</sup> Í samráðsferlinu komu jafnframt fram tvær tillögur að nýjum veglínunum frá landeigendum í Nesjum (leiðir 4 og 5)<sup>2</sup> og síðar þrjár breyttar útfærslur á þeim (leiðir 4a, 5a og 5b)<sup>3</sup> í athugasemdum við upphaflega matstillögu Vegagerðarinnar.



Mynd 1: Fyrirhuguð lega nýs hringvegar skv. Aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018

<sup>1</sup> Vegagerð ríkisins (2006): *Hringvegur um Hornafjarðarfljót í Hornafirði. Tillaga að matsáætlun.*

<sup>2</sup> Lögmannsstofan LEX (2006): "Athugasemdir við drög að matsáætlun hringvegar um Hornafjarðarfljót í Hornafirði". Bréf dags. 31. júlí 2006, og *Hringvegur um Hornafjarðarfljót í Hornafirði. Tillaga að matsáætlun*, s. 11-12.

<sup>3</sup> Lögmannsstofan LEX (2006): "Athugasemdir fasteignaeigenda í Nesjum". Bréf dags. 7. nóv. 2006.

Lega allra ofangreindra vegatillagna er talsverð frábrugðin þeirri veglínu nýs hringvegur sem gildandi Aðalskipulag Hornafjarðar gerir ráð fyrir. Leið 3 liggur næst þeirri leið og tekur lega þeirrar línu eins og hún er sett fram í tillögu að matsáætlun mið af breytingartillögum frá Bæjarstjórn Hornafjarðar við upphaflegri tillögu Vegagerðarinnar sem fram komu í samráðsferlinu.<sup>4</sup>

Með bréfi dags. 5. desember 2006 félst Skipulagsstofnun á framkomna tillögu Vegagerðarinnar að matsáætlun með athugasemdum. Í bréfinu var m.a. bent á að sveitarstjórn þyrfti að vinna og samþykkja breytingu á gildandi Aðalskipulagi “vegna framkvæmda við fyrirhugaða veglagningu og vegna efnistöku á þeim svæðum sem ekki eru tilgreind sem efnistökusvæði í aðalskipulaginu” og jafnframt að slík breyting væri háð ákvæðum laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætla.<sup>5</sup> Undir lögin falla m.a. skipulagsáætlanir sveitarfélaga og breytingar á þeim sem marka stefnu er varða leyfisveitingar til framkvæmda sem skilgreindar eru í lögum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Markmið laganna er að meta umhverfisáhrif tiltekinna áætla í því skyni að draga úr neikvæðum áhrifum, stuðla að sjálfbærri þróun og að tekið sé tillit til umhverfissjónarmiða við áætlanagerð.

Í kjölfar niðurstöðu Skipulagsstofnunar hóf Sveitarfélagið Hornafjörður vinnu við gerð umhverfisskýrslu um þær breytingar á gildandi Aðalskipulagi sem gera þyrfti vegna ofangreindra áforma um breytta legu hringvegarins. Fyrstu drög þeirrar skýrslu voru tilbúin sumarið 2007 en þar var þó ekki hægt að taka afstöðu til sumra áhrifaþætti fyrirhugaðra framkvæmda (t.d. um áhrif á landslag) þar sem öllum rannsóknnum Vegagerðarinnar var þá enn ekki lokið. Frummatsskýrsla Vegagerðinnar<sup>6</sup> var síðan kynnt í janúar 2008 og í framhaldi af því óskaði Sveitarfélagið Hornafjörður eftir því að ný útfærsla á Leið 3, hér eftir nefnd Leið 3b, yrði tekin til skoðunar af hálfu Vegagerðarinnar. Vegagerðin kynnti þessa nýju útfærslu leiðarinnar<sup>7</sup> á vef sínum 2. desember 2008 og í kjölfarið stóðu Sveitarfélagið Hornafjörður og Vegagerðin sameiginlega fyrir borgarfundum á Höfn þann 4. desember 2008 þar sem breytingin á frummatsskýrslunni var nánar kynnt, auk þess sem gerð var grein fyrir vinnu við gerð umhverfisskýrslunnar og helstu niðurstöður hennar.

Aðalskipulag fyrir Sveitarfélagið Hornafjörð miðar almennt að því að skapa umgjörð sem stuðlar að eflingu atvinnulífs, mannlífs og byggðar í sveitarfélaginu. Tekið er mið af núverandi atvinnuháttum og byggðamynstri og skipulagsákvæðanir metnar á grundvelli heildarhagsmuna byggðarlagsins. Stefnt er að aukinni fjölbreytni í atvinnulífi, bæði í þéttbýli og dreifbýli og að á Höfn verði öflugur þjónustukjarni í góðum tengslum við sveitirnar, þar sem landbúnaður og ferðaþjónusta verða stunduð og hafa eðlilega þróunarmöguleika. Stefnan er að stytta vegalengdir innan héraðs, tryggja umferðaröryggi, og hafa leiðir í næstu þjónustukjarna sem stýstar, sbr. markmið með sameiningu sveitarfélaga.

<sup>4</sup> Sbr. bókun bæjarstjórnar þann 11. maí 2006: "Bæjarstjórn Hornafjarðar samþykkir leið nr. 3, tillögu Vegagerðarinnar með þeim breytingum sem bæjarstjórn hefur gert á tillögunni, merkt með rauðri punktalínu, sbr. meðfylgjandi kort."

<sup>5</sup> Skipulagsstofnun (2006): "Hringvegur um Hornafjarðarfljót í Sveitarfélaginu Hornafirði. Ákvörðun um tillögu að matsáætlun". Bréf dags. 05.12.2006.

<sup>6</sup> Vegagerð ríkisins. *Hringvegur um Hornafjörð. Matskýrsla*. Janúar 2008.6

<sup>7</sup> Sjá <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/nr/1966> og [http://www.vegagerdin.is/media/framkvaemdir-og-vidhald/06198\\_v0801204\\_Kynning\\_a\\_leid\\_3b.pdf](http://www.vegagerdin.is/media/framkvaemdir-og-vidhald/06198_v0801204_Kynning_a_leid_3b.pdf)

Sú breyting sem nú er unnið að á Aðalskipulagi Hornafjarðar felur í sér að byggður verður nýr vegur og ný brú yfir Hornafjarðarfljót. Tilgangur framkvæmdar með nýjum vegi er að bæta samgöngur á Suðausturlandi og styrkja byggðarlög á Suðaustur- og Austurlandi með bættu vegasambandi á hringvegi. Vegalengdir milli Austurlands og Suðurlands stytta verulega með nýjum vegi. Markmiðið með gerð vegarins er fyrst og fremst að auka umferðaröryggi, draga úr slyshættu og tryggja góðar samgöngur á svæðinu.<sup>8</sup>

Nýr vegur yfir Hornafjarðarfljót mun einnig stytta vegalengdir á milli sveitanna vestan Hornafjarðarfljóta og þéttbýlisins á Höfn. Stytting leiða til Hafnar er mikilvægt fyrir dreifbýlið í Sveitarfélaginu Hornafirði sem nær yfir víðfeðmt svæði. Þannig skapast auknir möguleikar fyrir íbúa sem búa í nokkurri fjarlægð frá Höfn til að sækja þjónustu og atvinnu þar. Í skýrslu nefndar á vegum félagsmálaráðuneytisins um tillögur til sameiningar sveitarfélaga er sett fram það sjónarmið að stærð atvinnusvæðis afmarkist af vegalengd sem svari til um 30 mínútna aksturs milli heimilis og vinnu.<sup>9</sup> Nýtt vegstæði yfir Hornafjarðarfljót mun því færa íbúa á Mýrum, Suðursveit og Örafum nær Höfn en áður, auk þess að stytta akstursleiðir Hafnarbúa til sveitanna og um hringveginn til vesturs.

Breytingin á Aðalskipulaginu hefur ekki áhrif á annað deiliskipulag eða svæðaskipulag. Því er ekki um tengsl þessarar áætlunar við aðrar skipulagsáætlanir að ræða.

Þeir þættir sem einkum verða skoðaðir eru umhverfisáhrif vegna nýrra veglína, nýrra efnistökuastaða og breyttrar landnotkunar. Fjallað verður um þær veglínur sem Vegagerðin gerði upphaflega tillögur um ásamt nýjustu útfærslum (þ.e. leið 3b), auk þeirra fjögurra leiða eða útfærslna á veglínunum sem tillögur komu fram um frá landeigendum. Einnig verður stuttlega gerð grein fyrir núverandi hringvegi sem og þeirri veglínu nýs hringvegar sem fyrirhuguð var samkvæmt gildandi Aðalskipulagi en umhverfisáhrif þeirra þó ekki metin með jafn ítarlegum hætti.

---

<sup>8</sup> Vegagerð ríkisins (2006): *Hringvegur um Hornafjarðarfljót í Hornafirði. Tillaga að matsáætlun*, s. 4.

<sup>9</sup> Félagsmálaráðuneytið (2005). *Atak um eflingu sveitarstjórnarstigsins. Lokatillögur nefndar um sameiningu sveitarfélaga*, s 9.

## 2. Aðferðir

Að gerð umhverfisskýrslu hafa unnið byggingar- og skipulagsnefnd sveitarfélagsins Hornafjarðar, með aðstoð ráðgjafa hjá Fræðasetri Háskóla Íslands á Hornafirði og hjá fyrirtækinu Náttúrulega ehf. Aðrar nefndir á vegum sveitarfélagsins hafa gefið umsagnir og Hjalti Þór Vignisson bæjarstjóri hefur einnig tekið virkan þátt í þessari vinnu. Þá var leitað ráðgjafar sérfræðings hjá Alta ehf. um einstaka þætti er vörðuðu gerð matslýsingar og umhverfisskýrslu.

Eiginleg vinna við gerð umhverfisskýrslu hófst í lok desember 2006, þegar niðurstaða Skipulagsstofnunar um tillögu Vegagerðarinnar að matsáætlun lá fyrir. Síðar í desember áttu fulltrúar sveitarfélagsins Hornafjarðar fundi með starfsmönnum Skipulagsstofnunar. Í kjölfarið hófst vinna á vegum sveitarfélagsins að gerð umhverfisskýrslu og aðalskipulagsbreytingu í tengslum við veglagningu yfir Hornafjarðarfljót. Eftirfarandi hefur gerst í þessari tímaröð:

- 22. jan. 2007 Fundur ráðgjafa með starfsmönnum á Skipulagsstofnun
- 22. jan. Fundur ráðgjafa með starfsmönnum á Umhverfisstofnun
- 30. jan. Gerð umhverfisskýrslu tekin fyrir í bæjarráði
- 30. jan. Fundur með sérfræðingi í skipulagsmálum hjá ráðgjafafyrirtækinu Alta
- 6. feb. Fundur með sérfræðingi í skipulagsmálum hjá ráðgjafafyrirtækinu Alta
- 6. feb. Borgarafundur á Mýrum.
- 7. feb. Vettvangsferð ráðgjafa
- 12. feb. Gerð umhverfisskýrsla tekin fyrir í umhverfisnefnd Hornafjarðar.
- 14. feb. Gerð umhverfisskýrsla tekin fyrir í byggingar- og skipulagsnefnd.
- 15. mars. Borgarafundur í Nesjum.
- 2. apríl Fundur ráðgjafa sveitarfélagsins og Vegagerðarinnar
- 20. apríl Fundur bæjarstjóra og starfsmanns Skipulagsstofnunar um umhverfisskýrslu. Matslýsing kynnt.
- 9. júní Vettvangsferð um áhrifasvæðið
- 6. feb. 2008 Fundur í bæjarstjórn. Athugasemdir samþykktar við frummatsskýrslu Vegagerðar, lagðar fram tillögur að nýrri útfærslu leiðar 3.
- 4. des. Borgarafundur í Nýheimum, Höfn. Tillögur að útfærslu leiðar 3b kynntar af Vegagerðinni.

Á meðan á vinnu við gerð umhverfisskýrslu stendur hefur verið haft samstarf við Vegagerðina og Skipulagsstofnun um málið. Í framhaldi af því að umhverfisskýrsla liggja fyrir er ráðgert að málið aftur til umfjöllunar í nefndarkerfi Sveitarfélagsins Hornafjarðar. Gert er ráð fyrir að byggingar- og skipulagsnefnd taki málið fyrir í seinni hluta desember 2008 og að bæjarstjórn samþykki að auglýsa breytingu á aðalskipulagi í byrjun janúar 2009.

## 2.1 GAGNAÖFLUN

### Gögn frá Vegagerð ríkisins:

Vegagerð ríkisins hefur vegna fyrirhugaðar veglagningar og mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar látið vinna skýrslur um fornminjar, fuglalíf og gróður á landi, jarðfræði, fiskistofna í ferskvatni, vatnafar, smádýralíf og gróður á sjávarfitjum og leirum, landslagsáhrif og fleira. Hafa höfundar umhverfisskýrslunnar haft greiðan aðgang að þessum skýrslum. Í þeim hafa komið fram ýmsar nýjar og/eða greinarbætri upplýsingar um umhverfisáhrif veglagningarinnar en áður voru fyrir hendi. Rannsóknarsvæði Vegagerðarinnar hefur að stærstum hluta fylgt þeim þremur veglínunum sem kynntar eru í tillögu að matsáætlun. Svæðið er a.m.k. 200 m breitt til beggja átta frá miðju veglína sem falla saman á köflum, samtals 21 km<sup>2</sup> að stærð.

### Umsagnir um tillögu að matsáætlun:

Nokkrar stofnanir gáfu umsagnir um matstillöguna:

Umhverfisstofnun  
Landgræðsla ríkisins  
Heilbrigðiseftirlit Austurlands  
Landbúnaðarstofnun

### Upplýsingar frá stofnunum á svæðinu:

Leitað var eftir sérþekkingu heimamanna á einstökum þáttum matsins:

Fuglaathugunarstöð Suðausturlands (vegna áhrifa á fugla)  
Menningarmiðstöð Hornafjarðar (vegna fornminja)  
Búnaðarsamband Suðurlands (vegna áhrifa á ræktar- og beitolönd)

### Önnur gögn:

Stuðst var við tiltækar skýrslur og önnur gögn um náttúrufar svæðisins, til að mynda: Náttúruverndaráætlun 2004-2008, Náttúruminjaskrá, skýrslur Náttúrufræðistofnunar um náttúrufar og náttúruminjar umhverfis Vatnajökul, ráðstefnuhefti um Hornafjarðarós gefið út af Siglingamálastofnun, skýrslur og greinar er varða hörfun jökla og landris, aðallega eftir sérfræðinga á Jarðvísindastofnun Háskólans.

## 2.2 UMHVERFISÞÆTTIR

Val á umhverfisþáttum var í megindráttum byggt á *Leiðbeiningum um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa* gefið út af Skipulagsstofnun. Vegna eðlis framkvæmdarinnar var sumum umhverfisþáttum þó sleppt, t.a.m. þóttu umhverfisþættir er snerta andrúmsloft og veðurfar í hnattrænu tilliti ekki hafa mikið vægi í þessu tilfalli. Misítarlegar upplýsingar lágu fyrir um þá umhverfisþætti sem teknir voru fyrir og þurfti því í sumum tilfellum að styðjast við eigið mat, án undangenginna rannsókna. Sérstætt er að breyting á aðalskipulag eigi sér stað samhliða mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar (veglagningu yfir Hornafjarðarfljót) þannig að miklar upplýsingar um umhverfisþætti liggja fyrir.

## 2.3 VIÐMIÐ

Viðmið sem höfð voru hliðsjón af eru eftirfarandi:

### Lagaákvæði og alþjóðasamningar

Samkvæmt 37. grein laga nr. 44/1999 um náttúruvernd njóta mýrar og flóar (3 hektarar að stærð eða stærri) og sjávarfítjar og leirur sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er.

### Ramsarsamningur

Markmið samningsins er að stuðla að verndun og skynsamlegri nýtingu votlendissvæða í heiminum, sérstaklega sem lífsvæði fyrir votlendisfugla. Votlendissvæði eins og þau eru skilgreind í samningnum ná m.a. yfir mýrar, flóa, fen og vötn með fersku, ísöltu eða söltu vatni, þar á meðal sjó þar sem dýpi er innan við sex metra. Í samræmi við markmið samningsins ber samningsaðilum m.a. að undirbúa og framkvæma skipulag þannig að stuðlað sé að vernd votlenda sem eru á skránni, svo og skynsamlegri nýtingu votlenda innan lögsögu þeirra, og leitast við að auka stofna votlendisfugla í heppilegum votlendum með viðeigandi ráðstöfunum.

### Bernarsamningur

Markmið hans er að vernda evrópskar tegundir villtra plantna og dýra og lífsvæði þeirra, einkum þeirra tegunda og lífsvæða sem fjölþjóðlegar samvinnu þarf til að vernda. Einnig að stuðla að fjölþjóðlegri samvinnu þar sem hennar er þörf til að vernda tegundir villtra plantna, dýra og lífssvæða. Þeim aðilum sem gangast undir skuldbindingar þessa samnings ber að gera nauðsynlegar ráðstafanir til að viðhalda, eða aðlaga, stofnstærð villtra dýra og plantna, í samræmi við einkum vistfræðilegar, vísindalegar og menningarlegar kröfur.

### Samningur um vernd líffræðilegrar fjölbreytni

Markmið hans er að vernda líffræðilega fjölbreytni og að stuðla að sjálfbærri nýtingu lifandi náttúruauðlinda. Í samningnum eru m.a. ákvæði þess efnis að stuðla beri að verndun og sjálfbærri notkun líffræðilegrar fjölbreytni með viðeigandi stjórnækjum svo sem áætlanagerð og löggjöf og að kanna eigi, m.a. með lögbundnu mati á umhverfisáhrifum, þær athafnir sem kunna að hafa skaðleg áhrif á vernd og sjálfbæra notkun líffræðilegrar fjölbreytni.

### Alþjóða samþykkt um fuglavernd

Markmið hans er eingöngu það að vernda villta fugla og m.a. að stofna verndarsvæði fyrir varpfugla. Aðildarríki skuldbinda sig m.a. til að veita viltum fuglum vernd á varptímanum, veita farfuglum vernd á flugi til varpstöðva sinna og vernda villta fugla í útrýmingarhættu.

### Stefnumótun í umhverfismálum

Í stefnumörkun íslenskra stjórnvalda um sjálfbæra þróun, „Velferð til framtíðar – Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi. Stefnumörkun til 2020“ er enn fremur að finna viðmið um að „Forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands“.

## **Staðardagskrá 21**

Þann 15. febrúar 2007, var endurnýjað samkomulag um samstarf um gerð Staðardagskrár 21 í íslenskum sveitarfélögum milli umhverfisráðherra og Sambands íslenskra sveitarfélaga. Á sama tíma undirrituðu umhverfisráðherra og iðnaðarráðherra samkomulag um sérstakt átak í tengslum við byggðaaætlun til að styðja við innleiðingu SD 21 í fámennum sveitarfélögum á landsbyggðinni. Bæði samningurinn og samkomulagið gilda frá og með árinu 2007 til ársloka 2009.

Ljóst er að taka þarf mið af ofangreindu lagaákvæði og alþjóðlegu samningum, auk almennrar stefnumótunar í umhverfismálum. Fyrirhugaðar framkvæmdir á nýju vegstæði yfir Hornafjarðarfljót ná yfir ósnortið land, mýrlendi, sjávarfitjar og leirur og einnig varpstaði og fæðuöflunarsvæði fjölmarga fuglategunda.

### **Stefna stjórnvalda í samgöngu- og byggðamálum og ferðamálum**

Byggðaaætlun fyrir árin 2006-2009 var samþykkt á Alþingi þann 3. júní 2006. Markmiðið er að bæta búsetuskilyrði á landsbyggðinni og efla samkeppnishæfni landsins. Meginmarkmið áætlunarinnar felast í því að landshlutakjarnar verði eflir en jafnframt hugað sérstaklega að leiðum til þess að treysta búsetu í þeim byggðarlögum sem glímt hafa við viðvarandi fólksfækkun, að byggðarlög nái að laga sig að örri samfélagsþróun og hröðum breytingum á atvinnuháttum og að atvinnulíf, menntun, menning og félagslegt jafnræði verði styrkt á landsbyggðinni. Sérstök áhersla er lögð á gildi menntunar og menningar, aukna nýsköpunar- og atvinnuþróunarstarfsemi, bættar samgöngur og fjarskipti og styrkingu landshlutakjarnanna Akureyrar, Ísafjarðar og Miðausturlands og annarra mikilvægra atvinnu- og þjónustumiðstöðva á landsbyggðinni.

Í samgönguáætlun eru fimm meginmarkmið: Greiðari samgöngur, hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna, umhverfislega sjálfbærar samgöngur, um öryggi í samgöngum og jákvæða byggðapróun.

Ferðamálaáætlun hefur fjögur meginmarkmið. Í fyrsta lagi að náttúra Íslands, menning þjóðarinnar og fagmennska verði ráðandi þættir í þróun íslenskra ferðamála, í öðru lagi að tryggð verði samkeppnishæfni ferðaþjónustunnar sem stuðli að hámarksafrakstri í greininni, í þriðja lagi að álagi vegna ferðaþjónustu verði jafnað á landið og íbúa þess og verði innan þolmarka í samræmi við niðurstöður rannsókna og í fjórða lagi að ímynd Íslands sem ferðamannastaðar verði byggð upp og varin.

Mikilvægt er að taka mið af þessum áætlunum við skipulag á svæðinu. Markmið þessarra áætlana eru almennt orðuð og ekki að sjá að fyrirhugaðar framkvæmdir gangi gegn þessum áætlunum. Færa má rök fyrir því að með því að ráðast í fyrirhugaðar vegaframkvæmdir að þá verði stutt við ákveðin markmið í þessum áætlunum. Benda má á að í samgönguáætlun er eitt markmið að stuðla að jákvæðri byggðapróun. Með styttri vegar á milli Hafnar og sveitanna sunnan Fljóta munu búsetuskilyrði á Mýrum og Suðursveit batna því ekki verður um eins langa veg að fara til að sækja þjónustu og störf. Þetta styður einnig við markmið í byggðaaætlun. Á svæðinu hefur ferðaþjónusta blómstrað undan farin ár, einkum í tengslum við stórbrotna náttúru svæðisins. Mikilvægt er að horfa á fyrirhugaða veglagningu með þetta fyrir augum. Með nýju vegstæði yfir Hornafjarðarfljót myndast hringleið sem getur orðið vinsæl ferðamannaleið með góðri kynningu og skapað möguleika til uppbyggingar ferðaþjónustu í Nesjum

## 2.4 VALKOSTIR

Sex valkostir um vegstæði eru bornir saman í skýrslunni (sjá mynd 2). Rétt er að vekja athygli á því að valkostirnir afmarkast m.a. af legu flugvallar; nýr vegur verður að liggja í ákveðinni fjarlægð frá flugvelli, annað hvort norðan eða sunnan við hann.

1. Leið 1 (skilgreind af Vegagerðinni)
2. Leið 2 (skilgreind af Vegagerðinni)
3. Leið 3 (skilgreind af Vegagerðinni)
4. Leið 3b (skilgreind af Sveitarfélaginu Hornafirði og Vegagerðinni)
5. Leið 4/4a (skilgreind af Nesjamönnum)
6. Leið 5/5a/5b (skilgreind af Nesjamönnum)



Mynd 2. Veglínur sem skoðaðar eru í skýrslunni.

Þar sem lega leiða 4 og 4a er mjög áþekk verður fjallað um þær saman, sem og leiðir 5, 5a og 5b. Að auki verður stuttlega gerð grein fyrir núverandi hringvegi og þeirri tillögu að nýrri veglínu sem gert er ráð fyrir í Aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018.

Auk þess að bera saman heildaráhrif hvers valskostar skv. framkomnum tillögum verða áhrif mismunandi veglína skoðaðar m.t.t. þeirra þriggja svæða – þ.e. Mýra, Skógeyjar og Nesja/Hafnar – sem verða munu fyrir áhrifum. Þetta er gert til að fá skýrari mynd af áhrifunum á hverju svæði fyrir sig.



### 3. Kynning og samráð

#### Samráðsfundir með íbúum:

Haldnir voru þrjár borgarafundir í sveitarfélaginu Hornafirði, 6. febrúar 2007 á Mýrum, 15. mars 2007 í Nesjum og 4. desember 2008 á Höfn. Þar gafst íbúum tækifæri til þess að koma skoðunum sínum og athugasemdum á framfæri en jafnframt leita svara hjá sveitastjórnarmönnum. Fundirnar voru sæmilega sóttir og margar spurningar sem brunnu á vörum fundargesta. Bæjarstjóri kynnti mat á umhverfisáhrifum áætlana, gerð umhverfisskýrslu og vinnu ráðgjafa hjá Fræðasetrinu og Náttúrulega. Fundarmönnum voru kynntar tillögur Vegagerðarinnar og Nesjamanna að vegstæðum.

Á fundinum á Mýrum kom skýrt fram að meirihluta fundarmanna taldi mesta styttingu vegalengda á milli sveitanna sunnan Fljóta og Hafnar skipta mestu máli varðandi legu nýja vegarins. Nokkrir fundarmenn bentu þó á að mikilvægi umhverfis- og náttúruverndar færi sívaxandi og að taka yrði tillit til þeirra. Á Nesjum var sú skoðun meira áberandi að taka þyrfti tillit til umhverfissjónarmiða, einnig komu fram athugasemdir varðandi röskun lands á jörðum austan Fljóta af völdum nýrra veglína.

#### Haft var samband við eftirtaldar stofnanir og aðila:

- Starfsmenn Umhverfisstofnunar sem gerðu umsögn um matstillögu Vegagerðarinnar til að fá nánari upplýsingar um athugasemdir þeirra. Ábendingar komu m.a. fram um að sveitarfélagið þyrfti að setja heildstæða stefnu um námur og að landslagsáhrif vegalagningar væru mikilvægur þáttur sem taka þyrfti fullt tillit til.
- Skipulagsstofnun ríkisins vegna ferilsins við mat á umhverfisáhrifum áætlana.
- Sérfræðinga Líffræðistofnunar vegna skýrslu stofnunarinnar um smádýralíf og gróður á sjávarfitjum og leirum.
- Veiðimálastofnun vegna skýrslu þeirra um áhrif veglína á fiskistofna.
- Formann Hestamannafélags Hornafjarðar um aðstöðu þeirra, þá sérstaklega 800 m skeiðvöllinn sem fara þarf yfir ef tilteknir veglínur verða fyrir valinu.
- Fuglaathugunarstöð Suðausturlands vegna upplýsinga um hvaða fuglategundir verptu á tilteknum svæðum sem verða fyrir áhrifum af fyrirhugaðri veglagningu.
- Menningarmiðstöð Hornafjarðar vegna fornleifa.
- Búnaðarsamband Suðurlands vegna áhrifa á beiti- og ræktarlönd.
- Við Flugstöðir um legu þverbrautar Hornafjarðarflugvallar.

## 4. Umfang umhverfismats

Þessi skýrsla fjallar einvörðungu um mat á umhverfisáhrifum af nýlagningu vegar yfir Hornafjarðarfljót, vegna breytinga á Aðalskipulagi sem verða vegna þessarar framkvæmdar. Fjallað verður um áhrif af völdum nýrra veglína, nýrra efnistökuastaða og breyttar landnotkunar.

Umhverfisþættir sem viðkomandi áætlun er talin hafa áhrif á eru eftirfarandi.

1. Vatnafar
2. Land/sjávarbotn
3. Vistkerfi
4. Heilsa og öryggi
5. Hagrænir og félagslegir þættir
6. Náttúru- og menningarminjar
7. Landslag
8. Sjónræn áhrif

Ekki verður fjallað sérstaklega um áhrif á andrúmsloft og veðurfar, enda verða áhrif framkvæmdanna á þennan flokk umhverfisþátta að öllum líkindum einungis staðbundin og koma fyrst og fremst fram í gegnum svifryksmengun. Ekki er talið að marktækur munur sé á svifryksmengun þeirra valkosta sem hér verða til umfjöllunar. Vegna styttingar á vegalengdum munu þeir þó allir leiða til minni svifryksmengunar í samanburði við núverandi hringveg, sem og minni losun gróðurhúsalofttegunda.

Lagt er mat á það hvort áhrif framkvæmdar á viðkomandi umhverfisþátt er jákvæð, neikvæð eða engin (sjá nánar í viðaukum), svo og hvort upplýsingar skorti til mats. Miðað við fyrirliggjandi upplýsingar og eðli matsins er ekki tekið fram upp hvort áhrifin séu veruleg, talsverð eða óveruleg. Gera má ráð fyrir að áhrif á ósnortna náttúru og náttúruleg vistkerfi af völdum vegaframkvæmdanna verði, a.m.k. í flestum tilfellum, óafturkræf. Á hinn bóginn má vænta þess að hægt verði að bæta fyrir rask á gróðurlöndum sem eru tilkomin vegna uppgræðslu (t.d. í Skógey) með landgræðslu á öðrum, ógrónum svæðum í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Hið sama gildir um beiti- og ræktarlönd bænda í flestum tilfellum.

## 5. Mat á umhverfisáhrifum valkosta

Tillögur að þeim leiðum sem teknar eru fyrir í skýrslunni eru lagðar fram af Vegagerðinni (leið 1, 2, 3 og 3b) og af landeigendum í Nesjum (leið 4 og 5). Einnig verður grein fyrir aðalskipulagstillögunni og núllkosti.

### 5.1 UMHVERFISÁHRIF EFTIR VEGLÍNUM

Í þessum kafla er samantekt um helstu umhverfisáhrif hvers valkostar, miðað við framkomnar tillögur um legu þeirra. Gerð er stuttlega grein fyrir þeim breytingunum sem gerðar hafa verið á legu veglína þeirra sem Vegagerðin gerði upphaflega tillögu um en þeim hefur öllum verið hnikað til eftir að niðurstöður rannsókna á umhverfisþáttum lágu fyrir.<sup>10</sup> Í næsta kafla má jafnframt finna umfjöllun um umhverfisáhrif hvernar vegatillögu eftir svæðum. Einstakir umhverfisþættir eru skáletraðir en flokkar umhverfisþátta feitletraðir. Nákvæmara yfirlit um þá umhverfisþætti sem skoðaðir voru má finna í viðaukum.

Hafa ber í huga að í matstillögu Vegagerðarinnar var tekið fram að mögulegt sé “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.”<sup>11</sup> Ekki hefur þó sérstaklega verið gerð grein fyrir slíkum samsettum leiðum og því miðast þessi skýrsla við framkomnar tillögur Vegagerðarinnar í heild sinni.

Þá kom fram í svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum landeigenda í Nesjum að “staðsetning leiða á kortum sem fylgja matsáætlun er ekki endanleg heldur gerir Vegagerðin ráð fyrir að hægt sé að hnika veglínunni til innan skilgreinds rannsóknarsvæðis í samræmi við niðurstöðu matsvinnu.”<sup>12</sup> Hér er gert ráð fyrir því að leiðir 1, 2 og 3 liggja eins og þeim er lýst í matsskýrslunni.

#### 5.1.1 Leið 1



Mynd 3. Leið 1 (dökkblá), tillaga Vegagerðar ríkisins.

<sup>10</sup> Vegagerð ríkisins (2008): *Hringvegur um Hornafjörð. Matsskýrsla*, s. 83.

<sup>11</sup> Vegagerð ríkisins (2006): *Hringvegur um Hornafjarðarfljót í Hornafirði. Tillaga að matsáætlun*, s. 8.

<sup>12</sup> Vegagerð ríkisins: “Svar við athugasemdum lögmennsstofunnar LEX fyrir hönd fasteignaeigenda í Nesjum vegna tillögu að matsáætlun Hringvegur um Hornafjarðarfljót”. Bréf dags. 17. nóvember 2006.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er leið 1 lýst með eftirfarandi hætti:

**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 núverandi Hringvegi á milli Seljavalla og Dýhóls. [...] Nýr vegur er 11,1 km og styttir Hringveginn um 11,0 km. Vegtenging við núverandi veg verður á móts við Seljavelli [...].<sup>13</sup>**

Í núverandi tillögu að legu leiðarinnar hefur hún verið færð fjær íbúðarhúsum í Árnanesi 5 en áður var ráðgert, vegna athugasemda frá ábúendum. Þá hefur hún skv. ábendingum Náttúrufræðistofnunar Íslands var færð suður fyrir þrjár gróskumiklar tjarnir austast á Mýrum sem hefðu annars lent í vegastæði hennar.<sup>14</sup>

Áhrif á **vatnafar** verða að öllum líkindum ekki mikil – lega leiðarinnar skv. fyrirbyggjandi tillögu mun ekki hafa áhrif á *sjó*, *strandsvæði* eða *sjávarföll*. Á hinn bóginn gætu þrengingar leitt til hærri *grunnvatnsstöðu* og einnig haft áhrif á *yfirborðsvatn*, með því að auka hættu á flóðum. Áhrif á **land og sjávarbotn** koma helst fram á *mýrum* vestan og austan megin fljóta. Leiðin mun ekki hafa mikil áhrif á *jarðmyndanir* og engin áhrif á *leirur*, *fitjar* eða *fjörur*. Áhrif á **líf í vatni** verða nokkur, einkum á uppeldisskilyrði *fiska* (þ.e. laxa) í Laxá í Nesjum og mögulega á *gróður* í þremur tjörnum á Mýrum, þótt vegurinn hafi verið færður fjær þeim en áður stóð til, og einnig á votlendi austan Fljóta. Eins og núverandi hringvegur, liggur leið þessi nálægt Baulutjörn<sup>15</sup> á Mýrum sem er á Náttúruminjaskrá en sveigir þó frá henni til austurs við bæinn Holt. **Líf í sjó** mun lítið eða ekki verða fyrir áhrifum af þessari leið en áhrif á **líf á landi** gætu orðið nokkur, annars vegar vegna þeirra áhrifa á votlendi sem fyrr voru nefnd og vegna áhrifa á mófugla og gæsir í Skógey. Líklegt er að tröllasmiður finnist á svæðinu.

Áhrif á **heilsu og öryggi** eru ekki vel þekkt, þó mun *umferðaröryggi* á hringveginum væntanlega aukast þar sem hann mun ekki lengur liggja á milli Nesjaskóla og Nesjahverfis þar sem slysatíðni á þessum hluta hringvegarins hefur verið hæst. Þar sem leiðin fylgir núverandi hringvegi á Mýrum liggur hún talsvert nærri bæjunum þar í kring og mun jafnframt liggja nær bæjunum Holti og Tjörn þar sem fyrirhugað er að hún sveigi út frá núverandi vegstæði. Af þessu gætu hlotist talsverð, eða jafnvel veruleg, *óþægindi* fyrir íbúa þeirra húsa sem næst liggja veginum. Leiðin er ekki talin valda hávaðamengun í byggð. Áhrif á **náttúruvá** eru heldur ekki þekkt með vissu en slík áhrif, ef einhver yrðu, gætu helst koma fram vegna brúargerðar yfir Suðurfljót.

Áhrif á **efnahag og atvinnulíf** verða helst á *landbúnað* (leiðin sker ræktarlönd við bæina Tjörn og Borgir), *fiskveiði* (vistfræðileg áhrif á Laxá og hugsanleg truflun á veiðum í henni í grennd við nýtt brúarstæði) og á *landgræðslu* (fer, eins og aðrar leiðir, yfir landgræðslusvæði í Skógey). Ferðaþjónustu á svæðinu mun verða fyrir áhrifum af framkvæmdunum, hluti ferðaþjónustufyrirtækja færast nær þjóðveginum en önnur fjær. Þjóðhagsleg áhrif hafa enn ekki verið metin. Áhrif á **félagslegt umhverfi** verða flest jákvæð, nálægð sveitanna vestan fljóta við *þjónustu* og *verslun* verður

<sup>13</sup> Vegagerð ríkisins (2008): *Hringvegur um Hornafjörð. Matsskýrsla*, s. 16.

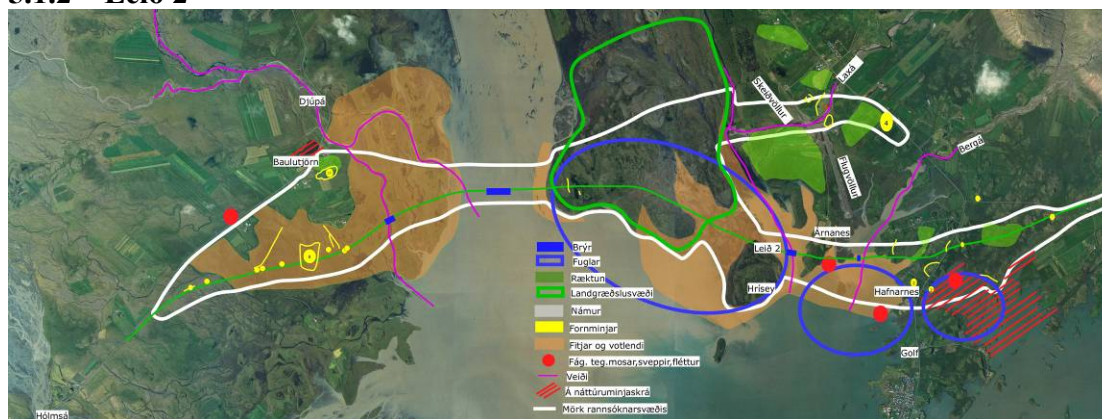
<sup>14</sup> Sama rit, s. 83.

<sup>15</sup> Um Baulutjörn segir í Náttúruminjaskrá: “Óvenju lífrík tjörn, mikið fuglalíf”. Sjá <http://www.ust.is/Natturuvernd/Natturuminjaskra/nr/300>.

meiri og *samgöngur* verða betri. Hins vegar fer vegurinn yfir hluta skeiðvallarins og gæti því haft nokkur neikvæð áhrif á *útivist og tómstundir*, hvað hestaíþróttir varðar.

Helstu **náttúruminjar** sem verða fyrir áhrifum eru votlendissvæði á Mýrum og í Skógey en slík svæði njóta sérstakrar verndar skv. íslenskum lögum og alþjóðasamningum. Áhrif á **fornminjar** gætu orðið nokkur en um 13 slíkar eru í eða nálægt veglínunni eins og henni hefur verið lýst. Framkvæmdin mun hafa áhrif á **landslag**, bæði náttúrulegt (*votlendisfláka* og *vatnalandslag*) og menningarlegt (*landbúnaðarland*). Vegurinn kemur til með að skera landslagsheildir og valda þannig nokkrum **sjónrænum áhrifum en í heild þó minni en aðrar leiðir sem Vegagerðin hefur gert tillögur um þar sem núverandi vegstæði er fylgt á mun lengri köflum.**

### 5.1.2 Leið 2



Mynd 4. Leið 2 (græn) tillaga Vegagerðar ríkisins.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er leið 2 lýst með eftirfarandi hætti:

**Veglínan sveigir frá núverandi Hringvegi um 2,5 km austan við Hólmsá [...]. Þaðan liggur hún sunnan við Stóraból og þverar Hornafjarðarfljót á mótis við Skógey. Veglínan liggur skammt norðan við Hrísey og þaðan yfir í Arnanes [...]. Frá Arnanesi liggur veglínin í suður fyrir Dilksnes og stefnir þaðan yfir land að núverandi Hringvegi við Haga. [...] Nýr vegur er 17,1 km langur og styttr Hringveginn um 11,6 km. Vegtenging við núverandi Hringveg liggur austan við Stóraból og Tjörn og austan við Holt í Nesjum. Tenging við Hafnarveg er sunnan Holts.<sup>16</sup>**

Núverandi tillaga að legu leiðar 2 hefur breyst nokkuð frá því sem upphaflega var áætlað. Henni var þannig hnikað til suðurs til að forðast rask á fornminjum í landi Brunnhóls, Einholts og Hamra og sömuleiðis hnikað til suðurs í landi Dilksnes til að forðast fornminjar. Leiðin var færð til norðurs austast á Mýrum og fellur þar nú saman við leið 1 yfir Hornafjarðarfljót, þannig sneiðir hún hjá mesta votlendinu þar sem hún tekur land í Skógey. Þá liggur leiðin sunnar en fyrri áætlanir gerðu ráð fyrir á kaflanum milli Skógeyjar og Hafnarness og þ.a.l. einnig meira úti í sjó og færist fyrir vikið fjær sjávarfítjagróðri. Loks hefur leiðinni verið hnikað til framhjá skógræktarreit í landi Hjarðarness.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Vegagerð ríkisins (2008): *Hringvegur um Hornafjörð. Matsskýrsla*, s. 17.

<sup>17</sup> Sama rit, s. 83.

Áhrif á **vatnafar** gætu orðið nokkur. Þrengingar gætu leitt til hærri *grunnvatnsstöðu* og einnig haft áhrif á *yfirborðsvatn*, með því að auka hættu á flóðum. Þá gætu vegfyllingar, varnargarðar og brýr haft áhrif á vatnsskipti í *sjó*. Áhrif á *strandsvæði* og *sjávarföll* eru ekki þekkt. Leiðin mun hafa töluverð áhrif á **land og sjávarbotn**, einkum *leirur*, *fitjar* og *fjörur* sem allar munu skerðast nokkuð sunnan við Nes og einnig á *mýrar* sem munu skerðast bæði vestan og austan megin Fljóta. Áhrif á **líf í vatni** munu helst koma fram á *gróðri* í votlendi austan Fljóta en að því gefnu að full vatnsskipti verði er ekki að vænta áhrifa á *ferskvatnsfiska*. Áhrif á **líf í sjó** gætu orðið töluverð, einkum á fugla sem nýta sér leirur til fæðuöflunar. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar er sett fram það álit að “veglagning með uppfyllingu á strandsvæðum á leið 2 og 3 um Nes muni hafa neikvæð áhrif á fuglalíf á svæðinu.” Þar er einnig bent á að leirur séu afar viðkvæmar fyrir raski.<sup>18</sup> Vegstæðið mun einnig raska *gróðri* (sjávarfítjum) og gróður og smádýralíf gætu einnig orðið fyrir áhrifum af breyttri setmyndun. Áhrif á **líf á landi** verða að líkindum töluverð, einkum á *gróðurfur* þar sem stór votlendissvæði verða fyrir áhrifum bæði vestan og austan Fljóta. Á Mýrum liggur leiðin um ósnortið votlendi sunnan við núverandi hringveg en að austanverðu færi hún yfir sjávarfítjar og leirur, eins og áður var nefnt, auk votlendissvæða í Skógey. Vegagerð yfir Skógey gæti haft einhver áhrif á *fuglalíf* þar (einkum gæsir og mófugla). Þá telur Náttúrufræðistofnun líklegt að vegagerð á leiðum 2 og 3 um Nes geti spilt varpi brandandarinnar en tegundin er nýr landnemi á Ísland og flokkuð sem tegund í bráðri hættu í valista. Talið er að 6-7 pör verpi á svæðinu.<sup>19</sup> Tröllasmiður finnst líklega á svæðinu.

Áhrif á **heilsu og öryggi** eru ekki vel þekkt, *umferðaröryggi* mun þó væntanlega aukast þar sem vegurinn færir frá þéttbýlinu í Nesjum. Ekki er talið að vegurinn valdi hávaðamengun í byggð. Um áhrif á **náttúruvá** eru einnig lítið vitað, en, auk áhrifa vegna nýrrar brúar yfir Suðurfljót, gæti lega vegarins sunnan við ræktarlönd í Nesjum orsakað hærri grunnvatnsstöðu og þar með aukið líkur á flóðum. Vegurinn mun einnig liggja úti í sjó hluta leiðarinnar og gæti af þeim sökum orðið fyrir áhrifum af *sjógangi* eða *ísingu* þegar Hornfjörð leggur á vetrum.

Áhrif á **efnahag og atvinnulíf** verða helst á *landbúnað* austan Fljóta þar sem vegurinn mun skera ræktarlönd nokkurra bæja í Nesjum og á *landgræðslusvæði* í Skógey. Þá mun leiðin hafa áhrif á *skógrækt* á Hólum og gæti auk þess, ef grunnvatnsstaða hækkar ofan vegar, haft áhrif á *kartöflurækt* í Nesjum. Þá gæti færsla vegarins frá núverandi leið haft neikvæð áhrif á veitingasölu í Nesjahverfi. Ferðaþjónustufyrirtæki munu verða fyrir áhrifum af nýju vegstæði, sum þeirra færast nær hringveginum en önnur fjær. Þjóðhagsleg áhrif hafa enn ekki verið metin. Áhrif á **félagslegt umhverfi** verða jákvæð fyrir sveitirnar vestan fljóta vegna meiri nálægðar við *þjónustu* og *verslun* og betri *samgangna*. Áhrif á íbúa austan fljóta gætu á hinn bóginn orðið neikvæð, a.m.k. að hluta, einkum vegna áhrifa á búskap og verslunarrekstur. Þá verða vegalengdir bæði til austurs og vesturs frá Nesjahverfi nokkuð meiri en t.d. af leið 1.

Helstu **náttúruminjar** sem verða fyrir áhrifum eru mýrar og önnur votlendissvæði á Mýrum og í Skógey, sem og sjávarfítjar á eystri hluta áhrifasvæðisins, en slík svæði njóta sérstakrar verndar skv. íslenskum lögum og alþjóðasamningum. Leirur og fjörur munu einnig verða fyrir áhrifum. Alls hafa fundist 26 **fornminjar** í eða við veglínuna.

<sup>18</sup> Náttúrufræðistofnun Íslands (2006). *Gróður og fuglalíf á rannsóknarsvæði fyrirhugaðrar vega- og brúargerðar við Hornafjarðarfljót*, s. 46.

<sup>19</sup> Sama rit, s. 42-44.

Áhrif á **landslag** verða töluverð. Náttúrulegt landslag á svæðinu eru að stórum hluta votlendislandslag, vatnalandslag og hólur og hæðir. Mikið af þessum heildum eru lítt raskaðar enn sem komið er. Vegurinn mun meðal annars raska mýrum, flóum, sjávarfitjum og leirum sem njóta verndar. Hólalandslag nýtur ekki sérstakrar verndar en þykir sérstakt. Leiðin liggur einnig í gegnum landbúnaðarland að hluta. Í skýrslu Líffræðistofnunar Háskóla Íslands segir: “Ljóst er að sjónræn mengun vegarlagningar eftir leiðum 2 og 3 yrði töluverð, og þá einkum þegar leið 2 á í hlut”.<sup>20</sup> **Sjónræn áhrif** eru fyrir séð, ekki síst þar sem hólalandslag er skorið og þar sem vegurinn verður uppbyggður á leirum.

### 5.1.3 Leið 3



Mynd 5. Leið 3 (rauð), tillaga Vegagerðar ríkisins.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er leið 3 lýst með eftirfarandi hætti:

**Veglínan fylgir leið 2 austur yfir Hornafjarðarfljót [...] en liggur síðan sunnan við hana. Frá Hrísey liggur veglínan í sunnanvert Arnanes, síðan norðan við Hrafnsey, suður fyrir Hafnarnes og fylgir eftir það línu skv. aðalskipulagi Hornafjarðar að Hringvegi norðan við Haga [...]. Leiðin liggur á um 1 km kafla í Skarðsflóa, en hann er á náttúruminjasrá [...] Nýr vegur er 17,6 km langur og styttir Hringveginn um 11,3 km. Leið 3 tengist núverandi vegi austan Stórabóls og Tjarnar. Leiðin tengist Hafnarvegi við Hafnarnes.**<sup>21</sup>

Þar sem leiðir 2 og 3 liggja saman, þ.e. á Mýrum og yfir Hornafjarðarfljót og Skógey, hefur legu leiðar 3 verið hnikað til með sama hætti og áður var gerð grein fyrir vegna breytinga á leið 2. Litlar breytingar hafa átt sér stað þar sem leið 3 greinist frá leið 2.<sup>22</sup>

Þar sem veglína leiða 2 og 3 vestan Fljóta er hin sama verða áhrifin þar einnig með sama hætti, þ.e. mest á *gróðurfur* (mýrar og önnur votlendissvæði) og á **fornminjar**, samanber umfjöllun um leið 2 hér að framan. Áhrif á **vatnafar** þ.e. á *grunnvatnsstöðu*, *yfirborðsvatn* og á vatnsskipti í *sjó* yrðu einnig væntanlega mjög áþekkt. Í Skógey verða áhrif leiðar 3 einnig mjög lík áhrifum leiðar 2, þ.e. einkum á *votlendissvæði* og *fuglalíf*. Austan Hríseyjar liggur leið 3 nokkru sunnar en leið 2, þar verða *sjávarfitjar* og *leirur* einnig fyrir áhrifum, sem og fuglar sem nýta sér þessi

<sup>20</sup> Líffræðistofnun Háskólans (2006). *Könnun á smádyralífi og gróðri á sjávarfitjum og leirum vegna mats á umhverfisáhrifum vegagerðar um Hornafjarðarfljót*, s. 4.

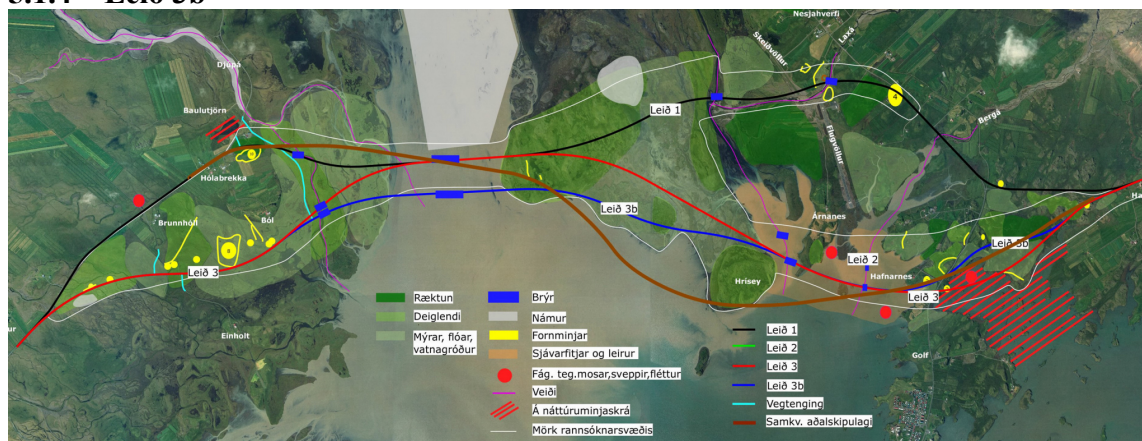
<sup>21</sup> Vegagerð ríkisins (2008): *Hringvegur um Hornafjörð. Matsskýrsla*, s. 18.

<sup>22</sup> Sama rit, s. 83.

svæði til fæðuöflunar. Sem fyrr segir telur Náttúrufræðistofnun að leið 3, líkt og leið 2, gæti haft neikvæð áhrif á fuglalíf og einnig spillt brandandarvarpi. Austasti hluti leiðar 3 liggur síðan yfir Skarðsfjörð á kafla en hann er á Náttúruminjasrá.<sup>23</sup> Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar kemur fram að skv. talingum séu leirur við Arnanes, Dilksnes og sérstaklega í Flóa mjög mikilvægar fyrir fugla. Könnun Líffræðistofnunar fyrir Vegagerðina náði ekki til Skarðsfjarðar og því er ekki, út frá fyrirliggjandi gögnum, unnt að leggja mat á áhrif veglínunnar á smádýralíf og gróður þar.

Áhrif á **heilsu og öryggi** ættu, að því marki sem þau eru þekkt, að vera svipuð og vegna leiðar 2. Sama gildir um áhrif á **náttúruvá**. Vegurinn mun skera ræktarlönd í Nesjum og *landgræðslusvæði* í Skógey. Leiðir 3 og 3b fela í sér mestu styttingu á vegalengdum á milli Hafnar og sveitanna vestan Fljóta og áhrifin á **félagslegt umhverfi** þeirra sveita ættu því að sama skapi að vera jákvæð. Hins vegar munu báðar þessar leiðir lengja vegalengdir nokkuð á milli Nesjahverfis og bæjanna þar í kring bæði til austurs miðað við núverandi legu hringvegarins og einnig til vesturs miðað t.d. við legu leiðar 1. Helstu **náttúruminjar** sem verða fyrir áhrifum eru *mýrar* og önnur *votlendissvæði* á Mýrum og í Skógey, og sjávarfitjar, leirur og fjörur austan Skógeyar, þ.m.t. í Skarðsfirði. Leiðin liggur að stórum hluta um votlendisfláka og **vatnalandslag** og fer um svæði sem eru fjarri alfaraleið. **Sjónræn áhrif** hljótast af því að farið er yfir Flóa og um hólalandslag.

#### 5.1.4 Leið 3b



**Mynd 6.** Leið 3b (blá), tillaga Sveitarfélagsins Hornafjarðar og Vegagerðar ríkisins. Leiðir 1 (svört) og 3 (rauð) eru sýndar til samanburðar, einnig lega nýs hringvegur skv. gildandi Aðalskipulagi (brún lína).

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er leið 3b lýst með eftirfarandi hætti:

**Veglína 3b er önnur útfærsla á leið 3 og er lögð fram í kjölfar samráðs við sveitarfélagið Hornafjörð.**

**Veglínan þverar Hornafjarðarfljót sunnar en upphafleg leið 3 [...] og liggur sömuleiðis sunnar í Skógey. Frá Hrísey liggur veglínin líkt og upphafleg leið 3 í sunnanvert Arnanes, síðan norðan við Hrafsey, suður fyrir Hafnarnes og fylgir eftir það línu skv. aðalskipulagi Hornafjarðar að Hringvegi norðan við Haga [...] Nýr vegur er 18 km langur og styttir Hringveginn um 11,8 km.<sup>24</sup>**

<sup>23</sup> Um Skarðsfjörð segir í Náttúruminjasrá: “Lífauðugar leirur og grunnsævi með miklu fuglalífi. Álaugarey er jarðfræðilega sérstæð.” Sjá <http://www.ust.is/Natturuvernd/Natturuminjaskra/nr/300>.

<sup>24</sup> Vegagerð ríkisins (2008): *Hringvegur um Hornafjörð. Matsskýrsla*, s. 21.

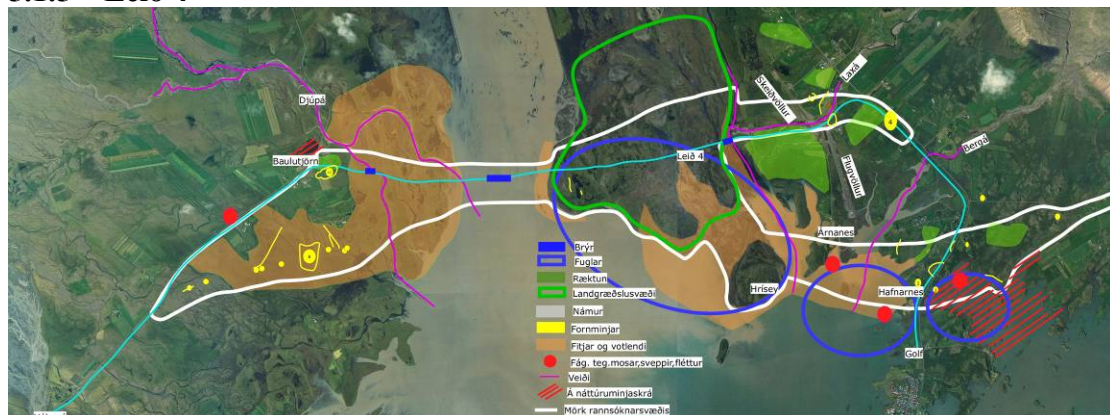


Leið 3b liggur að mestu eins og leiðir 2 og 3 vestan Fljóta og því má ætla að áhrifin á það svæði verði einnig með líkum hætti, þ.e. mest á *gróðurfar* (mýrar og önnur votlendissvæði) og á **fornminjar**, samanber umfjöllun um leið 2 hér að framan. Áhrif á **vatnafar** þ.e. á *grunnvatnsstöðu*, *yfirborðsvatn* og á vatnsskipti í *sjó* yrðu einnig væntanlega mjög áþekkt. Ekki er gert ráð fyrir að færsla brúarinnar yfir Hornafjarðarfljót til suðurs miðað við leið 3 breyti miklu um áhrif hennar.

Í Skógey verða áhrif leiðar 3b einnig mjög lík áhrifum leiða 2 og 3b, þ.e. einkum á *votlendissvæði* og *fuglalíf*. Leið 3b liggur þó talsvert sunnar en hinar tvær þar sem landið er nokkuð þurrara.<sup>25</sup> Milli Hríseyjar og Hafnarness liggur leið 3b á sama stað og leið 3, þar má því reikna með samskonar áhrifum á *sjávarfitjar* og *leirur*, sem og þá á þá *fugla* sem nýta sér þessi svæði til fæðuöflunar eða verpa í nágrenni þeirra (þ.m.t. brandendur). Ólíkt upphaflegri tillögu liggur leið 3b ekki yfir Skarðsfjörð og veldur því ekki sömu umhverfisáhrifum þar og leið 3 myndi gera. Þetta þýðir m.a. að hún raskar á heildina litið sjávarfitjagróðri talsvert minna en leið 3.

Áhrif á **heilsu og öryggi** ættu að vera svipuð og vegna leiða 2 og 3, svo og áhrif á **náttúruvá**. Vegurinn mun skera ræktarlönd í Nesjum og *landgræðslusvæði* í Skógey. Leið 3b styttr vegalengdir á milli Hafnar og sveitanna vestan Fljóta ívið meira en leið 3 (viðbótarstyttingin nemur u.þ.b. 200 m) og hefur því jákvæð áhrif á **félagslegt umhverfi** þeirra sveita. Leiðin lengir hinsvegar sem fyrr segir vegalengdir nokkuð á milli Nesjahverfis og bæjanna þar í kring bæði til austurs og vesturs. Helstu **náttúruminjar** sem verða fyrir áhrifum eru votlendissvæði á Mýrum og í Skógey, sem og sjávarfitjar, leirur og fjörur austan Skógeyar. Leiðin liggur að stórum hluta um votlendisfláka og vatnalandslag og fer um svæði sem eru fjarri alfaraleið. **Sjónræn áhrif** hljótast af því að farið er um hólalandslag og eru þau talin sambærileg við áhrif leiðar 2 hvað þetta snertir en í heild þó minni en af leið 3 þar sem ekki er gert ráð fyrir að leið 3b fari yfir Flóa.

### 5.1.5 Leið 4

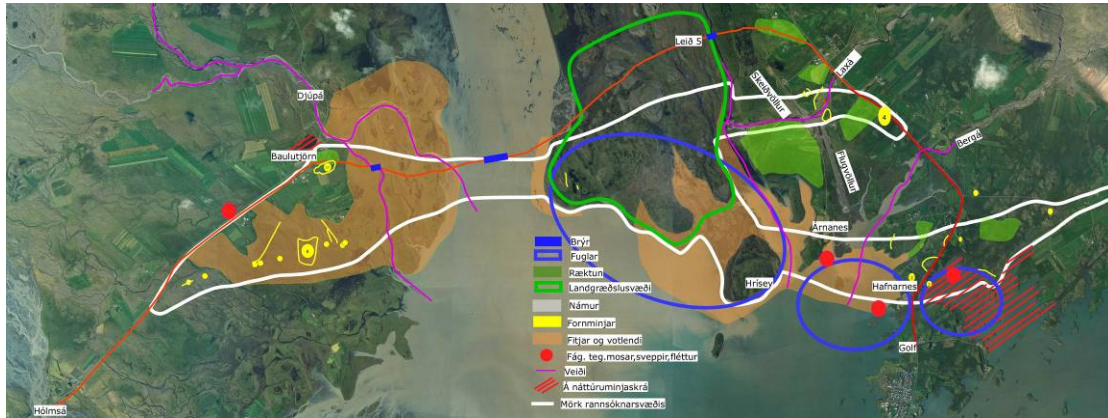


Mynd 7. Leið 4 (ljósblá), tillaga landeigenda í Nesjum.

Leið 4 sem landeigendur í Nesjum lögðu fram tillögu um má heita tilbrigði við leið 1. Leiðirnar tvær liggja eins framan af eða þar til komið er í miðja Skógey, þá sveigir leið 4 aðeins til suðurs miðað við leið 1 og liggur í framhaldinu sunnan Laxár á Nesjum. Helstu kostir þessarar breyttu tilhögunar eru að þar með færist brúin yfir

Laxá töluvert vestar og þar með fjær þeim hluta árinna þar sem bestu uppeldisskilyrði fyrir lax er að finna, skv. mati Veiðimálastofnunar.<sup>26</sup> Leið 4 hefur þó þann ókost að hún liggur innan þess svæðis sem Flugmálastjórn krefst vegna flugvallarins og var því ekki talin koma til greina af hálfu Vegagerðarinnar.<sup>27</sup>

### 5.1.5 Leið 5



Mynd 8. Leið 5 (rauð), tillaga landeigenda í Nesjum.

Leið 5 beygir út af núverandi hringvegi nokkuð innan við Nesjaskóla og til vesturs á milli bæjanna Fornustekka og Brekkubæjar. Vestan við Hoffelsá tekur vegurinn stefnu til suð-austurs og sameinast veglínu 1 austast á Holtateigum, vestan Hornafjarðarfjóta. Ókostur við þessa leið er að vegurinn liggur á milli Nesjaskóla og Mánagarðs, en skoða mætti þann kost að beygja út af núverandi vegi milli kirkjugarðs við Laxá og Nesjaskóla og síðan til vesturs fyrir norðan hesthúsabyggðina við Fornustekka.

### 5.1.6 Núverandi hringvegur



Mynd 9: Lega núverandi hringvegur

<sup>26</sup> Veiðimálastofnun (2006). *Hringvegur um Hornafjarðarfjót. Áhrif breyttrar veglínu á fiskstofna*, s. 4.  
<sup>27</sup> Vegagerð ríkisins (2006): *Hringvegur um Hornafjarðarfjót í Hornafirði. Tillaga að matsáætlun*, s. 11.

Í tillögu Vegagerðarinnar að matsáætlun er núverandi hringvegi þannig lýst:

Núverandi vegarkafli á Hringvegi (1) á milli Hólms að vestanverðu og Haga að austanverðu er 30,3 km langur [...] Byggð meðfram Hringveginum er nokkuð þétt í Nesjahverfi og við Holtabæi. Vegarkafllinn hefst vestan Hornafjarðarfljóta á Mýrum, skammt austan Hólmsár. Hann liggur til austurs, framhjá Holtabæjum en stefnir þaðan til norðurs, upp Mýrar meðfram Hornafjarðarfljótum. [...] Í grennd við eyðibýlið Viðborð sveigir vegurinn til austurs, í átt að Hornafjarðarfljótum. [...] Frá Hornafjarðarfljótum stefnir vegurinn þvert yfir láglendið sem framburður fljótsins hefur myndað. [...] 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 Hafnarvegar.<sup>28</sup>

Í lýsingunni kemur einnig fram að lega vegarins í landinu sé ekki nógu góð miðað við kröfur um umferðaröryggi, að margar tengingar séu við hann og að nauðsynlegt sé að byggja nýjar brýr yfir Hoffellsá, Hornafjarðarfljót og Djúpá til að bæta umferðaröryggi. Ef nýta ætti núverandi hringveg áfram miðað við óbreytta legu er ljós að markmið um styttingu vegalengda og aukið umferðaröryggi muni ekki nást. Gert er ráð fyrir því að hann verði áfram nýttur sem innansveitarvegur.

#### 5.1.6 Lega nýs hringvegar skv. Aðalskipulagi



Mynd 10: Fyrirhuguð lega nýs hringvegar skv. Aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018

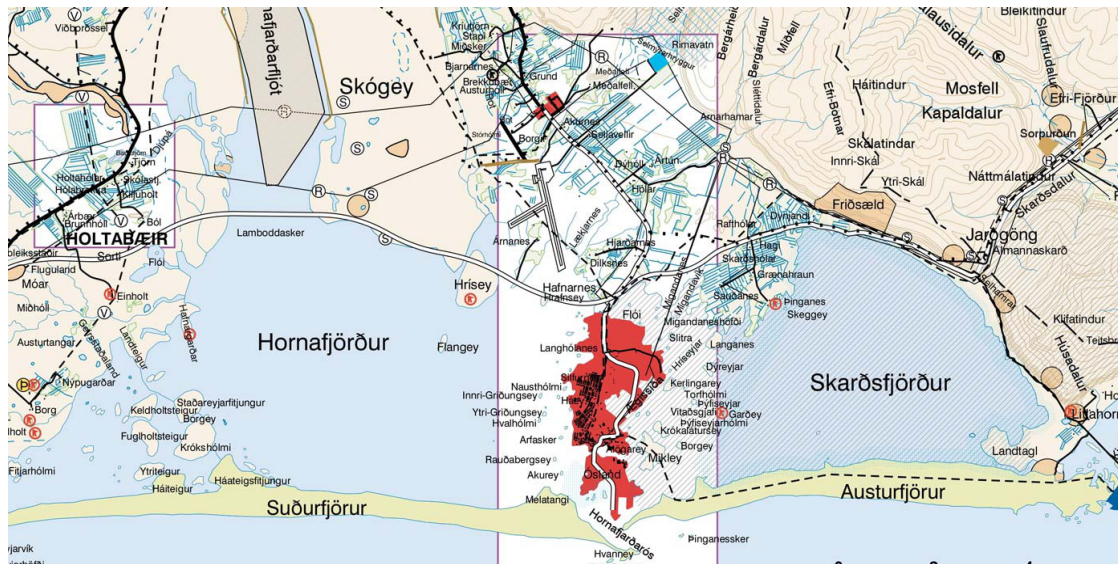
Í Aðalskipulagi Hornafjarðar 1998-2018 er gert ráð fyrir nýjum hringvegi sem myndi liggja eins og núverandi hringvegur að vestanverður þar til komið væri að Holti en þá myndi hann sveigja til austurs líkt og tillaga Vegagerðarinnar að legu leiðar 1 gerir ráð fyrir. Vegurinn lægi síðan yfir Hornafjarðarfljót og þaðan í suð-vesturhorn Skógeyjar á stuttum kafla. Frá Skógey lægi vegurinn að stærstum hluta úti í Hornafirði, færi í suðurenda Hríseyjar og Hrafseyjar og kæmi svo að landi nokkuð sunnan við Hafnarnes. Þessi leið lægi m.ö.o. nokkru sunnar en leið 3 í Hornafirði skv.

<sup>28</sup> Vegagerð ríkisins (2006): *Hringvegur um Hornafjarðarfljót í Hornafirði. Tillaga að matsáætlun*, s. 5-6.

tillögu Vegagerðarinnar og væri jafnframt talsvert meira úti sjó en hún. Þessi leið myndi einnig liggja yfir Skarðsfjörð (Flóa) á kafla áður en hún sameinaðist núverandi hringvegi aftur nálægt Haga. Lega línunnar tók m.a. mið af því að hún skerti ekki möguleika fyrir stækkun Hornafjarðarflugvallar til suðurs.

Í samráðsferli Vegagerðar ríkisins við Sveitarfélagið Hornafjörð vegna undirbúnings að tillögu að matsáætlun fyrir nýjan hringveg var komist að þeirri niðurstöðu að ofangreind veglína kæmi ekki til greina þar sem hún yrði um 200 m. kr. dýrari en aðrar veglínur sem Vegagerðin var með til skoðunar og einnig vegna þess að hún hefði meiri neikvæð umhverfisáhrif í för með sér en aðrar veglínur, að mati Vegagerðarinnar.

Eins og sjá má af mynd 11 hér að neðan, þá liggur leið 3b sunnan Holtabæjanna en ekki norðan, eins og nýi hringvegurinn átti að gera skv. gildandi Aðalskipulagi. Eftir að komið er austur yfir Hornafjarðarfljót liggur hún á hinn bóginn töluvert norðar og fer því lítið eða ekki út í sjó fyrr en komið er austur fyrir Hrísey. Leið 3b liggur einnig heldur norðar á svæðinu milli Hríseyjar og Hafnarness en færi þar eftir sem áður að mestu leyti yfir svæði þar sem nú er sjór. Vegastæðið yrði hinsvegar fært upp úr Flóa þannig að það svæði, sem er eins og fyrr segir á Náttúruminjaskrá, mun ekki skerðast.

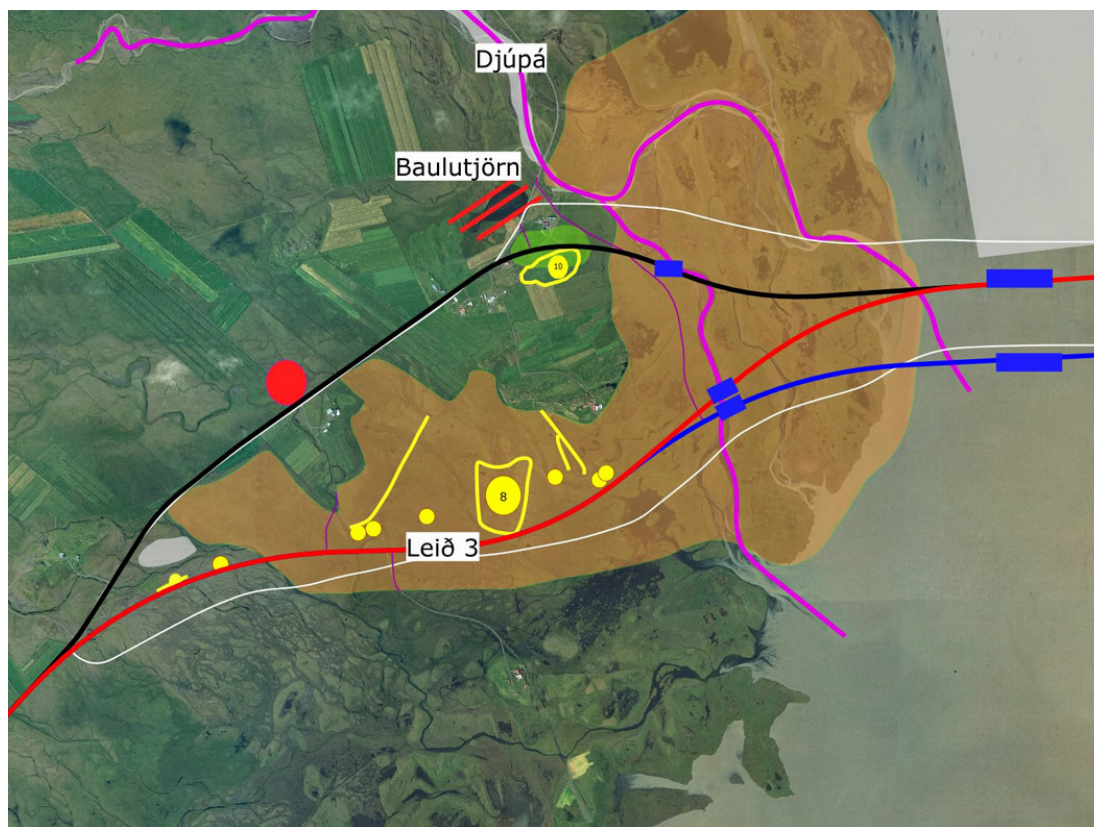


Mynd 11: Lega Leiðar 3b skv. fyrstu tillögu að skipulagsupprætti.

## 5.2 UMHVERFISÁHRIF VEGLÍNA EFTIR SVÆÐUM

Í þessum kafla verður gerð grein fyrir umhverfisáhrifum leiða 1-5 á þremur svæðum; Mýrum, Skógey og Nesjum. Ekki verður fjallað sérstaklega um áhrif af völdum brúargerðar yfir Hornafjarðarfljót milli Mýra og Skógeyjar enda má ætla að áhrifin verði mjög áþekkt innbyrðis á milli leiða þar skammt er milli fyrirhugaðra brúarstæða..

### 5.2.1 MÝRAR



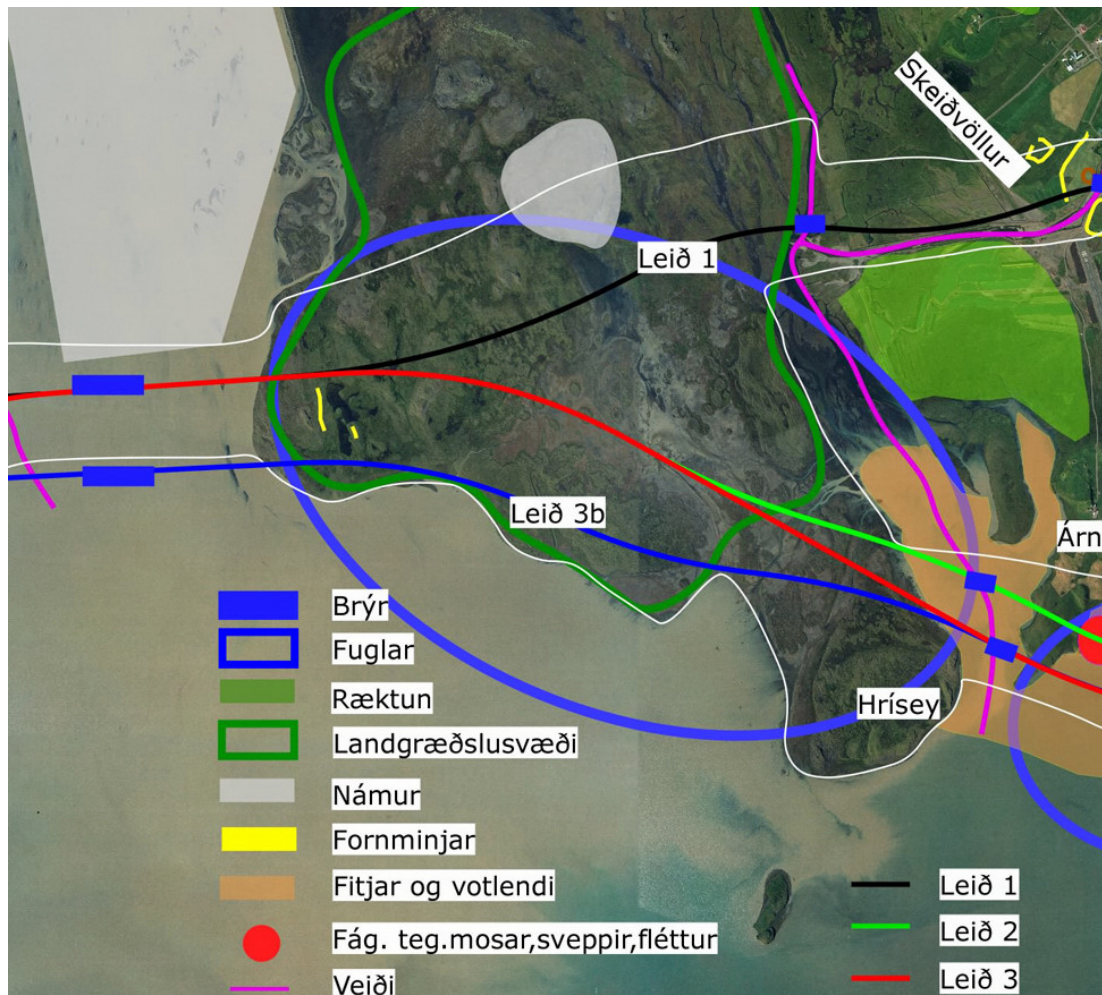
Mynd 12: Lega helstu veglína á Mýrum: Leið 1 (svört), Leiðir 2 og 3 (rauð), Leið 3b (blá).

Tvær tillögur að vegstæði hafa verið settar fram á Mýrum af hálfu Vegagerðarinnar (sjá mynd 12). Annars vegar syðra vegstæði sem liggur um votlendi sunnan núverandi hringvegjar og felur þar með í sér talsverða nýlagningu vegar og hins vegar nyrðra vegstæði sem fylgir núverandi veglínunni að mestu en sveigir til austurs við Tjörn og liggur þar í gegnum húsaþyrpingu og fer svo yfir ræktarland og votlendissvæði þar til hún kemur að Hornafjarðarfljóti. Samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að leið 1 fylgi nyrðri veglínunni en leiðir 2 og 3 þeirri syðri. Leið 3b liggur eins og leiðir 2 og 3 í fyrstu en þverar Fljótin síðan nokkru sunnar. Í tillögum landeigenda í Nesjum er gert ráð fyrir að leiðir 4 og 5 fylgi nyrðri veglínunni. Landið sem færi undir vegalagningu er allt eignarland bænda. Mestu áhrif af vegalagningunni varða **gróðurfar**, **forminjar** og, hvað nyrðri leiðina varðar, **ópægindi** vegna nálægðar vegar við íbúðarhús.

Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar um **gróðurfar** og fuglalíf segir að augljós kostur nyrðra vegstæðis sé hversu miklu styttri nýlagning vegar er á þeirri leið og þar af leiðandi minna rask.<sup>29</sup> Vegur þar þyngst minni skerðing blautara votlendis (mýra, flóa

og vatnagróðurs). Þrjár gróskumiklar tjarnir eru þó á nyrðri leiðinni sem stofnunin lagði til að sneitt yrði hjá og hefur vegstæðinu því verið hnikað aðeins til suðurs frá upphaflegri tillögu. Á syðra vegstæðinu er talsverður fjöldi **forminja**, en á nyrðri leiðin sneiðir framhjá fornminjabyrpingu sem staðsett er sunnan við hana. Syðri leiðin liggur á hinn bóginn mun fjær bæjunum á þessu svæði en núverandi vegur og því ættu **ópægindi** af völdum bílaumferðar og umferðarhávaði að vera minni.

## 5.2.2 SKÓGEY



**Mynd 13:** Lega leiða yfir Skógey: Leið 1 (svört), Leið 2 (græn) Leið 3 (rauð), Leið 3b (blá).

Fjórar tillögur að vegstæði liggja fyrir í Skógey (sjá mynd 13). Leið 5 liggur norðan við námuna 6, leiðir 1 og 4 fara sunnan við námuna, en leiðir 2, 3 og 3b liggja nær ströndinni. Skógey er í eigu landeigenda á svæðinu en er friðuð af Landgræðslunni sem er með svæðið til meðferðar en mun innan tíðar skila því til landeigenda til notkunar og þar er verðmætt beitiland.<sup>30</sup> Umhverfisáhrif af vegalagningu yfir Skógey varða einkum **gróðurfar** og **fuglalíf**. Gróðurlendið í Skógey er tilkomið vegna uppgræðslu og hefur því ekki jafnt hátt verndargildi og ósnortnar, náttúrulegar vistgerðir en er þó verðmætt engu að síður. Þá ætti að vera auðveldara að græða upp

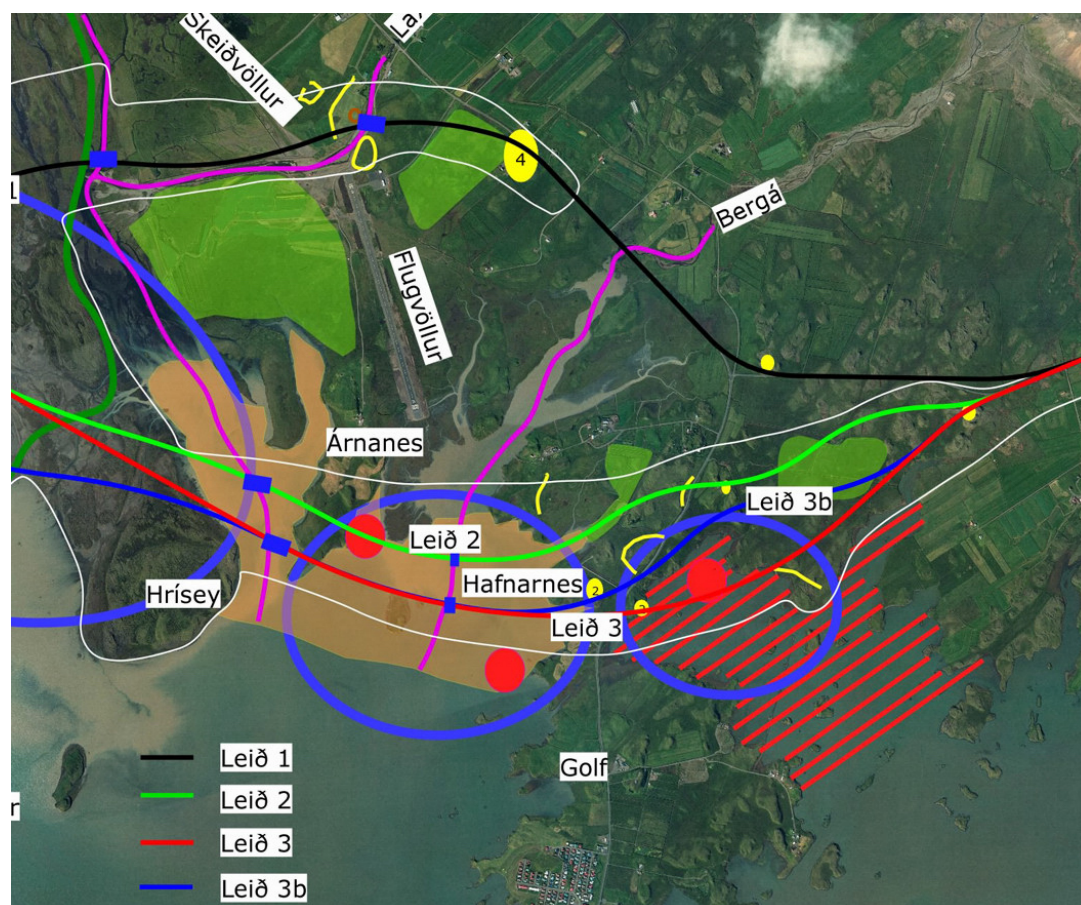
<sup>29</sup> Náttúrufræðistofnun Íslands (2006). *Gróður og fuglalíf á rannsóknarsvæði fyrirhugaðrar vega- og brúargerðar við Hornafjarðarfljót*, s. 44.

<sup>30</sup> Búnaðarsamband Austur – Skaftfellinga. Umsögn á nýtingu lands sem hugsanlega fara undir nýtt vegstæði yfir Hornafjarðarfljót. 15. maí 2007.

önnur sambærileg svæði til að bæta fyrir það land sem tapast eða raskast vegna vegaf framkvæmdanna.

Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar segir að gróðurfarið sé svipað á syðsta upphaflega vegstæðinu (leið 3) í Skógey og því sem er í miðju (leið 2), á báðum leiðum sé votlendisgróður ríkjandi.<sup>31</sup> Ætti því ekki að mati stofnunarinnar að skipta mála hvort vegstæðið er valið, nema huga ætti að því að sú stysta veldur minnstu raski. Með því að færa veglínuna enn sunnar á þessu svæði eins og gerð er ráð fyrir skv. leið 3b yrði hún á heldur þurrara landi. Leið 1 myndi á hinn bóginn eira meira votlendi en leiðir 2 og 3 og væri á margan hátt umhverfisvænni en þær fyrir lifríki Skógeyarsvæðisins, þar sem hún lægi víða um lítt gróin klapparholt og grýtt svæði. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar kemur fram að hár þéttleiki mófugla er í Skógey. Þar er mikill fjöldi óðinshana, lóupræla og spóa og grágæsir eru þar í miklum fjölda. Náttúrufræðistofnun telur að bílaumferð sem slík muni þó ekki hafa mikil áhrif á fuglalíf í Skógey.<sup>32</sup>

### 5.2.2 NES



Mynd 14: Veglínur í Nesjum: Leið 1 (svört), Leið 2 (græn), Leið 3 (rauð) og Leið 3b (blá).

Leiðirnar liggja allar á mismunandi vegu yfir Nesin (sjá mynd 11) og eru því þar um sex ólíkar veglínur að ræða, þótt sumar þeirra liggji nokkuð samsíða (leiðir 1 og 4) og

<sup>31</sup> Náttúrufræðistofnun Íslands (2006). *Gróður og fuglalíf á rannsóknarsvæði fyrirhugaðrar vega- og brúargerðar við Hornafjarðarfljót*, s. 44.

<sup>32</sup> Sama rit, s. 45.

jafnvel saman á kafla (t.d. leiðir 1, 4 og 5 þar sem þær tengjast núverandi hringvegi austast á svæðinu). Talsvert fleiri umhverfisþættir verða fyrir áhrifum á þessu svæði en í Skógey eða á Mýrum. Þeir helstu eru **gróðurfar, fuglalíf, fiskar og veiði, fornminjar, nytjar** af ræktarlandi, auk áhrifa á **ibúa** svæðisins. Ljóst er að vegagerð er nokkuð þröngur stakkur sniðinn í Nesjum, sérstaklega vegna legu flugvallarins sem sneiða þarf fram hjá, annaðhvort til suðurs eða norðurs. Leið 5 liggur nyrst þessara leiða og kemur inn á núverandi hringveg rétt norðan við Nesjahverfi. Leiðir 1 og 4 liggja nokkru sunnar, eða við norðurenda flugbrautinnar. Þær eru mikið til samsíða, meginmunurinn liggur í því að önnur (leið 1) fer norður fyrir Laxá en hin (leið 4) suður fyrir ána. Leiðir 2, 3 og 3b liggja á hinn bóginn sunnan flugvallarins og eru vegstæði þeirra allra að hluti úti í Hornafirði. Leið 3 fer einnig yfir Skarðsfjörð en ný útfærsla hennar (þ.e. leið 3b) sneiðir hinsvegar fram hjá honum. Sú færsla leiðar 3b norður fyrir Flóa þýðir þó að hún fer í gegnum hólalandslagið þar að hluta.

Leið 5 liggur í gegnum þéttbýlið á Nesjum og uppfyllir af þeim sökum ekki kröfur Vegagerðarinnar um aukið umferðaröryggi. Leið 4 liggur innan þess svæðis sem Flugmálastjórn krefst vegna Hornafjarðarflugvallar. Þá hefur Hestamannafélagið byggt upp aðstöðu við norðurenda flugvallarins og gætu leiðir 1 og 4 báðar haft áhrif á þá aðstöðu.

Áhrif á **gróðurfar** eru talsvert ólík eftir legu leiðanna. Nyrðri leiðarnar þrjár liggja allar yfir ræktar- og beitilönd og munu skerða þau nokkuð. Syðri leiðirnar tvær fara einnig yfir *ræktarlönd* að hluta, þ.e. við Árnanes og Dilksnes (leið 2) eða við Árnanes, Hafnarnes og hjá Haga (leiðir 3 og 3b). Í umsögn Búnaðarsambands Austur-Skaftfellinga segir að stærsti hluti kartöfluræktar í sýslunni sé á bökkum Laxár sökum landgæða og hagstæðra skilyrða til *kartöfluræktar*.<sup>33</sup> Með brúargerð á leiðum 2, 3 og 3b við Árnanes sé þessu landssvæði hætta búin sökum þess hve grunnvatnsstaða er lág. Þegar háflóð er á þessu svæði hækki verulega í skurðum milli garðanna. Þá hafa leysingar í Laxá rofið varnargarða við hana og flætt hefur inn í garðanna. Þar af leiðandi eru bændur uggandi yfir brúargerð á þessum stöðum því skapast muni hætta á því að brúin anni ekki því vatnsmagi sem þyrfti að fara undir hana á flóði og fjöru og einnig þegar miklar rigningar væru. Þá yrðu beitilönd einnig í hættu.

Stærsti hluti vegstæðanna sunnan flugvallar liggur um *leirur* og *sjávarfitjar* og er að hluta til í vatni. Leirur og fitjar njóta sérstakrar verndar skv. Náttúruverndarlögum. Þá mun leið 3 liggja yfir Skarðsfjörð sem er á Náttúruminjaskrá. Í skýrslu Líffræðistofnunar kemur fram sjávarfitjar eru umfangslítið gróðursamfélag á Íslandi og að ætla megi að þær fitjar í Hornafirði sem væntanlega lentu innan vegar við vegagerð eftir leiðum 2 eða 3 yfir Hornafjarðarfljót væru umtalsverður hluti af fitjum landsins í heild. Mestur hluti fitjanna liggur innan við leið 2. Líffræðistofnun telur þó að miðað við full vatnsskipti um brýrnar sem byggðar yrðu í firðinum sé erfitt að sjá að vegagerð eftir leiðum 2 eða 3 muni breyta gróðurfari fitjanna að marki. Þá segir stofnunin að leirur sem lentu innan við ystu veglínu (leið 3) séu að flatarmáli aðeins lítið brot úr prósentu af heildarflatarmáli leira á landinu og telur jafnframt erfitt að sjá að vegagerð eftir leiðum 2 eða 3 muni breyta lífi eða lífsskilyrðum gróðurs og smádyra á leirum innan þessara leiða, miðað við full vatnsskipti. Áhrif vegagerðar skv. leiðum 2 eða 3 yfir Hornafjörð yrðu því fyrst og fremst fólgin í því að hluti fitja

---

<sup>33</sup> Búnaðarsamband Austur – Skaftfellinga (2007). Umsögn á nýtingu lands sem hugsanlega fara undir nýtt vegstæði yfir Hornafjarðarfljót. 15. maí 2007.



og leira færi undir vegarstæði. Einhverjar breytingar kunna svo að verða á setmyndun innan vega, og skjól verður þar meira en áður.<sup>34</sup> Samskonar áhrif og lýst er hér að ofan yrðu væntanlega vegna leiðar 3b, enda liggur hún eins og leið 3 á milli Hríseyjar og Hafnarness.

Vegagerð yfir grunnsævi og votlendi í Hornafirði og Skarðsfirði mun hafa áhrif á **fuglalíf** á báðum stöðum. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar segir að ljóst sé að leirur við Nes eru mikið nýttar af fjörufuglum á öllum tímum árs og að á fartíma vor og haust safnist þúsundir fugla saman á strandsvæðum við Hornafjarðarfljót og Skarðsfjörð. Talningar sýni að leirur við Árnanes, Dilksnes og sérstaklega í Flóa eru mjög mikilvægar fyrir vaðfugla. Stofnunin bendir á góðar leirur séu takmörkuð auðlind á svæðis- og landsvísu og einnig að leirur séu afar viðkvæmar fyrir raski.<sup>35</sup> Allmargar fuglategundir á valista eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Ekki er talið að áform um veglagningu hafi mikil bein áhrif á tegundir á valista nema á umtalsvert grágæsavarp í Skógey og einnig á brandönd og fjöruspóa sem byggja afkomu sína á aðgengi að leirum. Stofnunin telur, sem fyrr segir, líklegt að vegagerð á leiðum 2 og 3 um Nes geti spillt brandandarvarpi.<sup>36</sup> Hið sama gildir væntanlega um leið 3b.

Í skýrslu Veiðimálastofnunar segir að umferð um veglínu 1 er líkleg til að geta haft truflandi áhrif á *veiðimenn* við ósa Laxár og einnig staðbundin áhrif á framleiðslu *laxaseiða* á því svæði sem fer undir brúarstólpa og uppfyllingar í Laxá þar sem náttúruleg framleiðsla laxaseiða er einna mest í Laxá. Verði um eðlileg vatnsskipti að ræða um brúarhöf megi hins vegar ætla að ekki verði um meiriháttar áhrif á fiskframleiðslu á vatnasvæðunum, fiskgengd né veiðimöguleika að ræða af veglínum 2 og 3<sup>37</sup>, né þá væntanlega af leið 3b.

Nyrsta leiðin liggur utan við rannsóknarsvæðið sem skilgreint var af Vegagerð ríkisins og þar af leiðandi er ekki fyrirbyggjandi upplýsingar um **forminjar** á þeirri leið. Miðleiðirnar tvær sem og syðri leiðirnar fara allar yfir forminjar að einhverju leyti.

---

<sup>34</sup> Líffræðistofnun Háskólans (2006). *Könnun á smádýralífi og gróðri á sjávarfitjum og leirum vegna mats á umhverfisáhrifum vegagerðar um Hornafjarðarfljót*, s. 4-5. Könnun Líffræðistofnunar náði ekki til Skarðsfjarðar en í skýrslunni (s. 4) segir þó: “Þótt Hornafjörður virðist við fyrstu sýn e.t.v. alllíkur nágrannanum Skarðsfirði, er mikill munur þar á. Selta er miklu hærri í Skarðsfirði og smádýra- og fuglalíf þar miklu meira en í Hornafirði”.

<sup>35</sup> Náttúrufræðistofnun Íslands (2006). *Gróður og fuglalíf á rannsóknarsvæði fyrirhugaðrar vega- og brúargerðar við Hornafjarðarfljót*, s. 44.

<sup>36</sup> Sama rit, s. 46.

<sup>37</sup> Veiðimálastofnun (2006). *Hringvegur um Hornafjarðarfljót. Áhrif breyttrar veglínu á fiskstofna*, s. 5.

## 5.2.4 Stytting vegalengda

Allar þær tillögur að nýjum veglínunum sem fjallað er um í þessari skýrslu munu hafa í för með sér töluverða styttingu á hringveginum og þar með einnig á vegalengdum innan sveitarfélagsins. Tillögur Vegagerðar ríkisins gera ráð fyrir því að hringvegurinn styttist um 11 – 12 km., eftir því hvaða tillaga verður fyrir valinu en samsetta leiðin 1v/2a (þ.e. legu skv. leið 1 vestan Fljóta en skv. leið 2 austan þeirra) myndi þó stytta hringveginn mest eða um 11,9 km. Næstmesta stytting á Hringveginum fengist ef leið 3b væri farin, þ.e. um 11,8 km. Gera má ráð fyrir að stytting hringvegarins yrði svo til hin sama á leið 4 og á leið 1 en að styttingin yrði nokkuð minni ef leið 5 yrði farin.

Tafla 1. Stytting hringvegarins<sup>38</sup>

	heildarvegalengd (km)	stytting (km)
Núllkostur	29,8	(0)
Leið 3b	18,0	11,8
Leið 3	18,0	11,3
Leið 2	17,5	11,6
Leið 1	18,8	11,0

Ný lega Hringvegarins leiðir einnig til styttingar á vegalengdum á milli þéttbýlisins á Höfn og sveitanna vestan Hornafjarðarfljóta. Leiðin á milli Lambleksstaða og Hafnar myndi mest styttast um 14,4 km ef leið 3b yrði farin en styttingin væri minni eða 10,9 km ef leið 1 yrði fyrir valinu – mismunurinn er 3,5 km. Leið 3 myndi stytta vegalengdir innansveitar álíka mikið og 3b en leið 2 nokkuð minna (sjá töflu 2). Leið 4 yrði álíka löng og leið 1 en leið 5 heldur lengri.

Tafla 2. Stytting vegalengda á milli Hafnar og sveitanna vestan Fljóta. Upphafspunktur er við Lambleksstaði en endapunktur við Dalbraut á Höfn.<sup>39</sup>

	heildarvegalengd (km)	stytting (km)
Núverandi vegur	30,6	(0)
Leið 3b	16,2	14,4
Leið 3	16,4	14,2
Leið 2	17,6	13,0
Leið 1	19,8	10,9

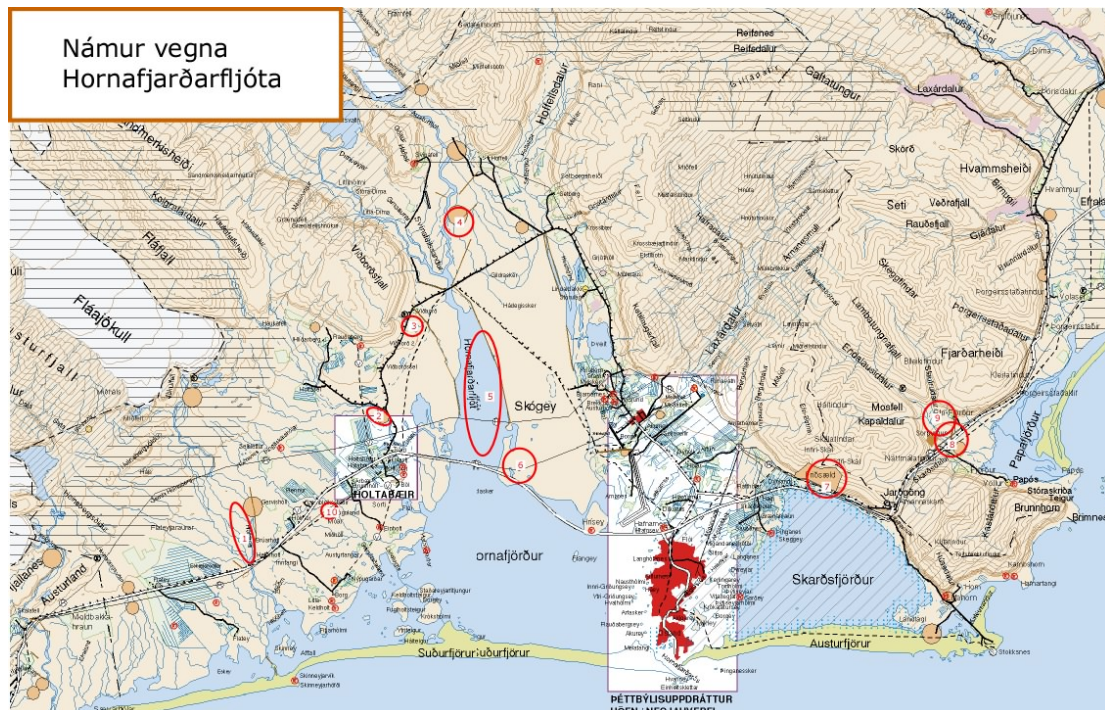
Áhrif til styttingar innansveitar snúast þó við ef horft er Nesjahverfis og nærliggjandi bæja. Þaðan væri um u.þ.b. 4 km styttra til austurs ef leið 1 væri farin en eftir leið 3b og einnig um 2 km styttra til vesturs. Vegalengdin milli Nesjahverfis og Hafnar myndi hinsvegar ekki breytast.

<sup>38</sup> Vegagerð ríkisins (2008): *Hringvegur um Hornafjörð. Matsskýrsla*, s. 21.

<sup>39</sup> Sama rit, s. 22.

### 5.3 NÁMUR

Umtalsvert efnismagn þarf til vegagerðar ef þessu tagi. Tekið er fram í skýrslu Vegagerðarinnar að stefnt sé að því að nota færri námur en fleiri. Efnisþörf leiða er mjög mismikil. Samkvæmt upphaflegri áætlun var gert ráð fyrir því að leið 1 þurfi um 470.000 m<sup>3</sup> af efni, en leiðir 2 og 3 þurfi rúmlega 700.000 m<sup>3</sup>.<sup>40</sup> Á fundi með starfsmönnum Vegagerðarinnar kom fram að líklega þurfi meira efnismagn en lagt er fram í matsáætlun þar eð hönnun hafi breyst.



**Mynd 12:** Staðsetning náma vegna lagningu nýs vegar yfir Hornafjarðarfljót

Í umsögn Umhverfisstofnunar um matstillögu Vegagerðarinnar er bent á við val á efnistökuvæðum þarf m.a. að taka tillit til sjónrænna áhrifa efnistökkunnar, ekki síst þar sem fjöldi ferðamanna leggur leið sína um svæðið. Á fundi með starfsmönnum Umhverfisstofnunar komu einnig fram ábendingar um að huga þyrfti vandlega að landslagsvernd í tengslum við efnistöku og t.d. varast að raska fjallshlíðar sem gerðar væru úr innviðum fornra megineldstöðva. Einnig að tímasetningar og verklag hefðu mikið að segja, t.d. varðandi gruggmyndun sem gæti haft áhrif á fiskseiði.

Í tillögu að matsáætlun Vegagerðarinnar<sup>41</sup> er birt tafla yfir efnistökuvæði sem eru til skoðunar í tengslum við lagningu vegar yfir Hornafjarðarfljót.

<sup>40</sup> Vegagerð ríkisins (2006): *Hringvegur um Hornafjarðarfljót í Hornafirði. Tillaga að matsáætlun*, s. 15.

<sup>41</sup> Sama rit, s. 16.

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 efnistökuastað 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 efnistökuastað mun ráðast af stærð og gæðum efnisins.	Á aðalskipulagi (hluti Djúpár er efnistökusvæði 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 Hornarfjarðarfljótum 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. Hornarfjarðarfljót	Jökulaurar Hornarfjarðarfljóta. Möguleiki er á því að taka efni úr Hornarfjarðarfljótum ofan væntanlegrar brúar. Það má búast við því að efnið sé finefnaríkt og eingöngu hæft í fyllingar.	Ekki á aðalskipulagi. Áætluð notkun: Fylling
6. Skógey	Klapparholt í Skógey. Um er að ræða þóleitt 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. Slaufrudalur	Árkeila í mynni Slaufrudals. Nokkuð gróft efni í árkeilunni og er stór hluti efnisins granófyrr. Í Slaufrudal 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

Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar<sup>42</sup> koma fram athugasemdir varðandi nokkrar fyrirhugaðar námur m.t.t. áhrifa þeirra á gróðurfar:

**Náma 2:** Gæta þess að spilla ekki aðliggjandi samfelldum gróðri verði svæðið nýtt.

**Náma 3:** Skammt ofan við þjóðveginn er gamall fyrirhleðslugarður og í norðurjaðri svæðisins er gömul heilleg húsarúst. Bæði mannvirkin gætu haft verndargildi og ráðlegt að fá fornleifafræðing til að meta það. Skipuleggja efnistöku og frágang í samráði við landslagsarkitekt

**Náma 4:** Æskilegt er að hlífa gróðurlendi við veginn á austurjaðri svæðisins.

**Náma 6:** Veldur ekki skaða á sérstæðum gróðri svo fremi sem ekki er farið út fyrir klapparholtið, gæta þess að raska ekki aðliggjandi votlendi.

**Náma 7:** Efnistaka úr fjallshlíðum eins og í Friðsæld hefur neikvæð sjónræn áhrif. Er það mat Umhverfisstofnunar að ganga ætti frá námu 7 samfara efnistöku og kanna hvort sveitarfélagið geti eftirleiðis nýtt einhvern annan efnistökuastað, sem notaður verður vegna framkvæmda við þessar breytingar á hringvegi, í stað Friðsældar.

**Náma 9:** Umhverfi fyrirhugaðrar námu einkennist af rismiklu landslagi, undir brattri hlíð í mynni tilkomumikilla dala. Gróðurfar er fjölskrúðugt. Frekara nám er til lýta, að teknu tilliti til landslags og gróðus á nærliggjandi svæði er mælt með að önnur námasvæði gangi fyrir.

Í skýrslu Veidimálastofnunar segir jafnframt um **námu 2**:

**Eina náman sem hefur bein áhrif á vatn er sú sem er á eyrunum við Djúpá. Aurkeila Djúpár og farvegur er nokkuð stór og um mikið efni þar að ræða. Almenn er ekki til bóta ef efni er tekið úr farvegum og verða þar staðbundinn áhrif á efnistökuastað. Þegar gryfja hefur verið tekinn aukast efnisflutningar af efri svæðum sem veldur röskun meðan á þeim stendur. Þau áhrif leggjast ofan á bein áhrif við efnistökuastað sem er það rask sem verður þar sem efni er tekið auk gruggáhrifa meðan þeirra meðan á framkvæmdum stendur. Þau áhrif gilda jafnt um fiska sem annað líf í fersku vatni. Æskilegt er og mælt með að efnistaka verði sem fjærst vatnsfarvegi. Þetta gildir þótt seiðapéttleiki í hafi verið lágur í Djúpá.**<sup>43</sup>

Neðangreind atriði þyrfti einnig að huga að við efnistöku úr eftirfarandi námum.

**Náma 1:** Ekki ætti að fara með efnisnám úr þessari námu nema inn að Sandskeri, þar sem að þar fyrir innan er svæði sem fellur undir hverfisvernd samkv. aðalskipulagi.

**Náma 2:** Vegna vatnsveitu á Mýrum sem liggur yfir Djúpá á móts við Arnarbæli ætti ekki að taka efni jafn langt upp eftir árfarveginum og vegagerðin gerir ráð fyrir.

**Náma 3:** Huga þarf að því að taka ekki of mikið magn úr þessari námu, þar sem efnistökusvæðið er mjög lítið, sérstaklega ofan vegar.

<sup>42</sup> Náttúrufræðistofnun Íslands (2006). *Gróður og fuglalíf á rannsóknarsvæði fyrirhugaðrar vega- og brúargerðar við Hornafjarðarfljót*, s. 33-35.

<sup>43</sup> Veidimálastofnun (2006). *Hringvegur um Hornafjarðarfljót. Áhrif breyttrar veglínu á fiskstofna*, s. 5.

**Náma 6:** Þessu klapparholti ætti að hlífa þar sem að notkun efnis úr því myndi spilla ásýnd Skógeyjar. Skoða ætti efnistöku úr öðrum grjótnámum sem eru opnar.

**Náma 10:** Ekki ætti að opna þessa námu nema leiðir 2 og 3 verði fyrir valinu.

Ekki stendur til að hefja á ný malarnám úr Almannaskarði af hálfu Vegagerðarinnar þrátt fyrir hugmyndir Sveitarfélagsins Hornafjarðar þar að lútandi. Telur Vegagerðin efnistöku ekki æskilega á þessum stað, meðal annars vegna þess hve áberandi hún er í landslaginu.

## 6. Niðurstaða

Í ljósi úrskurðar Umhverfisstofnunar 11. maí 2007, í kæru Vegagerðarinnar vegna ákvörðunar Skipulagsstofnunar um matsáætlun vegna mats á umhverfisáhrifum lagningar Hringvegjar um Hornafjarðarfljót, sér bæjarstjórn ekki ástæðu til þess að taka afstöðu til leiða 4 og 5 sem fjallað er um í Umhverfisskýrslunni.

Auk þess telur bæjarstjórn leiðir 4 og 5 ekki koma til greina vegna þess að þær uppfylla síður kröfur um styttingu á hringvegi, styttingu á vegalengdum innan sveitarfélagsins og bætt umferðaröryggi. Valið stendur því á milli fjögurra leiða; 1, 2, 3 og 3b.

Bæjarstjórn er sammála um að leið 2 hafi umtalsverða ókosti í för með sér. Í fyrsta lagi hefur leiðin umtalsverð áhrif á landslag á austasta hluta leiðarinnar, þ.e. eftir að hún tekur land við Dilksnes. Gert er ráð fyrir að hún liggi í gegnum stór klapparholt sem eru einkennandi fyrir landslag á þessum slóðum. Ennfremur liggur hún meira yfir sjávarfitjar en leiðir 3 og 3b. Á leið 2 um Skógey og á Mýrum liggur hún á votlendisgróðri. Bæjarstjórn hafnar því að leið 2 verði farin og lítur svo á að valið standi fyrst og fremst á milli leiða 1, 3 og 3b.

Bæjarstjórn telur einsýnt að leiðir 3 og 3b hafi minni áhrif á landslag en leið 2 auk þess að leiðir 3 og 3b skera jarðir landeigenda í sveitarfélaginu minna en leiðir 1 og 2. Á hinn bóginn liggja leiðir 3 og 3b ekki í sama mæli yfir sjávarfitjar og leið 2.

Ljóst er að leið 1 mun á heildina litið hafa minni áhrif á náttúrferðir en leiðir 2, 3 og 3b. Ákvæðnir annmarkar eru þó á þeirri leið. Lega leiðarinnar sker t.d. í sundur ræktunarlönd auk þess sem hún skerðir núverandi félags- og útivistarsvæði í Nesjum. Umhverfisáhrif leiðar 1 eru talin minni í Hornafirði, Skógey og á Mýrum en umhverfisáhrif leiða 2, 3 og 3b. Á móti kemur að leið 1 styttir vegalengdir að þjónustukjarna sveitarfélagsins mun minna en leiðir 2, 3 og 3b. Munurinn er 3,3 – 3,5 km. á leiðum 3 og 3b annars vegar og leið 1 hins vegar. Leið 2 er 2,6 km. styttri en leið 1.

Stytting vegalengda að þjónustukjarna sveitarfélagsins á Höfn er forsenda áframhaldandi byggða- og atvinnuþróunar á Mýrum, Suðursveit og Örafum. Að stytta leiðir að þjónustukjarna sveitarfélagsins styður við þá viðleitni að gera sveitarfélagið að einu búsetu- og atvinnusvæði. Jákvæð samfélagsleg áhrif yrðu því mest fyrir Sveitarfélagið Hornafjörð ef farin verður annað hvort leið 3 eða 3b.

Í greinargerð gildandi aðalskipulags Sveitarfélagsins Hornafjarðar kemur m.a. fram að markmiðið með lagfæringum á þjóðvegi 1 sé „einkum að stytta akstursleiðir og leggja af krókotta og blinda kafla á þjóðvegi 1 og fækka brúm. Það leiðir til aukins umferðaröryggis.“ Leiðir 3 og 3b leiða til aukins umferðaröryggis fram yfir aðrar leiðir vegna fækkunar vegtenginga við þjóðveg og til verður tvöfalt vegakerfi þar sem gömlu vegirnir verða fáfarnari innansveitarvegir, sem munu m.a. höfða til ferðamanna.

Í samráðsferli við gerð umhverfisskýrslunnar voru haldnir nokkrir borgarafundir. Á fundi, sem haldinn var í Holti á Mýrum, kom fram mikill vilji íbúa að valin yrði sú leið sem stytta vegalengdina til Hafnar sem mest. Sömu sjónarmið voru ríkjandi á borgarafundi á Höfn sem og á fundi með samgönguráðherra sem haldinn var í

Nýheimum. Skiptar skoðanir voru um málið á borgarafundi, sem haldinn var í Mánagarði í Nesjum og þar komu m.a. fram áhyggjur hjá nokkrum landeigendum á áhrifin sem veglagning myndi hafa á náttúrufar sem og á starfsemi þeirra, hvort heldur um er að ræða ferðaþjónustu eða landbúnað.

Bæjarstjórn er sammála um að stytting vegalengda og þar með bætt aðgengi að þjónustukjarna sveitarfélagsins, bætt umferðaröryggi og greiðfærni eigi að vera grundvallarmarkmið í aðalskipulagi sveitarfélagsins vegna nýlagningar vegar yfir Hornafjarðarfljót. Þeim markmiðum verður best náð með því að fara leið 3 eða 3b. Þrátt fyrir að leið 1 hafi á heildina minni neikvæð umhverfisáhrif en leiðir 3 og 3b, þá er sú stytting á vegalengdum innan sveitarfélagsins, sem leiðir 3 og 3b skila umfram leið 1, það mikil að bæjarstjórn telur að þau jákvæðu samfélagslegu áhrif, sem hljóta af leiðum 3 og 3b með bættu aðgengi að þjónustukjarnanum á Höfn, vegi þyngra en minni neikvæð umhverfisáhrif á leið 1.

Leiðir 2, 3 og 3b hafa það allar sammerkt að stór hluti Nesjasveitar liggur ekki lengur í alfaraleið. Bæjarstjórn telur mikilvægt að merkingar og auglýsingar verði settar upp við gatnamót þjóðvegur og Hafnarvegur þar sem þjónusta í sveitarfélaginu verði auglýst. Ennfremur er mikilvægt að við framkvæmd verksins verði gætt að fullum vatnsskiptum undir brýr sem byggðar verða í tengslum við framkvæmdina og þannig komið til móts við þær áhyggjur sem fram hafa komið.

Helsti munur á milli leiða 3 og 3b felst í því að leið 3 liggur yfir Flóa í Skarðsfirði sem er að náttúruminjaskrá en 3b gerir það ekki. Leið 3b hefur því minni neikvæð umhverfisáhrif í för með sér en leið 3.

Það er því niðurstaða bæjarstjórnar að mæla með því að gerð verði breyting á gildandi aðalskipulagi Sveitarfélagsins Hornafjarðar, sem miðar að því að leið 3b verði sett inn á aðalskipulag. Helstu rökin fyrir þeirri niðurstöðu eru umtalsverð stytting á þjóðvegi 1, meiri stytting vegalengda innan sveitarfélagsins samanborið við aðra valkosti sem skoðaðir eru, stórbætt aðgengi íbúa að þjónustukjarna sveitarfélagsins, aukið umferðaröryggi og greiðfærni auk þess að leið 3b hefur í för með sér minni neikvæð umhverfisáhrif en leið 3.



## Heimildir

Agnar Ingólfsson, María Björk Steinarsdóttir, Rannveig Thoroddsen. Könnun á smádyralífi og gróðri á sjávarfitjum og leirum vegna mats á umhverfisáhrifum vegagerðar um Hornafjarðarfljót. Líffræðistofnun Háskóla Íslands. Fjölrit nr. 75.

Búnaðarsamband Austur – Skaftfellinga (2007). Umsögn á nýtingu lands sem hugsanlega fara undir nýtt vegstæði yfir Hornafjarðarfljót. 15. maí 2007.

Gísli Viggósson og Sigurður Sigurðarson. 2000. Hornafjarðarós – rannsóknir á siglingaleið um Hornafjörð. Siglingamálastofnun.

Guðmundur St. Sigurðarson, Guðný Zoega, Edda Linn Rise, Margrét Hallmundsdóttir. Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum vegagerðar við Hornafjarðarfljót. Byggðasafn Skagfirðinga. 2006.

Guðni Guðbergsson og Sigurður Guðjónsson. Hringvegur um Hornafjarðarfljót: Áhrif breyttrar veglínu um fiskstofna. Veiðimálastofnun. VMST-R/0612. September 2006.

Heilbrigðiseftirlit Austurlands, Helga Hreinsdóttir. Umsögn um tillögu að matsáætlun vegna hringvegar um Hornafjarðarfljót. 6. nóvember 2006.

Helgi Björnsson og Finnur Pálsson, 2004. Jöklar í Hornafirði. Í Jöklaveröld, náttúra og mannlíf, bls. 125-164.

Hersir Gíslason. 2006. Vegagerð um Hornafjarðarfljót: Jarðfræði og námur. Drög að skýrslu fyrir Vegagerðina vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdar.

Jón Gunnar Ottósson og Snorri Baldursson. 2005. Náttúrufar og náttúruminjar sunnan Vatnajökuls- Yfirlit. Náttúrufræðistofnun Íslands. 54 bls.

Landbúnaðarstofnun 2006. Umsögn um tillögu að matsáætlun vegna hringvegar um Hornafjarðarfljót. 31. október 2006.

Landgræðsla ríkisins, Sveinn Runólfsson. Umsögn um tillögu að matsáætlun vegna hringvegar um Hornafjarðarfljót. 6. nóvember 2006.

Lögmannsstofan LEX. Athugasemdir við drög að matsáætlun hringvegar um Hornafjarðarfljót í Hornafirði. 31. júlí 2006. Meðfylgjandi fylgiskjöl.

Lögmannsstofan LEX. Athugasemdir fasteignaeigenda í Nesjum. 7. nóvember 2006. Meðfylgjandi fylgiskjöl.

Lög um umhverfismat áætlana. Nr. 105. 14. júní 1006.

Náttúruverndarráð, 1996. Náttúruminjaskrá. 7. útgáfa. Skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Náttúruverndarráð. Reykjavík. 64 bls.

Regína Hreinsdóttir, Guðmundur A. Guðmundsson, Kristbjörn Egilsson og Guðmundur Guðjónsson. Gróður og fuglalíf á rannsóknasvæði fyrirhugaðrar vega- og brúargerðar við Hornafjarðarfljót. Náttúrufræðistofnun Íslands. NÍ-06015. Desember 2006. 66 bls.

Skipulagsstofnun ríkisins. 2005. Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Desember 2005.

Skipulagsstofnun ríkisins. 2007. Leiðbeiningar um umhverfismat áætlaða. Apríl 2007.

Snorri Baldursson. 2006. Náttúrufar og náttúruminjar umhverfis Vatnajökul – samantekt. Náttúrufræðistofnun Íslands. NÍ-06009. Unnið fyrir Umhverfísráðuneytið.

Svör Vegagerðar ríkisins við umsögnum og athugasemdum til Skipulagsstofnunar ríkisins.

Sveitarstjórn sveitarfélagsins Hornafjörður. Umsögn um tillögu að matsáætlun vegna hringveggar um Hornafjarðarfljót.

Umhverfisstofnun 2003: Náttúruverndaráætlun 2004–2008.

Umhverfisstofnun 2006. Umsögn um tillögu að matsáætlun vegna hringveggar um Hornafjarðarfljót. UST200610000146/sf.

Úrskurður umhverfísráðherra. 11. maí 2007.

[www.rettarheimild.is/Umhverfis/UrskurdirRaduneytisins/2007/05/18/nr/2454](http://www.rettarheimild.is/Umhverfis/UrskurdirRaduneytisins/2007/05/18/nr/2454)

Kæra Vegagerðar ríkisins. 05. janúar 2007.

Vegagerð ríkisins. Hringvegur um Hornafjörð. Ný útfærsla á leið 3 í mati á umhverfisáhrifum – Leið 3b. Desember 2008. Sjá: [www.vegagerdin.is/media/framkvaemdir-og-vidhald/06198\\_v0801204\\_Kynning\\_a\\_leid\\_3b.pdf](http://www.vegagerdin.is/media/framkvaemdir-og-vidhald/06198_v0801204_Kynning_a_leid_3b.pdf)

Vegagerð ríkisins. *Hringvegur um Hornafjörð. Matskýrsla*. Janúar 2008.

[www.vegagerdin.is/framkvaemdir-og-vidhald/umhverfismat/frummatsskyrsla/nr/1657](http://www.vegagerdin.is/framkvaemdir-og-vidhald/umhverfismat/frummatsskyrsla/nr/1657)

Vegagerð ríkisins. Hringvegur um Hornafjarðarfljót í Hornafirði. Tillaga að matsáætlun. Október 2006.

Þingsályktun um náttúruverndaráætlun 2004–2008. Samþykkt á Alþingi 28. maí 2004.