

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Málsnúmer: **202205413**

Efni: Umhverfismatsskýrsla um Fjarðarheiðargöng, Múlaþingi - umsagnarbeiðni

Vísað er til erindis frá Skipulagsstofnun, dags. 23. maí sl., þar sem ofangreint erindi er sent til umsagnar hjá Múlaþingi.

Almennt um tillöguna

Meginefni skýrslunnar er umfjöllun um umhverfisáhrif af nýjum Fjarðarheiðargöngum og tilheyrandi veltengingum og þeim valkostum sem þar koma helst til greina. Í skýrslunni kemur fram að tilgangur framkvæmdanna er að bæta samgöngur á Austurlandi og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Heimastjórn Fljótshéraðs telur að mat á áhrif á byggð og atvinnulíf í Múlaþingi einkum á Seyðisfirði og Austurlandi sem heild sé vel unnið. Jafnframt telur heimastjórnin að áhrif á umhverfi séu metin með fullnægjandi hætti. Heimastjórn ítrekar mikilvægi þess að horfa til náttúruverndarsjónarmiða varðandi framkvæmdina alla, leiðarval, efnislosun og frágang beggja vegna ganganna, einkum áhrif á gróðurfar, fugla- og dýralíf. Heimastjórn leggur áherslu á mikilvægi vandaðra mótvægisáðgerða vegna neikvæðra áhrifa framkvæmdanna á vistkerfi og dýralíf óháð endanlegu leiðarvali.

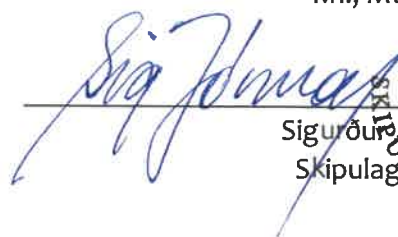
Umhverfisþættir sem matið tekur til og vægi einstakra þátta


Það er mat heimastjórnar Fljótshéraðs að umfjöllun og vægi einstakra þátta sé fullnægjandi og gefi góða mynd af viðfangsefninu. Heimastjórn telur mikilvægt að horfa til allra þátta við val á leiðum og útfærslu framkvæmdarinnar með það að markmiði að lágmarka áhrif og álag á náttúru svæðisins, lágmarka mengun við framkvæmdir og á líftíma mannvirkjanna og hámarka öryggi vegfarenda og almennings.

Leyfisveitingar á hendi Múlaþings

Múlaþing veitir framkvæmdaleyfi fyrir framkvæmdum eða afmörkuðum þáttum þeirra á grundvelli skipulagsáætlana í samræmi við skipulagslög nr. 123/2010. Einnig byggingarleyfi fyrir þeim mannvirkjum sem falla undir ákvæði laga um mannvirki nr. 160/2010, þ.m.t. byggingar vinnubúða og tilheyrandi aðstöðu fyrir framkvæmdaaðila.

Virðingarfyllt,
f.h., Múlaþings


Sigurður Jónsson
Skipulagsfulltrúi





Skipulagsstofnun
Jóhanna Hrund Einarsdóttir
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Hafnarfjörður 11. ágúst 2022
Tilv. 2022-05-23-1656/2.4.1

Efni: Varðar Fjarðarheiðargöng

Með tölvupósti þann 23. maí sl. leitar Skipulagsstofnun umsagnar Fiskistofu varðandi matskýrslu vegna fyrirhugaðra Fjarðarheiðarganga.

Fram kemur í meðfylgjandi gögnum að möguleg áhrif á laxfiska í straumvötnum verði einkum vegna brúarframkvæmda yfir þau. Nefnt er að sneitt verði hjá því að setja ræsi eins og kostur verður. Ef til þess kæmi að sett yrðu ræsi í vatnsföll kemur fram að tryggt yrði að ferðir fiska og stærri hryggleysingja yrðu ekki takmarkaðar eða hindraðar og að búsvæði þeirra myndi skerðast eins lítið og kostur er. Fiskistofa bendir á að notast má við bogaræsi sem gerir kleift að halda í náttúrulegan botn undir þverun.

Framkvæmdaaðili metur það svo að áhrif á lífríki í straumvatni komi helst fram á framkvæmdartíma og að draga megi úr áhrifum með mótvægisaðgerðum. Áhrifin eru talin minniháttar með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess.

Fiskistofa telur það vera rétt og gerir ekki athugasemdir við matskýrslu vegna Fjarðarheiðarganga.

Fiskistofa bendir á að sérhver framkvæmd í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif getur haft á lífríki vatnsins eða aðstæður til veiði eða er háð leyfi Fiskistofu, sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði.

Virðingarfyllst,
Fiskistofa

Guðni Magnús Eiríksson
Sviðsstjóri lax- og silungsveiðisviðs



Hafnarfirði 20. júní 2022
Málsnúmer 2022-05-0399

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Efni: Umsögn vegna umhverfismatskýrslu vegna framkvæmda við Fjarðarheiðargöng

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 23. maí 2022, þar sem stofnunin fer fram á að Hafrannsóknastofnun veiti umsögn um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda við Fjarðarheiðargöng. Umsagnaraðili skal gefa álit sitt í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Í umsögn skal koma fram hvort umsagnaraðili hafi athugasemdir við umfjöllun í umhverfismatskýrslu út frá starfssviði umsagnaraðila, svo sem um gögn sem byggt er á, úrvinnslu gagna, mat á vægi og eðli umhverfisáhrifa eða framsetningu umhverfismatskýrslu. Einnig, ef á skortir, hvaða atriðum umsagnaraðili telur að gera þurfi frekari skil eða hafa sérstaklega í huga við leyfisveitingar, svo sem varðandi mótvægisáðgerðir og vöktun.

Í matinu eru þrjú valkostir til skoðunar Héraðsmegin (Norðurleið, Miðleið og Suðurleið) og tvær leiðir Seyðisfjarðarmegin (Ný veglína og núverandi veglína). Framkvæmdaaðili leggur til Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin.

Hafrannsóknastofnun veitti umsögn til Skipulagsstofnunar um tillögu að matsáætlun vegna framkvæmda við Fjarðarheiðargöng, dagsett 10.11.2020. Þar koma m.a. fram ábendingar um að gætt sé að því að samfella vatnsfalla haldist og framkvæmdir skapi ekki hindranir, bæði hvað varðar efnisflutninga og ferðir vatnalífvera. Einnig að lífríki og áhrif framkvæmda á það verði kannað í straumvatni, þó þar sé ekki veiðinýting. Einnig hvort og hvernig komið verði í veg fyrir að fínkornótt efni og mengandi efni geti borist í vatn. Auk þess var bent á að frekari umfjöllun vantaði um möguleg áhrif á vatnalíf austan ganganna.

Í umhverfismatskýrslunni er gerð ágæt grein fyrir fyrirbyggjandi stöðu þekkingar hvað varðar líf í fersku vatni. Framkvæmdaaðili gerir ráð fyrir að við þverun vatnsfalla með ræsum verði tryggt að ferðir fiska og stærri hryggleysingja verði ekki takmarkaðar eða hindraðar og búsvæði skerðist eins lítið og kostur er. Sett verða skilyrði um aðgæslu við notkun mengandi efna á framkvæmdatíma, auk þess sem vatni frá göngum verði veitt í gegn um olúskiljur og setþró/sandskilju á rekstratíma ganganna.

Ekki er gerð grein fyrir mögulegri mengun ferskvatns vegna umferðar og viðhaldi vega á rekstratíma, s.s. varðandi áhrif á vatnalíf ef söltun er notuð til hálkuvana. Á köflum liggur veglínan nærri vatni, sem mengandi efni (t.d. í kjölfar óhapps) gætu borist í, bæði á framkvæmdatíma og rekstrartíma vegarins. Ekki liggur fyrir hvort/hvaða hluti veglínunnar er varasamari hvað þetta varðar og hvort þar sé nauðsyn á sértækum frágangi á vegsvæði.

Hafrannsóknastofnun telur að í umhverfismatskýrslunni sé að öðru leyti gerð ágæt grein fyrir þeim áhrifum sem framkvæmdin getur haft á vatnalíf.

Hafrannsóknastofnun er rannsókn- og ráðgjafastofnun og hefur ekki með leyfisveitingar á þessu sviði að gera.

F.h. Hafrannsóknastofnunar

Ingi R. Jónsson

5. júlí 2022

Skipulagsstofnun
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Umsögn um umhverfismatsskýrslu vegna Fjarðarheiðarganga

Með tölvupósti dags. 23. maí sl. óskaði Skipulagsstofnun eftir umsögn Heilbrigðisnefndar Austurlands um umhverfismatsskýrslu vegna Fjarðarheiðarganga. Skýrslan sem hér er til umsagnar er lögð fram af Vegagerðinni, dagsett í apríl 2022.

Gert er ráð fyrir að gangnamunni Seyðisfjarðarmegin verði staðsettur innan grannsvæðis vatnsveitu, þar er einnig gert ráð fyrir haugsetningarsvæði fyrir allt að 420.000 m² af efni úr göngunum. Í reglugerð um varnir gegn mengun vatns nr. 796/1999 með síðari breytingum segir að banna skuli notkun og birgðageymslu hættulegra efna innan grannsvæða, jafnframt segir að veglagnir og önnur starfsemi innan grannsvæða skuli vera undir ströngu eftirliti.

Vatnsveita Seyðisfjarðar er frábrugðin vatnsveitum annarra þéttbýlisstaða á Austurlandi að því leyti að í stað þess að taka vatn úr borholum eða lindarbrunnum er um að ræða yfirborðsvatn úr lóni Fjarðarselsvirkjunar í Fjarðará. Vatnið er leitt í hreinsistöð við Drottningarlæk hvar föst efni eru síuð úr því með sandsíum og það geislað með UV ljósi til þess að ná niður gerlafjölda áður en því er veitt inn á dreifikerfið.

Að teknu tilliti til nálægðar gagnamunna og haugsetningarsvæðis við vatnsból er fyllsta ástæða til þess að hafa áhyggjur af mögulegri mengun í neysluvatn, sérstaklega á framkvæmdatíma. Enda eru áhrif á vatnsvernd Seyðisfjarðarmegin metin „óveruleg“ til „nokkuð neikvæð“ skv. töflu í kafla 16.5. Það er einkum þrennt sem ógnar vatnbóli Seyðisfjarðar og er tengt framkvæmdinni: í fyrsta lagi affallsvatn frá göngunum, í öðru lagi frárennslisvatn frá haugsetningarsvæði og í þriðja lagi mengun frá vélum og tækjum á athafnasvæðinu.

Affallsvatn frá göngum.

Í kafla 16.2 kemur fram að affallsvatn frá göngunum geti verið mengað af efnum á borð við olíuefni, þungmálma og köfnunarefnissambönd. Í kafla 16.3 kemur fram að setþróm og olíuskiljum verði komið fyrir við gagnamunna beggja vegna til þess að koma í veg fyrir að mengað vatn berist frá göngunum. Sömuleiðis kemur fram að ekkert lagnakerfi verði til staðar á framkvæmdatíma og jafnframt að afrennsli vatns úr göngunum á framkvæmdatíma verði mjög breytilegt og að ekki sé hægt að tryggja að útreiknað hönnunarrennsli sé mesta rennsli sem muni koma á framkvæmdatíma. Þá kemur fram að ef til þess komi að vatnsagi á svæðinu verði meiri en gert er ráð fyrir sé hægt að grípa til ráðstafna og stækka setþrær og skiljur.

Eins og áður hefur komið fram er gangnamunninn innan grannsvæðis vatnsveitu og afar stutt frá Fjarðará og vatnsbóli Seyðisfjarðar, því má gera ráð fyrir að mengað vatn frá göngunum verði komið úti Fjarðaá og í neysluvatn áður en búið verður að stækka setþrær og skiljur. Þar sem neysluvatn

Seyðfirðinga er yfirborðsvatn er það sérstaklega viðkvæmt fyrir mengun og hreinsistöðin ræður ekki við að hreinsa vatnið af þungmálum og olíu. Ekki liggur fyrir til hvaða ráðstafana verður gripið ef vatnsbólíð mengast t.d. af völdum olíu og/eða þungmálma og ekki kemur fram hvaða áhrif slík mengun hefði á vatnsbólíð, hreinsistöð og dreifikerfi vatnsveitunnar.

Frárennsli frá haugsetningarsvæði

Í kafla 16. 2 (bls. 107) er fjallað um aðgerðir til þess að koma í veg fyrir að vatn berist frá haugsetningarsvæði og inn á vatnsverndarsvæði. Þar kemur fram að grafinn verði frárennisskurður á milli haugsetningar og vegar. Áður hefur komið fram (m.a. í kafla 8.3.1 og í kafla 16.1) að haugsetning verði innan grannsvæðis vatnsveitu og þar af leiðandi er ekki hægt að koma í veg fyrir að vatn frá haugsetningu berist inn á vatnsverndarsvæðið. Væntanlega er tilgangur skurðarins því sá að koma í veg fyrir að frárennsli frá haugsetningu berist inn á brunnsvæði vatnsveitunnar en þetta þarf að skýra betur að mati HAUST.

Mengun frá vélum og tækjum

Í kafla 16.3. kemur fram að aukin hætta sé á mengunarslysum vegna olíunotkunar og olíuleka á framkvæmdatíma. Tekið er fram að í útboðsgögnum verði sett sérstök skilyrði um aðgæslu við notkun olíu, hreinsiefna og annarra mengandi efna. Jafnframt kemur fram að verktaki skuli gera áætlun um viðbrögð við mengunarslysum á framkvæmdar- og rekstrartíma í samráði við Heilbrigðiseftirlit Austurlands. Þá er lögð fram tillaga að verklagi vegna olíunotkunar á svæðinu. Það verklag sem lagt er til er að mati HAUST nokkuð gott og samræmist kröfum um að starfsemi innan vatnsverndarsvæða skuli vera undir ströngu eftirliti. Til viðbótar má gera ráð fyrir því að í starfsleyfum Heilbrigðisnefndar vegna verkstæða og annarrar starfsleyfisskyldrar starfsemi á svæðinu verði gerðar kröfur um mengunarvarnarbúnað og verklag umfram það sem gert til sambærilegrar starfsemi utan verndarsvæða.

Starfleyfisskyld starfsemi

Þau leyfi sem framkvæmdin er háð og varða starfssvið Heilbrigðisnefndar Austurlands koma fram í eftirfarandi töflu

| Starfssemi | Lög nr. | Helstu reglugerðir nr |
|-------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Starfsmannabúðir | 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir | 941/2002 um hollustuhætti |
| Verkstæði | | 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit |
| Steypustöð | | |
| Mötuneyti | 93/1995 um matvæli | 103/2010 um gildistöku reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 852/2004 um hollustuhætti sem varða matvæli |
| Neysluvatnsveita | | 536/2001 um neysluvatn |

Auk þess hefur heilbrigðisnefnd eftirlit með vinnu inn á vatnsverndarsvæði samkvæmt reglugerð um varnir gegn mengun vatns nr. 796/1999 með síðari breytingum

Niðurlag:

Að mati Heilbrigðisnefndar Austurlands er nauðsynlegt að tryggja að íbúar og atvinnulíf á Seyðisfirði hafi öruggan aðgang að ómenguðu neysluvatni því er óásættanlegt að áhrif á vatnsvernd Seyðisfjarðarmegninn skuli metin *nokkuð neikvæð*. Vafi leikur á því hvort þær ráðstafanir sem kynntar eru í skýrslunni og ætlað er að koma í veg fyrir að frárennslisvatn frá gangnagerðinni mengi vatnsból Seyðisfjarðar séu fullnægjandi. Ekki er raunhæft ætla að ráðast í stækkun á mengunarvarnarbúnaði eftir að í ljós hefur komið að hann er of lítill. Þá þarf að skýra betur orðalag um staðsetningu haugsetningarsvæðis innan vatnsverndarsvæðis.

Virðingarfyllst

f.h. Heilbrigðisnefndar Austurlands





Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Gunnarsholti, 5. júlí 2022

Umsagnarbeiðni: Umhverfismatsskýrsla Fjarðarheiðargöng, Múlþingi

Landgræðslunni barst til umsagnar umhverfismatsskýrsla vegna Fjarðarheiðargönga, Múlþingi. Landgræðslan hefur kynnt sér tillögurnar og byggir umsögn stofnunarinnar á lögum um landgræðslu nr. 155/2018, einkum er lýtur að því að vernda, endurheimta og bæta þær auðlindir þjóðarinnar sem fólgnar eru í gróðri og jarðvegi og tryggja sjálfbæra nýtingu lands.

Landgræðslan gerir ekki athugasemdir við umhverfismatsskýrslu vegna Fjarðarheiðargönga í Múlþingi en er reiðubúin til að veita frekari upplýsingar og ráðgjöf um þá þætti er að verksviði hennar snúa, um jarðvegs- og gróðurvernd, uppgræðslu, vernd og endurheimt votlendis, varnir gegn landbroti og sjálfbæra nýtingu lands, sé þess óskað.

Virðingarfyllst,
f. h. Landgræðslunnar

Davíð Arnar Stefánsson,
sérfræðingur



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Skipulagsstofnun
Jóhanna Hrund Einarsdóttir
Borgartúni 7 b
105 Reykjavík

Reykjavík 14. júlí 2022
MÍ202207-0061/ 6.07 / K.M.

Umhverfis- og skipulagssvið
Suðurgata 39 101 Reykjavík
(354) 570 13 00
www.minjastofnun.is
Kennitala: 440113-0280

Efni: Fjarðarheiðargöng.

Minjastofnun Íslands hefur mótttekið tölvupóst Skipulagsstofnunar frá 23. maí s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

Í umhverfismatsskýrslu segir að Vegagerðin áformi að leggja Seyðisfjarðarveg (93) í jarðgöngum undir Fjarðarheiði. Jarðgöngin verða 13,3 km löng og er ein lega þeirra til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum. Á Fljótsdalshéraði verður jarðgangamunninn við Dalhús og eru þrír valkostir á legu vegar frá gangamunna til Egilsstaða til skoðunar Héraðsmegin í mati á umhverfisáhrifum, Norðurleið, Miðleið og Suðurleið. Seyðisfjarðarmegin verður gangamunni við Gufufoss og eru tveir valkostir á legu vegar frá honum að Seyðisfirði til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum, ný veglína og núverandi vegur.

Í kafla 8 í umhverfismatsskýrslu er framkvæmdinni lýst. Eins og þar kemur fram felst framkvæmdin í meginatriðum um gerð jarðganga og tilheyrandi tenginga við vegakerfið. Framkvæmdinni má skipta í fimm þætti, Jarðgangagerð, vegagerð, brúarvinnu, efnislosun/efnistöku og rekstur. Jarðgöngin sjálf verða 13,3 km eins og áður segir. Lengd vegskála við Dalhús er áætluð 120 m og lengd vegskála Seyðisfjarðarmegin er áætluð 140 m.

Leggja þarf mislagna vegkafla til að tengja göngin vegakerfinu eftir því hvaða valkostur verður valin. Þannig felur Norðurleiðin í sér lagningu 10,1 km langs vegar, Miðleiðin 4,1 km og Suðurleiðin 6.9 km. Seyðisfjarðarmegin felur nýja veglínunni í sér að leggja þarf nýjan 3,5 km langan veg og ef núverandi vegur verður nýttur þarf engu að síður að lagfæra hann á um 2,8 km kafla. Vegna Norðurleiðar þarf að byggja tvær nýjar brýr yfir Eyvindará og vegna Suður og Miðleiðar þarf að byggja brú yfir Eyvindará og bráðabirgðabru á verktíma og bráðabirgðaveg að henni. Gera á undirgöng undir nýja veglínunni við hesthúsahverfi Seyðisfjarðarmegin og útbúa nýjan áningarstað við Gufufoss til móts við fyrirhuguð vegamót upp á Fjarðarheiði.

Fjallað er um haugsetningar- og athafnasvæði í kafla 8.3.1 í umhverfismatsskýrslu. Eins og þar kemur fram er gert ráð fyrir að

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnisýslustigi og ekki kærnanlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnisýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

Kristinn Magnússon
Verkefnastjóri
kristinn@minjastofnun.is

töluvert meira magn efnis komi frá jarðgangagerðinni en nota þarf í vegagerð á svæðinu. Áætlað er að svæði til efnislosunar og efnisvinnslu verði við gangamunnana. Héraðsmegin á um 8 ha svæði en á um 7,4 ha svæði við Seyðisfjörð.

Kafla 8.4 fjallar um vinnubúðir. Þar segir að Héraðsmegin sé gerð tillaga að vinnubúðir verði staðsettar norður af gangamunna, austan við Eyvindarárgil. Seyðisfjarðarmegin er lagt til að vinnubúðirnar verði fyrir utan grannsvæði vatnsverndar við núverandi veglínu. Staðirnir eru innan þess svæðis sem fornleifafræðingar skoðuðu. Engar fornleifar fundust þar sem tillaga er gerð um staðsetningu vinnubúða.

Í kafla 8.4.1 er fjallað um rafmagnsstrengi sem leggja þarf frá tengivirkjum RARIK að gangnamunnunum, um þriggja km leið hvoru megin. Ef ekki er hægt að leggja strengina í vegaxlir eða þegar röskuð svæði þarf að fá fornleifafræðing til að skoða lagnaleiðirnar. Gera þarf Minjastofnun grein fyrir niðurstöðum athugunarinnar. Stofnunin mun ákveða hvort og til hvaða mótvægisáðgerða þurfi að grípa vegna rafstrengjanna.

Fjallað er um fornleifar í kafla 22 í umhverfismatsskýrslu. Eins og þar kemur fram var Fornleifastofnun Íslands ses fengin til að skrá fornleifar á fyrirhuguðu áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Skráðar voru 139 fornleifar á 91 minjastað. Eftir að skráningin var gerð var ákveðið að breyta veglínu Seyðisfjarðarmegin. Nýja veglínan fer út fyrir fyrri athugunarsvæðið. Ákveðið var að fá fyrirtækið Antikva ehf til að skrá svæði sem ekki hafði verið skráð áður. Sjö minjar bættust við fornleifarnar sem áður höfðu verið skráðar. Alls voru því skráðar 146 fornleifar á 98 minjastöðum.

Í umhverfismatsskýrslu segir að í töflum sem birtar séu í skýrslunni komi m.a. fram fjarlægð fornleifa frá fyrirhuguðu raski. Frá því að skýrsla Fornleifastofnunar Íslands hafi verið unnin hafi komið fram nánari upplýsingar um umfang rasks vegna valkosta og séu upplýsingar í töflum um fjarlægð fornleifa frá raski samkvæmt þeim upplýsingum. Misræmi sé því á milli taflna í umhverfismatsskýrslu og skýrslu Fornleifastofnunar Íslands hvað þetta varðar í einhverjum tilfellum. Í þessari umsögn verður stuðst við tölur úr umhverfismatsskýrslu.

Í umhverfismatsskýrslu segir að erfitt hafi verið að leita af sér allan grun í þéttum skógi eins og um var að ræða. Í tilfelli barrskógarins á Miðhúsum og Eyvindará sé fremur ólíklegt að miklar minjar leynist í skóglendinu. Engar heimildir geti um minjar á þessum slóðum og ekki mundu staðkunnugir eftir minjum á svæðinu. Engar þekktar minjar hafi verið í landi Miðhúsa og Egilsstaða áður en vettvangsvinnan hófst og litlar líkur séu til þess að annars konar minjar en kolagrafir sé að finna innan þeirra þótt ekki sé hægt að fullyrða það sökum þess hve þéttur skógurinn er og erfitt sé að leita þar minja. Rétt er að hafa þetta í huga þegar framkvæmdir hefjast á svæðinu og minnst þess sem stendur í 24.

gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) að ef fornleifar sem áður voru ókunnar koma í ljós við framkvæmdir ber að stöðvar þær og gera Minjastofnun Íslands viðvart.

Valkostir Héraðsmegin.

Norðurleið.

Langflestar fornleifar fundust innan áhrifasvæðis Norðurleiðar eða 90 minjar. Af þessum 90 minjum eru 55 kolagrafir. 44 kolagrafir eru í 18 til 97 m fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu. Minjastofnun Íslands telur að merkja ætti þessar kolagrafir á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá. Ellefu kolagrafir raskast eða eru í minna en 10 m fjarlægð frá svæði sem raskað verður. Níu af gröfunum eru í landi Miðhúsa (SM-022:044_05), (SM-022:054_01 og _02), (SM-022:061_02), (SM-022:066_01) og (SM-022:067_01, 02, 03 og 04) og tvær í landi Dalhúsa (SM-023:017) og (SM-023:020). Minjastofnun telur að rannsaka þurfi þessar kolagrafir. Grafa þarf helming hverrar grafar og út fyrir brúnir þeirra þannig að upplýsingar fáiast um umfang þeirra, dýpt og innihald fyllingarinnar í gröfunum.

Eins og fram kemur í fornleifaskráningarskýrslu og umhverfismatsskýrslu mun vegur að gangnamunna Fjarðarheiðarganga liggja beint í gegnum heimatún Dalhúsa. Talið er að Dalhús hafi upphaflega byggst úr landi Eyvindarár en býlið er talið sjálfstæð jörð í jarðartali 1847. Tún voru sléttuð á jörðinni um miðja síðustu öld. Engu að síður fundust tóftir fjögurra útihúsa í túninu, SM-023:004, 007, 018 og 019. Búast má við að fleiri fornleifar, sem ekki sjást á yfirborði, leynist undir sverði innan túnsins. Bæjarhóll Dalhúsa er utan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar. Bæjarstæðið, túnið umhverfis hann og þær minjar sem sýnilegar eru innan þess, mynda minjaheild sem fyrirhuguð vegagerð mun raska. Æskilegast væri því að vegurinn lægi utan gamla heimatúnsins.

Tóftir SM-023:004 og 007 eru í yfir 50 m fjarlægð frá miðlínu fyrirhugaðs vegar. Minjastofnun Íslands telur að merkja þurfi tóftirnar á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá. Hinar tóftirnar, SM-023:018 og 019 lenda undir veginum. Grafa þarf könnunarskurði í tóftirnar til að fá hugmynd um gerð þeirra aldur og hlutverk og til að kanna hvort undir þeim kunni að leynast leifar eldri mannvirkja eða mannvistar. Niðurstöður slíkrar könnunar kunna að leiða til þess að ráðast þurfi í frekari rannsóknir á svæðinu áður en framkvæmdir við vegagerðina geta hafist.

Eins og áður segir má búast við að fornleifar, sem ekki sjást á yfirborði, leynist undir sverði í túninu. Minjastofnun telur að fá þurfi fornleifafræðing til að hafa eftirlit með framkvæmdum í túninu. Komi fornleifar í ljós þarf að stöðva framkvæmdir á meðan þær verða rannsakaðar, sbr. 24. gr. lag um menningarminjar (Nr. 80/2012).

Auk tófta útihúsa sem fundust í túni Dalhúsa voru skráðar heimildir um fínhús í landi Eyvindarár (SM-020:036). Staðurinn er í 37 m fjarlægð frá miðlínu vegarins. Engin ummerki um fjárhúsið fundust á staðnum. Í fornleifaskráningarskýrslu segir að Fjárhúsholtin, þar sem fjárhúsið á að hafa staðið, hafi verið gengin eftir bestu getu í leit að fjárhúsum en að skógurinn á þessu svæði sé mjög þéttur og því ómögulegt að skanna allt svæðið. Minjastofnun Íslands gerir ekki kröfu um frekari mótvægisaðgerðir vegna fráhússins en minnir á að ef fornleifar sem áður voru ókunnar koma í ljós við framkvæmdina ber að stöðva framkvæmdina og tilkynna fundinn til Minjastofnunar, sbr. 24. gr. lag um menningarminjar (Nr. 80/2012).

Minjastofnun telur að grafa þurfi könnunarskurð í eftirtaldar fornleifar: Myllutóft og þúst (SM-020:022_01 og 02) og tóft (SM-022:051). Niðurstöður slíkrar könnunar kunna að leiða til þess að ráðast þurfi í frekari rannsóknir á stöðunum áður en framkvæmdir við vegagerðina geta hafist. Þá þarf að grafa könnunarskurð í brú (SM-022:042) til að reyna að fá betri hugmynd um gerð hennar og aldur.

Auk kolagrafanna og útihúsatóftanna í landi Dalhúsa sem áður hefur verið fjallað um telur Minjastofnun Íslands að merkja þurfi eftirtaldar fornleifar á meðan á framkvæmd stendur til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá: Stekk (SM-020:024), Klofastein (SM-022:041), mótóft (SM-022:062_03), kant (SM-023:014_01), þúst (SM-023:014_02), þúst (SM-023:014_03) og dæld (SM-023:021).

Minjastofnun telur að skráning eftirtaldra minja sé fullnægjandi mótvægisaðgerð: Fjárhúsavaðs (SM-020:020), Mylluvaðs (SM-020:023), Melhornsvaðs (SM-020:025), fjárhúss/örnefnis (SM-020:036), mógrafar (SM-020:046), vegar (SM-020:047), herminja (SM-022:040), mógrafa (SM-022:062_01 og 02), vegar (SM-022:064), myllu (SM-023:012), mógrafar (SM-023:013), Kúavaðs (SM-023:015), Hundavaðs (SM-023:016), stekks (SM-024:026), leiða (SM-611:001_01, 02 og 03), leiðar (SM-611:003) og leiðar (SM-611:007).

Miðleið og Suðurleið.

Miðleið og Suðurleið liggja að hluta til á sama stað. Alls voru skráðar 10 fornleifar innan athugunarsvæðis Miðleiðar og Suðurleiðar þar sem þær eru samliggjandi. Allar skráðar fornleifar við Miðleið eru líka við Suðurleið. Átta fornleifar til viðbótar eru skráðar innan athugunarsvæðis Suðurleiðar.

Líkt og Norðurleið liggja Miðleið og Suðurleið um tún Dalhúsa að gangamunnanum. Fjallað er um mótvægisaðgerðir sem Minjastofnun telur að grípa þurfi til vegna tófta fjögurra útihúsa í túninu (SM-023:004, 007, 018 og 019) og vegna minja sem kunna að leynast þar undir sverði hér að ofan. Vísað er til þeirrar umfjöllunar.

Leiðirnar þrjár hafa einnig allar áhrif á leið (SM-611:001_01). Minjastofnun Íslands telur skráningu leiðarinnar fullnægjandi mótvægisáðgerð.

Auk þeirra fornleifa sem eru á áhrifasvæði allra þriggja leiðanna eru fimm fornleifar innan áhrifasvæðis bæði Miðleiðar og Suðurleiðar. Þetta eru þrjár kolagrafir (SM-024:048, 049 og 051) og tvær leiðir (SM-024:050) og (SM-611:009). Kolagrafirnar þrjár eru allar í innan við 10 m fjarlægð frá miðlínu vegar. Minjastofnun telur að rannsaka þurfi kolagrafirnar. Grafa þarf helming hverrar grafar og út fyrir brúnir þeirra þannig að upplýsingar fáiast um umfang þeirra, dýpt og innihald fyllingarinnar í gröfunum. Minjastofnun telur skráningu leiðanna fullnægjandi mótvægisáðgerð.

Eins og áður segir voru 8 fornleifar skráðar á áhrifasvæði Suðurleiðar, þrjár kolagrafir (SM-024:045) og (SM-024:047_01 og 02), tvær vörður (SM-026:030) og (SM-611:008_02), vörslugarður (SM-026:031), hleðsla (SM-026:032) og leið (SM-611:008_01).

Kolagrafirnar eru í 55 til 87 m fjarlægð frá miðlínu vegar. Minjastofnun telur að merkja þurfi grafirnar á meðan á framkvæmdum við veginn stendur til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá. Einnig þarf að merkja vörðu (SM-026:030), vörslugarð (SM-026:31), og hleðslu (SM-026:032).

Minjastofnun telur skráningu leiðar (SM-611:008_01) vörðu (SM-611:008_2) fullnægjandi mótvægisáðgerð.

Í frummatsskýrslu segir að á seinni stigum matsferilsins hafi verið lagðar til breytingar á Suðurleið, í samráði við Múlaþing. Annars vegar að bæta við möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæði á Egilsstöðum, og hins vegar að hnika veglínunni til suðurs við tengingu að Selbrekku. Þessar viðbætur liggja að hluta til utan athugunarsvæðis og því ákveðin óvissa til staðar um áhrif þeirra á fornleifar. Þörf sé á fornleifaskráningu á þessum svæðum áður en framkvæmdaleyfi yrði gefið út.

Valkostir Seyðisfjarðarmegin.

Seyðisfjarðarleið.

Í umhverfismatsskýrslu segir að Fornleifastofnun Íslands ses hafi skráð 34 fornleifar á áhrifasvæði Seyðisfjarðarleiðar og að í viðbótarrannsókn Antikva ehf hafi sjö fornleifar til viðbótar verið skráðar.

Í umfjöllun um fornleifar NM-249:061_01-04 segir í skýrslu Fornleifastofnunar: *Í viðbótum við örnefnaskrá Fjarðar segir: "Á milli Háubrekku og Langamels, sem er ofar en Selbrekka: Utan við Selbrekku er Sellandið, og upp af því eru Selhjallar, og inn og upp af*

þeim eru Skógarhjallar. Innri-Sellækur er innan við Sellandið. Á Sellandi er Stekkurinn (eða Selið). Þar mótast enn (1987) fyrir byggingum, og hefði því getað verið þar sel til forna frá Firði." Svo virðist sem að stekkur frá Fjarðarseli hafi verið á sama stað og selið í seinni tíð sbr. eftirfarandi tilvísun í Bygðasögu Seyðisfjarðar: "Langimelur heitir melhryggur sem nær frá Neðri-Gufufossbrekku að Stóralæk, en hann fellur úr Bjólfinum í Fjarðará utan við Langamel. Skammt ofan við lækinn var eitt sinn lambastekkur frá Fjarðarseli." Minjar um selið og stekkin eru austan við alldjúpan lækjarfarveg í lægd milli tveggja brúna. Á milli þeirra er fremur slétt grasflöt sem er í mjög aflíðandi halla til suðausturs. Tvær tóftir eru á Sellandi auk þýfðs svæðis á milli þeirra þar sem minja gæti verið að vænta. Heildarstærð minjasvæðisins er 45x15 m og snýr það norður-suður.

Á minjasvæðinu er fjórar fornleifar skráðar, Tóft/sel (NM-249:061_01), stekkur (NM-249:061_02), tóft/kvíar (NM-249:061_03) og þúst (NM-249:061_04). Í lýsingu fornleifanna kemur fram að ekk sé afgerandi seltóft á minjasvæðinu en að allar líkur bendi til þess að leifar af henni séu undir nyrsta hluta stekkjatóftarinnar sem hafi verið byggð ofan í seltóftina.

Í umhverfismatsskýrslu segir að fornleifarnar séu innan fyrirhugaðs haugsetningarsvæðis. Ef ekki verður hægt að finna haugsetningarsvæðinu annan stað telur Minjastofnun að rannsaka þurfi stekkin og seltóftina með fornleifauppgreftri. Tilgangur rannsóknarinnar væri að skrásetja stærð og lögun stekksins, rannsaka það sem eftir er af seltóftinni og ganga úr skugga um hvort undir henni leynist e.t.v. enn eldri leifar mannvirkja eða mannvistar. Stofnunin telur jafnframt að grafa þurfi könnunarskurði í kvíatóftina og þústina til að reyna að fá hugmynd um hlutverk þeirra og aldur og til að ganga úr skugga um hvort undir þeim leynast eldri mannvirki eða mannvist.

Eins og fram kemur í texta Fornleifastofnunar hér að ofan þá er þýft svæði á milli tóftanna þar sem talið er að minja gæti verið að vænta. Heildarstærð minjasvæðisins er 45 x 15 m. Minjastofnun telur að grafa þurfi könnunarskurði innan svæðisins til að ganga úr skugga um hvort undir sverði leynist fleiri minjar. Niðurstaða slíkrar könnunar gæti leitt til þess að ráðast þurfi í frekari rannsóknir á svæðinu.

Tóft NM—249:528 lendir í vegstæðinu. Í skýrslu Fornleifastofnunar er henni lýst svo: Óljós tóft er 260 m austan við Selið 061, um 25 m austan við vélgrafinn skurð og 70 m vestan við Seyðisfjarðarveg (93)... Tóftin er í smáþýfðum og grónum valllendismóa sem hefur verið ræstur fram með skurðgrefti. Meint tóft er 5,3x3,6 m stór og snýr norðaustur-suðvesturs. Ekki sjást skýrir veggir nema í norðausturenda og á suðausturhlíð en þeir eru grónir og aðeins 0,1-0,2 m á hæð. Mjög óljós og aflagaður veggur er á norðvesturhlíð tóftar. Op virðist hafa verið inn í tóft í suðvesturenda hennar. Tóftin er mjög óskýr og ekki er útilokað að um náttúrumyndun sé að ræða. Ekkert er

við um hlutverk tóftarinnar. Minjastofnun telur að grafa þurfi könnunarskurði í tóftina til að reyna að fá hugmynd um hlutverk hennar og aldur og til að ganga úr skugga um hvort undir henni leynast eldri mannvirki eða mannvist. Niðurstaða slíkrar könnunar gæti leitt til þess að ráðast þurfi í frekari rannsóknir á staðnum.

Húsgrunnur-útihús [509] hleðsla lendir undir veginum. Í skýrslu Antikva er minjunum lýst þannig: *Steinhlaðnir veggir, breidd 1 m og hæð 0,4-1 m, sem mynda ferhyrndan grunn sem er 10 x 6m að stærð. Innan í grunninum hefur verið settur lítill matjurtargarður og upp við grunninn sunnan megin er annar matjurtagarður [117]. Minjarnar sjást á loftmynd frá 1955 og eru þá komnar úr notkun. Grunnurinn er ekki mjög forn á að lita og sennilega eru þetta leifar einhvers útihúss frá fyrri hluta síðustu aldar.* Minjastofnun telur að grafa þurfi könnunarskurð í húsgrunninn til að reyna að komast að hlutverki hans og hvort undir honum leynast leifar eldri mannvirkja eða mannvistar. Niðurstaða slíkrar könnunar gæti leitt til þess að ráðast þurfi í frekari rannsóknir á staðnum.

Meðal fornleifa sem Antikva skráði voru gamli bæjarhóll Odda [504] og Seyðisfjarðarkirkjugarður [505]. Bæjarhóllinn er staðsettur í miðjum kirkjugarðinum. Í umhverfismatsskýrslu segir að vegna staðsetningar í miðju kirkjugarðs Seyðisfjarðar sé ekki gert ráð fyrir að bæjarhóllinn sé í hættu vegna fyrirhugaðra vegaframkvæmda. Ný veglína muni liggja þétt við garðinn og verði framkvæmdasvæðið afmarkað og þess gætt að ekki verði rask á kirkjugarðinum sjálfum.

Í skýrslu Fornleifastofnunar er fjallað um brú (NM-249:597_01). Brúnnin er byggð yfir djúpan skurð með leðju í botni. Hún er hluti vegar (NM-249:057_02) sem lagður var á stríðsárunum. Brúnni er þannig lýst: *Brúin er grjóthlaðin og sjást hleðslur þvert yfir skurðinn beggja vegna vegarins, á svæði sem er 5,5 x 3 m að stærð. Þær eru vandlega hlaðnar og í þeim sjást 3-5 umför af frekar stórum steinum. Hleðslurnar eru 0,8-1,5 m á hæð, hærri að austan. Uppfylling er í skurðinum á milli hleðslanna þar sem vegurinn liggur yfir.* Í töflu 22.7 í umhverfismatsskýrslu kemur fram að brúin lendi undir vegi en jafnframt lagt til að hún verði merkt á meðan á framkvæmdum stendur. Minjastofnun fagnar því ef hægt verður að komast hjá því að raska brúnni.

Minjastofnun Íslands telur að merkja þurfi eftirtaldar fornleifar á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá: Tóft (NM-249:522), gerði (NM-249:531), herminjar (NM-249:599_01-03), stífla (NM-249:602), gerði (NM-249:607), tóft (NM-250:004), tóft (NM-250:010), tóft (NM-250:011), garðlag (NM-250:012), tóft (NM-250:013).

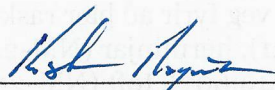
Minjastofnun telur skráningu eftirtalinnar fornleifa fullnægjandi mótvægiságerð: Áfangastaðar (NM-249:037), götu (NM-249:482),

brúar (NM-249:484), vörðu (NM-249:500), tóftar (NM-249:504), skemmu (NM-249:506), vegar (NM-249:520), götu (NM-249:521), mógrafa (NM-249:583), vegar (NM-249:597_02), mógrafar (NM-249:598), herminja (NM-249:600), mógrafa (NM-249:601), mógrafa (NM-249:649), götu (NM-701:013_01), vegar (NM-701:013_02), vegar (NM-701:013_03), vegar (NM-701:013_04), áveitu (506), leiðar (507), mógrafa (508) og matjurtargarðs (510).

Í umhverfisskýrslu kemur fram að aðalvalkostur Vegagerðarinnar felur í sér Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin. Ljóst er að Suðurleiðin mun hafa minni áhrif á fornleifar en Norðurleiðin þótt mestu áhrif allra leiðanna Héraðsmegin á fornleifar verði í túni Dalhúsa. Seyðisfjarðarmegin mun framkvæmdin hafa mest áhrif á fornleifar innan haugsetningarsvæðis og því mikilvægt að athuga hvort ekki er hægt að finna því annan stað. Minjastofnun Íslands leggst ekki gegn neinum valkostanna verði skilyrði stofnunarinnar um mótvægisáðgerðir uppfyllt.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum Fjarðarheiðarganga. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands.* Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga sem hljóðar svo: *Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllst,
f.h. Minjastofnunar Íslands



Kristinn Magnússon
verkefnastjóri

Sent í tölvupósti:

Jakob Gunnarsson (jakog.gunnarsson@skipulag.is)

Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)

Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 21. júlí 2022
Málsnúmer: 202207-0024
SS/LA

Efni: Umhverfismatsskýrsla um Fjarðarheiðargöng

Við er til tölvubréfs frá Skipulagsstofnun, dags. 23. maí 2022, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um umhverfismatsskýrslu framkvæmd Vegagerðarinnar á Fjarðarheiðargöngum í Múlaþingi.

Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun framkvæmdarinnar þann 17. nóvember 2020 og gerði ekki athugasemdir við hvernig gert var grein fyrir framkvæmdinni þar eða fyrirhugaðri gagnaöflun tengt matinu.

Til umfjöllunar í umhverfismatsskýrslunni er aðalvalkostur framkvæmdaraðila borinn saman við aðra valkosti með tilliti til umhverfisáhrifa. Valkostirnir varða ekki legu sjálfra Fjarðarheiðarganga heldur veglínur til og frá gangamunnum í Héraði og í Seyðisfirði. Aðalvalkostir fyrir þessar veglínur eru svokölluð Suðurleið í Héraði en aðrir valkostir eru Norðurleið og Miðleið og tillaga að nýrri veglínu í Seyðisfirði en hinn valkosturinn er lagfæring á núverandi veglínu.

Náttúrufræðistofnun mun í umsögn sinni einblína á þann hluta umhverfismatsins er varðar umhverfisþætti sem tengjast fagsviði stofnunarinnar, og hvernig það mat endurspeglast í heildarniðurstöðu matsins. Umhverfismatsskýrslan er almennt mjög vonduð og ítarleg og skilmerkilega greint frá framkvæmdinni, staðhátum og helstu framkvæmdaliðum. Náttúrufræðistofnun vill koma nokkrum ábendingum á framfæri:

Í kafla 4.1 um náttúruvernd er m.a. fjallað um náttúruminjar sem falla undir ákvæði 61. greinar náttúruverndarlaga nr. 60/2013 þ.m.t. sérstæða og vistfræðilega mikilvæga birkiskóga og votlendi. Hér ætti að mati Náttúrufræðistofnunar einnig að nefna Gufufoss þar sem að fossar falla undir ákvæðið en samkvæmt b-lið 61. greinar nær verndunin til „[fossa] og nánasta umhverfi þeirra að því leyti að sýn að þeim spillist ekki“.

Í framkvæmdalýsingu er greint frá því að efni verði sótt í námur í nágrenninu t.d. við gerð bráðabirgðavegar við Eyvindará. Náttúrufræðistofnun telur að greina mætti betur frá því hvaða námur verði notaðar og áætlað efnismagn úr þeim.

Þeir umhverfisþættir sem mest tengjast fagsviði Náttúrufræðistofnunar eru gróðurfar, dýralíf, lífríki straumvatna, jarðmyndanir og landslag og ásýnd lands.

Áhrif á gróðurfar

Umfjöllun um áhrif á gróðurfar er ítarleg og sýnir hvernig vistgerðum og vaxtarstöðum sjaldgæfra æðplantna og fléttna verður raskað innan framkvæmdasvæðis eða sem geta orðið



fyrir neikvæðum áhrifum í næsta nágrenni framkvæmdasvæðis (í tilfelli votlendis). Góður samanburður er á hvernig áhrifin eru mismunandi milli ólíkra valkosta. Náttúrufræðistofnun vill benda á að síðan matsáætlun var gefin út hefur ný auglýsing um friðlýsingu æðplantna, mosa og fléttna tekið gildi (Auglýsing nr. 1385 um friðun æðplantna, mosa og fléttna, Nóvember 2021). Nokkrar tegundir sem finnast innan framkvæmdasvæðis veglína í Egilsstaðaskógi teljast friðlýstar samkvæmt auglýsingunni en það eru æðplantan blæösp (sem var friðlýst samkvæmt eldri auglýsingu) og flétturarnar skrámuflúka, grástika og gullinvarp. Eins og fram kemur í umhverfismatskýrslunni hefur um langt skeið verið bent á verndargildi birkiskóga í Egilsstaðaskógi ekki síst vegna sjaldgæfra fléttutegunda sem vaxa á birkitrjám. Þess vegna var lagt til að friðlýsa skóginn á Náttúruverndaráætlun 2009-2013 en ekki varð af því. Ljóst er að sjaldgæfum fléttutegundum mun stafa ógn af þeirri vegagerð sem áætluð er í framkvæmdinni og er það óháð mismunandi valkostum. Að mati Náttúrufræðistofnunar er mjög mikilvægt að stefnt sé að nákvæmari skoðun á fundarstöðum friðaðra fléttutegunda í Egilsstaðaskógi til að fullvissa sé um hver áhrif áætlaðrar vegagerðar verði. Það er nauðsynlegt til að leggja mat á hvort þörf sé á mótvægisáðgerðum til að tryggja áframhaldandi tilvist fléttutegundanna á svæðinu.

Umfangsmesta raskið á gróðurlendi er á Norðurlleið en það minnsta á Miðleið. Mesta rask á vistgerðum með hátt verndargildi er hins vegar á aðalvalkostinum, Suðurleið þar sem hún mun bæði liggja um birkiskóga og stórt samfelt votlendi (Lambhúsamýri og Flói). Veglína Suðurleiðar þverar votlendið mitt og því ljóst að raskið á því verður töluvert þótt einungis lítil hluti sé innan framkvæmdasvæðisins.

Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðu umhverfismatsins um áhrif ólíkra valkosta á gróðurfar. Ljóst er að áhrifin eru hvað neikvæðust á Suðurleið í Héraði, sem er aðalvalkosturinn og þar verður óafturkræft rask á vistgerðum með hátt verndargildi, votlendi og birkiskóg sem fellur undir ákvæði náttúruverndarlaga um sérstaka vernd sem og æðplöntu- og fléttutegundir sem eru á valista eða friðlýstar samkvæmt nýrri auglýsingu. Að mati Náttúrufræðistofnunar er því afar mikilvægt að lögð sé sérstök áhersla á mótvægisáðgerðir til að vega upp rask á vistgerðum með hátt verndargildi og einnig að fundarstaðir friðlýstra tegunda séu staðfestir og möguleikar á mótvægisáðgerðum skoðaðir.

Þær mótvægisáðgerðir sem nefndar eru í umhverfismatskýrslunni eru einkum til að bregðast við almennu raski á gróðurlendum sem og vistgerðum með hátt verndargildi þ.e. birkiskógi og votlendi. Stefnt er að endurheimt votlendis og kemur fram að „a.m.k. jafn stórt votlendi og raskast við framkvæmdirnar verður endurheimt“. Það er mjög jákvætt að mati Náttúrufræðistofnunar og mikilvægt að vel sé að því staðið og gott að samstarf verði við Landgræðsluna og Votlendissjóð. Einnig er stefnt að endurheimt birkiskóga í samstarfi við Skógræktina. Náttúrufræðistofnun telur mjög mikilvægt að horft sé til þess að nota birkiplöntur sem eiga erfðafræðilega uppruna úr Egilsstaðaskógi til að tryggja viðhald þeirra og að horft sé til endurheimtar birkiskóga í næsta nágrenni þar sem við á. Ekki er fjallað um mótvægisáðgerðir til að bregðast við röskun á vaxtarstöðum friðaðra plöntu- og fléttutegunda. Náttúrufræðistofnun telur að skoða mætti t.d. að styrkja náttúrulegan vöxt blæaspar í Egilsstaðaskógi í stað þeirra trjáplantna sem frá hverfa vegna framkvæmdarinnar með fræsáningu eða tilfærslu trjáa. Þá þarf eins og áður kemur fram að skoða hvort þörf sé á

mótvægisáðgerðum til að tryggja að vaxtarstaðir friðaðra fléttutegunda glattist ekki alveg á svæðinu t.d. með mögulegum tilfærslum á birkitrjám sem fléttur vaxa á.

Áhrif á dýralíf og lífríki straumvatna

Við athuganir á fuglalífi kom í ljós að þær tegundir sem eru algengastar og verða fyrir mestum áhrifum eru allt tegundir sem eru mjög útbreiddar á svæðinu, teljast ekki vera ábyrgðartegundir og eru ekki á válista þ.e. hrossagaukur, skógarþröstur og þúfutittlingur. Þéttleika þessara tegunda var þó umtalsverður og því ljóst að framkvæmdir, einkum við vegagerð á Héraði, munu valda töluverðu búsvæðaraski. Þá mun vegurinn hafa fælandi áhrif á varp mófugla eins og nýlegar rannsóknir gefa til kynna. Nokkrar ábyrgðartegundir verpa í einhverjum mæli á veglínunum í Héraði (heiðlóa, spói og jaðrakan) og í Seyðisfirði (tjaldur) en ekki er um mikinn fjölda varppara að ræða. Áhrif framkvæmdarinnar á hreindýr og ferðir þeirra eru metin lítil þar sem þau nýta svæðið sem um ræðir lítið í dag. Mögulegt er að minni umferð um Fjarðarheiði geti bætt aðstæður fyrir hreindýr á heiðinni.

Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðu umhverfismatsins að áhrif á dýralíf. Ljóst er að aðalvalkostur á Héraði, Suðurleið, mun hafa talsvert neikvæð áhrif á fuglalíf sem er auðugt á svæðinu þótt mest sé um algengar tegundir og engar á válista. Mótvægisáðgerðir sem snúa að endurheimt votlendis og birkiskóga ættu að gagnast þeim tegundum sem verða fyrir búsvæðamissi. Mikilvægt er að við vöktun á árangri endurheimtar sé fylgst með áhrifum á fuglalíf. Líkt og víðar á Austurlandi er mikilvægt að vekja athygli vegfarenda á hreindýrum og fuglalífi þar sem við á með merkingum.

Varðandi lífríki straumvatna vísar Náttúrufræðistofnun í umsóknir Hafrannsóknarstofnunar og Heilbrigðiseftirlits Austurlands þar sem fagþekking er meiri. Náttúrufræðistofnun telur mikilvægt að bætt sé úr þekkingu á lífríki straumvatna á framkvæmdasvæðinu. Jákvætt er að aðalvalkostur á Héraði hafi líklega minni áhrif á straumvötn en Norðurleiðin en huga þarf vandlega að því að ný ræsi og brúargerð raski ekki ferðum laxfiska og gæta þarf þess að mengun berist ekki í straumvötn á framkvæmdatíma. Fuglar nýta Eyvindará og Fjarðará og nálæga lækir til fæðuöflunar og rask eða mengun í straumvötnum geta því haft víðtæk áhrif. Þörf er á ýmsum aðgerðum til að koma í veg fyrir mengun, sérstaklega í Seyðisfirði eins og fram kemur á bls. 96 í skýrslunni, þar sem framkvæmdin fer fram á vatnsverndarsvæði. Mjög mikilvægt er að vel heppnist til og að öflug vöktun sé á árangri þessara aðgerða og brugðist við ef vísbendingar eru um mengun í yfirborðs- eða grunnvatni. Nánar er fjallað um þetta í kafla um áhrif á vatnafar og vatnsvernd. Náttúrufræðistofnun telur að töluverð hættu sé að núverandi vatnsból í Seyðisfirði verði fyrir neikvæðum áhrifum og að mikilvægt sé að horft sé til þess að skilgreina nýtt meginvatnsból fyrir Seyðisfjörð eins og segir í umhverfismatsskýrslunni.

Jarðminjar og landslag og ásýnd lands

Áhrif á jarðminjar með hátt verndargildi eru ekki miklar. Þó má nefna Eyvindarárgil sem er jarðfræðilega merkilegt eins og fram kemur í umhverfismatsskýrslunni (bls. 100) og er á gildandi náttúru-minjaskrá. Fram kemur að Jarðfræðistofan sem vann mat á jarðminjum telur að ákjósanlegra hefði verið að halda áætlaðri veglínunni Mið- og Suðurleiðar a.m.k. 75-100 metra frá gilbrún Eyvindarárgils. Náttúrufræðistofnun tekur undir þetta álit Jarðfræðistofnunar en svo

virðist sem það sé ekki hægt vegna hönnunarregla Vegagerðarinnar. Þá verður gerð ný brú yfir gilið og mikilvægt að við hönnun hennar sé tekið tillit til verndargildi gilsins.

Þá má nefna nálægð gangamunna og veglínu við Gufufoss í Seyðisfirði en þótt fossinn og nánasta umhverfi verði ekki fyrir raski verða greinileg ásýndaráhrif af framkvæmdinni.

Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðu matsins um áhrif á jarðminjar.

Ljóst er að framkvæmdin mun hafa töluverð áhrif á landslag, bæði á Héraði og Seyðisfirði, vegna vegagerðar og tilkomu gagnamunna sem og haugsetninga. Framkvæmdin er staðsett innan náttúruverndarsvæða og nálægt náttúruminum sem hafa hátt verndargildi vegna landslags (t.d. fossar og gil). Ítarlega er fjallað um hvað einkennir landslag svæðanna í kafla 17 og hefur Náttúrufræðistofnun lítið við það að bæta. Ljósmyndir sem sýna ásýndabreytingar gefa skýra mynd á hver áhrifin verða. Ljóst er að mest verða áhrifin þar sem gangnamunnarnir eru staðsettir (myndir 17.22, 17.26 og 17.30) og þar sem engir vegir eru í dag t.d. í Eyvindarárdal austan Eyvindarár (myndir 17.22 og 17.26) og um votlendissvæði sunnan Egilsstaða (mynd 17.24). Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðu matsins um áhrif á landslag og ásýnd og telur tillögur að mótvægisáðgerðum skynsamlegar.

Um niðurstöðu umhverfismatsins

Náttúrufræðistofnun gerir ekki athugasemdir við niðurstöður mats einstakra umhverfisþátta. Ljóst er að umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru almennt mest í Héraði þar sem nýjar veglínur eru til umfjöllunar. Sá valkostur sem Vegagerðin hefur valið sem aðalvalkost, Suðurleið, hefur talsvert neikvæð áhrif á gróðurfar, einkum votlendi og birkiskóg. Einnig nokkuð til talsverð neikvæð áhrif á dýralíf, jarðmyndanir og landslag og ásýnd lands sem og á verndarsvæði. Norðurleiðin er lítið betri og í sumum tilfellum með meiri umhverfisáhrif.

Miðleiðin er greinilega ákjósanlegasta leiðin hvað varðar umhverfisáhrif þeirra valkosta sem varða fagþekkingu Náttúrufræðistofnunar og fjallað hefur verið um í þessari áhrif sérstaklega á gróðurfar og landslag og ásýnd. Þar sem lykilforsendur framkvæmdarinnar er varða öryggi og samfélagsleg áhrif virðast útiloka að Miðleiðin verði fyrir valinu þótt niðurstaða umhverfismatsins sé skýr um að það sé besta leiðin með tilliti til umhverfisáhrifa, vill Náttúrufræðistofnun leggja áherslu að tryggt sé að farið verði í nauðsynlegar mótvægisáðgerðir. Eins og komið hefur fram er þörf á betri þekkingu á fundarstöðum sjaldgæfra fléttutegunda í Egilsstaðaskógi og skilgreina þarf mótvægisáðgerðir ef þörf er til að tryggja tilvist þeirra til framtíðar á svæðinu. Einnig er mikilvægt að bæta þekkingu á lífríki straumvatna sem geta orðið fyrir áhrifum sem og að fylgjast með því hvort áhugaverðar jarðminjar t.d. steingervingar uppgötvist á framkvæmdatíma. Mjög mikilvægt er að mótvægisáðgerðir sem snúa að endurheimt vistgerða og búsvæða dýra- og plöntutegunda með hátt verndargildi séu vel ígrundaðar og að árangri þeirra sé fylgt eftir með vöktun.

Í Seyðisfirði eru umhverfisáhrif vegna nýrrar veglínu ekki mikil í samanburði við valkost um lagfæringu á núverandi veglínu og þar er það gangnagerðin sjálf og haugsetning henni tengd sem vegur meira en vegagerð. Þar er mikilvægast að hugað sé að áhrifum á vatnafar og vatnsvernd og þar með áhrifum á lífríki straumvatna einnig. Einnig ber að taka tillit til þess hvernig draga megi úr ásýndaráhrifum næst Gufufossi og öðrum landslagseinkennum sem hafa hátt verndargildi.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna en er tilbúin að veita frekari ráðgjöf um einstaka þætti er varða framkvæmdina ef þess er óskað.

Virðingarfyllt,

A handwritten signature in black ink, reading "Snorri Sigurðsson". The signature is written in a cursive, flowing style.

Snorri Sigurðsson
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs

UMSÖGN SAMGÖNGUSTOFU Fjarðarheiðargöng

Til : Jakob Gunnarsson - SLS
Frá : Halldór Ó. Zoëga - SGS <halldor.zoega@samgongustofa.is>
CC : Sigrún Henrietta Kristjánsdóttir - SGS <Sigrun.H.Kristjansdottir@samgongustofa.is>
Heiti : UMSÖGN SAMGÖNGUSTOFU Fjarðarheiðargöng
Málsnúmer : 202202041
Málsaðili : Vegagerðin - Akureyri
Skráð dags : 16.08.2022 13:35:17
Höfundur : Halldór Ó. Zoëga - SGS <halldor.zoega@samgongustofa.is>
Viðhengi [image001.png](#)

Góðan daginn. Beðist er velvirðingar á seinu svari.

Skipulagsstofnun hefur farið fram á umsögn Samgöngustofu um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar um fyrirhuguð Fjarðarheiðargöng í Múlaþingi.

Samgöngustofa vill benda á að um fyrirhugaða framkvæmd gildir reglugerð nr. 895/2021 um öryggiskröfur fyrir jarðgöng en reglugerðin gildir um öll jarðgöng hér á landi, lengri en 500 metrar, sem opin eru almennri umferð, hvort sem þau eru í notkun, á framkvæmdastigi eða hönnunarstigi.

Bent er á að skv. reglugerðinni hefur Samgöngustofa eftirlit með því að öryggiskröfur séu uppfylltar í jarðgöngum.

Jafnframt er bent á að áður en jarðgöng eru tekin í notkun skal afla samþykkis Samgöngustofu, sem hefur eftirlit með því að fullnægt sé málsmeðferð skv. II. viðauka reglugerðarinnar og er opnun jarðganga fyrir almenningi háð leyfi Samgöngustofu fyrir því að taka þau í notkun, í samræmi við málsmeðferðina.

Á bls. vi, þar sem fjallað er um skipulag og leyfi og á bls. 19 í kafla 5.4 Leyfi sem framkvæmdin er háð, kemur framangreint ekki fram.

Með kveðju / Best regards,

Halldór Ó. Zoëga - SGS

Deildarstjóri mannvirkjadeildar / Specialist, Port Installations and Maritime Navigation



Icelandic Transport Authority

Ármúli 2, 108 Reykjavík Iceland

Sími / Phone +354 480 6000

www.samgongustofa.is / www.icetra.is

Verndum umhverfið, þentum sem minnst

[Fyrirvari við tölvupóst - email disclaimer](#)

Skipulagsstofnun
B.t. Jakobs Gunnarssonar
Borgartún 7b
105 Reykjavík
skipulag@skipulag.is

Akureyri, 10.7.2022

Efni: Umhverfismatsskýrsla Fjarðarheiðargöng – umsögn

Vísað er til erindis er Skógræktinni barst þann 23. maí sl. þar sem Skipulagsstofnun fer fram á að Skógræktin veiti umsögn um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Umsagnaraðilar skulu gefa álit sitt í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021.

Skógræktin hefur kynnt sér umhverfismatsskýrsluna og telur að hún geri ágætlega grein fyrir skógrækt og skóglendi á framkvæmdasvæðinu og úrvinnslu gagna. Hluti framkvæmda, sérstaklega á suðurleið, fer um gamlan skóg og hefur það ekki farið framhjá skýrsluhöfundum sem meta að þar muni framkvæmdir hafa verulega eða talsvert neikvætt áhrif á hluta náttúrulegs skóglendis, sérstaklega birkiskóga sem falla undir 61 gr. náttúruverndarlaganna. Sá valkostur sem Vegagerðin kynnir sem aðalvalkost, *Héraðsmegin suðurleið og ný veglína Seyðisfjarðarmegin*, er sú leið sem hefur neikvæðust áhrif á áður nefnda birkiskóga Héraðsmegin.

Skógræktin er að vinna rafrænan gagnagrunn yfir skóglendi sem fellur undir 61. grein laga um náttúruvernd nr. 60/2013 en þar er fjallað um vistkerfi sem njóta skuli sérstakrar verndar, þar á meðal „*sérstæðir eða vistfræðilega mikilvægir birkiskógar og leifar þeirra þar sem eru m.a. gömul tré.*“ Búið er að staðfesta Egilsstaðaskóg sem gamlan, stóran samfelldan skóg sem fellur undir 61. gr. auk þess sem skógurinn þykir merkilegur fyrir þær sakir að vera einn fárra náttúrulegra vaxtarstaða blæspar á Íslandi. **Skógræktin leggur ríka áherslu á að forðast beri að raska vistfræðilega mikilvægum gömlum birkiskógum.**

Endurheimt birkiskóga er mikilvægt verkefni og í aðgerðaáætlun stjórnvalda í umhverfis- og loftslagsmálum gegnir hún stóru hlutverki. Er þá bæði átt við sjálfræðslu birkiskóganna og ræktun þeirra. Kafli V. í lögum um skóga og skógrækt nr. 33/2019 fjallar um vernd, endurheimt, umhirðu og nýtingu skóga. Skógræktin hvetur leyfisveitendur og framkvæmdaraðila til þess að kynna sér þann kafla vel. Í umhverfismatsskýrslunni er fjallað um fellingu skógar vegna framkvæmdanna og er vitnað í 18. gr. skógræktarlaganna. Þegar um varanlega eyðingu er að ræða, þá vísar Skógræktin til 19. gr. en þar segir:

19. gr. Varanleg eyðing skóga.

- Varanleg eyðing skóga að hluta eða í heild er óheimil.
- Sé varanleg eyðing skógar óhjákvæmileg skal tilkynna Skipulagsstofnun um fyrirhugaða framkvæmd í samræmi við ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun leitar um það efni umsagnar Skógræktarinnar.

- Komi til varanlegrar eyðingar skógar skal framkvæmdaraðili ráðast í mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif á umhverfið af eyðingu skógarins, með hliðsjón af markmiðum laga þessara, svo sem með endurheimt náttúruskógar eða ræktun nýrra skóga, og skal framkvæmdaraðili leita álits Skógræktarinnar á útfærslu mótvægisáðgerða. Mótvægisáðgerðir skulu hefjast eigi síðar en tveimur árum eftir eyðingu.
- Sveitarfélag skal leita álits Skógræktarinnar á framkvæmd sem felur í sér varanlega eyðingu skógar áður en ákvörðun er tekin um útgáfu framkvæmdaleyfis. Ákveði sveitarfélag að heimila framkvæmd sem Skógræktin leggst gegn í áliti sínu skal rökstyðja þá ákvörðun sérstaklega.

Eins og segir að ofan, þá er varanleg eyðing skógar framkvæmdaleyfisskyld af hálfu viðkomandi sveitarfélags. Á það við um hvoru tveggja nýskógrækt og náttúrulegt skóglendi. Í slíkum tilfellum er Skógræktin umsagnaraðili og óskar eftir nauðsynlegum gögnum, m.a. til þess að standa skil á kolefnisforða viðkomandi skóglendis. Nánari upplýsingar um gögn sem þarf að standa að skil á veitir undirrituð.

Skógræktin gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna.

Virðingarfyllst,

f.h. Skógræktarinnar,



Hrefna Jóhannesdóttir, skipulagsfulltrúi

hrefna@skogur.is

Gamla Gróðrarstöðin,
Krókeyri 600, Akureyri
gsm. 626-1016

Skipulagsstofnun
b.t. Jóhönnu Hrundar Einarsdóttur
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík, 6. júlí 2022
UST202205-315/A.Þ.
10.05.03

Efni: Mat á umhverfisáhrifum - umhverfismatsskýrsla – Fjarðarheiðargöng

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar er barst 23. maí sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda umhverfismatsskýrslu.

Framkvæmdarlýsing

Vegagerðin (hér eftir nefnd framkvæmdaraðili) áformar að gera 13,3 km löng jarðgöng milli Héraðs og Seyðisfjarðar.

Í umhverfismatinu eru skoðaðir þrír valkostir varðandi veglagningu frá göngunum Héraðsmegin og til Egilsstaða, þ.e. suðurleið, miðleið og norðurleið. Einnig eru skoðaðir tveir valkostir varðandi veglagningu Seyðisfjarðarmegin.

Mat á umhverfisáhrifum

Helstu áhrifaþættir framkvæmdar eru skv. umhverfismatsskýrslu affallsvatn, jarðganga- og vegaf framkvæmdir, athafnasvæði, haugsetningarsvæði og vinnubúðir.

Þeir umhverfisþættir sem eru til umfjöllunar í mati á umhverfisáhrifum eru gróðurfar, dýralíf, lífríki straumvatna, jarðmyndanir, vatnafar og vatnsvernd, landslag og ásýnd lands, samfélag, landnotkun, verndarsvæði og mannvirki, útivist og ferðamennska, loftgæði og hljóðvist og fornleifar.

Að mati Umhverfisstofnunar er umhverfismatsskýrslan ítarleg og vel unnin en stofnunin gerir eftirfarandi athugasemdir.

Haugsetning

Í umhverfismatsskýrslunni segir að gert sé ráð fyrir að umframefni sem ekki verði notað í vegagerð verði geymt tímabundið í haug við báða gangamunna og muni nýtast til framtíðarframkvæmda í sveitarfélaginu. Héraðsmegin er gert ráð fyrir að haugsetja þurfi 30.000 m³ – 400.000 m³ af umframefni og verður haugsetningarsvæðið sunnan megin við munnann. Seyðisfjarðarmegin verður efni haugsett norðan megin við munnann og gert er ráð fyrir að það verði á bilinu 360.000 m³ – 420.000 m³.

Fram kemur að þegar búið er að flokka og vinna það efni sem sturtað verður á athafnasvæðið verður því mokað á bíla og ekið með það á endanlegan losunarstað. Umhverfisstofnun telur jákvætt að efnið sé flokkað og telur að með því að gera það megi bæta nýtingu efnisins.

Að mati Umhverfisstofnunar er mjög mikilvægt að finna farveg fyrir nýtingu efnis Seyðisfjarðarmegin en þar mun gífurlegt magn efnis vera haugsett í þröngum firði. Fram kemur í skýrslunni að í umræðunni hafi verið að nýta umframefni í landfyllingu við



UMHVERFIS

STOFNUN

þéttbýlið. Stofnunin telur æskilegt að hugsað sé að öðrum nýtingarkostum ef ekki verður af landfyllingu.

Í skýrslunni segir að miklu máli skiptir að röskuð svæði verði formuð á þann máta að þau falli sem best að nærliggjandi umhverfi, þá sér í lagi þarf að aðlaga skeringar, fyllingar og haugsetningasvæði sem best að landslagi. Umhverfisstofnun tekur undir það.

Vatn

Gangamunni Seyðisfjarðarmegin, nýr vegur og haugsetningarsvæði verður staðsett innan grannsvæðis vatnsverndar. Gangamunni er staðsettur 600 m ofan við vatnsból Seyðfirðinga. Haugsetningarsvæði er áætlað í um 200 m fjarlægð frá Fjarðará og vatnsbóli Seyðfirðinga. Líkt og fram kemur í skýrslunni gildir skv. reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns um grannsvæði: „Á þessu svæði skal banna notkun á hættulegum efnum og birgðageymslu slíkra efna. Hér er m.a. átt við olíu, bensín og skyld efni, salt, eiturefni til útrýmingar á skordýrum eða gróðri og önnur efni sem mengað geta grunnvatn, auk efna sem sérstaklega eru tilgreind í reglugerð um neysluvatn. Ekki skal leyfa nýjar byggingar, sumarbústaði eða þess háttar á svæðinu. Vegalagnir, áburðarnotkun og önnur starfsemi innan svæðisins skal vera undir ströngu eftirliti.“

Lagt er til að vinnubúðir verði utan grannsvæðis vatnsverndar. Auk þess kemur fram að gera þurfi nauðsynlegar ráðstafanir í samráði við viðkomandi heilbrigðiseftirlit. Lagt er til að eftirlit með olíuleka og glussasmiti frá vinnuvélum og tækjum verði daglegt. Umhverfisstofnun áréttar mikilvægi þess að gæta ítrustu varúðar við framkvæmdir á svæðinu enda grunnvatn Seyðfirðinga undir og að umgengni og framkvæmdir verði í fullu samráði við Heilbrigðiseftirlit Austfjarða. Umhverfisstofnun tekur undir mikilvægi þess að vinnubúðir verði utan grannsvæðis og gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við umfjöllun um fyrirhugaðar aðgerðir til að koma í veg fyrir áhrif á vatn.

Umhverfisstofnun vekur athygli á lögum um stjórn vatnamála nr. 36/2011 en markmið þeirra er að vernda allt vatn (yfirborðsvatn og grunnvatn) og vistkerfi þess, hindra frekari rýrnun vatnsgæða og bæta ástand vatnavistkerfa til þess að vatn njóti heildstæðrar verndar. Jafnframt er lögunum ætlað að stuðla að sjálfbærri nýtingu vatns sem og langtímavernd vatnsauðlindarinnar.

Framkvæmdasvæði er í vatnshlotinu Austfirðir nr. 102-292-G en ástand þess er óþekkt. Þá eiga öll vatnshlot að ná umhverfismarkmiðum sínum um mjög gott eða gott ástand og samkvæmt lögunum má ástand vatnshlota ekki rýrna. Gerist slíkt þarf að setja fram aðgerðir til að draga úr álagi á vatnshlotið með það að markmiði að bæta ástandið.

Öll grunnvatnshlot skulu hafa góða magnstöðu og vera í góðu efnafræðilegu ástandi.

Birkiskógar

Í umhverfismatsskýrslu segir á bls. 75 að ekki sé að fullu ljóst hvaða birkiskógar njóta verndar skv. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd en að ætla megi að svo gamall skógur eins og er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Héraðsmegin, eins og raunin er með Egilsstaðaskóg, Dalhúsaskóg og Miðhúsaskóg, falli undir sérstæða skóga sem njóta verndar skv. náttúruverndarlögum.

Umhverfisstofnun tekur undir þetta en bendir á að Skógræktin sér um að skilgreina hvaða sérstæðu eða vistfræðilegu mikilvægu birkiskógar falla undir 61. gr. náttúruverndarlaganna.

Þá segir enn fremur að skv. 18. gr. laga um skóga og skógrækt nr. 33/2019 er felling skóga eða hluta þeirra óheimil nema með leyfi Skógræktarinnar. Umhverfisstofnun vill benda á að ef um er að ræða birkiskóg sem nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga gilda um hann 3.-6. mgr. 61. greinarinnar. Skv. 3. mgr. ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúruþyrmbæra, sem undir greinina falla, nema brýna nauðsyn beri til og ljóst að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd er með orðalaginu „brýn nauðsyn“ lögð áhersla á að einungis mjög ríkir hagsmunir geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir. Umhverfisstofnun bendir á að skylt er að afla framkvæmdaleyfis, eða eftir atvikum byggingarleyfis, vegna allra framkvæmda sem fela í sér röskun á svæðum sem njóta sérstakrar verndar, sbr. skipulagslög og lög um mannvirki. Á þetta að tryggja að tekið sé til ítarlegrar skoðunar hvort framangreint skilyrði sé uppfyllt. Við mat á leyfisumsókn ber að vega saman mikilvægi náttúruminjanna sem í húfi eru og hagsmuni af fyrirhugaðri framkvæmd. Við matið skal litið til verndarmarkmiða 2. og 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, auk þess sem tekið skal mið af mikilvægi minjanna og sérstöðu í íslensku og alþjóðlegu samhengi, sbr. 3. og 4. mgr. 61. gr. laganna. Ákveði leyfisveitandi að veita leyfi þrátt fyrir framangreint skal hann, með vísan í 5. mgr. 61. gr. náttúruverndarlaga, rökstyðja þá ákvörðun sérstaklega og gera grein fyrir öðrum kostum sem skoðaðir hafa verið sem mögulegir valkostir við útfærslu framkvæmdarinnar og ástæðum þess að þeir urðu ekki fyrir valinu. Einnig skal gera grein fyrir fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum, sem og mögulegri endurheimt náttúruverðmæta þegar það á við. Þá skal afrit af útgefnu leyfi sent Umhverfisstofnun, sbr. 6. mgr. ákvæðisins.

Tveir valkostir Héraðsmegin, þ.e. suður- og norðurleið, fara um svæði þar sem er votlendi sem nýtur sérstakrar verndar skv. a. lið 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Um rask á þeim svæðum gildir einnig ofangreint.

Virðingarfyllst,

Agnes Þorkelsdóttir
sérfræðingur

Björn Stefánsson
sérfræðingur

Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

skipulag@skipulag.is

jakob.gunnarsson@skipulag.is

Dags. 22.06.2022

Tilv. 5618-0-0005

Mál 2022-0110

Með erindi dags. 23. maí sl. óskaði Skipulagsstofnun eftir umsögn Veðurstofu Íslands um umhverfismatsskýrslu vegna Fjarðarheiðarganga.

Umsögn Veðurstofunnar er sem hér segir:

Ofanflóð

Veðurstofan gerir ekki athugasemdir við kaflann um ofanflóð í framkominni umhverfismatsskýrslu um Fjarðarheiðargöng.

Veðurfarslegar forsendur

Ekki eru gerðar athugasemdir við veðurfarslegar forsendur en bent á að minnisblað sem vitnað er til er ekki aðgengilegt. Þar er átt við minnisblað Veðurvaktarinnar (2019): Minnisblað. Seyðisfjarðargöng - veðurfar að vetrarlagi við gangamunna og vegtengingar. Unnið fyrir Vegagerðina. (Sjá bls. 203) Minnisblaðið hvorki fylgir með skýrslunni né er auðveldlega hægt að nálgast það með leit á netinu.

Virðingarfyllt,



Árni Snorrason

Forstjóri Veðurstofu Íslands

Athugasemdir HEF veitna við umhverfismatsskýrslu Fjarðarheiðarganga, útg. í apríl 2022

HEF veitur ehf. eiga og reka hitaveitu á Egilsstöðum og nágrenni og vatns- og fráveitur á Egilsstöðum og Seyðisfirði.

Beinir hagsmunir félagsins vegna áforma um Fjarðarheiðargöng felast annars vegar í nálægð vegar og gangnamunna Seyðisfjarðarmegin við neysluvatnsból Seyðfirðinga og hinsvegar nálægð forhannaðrar veglínu við áformað hreinsivirki fráveitu á Egilsstöðum, á Melshorni. Fundir voru haldnir með fulltrúum Vegagerðarinnar í byrjun árs 2022 um þessi atriði, en vegna mikilvægis þeirra fyrir félagið þykir rétt að áréttu nú, í formlegu ferli:

1. Athugasemd vegna nálægðar við neysluvatnsból Seyðisfjarðar:

Inntaksmannvirki vatnsveitu Seyðisfjarðar eru í Fjarðará, í gömlu uppistöðulóni Fjarðarselsvirkjunar, nærri fyrirhuguðum gangnamunna og neðan haugsetningarsvæðis útgrftar úr göngunum. Afar mikilvægt er að tryggt verði að vatn í lóninu spillist ekki. Í umhverfismatsskýrslunni er bent á að áform í aðalskipulagi Seyðisfjarðar miða að því að finna nýtt vatnsból á undangengnum og komandi árum. Því miður er útlitið ekki bjart í þeim efnum á Seyðisfirði, jarðfræði fjarðarins gefur ekki fyrirheit um neysluvatn í nægu magni undir yfirborði. Því þarf að tryggja sérstaklega að rétt verði staðið að því að hverskonar mengun frá gangnagerðinni spilli ekki vatnsbólínu sem útlit er fyrir að verði í notkun um allanga framíð.

2. Athugasemd við helgunarsvæði veglínu um Melshorn:

Á haustdögum 2019 keyptu HEF veitur (þá Hitaveita Egilsstaða og Fella ehf.) ½ hektara úr landi Egilsstaða 1 til byggingar hreinsistöðvar fráveitu Egilsstaða og Fellabæjar. Á þeim tíma var vitanlega trú félagsins að aðalskipulag „heimilaði“ byggingaráform á lóðinni. Aðalskipulagið gerir grein fyrir hreinsistöð fráveitu og þjóðvegi austan þess. Vegagerðin hefur sett fyrirvara og skorður við nýtingaráform HEF á lóðinni, sem kemur sér einkar illa við áform HEF um uppbygginu hreinsistöðvarinnar. Hönnunarvinna mannvirkja á lóðinni er í biðstöðu og hefur framkvæmdin þegar tafist um 6 mánuði vegna afmörkunar rannsóknar- og veghelgunarsvæða Vegagerðarinnar (100 og 35m frá miðlínu vegar). Það er einkar óheppilegt þar sem fyrir liggja athugasemdir Heilbrigðiseftirlits Austurlands og Umhverfisstofnunar við ófullnægjandi hreinsun fráveitu á Egilsstöðum og Fellabæ, sem hreinsistöðin á að bæta úr. Áform HEF um 240Mkr. framkvæmdir á árinu við hreinsistöðina munu ekki ganga eftir.

HEF fer fram á að lóðin verðin undanskilin rannsóknarsvæði Vegagerðarinnar (100m frá miðlínu). Þá er einnig óskað heimildar til hönnunar og byggingar miðlunargeyma neðanjarðar innan lóðar og veghelgunarsvæðis.

Fellabæ, 5. júlí 2022

Virðingarfyllst, f.h. HEF veitna

Aðalsteinn Þórhallsson, framkvæmdastjóri

Re Athugasemdir HEF veitna við Umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar vegna Fjarðarheiðarganga.

Til : Aðalsteinn Þórhallsson <ath@hef.is>
Frá : Ívar Karl Hafliðason <ivarhjarðar@gmail.com>
CC : Skipulagsstofnun - SLS <skipulag@skipulag.is>; Ágústa <agustabjo@gmail.com>; Helgi Hlynur Ásgrímsson <helgi.asgrimsson@mulathing.is>; Hildur Þórisdóttir <>; Vilhjálmur <vilhjalmur.jonsson@mulathing.is>
Heiti : Re Athugasemdir HEF veitna við Umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar vegna Fjarðarheiðarganga.
Málsnúmer : 202202041
Málsaðili : Vegagerðin - Akureyri
Skráð dags : 06.07.2022 00:00:00
Höfundur : Ívar Karl Hafliðason <ivarhjarðar@gmail.com>

Viðhengi [image001.png](#)
[image001.png](#)

Sæll

Takk fyrir þetta, það hefði líka mátt benda á að núna er hreinsistöð í fullum rekstri í vegstæðinu við Melshorn en hún er líka á aðalskipulagi. Það er ljóst hún fer ekki úr rekstri fyrr en nýja verður komin í gagnið.

Kveðja Ívar Karl

Þann þri., 5. júl. 2022, 15:36 Aðalsteinn Þórhallsson skrifaði <ath@hef.is>:

Til Skipulagsstofnunar.

Meðfylgjandi eru tvær athugasemdir HEF veitna við umhverfismatsskýrslu vegna Fjarðarheiðarganga.

Afrit fá stjórnarliðar HEF veitna.

Kveðja,

Aðalsteinn Þórhallsson, framkvæmdastjóri



Fellabrún 1

700 Egilsstaðir

Sími 470 0780

www.hef.is

ath@hef.is







Skipulagsstofnun

skipulag@skipulag.is

Viðbót við athugasemdir HEF veitna við umhverfismatskýrslu Fjarðarheiðarganga, útg. í apríl 2022

HEF veitur ehf. eiga og reka vatnsveitu Seyðisfirði.

Vísað er í áður gerða athugasemd félagsins, dags. 5.7.2022 (#1).

Í ljósi mikilla hagsmuna vatnsveitu vegna neysluvatnsbóls Seyðisfjarðar og ábendinga frá Heilbrigðiseftirliti Austurlands, HAUST, er þess óskað að framkvæmdaaðili gangagerðar taki til skoðunar möguleikann á að færa inntakslón vatnsveitu ofar í ána, upp fyrir fyrirhugaðan gangamunna.

Fellabæ, 25. júlí 2022

Virðingarfyllst, f.h. HEF veitna

Aðalsteinn Þórhallsson, framkvæmdastjóri

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Efni: Umsögn um matsskýrsluna Fjarðarheiðargöng – mat á umhverfisáhrifum.

Fyrirhuguð veglína suðurleiðar liggur í gegnum Egilsstaði I

Undirrituð gera athugasemdir við töflu 7.1 á bls. 23 í skýrslunni þar sem gleymst hefur að nefna jörð Egilsstaða I undir dálknum Suðurleið, en fyrirhuguð veglína suðurleiðar liggur í gegnum land Egilsstaða I.

Mikilvægi landbúnaðarlands

Undirrituð gera athugasemd við hversu lítið er fjallað um áhrif á landbúnaðarland þegar landnotkun er tekin fyrir.

Á tímum sem nú á matvælaframleiðsla heimsins undir högg að sækja og ein stærsta áskorun mannkyns er að tryggja fæðuöryggi heimsins. Erlendis þar sem þrengra er um land hafa yfirvöld lagt áherslu á að vernda landbúnaðarland. Síðustu ár hafa íslensk stjórnvöld einnig lagt aukna áherslu á verndun landbúnaðarlands og á síðasta ári var fyrir tilstuðlan þáverandi landbúnaðarráðherra, Kristjáns Þórs Júlíussonar, gefin út grunnur að landbúnaðarstefnu sem ber heitið Ræktum Ísland! Eftirfarandi eru beinar tilvitnanir úr skýrslunni og má finna á bls. 32-33:

„Landbúnaðarland, vel fallið til ræktunar matvæla og fódurs, er verðmæt auðlind og skal almennt ekki ráðstafa þessu landi til annarra nota með óafturkræfum hætti. Samkeppni um land má ekki verða til þess að land- búnaðarlandi sé fórnað til annarra nota en ræktunar. „

„Markmið jarðalaga er m.a. að stuðla að fjöl- breyttum og samkeppnishæfum landbúnaði, náttúruvernd, viðhaldi og þróun byggðar og um leið þjóðfélagslega gagnlegri og sjálfbærri landnýtingu. Tryggja skal svo sem kostur er að land sem er vel fallið til búvöru- framleiðslu sé varðveitt til slíkra nota og að fæðuöryggi sé tryggt til framtíðar.“

Rekstrarforsendur Egilsstaðabúsins

Egilsstaðabúið hefur verið í eigu og rekstri sömu fjölskyldu í um 133 ár en land undir þéttbýlið var fyrir 75 árum tekið eignarnámi úr jörðinni. Saga búsins er því samofin sögu Egilsstaðabéttbýlisins. Búið þykir setja skemmtilegan svip á ásýnd þéttbýlisins og hafa ábúendur skynjað mikinn áhuga og jákvæðni íbúa í garð búrekstrarins.

Síðustu tíu ár hefur ný kynslóð Egilsstaðabænda verið að stíga inn í rekstur búsins og aukið við mjólkurframleiðsluna. Framkvæmdir við stækkun aðstöðu og búrekstrarins eru áætlaðar í náinni framtíð en stöðug hagræðingarkrafa er gerð á matvælaframleiðendum og því óhjákvæmilegt að horfa til þess að framleiðsluáðstæða verði stækkuð.

Gott landbúnaðar- og ræktarland er grunnurinn að vaxtamöguleikum og rekstrarforsendum Egilsstaðabúsins. Nú þegar hefur þrengt verulega að landi Egilsstaðabúsins og frekari aðför að góðu ræktarlandi þess getur sett framtíðarplön búrekstursins í uppnám og dregið úr rekstrarforsendum búsins.

Þá er vert að minna á að gríðarleg vinna og fjárfesting liggur að baki góðs ræktunarlands en síðustu áratugi hafa bændur Egilsstaðabúsins lagt ómælda vinnu og fjármagn í að byggja upp og efla sitt ræktarland s.s. við jarðvinnslu, uppræktun og kölkun.

Það liggja því mikil verðmæti í góðu landbúnaðarlandi og hvetjum við Skipulagsstofnun og aðra er málið varðar til að taka tillit til þessa og forðast eins og hægt er að taka gott landbúnaðarland undir við ákvörðun um framkvæmdir.

Virðingarfyllt,
Fyrir hönd ábúenda Egilsstaðabúsins,
Herdís Magna Gunnarsdóttir

Eigendur Egilsstaða 2

Til : Skipulagsstofnun - SLS <skipulag@skipulag.is>
Frá : Ólafur Jónsson <olafur@tpostur.is>
Heiti : Eigendur Egilsstaða 2
Málsnúmer : 202202041
Málsaðili : Vegagerðin - Akureyri
Skráð dags : 01.07.2022 00:00:00
Höfundur : Ólafur Jónsson <olafur@tpostur.is>

Fyrir hönd eiganda Egilsstaðir 2 Kollst. - F2175362 sem eru í jöfnum eignarhlutföllum

- Huldu Pálínu Matthíasdóttur kt. 041130-4159
- Áslaugar Pétursdóttur kt. 080344-2529
- Margrétar Pétursdóttur kt. 140837-2029

Sendi ég hér athugasemdir þeirra við umhverfismatskýrsla um Fjarðarheiðargöng sem kynnt var 23. maí 2022. Fyrst vilja eigendur nefna að þeir fagna því að hafist er nú handa við þessa brýnu samgöngubót sem ekki mun bara gagnast Seyðfirðingum einum, heldur öllum landslýð.

Athugasemdir.

- Suðurleið er sú leið af þremur sem fékk oftast einkunnina verulega neikvæð áhrif, eða í 3 tilvikum af 5 matsþáttum sem tengjast gróðurfari og talsverð neikvæð áhrif í 2 tilvikum af 5. Leiðin fer yfir stórt ósnortið votlendissvæði, birkiskóg og aðrar vistgerðir sem skilgreindar eru með hátt verndargildi. Hugmyndir um mótvægisáðgerðir sem kynntar eru í skýrslunni eru óljósar og í okkar huga óraunhæft að þær geti orðið og endurheimst í núverandi vegstæði Hringvegur um Hálsendann. Þær yrðu auk þess ekki í okkar landi og eðlileg krafa að mótvægisáðgerðir komi í landinu sem er skert.
- Bent er á að núverandi vegstæði Hringvegur um Hálsendann er forsenda þess að eigendur komist að landi sínu inn með Hálsinum um land Egilsstaða 1 og eins að landi í austan megin í hálsinum. Komi til þess að farið verði í mótvægisáðgerðir í núverandi vegstæði Hringvegur um Hálsendann þá þarf að tryggja áframhaldandi leið og jafn greiða og nú er að landi okkar. Eins er gerð krafa um að tengingar af Suðurleiðinni þar sem hún fer um land okkar verði gerðar í samráði við okkur til að tryggja aðkomu og nýtingu á landi.

- Suðurleiðin mun skera land okkar í sundur og rýra eignina verulega . Sveitarfélagið Múlaþing hefur í skipulagi skilgreint land norðan (utan við) Suðurleiðina sem byggingarland og tók eignarnámi fyrir nokkrum árum umtalsvert land úr landi okkar og hefur þegar nýtt stóran hluta þess fyrir lóðir og hús. Við teljum verulegar líkur á því að í náinni framtíð að byggð muni áfram færast til suður enda gott og fallegt byggingarland, auk þess að vera eðlilegt skipulagslegt framhald af þéttbýlinu sem er fyrir . Eigendur munu því gera kröfu um bætur á landi sem taki mið af þessu.

Virðingarfyllst,

Ólafur Jónsson kt.140257-0019

Athugasemdir og tillögur
vegna frummatsskýrslu um Fjarðarheiðargöng
frá í apríl 2022

1.

Ljóst er í sambandi við gróðurfar að blæöspin er eitt það mikilvægasta og tilkomumesta sem tapast við að velja Suðurleiðina fram yfir hinar. Strax á frumstigum leiðarvals vegna Fjarðarheiðarganganna benti ég í skriflegri athugasemd á blæspirnar. Á því stigi var þeim varla sýnd nein athygli þótt um afar sjaldgæfa plöntu væri að ræða innan Íslands.

Ekki er það svo að ég setji mig alfarið upp á móti Suðurleiðinni. M.a. sýnist mér ljóst miðað við núverandi beit að blæöspin sé kröftug og dafni vel þannig að græðurnar breiði frekar úr sér en dragist saman.

Hin hliðin á því er að ég spyr mig hvort íslenska blæöspin vaxi ekki með árunum hæst allra „innfæddra“ plantna. Á þann hátt gæti hún orðið sú allra stórkostlegasta í augum margra þó að flestir Íslendingar viti ekki einu sinni af henni ennþá.

Mér sýnast nefnilega blæspirnar í Egilsstaðaskógi og jafnvel við Fáskrúðsfjörð og Stöðvarfjörð vaxa hæstar allra trjáa á sömu slóðum. Því tel ég að þær hefðu fyrir löngu orðið hæstar allra lífvera landsins - þ.e. hærri en birki og reynir á sömu slóðum - ef þær hefðu verið svo heppnar að lifa af (eða frá upphafi vaxa) á þeim stöðum landsins þar sem birki og reynir ná mestu hæð sinni. Um fleiri „innlendar“ trjategundir er ekki að ræða þ.e. sem hafa vaxið hér villtar öldum eða árþúsundir saman og án ræktunar.

Yfirleitt er nú til dags reiknað með því að blæösp sé til villt á einungis sex stöðum á Íslandi og að það sé eingöngu í Egilsstaðaskógi sem hún vex hátt upp sem almennilegt tré en ekki bara kjarr.

2.

Vegna þess hvað villt íslensk blæösp er sjaldgæf en samt stórfengleg finnst mér að það eigi að fara eins og hægt er eftir þessari ábendingu í töflu 12.12, verði Suðurleiðin fyrir vali:

Ef rétt yrði staðið að hönnun væri mögulega hægt að hlífa vaxtarstöðum blæspar.

Er ekki í framhaldinu upplagt að reyna að semja við landeigendur um möguleika á aðstöðu til að leggja bílnum við nýja veginn og skoða þessa merkilegu plöntu? Auk bílastæðis þyrfti helst að leggja stíg og setja upp skilti við veginn. Ég er samt ekki viss um hvar bílastæði og upplýsingaskilti ættu að vera fyrir fólk sem fer um hringvegin. Það þyrfti allavega að vera þar sem rask yrði lítið á skógi og votlendi.

Einnig gætu margir þorpsbúar labbað að heiman eða ferðamenn gengið frá tjaldstæðinu og öðrum gististöðum. Ef Suðurleiðin verður fyrir valinu eins og margt bendir til væri e.t.v. best að kaupa hreinlega land milli Suðurleiðar og Miðleiðar þar sem sveitarfélagið stofnaði **blæsparlystigard** og væri jafnvel með **blæsparstíg** fyrir fatlaða.

Þau blindu eru oft næmari fyrir hljóðum þannig að slíkur lystigarður og stígur mætti koma sérstaklega fram í upplýsingum fyrir blinda og sjóndapra. Á sumrin mætti jafnvel tryggja að

skipuleggjendur ferða fyrir blinda og sjónþappa vissu af framboðinu. Skilyrði væri auðvitað að upplýsingar og stígurinn hentuðu blindum og hann lægi að stað þar sem umferðarhávaði væri í lágmarki. Heiti blæsparinnar tengist einmitt hljóðinu þegar andvari leikur í laufunum.

3.

Þar að auki finnst mér æskileg mótvægisáðgerð að gróðursetja sérstakan blæsparreit við auðveldan stíg í Selskógi. Blæösp er nú innlend trjátegun, ekki síður en birki og reynir. Saman eru þessar þrjár tegundir allar trjátegunirnar sem að líkindum komu sér sjálfar til Fróns. Að því leyti ætti ágreiningur ekki að vera mikill um slíkan reit í stað tapaðra eintaka blæspa vegna vegarins sem í raun liggur um sama skóg þ.e. Egilsstaðaskóg. Selskógur er ekki nema hluti af þeim skógi.

Ég vona að ég megi taka þessa mótvægistillögu við byggingu jarðganga og aðkomugata saman í vísu. Ef Suðurleiðin verður byggð yfir einhverja blæspargræðu:

Skömminni tel skárri þá
skilti gróðursetja hjá
þar inni í skógi áfram má
öspin dafna og gestir sjá.

Til viðbótar legg ég til sem mótvægisáðgerð að planta samanburðar- og sýningarreit blæspar Seyðisfjarðarmegin. Hann gæti hæglega komið bæði við vesturjaðar skógræktarinnar norðan Fjarðarár en að öðrum kosti eða jafnvel einnig sunnan - lesist á máli heimamanna „austan“ Fjarðarár. Austan ár er strax góður stígur og talsverð skógrækt á aðgengilegu útivistarsvæði frá Klambrafossi að miðbænum. Blæspareitur yrði skoðaður af mörgu fólki þar.

4.

Einnig vil ég að gamli vegurinn yfir Fjarðarheiði verði áfram nýttur allavega á sumrin til útsýnisferða (m.a. í rútum) og til að hjóla, m.a. frá og til ferjunnar til Færeyja.

5.

Á bls. 165 stendur:

Í Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 2010 – 2030 kemur fram að á Seyðisfirði séu góð útivistarsvæði og útivistarmöguleikar. Vestdalur og Vestdalseyri eru vinsælt útivistarsvæði bæði að sumri og vetri. Golf, hestamennska og gönguferðir eru vinsæl afþreying ásamt gönguskíðum og vélsleðamennsku sem er mikið stunduð yfir vetrarmánuðina upp á Fjarðarheiði og víðar. Kajaksiglingar hafa verið stundaðar í Lóninu og út með firði og undanfarin ár verið rekin kajakleiga.

Gert er ráð fyrir að framtíðaruppbygging svæða til útivistar og afþreyingar verði á núverandi svæðum. Útivistarsvæði eru skilgreind sem opin svæði til sérstakra nota. Stefnt er að því að laga núverandi vegi sem ekki eru þegar fullgerðir að útivistarsvæðum og gera áningarstaði á stöðum þar sem þeir falla vel að landslagi (Aðalskipulag Seyðisfjarðar 2010 – 2030).

Ekki aðeins Seyðfirðingar heldur einnig Héraðsbúar sækja mikið upp á Fjarðarheiði á veturna. Ekki er tekið tillit til þess í skyrslunni.

Þar að auki gleymist að fjalla yfirhöfuð um afþreyinguna sem sóst er í beggja megin frá og er rétt vísað í með orðunum „gönguskíðum og vélsleðamennsku sem er mikið stunduð yfir vetrarmánuðina upp[í] á Fjarðarheiði og víðar“. Fyrst slík afþreying er „mikið“ stunduð þá hlýtur hún að teljast mikilvæg og þá á að fjalla um hana. Auk þess á að hugsa um mótvægisáðgerð og framtíðarsýn.

Ég held að vísu að það megi sleppa á veturna að moka alla háheiðina. Þá þyrfti samt að moka að skíðaskálanum í Stafdal frá eystri gangamunna og helst einnig upp fyrir heiðarbrún að norðanverðu vegna bæði gönguskíða- og vélsleðafólks.

Líklega dugir það við norðurbrún. Hugsanlega mætti jafnvel útbúa góðan pall/bílastæði þar sem undirstöður standa ennþá undan gönguskíðakofa og nú undir listaverki en þá þyrfti að moka alveg þangað að norðanverðu þegar útlit næstu daga væri sæmilegt.

Síðustu árin skilst mér að það hafi verið einskonar þegjandi samkomulag um það að tækjafólk (á stórum jeppum, vélsleðum o.fl.) hafi farið út á snjóbreiðurnar við norðurheiðarbrún en gönguskíðafólk lagt bílum sínum þar sem gönguskíðakofi stóð áður. Þar hallar reyndar mikið niður frá veginum þannig að það er sennilega hægt að finna hentugri stað.

6.

Rétt fyrir ofan kafla 12.1. stendur:

Í gegnum samráð við Múlaþing í matsferlinu var jafnframt ákveðið að bæta við möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæði á Egilsstöðum. Sú tenging er að hluta til utan athugunarsvæðis, um 500 m löngum kafla.

Minnst er aftur á þetta undir töflu 12.11. Þar sem þessi tenging var ekki innan athugunarsvæðis þarf að leggja áherslu á að hún raski sem minnst birkiskóg, votlendi og umhverfi hvors tveggja.

Á hinn bóginn er mögulega hægt að skipuleggja hana þannig að bláin suðaustan og sunnan við „iðnaðarhverfi“ Egilsstaða varðveitist í sem náttúrulegustu mynd og jafnvel í tengslum við **blæspar- og bláarlystigarð** fyrir þorpsbúa eða við **blæsparstíg** frá bílastæði við Suðurleið sem byði **útsýn yfir blána**.

Fuglalífið og vatnsstaða blárinnar hljóta á hinn bóginn að vera viðkvæm þannig að skipuleggjendur yrðu að athuga aðstæður vel og tryggja sem minnst rask, einnig til langs tíma lítið.

Fljótlega í kafla 12.4 stendur samt:

Viðbót, þar sem möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæði Egilsstaða var bætt við, er ekki talin breyta niðurstöðu matsins.

Mér finnst það vafasöm fullyrðing en efi minn tengist fyrst og fremst blánni fyrir innan og suðaustan við iðnaðarsvæðið. Hugsanlega hefur tengingin ekki áhrif á blána en frekari rökstuðning vildi ég sjá í þá átt ef rök eru til.

Í Svæðisskipulagi Austurlands stendur í Æ.2:

Gott aðgengi að svæðum í dreifbýli veiti möguleika á útivist í nánd við náttúru. Unnið verði að því að bæta aðgengi að svæðum sem henta til almennrar útivistar, s.s. með gerð bílastæða, stíga og áningarstaða í skógum og með skipulagi leiða og áfangastaða.

Strax fyrir innan malarpúðana og ruslalega bíla iðnaðarsvæðisins hefst afar fallegt, náttúrulegt umhverfi. Í allar áttir nema í átt að þeim mannvirkjum er flott, aðlaðandi náttúra en enginn aðlaðandi upphafspunktur til að ganga út frá með upplýsingar um blæaspírnar. Mótvægisáðgerðir bæta vonandi úr því.

4. júlí 2022

Philip Vogler, MA, menntaður leiðsögumaður með aukamenntun um Austurland og aukagrein um ferðafræði

kt. 041050 7729

Dalskógum 12

Egilsstöðum

s. 864 1173

philip@islingua.is



Ísafirði, 5. júlí 2022.

Skipulagsstofnun

netfang skipulag@skipulag.is

Efni: Umsögn um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Fjarðarheiðargöng (Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlabingi)

I.

Vísað er til auglýsingar á vef Skipulagsstofnunar, dags. 23. maí sl., um ofangreinda umhverfismatsskýrslu þar sem segir að allir geti veitt umsögn um framkvæmdina og umhverfismat hennar.

Samgöngufélagið sendi Vegagerðinni athugasemdir og hugleiðingar tengdar drögum að tillögu að matsáætlun vegganga milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Fjarðarheiðarganga, dags. 27. júlí 2022, þar sem gerðar voru ýmsar athugasemdir við þá ákvörðun að ráðast í gerð ganga þessa leið og hvernig að þeirri ákvörðun var staðið. Því var jafnframt komið á framfæri að á allan hátt teldist eðlilegra og farsælla til að tryggja öruggt samband Seysðifjarðar við Þjóðvegakerfið að ráðast fyrst í gerð tvennra jarðgagna milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Norðfjarðar áður en lengra yrði haldið.

Í nefndum hugleiðingum var því sjónarmiði komið á framfæri að skýrsla sú sem ákvörðunin byggir á, „Seyðisfjörður, valkostur og áhrif“, sem kom út 2019, „væri ekki að öllu leyti byggð á traustum grunni. Var og vakin athygli á því að með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar yrði nánast alltaf fær leið til og frá Seyðisfirði þótt vissulega yrði langt til Egilsstaða en leiðin þangað ef Fjarðarheiði væri ófær væri 76 km en milli Norðfjarðar og Egilsstaða væri hún 68 km þannig að aðeins munaði 8 km. Væri vandséð af hverju þörf til að komast til Egilsstaða væri miklu meiri fyrir Seyðisfirðinga en Norðfirðinga. Með göngum milli Norðfjarðar (þar sem sjúkrahús fjórðungsins er) og Seyðisfjarðar stýttist leiðin milli staðanna hins vegar úr 93 km í 30 km og milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar í 27 km. Ýmis ávinningur annar skapaðist með göngum milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar sem ekki fæst með Fjarðarheiðargöngum. Var þar nefnd hringtenging, sem gerði ferðir ferðamanna mun áhugaverðari, auknir möguleikar í samvinnu milli sveitarfélaganna, sem yrðu til að Miðausturland yrði að mestu eitt atvinnusvæði og Seyðisfjörður, Eskifjörður, Reyðarfjörður auk Neskaupstaðar færðust að mun nær hver öðrum auk þess sem vegalengdin milli Neskaupstaðar og Egilsstaða stýttist úr 68 km í 55 km (þegar Fjarðarheiði er fær) og ekki yrðu meira en 55 km milli stærstu þéttbýlisstaðanna á Miðausturlandi, auk þess sem heilsársleið milli Mjóafjarðar og annarra landshluta opnaðist. Alltaf yrði fær leið fyrir farþega ferjunnar Norrænu og annarra skemmtiferðaskipa og raunar oftast val milli Fjarðarheiðar og leiðarinnar um Norðfjörð inn á Hringveginn.

Nokkuð mikið þótti gert úr vetrarófærð miðað við þann fjölda daga sem annars vegar var alveg lokað og hins vegar lokað hluta úr degi síðustu fimm ár (2015 til 2019), þótt vissulega sé sjaldan alveg á færð að treysta yfir veturinn, sem skapar talsverða óvissu og óöryggi. Var bent á að fjöldi ökutækja sem farið hafa um heiðina að vetrinum (VDU) hefur ekki farið yfir 263 ökutæki öll árin 2015 til 2019, sem ekki getur talist ýkja mikil umferð.

Í hugleiðingum Samgöngufélagsins var bent á að í skoðanakönnun sem Gallup vann að beiðni þess á árinu 2020 meðal íbúa á Miðausturlandi hafi komið fram að flestir eða 42,4% íbúa svæðisins nefndu göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar sem vænlegastan fyrsta kost, 37,9% Fjarðarheiðargöng og 19,8% göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan upp á Hérað.

Í stuttu máli fólu hugleiðingarnar í sér að ekki væri fullnægjandi rökstuðningur fyrir þeirri afdrifaríku ákvörðun að leggja til að ráðist skyldi í gerð Fjarðarheiðarganga (13 km) sem fyrsta kost í stað þess að gera göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð (5,5 km) og þaðan upp á Hérað (9 km) eða sem teldist enn hagfelldari kostur göng milli Seyðisfjarðar og Mjófjarðar (5,5 km) og milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar (6,8 km).

II.

Áætlaður kostnaður við að fullgera Fjarðarheiðargöng ásmat aðliggjandi vegum er nú áætlaður 45.000 milljónir króna (45 milljarða króna, og er þó talsverð óvissa hvort sú áætlun standist þegar til kastanna kemur, sbr. t.d. hækkun kostnaðar frá áðurgerðum áætlunum við gerð Vaðlaheiðarganga.

Verður að telja hæpið að forsvaranlegt sé að ráðst í gerð mannvirkis sem þessa, sem raunar er áætlað að taki 7 ár að fullgera, eins og fjármálum ríkissjóðs er komið. Þótt brýnt verði að teljast fyrir samfélagið á Seyðisfirði að rjúfa vetrareinangrun staðarins og tryggja akleiðir sem fullnægja núgildandi kröfum er sem áður segir, a.m.k. til að byrja með, vel hægt að fara aðra leið en stystu leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða.

Rætt er um að fjármagna göngin að hluta með innheimtu veggjalda af þeim sem um þau fara og þá jafnvel horft til þess að leggja gjöld á umferð í öðrum veggöngum til að fjármagna þessa framkvæmd. Þessi hugmynd gengur tæpast upp þar sem tvenn fjölförnustu veggöng þjóðvegakerfisins, þ.e. Hvalfjarðargöng hafa þegar verið greidd upp með veggjöldum og gjaldtaka er nú þegar í Vaðlaheiðargöngum, sem rennur til kostnaða við gerð þeirra. Hæpið er að leggja gjald á umferð um Strákagöng, Múlagöng og göng undir Breiðadals- og Botnsheiðar þar sem um einbreið göng er að ræða að hluta til eða að öllu leyti og þau uppfylla um margt ekki kröfur dagsins í dag. Telst eðlilegt að þau verði færð að nútímkröfum áður en ráðist verður í gjaldtöku í þeim. Þá eru ekki eftir nema fimm göng sem teljast uppfylla kröfur, þ.e. Dýrafjarðargöng, Bolungarvíkurgöng, Héðinsfjarðargöng, Norðfjarðargöng og Fáskrúðsfjarðargöng. Sú umferð sem fer um þau stendur vart undir miklum tekjum og fæli þá jafnframt í sé þá „nýbreytni“ að greiða þyrfti sérstakt gjald fyrir akstur um hluta þjóðvegakerfis landsins án þess að eiga kost á annarri leið.

Í fjármálaáætlun fyrir árin 2023-2027 sem samþykkt var á Alþingi 14. júní 2022 sjá [hér](#) segir bls. 267, í kafla þar sem fjallað er um samgöngur og fjarskipti með undirstrikun undirritaðs:

„3. Mótud verður áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og stofnað opinbert félag um jarðgangagerð. Tilgangur félagsins er að hægt verði að framfylgja jarðgangaáætlun, þ.m.t. að fjárfesta í öryggi núverandi ganga og vinna að undirbúningi næstu ganga. Jarðgangaáætlun er hluti af samgönguáætlun sem lögð verður fyrir Alþingi á 153. löggjafarþingi. Yfir 15 ára tímabil jarðgangaáætlunar er stefnt að því að bein framlög til gangagerðar nemi um 25 ma.kr. og muni sú upphæð standa undir helmingi framkvæmdakostnaðar. Það sem upp á vantar muni koma úr gjaldtöku af umferð í jarðgöngum. Fyrstu göng áætlunarinnar eru Fjarðarheiðargöng.

<https://www.althingi.is/alttext/pdf/152/s/0735.pdf>

Ekkert liggur fyrir um úrfærslu þeirrar gjaldtöku sem hér er rædd né hver fjárhæð veggjalds verður. Líklegt þykir að flestir sem fari um göngin verði íbúar Seyðisfjarðar, en ekki er að sjá að nein eiginleg umferðarkönnun hafi verið gerð þar sem þetta er kannað með því að ræða við öikumenn/vegfarendur og viðhorf þeirra fegnið til þessarar gjaldtöku, sem án efa mun hafa hamlandi áhrif á umferð um göngin. Hæpið er að sú könnun sem gerð var og vísað er til í gögnum Vegagerðarinnar með greiningu á skráningarkerkjum ökutækja veiti eins nákvæmar upplýsingar og könnun sem fæli í sér að stöðva ökutæki og fá upplýsingar frá vegfarendum um búsetu, erindi, jafnvel viðhorf til ganganna o.fl. þegar um jafn risavaxið verkni og hér um ræðir er að tefla.

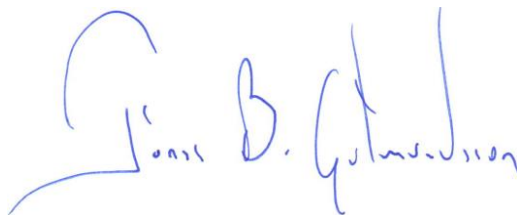
III.

Af framansögðu þykir mega ráða að forsendur fyrir gerð Fjarðarheiðarganga eru um margt byggðar á veikum grunni og ekki þykir forsvaranlegt að ráðast í útboð og framkvæmdir nema fyrir liggja með ótvíræðum hætti hvernig að gjaldtöku verði staðið, fjárhæð gjalds, tímalengd gjaldtöku og annað sem máli kann að skipta.

Ræða mætti fjölmörg fleiri atriði varðandi þessa áform um Fjarðarheiðargöng, væri t.d. fróðlegt að sjá hvað aukinn búnað þarf til að tryggja öryggi í göngum sem leiðir af hinni miklu lengd þeirra, en sem fram hefur komið eru þau tíundu lengstu veggöng í heimi, hvorki meira né minna.

Að öllu framansögðu sögðu verður að telja mun hyggilegra að ráðast þegar í undirbúning að gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar með þeim rökum sem rakin hafa verið, sem ef fljótlega verður hafist handa, ættu að geta orðið tilbúin fyrir umferð einu til tveimur árum fyrr en Fjarðarheiðargöng. Að gerð þeirra loknum mætti síðan kann hentugustu leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða.

F.h. Samgöngufélagsins



Jónas B. Guðmundsson
fyrirsvarsmaður

Hlekkir sem vísað er á:

Athugasemdir Samgöngufélagsins við drög að matsáætlun Fjarðarheiðarganga, 27. júlí 2020 og Skoðanakönnun um veggöng á Miðausturlandi, mars 2020, sjá hér:

<https://samgongur.is/midausturland/>

Skýrslan Seyðisfjarðargöng Valkostir og áhrif á Austurlandi, útgefin í júní 2019, sjá hér https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%C3%B0isfjar%C3%B0arg%C3%B6ng_sk%C3%BDrsla.pdf

Fjármálaáætlun fyrir árin 2023-2027, sem samþykkt var á Alþingi 14. júní 2022, sjá hér <https://www.althingi.is/altext/pdf/152/s/0735.pdf> og hér

<https://www.althingi.is/thingstorf/thingmalalistar-eftir-thingum/ferill/?ltg=152&mnr=513>

Beiðni um álit um endurskoðun umhverfismats: „FJARÐARHEIÐARGÖNG Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlþingi Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar“

Undirritaðir áhugamenn um þróun byggðar á mið Héraði, aðalskipulag Fljótsdalshéraðs og áhrif legu Hringvegar (1) um nágrenni Egilsstaða **leggja hér með formlega fram beiðni um álit Skipulagsstofnunar um endurskoðun fyrirliggjandi umhverfismats að hluta eða jafnvel í heild**. Vísast í því sambandi til 18. greinar reglugerðar nr. 1381/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Ástæður beiðnar eru margvíslegar og verða tíundaðar helstar hér að neðan en ítarlega með smáatriðum í meðfylgjandi yfirliti athugasemda og ábendinga við skýrsluna.

Þær eru ástæður helstar að:

1. „Framkvæmdaraðili“ gerir það að tillögu sinni að með vali á „Norðurleið“ verði núverandi kafli Hringvegar (1) um Egilsstaðaháls „aflagður“. Undirritaðir teldu það mjög miður þar sem kaflinn hefur frá upphafi akvegarsamgangna verið á aðalleið milli Egilsstaða og Reyðarfjarðar. Kaflinn hefur þannig verið tenging til uppbyggingar allrar þjónustu milli Egilsstaða og nú Fjarðabyggðar. Vegarkaflinn hefur þjónað fullkomlega hlutverki sínu og mun enn geta gert með tilkomu „Norðurleiðar“ og tengingu kaflans inn á þar sem sú nýja leið myndi tengjast núv. Hringvegi (1) austur á Eyvindarárdal.
 - a. Það hefur um áratugaskeið verið talin þörf á því við endurskoðun skipulags fyrir Egilsstaði að nauðsynlegt væri að létta umferðina á Fagradalsbrautinni í gegnum bæinn. Aðalskipulagið hefur því í það minnsta allt frá 2008 sýnt tengingu vegar um brú við Melshorn til tengingar við Fjarðarheiðarveg (93) og Borgarfjarðarveg (94). Jafnframt hefur þar verið gert ráð fyrir þróun iðnaðar- og athafnasvæða með veginum norðan Eyvindarár. Norðurleiðin eins og hún hefur verið kynnt með umhverfismatinu er talin þjóna best þessum áformum um uppbygginguna, lega hennar liggur mjög vel við þjónustu til Austfjarða. Norðurleiðin léttir einnig á Fagradalsbrautinni: „Í sviðsmyndinni *Norðurleið minnkar umferðarstraumurinn á Fagradalsbraut enn frekar en akstursvegalengdir og ferðatími hækka töluvert á kostnað þess*“ (Tilvísun: Umferðaröryggi og greining síðu iv). En þar segir einnig „*Mesti sparnaðurinn í akstursvegalengdum og ferðatíma á sólarhring fæst með Miðleiðinni.*“

Undirrituðum þykir því rétt að benda á að æskilegt sé að skoða samlegðaráhrif Norðurleiðar og Miðleiðar, Fagradalsbrautar með núverandi vegarkafla um Háls fyrir létta almenna umferð sem telur sig eiga erindi um miðbæinn.

2. **Undirrituðum þykir rétt að benda á að æskilegt geti verið að skoða minniháttar breytingar á útfærslu Norðurleiðar.**
 - a. Sveigja legu Norðurleiðar meir til norðurs þar sem hún liggur um aflögð tún Eyvindarár. Með því yrði halli vegarins minni en 6% á kaflanum um Uppsalaá.
 - i. Jafnframt yrði komist hjá því að spilla Mylluhvammi og Myllufossi árinna en þar hafa einnig verið sleppitjarnir fyrir laxaseiði.
 - b. Enn fremur yrði skoðaður möguleiki þess að gera eitt hringtorg til tengingar Norðurleiðar og Borgarfjarðarvegur (94) og áhrif þess á umferðaröryggi á svæðinu norðan ár. Hringtorg eru á Hringveginum (1) við Hveragerði og Mosfellsbæ svo dæmi séu tekin.
3. Undirritaðir ætla að framangreind atriði hafi lítt afgerandi áhrif á kostnaðarmat leiða valkostanna, sem kynntir eru í Umhverfismatsskýrslunni.

Það þykir þó rétt að benda á að:

 - a. Matið tekur ekki tillit til þess að Mið- og Suðurleið tengjast inn á vegarkafla milli „Þórsnes- og Melshornsvegamóta“ og að þar hafa verið áformaðar aðgerðir, sem eru þó ekki ætlaðar hluti framkvæmdarinnar en tilheyrandi Hringvegi (1) yrði önnur hvor þeirra leiða valin. Þetta skekkir allan kostnaðar samanburð og m.a. mögulega samfélags- og þjóðhagslegt mat valkostanna.
 - b. Enn fremur er vert að vísa hér til viðhengdrar „...kostnaðargreiningar samantekt“ vegagerðarinnar um valkosti leiða Héraðsmegin. Þar er það m.a. athyglivert að fyrir Norðurleið er meðalkostnaður Hringvegur ætlaður nær 50% hærri per km en fyrir aðra valkosti. Til framkvæmda á Norðurleið er þó öðru fremur ætlað að nota það efni til uppbyggingar, sem til fellur við jarðgangagröftinn. Brú á Eyvindará við Dalhús er í því tilviki einnig ætluð 180 m löng en samt ekki í umhverfismatsskýrslunni. Þetta og fleira í kostnaðargreiningu leiðanna þykir orka tvímælis og því ástæða til óháðrar skoðunar.
4. Meðfylgjandi yfirlit athugasemda og/eða ábendinga er all ítarlegt en misveigamiklar. Ábendingar eru þar um það, sem mögulega þarfnast leiðréttinga á því sem geti verið rangt eða megi betur fara en einnig varða þær mögulega viðhorf undirritaðra í mismiklum mæli þó og gefa e.t.v. tilefni til endurskoðunar mats á því sem tilgreint er.

Fylgiskjöl:

- a. Athugasemdir og ábendingar við Umhverfismatskýrslu – leiðaval Héraðsmegin
- b. Athugasemdir við „kostnaðargreiningar - samantekt“ valkostir leiða Héraðsmegin

| Nafn: | Kennitala: |
|------------------------|-------------|
| Soemir Jónsson | 070948-2819 |
| Guðmas R. Stefánsson | 080972-4909 |
| Þorsteinn Þorsteinsson | 170946-4489 |
| Magnús Símonsson | 040952-7219 |
| Þómas Þorsteinsson | 0403614489 |
| Rán Finnisdóttir | 220499-3249 |
| Hrefna Björndóttir | 281162-5949 |
| Ragnar Þorsteinsson | 1307514899 |
| Skarphéðinn S. | 270476-5059 |
| Guðmundur K. Bergsson | 060288-2599 |
| Ólafur Jónsson | 300659-3149 |
| Jens Jónsson | 250216-5679 |
| Ólafur Þorgeirsson | 220766-4709 |
| Ágúst Bogason | 030859-2279 |
| Bjarni K. Kjartansson | 171289-3519 |
| Jökull H. Gantason | 100497-2719 |

| Nafn: | Kennitala: |
|----------------------------|-------------|
| Björn Jón Ólafsson | 210553-4749 |
| Sýnna N. Elfenberg | 261154-8039 |
| Ólafur Þór Leifur Ólafsson | 041255-3079 |
| Ólafur Siglín Þórnsson | 120282-5149 |
| Diana Ósk Halldórsdóttir | 220786-5609 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

| Nafn. | Kennitala: |
|-----------------------|--------------|
| Benedikt V. Wæren | 220351-2469 |
| Ólafur Þórunn | 160481 4499 |
| Ingjalder Þórnason | 050758-6219. |
| Jón G. Jónsson | 100458-7999. |
| Jónus Þórunn | 240473-4539 |
| Hinnar Þórnason | 0206485929. |
| Kornelína H. Þórnason | 040877-5337 |
| Björni Þórnason | 221091 2059 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

Egilsstöðum 1.-5. júlí 2022
Virðingarfyllst

| Nafn: | Kennitala: |
|-------|------------|
|-------|------------|

| | |
|------------------------|-------------|
| Erlingur H. Guðjónsson | 170383-3039 |
|------------------------|-------------|


| | |
|-----------------------------|-------------|
| Þröstur Þóroddur | 050862-3729 |
|-----------------------------|-------------|

| | |
|------------------|-------------|
| Guðjón Einarsson | 120549-4569 |
|------------------|-------------|

| | |
|-------------------------|-------------|
| Kerla Þ. Sigurðardóttir | 240453-3989 |
|-------------------------|-------------|

| | |
|----------------------|-------------|
| Elena B. Ólafsdóttir | 271183-2679 |
|----------------------|-------------|

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

| Nafn | kennitala |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Haldór Vilhjálmsson | 220683-3629 |
| Elís Alexander Hafnkelsson | 010301-3430 |
| Erlingur Eishi Björnsson | 130901-2980 |
| Piösto Alfarsson | 171157-23749 |
|  | 0212614299 |
| E. Rognarsson | 181057-7269 |
| Árnútkunnu | 180562-2819 |
| Gyða Guttormsdóttir | 1012725919 |
| Ádalsterum Förlhallsson | 301068-2989 |
| Björgvin Rúnar Þorvaldsson | 020372-4009 |
| Hodis Jóhannsdóttir | 081252-5809 |
| Jón Bjill Sveinsson | 200175-6039 |
| Magnús Baldur Kristjánsson | 250374-3569 |
| Gutnin V. Þóksdóttir | 230175-5519 |
| Guðlaug Ólafsd. | 300846-2709 |
| Edder Þrína Sv. | 311077-5029 |

| Nafn | kennitala |
|---------------------------------|--------------|
| Sigdis Ríða Guðbrandsd | 140549-3989 |
| Jón Hildal Ingjósarson | 230157-4809. |
| Þóka M. Sigurðardóttir | 010358-5319 |
| Guðmundur Strop | 070166-3999 |
| Kristín Hlókunís Shúlad. | 110868-5459 |
| Guðmúndur Hlókunís Þróyp | 290595-2749 |
| Guðrúnur Músaalmsón | 120547-2169 |
| Kanna Svadís Jóhannsdóttir | 180848-7899. |
| Stefán Þorvaldsson | 260347-4389 |
| Hákan Þórtarson | 011059-6279 |
| Alda Hrafnhildsdóttir | 140557-2329. |
| Jónas Þórðarson | 110749 4069 |
| Frosti Þorkelsson | 050869-3959 |
| Ingalfríð Friðriksson | 210671-4989 |
| Franzína Ingibjörg Björnsdóttir | 180471-5889 |
| Sigrún Þórtarson | 110645-3929. |
| Andri Þorvaldsson | 240445-2049 |

| Nafn | kennitala |
|-----------------------------|-------------|
| Jákvanna Flurjodattir | 070549-4499 |
| Björg Aleitad | 240362-5119 |
| Jóhanna Sigmann | 150857-3179 |
| Jóhanna Rasmussen | 020864-2219 |
| Guðm Sigfússon | 040952-2359 |
| Jón Valdimarsson | 121666-5059 |
| Ólafur Björnsson | 250872-2919 |
| Anna S.D. Sveinsson | 100557-5479 |
| Magn Sigurðsson | 081060-7859 |
| Sigurður Arndsson | 110675-4029 |
| María Haldrup | 190965-4739 |
| Jón G. Trauma | 090363-4849 |
| Hafsteinn Mimi Hallgrímsson | 031201-3060 |
| Aleksandar Markovic | 251188-4609 |
| Björn Þorsteinsson | 101166-5119 |
| Ragnvaldur St. Helgas | 080575-3009 |

| Nafn | kennitala |
|------------------------------------|---------------------------------|
| <i>Þabba Þorlacus</i> | <u>250461-7479</u> |
| <i>Alta</i> | <u>180250-2479</u> |
| Elis Óttar Jónsson | <u>050486-3709</u> |
| <i>Typpi Runn</i> | <u>310581-6079</u> |
| <i>Bryn Kustsson</i> | <u>130969 4029</u> |
| Anna Þuríður Guðladóttir | <u>011064-7369</u> |
| <i>Athjálmer Jónsson</i> | <u>210441-4689</u> |
| <i>Sigurbjörg Inga Flóradóttir</i> | <u>040353-3139</u> |
| <i>Ólafur Jónsson</i> | <u>080850-2049</u> ⁶ |
| <i>Jónat Jónsson</i> | <u>2402675009</u> |
| <i>Jónas H. Jónsson</i> | <u>070380-521</u> |
| <i>Ólafur Hauðjarnur</i> | <u>240869 5199</u> |
| <i>Hjördís Ólaf</i> | <u>290573-2979</u> |
| <i>Nígur Einar Níggisson</i> | <u>190764-4359</u> |
| <i>Steiner Logi Agústa Són</i> | <u>060903-2120</u> |
| <i>Sveinbjörn Reynisson</i> | <u>240372-5179</u> |

| Nafn | kennitala |
|--------------------------|-------------|
| Orri Hlynur Þorsteinsson | 220966-4379 |
| Þórunn Þ | 160265-4189 |
| Segfas Hallalósson | 1508635689 |
| Élin M. Skafánsd. | 011168-2929 |
| Kristófer Sigurðsson | 271197-2689 |
| Sigurður Þorsteinsson | 0405655909 |
| Hilmar V. Guðjónsson | 0106843749 |
| Þórunn Þorsteinsson | 2608665089 |
| Vitni Sigurðsson | 060558-7799 |
| Björgvinur Jónsson | 1609034389 |
| Kollur | 1106782269 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

Fylgiskjal a.

Athugasemdir og ábendingar við Umhverfismatskýrslu – leiðaval Héraðsmegin

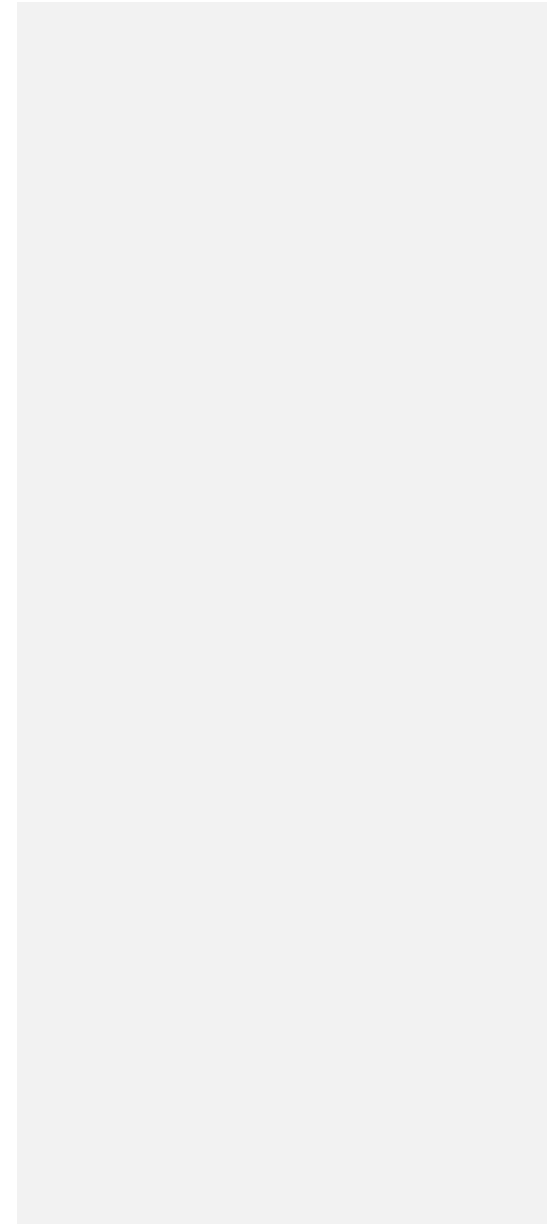
VSÓ RÁÐGJÖF

FJARÐARHEIÐARGÖNG

Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlapingi



Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar
Apríl 2022





Samantekt

Forsendur og forsaga

Vegagerðin áformar að leggja Seyðisfjarðarveg (93) í jarðgöngum undir Fjarðarheiði en um hana liggur nú hæsti fjallvegur á Íslandi til þéttbýlisstaðar þar sem aðeins er um eina vegtengingu að ræða, og er eftir því snjóbungur. Vegna snjóþyngsla og veðuraðstæðna yfir veturinn fullnægir vegurinn alls ekki kröfum sem gera þarf til vegar sem tengir saman nálæg byggðarlög. Einnig eru brattar brekkur beggja vegna heiðarinnar sem eru oft verulegur farartálmi fyrir flutningabíla og fólksbíla íbúa á svæðinu og ferðamanna, t.a.m. þeirra sem koma með Norrænu.

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á Austurlandi og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Með jarðgöngum undir Fjarðarheiði verða samgöngur áreiðanlegri og öruggari. Að loknum framkvæmdum verður mögulegt að halda veginum á milli Héraðs og Seyðisfjarðar opnum allan ársins hring. Framkvæmdin mun styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi vegfarenda, tryggja greiðari samgöngur og bæta vegasamband, bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi.

Jarðgöng til Seyðisfjarðar hafa lengi verið í umræðunni og voru Fjarðarheiðargöng hluti af jarðgangaaætlun sem gerð var árið 1987 (Samgönguráðuneytið, 1987). Síðan þá hafa ólíkar útfærslur verið skoðaðar bæði hvað varðar samgöngumynstur á Austurlandi í heild sem og ólíkar staðsetningar á gangamunna Fjarðarheiðarganga. Árið 2017 skipaði þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra verkefnishóp um undirbúning að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng. Hópurinn lagði til að samgöngumynstrið sem yrði fyrir valinu væri Fjarðarheiðargöng ásamt tengingu við Mjóafjörð og Norðfjörð.

Í gegnum árin hafa kröfur til jarðganga aukist sem hafa jafnframt afmarkað frekar mögulegar staðsetningar gangamunna. Vorið 2015 vann Vegagerðin minnisblað þar sem gerð var grein fyrir stöðu mála. Tveir gangamunnar voru þá til skoðunar Héraðsmegin, við Miðhús og við Dalhús, og einn gangamunni Seyðisfjarðarmegin. Árið 2020 lagði Vegagerðin síðan til við starfshóp á vegum bæjarstjórnar Fljótssdalshéraðs að jarðgangamunninn yrði við Dalhús. Rök fyrir

þeirri staðsetningu felast m.a í að þannig næst meiri ávinningur fyrir samfélagið á Austurlandi í heild auk þess sem með þessari staðsetningu næst jafnframt stytting á jarðgöngunum. Staðsetning þykir líka henta betur með tilliti til ónæðis frá athafnasvæði og ásýndar á framkvæmdartíma.

Aðalvalkostur Vegagerðarinnar

Samkvæmt lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana þarf Vegagerðin að færa rök fyrir vali sínu á aðalvalkosti í umhverfismatsskýrslu. Með hliðsjón af þeim þáttum sem hér eru til skoðunar leggur Vegagerðin til að Suðurleið Héraðsmegin og ný veglína Seyðisfjarðarmegin verði aðalvalkostur framkvæmdar.

Framundan er kynningartími umhverfismatsskýrslu, sem er helsti samráðsveitvangur matsferilsins, þar sem fram munu koma mikilvæg sjónarmið sem munu nýtast við endanlega ákvörðunartöku um aðalvalkost. Þá er einnig stefnt á frekara samtal við sveitarfélagið og aðra leyfisveitendur þegar álit Skipulagsstofnunar um matsferlið liggur fyrir, og aðra hagsmunaaðila eftir því sem við á. Í umhverfismatsskýrslu hefur rannsóknarvinna og gagnaöflun að mestu verið sambærileg fyrir alla valkosti sem og umfjöllun um þá og mat á áhrifum þeirra. Með tilliti til laga nr. 111/2021 eru allir valkostir því gjaldgengir áfram í frekari viðræður og ákvörðun um útfærslu framkvæmdar, að öðru leyti en núll kostur sem Vegagerðin telur ekki vera raunhæfan.

Þegar horft er heildstætt á þau atriði sem eru til skoðunar í umhverfismatsskýrslu koma Suðurleið og Miðleið í mörgum tilvikum báðar betur út en Norðurleið hvað varðar umferðaröryggi, kostnað, þjóðhagslegan ávinning og áhrif á náttúruferi, landnotkun og fornleifar. Það sem sker helst úr um eru samfélagsleg áhrif þar sem Suðurleið og Norðurleið koma talsvert betur út en Miðleið. Vegagerðin telur því mestan ávinninginn koma fram með Suðurleið Héraðsmegin sem aðalvalkost.

Almennt er lítil munur á milli valkosta Seyðisfjarðarmegin hvað varðar áhrif á samfélag og umhverfi. Helsti munur á áhrifum felst í landnotkun þar sem færa þarf golfvöll Golfklúbbs Seyðisfjarðar vegna nýrrar veglínu. Kostnaður er minni fyrir lagfæringar á núverandi vegi en munurinn liggur að stórum hluta í færslu golfvallarins. Á móti kemur að valkostur um nýja veglínu er öruggari en lagfæring á núverandi vegi vegna minni bratta. Með þeim rökum telur Vegagerðin ákjósanlegra að velja nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin sem aðalvalkost.

Commented [SJ1]: Álitamál hvort það hafi svarað kostnaði m.t.t. ætlaðs kostnaðarauka fyrir Norðurleið

Commented [SJ2]: Álitamál um réttmæti þessarar yfirlýsingar og hvort hún ráðist af persónulegum viðhorfi hönnuða skýrslunnar. Hverjir hefðu orðið fyrir þessu ætlaða ónæði? Umsvif á framkvæmdatíma eru áhugaverð enda koma þau til með að blasa vegfarendum á Hringveginum (1) um austanverðan Egilsstaðhals - staðarval við Dalhús því í raun áhugaverður kostur hvað þetta varðar.

Commented [SJ3]: Álitamál hvort mat höfunda sé sambærilegt eða rétt m.t.t. niðurstaðna rannsóknarvinnu og annarra fyrirliggjandi gagna?

Commented [SJ4]: Tillaga um Norðurleið gerir ráð fyrir að núverandi kafi Hringvegur um Háls verði aflagður. Með því er verið að farga góðum kosti og fjárfestingu. Leiðin getur áfram þjónað sínum tilgangi og þannig yrði val Norðurleiðar í raun ígildi tveggja af þremur valkostum. Umferðarþungi í Miðbæ Egilsstað yrði annar og vegalengdir stytta með hagstæðum áhrifum fyrir umferðaröryggi og ávinning samfélags og þjóðar. Vafamál hvort Suðurleið hefði þann ímyndaða vinninginn sem ætlað hefur verið með vinnu skýrsluhöfunda og hönnuða. Farið er því fram á að þessi valkostur yrði skoðaður?

Commented [SJ5]: Áhrif á náttúruferi eru rangtúlkuð af skýrsluhöfundum og verður komið að síðar!

Commented [SJ6]: Paarfrest betri skoðunar m.t.t. athugasemda



Valkostir til skoðunar í umhverfismati

Jarðgöngin eru 13,3 km löng og er ein leið til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum. Á Fljótsdalshéraði verður jarðgangamunninn við Dalhús og liggja valkostir frá gangamunna til Egilsstaða. Þrír valkostir eru til skoðunar Héraðsmegin í mati á umhverfisáhrifum, þeir eru eftirfarandi:

- **Norðurleið**
- **Miðleið**
- **Suðurleið**

Seyðisfjarðarmegin verður gangamunni við Gufufoss og munu valkostir liggja frá honum að Seyðisfirði. Tveir valkostir eru til skoðunar Seyðisfjarðarmegin í mati á umhverfisáhrifum, þeir eru eftirfarandi:

- **Ný veglína:**
- **Núverandi veglína**

Núllkostur felur í sér óbreytt ástand. Þegar Vegagerðinni er falin framkvæmd nýbyggingar, eins og hér er til umfjöllunar, er það vegna þess að stjórnvöld telja núverandi vegi ekki uppfylla kröfur sem settar hafa verið um umferðaröryggi og greiðfærni en þeir þættir eru grunnforsendur þess að brýna nauðsyn ber til að ráðast í framkvæmdir. Núverandi vegur um Fjarðarheiði uppfyllir ekki markmið samgönguáætlunar og kröfur Vegagerðarinnar um öruggar og greiðar samgöngur. Megin ágalli vegarins er hæð hans yfir sjó sem getur haft í för með sér slæmt veður og snjósöfnun frá hausti fram á vor, en hann er einnig of brattur og með of krappar beygjur m.v. hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar í dag.

Ekki er ákjósanlegt að tengja nýjan Seyðisfjarðarveg við núverandi Hringveg um Egilsstaðaháls. Núverandi vegur um Hálsbrekku telst ekki vera góður, hvað varðar greiðfærni og umferðaröryggi en brekkan er brött með beygjum efst og neðst sem getur skapað erfiðleika í vetrarfærð. Vegna þess telur Vegagerðin þörf á að ráðast í færslu Hringvegarins. Vegagerðin telur að núllkostur geti ekki talist raunhæfur valkostur og komi því ekki til greina.

Núllkostur er notaður sem grunnviðmið til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið. Með núllkosti verða ekki þau neikvæðu umhverfisáhrif sem fylgja vegaf framkvæmdum, sem snúa helst að vistgerðum og gróðri, landslagi og ásýnd, landnotkun, fuglalífi og fornleifum.

Lýsing á valkostum

Með **Norðurleið** verður Hringvegur færður norður fyrir Egilsstaði. Samtals þarf 10,1 km **langa vegagerð á Héraði og tvær nýjar brýr á Eyvindará**, báðar um 100 m langar. **Ný vegamót verða vegna tengingar valkostar við Borgarfjarðarveg (94) til norðurs og ný tenging við Borgarfjarðarveg til suðurs í átt að þéttbýlinu á Egilsstöðum.** Þá verður einnig ný vegtenging að Steinholti. Gert er ráð fyrir **mögulegum vegtengingum sunnan brúar á Miðhúsaá og norðan brúar við Melshorn að Eyvindarárlandi.**

Við færslu Hringvegarins er miðað við að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verði aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi. Núverandi Seyðisfjarðarvegur frá Árhvammi að Eiðavegamótum verður innanbæjargata Fagradalsbraut á milli Egilsstaðavegamóta og Eiðavegamóta verður innanbæjargata.

Með Miðleið verður nýr Hringvegur færður til á 3,1 km kafla en fer áfram um þéttbýlið Háls og Fagradalsbraut. Samtals þarf 4,1 km langa vegagerð á Héraði og nýja brú á Eyvindará, 110 m langa. Um 0,4 km fyrir ofan núverandi byggð við Selbrekku, vikur veglína frá núverandi Hringvegi til norðurs þar sem hún liggur lægra í landi við Egilsstaðaháls á um 3,1 km löngum kafla. Vegurinn liggur þá nær Eyvindará og með jafnari hæðarlegu en núverandi vegur. Veglína kemur aftur inn á núverandi veg við móts við Dalhúsaá.

Við færslu Hringvegarins er miðað við að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verði aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi.

Suðurleið fylgir Miðleið frá jarðgöngum en í stað þess að fara í gegnum þéttbýlið verður Hringvegur færður suður fyrir Egilsstaði með nýjum vegamótum frá Skriðdals- og Breiðdalsvegi. Samtals þarf 6,9 km langa vegagerð á Héraði og nýja brú á Eyvindará 110 m langa.

Líkt og með Norðurleið og Miðleið er miðað við að við færslu Hringvegarins verði núverandi vegur um Egilsstaðaháls aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi. Núverandi vegur milli Eiðavegamóta og að Hálsvegumótum verður þjóðvegur. Fagradalsbraut leggst af sem þjóðvegur en verður innanbæjargata.

Commented [SJ7]: Skýrsluhöfundar hafa ekki tekið neitt tillit til þess að Norðurleið er mun æskilegri en Suðurleið vegna sjúkraflegs og sjúkralíaksturs til og frá fjórðungssjúkrahúsinu í Neskaupsstað og/eða Austfjörðum almennt.

Með opinni leið um Háls er einnig greiðust leið áfram fyrst um sinn milli heilsugæslunnar á EGS og Nesk meðan ekki komin göng milli Sfj og Nesk. Hugmyndir um að uppbygging nýrrar greiningamiðstöðvar verði mögulega við Norðurleið og þjónar þá best m.t.t. síðari tíma gangnagerð. Þá hafa höfundar heldur ekki gert grein fyrir því að Norðurleið er meir miðsvæðis milli framtíðar þjónustu og athafnsvæða Egilsstaða og Fellabæjar, auk nálægðar við flugvöll með beinni tengingu við stórskipahöfn sem er einstakt til að laða til sín atvinnurekstur.

Commented [SJ8]: Þarfnast e.t.v. leiðréttingar, upplýsingar um aðrar lengdir koma fram í samantekt kostnaðar!

Commented [SJ9]: Hver er túlkun á ? - leiðin verður væntanlega opin áfram m.a. fyrir aðgengi í aðliggjandi land. Því skyldi þessum vegarkafli verða loka fyrir umferð um Háls? Ekkert að því að vegarkafllinn verði innanbæjargata og auðveldi íbúum Fjarðabyggðar umferð til og frá miðbæ Egilsstaða.

Commented [SJ10]: Fyrir Miðleið vantar hér að gera grein fyrir og lýsa ætluðum aðgerðum til að tryggja greiðari umferð og öryggi m.a. "óvarðra" vegfarenda etc. Nú er það vitað að ekki var tekið tillit til slíkar vegfarenda, sem skekkir mjög umferðaröryggismat á Fagradalsbraut. Vantar einnig að lýsa áhrifum af ónefndum kafla Hringvegarins frá Egilsstaðvegumótum að Melshornsvegumótum!

Commented [SJ11]: Hver er túlkun á ? - skal jafna veginn út og ef ekki því er ekki lýst tengingu fyrir núverandi aðgengi að aðliggjandi landi?

Commented [SJ12]: Hér vantar að lýsa tengingu að Fagradalsbraut Rauðhrauni og öðrum að aðliggjandi landi. Vantar einnig að lýsa áhrifum af ónefndum kafla Hringvegarins frá Þórnæsvegumótum um Egilsstaðvegumót að Melshornsvegumótum!



Við vinnslu umhverfismatsskýrslu, í samráði við Múlaþing, var ákveðið að bæta

við möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæðinu við Miðás til að draga úr umferð þungaflutninga um Fagradalsbraut. Sú viðbót yrði um 500 m löng.

Á meðan framkvæmdum stendur fyrir Suðurleið og Miðleið þarf að útbúa bráðabirgðabrá yfir Eyvindará.

Ný veglína Seyðisfjarðarmegin felur í sér að veglínin er færð norður fyrir núverandi veg í þeim tilgangi að jafna hæðarlegu vegarins til Seyðisfjarðar. Eftir athugasemdir sem bárust um tillögu að matsáætlun ákvað Vegagerðin að hnika veglínunni til svo hún liggi fjær hesthúsum á svæðinu og fari þá ofar í landið. Einnig næst þá betri möguleikar á nýtingu á landi. Samtals þarf 3,5 km langa vegagerð að Seyðisfirði.

Núverandi vegur mun áfram þjóna svæðinu í dalnum, fyrir neðan nýja veginn. Vegurinn yrði því ekki aflagður. Byggð verða einföld T-vegamót við núverandi veg upp á Fjarðarheiði. Sá vegur tengist m.a. skíðasvæðinu í Stafdal og virkjun neðan við Efri staf. Við þá tengingu er einnig gert ráð fyrir framtíðarvegamótum fyrir veg um göng til Mjóafjarðar með hringtorgi. Hringtorgið verður ekki byggt fyrr en þau göng koma.

Við vinnslu á umhverfismatsskýrslu var ákveðið að bæta við, til samanburðar í mati, valkosti um að lagfæra **núverandi veg**. Valkosturinn felur í sér lagfæringu á 2,8 km löngum kafla. Líkt og með valkosti um nýja veglínu yrðu byggð einföld T-vegamót við núverandi veg upp á Fjarðarheiði. Þrátt fyrir lagfæringar er valkosturinn ekki talinn ákjósanlegur með tilliti til umferðaröryggis.

Að framkvæmdum loknum er stefnt að því að núverandi vegur yfir Fjarðarheiði leggist af sem stofnvegur yfir háheiðina. Honum verður þó áfram haldið við sem landsvegi. Vegurinn Seyðisfjarðarmegin að skíðasvæðinu í Stafdal verður tengivegur og honum haldið opnum að vetrarlagi í samræmi við þjónustustig hans. Að sumarlagi getur vegurinn verið notaður sem ferðamannaleið.

Framkvæmdatími

Áætlaður framkvæmdatími er 7 ár. Gert er ráð fyrir byrjað verði á vinnu við jarðgöng og svo í framhaldinu á vegagerð utan ganga. Vinna við jarðgöng getur farið fram allan ársins hring, óháð veðurfari. Vinna við vegagerð fer hins vegar að stórum hluta fram yfir sumartímann. Áður en umferð verður hleypt á veginn þarf öllum frágangi jarðganga og vegar að vera lokið.

Helstu kennisnið valkosta

| | Lengd Km | Efnisþörf í vegi m³ | Umfram- efni m³ | Brýr Stk. | Stofn- kostnaður* m.kr. |
|---------------------------|-------------|---------------------------|-----------------------|--------------|-------------------------------|
| Jarðgöng | 13,3 | - | - | - | 41.000 |
| Héraðsmegin | | | | | |
| Norðurleið | 10,1 | 707.000 m³ | 29.000 m³ | 2 | 4.600 |
| Miðleið | 4,1 | 314.000 m³ | 396.500 m³ | 1** | 2.700 |
| Suðurleið | 6,9 | 450.000 m³ | 325.000 m³ | 1** | 3.050 |
| Seyðisfjarðarmegin | | | | | |
| Ný veglína | 3,5 | 319.500 m³ | 363.000 m³ | - | 1.230 |
| Núverandi vegur | 2,8 | 241.500 m³ | 420.500 m³ | - | 700 |

* Á verðlagi desember 2021 ** Auk bráðabirgðabráur

Umferðargreining og öryggi

Mesti sparnaðurinn í akstursvegalengdum og ferðatíma á sólarhring fæst með Miðleiðinni. Suðurleiðin kemur einnig vel út og helsti munurinn á þessum tveimur leiðum er umferðin á Fagradalsbraut. Í sviðsmyndinni Norðurleið minnkar umferðarstraumurinn á Fagradalsbraut enn frekar en akstursvegalengdir og ferðatími hækka töluvert á kostnað þess. Miðleið og Suðurleið eru einnig að koma betur út m.t.t. slysatíðni heldur en Norðurleið. Með Suðurleið er hægt að draga úr umferð á Fagradalsbraut, sérstaklega þungaumferð, sem kann að hafa umferðaröryggislegan ávinning í för með sér. Seyðisfjarðarmegin er valkostur um nýja veglínu talinn öruggari kostur en lagfæring á núverandi veg, sem kemur aðallega til vegna betri hæðarlegu.

Verndarsvæði

Allir valkostir Héraðsmegin koma til með að fara um svæði á C-hluta náttúruminjaskrá og svæði sem var sett á náttúruverndaráætlun 2009 – 2013, mismikið þó. Seyðisfjarðarmegin eru ekki friðlýst svæði, svæði á C-hluta náttúruminjaskrár eða svæði sem hafa verið sett á náttúruverndaráætlun 2009 - 2013 á áhrifasvæði valkosta.

Commented [SJ12]: /Eskilegt ef ekki nauðsynlegt er að kanna áhrif þess að viðhalda tengingu um núverandi hluta Hringvegarins um Háls á akstursvegalengdir, ferðatíma og slysatíðni!

Commented [SJ13]: Þegar þungaflutningar til og frá fjörðum yrðu komnir á Norðurleið er spurning hve mikið yrði eftir af þeim um Fagradalsbraut þegar aðeins eru orðnir eftir nokkrir vinnuvélavertakar og Flytjandi, sem hvort eð er bíða eftir að geta flutt annað, m.a. norður fyrir Eyvindará.



Innan áhrifsvæði valkosta, beggja vegna við göngin, má finna birkiskóg en sérstæðir eða vistfræðilega mikilvægir birkiskógar og leifar þeirra þar, m.a. gömdu tré, njóta sérstakrar verndunar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Þar segir að forðast beri að raska þeim vistkerfum nema brýna nauðsyn beri til. Valkostir um Suðurleið og Norðurleið fara einnig um votlendi, 2 ha eða stærra, sem nýtur sömu verndar. Valkostir Héraðsmegin munu fara um svæði sem eru skráð á Náttúrumæraskrá Fljótsdalshéraðs. Náttúrumæraskrá er skrá sem Helgi Hallgrímsson náttúrufræðingur á Egilsstöðum tók saman, fyrst 1998 í tengslum við svæðisskipulag og endurskoðaði 2007-2008 í tengslum við aðalskipulag.

Jarðgöng munu liggja um grann- og fjarsvæði vatnsverndar. Núverandi vegur á Seyðisfirði liggur um vatnsverndarsvæði og vatnsbólið er nálægt vegi. Gangamunni Seyðisfjarðarmegin verður staðsettur innan grannsvæðis og óhjákvæmilega mun nýr vegur einnig liggja innan þess.

Seyðisfjarðarmegin liggur núverandi vegur um vatnsverndarsvæði. Í aðalskipulagsgreinargerð kemur fram að vatnsbóli Seyðisfjarðarkaupstaðar er í Fjarðará ofarlega í inntakslóni Fjarðarselsvirkjunar. Stofnlögn vatnsveitunnar liggur þaðan að vatnshreinsistöð við Drottningarlæk og síðan áfram inn í bæinn. Stofnlögn vatnsveitunnar er sýnd á skipulagsuppdrætti og á honum er einnig sýnd staðsetning vatnsbóls og vatnsverndarsvæðis. Bæjaryfirvöld vinna að könnun á öðrum kostum til öflunar betra og öruggara neysluvatns þannig að hægt sé að hætta notkun yfirborðsvatns sem fyrst (Aðalskipulag Seyðisfjarðar 2010-2030).

Niðurstaða umhverfismats

Helstu umhverfisþættir sem verða fyrir neikvæðum áhrifum valkosta er gróðurfar, landslag og ásýnd, landnotkun og fortleifar. **Neikvæð áhrif valkosta koma helst fram hjá Norðurleið | Héraðsmegin.** Almenn hefur Miðleið Héraðsmegin minni áhrif á umhverfisþætti enda felur valkosturinn í sér minnstu breytingu á núverandi ástandi. Af sömu ástæðu hefur lagfæring á núverandi vegi Seyðisfjarðarmegin minni áhrif á gróðurfar, dýralíf og landnotkun. Að öðru leyti eru áhrif valkosta Seyðisfjarðarmegin áþekkt. Allir valkostir er taldir hafa talsvert jákvæð áhrif á ferðamennsku auk þess sem valkostir, fyrir utan Miðleið, eru taldir hafa jákvæð áhrif á samfélag.

Niðurstaða matsins sýnir að ástand helstu náttúruafspáttar og staða útivistar og ferðaþjónustu er mismunandi eftir svæðum, en jafnframt kemur fram breytileiki

sem ræðst af staðsetningu valkostanna. Neikvæð áhrif koma helst fram Héraðsmegin, þar sem allir valkostir fela að einhverju leyti í sér rask innan verndarsvæða og á vistgerðum, þ.e. birki og votlendi, sem njóta verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga.

Mótvægisáðgerðir og vöktun

Stærsti liður mótvægisáðgerða felst í uppgæðslu og endurheimt vistgerða. Vegagerðin og Umhverfisstofnun hafa gert með sér samstarfssamning hvað varðar útfærslu á frágangi framkvæmdasvæða. Uppgræðsla verður því unnin í samráði við Umhverfisstofnun, viðkomandi landeigendur og sveitarfélög.

Vegagerðin hefur skilgreint áðgerðir og verklag í þeim tilgangi að lágmarka eða koma í veg fyrir mengun ef óhöpp af völdum olíu á sér stað vegna affallsvatns og vinnutækja. Þær áðgerðir eru í einhverjum tilvikum um nauðsynlegan hluta af framkvæmd að ræða til að uppfylla lög og reglugerðir og því ekki beint um mótvægisáðgerðir að ræða þó tilgangurinn sé sá sami.

Vegagerðin hefur lagt til tillögur að mótvægisáðgerðum vegna fornleifa sem skráðar eru innan framkvæmdasvæðis. Það er síðan Minjastofnun Íslands sem tekur endanlega ákvörðun um útfærslu nauðsynlegra mótvægisáðgerða. Allar minjar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verða merktar vandlega og afmarkaðar, í samráði við minjavörð. Vegagerðin hefur lagt til að koma fyrir undirgöngum og áningarstöðum til að draga úr áhrifum á útivist og ferðaþjónustu. Nánari útfærsla á því verður unnin í samráði við Múlaþing og landeigendur.

Vöktun verður með uppgæðslu og endurheimt vistgerða, og hreinsivirkjum vegna affallsvatns frá jarðgöngum.

Niðurstaða umhverfismats aðalvalkostar

Vegagerðin leggur til Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin. Jarðgöng og þessar veglínu eru taldar hafa bæði jákvæð og neikvæð áhrif á umhverfisþætti sem eru til skoðunar. Helstu áhrif aðalvalkostar koma fram vegna rasks á viðkvæmu vistlendi Héraðsmegin, jarðmyndunum, breytinga á landslagi og ásýnd auk rasks á fornleifum Seyðisfjarðarmegin. Nauðsynlegar mótvægisáðgerðir í þeim tilgangi að lágmarka neikvæð áhrif framkvæmdar, eru uppgæðsla, endurheimt votlendis og skóglendis, sértækar áðgerðir og verklags vegna staðsetningu framkvæmdasvæðis innan vatnsverndar á Seyðisfirði, og þær áðgerðir sem Minjastofnun Íslands telur nauðsynlegar vegna rasks á fornleifum.

Commented [SJ16]: Mest undir á Suðurleiðinni auk þess sem þar er "Háskógur" og blæaspír á váliða stórvaxnar

Commented [SJ14]: Skýrsluhöfundar taka hvernig tillit til þess umhverfislega séð hvort betra sé að safna mannvirkjum saman á eina leið en margar. Þannig safnar N-Leiðin saman veg, raflium, vatnsveitu og hugsanlega hitaveitu sem allar fara norðan-megin. Að taka veginn út og setja sunnan megin dreifir "skemmdraverkinu" meira og til hins verra. Landi á Norðurleið hefur þegar verið raskað í meira mæli og áhrif leiðarvals þar af leiðandi minna.

Commented [SJ15]: Hér er alveg sleppt að fjalla um áhrif Suðurleiðar! Þar er þó sem dæmi helmingi meira votlendi og birkiskógur sem fer undir auk þess sem lífmassi birkiskógarins er þar þrefalt meiri og tegundir fugla fleiri!!



Samantekt á niðurstöðum umhverfismats valkosta. Aðalvalkostur Vegagerðarinnar er auðkenndur með svörtum ferning.

| Umhverfisþáttur | Héraðsmegin Norðurleið | Héraðsmegin Miðleið | Héraðsmegin Suðurleið | Seyðisfjarðarmegin Ný veglína | Seyðisfjarðarmegin Núverandi veglína |
|--------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Gróðurfar | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð áhrif | Óverulega til nokkuð neikvæð |
| Dýralíf | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Óverulega neikvæð |
| Lífriki straumvatna | Óveruleg til nokkuð neikvæð | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð |
| Jarðmyndanir | Nokkuð neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð |
| Vatnafar og vatnsvernd | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð | Óveruleg til nokkuð neikvæð | Óveruleg til nokkuð neikvæð |
| Landslag og ásýnd lands | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð |
| Samfélag | Nokkuð jákvæð | Nokkuð neikvæð | Talsvert jákvæð | Óverulega jákvæð | Óverulega jákvæð |
| Landnotkun, verndar- svæði og mannvirki | Talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Óveruleg áhrif |
| Ferðamennska | Talsvert jákvæð | Talsvert jákvæð | Talsvert jákvæð | Talsvert jákvæð | Talsvert jákvæð |
| Útivist | Talsvert neikvæð | Óveruleg til nokkuð neikvæð | Nokkuð neikvæð | Óveruleg til nokkuð neikvæð | Óveruleg til nokkuð neikvæð |
| Loftgæði og hljóðvist | Nokkuð neikvæð | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð | Óverulega neikvæð | Óveruleg / engin |
| Fornleifar | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Nokkuð neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð |

Commented [SJ17]: Yfirfara sérstaklega þarf sérstaklega í ljósi athugasemda!!

Skipulag og leyfi

Framkvæmdin kallar á aðalskipulagsbreytingar burtséð frá því hvaða valkostir verða valdir. Unnið er að aðalskipulagsbreytingum vegna Fjarðarheiðarganga samhliða veghönnun og umhverfismati.

Fjarðarheiðargöng og breyting á Seyðisfjarðarvegi og Hringvegi er háð eftirfarandi leyfum:

- Framkvæmdaleyfi Múlapings samkvæmt 14. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 vegna matsskyldra framkvæmda.
- Starfsleyfi Heilbrigðisefirlits Austurlands samkvæmt reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnarefirlit. Um er að ræða

atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.

- Leyfi Minjastofnunar vegna rasks á fornleifum samanber lögum nr. 80/2012 um menningarminjar.
- Leyfi Skógræktarinnar vegna fellingu skógar samanber lögum nr. 33/2019 um skógrækt.
- Leyfi Fiskistofu vegna framkvæmda við veiðivötn, allt að 100 m frá bakka, samanber lögum nr. 61/2006 um lax og silungaveiði.
- Leyfi Orkustofnunar vegna framkvæmda sem tengjast vatni og vatnafari, samanber vatnalögum nr. 15/1923 eins og þeim var breytt með lögum nr. 132/2011.



1 Inngangur

Vegagerðin áformar að leggja Seyðisfjarðarveg (93) í jarðgöngum undir Fjarðarheiði en um hana liggur nú hæsti fjallvegur á Íslandi til þéttbýlisstaðar þar sem aðeins er um eina vegtengingu að ræða, og er eftir því snjóbungur. Framkvæmdin er í Múlaþingi, sameinuðu sveitarfélagi Fljótsdalshéraðs, Borgarfjarðarhrepps, Seyðisfjarðarkaupstaðar og Djúpavogshrepps. Með framkvæmdinni er stefnt að því að bæta vegasamgöngur milli byggðarinnar á Seyðisfirði og annarra byggðarlaga, einkum að vetrarlagi. Núverandi Seyðisfjarðarvegur uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar, eins og þær eru í dag, um breidd og hámarkshalla stofnvegur. Vegna bratta og tíðra lokana að vetrarlagi kemur ekki til greina að endurbýggja núverandi veg um Fjarðarheiði.

Jarðgöngin verða 13,3 km löng. Í Fljótsdalshéraði eru þrjú valkostir til skoðunar um að tengja jarðgöngin við Egilsstaði og á Seyðisfirði eru tveir valkostir til skoðunar. Valkostaumfjöllun Seyðisfjarðarmegin tók breytingum frá matsáætlun þar sem valkosti um nýja veglínu var hnikað lítillega til auk þess sem bætt var við valkosti um lagfæringu á núverandi vegi, til samanburðar í umhverfismati. Ný vegagerð utan ganga Héraðsmegin verður á bilinu 4,1 - 10,1 km, háð leiðarvali og 2,8 – 3,5 km Seyðisfjarðarmegin.

Í umhverfismati eru metin umhverfisáhrif á fjölmarga umhverfisþætti. Neikvæð áhrif valkosta koma helst fram í gróðurfari, landslagi og ásýnd, landnotkun og fornleifum. Neikvæð áhrif koma helst fram Héraðsmegin, þar sem allir valkostir þar fela að einhverju leyti í sér rask innan verndarsvæða og á vistgerðum, þ.e. birki eða votlendi, sem njóta verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga. Jákvæð áhrif valkosta koma helst fram á ferðaþjónustu og samfélag.

Í umhverfismatsskýrslu er einnig gerður ítarlegur samanburður á öllum valkostum m.t.t. til umhverfisáhrifa, umferðaröryggis, kostnaðar og samræmi við veghönnunarreglur. Með tilliti til þeirra þátta sem hér hafa verið til skoðunar leggur Vegagerðin til að Suðurleið Héraðsmegin og ný veglína Seyðisfjarðarmegin verði aðalvalkostur framkvæmdarinnar. Helstu rök fyrir

þeirri tillögu felast í jákvæðum áhrifum Suðurleiðar á samfélag, umferðaröryggi auk kostnaðar og þjóðhagslegrar hagkvæmni.

Framundan er kynningartími umhverfismatsskýrslu, sem er helsti samráðsveitvangur matsferilsins, þar sem fram munu koma mikilvæg sjónarmið sem munu nýtast við endanlega ákvörðunartöku um aðalvalkost. Þá er einnig stefnt á frekara samtal við sveitarfélagið og aðra leyfisveitendur þegar álit Skipulagsstofnunar um matsferlið liggur fyrir, og aðra hagsmunaaðila eftir því sem við á.

Helstu áhrif aðalvalkostar koma fram vegna rasks á viðkvæmu vistlendi Héraðsmegin, breytinga á landslagi og ásýnd auk rasks á fornleifum. Nauðsynlegar mótvægisáðgerðir í þeim tilgangi að lágmarka neikvæð áhrif framkvæmdar, eru endurheimt votlendis og skóglendis, sértækar áðgerðir og verklags vegna staðsetningu framkvæmdasvæðis innan vatnsverndar á Seyðisfirði, og þær áðgerðir sem Minjastofnun Íslands telur nauðsynlegar vegna rasks á fornleifum.

1.1 Markmið framkvæmdar

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á Austurlandi og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Með jarðgöngum undir Fjarðarheiði verða samgöngur áreiðanlegri og öruggari. Að loknum framkvæmdum verður mögulegt að halda veginum á milli Héraðs og Seyðisfjarðar opnum allan ársins hring. Framkvæmdin mun styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

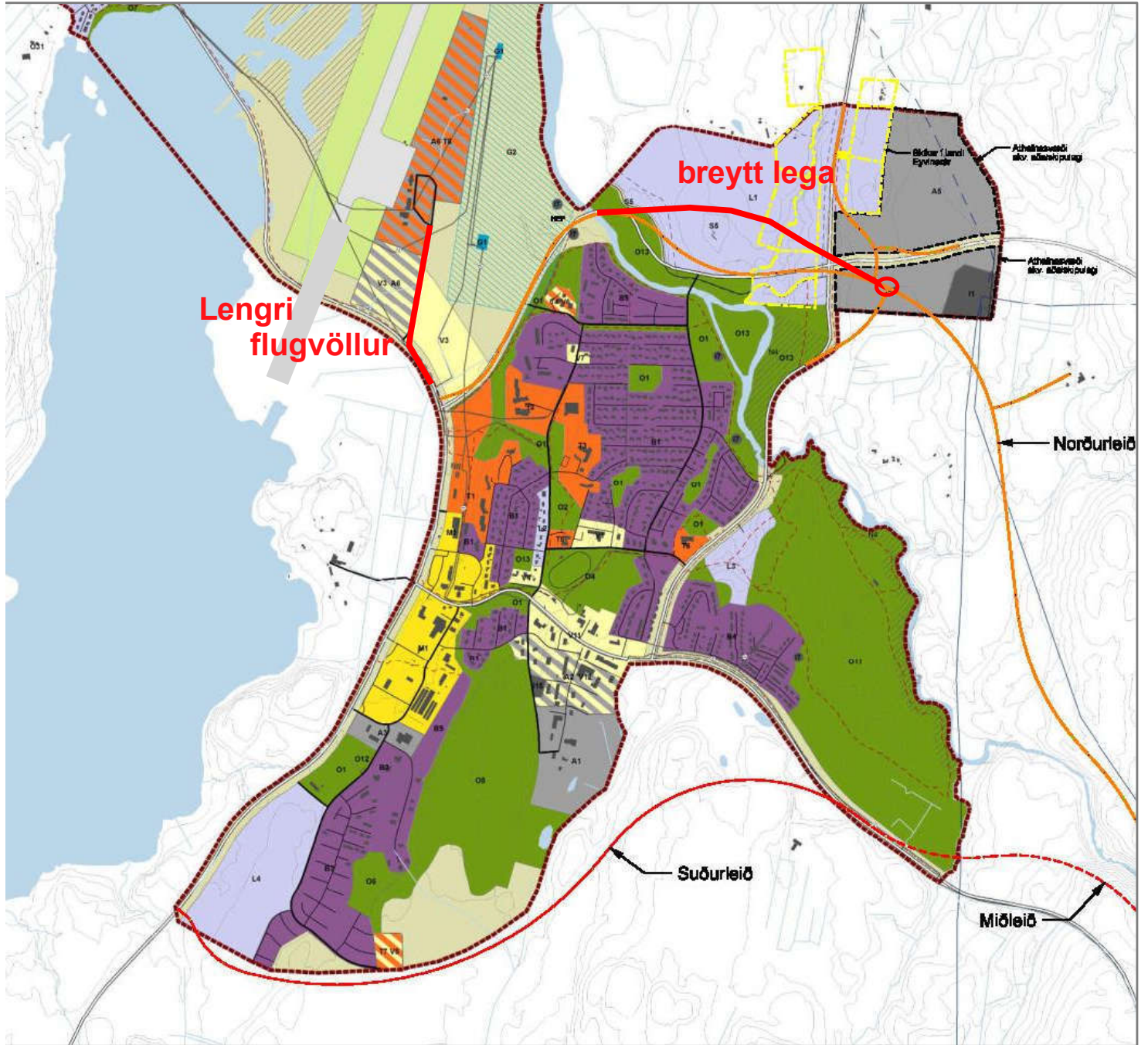
Markmið framkvæmdarinnar er að:

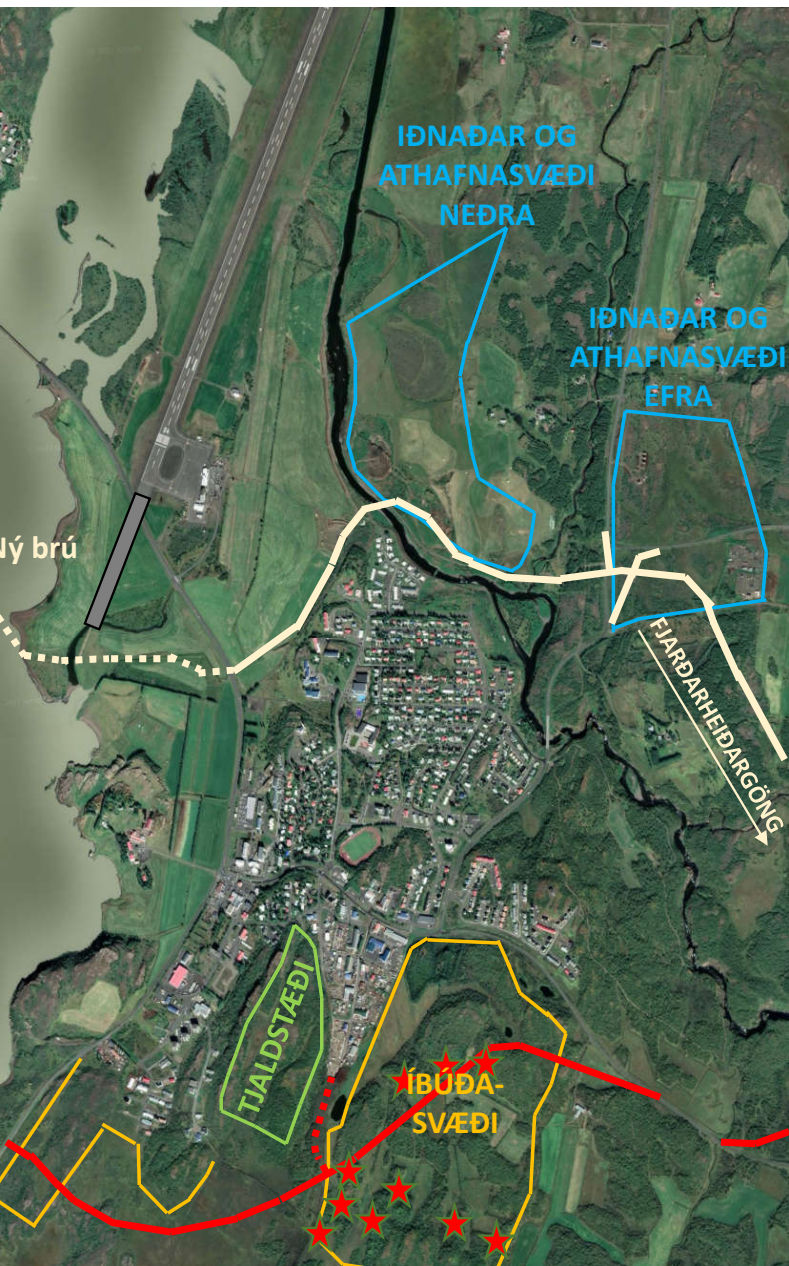
- Auka umferðaröryggi vegfarenda
- Tryggja greiðari samgöngur og bæta vegasamband.
- Bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi.

Commented [SJ18]: Leita rökstuðnings - Alls óvíst m.t.t. æskilegrar þróunar íbúðahvefa til suðurs og vænlegs byggingarlands sunnan Selbrekku, ofan Miðás-íðnaðarhvefisins, en þar mun leiðaval þrengja mjög að - samanber næstu síðu innskots. Norðurleið ásamt með Miðleið og opinni leið um núverandi kafla Hringvegarins um Háls enn órannsökaður valkostur. Norðurleiðin þjónar best áformum núgildandi skipulags um uppbyggingu íðnaðar- og þjónustusvæða norðan Eyvindarár og tengir það best þéttbýlisstöðunum við Austfirði.

Commented [SJ19]: Hverjir koma að því ?

Commented [SJ20]: Liggur nokkuð fyrir um það hvernig gert, hvernig votlendi t.d. Viðhaldið, hver stofnkostnaður og hver rekstrarkostnaður?





KLÚÐRUM EKKI FRAMTÍÐAR AÐALSKIPULAGI MÚLAÞINGS VELJUM NORÐUR-LEIÐINA

Norðurleið hin nýja

- Umferðaræðar fari í gegnum athafnasvæði, ekki íbúðabyggð.
- Tengjum millilandaflugvöll við stórskipahöfn á Seyðisfirði.
- Gefur fleiri möguleika fyrir nýja Lagarfljótsbrú.
- Færir Borgarfjörð og Eiða nær miðjunni, Vopnafjörð í framtíð.
- Verndar veðursælt og fallegt byggingaland á Suðursvæði.
- Tengjum nýjan golfvöll á Eiðum við völlinn á Seyðisfirði.
- Stysta leiðin fyrir Seyðfirðinga á flugvöll og norður í land.
- Verndar háreistan blæspar-skóg á Suðursvæði.
- Styttri hringvegur nr. 1

- **Eitt fallegasta byggingaland á landinu sunnan Selbrekku.**
 - Hugsum stórt, skipuleggjum aðlaðandi lóðir.
 - Teygjum ekki byggðina heldur styttem vegalengdir.
- **Iðnaðar og athafnasvæði norðan Eyvindarár.**
 - Tækifæri tengd flugvelli og stórskipahöfn á Seyðisfirði.

Suðurleið hin síðri

★ Blæösp

Unnið af Presti Jónssyni (gsm: 8960862)



1.2 Matsskylda

Framkvæmdin fellur undir lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 111/2021 skv. t.l. 2.01 og 10.08 (Tafla 1.1). Þar fellur framkvæmdin í flokk A sem framkvæmd sem ávallt er háð mati á umhverfisáhrifum.

Tafla 1.1 Matsskylda framkvæmdar skv. lögum nr.111/2021 um mat á umhverfisáhrifum.

| Tl. | Lýsing | Flokkur |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 2.01 | Efnistaka þar sem áætlað er að raska 25 ha svæði eða stærra eða efnismagn er 500.000 m ³ eða meira. | A |
| 10.07 | Lagning nýrra vega sem eru 10 km eða lengri eða breikkun vega úr tveimur akreinum í a.m.k. fjórar sem eru 10 km eða lengri. | A |

2 Forsendur – lýsing á núverandi vegi

Á Fjarðarheiði er hæsti fjallvegur (620 m h.y.s.) á landinu, sem tengir saman byggðarlög. Vegna snjópýngsla og veðuraðstæðna fullnægir vegurinn alls ekki kröfum sem gera þarf til vegar sem tengir saman nálæg byggðarlög. Brattar brekkur beggja vegna heiðarinnar eru oft verulegur farartálmi fyrir flutningabíla og fólksbíla íbúa á svæðinu og ferðamanna t.a.m. þeirra sem koma með Norrænu, ekki síst yfir veturinn. Fjarðarheiði er oft mesta eða jafnvel eina hindrunin sem þeir mæta í allri ferð sinni til Íslands.

Seyðisfjarðarvegur (93) er 27,3 km langur og liggur af Hringvegi við Eiðavegamót á Egilsstöðum. Til móts við Borgarfjarðarveg (94) tekur Seyðisfjarðarvegur 90° beygju þar sem hann liggur um Fjarðarheiði og niður að ferjubryggjunni á Seyðisfirði. Sá hluti Seyðisfjarðarvegur sem hér verður endurskoðaður er 25,5 km langur, frá Eiðavegamótum að Seyðisfjarðarkaupstað.

Sá hluti Hringvegar sem þarf að endurskoða vegna Fjarðarheiðarganga er 6,9 km langur. Hann liggur frá Melshornsvegamótum á Egilsstöðum að enda Norðurleiðar í Eyvindarárdal. Á þessum hluta fer hann m.a. um miðbæ Egilsstaða og um Egilsstaðaháls.

Samkvæmt Vegaskrá Vegagerðarinnar er Seyðisfjarðarvegur af vegtegund C8 sem er 8,0 m breiður vegur, en hann uppfyllir ekki þau skilyrði og er um 6,5-7 m breiður. Í brekkunum beggja vegna Fjarðarheiðar eru margar krappar beygjur og þar af 4 hárnálabeygjur að vestanverðu og að austanverðu. Langhalli er merktur 10 % á skiltum, bæði í efstu brekkunni Héraðsmegin og í Efri- og Neðri- Staf Seyðisfjarðarmegin. Breidd öryggissvæðis er ekki skilgreind og vegurinn uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar í dag eins og þær eru í dag.

Samkvæmt Vegaskrá Vegagerðarinnar er **Hringvegur af vegtegund C9 á þessum kafla, sem er 9,0 m breiður vegur**. Hann uppfyllir ekki þau skilyrði og er um 7,5 m breiður. Einnig er Hálsbrekka of brött miðað við hönnunarreglur Vegagerðarinnar og þar er oft slæm vetrarfærð.



Mynd 2.1 Krappar og brattar beygjur á Seyðisfjarðarvegi Héraðsmegin, júlí 2020.

Commented [SJ22]: Matið á Miðleið og Suðurleið tekur ekki t.t. þessa á kafla sem er frá Melshornsvegamótum að Egilsstaðavegamótum í tilviki Miðleiðar og þaðan að Þórsnesvegamótum í tilviki Suðurleiðar. Hér þarf að tengja milli Þórsnes-Melshorns og meta áhrif hvað leiðirnar varðar!

Commented [SJ21]: Mat á Miðleið og Suðurleið skautar framhjá þeim kafla sem er frá Melshornsvegamótum að Egilsstaðavegamótum í tilviki Miðleiðar og þaðan að Þórsnesvegamótum í tilviki Suðurleiðar. Fyrirliggjandi samanburður er því í hæsta máta ónákvæmur ef ekki rangur og villandi.



3 Valkostir

3.1 Valkostir í mati á umhverfisáhrifum

Jarðgöngin eru 13,3 km löng og er ein leið til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum. Á Fljótsdalshéraði verður jarðgangamunninn við Dalhús og liggja valkostir frá gangamunna til Egilsstaða. Valkostir um veglínur Héraðsmegin (Mynd 3.1), sem metnir eru í mati á umhverfisáhrifum, eru eftirfarandi:

- **Norðurleið:** Hringvegur færður norður fyrir Egilsstaði. Samtals þarf 10,1 km langa vegagerð á Héraði og tvær nýjar brýr á Eyvindará. Valkostur nær frá Hringvegi við Melshorn **áð jarðgöngum.**
- **Miðleið um Háls og Fagradalsbraut:** Nýr Hringvegur verður færður til á 3,1 km kafla en fer áfram um þéttbýlið. Samtals þarf 4,1 km langa vegagerð á Héraði og nýja brú á Eyvindará. Valkostur nær frá Hringvegi við Egilsstaðavegamót **áð jarðgöngum.**
- **Suðurleið:** Veglínan fylgir Miðleið en í stað þess að fara í gegnum þéttbýlið verður Hringvegur færður suður fyrir Egilsstaði. Samtals þarf 6,9 km langa vegagerð á Héraði og nýja brú á Eyvindará. Valkostur nær frá Skriðdals- og Breiðdalsvegi, við Egilsstaði, **áð jarðgöngum.**

Seyðisfjarðarmegin verður gangamunni við Gufufoss og munu valkostir liggja frá honum að Seyðisfirði. Valkostir sem eru metnir í mati á umhverfisáhrifum um veglínur Seyðisfjarðarmegin (Mynd 3.1) eru eftirfarandi:

- **Ný veglína:** Veglínan er færð norður fyrir núverandi veg í þeim tilgangi að jafna hæðarlegu vegarins til Seyðisfjarðar. Eftir athugasemdir sem bárust um tillögu að matsáætlun ákvað Vegagerðin að hnika veglínunni til, ofar í landið, svo hún liggja fjær hesthúsum á svæðinu. Samtals þarf 3,5 km langa nýja vegagerð að Seyðisfirði og nær valkostur frá göngum og tengist núverandi vegi rétt utan við bæinn.
- **Núverandi veglína:** Við vinnslu á umhverfismatskýrslu var ákveðið að bæta við, til samanburðar í mati, valkosti um að lagfæra

núverandi veg. Valkosturinn felur í sér lagfæringu á 2,8 km löngum kafla. Þrátt fyrir lagfæringar er valkosturinn ekki talinn ákjósanlegur með tilliti til umferðaröryggis.

3.2 Núllkostur framkvæmdar

Núllkostur felur í sér óbreytt ástand. Þegar Vegagerðinni er falin framkvæmd nýbyggingar, eins og hér er til umfjöllunar, er það vegna þess að stjórnvöld telja núverandi vegi ekki uppfylla kröfur sem settar hafa verið um umferðaröryggi og greiðfærni en þeir þættir eru grunnforsendur þess að brýna nauðsyn ber til að ráðast í framkvæmdir. Núverandi vegur um Fjarðarheiði uppfyllir ekki markmið samgönguáætlunar og kröfur Vegagerðarinnar um öruggar og greiðar samgöngur. Megin ágalli vegarins er hæð hans yfir sjó sem hefur í för með sér slæmt veður og snjósöfnun frá hausti og fram eftir vori, en hann er einnig of brattur og með of krappar beygjur miðað við hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar.

Ekki er ákjósanlegt að tengja nýjan Seyðisfjarðarveg við núverandi Hringveg um Egilsstaðaháls. Núverandi vegur um Hálsbrekku telst ekki vera góður, hvað varðar greiðfærni og umferðaröryggi en brekkan er brött með beygjum efst og neðst sem getur skapað erfiðleika í vetrarfærð. Vegna þess telur Vegagerðin þörf á að ráðast í færslu Hringvegarins. Vegagerðin telur að núllkostur geti ekki talist raunhæfur valkostur og komi því ekki til greina.

Núllkostur er notaður sem grunnviðmið til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið. Með núllkosti verða ekki þau neikvæðu umhverfisáhrif sem fylgja veg framkvæmdum, sem snúa helst að jarðminjum, landslagi og ásýnd, vistgerðum og gróðri, fuglalífi og fornleifum.

Commented [SJ23]: og með tengingu inn á núverandi Hringveg (1) nærri Hnútu.

Commented [SJ24]: Ætti að vera til samanburðar: ...frá Melshornsvegumótum um Egilsstaðavegamót.....

Commented [SJ25]: og m. tengingu austur í Hási til Fagradals.

Commented [SJ26]: Ætti að vera til samanburðar: ...frá Melshornsvegumótum um Egilsstaðavegamót og Þórsnesvegumót að jarðgöngum og með tengingu austur í Hási til Fagradals.



3.3 Hvernig er aðalvalkostur valinn

Aðalvalkostur, sá kostur sem Vegagerðin áformar að sækja um framkvæmdaleyfi fyrir, er valinn út frá eftirfarandi atriðum:

- Kröfum um vegtækni og umferðaröryggi samkvæmt vegahandbók og norskum leiðbeiningum um jarðgangagerð.
- Þeirri stefnumörkun sem sett er fram í samgönguáætlun og aðalskipulagsvinnu Múlaþings sem nú er í gangi.
- Kostnaði og hagkvæmni
- Umhverfis- og samfélagsþjónarmiðum.
- Samræmi við markmið framkvæmdar.

3.4 Vegagerðin leggur til Suðurleið og nýja veglínu við Seyðisfjörð sem aðalvalkost

Samkvæmt lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana þarf Vegagerðin að færa rök fyrir vali sínu á aðalvalkosti í umhverfismatsskýrslu. Með hliðsjón af þeim þáttum sem hér eru til skoðunar leggur Vegagerðin til að Suðurleið Héraðsmegin og ný veglína Seyðisfjarðarmegin verði aðalvalkostur framkvæmdar.

Framundan er kynningartími umhverfismatsskýrslu, sem er helsti samráðsveitvangur matsferilsins, þar sem fram munu koma mikilvæg sjónarmið sem munu nýtast við endanlega ákvörðunartöku um aðalvalkost. Þá er einnig stefnt á frekara samtal við sveitarfélagið og aðra leyfisveitendur þegar álit Skipulagsstofnunar um matsferlið liggur fyrir, og aðra hagsmunaaðila eftir því sem við á. Í umhverfismatsskýrslu hefur rannsóknarvinna og gagnaöflun að mestu verið sambærileg fyrir alla valkosti sem og umfjöllun um þá og mat á áhrifum þeirra. Með tilliti til laga nr. 111/2021 eru allir valkostir því gjaldgengir áfram í frekari viðræður og ákvörðun um útfærslu framkvæmdar, að öðru leyti en núll kostur sem Vegagerðin telur ekki vera raunhæfan.

Helstu ástæður þess að Vegagerðin leggur til Suðurleið og nýja veglínu sem aðalvalkost eru eftirfarandi, en nánar er farið í þessa þætti í skýrslunni.

✓ Umferðaröryggi

Suðurleið og Miðleið koma betur út í umferðaröryggimati. Með Suðurleið er hægt að takmarka þungaflutninga á Fagradalsbraut, sem er ekki hægt með hinum leiðunum sem hefur umferðaröryggislegan ávinning í för með sér vegna fjölda óvarðra vegfarenda sem fara þar um. Með Suðurleið yrði Fagradalsbraut á ábyrgð sveitarfélagsins, en sveitafélagið hefur frekari heimildir til að ráðast í umferðaröryggisaðgerðir en Vegagerðin hefur fyrir stofnvegi, svo sem lækkaðan hraða, hraðahindranir o.s.frv. Margar slíkar aðgerðir myndu aftra för þungaflutninga sem eiga erindi að Tjarnarás og Miðás og því kostur að geta leitt þá umferð frá Fagradalsbraut.

Suðurleiðin samræmist betur markmiðum Vegagerðarinnar að aðskilja þjóðvegumferð og umferð óvarinna vegfarenda.

Valkostur um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin er talinn öruggari kostur en lagfæring á núverandi vegi, aðallega vegna betri hæðarlegu.

✓ Samfélagsleg áhrif

Fjarðarheiðargöng eru talin koma til með að hafa jákvæð áhrif fyrir samfélagið á Austurlandi í heild. Áhrifin eru á svæðisvisu og talin bæta hag fjölda fólks.

Suðurleið og Norðurleið eru báðar taldar hafa jákvæð áhrif á samfélagslega þætti Héraðsmegin. Með þeim valkostum fellur Fagradalsbraut af þjóðvegaskrá og verður innanbæjargata og koma báðar leiðirnar til með að draga úr neikvæðum áhrifum sem hafa skapast með þjóðvegi í gegnum miðjan bæinn á Egilsstöðum. Miðleið er líkleg til að viðhalda þeirri hindrun sem þjóðvegur í þéttbýli hefur myndað og er illgerlegt að útfæra aðgerðir til að bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi. Norðurleiðin færir álag frá Fagradalsbraut norður fyrir bæinn þar sem lítil byggð er í dag. Samkvæmt stefnumótun í gildandi skipulagi er aftur á móti gert ráð fyrir megin uppbyggingarsvæði verði staðsett norðan við Norðurleið. Ef þær áætlanir ganga eftir myndi nýr þjóðvegur einnig liggja í gegnum

Commented [SJ28]: Álitamáli og vert skoðunar hvort Norðurleið ásamt með Fagradalsbraut opinni fyrir léttu umferð upp um núverandi Hringveg um háls og með tengingu þar inná Norðurleiðina austur í Hálsi, kæmi ekki allt eins vel eða betur út m.t.t. umferðaröryggis?

Commented [SJ27]: ekki með hliðsjón af gildandi aðalskipulagi

Commented [SJ29]: Eiðavegur og efriluti fagradalsbrautar áfram þjóðvegur (í þéttbýli) og svo opnast leið frá Eiðavegamótum niður að Miðás og þar inn um iðnaðarsvæði inn á S-leið

Commented [SJ30]: "...megin uppbyggingarsvæði" athafna og blandaðrar byggðar.....Það er mikill samfélagslegur kostur til atvinnuuppbyggingar að hafa stofnbraut um iðnaðar og athafna-svæði, og einstætt tækifæri með stuttri tengingu við alþjóðaflugvöll (EGS) og stórskipahafnir (Seyðisfjörður og Reyðarfjörður).



Þéttbýlið. Suðurleið fellur þannig betur að núgildandi skipulagi og þeim þáttum sem varðar byggðaþróun, atvinnulíf, umferð og samskipti fólks. Hún rammur þéttbýlið inn að sunnanverðu og leiðir þjóðvegaumferðina fram hjá þéttbýlinu.

Ekki er talinn munur á milli veglína Seyðisfjarðarmegin hvað varðar ofangreind atriði.

✓ Þjóðhagslegur ávinningur

Í mati á þjóðhagslegri arðsemi kemur Suðurleiði næst best út þjóðhagslega séð, eftir Miðleið. Matið tekur aðeins til umferðar, slysa og framkvæmdakostnaðar. Suðurleiðin hefur styttri umferðartíma og aksturvegalengdir en Norðurleiðin.

Ekki var talinn marktækur munur á milli valkosta Seyðisfjarðarmegin.

✓ Kostnaður

Bæði Suðurleið og Miðleið eru mun hagkvæmari þegar kemur að framkvæmdakostnaði Héraðsmegin. Norðurleiðin er um 60% dýrari en Suðurleiðin.

Valkostur um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin er kostnaðarsamari en lagfæring á núverandi vegi en þar spilar kostnaður vegna færslu golfvallarins stórt hlutverk. En taka þ

✓ Helstu umhverfisáhrif

Helstu umhverfisþættir sem verða fyrir neikvæðum áhrifum valkosta er gróðurfar, landslag og ásýnd, landnotkun og fornleifar. Neikvæð áhrif valkosta koma helst fram hjá Norðurleið Héraðsmegin. Almennt hefur Miðleið Héraðsmegin minni áhrif á umhverfisþætti enda felur valkosturinn í sér minnstu breytingu á núverandi ástandi. Af sömu ástæðu hefur lagfæring á núverandi vegi Seyðisfjarðarmegin minni áhrif á gróðurfar, dýralíf og landnotkun. Að öðru leyti eru áhrif valkosta Seyðisfjarðarmegin áþekkt.

Niðurstaða

Þegar horft er heildstætt á ofangreind atriði koma Suðurleið og Miðleið í mörgum tilvikum báðar betur út en Norðurleið hvað varðar umferðaröryggi, kostnað, þjóðhagslegan ávinning og áhrif á náttúrufer, landnotkun og fornleifar. Það sem sker helst úr um eru samfélagsleg áhrif þar sem Suðurleið og Norðurleið koma talsvert betur út en Miðleið. Vegagerðin telur því mestan ávinninginn koma fram með Suðurleið Héraðsmegin sem aðalvalkost.

Almennt er lítil munur á milli valkosta Seyðisfjarðarmegin hvað varðar áhrif á samfélag og umhverfi. Helstu munur á áhrifum felst í landnotkun þar sem færa þarf golfvöll Golfklúbbs Seyðisfjarðar vegna nýrrar veglínu. Kostnaður er minni fyrir lagfæringar á núverandi vegi en munurinn liggur að stórum hluta í færslu golfvallarins. Á móti kemur að valkostur um nýja veglínu er talinn öruggari en lagfæring á núverandi vegi. Með þeim rökum telur Vegagerðin ákjósanlegra að velja nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin sem aðalvalkost.

Commented [SJ31]: Þessi fullyrðing þykir orka mjög tvímælis! Góðar samgöngur og umferðin næra byggðaþróun, atvinnulíf og samskipti fólks og það gerir Norurleiðin því betur en Suðurleiðin sem vissulega rammur inn þéttbýlið og takmarkar því vöxt þess til suðurs. Svæðin sunnan byggðarinnar, inn með Lagarfjót og upp sunnan Norðfjarðarveggar, efri hluta Fagradalsbrautar, (sjá innskotskort hér að framan) eru talin þjóna betur vexti íbúðabygðar en svæðin norðan ár þar sem lega við sól og veðráttu er óhagstæðari.

Commented [SJ35]: Þessari niðurstöðu er mótmælt með vísan til allra þeirra athugasemda, sem hér er á undan getið eða síðar!! Löggð er því fram beiðni um álit Skipulagsstofnunar um endurskoðun Umhverfismatsskýrslu.

Commented [SJ32]: Mat höfunda tekur ekki tillit til kaflans milli Melshorns-Þórsness svo sem vert væri fyrir Mið- og Suðurleið. Norðurleiðin er heldur ekki metin ásamt með Fagradalsbraut opinna fyrir léttu umferð upp um núverandi Hringveg um háls og með tengingu þar inná Norðurleiðina austur í Hálsi.

Commented [SJ33]: Þetta er alrangt og villandi. $4,6/3,05 = 50,1\%$ og nær hefði verið að segja 50% dýrari! Efasemdir eru einnig hvað varðar mat á kostnaði við valkostina svo sem síðar mun koma fram í athugasemdunum.

Commented [SJ34]: Enn er þetta alrangt. Vantar allan rökstuðning og Suðurleiðar ekki getið þar sem rúmlega helmingi meira votlendi fer undir svo og birkiskógur með blæosp og allt að þreföldum lífmassa á við Norðurleiðina þar sem einnig eru færri fuglategundir og hvorki flógoðar né branduglur, svo eitthvað sé talið.



4 Staðhættir

Fyrirhuguð framkvæmd liggur innan sveitarfélagsins Múlaþings sem varð til með sameiningu Borgarfjarðarhrepps, Djúpavogshrepps, Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðarkaupstaðar. Sameiningin var samþykkt 26. október 2019 og staðfest af samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra þann 14. febrúar 2020. Með sameiningunni varð til eitt stærsta sveitarfélag landsins að flatarmáli. Íbúafjöldi í Múlaþingi 1. janúar 2021 var 5.020 manns (Hagstofa Íslands, 2021).

Seyðisfjarðarvegur liggur milli Héraðs og Seyðisfjarðar um Fjarðarheiði. Fjarðarheiði er hæsti fjallvegur (620 m.y.s.) á landinu til þéttbýlisstaðar þar sem aðeins er um eina vegtengingu að ræða. Kaupúnið Egilsstaðir var stofnað 1947 með lögum frá Alþingi en það var einsdæmi á þeim tíma að stjórnvöld hefðu forgöngu um stofnun nýs sveitarfélags og að byggðinni væri valinn staður af skipulagsnefnd ríkisins með þeim ásetningi að þar risi þéttbýli. Nafnið dregur bærinn af stórbýlinu Egilsstöðum. Við stofnun bæjarins voru íbúar hans 110 talsins. Seyðisfjarðarkaupstaður stendur við samnefndan fjörð á Austfjörðum. Hann er einn af elstu kaupstöðum landsins en bærinn fékk kaupstaðaréttindi árið 1885 og um 1900 var bærinn fjórði stærsti bær á landinu með um 800 – 900 íbúa.

Atvinnuvegur er fjölbreyttur en má helst nefna ferðaþjónustu, sjávarútveg og verslun og þjónustu. Áætlunarsiglingar eru á milli Seyðisfjarðar og Evrópulanda með bilferjunni Norrænu. Þá daga sem ferjan kemur eða fer er mjög mikil umferð um Fjarðarheiði. Á heimasíðunni www.east.is kemur fram að frá náttúrunnar hendi sé hafnaraðstaðan á Seyðisfirði einstök og að hún hafi gert Seyðisfjörð að mikilvægri samgönguæð allt frá aldamótunum 1901 til dagsins í dag.

Áætlað framkvæmdasvæði nær yfir landsvæði með nokkuð ólíkum landslagsþáttum. Héraðsmegin fara valkostir um svæði sem einkennist af birkiskóg og -kjarri, túnum, skógrækt ásamt öðru manngerð landi en einnig eru til staðar nokkuð stór votlend svæði. Landsvæðið heyrir undir inn dali sem eru lágland en fremur gróðursæl landsvæði inn til landsins (Náttúrustofa Austurlands, 2021).

Seyðisfjarðarmegin fara valkostir um svæði sem einkennast helst af hjöllum með lyng- og flagmóa og mosavöxnum holtum ásamt votlendum svæðum og útivistarsvæðum, t.d. Selhjallaskógi og Hagavelli, golfvelli Seyðfirðinga. Landslag á Seyðisfirði er einkennandi fjarðarlandslag með bröttum fjöllum, þar sem lítið er um undirlendi og víðsýni takmarkað nema út fjörðinn (Náttúrustofa Austurlands, 2021).

4.1 Náttúruvernd

Á Fljótsdalshéraði eru svæði á C-hluta náttúruminjasrá og svæði sem var sett á náttúruverndaráætlun 2009 – 2013. Allir valkostir Héraðsmegin koma til með að fara um þessi svæði, mismikið þó (Mynd 4.1). Seyðisfjarðarmegin eru ekki friðlýst svæði, svæði á C-hluta náttúruminjasrá eða svæði sem hafa verið sett á náttúruverndaráætlun 2009 -2013 á áhrifasvæði valkosta.

Innan áhrifasvæði valkosta, beggja vegna við göngin, má finna birkiskóg (Mynd 4.1). Sérstæðir eða vistfræðilega mikilvægir birkiskógar og leifar þeirra þar , m.a. gömul tré, njóta sérstakrar verndunar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Þar segir að forðast beri að raska þeim vistkerfum nema brýna nauðsyn beri til. **Valkostir um Suðurleið og Norðurleið fara einnig um votlendi, 2 ha eða stærra, sem nýtur sömu verndar, sjá nánar umfjöllun um áhrif á gróðurfari, kafli 12.**

Valkostir Héraðsmegin munu fara um svæði sem eru skráð á Náttúrumæraskrá Fljótsdalshéraðs (Mynd 4.1). Náttúrumæraskrá er skrá sem Helgi Hallgrímsson náttúrufræðingur á Egilsstöðum tók saman, fyrst 1998 í tengslum við svæðisskipulag og endurskoðaði 2007-2008 í tengslum við aðalskipulag. Skráin er yfirlit yfir helstu náttúruverðmæti á Fljótsdalshéraði. Hana er að finna á kortasjá <https://geo.alta.is/nms/>.

Commented [SJ36]: Aðeins Suðurleið fer um "Votlendi" mvt Mynd 4.2



Svæði á C- hluta náttúruminjasrár – aðrar náttúruminjar

Austanverður Eyvindarárdalur og Eyvindarárgil

Svæði nr. 611. Eyvindarárgil ofan Uppsalaáróss að austan og vestan. Miðhúsa- og Dalhúsaskógur, ásamt Kálfshóli og Þuríðarstöðum, inn að Slenju, upp að fjallsbrún. Að vestan austasti hluti Egilsstaðaskógar inn fyrir Hnútu. Fagurt gljúfur, vatnmikil bergvatnsá, skóglendi og jökulgarðar. Útivistarsvæði í nágrenni Egilsstaða (Umhverfisstofnun, 2021).

Allir valkostir Héraðsmegin fara um svæðið að einhverju leyti (Mynd 4.1).

Finnsstaðanes og Egilsstaðanes

Svæði nr. 647. Að vestan afmarkast svæðið af vesturbakka Lagarfjós og síðan þvert yfir í ós á Finnsstaðakil. Mörkin fylgja þar næst brekkurótum og túnjaðri neðan Finnsstaðabæja að suðurenda nýs farvegjar Eyvindarár og þaðan með austur- og norðurbakka hans að flugvelli. Þaðan fylgja mörkin vestara öryggissvæði flugvallar að þjóðvegi sem afmarkar svæðið að sunnan. Votlendi með ríkulegum gróðri, tjörnum, kvíslum og gróðurrikum hólum. Allmikið og fjölbreytt fuglalíf, líklega eitt hið auðugasta á Héraði. Mikilvægur viðkomustaður fugla, einkum á vorin, þar sem ísa leysir snemma á þessu svæði (Umhverfisstofnun, 2021).

Norðurleið liggur nálægt svæðinu þar sem leiðin liggur inn á Egilsstaði (Mynd 4.1).

Svæði á Náttúruverndaráætlun 2009 – 2013

Egilsstaðaskógur og Egilsstaðaklettur

Í tillögu til þingsályktunar um náttúruverndaráætlun 2009–2013 er svæðinu lýst á eftirfarandi hátt: Víðáttumikið og uppvaxandi birkiskóglendi austan Egilsstaða og inn með Eyvindarárdal. Skógurinn er að miklum hluta gamall og sjálfsáður og er hann meðal stærstu skóga á landinu þar sem trén ná allt að 10 m hæð. Lítið hefur verið plantað af erlendum trjategundum. Á láglandi er skógurinn ósamfelldur þar sem skóglausum mýrum hefur verið breytt með framræslu og túnrækt en þéttastur er hann á Egilsstaðahálsi. Svæðið nær einnig til Egilsstaðakletta þar sem tegundafjölbreytni fléttna er óvenjumikil.

Í Egilsstaðaskógi er stærsta útbreiðslusvæði villtrar blæspar á landinu og þar er hún einnig hæst, eða um 8 m. Í skóginum vex einnig reyniviður og gulvíðir. Gróðurfur er sérstætt og þar vaxa sjaldgæfar plöntutegundir, m.a. mikill fjöldi fléttutegunda. Skógurinn er vinsælt útivistarsvæði.

Allir valkostir Héraðsmegin fara um svæðið að einhverju leyti (Mynd 4.1).

Svæði á Náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar

Í Náttúrumæraskrá (Helgi Hallgrímsson, 2008) hefur verið afmörkuð svokölluð gríðlönd og miðað er við að innan þeirra sé samstæð og eitthvað aðskilin landslagsheild eða ákveðin sérkenni sem reynt er að draga fram í stuttri lýsingu á þeim. Innan gríðlandanna hefur verið afmörkuð svæði sem gefin hafa verið verndargildi, lægra, miðlungs og hæst. Hér er gerð grein fyrir þeim svæðum sem valkostir fara um eða liggja nálægt.

Egilsstaðaskógur

Svæðið ber sama nafn og svæði á Náttúruverndaráætlun 2009 – 2013 en afmörkunin er ekki eins. Egilsstaðaskógur er innan Egilsstaðarskógar-gríðlandsins og þar talinn hafa lægra verndargildi. Skógurinn er með stærstu skógum á Íslandi og teygir sig þvert yfir land Egilsstaða og Kollsstaða, frá um 50 m h. til um 200 m h. y.s. Á flatlandi er skógurinn víða sundur slitinn af mýrum sem nú eru að hluta til orðnar að túnnum, en á hæðum og ásum er skógurinn samfelldur og þéttur. Skógurinn er fjölbreyttur að trjategundum auk þess sem undirgróður er fjölbreyttur, m.a. vaxa þar ferlaufasmári, þrílaufungur, bjöllulilja, jarðarber og sjöstjarna í breiðum. Auk þess hafa 9 fágætar fléttutegundir og a.m.k. ein fágæt sveppategund verið skráðar í skóginum.

Valkostir fara ekki um svæðið en Suðurleið og Miðleið liggja nálægt afmörkun svæðisins.

Eyvindarárgil

Svæðið er innan Eyvindardals-gríðlands og hefur miðlungs verndargildi. Eyvindará er allvatnmikil þverá sem kemur af Eyvindardal og afdölum hans. Uppi á Eyvindardal rennur áin á malareyrum en við bæinn Dalhús fellur hún í klettagil mikið sem nær þaðan niður undir Egilsstaðakauptún, um 3,5 km, og

Commented [SJ38]: Sem Suðurleiðin þverar

Commented [SJ39]: Náttúrumæraskrá HH er mun ýtarlegri hvað "Egilsstaðaskógar-gríðland varðar en "Eyvindardalsgríðland og Austanverðan Eyvindarárdal og Eyvindarárgil"

Commented [SJ40]: Lægra en hvað?

Commented [SJ37]: Ekki verður séð hvað umhverfismatsskýrslan hefur með "Egilsstaðakletta" að gera

Commented [SJ41]: Þessi fullyrðing er ekki talin rétt enda fara leiðirnar um svæðið og svæði sambærileg og ekki síðri

Commented [SJ42]: Álitamálið um réttmæti þessarar fullyrðingar þar sem talið hefur verið að "Eyvindarárgil" hefði mikið ef ekki mest verndargildi!



kallast Eyvindarágil. Gilið er krókótt og misdjúpt, en nær allt að 70 m við Prestakershöfða og Hálsenda. Í gilinu er áin með grýttum botni, mörgum hyljum og flúðum. Gilið er ýmist með klettaveggjum eða gróðurríkum gilkinnum og hvömmum, býsna fjölbreytt að lögun og gerð. Víða eru berggangar sem þverskera það og mynda bríkur og stapa. Það er víðast hvar vaxið birkiskógi eða kjarri, þar sem tré ná fótfestu, og reynitré eru algeng á börmum og í syllum. Allir valkostir Héraðsmegin liggja að einhverju leyti innan afmörkun svæðisins.

Miðhúsaá

Svæðið er innan Eyvindardals-griðlands og er talið hafa miðlungs verndargildi. Áin kemur af Fjarðarheiði og fellur niður hlíðina í alldjúpu gili með mörgum fossum. Ofan við bæinn Steinholt hefur áin brotist í gegnum ása og myndað klettagil á um 300 m kafla, stutt frá vegi, og ofst í því er Folaldafoss, um 4 - 5 m hár flúðfoss. Í fjallshlíðinni fellur áin aftur í klettagili sem er djúpt og allbreitt neðantil. Þar myndar áin Gufufoss og ofantil í fossinum er stallur með hringlaga keru. Þar fyrir ofan er gilið grynna, með nokkrum smáfossum, og upp undir brún er Fardagafoss, um 20 m hár, í 300 m.y.s. Bakvið hann er skúti en þar er hægt að ganga undir fossinn og horfa yfir Hérað í gegnum vatnsstrókinn. Norðurleið liggur í gegnum afmörkun svæðisins.

Miðhúsa- og Dalhúsaskógar

Svæðið er innan Eyvindardals-griðlands og er talið hafa miðlungs verndargildi. Innan við Miðhúsaágil hefst víðáttumikið skógarsvæði sem nær inn að Valagilsá á Eyvindardal, um 7,5 km vegalengd, og þekur dalbotninn að miklu leyti. Í Miðhúsaskógi er fjölbreytt og víða fagurt landslag með klettum, botnum, lækjum og fossum og gróður er víða ríkulegur. Þetta skóglendi tengist Egilsstaðaskógi og er eðlilegt að líta á það sem sama skógin þó Eyvindará skilji á milli. Þannig skoðað er það stærsta samfellda skóglendi á Héraði, um 1100 ha að stærð, og líklega stærsti skógur á öllu Íslandi. Gangamunninn liggur innan svæðisins og fara því allir valkostir Héraðsmegin um svæðið að einhverju leyti.

Dalhúshólar

Svæðið er innan Eyvindardals-griðlands og er talið hafa hæst verndargildi. Innan við túnið á Dalhúsum er um 1 km langt stykki meðfram Eyvindará, alsett melhólum og -hryggjum, og kallast það einu nafni Hólar. Ofan við hólana og á milli þeirra eru skógarteigar og dálítill staratjörn er í þeim miðjum. Hólarnir eru úr frekar finni mól, með stökum steinum, sem hefur sýnilega borist þangað með vatni. Hinum megin í dalnum eru einnig hryggir sem tilheyra þessu malarásakerfi. Það hefur líklega myndast við framburð Eyvindará út í grunnt lón, sem um tíma var utantil í dalnum, stíflað af meginjökli Héraðs. Þar skjóta tveir klettur upp kalli, Fremra- og Ytra-Sjónarhraun. Það fremra er sérlega áberandi og skóglaut. Norðurleið liggur í jaðri svæðisins.

4.2 Vatnsvernd

Jarðgöng munu liggja um grann- og fjarsvæði vatnsverndar (Mynd 4.3). Núverandi vegur á Seyðisfirði liggur um vatnsverndarsvæði og vatnsbólið er nálægt vegi. Gangamunni Seyðisfjarðarmegin verður staðsettur innan grannsvæðis og óhjákvæmilega mun nýr vegur einnig liggja innan þess.

Í aðalskipulagsgreinargerð kemur fram að vatnsból Seyðisfjarðarkaupstaðar er í Fjarðará ofarlega í inntakslóni Fjarðarselsvirkjunar. Stofnlögn vatnsveitunnar liggur þaðan að vatnshreinsistöð við Drottningarlæk og síðan áfram inn í bæinn. Stofnlögn vatnsveitunnar er sýnd á skipulagsupprætti og á honum er einnig sýnd staðsetning vatnsbóls og vatnsverndarsvæðis. Bæjaryfirvöld vinna að könnun á öðrum kostum til öflunar betra og öruggara neysluvatns þannig að hægt sé að hætta notkun yfirborðsvatns sem fyrst (Aðalskipulag Seyðisfjarðar 2010-2030).

Gangamunni og valkostir Héraðsmegin eru utan vatnsverndarsvæðis. Héraðsmegin liggur Norðurleið við Egilsstaðaflugvöll þar sem áður voru skilgreind vatnsból á aðalskipulagi Fljótaldalshéraðs. Þau voru á óheppilegum stað vegna mengunarhættu og var vatnsverndin felld niður við breytingu á aðalskipulagi Fljótaldalshéraðs 2017.

Commented [SJ44]: Enda sneiðir Norðurleiðin fullkomlega fram hjá hólunum.

Commented [SJ43]: Miðhúsa- og Dalhúsaskógur hefur ekki af heimamönnum verið talið sem sama og Egilsstaðaskógur. Norðan Eyvindará var á þessum svæðum ekki mikill skógur fyrir um 50 - 70 árum þegar sauðfjárbætt var þar að leggjast af. Það er því frekast nýskógur og verndargildið er vart eins mikið og Egilsstaðaskógar þar sem lífmassi er talinn vera allt að 120% meiri/ha og því allt að þrefaldur á svæði Suðurleiðar.

Commented [SJ45]: Norðurleiðin hentar betur til miðlunar vatns frá vatnsbóli við Kaldá um nýja brú á Eyvindará við Dalhús og þaðan um göngin til Seyðisfjarðar



6 Náttúruvá

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruafllanna, snögg og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns. Helstu hættur stafa af ofanflóðum, einkum á Seyðisfirði.

6.1 Ofanflóð

Ekki er talin hætta á ofanflóðum við gangamunna og veglínur í Fjötsdalshéraði. Á Seyðisfirði er víða ofanflóðahætta og liggur fyrir hættumat fyrir þéttbýlið á Seyðisfirði sem var endurskoðað árið 2019 og staðfest af umhverfis- og auðliðaráðherra árið 2020. Gangamunni og fyrirhugaður vegkaflir liggur norðvestanmegin í dalnum, innan við fjarðarbotninn og eru ekki innan hættumats, sem miðast við þéttbýlið.

Í ljósi ofanflóðasögu Seyðisfjarðar og þeirra atburða sem áttu sér stað þar í desember 2020 var Veðurstofa Íslands fengin til að meta ofanflóðahættu við jarðgangamunna og fyrirhugaðar veglínur frá göngunum (Veðurstofa Íslands, 2021). Helstu niðurstöður hættumatsins eru að ofanflóðahættan á fyrirhuguðum vegarkafli milli hættumetna svæðisins á Seyðisfirði og Fjarðarheiðarganga telst ásættanleg samkvæmt viðmiðum norsku Vegagerðarinnar. Eftirfarandi er útdráttur úr hættumatinu en hættumatið í heild má finna í viðauka H.

Fyrir ofan fyrirhugaðan veg rís fjallið Bjólfur upp í um 1085 m hæð. Vegurinn er áætlaður rétt neðan brekkurótanna og vísar fjallshlíðin ofan hans til suðausturs. Efst á Bjólfi er dálftið flatlendi en þaðan tekur við brött hlíð niður í tæplega 700 m hæð. Hlíðin er skorin giljum og neðan þeirra hafa hlaðist upp aurkeilur og mikið af lausu skriðuefni. Nyrsti (ysti) hluti stallsins liggur fyrir ofan byggðina á Seyðisfirði og er þar um 200-300 m djúpur og kallast þar Brún. Þar voru reistir varnargarðar árið 2005. Neðan þeirra, í u.þ.b. 500 m hæð er fremur lágt en breitt klettabelti sem nefnist Bæjarbrún. Almenn verður hlíðin hallaminni og stallarnir dýpri eftir því sem sunnar (innar) er farið í dalinn og er hún því mun meira aflíðandi ofan við vegarkafllann en ofan við Seyðisfjarðarkaupstað.

Engin íbúabyggð er í dalnum á því svæði sem hættumatið nær yfir. Golfvöllur er innan svæðis og er golfskáli staðsettur um 200 m neðan við fyrirhugaðan veg. Við Fjarðará, neðan og innan við golfvöllinn eru virkjanirnar Bjólsvirkjun og Fjarðarselsvirkjun en þær eru töluvert neðan við fyrirhugaðan veg.

Mörg snjóflóð hafa fallið úr hlíðum Bjólfsins, ofan Seyðisfjarðarkaupstaðs. Flest hafa þau fallið ofan við ysta hluta kaupstaðarins en einnig hafa mörg snjóflóð fallið úr upptakasvæðum efst í Bjólfinum, ofan Brúnar. Eftir að byggingu lauk við varnargarða á Brún hafa flóð ekki náð niður í hlíðina fyrir neðan þrátt fyrir að hluti þeirra hafi náð yfir varnargarðana. Mun færri heimildir eru um ofanflóð í innanverðum dalnum, ofan við vegarkafllann sem hér er hættumetinn. En ofanflóð hafa ekki verið skráð kerfisbundið þar jafn lengi eins og ofan við þéttbýlið. Fimm ofanflóð, allt snjóflóð, eru skráð úr efstu upptakasvæðunum í Bjólfi, ofan vegarkafllans. Ekkert þeirra flóða sem skráð eru í ofanflóðagagnagrunni Veðurstofunnar hafa náð niður fyrir brekkurætur á því svæði. Samtals eru sjö ofanflóðaskráningar neðan Bæjarbrúnar úr þeim farvegum sem liggja ofan vegarkafllans. eru þetta bæði snjóflóð og litlar skriður sem allar hafa stöðvast í hlíðinni.

Seyðisfjarðarvegur er nokkuð fjölfarinn vegur, sjá nánar kafla 10.1 um núverandi umferð) og er vel fylgst með veginum og hafa snjóathugunarmenn starfað á Seyðisfirði í um 30 ár. Því er líklegt að öll stór flóð sem hefðu fallið þar á þeim tíma hefðu verið skráð, a.m.k. ef þau hefðu fallið í neðri hlíðum Bjólfs og ógnað veginum.

Í hættumatinu voru samtals afmörkuð 20 upptakasvæði snjóflóða, bæði í Bjólfi og í suðausturhlíðinni hinum megin í dalnum og gerðir líkanareikningar á rennsli snjóflóða. Bæði ofanflóðasagan á svæðinu og niðurstöður líkanreikninga benda til þess að afar ólíklegt að snjóflóð úr efri upptakasvæðum á Bjólfi nái niður á vegarkafllann, en til þess þyrfti aftakflóð.

Commented [SJ46]: Varðar ekki leiðaval, aðeins Seyðisfjörð en hefði alveg mátt hvað varðar val á gangnamunnum Héradsmegin



7 Eignarhald á landi og innviði

Fjöldi jarða sem veglínur fara um er háð leiðarvali. Tafla 7.1 og Tafla 7.2 gefa yfirlit um þær jarðir sem búast má við að veglínur fari um. Fyrirvari er settur á nákvæmni gagna við gerð yfirlitsins. Jarðgöngin sjálf eru í landi Dalhúsa og Fjarðarsels

Tafla 7.1 Jarðir sem valkostir fara um Héraðsmegin, ásamt eignarhaldi.

| Norðurleið | Miðleið - Háls og Fagradalsbraut | Suðurleið |
|-----------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| Egilsstaðir I Melshorn | Egilsstaðir Egilsstaðir I | Egilsstaðir Egilsstaðir II |
| Eyvindará lóð 15 | Egilsstaðir lóð 7 | Egilsstaðir lóð 7 |
| Eyvindará lóð 10 | Dalhús | Dalhús |
| Miðhús | Selsskógur | Selsskógur |
| Eyvindará 1 | (útvistarsvæði) | (útvistarsvæði) |
| Steinholt 4 | | |
| Steinholt | | |
| Egilsstaðir | | |
| Dalhús | | |
| Egilsstaðir II | | |
| Kollstaðagerði | | |
| Egilsstaðir (hinn forni) | | |

Tafla 7.2 Jarðir sem valkostir fara um Seyðisfjarðarmegin, ásamt eignarhaldi.

| Ný veglína | Núverandi veglína |
|-----------------------|-----------------------|
| Fjarðarsel | Fjarðarsel |
| Fjarðarsel 1 | Fjarðarsel 1 |
| Vesturvegur – kúahagi | Fjarðarsel 4 |
| Hesthúsaloð 1 - 4 | Fjarðarsel 8 |
| Við Drottningalæk | Vesturvegur – Kúahagi |
| Fjörður | Hesthúsaloð 1 - 4 |
| Seyðisfjörður | Við Drottningalæk |
| | Fjörður |
| | Seyðisfjörður |

Innviðir - raflínur

Núverandi Seyðisfjarðarvegur liggur í grennd við spennivirki við Eyvindará sem raflínur liggja að. Raflínurnar eru Seyðisfjarðarlína 1, Lagarfosslína 1 sem er jarðstrengur, Eyvindarárlína 1 og Eskifjarðarlína 1 (Mynd 7.1). Framkvæmdir stóðu yfir við Eskifjarðarlínu 1 árið 2021 þar sem hún var lögð í jarðstreng á 2 km kafla næst tengivirki við Eyvindará.

Norðurleið kemur til með að liggja framhá tengivirkinu auk þess að þvera Eyvindarárlínu 1. Norðurleið kemur til með að liggja meðfram og innan helgunarsvæði Eskifjarðarlínu 1 á stórum hluta. Leiðin mun einnig liggja meðfram Lagarfosslínu 1 en ekki er gert ráð fyrir að vegurinn þveri strenginn eða liggja innan helgunarsvæði hans.

Miðleið og Suðurleið koma til með að þvera Eyvindarárlínu 1 og Eskifjarðarlínu 1 þar sem hún liggur nálægt gangamunnum við Dalhús.

Seyðisfjarðarmegin kemur haugsetningarsvæði til með að liggja beggja vegna við Seyðisfjarðarlínu 1 auk þess sem báðir valkostir fara undir línuna.

Umfjöllun um áhrif framkvæmda á háspennuvirki Landsnets, verklag vegna vinnu innan helgunarsvæði raflína og samráð við Landsnet má sjá í kafla 19 um landnotkun, verndarsvæði og mannvirki.

Innviðir – Fjarðararvirkjanir (Bjölfsvirkjun)

Seyðisfjarðarmegin eru jarðstrengir og þrýstivatnspípa frá Fjarðararvirkjun (Bjölfsvirkjun). Í kynningu á matsáætlun framkvæmdar var hönnun jarðganganna þannig að forskering gangamunna skar í gegnum þrýstipípu Bjölfsvirkjunar sem er í eigu Íslenskrar Orkuvirkjunar. Á því stigi var gert ráð fyrir að færa þyrfti legu þrýstipunnar. Við frekari hönnun jarðganganna var hægt að hnika til staðsetningu gangamunnans og koma þannig í veg fyrir rask á mannvirki virkunarinnar.

Sjá einnig umfjöllun um áhrif framkvæmda á Fjarðararvirkjun og samráð við Íslenska Orkuvirkjun í kafla 19 um landnotkun, verndarsvæði og mannvirki.

Commented [SJ47]: Lagfæra - Vantar að telja Egilsstaði 1, sem jafnframt verður væntanlega fyrir hvað mestri skerðingu.

Commented [SJ48]: Hvar ?

Commented [SJ49]: Í kostnaðarsamantekt vegagerðarinnar er ætlað fyrir 100 mkr vegna Norðurleiðar en engu hvað mið- og Suðurleiðir varðar. Væntanlega þarf að leggja stofnstreng eða með einhverjum hætti tengja heimaug að gangnamunnum og hluti línunnar er að fara í jörð hvort eð er. Mögulega yrði Seyðisfjarðarlína 1 tekin í gegnum göngin. Hér er því ætlað svigrúm til samþættingar á vegum opinberra fyrirtækja til hagræðis fyrir kostnaðarmat framkvæmda..



8.2.1 Lýsing á valkostum

Héraðsmegin: Norðurleið

Valkostur felur í sér 10,1 km af nýrri veglagningu á Héraði og tvær nýjar 100 m brýr á Eyvindará (Mynd 8.2). Mestur lengdarhalli valkostsins verður 6,0 % og algengastur halli í vegköntum í fyllingu (vegflái) verður 1:3.

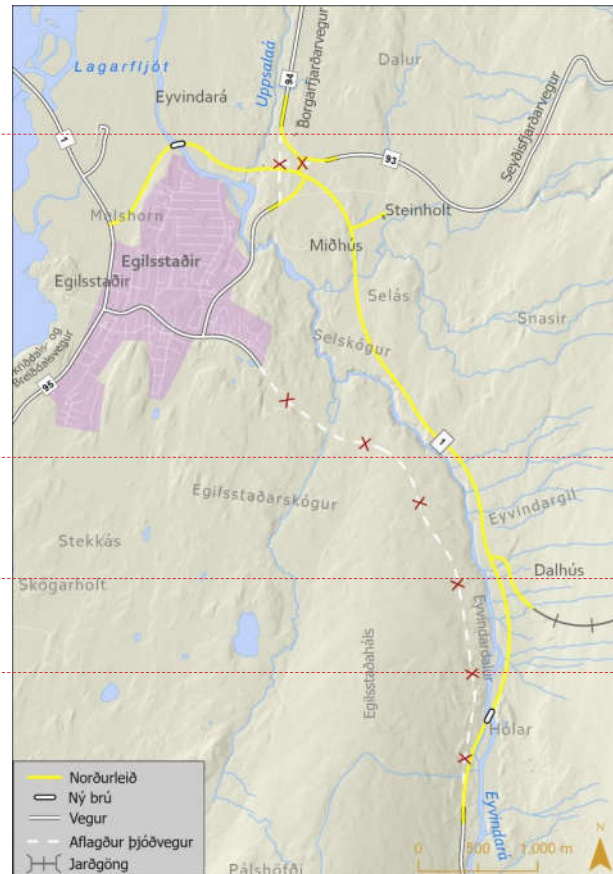
Nýr Hringvegur verður lagður á 8,1 km löngum kafla frá núverandi Hringvegi á Egilsstaðanesi, með nýrri brú á Eyvindará við Melshorn. Vegurinn mun liggja austan árinna, milli Miðhúsa og Steinhólts, framhjá gangamunna við Dalhús. Vegurinn þverar þar aftur Eyvindará á brú við Dalhúsaóla og tengist þar svo núverandi Hringvegi. Frá nýjum Hringvegi tengist nýr Seyðisfjarðarvegur að gangamunna við Dalhús. Vegkaflinn verður 0,6 km langur.

Ný vegamót verða vegna tengingar valkostar við Borgarfjarðarveg (94) til norðurs og ný tenging við Borgarfjarðarveg til suðurs í átt að þéttbýlinu á Egilsstöðum. Þá verður einnig ný vegtenging að Steinholti. Gert er ráð fyrir mögulegum vegtengingum sunnan brúar á Miðhúsaá og norðan brúar við Melshorn að Eyvindarárlandi. Veglagning vegna nýrra tenginga er 1,4 km.

Við vinnslu umhverfismatsskýrslu var ákveðið að gera ráð fyrir undirgöngum undir Norðurleið við Egilsstaði. Nákvæm staðsetning liggur ekki fyrir en hún yrði útfærð í samráði við Múlaþing og landeigendur.

Við færslu Hringvegarins er miðað við að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verði aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi. Sjá umfjöllun um frágang í kafla 8.5.

Í kortahefti í viðauka A má finna grunnmynd valkostar sem sýnir nákvæmari legu veglínunnar ásamt umfangi fyllinga og skeringa.



Mynd 8.2 Valkostur um Norðurleið Héraðsmegin.

Commented [SJ50]: Má laga með því að hvolfa beygjuna norðar á Eyvindarártúnið, frávik frá gildandi aðalskipulagi en færir vegstæðið þá einnig fjær Myllufossi etc.

Commented [SJ51]: Spurning hvort hér væri ekki æskilegra að hafa hringtorg í stað tveggja nálægra T-gatnamóta sem væntanlega drægi úr hættu og umferðarhraða um væntanlegt uppbyggingarsvæði?

Commented [SJ52]: Hver er tilgangur

Commented [SJ53]: Þarfleysa og þjónar ekki tilgangi og æskilegt að leita samanburðar með því að halda kaflanum inni með tengingu við ætlaða Norðurleið austur í Hálsi svo sem marg sinnis bent á.



Héraðsmegin: Miðleið

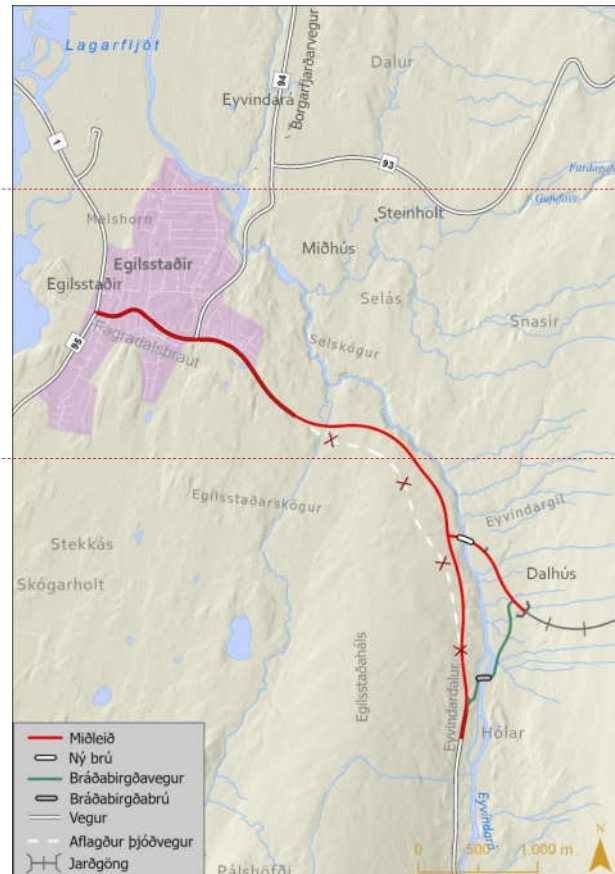
Valkostur felur í sér nýja veglagningu á 4,1 km löngum kafla og eina nýja 110 m langa brú yfir Eyvindará. Mestur lengdarhalli valkostsins verður 5,5 % og algengastur halli í vegkóntum í fyllingu (vegflái) verður 1:3.

Valkostur liggur frá núverandi Hringvegi frá Egilsstaðavegamótum, í gegnum þéttbýlið á Egilsstöðum, um Fagradalsbraut. Um 0,4 km fyrir ofan núverandi byggð við Selbrekku, vikur veglínan frá núverandi Hringvegi til norðurs þar sem hún liggur lægra í landi við Egilsstaðaháls á um 3,1 km löngum kafla. Vegurinn liggur þá nær Eyvindará og með jafnari hæðarlegu en núverandi vegur. Veglínan kemur aftur inn á núverandi veg við móts við Dalhúsahóla.

Nýr Seyðisfjarðarvegur frá jarðgöngum tengist nýrri legu Hringvegjar með stefnugreindum T-vegamótum. Vegkaflinn er 1 km langur og fer á brú yfir Eyvindargili.

Við færslu Hringvegjarins er miðað við að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verði aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi. Sjá umfjöllun um frágang í kafla 8.5.

Í kortahefti í viðauka A má finna grunnmynd valkosta sem sýnir nákvæmari legu veglínunnar ásamt umfangi fyllinga og skeringa.



Mynd 8.3 Valkostur um Miðleið Héraðsmegin.

Commented [SJ54]: Hér væri eðlilegt að gera einhverja grein fyrir ætluðum mótvægisáðgerðum til að tryggja öryggi á vegarkaflanum í gegnum byggðina á Egilsstöðum!

Commented [SJ55]: Enn ótiltekin og ekki kostnaðargreind framkvæmd þörf er fyrir viðhald núverandi tenging út í aðliggjandi land svo sem verið hefur.



Héraðsmegin: Suðurleið

Valkostur felur í sér nýja veglagningu á 6,9 km löngum kafla og eina nýja 110 m langa brú yfir Eyvindará. Mestur lengdarhalli valkostsins verður 5,5 % og algengastur halli í vegkóntum í fyllingu (vegflái) verður 1:3.

Valkostur liggur með nýjum vegamótum frá Skriðdals- og Breiðdalsvegi, sunnan Egilsstaða. Vegurinn liggur utan núverandi byggðar og tengist núverandi Hringvegi um 0,4 km fyrir ofan núverandi byggð í Selbrekku. Þaðan liggur Suðurleiðin eins og Miðleið, sjá umfjöllun hér að ofan.

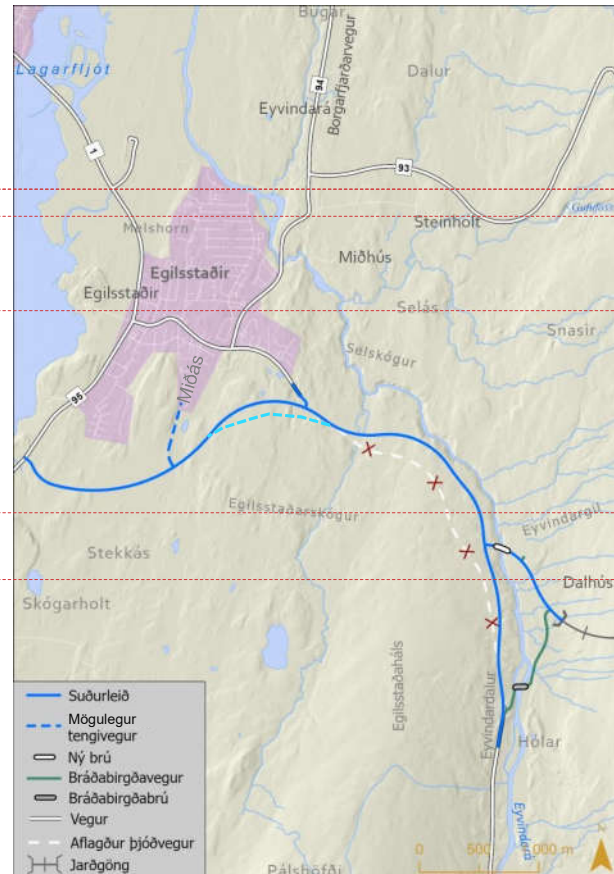
Líkt og með Norðurleið og Miðleið er miðað við að við færslu Hringvegarins verði núverandi vegur um Egilsstaðaháls aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi. Sjá umfjöllun um frágang í kafla 8.5.

Gert er ráð fyrir tenging verði frá Suðurleið í átt að byggð við Selbrekku og Fagradalsbraut. Við vinnslu umhverfismatsskýrslu, í samráði við Múlaþing, var ákveðið að bæta einnig við möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæðinu við Miðás til að draga úr umferð þungaflutninga um Fagradalsbraut. Sú viðbót yrði um 500 m löng.

Einnig var ákveðið að gera ráð fyrir undirgöngum undir Suðurleið við Egilsstaði. Nákvæm staðsetning liggur ekki fyrir en hún yrði útfærð í samráði við Múlaþing og landeigendur.

Á seinni stigum við vinnslu umhverfismatsskýrslu var einnig ákveðið, á samráðsvettvangi með Múlaþingi, að skoða að hnika veglínunni lengra til suðurs í nágrenni við tengingu að Selbrekku, í þeim tilgangi að varðveita betur mögulegt byggingaland suður af Selbrekku (Mynd 8.4).

Í kortahefti í viðauka A má finna grunnmynd valkosta sem sýnir nákvæmari legu veglínunnar ásamt umfangi fyllinga og skeringa.



Mynd 8.4 Valkostur um Suðurleið Héraðsmegin. Á mynd hefur verið bætt við mögulegri tilfærslu á Suðurleið (ljósblá brotalína) við tengingu að Selbrekku.

Commented [SJ56]: Vantar hér að gera grein fyrir að kafla milli ætlaðra Þórsnesvegamóta og Egilsstaðavegamóta er í dag vegur (95) sem ekki stenst kröfur til Hringvegar (1)

Commented [SJ57]: ...þétt upp að mörkum núverandi aðalskipulags og þengir að stækkunarmöguleikum íbúðabyggðar til suðurs.

Commented [SJ58]: ...með T-gatnamótum til Fagradalsbrautar

Commented [SJ59]: Enn ótiltekin og ekki kostnaðargreind framkvæmd þörf er fyrir viðhald núverandi tenging út í aðliggjandi land svo sem verið hefur.

Commented [SJ60]: Ætti að vera innifalin í heild til að gæta samræmis við Norðurleið

Commented [SJ61]: Hvar og að hverra ósk - hver er tilgangur?



8.2.2 Öryggissvæði meðfram vegi

Til að draga úr slyshættu er þörf á öryggissvæði meðfram nýjum vegi, óháð valkostum. Miðað er við a.m.k. 7 m breið öryggissvæði til hvorrar handar út frá fláafæti. Með öryggissvæði er átt við tiltölulega slétt svæði þar sem hvorki verða stórir steinar og nibbur né skorningar sem geta valdið hættu við útafakstur. Þar sem ekki næst að uppfylla kröfur um öryggissvæði verður sett vegrið á vegkanta. Innan öryggissvæðis skal land mótað með þeim hætti að ökutæki sem hafna utan vegar:

- Geti komist hjá veltu.
- Geti staðnæmst smám saman.
- Geti komist aftur inn á veg, náist stjórn á ökutækinu.

8.2.3 Brýr og ræsi

Vatnsföll og lækir eru í vegstæðinu. Vegna Norðurleiðar þarf að byggja tvær nýjar brýr á Eyvindará. Annars vegar til að tengjast Hringvegi suður af gangamunna og hins vegar norðan Egilsstaða. Hvor um sig verður 100 m löng. Ræsi verða sett í Miðhúsaá og Uppsalaá (Mynd 8.2).

Við lagningu vegarins samkvæmt Suðurleið og Miðleið þarf að byggja 110 m langa brú á Eyvindará, suður af gangamunna þar sem hún fellur í gljúfri (Mynd 8.3 og Mynd 8.4). Byggja þarf bráðabirgðabrú vegna Suðurleiðar og Miðleiðar við upphaf verktímans, sjá nánar kafla 9.2.4.

Fyrir alla valkosti verða ræsi einnig staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vori og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður ennfremur komið fyrir þar sem hættu er á að vatn geti safnast fyrir ofan við veginn. Hönnunarflóð ræsa og brúa mun miðast við 50 - 100 ára flóð.

Við hönnun brúa þarf að tryggja að vatnsop geti tekið stærstu flóð en miðað er við 100 ára flóð. Akbraut brúa verður 9 m að breidd. Brýr hafa ekki verið hannaðar og miðast lengd þeirra við frumdrög. Þær kunna því að breytast eitthvað þegar endaleg verkhönnun verður gerð.

8.2.4 Bráðabirgðavegur og bráðabirgðabrú

Leggja þarf 1 km langan bráðabirgðaveg vegna valkosta um Suðurleið og Miðleið frá Hringvegi í Eyvindarárdal að jarðgangamunnum (Mynd 8.6). Bráðabirgðavegurinn þverar Eyvindará ofan Eyvindarárgils, þar sem áin fellur um áreyrar. Á þeim stað er nú vað á ánni og slóðar beggja vegna árinna sem leiðin fylgir að mestu. Þar kemur bráðabirgðabrú sem mun þvera megin árfarveg Eyvindará. Sett verður fylling beggja vegna við brúnna í árfarveginn. Öllu vatni verður leitt undir brúnna og er miðað við 40 m langt virkt vatnsop til að tryggja flæði vatns. Ef miðað er við 5 ára flóð og 6 m³/s á m þarf virkt vatnsop að vera 30 m, miðað við 10 ára flóð þarf virkt vatnsop að vera 42 m. Útfærsla bráðabirgðarvegur tekur mið af því að ef til kemur stórt flóð að þá taki það með sér fyllingar beggja vegna brúarinnar.

Efni í bráðabirgðavegin verður sótt í opnar námur í nágrenninu.

Áætlað er að brúin muni standa í um 6 - 8 ár, á framkvæmdartíma. Bráðabirgðabrúin og vegurinn verða fjarlægð að loknum framkvæmdum og gengið þannig frá svæðinu að ummerki um þau hverfi fljótt.

Tafla 8.3 Áætlaðar magnþölur fyrir bráðabirgðaveg

| | Fyllingar | Styrktarlag | rofvörn |
|------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|
| Bráðabirgðavegur | 12.000 m ³ | 6.500 m ³ | 500 m ³ |

Commented [SJ63]: Slóðinn mjög brattur og ógreiðfær – kostnaðarauki óskilgreindur, umtalsvert óafturkræft jarðrask

Commented [SJ62]: Samantekt vegagerðarinnar fyrir kostnað gerir ráð fyrir 110 m við Melshorn og 180 m sunnan við Dalhús. Hér gæti því ósamræmis sem gera þarf leiðréttingu á auk þess sem allt umfram 100m virðist ónauðsynlegt m.t.t. ætlaðs vatnsrennslis enda slíkt vatnsop vel umfram núverandi farvegi árinna



8.2.8 Vegakerfið að framkvæmdum loknum

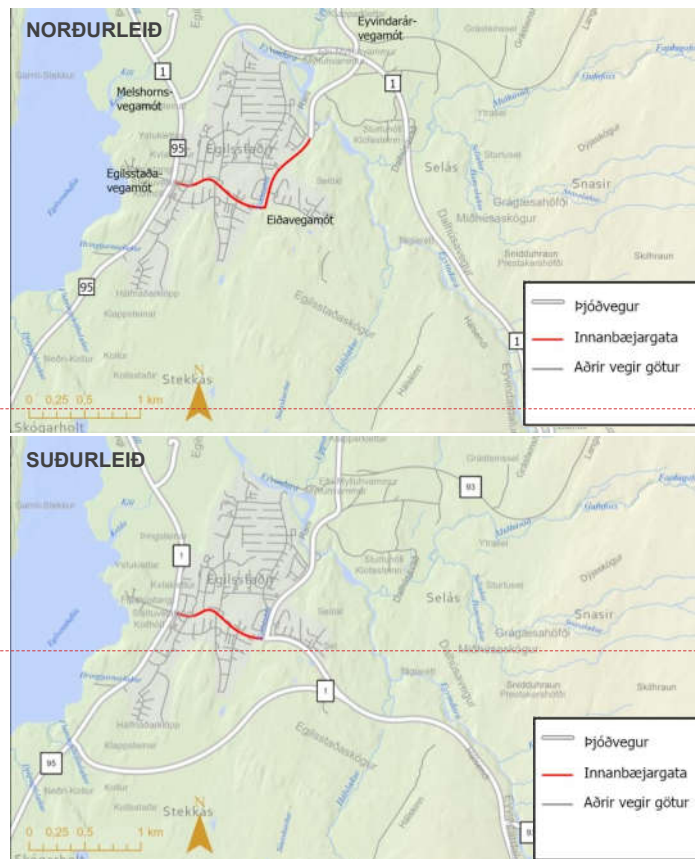
Að framkvæmdum loknum er stefnt að því að núverandi vegur yfir Fjarðarheiði leggist af sem þjóðvegur yfir háheiðina. Honum verður þó áfram haldið við sem landsvegi. Vegurinn Seyðisfjarðarmegin að skíðasvæðinu í Stafdal verður tengivegur og honum haldið opnum að vetrarlagi í samræmi við vetrarþjónustureglur Vegagerðarinnar. Að sumarlagi verður vegurinn nýttur sem ferðamannaleið.

Með Norðurleið flyst Hringvegur norður fyrir þéttbýlið á Egilsstöðum og tengist núverandi Hringvegi við Melshornsvegamót og á Eyvindarárdal á mótis við Kálfshól. Kaffinn frá Eyvindarárvegumótum að Árhvammi verður þjóðvegur. Núverandi Seyðisfjarðarvegur frá Árhvammi að Eiðavegamótum verður innanbæjargata Fagradalsbraut á milli Egilsstaðavegamóta og Eiðavegamóta verður innanbæjargata. Núverandi Hringvegur frá Eiðavegamótum upp í gegnum Egilsstaðarskóg leggst af sem þjóðvegur (Mynd 8.9).

Með Miðleið liggur Hringvegur áfram óbreyttur eftir Fagradalsbraut í gegnum Egilsstaði. Vegur um Egilsstaðaháls verður fluttur neðar í landið og núverandi vegur verður aflagður.

Suðurleið er framlenging af Miðleið og liggur suður fyrir þéttbýlið á Egilsstöðum og verður sá kaffi hluti af Hringvegi. Eins og á Miðleið verður vegur um Egilsstaðaháls fluttur neðar í landið og núverandi vegur verður aflagður. Núverandi Seyðisfjarðarvegur milli Eiðavegamóta og Eyvindárvegumóta og svo Hringvegur frá Eiðavegamótum upp að Hálsvegumótum verður þjóðvegur vegna tengingar við Borgarfjarðarveg og núverandi veg yfir Fjarðarheiði. Núverandi vegur (Fagradalsbraut) milli Egilsstaðar og Eiðavegamóta leggst af sem þjóðvegur en verður innanbæjargata (Mynd 8.9).

Seyðisfjarðarmegin, samkvæmt valkosti um nýja veglínu, er gert ráð fyrir að núverandi vegur verði jafnaður út og græddur upp frá gangamunna að fjárrétt en að hann standi óbreyttur þaðan í átt til bæjarins og nýttist sem innansveitarvegur.



Mynd 8.9 Vegakerfið á Egilsstöðum að loknum framkvæmdum Norðurleiðar og Suðurleiðar. Með Miðleið liggur Hringvegur áfram óbreyttur eftir Fagradalsbraut.

Commented [SJ64]: Því skyldi þessi vegur aflagður? Hann hefur lengi þjónað sínum tilgangi og getur gert áfram. Þessum vegi á sveitarfélagið að taka fagnandi og halda við til að greiða leið léttar umferðar í gegnum miðbæinn til aukinna viðskipta og þjónustu.

Commented [SJ65]: Vegurinn frá Eiðavegamótum að Eyvindarárbrú er í raun þegar innanbæjar



Norðurleið

Þessi leið lengir akstursleið umferðar neðan af fjörðum að flugvelli, en verður greiðfærari þar sem ekki þarf að fara í gegnum þéttbýlið á Egilsstöðum. Möguleikar eru á að takmarka og stýra umferð stórra bíla þannig að örðugt verði fyrir þá að fara um Fagradalsbraut og beina umferð stærri ökutækja frekar um Norðurleið. Gildandi skipulagsáform sveitarfélagsins sýna uppbyggingu norðan leidarinnar og því má búast við að vegurinn verði ekki utan byggðar til langs tíma, sjá nánar kafla 18 um samfélag.

Með Norðurleið leggjast núverandi þjóðvegir um Egilsstaði af og verða vegir sveitarfélagsins, sjá kafla 8.2.8. Gert er ráð fyrir stefnugreindum vegamótum Norðurleiðar við Hringveggar á Egilstaðarnesi og endurbætur verða á vegi til að bæta umferðaröryggi við innkomu í þéttbýlið við brú á Eyvindará.

Suðurleið

Með suðurleið verður hægt að takmarka og stýra umferð stórra bíla um nýja Suðurleið. Einnig verður hægt að tengja iðnaðar- og athafnarsvæði við Miðás beint við Suðurleið og draga þannig úr umferð stærri bíla á Fagradalsbraut. Auk þess mun umferð um Fagradalsbraut minnka og hún fer um T-vegamót ofan Egilsstaða sem dregur úr umferðarhraða að þéttbýlinu á Egilsstöðum. Líklegt er að íbúar og gestir, á minni ökutækjum, velji að fara um Fagradalsbraut sem er stysta leiðin að miðbæ Egilsstaða og að flugvelli.

Með því að Fagradalsbraut falli af þjóðvegaskrá, sjá kafla 8.2.8, má setja á veginn hraðahindranir og þrengingar sem eru til þess fallnar að hægja á umferð. Ætla má að leiðin yrði þannig enn frekar óaðlaðandi til gegnumaksturs fyrir ökumenn þungra ökutækja.

Suðurleið er því líkleg til að draga úr og hægja á umferð um Fagradalsbraut. Brautin verður að öðru leyti óbreytt í byggðamynstri þéttbýlisins, en aðgengi verður auðveldara sem og þveranir óvarinna vegfarenda. Dregið er úr gegnumumferð, sem dregur úr neikvæðum áhrifum umferðar í þéttbýlinu.

Með Suðurleið verður núverandi Seyðisfjarðavegur meðfram Selskógi og út á Borgarfjarðarveg áfram þjóðvegur ásamt núverandi Hringvegi frá Seyðisfjarðarvegi upp í gegnum Selskóg að T-vegamótum. Gert er ráð fyrir

hringtorgi á núverandi vegamótum Seyðisfjarðarveggar og Hringveggar í samræmi við deiliskipulag Fagradalsbrautar. Einnig þarf að endurbæta núverandi Seyðisfjarðarveg meðfram Selskógi, s.s. vegamót við Skógarlönd og Árhvamm auk þess að ráðast í endurbætur á vegi til að auka umferðaröryggi við innkomu í þéttbýlið við brú á Eyvindará. Undirgöng verða gerð á Suðurleið og Norðurleið í samræmi við uppbyggingu stígakerfis í skipulagsáætlunum sveitarfélagsins svo umferð gangandi og hjólandi vegfaranda geti farið þar óhindruð.

8.3 Efnismál

Áætlað er að heildarefnismagn sem kemur úr jarðgöngum sé um 1.328.000 m³. Fyrirhugað er að fyllingarefni og efni í styrktarlag og burðarlag, ásamt klæðingu vega verði unnið úr því efni sem kemur úr göngunum og úr vegskerkingum. Ekki verði þörf á að sækja efni úr námum fyrir veglínur valkosta. Efni í bráðabirgðaveg verður sótt í opnar námur, sjá nánar kafla 8.2.4.

Efnisþörf í vegi utan ganga Héraðsmegin er áætluð á bilinu 315.000 m³ - 710.000 m³ en Seyðisfjarðarmegin á bilinu 240.000 m³ - 320.000 m³. Áætlað er að efnisþörf í veg innan ganga sé 37.000 m³. Tafla 8.5 greinir frá helstu magntölum og sundurliðun þeirra.

Áætla má að það þurfi um 3.750 m³ magn steypuefnis í vegskála, tæknirými og neyðarrými.

Efni í burðarlög og klæðingu verður malað og þvegið. Það verður meðhöndlað með þeim hætti að gerð verður uppistaða til að grugg úr frárennsli frá malara náí að setjast sem mest áður en það rennur í Fjarðará eða Eyvindará. Sjá nánar mótvægisáðgerðir vegna vatnsverndar í kafla 16.

Commented [SJ66]: Um 800 m miðað við Seyðisfjörð, 1100 m miðað við Fjarðabyggð en styttr um 1,6 km fyrir vegf.(93/94)

Commented [SJ71]: Eru þessar lagfæringar innfaldar í kostnaði Suður leiðar?

Commented [SJ67]: Af hverju ekki hringtorg? Taka þarf tillit til framtíðar legu vegar að væntanlegri nýrri brú á Lagarfliót og mögulega lengingu Egilsstaðaflugvallar

Commented [SJ68]: Hvaða vegi og hvernig?

Commented [SJ69]: Allt það sama á við um Norður leið!

Commented [SJ70]: Svo sem um Norðurleið



Tafla 8.5 Áætlaðar magntölur framkvæmdar eftir valkostum.

| | Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðarmegin | |
|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi vegur |
| Efni úr jarðgöngum | | | | | |
| Samtals | 661.000 m ³ | 661.000 m ³ | 661.000 m ³ | 667.000 m ³ | 667.000 m ³ |
| Efnisbörf í vegi | | | | | |
| Fyllingar og fláafleygar | 597.000 m ³ | 270.000 m ³ | 375.000 m ³ | 284.000 m ³ | 214.000 m ³ |
| Styrktarlag, óunnið | 87.500 m ³ | 34.500 m ³ | 59.500 m ³ | 28.000 m ³ | 21.500 m ³ |
| Burðarlag 0/45 mm* | 12.000 m ³ | 5.000 m ³ | 8.500 m ³ | 4.000 m ³ | 3.000 m ³ |
| Burðarlag 0/22 mm* | 7.500 m ³ | 3.000 m ³ | 5.000 m ³ | 2.500 m ³ | 2.000 m ³ |
| Klæðing 8/16 mm* | 3.000 m ³ | 1.500 m ³ | 2.000 m ³ | 1.000 m ³ | 1.000 m ³ |
| Samtals | 707.000 m ³ | 314.000 m ³ | 450.000 m ³ | 319.500 m ³ | 241.500 m ³ |
| Efnistaka | | | | | |
| Úr jarðgöngum | 595.000 m ³ | 227.500 m ³ | 299.000 m ³ | 267.000 m ³ | 209.500 m ³ |
| Úr skeringum | 112.000 m ³ | 86.000 m ³ | 151.000 m ³ | 52.500 m ³ | 32.000 m ³ |
| Vegur í göngum | | | | | |
| Samtals | 37.000 m ³ | 37.000 m ³ | 37.000 m ³ | 37.000 m ³ | 37.000 m ³ |
| Umframefni | | | | | |
| Samtals | 29.000 m ³ | 396.500 m ³ | 325.000 m ³ | 363.000 m ³ | 420.500 m ³ |

* Hannað magn

Commented [SJ72]: Mestu skeringarnar og augljóslega um 65.000 m³ niður í gegnum neðri hluta leiðar um Rauðahraun og Krossása.....

Commented [SJ73]: Haugsetning eftir framkvæmdir á Norðurleið nánast engin varanleg eða e.t.v. óþörf

Commented [SJ74]: Mikil haugsetning í kjölfar framkvæmda við Mið- og/eða Suðurleið en þó óljóst hve "varanleg" þar sem áformað að vinna haugana niður á einhverju óljósu árabilli!



8.3.1 Haugsetningar- og athafnasvæði

Gert er ráð fyrir að umframefni sem ekki verður notað í vegagerð verði geymt tímabundið í haug við báða gangamunna og muni nýtast til framtíðar framkvæmda í sveitarfélaginu. Héraðsmegin verður haugsetningarsvæðið staðsett sunnan við gangamunnann (Mynd 8.7). Gróflega er áætlað að umfram efni sem þarf að haugsetja Héraðsmegin verði á bilinu 30.000 m³ - 400.000 m³ eftir valkostum. Minnsta efnispörfin er fyrir Miðleið en mest er efnispörfin fyrir Norðurleið.

Seyðisfjarðarmegin verður efnið haugsett norðan við gangamunnann, upp undir skógræktarsvæðið beggja megin við Seyðisfjarðarlínu 1 (Mynd 8.7) Gróflega er áætlað að umfram efni sem þarf að haugsetja Seyðisfjarðarmegin verði á bilinu 360.000 m³- 420.000 m³. Gangamunni Seyðisfjarðarmegin er staðsettur innan grannsvæðis vatnsverndar og haugsetningarsvæðið sömuleiðis.

Svæði fyrir efnislosun og efnisvinnslu er allstórt, enda koma rúmir 700.000 m³ af grjóti út úr göngum og forskeringu beggja vegna við göngin.

Athafnasvæðið og haugsetningarsvæði Héraðsmegin verða samanlagt um 8 ha en 7,4 ha við Seyðisfjörð. Efni úr jarðgöngum er annaðhvort sturtað í hauga á athafnasvæði í grennd við gangamunna eða því ekið jafnóðum þangað þar sem það mun nýtast við framkvæmdir. Þegar búið er að flokka og vinna það efni sem sturtað var á athafnasvæðið er því mokað á bíla og ekið með það á endanlegan losunarstað.

Við gangamunna báðum megin þarf að gera ráð fyrir athafnasvæði fyrir verktaka til að geyma vélar og tæki. Einnig þarf að gera ráð fyrir efnislosunar- og efnisvinnslusvæði, athafnasvæði fyrir starfsmenn, skrifstofu og vélaverkstæði.

Nærri gangamunna er gert ráð fyrir verkstæði, geymsluskemum og skrifstofuhúsnæði. Við þær verða oliugildir og rotþrær. Búast má við að verktaki útbúi steypistöð á athafnasvæðum. Þar sem jarðgangamunni Seyðisfjarðarmegin og athafnasvæði eru innan vatnsverndarsvæðis þarf að gæta ströngustu varúðarráðstafana gagnvart mengunarhættu. Í kafla 16 um

áhrif á vatnafar og vatnvernd er gerð grein fyrir verklagi sem Vegagerðin leggur til vegna vinnu innan vatnsverndarsvæðis.

Fyrir alla valkosti Héraðsmegin er þörf á tengingu að efnislosunarsvæði og vinnubúðum á vinnutíma við gangamunna. Gert er ráð fyrir að tengingin að vinnubúðum nýtist áfram að áningarstað sem verður þar að framkvæmdum loknum. Gert er ráð fyrir að vegur að þjónustuhúsi muni liggja frá tengingu að haugsetningarsvæði.

8.4 Vinnubúðir

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma. Ef verktaki ákveður að setja upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við sveitarfélagið, Heilbrigðiseftirlit Austurlands, landeigendur og framkvæmdaaðila.

Við uppsetningu þeirra þarf að huga að því að neysluvatn og frárennsli uppfylli kröfur. Um öflun vatns og rotþrær gilda ákvæði laga um hollustuhætti og mengunarvarnir og laga um fráveitur. Hreinlætisaðstaða að öðru leyti skal vera í samræmi við fyrirhugaða notkun. Héraðsmegin er gerð tillaga að vinnubúðir verði staðsettar norður af gangamunna, austan við Eyvindarargil (Mynd 8.6). Seyðisfjarðarmegin er lagt til að vinnubúðirnar verði fyrir utan grannsvæðis vatnsverndar við núverandi veglínu (Mynd 8.7).

Lög og reglugerðir fyrir vinnubúðir

Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum um vinnubúðir. Rekstur vinnubúða telst vera tímabundinn, starfsleyfisskyldur atvinnurekstur og er háður starfsleyfi frá heilbrigðisnefnd skv. reglugerð nr. 550/2018, lið 10.7 í X. viðauka um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Þar er átt við ýmis konar tímabundna aðstöðu s.s. farandsalerni, farandeldhús og vinnubúðir sem tengjast tímabundnum framkvæmdum.

Hér á eftir eru talin upp þau lög og reglugerðir sem falla undir uppsetningu og rekstur vinnubúða. Ekki verður gerð grein fyrir hverjum lið laganna fyrir sig. Stuðst er við samræmd starfsleyfisskilyrði fyrir starfsmannbúðir sem

Commented [SJ75]: Ólíklegt Héraðsmegin þar sem steypistöð er þegar í Fellabæ



náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða. Leitað verður til Umhverfisstofnunar um hvernig staðið skuli að uppgræðslu vegráa. Í lýsingu á mótvægisáðgerðum vegna gróðurfars hér á eftir er farið nánar í umfjöllun um frágang, sjá kafla 12.4.

Gert er ráð fyrir að núverandi Hringvegur yfir Egilsstaðaháls verði aflagður að einhverju leyti fyrir alla valkosti Héraðsmegin, sjá nánar kafla 8.2.1. Frágangur á veginum verður í samráði við viðkomandi landeigendur og, ef við á, sveitarfélagið. Samkvæmt valkosti um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin, er gert ráð fyrir að núverandi vegur verði jafnaður út og græddur upp frá gangamunna að fjárrétt (Mynd 8.7) en að hann standi óbreyttur þaðan í átt til bæjarins og komi til með að nýtast sem innansveitarvegur. Ákvörðun um girðingar meðfram nýjum vegi verður tekin í samráði við landeigendur og sveitarfélagið.

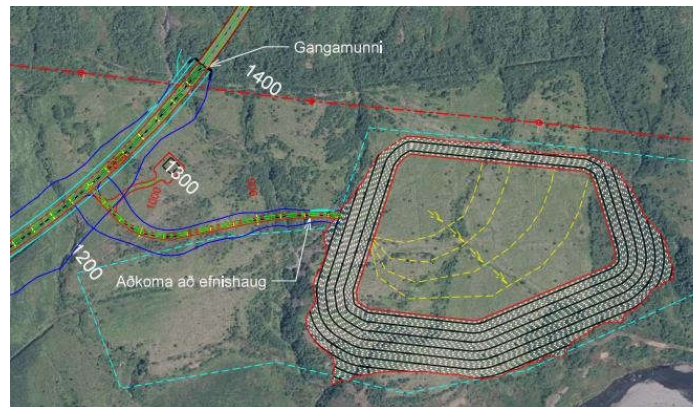
Frágangur á haugsetningu

Umframefni verður haugsett við gangamunna hvorum megin við Fjarðarheiðargöng. Í samtali við Múlaþing hefur komið fram áhugi um að nýta efni til framkvæmda innan sveitarfélagsins. Auk þess er Vegagerðin með í bígerni framkvæmdir á svæðinu þar sem Vegagerðin hyggst nýta umframefni úr Fjarðarheiðargöngum. Þar má helst nefna nýja brú yfir Lagarfljót en undirbúningur stendur yfir fyrir forhönnun og mat á umhverfisáhrifum þeirrar framkvæmdar. Áætlað er að töluvert efni þurfi í vegagerð að brúnni sem verður hægt að taka úr haugsetningunni við Fjarðarheiðargöng Héraðsmegin. Seyðisfjarðarmegin hefur landfylling við þéttbýlið verið í umræðunni og sveitarfélagið leitast eftir því við Vegagerðina að fá að nota umframefni úr Fjarðarheiðargöngum í landfyllingu. Miðað við eftirspurn eftir efni og fyrirhugaðar framkvæmdir á svæðinu áætla Vegagerðin að haugarnir verði fullnýtir á 10 – 15 árum. Að þeim tíma loknum verður gengið frá svæðinu í samræmi við lýsingu um frágang hér að undan.

Á meðan á vinnslu efnis úr haugnum stendur yfir verður leitast við lágmarka áhrif efnisvinnsluvæðisins á ásýnd eins og kostur er. Fláar hauganna sem snúa að Seyðisfjarðarvegi annars vegar og Hringvegi hins vegar verða græddir upp að loknum framkvæmdum í þeim tilgangi haugurinn falli að

aðliggjandi landslagi eins og kostur er á meðan efnisvinnslu stendur yfir. Ekið verður að efnishaug við gangamunna Héraðsmegin frá Seyðisfjarðarvegi, áður en komið er að jarðgöngum. Haugurinn verður unninn aftan frá, séð frá Hringvegi og unninn jafnt og þétt og endað á þeirri hlið sem snýr að þeim vegi. Fyrir efnishaug við gangamunna Seyðisfjarðarmegin verður ekið að haugnum að aftan frá vegi sem liggur upp á Fjarðarheiði. Haugurinn verður unninn jafnt og þétt og endað á þeirri hlið sem snýr að Seyðisfjarðarvegi.

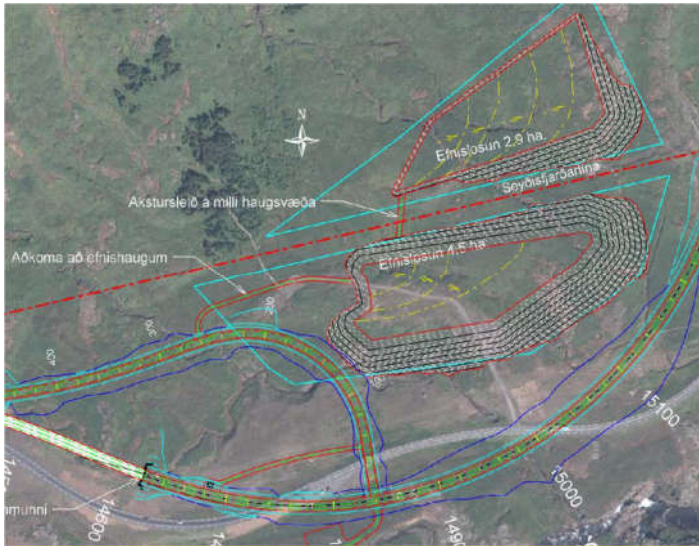
Með þessum hætti verða sjónræn áhrif frá efnisvinnslu haugsetningarinnar lágmarkuð eins og kostur er.



Mynd 8.20 Áætlun um vinnslu efnis á haugsetningarsvæði við Dalhús (gular brotalínur).

Commented [SJ77]: Hver hefur ráðstöfunarrétt á haugefninu?

Commented [SJ76]: Ekki búið að ákveða og talið óæskilegt að afleggja í tilviki Norðurleiðar. Spurning hvernig þetta meðhöndlað í kostnaðarlegu tilliti þar sem þetta hlýtur að hafa áhrif hvað kostnað varðar



Mynd 8.21 Áætlun um vinnslu efnis á haugsetningarsvæði á Seyðisfirði (gular brotalínur).

8.6 Áfangaskipting og stofnkostnaður

Áætlaður framkvæmdartími er 7 ár. Gert er ráð fyrir byrjað verði á vinnu við jarðgöng og svo í framhaldinu á vegagerð utan ganga. Vinna við jarðgöng getur farið fram allan ársins hring, óháð veðurfari. Vinna við vegagerð fer hins vegar að stórum hluta fram yfir sumartímann. Áður en umferð verður hleypt á veginn þarf öllum frágangi jarðganga og vegar að vera lokið. Tafla 8.6 gerir grein fyrir áætluðum stofnkostnaði valkosta.

Tafla 8.6 Áætlaður stofnkostnaður* valkosta.

| | m. kr. | Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðarmegin | |
|---------------------------|--------|-------------|---------|-----------|--------------------|-----------------|
| | | Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi vegur |
| Jarðgöng | m. kr. | 41.000 | 41.000 | 41.000 | 41.000 | 41.000 |
| Vegagerð utan ganga | m. kr. | 4.600 | 2.100 | 2.800 | 1.230 | 700 |
| Aðgerðir á Fagradalsbraut | m. kr. | 0 | 600 | 250 | - | - |

* Á verðlagi desember 2021 45,6 43,7 44,05

Í samþykktri samgönguáætlun 2020 - 2034 er samtals 17.700 milljón kr. fjárveiting til framkvæmda:

- -1. tímabil 2020 - 2024: 3.200 millj. kr.
- -2. tímabil 2025 - 2029: 11.500 millj. kr.
- -3. tímabil 2030 - 2034: 3.000 millj. kr.

Fjárveitingin dugur fyrir hluta framkvæmdakostnaðar en talað er um annars konar fjármögnun að hluta. Miðað er við að hægt verði að bjóða verkið út um leið og undirbúningi lýkur, fjárveitingar liggja fyrir og öll leyfi liggja fyrir.

Þjóðhagsleg arðsemi

Á meðan að vinnu við umhverfismatskýrslu stóð yfir lét Vegagerðin vinna mat á þjóðhagslegri arðsemi veltenginga við Egilsstaði (Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2021). Það tekur aðeins til umferðar, slysa og framkvæmdakostnaðar. Það er því töluverðum takmörkunum háð eins og öll önnur mót af þessu tagi. Mat sem þetta getur samt sem áður verið afar gagnlegt en takmörk þess þarf að hafa í huga. Arðsemismatið í heild sinni má finna í viðauka J.

Commented [SJ78]: Hér vantar að gera grein fyrir ætluðum kostnaðarauka á vegarkafnanum milli Þórsnes-Melshornsvegamóta! Samanburðurinn því óraunhæfur og villandi.

Commented [SJ79]: Hér virðist ekki tiltökumál að leggja til valkost sem er 75% dýrari en ef fylgt væri núverandi vegi. Spurning líka hvort tekið hafi verið t.t. mótvægisáðgerða hvað golfvöllinn varðar sem dæmi. Er ný veglína þessa virði?



Tafla 8.7 Þjóðhagslegur ábati/kostnaður af leiðunum þremur, samantekin niðurstaða.

| Núvirði (M.kr) | Miðleið | Norðurleið | Suðurleið |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------|------------|-----------|
| Ábati + Kostnaður - | | | |
| Núvirtur ábati/kostnaður umferðar þar sem Miðleið er nokkurs konar núllpunktur | 0 | -1.119 | -141 |
| Núvirtur kostnaður umferðaróhappa | -1.123 | -1.470 | -1.203 |
| Núvirtur stofnkostnaður | -1.725 | -2.960 | -1.830 |
| Núvirt hrakvirði | 310 | 530 | 330 |
| Samtals: | -2.538 | -5.019 | -2.844 |

Ekki er talinn marktækur munur milli þjóðhagslegrar arðsemi milli veglína Seyðisfjarðarmegin.

8.7 Rekstur og rekstartími

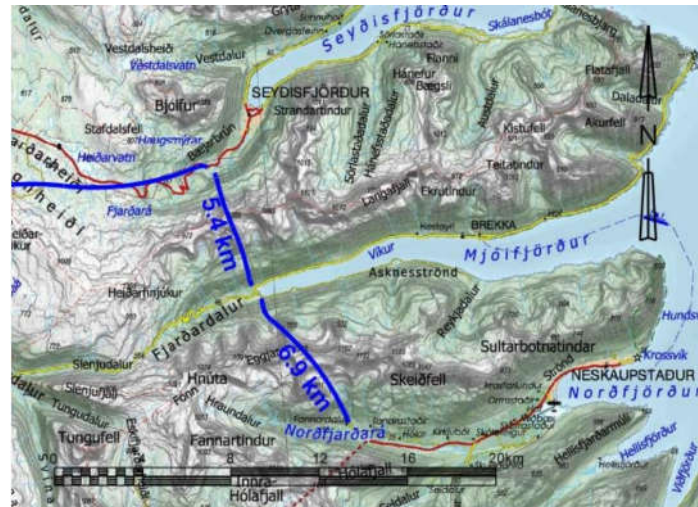
Rekstur vegakerfisins hefur áhrif á greiðfærni og öryggi samgangna. Að loknum framkvæmdum hefst rekstur mannvirkisins en hann felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjómokstri. Þegar Fjarðarheiðargöng opnast verður vegum að gangamunnum haldið opnum samkvæmt vetrarþjónustureglum Vegagerðarinnar, sjá kafla 6.3.

Gert er ráð fyrir a.m.k. 30 ára afskriftartíma nýs vegar eftir að framkvæmdum lýkur. Vegurinn mun þó geta enst mun lengur ef burðarlög hans eru endurbyggð reglulega. Með nýjum burðarlögum gengur vegur í endurnýjun lífdaga sinna en endurnýjun slítlaga fellur undir almennt viðhald. Afskriftartími jarðganga er mun lengri, eða allt að 100 ár, en hluta búnaður í göngum þarf að endurnýja á nálægt 20 ára fresti. Annar búnaður endist lengur en allur búnaður þarfnast reglulegs viðhalds. Vegna ýmis konar öryggis- og tæknibúnaður er rekstrarkostnaður vegna jarðganga mun hærri en vegna annarra vega.

9 Tengsl við aðrar framkvæmdir á svæðinu

9.1 Mjóafjarðargöng og Seyðisfjarðargöng

Í skýrslu verkefnishóps, sem skipaður var af samgöngu og sveitarstjórnunarráðuneytinu, um undirbúning að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng var mörkuð framtíðarsýn um að grafa þrenn göng (Mynd 9.1). Þessi göng myndu liggja frá Héraði til Seyðisfjarðar, frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar og frá Mjóafirði til Norðfjarðar (Stjórnarráð Íslands, Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið, 2019). Í samgönguáætlun 2020-2034 kemur fram að gert sé ráð fyrir að í framhaldi af Fjarðarheiðargöngum verður ráðist í gerð jarðganga milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar (Seyðisfjarðargöng) og Mjóafjarðar og Fannardals í Norðfirði (Mjóafjarðargöng) (Vegagerðin, 2021).



Mynd 9.1 Framtíðarsýn felur einnig í sér göng frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar (Seyðisfjarðargöng) og frá Mjóafirði til Norðfjarðar (Mjóafjarðargöng) (Vegagerðin, 2021).

Commented [SJ80]: Þarfnast skýringa – skoða skýrslu viðauka J og auk heldur í ljósi þess ef vegarkafinn um Háls yrði ekki aflagður í tilvik Norðurleiðar.

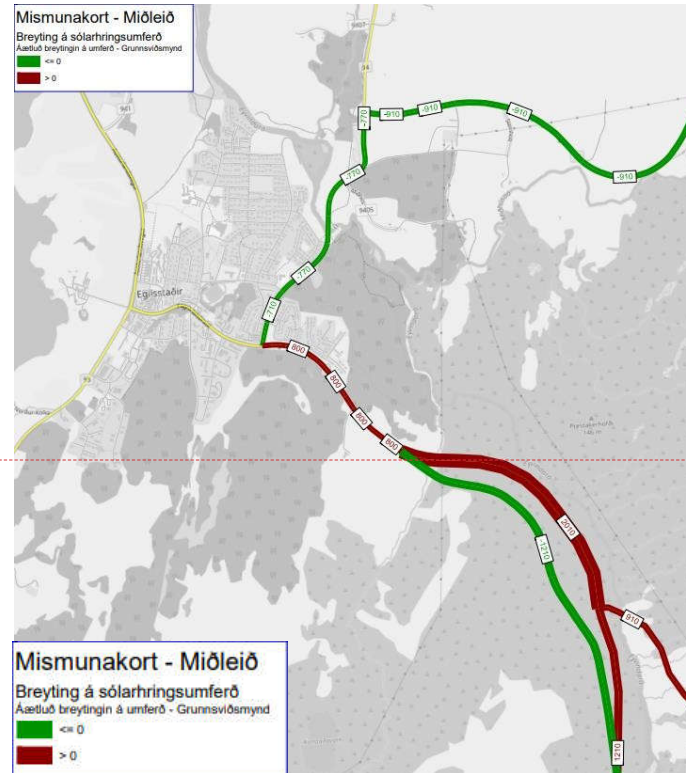


Miðleið

Af þeim þremur sviðsmyndum sem voru í skoðun reiknaðist mesti sparnaðurinn í aksturvegalegdum og ferðátíma á sólarhring með Miðleið. Sú leið breytir núverandi vegakerfi minnst. Mynd 10.4 sýnir til að mynda að umferð um Fagradalsbraut helst óbreytt.

Helsta breyting umferðar á Miðleið samanborið við núverandi vegakerfi er sú að umferðarstraumur frá Seyðisfirði færast með jarðgöngum af núverandi Seyðisfjarðarvegi á Hringveg í Egilsstaðaskógi. Þetta hefur í för með sér vegstyttingu um 5 kílómetra fyrir umferð á leið milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Það endurspeglar hve vel Miðleiðin kemur út með tilliti til sparnaðar í aksturvegalegdum og ferðátíma á sólarhring en aksturskílómetrum fækkar um 5.000 og akstursklukkustundum um 60.

Fækkun aksturskílómetra og akstursklukkustunda gefur til kynna aukna skilvirkni vegakerfis sem eykur ábata framkvæmdarinnar og bendir það til þess að Miðleiðin sé ábatasamasta útfærslan ef einungis er horft á þessa þætti.



Mynd 10.4 Umferð Miðleiðar borin saman við umferðina í dag (Mannvit, 2021)

Commented [SJ81]: Einmitt vegna þessarar niðurstöðu er rétt að skoða áhrif þess í tilvikni Nprðurleiðar að viðhalda þeim kafla Hringvegjar (1) sem núverandi tillögur gera annars ráð fyrir að verði "aflagður"

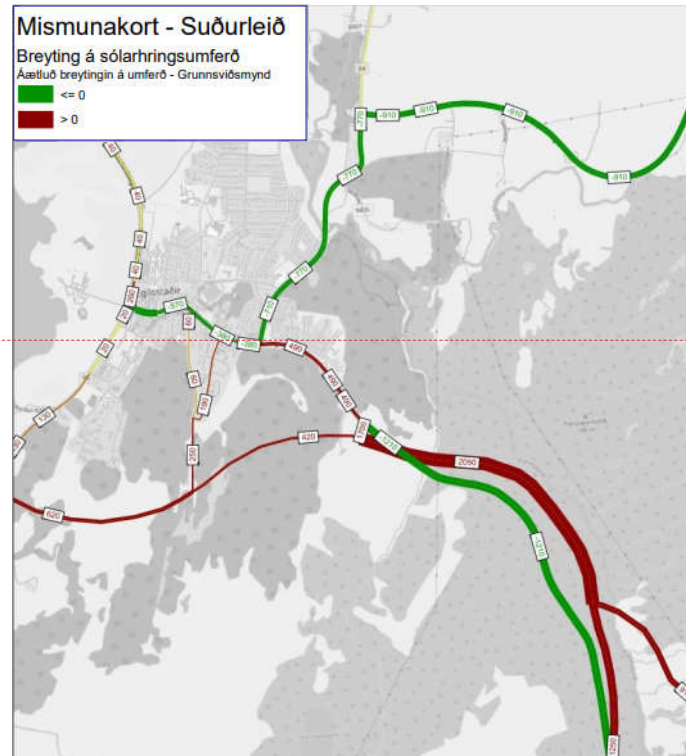


Suðurleið

Suðurleiðin er svipuð Miðleiðinni nema hún færir Hringveginn suður fyrir þéttbýlið á Egilsstöðum. Á Mynd 10.5 má sjá að straumurinn er ekki stór sem færirst frá Fagradalsbraut yfir á nýja hringveginn en það er sökum þess að nýja leiðin er 2 km lengri. Erfitt er þó að áætla þennan straum nákvæmlega þar sem skilti munu leiða umferð nýju leiðina og þeir sem ekki eru staðkunnir eru líklegri til að fylgja henni. Samkvæmt greiningunni fer umferð um Fagradalsbraut fer úr 4.100 ökutæki á sólarhring við Tjarnarbraut niður í 3.530 ökutæki á sólarhring.

Í tilvikum Suðurleiðar verður unnt að takmarka umferð þungra bíla gegnum Egilsstaði um Fagradalsbraut með mögulegri tengingu að athafnasvæði við Miðás. Þjóðvegur myndi þá færast út fyrir þéttbýlið og minni kröfur gerðar til Fagradalsbrautar með tilliti til greiðfærni fyrir alla umferð og vöruflutninga. Fagradalsbraut yrði þá innanbæjargata, sjá nánar umfjöllun í kafla 8.2.8, þar sem sveitarfélagið gæti sett takmarkanir á þunga umferð, t.a.m. með hraðahindrunum, lækkun hámarkshraða eða öðrum aðgerðum.

Þegar hagtölur eru skoðaðar fyrir sviðsmyndina Suðurleið (Tafla 10.3) má sjá að heildarsparnaður í aksturskilómetrum samanborið við grunnsviðsmynd er svipaður og fyrir Miðleiðina þar sem aksturskilómetrum fækkar um 3.700 og akstursklukkutímum fækkar um 40 á sólarhring. Þessi leið er því einnig talin mjög skilvirk og ábatasóm eins og Miðleiðin.



Mynd 10.5 Umferð Suðurleiðar borin saman við umferðina í dag (Mannvit, 2021).

Commented [SJ82]: Til skamms tíma lítið!

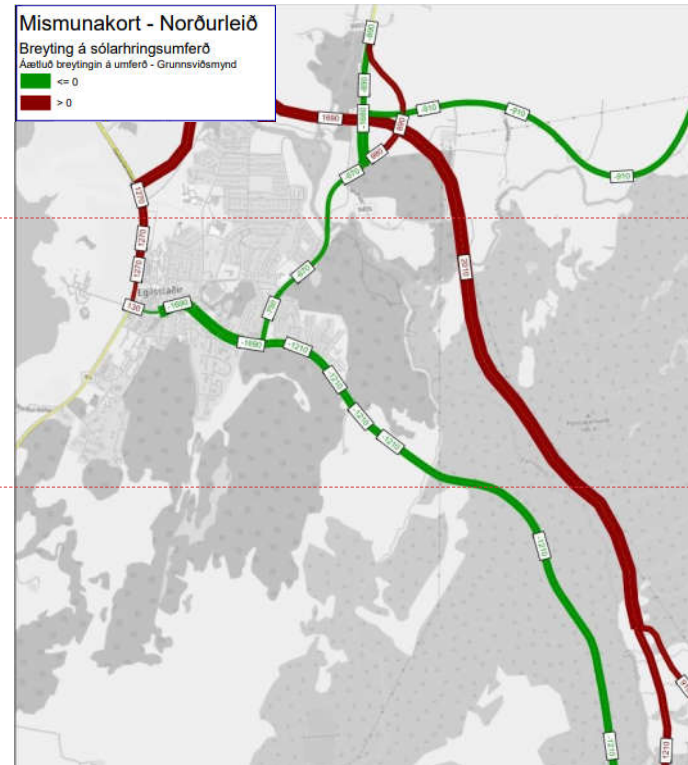


Norðurleið

Mynd 10.6 sýnir að umferðin minnkar töluvert á Fagradalsbraut með útfærslu Norðurleiðar. Hún fer úr 4.100 ökutæki á sólarhring við Tjarnarbraut niður í 2.500 ökutæki á sólarhring. Hafa skal í huga að það kallar þó á talsverða lengingu margra ferða en sparnaður aksturskilómetra er minnstur fyrir þessa útfærslu og akstursklukkustundum fjölgar töluvert (Tafla 10.3). Til að mynda þarf sá sem á erindi til Egilsstaða frá Fagradal að keyra fyrst norður fyrir Egilsstaði og þar næst suður með Hringveginum.

Heildarsparnaður í aksturskilómetrum léttar umferðar samanborið við grunnsviðsmynd er fækkun um 620 aksturskilómetrar og Evið grunnsviðsmyndina. Þess má geta að aksturssparnaður vegna vegstyttingar milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar fækkar aksturskilómetrum um 5000 á dag, sem nánast hverfur með þessari útfærslu.

Líkt og með Suðurleið myndi Fagradalsbraut verða að innanbæjargötu, sjá nánar kafla 8.2.8, en tækifæri til að takmarka þunga umferð eru færri vegna staðsetningar athafnasvæðis á Egilsstöðum, þar sem stór straumur þungrar umferðar liggur.



Mynd 10.6 Umferð Norðurleiðar borin saman við umferðina í dag (Mannvit, 2021).

Commented [SJ83]: Einmitt þess vegna er af okkar hálfu lögð áhersla á að skoðuð verði áhrif þess að viðhalda leiðinni upp um Egilsstaðahás opinni fyrir léttu umferð og af leggja ekki þann kafla sem hefur þjónað sínu hlutverki með ágætum um langa tíð og getur það með ágætum áfram.

Commented [SJ84]: Dreigið hefur stórlega úr þunga þessarar umferðar á undan fönum árum og mun gera enn frekar með opnum leiðar um Melshorn til uppbyggingar á athafnasvæðinu norðan Eyvindarár.



10.4 Umferðaröryggi

Í umferðaröryggismati framkvæmdar eru skoðaðir valkostir við vegtengingar við gangamunna Fjarðarheiðarganga. Héraðsmegin er um þrjá mismunandi kosti að ræða og Seyðisfjarðarmegin eru tveir kostir bornir saman. Göngin sjálf eru ekki til umfjöllunar hér.

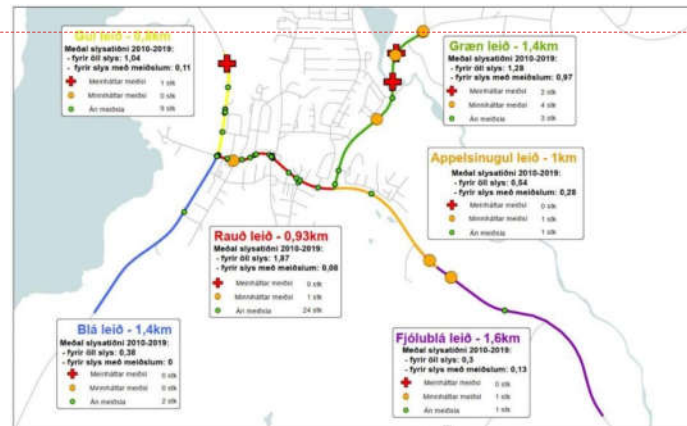
Í matinu er tekið tillit til helstu vega sem liggja að fyrirhuguðum vegi að göngunum. Ekki er tekin afstaða til framtíðaráforma varðandi skipulag en almennt séð er þó talið betra að leiða hjá umferðina sem ekki á erindi um viðkomandi þéttbýli, hjá því, sérstaklega þó stærri bíla sem fara um þar sem óvarðir vegfarendur eru einnig. Tekið skal fram að umferðaröryggisrýnin tekur ekki nema að hluta til tillit til samþættingar umferð stórra bíla og umferð óvarinna vegfarenda.

Umferð ríðandi verður bönnuð um göngin. Umferð óvarðra vegfarenda er nokkur meðfram núverandi vegi og þverar á nokkrum stöðum, sérstaklega á Fagradalsbraut. Ljóst er að aðeins lítil hluti þeirrar umferðar sem fer um Fagradalsbraut tengist Fjarðarheiðargöngum eða umferð um Fagradal.

Miðað er við að veghönnunarreglum verði fylgt varðandi fjarlægð milli vegamóta, einnig að öll ný vegamót verði hönnuð m.t.t. umferðaröryggis, þ.m.t. að þau verði eftir atvikum stefnugreind. Gert er ráð fyrir að skiltaður hraði verði 90 km/klst á nýjum vegum. Skiltaður hraði á núverandi vegum er 50 km/klst. í gegnum þéttbýlið á Egilsstöðum.

Tekið er mið af umferðargreiningu í kafla 10.2 og með þeim gögnum ásamt gögnum um slysgreiningu á núverandi vegköflum (Mynd 10.7) er hægt að reikna út áætlaða slysatíðni núverandi vegkafla fyrir mismunandi valkosti miðað við áætlaða umferð.

Einnig þarf að meta og bera saman nýja vegkafla þar sem þeir eru mjög mismunandi eftir valkostum. Það var gert með því að skoða slysatíðni fyrir sambærilega vegi og að skoða plan- og hæðarlegu þeirra ásamt því að skoða slysatíðni á sambærilegum vegamótum.



Mynd 10.7 Staðsetning og alvarleiki umferðarslysa ásamt slysatíðni á sex núverandi vegköflum.

Tölur hér á eftir sýna áætlaða slysatíðni fyrir hverja lausn miðað við framangreindar forsendur (Tafla 10.4, Tafla 10.5, Tafla 10.6). Litir á leiðum í töflum vísa í slyskort (Mynd 10.7) með slysatíðni á núverandi vegköflum. Það sem ekki er lítað í töflum eru nýir vegkaflar eða vegamót og þar hafa rýnar lagt mat á slysatíðni hvers kafla og vegamóta fyrir sig.

Miðað við þetta eru Miðleiðin og Suðurleiðin að koma betur út m.t.t. slysatíðni heldur en Norðurleið. Munurinn milli Miðleiðar og Suðurleiðar er í reynd innan skekkjumarka m.t.t. væntra umferðarslysa þar sem óvissuþættir eru margir og því þó nokkur óvissa til staðar við svona mat.

Commented [SJ85]: Skoða þarf áhrif þess á umferðaröryggi að leiðinni um Egilsstaðaháls verði viðhaldið fyrir léttu umferð samhliða Norðurleið og uppbyggingu á athafnasvæðunum norðan Eyvindarár.



Tafla 10.4 Áætlun slysatíðni - Norðurleið

| Norðurleið | | | | | | | |
|---------------------------------|------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------|----------------|-----------------------------|------------------------------------------|
| Leið, litir samkvæmt slysakorti | Lengd (km) | Slysatíðni, fyrir öll slys | Slysatíðni, fyrir slys með meiðslum | Áætlun umferð (ÁDU) | Eknir km á dag | Áætlaður fjöldi slysa á ári | Áætlaður fjöldi slysa á ári með meiðslum |
| Gul leið | 0.8 | 1.04 | 0.11 | 4330 | 3464 | 1.3 | 0.1 |
| Rauð leið | 0.9 | 1.87 | 0.08 | 3005 | 2705 | 1.8 | 0.1 |
| Græn leið | 1.4 | 1.28 | 0.97 | 1073 | 1503 | 0.7 | 0.5 |
| Bla leið | 1.4 | 0.38 | 0 | 1230 | 1722 | 0.2 | 0.0 |
| Appelsínugul leið | 1 | 0.54 | 0.28 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| Gangnavegur | 0.6 | 0.2 | 0.1 | 910 | 546 | 0.0 | 0.0 |
| Dalhúsavegmót | | 0.3 | 0.1 | 2065 | | 0.2 | 0.1 |
| Norðurleið, efri hluti | 3.9 | 0.2 | 0.1 | 2010 | 7839 | 0.6 | 0.3 |
| Eyvindarvegarmót, efri | | 0.3 | 0.1 | 2340 | | 0.3 | 0.1 |
| Eyvindarvegarmót, neðri | | 0.3 | 0.1 | 2295 | | 0.3 | 0.1 |
| Norðurleið, neðri hluti | 1.4 | 0.4 | 0.2 | 1690 | 2366 | 0.3 | 0.2 |
| Melshornavegamót | | 0.3 | 0.1 | 4540 | | 0.5 | 0.2 |
| | | | | Samtals: | 20144 | 6.2 | 1.6 |

Tafla 10.5 Áætlun slysatíðni - Miðleið

| Miðleið | | | | | | | |
|---------------------------------|------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------|----------------|-----------------------------|------------------------------------------|
| Leið, litir samkvæmt slysakorti | Lengd (km) | Slysatíðni, fyrir öll slys | Slysatíðni, fyrir slys með meiðslum | Áætlun umferð (ÁDU) | Eknir km á dag | Áætlaður fjöldi slysa á ári | Áætlaður fjöldi slysa á ári með meiðslum |
| Gul leið | 0.8 | 1.04 | 0.11 | 3060 | 2448 | 0.9 | 0.1 |
| Rauð leið | 0.9 | 1.87 | 0.08 | 4248 | 3823 | 2.6 | 0.1 |
| Græn leið | 1.4 | 1.28 | 0.97 | 1027 | 1437 | 0.7 | 0.5 |
| Bla leið | 1.4 | 0.38 | 0 | 1230 | 1722 | 0.2 | 0.0 |
| Appelsínugul leið | 1 | 0.54 | 0.28 | 2010 | 2010 | 0.4 | 0.2 |
| Gangnavegur | 1 | 0.2 | 0.1 | 910 | 910 | 0.1 | 0.0 |
| Dalhúsavegmót | | 0.3 | 0.1 | 2065 | | 0.2 | 0.1 |
| Nýr Hringvegur | 1.9 | 0.2 | 0.1 | 2010 | 3819 | 0.3 | 0.1 |
| | | | | Samtals: | 16169 | 5.4 | 1.2 |

Tafla 10.6 Áætlun slysatíðni - Suðurleið

| Suðurleið | | | | | | | |
|---------------------------------|------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------|----------------|-----------------------------|------------------------------------------|
| Leið, litir samkvæmt slysakorti | Lengd (km) | Slysatíðni, fyrir öll slys | Slysatíðni, fyrir slys með meiðslum | Áætlun umferð (ÁDU) | Eknir km á dag | Áætlaður fjöldi slysa á ári | Áætlaður fjöldi slysa á ári með meiðslum |
| Gul leið | 0.8 | 1.04 | 0.11 | 3100 | 2480 | 0.9 | 0.1 |
| Rauð leið | 0.9 | 1.87 | 0.08 | 3745 | 3371 | 2.3 | 0.1 |
| Græn leið | 1.4 | 1.28 | 0.97 | 1027 | 1437 | 0.7 | 0.5 |
| Bla leið | 1.4 | 0.38 | 0 | 1360 | 1904 | 0.3 | 0.0 |
| Appelsínugul leið | 1 | 0.54 | 0.28 | 1700 | 1700 | 0.3 | 0.2 |
| Gangnavegur | 1 | 0.2 | 0.1 | 910 | 910 | 0.1 | 0.0 |
| Dalhúsavegmót | | 0.3 | 0.1 | 2105 | | 0.2 | 0.1 |
| Suðurleið, efri hluti | 1.9 | 0.2 | 0.1 | 2010 | 3819 | 0.3 | 0.1 |
| Hálsvegarmót | | 0.3 | 0.1 | 2085 | | 0.2 | 0.1 |
| Suðurleið, neðri hluti | 2.7 | 0.2 | 0.1 | 520 | 1404 | 0.1 | 0.1 |
| Bórsnesvegarmót | | 0.3 | 0.1 | 1605 | | 0.2 | 0.1 |
| | | | | Samtals: | 17025 | 5.6 | 1.2 |

Í Umferðargreiningaskýrslunni eru bornir saman aksturskílómetrar og akstursklukkustundir.

| | Aksturskílómetrar | | Akstursklukkustundir | |
|-------------------|-------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|
| | Kílómetrar á sólarhring | | Klukkustundir á Sólarhring | |
| | Létt umferð (<3.5tonn) | Þung umferð (>3.5tonn) | Létt umferð (<3.5tonn) | Þung umferð (>3.5tonn) |
| Gatnakerfið í dag | 39,500 | 1,330 | 530 | 18 |
| Miðleið | 34,650 | 1,165 | 470 | 16 |
| Suðurleið | 35,554 | 1,613 | 493 | 22 |
| Norðurleið | 38,880 | 1,310 | 620 | 21 |

Þar kemur í ljós að Miðleiðin hefur bæði fæstu aksturskílómetrana og fæstu akstursklukkustundirnar. Suðurleiðin er um 3% og 5% hærri og Norðurleiðin er um 12% og 32% hærri en Miðleiðin. Eins og fram kemur í töflum 1-3 bætast við mismörg vegamót, allt T-vegarmót, eftir því hvaða valkostur er valinn. Ef Miðleið verður valin bætast við ein vegarmót, þrenn ef Suðurleið verður valin og fern ef Norðurleið verður valin.

Bent er á að Suðurleið dregur úr umferð, sérstaklega þungra bíla á Fagradalsbraut, sem kann að hafa umferðaröryggislegan ávinning í för með sér vegna fjölda óvarðra vegfarenda sem fara þar um.

Seyðisfjörður

Báðir kostir eiga að geta haft góða planlegu sem uppfyllir kröfur m.t.t. umferðaröryggis. Hæðarlegra: Valkostur um nýja veglínu er 6% á um 1.400 m kafla og valkostur um núverandi veg er 7% á um 1.500 m kafla. Í norsku öryggishandbókinni (Transportökonomisk institutt, 2022) kemur fram að slysum fækkar að jafnaði um 20% við það að minnka langhalla úr yfir 7% í 5 til 7%. Vegur með 6% langhalla getur uppfyllt 100 km/klst. hönnunarhraða en vegur með 7% langhalla getur ekki uppfyllt hærri hönnunarhraða en 90 km/klst. Þessi vegur verður væntanlega með 90 km/klst. skilnaðan hraða.

Við samanburð kosta m.t.t. „hefðbundins“ umferðaröryggis telja umferðaröryggisrýnar að valkostur um nýja veglínu sé öruggari kosturinn sem kemur aðallega til vegna betri hæðarlegru.

Commented [SJ87]: Nú er það vitað að ekki var tekið tillit til slíkar vegfarenda sem skekkir mjög umferðaröryggismat á Fagradalsbraut. Áhrif þessa þarfnast skoðunar!!



og blágresi. Skógurinn beggja vegna Eyvindarár, ber þess merki að vera orðinn nokkuð gamall en einnig má finna ungar kjarrplöntur sem eru að vaxa upp, t.d. í hlíðinni ofan við Dalhús og á gömlu túnunum þar sem gangamunninn Héraðsmegin er fyrirhugaður. Einnig er mangert land algengt, s.s. raskað land, vegir, tún og lúpína.

Á Seyðisfirði liggur fyrirhugaður vegur frá gangamunnum við Gufufoss um hjalla sem stallast niður í átt að byggðinni. Á þessum hluta framkvæmdarinnar er mest af því mólendi sem kortlagt var. Gróður einkennist af lyng- og gras móa með krækilyngi, bláberjalyngi, beitilyngi, blóðbergi, o.fl. Hér og þar eru molar með blómjurtum s.s. barnarót, gleym-mér-ei og hjónagrasi. Á holtum og bungum sem eru meira áveðurs er mosamói með gamburmosum, stinnastör og vinglum. Einnig er töluvert um flagmóa sem er mikið rofið mólendi með krækilyngi, bláberjalyngi og holtasóley. Þá er mangert land víða, s.s. Hagavöllur, golfvöllur Seyðfirðinga, en einni g gömul tún, uppgræðsla, hrossabeitarsvæði og skógrækt við Selhjallaskóg. Nokkuð stór votlendissvæði, einkum runnamýravist og starungsmýravist eru í brekkurótum t.d. neðan skógræktarinnar.

Hlutfall vistgerða Héraðsmegin

Tafla 12.1 sýnir hve hátt hlutfall af svæðinu tiltekin vistgerð þekur fyrir hvert athugunarsvæði Héraðsmegin. Haugsetningarsvæði eru inn í tölum allra valkostanna þriggja. Norðurleið er lengst þeirra valkosta sem lagðir eru fram og er kortlagt athugunarsvæði hennar 229 ha. Kortlagt athugunarsvæði Suðurleiðar er 193 ha og Miðleiðar 119 ha.

Tafla 12.1 Hlutfallsleg þekja vistgerða með 1% eða meiri þekju á athugunarsvæðum valkosta Héraðsmegin.

| Vistgerð | Verndargildi | Norðurleið | | Miðleið | | Suðurleið | |
|--------------------------|--------------|------------|------|---------|------|-----------|------|
| | | ha | % | ha | % | ha | % |
| Runnamýravist á láglandi | Mjög hátt | 3,9 | 1,7 | 4,0 | 3,4 | 8,1 | 4,2 |
| Starungsmýravist | Mjög hátt | 14,0 | 6,1 | | | 25,3 | 13,1 |
| Kjarrskógavist | Hátt | 66,1 | 28,9 | 65,2 | 54,9 | 93,9 | 48,7 |
| Snarrótarvist | Hátt | 5,3 | 2,3 | 2,5 | 2,1 | 3,1 | 1,6 |

| | | | | | | | |
|--------------------------------|-----------------|------|------|------|------|------|------|
| Lyngmóavist á láglandi | Hátt | 15,1 | 6,6 | 4,7 | 4 | 4,8 | 2,5 |
| Grasmóavist | Hátt | 8,7 | 3,8 | 1,4 | 1,2 | 1,9 | 1 |
| Grasengjavist | Hátt | 2,5 | 1,1 | | | | |
| Mosamóavist | Miðlungs | 4,3 | 1,9 | 2,3 | 1,9 | 2,7 | 1,4 |
| Auravist | Miðlungs | 4,1 | 1,8 | 2,7 | 2,3 | 2,7 | 1,4 |
| Skógrækt | Ekki skilgreint | 24,5 | 10,7 | | | | |
| Alaskalúpína | Ekki skilgreint | 9,8 | 4,3 | | | | |
| Tún og akurlendi | Ekki skilgreint | 45,8 | 20 | 25,9 | 21,8 | 34,9 | 18,1 |
| Þéttbýli og annað mangert land | Ekki skilgreint | 8,9 | 3,9 | | | | |
| Uppgræðsla | Ekki skilgreint | 2,5 | 1,1 | 1,5 | 1,3 | 1,9 | 1 |
| Aðrar vistgerðir | Breytilegt | 13,5 | 5,9 | 8,5 | 7,2 | 13,7 | 7,1 |

Tafla 12.2 sýnir hlutfall vistgerða á hverju athugunarsvæði með tilliti til verndargildis þeirra.

Tafla 12.2 Hlutfallsleg þekja allra vistgerða m.t.t. verndargildis á athugunarsvæði Héraðsmegin.

| Verndargildi | Norðurleið | | Miðleið | | Suðurleið | |
|-----------------|------------|------|---------|------|-----------|------|
| | ha | % | ha | % | ha | % |
| Mjög hátt | 17,8 | 7,8 | 5,5 | 4,6 | 35,3 | 18,3 |
| Hátt | 97,9 | 42,8 | 74,0 | 62,3 | 104,7 | 54,3 |
| Miðlungs | 9,2 | 4 | 5,1 | 4,3 | 7,3 | 3,8 |
| Lágt | 3,2 | 1,4 | 0,9 | 0,8 | 2,5 | 1,3 |
| Ekki skilgreint | 100,7 | 44 | 33,2 | 28 | 43,2 | 22,4 |

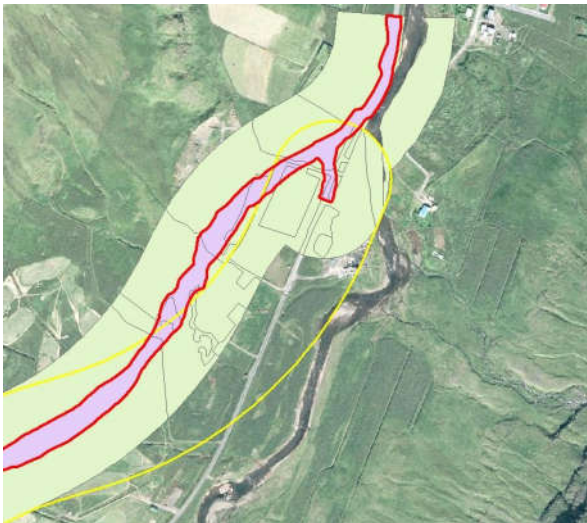
Rétt er að undirstrika að athugunarsvæðinu verður ekki öllu raskað, rask verður aðeins innan skilgreinds framkvæmdasvæðis. Tafla 12.3 sýnir hve hátt hlutfall af svæðinu tiltekin vistgerð þekur fyrir framkvæmdasvæði hverrar veglínú. Framkvæmdasvæði (nefnt skeringasvæði í skýrslu Náttúrustofu Austurlands) er skilgreint sem skeringar og fyllingar, ásamt haugsetningarsvæðum og bráðabirgðavegi. Við þetta bætist afmörkun votlendis sem nær út fyrir skeringar og fyllingar.

Commented [SJ86]: "Mjög hátt" og "Hátt" hlutfallslega mun hærri en fyrir Norðurleiðina!



Fyrir hverja leið nær framkvæmdasvæðið yfir ákveðið hlutfall af athugunarsvæði leiðarinnar. Þar sem votlend svæði, sem ná út fyrir framkvæmdasvæðið, geta náð nokkru umfangi þá stækkar það sem hér er skilgreint sem framkvæmdasvæði um allt að helming ef allt votlendi sem verður fyrir áhrifum af raskinu er tekið með. Þar af leiðandi er einnig gerð grein fyrir hlutföllum vistlenda á framkvæmdasvæðum án votlendra svæða sem ná út fyrir skeringar og fyllingar á öllum leiðum nema fyrir veglínuna á Seyðisfirði þar sem hlutföll eru þau sömu.

Mynd 12.1 gerir grein fyrir forgangsvistgerðum og verndargildi vistgerða á áhrifasvæði allra veglína. Innskotsmynd sýnir veglínuna Seyðisfjarðarmegin áður en henni var hliðrað lítillega til nyrst á svæðinu. Þar sem veglínunni hefur verið hliðrað til hafa vistgerðir að mestu ekki skilgreint verndargildi.



Mynd 12.2 Breyting á valkosti um nýja veglínuna Seyðisfjarðarmegin. Línunni var hnikað til ofar í landið. Gul afmörkun sýnir fyrra athugunarsvæði.

Framkvæmdasvæði Norðurleiðar er 30% athugunarsvæðisins, eða 68,9 ha. Ef horft var til framkvæmdasvæðis án votlendissvæða sem náðu út fyrir þau reyndist hlutfallið 25% eða 57,0 ha.

Tafla 12.3 Hlutfallsleg þekja vistgerða með 1% eða meiri þekju á framkvæmdasvæði Norðurleiðar með og án votlendra svæða sem ná út fyrir skeringar og fyllingar.

| Vistgerð | Verndargildi | Heildar framkvæmdasvæði | | Framkvæmdasvæði án votlendissvæða | |
|---------------------------------|-----------------|-------------------------|------|-----------------------------------|------|
| | | ha | % | ha | % |
| Runnamýravist á láglendi | Mjög hátt | 3,0 | 4,3 | 0,9 | 1,5 |
| Starungsmýravist | Mjög hátt | 11,4 | 16,5 | 1,5 | 2,7 |
| Grasmóavist | Hátt | 1,3 | 1,9 | 1,3 | 2,3 |
| Kjarrskógavist | Hátt | 17,8 | 25,9 | 17,9 | 31,4 |
| Lyngmóavist á láglendi | Hátt | 3,2 | 4,7 | 3,2 | 5,6 |
| Snarrótarvist | Hátt | 1,9 | 2,8 | 1,9 | 3,4 |
| Auravist | Miðlungs | 1,2 | 1,7 | 1,2 | 2,1 |
| Mosamóavist | Miðlungs | 0,9 | 1,3 | 0,9 | 1,6 |
| Alaskalúpína | Ekki skilgreint | 1,7 | 2,4 | 1,7 | 2,9 |
| Tún og akurlendi | Ekki skilgreint | 17,9 | 26,0 | 17,9 | 31,4 |
| Skógrækt | Ekki skilgreint | 2,5 | 3,6 | 2,5 | 4,3 |
| Uppgræðsla | Ekki skilgreint | 0,8 | 1,2 | 0,9 | 1,5 |
| Þéttbýli og annað manngert land | Ekki skilgreint | 1,2 | 1,8 | 1,3 | 2,2 |
| Aðrar vistgerðir | Breytilegt | 3,9 | 5,7 | 3,9 | 6,9 |

Framkvæmdasvæði Miðleiðar var 38% athugunarsvæðisins, eða 44,6 ha. Ef votlendissvæði sem náðu út fyrir skeringar og fyllingar voru ekki tekin með reyndist svæðið lítið minna eða 34% (40,7 ha) enda lítið um votlend svæði á Miðleið.

Commented [SJ87]: Hvað ef votlendissvæðin yrðu með talin?



Tafla 12.4 Hlutfallsleg þekja vistgerða með 1% eða meiri þekju á framkvæmdasvæði Miðleiðar með og án votlendra svæða sem ná út fyrir skeringar og fyllingar.

| Vistgerð | Verndargildi | Heildar framkvæmdasvæði | | Framkvæmdasvæði án votlendissvæða | |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|------|-----------------------------------|------|
| | | ha | % | ha | % |
| Runnamýravist á láglendi | Mjög hátt | 3,9 | 8,8 | 0,5 | 1,3 |
| Starungsmýravist | Mjög hátt | 0,8 | 1,9 | 0,3 | 0,8 |
| Kjarrskógavist | Hátt | 16,9 | 37,8 | 16,8 | 41,4 |
| Lyngmóavist á láglendi | Hátt | 2,4 | 5,4 | 2,4 | 6,0 |
| Snarrótarvist | Hátt | 1,2 | 2,7 | 1,2 | 3,0 |
| Auravist | Miðlungs | 0,4 | 1,0 | 0,4 | 1,1 |
| Tún og akurlendi | Ekki skilgreint | 15,3 | 34,2 | 15,3 | 37,5 |
| Uppgræðsla | Ekki skilgreint | 0,4 | 1,0 | 0,4 | 1,1 |
| Aðrar vistgerðir | Breytilegt | 3,3 | 7,3 | 3,3 | 8,0 |

Framkvæmdasvæði Suðurleiðar var 42% athugunarsvæðis eða 80,9 ha. Ef votlendissvæði utan framkvæmdasvæðis voru ekki tekin með reyndist það um 26% eða 50,2 ha.

Tafla 12.5 Hlutfallsleg þekja vistgerða með 1% eða meiri þekju á framkvæmdasvæði Suðurleiðar með og án votlendra svæða sem ná út fyrir skeringar og fyllingar.

| Vistgerð | Verndargildi | Heildar framkvæmdasvæði | | Framkvæmdasvæði án votlendissvæða | |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|------|-----------------------------------|------|
| | | ha | % | ha | % |
| Runnamýravist á láglendi | Mjög hátt | 8,2 | 10,1 | 0,9 | 1,7 |
| Starungsmýravist | Mjög hátt | 24,8 | 30,6 | 1,8 | 3,6 |
| Kjarrskógavist | Hátt | 21,4 | 26,4 | 21,4 | 42,7 |
| Lyngmóavist á láglendi | Hátt | 2,4 | 3,0 | 2,4 | 4,8 |
| Snarrótarvist | Hátt | 1,4 | 1,7 | 1,4 | 2,7 |
| Tún og akurlendi | Ekki skilgreint | 17,2 | 21,3 | 17,3 | 34,4 |
| Aðrar vistgerðir | Breytilegt | 5,7 | 7,0 | 5,1 | 10,2 |

Hlutfall vistgerða Seyðisfjarðarmegin

Valkosti um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin var hnikað lítillega til eftir að matsáætlun var auglýst sem kallaði á viðbótarrannsókn á gróðurfari.

Tilfærslan felst í að línunni er hnikað til ofar í landið auk þess sem athugunarsvæðið náði lengra í átt að bænum (Mynd 12.2).

Tuttugu og átta vistgerðir í níu vistlendum voru kortlagðar á Seyðisfirði sem má teljast nokkur fjölbreytni fyrir ekki stærra svæði. Tafla 12.6 gerir grein fyrir umfangi vistgerða innan athugunarsvæðis nýrrar veglínu Seyðisfjarðarmegin.

Tafla 12.6 Hlutfallsleg þekja vistgerða með 1% eða meiri þekju á hverju athugunarsvæði Seyðisfjarðarmegin.

| Vistgerð | Verndargildi | Ný veglína | |
|---------------------------------|-----------------|------------|-------|
| | | ha | % |
| Þéttbýli og annað manngert land | Ekki skilgreint | 18,6 | 25,8% |
| Lyngmóavist á láglendi | Hátt | 13,7 | 19,0% |
| Flagmóavist | Miðlungs | 7,1 | 9,8% |
| Grasmóavist | Hátt | 5,3 | 7,3% |
| Tún og akurlendi | Tún | 4,7 | 6,5% |
| Língresis- og vingulsvist | Hátt | 4,1 | 5,7% |
| Uppgræðsla | Ekki skilgreint | 3,0 | 4,1% |
| Bugðupuntsvist | Hátt | 2,4 | 3,4% |
| Skógrækt | Ekki skilgreint | 2,1 | 2,9% |
| Starungsmýravist | Mjög hátt | 1,9 | 2,7% |
| Mosamóavist | Miðlungs | 1,9 | 2,7% |
| Kjarrskógavist | Hátt | 1,4 | 1,9% |
| Aðrar vistgerðir | Breytilegt | 5,1 | 7,1% |

Tafla 12.7 sýnir hlutfall vistgerða á athugunarsvæði Seyðisfjarðarmegin með tilliti til verndargildis þeirra.

Commented [SJ88]: Þ.e. 80,9 ha eða umtalsvert stærra en 68,9 ha Norðurleiðar



Tafla 12.7 Hlutfallsleg þekja allra vistgerða m.t.t. verndargildis á athugunarsvæði Seyðisfjarðarmegin.

| Verndargildi | Ný veglína | |
|-----------------|------------|------|
| | ha | % |
| Mjög hátt | 3,8 | 5,6 |
| Hátt | 25,8 | 38,4 |
| Miðlungs | 9,6 | 14,3 |
| Lágt | 0,4 | 0,6 |
| Ekki skilgreint | 27,7 | 41,1 |

Ekki er gert ráð fyrir raski á öllu athugunarsvæðinu heldur aðeins innan þess hluta þar sem framkvæmdir fara fram. Tafla 12.8 sýnir hve hátt hlutfall af svæðinu tiltekin vistgerð þekur fyrir hvert framkvæmdasvæði á hverju fyrirhuguðu vegstæði. Ólíkt valkostum Héraðsmegin ná votlendi ekki út fyrir vegstæðið.

Framkvæmdasvæði veglínu Seyðisfjarðarmegin var 48% athugunarsvæðis eða 32,1 ha. Lítil votlendisfláki náði út fyrir skeringar og fyllingar en hafði lítil áhrif til stækkunar framkvæmdasvæðis sem var 47% hvort sem hann var með eða ekki.

Tafla 12.8 Hlutfallsleg þekja vistgerða með 1% eða meiri þekju á framkvæmdasvæði nýrrar veglínu á Seyðisfirði.

| Verndargildi | Verndargildi | Ný veglína | |
|--------------------------------|-----------------|------------|-------|
| | | ha | % |
| Lyngmóavist á láglandi | Hátt | 9.5 | 28.9% |
| Flagmóavist | Miðlungs | 4.9 | 14.9% |
| Þéttbýli og annað mangert land | Ekki skilgreint | 3.3 | 10.1% |
| Uppgræðsla | Ekki skilgreint | 2.4 | 7.3% |
| Bugðupuntsvist | Hátt | 2.2 | 6.7% |

| Verndargildi | Verndargildi | Ný veglína | |
|---------------------------|-----------------|------------|------|
| | | ha | % |
| Grasmóavist | Hátt | 1.8 | 5.5% |
| Starungsmýravist | Mjög hátt | 1.7 | 5.2% |
| Língresis- og vingulsvist | Hátt | 1.4 | 4.2% |
| Kjarrskógavist | Hátt | 1.3 | 4.1% |
| Skógrækt | Ekki skilgreint | 1.2 | 3.7% |
| Tún og akurlendi | Tún | 0.8 | 2.5% |
| Urðarskriðuvist | Miðlungs | 0.7 | 2.1% |
| Mosamóavist | Miðlungs | 0.3 | 1.1% |
| Aðrar vistgerðir | Breytilegt | 1.2 | 3.6% |

Lífmassi

Lífmassi er massi alls lífræns efnis sem bundið er í lífverum. Í skógum getur lífmassi orðið nokkuð mikill, eins og raunin er hér. Ísland er aðili að Kyoto bókuninni og í henni felst m.a. að halda kolefnisbókhald, sem losunarheimildir og markmið byggja á. Það felur t.d. í sér að taka saman hversu mikið kolefni er bundið í skógum landsins, sem reiknað er út frá lífmassa.

Svæðið sem hér um ræðir er ekki stórt á landsvísu en birkiskógar þekja í dag aðeins 1,5% af landinu. Öll frekari eyðing skóga gengur þannig á mjög takmarkaða auðlind á landsvísu og er þvert á markmið Kyoto bókunarinnar. Lífmassi trjáa á svæðinu er mjög breytilegur. Heildarlífmassi birkis á leið er minnstur á áhrifasvæði Norðurleiðar, þar sem hann er um helmingi minni en á Miðleið, en mesti lífmassinn er á Suðurleið (Tafla 12.9). Lífmassi birkitrjáa mældist hér á Suður- og Miðleið samanborið við aðrar innlandar og erlendar rannsóknir. Hafa ber þó í huga að lífmassi einstakra trjáa sem voru mæld var mjög mismunandi, minnsta tréð var 246 g þurrvigt en það stærsta 245 kg og lífmassi á hvern hektara var því einnig mjög mismunandi milli reita.

Commented [SJ89]: Þessi niðurstaða virðist stangast mjög á við niðurstöður í samantekt umhverfismatsins og sem ekki hafi verið tekið t.t. þessarar staðreyndar!!! Heildar lífmassi á Suðurleið er í raun um það bil tvefalt til þrefalt meiri en á Norðurleiðinni þó hún sé nokkuð lengri!!!



Þéttleiki birkis mældist sömuleiðis mjög breytilegur eftir leiðum. Þéttleikinn mældist mestur á Norðurleið, að meðaltali 3.761 tré/ha, en meðalþéttleikinn var um helmingi minni á hinum leiðunum (Tafla 12.9).

Tafla 12.9 Lífmassi og þéttleiki trjáa sumarið 2020.

| | Norðurleið | Miðleið | Suðurleið |
|-------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Birkiskógur (ha) | 66,1 | 65,2 | 93,9 |
| Meðallífmassi (tonn/ha) | 26,5 | 55,0 | 57,9 |
| Heildarlífmassi (tonn) | 1.754 (1.349-2.160) | 5.441 (4.146-6.736) | 3.584 (2.604-4.565) |
| Þéttleiki (tré/ha) | 3.761 | 1.978 | 1.801 |

Æðplöntur og fléttur

Á eða við vegstæði valkosta Héraðsmegin fundust 137 tegundir æðplantna sumarið 2020. Flestar tegundir fundust á Norðurleið eða 137, þar af 36 sem tengdust röskuðum svæðum milli Eyvindarár og Seyðisfjarðarveggar, hluti þeirra gróðursettur og aðrar slæðingar. Næstflestar voru tegundir á Suðurleið, eða 111 og á Miðleið voru þær 100.

Blæðsp (*Populus tremula*) var eina tegundin á valista sem fannst á athugunarsvæðinu, en hún vex innan athugunarsvæðis Suðurleiðar þar sem mikið af ungun blæðspum var í jaðri lundanna. Blæðsp er talin í *nokkurri hættu* (VU) og hefur verið lagt til að hún verði friðlýst.

Seyðisfjarðarmegin fundust 130 æðplöntur, þar af tvær tegundir sem ekki hafa áður verið skráðar á svæðinu, hrossanál og vætudúnurt. Engar friðlýstar tegundir eða tegundir á valista fundust á þessu svæði.

Tafla 12.10 Fjöldi flétta og æðplanta sem skráðar voru við valkosti sumarið 2020.

| | Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína* |
|---------|------------|---------|-----------|-------------|
| Plöntur | 137 | 100 | 111 | 130 |
| Fléttur | 14 | 53 | 0 | - |

*Seyðisfjarðarmegin

Ýmsar tegundir flétta finnast á veglínunum. Fléttutegundir voru ekki skráðar sérstaklega við vettvangsathugun en Náttúrufræðistofnun Íslands heldur skrá yfir fundarstaði flétta á öllu landinu. Skráðir fundarstaðir flétta eru misgamlir

og hnit eldri skráninga ekki eins nákvæm og hnit nýskráðra fundarstaða. Á vegstæðum Héraðsmegin og í nágrenni þeirra (frá Lagarfljóti við Egilsstaði upp að trjálínu á Fjarðarheiði) hafa áður verið skráðar alls 225 tegundir flétta.

Á Norðurleið eru tíu tegundir flétta skráðar innan vegstæðis og aðrar fjórar skráðar í næsta nágrenni þess. Á Miðleið eru 52 tegundir skráðar innan vegstæðis og ein í viðbót í næsta nágrenni. Það þarf þó ekki að þýða að fjölbreytni flétta sé meiri á Miðleið en Norðurleið því þessi munur gæti stafað af því að ítarlegri skráning hafi verið gerð á Miðleið þar sem stór hluti Norðurleiðar er ekki í alfaraleið. Engir fundarstaðir flétta eru skráðir á því svæði sem aðeins er innan Suðurleiðar.

Egilsstaðaskógur, nærliggjandi skóglendi og Egilsstaðaklettur voru hluti af tillögum Náttúrufræðistofnunar Íslands til náttúruverndaráætlunar 2009-2013, vegna flétta. Á svæðinu sem verndartillagan nær yfir finnast 15 tegundir sjaldgæfra flétta, þar af fimm á valista.

Tvær sjaldgæfu fléttutegundanna sem nefndar eru í tillögum Náttúrufræðistofnunar, gulstika og flatþemba, eru skráðar á veglínunum Mið- og Norðurleiðar. Gulstika hefur aðeins fundist á nokkrum stöðum í birkiskógum á Austurlandi og þó flatþemba finnst nokkuð víða á trjám á Austurlandi er hún mjög sjaldgæf á landsvísi. Auk þess eru sjaldgæfu fléttumar pípuþemba, skrámuklúka og krypplugrös skráðar á Miðleið og í næsta nágrenni Norðurleiðar. Þær vaxa allar gjarnan á trjám og finnast einkum á Austurlandi. Einnig eru tvær fléttutegundir á valista skráðar á Miðleið, grástika (í bráðri hættu) og gullinvarp (í hættu).

12.2 Verndargildi

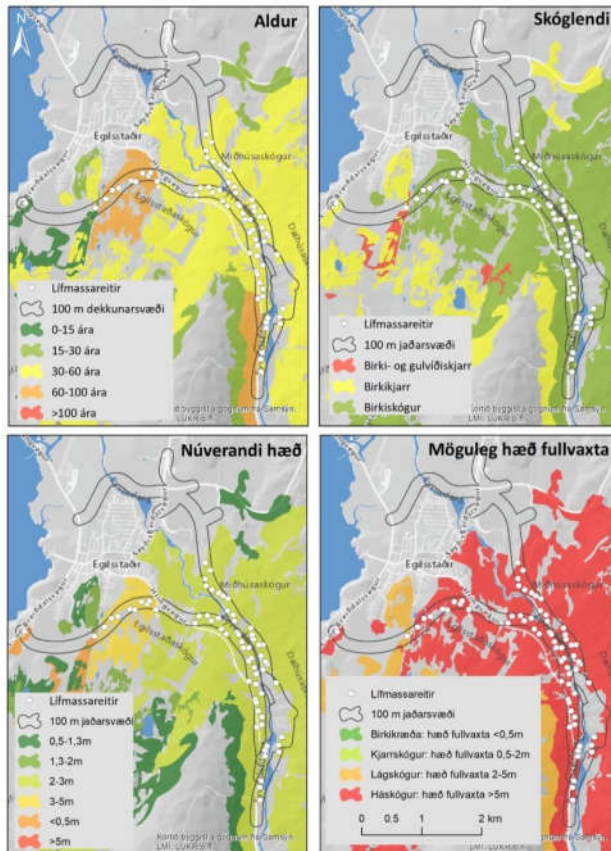
Mikill hluti þess svæðis sem er til skoðunar Héraðsmegin hefur verið tilnefnt til náttúruverndar með einum eða öðrum hætti í gegnum tíðina.

Meginástæður verndar sem tilgreindar hafa verið eru einkum sérstæður gróður og fjölbreytt gróðurfur, ríkulegt fuglalíf, fegurð, jarðfræði og

Commented [SJ90]: Einkennileg niðurstaða enda véfengd!
Engin afsökun að hluti Norðurleiðar ekki í alfaraleið!

Commented [SJ91]: Stangast á við athugasemdina hér næst á undan!

Commented [SJ92]: Sem á þá einnig við um Suðurleið!



Mynd 12.4 Birkiskógur og -kjarr á valkostum veglína Héraðsmegin (Náttúrustofa Austurlands, 2021).

Birkiskógur og -kjarr

Birkiskógur og -kjarr er algengasta vistlendið á öllum leiðum að frátöldum valkostum á Seyðisfirði. Mesta flatarmál birkiskóga og -kjarrs er að finna á Suðurleið, næstmest á Norðurleið og litlu minna á Miðleið (Mynd 12.4). Í umfjöllun og töflum um hlutfall vistgerða á athugunarsvæðum í kafla 12.1 má sjá nánari skiptingu á hlutfalli birkiskógar og -kjarrs fyrir hverja leið.

Samkvæmt kortlagningu Skógræktarinnar (Skógræktin, 2017) var birkiskógurinn á öllum leiðum að mestu 30-60 ára gamall. Þó var hann allt að 60-100 ára gamall á afmörkuðum svæðum, annars vegar þar sem Suðurleið tekur við af Miðleið og fer framhjá Innri Krossásum þar sem blæaspargræðurnar fundust og hins vegar á örliðum bletti vestan núverandi vegar á Eyvindardal, gegnt Hólum. Hæð skógarins er að mestu metin 2-3 m, en 3-5 m á Suðurleið vestan Krossása. Að mati Skógræktarinnar gæti möguleg hæð í öllu skóglendi á athugunarsvæði veglína orðið allt að 5 m og myndi þá flokkast sem háskógur.

Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 njóta sérstæðir eða vistfræðilega mikilvægir birkiskógur og leifar þeirra þar sem eru m.a. gömul tré sérstakrar verndar. Af orðalaginu að dæma er ekki að fullu ljóst hvaða birkiskógur njóta verndar skv. lögnum en ætla má að svo gamall skógur, eins og raunin er með Egilsstaðaskóg, Dalhúsaskóg og Miðhúsaskóg, falli undir sérstæða skóga sem njóta verndar.

Samkvæmt 18 gr. laga um skóga og skógrækt nr. 33/2019, er felling skóga eða hluta þeirra óheimil nema með leyfi Skógræktarinnar. Vegagerðin mun sækja um leyfi til Skógræktarinnar vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Bakkagróður

Auk birkiskóga og votlendra svæða nýtur bakkagróður verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd (nr. 60/2013), þar sem segir m.a. leitast [skal] við að viðhalda náttúrulegum bakkagróðri við ár og stöðuvötn og haga mannvirkjum og framkvæmdum þannig að sem minnst röskun verði á bökkum og næsta umhverfi vatnsins. Bakkagróður var ekki kortlagður sérstaklega, en við bakka þar sem áhrifasvæði valkosta liggja er breytilegur gróður, stundum þrattir

Commented [SJ93]: Þessi ákvæði eiga væntanlega sér í lagi við um Suðurleiðina m.v.t. bls 72 og mats á lífmassa birkiskógarins.



gilbarmar, t.d. í Eyvindarágili klæddir birkikjarri og lyngmóa og stundum flatar áreyrar með krækilyngi, mosum og blóðbergi. Mjög lítt hluti fyrirhugaðra framkvæmda hefur áhrif á bakkagróður og mun að líkindum ekki hafa áhrif á rennsli áa og þar með bakkagróður til framtíðar.

12.3 Lýsing og mat á áhrifum valkosta

Valkostir Héraðsmegin koma til með að raska vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Þessi vistkerfi eru vistfræðilega mikilvægur birkiskógur og votlendi sem er stærra en 2 ha. Samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd ber að forðast að raska ofangreindum vitskerfum nema brýna nauðsyn beri til. Að mati Vegagerðarinnar er óhjákvæmilegt að raska þessum vistkerfum til að tryggja bætt umferðaröryggi og aukna greiðfærni. Rask vegna valkosta á þessi vistkerfi koma helst fram þar sem Hringvegur er færður um Hálsbrekku, þ.e. Miðleið og Suðurleið, og þar sem Suðurleið og Norðurleið liggja fram hjá þéttbýlinu á Egilsstöðum. Mikilvægt er að draga úr langhalla við Hálsbrekku en brekkan er mjög brött með beygjum efst og neðst sem geta skapað varhugaverðar aðstæður í vetrarfærð, sjá nánari umfjöllun um framkvæmdalýsingu í kafla 8.2. Að mati Vegagerðarinnar er það einnig óhjákvæmilegt með hliðsjón af greiðfærni og umferðaröryggis, sér í lagi óvarinna vegfarenda á Fagradalsbraut, og með tilliti til markmiða framkvæmdar að færa þjóðveginn út fyrir þéttbýlið, sjá nánari umfjöllun um Fagradalsbraut, kafla 8.9.2 og umfjöllun um umferðaröryggi kafla 10.3.

Rask á skóg- og votlendi orsakar minni hæfni svæða til að binda kolefni. Einnig geta breytingar orðið á tegundasamsetningu og ágengar tegundir geta náð fótfestu á röskuðum svæðum næst vegum. Rannsóknir hafa sýnt að votlendisgerð, lega vegar um votlendi og jarðvatnsstaða skipta miklu máli varðandi áhrif framkvæmda við vegagerð á gróður.

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 gr. 57 skal leyfisveitandi leita umsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands og viðkomandi náttúruverndarnefndar áður en veitt er leyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðminja og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. grein nema fyrir liggja staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag. Ef um

er að ræða röskun birkiskóga sem falla undir 61. gr. skal einnig leita umsagnar Skógræktarinnar.

Fæstir hektarar gróinna svæða (118,7) raskast ef Miðleið yrði fyrir valinu, enda er minnst þörf á nýrri vegagerð fyrir þann valkost. Þar er meiri hluti raskaðs svæðis birkiskógur, alls 55% eða 65,2 ha, sem er óheimilt að eyða varanlega, að hluta eða heild, samkvæmt lögum um skóga og skógrækt (nr. 33/2019), nema til komi sérstakt leyfi. Ekki er að fullu ljóst hvaða birkiskógar njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd (nr. 60/2013 m.s.br.). Ætla má að svo gamall skógur, eins og raunin er með Egilsstaðaskóg, Dalhúsaskóg og Miðhúsaskóg, falli undir sérstæða skóga sem njóta verndar. Á Miðleið var minnst um votlend svæði, eða samtals 5 ha og engin votlend svæði sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum (nr. 60/2013) vegna stærðar sinnar. Í lögum um landgræðslu nr. 155/2018, 2.gr.d segir að til að stuðla að vernd og sjálfbærri nýtingu lands skuli stefnt að því að hver sá sem veldur spjöllum á gróðri og jarðvegi bæti fyrir það tjón. Vegagerðin mun bæta fyrir þann gróður sem tapast við veglagninguna.

Umfang röskunar gróinna svæða á Suðurleið er áætlaður 192,8 ha. Á þeirri leið yrði raskað mestu umfangi birkiskóga, samtals 93,9 ha eða 49% áhrifasvæðisins. Að sama skapi yrði þar raskað mestu umfangi votlendra svæða, samtals 34,3 ha eða 14% áhrifasvæðisins og einnig mestu af votlendum svæðum sem njóta verndar samkvæmt lögum vegna stærðar sinnar. Að einhverju leyti hefur hluta þessara votlendissvæða þegar verið raskað með skurðum.

Að umfangi yrði mesta rask gróinna svæða á Norðurleið (228,8 ha), enda er það lengsta veglínan. Birkiskógur þar þekur svipað, en þó örlítið stærra svæði en á Miðleið, samtals 66,1 ha eða 29% athugunarsvæðis leiðarinnar. Auk þess er skógrækt á um 11% leiðarinnar, en ræktaður skógur fellur einnig undir skógræktarlög og því bannað að eyða varanlega nema með sérstöku leyfi. Votlend svæði á Norðurleið eru um samtals 17,9 ha, eða 8% og þar eru votlend svæði sem njóta verndar stærðar sinnar vegna. Einhver þeirra eru í jaðri áhrifasvæða, t.d. Taglamýri og því mögulega hægt að hlífa þeim við raski.

Commented [SJ95]: Efast er um að leyfi þessa efnis sé til staðar fyrir Suðurleið og mjög til álitna með hvaða hætti unnt verði að bæta þann háskóg með blæðsp á vólsta, sem þar færi forgörðum og tryggja viðhald þeirrar kolefnisbindingu sem þar er til staðar.

Commented [SJ96]: Sá hluti Dalhúsa- og Miðhúsaskógar sem er í vegstæði er öðru fremur kjarr og ungskógur, þétt á köflum enda fylgir Norðurleiðin nokkuð röskuðu landi m.a. vegna Eskifjarðarlínu og gamalli þjóðleið.

Commented [SJ94]: Ekki liggur fyrir staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag



Á athugunarsvæði valkosti um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin er lítið um birkiskóg/-kjarr, eða samtals 1,3 ha (2%) en skógrækt er á um 4% leiðarinnar. Einnig er þar lítið um votlend svæði, 4 ha eða 6% og engin votlend svæði sem njóta verndar. Þessi svæði eru að mestu í útjaðri áhrifa-svæðis, á skilgreindu efnislosunarsvæði og því hugsanlega hægt að hlífa þeim með góðu skipulagi og hönnun.

Lítil munur var á fjölbreytni æðplantna eftir veglínunum. Flestar tegundir fundust á Norðurleið (137), þar af voru 36 ýmist plantaðar tegundir eða slæðingar í manngerðu og röskuðu landi milli Seyðisfjarðarveggar og Eyvindarár. Á Suðurleið voru staðfestir fundarstaðir blæspar sem er á váliasta og m.a. þess vegna og vegna annarra fágætra plantna, s.s. ferlaufungs og flétta, hefur verið lagt til að Egilsstaðaskógur og nágrenni hans verði friðlýstur (María Harðardóttir o.fl., 2008).

Héraðsmegin hafa 15 sjaldgæfar fléttutegundir, þar af 5 á váliasta, verið skráðar á áhrifasvæði veglína og í næsta nágrenni þeirra, óháð því hvaða veglína yrði fyrir valinu, en staðsetningar eru margar ónákvæmar. Sjaldgæfar fléttur eru meðal annars ástæðan fyrir því að lagt hefur verið til að Egilsstaðaskógur og nágrenni verði friðlýst.

Vægi áhrifa ólíkra leiða á einstaka efnisþætti var metið í skýrslu Náttúrufræðistofu Austurlands og sett fram í eftirfarandi töflum (Tafla 12.11 & Tafla 12.12) Af þeim þáttum sem tengjast gróðurfari var Suðurleið sú leið sem fékk oftast einkunnina verulega neikvæð áhrif, eða í 3 tilvikum af 5 matsþáttum og talsverð neikvæð áhrif í 2 tilvikum af 5. Niðurstöður í töflum eru settar fram án mótvægisáðgerða.

Tafla 12.11 Samantekt mats á vægi áhrifa fyrir einstakar leiðir

| | Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðar- megin |
|------------------|-------------|---------|-----------|-------------------------|
| | Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína |
| Verulega neikvæð | 1 | 1 | 3 | 0 |
| Talsvert neikvæð | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Nokkuð neikvæð | 2 | 2 | 0 | 3 |
| Óveruleg / engin | 0 | 0 | 0 | 0 |

Við vinnslu umhverfismatskýrslu, eftir að rannsóknir fóru fram, var ákveðið að bæta við valkosti um lagfæringu á núverandi vegi Seyðisfjarðarmegin. Veglínan liggur að hluta til utan athugunarsvæðis er því nokkur óvissa til staðar um umfang áhrifa. Nýtt rask er alfarið innan núverandi veghelgunarsvæðis. Áhrif eru þó talin sambærileg valkosti um nýja veglínu.

Í gegnum matsferlið hafa einnig verið lagðar til breytingar á Suðurleið, í samráði við Múlaþing. Annars vegar að bæta við möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæði á Egilsstöðum, og hins vegar að hnika veglínunni til suðurs við tengingu að Selbrekku. Þessar viðbætur liggja að hluta til utan athugunarsvæðis en eru ekki taldar breyta niðurstöðum matsins.

Commented [SJ98]: Tengingin liggur öll um votlendi sem er að hluta til framræst - stærð svæðis sem mun raskast er ekki með í samantekt og gera þarf því grein fyrir áhrifunum

Commented [SJ97]: Hver eru margfeldisáhrif þessarar niðurstöðu?

Tafla 12.12 Mat á vægi áhrifa fyrir ólíka þætti gróðurfars á öllum veglinum, án mótvægisáðgerða (Náttúrustofa Austurlands, 2021).

| | Héraðsmegin Norðurleið | Héraðsmegin Miðleið | Héraðsmegin Suðurleið | Seyðisfjarðarmegin Ný veglina |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vistgerðir | 24 vistgerðir fundust, þar af 2 með mjög hátt verndargildi og forgangsvistgerðir og þekja þær 16 ha (8%) áhrifsvæðis. 7 vistgerðir með hátt verndargildi þekja 98 ha (43%). Framkvæmdum myndi fylgja mikið og óafturkræft rask á vistgerðum með hátt og mjög hátt verndargildi. | 17 vistgerðir fundust, þar af 3 með mjög hátt verndargildi og forgangsvistgerðir og þekja þær 6 ha (5%) áhrifsvæðis. 5 vistgerðir með hátt verndargildi þekja 75 ha (62%). Framkvæmdum myndi fylgja mikið og óafturkræft rask á vistgerðum með hátt og mjög hátt verndargildi. | 21 vistgerðir fannst, þar af 4 með mjög hátt verndargildi og forgangsvistgerðir og þekja þær 35 ha (18%) áhrifsvæðis. 6 vistgerðir með hátt verndargildi þekja 104 ha (54%) leiðar. Framkvæmdum myndi fylgja mjög mikið og óafturkræft rask á vistgerðum með hátt og mjög hátt verndargildi. | 28 vistgerðir fundust, þar af 3 með mjög hátt verndargildi og forgangsvistgerðir og þekja þær 4 ha (6%) áhrifsvæðis. 9 vistgerðir með hátt verndargildi þekja 26 ha (38%). Framkvæmdum myndi fylgja mikið og óafturkræft rask á vistgerðum með hátt og mjög hátt verndargildi. |
| Votlendi | Votlendi á skilgreindu áhrifsvæði þekur 17,8 ha (þar af 7 ha utan jaðarsvæðis). Votlendi >2 ha fundust á leið en þau njóta sérstakrar verndar skv. lögum nr. 60/2013. Framkvæmdum myndi fylgja mikið og óafturkræft rask á votlendi. | Votlendi á skilgreindu áhrifsvæði þekur 5,0 ha (þar af 0,8 ha utan jaðarsvæðis). Engin votlendi >2 ha sem njóta sérstakrar verndar skv. lögum nr. 60/2013 fundust á leið. Framkvæmdum myndi fylgja umtalsvert og óafturkræft rask á votlendi. | Votlendi á skilgreindu áhrifsvæði þekur 34,3 ha (þar af 14,4 ha utan jaðarsvæðis). Votlendi >2 ha fundust á leið en þau njóta sérstakrar verndar skv. lögum nr. 60/2013. Framkvæmdum myndi fylgja mjög mikið og óafturkræft rask á votlendi. | Votlendi á skilgreindu áhrifsvæði þöktu 3,9 ha (þar af 0,1 ha utan jaðarsvæðis). Engin votlendi >2 ha sem njóta sérstakrar verndar skv. lögum nr. 60/2013 fundust á leið. Framkvæmdum myndi fylgja umtalsvert og óafturkræft rask á votlendi. |
| Lífsmassi birkis | Flatarmál birkiskógar á leið er 66,1 ha og meðallífsmassi hárr, 26,5 Mg/ha. Framkvæmdir fælu í sér varanlega eyðingu á hluta skógarins. Sækja þarf um leyfi fyrir slíku til Skógræktarinnar lkv. lögum nr. 33/2019. Stjórnvöld stefna á aukna útbreiðslu birkiskóga, m.a. í samræmi við Parísarsamkomulagið. Framkvæmdir myndu valda mjög miklu og óafturkræfu raski á gömlum skógi sem nýtur verndar í lögum um nr. 60/2013. | Flatarmál birkiskógar á leið er 65,2 ha og meðallífsmassi mjög hárr, 55,0 Mg/ha. Framkvæmdir fælu í sér varanlega eyðingu á hluta skógarins Sækja þarf um leyfi fyrir slíku til Skógræktarinnar lkv. lögum nr. 33/2019. Stjórnvöld stefna á aukna útbreiðslu birkiskóga, m.a. í samræmi við Parísarsamkomulagið. Framkvæmdir myndu valda mjög miklu og óafturkræfu raski á gömlum og þéttum skógi sem nýtur verndar í lögum nr. 60/2013. | Flatarmál birkiskógar á leið er 93,9 ha og meðallífsmassi mjög hárr, 57,9 Mg/ha. Framkvæmdir fælu í sér varanlega eyðingu á hluta skógarins. Sækja þarf um leyfi fyrir slíku til Skógræktarinnar lkv. lögum nr. 33/2019. Stjórnvöld stefna á aukna útbreiðslu birkiskóga, m.a. í samræmi við Parísarsamkomulagið. Framkvæmdir myndu valda mjög miklu og óafturkræfu raski á gömlum og þéttum skógi sem nýtur verndar í lögum nr. 60/2013. | Flatarmál birkiskógar á leið er 1,3 ha. Lífsmassi var ekki reiknaður. Framkvæmdir gætu fallið í sér varanlega eyðingu á hluta skógarins sem er óheimil skv. lögum um skóga og skógrækt (nr. 33/2019). |
| Æðpliöntur | 137 tegundir æðplantna fundust, þar af 36 á röskuðum svæðum, bæði gróðursettar og aðrir slæðingar, en engin á vólsta. Tegundafjölbreytni telst nokkur. Framkvæmdum myndi fylgja umtalsvert og óafturkræft rask á æðplöntum á stóru svæði. | 111 tegundir æðplantna fundust. Tegundafjölbreytni telst nokkur. Gamall ónákvæmur fundarstaður blæspar (á vólsta) er á leið, hún sást ekki við athugun 2020. Framkvæmdum myndi fylgja umtalsvert og óafturkræft rask á æðplöntum á stóru svæði. | 100 tegundir æðplantna fundust. Tegundafjölbreytni telst nokkur. Blæösp (á vólsta) vex á svæðinu og vegna hennar (og sjaldgæfra flétta) hefur verið lagt til að Egilsstaðaskógur og nágrenni verði friðlýst. Framkvæmdum myndi fylgja umtalsvert og óafturkræft rask á æðplöntum á stóru svæði. Ef rétt yrði staðið að hönnun væri mögulega hægt að hlífa vaxtarstöðum blæspar. | 130 tegundir æðplantna fundust, engin þeirra á vólsta. Tegundafjölbreytni telst mikil. Framkvæmdum myndi fylgja umtalsvert og óafturkræft rask á æðplöntum. Vegur liggur að hluta þegar um svæðið. |
| Fléttur | 15 sjaldgæfar fléttutegundir, þar af 5 á vólsta, hafa verið skráðar á áhrifsvæði veglina og í næsta nágrenni. Mjög líklegt er að framkvæmdir fælu í sér óafturkræft rask á sjaldgæfum fléttutegundum. | 15 sjaldgæfar fléttutegundir, þar af 5 á vólsta, hafa verið skráðar á áhrifsvæði veglina og í næsta nágrenni. Vegna þeirra hefur verið lagt til að Egilsstaðaskógur og nágrenni verði friðlýst. Mjög líklegt er að framkvæmdir fælu í sér óafturkræft rask á sjaldgæfum fléttutegundum. | 15 sjaldgæfar fléttutegundir, þar af 5 á vólsta, hafa verið skráðar á áhrifsvæði veglina og í næsta nágrenni. Vegna þeirra hefur verið lagt til að Egilsstaðaskógur og nágrenni verði friðlýst. Mjög líklegt er að framkvæmdir fælu í sér óafturkræft rask á sjaldgæfum fléttutegundum. | Engir fundarstaðir sjaldgæfra flétta eða flétta á vólsta eru skráðir á áhrifsvæði veglinu. |

Commented [SJ99]: Þarf að skilgreina betur m.t.t. sem fram kemur fyrir Suðurleið sem ætla verður að vegi mun meir en hvað Norðurleið varðar en hér túlkað sem jafngilt "Verulega neikvætt"



12.4 Samantekt á niðurstöðu mats á áhrifum á gróðurfar

Allir valkostir Héraðsmegin og athafna- og haugsetningasvæði koma til með að raska birkiskógi sem nýtur verndar samkvæmt náttúruverndarlögum og stuðla að frekari uppbroti hans. Norðurleið kemur jafnframt til með að raska skógrækt. Við veglínur Norðurleiðar og Suðurleiðar eru votlend svæði sem njóta verndar vegna stærðar sinnar.

Leiðirnar taka því til svæðis sem er viðkvæmt fyrir breytingum og þar sem vistkerfi njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum nr.60/2013.

Við mat á vægi áhrifa var Suðurleið sú leið sem fékk oftast einkunnina verulega neikvæð áhrif, eða í 3 tilvikum af 5 matsþáttum sem tengjast gróðurfari og talsverð neikvæð áhrif í 2 tilvikum af 5. Framkvæmdin skerðir töluvert svæði sem er viðkvæmt fyrir breytingum. Áhrif geta verið varanleg og í einhverjum tilvikum óafturkræf. Með mótvægisáðgerðum má draga úr umfangi áhrifa þar sem áhersla er lögð á endurheimt votlendis og skógar, sjá nánar umfjöllun hér á eftir. Áhrif Suðurleiðar eru metin talsvert neikvæð. Viðbót, þar sem möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæði Egilsstaða var bætt við, er ekki talin breyta niðurstöðu matsins.

Norðurleið og Miðleið voru báðar í 1 tilviki af 5 matsþáttum með veruleg neikvæð áhrif og 2 tilvikum af 5 með talsverð neikvæð áhrif. Valkostir fara um svæði sem er viðkvæmt fyrir breytingum geta áhrif verið neikvæð fyrir svæðið. Áhrif geta að einhverju leyti verið óafturkræf. Áhrif eru metin nokkuð til talsvert neikvæð.

Áhrif nýrrar veglínu Seyðisfjarðarmegin og athafna- og haugsetningasvæðis eru talin minniháttar með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess. Áhrifin eru að einhverju leyti tímabundin. Áhrifin eru metin nokkuð neikvæð. Áhrif valkostar um lagfæringu á núverandi vegi eru talin sambærileg valkosti um nýja veglínu, ákveðin óvissa er þó til staðar þar sem hluti valkosta var utan athugunarsvæðis. Nýtt rask vegna lagfæringar er innan veghelgunarsvæðis.

Mótvægisáðgerðir

Með góðri hönnun og skipulagi, auk vandaðra vinnubragða á framkvæmdatíma má leitast við að lágmarka áhrif á gróður. Mikilvægt er að endurheimta gróin svæði, votlendi og skóglendi á móti þeim svæðum sem ekki verður komist hjá að raska við framkvæmdirnar. Mikilvægi þessara vistkerfa verður seint ofmetið vegna kolefnisbindigetu og margs konar vistkerfisþjónustu sem þau veita. Í lögum um landgræðslu nr. 155/2018, 13. gr. kemur fram að við hvers kyns leyfisskyldar framkvæmdir sem geta haft áhrif á gróður og jarðveg sýna sérstaka aðgát til að lágmarka rask og leitast við að endurheimta vistkerfi sem verða fyrir raski.

Farið verður í áðgerðir til að endurheimta votlendi en Vegagerðin hefur staðið fyrir endurheimt votlendis í stað þess votlendis sem hefur verið raskað vegna vegagerðar frá árinu 1996. A.m.k. jafn stórt votlendi og raskast við framkvæmdirnar verður endurheimt. Í janúar 2006 auglýsti Umhverfisstofnun leiðbeiningar um mat á röskun og endurheimt votlendis sem voru unnar í samvinnu við nefnd um endurheimt votlendis. Við gerð leiðbeininganna var notast við rannsóknir Hlyns Óskarssonar á röskun votlendis út frá vegaf framkvæmdum. Niðurstöður sýna að áhrif framkvæmda eru einkum háð votlendisgerð annars vegar og legu vegstæðis hins vegar. Í leiðbeiningum Umhverfisstofnunar um endurheimt votlendis segir: "Votlendisblettir sem eru 5 ha eða minni teljast allir raskaðir ef vegir eru lagðir um þá. Endurheimt svæði skal því vera ígildi þeirra að flatarmáli. Ef vegaf framkvæmd er í jaðri votlendissvæðis skal meta það sérstaklega." (Umhverfisstofnun, 2006).

Endurheimt votlendis sem raskast verður í samstarfi við Votlendissjóð og Landgræðsluna. Leitast verður við að finna sambærileg svæði í nágrenni framkvæmdar til endurheimtar. Til skoðunar er að endurheimta það í núverandi vegstæði Hringvegur um Hálsendann. Endurheimt svæði verða vöktuð í þrjú ár eftir endurheimt til að meta árangur endurheimtar.

Vegagerðin mun einnig endurheimta skóg í samræmi við lög nr. 33/2019 um skógrækt en þar kemur fram að skylt er að ráðast í mótvægisáðgerðir eigi síðar en tveimur árum eftir eyðingu skógar og leita álits Skógræktarinnar um

Commented [SJ100]: Æskilegt væri að gerð yrði betri grein fyrir möguleikum þess að endurheimta votlendi í "Hálsenda". Þar er það aðeins um 0,8ha utan jaðarsvæðis og engin framræsla átt sér þar stað!

Commented [SJ101]: Er ætlaður kostnaður af endurheimt votlendis reiknaður í fyrirbyggjandi kostnaðarmati framkvæmdar. Ætla verður þann kostnað minnst tvöfalt hærrí á Suðurleið en Norðurleið



útfærslu þeirra. Vegagerðin mun einnig leita til Skógræktarinnar hvað varðar þörf á vöktun.

Aðrar aðgerðir felast í vönduðum frágangi og uppgræðslu. Grædd verða upp sár sem myndast t.d. í vegfláa við veglagningu. Tekið verður mið af umhverfinu þegar uppgræðsluáðferðir eru valdar og takmarka eins og hægt er framgang á gengra tegunda í sárin. Hægt er að milda áhrif rasks sem fylgir vegaf framkvæmdum á gróður með því að nota staðarefnivið við frágang svæðisins. Jarðvegi og gróðri verður haldið til haga og jafnað yfir röskuð svæði eins fljótt og kostur er til að endurheimta þann gróður sem fyrir var.

Metið verður hversu stórt gróðurlendi raskast við framkvæmdir og a.m.k. jafn mikið gróðurlendi grætt upp. Við frágang vegarins verða skeringar og fyllingar lagaðar að landinu umhverfis. Röskuð svæði, vegkantar, skeringar, athafnasvæði, haugsetningarsvæði og aflagðir vegkaflar, verða jöfnuð og grædd upp þar sem við á að verki loknu.

Vegagerðin og Umhverfisstofnun hafa gert með sér samstarfssamning hvað varðar útfærslu á frágangi framkvæmdasvæða. Uppgræðsla verður því unnin í samráði við Umhverfisstofnun, viðkomandi landeigendur og sveitarfélög.

Að lokinni uppgræðslu verður fylgst með framvindu gróðurs meðan nýgróður er að festa rætur og svæðið að laga sig að grenndargróðri. Einnig verður fylgst með hvort hætta er á jarðvegsrofi á framkvæmdasvæðinu.

Helstu niðurstöður

Eftirfarandi er samantekt á niðurstöðum mats á áhrifum veglína á gróðurfar:

| Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðarmegin | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi veglína |
| Nokkuð til talsvert neikvæð áhrif | Nokkuð til talsvert neikvæð áhrif | Talsvert neikvæð áhrif | Nokkuð neikvæð áhrif | Óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif |

Áhrif aðalvalkostar á gróðurfar

Vegagerðin leggur til aðalvalkost sem felur í sér Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin. Í heild eru jarðgöng og þessar veglínur taldar hafa nokkuð til talsvert neikvæð áhrif á gróðurfar. Helstu áhrif koma fram Héraðsmegin þar sem Suðurleið fer um vistgerðir sem hafa mjög hátt verndargildi, eru forgangsvistgerðir og njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum.

Aðalvalkostur felur í sér rask á birkiskógi og skógrækt og mun Vegagerðin sækja um leyfi til Skógræktarinnar vegna þess í samræmi við lög nr. 33/2019 um skóga og skógrækt.

Commented [SJ102]: Ekki alls kostar réttmætt m.t.t. þess er að framan greinir að segja að áhrif séu sambærileg fyrir Norður- og Miðleið og þess að á Suðurleið eru svæðin mun stærri og röskunin svo mikið meiri að eðlilegt væri að segja það frekar "Verulega neikvætt" í samanburði við hinar!



| Tegund | Ákvæði | Athugasemd |
|-----------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <i>nokkurri hættu</i> (VU) á váliða. Þó töluleg gögn um stofnstærð og lýðfræði snjótittlinga séu takmörkuð benda allar talningar og athuganir til að þó að stofninn sveiflist umtalsvert fari þeim fækkandi og að fækkunartímabil hafi hafist upp úr aldamótum. |
| Tjaldur | Tegund í nokkurri hættu (VU) | Tjaldar komu einungis fyrir í sniðtalningu á Seyðisfirði en þar fundust fimm pör á áhrifsvæði veglínunnar. Tjaldar eru á váliða sem tegund í <i>nokkurri hættu</i> (VU) þar sem vísitölur frá vetrarstöðvum í NV-Evrópu sýna stöðuga fækkun tjalda síðustu 30 árin en engin innlend gögn eru til sem geta varpað ljósi á stofnþróun tjalds hér á landi. |
| Brandugla | Tegund í yfirvofandi hættu (NT) | Brandugla sást utan athugunartíma en innan sniðs, sunnan við Löngutjörn. Í skýrslu Náttúrustofu Austurlands kemur fram að þekkt sé að branduglur hafi orpið nokkuð reglulega á Fljótsdalshéraði í gegnum tíðina en ekki er vitað hvort að barna hafi verið um varpflugl að ræða. |

Fuglategundirnar flórgoði, heiðlóa, jaðrakan, lómur, lóupræll, spói og straumendur eru ekki í töflunni þar sem þær eru ekki metnar sem tegundir í hættu á váliða. Hins vegar teljast þær tegundir til ábyrgðartegunda skv. Bernarsamningi, þar sem meira en 20% af Evrópustofni þessara tegunda nýtir Ísland til varps.

Heimildir eru fyrir veru flórgoða við Eyvindará og Einbúatjörn, ásamt varpi þeirra á Löngutjörn frá 1979. Heiðlóur og jaðrakanar sáust við punkttalningar á Eyvindarárdal og í sniðtalningum á öllum þremur sniðum, og þóttu þau líklegir varpfluglar á öllum leiðum. Einungis einn lómur sást fljúga yfir við punkttalningar á Suðurleið. Ekki var talið að lómur verpi innan athugunarsvæðis veglína en þó voru heimildir fyrir varpi á Löngutjörn á árum áður. Lóuprælar komu þrisvar fyrir í athugunum, tvisvar í punkttalningum sunnarlega í Eyvindarárdal og í sniðtalningu á Norðurleið. Út frá atferli þeirra var ekki talið að þeir væru þar í varpi en alls ekki er loku fyrir það skotið að lóuprælar verpi á áhrifsvæðum veglína þó að varp hafi ekki verið staðfest.

Spóar komu fyrir á öllum sniðum og á öllum leiðum í punkttalningum, en varpþéttleiki spóa var mestur á veglínu Seyðisfjarðarmegin, eða um 23 pör/km². Straumendur komu einu sinni fyrir í punkttalningu, stakur steggur við

bakka Eyvindarár nálægt ármótum Uppsalaár og Eyvindarár. Ekki var talið að væri um varpflugla að ræða en ekki er útilokað að straumendur verpi við ána eða komi með unga sína þangað eftir klak, en árlega sjást pör neðan Eyvindarárbrúar að vorlagi.

Þéttleiki og fjöldi fugla

Þéttleiki fugla á leiðum var reiknaður út frá punkttalningum í skógi á veglínunum Héradsmegin og á sniðtalningum í opnu landi á veglínu á Seyðisfirði, á Suðurleið og á Norðurleið. Á Seyðisfirði var ekki skóglendi til að telja í og á Miðleið var ekki opið land til að telja í.

Uppreiknaður þéttleiki allra varpflugla í punkttalningum í skóglendi, óháð tegund og leiðum, í öllum 95 punktum, var 668 pör/km². Þéttleiki þúfutittlinga reiknaðist hæstur, 234 pör/km², þar á eftir skógarprestir 219 pör/km² og svo hrossagaukar 171 pör/km². Við útreikninga á þéttleika er miðað við 95% öryggismörk, sjá nánar skýrslu Náttúrustofu Austurlands, viðauka B.

Héradsmegin | Norðurleið: Alls sáust 464 einstaklingar af 17 tegundum eða 376 varppör/óðul 12 tegunda í athugunum á athugunarsvæði Norðurleiðar. Áætlað er, m.t.t. leiðréttinga, að 2.269 pör verpi á áhrifsvæði leiðarinnar.

Skógarprestir voru í mestum þéttleika skv. útreikningum punkttalninga eða 294 pör/km², og þar á eftir voru þúfutittlingar (235 pör/km²) og þar næst hrossagaukar (115 pör/km²).

Samkvæmt útreikningum frá sniðtalningum voru þessar tegundir líka algengastar, en þar taldist þúfutittlingur vera í mestum þéttleika 118 pör/km², skógarprestir 112 pör/km² og hrossagaukar 83 pör/km². Reiknaður þéttleiki annara tegunda á Norðurleið var nokkuð lægri, stelkur 12 pör/km², jaðrakan 7 pör/km² og heiðlóa 5 pör/km².

Engin þeirra varptegunda sem fundust á áhrifsvæði leiðarinnar er á váliða en heiðlóa, jaðrakan, spói og stelkur sem verpa í litlum mæli á svæðinu teljast til ábyrgðartegunda.

Commented [SJ103]: Einbúatjörn löngu komin undir byggð!
Má vera að hér sé um tilvísun að ræða í Króssástjörn og/eða Seltjarnir þar sem flórgoðapör hafa verpt á undanföllum árum.
Krossástjörn eða syðri Seltjörn er rétt í norðurjaðri Suðurleiðar.

Commented [SJ104]: Flórgoðinn löngu hættur að verpa á Löngutjörn



Vægi áhrifa ólíkra leiða á einstaka efnisþætti var metið í skýrslu Náttúrufræðistofu Austurlands og sett fram í eftirfarandi töflum (Tafla 13.7 & Tafla 13.8). Niðurstöður í töflum eru settar fram án mótvægisáðgerða. Ekki var búið að bæta við valkosti um núverandi veg Seyðisfjarðarveg þegar skýrslan var unnin. Sá valkostur felur í sér minnstu breytingu frá núverandi ástandi hvað varðar ónæði og rask á búsvæðum dýra.

Tafla 13.7 Samantekt mats á vægi áhrifa fyrir einstakar leiðir.

| | Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðar- megin |
|------------------|-------------|---------|-----------|-------------------------|
| | Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína |
| Verulega neikvæð | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Talsvert neikvæð | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Nokkuð neikvæð | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Óveruleg / engin | 1 | 0 | 1 | 0 |

Tafla 13.8 Mat á vægi áhrifa fyrir ólíka þætti á öllum veglínunum.

| | Héraðsmegin Norðurleið | Héraðsmegin Miðleið | Héraðsmegin Suðurleið | Seyðisfjarðarmegin Ný veglína |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fuglar | 18 tegundir fugla voru skráðar, þar af 12 varp- tegundir. Af þeim voru 3 tegundir á vólísta og 4 tegundir tegundir á forgangslista. Leiðin liggur í gegnum votlendi, birkiskóg og ræktaðan skóg þar sem þéttleiki fugla var mjög mikill. | 14 tegundir fugla voru skráðar, þar af 7 varptegundir. Af þeim teljast 3 til forgangstegunda en engin á vólísta. Leiðin liggur að miklu leyti nærri eða á núverandi vegstæði, en þó um viðkvæmt skóglendi hvar þéttleiki fugla var mikill. Leiðin er töluvert styttri en aðrir valkostir og heildaráhrif því minni. | 23 tegundir fugla voru skráðar, þar af 12 varp- tegundir. Af þeim voru 4 sem teljast til forgangstegunda en engin á vólísta. Leiðin liggur m.a. um skóglendi og votlendi þar sem þéttleiki fugla var mjög mikill. Að hluta liggur leiðin nærri núverandi vegi (Miðleið). | 14 tegundir fugla voru skráðar, þar af 13 varp- tegundir. Af þeim voru 3 tegundir á vólísta og 5 teljast til forgangstegunda. Vegurinn liggur nú þegar á stórum hluta leiðarinnar og fuglalíf sem þar er til staðar því líklega ekki mjög viðkvæmt fyrir truflun vegna umferðar. |
| Hreindýr* | Hreindýr hafa sjaldan verið skrásett í nágrenni leiðar. Litlir tarfahópar hafa stundum sést seinni hluta vetrar í nágrenni vegstæðis. | Hreindýr hafa sjaldan verið skrásett í nágrenni leiðar. | Hreindýr hafa sjaldan verið skrásett í nágrenni leiðar. | Hreindýr ganga talsvert á veturnum í nágrenni Stafdals og niðurunir Seyðisfjarðarbæ. Fram- kvæmdir gætu haft fælandi áhrif á dýrin, sem líklega myndu ganga til baka eftir lok þeirra. |

*Mat byggir eingöngu á heimildavinnu

Commented [SJ105]: Tafla 13.3 tilgreinir enga á vólísta!

Commented [SJ106]: Þetta hefur verið tilviljun og spurning á hvaða ársstíma skoðunin gerð. Þarna er vítað um branduglu og auk heldur florgoðavarp.



13.4 Samantekt á niðurstöðu mats á áhrifum á dýralíf

Helstu áhrif framkvæmda felast í búsvæðamissi vegna rasks á yfirborði vegna vinnu við vegagerð, jarðgangagerð og á athafna- og haugsetningarsvæði, sérstaklega þar sem farið er um gróið land. Áhrif framkvæmdarinnar á dýralíf geta einnig orðið með óbeinum hætti, t.d. vegna ónæðis af framkvæmdum séu þær í gangi á viðkvæmum varp- eða uppeldistíma.

Þótt að þéttleiki fugla sé nokkuð svipaður á áhrifsvæðum umræddra veglína Héradsmegin er ljóst að með tilliti til heildarfjölda fugla myndi Miðleið hafa minnst rask í för með sér enda hefur sá valkostur í för með sér minnstu þörf fyrir nýrri veglagningu. Leiðin raskar engu að síður töluverðu skóglendi. Ekki er gert ráð fyrir neikvæðum áhrifum á hreindýr. Áhrif Miðleiðar á dýralíf eru metin nokkuð neikvæð. Áhrifin eru metin staðbundin og minniháttar með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum.

Norðurleið er líkleg til að valda meira raski á fuglalífi enda sá valkostur lengstur, fer um fjölbreytt búsvæði og þar eru 3 varptegundir á válista. Áhrifin eru metin nokkuð til talsvert neikvæð. Svæðið er talið viðkvæmt fyrir breytingum og er líklegt að valkosturinn geti haft neikvæð áhrif á fugla. Ekki er gert ráð fyrir neikvæðum áhrifum á hreindýr.

Flestar fuglategundir fundust á Suðurleið en engin varptegunda á leiðinni er á válista. Áhrif Suðurleiðar eru talin nokkuð sambærileg áhrifum á Norðurleið og eru áhrifin metin nokkuð til talsvert neikvæð.

Ekki er viðbúið að ný veglína á Seyðisfirði muni hafa mikil áhrif á fuglalíf á svæðinu enda liggur veglínin sem lögð er til nærri núverandi vegi. Þó þarf að hafa í huga að þrjár varptegundir sem fundust þar eru á válista. Valkosturinn felur í sér litla breytingu frá núverandi ástandi og eru áhrif nýrrar veglínunni Seyðisfjarðarmegin, sem og valkosta um lagfæringu á núverandi vegi, talin óveruleg.

Reikna má með að umferð manna á Fjarðarheiði muni minnka til muna með tilkomu Fjarðarheiðarganga, sem getur haft jákvæð áhrif á fugla og önnur dýr

þar vegna minna ónæðis. Þá gæti minni bílaumferð um Fjarðarheiði dregið úr fugladráði þar sem stafar af árekstrum og fælingu.

Mótvægisáðgerðir

Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á dýralíf verði sem minnst verður reynt að skerða óraskað land sem minnst og græða fljótt og vel upp sár sem myndast t.d. í vegfláa við veglagningu. Sjá nánar umfjöllun um mótvægisáðgerðir vegna rasks á gróðri í kafla 12.4

Helstu niðurstöður

Eftirfarandi er samantekt á niðurstöðum mats á áhrifum veglína á dýralíf:

| Héradsmegin | | | Seyðisfjarðarmegin | |
|-----------------------------|----------------|-----------------------------|--------------------|-------------------|
| Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi veglína |
| Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Óveruleg áhrif |

Áhrif aðalvalkostar á dýralíf

Vegagerðin leggur til aðalvalkost sem felur í sér Suðurleið Héradsmegin og nýja veglínunni Seyðisfjarðarmegin. Í heild eru jarðgöng og þessar veglínur taldar hafa óveruleg – talsvert neikvæð áhrif á dýralíf. Helstu áhrif koma fram Héradsmegin vegna áhrifa á búsvæði fugla.

Commented [SJ107]: Þetta er ótrúlega ónákvæm niðurstaða og röng að ætla sambærilega fyrir Norður og Suðurleið, þar sem hreindýrahóðpar hafa iðulega á síðastliðnum árum sést á neðri hluta Suðurleiðar og þar eru fuglar á válista enda líka væntanlega réttilega metnar fleiri fuglategundir þar.



Bleikjuseiði hafa veiðst í rafveiði öll rannsóknarárin á neðstu stöðinni en ekki í miklum þéttleika en einungis árin 2010 og 2018 á efstu stöðinni. Engin bleikjuseiði hafa hins vegar veiðst ofan ármóta Uppsalaár þar sem þéttleiki urriðaseiða er mestur. Laxaseiði hafa einungis veiðst í rafveiðum árin 2010 og 2012, og voru þau ofan og neðan ármóta Uppsalaár en aldrei á efstu stöðinni.

Tafla 14.1 Vísitala þéttleika bleikju-, urriða og laxaseiða (fjöldi á 100 m²) í rafveiði í Eyvindará.

| Stöð | Ár | Fjöldi seiða á 100 m ² | | |
|---------|------|-----------------------------------|--------|-----|
| | | Bleikja | Urriði | Lax |
| Eyvind1 | 2000 | 0,3 | 1,4 | 0,0 |
| | 2010 | 1,3 | 0,8 | 0,8 |
| | 2012 | 3,5 | 1,8 | 0,3 |
| | 2014 | 0,5 | 8,2 | 0,0 |
| | 2016 | 0,3 | 0,0 | 0,0 |
| | 2018 | 0,3 | 0,7 | 0,0 |
| Eyvind2 | 2010 | 0,0 | 9,7 | 7,3 |
| | 2012 | 0,0 | 20,2 | 0,6 |
| | 2014 | 0,0 | 11,9 | 0,0 |
| | 2016 | 0,0 | 4,9 | 0,0 |
| | 2018 | 0,0 | 7,0 | 0,0 |
| | 2010 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| Eyvind3 | 2012 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | 2014 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | 2016 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | 2018 | 0,9 | 0,0 | 0,0 |

Ekki eru til heillegar skráningar á veiði í Eyvindará, en áin er fiskgeng upp í Miðhúsaskóg (um 17 km). Þar veiðist urriði og bleikja, bæði staðbundin og sem kemur úr Lagarflijóti, en einnig fæst þar einstaka lax og sjóbirtingur sem hrygnir í ánni. Fiskur gengur upp alla Uppsalaá, alveg upp undir Þrándarstaði. Mest veiðist af urriða þar og er hann að veiðast frá ármótunum við Eyvindará og upp að fossi í Finnstaðalandi sem er rétt neðan þjóðveggar við Fossgerði. Veiði í vatnakerfi Eyvindará er nokkuð sveiflukennd eftir árum, líkt og gengur og gerist í dragám á eldri berggrunni landsins. Veiðileyfi hafa verið seld í Eyvindará á Miðhúsum. Efsti veiðistaðurinn í ánni er svokallaður Taglaréttarhylur en þar fyrir neðan og að ósum árinna eru fjölmargir þekktir veiðistaðir.

Tilraunir hafa verið gerðar til fiskiræktar í Eyvindará í gegnum árin og hefur markmið þeirra verið að auka laxagengd í vatnakerfi Lagarflijóts. Þessar tilraunir hafa skilað mismiklum árangri. Á árabílinu 2016-2019 hefur 170 þúsund seiðum verið sleppt í vatnakerfi Eyvindará undir samstarfsverkefni Landsvirkjunar, Veiðifélags Lagarflijóts og Laxfiska ehf. sem miðar að því sama þ.e. að auka laxagengd í vatnakerfi Lagarflijóts. **Mest af þessum seiðum hefur verið sleppt í sleppiþjörn við Uppsalaá þar sem fyrirhuguð veglína á að liggja yfir ef Norðurleið verður valin.**

Botnlægir hryggleysingar

Tvær rannsóknir hafa verið gerðar á hryggleysingjum í Eyvindará. Önnur árið 1980 í tengslum við fiskræktarskilyrði á Héraði og hin árið 2005 í tengslum við efnistöku úr áreyrum í Eyvindarárdal. Rannsóknin árið 1980 sýndi að rykmýslirfur voru ráðandi hryggleysingjahópur (80-90%) í ánni en niðurstöður voru ekki túlkaðar frekar.

Niðurstöður rannsókna sem gerðar voru árið 2005 sýndu að þéttleiki og tegundafjölbreytni botnhryggleysingja var fremur lítil. Þéttleiki hryggleysingja var minnstur í efri hluta árinna (80 einst./m²) en jókst eftir því sem neðar dró og var um 8.100 einst./m² neðan við núverandi brú yfir Eyvindará. Rykmý (Chironomidae) var algengasti hryggleysingjahópurinn á öllum stöðvum með um og yfir 80% hlutdeild af heildarþéttleika. Kulmý (Diamesinae) var ríkjandi efst en bogmý (Orthocladinae) var algengara á neðri stöðvunum.

Commented [SJ108]: Meðal annars af þessum ástæðum hefur verið bent á að æskilegt sé að hvolfa beygjunni á Eyvindarártúninu gamla til norðurs þannig að leiðin komi norðar yfir Uppsalaána og spilli þá ekki heldur "Myllufossi" og umhverfi fornleifa þar.



Mótun landslags

Landið er að mestu leyti mótað af skriði jökla á síðasta jökulskeiði. Þegar loftslag fór kólnandi undir lok Tertíer hófu frost- og þíðuáhrif sífrerans að mola niður yfirborð bergsins og í kjölfarið byrjuðu jöklar að setjast að á fjöllum megineldstöðvanna. Frá austurhlíðum fjallakeðjunnar gátu skriðjöklarnir runnið óhindrað austur til strandarinnar um leið og þeir grófu svokallað Alpalandslag þar sem nú eru Austfjarðafjöll. Þetta landmótunarferli endurspeglast í djúpum dölum og fjörðum en milli þeirra eru hvassbrýndir fjallatindar með stuttum skálum.

Ummerki benda til þess að allt síðasta jökulskeið hafi eggjar og tindar staðið upp úr ísbreiðunni og að löngum hafi mjög íslítið verið í dölum og fjörðum norðan Seyðisfjarðar. Eitt af því sem einkennir mótun dala við langvarandi sífreraástand í jökulvana fjallendi er að dalir verða ekki samhverfir. Hlíðar sem víta móti sól verða jafnan með minni halla og þar brotnar berg meira niður í fjallaeggjum og safnast í ofanverðar hlíðar. Þar er meira niðurbrot vegna tíðari frost-þíðu umskipta í samanburði við skuggahlíðar fjalla. Þaðan sílast svo samfrosin urð niður hlíðarnar þar sem urðin myndar oft fagurskapaðar skriðtungur. Þessi landmótunareinkenni eru mjög sterk í fjallgördunum beggja vegna Seyðisfjarðar og eru einkennin enn greinilegri í bergi gömlu megineldstöðvanna svo sem norðan Loðmundarfjarðar.

Laus jarðlög í dölum og fjarðarbotnum Austurlands eru aðallega malarkennd lög í dalbotnum, tiltölulega afmarkaðir melar úr jökulruðningi og urðartungur sem leiða má líkur til að séu fornt urðarjöklastet frá síðari hluta síðasta jökulskeiðs en hafa löngum verið flokkaðar sem forsöguleg berghlaup.

Verndargildi

Allir valkostir Héraðsmegin fara um svæði á C-hluta náttúruminjaskrá sem er skrá yfir náttúruminjar sem þykir ástæða til að friðlýsa eða friða. Það er austanverður Eyvindarárdalur og Eyvindarárgil, svæði nr. 611 sem er á skrá vegna jarðmyndana. Svæðinu er lýst sem fögru gljúfri, vatnsmikilli bergvatnsá og jökulgarðar. Í skýrslu Jarðfræðistofunnar er bætt við að þar finnst laglegt samspil berglaga, misgengja og bergganga í gljúfrinu (Jarðfræðistofan, 2020).

Auk svæða á Náttúruminjaskrá, hefur Helgi Hallgrímsson náttúrufræðingur gert náttúrumæraskrá sem er yfirlit yfir helstu náttúruverðmæti á Héraði. Allir valkostir varðandi nýjar veglínur Héraðsmegin munu fara um svæðið Eyvindarárgil sem Helgi Hallgrímsson telur hafa miðlungs verndargildi, m.a. vegna jarðmyndana. Norðurleið fer einnig um svæðið Miðhúsaá sem Helgi Hallgrímsson telur hafa miðlungs verndargildi, m.a. vegna jarðmyndana.

Í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 eru verndarmarkmið fyrir jarðminjar, landsslag og víðerni. Ekki verður séð að mögulegar veglínur að gangamunnum Fjarðarheiðarganga stangist á við neinn þeirra liða sem taldir eru upp í framangreindum lögum (Jarðfræðistofan, 2020). Vegagerðin hefur gert eigin verndarflokkun yfir þær jarðmyndanir sem forðast beri að raska þegar efnistaka fer fram til vegagerðar. Samkvæmt þeirri skrá eru engar jarðmyndanir með hátt verndargildi á leiðum að Fjarðarheiðargöngum.

15.2 Lýsing og mat á áhrifum valkosta á jarðmyndanir

Jarðgöng fela í sér rask á jarðmyndunum auk þess sem allir valkostir veglína fela í sér rask á yfirborði. Jarðgöngin eru 13,3 km að lengd, þar af eru 2,1 km innan C-hluta náttúruminjaskrár. Tafla 15.1 gerir grein fyrir lengd og áætluðu umfangi rasks eftir valkostum.

Tafla 15.1 Yfirlit yfir lengd valkosta, áætlað rask og umfang þess innan verndarsvæða sem njóta verndar vegna jarðmyndana. Athafna- og haugsetningarsvæði eru tekin með inn í útreikninga á raski.

| | Lengd (ný veglagning) | Heildarrask | Rask innan verndarsvæðis* |
|------------------------------|--------------------------|-------------|------------------------------|
| Valkostir Héraðsmegin | | | |
| Norðurleið | 10,5 km | 45,3 | 31,3 ha |
| Miðleið | 4,6 km | 28,3 | 28,2 ha |
| Suðurleið | 7,7 km | 37,5 | 30,2 ha |
| Valkostir Seyðisfjarðarmegin | | | |
| Ný veglína | 2,7 km | 22,2 | - |
| Núverandi vegur | 1,5 km | 15,7 | - |

* Innan svæðis nr. 611 á C-hluta náttúruminjaskrár, sem nýtur verndar vegna jarðmyndana.

Commented [SJ110]: Náttúrumæraskrá HH tilgreinir mun fleiri þætti er varða Suðurleið en Norðurleið.

Commented [SJ111]: Fyrir Norðurleið er rask aðeins lítillega meira innan verndarsvæðis þrátt fyrir mun lengri veg en Suðurleiðar.

Commented [SJ109]: Norðurleiðin opnar fólki aðgengi að fagurri náttúru sem mönnum hefur til þessa að mestu verið hulin öðrum en kunnugum.



Í kortahefti í viðauka A má finna grunnmynd valkosta sem sýnir nákvæmari legu veglínunnar ásamt umfangi fyllinga og skeringa.

Héraðsmegin | Norðurleið

Á þeim hluta Norðurleiðar sem liggur nær Egilsstöðum er manggert umhverfi áberandi s.s. ræktarland, bæði tún og skógrækt, og malartekja. Frá Miðhúsaá liggur leiðin langa leið um gróskumikinn náttúrulegan birkiskóg uns komið er inn á aflögð tún við eyðibýlið Dalhús þar sem gangamunninn er.

Leiðin fer yfir vatnslitla á, Uppsalaá, skammt neðan við lága flúð sem nefnist Myllufoss. Flúðin er jarðfræðilega áhugaverð þar sem áin rennur þvert í gegnum berggang. Nálægt veglínunni þar sem hún liggur um birkiskóg eru víða litlir malarhaugar að mestu faldir í kjarrinu og ekki eru áform um að skerða þá. Veglínin fer á brú yfir Eyvindará við Dalhúsahóla. Hólarnir þykja jarðfræðilega áhugaverðir og verða þeir ekki skertir. Sunnan Miðhúsa fer Norðurleið að öllu leyti um land sem er á náttúruminjaskrá en afmörkuð svæði, svo sem gil Eyvindarár, eru viðkvæmari fyrir veglagningu og nálægð vegar en önnur (Jarðfræðistofan, 2020).



Mynd 15.2 Horft suður yfir vegstæði Norðurleiðar sem liggur um gróskumikinn birkiskóg meðfram gili Eyvindarár sem er á náttúruminjaskrá (Jarðfræðistofan, 2020).



Mynd 15.3 Horft suður eftir Norðurleið og fyrirhuguðum gangamunna við Dalhús. Leiðin fer yfir Eyvindará við Dalhúsahóla (Jarðfræðistofan, 2020).

Commented [SJ112]: Rask á ósnortinni náttúru því mun minna en á Suðurleið

Commented [SJ113]: Enda sneiða hönnuðir veglínunnar hjá því að skerða eða raska giliinu.



Héraðsmegin | Miðleið

Miðleið er sameiginleg með Suðurleið frá munna jarðganga við Dalhús, yfir Eyvindará á brú neðan Dalhúsa en svo skilja leiðir neðan Selbrekku er nágast þéttbýlið á Egilsstöðum. Miðleið heldur þar áfram um núverandi Fagradalsbraut í gegnum þéttbýlið en ekki verður fjallað um þann hluta Miðleiðar.

Miðleið vikur til austurs frá núverandi Fagradalsbraut um 0,5 km frá þéttbýli Egilsstaða og skásker Selbrekkuna upp Egilsstaðaháls til austurs út að gili Eyvindará. **Miðleið sunnan þéttbýlis Egilsstaða, fer að öllu leyti um svæði nr. 611 á náttúruminjaskrá, Eyvindarárgil. Það er jarðfræðilega markvert hvað varðar berglög og brotavirkni, með misgengjum og berggöngum sem þverskera gilið. Í skýrslu Jarðfræðistofunnar kemur fram að hefði verið ákjósanlegra að halda veglínuna a.m.k. 75-100 m frá gilbrúninni (Jarðfræðistofan, 2020).**

Á þessum stað liggur núverandi vegur um Hálsbrekku. Brekkan er of brött miðað við hönnunarreglur Vegagerðarinnar eins þær eru í dag og þar er oft slæm vetrarfærð. Vegagerðin telur því þörf á að færa veginn neðar og nær Eyvindarárgili til að bæta hæðarlegu vegarins. **Ekki er möguleiki að færa veglínuna fjær giliinu, líkt og Jarðfræðistofan leggur til, án þess að draga úr ávinningi með færslu vegarins.** Ekki er mikill munur á milli valkosta hvað varðar nálægð við Eyvindará, Norðurleið liggur innan 100 m frá ánni á um 900 m löngum kafla en Suðurleið og Miðleið á um 700 m löngum kafla.

Á syðri hluta Miðleiðar, frá upphafi veglínu og þar til komið er að brúarstæði á Eyvindará, er ekki talið að nýlagning vegar hafi nein neikvæð áhrif á jarðfræðileg atriði, önnur en nálægð við gil Eyvindará. Gil árinna er á náttúruminjaskrá og er það talið hafa jarðfræðilegt mikilvægi sem ber að hafa í huga við brúargerð við ána. Eftir að komið er yfir á austurbakka Eyvindará, er ekkert sem talið er hafa jarðfræðilegt mikilvægi á leiðinni yfir hin gömlu tún Dalhúsa að gangamunna (Jarðfræðistofan, 2020).



Mynd 15.4 Miðleið þar sem veglínar sveigir austur að gili Eyvindará. (Jarðfræðistofan, 2020).



Mynd 15.5 Miðleið við Dalhús þar sem brú er áformuð yfir Eyvindará. (Jarðfræðistofan, 2020).

Commented [SJ114]: Þó leiðin sneiði hjá því að raska sjálfu giliinu er um tölverða skeringu að ræða í "Hálsenda" þar sem fagrir hvammar og klettur mun hverfa undir. Myndir eru ekki góðar í gögnum hvað það varðar að sýna dásæmdir Hálandans.

Commented [SJ115]: Telja verður tölverðan mun á vegna skeringanna sem verða í Hálsendanum á mótss við fossinn og ofanvert þar sem gilið er hvað fallegast

Commented [SJ116]: Enda allt á kafi í skógi og því ýmislegt eftir að koma í ljós ef af verður.



Héraðsmegin | Suðurleið

Suðurleið er sameiginleg með Miðleið frá munna jarðganga við Dalhús, yfir Eyvindará á brú neðan Dalhúsa en svo skilja leiðir neðan Selbrekku. Á þessari leið eru áhrif veglínanna þau sömu. Þaðan sem leiðin aðgreinist Miðleið liggur hún að mestu um mýrar með strjálum lágreistum klapparholtum, náttúrulegan birkiskóg og stuttar spannir yfir ræktuð tún. Ekkert á þessari leið er talið hafa jarðfræðilegt mikilvægi. Nærri upphafi veglínunnar sunnan við þéttbýli Egilsstaða liggur veglínin í gegnum aflangt rismikið klapparholt sem kallar á snyrtilegan frágang að verki loknu (Jarðfræðistofan, 2020). Á þessum kafla hafa verið lagðar til breytingar á Suðurleið í matsferlinu, í samráði við Múlaþing. Annars vegar að bæta við möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæði á Egilsstöðum, og hins vegar að hnika veglínunni til suðurs við tengingu að Selbrekku.



Mynd 15.6 Suðurleið, horft til vesturs. Leiðin liggur yfir birkikjarr, túnjaðra og mýrar. (Jarðfræðistofan, 2020).

Seyðisfjarðarmegin | Ný veglína

Á Seyðisfirði er gangamunni áformaður norðan við Gufufoss og þaðan mun nýr vegur liggja að norðanverðu við núverandi veg að þéttbýlinu. Efnislosunarsvæðið verða norðan við veglínu. Malarhjallar eru neðar í dalnum en þeir hafa að miklu leyti verið nýttir sem fylliefni á undanföllum áratugum þannig að nú hefur mikið gengið á efni þeirra. Ofan á berggrunninum er ýmist þunnur mýrarvegur eða skriðumylsna og klapparbríkur að mestu án jarðvegs. Ekkert þykir jarðfræðilega sérstakt á þeirri leið (Jarðfræðistofan, 2020).

Valkostur um lagfæringu á núverandi veg er ekki talinn hafa áhrif á markverðar jarðminjar.



Mynd 15.7 Á Seyðisfirði er áformað að veglínin verði í lögð yfir tún og golfvöll til hægri við núverandi veg. Undir ræktarlandi eru víðast malarefni strandhjalla sem mynduðust við hærri sjávarstöðu nærri okum síðasta jökulskeiðs (Jarðfræðistofan, 2020).

Commented [SJ117]:birki- og blæsparskóg !!

Commented [SJ118]: Spurning hvort hér sé átt við "Rauðahraun, Krossása og eða Hríshóla" - allt nafntoguð og áberandi kennileyti



15.3 Samantekt á niðurstöðum mats á áhrifum á jarðmyndanir

Að mati Jarðfræðistofunnar skipar gil Eyvindarár hæstan sess með tilliti til jarðmyndana á þeim leiðum sem hér eru til umfjöllunar. Miðleið og Suðurleið munu þvera Eyvindrá á nýrri brú yfir efsta hluta gilsins. Nú eru til staðar tvær brýr yfir neðsta hluta gils Eyvindarár, Seyðisfjarðarvegi, og munu þær standa áfram. Norðurleið mun ekki þvera gil Eyvindarár en þverar þó ána tvisvar, bæði sunnan og norðan gilsins.

Nýir vegir að munnum Fjarðarheiðarganga eru ekki taldir koma til með að raska jarðmyndunum sem telja má yfir meðallagi, varðandi jarðfræðilega sérstöðu eða mikilvægi.

Jarðgöngin koma til með að raska svæði á C-hluta náttúruminjaskrár Héraðsmegin. Áhrif Norðurleiðar, ásamt efnislosunarsvæði, á jarðmyndanir eru talin minniháttar með tilliti umfangs og viðkvæmni svæðis. Áhrifin eru talin staðbundin og metin óveruleg til nokkuð neikvæð.

Áhrif Miðleiðar, ásamt efnislosunarsvæði, eru metin nokkuð til talsvert neikvæð á jarðmyndanir. Áhrifin eru metin minni háttar með tilliti til umfangs svæðis en svæðið, þá helst Eyvindarárgil, kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum. Áhrif á jarðmyndanir eru varanlegar að mestu leyti.

Áhrif Suðurleiðar eru talin sambærileg Miðleið þar sem þær liggja eins á því svæði sem telst viðkvæmast fyrir breytingum. Viðbætur sem komu fram á seinni stigum matsferilsins eru ekki taldar breyta niðurstöðum matsins.

Valkostir Seyðisfjarðarmegin eru taldir hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir. Áhrifin taka til afmarkaðs svæðis þar sem verndargildi er óverulegt.

Mótvægisáðgerðir

Markmið mótvægisáðgerðanna er að koma í veg fyrir, draga úr eða bæta fyrir neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. Efnislosunarstaðir verða staðsettir þannig að hægt sé að fella þá sem best að landi.

Við frágang á skeringum verða svæðin færð í sem upprunalegast horf. Reynt verður að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi.

Helstu niðurstöður

Eftirfarandi er samantekt á niðurstöðum mats á áhrifum veglína á jarðmyndanir:

| Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðarmegin | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------|-------------------|
| Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi veglína |
| Óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif | Nokkuð til talsvert neikvæð áhrif | Nokkuð til talsvert neikvæð áhrif | Óveruleg áhrif | Óveruleg áhrif |

Áhrif aðalvalkostar á jarðmyndanir

Aðalvalkostur felur í sér Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin. Sameiginlega eru jarðgöng og þessar veglínur taldar hafa óveruleg til talsvert neikvæð áhrif á jarðmyndanir. Helstu áhrif koma fram Héraðsmegin vegna brúar yfir Eyvindará.

Commented [SJ119]: Nokkuð samdóma þessari niðurstöðu - Suðurleiðin hefur óneitanlega meiri áhrif til röskunar.



fyrirhugaðar veglínur. Aftur á móti fellur mikið af umframefni til við jarðgangagerð sem ekki mun nýtast við framkvæmdina sjálfa og þarf að koma fyrir á efnislosunarsvæði. Efnislosunarsvæði verður staðsett við báða gangamunna.

Efnislosun á haugsetningasvæði verður mismikil eftir valkostum (Tafla 17.10). Lítil sem engin þörf verður á haugsetningu ef Norðurleið verður fyrir valinu. Haugsetja þarf efni vegna Miðleiðar og Suðurleiðar og er óverulegur munur á milli þessara leiða. Seyðisfjarðarmegin er alltaf þörf á haugsetningu, óháð leiðarvali.

Tafla 17.10 Áætlað umframefni sem verður haugsett, eftir valkostum.

| Norðurleið | Héraðsmegin | | Seyðisfjarðarmegin | |
|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi vegur |
| 29.000 m ³ | 396.500 m ³ | 325.000 m ³ | 363.000 m ³ | 420.500 m ³ |

Gert er ráð fyrir að umframefni sem ekki verður nýtt í vegagerð verði geymt tímabundið í haugum við gangamunna og að það nýtist smám saman til framkvæmda í sveitarfélaginu. Fláar haugsins verða græddir upp til að draga úr áhrifum á ásjón og aðkoma höfð þannig að efnistökusvæði sjáist lítið frá byggð eða Seyðisfjarðarvegi / Hringvegi. Gengið verður frá haugsetningasvæði í lok efnistöku.

Aðstaða verður sett upp í nágrenni við gangamunnann með bráðabirgðatengingu við vegkerfið og því ekki ólíklegt að nokkuð rask verði í tengslum við þá aðstöðu en gert er ráð fyrir að hún verði fjarlægð að loknum framkvæmdum.

Líklegt er að fjöldi starfa skapist vegna umfangs framkvæmda en ekki liggur fyrir hvort verktaki muni setja upp vinnubúðir. Því er óljóst hvort eða hvaða áhrif vinnubúðir kæmu til með að hafa á landslag. Ef til þess kemur að reisa vinnubúðir verður það gert í samráði við sveitarfélag og hlutaðeigandi landeigendur.

Myndir 17.19 – Mynd 17.34 sýna núverandi útlit svæðis og gefa til kynna mögulegt útlit þess eftir að framkvæmdum er lokið. **Allar ásjónarmyndir í heild sinni eru að finna í kortahefti í viðauka A.**

Commented [SJ120]: Fyrir Suðurleið vantar mjög að ekki eru þar fleiri ásjónarmyndir svo sem:
- við myndatökustað 13 til V yfir tenginguna inn á Fagradalsbraut og skeringar í gegnum Rauaðhraun og innri Krossása
- miðja vegin milli myndatökustaða 13 og 14 til austurs upp í og yfir Hálsendann



- Leitast verður við frágang að huga að landslagsheildum með því að halda sömu yfirborðsásýnd fyrir og eftir framkvæmd til að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar.

Í samráði við sveitarfélagið/landeigendur skal fjarlægja bráðabirgðavegi og vinnuslóða sem ekki koma til með að nýtast til frambúðar að loknum framkvæmdum (Náttúrustofa Austurlands, 2021).

Helstu niðurstöður

Eftirfarandi er samantekt á niðurstöðum mats á áhrifum veglína á landslag og ásýnd með tilliti til mótvægisáðgerða:

| Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðarmegin | |
|-----------------------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------|-------------------|
| Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi veglína |
| Nokkuð til talsvert neikvæð áhrif | Nokkuð neikvæð áhrif | Nokkuð til talsvert neikvæð áhrif | Óveruleg áhrif | Óveruleg áhrif |

Áhrif aðalvalkostar á Landslag og ásýnd

Aðalvalkostur felur í sér Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin. Sameiginlega eru jarðgöng og þessar veglínur taldar hafa óveruleg til talsvert áhrif á landslag og ásýnd. Helstu áhrif koma fram Héraðsmegin vegna rasks á skógi.

Commented [SJ121]: Sammála en þó frekast á því að Norðurleiðin fari betur í landinu og verði skemmtilegri að aka.



Rannsóknir sem gerðar hafa verið í Bandaríkjunum benda til að uppbygging dreifðrar íbúðarbyggðar og fyrirtækja með stórum stakstæðum byggingum og víðáttumiklum bílastæðum eigi sér oft stað við hjáleidir sem draga þá að sér þjónustu og atvinnulíf úr miðbæjum. Samskonar niðurstaða var í nýlegri rannsókn sem gerð var á hjáleidum á Englandi að bílsækin starfsemi hafði tilhneigingu til að eiga sér stað við hjáleidarnar. Í rannsókn sem fólst í víðtækri könnun í Bandaríkjunum og Kanada, ásamt samanburði á fyrri rannsóknum á áhrifum hjáleida á atvinnulíf í dreifbýli og þéttbýli undir 50.000 íbúum, kom fram að áhrif geta verið mjög misjöfn á samfélögin sem hjáleidin liggur fram hjá. Bent var á að það efnahagslega og lýðfræðilega samhengi sem um er að ræða á hverju tilviki fyrir sig getur ráðið miklu um hver áhrifin verða. Um samtvinnuð áhrif sé oft að ræða. Rannsóknin benti þó til að umsvíf geti gjarnan aukist meðfram nýju leiðinni. **Á sama tíma minnki neikvæð áhrif mikillar umferðar á svæðinu sem umferðin var leidd fram hjá, s.s. umferðarteppa, slæmt umferðaröryggi og önnur vandamál sem tengjast umferð.**

Í rannsókn, sem fjallaði m.a. um þróun á landnotkun umhverfis áformaða hjáleid hringvegarins norður fyrir Selfoss (Hrafnhildur Brynjólfsson, 2012), kom fram að hjáleidin, sem hefur verið inni á aðalskipulagi síðan 1970, hefur verið hvatinn að því að á Selfossi og í Flóahreppi hafa verið skipulögð verslunar- og þjónustusvæði beggja vegna við hjáleidina. Sú uppbygging sem þar á sér stað hefur yfirbragð gisins úthverfaskipulags með stórum verslunum, vöruskemmum og víðáttumiklum bílastæðum. Þegar hjáleidin var upphaflega sett inn á skipulag átti hún hins vegar að liggja um óbyggt land.

Þúast má við svipaðri þróun fyrir bæði Suðurleið og Norðurleið, eftir því hvor leiðin yrði fyrir valinu. Valkostirnir eru líklegir til að draga að sér verslunar- og þjónustusvæði beggja vegna við hjáleidina.

Tengsl við gildandi skipulag

Hvað varðar samgöngur er í aðalskipulaginu bent á að Egilsstaðir eru á krossgötum Hringvegar og annarra mikilvægra veltenginga til nágrennabyggðarlag. Þess vegna sé mikilvægt að leiðir séu greiðar og að „gatnakerfi innan Egilsstaða sé hannað með tilliti til öruggar og skilvirkar

sambættingar umferðar þeirra sem eru akandi, gangandi og hjólandi. Sá mannföldi sem á leið um Egilsstaði, einkum um ferðamannatímann, færir mannlíf og viðskipti en kallar á að vel sé gengið frá umferðarmannvirkjum“. Löggö er áhersla á „að þetta þá byggð sem fyrir er hér í þéttbýlinu við fljótið, að teknu tilliti til þess að Lagarfljótið og blómlegur atvinnurekstur á Egilsstaðanesi liggja mitt á milli byggðanna á bökkum fljótsins“. Jafnframt er bent á að brjóta þurfi meira land á jöðrum þéttbýlisins fyrir byggðina. Þannig er samkvæmt aðalskipulaginu gert ráð fyrir talsverðu framtíðar byggingarlandi í suðurhluta bæjarins, í átt að legu Suðurleiðar.

Samkvæmt aðalskipulagi er gert ráð fyrir að „athafnasvæði til framtíðar færast að mestu yfir í norðanverðan Fellabæ“. Þannig má gera ráð fyrir að mikilvægi tengingar hringvegarins við athafnasvæðið við Miðás, sem er í sunnanverðum bænum, minnki þegar til lengri tíma er litið, enda er gert ráð fyrir að svæðið við Miðás breytist smám saman „úr blöndu iðnaðar- og athafnasvæðis í blöndu athafna- og miðsvæðis“ sem er algeng þróun slíkra svæða er liggja miðsvæðis í þéttbýli.

Hvað varðar forsendur á sviði heilsu og öryggis kemur fram í aðalskipulaginu að „lífandi miðbær og aðrir aðlaðandi samkomustaðir þar sem fólk hittist stuðl[i] að félagslegu heilbrigði“. Bent er á að hægt sé að ýta undir hreyfingu með því að auðvelda aðgengi að útivistarsvæðum og leggja áherslu á gerð gönguleiða. Í umhverfismati aðalskipulagsins var fjallað um þjóðveginn til Seyðisfjarðar og þar var sýnd svokölluð Melshornsleið sem er á svipuðum slóðum og Norðurleið. Suðurleið hafði ekki komið fram á þessum tíma sem valkostur. Varðandi Melshornsleiðina var bent á að ef hún lægi norðarlega gæti hún stuðlað að dreifðari byggð en æskilegt væri. Ef hún hins vegar yrði löggö sunnar og í gegnum fyrirhugaða byggð þá þyrfti að hægja á umferð um veginn og miða hönnun hans og næsta umhverfis við að auka sem mest umferðaröryggi. Sú leið sem endanlega varð fyrir valinu „meðfram árbakka, milli útivistarsvæðis og blandaðrar byggðar veldur aðskilnaði milli byggðarinnar og árbakkans“. Þá var bent á að þessi leið myndi aðeins nýtast byggðinni þeim megin sem snýr frá árbakkanum en á móti kæmi að ónæði af veginum fyrir íbúa yrði minna og hætta af völdum vegarins ef til vill minni.

Commented [SJ122]: Á vel við um ætluð áhrif Norurleiðar

Commented [SJ123]: Á það þó væntanlega síður við um Suðurleið enda er henni ætlað meir að ramma inn núverandi og væntanlega bygg svo vísað sé til samantektar á niðurstöðum svo og á bls. 153.

Norðurleið er meir miðsvæðis milli núverandi Egilsstaða og Fellabæjar, auk nálægðar við flugvöll með beinni tengingu við stórskipahöfn sem er einstakt til að laða til sín atvinnurekstur.

Þá er Norðurleið mun æskilegri vegna sjúkraflegs og sjúkrahúsaksturs frá fjórðungssjúkrahúsinu á Norðfirði og eða Austfjörðum almennt.



Fram kom í greinargerð með tillögu að miðbæjarskipulaginu árið 2005 að umferð um Fagradalsbraut sé hröð. Umferðin á svæðinu sé hættuleg gangandi vegfarendum og þá sérstaklega börnum. Flöskuháls myndist á miðbæjarsvæðinu yfir ferðamannatímann og í kringum bensínkálann við Egilsstaðavegamót. Lagt var til í tillögu að breytingu á miðbæjarskipulaginu árið 2020 að lækka hámarkshraða á Fagradalsbraut í 30-40 km/klst. á þessum kafla gegnum bæinn. Það er ein veigamesta breytingin sem fram kemur og varðar umferð á þessu svæði.

Til er deiliskipulag af Fagradalsbraut þar sem búið er að ramma inn tiltekna breytingar á götunni og næsta umhverfi hennar sem miða að auknu umferðaröryggi.

Ekki hefur orðið af framkvæmdum samkvæmt skipulaginu en þó er búið að lagfæra gangbraut á Fagradalsbraut vestan við gatnamót Tjarnaráss/Tjarnarbrautar. Þar er komin miðeyja á Fagradalsbraut, betri lýsing og göngustígur sunnan megin götu hefur verið lagfærður. Samkvæmt viðtölum eru gatnamót við Tjarnaráss nú þegar þröng fyrir flutningabíla, einkum þá sem eru með langan festi- eða tengivagn og sem þurfa að komast þessa leið.

18.3 Lýsing og mat á áhrifum valkosta Héraðsmegin á samfélagsþætti

Umferð

Í umferðargreiningu Mannvits (2021), sem gerð er grein fyrir í kafla 10.2, kemur fram að litlar breytingar verði á umferð með Miðleið. Þar er aðallega um að ræða umferð frá Seyðisfirði sem færast með tilkomu jarðganga af núverandi Seyðisfjarðarvegi yfir á Hringveg í Egilsstaðaskógi. Stysta útgáfa þjóðveggar myndi fást með Miðleið. Samkvæmt framkominni tillögu um breytingu á deiliskipulagi miðbæjar er gert ráð fyrir að lækka hámarkshraða um miðbæinn og gert er ráð fyrir hraðatakmarkandi aðgerðum á Fagradalsbraut.

Með Norðurleið myndi umferð minnka mikið á Fagradalsbraut. Umferðin færi þá austan megin frá inn í bæinn um innkeyrslu norðan til í bænum. Fyrir þá

sem eiga erindi inn til Egilsstaða væri það neikvæð breyting svo og þá sem fara tíðar ferðir s.s. vegna vinnusóknar milli Fjarðabyggðar og Egilsstaða.

Meiri óvissa er um færslu umferðar á Suðurleið af Fagradalsbraut. Útreikningar fyrir Suðurleiðina sýna að lítil umferð færast á nýju leiðina af Fagradalsbraut þar sem einni mínútu fljótlega væri að aka gömlu leiðina gegnum bæinn. Fyrirvari er þó settur á þá niðurstöðu þar sem umferðarspárlíkanið gerir ráð fyrir að allir þekki stystu leiðina sem aðeins yrði tilfellið fyrir þá sem eru staðkunnugir. Með Suðurleið er möguleiki á að takmarka umferð stórra bíla um Fagradalsbraut, sjá nánar kafla 10.3.

Umferðaröryggi

Í umferðaröryggisrýni er gengið út frá því að leyfilegur hraði verði 90 km/klst. á nýjum vegum og æskilegur hönnunarhraði 100 km/klst. Leyfilegur hámarkshraði á núverandi vegum verði lækkaður niður í 50 km/klst. í gegnum þéttbýli. Umferð óvarinna vegfarenda er nokkur meðfram núverandi vegi og þverar hann á nokkrum stöðum, sérstaklega á Fagradalsbraut.

Við samanburð kosta eru Miðleið og Suðurleið metnar öruggeri en Norðurleið. Hins vegar sé munurinn milli leiðanna allra lítill og ráðist af aðstæðum sem ekki hefur verið tekið tillit til. Þar getur spilað inn í hversu greiðfær Fagradalsbrautin verði að loknum framkvæmdum og hvort umferð stærri bíla verði heimil þar. Þá mun einnig hafa mikil áhrif á umferðaröryggi og samanburð leiða hvort hámarkshraði á Fagradalsbraut verði lækkaður niður fyrir 50 km/klst. eins og gerð er tillaga um í deiliskipulagi miðbæjarins. Eins og fjallað er um í kafla 8.2.9 um aðgerðir á Fagradalsbraut telur Vegagerðin þær hugmyndir sem settar eru fram í miðbæjarskipulagi um bætt umferðaröryggi ekki raunhæfar. Afar erfitt er að samþætta umferð stórra bíla við þær væntingar sem gerðar eru til umferðar óvarinna vegfarenda og tryggja um leið umferðaröryggi. Þess ber að geta að ökumenn stórra bíla hafa takmarkaða sýn á umhverfi næst ökutækinu. Skoðaðar voru frekari útfærslur að aðgerðum á veginum, í samhengi við veghönnunareglur. Útfærslurnar eru ekki taldar fýsilegar þar sem þær eru ekki líklegar til að koma til móts við markmið framkvæmda sem eru að auka umferðaröryggi

Commented [SJ124]: Enn er nauðsynlegt að minna á hvað áform um að leggja af núverandi vegtengingu upp um Háls hafa neikvæð áhrif að öllu leiti.

Commented [SJ125]: Enn er vert að minna á að tenging er þegar til staðar frá athafnasvæðinu á Miðási út um "Eiðaveg" yfir á væntanlega Norðurleið

Commented [SJ126]: Vegna þess að með núverandi tillögu vegagerðarinnar fær Norðurleiðin ekki notið tengingarinnar austur um Háls - ef sú yrði raunin er stór spurning hvort hún hefði ekki vinninginn. Þá skal einnig minnt á að með slíku væri komin skemmtilegur hringur frá gangnamunna sem er líklegur til að laða að meiri ferðamennsku.



vegfarenda, tryggja greiðari samgöngur og bæta vegasamband og bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi.

Ef Miðleiðin er valin felur það í sér áskorun í tengslum við eflingum miðbæjarins samkvæmt deiliskipulagi hans og einnig hvað varðar að hrinda í framkvæmd deiliskipulagi á og við Fagradalsbraut sem miðar að auknu umferðaröryggi.

Kostir Suðurleiðar og Norðurleiðar, með tilliti til umferðaröryggis, eru að þær minnka umferð í gegnum þéttbýlið. Ókosturinn við þessar hjáleidir eru hins vegar að akstur í heildina eykst. Þá bæta þær við fleiri vegamótum í vegakerfið heldur en Miðleiðin en vegamót hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi. Það á sérstaklega við um Norðurleið.

Ef Hringvegur yrði færður fram hjá Egilsstöðum, annað hvort um Suður- eða Norðurleið myndi Fagradalsbraut falla af þjóðvegaskrá, sjá kafla 8.2.8, og þá mætti hugsa sér að sveitarfélagið geti farið í auknar umferðaraðgerðir í götunni sem henta minni hönnunarfartækjum en Vegagerðin miðar við. Til að mynda væri hægt að setja á veginn hraðahindranir sem eru til þess fallnar að hægja á umferð. Ætla má að leiðin yrði þannig enn frekar óaðlaðandi til gegnumaksturs fyrir ökumenn þungra ökutækja.

Í tilvikum Suðurleiðar verður unnt að takmarka umferð þungra bíla gegnum Egilsstaði, sem er líkleg til að hafa umferðaröryggislegan ávinninginn í för með sér vegna fjölda óvarðra vegfarenda sem fara þar um. Sú aðgerð myndi bæta mjög forsendur til að koma í framkvæmd markmiðum deiliskipulags miðbæjar og deiliskipulags Fagradalsbrautar um að bæta umferðaröryggi og umhverfi götunnar. Búast má við að gera þurfi umferðaröryggisúrbætur á Fagradalsbraut þótt hún verði ekki lengur hluti af hringveginum þar sem gatan yrði áfram mikilvæg fyrir innanbæjarumferðina og þá sem sækja sér verslun og ýmsa þjónustu til Egilsstaða. Þetta gæti falist í að lækka hraða, þrengja og breyta yfirborði götunnar til að auka umferðaröryggi óvarinna vegfarenda.

Ítarlegri umfjöllun um umferðaröryggi má sjá í kafla 10.4 og umfjöllun um aðgerðir á Fagradalsbraut í kafla 8.2.9.

Hljóðvist

Í kafla 21 er nánar gerð grein fyrir útreikningum og kortum Verkfræðistofunnar Mannvits sem sýna hljóðstig miðað við núverandi stöðu og með þeim breytingum sem verða á umferð miðað við Miðleið, Norðurleið og Suðurleið. Útreikningar sýna að hávaði frá umferð í dag er mestur við Fagradalsbraut. Það verða litlar breytingar á reiknuðu hljóðstigi þar vegna Suðurleiðar. Vegna Norðurleiðar mun umferðarhávaði hverfa við nokkur hús við Selbrekku sem snúa að þjóðveginum þar sem umferð um þennan hluta hans leggst af. Hljóðstig þarna mun hins vegar hækka lítillega verði Miðleið fyrir valinu.

Umferðarhávaði mun færast að norðan- eða sunnanverðum bænum eftir því hvort Suðurleið eða Norðurleið yrði fyrir valinu. Miðað við stefnu í gildandi aðalskipulagi um að byggðin á Egilsstöðum skuli fremur þróast til norðurs en suðurs þá má ætla að umferðarhávaði muni valda meira ónæði á íbúðarsvæðum ef Norðurleið verður fyrir valinu. Einnig mun Norðurleið liggja gegnum útivistarsvæði meðfram Eyvindará og við Votahvamm. Suðurleið mun hækka hljóðstig í sunnanverðum bænum en einkum á iðnaðar- og athafnasvæðum við Miðás og syðst í framtíðarbyggingarsvæði fyrir blandaða byggð.

Samskipti fólks

Ferðir barna milli hverfa, s.s. vegna skólasóknar og íþrótta- og tómstundastarfs eru þau samskipti sem líklegt er að þjóðvegur gegnum þéttbýli hafi hvað mest áhrif á. Segja má að öll aðstaða fyrir börn sé norðan Fagradalsbrautar og þurfa börn sem búa sunnan hennar því að þvera þjóðveginn.

Strætóferðir eru í boði innan þéttbýlisins á Egilsstöðum og milli Egilsstaða og Fellabæjar. Aksturinn er skipulagður í samráði við forsvarsmenn fræðslu-, íþrótta- og tómstundamála.

Egilsstaðaskóli er staðsettur í Tjarnarlöndum norðan Fagradalsbrautar. Þar eru rúmlega 380 nemendur og um 80 starfsmenn. Í rannsókn á ferðavenjum grunnskólabarna í nokkrum bæjum þar sem þjóðvegur liggur í gegn (Erna

Commented [SJ127]: Útfærsla og samanburður fyrir Suðurleið er mögulega vísvitandi takmarkaður þar sem ekki er tekið tillit til þess hluta hringvegur sem yrði þá á kaflanum milli Þórsnesvegamóta og Melshornsvegamóta og allra þeirra vegamóta sem þar eru.

Commented [SJ128]: Þetta er talin réttmæt yfirlýsing þó hún virðist í mótsögn við það sem fram kemur hér að framan um **Þróun byggðar í kjölfar færslu þjóðvegur** á bls. 148-149. Nýtt aðalskipulag er er í mótn og í aðdraganda þess mikið í umræðunni nú að þróa íbúðabyggð til suðurs en atvinnustarfsemi til norðurs svo sem gildandi aðalskipulag og umræða til langs tíma hefur staðið til.



Bára Hreinsdóttir, 2017) kom fram að rúmlega fjórðungur grunnskólabarna á Egilsstöðum þarf að þvera þjóðveg á leið sinni til skóla. Þetta hefur þau áhrif að 61% barna sem búa handan þjóðvegarsins var ekið í skólann en aðeins 23% barna sem búa sömu megin og skólinn er.

Leikskólinn Tjarnarskógur er á tveimur starfsstöðvum sem báðar eru norðan Fagradalsbrautar. Íþróttamannvirki eru flest á svæðinu norðan Fagradalsbrautar í grennd við Egilsstaðaskóla. Þar má nefna Vilhjálmsvöll sem er frjálisíþrótt- og knattspyrnuvöllur. Sundlaug er staðsett við hlíðina á grunnskólanum. Útikörfuboltavöllur, strandblakvöllur og frisbí-golfvöllur eru á sömu slóðum. Aðal fótboltavöllurinn er hins vegar staðsettur í Fellabæ og gengur strætó þangað.

Af upptalningu um aðstöðu á svæðinu við og í grennd við Tjarnarbraut má ráða að svæðið hefur mikið aðdráttarafl fyrir bæjarbúa. Í viðtölum kom fram að barnafólk sækist frekar eftir eignum sem staðsettar eru norðan við Fagradalsbraut. Foreldrar hafa talsverðar áhyggjur af ferðum barna yfir þjóðveginn og kallað hefur verið eftir úrbótum á Fagradalsbraut. Fólk sunnan vegarsins sendir síður ung börn ein gangandi í skóla og íþróttir.

Í kafla 8.2.9 er fjallað um mögulegar útfærslur á Fagradalsbraut eftir því hvaða valkostur yrði fyrir valinu. Vegagerðin telur útfærslur sem voru til skoðunar ekki líklegar til að koma til móts við markmið framkvæmda. Vegna aðstæðna við veginn er illgerlegt að útfæra aðgerðir til að bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi. Valkostir um Norðurleið og Suðurleið eru líklegir til að draga úr þeim hindrunaráhrifum og neikvæðu áhrifum sem þung umferð á Fagradalsbraut hefur á samskipti fólks. Miðleið er líklegri til að viðhalda því ástandi.

Verslun og þjónusta

Egilsstaðir hafa þróast sem helsta miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi. Samkvæmt þjónustukönnun Bygðastofnunar (Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018) sóttu 36% íbúa Austurlands þjónustu til fyrirtækja og stofnana á Egilsstöðum á meðan 28% sóttu slíka þjónustu til allra bæjanna í Fjarðabyggð samtals.

Viðmælendur töldu að þjónusta og verslun á Egilsstöðum væri almennt ekki háð því að þjóðvegurinn liggja í gegnum bæinn. Ástæðan sé sú að bærinn sé búinn að festa sig allvel í sessi sem miðstöð verslunar og þjónustu á sínu svæði og að viðskiptavinir muni almennt halda áfram að koma þrátt fyrir að þjóðvegaumferðin sé ekki öll leidd í gegnum bæinn.

Áhrif á útivist og útivistarsvæði

Allar leiðirnar þrjár hafa á einhvern hátt áhrif á útivistarsvæði en á misjafnan hátt, sjá nánar kafla 20. Miðleiðin liggur í grennd íþróttamannvirkja og almenningsrýma miðsvæðis á Egilsstöðum, s.s. miðbæinn, og hefur því ákveðin hindrunaráhrif hvað varðar aðgengi þeirra sem eru hjólandi og gangandi. Fagradalsbrautin hefur einnig hindrunaráhrif fyrir ferðamenn sem dvelja á tjaldstöði bæjarins en vilja sækja í þessa útivistar- og tómstundaaðstöðu innan bæjarins.

Norðurleið liggur í meira mæli en Suðurleið nálægt útivistarsvæðum s.s. meðfram Eyvindará og að hluta til um svæði á Náttúruminjaskrá sem geta haft gildi fyrir útivist. Þrátt fyrir að Suðurleið liggja fjær útivistarsvæði liggurhún um náttúru sunnan bæjarins sem getur haft mikið útivistargildi í framtíðinni.

Í viðtölum komu áhrif á útivist ekki mikið til umræðu fyrir utan það að áhrif á útivistarsvæði innanbæjar eru talsverð vegna legu þeirra rétt norðan Fagradalsbrautar sem hefur áhrif á aðgengi að þeim. Einnig var bent á að í grennd Suðurleiðar sé falleg náttúra sem getur hentað til útivistar þrátt fyrir að formleg notkun á svæðinu og formleg stefna um verndun þess sé minni en svæða í grennd við Norðurleiðina.

Áhrif á þróun byggðar

Varðandi mismunandi áhrif Norðurleiðar og Suðurleiðar á þróun byggðar á Egilsstöðum fer það mjög eftir meginstefnu sveitarfélagsins um það í hvaða átt byggðin skuli þróast. Aðalskipulagið leggur áherslu á þéttingu og þróun til norðurs eins og rakið hefur verið að framan. Í viðtölum sem tekin voru vegna þessa verkefnis komu hins vegar fram mismunandi sjónarmið hvað þetta varðar.

Commented [SJ129]: Norðurleiðin opnar fólki aðgang að þessum náttúruperlum sem til þessa hafa að mestu verið almenningi ókunnar.

Commented [SJ130]: Þessi svæði með Suðurleið í raun verið lokað vegna afstöðu landeigenda enda má ætla að girt verði meðfram til að hindra lausgöngu og óvelkomna umferð almennings.



Miðleið er sú leið sem er líkust því ástandi sem það er í dag og gert ráð fyrir að umferð frá Hringvegi fari um Fagradalsbraut.

Norðurleið og Suðurleið eru líklegar til að draga að sér verslunar- og þjónustusvæði beggja vegna við hjáleidina. Norðurleið er svipuð Melshornsleið sem er á aðalskipulaginu, hún liggur um og við áformuð stækkunarsvæði Egilsstaða til norðurs. Þannig nýtist hún til að skapa tengingar innan byggðarinnar, s.s. með nýjum vegamótum og brú á Eyvindará en jafnframt veldur leiðin áskorunum í þessum hluta Egilsstaða sem fylgja þjóðvegi í þéttbýli.

Suðurleið fellur að sumu leyti betur að áherslum aðalskipulagsins. Hún rammur þéttbýlið inn að sunnanverðu og leiðir þjóðvegaumferðina fram hjá. En eins og fram hefur komið er ekki ósennilegt í ljósi reynslunnar annarsstaðar frá að sú leið sem valin er muni síðar meir hafa áhrif á þróun byggðar innan þéttbýlisins.

18.4 Samantekt á niðurstöðu mats á áhrifum á samfélag

Fjarðarheiðargöng eru talin koma til með að hafa jákvæð áhrif fyrir samfélagið á Austurlandi í heild. Áhrifin eru á svæðisvísu og talin bæta hag fjölda fólks. Þegar horft er til samfélagslegra áhrifa Seyðisfjarðarmegin er ekki talinn munur á milli valkosta Seyðisfjarðarmegin hvað varðar byggðaþróun, atvinnulíf, umferð og samskipti fólks. Áhrif eru metin verulega jákvæð.

Þrátt fyrir að þjóðvegurinn við og í gegnum Egilsstaði hafi á sínum tíma verið ein helsta forsendan fyrir vexti og viðgangi bæjarins þá er Fagradalsbraut sem hluti af þjóðvegakerfinu talin vera farin að hafa neikvæð samfélagsleg áhrif á byggðina sitt hvorum megin vegar, hvað varðar umferðaröryggi, hindrunaráhrif og samskipti fólks.

Í umhverfismatsvinnu hefur Vegagerðin borið saman ólíkar útfærslur á Fagradalsbraut í því skyni að draga úr neikvæðum áhrifum þjóðvegarins á samfélag. Með hliðsjón af hlutverki vegarins og aðstæðum við veg, s.s. langhalla, telur Vegagerðin að útfærslurnar ekki raunhæfar og ekki líklegar til að koma til móts við markmið framkvæmda. Miðleið felur í sér að

Fagradalsbraut verði enn þjóðvegur. Neikvæð áhrif eru staðbundin, ótímabundin og þó nokkur fjöldi fólks verður fyrir áhrifum. Miðleið er líkleg til að hafa nokkuð til talsvert neikvæð áhrif fyrir svæðið.

Valkostir um Norðurleið og Suðurleið eru báðir líklegir til að draga úr þeim hindrunaráhrifum og neikvæðum áhrifum sem hafa skapast með þjóðvegi í gegnum bæinn. Með þessum valkostum fellur Fagradalsbraut af þjóðvegaskrá.

Norðurleiðin færir álag frá Fagradalsbraut norður fyrir bæinn þar sem lítil byggð er í dag. Samkvæmt stefnumótun í gildandi skipulagi er gert ráð fyrir megin uppbyggingarsvæði verði staðsett norðan við Norðurleið, þannig að þjóðvegur yrði aftur kominn í gegnum bæinn. Suðurleið fellur betur að gildandi skipulagi og þeim þáttum sem varðar byggðaþróun, atvinnulíf, umferð og samskipti fólks. Norðurleið eru þannig talin hafa nokkuð jákvæð áhrif. Áhrif eru talin jákvæð fyrir svæðið en geta verið tímabundin. Suðurleið er metin hafa talsvert jákvæð áhrif. Tekið skal fram að ef skipulag á Egilsstöðum tekur breytingum kann það breyta vægiseinkunn þessara tveggja valkosta.

Helstu niðurstöður

Eftirfarandi er samantekt á niðurstöðum mats á áhrifum veglína á samfélag:

| Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðarmegin | |
|---------------|-----------------------------|-----------------|--------------------|-------------------|
| Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi veglína |
| Nokkuð jákvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Talsvert jákvæð | Verulega jákvæð | Verulega jákvæð |

Áhrif aðalvalkosta á samfélag

Vegagerðin leggur til aðalvalkost sem felur í sér Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglína Seyðisfjarðarmegin. Í heild eru jarðgöng og þessar veglínur taldar hafa talsvert til verulega jákvæð áhrif á samfélag.

Commented [SJ131]: Nýbyggingarluta suðurleiðar er ætlað að ramma inn byggðina frekar en Norðurleiðin og mun því ekki í sama mæli "draga að sér....." fyrst um sinn. Uppbygging með Norðurleiðinni tengist einnig mun betur svæðum norðan Laagarfljóts og verður jafnframt með góða tengingu til allra fjarða, sér í lagi Borgarfjarðar og Seyðisfjarðar, sem nú hlutar sveitarfélagsins.

Commented [SJ132]: Norðurleiðin myndi strax byrja að hafa þau áhrif til góðs fyrir þróun byggðar og atvinnulífsins sér ilagi enda það undirstaða samfélagsins.

Commented [SJ134]: Algerlega ósammála þessari niðurstöðu og talið er að Norðurleiðin myndi hafa "Verulega jákvæð" áhrif á samfélagið

Commented [SJ133]: Þess vegna er svo mikilvægt að henni verði áfram viðhaldið með tengingu asutur um Háls og ásamt með Norðurleiðinni ynni sú framkvæmd áfram best að vexti og viðgangi þéttbýlisins.



færa veggstæði Norðurtún, á mörkum þéttbýlisins. Veglínar er þar í um 80-200 m fjarlægð frá íbúðarhúsum.

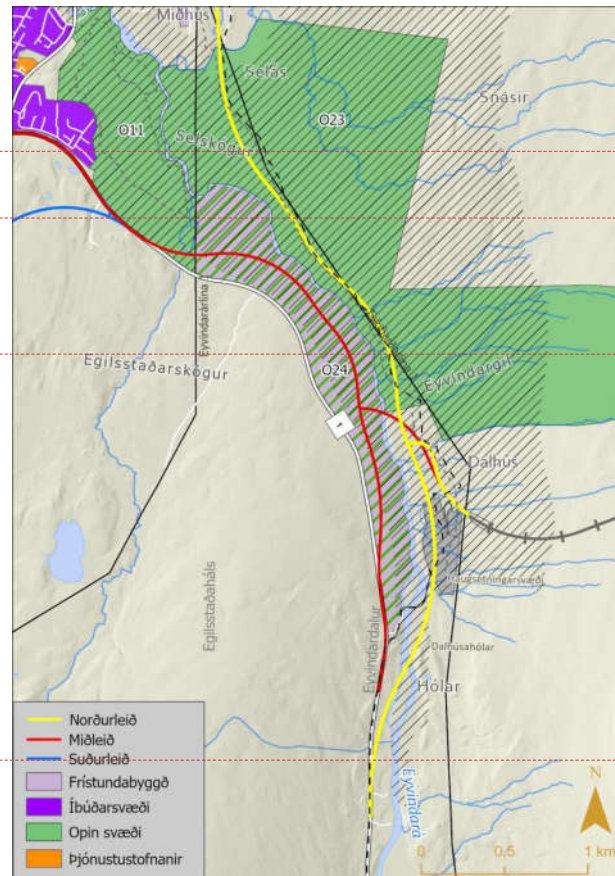
Við Eyvindará liggur vegurinn í gegnum svæði þar sem skólphreinsistöð er fyrirhuguð. Undirbúningur er langt á veg komin en ekki liggur fyrir staðfest deiliskipulag.

Leiðin þverar Eyvindará og liggur um svæði sem er skilgreint sem opið svæði til sérstakrar nota í Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028, útivistarsvæði við Eyvindará (O13), ýmist um kjarr eða tún. Þaðan þverar leiðin Uppsalaá og fer um svæði sem skilgreint er sem megin vaxtarsvæði byggðar á Egilsstöðum (L1) og fyrirhugað athafnasvæði í Eyvindarárlandi (A5). Þessi svæði eru í dag að mestu kjarri vaxin svæði. Þar sem Norðurleið fer yfir Uppsalaá fer hún yfir Mylluhvamm við Myllufoss í Uppsalaá, en þar er seiðasleppiþjörn. Vestan við Uppsalaá fer leiðin um losunarsvæði fyrir garðaúrgang.

Breytingar verða gerðar á Borgarfjarðarvegi og Seyðisfjarðarvegi þar sem þeir tengjast Norðurleið. Ný tenging frá Norðurleið að Borgarfjarðarvegi til norðurs liggur í tæplega 90 m fjarlægð frá íbúðarhúsinu Stakkabergi. Við Seyðisfjarðarveg og Borgarfjarðarveg liggur jarðstrengur Landsnets, Lagarfosslína 1 sem breytingar á tengingu veganna munu þvera. Norðurleið mun liggja í um 100 m fjarlægð frá tengivirki RARIK við Eyvindará. Frá spennivirkinu liggur Norðurleiðin að stærstum hluta meðfram Eskifjarðarlínu 1, sjá nánari umfjöllun um áhrif Norðurleiðar á háspennulínur Landsnets í kafla 19.1.1.

Frá vegamótum við Borgarfjarðarveg liggur veglínar um skógi og kjarri vaxið land upp með Eyvindará, en á kafla við Steinholt liggur hún á 200 m kafla í jaðri túna. Í landi Miðhúsa er veglínar í um 180 m fjarlægð frá 3 orlofshúsum BHM en eitt orlofshús í viðbót er aðeins lengra frá veglínunni, eða í um 230 m fjarlægð.

Norðurleið liggur í gegnum svæði sem er skilgreint sem opið svæði til sérstakrar nota, Miðhúsaskóg (O23). Svæðið er ætlað til útiveru og náttúruskoðunar og er ekki gert ráð fyrir öðrum mannvirkjum á svæðinu en þeim sem tengjast almennri útiveru og náttúruskoðun. Á þessum stað fer



Mynd 19.2 Valkostir Héraðsmegin og landnotkun við Dalhús samkvæmt Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028.

Commented [SJ135]: Athugasemdum var skilað við deiliskipulag stöðvarinnar hvað þetta varðar

Commented [SJ136]: Norurleiðin er því talin mikilvæg til þróunar byggðar og athafnasvæða norðan Eyvindarár, þar sem þau munu með þessu liggja vel flugvellinum og tengingu til Austfjarða.

Commented [SJ137]: Þess vegna hefur verið bent á að færa veggstæði norðar um Eyvindarártúnin í hvelfdan boga, sem ekki aðeins hlífir þá Mylluhvamm og Myllufossi heldur dregur það einnig úr hallanum á veginum ofan/austan árinna.

Commented [SJ138]: Miðhúsaás ber sem hljóðmön á milli vegar og húsanna



veglinan sömuleiðis um svæði á C-hluta náttúru-minjaskrár, sjá nánari umfjöllun í kafla 19.2. Samkvæmt aðalskipulagi er stefnt að því að Selskógur, Miðhúsaskógur og Dalhúsaskógur, ásamt Eyvindarárgili, verða friðlýstir sem fólkvangur, þ.e. þeir hlutar þessara svæða sem eru í eigu sveitarfélagsins og ætlaðir til útivistar og almenningsnota.

Á aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs er sýnd reiðleið ofan byggðarinnar á Egilsstöðum. Hún liggur yfir Eyvindarárgil og í gegnum þéttan skóg í Egilsstaðahálsi en er ekki fær í dag.

Norðurleið fer yfir Miðhúsaá á nýrri brú. Veglinan heldur svo áfram upp með Eyvindará um skógivaxið svæði og um gömul tún Dalhúsa þar sem verða vegamót við Seyðisfjarðarveg og að jarðgöngum. Hringvegurinn heldur svo áfram upp með ánni að austanverðu þar sem verður brú á Eyvindará. Veglinan liggur á þessum kafla um Dalhúsahóla, sem eru með hátt verndargildi samkvæmt Náttúrumæraskrá Fljótsdalshéraðs. Eyvindará fellur um eyrar á kaflanum þar sem hún verður brúuð þar sem Norðurleið tengist aftur núverandi Hringvegi. Haugsetninga- og athafnassvæðið er eins fyrir alla valkosti Héradsmegin og er staðsett á gömlu túnunum við Dalhús á landbúnaðarsvæði.

Með vísan í umfjöllun um áhrif færslu þjóðvegjar á þróun byggðar í kafla 18.2 má búast við því að Norðurleið komi til með að draga að sér verslunar- og þjónustusvæði beggja vegna við hjáleiðina. Þar sem Norðurleiðin tengist Hringvegi er landnotkun skilgreind sem þjónustustofnanir í aðalskipulagi, sunnan við Norðurleið. Að öðru leyti liggur leiðin meðfram íbúðarsvæði eða um opin svæði.

Framkvæmdasvæði Norðurleiðar fer um flestar jarðir af valkostum Héradsmegin eða um 13 jarðir, þar af eru 10 í einkaeigu. Sjá nánar kafla 7 um eignarhald og innviði. Norðurleið hefur ekki áhrif á deiliskipulagsgerðir sem eru í gildi.

Héradsmegin | Miðleið

Miðleið liggur á um 300 m kafla um miðbæ Egilsstaða þar sem er mikil umferð gangandi vegfarenda. Sunnan vegarins, milli Lagaráss og Seláss er

íbúðahverfi, með húsum í um 50 m fjarlægð frá vegi. Annars eru ýms verslunar- og þjónustufyrirtæki við veginn.

Frá Selás að vegamótum við Tjarnarás/Tjarnarbraut, á um 50 m kafla, eru verslunar- og þjónustufyrirtæki norðan vegar en íbúðahverfi sunnan hans.

Þar eru íbúðarhús í um 60 m fjarlægð frá vegi. Á kaflanum milli Lagaráss og Tjarnarás/Tjarnarbrautar, þar sem eru íbúðarhús sunnan vegar, er Hringvegurinn brattur: Hringvegurinn liggur svo meðfram Selbrekkuhverfi á um 450 m löngum kafla og þar eru íbúðarhús í um 40 m fjarlægð frá vegi.

Austan við Selbrekkuhverfi, frá vegamótum að úthúsi, liggja Miðleið og Suðurleið eins. Veglinan sveigir frá núverandi hringvegi við Egilsstaðaháls og fer þar um svæði sem í aðalskipulagi er skilgreint sem blönduð notkun fristundabyggðar (F28) og svæði sem er ætlað til útiveru og náttúruskoðunar (O24). Á þessu svæði er ekki gert ráð fyrir öðrum mannvirkjum á svæðinu en þeim sem tengjast almennri útiveru og náttúruveru.

Þetta svæði er að mestu skógi vaxið. Veglinan liggur meðfram Eyvindará og fer um svæði á C-hluta náttúru-minjaskrár. Gengt gömlu túnunum Dalhúsa verða vegamót við Seyðisfjarðarveg og mun vegurinn liggja þar yfir Eyvindará á brú og liggja um gömul tún Dalhúsa að jarðgöngum. Hringvegurinn heldur áfram meðfram Eyvindaránni þar sem hann tengist núverandi Hringvegi, suður af göngunum.

Framkvæmdasvæði Miðleiðar fer um flestar jarðir af valkostum Héradsmegin eða um þrjár jarðir, sem eru allar í einkaeigu. Sjá nánar kafla 7 um eignarhald og innviði. Miðleið liggur að sex gildandi deiliskipulagsgerðum. Það eru deiliskipulag Selskógar, deiliskipulag Selbrekku 1. Og 2. Áfanga, deiliskipulag við Fagradalsbraut, deiliskipulag Lagaráss og deiliskipulag miðbæjar Egilsstaða. Miðleið er ekki líkleg til að hafa áhrif á ofangreindar deiliskipulagsgerðir. Fyrirvari er þó settur á þá niðurstöðu í ljósi umfjöllunar um aðgerðir á Fagradalsbraut ef Miðleið yrði fyrir valinu, sjá kafla 8.2.9. Þar kemur fram að skoða þyrfti betur útfærslu, ef farið verður í að útbúa undirgöng til að tryggja aðgengi gangandi og hjólandi yfir Fagradalsbraut..

Commented [SJ139]: "Selskógur" í almennu tali er á mynd 19.1 og .2 ranglega merktur austan ár en er í raun svæði merkt 011. Svæðið þarna austan ár almennt nefnt "Miðhúsaskógur"

Commented [SJ140]: Norðurleiðin er æskileg til að opna svæðið betur fyrir almennungi

Commented [SJ141]: "Eyvindarárgil" er hvergi fært hestum það best er vitað!!

Commented [SJ142]: Veglinan liggur ekki um "Dalhúsahóla" þar sem henni er af ásetningi sem betur fer beint framhá hólunum!!

Commented [SJ143]: Ætla má að svæði til haugsetningar verði langt frá því eins stórt fyrir Norðurleiðarval þar sem efnið úr göngunum getur farið meir beint út til uppbyggingarveginum og nýttist þar að mestu.

Commented [SJ144]: Álitamál hefur þótt um uppbyggingu íbúðarsvæða vegna óhagstæðari veðráttu en víðast hvar sunnan árinna

Commented [SJ145]: Klárlega kostur að deila arðinum af framkvæmdinni á fleiri hendur! Lengsti kaflinn í eigu Múlaþings, sem auðveldar samningagerð og færir arðinn til samfélagsins beint.



Héraðsmegin | Suðurleið

Suðurleið mun liggja frá Skriðdals- og Breiðdalsvegi, um 1,5 km suður af Egilsstaðavegamótum. Vegamótin verða í jaðri suðursvæðis (L4) þar sem gert er ráð fyrir lágreistri byggð samkvæmt Aðalskipulagi Fljótaldshéraðs 2008 – 2028. Þaðan mun leiðin liggja um skilgreint landbúnaðarsvæði í jaðri þéttbýlis. Suðurleið mun liggja nálægt fyrirhuguðu íbúðarsvæði (B3) og svæði þar sem áætluð er verslun og þjónusta (T7 og V5) (Mynd 19.1).

Með vísan í umfjöllun um áhrif færslu þjóðvegjar á þróun byggðar í kafla 18.2 má búast við því að Suðurleið, líkt og Norðurleið, komi til með að draga að sér verslunar- og þjónustusvæði beggja vegna við hjáleiðina. Í dag gerir aðalskipulagið fyrir afmörkuðu svæði fyrir verslun og þjónustu í þessum hluta þéttbýlisins.

Á þessum hluta leiðarinnar fer vegurinn um Egilsstaðaskóg og er svæðið að mestu kjarri- og skógvaxnir klapparásar í dag. Eftir því sem farið er nær núverandi Hringvegi er einnig er farið um tún og framræst land. Þar sem Suðurleið og Miðleið sameinast eru nautahús Egilsstaðabýlisins í um 180 m fjarlægð en þau eru í um 200 m fjarlægð frá núverandi vegi.

Í gegnum matsferlið hafa verið lagðar til breytingar á Suðurleið, í samráði við Múlaþing. Annars vegar að bæta við möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæði á Egilsstöðum, og hins vegar að hnika veglínunni til suðurs við tengingu að Selbrekku í þeim tilgangi að varðveita betur mögulega byggingalandi suður af Selbrekku. Tenging að athafnasvæði á Egilstöðum fer að hluta um svæði sem er skilgreint sem opið svæði í Aðalskipulagi Fljótaldshéraðs 2008 – 2028., Hamrar O5. Tillagan um að hnika veglínunni sunnar fer um svæði sem í aðalskipulagi er skilgreint sem landbúnaðarsvæði í aðalskipulagi. Með tilfærslunni myndi veglínar fara alveg upp að nautahúsi Egilsstaðabýlisins og liggja á stærra kafla um tún og framræst land.

Frá tengingu við Miðleið að jarðgöngum við Dalhús liggja Suðurleið og Miðleið eins, sjá umfjöllun hér að ofan. Framkvæmdasvæði Suðurleiðar fer um fjórar jarðir sem eru allar í einkaeigu. Sjá nánar kafla 7 um eignarhald og innviði. Suðurleið hefur ekki áhrif á deiliskipulagsgerðir sem eru í gildi.

Seyðisfjarðarmegin: Ný veglína og núverandi vegur

Á Mynd 19.3 má sjá valkost um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin og valkost um núverandi veg, ásamt landnotkun samkvæmt Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 2010 – 2030. Seyðisfjarðarmegin er gangamunninn nálægt núverandi vegi

við Gufufoss. Athafna- og haugsetningasvæði eru á svæði sem skilgreint er með óbyggð svæði. Gangamunni, athafna- og haugsetningasvæði og hluti veglínunnar eru innan grannsvæðis vatnsverndar.

Ný veglína fer um deiliskipulag Fjarðarvirkjunar en hefur ekki áhrif á mannvirki virkjunarinnar; sjá nánar umfjöllun í kafla 19.1.2. Veglínar er færð ofar í hlíðina fyrir ofan núverandi veg til að draga úr langhalla vegarins. Þar liggur vegurinn yfir Hagavöll, golfvöll Golfklúbbs Seyðisfjarðar. Áformað er að færa völlinn suður fyrir núverandi veglínu og standa yfir viðræður milli Vegagerðarinnar, Golfklúbbs Seyðisfjarðar og Múlaþings um útfærslu þeirrar framkvæmdar, sjá nánar umfjöllun í kafla 19.1.3.

Frá golfvöllum liggur veglínar í jaðri svæðis sem afmarkað er í Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 2010-2030 fyrir hestamennsku og þaðan yfir gamla námu en svæðið er skilgreint sem athafnasvæði í aðalskipulagi. Við Drottningalæk er vatnshreinsistöð og mun hún liggja í um 10 m fjarlægð frá framkvæmdasvæði nýs vegar. Ný veglína kemur inn á núverandi veg við þéttbýlið á Seyðisfirði við kirkjugarðinn. Skammt frá eru verkstæði og íbúðarhús hægra megin vegar, við götuna Langatanga. Eftir athugasemdir sem bárust um tillögu að matsáætlun ákvað Vegagerðin að hnika veglínunni til, ofar í landið, svo hún liggi fjær hesthúsum á svæðinu. Einnig næst þá betri möguleikar á nýtingu á landi fyrir neðan veg.

Framkvæmdasvæði nýrrar veglínar fer um fimm jarðir sem eru allar eigu Múlaþings. Sjá nánar kafla 7 um eignarhald og innviði. Valkostur um núverandi veg felur í sér að núverandi vegur er lagfærður til að draga úr langhalla.

Einhverjar skeringar og fyllingar verða meðfram núverandi vegi.

Framkvæmdasvæði um núverandi veg fer um sjö jarðir sem eru allar eigu Múlaþings. Sjá nánar kafla 7 um eignarhald og innviði.

Commented [SJ146]: Hald okkar að þetta sé á eina staðnum, sem Suðurleið er talin liggja lengra en að Þórsnesvegamótum. Áhrif vegarkafans milli Þórsnesvegamóta og Melshornsvégamóta er í raun mjög vanmetinn og í raun óskilgreindur kafla Suðurleiðar enda þar undir verulegum áhrifum af aðliggjandi byggð miðbæjar- og þjónustusvæða Egilsstaða svo og landbúnaðar vestanvert. Þessi nálgun höfunda skýrslunnar varpar rýrð á nákvæmni alla.

Commented [SJ147]: Var hér hægt að segja „líkt og“ þar sem Svæðin þegar skilgreind með Norðurleiðinni en allsendis óskilgreind skv. aðalskipulagi hvað Suðurleið varðar og munu því fyrir það fyrsta byggjast seinna og Suðurleiðin því síður gagnast uppbyggingu sem Norðurleiðin gerir. Annars staðar í skýrslunni líka vísað til þess að Suðurleiðinni ætlað að „ramma inn byggðina“ og leiða umferð fram hjá sem er í sjálfu sér óæskilegt til lengri tíma lítið.

Commented [SJ148]: Eftir opinberun þessarar skýrslu hefur vegagerðin undir lok umsagnarfrests kynnt tillögu veglínar, sem í raun liggur enn sunnar og lengra frá byggðinni og því enn ólíklegra að með þeirri nýju leið muni í náinni framtíð ná að skjóta rótum atvinnustarfsemi en dregur þó engu að síður meir úr möguleikum núverandi landbúnaðar

Commented [SJ149]: Réttara er að jarðirnar séu fimm og þó að stærstum hluta í eigu eins aðila. Arður af framkvæmdinni mun því ekki skiptat svo sem æskilegt væri.



Seyðisfjarðarmegin fara valkostir undir Seyðisfjarðarlínu 1 og er talið líklegt að hækka þurfi línuna þar sem valkostur um nýja veglínur fer undir hana.

Helgunarsvæði

Í þeim tilfellum sem nauðsynlegt er að vinna nálægt háspennulínum eða undir þeim þarf verktaki að kynna sér vel aðstæður og helgunarsvæði háspennulína. Eiga skal samstarf við eigendur háspennulínunnar um það hvernig skuli staðið að verki og leita upplýsinga um hvaða hættur séu fyrir hendi. Þegar þarf að vinna innan helgunarsvæðis skal verktaki fá leyfi eiganda línunnar og um leið kynna sér fjarlægðartakmarkanir hennar.

Ávallt skal gera áhættumat fyrir verkið og skal öllum ráðstöfunum sem áhættumatið krefst vera lokið áður en vinna hefst. Kynna þarf fyrir öllum sem að verkinu koma hvaða hættur eru til staðar á verkstað og ráðstafanir vegna áhættumatsins. Þetta á bæði við um loftlínur og jarðstrengi.

Hjá Landsneti, sem rekur og á allar háspennulínur 66 kV og stærrí, eru til leiðbeiningar um hvernig beri að standa að verki í návist háspenntra mannvirkja (Landsnet, 2018).

Sem fyrr segir liggur Norðurleið meðfram Eskifjarðarlínu 1 á löngum kafla. Eskifjarðarlína er 132 kV lína og er helgunarsvæði slíkra lína 35 – 45 m (Landsnet, á.á.). Framkvæmdasvæði Norðuleiðar er innan helgunarsvæðis á um 700 m löngum kafla.

Allir valkostir Héraðsmegin þvera jafnfram Eyvindarárlínu 1, sem einnig er 132 kV lína, þar sem farið verður inn fyrir helgunarsvæði þeirrar línu.

Athafna- og haugsetningarsvæði við gangamunna Héraðsmegin liggur við Eskifjarðarlínu 1 og verður því sá hluti svæðisins sem liggur næst línunni að hluta til innan helgunarsvæðis.

Haugsetningarsvæðið Seyðisfjarðarmegin verður sitt hvoru megin við Seyðisfjarðarlínu 1 og helgunarsvæði hennar. Seyðisfjarðarlína 1 er 66 kV lína og er miðað við að helgunarsvæði þeirra lína sé 25 m (Landsnet, á.á.). Í samráði við Landsnet verður sett í útboðsgögn að aðeins sé leyfilegt að keyra á milli haugsetningarsvæðanna á einum stað undir línuna.

Framkvæmdasvæði valkosta Seyðisfjarðarmegin þvera Seyðisfjarðarlínu 1 á einum stað.

Í útboðsgögnum verður kynnt hvar framkvæmdin geti raskað m.a. raflinum og tekið fram að varast skuli að raska þeim. Vegagerðin mun greiða fyrir allar breytingar eða færslur á raflinum.

Áhrif vegna ryks

Í umsögn Landsnets um tillögu að matsáætlun kom fram að æskilegt væri að lagt yrði mat á áhrif efnisvinnslu og efnislosunar á háspennuvirki Landsnets með tilliti til svif- og fallsryks. Að höfðu samráði við Landsnet, þá fer Landsnet ekki fram á mat á ætluðum áhrifum vegafarmkvæmdanna fyrirfram, enda megi ætla að slík vinna sé tíma- og kostnaðarfrek. Áður en framkvæmdir hefjast er stefnt að frekara samráði við Landsnet um þetta atriði, hvort þörf sé á að fylgjast með rykmengun á rafbúnaði þegar framkvæmdir hefjast og hafa tækifæri til að gera þá viðeigandi ráðstafanir til rykbindinga ef þurfa þykir.

19.1.2 Golfvöllur Golfklúbbs Seyðisfjarðar

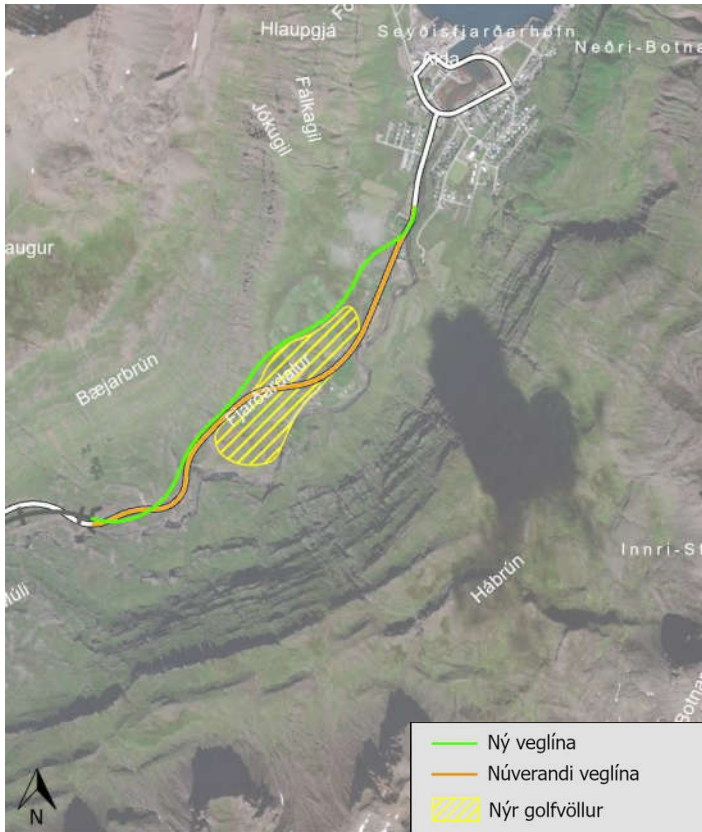
Valkostur um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin kemur til með að þvera Hagavöll, golfvöll Golfklúbbs Seyðisfjarðar. Viðræður standa yfir milli Vegagerðarinnar, Golfklúbbs Seyðisfjarðar og Múlaþings um færslu golfvallarins austur fyrir valkost um nýja veglínu (Mynd 19.4). Vegagerðin mun taka þátt í kostnaði á færslu golfvallarins. Ekki liggur fyrir endanleg útfærsla golfvallarins en stefnt er að því hægt verði að koma honum í gagnið áður en framkvæmdir á nýjum vegi hefjast á Hagavelli.

19.1.3 Mannvirki Íslenskrar Orkuvirkjunar

Seyðisfjarðarmegin eru jarðstrengir og þrýstivatnspípa frá Fjarðarárvirkjun (Bjólfsvirkjun). Í kynningu á matsáætlun framkvæmdar var hönnun jarðganganna þannig að forskering gangamunna skar í gegnum þrýstipípu Bjólfsvirkjunar sem er í eigu Íslenskrar Orkuvirkjunar. Á því stigi var gert ráð fyrir að færa þyrfti legu þrýstipípunnar. Við frekari hönnun jarðganganna var hægt að hnika til staðsetningu gangamunnans og koma þannig í veg fyrir rask á mannvirki virkjunarinnar.

Commented [SJ150]: Í fyrirbyggjandi samantekt kostnaðar á veglínunum Héraðsmegin er þó aðeins vísað til þessa hvað Norðurleið varðar alls 100Mkr.

Commented [SJ151]: Nú eru plön um flutning golfvallarins á Fljótsdalshéraði út í Eiða. Með Norðurleið verður styðsta mögulega tenging á milli þessara golfvalla, sem gæfi nýtt tækifæri á uppbyggingu starfsemi í kringum golf og gera svæðið meir aðlaðandi fyrir iðkun golfs.



Mynd 19.4 Áætluð staðsetning á nýjum golfvelli vestan við valkost um nýja veglínu. Hönnun á velli er í vinnslu en endanlega útfærsla liggur ekki fyrir.

Við frekari undirbúning og hönnun, og á framkvæmdatíma verður átt áframhaldandi samráð við Íslenskrar Orkuvirkjunar hvað varðar útfærslu framkvæmdar í nágrenni við mannvirki þeirra.

19.2 Lýsing á áhrifum valkosta á verndarsvæði

Með verndarsvæðum er átt við afmörkuð svæði sem verndarkvaðir hvíla á t.d. vegna náttúruverndar. Allir valkostir auk hluta jarðganga Héraðsmegin liggja innan svæðis nr. 611 á náttúruminjaskrá, Austanverður Eyvindarárdalur og Eyvindarárgil. Núverandi Hringvegur liggur um svæði nr. 611 á um 7 km kafla og kemur því til með að færast til innan svæðisins.

Melshornsvegamót eru að auki innan svæðis nr. 647 á náttúruminjaskrá, Finnastaðanes og Egilsstaðanes, sem Norðurleið tengist við. Verndargildi Eyvindarárdals og Eyvindarárgils felast einkum í jarðmyndunum og skóglendi meðan verndargildi Finnastaðanes og Egilsstaðanes felst helst í votlendi með fjölbreyttu fuglalífi. Í kafla 5.5. er ítarlega gerð grein fyrir verndargildi þessara svæða.

Tafla 19.1 gerir grein fyrir veglengd jarðganga og valkosta Héraðsmegin innan þessara svæða ásamt umfangi rasks. Valkostir Seyðisfjarðarmegin liggja ekki innan náttúruverndarsvæða.

Tafla 19.1 Veglengd og áætlað rask valkosta og athafna- og haugsetningasvæða Héraðsmegin innan svæða á náttúruminjaskrá. Valkostir Seyðisfjarðarmegin liggja ekki innan slíkra svæða.

| | Svæði 611 | | Svæði 647 | |
|------------|-----------|---------|-----------|--------|
| | Vegalengd | Rask | Vegalengd | Rask |
| Jarðgöng | 2,1 km | - | - | - |
| Norðurleið | 5,4 km | 31,3 ha | 7,15 m | 5,4 km |
| Miðleið | 4,6 km | 28,2 ha | - | - |
| Suðurleið | 6,3 km | 30,2 ha | - | - |

Commented [SJ152]: Sem vart getur talsit æskilegt!

Commented [SJ153]: Ekki verður séð hvað "Melshornsvegamót" gera innan skilgreiningar svæðir 647 og hvergi nærri svæðum skilgreindum í náttúrumæraskrá HH!

Commented [SJ154]: Einingar/stærðir hér eitthvað skrátnar?



Hluti jarðganga og valkostir Seyðisfjarðarmegin liggja innan grannsvæðis vatnsverndar. Tafla 19.2 gerir grein fyrir lengd og og raski veglína innan vatnsverndar.

Tafla 19.2 Vegalengd og áætlað rask valkosta Seyðisfjarðarmegin innan vatnsverndarsvæða. Valkostir Héraðsmegin liggja ekki innan slíkra svæða.

| | Vegalengd | Rask |
|-------------------|-----------|---------|
| Jarðgöng | 7,7 km | 7,6 ha |
| Ný veglína | 2,7km | 22,0 ha |
| Núverandi veglína | 1,5 km | 15,7 ha |

Framkvæmdasvæði valkosta Héraðsmegin fara um svæði sem eru á Náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar. Þar hafa verið afmörkuð svokölluð griðlönd þar sem miðað er við að innan þeirra sé samstæð og eitthvað aðskilin landslagsheild eða ákveðin sérkenni. Innan griðlandanna hefur verið afmörkuð svæði sem gefin hafa verið verndargildi, lægra, miðlungs og hæst. Í kafla 5.5. er ítarlega gerð grein fyrir verndargildi þessara svæða. Tafla 19.3 gerir grein fyrir veglengd valkosta og umfangi rasks innan þessara svæða.

Tafla 19.3 Vegalengd og áætlað rask valkosta Héraðsmegin innan svæða á náttúrumæraskrá. Valkostir Seyðisfjarðarmegin liggja ekki innan slíkra svæða.

| | Egilstaðar- skógur | | Eyvindargil | | Miðhúsaá | | Miðhúsa- og Dalhúsaskógur | | Dalhúsa- hólar | |
|------------|-----------------------|------|-------------|------|----------|-----|------------------------------|------|-------------------|------|
| | Km | ha | Km | ha | Km | ha | Km | ha | Km | ha |
| Norðurleið | - | - | 2,5 | 11,4 | 0,2 | 0,5 | 2,0 | 16,3 | 0,1 | 0,38 |
| Miðleið | 4 | 12,1 | 2,3 | 10 | - | - | - | 11,9 | - | 0,22 |
| Suðurleið | 5,3 | 17,9 | 2,3 | 10 | - | - | - | 11,9 | - | 0,22 |

19.3 Samantekt á niðurstöðu mats á áhrifum á landnotkun, verndarsvæði og mannvirki

Framkvæmdin kallar á breytingu á Aðalskipulagi Fljótaldshéraðs 2008 – 2028 og Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 2010 – 2030 og er það óháð valkostum.

Héraðsmegin felur Miðleiðin í sér minnstu breytingarnar og er þannig minnst í ósamræmi við núverandi landnotkun og minnst rask á svæðum sem njóta verndar samanborðið við aðra valkosti. Hækka þarf Eyvindarárlínu 1 þar sem Mið- og Suðurleið fer undir línuna. Jafnframt þarf að hækka Eskifjarðarlínu 1 við gangamunnan og á það við um alla valkosti. Áhrif Miðleiðar eru talin lítil og taka til afmarkaðs svæðis. Áhrif eru að einhverju leyti í ósamræmi við stefnumörkun sveitarfélagsins sem sett er fram í aðalskipulagi hvað varðar útivistarsvæði. Áhrif eru metin nokkuð neikvæð.

Suðurleiðin fer suður fyrir þéttbýlið og hefur að mestu lítil áhrif á núverandi landnotkun. Með breytingum á Suðurleið sem lagðar hafa verið til í matsferlinu aukast áhrif Suðurleiðar, annars vegar vegna mögulegrar tengingar að Egilstöðum, sem fer um opið svæði og hins vegar tilfærsla á línunni sem fer meir um tún og framræst land auk þess að liggja alveg við nautahús Egilsstaðabýlisins. **Suðurleið fer meira en aðrir kostir um svæði sem nýtur verndar vegna 61. Gr. í lögum nr. 60/2013 um náttúruvernd.** Áhrif eru að einhverju leyti í ósamræmi við stefnumörkun sveitarfélagsins sem sett er fram í aðalskipulagi hvað varðar útivistarsvæði. Svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum og eru áhrif í sumum tilfellum óafturkræf. Áhrif eru metin nokkuð til talsvert neikvæð.

Í samanburði við aðrar leiðir er **Norðurleið meira í ósamræmi við núverandi landnotkun**, og á það helst við þar sem **vegurinn fer um svæði sem skilgreind eru til útivistar og náttúruskoðunar**. Þörf er á færslu fjögurra mastra Eskifjarðarlínu 1 vegna Norðurleiðar auk þess sem hækka þarf Eskifjarðarlínu 1 á tveimur stöðum og Eyvindarárlínu 1 á einum stað þar sem veglínar þverar línurnar. Norðurleið kemur jafnframt til með að raska meira en aðrir kostir svæðum á C- hluta náttúruminjasrár og svæðum á Náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar. Áhrifin eru að einhverju leyti í ósamræmi við stefnumörkun sveitarfélagsins sem sett er fram í

Commented [SJ155]: Enganvegin tilfellið þar sem eiginleg landnotkun er á leiðinni lítil og hverfandi nema þá helst hvað túnin varðar á leiðinni frá Melshornsvegamótum að Melshorni/Eyvindará.

Commented [SJ156]: Vegurinn fer að litlu leyti um þá hluta svæðanna sem liggja að Eyvindará og hafa mest gildi til útivistar og náttúruskoðunar sé vísað til Náttúrumæraskrár HH **3.7. Eyvindardalsgriðland, 3.7.1 Eyvindarárgil þar sem tilgreind liggja vel utan vegsvæðis og 3.7.4. Miðhúsa- og Dalhúsaskógur tekur frekast til þess er liggur hærra uppi í Gagnheiðarhlíðinni enda fylgir Norðurleiðin þar röskuðu landi þjóðleiðar frá örófi alda.

Commented [SJ157]: Vegurinn fer að litlu leyti um þá hluta svæðanna sem liggja að Eyvindará og hafa mest gildi til útivistar og náttúruskoðunar.



aðalskipulagi. Svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum og eru áhrif í sumum tilfellum óafturkræf. Áhrif eru metin talsvert neikvæð

Seyðisfjarðarmegin fer ný veglína um deiliskipulagssvæði Fjarðarselsvirkjunar. Breyta þarf deiliskipulagi vegna framkvæmdarinnar. Ný veglína þverar Hagavöll, golfvöll Golfklúbbs Seyðisfjarðar en áformað er að golfvöllurinn verði færður austur fyrir nýja veglínuna. Áhrif valkostar eru minniháttar með tilliti til viðkvæmni svæðis. Áhrifin eru að einhverju leyti í ósamræmi við stefnumörkun sveitarfélagsins sem sett er fram í aðalskipulagi. Áhrif eru metin nokkuð neikvæð.

Valkostur um núverandi veg kallar einnig á breytingu deiliskipulags. Áhrif eru því að einhverju leyti í ósamræmi við stefnumörkun sveitarfélagsins en taka til afmarkaðs svæðis. Áhrif eru metin óveruleg til nokkuð neikvæð.

Mótvægisáðgerðir

Í útboðsgögnum verður kynnt hvar framkvæmdin getur raskað raflinum, vatnslögnum og símalögnum. Tekið verður fram að varast skuli að raska þeim. Vegagerðin mun greiða fyrir allar breytingar eða færslur á raflinum, vatnslögnum og jarðsímastrengjum sem nauðsynlegar eru vegna framkvæmdanna.

Landeigendum verða greiddar bætur fyrir það land sem lendir undir vegarframkvæmdum, í samræmi við vegalög nr. 80/2007.

Innan verndarsvæða mun Vegagerðin reyna að draga úr raski vegna framkvæmdarinnar eins og framast er kostur, með því að fella vegi eins vel og hægt er að landfræðilegum aðstæðum, sjá nánar mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á gróðurfar í kafla 12.4.

Í útboðsgögnum verða verndarsvæði sýnd á teikningum og lýst í staðháttalýsingu. Settar verða fram kröfur um umgengni á framkvæmdasvæðinu með sérstakri áherslu á verndarsvæðin og með vísun til viðkomandi laga og reglugerða. Öll umferð verður bönnuð utan afmarkaðra fláafóta og/eða skeringabrúna.

Helstu niðurstöður

Eftirfarandi er samantekt á niðurstöðum mats á áhrifum veglína á landnotkun, verndarsvæði og mannvirki:

| Héraðsmegin | | | Seyðisfjarðarmegin | |
|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Norðurleið | Miðleið | Suðurleið | Ný veglína | Núverandi veglína |
| Talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Nokkuð til talsvert neikvæð | Nokkuð neikvæð | Óveruleg til nokkuð neikvæð |

Tel Áhrif aðalvalkostar á landnotkun, verndarsvæði og mannvirki

Aðalvalkostur felur í sér Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglínuna Seyðisfjarðarmegin. Sameiginlega eru jarðgöng og þessar veglínur taldar hafa nokkuð til talsvert áhrif á landnotkun, verndarsvæði og mannvirki. Helstu áhrif koma fram Héraðsmegin vegna rasks innan verndarsvæða.

Commented [SJ158]: Engan vegin sammála niðurstöðu þessarar greiningar og tel vægi á Norður- og Suðurleið umpólað!



20 Útivist og ferðamennska

Í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar á útivist og ferðamennsku er leitast við að gera grein fyrir mögulegum áhrifum framkvæmda á útivist og ferðaþjónustu, einkennum þeirra og umfangi. Litið er til eftirfarandi gagna og viðmiða:

Gögn og viðmið

- Lög nr. 60/2013 um náttúruvernd.
- Stefnumörkun í Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 2010- 2030 og Aðalskipulagi Fljótshéraðs 2008 – 2028.
- Upplýsingar um farþega- og ferðamannafjölda úr mælaborði Ferðaþjónustunnar.
- Skýrsla Rannsóknarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri (2021) um samfélagsleg áhrif valkosta Héraðsmegin.

20.1 Lýsing á grunnástandi útivistar og ferðamennsku

Austurland er vinsæll áfangastaður innlendra og erlendra ferðamanna. Flestir ferðamenn, utan Íslendinga, koma frá Þýskalandi, Bandaríkjunum og Frakklandi og langflestir heimsækja svæðið að sumri til. Stór hluti ferðamanna frá Þýskalandi kemur með ferjunni Norrænu til Seyðisfjarðar (Austurland, 2019).

Fjöldi erlendra ferðamanna á Egilsstöðum og í Hallormsstað árið 2018 var áætlaður um 343.000 og heimsóttu 69% þeirra svæðið á tímabilinu júní til september. Flestir, eða 67% ferðuðust til Egilsstaða með bílaleigubílum (84% með vegasamgöngum) (Lilja B. Rögnvaldsdóttir, 2019). Fjöldi farþega um Egilsstaðaflugvöll árið 2018 var 94.000 (Austurland, 2019).

Samkvæmt ferðavenjukönnun frá árinu 2017 komu 32% gesta Seyðisfjarðar með skemmtiferðaskipum og 18% með Norrænu en aðrir komu með bílaleigubíl, einkabíl eða hópferðabílum (Lilja Berglind Rögnvaldsdóttir, 2017).

Norræna siglir vikulega frá Danmörku um Færejar til Seyðisfjarðar. Á árunum 2018 til 2019 komu 56-68 önnur farþegaskip til Seyðisfjarðar en þær heimsóknir lögðust nær af í Covid-19 faraldrinum. Farþegafjöldi með farþegaskipum, að meðtöldri Norrænu, voru um 29.000 - 40.000 á árunum 2018-2019 (Seyðisfjarðarhöfn, 2021). Árið 2021 komu 43 farþegaskip, önnur en Norræna, til Seyðisfjarðar og voru farþegar um 16.000 (Ferðamálastofa, 2022).

Fljótshérað | Aðráttarafi fyrir ferðaþjónustu og útivistarfolk

Fljótshérað er mjög víðlent og þar eru kjörnar aðstæður til útivistar og náttúruskoðunar. Hluti af sérstöðu sveitarfélagsins felst í mikil fjölbreytni í náttúruferðum og landslagi (Aðalskipulagi Fljótshéraðs 2008 – 2028). Landslag á Héraði er um margt frábrugðið öðrum stöðum á landinu. Sérstök gróðursæld með víðfeðmum skógum, ýmis náttúruferðir og gott veðurfar laðar ferðamenn að svæðinu. Vinsælir áfangastaðir á Héraði eru m.a. Stóruvík í Dyrkjöllum, Hallormsstaðaskógur, Lagarfjót, Hengifoss, Skriðuklaustur, gestastofa Vatnajökulsþjóðgarðs í Fljótshéraði, Óbyggðasetur og baðstaðurinn Vök (Guide to Iceland, 2021).

Í Aðalskipulagi Fljótshéraðs 2008 – 2028 kemur fram í stefnu sveitarfélagsins um náttúruskoðun og ferðamennsku að skipulag umferðar og útivistar verði í samræmi við þol landsins og verndarþörf. Samþætta skuli útivist og náttúruvernd til þess að sem flestir íbúar og gestir Fljótshéraðs í nútíð og framtíð geti notið náttúrunnar. Sveitarfélagið eflir umhverfisvæna ferðamennsku þar sem áhersla er lögð á sérkenni í náttúru og menningu.

Skilgreind útivistarsvæði á Aðalskipulagi Fljótshéraðs 2008-2028 í nágrenni við fyrirhugaða framkvæmd eru Selskógur og útivistarsvæði við Eyvindará. Selskógur er við austurjaðar Egilsstaða og liggur upp með Eyvindará. Þar hafa verið lagðir göngustígar og er svæðið vinsælt til gönguferða og ýmis konar útivistar. Útivistarsvæði við Eyvindará er norðan og austan við Egilsstaði, gróið svæði með stígum og Hamrar sem er kjarri vaxið svæði með hömrum syðst í bænum.

Commented [SJ159]: Ekkert tilgreindra staða innan áhrifsvæðis leiða frá jarðgangnamunna Héraðsmegin enda þau svæði sem helst kæmu til greina í og upp með Eyvindarárgljúfri svo og Egilsstaðaskógur óaðgengilegir.

Fjarðarheiðargöng

Vegur að göngum, kostnaðargreining samantekt

Norðurleið:

| | | |
|------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Undirbúningur umsjón og bætur | 300 000 000 | Undirbúningur, verkumsjón, landæbætur |
| Almennir liðir | 125 000 000 | Aðstaða , mælingar, hreinsun vegstæðis, aðgerðir v. almennrar umferðar, merkingar |
| Dalhús S | 125 000 000 | Vegur frá Dalhúsvegamótum að gangamunna |
| Norðurleið 7,8 km => 167,7 Mkr./km | 1 310 000 000 | Hringvegur frá Egilsstaðanesi að Hringvegi í Egilsstaðakógi |
| Dalhús vegamót | 70 000 000 | Stefnugreint t-vegamót |
| Vegamót við Borgarfjarðarveg | 75 000 000 | Stefnugreint t-vegamót |
| Vegamót við Melshorn | 70 000 000 | Stefnugreint t-vegamót |
| Brú á Eyvindará við Dalhús | 860 000 000 | ~180 m löng brú |
| Brú á Eyvindará við Melshorn | 530 000 000 | ~110 m löng brú |
| Stokkur í Miðhúsaá | 60 000 000 | |
| Stokkur í Uppsalaá | 60 000 000 | |
| Færsla raflínu | 100 000 000 | Færsla Eskifjarðarlínu |
| Ófyrirséð 25% | 920 000 000 | |
| Samtals Norðurleið | 4 605 000 000 | |

*Áætlun á verðlagi okt. 2021

Fylgiskjal b.

Athugasemdir við „kostnaðargreiningar - samantekt“ valkostir leiða Héraðsmeginsíða 1

Fjarðarheiðargöng

Vegur að göngum, kostnaðargreining samantekt

| Miðleið: | | |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Undirbúningur umsjón og bætur | 160 000 000 | Undirbúningur, verkumsjón, landæbætur |
| Almennir liðir | 60 000 000 | Aðstaða , mælingar, hreinsun vegstæðis, aðgerðir v. almennrar umferðar, merkingar |
| Dalhús S | 230 000 000 | Vegur frá Dalhúsvegumótum að gangamunna |
| Háls Y 3,3 km => 110,9 Mkr/km | 370 000 000 | Hringvegur um Hálsenda |
| Dalhús vegamót | 70 000 000 | Stefnugreint t-vegamót |
| Brú á Eyvindará | 750 000 000 | ~110 m löng brú |
| aðgerðir ætlaðar á Hringvegi (1) Egilsstaða- til Melshornsvegamót. ?? | | |
| Ófyrirséð 25% | 410 000 000 | |
| Aðgerðir á Fagradalsbraut.....700.000.000 | | |
| Samtals Miðleið | 2 050 000 000 | |
| Suðurleið: (til viðbótar við Miðleið) | | |
| Undirbúningur umsjón og bætur | 80 000 000 | Undirbúningur, verkumsjón, landæbætur |
| Almennir liðir | 35 000 000 | Aðstaða , mælingar, hreinsun vegstæðis, aðgerðir v. almennrar umferðar, merkingar |
| Suðurleið 2,8 km = 112,4 Mkr/km | 320 000 000 | Milli Hringvegar neðan Hálsbrekku og Skriðdals og Breiðdalsvegar |
| Hálsvegamót | 70 000 000 | Stefnugreint t-vegamót |
| Vegamót við Tjarnarás | 50 000 000 | T-vegamót |
| Þórsnesvegamót | 50 000 000 | T-vegamót |
| aðgerðir ætlaðar á Hringvegi (1) Þórsnes- til Melshornsvegamót. ?? | | |
| Ófyrirséð 25% | 150 000 000 | |
| Aðgerðir á Fagradalsbraut.....250.000.000 | | |
| Samtals Suðurleið | 755 000 000 | |
| Samtals Mið og Suðurleið | | |
| | 2 805 000 000 | ?? |
| *Áætlun á verðlagi okt. 2021 | | |

Fylgiskjal b.

Athugasemdir við „kostnaðargreiningar - samantekt“ valkostir leiða Héraðsmeginsíða 2

Sveinn Jónsson

Subject: FW: Fyrirspurn um gögn

From: Sveinn Sveinsson - VG <sveinn.sveinsson@vegagerdin.is>
Sent: Saturday, July 2, 2022 5:33 PM
To: Pröstur Jónsson <throstur.jonsson@mulathing.is>
Cc: Freyr Pálsson - VG <freyr.palsson@vegagerdin.is>; Viðar Jónsson <vidar@mannvit.is>
Subject: RE: Fyrirspurn um gögn

Sæll Pröstur

Tók eftir að svarpósturinn hafði ekki farið til þín eins og átti að vera og sendi því loks núna!

Eftirfarandi er svörin:

- 1.a: 650 m.kr mismunur er vegna kostnaðar á Fagradalsbraut sem bætist við.
- 1.b: 245 m.kr mismunur er vegna Hringtorgs austast á Fagradalsbraut (núv. vegamót Hringv. og Seyðisfj.vegar) ásamt lagf. á núv. Seyðisfj.vegi frá vegamótunum að og um Eyvindará.
- 2: Kostnaður v. bráðabirgðarbrúar er innifalinn í jarðgangakostnaði.
- 3: Það er ósamræmi í brúarlengdum líkt og þú bendir á. Í skýrslunni er m.v. um 100 m brúarlengd sem er m.v. virkt brúarop þvert á farveg, en í kostnaðarsamantektinni er m.v. lengri brúarlengdir sem eru tilkomnar vegna þess að vegur liggur á ská yfir farvegina. Brýrnar þurfa því að vera lengri því virkni vatnsopa verður minna eftir því sem skekking þeirra er meiri á farveg árinna. Í matsskýrslunni er heildarkostnaður brúa á Norðurleið sá sami og er kostnaðarsamantektinni 1,8 m.kr m. ófyrirbættum kostn. 25%.

Fann ekki uppdrættina með minnisblaðinu sem ég ætlaði að senda á þig, en finn þá á mánudaginn og sendi þá.

Kveðja

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Sveinn Sveinsson | |
| | Svæðisstjóri Austursvæði | svs@vegagerdin.is |
| | Regional Director East Region | +354 522 1000 +354 892 4183 |
| | Vegagerðin Icelandic Road and Coastal Administration | Búðareyri 11-13, 730 Reyðarfirði vegagerdin.is |

From: Pröstur Jónsson <throstur.jonsson@mulathing.is>
Sent: laugardagur, 18. júní 2022 18:05
To: Sveinn Sveinsson - VG <sveinn.sveinsson@vegagerdin.is>
Cc: G. Pétur Matthíasson - VG <g.petur.matthiasson@vegagerdin.is>; Freyr Pálsson - VG <freyr.palsson@vegagerdin.is>
Subject: Re: Fyrirspurn um gögn

Sæll Sveinn,
Takk fyrir þessar upplýsingar.

Mér leikur aðeins forvitni á skýringum vegna ósamræmis sem ég sé í gögnunum sem þið senduð mér og skýrslunni sjálfri:

1. Með vísan til umhverfismatskýrslunnar er kostnaður við
 - a. Miðleið 2.700 Mkr en bara 2.050Mkr í viðh. samantekt – mism 650Mkr,
 - b. Suðurleið 3.050 Mkr en bara 2.805Mkr í viðh. samantekt – mism 245 Mkr
2. Hvað telur í skýrslunni fleira en „**auk bráðabirgðabráur“ (sjá afrit af töflu hér að neðan)?

Fjarðarheiðargöng
Umhverfismatskýrsla

Helstu kennisnið valkosta

| | Lengd Km | Efnispörf í vegi m ³ | Umfram- efni m ³ | Brýr Stk. | Stofn- kostnaður* m.kr. |
|---------------------------|-------------|---------------------------------------|-----------------------------------|--------------|-------------------------------|
| Jarðgöng | 13,3 | - | - | - | 41.000 |
| Héraðsmegin | | | | | |
| Norðurleið | 10,1 | 707.000 m ³ | 29.000 m ³ | 2 | 4.600 |
| Miðleið | 4,1 | 314.000 m ³ | 396.500 m ³ | 1** | 2.700 |
| Suðurleið | 6,9 | 450.000 m ³ | 325.000 m ³ | 1** | 3.050 |
| Seyðisfjarðarmegin | | | | | |
| Ný veglína | 3,5 | 319.500 m ³ | 363.000 m ³ | - | 1.230 |
| Núverandi vegur | 2,8 | 241.500 m ³ | 420.500 m ³ | - | 700 |

* Á verðlagi desember 2021 ** Auk bráðabirgðabráur

3. Í skýrslunni er endurtekið vísað til þess að brýr Norðurleiðar verði um 100 m langar en í viðhengdri kostnaðarsamantekt vísað til þess að þær verði 110 m við Melshorn og 180 m við Dalhús – Hvað veldur og hvað má ætla rétt hvað þetta varðar og hver eru áhrif á verðsamanburðinn?

Virðingarfyllt,

Pröstur Jónsson sveitarstjórnarfulltrúi Múlþingi

From: Sveinn Sveinsson - VG <sveinn.sveinsson@vegagerdin.is>

Sent: Friday, June 10, 2022 6:15 PM

To: Pröstur Jónsson <throstur.jonsson@mulathing.is>

Cc: G. Pétur Matthíasson - VG <g.petur.matthiasson@vegagerdin.is>; Freyr Pálsson - VG <freyr.palsson@vegagerdin.is>

Subject: RE: Fyrirspurn um gögn

Sæll Pröstur

Því miður hefur dregist að senda umbeðnar upplýsingar, en meðf. er yfirlit um sundurgreindan kostnað fyrir Suður-, Norður og Miðleið ásamt minnisblaði Vegagerðarinnar og Mannvits frá 16.2.2015 sem kynnt var sveitarfélögunum á sínum tíma vegna Fjarðarheiðarganga.

Skipulagsstofnun : skipulag @skipulag.is

Til þeirra sem við á:

Fjarðarheiðargöng Umhverfismatskýrsla mai 2022.

Undirritaður fagna mjög skýrslunni sem er stór liður að lokamarkmiðinu þ.e. framkvæmdinni sem búið er að bíða eftir í tæpa hálfu öld. Vonast er til að hún fái faglega og farsæla umfjöllun þar sem réttmætar ,gagnlegar leiðbeiningar og athugasemdir verði til þess að bæta ennfrekar gott bráðnauðsynlegt verkefni . Skýrsluhöfundum eru þökkuð vönduð og góð vinnubrögð.

Er áhugamaður um jarðgöng og er m.a. félagi í Golfklúbbsi Seyðisfjarðar. Ég vil því af gefnu tilefni koma eftirfarandi fyrirspurn og ábendingum á framfæri.

1. Ný veglína Seyðisfjarðarmegin: Skýra orðalag betur.

2. Vatnsverndarsvæði og fornminjaskráning Seyðisfjarðarmegin.

Á Fjarðarselstúni væntanlegu nýju golfvallarstæði GSF.

1. Valkostir : Seyðisfjarðarmegin frá gangamunna ofan Gufufoss er um tvær leiðir að velja með veg inn í kaupstað. Núverandi vegur eða ný veglína. Bls. 5-6

Áætlaður stofnkostnaður: Lagfæring núverandi vegi 700 milljónir . Ný veglína 1.230.millj. tafla bls V

19.1.2. bls.159. segir: “Valkostur um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin kemur til með að þvera Hagavöll, golfvöll Golfklúbbs Seyðisfjarðar.Viðræður standa yfir milli Vegagerðarinnar ,Golfklúbbs Seyðisfjarðar og Múlaþings um færslu austur fyrir valkost um nýja veglínu. **Vegagerðin mun taka þátt í kostnaði** við færslu golfvallarains .Ekki liggur fyrir endanleg útfærsla golfvallarins en stefnt er að því að hægt verði að koma honum í gagnið áður en framkvæmdir hefjast á Hagavelli.” Tilv. lýkur.

Greinargerð :Rétt er að minna á boðaðan fund 02.09.2020 með fulltrúum Vegerðarinnar (GE-SS-FP) Golfklúbbsins (AG-OB-PJ) og Seyðisfjarðarkaupstaðar (VJ-ÞHÓ-RG-AB) þar sem Vr kynnti fyrst m.a nýju veglínuna .Þar kom strax fram skýr afstaða Vr (G.E.) um að fara yrið í nýja veglínu þar sem núverandi veglína lagfærð muni m.a. ekki ná að uppfylla öryggiskröfur.Sumum leikmönnum kom þetta allnokkuð á óvart. Spurt var (PJ) sérstaklega út í þetta og talið nauðsynlegt að fá fram afstöðu fagaðila Vr þar sem fyrir lá að ný veglína mundi þvera golfvöllinn og eyðileggja hann að mestu . Hagavöllur er ungur golfvöllur og hafa félagsmenn frá upphafi ,í einum af fámennustu klúbbum landsins , unnið mikið og óeigingjarnt sjáboðaliða starf við völlinn sinn. Þeim þykir því mjög vænt um hann.Gestir segja hann mikla bæjarþryði þegar komið er akandi Fjarðarheiðina í kaupstaðinn. Nú loksins þegar hann er fullbúinn og mjög vel boðlegur og eftirsóknarverður af kylfingum kemur “höggið” með nýju veglínuna.Fram kom eftir umfjöllun að GSF félagar geta fallist á að ef ný veglína er nauðsynleg m.a.til að uppfylla öryggiskröfur að mati fagaðila þá geti þeir ekki sett sig upp á móti henni. Vr og framkvæmdaaðilum er ljóst að fullar bætur verða að koma fyrir. Því var komið vel til skila á umræddum fundi og síðar. Jafngóður eða betri golfvöllur.

Fulltrúar Vr hvöttu GSF féлага í samráði við kaupstaðinn að hefja þegar vinnu við að finna stað og hanna nýjar brautir og aðra aðstöðu.Sérstakt samkomulag/ samningur var gerður milli Vr – GSF og golfvallahönnuðar(ER) með vilja sveitarstjórnar mánuði síðar eða 07.10.2020 Aðlögun golfvallar að nýjum þjóðvegi , tillögur, ásamt kostnaðar áætlun hönnuðar voru kynntar Vr 29.03.21. Síðan þá hefur lítið gerst þrátt fyrir ítrekaðar fyrirspurnir og eftirrekstur m.a. form. GSF. Tillögurnar hafa því legið óafgreiddar hjá Vr og Múlaþingi í nær eitt og hálf t ár sem getur ekki talist traustvekjandi.

Samkvæmt tillögnum átti vinna að byrja sumar /haust 2021. Spörin hræða .Engan tíma má missa ef áætlanir standast með upphaf jarðgangaframkvæmda haust 2023,eða eftir rúmt ár. Ætla má, miðað við núverandi stöðu, að svo geti farið að ekki náist að byggja upp og koma í gagnið nýjum golfvelli í tæka tíð svo GSF félagar og gestir verði golfvallarlausir á Seyðisfirði í einhver ár ? Það er með öllu ósættanlegt og má ekki gerast.

Óskýrt er hvað átt er við (19.1.2.) þar sem segir “Vegagerðin mun taka þátt í kostnaði” ATH :Skýra þarf orðalag betur með vísan í umræður og samkomulag um fullar bætur

Á bls 162-Mótvægisaðgerðir segir t.d. m.a. :Vegagerðin mun greiða fyrir allar breytingar eða færslur á raflinum vatnslögnum og jarðsímastrengjum sem nauðsynlegar eru vegna framkvæmdanna.

2.Væntanlegt nýtt vallarstæði finnur sér stað frá núverandi Golfskála Hagavelli inn á Fjarðarselstún sunnan nýrrar veglínu. Tillögur hönnuðar og starfshóps GSF gera ráð fyrir 8 nýjum golfbrautum sem liggja skammt frá núverandi golfvallarskála inn á Fjarðarselstúnið og teygir sig áfram meðfram ánni og inn fyrir stauraða raflínu í landinu. Til baka út eftir að núverandi fjárrétt með nýja 8. Braut tengda þaðan inn á núverandi Hagavöll . Á þessu svæði er vatnsverndarsvæði (vatnsból Seyðfirðinga) aðveitulögn vatnsveitu og heimatún Fjarðarsels (fornleifa-skráning)

Tryggja þarf að þær mótvægisaðgerðir sem gera þarf og m.a.gert er ráð fyrir í skýrslunni standist og tefji ekki framkvæmdir við nýjar golfvallarbrautir þegar þær loksins hefjast.

Góðar kveðjur frá Seyðisfirði. 4.07.2022

Þorvaldur Jóhannsson eldri borgari og GSF félagi búsettur á Seyðisfirði.

**Athugasemdir við
„FJARÐHEIÐARGÖNG Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlaþingi.
Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar Apríl 2022“**

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Höfundur: Þröstur Jónsson
kt.: 0508623729
Dalsel 10
700 Egilsstaðir
gsm: 8960862

Líta ber á þessar athugasemdir sem framhald þeirra athugasemda sem undirritaður skilaði inn vegna „*FJARÐHEIÐARGÖNG Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlaþingi. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN*“, þann 11 nóvember 2020 og má finna ma. [hér...](#)

Hér verður einkum fjallað um þrennt:

1. Hugsanlegan skipulags-uppdrátt, nýs aðalskipulags Múlaþings, til glöggvunar.
2. Mikilvægi Norðurleiðar vegna sjúkraflugs og tengingu þess við byggðakjarna og fjórðungs-sjúkrahús Austurlands á Neskaupstað.
3. Mikilvægi háskógar og „risa-blæspa“ á vegstæði Suðurleiðar.



1. Nýtt aðalskipulag Múlaþings

Eitt aðal vandamál sem Vegagerðin og væntanlega Skipulagsstofnun stendur frammi fyrir við gerð umhverfismatsskýrslu vegna framkvæmdarinnar, er sú staðreynd að aðalskipulag Fljótsdalshéraðs er úr sér gengið og Múlaþing er með á þrjónunum nýtt aðalskipulag fyrir hið nýja sameinaða sveitarfélag.

Núverandi skipulag gerir ráð fyrir gangnamunna á allt öðrum stað Héraðs megin en nú er ákveðið og Norðurleið frá honum um brú við Melshorn á Eyvindará.

Mikilvægt er að fyrir liggi gróft nýtt aðalskipulag Múlaþings áður en veglína frá göngum Héraðs megin er ákveðin. **Það er varhugavert að ákveða veglínu áður, sem gæti takmarkað tækifæri nýs aðalskipulags.**

Á myndinni hér að neðan er gróf hugmynd sem mikið hefur verið rædd vegna nýs aðalskipulags í kringum Egilsstaði (Mynd 1).
Megin-hugmyndin er:

1. Að íbúðabyggð teigi sig til suðurs frá núverandi byggð á Suðursvæði og suður af Selbrekku.
Röksemd fyrir því er einkum að þetta svæði er veðursælla einkum mtt. vinds og að svæðið sunnan selbrekku (guli stóri reiturinn) hallar mikið til suðurs og suðvesturs í lágum ásum, afar fallett íbúða byggingarland.
2. Nýtt iðnaðar og athafnasvæði sem mikil þörf er orðin fyrir, verði norðan Eyvindarár (merkt blátt) á flötum melum og túnnum nærri flugvelli, aðal-spennistöð og miðsvæðis (Egilsstaðir – Fellabær - Seyðisfjörður).
Ekki er hagstætt að byggja upp íbúðasvæði á þessu svæði svo nærri alþjóða-flugvelli, þar sem sveitastjórn vinnur hörðum höndum að fá meiri umferð um flugvöllinn. Ýmis atvinnustarfsemi hefur hins vegar mikinn hag af því að vera nálægt slíkum flugvelli.
Einnig með því að staðsetja athafnasvæði þannig miðsvæðis styttrir alla umferð frá íbúðarhverfum í Fellabæ, núverandi Egilsstöðum og ætluðum nýjum íbúðarhverfum á suður-svæði. Einnig má ekki gleyma að Egilsstaðir, Seyðisfjörður og jafnvel Borgarfjörður Eystri verða eitt atvinnusvæði með tilkomu gangnanna og mikilvægt að tengja það svæði saman með sem styttri leið (Norðurleið og Úthéraðsvegur).
Þá er einnig mikilvægt að staðsetja iðnaðar og athafna hverfi þannig að leiðir til þjónustusvæða séu sem greiðastar og stytstar, og má ekki þar gleyma að það þjónustusvæði nær allt niður í Fjarðarbyggð og norður fyrir Fellabæ.





Mynd 1: Til að sjá betur má þysja að (Ctrl og +)

HUGSANLEGT NÝTT AÐALSKIPULA MEÐ VEGLÍNUM FRÁ GÖNGUM

Norðurleið

- Umferðaræðar fari í gegnum athafnasvæði, ekki íbúðabyggð.
- Tengjum millilandaflugvöll við stórskipahöfn á Seyðisfirði.
- Gefur fleiri möguleika fyrir nýja Lagarfljótsbrú.
- Færir Borgarfjörð og Eiða nær miðjunni, Vopnafjörð í framtíð.
- Verndar veðursælt og fallegt byggingaland á Suðursvæði.
- Tengjum nýjan golfvöll á Eiðum við völinn á Seyðisfirði.
- Stysta leiðin fyrir Seyðfirðinga á flugvöll og norður í land.
- Verndar háreistan blæspar-skóg á Suðursvæði.
- Stytttri hringvegur nr. 1

Eitt fallegasta byggingaland á landinu sunnan Selbrekku.

- Hugsum stórt, skipuleggjum aðlaðandi lóðir.
- Teygjum ekki byggðina heldur styttum vegalengdir.

Iðnaðar og athafnasvæði norðan Eyvindarár.

- Tækifæri tengd flugvelli og stórskipahöfn á Seyðisfirði.

Suðurleið

★ Blæösp

Unnið af Presti Jónssyni (gsm: 8960862)

2. Sjúkraflug, sjúkraflutningar

Í skýrslunni er ekkert fjallað um mikilvægan þátt í öryggismálum svæðisins sem eru sjúkraflutningar til og frá fjórðungs-sjúkrahúsinu á Norðfirði og öðrum svæðum á Austurlandi.

Að flestu leyti hefur Norðurleiðin vinninginn þegar kemur til þessa:

1. Sjúkraflutningur frá fjórðungssjúkrahúsinu (og Fjarðabyggð) á flugvöllinn á Egilsstöðum (sjúkraflug) er styttri og liggur beinni við um færri stór gatnamót. Fogangsakstur sjúkrabíla er einnig betur tryggður þar en um Suðurleið. Ekki síst ef veglína Norður-leiðar yrði flutt lítillega þannig að hún endi nánast á bílastæði flugvallarins á Egilsstöðum.
2. Það sama á við um sjúkraflutninga í sjúkraflug frá Borgarfirði Eystra, Úthéraði, Seyðisfirði og mögulega Vopnafirði til lengri framtíðar með göngum um Hellisheiði og brú á Lagarfljóti/Jökulsá á Úthéraði.
3. Sjúkraflutningar frá öðrum svæðum innan Múlapings í sjúkraflug á Egilsstaðaflugvöll, eru óháðir hvor leiðin verður valin Norður eða Suður.

3. Háskógur á vegstæði Suðurleiðar.

Í kaflanum „Birkiskógur og -kjarr“ kemur fram að skógurinn á Suðurleið er mun hærri en það kjarr (varla skógur) sem um er farið um á Norðurleið. Þar er sagt að birkiskógurinn sé 3-5 metrar og talað um blæspar-græður. Nú er það svo að allir staðkunnugir sem hafa skoðað blæöspina á svæðinu nýverið hafa séð reisuleg blæspar tré sem skaga til himins sennilega allt að 8 metra há ef ekki hærri.

Gamli birkiskógurinn hefur undanfarna áratuga gisnað mikið vegna slæmra maðk-sumra og aldurs. Þetta hefur orsakað að meira ljós hefur komist í skógarbotninn þar sem téðar blæspar-græður njóta sólar og blæspar-lundirnir því breitt úr sér hratt. Segja má að blæöspin sé að taka yfir á stórum svæðum í þessum skógi. Slíkt er einstætt hér á landi.

Því legg ég áherslu á að frekari athuganir verði gerðar á blæöspinni í skóginum þar sem veglína Suðurleiðar fer um.

Má telja líklegt að niðurstaða slíkrar athugunar muni breyta forsendum Suðurleiðar og gera Skógræktinni erfiðara um vik að veita leifi til að riðja skóg á svæðinu.

Kær kveðja,

Pröstur Jónsson, MSc.

kt.: 050862-3729

Dalsel 10

700 Egilsstaðir

gsm: 8960862



Efni: Athugasemdir vegna umhverfismatsskýrslu Fjarðarheiðarganga.

Í kafla 14, er fjallar um náttúrufar straumvatna er fjallað um fiskræktar tilraunir. Þar telur veiðifélagið rétt að koma því á framfæri, að þær fiskræktartilraunir eru hluti af stærri heildarmynd. Þær eru tilraun til mótvægisáðgerða vegna lífríkiskerðingar á áhrifasvæði Kárahnjúkavirkjunar. Þetta skýrir aðkomu Landsvirkjunar að verkefninu. Í þessu sambandi gegnir Uppsalaá og sleppitjörn við Myllufoss lykilhlutverki, því Uppsalaá er sú á í vatnakerfi Lagarfljóts sem bíður upp á hagfelldustu skilyrðin fyrir gönguseiði laxins, því hitafar árinna gerir þeim kleift að sjóþroskast fyrr að sumrinu þar en í öðrum ám vatnakerfisins. Þetta sama háa hitastig auk heppilegar stærðar árinna hefur orðið til þess að foreldrar hafa í auknum mæli beint börnum sínum á Myllufoss sem baðstað í stað Brúarhyls Eyvindarár, en þar hafa hættulegar aðstæður ítrekað skapast vegna þeirrar hefðar að hoppa af brúnni í hylinn. Á góðviðrisdögum er því oft fjöldi fólks við Myllufoss og það sambýli baðgestanna við laxaseiðin í sleppitjörninni gengið vel.

Fiskræktarverkefnið er eins og áður sagði víðfeðmt og var í upphafi sett af stað til að svara vísindalegum spurningum um möguleika til fiskræktar sem mótvægisáðgerðar vegna áðurnefndrar lífríkisskerðingar vegna Kárahnjúkavirkjunar. Með það að leiðarljósi hefur örmerktum gönguseiðum verið sleppt í tjörnina við Myllufoss og endurkomuhlutfall þeirra laxa síðan verið mælt við Lagarfoss. Segja má að öllum að óvörum hafi tilraunin gefið jákvæð svör, og fiskræktin er af þeirri ástæðu kominn á næsta stig. Á móti gönguseiðasleppingum í Tjörnina hefur örmerktum smáseiðum verið sleppt í hliðarár, m.a. Miðhúsaá upp að Steinholti og í Eyvindará, á móts við og innan við fyrirhugaðann gangamunna. Í skýrslunni „Um fiskræktarskilyrði á Héraði“ sem Hákon Aðalsteinsson vann fyrir Veiðifélag Fljótsdalshéraðs og gefin er út af Orkustofnun árið 1980 (OS82048/VOD09) kemur fram í kafla 4.5.1 (Um gerð og lífríki straumvatna á héraði /Uppsalaá og Eyvindará) er bent á þetta svæði sem hentugt fyrir seiðabúskap. Þar er svæðið metið um 10 km. Að lengd og um 18 ha. Auk þessara smáseiðasleppinga hefur verið unnið hefur að lausnum við að leysa gönguhindrun við Lagarfoss. Í ljósi fyrirliggjandi niðurstaðna þá er ekki annað í kortunum en að fiskrækt í þeim hliðarám Lagarfljóts skili tilætluðum árangri með tilheyrandi laxgengd sem um leið felur í sér víðtæk hagfelld áhrif á samfélag á stóru svæði.

Sú fiskrækt á laxi sem nú er unnið að í vatnakerfi Lagarfljóts er viðamikil verkefni. Nefna má að til að svara marktækt þeim rannsóknarspurningum sem lagt var upp með þá þurfti að ráðast í einstaklega umfangsmiklar örmerkingar á laxaseiðum, sem eru þær víðamestu sem framkvæmdar hafa verið í einni fiskræktarrannsókn í gjörvallri Evrópu. Í tengslum við það vægi sem lax hefur nú á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda vegna þeirrar uppbyggingar laxastofna sem nú er unnið að þá er fylgja hér tvær skýrslur sem Jóhannes Sturlaugsson hefur skrifað um fiskræktina og tilheyrandi rannóknir sem gefnar hafa verið út af rannsóknafyrirtæki hans (Jóhannes Sturlaugsson 2018 og 2020). Til þeirra skýrslna þarf að vitna þegar vísað er til grunngagna er varða ákvarðanatöku framkvæmdarinnar. Óskað er eftir að vitnað sé til þeirra án þess þó að þær séu gerðar aðgengilegar á vefnum sem fylgiskjöl, ef slíkt aðgengi þeirra frumheimilda og fylgiskjala þessa erindis hefði komið til álita. Ástæðan þar að baki er sú að enn hefur ekki verið opnað almennt aðgengi að þeim rannsóknarskýrslum en það verður gert á komandi hausti/vetri samhliða heildstæðri kynningu á niðurstöðum fiskræktarinnar og tilheyrandi rannsókna í vatnakerfi Lagarfljóts.

Mikilvægt er að tillit sé tekið til þeirra aðstæðna sem nú hafa skapast vegna uppbyggingar laxastofna í vatnakerfi Lagarfljóts. Í því samhengi þarf að hafa í huga að stærsta búsvæði laxins í hliðaránum sem um ræðir er í vatnakerfi Eyvindarár og í fiskrækt þess árkerfis gegnir Uppsalaá mikilvægu hlutverki og Miðhúsaá einnig.

Heimildir

Jóhannes Sturlaugsson. 2018. *Fiskirækt í vatnakerfi Lagarfljóts 2016 og 2017 - Sleppingar á gönguseiðum laxa 2016 og 2017 og endurheimtur smálaxa 2017*. Laxfiskar, apríl 2018. 32 bls.

Jóhannes Sturlaugsson. 2020. *Fiskirækt í vatnakerfi Lagarfljóts - Sleppingar laxaseiða og endurheimtur laxa árin 2018 og 2019*. Laxfiskar, apríl 2020. 33 bls.

F.h. Veiðifélags Lagarfljóts

Jósef Valgarð

