

# Norðausturvegur

Hófaskarðsleið  
breytingar á veglínu  
við Klapparós og Katastaði



## Inngangur

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

Úrskurður Skipulagsstofnunar um framkvæmdina barst þann 03.08.2005. Fallist var á framkvæmd og allar veglínur sem kynntar voru í matsskýrslu, með skilyrðum. Landeigendur Brekku kærðu úrskurðinn til umhverfisráðherra sem staðfesti hann að viðbættum 2 skilyrðum.

Árið 2007 var framkvæmdin boðin út og hafði Vegagerðin þá valið að leggja veginn samkvæmt veglínu 141/140 að fengnu framkvæmdaleyfi sveitarstjórnar og hófust framkvæmdir á vegum Vegagerðarinnar þá um haustið. Landeigendur Brekku kærðu framkvæmdaleyfið til úrskurðarnefndar skipulags- og byggingamála en niðurstaða nefndarinnar var sú að að leyfið hefði verið lögmætt. Þegar útséð var um að samningar tækjust við landeigendur Brekku hóf Vegagerðin undirbúning eignarnáms. Var land undir veg í landi Brekku síðan tekið eignarnámi í kjölfarið. Haustið 2008 var lagt lögbann á framkvæmdir á 1,3 km löngum kafla vegarins næst Norðausturvegi. Landeigendur Brekku fóru með málið fyrir dóm og stefndu bæði Norðurþingi og Vegagerðinni. Kröfðust þeir þess að bæði framkvæmdaleyfið og eignarnámið yrðu felld úr gildi en héraðsdómur hafnaði þeim kröfum. Nýlega féll svo hæstaréttardómur í málinu þar sem niðurstaðan var sú að ógilda bæri eignarnámið þar sem skilyrði Stjórnarskrárinnar, sbr. lög nr. 33/1944, um almenningsþörf, hefði ekki verið uppfyllt. Dómurinn hafnaði hins vegar kröfu landeigenda um að framkvæmdaleyfið yrði ógilt.

Í dómi Hæstaréttar kemur fram að eignarréttur landeigenda Brekku hafi verið varinn af 1. mgr. 72. gr. stjórnarskrárinnar sem heimilar því aðeins skerðingu þess réttar að almenningsþörf krefji, en við mat á því hvort það skilyrði sé uppfyllt verður að gæta meðalhófs. Í dóminum segir enn fremur að ef unnt hefði verið með ásættanlegum hætti að ná markmiði framkvæmdarinnar með því að leggja veginn um eigið land ríkisins hafi Vegagerðinni borið að fara þá leið. Litið hafi verið svo á við mat á umhverfisáhrifum að allar veglínur sem til greina hafi komið hafi verið ásættanlegar. Í dóminum segir enn fremur að um tiltekin atriði við leið yfir Presthólaland og síðan Katastaðaland hafi verið ívið meiri ókostir en af hinum leiðunum, en sá munur hafi verið óverulegur. Umhverfisáhrif hafi því ekki getað réttlætt ákvörðun Vegagerðarinnar um að leita eignarnáms. Þá var enn fremur tekið fram að sjónarmið ábúenda Presthóla og Katastaða um vegleið yrðu með engu móti lögð að jöfnu við afstöðu eigenda jarðanna, en landeigendur Brekku hefðu eindregið lagst gegn því að verða sviptir eign sinni. Var skilyrði Stjórnarskrárinnar um almenningsþörf ekki talið hafa verið uppfyllt til þess að Vegagerðin gæti beitt eignarnámi gagnvart landeigendum Brekku. Var krafa þeirra um ógildingu eignarnámsins því tekin til greina.

Megin niðurstaðan var sem sé að við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar hefðu allar veglínur verið úrskurðaðar ásættanlegar og umhverfisáhrif allra veglína óveruleg. Enn fremur hefði ekki verið sýnt fram á að vegtæknilegar ástæður eða kostnaður gæti réttlætt það val Vegagerðarinnar að fara fremur um land Brekku í einkaeigu en land Katastaða og Presthóla sem þá var í eigu ríkisins.

Þegar dómurinn féll var þegar búið að leggja stærsta hluta vegarins og hófust þá samningaviðræður við landeigendur Brekku á ný. Samningar hafa nú tekist við landeigendur Brekku um legu vegarins um land þeirra austan Katastaða, Hins vegar þarf Vegagerðin að

breyta áformaðri legu vegarins, sem búið var að bjóða út, á um 1,7-2,1 km löngum kafla frá Norðausturvegi að Katastöðum en það er sá hluti vegarins sem mestur ágreiningur var um. Á þeim kafla þarf að leggja veginn um land Katastaða og Presthóla. Presthólar eru ennþá ríkisjörð en Katastaðir eru nú komnir í einkaeigu, þ.e. í eigu ábúenda Presthóla sem keyptu jörðina eftir að málaferli landeigenda Brekku gegn ríkinu hófust. Land Presthóla og Katastaða er óskipt og eiga Katastaðir 25% af landinu og Presthólar 75%. Landeigendur Katastaða hafa lýst því yfir í viðræðum við Vegagerðina að þeir leggist alfarið gegn því að lína 150 verði valin á kaflanum frá Norðausturvegi að Katastöðum.



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



**Mynd 2.** Borgarás til vinstri, Katastaðir og Katastaðafjall framundan. Veglína 150 liggur um hraunið sunnan við skógræktina (hægri) í átt að Katastöðum (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2004).

## Ókostir veglínu 150 í samanburði við veglínu 141 á kaflanum frá Norðausturvegi að Katastöðum

Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar kom í ljós að veglína 150, á um 2 km kafla næst Norðausturvegi, hefur ýmsa ókosti umfram veglínu 141 sem var valkostur Vegagerðarinnar. Vegagerðin telur að við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar hafi þeir ókostir ekki komið nógu vel fram. Ókostir veglínunnar umfram veglínu 141 sem fjallað var um í matsskýrslu, ásamt öðrum sem ekki var lögð nægjanleg áhersla á við umhverfismatið, eru taldir upp hér á eftir. Tekið skal fram að þar með er alls ekki verið að segja að veglína 150 sé ekki nothæf heldur að hún sé lakari en veglína 141:

- Veglína 150 klýfur jörðina Katastaði mjög illa og liggur að töluverðu leyti um land sem ekki hefur verið raskað.
- Veglína 150 liggur skammt norðan við íbúðarhús á Katastöðum, eða í tæplega 90 m fjarlægð. Útihús eru þó nær, eða í um 40 m fjarlægð. Hún þverar tún, skerðir þau og aðskilur frá öðrum túnum. Vegur samkvæmt þessari veglínu kemur án efa til með að skerða gæði jarðarinnar til búskapar, því um helmingur túna lendir norðan veglínunnar. Um fjórðungur túna í landi Katastaða eru í Könguási og lenda alltaf norðan veglínunnar.
- Efnispörf fyrir veglínu 150 er mikil í samanburði við línu 141.
- Við vegamót Norðausturvegar nr. 85 þarf að fjarlægja hraunhól til að skapa nægar sjónlengdir.



**Mynd 3.** Horft til vesturs í veglínu 150. Fjarlægja þarf hraunhól við Norðausturveg vegna sjónlengda (Ljósmynd: Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2009).

- Í hraunjaðrinum rétt vestan við Klapparós (leið 150, u.þ.b. við stöð 1.000 – 1.200) eru lindir sem erfitt er að sneiða alveg hjá nema með því að fara lengra upp á hraunið en þá fer vegurinn á enn meiri fyllingu yfir Klapparós heldur en gert hefur verið ráð fyrir.
- Hún skerðir eldhraun á 1050 m kafla.

- Náttúrufræðistofnun telur að gervigígarnir sem kallast Presthólar hafi mesta verndargildi, af jarðmyndunum á svæðinu. Sérfræðingar stofnunarinnar telja að vernda þurfi þá fyrir raski vegna jarðfræðilegrar sérstöðu þeirra, þrátt fyrir að hluta þeirra hafi nú þegar verið raskað. Veglína 150 liggur um svæðið með gervigígunum og fer í gegnum einn þeirra. Gervigígarnir eru reyndar aðeins hólar án gígskála. Þróunarstig þeirra hefur verið þannig að „gosið“ hefur staðið stutt og engir gígurimar hafa náð að myndast.



**Mynd 4.** Horft til vesturs í veglínu 150, í átt að gervigígum. Gígnum til vinstri verður raskað (Ljósmynd: Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2009).

- Á veglínu 150 er farið þvert á misgengi í hrauni u.þ.b. við stöð 500 og þar er um 7 m hæðarmunur í veglínu. Slíkur hæðarmunur kallar á talsverðar fyllingar auk minniháttar skeringa í efri brún misgengisstallsins. Skammt frá misgenginu er farið yfir litla tjörn.



**Mynd 5.** Horft til suðurs að misgengi í hrauni við stöð 500 í línu 150. Stallurinn hægra megin er um 7 m hærrí en sá til vinstri (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2004).



**Mynd 6.** Misgengið í línu 150 (Ljósmynd: Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2009).

- Veglína 150 liggur í 450 m fjarlægð frá vatnsverndarsvæði og vatnsbólum Kópaskers.
- Veglína 150 fer yfir Klapparós og þarf til þess 2-3 stór samhliða ræsi, sem hvert verður allt að 2,4 m í þvermál.
- Halli veglínu 150 niður að vegamótum við Norðausturveg nr. 85 er (4,1%). Halli niður að vegamótum skapar hættu á því að ökumenn vanmeti nauðsynlega stöðvunarvegalengd, einkum í hálfu. Dæmi héðan af svæðinu sýna þetta og hafa valdið alvarlegum slysum.
- Hæð veglínu 150 yfir landi er töluverð á köflum. Hæð veglínu yfir landi hefur áhrif á umferðaröryggi á þann hátt að því meiri sem hæðin er, aukast líkur á að útafakstur valdi slysi á ökumönnum eða farþegum.
- Kostnaður við veglínu 150 er talsvert hár í samanburði við veglínu 141, aðallega vegna hárra fyllinga.

Hönnunarhraði veglínu 150 verður 70 km/klst. frá stöð 100-300, 80 km/klst. milli stöðva 350-550 og 90 km/klst. eftir það. Hámarkshraði verður merktur í samræmi við hönnunarhraða.

Ljóst er að landeigendur Katastaða og ábúendur Presthóla eru mjög andsnúin því að vegurinn verði lagður í línu 150 á þeim kafla sem um ræðir. Vegna þess og vegna ofan nefndra ókosta við veglínu 150, hefur Vegagerðin tekið ákvörðun um að leita annarra kosta, á svæðinu innan landamerkjá Presthóla/Katastaða.

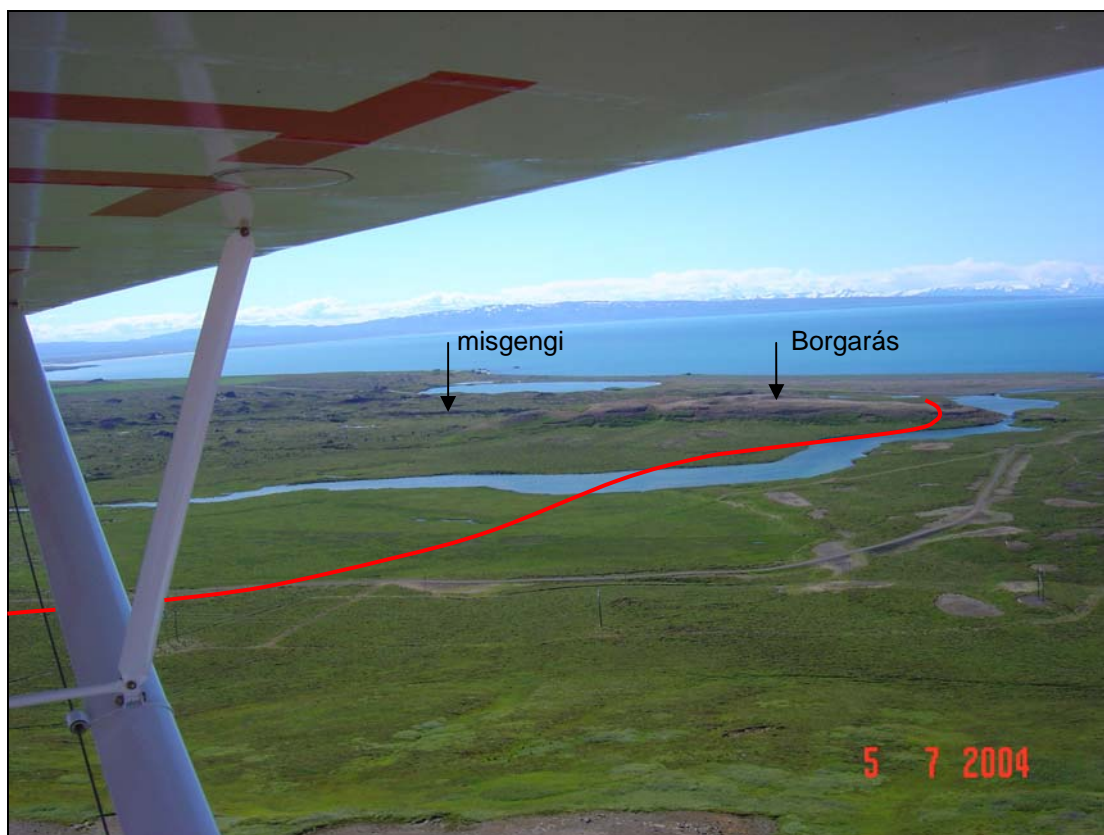
## Breytingar á veglínu Norðausturvegar við Katastaði

Við mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar um Hólaheiði voru ýmsar rannsóknir gerðar á beltí sem veglínur gætu fallið innan (sbr. matsáætlun frá september 2002). Eigendur Katastaða sem einnig eru ábúendur á Presthólum, hafa óskað eftir því að skoðað verði hvort unnt sé að leggja veginn norðar í landinu. Hefur Vegagerðin því skoðað ýmsar veglínur á 2 km kafla næst Norðausturvegi. Niðurstaðan er að leggja til að Norðausturvegur verði lagður á þessum kafla sem næst girðingu milli Brekku og Presthóla/Katastaða, þó á sameiginlegu landi Presthóla og Katastaða, samkvæmt veglínu 162. Til vara er einnig könnuð matsskylda á veglínu 165 sem er endurbætt útgáfa af veglínu 150.

Breytingar á veglínu eru allar innan rannsóknarsvæðis vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Vegagerðin telur að um sé að ræða minniháttar breytingar á framkvæmdinni sem munu hjálpa til við að draga úr umhverfisáhrifum hennar miðað við veglínu 150. Breytingar á framkvæmdinni eru tilkynntar til Skipulagsstofnunar í samræmi við lög nr.106/2000 m.s.b., gr.6, viðauka 2, lið 13.a.

## Ný veglína Norðausturvegar, lína 162

Lagt er til að gerð verði breyting á vesturenda fyrirhugaðs Norðausturvegar um Hófaskarð í Norðurþingi. Breytingin verði á 1,7 km kafla frá núverandi Norðausturvegi við Klapparós að fjárrétt í landi Katastaða. Breytingarnar eru gerðar í kjölfar dóms Hæstaréttar og til að fá veg sem veldur ekki meiri umhverfisspjöllum en veglína 150 sem kynnt var við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Nýja veglínan mun hafa í för með sér minni spjöll á jörðinni Katastöðum og hrauni en veglína 150 sem sýnd var á þessum kafla við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en mun hafa meiri sjónræn áhrif vegna skeringa í Borgarási og fyllinga sem ná út í Klapparós. Í eftirfarandi umfjöllun er ný veglína 162 borin saman við veglínu 150 en ekki fjallað frekar um veglínur 140 og 141 í landi Brekku.



**Mynd 7.** Klapparós og Borgarás. Lína 150 liggur vinstra megin við Borgarás en lína 162 hægra megin í ásnum. Heimreið að Katastöðum (sem lína 141 fylgir að töluverðu leyti í landi Brekku) sést í forgrunni (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2004).

### Lýsing á veglínu

Veglína 162 hefst skammt sunnan við Klapparós. Hún liggur til að byrja með yfir afrennsli frá lindum og síðan meðfram Klapparósnum og fyllingar fara aðeins út í hann við stöðvar 180-220. Milli stöðva 180-440 verður klapparskering í Borgarás sem er úr töluvert mikið sprungnu grágrýti. Skeringin verður nokkuð áberandi í landslaginu en sneitt verður af norðurenda ássins. Til að uppfylla hönnunarskilyrði Vegagerðarinnar um beygjuradíusa þarf veglínan að liggja á fyllingu út í Klapparósinn frá stöð 440-620, sem verður mest um 5 m há. Fylling vegarins verður á stuttu svæði, 20 m, í um 8 m fjarlægð frá bakkanum að norðanverðu og þarf að tryggja að þar verði rás, nægilega djúp og breið fyrir vatnið, meðfram veginum. Veglínan er á landi milli stöðva 620-720 en fer svo yfir Klapparós milli stöðva 720-840. Þar verður komið fyrir 2-3 ræsum með allt að 2,4 m þvermáli. Veglínan liggur þaðan til austurs yfir votlendi á 270 m löngum kafla, að stöð 1140. Frá stöð 1140-1300 fer veglínan um námu sem þegar er búið að taka efni úr vegna framkvæmda á kaflanum austan við Katastaði. Milli stöðva 1140-1220 var skilinn eftir hryggur í jaðri námunnar þar sem núverandi tenging að Katastöðum liggur. Þar mun vegurinn liggja í skeringu. Milli stöðva 1220-1300 er veglínan á töluverðri fyllingu í gegnum námuna sem er í notkun. Hryggurinn með veltengingunni að Katastöðum verður fjarlægður, og náman opnuð fram, óháð því hvaða veglína verður fyrir valinu. Námana stöð til að vinna lengra til norðurs en ef vegurinn verður lagður samkvæmt veglínu 162 verður hætt við það. Áform eru um að rækta tún í námubotninum að efnistöku lokinni. Við stöð 1660 tengist veglína 162 veglínu 140.

Þar sem vegurinn mun liggja yfir Klapparós, milli stöðva 420-910 að norðanverðu og milli stöðva 680-890 að sunnanverðu, verða sett vegrið. Vegrið verða því á um 700 m kafla.

Hönnunarhraði verður 70 km/klst. frá stöð 0-200, 80 km/klst. milli stöðva 250-600 og 90 km/klst. eftir það. Hámarkshraði verður merktur í samræmi við hönnunarhraða.



**Mynd 8.** Borgarás og Klapparós fyrir miðri mynd, Katastaðir og Katastaðafjall framundan. Veglína 162 liggur norðan í Borgarás í átt að Katastöðum (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2004).



## Áhrif veglínunnar á umhverfið

### Landslag

Veglína 162 mun liggja út í og yfir Klapparósinn og hafa áhrif á landslagið við ána. Einnig mun hún breyta útliti Borgaráss. Búast má við að veglínin verði meira áberandi í landslaginu en þær veglínur sem kynntar voru við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Skeringin í Borgarási mun blasa við þeim sem koma frá Kópaskeri. Vegagerðin telur að með góðum frágangi verði hægt að draga úr sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar.

### Fornleifar

Við framkvæmdina verður einni fornleif raskað, þ.e. **NP-070:008, varða**. Í fornleifakönnun Fornleifastofnunar Íslands frá árinu 2002 kemur fram að varðan hefur sennilega verið hlaðin upp nýlega og er um 1 m á hæð og 0,5 m á breidd að neðanverðu.



**Mynd 9.** Varða á Borgarási (Ljósmynd: Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2009).

Í grennd við framkvæmdasvæðið er önnur fornleif, **NP-068:024, Kastalabré**. Kastalabré var á Klapparósnum um 310 m austan við þjóðveg, þar sem nú er rafstöð sem byggð var 1950. Rafstöðin er ekki í notkun og hefur svo verið í þó nokkur ár. Farvegur Klapparóssins sem víðast er frekar breiður, þrengist talsvert þar sem rafstöðin er. Rafstöðin er á norðurbakkanum en ekki sést til fornleifar. Fjarlægð frá framkvæmdasvæði að Kastalabré verður a.m.k. 15 m.



**Mynd 10.** Rafstöðin við Kastalabré og Borgarás í baksýn (Ljósmynd: Gunnar H. Jóhannesson, 2006).

Sótt verður um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins um að fjarlægja vörðuna skv. 10. gr. þjóðminjalaga nr. 107/2001. Þess verður gætt að raska ekki bökkum Klapparóss í grennd við rafstöðina.

#### Votlendi

Við framkvæmdina verður votlendi á austurbakka Klapparóss raskað á 270 m löngum kafla. Votlendið hefur að einhverju leyti myndast þegar rafstöðin við Kastalabru var byggð en þá myndaðist uppistöðulón í Klapparósi, ofan stíflunnar. Votlendið er í heild 12,5 ha að stærð og fellur því undir 37. gr. náttúruverndarlaga um sérstaka vernd. Mýrin sem vegurinn liggur um er flöt og því á að margfalda lengd vegarins með 75 m til að finna út hve stóru votlendi hann raskar. Framkvæmdin raskar  $270 \text{ m} \times 75 \text{ m} = 20.250 \text{ m}^2$  eða 2 ha af votlendi. Vegagerðin mun standa fyrir endurheimt votlendis í stað þess sem tapast.

Í matsskýrslu kom fram að endurheimta þarf 7,8 ha af votlendi vegna þess votlendis sem raskast vegna framkvæmda við Norðausturveg um Hólaheiði. Fram kom að til stæði að endurheimta votlendi að Sandi í Aðaldal en reikna má með að hægt sé að endurheimta um 50 ha á því svæði. Endurheimt á svæðinu er í undirbúningi í samstarfi við Vegagerðina. Verður miðað við að endurheimta þurfi 9,8 ha af votlendi vegna þess votlendis sem raskast vegna Norðausturvegar um Hólaheiði.

#### Vatnafar

Veglínan liggur út í Klapparós og yfir hann. Tryggt verður að vatn eigi áfram greiða leið um ána. Komið verður fyrir ræsum þar sem veglínar þverar ósinn. Milli stöðva 460-620 ná vegfyllingar út í Klapparósinn og þrengja að farveginum. Tryggja þarf að rás fyrir vatnið meðfram fyllingunni flytji hönnunarrennsli og þarf rásin því að vera um 10 m breið og um 1 m djúp. Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á vatnafar.

#### Laxfiskar

Að sögn heimamanna var fiskgengd í Klapparós áður en rafstöðin og stíflan voru byggð. Eftir byggingu þeirra er enginn fiskur í ánni ofan stíflunnar. Lagning vegar yfir Klapparós mun því hafa óveruleg áhrif á laxfiska.

#### Efnismál

Við skoðun á efnismagni fyrir veglínu 162 kom fram að hún er mun efnisminni en veglínur 150 og 165. Efnisþörf fyrir línu 150 (stöð 120-2300) er 79 þús.  $\text{m}^3$ , 83 þús.  $\text{m}^3$  fyrir línu 165 en 67 þús.  $\text{m}^3$  fyrir línu 162 (stöð -60-1500). Skeringar vegna veglínu 162 eru 71 þús.  $\text{m}^3$  en 16 þús.  $\text{m}^3$  fyrir veglínu 150 og 17 þús.  $\text{m}^3$  fyrir veglínu 165.

Minni þörf verður á efnistöku úr hraunnámum vegna veglínu 162 en veglína 150 og 165. Hins vegar er mögulegt að koma þurfi fyrir umframefni úr skeringum. Haft verður samráð við landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar um staðsetningu og frágang umframefnis ef til þess kemur.

**Tafla 1.** Efnismál.

veglína	fyllingar og fláar $\text{m}^3$	neðra burðarlag $\text{m}^3$	efra burðarlag og slitlag $\text{m}^3$	skeringar $\text{m}^3$	efni úr námu $\text{m}^3$	Hraun m	Votlendi m
150	64	11	4	16	63	1050	20
165	68	11	4	17	66	1000	
162	55	9	3	71	-4	0	270

\* veglína 150 var kynnt við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar

\*\*veglína 151 er endurbætt útgáfa af veglínu 150

\*\*\*veglína 162 er ný veglína.



**Mynd 11.** Horft frá Borgarási að staðsetningu fyrirhugaðra vegamóta veglínu 162 og núverandi Norðausturvegar við Klapparós (Ljósmynd: Hafdís Eygló Jónsdóttir, 2009).

### **Niðurstaða Vegagerðarinnar vegna veglínu 162**

Ný veglína Norðausturvegar, veglína 162 liggur innan rannsóknarsvæðis vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf og gróður verða sambærileg og kynnt var í matsskýrslu vegna veglína 150 og 141. Áhrif á jarðmyndanir, verða talsvert minni því veglína 162 liggur ekki yfir hraun eða við gervígiga sem falla undir 37. gr. náttúruverndarlaga um sérstaka vernd. Báðar veglínurnar hafa nokkur áhrif á landslag. Lína 162 verður meira áberandi í landslaginu vegna skeringar í Borgarás og fyllinga sem ná út í Klapparós en lína 150 liggur um viðkvæmt landslag með hrauni, gervígigum og misgengi og á henni verða talsverðar fyllingar og þó nokkrar skeringar. Veglína 162 raskar skráðri fornleif, **vörðu NP-070:008**, en óvíst er hvort um fornleif er að ræða. Veglína 150 raskar ekki fornleifum.

Vegagerðin telur að veglína 162 verði öruggari en veglína 150 við vegamót Norðausturvegar. Halli á veglínunni við vegamótin verður minni. Að öðru leyti telur Vegagerðin að öryggi þeirra sé sambærilegt.

Veglína 150 hefur veruleg áhrif á búskaparhætti að Katastöðum. Hún liggur mjög nálægt íbúðarhúsi og aðskilur tún. Veglína 162 mun hafa mun minni áhrif á búskap að Katastöðum. Hún liggur nálægt landamerkjum og raskar túnnum lítið. Áform voru hjá landeigendum Katastaða um að rækta tún í námu austan við Klapparós við stöð 1200 á veglínu 162. Nýja veglínan getur haft áhrif á þau áform.

Veglína 150 raskar Klapparósi og raskar um 3 ha af votlendi sem ber að vernda skv. 37. gr. náttúruverndarlaga. Við framkvæmdir verður þess gætt að rask á landi verði sem minnst. Fyllingar sem ná út í Klapparós verða brattar til að draga úr neikvæðum áhrifum þeirra og komið fyrir vegriðum meðfram þeim. Að loknum framkvæmdum verður endurheimt jafn stórt votlendi og raskast.

Breyting á legu Norðausturvegar samkvæmt veglínu 162 hefur í för með sér að umhverfisáhrif framkvæmdarinnar verða önnur en fyrir þær veglínur sem kynntar voru við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Þrátt fyrir að sjónræn áhrif veglínu 162 verði meiri en veglínu 150 sem kynnt var í matsskýrslu, telur Vegagerðin að umhverfisáhrif vegna veglínu 162 verði minni en vegna veglínu 150, aðallega vegna minna rasks á búskaparháttum á Katastöðum en einnig vegna minna rasks á hrauni og lítt snortnu landi sunnan Borgaráss.

## **Ný veglína Norðausturvegar, veglína 165**

Veglína 165 er endurbætt útgáfa af veglínu 150. Ákveðið var að kanna matsskyldu hennar um leið og veglínu 162 til að flýta fyrir. Ef veglína 162 fær slæma umsögn og niðurstaðan verður að meta þurfi umhverfisáhrif hennar, verður skoðað hvort veglína 165 kemur til greina í stað veglínu 150.

### **Lýsing á veglínu**

Veglína 165 liggur í grennd við veglínu 150 en víkur frá henni á nokkrum stöðum. Á milli stöðva 200-1060 færir hún mest um 25 m frá línu 150. Mesta færslan er á milli stöðva 1060-2100 þar sem hún færir allt að 50 m til norðurs. Umferðaröryggi veglínu 165 er sambærilegt og fyrir veglínu 150.

Kostir veglínu 165 umfram veglínu 150 eru að hún liggur fjær íbúðarhúsi að Katastöðum eða í 125 m fjarlægð í stað 90 m og spillir túnnum minna. Hún fer aðeins minna yfir hraun, eða á 1000 m í stað 1050 m, fer á betri stað yfir Klapparós og liggur ekki yfir tjörn við stöð 540.

Ókostir hennar umfram veglínu 150 eru að hún raskar örlítið meira votlendi og liggur nær rétt við Katastaði, eða í um 25 m fjarlægð í stað 50 m. Að öðru leyti eru umhverfisáhrif veglínunnar sambærileg og fyrir veglínu 150.

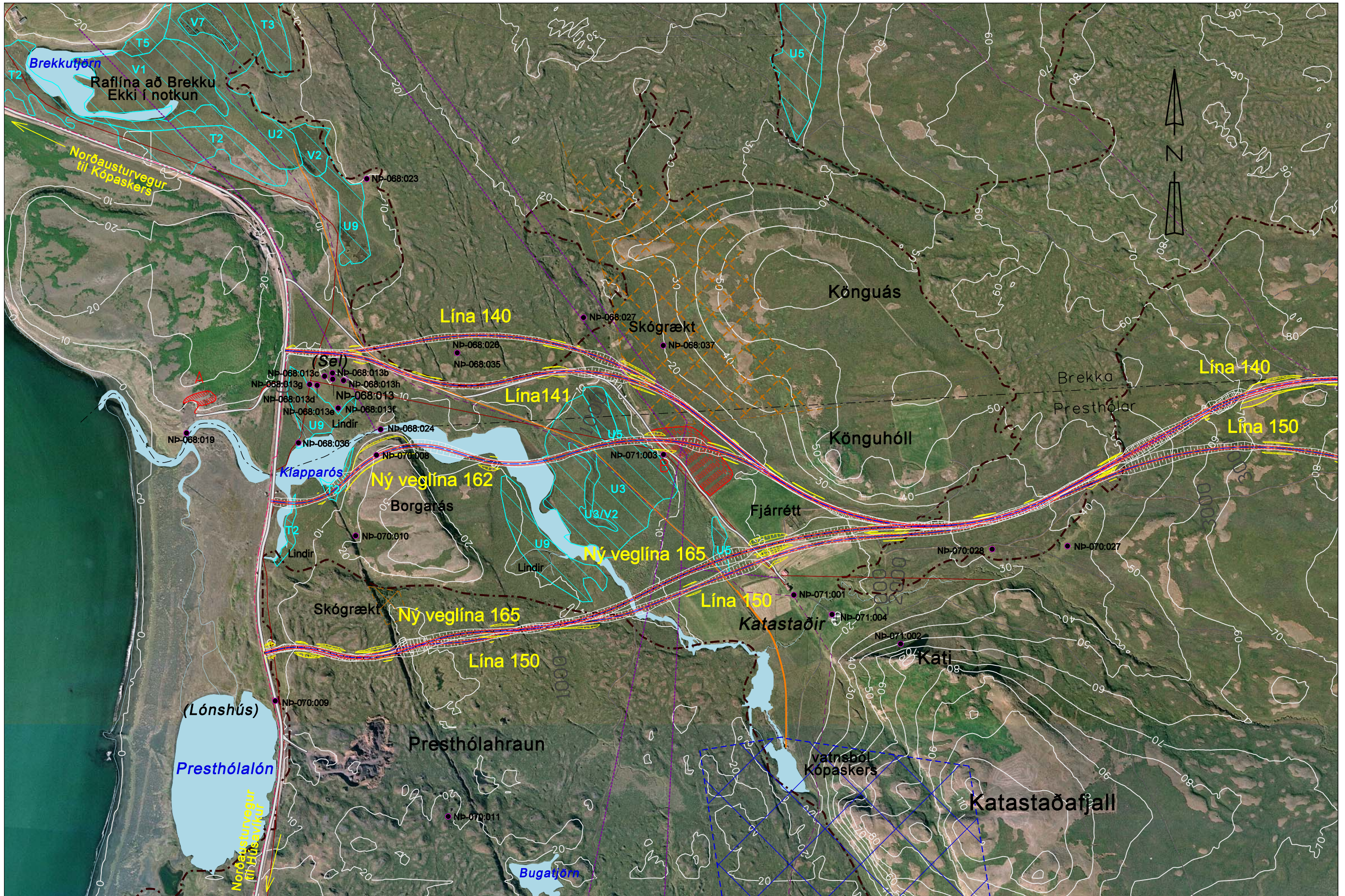
Vegagerðin telur að veglína 165 hafi ívið minni umhverfisáhrif í för með sér en veglína 150, aðallega vegna meiri fjarlægðar frá íbúðarhúsi að Katastöðum og minna rasks á túnnum.

## **Teikningar**

Meðfylgjandi eru tvær teikningar til útskýringa.

Teikning 1 er í mkv. 1:10.000 og sýnir það svæði í Núpasveit sem ný veglína 162 mun liggja um. Hún sýnir sama svæði og Teikning 3 1/8 í teikningahefti með matsskýrslu frá febrúar 2005. Á teikningunni sjást veglínur 140, 141, 150, 165 og 162.

Teikning 2 er í mkv. 1:5.000 og sýnir nánar nýja veglínu 162. Einnig sést veglína 141 norðan Klapparóss sem fallið hefur verið frá samkvæmt úrskurði hæstaréttar, veglína 150 og veglína 165.



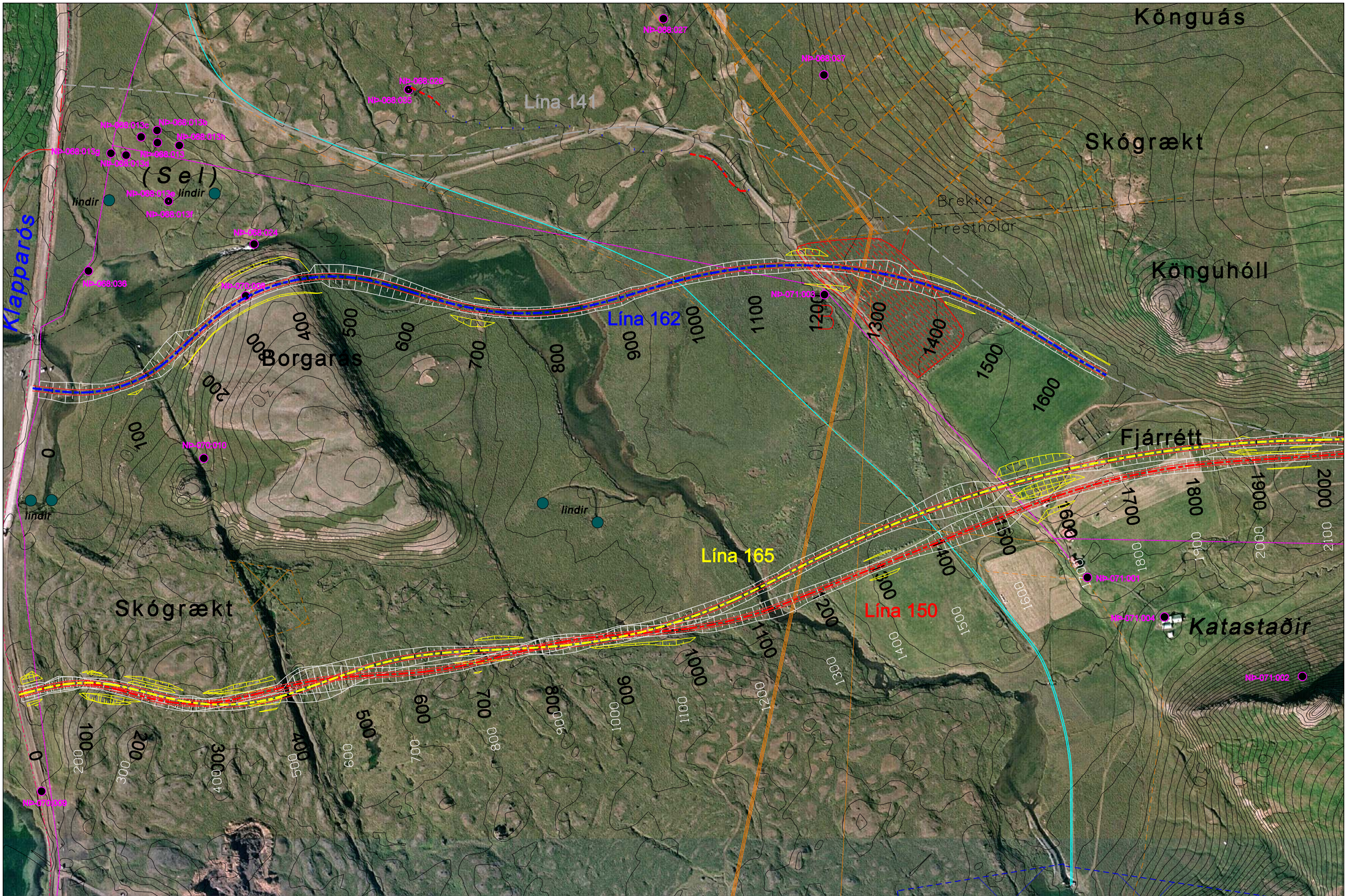
Landmælingar: Vegagerðin  
 Hitakerfi: ISNE193 Hæðarkerfi: Landshæðar-net  
 Myndmæling: Ísgraf ehf. ?, eftir loftmyndum frá ?  
 Flughæð 3000/8000 m. Mæskvastærð 15x15 m.  
 Kartagerð: Vegagerðin, Júl 04. ÖH

Núverandi vegir	Rafstengir	Jarðsími	Skógræktar-svæði	Vegslóðar
Landamerki	Hitaveita	Ljósleiðari	Vatnsverndar-svæði	Hraunbrún
	Vatnsveita		U2, V2, T2 o.s.frv. sjá teikningu 6 votlendi	Fyllingar
			Vegkantar	Mjolina
			Skeringar	Skeringar
			NP-070:011	fornleifar
				efnistöku-svæði

Dags.	05.2009
Breyting	
Breytt af	

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

Norðausturvegur	Hófaskarðsleið	867-03B
Valkostir	við Katastaði	Teikning 1



Landmælingar: Vegagerðin  
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet  
 Myndmæling: Loftmyndir ehf. eftir loftmyndum frá 2000 og 2003.  
 Flughæð 3000/8000 m.  
 Kortagerð: Vegagerðin, Jan 07. ÓH.

Skarfringir  
 skógrækt vegar  
 Fyllingar

Síminn

Hilsvétt

Skógrækt

Fornleifar

Námur

Rafvétt

Kall vatn

Landamerki

Dags.	Breyting	Breytt af
-------	----------	-----------

VEGAGERÐIN

MELIKV. Hannað  
 1:5.000 Teikn.  
 Yfirf. Samp.

Norðausturvegur (85) - Hólfaskarðsleið	Katastaðir - Fremri-Háls	85
Grunnmynd+Langsnið	0 - 1500	Teikning 2