

SAMANTEKT OG HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Vegagerðin kynnir í þessari skýrslu framkvæmdir við Norðfjarðarveg um Hólmaháls í Reyðarfirði, vegnúmer 92. Fyrirhugað er að breyta Norðfjarðarvegi á 5,1 km löngum kafla á milli bæjarins Hólma í Reyðarfirði og inn fyrir vegamótin innan við Bólklett á Hólmaströnd. Í skýrslunni eru bornir saman tveir kostir. Annars vegar efri leið og hins vegar neðri leið sem er með um 0,5 km löngum jarðgöngum. Vegagerðin leggur til að fara efri leiðina. Vegkaflinn er að mestu utan núverandi vegstæðis. Framkvæmdin er hluti af endurbyggingu Norðfjarðarvegur á milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar, en lokið var við vegakaflann á milli þéttbýlisins á Reyðarfirði og að vegamótum bæjarins Hólma árið 2004. Endurbætur snúa að því að minnka halla, breikka veginn og auka umferðaröryggi. Vegurinn verður í vegflokki B3 sem er 8,5 m breiður.

Áætluð efnisþörf í veginn er um 321.000 m³. Stærsti hluti efnisins fæst úr vegskeringum, en einnig er gert ráð fyrir að hægt verði að taka efni úr námu við vegstæðið.

Hólmanes, sem hluti vegarins liggur um, er friðlýst sem fólkvangur og að hluta sem friðland, því þarf skv. 10. tl. c í 2. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum að kanna matskyldu framkvæmdarinnar. Gerður verður áningastaður á Hólmahálsinum og útskot verður gert innan við Bólklett í Eskifirði.

Það er mat vegagerðarinnar að framkvæmdin hafi lítil neikvæð umhverfisáhrif en hafi jákvæð áhrif á umferðaröryggi og samfélag.

Efnisyfirlit

Samantekt og helstu niðurstöður	i
1 YFIRLIT	1
1.1 ALMENNT	1
1.2 MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR.....	1
1.3 MATSSKYLDA.....	1
1.4 AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR	1
1.5 LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR.....	2
1.6 RANNSÓKNIR.....	2
1.7 STAÐA SKIPULAGS	2
1.8 NÁTTÚRUMINJASKRÁ.....	2
1.9 LEYFISVEITENDUR.....	4
2 STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI	5
2.1 STAÐHÆTTIR	5
2.2 NÚVERANDI VEGUR	5
2.3 UMFERÐ	6
2.4 UMFERÐARSLYS	6
3 KOSTIR	9
3.1 INNGANGUR.....	9
3.2 SAMANBURÐUR KOSTA.....	9
3.2.1 FRAMKVÆMD.....	9
3.2.2 UMHVERFISÁHRIF.....	10
3.3 NIÐURSTÖÐUR KOSTA.....	14
4 FRAMKVÆMDALÝSING	15
4.1 ENDURBYGGÐUR VEGUR.....	15
4.2 LÝSING Á VEGLÍNU.....	15
4.3 EFNISÞÖRF.....	16
4.4 EFNISTAKA.....	17
4.5 RÆSI.....	17
4.6 ÁNINGARSTAÐUR.....	17
4.7 FRÁGANGUR.....	17
4.8 VINNUBÚÐIR.....	18
4.9 MANNAFLAÐÞÖRF.....	18
4.10 FRAMKVÆMDATÍMI.....	18
4.11 REKSTUR	18
5 UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	19
5.1 ÞÆTTIR SEM VALDA UMHVERFISÁHRIFUM	19
5.1.1 VEGAGERÐ	19
5.1.2 EFNISTAKA/SKERINGAR	19
5.2 UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM	20
6 LÝSING Á STAÐHÁTTUM	21
6.1 LANDSLAG	21
6.2 MANNLÍF OG ÚTIVIST	22
6.3 SAMGÖNGUR, UMFERÐARÖRYGGI OG MENGUN	22
6.4 LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN.....	22
6.5 JARÐMYNDANIR OG VATN	23
6.6 GRÓÐURFAR	25
6.7 DÝRA- OG FUGLALÍF	27
6.8 FRIDLÝST SVÆÐI, HÓLMANES	27
6.9 MENNINGARMINJAR	28

7	AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA	29
8	SAMRÁÐ	31
9	NIÐURSTAÐA	33
10	HEIMILDIR	35
	VIÐAUKI A - KORT OG MYNDIR	37
	VIÐAUKI B - SKÝRSLUR OG GREINAGERÐIR	39
	VIÐAUKI C - BRÉF	39
	VIÐAUKI D – ÞVERSNIÐ	39

1 YFIRLIT

1.1 ALMENNT

Vegagerðin fyrirhugar að endurbyggja Norðfjarðarveg, vegnúmer 92, um Hólmaháls á milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar. Núverandi vegur er frekar mjór og hlykkjóttur með bröttum brekkum. Um er að ræða 5,1 km langan kafla. Skoðaðir hafa verið nokkrir kostir og þar af voru valdir tveir til frekari skoðunar. Annars vegar efri leið og hins vegar neðri leið sem er með um 0,5 km löngum jarðgöngum. Vegagerðin leggur til að efri leiðin verði farin.

Kynningarskýrslan er unnin af verkfræðistofunni Hönnun hf. á Reyðarfirði, í samráði við Vegagerðina á Reyðarfirði og á Akureyri.

Byggður verður nýr vegur utan vegsvæðis núverandi vegar, nema til endanna þar sem vegurinn tengist aftur inn á núverandi Norðfjarðarveg og þar sem vegurinn þverar núverandi veg í Hólmahálsi Reyðarfjarðarmegin.

Efni verður aðallega fengið með vegskeringum á vegsvæði. Einnig er gert ráð fyrir að taka efni úr gamalli námu ofan Hólma.

Vegurinn liggur um jörðina Hólma og friðlandið í Hólmanesi sem er í eigu ríkisins, fólkvanginn í Hólmanesi og suðurströnd Eskifjarðar sem er í eigu Fjarðabyggðar. Áætlað er að framkvæmdir verði á árunum 2008-2009.

1.2 MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta vegasamband á Norðfjarðarvegi innan Fjarðabyggðar. Markmiðið er að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur á Austurlandi.

1.3 MATSSKYLDA

Kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, viðauka 2. tl.10.c, vegna þess að framkvæmdin liggur á kafla um friðlýst svæði (sbr. viðauki 3, 2.iii.(a)).

Það er mat Vegagerðarinnar, í kjölfar athugana á náttúru- og menningarminjum, að framkvæmdin hafi ekki umtalsverð neikvæð áhrif á umhverfi sitt. Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra verði sem minnst og haft verði samráð við þá aðila sem tengjast framkvæmdinni.

1.4 AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar er á mið-Austurlandi.

Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt:

1. Svæði sem fara undir vegagerð og efnistöku
2. Svæði þar sem áhrifin eru tengd öruggari samgöngum

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um fjórsjáanlega framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er í Fjarðabyggð og er sett inn á myndir í viðauka A. Áhrifum framkvæmdarinnar má skipta í þrennt:

1. Vegagerð
2. Efnistöku
3. Rekstur

Í vegalögum 45/1994 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 Norðfjarðarvegur er 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Almennt er gert ráð fyrir að nota eins lítið svæði til framkvæmdarinnar og hægt er. Framkvæmdasvæði vegagerðarinnar verður mismunandi breitt, því vegurinn liggur utan í fjallshlíð þar sem skiptast á vegfyllingar og skeringar. Raski utan framkvæmdasvæðisins verður haldið í lágmarki. Vegna þess hve vegurinn er í miklum hliðarhalla þá ná fyllingar og skeringar sumstaðar út fyrir vegsvæðið. Stærstu skeringarnar eru í námu A, eða stöð 10100, og í stöð 12500 við áningarstað á Hólmahálsi, en þær ná 77 m frá miðlínu. Stærsta fyllingin er við stöð 11750 sem teygir sig 57 m frá miðlínu.

1.5 LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR

Samráðsaðilar vegna framkvæmdarinnar eru m.a. landeigendur, Fjarðabyggð, Umhverfisstofnun, Skipulagsstofnun, Fornleifavernd, RARIK, Síminn o.fl.. Vegagerðin hefur rætt fyrirhuguð áform við fyrrverandi ábúendur á Hólmum, kynnt þau fyrir Landbúnaðarráðuneytinu, sem hefur umsjón með jörðinni Hólmum og sveitarfélaginu Fjarðabyggð. Farið var í vettvangsferðir um fyrirhugað vegstæði með eftirlitsráðgjafa Umhverfisstofnunar á Austurlandi, sbr. greinagerð í viðauka B1.

1.6 RANNSÓKNIR

Vegagerðin fékk Náttúrustofu Austurlands til að vinna úttekt á gróðurfari og dýralífi á svæðinu. Eins lagði Náttúrustofan mat á verndargildi svæðisins og áhrif fyrirhugaðrar vegagerðar á það, sjá viðauka B3.

Jarðfræðistofan ehf. vann greinagerð um aðstæður til jarðgangagerðar í Hólmahálsi milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar, sjá viðauka B2.

Minjavörður Austurlands skoðaði framkvæmdasvæðið með tilliti til minja, sjá bréf í viðauka C1-2.

Starfsmenn Vegagerðarinnar hafa gengið veglínur og metið aðstæður. Jarðfræðingur hjá Vegagerðinni kannaði skriðuhættu og tók prufuholur í skeringar og efnistökusvæði á nokkrum stöðum til að kanna efni. Vegagerðin tók saman upplýsingar um umferð úr umferðargagnabanka Vegagerðarinnar.

1.7 STAÐA SKIPULAGS

Fyrirhuguð framkvæmd við Norðfjarðarveg er í einu sveitarfélagi, Fjarðabyggð. Þar er í gildi aðalskipulag Reyðarfjarðar 1990-2010, sjá mynd 7 í viðauka A. Skipulagið nær yfir Reyðarfjörð fram á miðjan Hólmaháls. Ný lega Norðfjarðarvegur er í samræmi við skipulagið því þar er gert ráð fyrir breyttri staðsetningu vegarins. Eins er tiltekið í skipulaginu efnistökusvæðið ofan við Hólma. Frá miðjum Hólmahálsi og að Eskifirði liggur vegurinn á svæði sem ekki hefur verið skipulagt. Unnið er að gerð nýs aðalskipulags fyrir Fjarðabyggð og verður í því gert ráð fyrir nýrri legu Norðfjarðarvegur eins og hér er kynnt¹.

1.8 NÁTTÚRUMINJASKRÁ

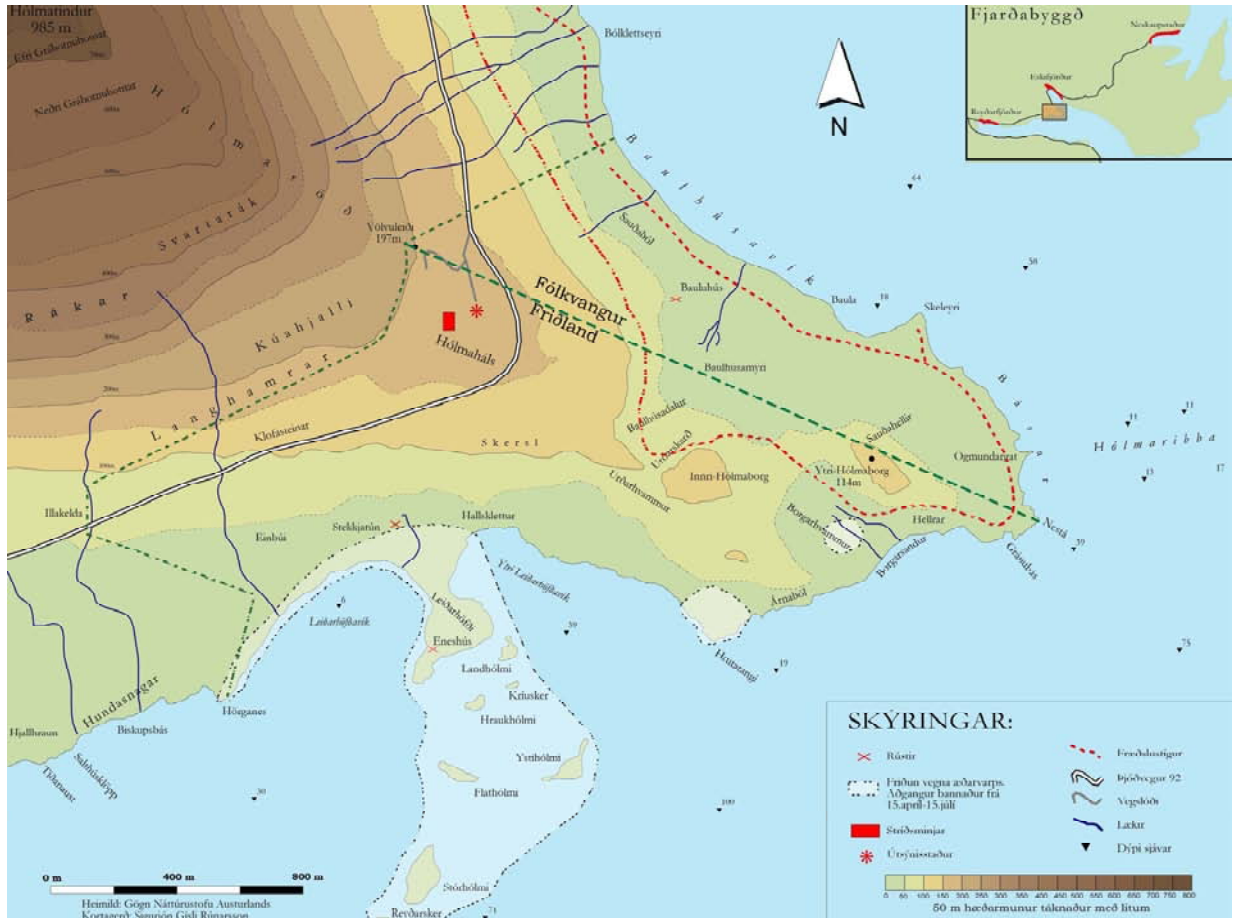
Norðfjarðarvegur liggur í dag að hluta yfir friðlýst svæði á Hólmanesi. Þar er fólkvangur og að hluta friðland. Svæðið er alls 260 ha að stærð. (Stj.tíð. B, nr. 393/1973). Fólkvangar eru stofnaðir að frumkvæði sveitarfélaga og er tilgangur þeirra að tryggja almenningi aðgang að svæðum til þess að njóta útivistar. Friðlönd eru landsvæði sem mikilvægt er að varðveita vegna landslags, gróðurfars eða dýralífs.

Mörk svæðisins eru þessi:

Hið efra um Langhamra ofan núverandi þjóðvegur. Eskifjarðarmegin liggja þau úr enda Langhamra í hreppamörk rétt vestan Völvuleiðis og þaðan niður eftir melrinda stystu leið til sjávar utan við ytri Bólklettseyri. Reyðarfjarðarmegin eru mörkin frá innri enda Langhamra utan Illukeldu þvert á þjóðveg niður í beitargirðingu Hólmajarðar og fylgja henni til sjávar við Hörganes, sjá mynd 1.1.

¹ Óttar Guðmundsson, 2005.

Hólmarnir í landi Hólmajarðar fylgja hinu friðlýsta svæði svo og grynningar og flesjar við ströndina innan marka þess.



Mynd 1.1 Hólmanes, friðlýsta svæðið afmarkað með grænni brotalínu. Kort úr skýrslu Náttúrustofu Austurlands, sjá viðauka B2

Markmið friðlýsingar eru mismunandi sem og reglur sem á svæðunum gilda. Samræmdar reglur, sem gilda um allt svæðið eru þessar:

- Gangandi fólki er frjáls umferð, enda virði það almennar umgengisreglur og varist að skerða gróður og valda óþarfri truflun á dýralífi. Meðferð skotvopna er óheimil á svæðinu. Æðarvarp verði nýtt og njóti verndar á hefðbundinn hátt.
- Mannvirkjagerð er óheimil á svæðinu og allt jarðrask er þar bannað utan eðlilegt viðhald þjóðvegjar, enda fylgi því ekki efnistaka á svæðinu sjálfu. Vélknúnum tækjum má aðeins aka eftir þjóðvegi.
- Sauðfjárbreit verður látin óátalin á svæðinu fyrst um sinn, enda verði ekki um aukningu beitar að ræða frá því sem tíðkast hefur síðustu ár. Verði breyting á og svæðið girt og friðað fyrir beit skal ákvörðun þar að lútandi tilkynnt ábúanda á Hólum með tveggja ára fyrirvara.
- Undanþágur frá reglum þessum eru háðar samþykki Náttúruverndar ríkisins [nú Umhverfisstofnun].
- Norðfjarðarvegur liggur í dag um hið friðlýsta svæði og mun einnig gera það eftir framkvæmdir. Engar aðrar náttúruminjar eru á Náttúruminjakrá í nágrenni framkvæmdasvæðisins.
- Framkvæmdin mun liggja um friðlandið á um 2,3 km löngum kafla, eða frá stöð 10950-13260.

1.9 LEYFISVEITENDUR

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum:

- Jarðgöng og vegir eru undanþegin byggingarleyfi skv. byggingarreglugerð nr. 441/1998. Þær framkvæmdir sem eru undanþegnar byggingarleyfi eru háðar framkvæmdaleyfi viðkomandi sveitastjórnar, í þessu tilfalli Fjarðabyggðar.
- Framkvæmdir skulu vera í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir, skv. Skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997. Í lögnum er að finna ákvæði til bráðabirgða þar sem sveitarstjórn getur án þess að fyrir liggi staðfest aðalskipulag og að fengnum meðmælum Skipulagsstofnunar leyft einstakar framkvæmdir.
- Efnistaka á landi er háð framkvæmdaleyfi hlutaðeigandi sveitastjórnar, sbr. 27. gr. Skipulags- og byggingarlaga.
- Öll efnistaka lausra jarðlaga er háð lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, gr. 45 til 49. Einnig gilda um efnistöku á landi lög nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð.
- Samkvæmt reglugerð 785/1999 þarf verktaki að sækja um starfsleyfi til Heilbrigðiseftirlits Austurlands fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni, farandeldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti ofl.
- Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gildir reglugerð nr. 547/1996 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingavinnustað og við aðra tímabundna mannvirkjagerð. Haft verður samráð við Heilbrigðiseftirlit Austurlands um vinnubúðir.
- Varðandi friðlýsta svæðið um Hólmanes kemur fram í 2. gr. regla um svæðið að mannvirkjagerð og hvers konar jarðrask er bannað fyrir utan eðlilegt viðhald þjóðveggar, enda fylgi því ekki efnistaka á svæðinu sjálfu². Leitað verður til Umhverfisstofnunar varðandi leyfi til að leggja veg um hið friðlýsta svæði.
- Leyfi til að raska fornminjum er háð leyfi fornleifanefndar.

² Stj.tíð. B, nr. 393/1973.

2 STADHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI

2.1 STADHÆTTIR

Sá hluti Norðfjarðarvegur sem hér um ræðir liggur fyrir Hólmatind frá bænum Hólum, með norðurströnd Reyðarfjarðar, yfir Hólmaháls og með Hólmaströnd í sunnanverðum Eskifirði í Norður-Múlasýslu. Fjallið Hólmatindur setur sterkan svip á landið. Á þessu svæði er undirlendi lítið, ef frá eru talin tún við bæinn Hólma og smá skiki framan í Hólmanesi. Mun brattara er undir hlíðum Hólmatinds Eskifjarðarmegin en Reyðarfjarðarmegin. Undir Hólmatindi eru aflíðandi skriðubrekkur sem ná í sjó fram á Hólmaströnd á Eskifirði. Strandlengjan einkennist af brattri klettaströnd. Skriður hafa fallið yfir veginn ofan bæjarins Hólma og á Hólmaströnd. Hólmanes er friðlýst, að hluta sem friðland og hluta sem fólkvangur (Stj.tíð. B, nr. 393/1973). Hólmanes er rómað fyrir náttúrufegurð og þar er fjölbreytt og blómlegt gróðurfar.

2.2 NÚVERANDI VEGUR



Mynd 2.1 Norðfjarðarvegur, neðan Langhamra séð inn Reyðarfjörð.

Komið var á akfærum vegi milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar árið 1929³. Brú var byggð á Eskifjarðará árið 1926, en hún fór í vatnavöxtum árið 1941. Vegurinn var styrktur án endurbóta á legu hans og bundinn slitlagi á árunum 1988-1992. Hann er víða mjór og með takmarkað burðarþol. Vegurinn er lítið uppbyggður og fylgir landslaginu nokkuð vel þar sem hann liggur um ójafnt land og klettahjalla. Einkennist lega hans af blindhæðum og beygjum sem sumar eru hættulegar. Vegstæðið liggur nokkuð hátt í landinu og með bratta legu beggja vegna við Hólmaháls.

Í dag uppfyllir vegurinn ekki vegstaðla. Hann er lagður bundnu slitlagi og liggur í um 157 m y.s. þar sem hann liggur hæst yfir Hólmahálsinn og er með halla allt að 10%. Umræddur vegkafli sem stendur til að endurbyggja er á milli bæjarins Hólma í norðanverðum Reyðarfirði og að Hólmaströnd

³ Helgi Gíslason, 1987.

í Eskifirði, alls um 4,7 km leið. Fyrirhuguð framkvæmd er hluti af endurbótum á veginum á milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar en búið er að lagfæra vegakaflann á milli þéttbýlisins á Reyðarfirði og að vegamótum bæjarins Hólma.

2.3 UMFERÐ

Samkvæmt umferðargagnabanka Vegagerðarinnar hefur umferð um Norðfjarðarveg milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar verið eins og hér segir fyrir árin 2000-2004: Umferðarteljari er staðsetur á Hólmahálsi og hafa umferðartölur á honum verið notaðar óbreyttar til að lýsa umferð á öllum kaflanum milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar:

Tafla 2.1 Umferð á Norðfjarðarvegi milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar.

Umferð/Ár	ÁDU	SDU	VDU
2000	534	684	399
2001	527	659	424
2002	521	649	438
2003	556	676	430
2004	763	943	593
2005	963	1209	765

ÁDU: Ársdagsumferð. Meðalumferð á dag yfir árið.
SDU: Sumardagsumferð. Meðalumferð á dag mánuðina júní - sept.
VDU: Vetrardagsumferð. Meðalumferð á dag mánuðina jan.- mars og des.

Eins og að ofan greinir er þetta umferð um Hólmaháls en gera má ráð fyrir að umferðin sé meiri næst þéttbýlisstöðunum við enda kaflans, ekki síst Reyðarfjarðarmegin.

Umferð á þessum stað hefur verið nokkuð jöfn milli árána 2000-2002 en þó örlítið minnkandi. Árið 2003 fer hún að aukast og árið 2004 hefur hún vaxið um 37% frá 2003 og árið 2005 hefur hún enn aukist um 26% miðað við 2004. Þessi aukning umferðar tengist fyrst og fremst auknum framkvæmdum á svæðinu. Ekki er gert ráð fyrir sömu aukningu milli árána 2005 og 2006 og árin á undan og eru framkvæmdir líklega í hámarki á árinu 2006. Hins vegar má gera ráð fyrir að umferð minnki aftur þegar framkvæmdum líkur og álverið hefur rekstur. Hún mun þó verða verulega meiri en árin 2000-2003 vegna fólksfjölgunar, aukinnar atvinnu, stækkunar atvinnusvæða og almennt aukinna umsvifa á svæðinu. Ómögulegt er þó að áætla framtíðarumferð á þessum vegarkafli af einhverri nákvæmni nema með miklum rannsóknum og óvíst að það dugi til.

Til að reyna að gera sér einhverja hugmynd um hver framtíðarumferð gæti orðið er sett fram eftirfarandi tilgáta. Þegar álver í Reyðarfirði hefur verið tekið í notkun árið 2007 er gert ráð fyrir að umferð um Hólmaháls verði svipuð og umferð árið 2005 og aukist um 1.5 % að meðaltali næstu 20 árin eða samtals 35 % til ársins 2027.

Niðurstöður eru þá að árið 2007 verði umferðin 963 ÁDU (bílar á sólarhring) og árið 2027 verði hún 1300 ÁDU.

2.4 UMFERÐARSLYS

Á þessum kafla Norðfjarðarvegur voru skráð 3 slys á árunum 1996-1999, þar af 2 með meiðslum, bæði þeirra útafakstur. Þriðja slysið var þegar ekið var á hlið bifreiðar.

Árin 2000-2004 voru skráð 9 slys, þar af var eitt með litlum meiðslum og eitt banaslys. Í 5 slysanna var ekið út af á beinum vegi, í 2 slysanna var ekið á hlið bifreiðar og í einu tilviki var um bílveltu á beinum vegi að ræða. Banaslysið varð á gatnamótum við Hólma þar sem ekið var framan á aðra bifreið. Á Hólmahálsi eru 5 slysanna skráð en 3 við bæinn Hólma auk banaslysisins. Slys sem skráð

eru við bæinn Hólma gætu verið utan nýbyggingarkafans, því nákvæmni í staðsetningu slysa frá þessum tíma er ekki mikil.

Af þessum 12 slysum árin 1996-2004 eru 7 vegna útafaksturs og þar af þrjú með meiðslum, 3 þegar ekið er á hlið bifreiðar, og eitt banaslys þegar ekið var framan á aðra bifreið.

Meðalumferð 2000-2004 er 580 ÁDU og meðalfjöldi slysa er 1,8 slys á ári. Lengd núverandi vegar er um 4,7 km. Akstur nemur því um 1 millj. km á ári á vegarkafnanum. Slys á ári því um 1,8 á hverja ekna milljón km og slys þar sem meiðsl urðu á fólki eru 0,4 á hverja ekna milljón km.

Meðalslysafíðni á þjóðvegum í dreifbýli á tímabilinu 2000-2004 var 1,36 slys á milljón ekinna km. Þarna er átt við öll slys hvort sem meiðsl yrðu á fólki eða ekki. Tíðni slysa með meiðslum á þjóðvegum í dreifbýli á sama tímabili var 0,3 slys á milljón ekinna kílómetra.⁴

Slys á árunum 2000-2004 á umræddum hluta Norðfjarðarvegur eru því töluvert yfir meðal slysfjölda landsins.

⁴ Auður Þóra Árnadóttir, 2006

3 KOSTIR

3.1 INNGANGUR

Í þessum kafla er gerð grein fyrir vali á veglínu og þeir kostir kynntir sem skoðaðir hafa verið. Endurbætur á Norðfjarðarvegi snúa að því að minnka halla og breikka veginn á um 5,1 km leið á milli Hólma í Reyðarfirði og inn fyrir Bólklett á Hólmaströnd á Eskifirði. Áætlað er að jafna hæðarlegu og lækka veginn um Hólmaháls. Tvær veglínur með mismunandi hæðarlegu hafa verið skoðaðar, hér kallaðar efri- og neðri leið. Fyrirhuguð breyting á veginum verður í raun fjórða vegstæðið á stuttum kafla vegarins fyrir Hólmahálsinn. Á þessu svæði liggur hann um friðlýst land og því vert að skoða vel þá möguleika sem eru raunhæfir. Beiðni um að skoða neðri leið kom m.a. í ályktunum frá Samtökum sveitarfélaga á Austurlandi og bæjarstjórn Fjarðabyggðar^{5,6}. Báðar veglínur lengja leiðina lítillega miðað við núverandi veg. Á neðri leið þarf að gera stutt jarðgöng. Út frá umhverfis-, vegtækni- og kostnaðarsjónarmiðum hefur Vegagerðin valið efri veglínuna.

3.2 SAMANBURÐUR KOSTA

3.2.1 FRAMKVÆMD

Eftirfarandi er lýsing á efri- og neðri leið sem Vegagerðin hefur látið skoða. Sjá myndir 2-6 í viðauka A. Í töflu 3.1 er tölulegur samanburður á helstu magntölum og stærðum núverandi vegar, efri- og neðri leiðar.

Efri leið er um 5,1 km löng, eða frá stöð 10000-15100 og er merkt sem valin leið á myndum 2-5 í viðauka A. Henni er ýtarlega lýst í kafla 4.2.2. Nýr vegur verður með jafnari halla og lækkar um 39 metra miðað við núverandi legu og fer þá hæst í 118 m y.s.. Mesti lengdarhalli vegar er um 6%.

Veglínan fylgir núverandi vegi á stöðvabili 10000 – 10200, en þar sveigir hann til vinstri og er samsíða núverandi vegi og ofan við hann allt að stöð 11050. Hægra megin við stöð 10180 er heimreið að Hólumum. Veglínan þverar núverandi veg við stöð 11100 og liggur þaðan neðan núverandi vegar allt að stöð 14650 en þar sameinast vegirnir aftur.

Veginum hefur verið valin lega þannig að hann falli sem best að landslaginu og standist kröfur um umferðaröryggi.

Vegurinn er á friðlýstu svæði á um 2,3 km kafla, eða á stöðvabili 10900-13200.

Valinni leið er lýst ítarlega í 4. kafla

Neðri leið er 5,4 km löng, eða frá stöð 10000-15400 og merkt sem neðri leið B á myndum 2-5 í viðauka A og er átt við þá veglínu þegar fjallað er um neðri leið hér eftir. Vegurinn liggur neðar í landinu um jarðgöng í gegnum ysta hluta Hólmaháls og færi hæst í um 67 m y.s.. Mesti lengdarhalli vegar er um 4,9%. Leið með jarðgöngum er um 0,4 km lengri en efri leiðin.

Á myndum 2-5 í viðauka A eru tvær megin útfærslur á jarðgöngum sem hafa verið skoðaðar. Í viðauka B2 er greinagerð með lýsingu á aðstæðum til jarðgangagerðar í Hólmahálsi. Í fyrstu voru 250 m löng göng til skoðunar, merkt sem neðri leið A á myndum. Vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa hárra fyllinga í Urðarhvammi og rasks í Baulhúsamýri var veglínan færð fjær þessu svæði og lengdust þá göngin í um 500 m, sjá á myndum sem neðri leið B. Kostnaður við göng á neðri leið A er minni en við göng á neðri leið B. Neðri leið B hefur minni umhverfisáhrif og er vegtæknillega betri en neðri leið A, sjá viðauka B1.

⁵ Bæjarstjórn Fjarðabyggðar, 2003.

⁶ Samtök sveitarfélaga á Austurlandi, 2003.

Neðri leið A verður ekki gerð frekari skil hér og er neðri leið B sú leið sem Vegagerðin telur álitlegri kost á neðri leið og er notuð í samanburði við efri leið. Hafa ber í huga að skýrsla Náttúrustofu Austurlands sem er í viðauka B var unnin út frá veglínu með 250 m löngum göngum (neðri leið A).

Frá stöð 10000-10650 fylgir veglína neðri leiðar núverandi vegi og þverar heimreiðina að Hólum í stöð 10180. Frá stöð 10650 víkur veglínan til hægri og er samsíða núverandi vegi og neðan við hann allt þar til þeir sameinast aftur í stöð 15150. Í stöð 14200 kemur vegurinn á svæði gömlu sorphaugana og liggur samsíða vegslóða allt þar til hann sameinast aftur núverandi vegi.

Vegurinn er á friðlýstu svæði á um 2,6 km kafla, eða á stöðvabili 10860-13440.

Hér eru bornir saman helstu framkvæmdaþættir efri og neðri leiðar. Ekki er farið í ýtarlegar lýsingar á neðri leið, en efri leið er lýst ýtarlegar í kafla 4.

Tafla 3.1 Helstu magntölur og stærðir fyrir efri- og neðri leið.

	Efri leið	Neðri leið B	Núverandi vegur
Lengd vegar	5,1 km	5,4 km	4,7 km
Endurbættur vegur	0,9 km	0,75 km	
Nýr vegur	4,2 km	4,65	
Jarðgöng	0 km	0,5 km	0 km
Inná friðlýstu svæði	2,3 km	2,6 km	
Mesta fjarlægð frá núv. vegi	0,26 km	0,44 km	
Mesti halli	5,99 %	4,91 %	10%
Mesta hæð yfir sjávarmáli	118 m y.s.	67 m y.s.	157 m y.s.
Áætlaður kostnaður	475 millj. kr.	750 millj. kr.	

3.2.2 UMHVERFISÁHRIF

Helstu áhrifaþættir framkvæmdar við efri- og neðri leið eru bornir saman í töflu 3.2. Í textanum á eftir töflunni er rökstuðningur mismunandi vægis kostanna.

Tafla 3.2 Samanburður á helstu áhrifaþáttum á efri og neðri leið.

	Efri leið	Neðri leið
Gróðurfar	0	-
Fuglar	0	-
Hreindýr	0	-
Jarðfræði	-	-
Skriðuföll	--	-
Landslag	-	-
Veðurfar	-	+
Verndargildi	0	--
Fornminjar	0	-
Landnotkun /nýting	0	0
Skipulag	0	-
Samfélag	+	+
Samgöngur, umferð og umferðaröryggi	+	+
Útivist og ferðamennska	0	--
Loft og hljóð	0	-
Samtals	2+ , 5-	3+, 13-

Í töflu 3.2 eru borin saman umhverfisáhrif efri og neðri leiðar eftir vægi áhrifa og er notast við fimm flokka. Flokkarnir eru:

- Jákvæð-/neikvæð áhrif (+/-): Áhrif eru fyrir hendi en myndu ekki teljast hafa það mikið vægi að þau hefðu úrslitaáhrif á það hvort af framkvæmdinni yrði eða ekki.
- Umtalsverð jákvæð-/neikvæð áhrif (++)/-): Áhrif sem líklega koma til með að ráða miklu um það hvort af framkvæmd getur orðið og hvaða kostir eru valdir en um leið þeir þættir sem einna helst þarf að hugsa um mótvægisáðgerðir gagnvart.
- Óveruleg áhrif (0): Þarna er um að ræða flokk þar sem útséð er að umhverfisáhrif eru lítil eða engin og koma ekki til með að hafa áhrif á frekari ákvarðanatöku.

Gróðurfar

Gróðurkort af framkvæmdasvæðinu er í viðauka B3, aftast í skýrslu Náttúrustofu Austurlands. Hafa ber í huga að neðri línán á gróðurkortinu er neðri leið A en neðri leið B er ofan við mýrarsvæðin sem eru Reyðarfjarðarmegin og í Baulhúsadal og liggur fjær Urðarhvammi en línán sem sýnd er á gróðurkortinu. Ekki hafa fundist á efri og neðri leið friðlýstar plöntutegundir eða tegundir á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands⁷. Bæði efri og neðri leiðin eru nýbygging vegar og því fylgir að gróið óraskað land fer undir veg.

Efri leiðin liggur um lítt gróið land þar sem móa-, mosa- og graslendisgróður er áberandi. Efri leiðin mun hafa óveruleg áhrif á gróðurfar og fær því 0.

Neðri leiðin liggur um móa-, mosagróður og graslendi, en liggur einnig í jaðri votlendis. Neðri leiðin er metin hafa neikvæð áhrif (-) á gróðurfar því hún liggur í jaðri votlendis en votlendi hefur mikið verndargildi. Gróðurfar er fjölbreyttara á neðri leiðinni og gróðurþekja meiri.

Fuglar

Á Hólmanesi og í næsta nágrenni er varpstaður hrafnar og grágæsar sem eru á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands⁸. Fullvíst er talið að hvorugt vegstæðanna hafi teljandi áhrif á tegundirnar. Efri veglínán liggur um land sem er svipað því sem núverandi vegur liggur um. Fuglalíf þar er frekar fábreytt og ber mest á heiðlóu. Efri leiðin er talin hafa óveruleg áhrif og því sett í (0) flokk. Fuglalíf er fjölskrúðugra á neðri leiðinni og myndi því sú leið hafa meiri áhrif á fuglalíf. Æðarvarp er nytjað í Leiðarhöfða og utar á Hólmanesi. Neðri leiðin liggur nærri æðarvarpinu og má því frekar búast við truflunum frá umferð ef sú leið er valin. Neðri leiðin hefur neikvæð áhrif á fuglalíf og því sett í (-) flokk.

Hreindýr

Hreindýr úr svokallaðri Reyðarfjarðarhjörð ganga stundum í landi Hólma og að vetrarlagi koma þau niður á láglandi. Efri veglínán mun ekki hafa meiri áhrif á hreindýr á svæðinu en núverandi vegur. Efri veglínán er því sett í (0) flokk. Neðri veglínán hefur neikvæð áhrif því vegurinn myndi þrengja meira að dýrunum sem ganga á þessu svæði og fær því (-). Með tilliti til hreindýra er efri veglínán betri.

Jarðfræði

Lagning nýs vegar hefur alltaf rask í för með sér. Með hvorugri leiðinni verður jarðfræðilega merkum minjum raskað, hvorki við vegagerð eða við jarðgangagerð á neðri leið. Báðir kostirnir fá þó (-) fyrir að liggja yfir óraskað land.

Skriðuföll

Á Norðfjarðarveg hafa skriður fallið í gegnum tíðina úr Hólmatindi, Reyðarfjarðarmegin ofan Hólma en Eskifjarðarmegin með allri Hólmaströndinni. Nánar er fjallað um skriðuföll í kafla 6.5. Skriðuhætta mun áfram verða á veginum þó svo að lega hans verði lækkuð. Líklegt er að skriður

⁷ Náttúrufræðistofnun Íslands, Válisti plöntur, 1996

⁸ Náttúrufræðistofnun Íslands, Válisti fuglar, 2000

muni áfram falla á Norðfjarðarveg burt séð frá því hvaða kostur yrði valinn. Hugsanlegt er þó að eitthvað minni líkur séu á að skriðuföll loki veginum á Hólmaströnd ef neðri leiðin yrði valin því ekki ná allar skriður í sjó fram. Efri leiðin fær því (-) og neðri (-).

Landslag

Áhrif nýs vegar á landslag eru fyrst og fremst sjónræns eðlis. Væntanlega mun vegur á efri leið sjást álíka mikið og núverandi vegur þegar horft er út Reyðarfjörð. Útsýni frá veginum yfir Eskifjörð og Reyðarfjörð er minna ef neðri leiðin yrði fyrir valinu. Efri leiðin verður áberandi þar sem hún sker hlíðina upp á Hólmaháls með talsverðum skeringum og fyllingum. Neðri leiðin verður ekki eins áberandi á þessum kafla þó svo að hún liggji um fjölbreyttara landslag og gróðurlendi. Neðri leiðin veldur meira raski á landslagsheildinni sem samanstendur af Leiðarhöfða og hólmunum allt að gangamunna sem er í átt að Urðarhvammi.

Yfir austasta hluta Hólmahálsins fellur vegur um efri leið nokkuð vel að landslaginu, svipað og núverandi vegur því þar liggur hann nánast eftir sama klettastallinum. Eins verður vegurinn ekki áberandi neðan frá séð t.d. frá Baulhúsum, Skeleyri og Urðarskarði, þó munu bílar á efri leiðinni líklega sjást þaðan. Neðri veglínan mun raska verulega þeirri landslagsheild sem mótar umhverfi Baulhúsadals og umhverfisins í kring.

Frá Hólmahálsi og inn Eskifjörð mun efri veglínan liggja í töluverðum hliðarhalla og þar verða nokkuð miklar fyllingar og skeringar. Frá Eskifirði séð mun vegur um efri leið hafa álíka svipmót og núverandi vegur, þar sem hann sker hlíðina undir Hólmatindi niður á Hólmaströnd með tilheyrandi fyllingum og skeringum. Neðri leiðin liggur í miklum hliðarhalla á um 500 m kafla innan við Baulhús og verða þar miklar fyllingar og skeringar. Þaðan liggur neðri leiðin að Hólmaströnd og fer yfir nokkra klettahamra út við sjó undir Bólkletti.

Neðri leiðin sker friðlýsta svæðið meira í sundur og brýtur upp þá viðkvæmu landslagseiningu og fellur ekki alveg eins vel inn í landslagsheildina. Þar með hefur neðri leiðin meiri áhrif á landslag. Báðir kostirnir hafa neikvæð sjónræn áhrif því þeir skerða óraskað land. Neðri leiðin hefur þó neikvæðari áhrif á friðlýsta svæðinu að því leyti að hún er neðar í landinu og liggur í þeirri landslagsheild sem mótar umgjörð Hólmanessins og er meira áberandi neðar í landinu. Báðir kostirnir fá þó (-) fyrir þau neikvæðu áhrif sem af þeim hljóttast.

Gert er ráð fyrir að fjarlægja núverandi veg á milli Hólma og Illukeldu. Núverandi vegur verður látinn halda sér Reyðarfjarðarmeginn að Völvuleiði og þaðan að endurvarpanum á Bólkletti. Núverandi vegur frá Bólkletti að fyrirhuguðum vegi á Hólmaströnd verður fjarlægður að hluta og felldur betur að landslagi.

Veðurfar

Veðurfarslegar aðstæður fyrir efri leiðina eru verri en á þeirri neðri að tvennu leyti. Í fyrsta lagi má gera ráð fyrir að vindar á efri leiðinni séu meiri því vegurinn liggur yfir Hólmaháls en neðri leiðin er í göngum gegn um hann. Í öðru lagi má oftara gera ráð fyrir hálfu á efri leiðinni vegna hærri legu. Neðri leiðin fær því (+) því að búast má við að þar séu veðurskilyrði betri, skýlla, minni snjósöfnun og hálfu. Efri leiðin fær (-) því þar má búast við óhagstæðari veðurskilyrðum.

Verndargildi - Friðlýst svæði

Hólmanes er eins og kemur fram í kafla 1.8 friðlýst, að hluta sem fólkvangur og hluta sem friðland. Mörk friðlýsta svæðisins eru sýnd á mynd 4 í viðauka A. Á myndinni má sjá hvernig vegurinn liggur um friðlýsta svæðið á Hólmanesi og skiptingu þess í friðland og fólkvang. Efri leiðin er innan friðlýsts svæðis á um 2,3 km kafla en neðri leiðin er innan friðlýsts svæðis á um 2,6 km kafla. Verndargildi Hólmaness er talið mikið vegna fjölbreytilegs náttúrufars, náttúrufegurðar, fræðslugildis og útivistarmöguleika.

Efri veglínan mun ekki hafa afgerandi áhrif á verndargildi svæðisins því hún liggur um einsleitara svæði með fábreyttara gróður- og dýralífi. Ekki verður séð að vegurinn muni rýra útivistargildi svæðisins mikið þótt aðeins meira muni sjást til bílaumferðar neðan af láglandi fólkvangsins og friðlandsins en nú er. Með tilkomu vegarins mun aðgengi að friðlýsta svæðinu batna og einnig

verður af veginum gott útsýni yfir svæðið þannig að fleiri tækju hugsanlega eftir kostum þess. Gerður verður áningarstaður við efri veglínuna á Hólmahálsi sem mun bæta aðgengi og útsýni að friðlýsta svæðinu.

Neðri veglínun mun skerða verndargildi svæðisins töluvert, t.d. liggja í jaðri votlendis í Baulhúsadal og liggja nær Urðarhvammi. Aðgengi fólks að friðlýsta svæðinu verður auðveldara en af efri veglínunni. Neðri veglínun myndi valda meiri sjónrænum áhrifum, hávaða og rýra útivistargildi friðlýsta svæðisins. Neðri leiðin brýtur upp viðkvæma landslagsheild á fjölbreyttara svæði, hvað varðar landslag, gróðurfar og dýralíf. Efri leiðin fær (0) því hún hefur lítil áhrif á verndargildi svæðisins en neðri leiðin fær (-) vegna þeirra umtalsverðu neikvæðu áhrifa sem hún hefur á verndargildi svæðisins.

Fornminjar

Minjavörður Austurlands vann úttekt á vegstæðunum tveimur með tilliti til fornleifa, sjá bréf í viðauka C. Á mynd 5 í viðauka A eru merktar inn 5 minjar: hlaðinn garður ofan Hólma, Hlöðutóft, Baulhús, Ból og Völvuleiði⁹. Nánar er fjallað um minjar í kafla 6.9. Framkvæmdir við nýjan veg munu ekki hafa áhrif á völvuleiðið og áfram verður tryggt vegsamband að því. Á efra vegstæðinu er ekki vitað um fornminjar sem gætu verið í hættu vegna framkvæmdarinnar og því fær sá kostur (0). Ekki er vitað til þess að minjar verði fyrir raski, en minjar við Baulhús eru nokkuð dreifðar og nálægt vegsvæði á neðri leið og því fær sá kostur (-).

Landnotkun - nýting

Landið sem vegsvæðin eru á eru ekki nýtt til landbúnaðar eða til annara nytja. Efri leiðin hefur ekki umtalsverð áhrif á útivist og ferðamennsku. Varðandi neðri leiðina er rétt að benda á að friðlýsta svæðið á Hólmanesi er vinsælt til útivistar og æðarvarp er nytjað í Leiðarhöfða og utar á Hólmanesi. Vegna nálægðar neðri leiðarinnar við æðarvarp má gera ráð fyrir að það geti frekar orðið fyrir truflun, en ef valið er að fara efri leiðina. Á mynd 1.1 má sjá hvernig neðri leiðin skerðir útivistarmöguleika svæðisins með því að liggja að hluta til yfir fræðslustíg sem er á svæðinu. Neðri leiðin fær því (-) fyrir þau neikvæðu áhrif sem hún hefur en efri (0).

Skipulag

Í kafla 1.7 er farið í stöðu skipulags. Í gildandi aðalskipulagi Reyðarfjarðar 1990-2010 er gert ráð fyrir að færa veglínu Norðfjarðarvegur neðar, líkt og er fyrir efri veglínuna, sjá mynd 7 í viðauka A. Efnistaka ofan Hólma er á gildandi skipulagi. Ekki er gert ráð fyrir neðri leið í gildandi aðalskipulagi svæðisins. Verið er að vinna að nýju aðalskipulagi fyrir Fjarðabyggð og verður þar tekið tillit til þeirrar leiðar sem farin verður fyrir Hólmanes¹⁰. Með því að velja neðri leiðina þyrfti að gera meiri breytingar á skipulagi og fær því neðri leiðin (-). Efri leiðin fær (0), því hún er í samræmi við núgildandi skipulag Reyðarfjarðar megin.

Samfélag

Báðir kostirnir hafa jákvæð áhrif á samfélagið, styrkja samgöngur og umferðaröryggi innan svæðisins. Samgöngur um Norðfjarðarveg verða betri og öruggari og fá því báðir kostirnir (+).

Samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Fyrir báða kostina mun vegurinn lengjast lítillega, hann breikka, halli minnka, hæðarlega lækka og hættulegar beygjur og blindhæðir teknar af. Á mynd 6 í viðauka A er langsnið sem sýnir samanburð leiðanna. Lengdarhalli á efri veglínunni verður mestur um 6 % en á neðri um 4,9 %, samanborið við allt að 10 % á núverandi vegi. Kostirnir muni báðir hafa jákvæð áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi og fá því báðir (+).

Útivist og ferðamennska

Báðir vegkostirnir bæta aðgengi fólks að fólkvanginum í Hólmanesi. Efri leiðin mun ekki rýra mikið útivistargildi svæðisins. Þó mun væntanlega sjást og heyrast meira til bílaumferðar neðan af

⁹ Elín Ósk Hreiðarsdóttir og Adolf Friðriksson, 1999

¹⁰ Óttar Guðmundsson, 2005

láglandi fólkvangsins og friðlandsins en nú er. Efri veglína fær því (0). Fræðslustígur, sem sýndur er með rauðri brotalínu á mynd 1.1, mun að hluta lenda við eða undir neðri veglínuna sem rýrir útivistargildi svæðisins. Neðri leiðin fær því (- -).

Loft og hljóð

Á framkvæmdatíma mun verða nokkur hávaðamengun í næsta nágrenni líkt og við aðrar framkvæmdir. Að framkvæmdatíma loknum hefur hávaði frá umferð lítill áhrif á lífríki og á útivistarsvæðum. Með neðri leiðinni færast öll umferð neðar í friðlýsta svæðið í Hólmanesi og hefur hávaði frá umferð meiri truflandi áhrif á lífríki og útivistarsvæði. Efri leiðin fær því (0) en sú neðri fær (-).

3.3 NIÐURSTÖÐUR KOSTA

Við samanburð á helstu áhrifaþáttum á efri- og neðri leið (sjá töflu 3.2) kemur efri leiðin betur út, fær einum færri (+) en 8 færri (-) en neðri leiðin. Þessi einkunnagjöf gefur til kynna að neðri leiðin hafi neikvæðari áhrif á umhverfi en efri leiðin. Það er mat Vegagerðarinnar að á heildina litið sé efri leiðin álitlegri kostur og með henni muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á friðlýsta svæðið í Hólmanesi.

Báðir kostirnir hafa töluvert jákvæð áhrif á samfélagslega þætti, samgöngur, umferð og umferðaröryggi. Efri leiðin uppfyllir skilyrði Vegagerðarinnar hvað varðar umferðatæknilegar kröfur. Umhverfisáhrif efri leiðarinnar eru ekki eins neikvæð og fyrir neðri leiðina, en þau eru einna helst að skerða verndargildi fólkvangsins og friðlandsins í Hólmanesi og hafa neikvæð áhrif á útivistargildi þar. Eins hefur neðri leiðin neikvæð áhrif á gróðurfar, fugla og hreindýr. Neðri leiðin liggur nálægt minjum við Baulhús, en ekki er vitað um minjar í næsta nágrenni efri leiðarinnar og er hún því betri kostur hvað það varðar. Þá mun verða meiri loft- og hljóðmengun innan friðlýsta svæðisins á framkvæmdatíma og að framkvæmdum loknum sé neðri leið valin því sú leið liggur neðar og meira innan þess hluta friðlýsta svæðisins sem er mest nýttur til útivistar. Efri leiðin er neikvæðari en neðri leiðin hvað varðar veðurfarslegar aðstæður.

Efri leiðin er mun hagkvæmari en neðri leiðin. Kostnaður við efri leiðina er um 475 milljón kr. en um 750 milljón krónur við neðri leiðina.

Eftir samanburð á ýmsum þáttum þá er efri leiðin sá kostur sem samræmist best sjónarmiðum Vegagerðarinnar og eini kosturinn sem Vegagerðin telur að komi til greina. Það sem ræður mestu um þetta val eru neikvæð umhverfisáhrif neðri leiðarinnar og að efri leiðin er mun ódýrari kostur.

4 FRAMKVÆMDALÝSING

4.1 ENDURBYGGÐUR VEGUR

Nýr vegur verður 5,1 km langur og liggur frá stöð 10000 að stöð 15100. Um er að ræða svokallaða efri leið, sjá myndir 2-6 í viðauka A og heitir þar valin leið. Nýja veglínan er aðeins að hluta til innan vegsvæðis núverandi vegar, sem er 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar. Veginum er ætlað að mæta aukinni umferð og þunga á veginum, hann leysir af hólmi eldra vegstæði sem er hærra í landinu og er með brattari legu. Vegurinn verður byggður í vegflokki B3 og breikkar úr 6,5 m í 8,5 m með 8,3 m breiðu bundnu slitlagi. Hönnunarhraði er 90 km/klst. Lengdarhalli vegar verður mestur 4,9 % Reyðarfjarðarmegin í Hólmahálsi og um 6 % Eskifjarðarmegin.

Nokkur umferð er á Norðfjarðarvegi milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar svo búast má við að umferð um svæðið verði fyrir einhverjum tífum meðan á framkvæmdum stendur.

4.2 LÝSING Á VEGLÍNU

Nýja veglínan nær frá vegamótunum við bæinn Hólma í norðanverðum Reyðarfirði fyrir Hólmaháls og inn fyrir vegamótin við gömlu sorphaugana í sunnanverðum Eskifirði. Vegurinn er alls 5,1 km langur og er á stöðvabili 10000-15100. Lega vegstæðisins er út með norðurströnd Reyðarfjarðar en sveigir yfir Hólmaháls inn Hólmaströnd á Eskifirði. Í stöð 10000 er hæðarlega vegarins í um 50 m y.s. og hækkar í um 118 m y.s. í u.þ.b. stöð 12500 á Hólmahálsi og lækkar niður í um 10 m y.s. í stöð 15100. Til samanburðar þá er núverandi vegur með sömu hæð í stöðvum 10000 og 15100 en liggur hæst á Hólmahálsi í 157 m y.s., um 39 m hærra en fyrirhugaður vegur.

Eftirfarandi lýsing tekur til almennra atriða á einstökum köflum veglínunnar og byggist á vettvangsferðum og loftmyndatúlkun. Fylgt er lengdarkerfi (stöðvum) veggönnunar. Notast er við orðalagið vinstra og hægra megin við veglínuna og er farið eftir hækkandi stöðvamerkingu. Einnig er gerð grein fyrir því hvort veglínan muni liggja á gamla veginum eða hvort hún liggur utan eða innan núverandi vegsvæðis, en það er 30 m breitt beggja vegna núverandi vegar. Þversnið eru í viðauka D.

Stöð 10000-11200 Á þessu stöðvarbili eru skeringar vinstra megin við veg. Veglínan byrjar við stöð 10000 og er til að byrja með rétt neðan við núverandi veg. Við stöð 10100 þverar hún núverandi veg og hliðrast um allt að 60 m til vinstri við hann. Vegurinn liggur hér um grasi gróið skriðurunnið svæði og uppgróna skriðuvængi. Við stöð 10120 er farvegur sem í hafa fallið skriður. Á nokkrum stöðum eru stórir steinar sem standa upp úr og stöku loðvíðir. Afleggjari að Hólmu er hægra megin við stöð 10180 og um stöð 10950 fer vegurinn inn á friðlýst svæði. Við stöð 10800 verður nokkuð mikið rask. Þar fer veglínan fram af hömrum við Illukeldu og er nokkur skering í hamrana. All mikil fylling er neðan vegar í Illukeldu upp að núverandi vegi að stöð 11050. Veglínan þverar aftur núverandi veg við stöð 11100.

Greinilegt er að hlíðin er mikið skriðurunnin og ná skriður sumstaðar í sjó fram. Skriður hafa m.a. fallið á svæðinu innan við bæinn Hólma. Ofan við veg, innan við Hólma, er mikil skriðukeila sem á upptök sín í gili hátt upp í Hólmatindi. Austar eru klettabelti algengari og þau bera þess greinilega merki að spýjur hafi komið hærra úr fjallinu og sópast niður klettabeltin, sérstaklega milli stöðva 10600-11100. Á milli stöðva 10200-10600 er meira „undirlendi“ neðan við klettana. Skriður hafa komið af svæði sem er í útjaðri Urðarinnar um stöð 10120 og náð alveg niður að sjó. Frá 10400-10700 má greina skriður alveg niður fyrir núverandi veg og í raun og veru alveg frá stöð 10000.

St. 11200-12000 Veglínan er hér í töluverðum hliðarhalla og eru skeringar vinstra megin við veglínuna, aðallega í klappir. Töluverðar fyllingar eru einnig á þessari leið, hægra megin við veglínuna, yfir gilskorninga sem línun þverar. Gróður er gisinn og hér skiptast á gróðurtorfur, klappir, moldarbörð og grjót. Áberandi eru gróðurvana jökulnúin beltaskipt klapparholt. Yfirborð lands er nokkuð þurrt en sumstaðar á mörkum klettabelta kemur fram vatn. Á stöku stað er djámosi.

Greinilegt er að jarðlagahalli stýrir rennsli grunnvatnsins á þessu svæði að stórum hluta. Á milli stöðva 11700-11800 verður nokkuð rask. Þar þverar vegurinn breiðan vel gróinn hvamm og þar þar því nokkuð breiða fyllingu niður fyrir veginn. Í stöð 12000 er vegurinn í um 120 m fjarlægð frá núverandi vegi.

St. 12000-12750 Hér sveigir veglínán enn meir frá núverandi vegi og liggur lægra á Hólmahálsi. Fremst á Hólmahálsi, á stöðvabili 12300-12700, liggur vegurinn fjærst núverandi vegi eða um 250 m frá honum. Ofan við stöð 12100 sker vegurinn hamrabelti, svökölluð Skersl. Klappirnar á hálsinum eru gróðurvana og á milli þeirra er þunnt lag af lausum jarðlögum. Gróður sem vex þar er að mestu mosa- og mólendisgróður. Klappirnar eru úr smáblöðróttu og nokkuð þéttu ólivínbasalti og hallar klettabeltunum nokkrar gráður í VSV. Lagmót eru oft á tíðum hálf draslaraleg en millilög á milli klettabela virðast vera fátíð. Hér verða skeringar að mestu í klappir, aðallega vinstra megin. Hægra megin verða miklar fyllingar. Nokkur fylling er neðan vegar á stöðvabili 12100-12450. Milli stöðva 12450-12750 sveigir vegurinn fyrir nesið og stefnir í norður. Á því svæði liggur vegurinn framan í allbröttu hamrabelti þar sem gott útsýni er yfir friðlýsta svæðið á Hólmanesi. Fyrirhugað er að setja áningarstað við stöð 12450, sjá nánar mynd 14 í viðauka A.

Stöð 12950-14100 Frá og með stöð 12950 verður breyting á landslagi og klettabeltin verða ekki eins áberandi í landinu. Vegurinn er í töluverðum hliðarhalla í gróinni hlíð. Hér er berggrunnur að mestu leyti þakinn lausmassa með stórgrýti á yfirborði en á stöku stað sést í berar klappir. Á þessu svæði verða skeringar í urð, grjót og líklegast eitthvað í klappir. Fyrir ofan og neðan svæðið eru töluverðir klettastallar. Við stöð 13260 fer veglínán út af friðlýstu svæði. Milli stöðva 13260-13620 eru djúpir farvegir grafnir í lausmassann sem liggur utan á hlíðinni, þ.e. við stöð 13350, 13520 og 13620. Farvegirnir eru grónir og ná þeir frá fjallshlíð og niður að sjó. Þeir bera þess merki að hafa borið fram skriðuefni, sérstaklega ofar á svæðinu. Á myndum má sjá að farvegirnir við stöðvar 13520 og 13620 hafa nýlega borið fram skriðuefni. Ofan við núverandi veg um stöð 13420 hefur fallið smá spýja.

Á stöðvabili 13750-13900 þverar veglínán gamalt vegstæði Norðfjarðarvegar. Við veginn um stöð 13620 og 13730 hafa greinilega farið einhverjar skriðuspýjur. Einnig er hann grafinn í sundur á nokkrum stöðum. Gert er ráð fyrir að útskot verði sett á veginn í skeringu við stöð 13750 hægra megin.

Veglínán þverar klettabelti í stöð 13900 og um 50 m þar ofan við er Bólklettur þar sem er endurvarpi fyrir útvarp og sjónvarp.

St 14100-15100 Veglínán er hér á skriðurunnu svæði nálægt núverandi vegstæði. Land er grasi gróið en gróðurþekja er nokkuð gisin og stöku steinar í yfirborði. Skeringar eru fyrst og fremst í skriðuefni vinstra megin við veg. Frá stöð 14650 liggur veglínán samsíða og/eða eftir núverandi vegi. Á þessu stöðvabili ná skriðufarvegir víðsvegar alveg úr efstu hlíðum Hólmatinds og niður að sjávarmáli. Hér eru greinóttir grunnir farvegir/ör meira áberandi. Á nýlegum myndum sést að við stöðvar 14100, 14250-14330 og um 14550-15000 hafa fallið skriður en almennt má segja að með allri fjallshlíðinni frá stöð 14100 og inn að botni Eskifjarðar hafi einhvertíman fallið skriður. Innar á Hólmaströnd minnkar undirlendið og brött fjallshlíðin nær nánast niður að sjó. Frá stöð 14750 eru til skráðar og staðsettar skriður. Margar skriður hafa fallið á veginn hér og hefur hann oft á tíðum farið í sundur á nokkrum stöðum. Skriður féllu á þessu svæði árið 1950, 1963, 1974, 1999 og 2001. Vegtengingin við slóðann að gömlu sorphaugunum við stöð 14800 verður lögð af.

4.3 EFNISPÖRF

Áætlað hefur verið að um 321.000 m³ af efni þurfi í verkið, sjá nánar töflu 4.1. Alls fást um 296.000 m³ úr skeringum en 25.000 m³ úr námum. Efra burðarlag og efni í slitlag alls um 11.000 m³ verður unnið úr sprengigrjóti í skeringum með vegi. Efni í neðra burðarlag um 41.000 m³ verður unnið úr skeringum (sprengigrjót). Alls þarf um 269.000 m³ af fyllingarefni, þar af eru um 244.000 m³ úr skeringum með vegi og um 25.000 m³ úr námu ofan vegar við Hólma.

Tafla 4.1. Efnispörf í Norðfjarðarveg.

	Skeringar m ³	Námur m ³	Alls efni í veg m ³
Efra burðarlag og slitlag	11.000		11.000
Neðra burðarlagsefni	41.000		41.000
Fyllingarefni	244.000	25.000	269.000
Samtals efnispörf í veg m³			321.000

4.4 EFNISTAKA

Fyrirhugað er að taka efni úr einni námu, sjá náma A á mynd 1 og 4 í viðauka A. Náman er skering sem verður útvíkkuð í námu. Ekki þarf að leggja sérstaka námuvegi.

Náma A er á milli stöðva 10050-10200. Náman er ofan við bæinn Hólma, en þar verður tekið fyllingarefni. Urðir er gróin framhlaupsskriða og var tekið fyllingarefni úr henni við endurnýjun á Norðfjarðarvegi frá Reyðarfirði að Hólumum.

Áður en efnistaka á nýju svæði í námu hefst, verður lífrænum jarðvegi sem finnst á svæðinu ýtt í hauga og geymt til að nota við frágang yfirborðs í lok efnistöku. Við frágang verður flutt til efni í jöðrum náma til að laga þær betur að landi.

Áætlun um vinnslu og frágang

Efnistaka og frágangur verður í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun. Að efnistöku lokinni verður efnistökusvæðið mótað og jafnað þannig að það falli sem best að umhverfinu. Að lokinni mótun mun verktaki jafna lífrænum jarðvegi yfir svæðið.

4.5 RÆSI

Sett verða ræsi þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum á vorin og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður einnig komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir ofan við veginn.

4.6 ÁNINGARSTAÐUR

Fyrirhugað er að byggja einn áningarstað á þessum vegkafla og verður honum komið fyrir efst á Hólmahálsi, við stöð 12450, sjá myndir 5 og 14 í viðauka A. Áningastaðurinn er staðsettur efst og austast á Hólmahálsinum og er útsýni þaðan yfir Hólmanesið og út Reyðarfjörðinn að Skrúð. Gert er ráð fyrir bílastæðum fyrir 8 fólksbíla, 4 húsbíla og tvær rútur. Skammt neðan og austan viðbílastæðin er gert ráð fyrir að setja upp nestisaðstöðu með bekkjum og borðum.

Nú er svæðið á gömlu sorphaugunum neðan við Bólklett á Eskifirði nýtt sem bílastæði fyrir fólk sem fer í Hólmanes. Vegtengingin við gömlu sorphaugana leggst af því erfitt er að tengja nýja veginn við vegslóðann. Í staðinn verður sett útskot norðan við veginn utan við Bólklett við stöð 13750, sjá mynd 5 í viðauka A.

4.7 FRÁGANGUR

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi náma, vegkanta, fyllinga og skeringa. Núverandi vegur verður fjarlægður frá bænum Hólumum að Illukeldu. Þaðan verður hann látinn halda sér að Völvuleiði og að endurvarpanum á Bólkletti. Frá Bólkletti og að fyrirhuguðum vegi verður núverandi vegur felldur betur að landslagi með því að fjarlægja hann að hluta. Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi og að skeringar verði ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Lífrænum jarðvegi sem finnst í yfirborði námu og

skeringa verður ýtt ofan af og geymt til að jafna yfir svæðin að vinnslu lokinni sem efsta lag við frágang. Með því ætti árangur uppgræðslu að verða betri.

Frágangi á námum og skeringum verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Þær verða því sléttaðar vel og í samræmi við landslag og halla umhverfis. Þar sem skeringar eru þarf að aðlaga brúnir þeirra að landinu í kring, svo þær verði ekki eins áberandi.

Við uppgræðslu verður farið eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í vegkanta og vegfláa á grónu landi. Áður en sáð er þarf að slétta landið vel í samræmi við landslag og halla. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu. Ekki verður sáð í klapparskeringar og á vissum stöðum þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda ráði.

Leitað verður til Umhverfisstofnunar eftir þörfum um hvernig staðið skuli að uppgræðslu framkvæmdasvæðisins. Frágangur verður í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun.

Samráð verður haft við landeigendur, Fjarðabyggð og Umhverfisstofnun um frágang núverandi vegar sem leggst af með nýjum vegi um Hólmaháls.

Ef girðingum verður raskað verða þær lagfærðar í samráði við landeigendur og ábúendur. Nýjar veltengingar verða lagaðar að nýrri hæð vegarins.

4.8 VINNUBÚÐIR

Ef verktaki setur upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við heilbrigðiseftirlit Austurlands, landeigendur og eftirlitsmann Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

4.9 MANNAFLAÐÖRF

Á framkvæmdatíma skapast nokkur störf á svæðinu. Reikna má með 10-20 störfum yfir framkvæmdatímann.

4.10 FRAMKVÆMDATÍMI

Framkvæmdatími mun liggja fyrir eftir endurskoðun samgönguáætlunar. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir taki um það bil ár. Framkvæmdin tengist ekki öðrum framkvæmdum á svæðinu.

4.11 REKSTUR

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins. Framkvæmdir sem tengjast rekstri eru m.a. viðhald og snjómokstur. Undir rekstur mannvirkisins fellur: öryggi samgangna, umferð og mengun frá því.

Í dag er snjómokstur alla daga vikunnar á Norðfjarðarvegi. Engar áætlanir hafa verið um breytingar á rekstri vegarins eftir að vegafamkvæmdum lýkur og gert ráð fyrir að þjónustan verði svipuð og nú er. Viðhald og rekstur á veginum mun fylgja þeim stöðlum og verklagsreglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegfloknum, umferð o.þ.h. Samgönguráðuneytið (samgönguráðherra) ákvarðar snjómokstursreglur.

5 UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR

Hér eru skilgreindir þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og hvaða framkvæmdaþættir það eru sem valda þeim.

5.1 ÞÆTTIR SEM VALDA UMHVERFISÁHRIFUM

5.1.1 VEGAGERÐ

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu og hönnun vega, lengd brúa, stærð vegsvæðis og frágangi.

Gera má ráð fyrir að áhrif nýbyggingar vegar séu mun meiri en þegar um endurbyggingu gamals vegar er að ræða. Helstu áhrif við nýbyggingu Norðfjarðarvegur felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi. Einnig verða töluverðar breytingar á landi, því vegurinn liggur að mestu um óraskað land.

Vegaframkvæmd getur haft áhrif á gróin svæði, jarðmyndanir og mannvistarleifar. Uppbygging og rekstur vegar getur haft áhrif á dýralíf. Vegaframkvæmdir geta haft sjónræn áhrif og markað ný spor í landslagið.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma hefur áhrif á hávaða, útblástur, hættu á mengunarslysum og rykmengun.

Nýir vegir eru hannaðir til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Bættar samgöngur kunna að hafa margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðaþjónustu/útivist og opinbera þjónustu. Loks má gera ráð fyrir að fyrirhuguð veglagning hafi áhrif á hagræna þætti og fara þau eftir arðsemi framkvæmda. Þá hafa breyttar samgöngur áhrif á útblástur mengandi efna frá umferð.

5.1.2 EFNISTAKA/SKERINGAR

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu, efnispörf framkvæmdarinnar og frágangi námunnar að efnistöku lokinni. Efnistökuastaðir og efnispörf ráðast af staðsetningu vegar.

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

5.2 UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM

Í eftirfarandi töflu eru taldir upp þeir umhverfisþættir sem framkvæmdaraðili telur líklegast að orðið geti fyrir áhrifum af framkvæmd og starfsemi.

Tafla 5.1 Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfi.

		FRAMKVÆMDAÞÆTTIR		REKSTRARÞÆTTIR
		VEGAGERÐ	EFNISTAKA	REKSTUR
UMHVERFISÞÆTTIR	– Vegsvæði	<ul style="list-style-type: none"> • Gróðurfar • Fuglar • Hreindýr • Fornminjar • Jarðmyndanir 	– Efnistökusvæði	
	– Landslag	<ul style="list-style-type: none"> • Sjónræn áhrif 	– Landslag	– Landslag
	– Umferðartækni	<ul style="list-style-type: none"> • Ryk á framkvæmdatíma • Hávaði vinnuvéla • Útblástur vinnuvéla • Mengunarslys • Töf á umferð 	– Umferðartækni	– Umferðartækni
	– Samfélag	<ul style="list-style-type: none"> • Atvinna 	– Samfélag	– Samfélag
				<ul style="list-style-type: none"> • Umferðaröryggi • Umferðarhávaði • Útblástur frá umferð • Mengunarslys • Samgöngur
			<ul style="list-style-type: none"> • Atvinna/þjónusta • Útivist/ferðaþjónusta • Skipulag 	

6 LÝSING Á STAÐHÁTTUM

Vegagerðin fékk Náttúrustofu Austurlands til að kanna framkvæmdasvæðið með tilliti til gróðurfars, dýralífs og verndargildis svæðisins. Byggir þessi kafli því meðal annars á þeirri úttekt og er hana að finna í viðauka B3.

6.1 LANDSLAG

Reyðarfjörður er lengstur Austfjarða og hefur leguna NV-SA við minni fjarðarins en sveigir í V þegar komið er inn fyrir Grímu. Norðurströnd Reyðarfjarðar klofnar um Hólmanes í Eskifjörð sem hefur leguna NV-SA. Reyðarfjörður er mjög djúpur og er víða bratt í sjó fram. Framkvæmdasvæðið er umlukið um 1000 m háum skriðurunnum blágrýtisfjöllum sem eru með lagskiptu bergi sem hallar inn til landsins.



Mynd 6.1 Hólmanes, samsett mynd af Hólmanesi, hólmunum og umhverfi séð frá Hólmatindi.

Landslagið við framkvæmdasvæðið er fjölbreytt að lögun og samkvæmt skilgreiningu í leiðbeiningariti um námur, efnistöku og frágang þá flokkast það sem samsett landslag. Umræddur hluti Norðfjarðarvegur liggur undir rótum fjallendis sem teigir sig hæst í Hólmatindi í 985 m hæð. Framkvæmdasvæðið er víðsvegar skriðurunnið og liggur um hamra og klapparholt. Undir Hólmatindi Eskifjarðarmegin er mjög bratt og ná skriður þar sumstaðar í sjó fram. Núverandi vegur fellur nokkuð vel að landinu. Vegurinn liggur á stórum kafla innan friðlýsts svæðis, en nánar er fjallað um það í kafla 6.8.

Áhrif á landslag

Áhrif á landslag eru einna helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar að því leyti að ásýnd lands mun breytast, en einnig mun gróið land fara undir veg og námusvæði. Breytt veglína fyrir Hólmaháls mun hafa sjónræn áhrif í för með sér en mun væntanlega sjást álíka mikið og núverandi vegur þegar horft er út með Reyðarfirðinum. Þó er líklegt að rask og skeringar í bröttum brekkum upp af Leiðarhöfða og Leiðarhöfðavík yrðu meira áberandi en núverandi vegur a.m.k. frá vissum sjónarhornum. Eskifjarðarmegin verða skeringar og fyllingar sem verða nokkuð áberandi. Núverandi vegur verður jafnaður út að hluta og mun heildarásýnd lands verða nokkuð svipuð og í dag. Talsverð bergskering verður þar sem vegurinn liggur hæst um Hólmahálsinn. Ný veglína mun liggja á óröskuðu svæði og þarf að gera skeringar og fyllingar til að ná jafnri hæðarlegu á veginn. Vegurinn mun falla nokkuð vel að landslagi.

Gengið verður þannig frá vegsvæði og námusvæðum að framkvæmdasvæðið falli vel að landinu að loknum framkvæmdum. Núverandi vegur verður látinn halda sér Reyðarfjarðarmegin að Völvuleiði og að endurvarpanum á Bólkletti. Frá Bólkletti og að fyrirhuguðum vegi verður núverandi vegur felldur betur að landslagi með því að fjarlægja hann að hluta.

6.2 MANNLÍF OG ÚTIVIST

Í Hólmanesi er skipulagður fólkvangur með skemmtilegum gönguleiðum. Á mynd 1.1 er merktur stíkaður fræðslustígur. Hólmanes er kjörið útivistarsvæði og þykir hentugt til náttúrufræðslu enda landslag og lífríki fjölbreytt og jarðfræði áhugaverð. Efst á Hólmahálsi er Völvuleiði, en hægt er að keyra að því frá Norðfjarðarvegi.

Áhrif á mannlíf og útivist

Á framkvæmdatíma mun umferð um svæðið eingöngu raskast þar sem nýr vegur tengist núverandi vegi til endanna og þar sem nýbyggður vegur þverar núverandi veg í Hólmahálsinum Reyðarfjarðarmegin. Búast má við að vegfarendur um Norðfjarðarveg fyrir Hólmaháls muni verða varir við framkvæmdina vegna hávaða, ryks og truflunar á umferð. Reiknað er með að framkvæmdin skapi nokkur störf á svæðinu.

Að loknum framkvæmdum munu koma fram jákvæð áhrif á mannlíf vegna öruggari og betri vegar. Gera má ráð fyrir að aðgengi fólks að útivistarsvæðinu í Hólmanesi muni batna með nýjum vegi og með gerð áningarstaðar efst á Hólmahálsi, sjá mynd 4 í viðauka A. Aðgengi að ströndinni Eskifjarðarmegin breytist þannig að vegtenging við slóðann út að sorphaugunum leggst af en í staðinn kemur útskot utan við Bólklett. Einnig verður fólkvangurinn og friðlandið sýnilegra hinum almenna vegfarenda.

6.3 SAMGÖNGUR, UMFERÐARÖRYGGI OG MENGUN

Í dag liggur Norðfjarðarvegur fyrir Hólmaháls í krappri blindbeygju. Vegurinn er mjór og beggja vegna Hólmahálsins eru nokkrar blindhæðir og beygjur. Vegtengingar eru á 4 stöðum, við Hólma, Völvuleiði, endurvarpa á Bólkletti og gömlu sorphaugana á Eskifirði, sjá mynd 4 í viðauka A. Núverandi aðstæður á Norðfjarðarvegi eru nokkuð hættulegar miðað við umferðarhraða.

Áhrif á samgöngur og umferðaröryggi

Á framkvæmdatíma má búast við umferðartöfum líkt og við aðrar vegaframkvæmdir. Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst truflun verði á umferðarmesta tíma sumarsins. Þegar framkvæmdum á kaflanum lýkur verða samgöngur öruggari. Meira öryggi næst með því að vegurinn verður breiðari, hæðarlega og sjónlengdir betri. Með nýjum vegi verður bratti vegarins minnkaður, blindhæðum eytt og beygjan fyrir Hólmahálsinn verður víðari og með lengri sjónlínu. Vegtenging við bæinn Hólma verður löguð að nýrri hæðarlegu Norðfjarðarvegar. Erfitt er að gera vegtengingu við gömlu sorphaugana á Eskifirði og því verður hún lögð af. Núverandi vegur verður látinn halda sér Reyðarfjarðarmegin frá þveruninni við Illukeldu að endurvarpa á Bólkletti á Eskifirði. Til að bæta umferðaröryggi verða vegrið sett á neðri vegkant þar sem fyllingar eru hæstar og brattastar.

Áhrif á mengun

Á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu vegna umferðar stórra vinnuvéla. Að framkvæmdum loknum minnkar hljóð- og loftmengun örlítið miðað við núverandi ástand vegna lægri og jafnari hæðarlegu á veginum. Engin íbúðarhús eru það nálægt veginum að hætta sé á truflun vegna hljóðmengunar.

6.4 LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Vegurinn liggur um land Hólma sem er ríkisjörð og um friðlandið í Hólmanesi, en það er einnig í eigu ríkisins. Frá og með fólkvanginum og inn með suðurströnd Eskifjarðar er vegurinn í landi Fjarðabyggðar. Á mynd 4 í viðauka A sést skiptingin vel, friðlýsta svæðinu er skipt í tvennt, friðland sem er í eigu ríkisins og fólkvangur sem er í eigu Fjarðabyggðar. Æðarvarp í sunnanverðu Hólmanesi hefur verið nytjað, en búseta á Hólmum hefur lagst af með tilkomu álvers á Reyðarfirði.

Ofan við framkvæmdasvæðið og yfir Hólmaháls liggur háspennulína. Ekki er talið að framkvæmdirnar muni hafa áhrif á rekstur þeirrar línu. Vegurinn mun þvera jarðsímastreng Reyðarfjarðarmegin í stöð 11200 og upp af svokallaðri Baulhúsavík Eskifjarðarmegin eða í stöð

13250. Við Illukeldu og neðan við endurvarpa á Bólkletti þverar vegurinn ljósleiðara, eða á stöðvabili 10900 og 13800.

Landið neðan við veg ofan bæjarins Hólma er að stórum hluta afgirt tún. Engar girðingar eru innan vegsvæðisins.

Áhrif á landeigendur og landnotkun

Talið er að framkvæmdin muni ekki hafa áhrif á landnotkun á svæðinu sem hún liggur um. Helstu áhrifin eru tímabundin vegna þess rasks sem fylgir á framkvæmdatíma vegna vinnu við vegagerð. Við frágang vegsvæðis og náma mun mótun landsins fara fram í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun. Við framkvæmdina verður engum tünnum raskað. Samráð verður haft við rekstraraðila mannvirkja og lagna á svæðinu varðandi þveranir ofl. Ekki verður hægt að aka niður að gömlu sorphaugunum á Eskifirði, en aðgengi verður með útskoti utan við Baulhúsaklett.

6.5 JARÐMYNDANIR OG VATN

Jarðfræðingur hjá Vegagerðarinni¹¹ tók saman upplýsingar um jarðfræði og vann samantekt um skriður á svæðinu og byggir þessi kafli m.a. á þeirri vinnu.

Jarðfræði

Berggrunnurinn á svæðinu er á bilinu 10-13 milljón ára gamall og samanstendur af misþykkum hraunlögum en víða er að finna setlög á milli þeirra. Bergið er að mestu úr basalti og þá aðallega þóleíti. Einnig er töluvert af ólivínbasalti og dílabasalti. Beggja vegna Reyðarfjarðar eru súr berglög og eru þar ummerki um forna útkulnaða megineldstöð, svokallaða Reyðarfjarðareldstöð, sem var virk fyrir um 11 milljón árum síðan. Í botni Reyðarfjarðar eru ummerki frá annarli eldstöð, Þingmúlaeldstöðinni. Almennt má segja að jarðlagahallinn á svæðinu sé vestlægur og hallar lögunum um 6-7° og er hann mestur næst sjávarmáli. Í nágrenni við megineldstöðvarnar er jarðlagahallinn mun meiri en þá er um staðbundinn halla að ræða. Algengasta gangastefnan er til norðurs en vísur þó frá henni í nágrenni við megineldstöðvarnar¹². Í nágrenni eldstöðva eru jarðlög töluvert ummynduð en ummyndun og holufylling bergs er oft hvað mest í og við fornar eldstöðvar, innskot og jarðhitasvæði. Við Helgustaði er m.a. ein af þekktustu silfurbergsnámum á landinu sem var nýtt í allmörg ár.

Hólmanes er í vesturjaðri Reyðarfjarðareldstöðvarinnar. Á nesinu finnast meðal annars líparít- og breyskjulög sem hafa myndast í efri hlutum eldstöðvarinnar. Síðar meir hafa basalhraun runnið upp að hlíðum og kolli eldstöðvarinnar sem kaffærðu hana að lokum. Á Hólmahálsi ber mest á þéttu og smáblöðróttu dyngjubasalti (ólivínbasalti) sem er að mestu beltaskipt. Lagmót eru blöðrótt og millilög eru fátíð. Innri- og Ytri Hólmaborg eru úr grófkristölluðu bergi, dóleríti, sem er innskotsberg sem tengist eldstöðinni. Við innskotsbergið að vestanverðu er rauðleit breyskja sem talin er tengjast fornum gjallgíg¹³.

Reyðarfjörður og Eskifjörður eru mótaðir af ísaldarjökum, bæði stórum skriðjökum sem hafa komið af hærri svæðum og einnig af smærri daljökum sem hafa sameinast meginstraumnum. Jökulskrið hefur verið samsíða fjörðunum, þ.e. meginráttum landslags. Einu greinilegu ummerkin eftir jökla á Hólmahálsinum eru jökulrákaðar klappir¹⁴ og þunnur jökulruðningur. Aldur jökulrákanna er óþekktur en líklega eru þær frá þeim tíma er jöklar hörfuðu inn til landsins undir lok síðasta jökulskreiðs. Á láglendi og í fjallshlíðum er berggrunnurinn að mestu þakinn lausum jarðlögum frá síðjökultíma og nútíma, aðallega skriðuseti og misþykkum jökulruðningi. Ofan á setlögum er víða jarðvegur sem myndast hefur á nútíma.

¹¹ Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2005.

¹² Haukur Jóhannesson og Kristján Sæmundsson 1998, Ágúst Guðmundsson 2003, Ágúst Guðmundsson og Haraldur Hallsteinsson, 2001.

¹³ Ágúst Guðmundsson, 2003.

¹⁴ Árni Hjartarson og fl., 1981.

Skriðuföll

Hólmatindur er á milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar. Fjallið er bratt og er um 1000 m hátt. Fjallshlíðin Reyðarfjarðarmegin og hlíðin gegnt Eskifirði er þekkt fyrir skriðuföll, sérstaklega Hólmaströnd. Greinilegt er að í gegnum tíðina hafa skriður fallið úr Hólmatindinum, bæði Eskifjarðar- og Reyðarfjarðarmegin. Um er að ræða skriðukeilur, jarðvegsskriður og ár- og skriðukeilur. Í fjallshlíðinni sjást vel afmarkaðir farvegir, grunnar gilskorur, farvegir smárra lækja, skriðukeilur og lausmassahrúgöld. Skriðurnar virðast margar hverjar falla úr efsta hluta fjallsins og fylgja síðan farvegum og giljum niður hlíðina. Frá upptakastað berst aur og vatn, og skriðurnar fá efni úr giljum niður alla hlíðina. Magn lausra jarðefna virðist vera minna í efri hluta brattrar hlíðar Hólmatinds en neðar þar sem lausmassinn er meiri og þá stækka skriðurnar. Ekki hafa allar skriður sem hafa fallið á svæðinu verið dagsettar og oft er staðsetningin ekki næganleg til að segja nákvæmlega hvar þær féllu. Eins virðist sem að ekki séu allar skriður skráðar í gagnagrunn Vegagerðarinnar. Spýjur sem hafa ekki valdið tjóni á mannvirkjum eða valdið mannskaða hafa ekki verið skráðar. Norðfjarðarvegur hefur lokast vegna skriðufalla, sbr. upptalninguna hér að neðan. Í skriðuannálum sem Náttúrufræðistofnun Íslands hefur tekið saman fyrir Ofanflóðasjóð eru upplýsingar um skriður, m.a. frá umræddu svæði.

Eftirfarandi samantekt um skriður á framkvæmdarsvæðinu nær frá árinu 1906:

- Júní 1906 stór aurskriða úr Hólmatindi. Staðsetning óviss¹⁵.
- September 1937 tvær stórar skriður féllu um miðja Hólmaströnd og fóru yfir veginn. Staðsetning óviss¹⁶.
- September 1941 skriðuföll ollu skemmdum á veginum milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar. Staðsetning óviss¹⁵.
- Júlí - Ágúst 1950 féllu skriður úr Hólmatindi bæði Eskifjarðar- og Reyðarfjarðarmegin, um 30 skriður alls. Vegurinn á milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar skemmdist á um 1 km kafla¹⁵. Skriða kom niður að bænum Hólumum og klofnaði á fjósi ofan við bæinn. Þetta varð til þess að bærinn slapp við skriðuna en hún fór sitt hvoru megin við bæinn og rann niður í sjó. Skriðan átti upptök sín upp við hjalla sem er rétt utan við Urðina. Skriðan fór einnig að hluta til yfir kirkjugarðinn á Hólumum¹⁹.
- September 1953 féllu aurskriður úr Hólmatindi á Hólmaströnd og skemmdu veginn. Skriður féllu einnig á túnið við Hólma og skemmdu 2-3 ha lands²⁰.
- Mars 1963 féll aurskriða á veginn milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar. Staðsetning óviss¹⁷.
- Ágúst 1974 féllu stórar aurskriður á veginn Eskifjarðarmegin úr Hólmatindi (á móts við kaup túnið) á um 100 m kafla²¹.
- September 1999 féllu a.m.k. 10 skriður á 2 km breiðu svæði gengt kaup túninu á Eskifirði. Sú stærsta var um tæpur hálfur km á breidd og af þeim náðu 2–3 niður á þjóðvegin. Við bæina Hraun og Flateyri í Reyðarfirði, rétt innan við Hólmaháls, urðu skemmdir á þjóðveginum og ræsi eyðilögðust. Skriðurnar féllu í kjölfar mikillar úrkomu og mældust 99 mm á 10 klst. á Eskifirði þann 17. september²².
- Ágúst 2001 féllu a.m.k. 10 skriður úr Hólmatindi Eskifjarðarmegin og 4-5 þeirra fóru yfir þjóðvegin, sem tók í sundur, og enduðu út í sjó. Sumar þeirra féllu í sömu farvegum og í hrinunni 1999 en þær voru ekki eins miklar og þá. Skriðurnar féllu úr Hólmatindi í kjölfar

¹⁵ Halldór G. Pétursson og Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2000a.

¹⁶ Kristín Ágústsdóttir, 2002.

¹⁹ Pálína Guðmundsdóttir, 2004.

²⁰ Halldór G. Pétursson, 1992.

²¹ Halldór G. Pétursson, 1991.

²² Halldór G. Pétursson og Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2000b.

úrhellis rigninga sem mældist 90 mm á 13 klst. Talið er að búast megi við svona mikilli úrkomu á nokkurra ára eða áratuga fresti¹⁵.

Vatn

Berggrunnurinn á Austurlandi er gamall og þéttur þannig að grunnvatnsstraumar eru litlir um hann. Lekt í tertíer bergi er ekki mikil, því berglögin eru mikið til ummynduð og holufyllt, nema þar sem sprungur auka á það. Grunnvatn fyllir allt holrými bergsins undir grunnvatnsborði. Engar ár liggja um svæðið en nokkrir lækir sem geta orðið vatnsmiklir í miklum rigningum og leysingum. Á gróðurkortinu aftast í viðauka B3 má sjá votlendi merkt sem mýrar og hálfdeigju.

Áhrif á jarðmyndanir

Framkvæmdin mun hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir, því vegurinn mun liggja að stærstum hluta á óröskuðu svæði. Ekki verður jarðfræðilega merktum minjum raskað vegna framkvæmdarinnar. Efnistaka við Hólma (náma A) er í skriðukeilur en samkvæmt verndarflokkunarkerfi Vegagerðarinnar njóta þær ekki sérstakrar verndar og hafa lágt verndargildi. En vegna þess hve svæðið er áberandi frá vegi telst náman hafa meðal verndargildi (3. flokkur) samkvæmt sama flokkunarkerfi. Náman er utan við friðlýsta svæðið á Hólmanesi. Ekki eru þekktar jarðmyndanir eða landslagsgerðir sem njóta sérstakrar verndar, skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Áhrif á skriðuföll

Framkvæmdin sem slík mun ekki hafa áhrif á skriðuföll. Áfram má gera ráð fyrir að skriðuhætta verði á svæðinu og að skriður muni falla á veginn, sérstaklega með ströndinni Eskifjarðarmegin, því þar ná aurskriður úr Hólmatindi víða í sjó fram.

Áhrif á vatn

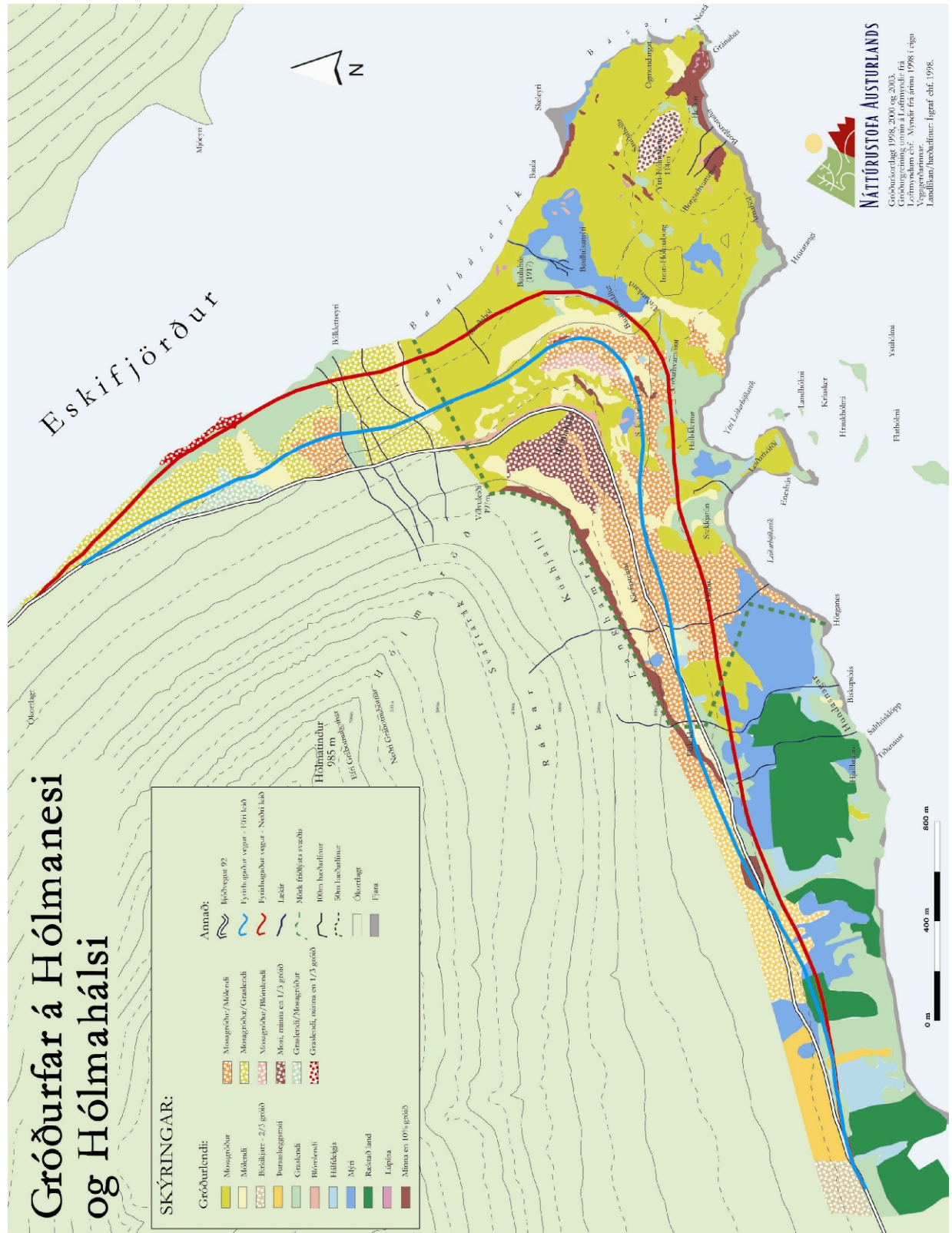
Nýr vegur mun ekki liggja yfir votlendi. Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á vatnsbúskap á svæðinu.

6.6 GRÓÐURFAR

Samantekt þessi um gróðurfur byggir á skýrslu Náttúrustofu Austurlands, sjá viðauka B3. Ný veglína liggur að stærstum hluta yfir svæði sem er óraskað, nema þar sem hún þverar Norðjarðarveg. Frá bænum Hólumum og norður yfir Hólmaháls liggur veglína að mestu um slitrótt mólendi og mosagróður. Þursaskeggsmóar eru áberandi á töluverðum kafla ofan við bæinn Hólma en annars er krækilyng og bláberjalyng mest áberandi í mólendinu. Norðan megin í Hólmahálsinum innan við Baulhúsavík eru graslendisræmur eða mosagróður blandaður graslendi töluvert áberandi.

Mosagróðurinn er yfirleitt blandaður háplöntutegundum sem tilheyra móagróðri og talsverður mosi er einnig í mounum. Skil milli þessara gróðurlenda eru víða áberandi þar sem jarðvegur er þunnur ofan á klöppum og melum, en mólendið eða graslendi frekar í dældum og skorningum þar sem jarðvegur er meiri.

Után við túnin á Hólumum liggur vegstæðið um svæði með ósamfellda gróðurþekju. Þar skiptast á misheillegar gróðurtorfur, klappir, börð og grjót. Þekja gróðurs er mismikil frá einum bletti til annars en að meðaltali 50 – 75 % yfir austasta hluta Hólmahálsins. Norðanmegin er gróðurþekjan samfelldari, en á köflum er skriðurunnið og gróður gisnari.



Mynd 6.2 Hólmanes, gróðurfar á framkvæmdasvæði. Kort úr skýrslu Náttúrustofu Austurlands, sjá viðauka B2.

Alls hafa um 150 tegundir háplantna verið skráðar í Hólmanesfólkvangi og –friðlandi. Þar af fimm frekar sjaldgæfar en það eru; dökkasef, villilín, bergsteinbrjótur, stóriburkni og aronsvöndur.

Áhrif á gróðurfar

Framkvæmdin mun hafa áhrif á gróðurfar. Nýr vegur verður lagður yfir land sem er óraskað. Vaxtarstaðir villilíns og dökkasefs eru á þessu svæði en vaxtarstaðir þeirra eru einnig allvíða á Eskifirði og Reyðarfirði. Ekki hafa fundist á svæðinu plöntutegundir sem eru friðlýstar eða á válista²³. Við frágang svæðisins mun Vegagerðin græða upp þau svæði sem raskast við framkvæmdina í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun. Reynt verður að háttu uppgræðslu þannig að hún sé í samræmi við gróðurfar á svæðinu, en sumstaðar getur verið æskilegra að náttúruleg gróðurframvinda ráði. Gengið verður frá námu A og hún grædd upp. Þeir kaflar á núverandi vegi sem verða fjarlægðir verða jafnaðir út og græddir upp. Nánar er fjallað um frágang í kafla 4.6.

6.7 DÝRA- OG FUGLALÍF

Samantekt þessi um dýra og fuglalíf byggir m.a. á skýrslu Náttúrustofu Austurlands sem er í viðauka B3.

Hreindýr

Hreindýr úr svokallaðri Reyðarfjarðarhjörð ganga stundum seinni hluta vetrar í landi Hólma. Þessi hjörð er nú um 60 dýr. Talið er að kýrnar beri í dölunum upp af norðurströnd Reyðarfjarðar. Kýrnar hverfa til fjalla í apríl en tarfar hanga stundum lengur í byggð fram á sumar en eru yfirleitt farnir fyrir júní.

Fuglar

Nýr vegur fer um svipað land og núverandi vegur, þ.e. um hjalla í Hólmahálsinum. Þar skiptist á mólendi og melar með frekar fáskrúðugu fuglalífi þar sem mest ber á heiðlóu. Á Hólmanesi og í nágrenni verpa grágæs og hrafn sem eru fuglategundir á válista Náttúrufræðistofnunar Íslands. Nánari umfjöllun er um fuglalíf í nágrenni framkvæmdasvæðisins í skýrslu Náttúrustofu Austurlands í viðauka B3.

Áhrif á hreindýr

Ný veglína er ekki talin hafa meiri áhrif á hreindýr á svæðinu en núverandi vegur. Miðað við reynslu af hagagöngu Reyðarfjarðardýra og atferli þeirra gagnvart umferð bendir ýmislegt til þess að þau venjist henni að ákveðnu marki. Á þetta fyrst og fremst við um fullorðna tarfa. Afleiðing þessa getur síðan verið aukin hætta á árekstrum ökutækja og hreindýra. Nokkrir árekstrar ökutækja við hreindýr hafa verið á svæðinu. Má nefna að í apríl 2003 lenti bíll á fullorðnum tarfi vestan í Hólmahálsi með þeim afleiðingum að hann drapst og bíllinn skemmdist. Líkur eru á að dýrin muni sækja í nýgræðing í vegköntum með tilheyrandi slysaþættu. Náttúrustofa Austurlands hefur bent á hvort finna megi plöntur sem hreindýr sækja ekki í.

Áhrif á fugla

Framkvæmdin getur haft tímabundin áhrif á fugla meðan á framkvæmdum stendur. Reiknað er með að áhrifin verði óveruleg. Til að lágmarka áhrif á fuglalíf verður klapparsprengingum haldið í lágmarki á varptíma fugla í maí og júní. Ekki er talið að nýr vegur muni hafa áhrif á grágæs og hrafn sem eru á válista²⁴.

6.8 FRIÐLÝST SVÆÐI, HÓLMANES

Hólmanes milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar er friðlýst, sjá umfjöllun í kafla 1.8. Verndargildi Hólmaness er talið mikið vegna fjölbreytilegs náttúrufræðis, fegurðar og útivistarmöguleika sem þar

²³ Náttúrufræðistofnun Íslands, 1996.

²⁴ Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000

eru. Mannvirkjagerð og jarðrask er bannað á svæðinu skv. reglum friðlýsingar²⁵ og eru undanþágur frá því háðar leyfi Umhverfisstofnunar. Vegagerðin fékk eftirlitsráðgjafa Umhverfisstofnunar á Austurlandi til að skoða legu vegarins og var farið í vettvangsferðir í því skyni, sjá viðauka B1.

Áhrif á friðlýst svæði

Framkvæmdin mun ekki hafa mikil áhrif á verndargildi svæðisins. Þó mun vegagerðin spilla vaxtarstöðvum tveggja sjaldgæfra plöntutegunda (villilíns og dökkasefs) en það eru ekki einu vaxtarstaðir þessara tegunda á svæðinu. Ekki er talið að vegurinn muni rýra útivistargildi svæðisins mikið þó svo að bílaumferð muni væntanlega sjást og heyrast meira neðan af láglendi friðlýsta svæðisins en nú er. Með tilkomu vegarins gæti aðgengi fólks að svæðinu batnað og einnig yrði af veginum gott útsýni yfir svæðið þannig að fleiri tækju hugsanlega eftir kostum þess. Við framkvæmdina verður reynt að takmarka allt rask eins og hægt er, sérstaklega á friðlýsta svæðinu og verður haft samráð við Umhverfisstofnun og Fjarðabyggð í því sambandi.

Það er mat Vegagerðarinnar að með því að fara þá leið sem hér er kynnt þá muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á friðlýsta svæðið í Hólmanesi.

6.9 MENNINGARMINJAR

Minjavörður Austurlands kannaði framkvæmdasvæðið með tilliti til minja, sjá bréf í viðauka C. Ekki er vitað um minjar sem gætu verið í hættu á framkvæmdasvæðinu. Á mynd 5 í viðauka A eru merktar inn 5 minjar, garður, hlöðutóft, Ból, Baulhús og Völvuleiði. Minjarnar eru allar utan við framkvæmdasvæðið. Leifar af gömlum hlöðnum túngarði²⁶ er við stöð 10000, líklega hefur hluti þess garðs farið í aurskriðum sem voru ofan Hólma í kringum 1950. Á norðanverðu Hólmanesi eru Baulhús sem eru leifar af gömlu býli og útihúsum sunnan Baulhúsavíkur á Eskifirði. Frá Norðfjarðarvegi er hægt að aka upp að Völvuleiðinu sem er hlaðin varða efst á Hólmahálsi. Völvuleiðið er þekkt þjóðsagnaörnefni og á völvun að vera e.k. verndarvættur Reyðarfjarðar.

Áhrif á minjar

Hlaðni túngarðurinn við stöð 10000 er við enda framkvæmdakafli og utan við rasksvæði. Vegagerðin hefur ekki upplýsingar um fornleifar innan áhrifasvæðis fyrirhugaðs vegar. Völvuleiðið á Hólmahálsi er ekki í neinni hættu. Vegsamband verður áfram að völvuleiðinu með tengingu frá Norðfjarðarvegi, en núverandi vegi upp Hólmaháls Reyðarfjarðarmengin verður haldið við. Baulhús liggja langt utan við framkvæmdasvæðið.

Ef í ljós koma fornleifar við framkvæmdina mun Vegagerðin hafa samband við Minjavörð Austurlands og leita umsagnar hans um aðgerðir. Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan framkvæmdasvæðisins.

²⁵ Stj.tíð. B, nr. 393/1973.

²⁶ Elín Ósk Hreiðarsdóttir og Adolf Friðriksson, 1999

7 AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA

- Þess verður gætt að skerða gróðurlendi sem minnst. Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún verði fyrst og fremst við vegarstæðið. Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæðið og allur akstur tækja verður bannaður utan vegsvæðis á verk tíma nema að nánum.
- Þar sem framkvæmdin liggur um friðlýst svæði verður tekið fram í útboðsgögnum fyrir verkið að ekki skuli raska vegstæði utan markaðra skeringa eða fyllinga og að því verði fylgt eftir af eftirlitsmanni Vegagerðarinnar. Leitað verður til eftirlitráðgjafa Umhverfisstofnunar á Austurlandi vegna eftirlits með framkvæmdinni sem snýr að umhverfisáhrifum á friðlýsta svæðinu
- Í útboðsgögnum mun m.a. koma fram að ekki verði leyft að geyma mengandi efni eða reisa vinnubúðir á friðlýsta svæðinu. Gerðar verða kröfur um að vinnuvélar séu í góðu ástandi og ekki sé olíuleki eða olíusmit frá þeim. Einnig verða kröfur um að ekki sé olíusmit á pöllum efnisflutningabíla.
- Vegtengingar verða lagaðar að nýrri hæðarlegu vegarins, en vegtengingin við sorphaugana á Eskifirði leggst af. Vegagerðin mun reyna að byggja veginn í sátt við landeigendur.
- Vegagerðin mun græða upp fyllingar og vegskeringar í veglínunni, nema kröfur verði um annað innan friðlýsta svæðisins og verður haft samráð um það við Umhverfisstofnun og landeigendur.
- Núverandi vegur frá Hólmum að Illukeldu verður fjarlægður. Núverandi vegur á milli Bólkledds og að vegtengingunni við sorphaugana á Eskifirði verður fjarlægður að hluta og hann lagaður að landinu, en hann verður göngu- og reiðfær.
- Að efnisnámi loknu verður námunni ofan Hólma lokað, gengið frá jöðrum og svæðið lagað að aðliggjandi landi. Lífrænu efni sem hefur verið ýtt í hauga verður jafnað yfir og að lokum metið hvort sáð verður í námu í samráði við eftirlitráðgjafa Umhverfisstofnunar og landeigendur.
- Til að koma í veg fyrir að sprengigrjót dreifist útfyrir framkvæmdasvæðið og inn á friðlýsta svæðið verða sprengimottur settar yfir berg sem á að sprengja.

8 SAMRÁÐ

Haft verður samráð við eftirfarandi aðila vegna framkvæmdarinnar:

Umhverfisstofnun, vegna umsagnar um framkvæmdina þar sem hún liggur um friðlýsta svæðið á Hólmahálsi. Um efnistöku og frágang á svæðinu, sem og fyrirkomulag framkvæmdar.

Eftirlitsfulltrúa Umhverfisstofnunar á Austurlandi vegna efnistöku og frágangs á svæðinu.

Fjarðabyggð vegna framkvæmdaleyfis og fólkvangsins í Hólmanesi sem er í umsjón og land í eigu Fjarðabyggðar.

Minjavörð Austurlands vegna fornminja á framkvæmdasvæðinu.

Landeigendur um framkvæmdir og framkvæmdatíma á svæðinu.

Símann vegna jarðsíma og ljósleiðara.

9 NIÐURSTAÐA

Vegagerðin fyrirhugar að endurbyggja Norðfjarðarveg um Hólmaháls á milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar. Um er að ræða 5,1 km langan kafla. Skoðaðir hafa verið ýmsir möguleikar á lækkaðri hæðarlegu og þar af voru valdir tveir til frekari skoðunar. Annars vegar efri leið og hins vegar neðri leið sem er með um 0,5 km löngum jarðgöngum, sjá mynd 2-5 í viðauka A. Vegagerðin leggur til að fara efri leiðina.

Vegagerðin lét gera athuganir á jarðgangamöguleikum, fornleifum, fuglalífi, gróðurfari, hreindýrum, og verndargildi svæðisins. Jafnframt tók jarðfræðingur hjá Vegagerðinni saman upplýsingar um skriðuföll og jarðfræði svæðisins.

Að mati vegagerðarinnar er efri leið álitlegri kostur á heildina litið. Hagkvæmni- og umhverfissjónarmið ráða því að ekki er farið í neðri leið með jarðgöngum.

Í skýrslu Náttúrustofu Austurlands kemur fram að framkvæmdin muni í heild ekki hafa mikil áhrif á náttúru svæðisins, eða minni áhrif en ef valið væri að fara svokallaða neðri leið sem er með jarðgöngum.

Ekki er vitað um fornleifar innan áhrifasvæðis fyrirhugaðs vegar. Vegasamband verður áfram tryggt að Völvuleiðinu á Hólmahálsi.

Ný veglína yfir Hólmaháls er lögð yfir land sem er óraskað og því fylgja nokkur sjónræn áhrif en vegurinn mun samt falla nokkuð vel að landslaginu. Á framkvæmdatíma mun umferð um svæðið raskast lítillega. Að framkvæmdum loknum má gera ráð fyrir jákvæðum áhrifum á mannlíf vegna öruggari og betri vegar.

Ný veglína mun ekki skerða sérstök eða sérstæð gróðurlendi, eða plöntutegundir sem eru friðlýstar eða á valista. Ekki er talið að framkvæmdin muni hafa áhrif á fuglalíf til lengri tíma litið. Framkvæmdin er ekki talin hafa mikil áhrif á verndargildi friðlýsta svæðisins í Hólmanesi og áhrif framkvæmdarinnar á það verði því óveruleg.

Nýr Norðfjarðarvegur mun hafa í för með sér talsverðar fyllingar og skeringar. Í útboðsgögnum verður tekið fram að takmarka skuli framkvæmdasvæðið við skeringar og fyllingar og innan friðlýsta svæðisins þurfi að gæta sérstakrar varúðar.

Jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru töluverð. Með lækkaðri og jafnari legu og víðari beygjum fyrir Hólmaháls verður umferðaröryggi meira og samgöngur bættar. Neikvæðu áhrifin eru einna helst sjónræns eðlis með breyttri ásýnd lands, en einnig að óraskað land fer undir nýjan veg.

Það er mat Vegagerðarinnar að út frá fyrirliggjandi upplýsingum skuli framkvæmdin ekki vera háð mati á umhverfisáhrifum. Vegagerðin telur að viðkomandi vegaframkvæmd muni ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif. Til að minnka áhrif framkvæmdarinnar verður mótvægisáðgerðum beitt á framkvæmdatíma og samráð haft við ýmsa aðila.

10 HEIMILDIR

1. Auður Þóra Árnadóttir, forstöðumaður umferðardeildar Vegagerðarinnar. Munnleg heimild 2006.
2. Ágúst Guðmundsson 2003. Varðar aðstæður til jarðgangnagerðar í Hólmahálsi milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar. Greinagerð til Vegagerðarinnar. Jarðfræðistofan ehf.
3. Ágúst Guðmundsson og Haraldur Hallsteinsson 2001. Reyðarfjörður - Fáskrúðsfjörður. Geological Report and tunneling conditions. Jarðfræðistofan ehf. Unnið fyrir Vegagerðina, 23 bls + kort og viðauki.
4. Árni Hjartarson, Freysteinn Sigurðsson og Þórólfur Hafstað 1981. Vatnabúskapur Austurlands III. Lokaskýrsla. Orkustofnun OS81006/VOD04. 198 bls.
5. Bæjarstjórn Fjarðabyggðar, Áskorun vegna vegar um Hólmaháls, 20. febrúar 2003
6. Elín Ósk Hreiðarsdóttir og Adolf Friðriksson Fornleifakönnun vegna fyrirhugaðra framkvæmda við álver í Reyðarfirði. FS093-99121. Fornleifastofnun Íslands 1999
7. Emil Bóasson, lögjafur, landnýting og landgreining við Reyðarfjörð 1978. Orkustofnun raforkudeild, OS79036/ROD12, 1973.
8. Hafdís Eygló Jónsdóttir. Jarðfræðingur hjá Vegagerðinni. Samantekt á jarðfræði og skriðuföllum, mars 2005.
9. Halldór G. Pétursson 1991. Drög að skriðuannál 1971-1990. Skýrsla 14. 58 bls. Náttúrufræðistofnun Norðurlands,
10. Halldór G. Pétursson 1992. Skriðuannál 1951-1970. Skýrsla 16. 57 bls. Náttúrufræðistofnun Norðurlands
11. Halldór G. Pétursson 1995. Skriðuannál 1993-1994. Skýrsla 2. 18 bls. Náttúrufræðistofnun Íslands - Akureyri.
12. Halldór G. Pétursson og Hafdís Eygló Jónsdóttir 2000. Skriðuannál 1900–1924. Unnið fyrir Ofanflóðasjóð., NÍ-0001827 bls. Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyri, desember 2000.
13. Halldór G. Pétursson og Hafdís Eygló Jónsdóttir 2000. Skriðuannál 1995–1999. Unnið fyrir Ofanflóðasjóð., NÍ-0001986 bls. Náttúrufræðistofnun Íslands, Akureyri, desember 2000.
14. Haukur Jóhannesson og Kristján Sæmundsson 1998. Jarðfræðikort af Íslandi. 1:500.000 (1. útgáfa). Náttúrufræðistofnun Íslands, Reykjavík
15. Helgi Gíslason. Vegagerð og brúarsmið í Múlasýslum frá 19. öld til 1984. Sérprent úr Múlaþingi nr. 15 1987. Nesprent.
16. Kristín Ágústsdóttir 2002. Veðurstofa Íslands Ofanflóð á Eskifirði. VÍ-ÚR08, Greinagerð 02012 53 + kort. Veðurstofa Íslands Reykjavík.
17. Námur, efnistaka og frágangur, 2002: Hafrannsóknarstofnun, Landsvirkjun, Iðnaðarráðuneytið, Umhverfissráðuneytið, Vegagerðin, Veimálastofnun, Samband íslenskra sveitarfélaga, Náttúruvernd ríkisins, Veimálastjóraembættið, Siglingastofnun og Landgræðsla ríkisins. Reykjavík, 75 bls.
18. Náttúrufræðistofnun Íslands, Válisti fuglar. Reykjavík 2000.
19. Náttúrufræðistofnun Íslands, Válisti plöntur. Reykjavík 1996.
20. Náttúruminjaskrá, sjöunda útgáfa 1996. Náttúruverndarráð, 1996:
21. Óttar Guðmundsson, Skipulagsfulltrúi Fjarðabyggð, munnleg heimild Janúar 2005
22. Pálína Guðmundsdóttir munnleg heimild. 2004
23. Reglugerð 252/1996 um friðun tiltekinna villtra fuglategunda, friðlýsingu æðarvarps, fuglamerkingar, hamskurð ofl.

24. Reyðarfjörður, náttúrufar og minjar, Náttúrugripasafnið í Neskaupstað 1984.
25. Samtök sveitarfélaga á Austurlandi, ályktun aðalfundar um veg fyrir Hólmaháls. Breiðdalsvík 22.ágúst 2003
26. Stj.tíð. B, nr. 393/1973. Sérprentun nr. 182 Auglýsing um fólkvang og friðland á Hólmanesi, 12.des. 1973
27. Sveitir og jarðir í Múlaþingi, 3. bindi. Búnaðarsamband Austurlands, 1976.

VIÐAUKI A - KORT OG MYNDIR

Mynd 1 Yfirlitskort, framkvæmdasvæði Norðfjarðarvegur um Hólmaháls og náma.

Mynd 2 Ljósmynd, staðsetning á veglínunum er sett inn fyrir valda leið og neðri leið í Hólmahálsi. Sjónarhorn í norðurátt að Eskifirði. (mynd Hjörleifur Guttormsson)

Mynd 3 Ljósmynd, staðsetning á veglínunum eru settar inn fyrir valda leið og neðri leið í Hólmahálsi. Sjónarhorn í norðvestur yfir Hólmaborgir og inn Eskifjörð. (mynd Hjörleifur Guttormsson)

Mynd 4 Loftmynd, afstöðumynd Norðfjarðarvegur um Hólmaháls, 1:10.000.

Mynd 5 Loftmynd, afstöðumynd Norðfjarðarvegur um Hólmaháls, 1:1.000

Mynd 6 Langsnið, Norðfjarðarvegur. Unnið hefur Vegagerðin

Mynd 7 Aðalskipulag Reyðarfjarðar 1990-2010. Hluti af skipulagsupprætti í breyttum hlutföllum

Mynd 8 Ljósmynd af framkvæmdasvæði, séð yfir Hólmatind og suðurströnd Eskifjarðar, frá Norðfjarðarvegi í norðanverðum Eskifirði.

Mynd 9 Ljósmynd af Séð út með suðurströnd Eskifjarðar, ytri Hólmaborg er fyrir miðri mynd.

Mynd 10 Ljósmynd tekin út Reyðarfjörð í hlíð ofan álverslóðar. Bærinn Hólmar sést til hægri.

Mynd 11 Ljósmynd af Hólmanesi, séð ofan af Hólmatindi.

Mynd 12 Ljósmynd, Norðfjarðarvegur í forgrunni, Leiðarhöfði fyrir miðri mynd og hólmanir.

Mynd 13 Ljósmynd af vegstæði efri leiðar, séð frá Illukeldu í austur út Hólmaháls

Mynd 14 Loftmynd, afstöðumynd áningarstaður á Hólmahálsi

VIÐAUKI B - SKÝRSLUR OG GREINAGERÐIR

1. Einar Þórarinnsson, Ný veglína um Hólmaháls á Norðfjarðarvegi, bréf dags. 20.3 2005.
2. Ágúst Guðmundsson, greinagerð er varðar aðstæður til jarðgangagerðar í Hólmahálsi milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar. Jarðfræðistofan ehf. 19/5 2005
3. Guðrún Á. Jónsdóttir ofl.. Hólmanes og Hólmaháls – lífríki og verndargildi svæðisins. Unnið fyrir vegagerðina. NA-030054 Náttúrustofa austurlands Desember 2003.

VIÐAUKI C - BRÉF

1. Fornleifavernd ríkisins, Hulda S. Þráinsdóttir Minjavörður Austurlands, bréf dags. 24.7 2003. Varðar breytingu vegar, Sómastaðir – Hólmaströnd, (efri leið)
2. Fornleifavernd ríkisins, Hulda S. Þráinsdóttir Minjavörður Austurlands, bréf dags. 4.9 2003. Varðar nýbyggingu vegar Sómastaðir -Hólmaströnd (neðri leiðir)

VIÐAUKI D – ÞVERSNID

1. Þversnið með 100 m bili á Norðfjarðarvegi um Hólmaháls.

