

**Vegur norðan Svínavatns  
í Húnavatnshreppi  
(Húnavallabraut)  
Tillaga að matsáætlun  
fyrir mat á umhverfisáhrifum**

Unnið fyrir Leið ehf.

Ritstjóri:

**Þorleifur Eiríksson**  
Náttúrustofa Vestfjarða

Umsjón:

**Jónas Guðmundsson**  
Leið ehf.

**Drög**

Mars 2006  
NV nr. 2-06.

Vegur norðan Svínavatns í Húnavatnshreppi (Húnavallabraut).  
Tillaga að matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum.

Höfundar:

Þorleifur Eiríksson - Náttúrustofa Vestfjarða

Böðvar Þórisson - Náttúrustofa Vestfjarða

Ragnar Edvardsson - Náttúrustofa Vestfjarða

Guðrún Áslaug Jónsdóttir - Náttúrustofa Austfjarða

Þorsteinn Sæmundsson - Náttúrustofa Norðurlands vestra

Sigurður Már Einarsson - veiðimálastofnun Vesturlandsdeild

Hjalti Jóhannesson - Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri.

Jónas Guðmundsson - Leið ehf.

Mars 2006

NV nr. 2-06

Náttúrustofa Vestfjarða

Aðalstræti 21

415 Bolungarvík

Netfang: nave@nave.is

Heimasíða: <http://www.nave.is>

**EFNISYFIRLIT**

<b>EFNISYFIRLIT</b> .....	<b>3</b>
<b>0. INNGANGUR</b> .....	<b>5</b>
<b>1. FRAMKVÆMDIN</b> .....	<b>5</b>
1.1 Tilgangur framkvæmdarinnar .....	6
1.2 Markmið .....	6
1.3 Afmörkun framkvæmdarinnar .....	6
1.4 Matsskylda .....	7
1.5 Önnur leyfi .....	7
1.6 Tímaáætlun .....	7
1.6.1 Framvinda.....	7
1.6.2 Matsferli .....	7
<b>2. MÖGULEGT ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR</b> .....	<b>7</b>
2.1 Staðhættir .....	8
2.2 Gildandi skipulag á framkvæmdasvæðinu .....	8
2.3 Landnotkun.....	8
2.4 Samfélagsáhrif .....	8
2.5 Náttúruminjaskrá.....	9
2.6 Menningarminjar .....	9
2.7 Náttúrufar .....	9
2.7.1 Gróðurfur .....	9
2.7.2 Fuglalíf .....	10
2.7.3 Straumvötn .....	10
2.7.4 Jarðfræði.....	10
2.7.5 Landslag .....	10
<b>3. LÝSING FRAMKVÆMDAR</b> .....	<b>10</b>
3.1 Leið 0 óbreytt ástand.....	11
3.2 Leið 1.....	11
3.3 Vegtæknileg atriði.....	11
3.4 Frumathugun .....	12
<b>4. EFNISMÁL</b> .....	<b>12</b>

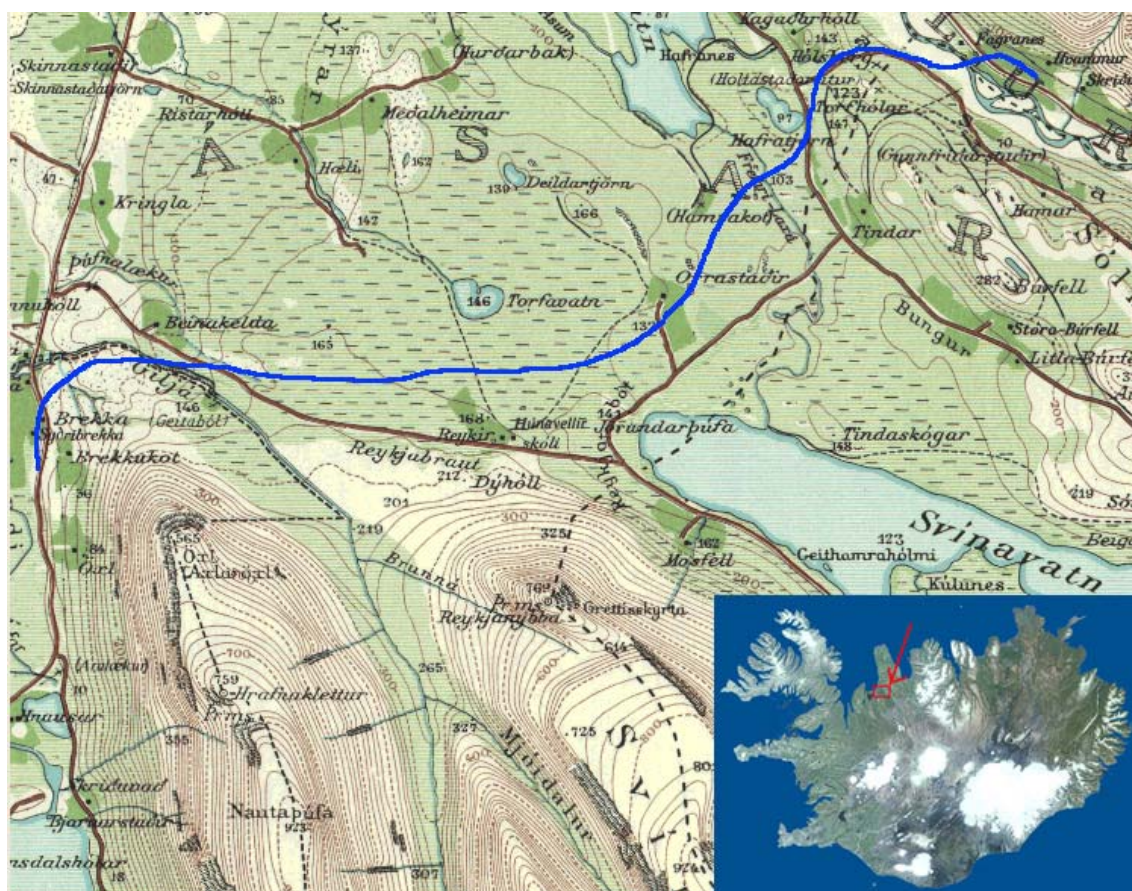
<b>4.1</b>	<b>Þekktar námur</b> .....	<b>12</b>
<b>4.2</b>	<b>Ætluð efnisþörf og efnistaka</b> .....	<b>13</b>
<b>5.</b>	<b>AÐFERÐAFRÆÐI, UNDIRBÚNINGUR OG RANNSÓKNIR</b> .....	<b>13</b>
<b>5.1</b>	<b>Aðferðafræði</b> .....	<b>13</b>
<b>5.2</b>	<b>Rannsóknir</b> .....	<b>13</b>
5.2.1	Samfélagsáhrif .....	14
5.2.2	Veðurfar .....	15
5.2.3	Fuglalíf .....	15
5.2.4	Gróðurfar .....	15
5.2.5	Straumvötn .....	16
5.2.6	Jarðfræði - Jarðmyndanir .....	16
5.2.7	Landslag .....	16
5.2.8	Efnisrannsóknir .....	16
5.2.9	Fornminjar .....	16
5.2.10	Lagnir .....	17
<b>6.</b>	<b>MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM - VINSUN</b> .....	<b>17</b>
<b>7.</b>	<b>KYNNING OG SAMRÁÐ</b> .....	<b>18</b>
<b>7.1</b>	<b>Kynning á drögum að matsáætlun</b> .....	<b>18</b>
<b>7.2</b>	<b>Kynning</b> .....	<b>18</b>
<b>7.3</b>	<b>Samráðsaðilar</b> .....	<b>18</b>
<b>7.4</b>	<b>Umsagnir - athugasemdir</b> .....	<b>18</b>
<b>8.</b>	<b>ORÐASKÝRINGAR</b> .....	<b>19</b>
<b>9.</b>	<b>GÖGN OG HEIMILDIR</b> .....	<b>19</b>
<b>9.1.</b>	<b>Heimildir</b> .....	<b>19</b>
<b>9.2</b>	<b>Gögn</b> .....	<b>20</b>
<b>10.</b>	<b>VEGLÍNA OG NÁMUR Á LOFTMYND</b> .....	<b>21</b>
<b>11.</b>	<b>FYLGISKJAL</b> .....	<b>22</b>

## 0. INNGANGUR

Leið ehf. leggur hér fram tillögu að matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum nýs um 17 km vegar norðan Svínavatns í Húnavatnshreppi (mynd 1). Endastöðvar eru á Þjóðvegi 1, Hringvegi, við annars vegar Syðri Brekku sunnan Giljár í Húnavatnshreppi og hins vegar við Fagranes í Langadal í Blönduóssbæ. Vinnuheiti þessarar framkvæmdar er Húnavallabraut.

Ein leið kemur til greina og er hún tíunduð í kafla 3.2 í þessari tillögu að matsáætlun.

Náttúrustofa Vestfjarða er ráðgjafi við mat á umhverfisáhrifum og hefur haft umsjón með vinnu við tillögu að þessari matsáætlun.



Mynd 1. Fyrirhuguð Húnavallabraut (blá lína) frá Syðri Brekku og yfir í Langadal.

## 1. FRAMKVÆMDIN

Framkvæmdin ber vinnuheitið **Húnavallabraut, norðan Svínavatns í Húnavatnshreppi** (mynd 1). Vegurinn er um 17 km langur. Uppdráttur af leiðinni ásamt hugsanlegum námum er á mynd 2 aftast í áætlun þessari.

Leið ehf. hefur sýnt áhuga að athuga möguleika á lagningu vegar þessa leið gegn því að félagið leggi a.m.k. sjálfst að hluta til fjármuni til verksins og fá þá endurgreidda með veggjöldum af þeim sem um veginn færu (einkaframkvæmd). Leið ehf. hefur látið vinna arðsemismat fyrir þessari leið

með tilliti til veggjalda. Miðað við 350 kr. meðalveggjald og ákveðnar forsendur í lánum þá væri hægt að borga veginn upp á 11 árum en 15 árum ef þetta yrði 2+1 vegur (Jón Þorvaldur Heiðarsson 2005).

Leið ehf. hefur látið vinna skýrslu um þjóðhagslega arðsemi framkvæmdarinnar og eru helstu niðurstöður að hún sé með þeim hagkvæmstu í landinu og er þá miðað við ekkert veggjald yrði innheimt og að vegurinn yrði opnaður 2009 (Jón Þorvaldur Heiðarsson 2006).

Allt mat á arðsemi ræðst þó af því hvort og þá hvenær ráðist verður í gerð hálendisvegur um Kjöl eða jafnvel um Stórasand og legu þess vegar. Hefur félagið Norðurvegur ehf. boðað að það muni hlutast til um lagningu vegar um Kjöl, sem ætti að geta verið lokið árið 2010 eða 2011.

Leið ehf. hefur notið gagna frá Vegagerðinni sem snúa að vegtæknilegum þáttum í framkvæmdinni.

Þótt ekki verði af því að Leið ehf. komi að frekari vinnu við verkið ætti það engu að síður að vera til gagns að hafa fyrirbyggjandi matsáætlun þegar og ef ráðist verður í vegagerð á þessari leið.

### 1.1 Tilgangur framkvæmdarinnar

Framkvæmdin er liður í að bæta vegasamgöngur á þjóðvegi 1, bæði næst því svæði sem vegurinn liggur um og einnig á leiðinni milli Eyjafjarðar- og höfuðborgarsvæðisins.

Veginum á að halda opnum á vetrarlagi og burðargeta hans á að fullnægja kröfum Evrópusambandsins allt árið.

### 1.2 Markmið

Í þingsályktunartillögu að samgönguáætlun 2003-2014 segir: „*Stefnt skal að auknum flytjanleika í samgöngukerfinu sem taki bæði til fólks og vöru. Þessu markmiði skal ná með bættu aðgengi að samgöngum og aukinni afkastagetu kerfisins þar sem hún er takmörkuð.*” Húnavallabraut mun uppfylla þessi markmið þ.e. um aukinn flytjanleika auk þess sem ferðatími ætti að styttest á milli höfuðborgarsvæðisins og Norður- og Austurlands.

### 1.3 Afmörkun framkvæmdarinnar

EKKI er hægt að afmarka framkvæmdina nákvæmlega á þessu stigi og verður ekki fyrr en fullnaðarhönnun hefur farið fram.

Veghelgunarsvæðið er 40-60 m breitt, 20-30 m til hvorrar handar frá miðlínu vegar. Ahrifasvæði framkvæmdar er mismikið eftir þáttum og veglínur færast oft til frá því þær eru fyrst kynntar. Athuganir ná því út fyrir veghelgunarsvæðið og t.d. eru menningarminjar athugaðar allt að 300 m frá miðlínu. Fyrirhugaður vegur verður væntanlega annað hvort 2+1 (vegflokkur B1) sem er 13 m breiður eða að vegflokki B3 (sjá kafla 8). Afmörkun framkvæmdarinnar er a.m.k. 100 m frá miðlínu hugsanlegs vegar þó svo að áhrifasvæði sumra þátta sé mun minna.

#### 1.4 Matsskylda

Með vísun til 5. og 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og 1. viðauka þeirra, grein 10. ii. með árorðnum breytingum, er skylt að meta umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. „Nýir vegir utan þéttbýlis sem eru 10 km eða lengri. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis þar sem nýlagning samkvæmt áætlunum er a.m.k. 10 km að lengd.”

#### 1.5 Önnur leyfi

Framkvæmdin og efnistaka hennar vegna er háð framkvæmdaleyfi samkvæmt 27. grein byggingar- og skipulagslaga nr. 73/1997 með árorðnum breytingum.

Auk framkvæmdaleyfis þarf leyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands vestra til tímabundins atvinnureksturs, í þessu tilfalli t.d. fyrir vinnubúðum, steypustöðvum og verkstæðisaðstöðu, sbr. reglugerð nr. 785/1999. Hjá Umhverfisstofnun þarf að afla heimildar ef hætta er á að spillt verði friðlýstum náttúruminjum. Þá þarf heimild Fornleifaverndar ríkisins reynist nauðsynlegt að raska fornminjum. Hjá Veiðimálastjóra þarf leyfi vegna brúarsmíða og ræsagerðar.

Skv. 30. gr. vegalaga nr. 45/1994 er óheimilt að tengja vegi og götur þjóðvegum nema í samræmi við skipulag og að fenginni heimild Vegagerðarinnar. Því þarf, áður en Húnavallabraut verður tengd við Hringveginn og aðra vegi, að afla samþykkis Vegagerðarinnar.

Svæðisskipulag Austur-Húnavatnssýslu 2004-2016 bíður staðfestingar umhverfisráðherra en hefur verið samþykkt af Skipulagsstofnun. Fyrirhuguð framkvæmd er ekki á svæðisskipulaginu og kallar því á breytingu á því skv. 12. gr., 13. gr. og 14. gr. byggingar- og skipulagslaga nr. 73/1999.

#### 1.6 Tímaáætlun

##### 1.6.1 Framvinda

Tillaga þessi verður send Skipulagsstofnun til umsagnar í mars 2006. Einnig verður hún aðgengileg á netinu á vef Leiðar ehf. ([www.leid.is](http://www.leid.is)) og vef Náttúrustofu Vestfjarða ([www.nave.is](http://www.nave.is)).

##### 1.6.2 Matsferli

Þegar fram er kominn úrskurður frá Skipulagsstofnun um matsáætlunina verður hugað að mati á umhverfisáhrifum.

Tímaáætlanir um skil á matskýrslu um mat á umhverfisáhrifum og á framkvæmdir eru ekki komnar fram á þessu stigi málsins.

## 2. MÖGULEGT ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR

Við mat á umhverfisáhrifum verður metið það landsvæði sem framkvæmdin getur haft áhrif á.

## 2.1 Staðhættir

Framkvæmdin er að mestum hluta í fyrrum Torfalækjahreppi nú Húnavatnshreppi sem saman stendur af fyrrnefndum hreppi ásamt Sveinsstaða-, Svínavatns-, Bólsstaðarhlíðar og nú síðast Ásahreppi.

Í Torfalækjahreppi eru ásar og mýrar einkennandi fyrir landslagið en sveitin er stundum kölluð Ásar. Frá Reykjanibbunni, ysta tind Svínadalsfjalls, er gott útsýni og sést vel yfir votlendisflæmið sem er norður og vestur af Reykjum. Á Reykjum er jarðhiti og hefur verið kennt þar sund frá því um 1820.

Svínavatn er 11 km langt og er að mestu í Svínavatnshreppi. Úr vatninu fellur Fremri-Laxá og er í henni bæði silungs- og laxveiði. Áin fellur síðan í Laxárvatn. Milli Laxárvatns og Fremri-Laxár er Hafranes og er það lyngi vaxið og votlent með köflum. Það nær suður að Hafratjörn sem er sunnan við Kagaðarhól. Á milli Hafratjarnar og Reykja eru Orrastaðir og Hamrakot og einkennist landið af grýttum ásum og flóum. Torfavatn er í Reykjaflóanum rétt norðan við Reyki en flóinn er að mestu þornaður upp.

Giljá kemur úr Sauðdal og hefur hún grafið myndarlegt gil sem er inn á framkvæmdasvæðinu.

Lýsing á staðhátum er tekið úr ritinu Húnaþing 2 (Jón Torfason og Stefán Á Jónsson 1978).

## 2.2 Gildandi skipulag á framkvæmdasvæðinu

Svæðisskipulag Austur-Húnavatnssýslu 2004-2016 býður staðfestingar umhverfisráðherra en hefur verið samþykkt af Skipulagsstofnun. Til er aðalskipulag fyrir Svínavatnshrepps 1992-2012 og var það staðfest 1993.

## 2.3 Landnotkun

Húnavallabraut mun að einhverju leyti breyta landnotkun á svæðinu þar sem vegurinn t.d. fer yfir ræktuð svæði að hluta. Í matsskýrslu verður gerð grein fyrir að hvaða leyti framkvæmdin mun hafa áhrif á landnotkun á svæðinu.

## 2.4 Samfélagsáhrif

Hringvegurinn liggur nú í gegn um Blönduós. Styttri vegalengdir milli svæða hafa almennt í för með sér aukna samfélags- eða þjóðhagslega arðsemi. Telja verður líklegt að með Húnavallabraut fari talsverður hluti umferðarinnar milli Eyjafjarðarsvæðisins og höfuðborgarsvæðisins þennan nýja veg í stað þess að aka gegn um Blönduós. Þó gæti fjárhæð gjalds fyrir að aka veginn ráðið miklu um hver umferðin yrði (Sjá t.d. Jón Þorvaldur Heiðarsson 2005). Auk umferðar frá Skagaströnd verður að telja líklegt að umferð til og frá Sauðárkróki, Siglufirði og jafnvel Ólafsfirði eftir að Héðinsfjarðargöng hafa verið tekin í notkun fari áfram um Blönduós. Telja verður engu að síður að ný lega aðalleiðarinnar milli höfuðborgar- og Eyjafjarðarsvæðisins talsvert frá þéttbýlinu kunni að hafa nokkur samfélagsleg áhrif í Blönduósbæ.



## 2.5. Náttúruminjaskrá

Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á minjar sem eru á náttúruminjaskrá (1996) þar sem engar slíkar minjar eru inni á framkvæmdasvæðinu.

Nokkrar minjar á náttúruminjaskrá eru þó í nágrenni framkvæmdasvæðisins eins og t.d.:

Eylendið, Flóðið og Húnavatn, Sveinsstaðahreppi, Torfalækjarhreppi, A-Húnavatnssýslu. (1) Húnaós, Húnavatn, Hnausakvísl með bökkum og hólum, eylendið frá Giljáreyrum suður undir Hnausa. Flóðið og óshólmar Vatnsdalsár í Vatnsdal. (2) Flæðimýrar, óshólmar og vötn með fjölbreyttu lífi. Vatnsdalsá.

## 2.6 Menningarminjar

Svæðisskráning hefur þegar farið fram á minjum í hreppnum á vegum Fornleifastofnunar Íslands. Nauðsynlegt er að benda á að reynslan hefur sýnt að allt að 40% þeirra minja sem finnast við vettvangskönnun koma hvergi fram í heimildum.

Vegstæðið fer um lönd 14 jarða í hreppnum og byggt á þeirri svæðisskráningu sem gerð hefur verið eru að meðaltali 840 minjastaðir á þessum jörðum og má því búast við frá 84 – 168 minjastöðum í og við veglínu.

Samkvæmt heimildum hófst byggð á svæðinu um 900 og því má búast við búsetuminjum frá ýmsum tímabilum. Talsverður búskapur er enn á tilvonandi framkvæmdasvæði og er líklegt að framkvæmdir á 20. öld, s.s. stækkun og sléttun túna hafi valdið einhverju raski á fornminjum.

Við heimildakönnun var ekkert sem benti til þess að friðlýstum fornminjum stafaði hættu af tilvonandi framkvæmdum. Friðlýstar minjar eru í landi Svínavatns.

## 2.7 Náttúrufar

### 2.7.1 Gróðurfar

Svæðið sem um ræðir hefur verið kortlagt í verkefninu Nytjaland (Landbúnaðarháskóli Íslands - nóvember 2005) en ekki er vitað um aðrar heimildir um gróður á svæðinu. Ljóst er af kortum að gróður er allfjölbreyttur á því svæði sem fyrirhugað vegarstæði liggur um. Þar er mólendi af mismundandi toga, votlendi, deiglendi, graslendi og ræktað land. Votlendi er töluvert útbreitt norður af Reykjum og nær samfelld á miðbiki framkvæmdasvæðisins.

Þar sem gróðurlendi eru nokkuð fjölbreytt má reikna með að allmargar tegundir finnist á svæðinu. Válistategundin Stefánssól (*Papaver radicum*) gæti t.d. fundist á áhrifasvæði fyrirhugaðs vegar.

### 2.7.2 Fuglalíf

Á svæðinu er mólendi, votlendi, ár og tjarnir. Það má búast við nokkuð fjölbreyttu fuglalífi t.d. vaðfuglum, straumönd, rjúpu o.fl.

Ritað hefur verið um fuglalíf við Blönduós í fuglatímaritinu Blika (t.d. Kristinn H. Skarphéðinsson 1990) en lítið um svæðið sem fyrirhuguð framkvæmd nær yfir. Kristinn Pálsson frá Blönduósi hefur birt fuglaathuganir við Blönduós og nágrenni, í Blika og Týli.

Athuganir á framkvæmdasvæðinu sjálfu eru því af skornum skammti en upplýsingar um fuglalíf í nágrenninu munu nýtast að einhverju leyti.

### 2.7.3 Straumvötn

Fyrirhuguð veglína sker nokkur fiskauðug vatnasvæði, þar sem hlunnindi vegna nýtingar á lax og silungsstofnum eru veruleg svo sem í Giljá, Fremri-Laxá og Blöndu.

Töluverðar athuganir liggja fyrir á lífríki fallvatna á þessu svæði, einkum hvað varðar fiskstofna ána og góðar upplýsingar því til um lífríki ána og nýtingu þeirra, sem ættu að nýtast vel og minnka þörf fyrir nýjar rannsóknir vegna nýrrar veglínu. Miklar rannsóknir fóru t.a.m. fram á Blöndu vegna virkjunar árinna og einnig eru til gögn um lífríki Giljár og Fremri-Laxár.

### 2.7.4 Jarðfræði

Engar jarðmyndanir sem eru á náttúruminjaskrá eru í nágrenni fyrirhugaðs vegstæðis (sjá kafla 2.5).

### 2.7.5 Landslag

Vegurinn mun liggja yfir eldri vegi að litlum hluta en fara yfir mólendi, votlendi, ár og hluta til yfir ræktað land eða land sem er notað fyrir beit.

Á framkvæmdasvæðinu er ekkert á náttúruminjaskrá. Jarðhiti er við Reyki.

## 3. LÝSING FRAMKVÆMDAR

Frá Stóru-Giljá liggur Reykjabraut nr. 724 að Svínavatni og við Tinda tengist hún Svínvetningabraut nr. 731 (sjá mynd 1). Nýr vegur mun tengjast Hringveginum rétt sunnan við Giljá og liggja yfir þessa tvo vegi en að litlum hluta. Brú yfir Blöndu mundi síðan vera á móts við Fagranes í Langdal. Fremri-Laxá verður einnig brúuð (20-30 m) en sett ræsi í Giljá að svipaðri stærð og það er í henni undir Hringveginum.

Frumhönnun hefur farið fram á veglínunni og miðast hún við B3 veg. Áætlaður kostnaður við B3 veg er 7-800 Mkr.

Leið ehf. stefnir að því að láta hanna bæði hefðbundinn veg af vegtegund B3 og einnig af tegundinni B1, sem er svonefndur 2 + 1 vegur, sem eru talsvert breiðari en venjulegir vegir. Um slíka vegi er m.a. fjallað í skýrslu frá 2001 eftir Harald Sigþórsson og Sigurð Örn Jónsson hjá verkfræðistofunni

Línuhönnun hf. Með grófu mati má gera ráð fyrir að slíkur vegur sé um 50% dýrari en hefðbundinn vegur af gerðinni B3. Þá þarf að athuga sérstaklega hvort veglínur þess vegar yrðu eitthvað frábrugðnar veglínunum fyrir hefðbundinn veg, sem helst gæti orðið þar sem halli er í landi. Miðað yrði við að gerð beggja vegtegundanna yrði boðin út og það síðan látið ráðast af fjárhæð tilboða og fleiri atriðum hvort tegundin yrði fyrir valinu.

### 3.1 Leið 0 óbreytt ástand

Hringvegurinn á milli Syðri Brekku og Fagraness um Blönduós uppfyllir öll skilyrði um nútíma veg (vegflokkur C1, sjá kafla 8). Á milli Stóru-Giljár, um Reykjabraut og Svínvetningabraut, og að Hólsbergi er vegur að gerð D og C2 sem uppfyllir ekki núverandi vegstaðla. Einnig vantar í framhaldi brú yfir Blöndu á mótis við Fagranes.

Engin framkvæmd er því 0 kostur.

### 3.2 Leið 1

Leiðin mun liggja af Hringveginum rétt sunnan við Stóru-Giljá, norðan Svínavatns og tengjast Hringveginum við Fagranes í Langadal. Leiðin mun vera tæplega 17 km löng og styttu Hringveginn um 13 km.

Farið verður yfir þrjár ár á leiðinni; Stóru-Giljá, Fremri-Laxá og Blöndu. Yfir Blöndu þarf stóra brú (um 100 m) og einnig þarf brú yfir Fremri-Laxá (20-30 m). Í Stóru-Giljá má hugsanlega setja ræsi, sömu stærðar og er í henni á Hringveginum.

Húnavallabraut mun skera Svínvetninga- og Reykjabraut og verða þær tengdar við veginn. Húnavallabraut verður tengd við Hringveginn með T-vegamótum.

Aðeins er um þessa einu leið að ræða og því ekki fjallað um aðra valkosti.

### 3.3 Vegtæknileg atriði

Núverandi vegur, Hringvegur 1 á milli Stóru-Giljár í Vatnsdal og Fagraness í Langadal, er að C1 vegflokkategund. Hönnunarhraðinn á þeim vegi er 90 km/klst en farið er í gegnum Blönduós og fer hámarkshraðinn þar niður í 50 km/klst.

Húnavallabraut verður annað hvort af B1 vegflokkategund (2+1) eða B3. Hönnunarhraðinn á B1 mun miðast við 100 til 110 km/klst en leyfður hámarkshraði á þjóðvegum landsins er 90 km/klst. Vegurinn verður til skiptis eins og tveggja akreina í sömu áttina og vírleiðari á milli akreina gagnstæðra átta. Mun minni slyshætta er svona vegi og t.d. í Svíþjóð hefur hámarkshraði sums staðar verið hækkaður upp í 110 km/klst (sjá t.d. Haraldur Sigþórsson og Sigurður Örn Jónsson 2001).

Gert er ráð fyrir tveimur brúm, yfir Blöndu og Fremri-Laxá, og ræsi í Giljá. Gert er ráð fyrir að brúin yfir Blöndu verði með sömu vegbreidd og B3 en yfir Fremri-Laxá verði hún B1 ef vegurinn verður af þeirri gerð.

### 3.4 Frumathugun

Unnar hafa verið skýrslur um arðsemi þessarar framkvæmdar, annars vegar um fjárhagslega arðsemi (Jón Þorvaldur Heiðarsson 2005) og hins vegar þjóðhagslega arðsemi (Jón Þorvaldur Heiðarsson 2006). Í báðum skýrslum var miðað við annars vegar hefðbundinn veg í flokki B3 og einnig veg í flokki B1, þ.e. 2 + 1 veg. Báðar skýrslurnar gera ráð fyrir nokkurri arðsemi, einkum ef gerður verður hefðbundinn vegur, en arðsemin verður töluvert minni fyrir 2 + 1 veg.

## 4. EFNISMÁL

Mikið magn jarðefna þarf til framkvæmdarinnar. Enn hefur ekkert verið ákveðið um efnistökusvæði nema það sem fæst út úr skeringum. Vegagerðin hefur gert skrá um hugsanlega námur á framkvæmdasvæðinu og má sjá þær sem eru næstar fyrirhugaðri veglínunni á mynd 2.

Í matsskýrslu verður gerð ítarleg grein fyrir efnismálum. Í fyrsta lagi verður gerð grein fyrir efnisþörf og kröfum um eiginleika efna til hinna ýmsu laga í uppbyggingu vegar. Í öðru lagi verða tíundaðir mögulegir efnistökuastaðir og hvaða jarðmyndanir sé þar um að ræða. Í þriðja lagi verður gerð grein fyrir rannsóknnum á magni og gæðum og lögð fram tillaga um efnistöku. Í fjórða og síðasta lagi verða lagðar fram áætlanir um hvernig efnistöku skuli hagað og hvernig gengið skuli frá efnistöku.

### 4.1 Þekktar námur

Vegagerðin hefur gert skrá yfir hugsanlegar námur á svæðinu og eru þær sem eru næstar veglínunni tíundaðar hér fyrir neðan. Taka verður fram að hér eru aðeins tilgreindar nokkrar námur sem eru nálægt framkvæmdasvæðinu og eru á loftmyndagrunni en ekki tekin afstaða til hvort þær séu nothæfar í þessa framkvæmd eða hvað mikið efnismagn er í þeim.

Reykjanáma 2	Blanda (Holtastaðir)
Reykjanáma 1	Blanda (Gunnfríðarstaðarnáma)
Öxl	Háimelur
Brekkunáma	Steinholtsnáma
Reykjabót	Litla-Giljá
Langihryggur	

Staðsetningar á námunum má sjá á loftmynd á mynd 2 en flatarmál og efnismagn þeirra hefur ekki verið afmarkað að svo stöddu. Í matsskýrslu verður gerð grein fyrir þeim námum sem koma til greina fyrir framkvæmdina og efnismagni þeirra.

## 4.2 Ætluð efnispörf og efnistaka

Í töflu 1 er sýnd ætluð efnispörf fyrir leið 1.

Tafla 1. Áætluð efnispörf í Húnavallabraut að gerð B3.

Efni	Magn m <sup>3</sup>	Magn m <sup>2</sup>
Fylling	382.600	
Neðra burðarlag	92.100	
Efra burðarlag	25.800	
Fláafleygar	75.400	
Klæðning		3.200
Axlir		6.300
Samtals	575.900	9.500

Út úr skeringum má fá 265.000 m<sup>3</sup> og jafnvel meira.

Ekki hefur verið reiknuð út efnispörfin í B1 (2+1) veg en gróflega má margfalda efnismagnið sem fer í B1 með 1,5 og yrði þá útkoman 878.100 m<sup>3</sup>. Hér verður þó að taka fram að á sléttu landi yrði þetta líklega ofmat en í hliðarhalla vanmat. Í þessu tilfelli jafnast þetta líklega út.

## 5. AÐFERÐAFRÆÐI, UNDIRBÚNINGUR OG RANNSÓKNIR

### 5.1 Aðferðafræði

Til að meta umhverfisáhrif ákveðinnar framkvæmdar þarf að afla ýmissa upplýsinga um áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Grunn gögn eru kort og skriflegar heimildir. Einnig er nauðsynlegt að afla gagna með rannsóknum fáist ekki nauðsynlegar upplýsingar í þegar útgefnum heimildum eða gagnagrunnum. Gera verður ráð fyrir að flestar athuganir verði að fara fram að sumri til. Ýmislegt má þó kanna að vetri til, hamli snjóalög ekki slíkum athugunum. Á grunni athugana og gagnasöfnunar þeim tengdum verða til rannsóknaskýrslur og/eða greinargerðir. Slíkar skýrslur sýna hvaða ástand ríkir á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Þá verða ætluð áhrif framkvæmdarinnar á svæðið borin saman við ríkjandi ástand. Fæst þá annað hvort huglægt eða reiknað mat á áhrifunum.

Unnið er í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 með áorðnum breytingum og reglugerð nr. 671/2000 en einnig er farið eftir alþjóðlegum viðmiðunareglum, stöðlum og leiðbeiningum Skipulagsstofnunar, ef þær eru til staðar.

### 5.2 Rannsóknir

Gerð hefur verið fornleifaskráning (Sædis Gunnarsdóttir 2001) á svæðinu og vatnakerfið hefur verið vel rannsakað. Lítið hefur verið ritað um fuglalíf en til eru athuganir í nágrenni t.d. við Blönduós. Landbúnaðarháskóli Íslands hefur gert kort um nytjaland á framkvæmdasvæðinu. Til eru skýrslur um jarðhita á svæðinu (sjá t.d. Helgi Torfason og Magnús Ólafsson 1990, Þórólfur H. Hafstað og Freysteinn Sigurðsson 2002).

### 5.2.1 Samfélagsáhrif

Í ljósi mikillar umræðu um neikvæð áhrif þess fyrir Blönduós ef Þjóðvegur 1 (Hringvegur) muni ekki liggja lengur gegnum þéttbýlið er ljóst að áhersla á samfélagslega þætti hlýtur að verða mikil í væntanlegu umhverfismati vegarins.

Afla þarf upplýsinga um ýmsa samfélagsþætti og hugsanlegar breytingar á þeim, annars vegar á nærsvæði framkvæmdarinnar og hins vegar þeim svæðum sem fjær liggja. Samkvæmt leiðbeiningum á vef Skipulagsstofnunar falla þeir þættir sem beina þarf sjónum að undir „Hagrænir og félagslegir þættir“ og „Heilsa og öryggi“. Til að svara á ítarlegan hátt spurningum um líkleg áhrif á samfélag og vegfarendur sýnist þurfa að rannsaka eftirfarandi atriði:

#### **Áhrif af færslu þjóðvegarins suður fyrir Blönduós á þjónustustarfsemi sem er tilkomin þar vegna legu þjóðvegarins gegnum bæinn.**

*Fá upplýsingar um fjölda starfa í verslun og þjónustu, m.a. með viðtölum við forsvarsmenn fyrirtækja og stofnana og skv. opinberum hagskýrslum. Athuga samsetningu þeirra sem nýta sér verslun og þjónustu á Blönduósi. Greina má viðskiptavinum í fjóra hópa: 1) Ferðalanga á leið gegnum Blönduós til fjarlægari áfangastaðar. 2) Ferðalanga sem dvelja í nágrenni Blönduóss um lengri eða skemmri tíma (t.d. í sumarhúsum). 3) Íbúa í nágrenni Blönduóss og 4) íbúa á Blönduósi. Upplýsingar um þetta má nálgast með gerð staðbundinna kannana í verslunum og á þjónustustöðum.*

*Meta þarf líkindi þess að ferðalangar á leið gegnum Blönduós breyti hegðun sinni við færslu þjóðvegarins miðað við núverandi aðstæður og hvort þeir myndu nýta sér nýjan áningarstað yrði hann byggður upp við nýja veginn, t.d. í grennd við Húnavelli. Upplýsingar um þetta má nálgast með gerð úrtakskannana t.d. á Akureyri og í Reykjavík.*

#### **Áhrif af styttingu þjóðvegarins fyrir íbúa á svæðum austan og vestan Blönduóss.**

*Undir þetta falla athuganir á breytingum atvinnu- og þjónustusvæða með styttingum vegalengdum og breytingar á samskiptum. M.a. verði stuðst við svokallað samskiptalíkan til að skoða þessar breytingar.*

#### **Áhætta vegfarenda við að aka núverandi veg miðað við nýja legu, þetta innifelur einnig áhættu bæjarbúa á Blönduósi.**

*Meðal annars hefur verið beitt aðferð af umferðarsérfræðingum sem kallast umferðaröryggisrýni núverandi vegakerfis (e. road safety audit on existing roads).*

#### **Áhrif af legu þjóðvegarins gegnum þéttbýlið á umhverfisgæði og tengingar milli bæjarhluta.**

*Í þessu sambandi þyrfti að skoða aðgengi og/eða aðskilnað (e. severance) sem þjóðvegurinn kann að valda milli hverfa innan Blönduóssbæjar. Framkvæmd getur átt sér stað með könnun meðal íbúa og gesta auk þess sem þetta tengist umferðaröryggisrýni sem minnst er á hér að ofan.*

**Mismun á veðuraðstæðum á núverandi vegi og breyttri leið.**

*Rýnihópar meðal vegfarenda, sér í lagi atvinnubílstjóra, geta brugðið ljósi á þennan þátt auk sérfræðialits veðurfræðinga.*

**Breytt samskipti á nærsvæði framkvæmdarinnar og áhrif á uppbyggingu annarra innviða svæðisins.**

*Undir þetta falla mögulegar breytingar á skólaakstri Húnavallaskóla og öðrum samskiptum á nærsvæði framkvæmdarinnar, t.d. með viðtölum við íbúa samhliða skoðun á breyttum tengingum milli staða.*

*Uppbygging nýrrar brúar yfir Blöndu um miðjan Langadal kann að hafa áhrif á lagningu hitaveitu í austanverðan dalinn. Athuga þarf hversu mikið aðstæður kunna að breytast að þessu leyti.*

*Breyttar tengingar íbúa í nágrenni Svínvatns við Blönduós. Í þeim tilvikum sem koma fram möguleg neikvæð áhrif breyttrar legu Þjóðveggar 1 á þessum slóðum er mikilvægt að í rannsókninni verði bent á möguleg mótvægisáhrif, séu þau sýnileg.*

**5.2.2 Veðurfar**

Þær veðurstöðvar sem eru starfræktar í dag í nágrenni fyrirhugaðs vegstæðis eru: Blönduós, sjálfvirk veðurstöð Veðurstofu Íslands starfrækt frá árinu 2003; Blönduós, sjálfvirk veðurstöð frá Vegagerðinni starfrækt frá 1998; Vatnsskarð, sjálfvirk veðurstöð Vegagerðar starfrækt frá 1996; sjálfvirk veðurstöð Landsvirkjunar við Blöndulón. Gögn frá þessum stöðvum og e.t.v. fleiri liggja fyrir og berast stöðugt upplýsingar um veðurhæð og hitastig. Þessi gögn má nýta til samanburðar á veðurfarsþáttum á framkvæmdasvæðinu.

**5.2.3 Fuglalíf**

Farin verður ein ferð um sumar (júní) og fyrirhuguð veglína gengin. Einnig verður fuglalífið athugað við Hafratjörn þar sem fyrirhuguð veglína mun liggja rétt sunnan megin við tjörnina. Þeir fuglar sem sjást verða skráðir og lagt mat hvort um varpfugla sé að ræða eður ei. Athuganir ná a.m.k. yfir 300 m breitt svæði beggja handa og víða meira.

Niðurstöður verða birtar í skýrslu og vitnað í þær heimildir um fuglalíf á svæðinu og í nágrenni. Greint verður sérstaklega frá sjaldgæfum tegundum ef þær eru á svæðinu.

Helstu niðurstöður verða birtar í matsskýrslu og lagt mat á áhrif vegagerðar á fuglalíf á framkvæmdasvæðinu.

**5.2.4 Gróðurfar**

Áætlað er að kortleggja gróður á vegarstæði og a.m.k. 100 m belti sitt hvoru megin frá miðju veglínu. Einnig verða háplöntutegundir skráðar og litið sérstaklega eftir sjaldgæfum tegundum. Til eru kort úr verkefninu „Nytjaland“ af svæðinu sem um ræðir en aðrar ritaðar heimildir um gróðurfar þar hafa ekki fundist. Þau gögn sem til eru verða nýtt til að flýta fyrir gagnasöfnun og úrvinnslu t.d. kortin úr nytjalandsverkefninu.

Unnin verða gróðurkort sem sýna gróðurlendi á vegarstæðum og áhrifasvæðum þeirra. Gróðurlendum verður lýst í skýrslutexta og gerð grein fyrir gróðurþekju. Tegundasamsetningu og fjölbreytni gróðurlenda verður lýst og greint frá hvort sjaldgæf gróðurlendi, sjaldgæfar tegundir, tegundir sem eru friðlýstar eða á valista, finnast á svæðinu. Áhrif efnistöku og vegagerðar á gróður verða metin.

### 5.2.5 Straumvötn

Fara þarf yfir fyrirbyggjandi gögn og skoða m.t.t. til hugsanlegra áhrifa fyrirhugaðra framkvæmda á lífríki ána. Í matsskýrslu verður gerð grein fyrir gögnunum, helstu niðurstöðum og hugsanlegum áhrifum framkvæmda á árnar m.t.t. gagnanna.

### 5.2.6 Jarðfræði - Jarðmyndanir

Í matsskýrslu verður fjallað almennt um jarðfræði svæðisins svo og um merkar og/eða sjaldgæfar jarðmyndanir, er kunna að finnast á framkvæmdasvæðinu. Í matsskýrslu verður fjallað almennt um jarðfræði svæðisins. Nokkuð er um jarðhita á svæðinu sem athuga þarf nánar.

### 5.2.7 Landslag

Áhrif framkvæmdarinnar á landslag þ.e. ásýnd landsins verður metið í nokkrum þáttum (Ólafur Árnason 2005):

1. Heildaryfirbragð. Útlit, form og lega landsins, útsýni og eðli svæðisins í heild sinni.
2. Megin þekja landsins. Breytingar á yfirborði lands, sem er einkennandi fyrir landslag á svæðinu, t.d. mólendi eða hraun.
3. Ferli sem mótar landið. Inngrip í náttúrulega ferla t.d. breytingar á árfarvegum.
4. Stök. Áberandi staðir eða fyrirbæri sem skera sig úr landslagsheildinni vegna sérstöðu sinnar.
5. Sérstakt mikilvægi. Landslag með sérstaka merkingu fyrir heimamenn eða samfélagið í heild t.d. vegna sögulegs bakgrunns.

### 5.2.8 Efnisrannsóknir

Gerð verður grein fyrir rannsóknum og niðurstöðum þeirra á öllum athugunum á mögulegum stöðum til efnisnáms til nýtingar við gerð mannvirkisins. Mögulegir efnistökuastaðir verða tíundaðir. Fjallað verður um gróðurfar efnistökusvæða, efnisgerð, áætlað heildarmagn og hve mikið efni verði þar tekið og síðast en ekki síst um tilhögun efnistöku og frágang að henni lokinni.

### 5.2.9 Fornminjar

Könnun á fornleifum og öðrum minjum vegna tilvonandi vegstæðis í Húnavatnshreppi er skipt í tvo hluta *svæðisskráningu* og *aðalskráningu*.

Við svæðisskráningu er safnað öllum heimildum um fornminjar í hreppnum. Fornleifastofnunar Íslands hefur þegar gert svæðisskráningu á minjum fyrir svæðið.



Í aðalskráningu felst vettvangskönnun, þ.e. leitað verður þeirra minja sem fundust við svæðisskráningu og nánasta umhverfi vegstæðanna gengið til að staðsetja minjar sem ekki koma fram í heimildum.

Við vettvangskönnun verður gengið eftir öllum veglínunum og verður 300 metra svæði frá miðlínu vegar kannað af nákvæmni. Allar rústir á þessu svæði verða staðsettar með GPS (Global Positioning System) staðsetningartæki, ljósmyndaðar, teiknaðar og þeim lýst. Allar upplýsingar verða síðan færðar inn í GIS (Geographical Information system) og unnið úr þeim þar. Í lokin verður lagt mat á þá hættu sem fornminjum stafar af framkvæmdum

Allar fornminjar á svæðinu verða merktar inn á nákvæm kort og þeim lýst. Metin verður sú hættu, sem mismunandi fornminjum stafar af framkvæmdinni.

#### **5.2.10 Lagnir**

Gerð verður grein fyrir lögnum á svæðinu og haft samráð við þá aðila sem hafa umsjón með þeim.

### **6. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM - VINSUN**

Meginatriðin, sem fjallað verður um í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, eru fjögur.

Í fyrsta lagi áhrif framkvæmdarinnar til skemmri og lengri tíma á náttúrufar. Fjallað verður um gróðurfar, fuglalíf og vatnafar svæðisins.

Í öðru lagi áhrif náttúrufars svæðisins á val vegstæðis og rekstur mannvirkisins.

Fjallað verður um veðurhæð, snjókomu og skafrenning og áhrif þeirra þátta ásamt landslaginu á val vegstæðis.

Í þriðja lagi verður fjallað um fornminjar og áhrif þeirra á val vegstæðis.

Í fjórða og síðasta lagi verður fjallað um efnismál, einkum um námur, skeringar og jarðrask og áhrif þeirra á val vegstæðis.

## 7. KYNNING OG SAMRÁÐ

Drög þessi ásamt yfirlitsupprætti verða til kynningar á heimasíðu Leiðar ehf. (<http://www.leid.is>) og Náttúrustofu Vestfjarða (<http://www.nave.is>).

### 7.1 Kynning á drögum að matsáætlun

Áform Leiðar ehf. voru tilkynnt sveitarstjórnnum þeirra sveitarfélaga sem vegurinn mun liggja um, þ.e. Blönduósbæ og Húnavatnshrepp, með bréfi, dags. 25. janúar 2006.

Öllum eigendum lands sem væntanlegur vegur liggur um voru með bréfi frá 24. febrúar 2006 (sjá fylgiskjal), sem með fylgdi uppdráttur af veglínuninni á korti, kynnt þessi áform og óskað eftir athugasemdum ef einhverjar væru.

### 7.2 Kynning

Eftir að tillaga að matsáætlun hefur verið auglýst mun Leið ehf. verða með frekari kynningu um framkvæmdina að höfðu samráði við sveitarstjórnir á svæðinu.

### 7.3 Samráðsaðilar

Sveitarstjórnnum Húnavatnshrepps og Blönduósbæjar hefur verið kynnt framkvæmdin svo og landeigendum og verður óskað eftir samráði við þá t.d. við val á námum. Veiðimálastjóra, Heilbrigðiseftirliti Norðurlands vestra, Símanum hf. og veitustofnunum verður kynnt framkvæmdin og óskað eftir samráði um þá þætti sem snúa að þeim.

### 7.4 Umsagnir - athugasemdir

Í matsáætlun verða upplýsingar um afstöðu þeira aðila sem hafa tjáð sig efnislega um framkvæmdina eða tillögu að matsáætlun.

Engar athugasemdir hafa borist frá landeigendum í framhaldi af bréfi Leiðar ehf. (sjá kafla 7.1 og fylgiskjal).

Í svari Blönduóssbæjar, dags. 9. febrúar sl., er vísað í bókun sem samþykkt var á fundi bæjarráðs þann 1. febrúar sl. og staðfest í bæjarstjórn þann 7. febrúar 2006 og var svohljóðandi:

*„Bæjarstjórn bendir forsvarsmönnum fyrirtækisins á að sameiginlegur vettvangur heimamanna um þessi mál er innan Samvinnunefndar um svæðisskipulag Austur-Húnavatnssýslu 2004-2016. Samvinnunefnd hefur tekið afstöðu til lagningu vegar um umrætt svæði í bréfi dags. 7. apríl 2005. Þar kemur m.a. fram að það er „samdóma álit heimamanna að lega hringvegur sé allan hátt farsælust fyrir héraðið um Blönduós“. Hins vegar hefur verið í umræðu sveitarstjórnarmanna á Norðurlandi vestra og fleiri hagsmunaaðila verið vilji til að kanna ofan í kjölinn þann möguleika að færa hringveginn yfir á Þverárfall og þaðan yfir í Hjaltadal og leggja hann þaðan um jarðgöng yfir í Barkárdal með tengingu til Akureyrar. Eins og fram kemur í bréfi Samvinnunefndar má með þeim hætti ná fram afar hagstæðri veltengingu um allt Norðurland.*

*Bæjarráð ítrekar að ofangreind afstaða er óbreytt og getur bæjarráð ekki mælt með því að gerðar séu þær breytingar á svæðisskipulagi sem fram koma í erindi Leiðar ehf.”*

Í ódagsettu svarbréfi Húnavatnshrepps, er vísað í fund hreppsnefndar frá 22. febrúar sl. þar sem erindið var tekið fyrir og eftirfarandi ályktun samþykkt samhljóða:

*„Hreppsnefnd Húnavatnshrepps leggst ekki gegn því að kannaðir séu nýir möguleikar á vegstæði fyrir þjóðveg nr. 1. Hreppsnefndin leggur þunga áherslu á að haft sé náð samráð við landeigendur og aðra heimamenn um ný vegsvæði. Hins vegar hafnar hreppsnefnd Húnavatnshrepps öllum hugmyndum um veggjald á vegum sem íbúar hreppsins þurfa að aka daglega um.”*

## 8. ORDASKÝRINGAR

### Vegagerðin

#### Vegflokkar:

B1 = Vegir með tveimur akreinum, öxlum og/eða kantsteinum.  
Breidd = 13,5 m án kantsteina. ADU > 4.000 (dreifbýli).

B3 = Vegir með tveimur akreinum, öxlum og/eða kantsteinum.  
Breidd = 8,5 m án kantsteina. ADU > 600 (dreifbýli).

C1 = Vegir með tveimur akreinum.

Breidd = 7,5 m án kantsteina. ADU > 100 (dreifbýli).

D = Vegir með einni akrein (með útskotum).

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/pages/vv\\_tegundir.html](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/pages/vv_tegundir.html) (18. janúar 2006).

## 9. GÖGN OG HEIMILDIR

### 9.1. Heimildir

Fornleifaskrá, Skrá um friðlýstar fornleifar, Ágúst Ó. Georgsson tók saman, Fornleifanefnd, Þjóðminjasafn Ísland 1990.

Haraldur Sigþórsson og Sigurður Örn Jónsson. 2001. 2+1 vegur. Um útfærslu umferðarmikla þjóðvega í grennd við höfuðborgarsvæðið. Línuhönnun.

Helgi Torfason og Magnús Ólafsson. 1990. Rannsókn á jarðhita í Torfalækjar-, Svínavatns- og Engihlíðarhreppum, Austur-Húnavatnssýslu. Orkustofnun OS-90041/JHD-22 B 13.

Jón Torfason og Stefán Á Jónsson. 1978. Torfalækjahreppur: í Húnaþing 2. Búnaðarsamband Austur-Húnavetninga, bls 254-256.

Jón Þorvaldur Heiðarsson. 2005. Stytting Þjóðveggar 1 í Húnaþingi í einkaframkvæmd. Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

Jón Þorvaldur Heiðarsson. 2006. Stytting Þjóðveggar 1 í Húnaþingi. Mat á þjóðhagslegri arðsemi. Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

Ólafur Árnason. 2005. Aðferðir við mat á landslagi. Unnið fyrir Línuhönnun, Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar, Landvirkjun og Landsnet. Línuhönnun, bls 106.

Sædis Gunnarsdóttir. 2001. Menningarminjar í Austur-Húnavatnssýslu 1.hefti. Greinargerð og fornleifar í Sveinsstaðahreppi. 2.hefti. Fornleifar í Áshreppi og Torfalækjarhreppi 3.hefti. Fornleifar í Svínavatnshreppi og Bólstaðarhlíðahreppi 4.hefti. Fornleifar í Engihlíðahreppi 5. hefti Fornleifar í Vindhælishreppi. FS148-01131.

Þórólfur H. Hafstað og Freysteinn Sigurðsson. 2002. Yfirlit um vatnafar í Austur-Húnavatnssýslu: samantekt vegna svæðisskipulags. Unnið fyrir Héraðsnefnd Austur-Húnavetninga. OST GRG ÞHH-FS-2002/04 20.

## 9.2 Gögn

### **Loftmyndir ehf.**

Uppréttar loftmyndir af svæðinu.

### **Landmælingar**

Kort af landmælingadiski.

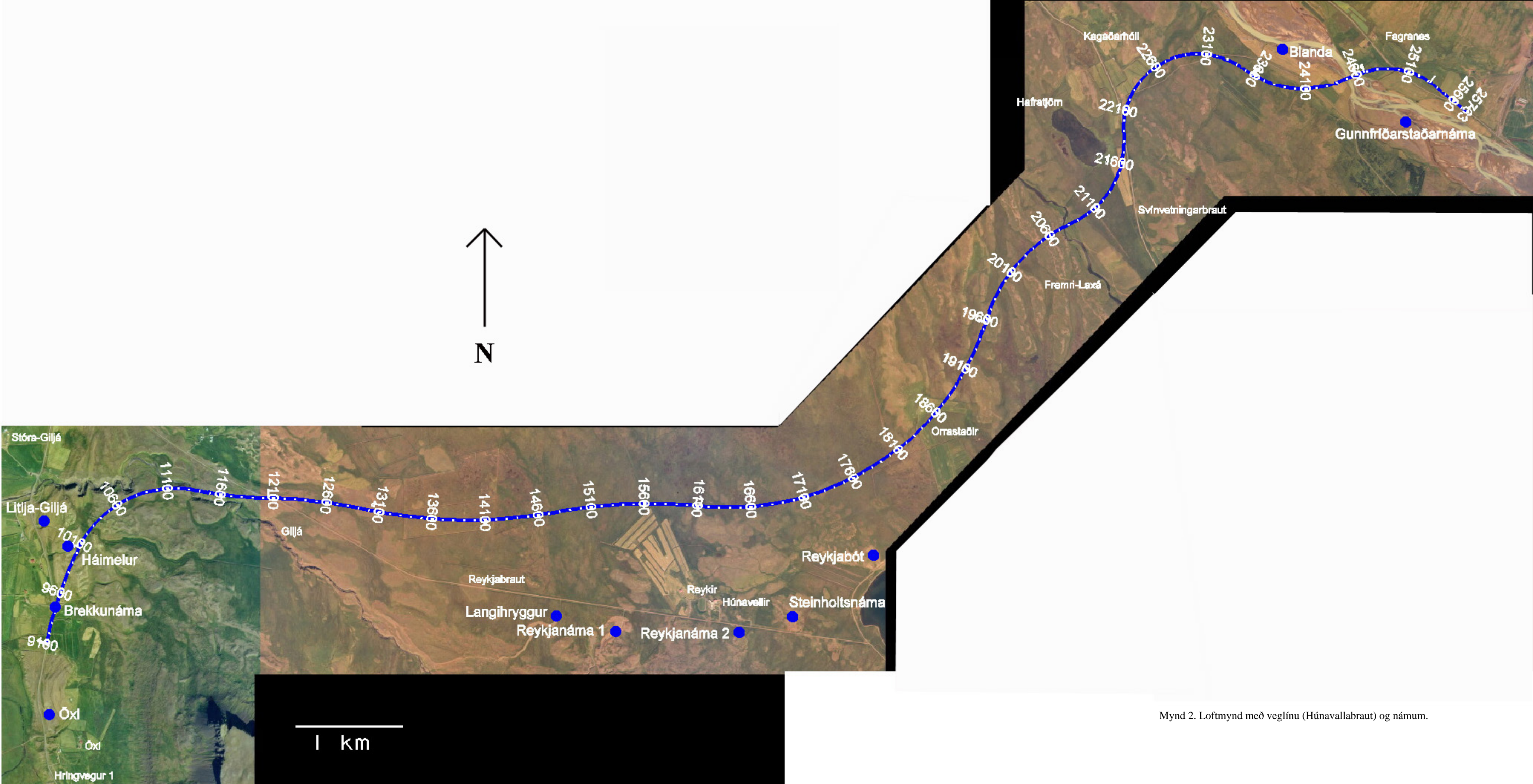
### **Leið ehf.**

Upplýsingar á vef Leiðar ehf. <http://www.leid.is>

### **Úmsagnir og athugasemdir**

Húnavatnshreppur. 2006. Ályktun Húnavatnshrepps um ný vegsvæði í Húnavatnshreppi, dags. 22. febrúar 2006.

Blönduóssbær. 2006. Bókun á fundi bæjarráðs þann 1. febrúar og staðfest í bæjarstjórn þann 7. febrúar 2006 um erindi Leiðar ehf. vegna vegagerðar norðan Svínavatns. dags. 9. febrúar 2006.



Mynd 2. Loftmynd með veglínu (Húnavallabraut) og námum.

Bolungarvík, 24. febrúar 2006.

Ágætu skráðir eigendur neðangreindra jarða í Húnavatnshreppi og Blönduóssbæ!

Það tilkynnist hér með að Leið ehf., sem er félag sem hefur þann tilgang að beita sér fyrir framþróun í samgöngum á landi, hefur til athugunar lagningu vegar norðan Svínavatns í Austur-Húnavatnssýslu með legu í aðalatriðum eins og sýnd er á meðfylgjandi korti (ljósblá lína), þ.e. frá Syðri Brekku sunnan Giljár, yfir Giljá móts við Beinakeldu og þaðan norðan Reykjabrautar og sunnan Orrastaða. Laxá yrði brúuð sunnan Hafratjarnar og Blanda við Fagranes. Komið yrði á Hringveg í Langadal. Tekið skal fram að þessar athuganir eru á frumstigi og óvíst hvort af þessum áformum verður þótt margt bendi til þess að um arðsama framkvæmd geti verið að ræða. Um er að ræða veg sem lagður yrði í svonefndri einkaframkvæmd og gjöld heimt af þeim sem vildu nýta sér hann til greiðslu kostnaðar nema líklega yrði innansveitarumferð undanþegin gjaldi. Þá er til sérstakrar skoðunar að hafa veginn breiðari en venja er, jafnvel svonefndan 2+1 veg með víraleiðara milli akstursstefna, en slíkir vegir eru talsvert öruggari en þeir vegir sem nú eru lagðir víðast hvar hérlendis. Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri hefur unnið mat á þjóðhagslegri arðsemi vegarins og eru niðurstöður þess mats afar jákvæðar ef miðað er við veg af hefðbundinni gerð en nokkru minni arðsemi er af 2+1 vegi.

Þessar hugmyndir hafa verið kynntar þeim sveitarfélögunum sem væntanlegur vegur lægi um þ.e. Blönduóssbæ og Húnavatnshreppi og hlotið afgreiðslu hjá stjórnnum þeirra. Ekki er fallist á þessi áform af hálfu Blönduóssbæjar með vísan til gildandi skipulags auk fleiri atriða en Húnavatnshreppur leggst ekki gegn því að kannaðir séu nýir möguleikar á vegstæði fyrir þjóðveg nr. 1. Í bréfi Leiðar ehf. til áður nefndra sveitarfélaga var rakið að tilefni þessara áforma væru m.a. þau að leitast við að stuðla að auknu umferðaröryggi og meiri afköstum og flytjanleika vegakerfisins, styttingu leiða en jafnframt að koma því til leiðar að umferð milli landshluta sé sem mest á láglandi en fari ekki upp á hálendi landsins þótt um eitthvað styttri leiðir kynni að vera að ræða milli ákveðinna svæða. Var í því sambandi bent á að fyrir Alþingi liggja svohljóðandi tillaga sjö þingmanna: *„Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að undirbúa og hrinda í framkvæmd nauðsynlegum rannsóknum og mælingum til þess að hægt sé að setja veg frá Norðurárdal í Skagafirði um Stórasand til Borgarfjarðar í mat á umhverfisáhrifum svo fljótt sem kostur er. Vegurinn verði í flokki C1, sem er 7,5 metra breiður vegur með bundnu slitlagi. Hafa skal í huga að þessi framkvæmd sé öll eða að hluta unnin sem einkaframkvæmd og að kostnaður við hana greiðist með veggjöldum eftir því sem eðlilegt er. Vegurinn sé tekinn inn í næstu samgönguáætlun eins og hún verður lögð fyrir.“* Þá væri eftir því sem næst væri komist einnig til athugunar lagning heilsársvegar um Kjöl milli Norðurlands og Suðurlands, en sá vegur lægi m.a. milli jöklanna Hofsjökuls og Langjökuls.

Miklu skiptir fyrir Norðurland vestra, Vesturland og að hluta Vestfirði að þjóðvegur 1 sé sem best úr garði gerður og umferð þar megi ganga sem greiðast fyrir sig. Líkur á því að hann verði byggður upp á næstu árum í samræmi við auknar kröfur verða að teljast því minni sem færri aka hann og fleiri aka vegi yfir hálendi landsins. Því er brýnt að íbúar Norðvesturkjördæmis sýni samstöðu og sameinist um veg skynsamlega leið sem væntanlega mætti smám saman breikka frekar og byggja upp. Þykir fara vel á því að hefja það verk í nýstofnuðu sveitarfélagi, Húnavatnshreppi. Þótt vel sé ljóst að þetta kunni að beina umferð frá þéttbýlinu á Blönduósi og raska hagsmunum einhverra þar verður að hafa í huga hagsmuni heildarinnar og þjóðhagslega arðsemi og reyna að stuðla að því að umferð milli landsfjórðunga fari fremur um láglandi sem næst byggðunum í Húnavatnssýslum en yfir hálendið.

Vegur þessa leið er ekki í því svæðisskipulagi fyrir Austur-Húnavatnssýslu sem samþykkt hefur verið í héraðsnefnd og nú er til staðfestingar hjá umhverfisráðuneytinu. Liggur fyrir að óska þarf eftir breytingu á svæðisskipulaginu frá því sem nú er þar sem gert yrði ráð fyrir vegi þessa leið. Öll eru þessi áform þó undir því komin að heimild fái til leggja veginn í því landi sem undir

hann og næsta nágrenni hans þarf. Því er nauðsyn að eigendur þess lands samþykki að láta af hendi það land sem þyrfti undir veg þessa leið - að sjálfsögðu gegn eðlilegum bótum. Ekki er að

svo stöddu farið fram á formlegt svar eða samþykki heldur er þess vænst að þeir eigendur lands sem um ræðir geri þær athugasemdir við þessi áform eða komi með þær ábendingar eða hugsanlega fyrirspurnir sem þeir telja þurfa. Tekið skal fram að lína vegarins er ekki endanlega ákveðin og er raunar ekki nákvæmlega dregin á litprentaða kortið. Því er látið fylgja ljósrit loftmyndar með þeirri línu sem Vegagerðin hefur lagt til. Ef þurfa þykir ætti þó vel að geta komið til greina að færa hana um einhver hundruð metra. Þetta ræðst þó nokkuð af staðháttum umhverfis einstaka hluta vegarins.

Tillaga að mati á umhverfisáhrifum vegarins eru nú í lokavinnslu hjá Náttúrustofu Vestfjarða og er stefnt að því að senda hana þaðan til Skipulagsstofnunar til meðferðar um miðjan næsta mánuð. Mun Skipulagsstofnun að lokinni yfirferð sinni auglýsa opinberlega eftir athugasemdum allra þeirra sem þær kunna að vilja gera. Þeir eigendur lands eða hugsanlega aðrir þeir sem hagsmuna kunna að hafa að gæta og vilja koma að athugasemdum og ábendingum við þessi áform, meðan drögin eru til vinnslu, er bent á að snúa sér til Náttúrustofu Vestfjarða, Aðalstræti 12, 415 Bolungarvík, bréfsími 456-7351, netfang nave@nave.is. Má þá gera ráð fyrir að athugasemda þeirra verði getið í tillögunni ef þær teljast hafa þýðingu fyrir framgang matsins. Sérstaklega skal áréttað að aðeins er um tillögu að mati að umhverfisáhrifum að ræða. Ólíklegt er að farið verði í matið sjálft fyrr en ljóst má telja að ráðist verði í lagningu vegarins.

Virðingarfyllst,

Jónas Guðmundsson,  
formaður stjórnar

Sent skráðum eigendum eftirtalinna jarða sem hér segir:

Brekka	Haukur Magnússon, Brekku, 541 Blönduós.
Syðri-Brekka	Þórir Magnússon, Syðri-Brekku, 541 Blönduós.
Litla-Giljá	Steingrímur Ingvarsson, Litlu-Giljá, 541 Blönduós.
Stóra-Gilja	Sigurður Erlendsson, Stóru-Giljá, 541 Blönduós.
Orrastaðir	Sigríður Hermannsdóttir, Hjallalandi, 541 Blönduós.
Hamrakot	Flosi Ólafsson, Jónsgeisla 1, 113 Reykjavík.
Tindar	Kristín Rós Sigurðardóttir, Tindum 541 Blönduós.
Kagaðarhóll	Stefán Ásberg Jónsson, Kagaðarhóli, 541, Blönduós.
Holtastaðir	Holti Líndal, Holtastöðum, 541, Blönduós.
Fagranes	Jakobína Björg Halldórsdóttir og Jón Ingi Guðmundsson, Fagranesi, 540 Blönduós
Reykir	Húnavatnshreppur og Áshreppur, b.t. Byggðasamlags Húnavallaskóla, Björn Magnússon, 541 Húnavöllum, Grímur Guðmundsson og Jóhanna Stella Jóhannsdóttir, Reykjum, 541 Blönduós, Fjárýsla ríkisins, Sölvhólsögðu 7, 150 Reykjavík.