

Fjarðarheiðargöng, Múlapingi

Álit um mat á umhverfisáhrifum

1 Inngangur

1.1 Framlagning og kynning umhverfismatsskýrslu

Þann 9. febrúar 2022 lagði Vegagerðin fram umhverfismatsskýrslu um Fjarðarheiðargöng, Seyðisfjarðarveg og Hringveg í Múlapingi til kynningar og athugunar Skipulagsstofnunar sbr. 23. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Framkvæmdin og umhverfismatsskýrslan voru auglýst opinberlega 21. maí 2022 í Fréttablaðinu og Morgunblaðinu og 23. maí 2022 í Lögbirtingablaðinu. Umhverfismatsskýrslan lá frammi til kynningar frá 23. maí til 5. júlí 2022 á skrifstofu Múlapingis og hjá Skipulagsstofnun. Umhverfismatsskýrslan var einnig aðgengileg á vef Skipulagsstofnunar og vefsíðu Vegagerðarinnar. Vegagerðin kynnti framkvæmdina og mat á umhverfisáhrifum hennar á opnu húsi í Félagsheimilinu Herðubreið 21. júní 2022 og Egilsstaðaskóla 22. júní 2022.

Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Múlapingis, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Landgræðslunnar, Landsnets, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Skógræktarinnar, Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands.

1.2 Gögn

Framlögð gögn Vegagerðarinnar

Umhverfismatsskýrsla: Fjarðarheiðargöng, Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlapingi. Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar. Vegagerðin og VSÓ ráðgjöf, apríl 2022.

Viðaukar með umhverfismatsskýrslu:

- A. Kortahefti - grunnmyndir valkosta, skýringamyndir og ásýndarmyndir.
- B. Náttúrustofa Austurlands – Fjarðarheiðargöng. Lífríki á áhrifasvæði mögulegra veglína.
- B1. Náttúrustofa Austurlands – Viðbótarrannsókn á gróðurfari.
- C. Jarðfræðistofan - Fjarðarheiðargöng. Jarðfræði og jarðmyndanir við veglínu að fyrirhuguðum munnum Fjarðarheiðarganga.
- D. Náttúrustofa Austurlands – Fjarðarheiðargöng. Mat á áhrifum vegafarmkvæmda á landslag.
- E. Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri - Hringvegur við Egilsstaði. Samanburður þriggja valkosta með tilliti til samfélagsáhrifa.
- F. Mannvit – Fjarðarheiðargöng: Umferðarhávaði.
- G. Fornleifastofnun Íslands – Fjarðarheiðargöng: Fornleifaúttekt.
- G1. Antikva ehf. – Fjarðarheiðargöng: viðbótarrannsókn á fornleifum.
- H. Veðurstofa Íslands - Mat á ofanflóðahættu á Fjarðarheiði vegna Fjarðarheiðarganga.
- I. Mannvit – Fjarðarheiðargöng: Umferðargreining.



- J. Jón Þorvaldur Heiðarsson. Þjóðhagsleg arðsemi vegtenginga við Egilsstaði.
- K. Vegagerðin. Umferðarspá. Jarðgöng á Miðausturlandi.

Framkvæmdaraðili lagði fram uppfærða umhverfismatsskýrslu 13. maí 2022.

Að loknum kynningartíma umhverfismatsskýrslu bárust Skipulagsstofnun viðbrögð framkvæmdaraðila við umsögnum 5. október 2022. Frekari viðbrögð bárust 4. nóvember 2022.

Umsagnir og athugasemdir

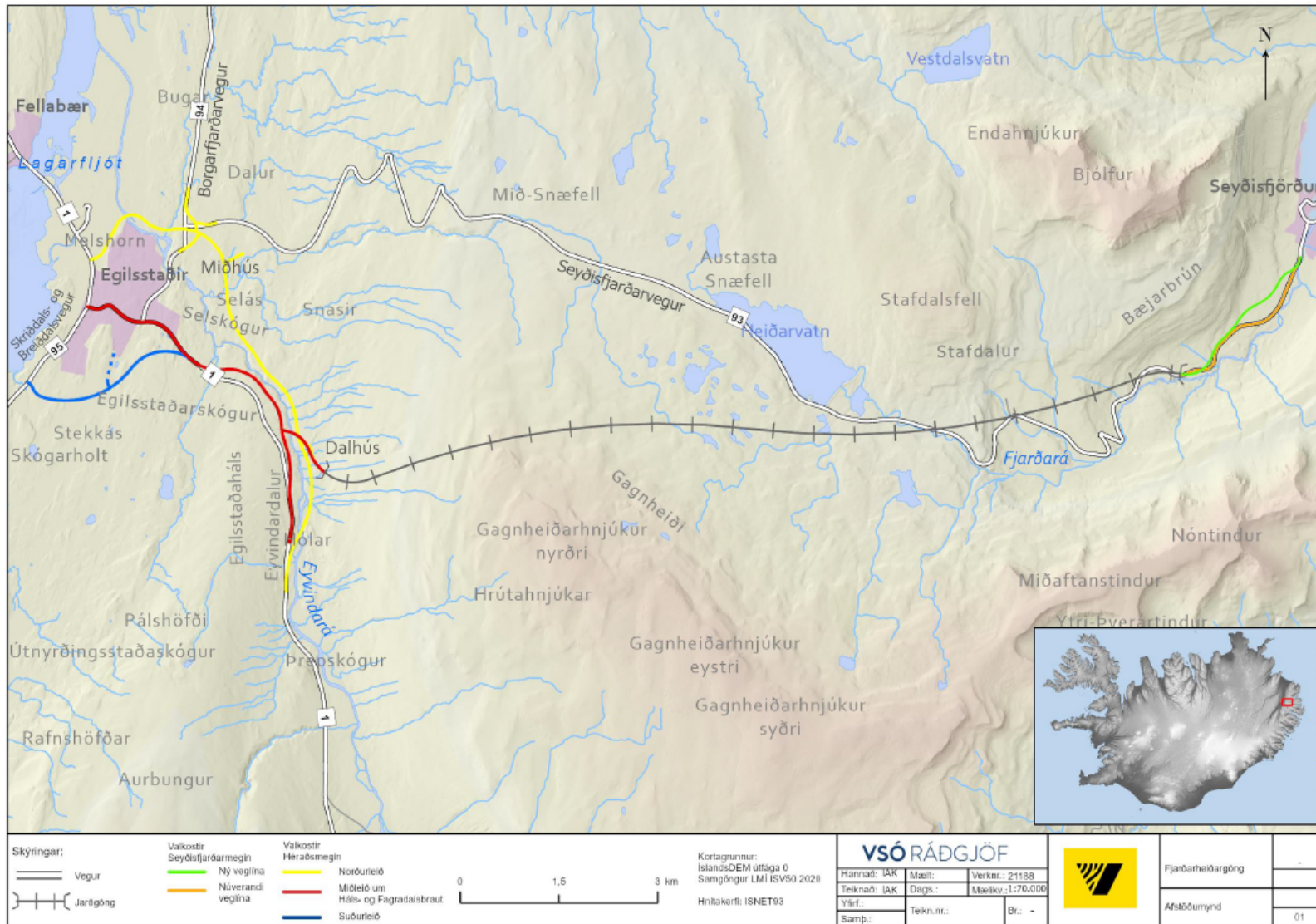
Umsagnir um umhverfismatsskýrslu bárust frá: Múlaþingi 28. júní 2022, Fiskistofu 11. ágúst 2022, Hafrannsóknastofnun 20. júní 2022, Heilbrigðiseftirliti Austurlands 5. júlí 2022, Landgræðslunni 5. júlí 2022, Minjastofnun Íslands 14. júlí 2022, Náttúrufræðistofnun Íslands 21. júlí 2022, Samgöngustofu 16. ágúst 2022, Skógræktinni 10. júlí 2022, Umhverfisstofnun 6. júlí 2022 og Veðurstofu Íslands 22. júní 2022.

Auk framangreindra umsagna bárust umsagnir frá eftirtöldum aðilum: HEF veitum 5. og 25. júlí 2022, Herdísí Magneu Gunnarsdóttur 5. júlí 2022, Huldu Pálinu Matthíasdóttur, Áslaugu Pétursdóttur og Margréti Pétursdóttur 1. júlí 2022, Philip Vogler 5. júlí 2022, Samgöngufélaginu 5. júlí 2022, Sveini Jónssyni o.fl. 5. júlí 2022, Þorvaldi Jóhannssyni 4. júlí 2022, Presti Jónssyni 5. júlí 2022 og Veiðifélagi Lagarflióts 5. júlí 2022.

2 Framkvæmd

2.1 Framkvæmdalýsing

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að fyrirhuguð framkvæmd felist í gerð 13,3 km langra jarðganga milli Héraðs og Seyðisfjarðar ásamt tilheyrandi tengingum við vegakerfið. Framkvæmdinni er ætlað að bæta vetrarsamgöngur til og frá Seyðisfirði, en í dag fer öll umferðin um Fjarðarheiði í 620 m hæð. Göngin verða í hópi lengstu vegganga í heimi og er stofnkostnaður áætlaður 44-47 milljarðar kr. Þau verða tvíbreið með 3,5 m breiðum akreinum og 70 km/klst hámarkshraða. Vegagerð utan ganga verður 6,9 – 13,6 km, háð leiðarvali. Vegirnir verða með 3,5 m breiðum akreinum og miðast hönnunarhraði við ≥ 90 km/klst. Aðalvalkostur Vegagerðarinnar gerir ráð fyrir 6,9 km löngum vegi Héraðsmegin um svokallaða Suðurleið og 3,5 km löngum vegi Seyðisfjarðarmegin um nýja veglínu (Mynd 1). Framkvæmdartími er áætlaður 7 ár. Byrjað verður á jarðgöngunum og síðan farið í vegagerð utan ganga. Göngin verða unnin frá báðum endum þar sem 4-5 m eru boraðir og sprengdir í einu, efninu ekið út og bergið styrkt eftir þörfum áður en næsta lota hefst. Að jafnaði verður sprengt einu sinni til þrisvar á dag hvoru megin. Aðalvalkostur gerir ráð fyrir 110 m langri brú yfir Eyvindará. Samkvæmt aðalvalkosti þarf einnig að leggja 1 km langan bráðabirgðaveg, með brú yfir Eyvindará, frá Hringvegi að jarðgangamunna sem verður fjarlægður að loknum framkvæmdum. Ræsi verða sett á vegi þar sem búast má við rennandi vatni. Aðalvalkostur gerir líka ráð fyrir undirgöngum á Héraði og við hesthúsahverfið í Seyðisfirði. Áningarstaðir eru áformaðir við Gufufoss og Eyvindará. Heildarefnismagn úr jarðgöngunum er áætlað um 1.328.000 m³. Fyrirhugað er að nýta það við vegagerð en efni í bráðabirgðaveg verður sótt í opnar námur. Heildarefnisþörf samkvæmt aðalvalkosti er um 806.500 m³. Gert er ráð fyrir að umframefni sem ekki verður notað í vegagerð verði geymt tímabundið í haug við báða gangamunna og nýtt til framkvæmda í sveitarfélaginu næstu 10-15 ár. Samkvæmt aðalvalkosti yrðu haugsettir 325.000 m³ af umframefni á um 8 ha svæði Héraðsmegin og 363.000 m³ á 7,4 ha svæði Seyðisfjarðarmegin. Að framkvæmdum loknum verður núverandi vegur yfir Fjarðarheiði lagður af sem stofnvegur en honum verður þó áfram haldið við sem landsvegi. Veginum að skíðasvæðinu í Stafdal Seyðisfjarðarmegin verður haldið opnum að vetrarlagi. Aðalvalkostur gerir einnig ráð fyrir að núverandi vegur milli gangamunna og fjárréttar í Seyðisfirði verði jafnaður út og græddur upp. Nánari lýsingu á framkvæmdinni má finna í kafla 8 í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.



Mynd 1. Fyrirhuguð Fjarðarheiðargöng ásamt valkostum um veglínur sem skoðaðir voru í mati á umhverfisáhrifum. Mynd úr umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar.

2.2 Frávik frá matsáætlun

Í matsáætlun var gert ráð fyrir að valkostur um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin myndi liggja í gegnum hesthúsahverfið. Í kjölfar athugasemda við tillögu að matsáætlun var ákveðið að hnika veglínunni ofar í landið í þeim tilgangi að draga úr áhrifum á landnotkun og útivist.

Í matsáætlun var aðeins gert ráð fyrir einum valkosti Seyðisfjarðarmegin. Við vinnu við umhverfismatsskýrslu var ákveðið að bæta við valkosti um núverandi veg til samanburðar í umhverfismati.

Í umhverfismatsskýrslu var bætt við umfjöllun um aðrar útfærslur á Suðurleið, þ.e. að bæta við mögulegri tengingu að Egilstöðum og hnika veglínunni lengra til suðurs við tengingu að Selbrekku.

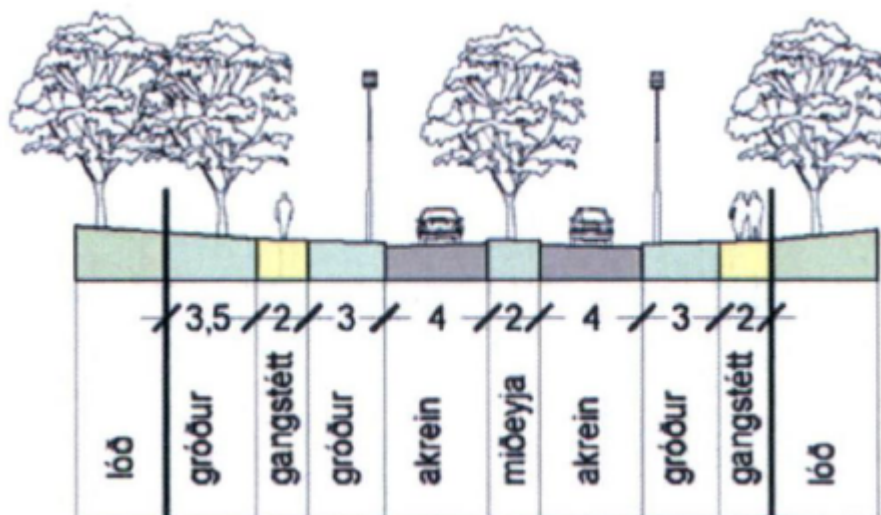
2.3 Valkostir

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru lagðir fram þrjú valkostir um legu vegarins Héraðsmegin og tveir Seyðisfjarðarmegin (Mynd 1). Allir valkostir Héraðsmegin gera ráð fyrir að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verði aflagður vegna erfiðleika í vetrarfærð. Um er að ræða eftirfarandi valkosti:

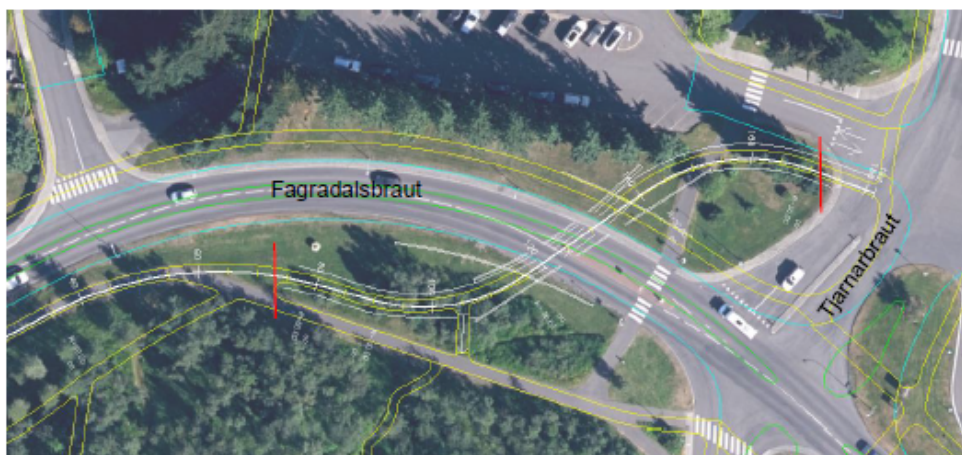
- *Norðurleið*: Hringvegur færður norður fyrir Egilsstaði. Samtals þarf 10,1 km langa vegagerð á Héraði og tvær nýjar brýr á Eyvindará. Valkostur nær frá Hringvegi við Melshorn að jarðgöngum. Hringvegur lengist um 1,1 km. Efnispörf er um 707.000 m³.
- *Suðurleið* (aðalvalkostur Vegagerðarinnar): Veglínan 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, að jarðgöngum. Hringvegur lengist um 2,5 km. Efnispörf er um 450.000 m³.
- *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 að jarðgöngum. Hringvegur lengist um 0,1 km. Efnispörf er um 314.000 m³.

Vegagerðin leggur jafnframt fram þrjár útfærslur á Fagradalsbraut fyrir Miðleið:

- Núllkost, þ.e. engar aðgerðir.
- Vegsnið samkvæmt miðbæjarskipulagi og deiliskipulagi Fagradalsbrautar (Mynd 2). Þar er m.a. gert ráð fyrir aðskilnaði akstursstefna með miðeyju, fækkun vegamóta og hringtorgi á vegamótum Hringvegar við Seyðisfjarðarveg. Breidd sniðs Fagradalsbrautar er áætlað 10 m með miðeyju. Akbrautir eru 4 m hvor og miðeyja 2 m. Gert er ráð fyrir upphækkunum gangbrautum á Fagradalsbraut. Vegagerðin telur að upphækkanir á vegi, þar sem gera þarf ráð fyrir akstri þungra farartækja, séu afar óheppilegar en samkvæmt reynslu Vegagerðarinnar valda þær hávaða og getur viðhald á þeim verið mikið. Í deiliskipulagi er einnig gert ráð fyrir undirgöngum neðan vegamóta Tjarnarbrautar (Mynd 3). Vegagerðin telur ekki mögulegt miðað við nógildandi viðmiðanir að byggja undirgöng á þessum stað. Ekki sé mögulegt að uppfylla kröfur um halla á aðliggjandi stígum og aðkoma að þessum undirgöngum verði því mjög þröng, bratt niður í þau og sýn takmörkuð við enda þeirra, sem geti skapar óöryggi fyrir þá sem um þau fara og dregið úr notkun þeirra. Göngin yrðu um 50 m löng og mjög niðurgráfin aðkoma í þeim tilgangi að draga úr bratta. Þrátt fyrir þessar aðgerðir yrði bratti upp úr göngum við Tjarnarbraut allt að 11% sem sé of bratt fyrir hjólandi og gangandi.



Mynd 2. Kennisnið Fagradalsbrautar samkvæmt deiliskipulagi (Mynd úr umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar).



Mynd 3. Staðsetning á undirgöngum samkvæmt deiliskipulag. Rauðar línur sýna hvar byrja þyrfti að grafa niður að undirgöngum (Mynd úr umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar).

- c) Vegsnið B12 samkvæmt veghönnunarreglum ásamt viðbótum / öðrum útfærslum en þeim sem koma fram í skipulagi (Mynd 4). Miðað við umferð um Fagradalsbraut ætti þjóðvegurinn að vera vegsnið B12. Vegsnið B12 er ekki ósvipað kennisniði miðbæjarskipulagsins. Í miðbæjarskipulagi (Neðan við Lagarás) er akbraut 3,5 m í stað 4 m. Að öðru leyti er það eins. Samkvæmt sniði B12 er heildarbreidd vegar 12,0 m. Akbrautir eru 3,5 m hvor, miðeyja 2 m og gert ráð fyrir 1,5 m í axlarbreidd. Tvær útfærslur á undirgöngum hafa verið skoðaðar. Mynd 5 sýnir útfærslu 1 þar sem undirgöngin hafa verið færð ofan við vegamót Tjarnarbrautar og Tjarnaráss. Samkvæmt umhverfismatsskýrslu þyrfti að breyta fyrirkomulagi á gönguleiðum, miðað við skipulag, til að koma þeim að undirgöngum, t.a.m. þyrfti gönguleið að liggja um lóð veitingastaðar Diner og Orkunnar. Þrátt fyrir tilfærslu náist ekki góð hæðarlega og enn mjög bratt að komast niður í göng (Mynd 5). Krappar beygjur væru að göngum sem geti takmarkað sjónlengdir. Þessi staðsetning á undirgöngum sé úr leið fyrir þá sem eru á leiðinni á milli íbúðahverfa sunnan Fagradalsbrautar og t.d. Egilsstaðaskóla, sem kunnir að verða til þess fólks reyni að stytta sér leið yfir Fagradalsbraut. Útfærsla 2 á undirgöngum undir Fagradalsbraut felst í að skoða að færa undirgöngin enn ofar við vegamót Tjarnarbrautar og Tjarnaráss (Mynd 6). Með tilfærslunni á undirgöngum

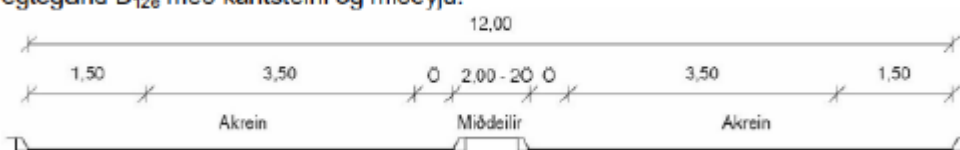


náist töluvert betri hæðarlega í göngum. Breyta þyrfti skipulagi en göngin og gönguleiðir fari inn á lóðir beggja megin Fagradalsbrautar. Þessi staðsetning á undirgöngnum sé aftur á móti nokkuð úr leið fyrir þá sem eru á leiðinni á milli íbúðahverfa sunnan Fagradalsbrautar og t.d. Egilsstaðaskóla, sem kunnir að verða til þess fólk reyni að stytta sér leið yfir Fagradalsbraut. Samkvæmt skoðun á öðrum staðsetningum á undirgöngum undir Fagradalsbraut sé ljóst að mjög erfitt er að koma þeim fyrir svo vel sé, jafnvel þó landi og mannvirkjum við veg verði mikið breytt.

Aðrar aðgerðir sem Vegagerðin telur mikilvægar til að bæta öryggi og greiðfærni á Fagradalsbraut séu að koma fyrir sérstökum reinum fyrir umferð sem beygir af þjóðvegi. Við vegamót við Miðás væri ákjósanlegt að koma fyrir um 40 m langri vinstribeygjuakrein. Við Fagradalsbraut - Tjarnarbraut og Tjarnarás þyrfti að vera mögulegt að koma fyrir vinstribeygjureinum á Fagradalsbraut í báðar áttir. Einnig gæti verið æskilegt að bæta við hægribeygjureinum við vegamótin. Þetta kalli á aukið pláss við vegamót.

Einnig var kannaður sá kostur að setja ljósastryngu á þessi vegamót til að greiða leið gangandi um þau. Langhalli Fagradalsbrautar sé hins vegar mikill á þessum stað sem sé ókostur við ljósastryð vegamót. Þá gæti orðið erfitt að stoppa t.d. í hálfu. Hámarks langhalli á vegamótum skv. veghönnunarreglum er 6% miðað við hönnunarhraða 50 km/klst., en 5% með 60 km/klst. Á Fagradalsbraut sé langhalli 6,5% neðan við Tjarnarbraut og 7,3% ofan við Tjarnarbraut. Vegamót við Tjarnarbraut og Tjarnarás séu í 5,5% langhalla. Vegamót við Lagarás séu í um 5,9% halla.

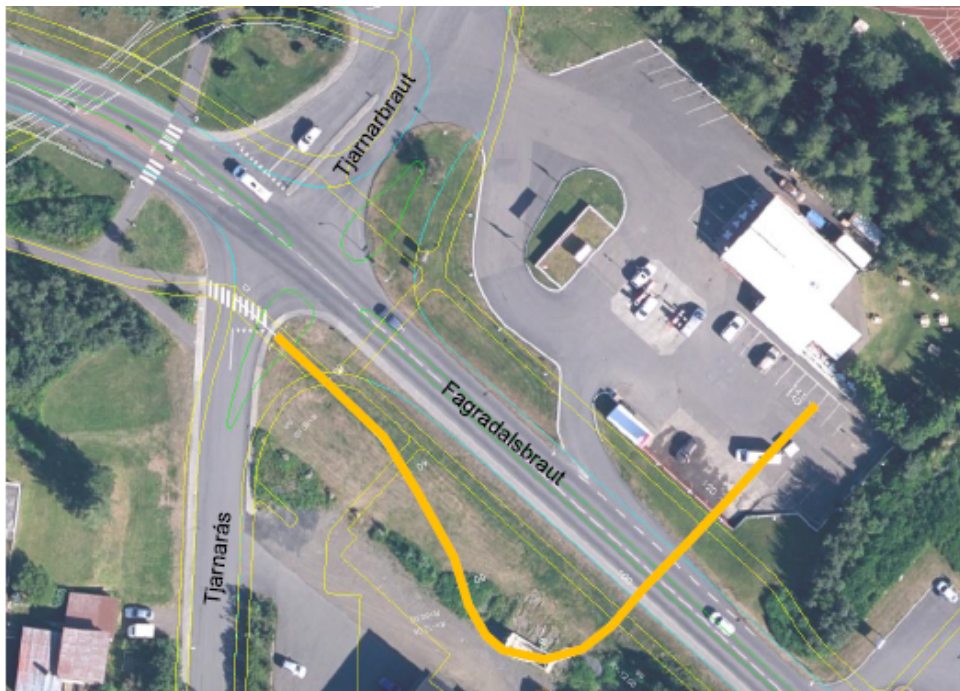
Vegtegund B_{12e} með kantsteini og miðeyju:



Mynd 4. Vegtegund B12 (Mynd úr umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar).



Mynd 5. Útfærsla 1 á undirgöngum undir Fagradalsbraut. Appelsínugul lína sýnir staðsetningu nýrrar gönguleiðar og hvar hún liggur undir veg (Mynd úr umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar).



Mynd 6. Útfærsla nr.2 á undirgöngum undir Fagradalsbraut (Mynd úr umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar).

Seyðisfjarðarmegin voru eftirfarandi valkostir skoðaðir:

- *Ný veglína* (aðalvalkostur Vegagerðarinnar): Veglína er færð norður fyrir núverandi veg í þeim tilgangi að jafna hæðarlegu vegarins til Seyðisfjarðar. Samtals þarf 3,5 km langa nýja vegagerð að Seyðisfirði og nær valkostur frá göngum og tengist núverandi vegi rétt utan við bæinn. Efnispörf er um 319.500 m³.
- *Núverandi veglína*: Valkosturinn felur í sér lagfæringu á núverandi vegi á 2,8 km löngum kafla. Efnispörf er um 241.500 m³.

Í ákvörðun um matsáætlun framkvæmdarinnar beindi Skipulagsstofnun því til Vegagerðarinnar að kanna hvort ástæða væri til að leggja fram valkost fyrir haugsetningarsvæði á Seyðisfirði sem staðsett er utan við grannsvæði vatnsverndar. Við vinnu umhverfismatskýrslu skoðaði Vegagerðin tvo valmöguleika, annars vegar haugsetningu við Fjarðarsel og hins vegar að haugsetja efnið í Skaganámu sem stendur við þéttbýlið á Seyðisfirði. Nánar er fjallað um þessa kosti í kafla 3.5.1 hér að neðan.

2.3.1 Umsagnir

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að gífurlegt magn efnis mun verða haugsett í Seyðisfjarðarmegin í þröngum firði og því mjög mikilvægt að finna farveg fyrir nýtingu efnis. Telur stofnunin æskilegt að hugað sé að öðrum nýtingarkostum ef ekki verður af landfyllingu við þéttbýlið. Í svörum Vegagerðarinnar er tekið undir það og segist stofnunin ætla að stuðla að notkun þess í samráði við Múlaþing.

Í umsögn sem fjöldi einstaklinga skrifar undir kom fram að æskilegt sé að skoða samlegðaráhrif Norðurleiðar og Miðleiðar, Fagradalsbrautar með núverandi vegarkafli um Háls fyrir léttu almenna umferð sem telur sig eiga erindi um miðbæinn. Í kjölfarið óskaði Skipulagsstofnun eftir því að Vegagerðin bæri saman umhverfisáhrif ofangreindrar útfærslu við framlagða valkosti.



3 Mat á umhverfisáhrifum

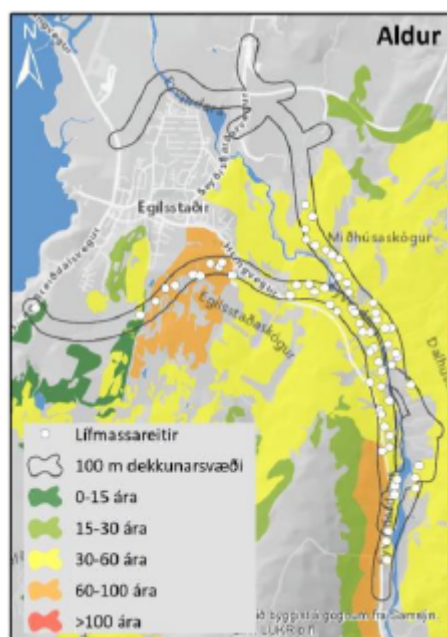
Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru notaðar vægiseinkunnirnar verulega neikvæð, talsvert neikvæð, nokkuð neikvæð, óveruleg/engin áhrif, nokkuð jákvæð, talsvert jákvæð og verulega jákvæð umhverfisáhrif. Gerð er grein fyrir vægiseinkunnum á bls. 62-63 í umhverfismatsskýrslunni.

Við umfjöllun um hvern umhverfisþátt hér að neðan eru fyrst dregin saman meginatriði úr mati Vegagerðarinnar á umhverfisáhrifum. Þar á eftir fylgir umfjöllun Skipulagsstofnunar sem byggir á umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar og umsögnum sem bárust á kynningartíma umhverfismatsskýrslu auk annarra gagna.

3.1 Gróðurfar

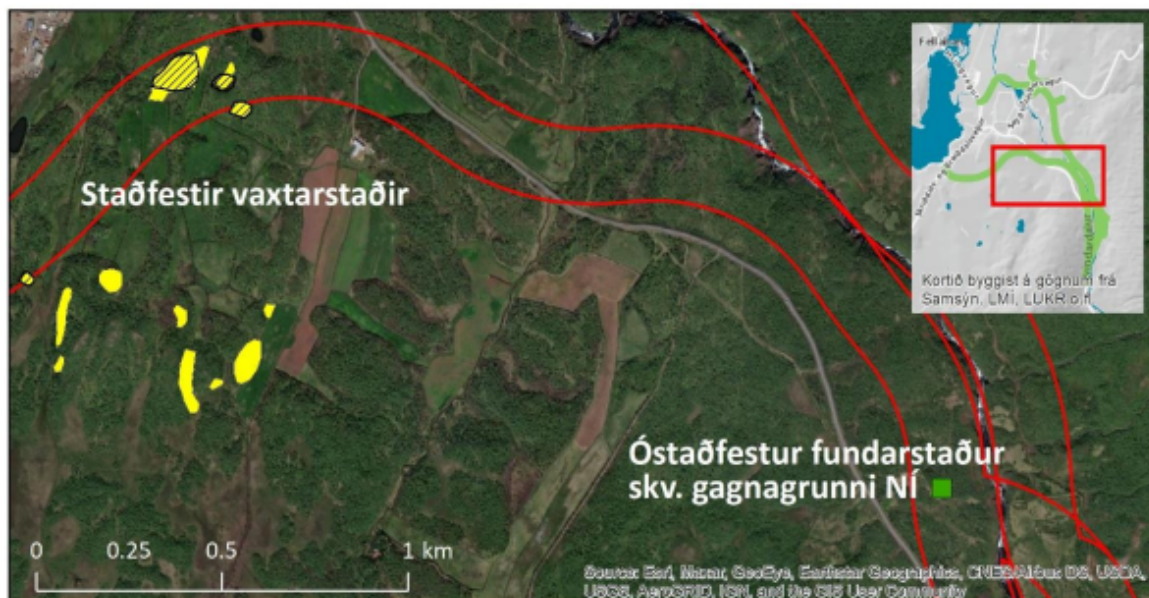
3.1.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að athugunarsvæði allra leiða Héradsmegin einkennist af vel grónu landi, gróskumiklum birkiskógi og birkikjarri, nokkuð stórum votlendissvæðum, túnum, skógrækt og öðru manngerðu landi. Allir valkostir Héradsmegin og athafna- og haugsetningasvæði koma til með að raska birkiskógi sem nýtur verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. 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 geymir vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013. 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. Blæðsp var eina tegundin á valista sem fannst á athugunarsvæðinu, en hún vex innan athugunarsvæðis Suðurleiðar þar sem mikið af ungum blæðspum var í jaðri lundanna. 15 sjaldgæfar fléttutegundir, þar af 5 á valista, hafa verið skráðar á áhrifasvæði veglína og í næsta nágrenni. Vegna þeirra hefur verið lagt til að Egilsstaðaskógur og nágrenni verði friðlýst.



Mynd 7. Lega veglína um Egilsstaðaskóg (Mynd úr umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar).

Fram kemur í umhverfismatsskýrslunni að fæstir hektarar gróinna svæða raskast ef Miðleið yrði fyrir valinu, enda er minnst þörf á nýrri vegagerð fyrir þann valkost. Þar er meiri hluti raskaðs svæðis birkiskógur. Á Miðleið var minnst af votlendi og engin sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum vegna stærðar sinnar. Vegagerðin telur Miðleið geta haft verulega neikvæð áhrif á lífmassa birkis, talsvert neikvæð áhrif á votlendi og vistgerðir og nokkuð neikvæð áhrif á æðplöntur og fléttur. Heildaráhrif Miðleiðar á gróður eru metin nokkuð til talsvert neikvæð.



Mynd 8. Blæspargræður á og við áhrifasvæði Suðurleiðar á Héraði byggt á kortlagningu Náttúrustofu Austurlands 2020 (gulir flákar yfirstrikaðir með svörtu) og Lárusar Heiðarssonar og Sigurðar Blöndal 2002 (gulir flákar) (Mynd úr sérfræðiskýrslu).

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu hefur Suðurleið í för með sér meira rask á landi en Miðleið. Á þeirri leið yrði raskað mestu umfangi birkiskóga. Að sama skapi yrði þar raskað mestu umfangi votlendra svæða 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. Vegagerðin telur Suðurleið geta haft verulega neikvæð áhrif á vistgerðir, votlendi og lífmassa birkis og talsvert neikvæð áhrif á æðplöntur og fléttur. Heildaráhrif Suðurleiðar á gróður eru metin talsvert neikvæð. Möguleg tenging Suðurleiðar við athafnasvæði á Egilsstöðum, sem liggur að hluta til utan athugunarsvæðis úttekta á vistgerðum og gróðri, er ekki talin breyta niðurstöðu matsins.

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að Norðurleið hefði í för með sér umfangsmesta raskið á grónum svæðum, enda er það lengsta veglínan. Birkiskógur þar þekur örlítið stærra svæði en á Miðleið. Auk þess er skógrækt á hluta leiðarinnar. Á Norðurleið 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. Vegagerðin telur Norðurleið geta haft verulega neikvæð áhrif á votlendi, talsvert neikvæð áhrif á vistgerðir og lífmassa birkis og nokkuð neikvæð áhrif á fléttur og æðplöntur. Heildaráhrif Norðurleiðar á gróður eru metin nokkuð til talsvert neikvæð.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu einkennist gróður á áhrifasvæði framkvæmdarinnar í Seyðisfirði af fremur rýru mólendi og manngerðum svæðum. 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 og eru metin nokkuð neikvæð. Áhrif valkostar um lagfæringu á núverandi vegi eru metin óveruleg til nokkuð neikvæð.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

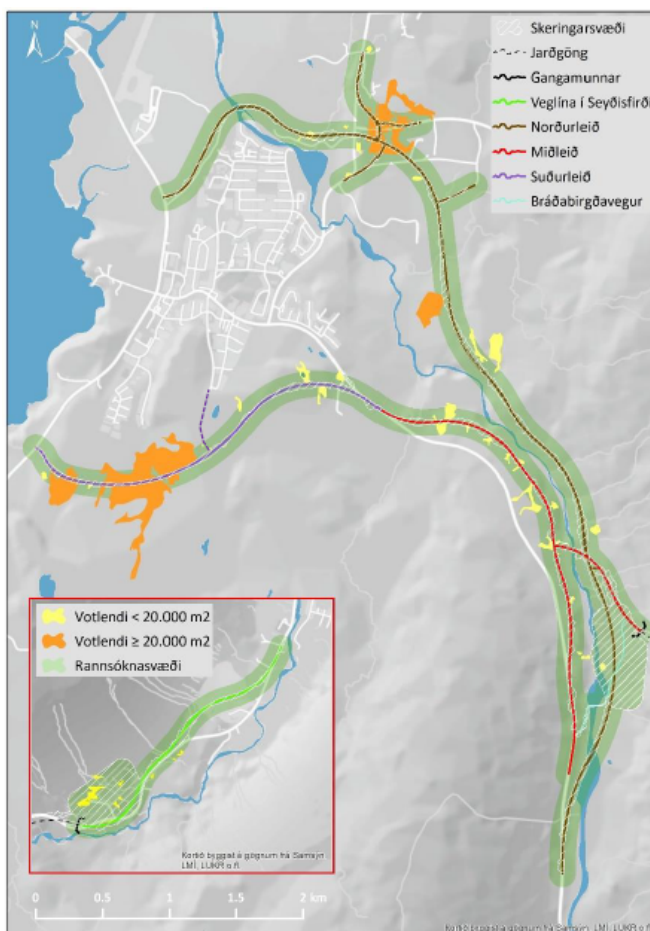
Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að með góðri hönnun og skipulagi, auk vandaðra vinnubragða á framkvæmdatíma megi lágmarka neikvæð áhrif á gróður. Vegagerðin hyggst m.a. grípa til eftirfarandi mótvægisáðgerða til að draga úr neikvæðum áhrifum á gróður:

- A.m.k. jafn stórt votlendi og raskast við framkvæmdirnar verður endurheimt. 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 Hringvegjar 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 áhlits Skógræktarinnar um útfærslu þeirra. Vegagerðin mun einnig leita til Skógræktarinnar hvað varðar þörf á vöktun.
- Aðrar áðgerðir 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 ágengra tegunda í sárin. Hægt er að milda áhrif rasks sem fylgir vegaframkvæmdum 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.



Mynd 9. Votlendi á athugunarsvæði veglína á Héraði og Seyðisfirði (Mynd úr umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar).

3.1.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Seyðisfjarðarmegin er ekki gert ráð fyrir áhrifum á vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum, friðlýstar tegundir eða tegundir á valista. Ný veglína og haugsetning munu samt sem áður hafa í för með sér nokkuð umfangsmikið rask á landi (33 ha) sem að stórum hluta (18 ha) samanstendur af vistgerðum með hátt eða mjög hátt verndargildi. Hluti þessa rasks er afturkræft. Skipulagsstofnun telur allar líkur á að ný veglína um Seyðisfjörð hefði meiri áhrif á gróður en að fylgja núverandi vegi en áhrifin verða ekki umtalsverð.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á gróður verði á Héraði. Beint rask á landi verður minnst á Miðleið (41 ha), þá Suðurleið (50 ha) en mest á Norðurleið (57 ha).



Aðallega er um að ræða varanleg áhrif vegna vegagerðar en áhrif haugsetningar ættu að verða tímabundin. Miðleið raskar einnig minna af vistgerðum með hátt eða mjög hátt verndargildi (21 ha) en Suðurleið (28 ha) og Norðurleið (27 ha). Allar veglínurnar skera í sundur birkiskóg og hafa í för með sér umtalsvert óafturkræft rask á birki, eða frá 17 ha (Miðleið) til 21 ha (Suðurleið). Einkum er um að ræða rask á 30-60 ára gömlum birkiskógi, en þar sem Suðurleið beygir af Miðleið þverar hún 60-100 ára gamlan birkiskóg. Í þessum eldri hluta Egilsstaðaskógar er birkið hærra (3-5 m) en annars staðar staðar í skóginum. Jafnframt virðist eldri skógurinn geyma helstu vaxtarstaði blæspar í Egilsstaðaskógi. Í umsögn Skógræktarinnar er bent á að búið er að staðfesta Egilsstaðaskóg sem gamlan, stóran samfelldan skóg sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga auk þess sem skógurinn þykir merkilegur fyrir þær sakir að vera einn fárra náttúrulegra vaxtarstaða blæspar á Íslandi. Leggur Skógræktin ríka áherslu á að forðast beri að raska vistfræðilega mikilvægum gömlum birkiskögum.

Í sérfræðiskýrslu kemur fram að blæösp er á valista og er talin í nokkurri hættu en einnig finnst 15 tegundir sjaldgæfra flétta í Egilsstaðaskógi, þar af eru fimm á valista þ.e. grástika, gullinvarp, gljádumba, grábleðla og svarðskjóða. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að blæösp og fléttur skrámu klúka, grástika og gullinvarp, sem allar vaxa í Egilsstaðaskógi, eru friðlýstar. Samkvæmt umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru allar þrjár fléttur skráðar með fundarstað á Mið- og Suðurleið í gagnagrunni Náttúrufræðistofnunar auk þess sem skrámu klúka er skráð í næsta nágrenni Norðurleiðar. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur einnig fram að um langt skeið hafi verið bent á verndargildi birkiskóga í Egilsstaðaskógi, ekki síst vegna sjaldgæfra fléttutegunda sem vaxa á birkitrjám. Þess vegna hafi m.a. verið lagt til að friðlýsa skóginn á Náttúruverndaráætlun 2009-2013. Náttúrufræðistofnun telur að sjaldgæfum fléttutegundum stafi ógn af fyrirhugaðri framkvæmd, óháð leiðarvali. 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 fyrirhugaðrar vegagerðar verði. Það sé nauðsynlegt til að leggja mat á hvort þörf sé á mótvægisáðgerðum til að tryggja áframhaldandi tilvist fléttutegundanna á svæðinu. Náttúrufræðistofnun telur jafnframt mjög mikilvægt að horft sé til þess að nota birkiplöntur sem eiga erfðafræðilegan uppruna úr Egilsstaðaskógi til að tryggja viðhald þeirra og að horft sé til endurheimtar birkiskóga í næsta nágrenni þar sem við á. Loks telur Náttúrufræðistofnun að skoða mætti t.d. að styrkja náttúrulegan vöxt blæspar í Egilsstaðaskógi í stað þeirra trjáplantna sem frá hverfa vegna framkvæmdarinnar með fræsáningu eða tilfærslu trjáa. Í viðbrögðum Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin geri ráð fyrir því, sem hluti af mótvægisáðgerðum, að áður en framkvæmdir hefjist verði sérfræðingur látinn fara um fyrirhugað framkvæmdasvæði í leit að friðlýstum fléttutegundum. Þar sem við á verða birkitré, sem fléttur vaxa á, og blæspir færðar til undir leiðsögn Umhverfisstofnunar sem fer með eftirlit með friðlýstum plöntum, sbr. auglýsing nr. 1385 um friðun æðplantna, mosa og fléttna.

Allar veglínur á Héraði koma til með að hafa áhrif á votlendi en Miðleiðin er eina leiðin sem hefur engin áhrif á votlendi yfir 2 ha sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Suðurleiðin liggur um tvenn slík votlendi og klýfur m.a. stærsta votlendið á athugunarsvæðinu í tvennt. Heildarflatarmál þessara votlenda er um 27 ha. Líkt og Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á í umsögn sinni má því gera ráð fyrir töluverðu raski á votlendi þótt einungis lítill hluti sé innan framkvæmdasvæðis. Norðurleið liggur um jaðar 3,4 ha votlendis í Taglamýri sem samkvæmt umhverfismatsskýrslu ætti að vera hægt að hlífa við raski. Helstu áhrif Norðurleiðar á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar verða því við gatnamót Seyðisfjarðarvegur og Borgarfjarðarvegur, en þar mun hún skera sundur 10,2 ha votlendi sem Seyðisfjarðarvegur liggur nú þegar um.

Samkvæmt náttúruverndarlögum ber að forðast að raska vistkerfum sem njóta verndar samkvæmt 61. gr. laganna nema brýna nauðsyn beri til. Fram kemur í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar að óhjákvæmilegt er að raska þessum vistkerfum til að tryggja bætt umferðaröryggi og aukna greiðfærni. Í þessu sambandi undirstrikar Skipulagsstofnun að þær þrjár veglínur sem lagðar eru



fram í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar hafa mismikil áhrif á vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga. Að mati Skipulagsstofnunar hefur Suðurleið, núverandi aðalvalkostur Vegagerðarinnar, mest áhrif á bæði verndað birkiskóglendi og verndað votlendi. Samkvæmt auglýsingu nr. 1385 um friðun æðplantna, mosa og fléttna er jafnframt bannað að aflífa, eyðileggja eða valda á annan hátt skaða á einstaklingum friðaðrar tegundar. Samkvæmt umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar mun eingöngu Suðurleið liggja um staðfestan vaxtarstað friðaðrar æðplöntu, þ.e. blæspar. Þá vaxa friðaðar fléttutegundir í Egilsstaðaskógi. Skipulagsstofnun tekur undir með Náttúrufræðistofnun Íslands um að kanna þurfi útbreiðslu friðaðra fléttutegunda á öllum veglínnum svo hægt sé að taka tillit til þeirra við val á milli leiða og tryggja áframhaldandi tilvist þeirra á svæðinu. Við val á milli leiðanna þarf að líta til ákvæða 61. gr. náttúruverndarlaga, auglýsingar um friðun æðplantna, mosa og fléttna og markmiða laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, en meðal þeirra er umhverfisvernd.

Í ljósi umfangs skerðingar á vernduðum vistkerfum og æðplöntum telur Skipulagsstofnun að Suðurleið geti haft verulega neikvæð áhrif á gróður en Miðleið og Norðurleið talsvert neikvæð. Óvissa ríkir um áhrif allra veglína á Héraði á friðaðar fléttutegundir. Skipulagsstofnun telur að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfis þurfi að kortleggja fundarstaði friðaðra fléttutegunda á áhrifasvæði allra framlagðra valkosta um Egilsstaðaskóg. Einnig þurfi að leggja fram mótvægisáðgerðir, til að draga úr áhrifum vegagerðarinnar á friðaðar æðplöntur og fléttur, sem unnar hafa verið í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands og Umhverfisstofnun fyrir þann valkost sem verður fyrir valinu. Jafnframt þarf að kortleggja rask á votlendi og skóglendi á ókönnuðum hluta Suðurleiðar svo réttar upplýsingar liggi fyrir um heildarflatarmál votlendis og skóglendis sem þarf að endurheimta. Skipulagsstofnun tekur undir ábendingu Náttúrufræðistofnunar um að æskilegt sé að endurheimta birkiskóga í næsta nágrenni við Egilsstaðaskóg og að endurheimtin taki mið að erfðafræðilegum uppruna birkis.

3.2 Fuglar og hreindýr

3.2.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að helstu áhrif framkvæmdarinnar á fugla felist í búsvæðamissi vegna rasks á yfirborði vegna vinnu við vegagerð, jarðgangagerð og á athafna- og haugsetningarsvæði, sérstaklega þar sem farið er um gróið land. Framkvæmdin getur einnig haft óbein áhrif, t.d. vegna ónæðis af framkvæmdum séu þær í gangi á viðkvæmum varp- eða uppeldistíma. Á áhrifasvæðum veglína Héraðsmegin var þéttleiki fugla nokkuð svipaður. Í mestum þéttleika voru þúfutittlingar (234 pör/km²), skógarprestir (219 pör/km²) og hrossagaukar (171 pör/km²). Á Miðleið fundust þrjár forgangstegundir fugla en engin á valista. Leiðin liggur að miklu leyti nærri núverandi vegstæði, en fer þó um viðkvæmt skóglendi með mikinn þéttleika fugla. Leiðin er töluvert styttri en aðrir valkostir og heildaráhrif því minni. Leiðin raskar engu að síður töluverðu skóglendi. Áhrif Miðleiðar 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 og fer um fjölbreytt búsvæði fugla. Þar fundust þrjár varptegundir á valista og fjórar forgangstegundir. Áhrifin eru metin nokkuð til talsvert neikvæð. Svæðið er talið viðkvæmt fyrir breytingum og er líklegt að valkosturinn geti haft neikvæð áhrif á fugla. Flestar fuglategundir fundust á Suðurleið, eða 23. Engin varptegunda á leiðinni er á valista en fjórar teljast til forgangstegunda. Áhrif Suðurleiðar eru talin nokkuð sambærileg áhrifum Norðurleiðar og eru áhrifin metin nokkuð til talsvert neikvæð.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar er ný veglína á Seyðisfirði ekki talin hafa mikil áhrif á fuglalíf á svæðinu enda liggur veglínan sem lögð er til nærri núverandi vegi. Þó þarf að hafa í huga að þrjár varptegundir sem fundust þar eru á valista. Valkosturinn felur í sér litla breytingu frá núverandi ástandi og eru áhrif nýrrar veglínu 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 fugladauða þar sem stafar af árekstrum og fælingu.

Fram kemur í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar að hreindýr hafi sjaldan verið skrásett í nágrenni veglína á Héraði og séu allar leiðir Héraðsmegin taldar hafa óveruleg áhrif á hreindýr. Seyðisfjarðarmegin ganga hreindýr talsvert á vetrum í nágrenni Stafdals og niðurundir Seyðisfjarðarbæ. Framkvæmdir gætu haft fælandi áhrif á dýrin sem líklega myndu ganga til baka að framkvæmdum loknum. Ný veglína er talin hafa nokkuð neikvæð áhrif á dýralíf en núverandi veglína óveruleg áhrif.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar verður neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á fugla og hreindýr haldið í lágmarki með því að reyna að skerða óraskað land sem minnst og græða fljótt og vel upp sár sem myndast t.d. í vegfláa við veglagningu. Að öðru leyti er vísað í mótvægisáðgerðir vegna gróðurs.

3.2.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Fyrir liggur að neikvæð áhrif á fugla m.t.t. umferðar eru þegar fyrir hendi á núverandi vegi um Egilsstaðaskóg og botn Seyðisfjarðar. Framkvæmdin mun leiða til aukinnar umferðar um Egilsstaðaskóg sem mun væntanlega auka ákeyrslur á fugla. Á móti má gera ráð fyrir að umferð um Fjarðarheiði minnki og ákeyrslum á fugla þar með fækki. Þannig má gera ráð fyrir að framkvæmdin hafi í för með sér ákveðna tilfærslu á áhrifum á fugla. Þar sem þéttleiki fugla er mikill á fyrirhuguðum veglínunum á Héraði má gera ráð fyrir að ákeyrslur muni aukast. Fuglar munu einnig verða fyrir truflun, bæði á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmdum er lokið. Helstu áhrif á fugla felast þó líklega í tapi á búsvæðum sem fara undir veg. Á Héraði hafa allar leiðirnar í för með sér umtalsvert rask á fuglaríkum búsvæðum. Flestar fuglategundir sem verða fyrir áhrifum eru þó algengar. Skipulagsstofnun telur að Suðurleið og Norðurleið hafi meiri áhrif á fugla en Miðleið, enda skera þær í sundur mun stærra búsvæði fugla. Af sömu ástæðu telur Skipulagsstofnun ljóst að ný veglína í Seyðisfirði hefði neikvæðari áhrif á fugla en að notast við núverandi veg. Gera má ráð fyrir að mótvægisáðgerðir sem felast í endurheimt birkiskóga og votlendis muni að einhverju leyti gagnast þeim tegundum sem verða fyrir búsvæðatapi. Að framansögðu athuguðu er þó ekki líklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa verulega neikvæð áhrif á fugla. Skipulagsstofnun tekur undir niðurstöðu Vegagerðarinnar um áhrif framkvæmdarinnar á hreindýr.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að stofnunin telur mikilvægt að við vöktun á árangri endurheimtar sé fylgst með áhrifum á fuglalíf. Bendir stofnunin jafnframt á mikilvægi þess að vekja athygli vegfarenda á hreindýrum og fuglalífi þar sem við á með merkingum. Skipulagsstofnun tekur undir þessar ábendingar.

3.3 Lífríki straumvatna

3.3.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að straumvötn á áhrifasvæði framkvæmdanna, bæði Héraðs- og Seyðisfjarðarmegin, eru flokkuð sem ár á eldri berggrunni landsins án votlendisáhrifa. Verndargildi þeirra er lágt. Í vatnakerfinu eru aðallega bleikja og urriði en einnig lax. Lífríki flestra straumvatnanna er lítt eða ekki rannsakað. Hliðarár og lækir eru oft á tíðum mikilvæg uppvaxtarsvæði laxfiskaseiða. Ef til þess kæmi að sett yrðu ræsi í vatnsföll þyrfti að tryggja að ferðir fiska og stærri hryggleysingja yrðu ekki takmarkaðar eða hindraðar og að búsvæði þeirra myndi skerðast eins lítið og kostur er, en rannsóknir hafa sýnt að illa hönnuð og frágengin



ræsi eru ein helsta ógnin við vatnalífriki þegar vatnsföll eru þveruð við vegalagningu. Þá er einnig mikilvægt að veiðistöðum verði ekki raskað við framkvæmdina.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu mun lekavatn úr bergi berast frá göngunum á bæði framkvæmda- og rekstartíma. Á rekstartíma mun einnig þvottavatn og snjóbráð frá ökutækjum berast frá göngunum. Vatn sem berst frá jarðgöngunum getur dregið með sér svarf/grugg sem kann að vera mengað af ýmsum efnum. Til að koma í veg fyrir að mengað frárennslisvatn berist frá göngunum í straumvatn verða settar upp olíuskiljur við báða gangamunna. Fyrst er gangavatnið leitt í gegnum setþró/sandskilju (niðurgrafinn gámur) og síðan í gegnum olíuskilju, áður en því er veitt út í viðtaka. Á Seyðisfirði verður vatn frá settjörnum leitt meðfram vegfyllingu ofan vegar, niður fyrir vatnsból Seyðfirðinga þar sem það fer undir veginn í ræsi og í læk sem rennur í Fjarðará við Fjarðarsel neðan við útfall virkjunarinnar. Gert er ráð fyrir að vatn úr göngum fari sömu leið eftir að framkvæmdum er lokið. Á framkvæmdartíma er aukin hætta á mengunarslysum vegna olíunotkunar, s.s. áfyllingu olíu á vélar og tæki, olíuleka frá tækjum og að glussi leki niður ef glussaslöngur springa. Með markvissu viðhaldi og eftirliti er hægt að lágmarka þessa áhættu. Í útboðsgögnum verða sett sérstök skilyrði um aðgæslu við notkun olíu, hreinsiefna og annarra mengandi efna á þeim svæðum. Ofangreindar aðgerðir eru taldar verja vatnafar gegn mengun frá affallsvatni á fullnægjandi hátt sem og lífríki straumvatna.

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar er áhætta á neikvæðum áhrifum metin mest á Norðurleið, enda þverar hún flest straumvötn. Áhrif Norðurleiðar á lífríki straumvatns eru metin óveruleg til nokkuð neikvæð en á öllum öðrum veglínunum eru áhrifin metin óveruleg. Áhrifin koma helst fram á framkvæmdartíma. Með mótvægisáðgerðum má draga úr áhrifum. Áhrifin eru talin minniháttar með tilliti til umfang svæðis og viðkvæmni þess. Áhrifin eru í mörgum tilfellum tímabundin og að mestu afturkræf. Með verklagi og mótvægisáðgerðum til að lágmarka eða koma í veg fyrir að mengun berist í vatn eru ekki taldar líkur á áhrifum á lífríki straumvatna vegna mengunar.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Þar sem ræsum verður komið fyrir í vatnsföllum verður vandað til verka við hönnun og frágang í þeim tilgangi að tryggja að ferðir fiska og stærri hryggleysingja verði ekki takmarkaðar eða hindraðar og að búsvæði þeirra skerðist eins lítið og kostur er. Eftirlit með hreinsivirkjum er nauðsynlegt og verður eftirlitsáætlun gerð í samráði við heilbrigðiseftirlit. Að öðru leyti er vísað í mótvægisáðgerðir vegna vatnsverndar.

3.3.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar er bent á að ekki er gerð grein fyrir mögulegri mengun ferskvatns vegna umferðar og viðhaldi vega á rekstartíma, s.s. varðandi áhrif á vatnalíf ef söltun er notuð til hálkuvana. Á köflum liggur veglínin nærri vatni, sem mengandi efni (t.d. í kjölfar óhapps) gætu borist í, bæði á framkvæmdatíma og rekstartíma vegarins. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að notast verður við vegrið til að koma í veg fyrir óhöpp og gerð grein fyrir helstu stöðum sem áformað er að setja upp vegrið. Fram kemur að í dag er mest notað af sandblönduðum pækli á svæðinu. Nýir vegir koma til með að bæta hæðar- og planlegu vega til muna, sem minnkar þörf á hálkuvörn. Engin áætlun liggur fyrir um hálkuvarnir en ljóst er að notkun verður aðeins brot af því sem notað er við núverandi aðstæður. Telur Vegagerðin því að valkostir hafi jákvæð áhrif með tilliti til mögulegrar mengunar vegna hálkuvana.

Skipulagsstofnun telur að enginn framlagður valkostur komi til með að hafa verulega neikvæð áhrif á lífríki straumvatna, að því gefnu að Vegagerðin fylgi því verklagi sem boðað er í umhverfismatsskýrslu.



3.4 Jarðmyndanir

3.4.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að allir valkostir Héraðsmegin fara um svæði á C-hluta náttúruminjaskrár 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 sérfræðiskýrslu kemur fram að þar finnst laglegt samspil berglaga, misgengja og bergganga í gljúfrinu. Allir valkostir á Héraði munu jafnframt fara um svæðið Eyvindarárgil sem er á náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar og flokkað þar með miðlungs verndargildi, m.a. vegna jarðmyndana. Norðurleið fer einnig um svæðið Miðhúsaá sem Helgi Hallgrímsson telur hafa miðlungs verndargildi, m.a. vegna jarðmyndana.

Fram kemur að Jarðfræðistofan, sem annaðist rannsóknir á jarðmyndunum fyrir Vegagerðina, telur gil Eyvindarár skipa hæstan sess með tilliti til jarðmyndana á þeim leiðum sem hér eru til umfjöllunar. Miðleið og Suðurleið munu þvera Eyvindará á nýrri brú yfir efsta hluta gilsins Norðurleið mun ekki þvera gil Eyvindarár en þverar þó ána tvisvar, bæði sunnan og norðan gilsins. Í skýrslu Jarðfræðistofunnar kemur fram að ákjósanlegra hefði verið að halda veglínu a.m.k. 75-100 m frá gilbrúninni en Vegagerðin telur það ekki mögulegt með vísan í hönnunarreglur sínar. Vegagerðin telur að nýir vegir að munnum Fjarðarheiðarganga muni ekki 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 niðurstöðu matsins. Seyðisfjarðarmegin þykir ekkert á veglínunum jarðfræðilega sérstakt og eru báðir valkostir taldir hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar verður dregið úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á jarðmyndanir með því að staðsetja efnislosunarstaði þannig að hægt sé að fella þá sem best að landi. Við frágang á skeringum verða svæðin færð í sem upprunalegast horf. Loks verður reynt að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi.

3.4.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif á jarðmyndanir verði á Mið- og Suðurleið vegna áhrifa á Eyvindarárgil sem hefur nokkurt verndargildi. Þar sem báðar veglínur koma til með að liggja nálægt gilinu á löngum kafla og þvera gilið telur stofnunin að áhrifin geti orðið talsvert neikvæð. Tekur stofnunin undir með Jarðfræðistofunni og Náttúrufræðistofnun Íslands um að ákjósanlegra hefði verið að hafa veglínurnar lengra frá gilbrúninni. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er jafnframt bent á mikilvægi þess að hönnun nýrrar brúar yfir gilið taki mið af verndargildi gilsins. Tekur Skipulagsstofnun undir það. Skipulagsstofnun telur að áhrif Norðurleiðar á jarðminjar verði heldur minni, eða nokkuð neikvæð, þar sem hún liggur aðeins lengra frá gilinu og þverar það ekki.

Seyðisfjarðarmegin er helst að vænta áhrifa á Gufufoss. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er vakin athygli á því að Gufufoss nýtur sérstakrar verndar samkvæmt b-lið 61. gr. náttúruverndarlaga en þar kemur fram að verndunin nær til „[fossa] og nánasta umhverfi þeirra að því leyti að sýn að



þeim spillist ekki“. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að gangamunni Seyðisfjarðarmegin er staðsettur nálægt fossinum. Gera megi ráð fyrir töluverðu raski í nánasta umhverfi við fossinn á framkvæmdartíma en lögð verður áhersla á vandaðan frágang að framkvæmdum loknum og þess gætt að sýn að fossi spillist ekki, séð frá áfangastað við fossinn eða Seyðisfjarðarvegi. Eftir því sem lengra er farið frá fossinum kann haugsetning að skyggja á fossinn frá einhverjum stöðum, miðað við núverandi ástand, s.s. frá íbúabyggð. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni ekki hafa bein áhrif á fossinn sem slíkan eða verndargildi hans. Eftir framkvæmdir verður vegurinn lengra frá fossinum en núverandi vegur. Ef Vegagerðin fylgir boðuðum aðgerðum má því gera ráð fyrir að framkvæmdin hafi takmörkuð áhrif á sýn að fossinum úr næsta nágrenni við hann. Hins vegar er ljóst af ásýndarmyndum í umhverfismatsskýrslu að haugsetningin mun spilla sýn að fossinum frá efstu götum í þéttbýlinu á Seyðisfirði og væntanlega þar fyrir ofan. Áhrifin ættu að vera tímabundin en ganga ekki til baka fyrr en efnið í haugnum hefur verið nýtt í aðrar framkvæmdir. Óvíst er hversu langan tíma það getur tekið. Skipulagsstofnun telur því að áhrif á jarðmyndanir í Seyðisfirði geti orðið nokkuð neikvæð, óháð leiðarvali.

3.5 Vatnafar og vatnsvernd

3.5.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að munni ganganna Héraðsmegin sé um 300 m ofan og austan við Eyvindará. Vegur frá göngunum yrði meðfram ánni á um 1 km kafla að austanverðu og er áin þveruð með einni eða tveimur brúm eftir því hvaða valkostur er valinn. Gert er ráð fyrir athafnasvæði og haugsetningasvæði suðvestan við gangamunnann. Gangamunni og valkostir Héraðsmegin eru utan vatnsverndarsvæðis. Munni ganganna Seyðisfjarðarmegin er um 150 m norðan við Fjarðará. Jarðgöngin munu liggja um bæði fjar- og grannsvæði. Jarðgangamunni er staðsettur um 600 m ofan við vatnsból Seyðfirðinga í ánni og haugsetningarsvæði í um 200 m fjarlægð frá vatnsbólinu. Lagt er til að vinnubúðirnar verði staðsettar í nokkurri fjarlægð frá gangamunna, fyrir utan vatnsverndarsvæði. Við uppsetningu þeirra þarf verktaki að huga að því að neysluvatn og frárennsli uppfylli kröfur og afla starfsleyfis.

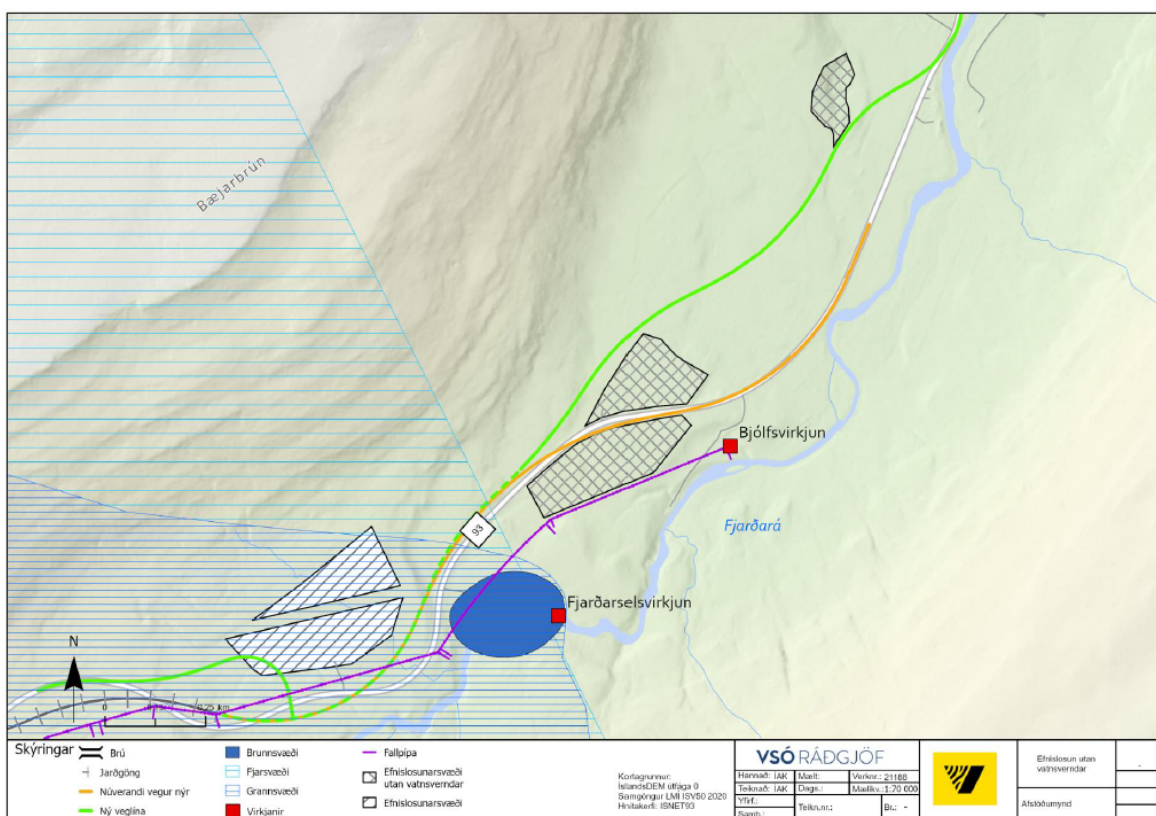
Fram kemur að mikið jarðrask og tilfærsla á efni fylgi gangagerðinni auk þess sem talsvert vatn þurfi við gangagerð. Einnig mun lekavatn úr bergi berast frá göngunum. Vatn sem berst frá jarðgöngunum getur dregið með sér svarf/grugg sem kann að vera mengað af ýmsum efnum sem falla til við framkvæmdina, svo sem köfnunarefnissambönd frá sprengiefni, olíuefni, þungmálmur frá tækjum og tólum sem og grugg. Þessi efni geta borist í frárennslisvatn frá göngunum og áfram í viðtaka og spillt gæðum vatns. Á rekstartíma mun þvottavatn, þegar göngin eru þvegin, og snjóbráð frá ökutækjum berast frá göngunum. Hætta á mengunarslysum er hærri á framkvæmdartíma en á rekstartíma. Meðal annars er það vegna aukinnar umferðar þar sem ýmis efni, s.s. olía, geta hripað niður við áfyllingar á vélar og tæki eða leka frá tækjum. Á rekstartíma draga jarðgöngin sjálf almennt úr mengunarhættu þar sem mengunarefnum sem geta komið frá umferð eða við slys er safnað saman í olíuskilju og settjörn, ólíkt því ef slíkt slys yrðu á núverandi Seyðisfjarðarvegi.

Fram kemur að hætta á neikvæðum áhrifum er meiri Seyðisfjarðarmegin þar sem unnið verður innan grannsvæðis vatnsverndar og í nálægð við Fjarðará. Seyðisfjarðarmegin er helst hætta á gruggmengun á framkvæmdartíma, hækkun á pH gildi og aukin næringarefnaákoma. Til er efnagreining á vatni úr vatnsbóli Seyðfirðinga þar sem sýrustig vatnsins mældist pH 7,2. Efnagreiningin sýndi einnig að vatnið úr Fjarðará er efnasnautt og stuðpúðavirkni (buffer capacity) þess nánast engin. Hætta er á að pH-gildi Fjarðarár breytist ef vatni úr göngunum yrði veitt beint í ána á framkvæmdartíma. Efri hluti ársinnar flokkast líklega sem næringarefnafátækur eða með lágt næringargildi þegar rennsli ársinnar er lítið, en getur fallið í flokk sem ofauðguð eða næringarefnaauðug ef frárennsli frá gangaframkvæmdum fer beint út í ána þegar lítið rennsli er í ánni. Ef mikið grugg berst stöðugt í ána samfara hækkun pH-gildi þá er jafnframt líklegt að fiskar



og aðrar vatnalífverur þoli slíkt illa. Miðað við ofangreint er því líklegt að Fjarðará sé mjög viðkvæm og þoli mengun frá gangagerð verr en margir aðrir viðtakar í fyrri gangagerðarverkefnum. Áhætta er einnig til staðar á mengun vatnsbólís Seyðisfjarðarkaupstaðar. Framkvæmdasvæðið liggur bæði innan grann- og fjarsvæðis vatnsverndar. Vegna viðkvæmni svæðisins mun Vegagerðin grípa til sértækra aðgerða (sjá vöktun og mótvægisáðgerðir að neðan og kafla 16.3 í umhverfismatsskýrslu) til að koma í veg fyrir að neikvæð áhrif eigi sér stað. Vegagerðin telur aðgerðirnar fullnægjandi til að koma í veg fyrir mengun. Áhrif beggja valkosta Seyðisfjarðarmegin eru metin óveruleg til nokkuð neikvæð, og er þar helst um að ræða að svæðið er mjög viðkvæmt og áhætta er til staðar á framkvæmdartíma. Héraðsmegin er helst talin hætta á að mengun berist í Eyvindará, sem er mun vatnsmeiri en Fjarðará og líkleg til að vera mun efnaríkari. Mikilvægt er að grugg sé vel hreinsað úr frárennsli frá jarðgangasvæðinu, en áin er það vatnsmikil að lítil þörf er á öðrum aðgerðum miðað við að pH-gildi vinnsluvatns sé undir 11 og frárennsli alls undir pH-gildi 10,4. Þetta þarf að vakta með mælingum á verkstað þegar framkvæmdir eru hafnar. Allir valkostir Héraðsmegin eru taldir hafa óveruleg áhrif.

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að Skipulagsstofnun hafi í ákvörðun um matsáætlun framkvæmdarinnar beint því til Vegagerðarinnar að kanna hvort ástæða sé til að leggja fram valkost fyrir haugsetningarsvæði á Seyðisfirði sem staðsett er utan við grannsvæði vatnsverndar. Við vinnu umhverfismatsskýrslu skoðaði Vegagerðin það. Almenn er landrými lítið í firðinum og víða töluverður landhalli. Helst koma tveir valmöguleikar til greina, annars vegar haugsetning við Fjarðarsel og hins vegar að haugsetja efnið í Skaganámu sem stendur við þéttbýlið á Seyðisfirði. Við Fjarðarsel yrði haugsetningu skipt í tvennt, sitthvoru megin við núverandi veg sem myndi vera nýttur sem aðkomuvegur (Mynd 10). Við þéttbýlið, milli hesthúsabyggðar og kirkjugarðsins, er Skaganáma sem er gamalt og ófrágengið efnistökusvæði samkvæmt aðalskipulagi. Þar væri möguleiki á að haugsetja efni. Rýmið er hins vegar takmarkað og rúmar ekki það efni sem þarf að koma fyrir úr göngunum. Umræður hafa farið fram milli Vegagerðarinnar og sveitarfélagsins að hægt væri að keyra efni beint í landfyllingu sem fyrirhuguð er við Seyðisfjörð. Afgangsefni, sem gróflega er áætlað um 150 – 200 þúsund m³ væri hægt að koma fyrir í námunni. Töluverð óvissa er þó um þennan valkost þar sem hönnun, valkostagreining, skipulag og umhverfismat liggur ekki fyrir um landfyllingu sveitarfélagsins. Vegagerðin bar þessa þrjá kosti saman. Almenn myndi haugsetning í Skaganámu draga úr áhrifum haugsetningar á umhverfisþætti en líkt og fyrr segir er þó töluverð óvissa um raunhæfi valkosta. Munur á milli haugsetningar við gangamunna og haugsetningar við Fjarðarsel, utan grannsvæðis, er lítill með tilliti til áhrifa á umhverfisþætti. Hvað varðar áhrif á vatnsvernd og vatnafar er staðsetning haugs utan grannsvæðis talin draga óverulega úr áhrifum framkvæmdar. Helsta áhætta framkvæmda á mengun felst í meðferð vinnutækja innan vatnsverndarsvæðis og er það óháð staðsetningu haugsetningar. Vegagerðin telur staðsetningu haugsetningar við gangamunna ákjósanlegri en aðra valmöguleika í ljósi fjarlægðar frá gangamunna og athafnasvæðis framkvæmda. Að mati Vegagerðarinnar gefur samanburður valmöguleika ekki tilefni til að breyta staðsetningu haugsetningar frá því sem kynnt var í matsáætlun.



Mynd 10. Valkostir um staðsetningu haugsetningarefnis (mynd úr umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar).

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að á rekstartíma ganganna verði reknar olíuskiljur til að hreinsa olíuefni úr frárennslivatni. Til að svo geti verið þarf að koma olíuskiljum fyrir við báða gangamunna til að koma í veg fyrir að mengað frárennslivatn berist frá göngunum á framkvæmdar- og rekstartíma inn á viðkvæm svæði eins og t.d. vatnsverndarsvæðin, Fjarðará og Eyvindará. Fyrst er gangavatnið leitt í gegnum setþró/sandskilju (niðurgrafinn gámur) og síðan í gegnum olíuskilju, áður en því er veitt út í viðtaka. Á Seyðisfirði verður vatn frá settjörnum leitt meðfram vegfyllingu ofan vegar, niður fyrir vatnsból Seyðfirðinga þar sem það fer undir veginn í ræsi og í læk sem rennur í Fjarðará við Fjarðarsel neðan við útfall virkjunarinnar. Gert er ráð fyrir að vatn úr göngum fari sömu leið eftir að framkvæmdum er lokið. Einnig verður grafinn skurður ofan vinnusvæðis til að veita læk, sem rennur nú um svæðið, í Fjarðará fyrir ofan Gufufoss. Það er gert til að koma í veg fyrir að lækurinn valdi erfiðleikum á vinnusvæðinu í vatnavöxtum eða setji virkni setþróar í uppnám. Reglubundið eftirlit verður með hreinsivirkjum. Sýni verða tekin og mengunarefni í þeim greind auk þess sem hreinsa þarf úr setþróum o.fl. Eftirlitsáætlun verður gerð í samráði við heilbrigðiseftirlit.

Fram kemur að aukin hætta er á mengunarslysum á framkvæmdartíma vegna olíunotkunar, s.s. áfyllingu olíu á vélar og tæki, olíuleka frá tækjum og glussaleka ef glussaslöngur springa. Með markvissu viðhaldi og eftirliti er hægt að lágmarka þessa áhættu. Til að lágmarka áhættu við áfyllingu olíu á vélar og tæki mun Vegagerðin fara fram á sérstakar aðgerðir þegar unnið er innan vatnsverndarsvæða. Í útboðsgögnum verða sett sérstök skilyrði um aðgæslu við notkun olíu, hreinsiefna og annarra mengandi efna á slíkum svæðum. Verktaki gerir áætlun um viðbrögð við mengunarslysum í samráði við Heilbrigðiseftirlit Austurlands. Þær aðgerðir sem Vegagerðin leggur til lúta m.a. að gerð viðbragðsáætlunar, ástandsskoðun ökutækja og vinnuvéla, eftirliti með leka og ástandi tækja, olíuflutningum, áfyllingum, olíumagni, eftirliti með olíuleka, mengunarvarnarbúnaði, meðhöndlun olíumengaðs jarðvegs og utanvegaakstri. Nánari upplýsingar um ofangreindar aðgerðir má finna í kafla 16.3 í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.



3.5.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Í umsögnum um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar er lýst yfir áhyggjum af mögulegum neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á vatnsból Seyðisfjarðar. Náttúrufræðistofnun Íslands telur t.d. töluverða hættu á að núverandi vatnsból í Seyðisfirði verði fyrir neikvæðum áhrifum. Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Austurlands er bent á að nauðsynlegt sé að tryggja að íbúar og atvinnulíf á Seyðisfirði hafi öruggan aðgang að ómenguðu neysluvatni. Óásættanlegt sé að áhrif á vatnsvernd Seyðisfjarðarmegin skuli metin nokkuð neikvæð. Þá telur embættið vafa leika á því hvort þær ráðstafanir sem kynntar eru í skýrslunni, og ætlað er að koma í veg fyrir að frárennslisvatn frá gangagerðinni mengi vatnsból Seyðisfjarðar, séu fullnægjandi. Jafnframt bendir embættið á að neysluvatn Seyðisfirðinga er yfirborðsvatn sem er 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 vatnsbólið mengast t.d. af völdum olíu og/eða þungmálma og ekki kemur fram hvaða áhrif slík mengun hefði á vatnsbólið, hreinsistöð og dreifikerfi vatnsveitunnar. Í umsögn HEF veitna, sem reka vatnsveituna á Seyðisfirði, er bent á að gangamunni og haugsetningarsvæði liggja nálægt neysluvatnsbóli Seyðisfjarðar. Jarðfræði fjarðarins gefi ekki fyrirheit um neysluvatn í nægu magni undir yfirborði og því mikilvægt að tryggja að mengun frá gangagerðinni spilli ekki vatnsbólunu. Jafnframt er þess óskað að Vegagerðin taki til skoðunar möguleikann á að færa inntakslón vatnsveitu ofar í ána, upp fyrir fyrirhugaðan gangamunna. Í svörum Vegagerðarinnar er tekið undir mikilvægi þess að tryggja að mengun vegna framkvæmdarinnar spilli ekki vatnsbólunu á Seyðisfirði. Bent er á að stofnunin hefur sett fram sértækar aðgerðir til að koma í veg fyrir neikvæð áhrif og hyggst stækka skiljur þannig þær taki tvöfalt á við reiknað rennsli. Með þessu telur Vegagerðin að dregið hafi verið úr þeirri hættu að mengunarvarnarsvæði reynist vera of lítt. Vegagerðin mun einnig setja skilyrði um það í útboðsgögnum að vinnubúðir verktaka verði utan grannsvæðis vatnsverndar. Ef mengun kæmi upp yrði unnið í samræmi við viðbragðsáætlun rekstraraðila, HEF veitna. Vegagerðin muni vinna með HEF veitum ef þörf er talin á að uppfæra viðbragðsáætlunina. Í kjölfar athugasemda HEF veitna hefur Vegagerðin jafnframt hafið skoðun á fýsileika þess að færa inntakslón ofar í ána, upp fyrir fyrirhugaðan gangamunna. Sú vinna verður unnin í samráði við HEF veitur.

Skipulagsstofnun telur ljóst að helsta hættan á neikvæðum áhrifum á vatnafar og vatnsvernd tengist mögulegri mengun á vatnsbóli Seyðisfjarðar, enda um að ræða umfangsmiklar framkvæmdir sem koma til með að standa yfir í langan tíma innan vatnsverndarsvæðisins. Tekur stofnunin undir með Heilbrigðiseftirliti Austurlands um að óásættanlegt sé að framkvæmdin hafi áhrif á eina vatnsból Seyðisfjarðar. Nauðsynlegt er að tryggja að framkvæmdin spilli ekki vatnsbólunu. Skipulagsstofnun telur að færsla inntakslóns vatnsveitu upp fyrir gangamunnann myndi draga mjög úr hættu á áhrifum á vatnsbólið. Að mati Skipulagsstofnunar er einnig æskilegra, m.t.t. áhrifa á vatnsvernd, að staðsetja haugsetningarsvæði utan grannsvæðis vatnsverndar. Ef ekki reynist mögulegt að færa inntakslónið telur Skipulagsstofnun að setja þurfi skilyrði við leyfisveitingar sem tryggja að framkvæmdin spilli ekki vatnsbóli Seyðisfjarðar, s.s. um að fyrir liggji áhættumat vegna vatnsverndar. Jafnframt beinir stofnunin því til leyfisveitenda að meta hvort þörf sé á vöktun mengunarefna í neysluvatni á framkvæmdatíma.

3.6 Landslag og ásýnd

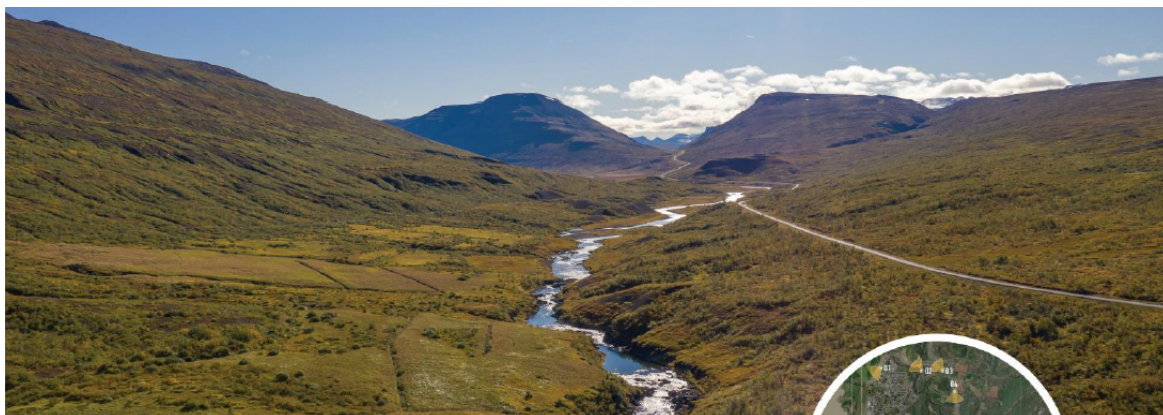
3.6.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að landslag Héraðsmegin einkennist af láglandum en fremur gróðursælum landsvæðum inn til landsins eða við jaðar hálendis. Byggð er töluverð og landnýting fjölbreytt. Landslagið er opið láglandi með dölum og heiðum upp af Héraðsflóa með löngum sjónlengdum inn og út eftir dölum en styttri sjónlengdir til hliðanna vegna hæða eða fjalla. Allir fyrirhugaðir valkostir veglína liggja um gróið land, einkum um birkiskóga og -kjarr, nokkuð stór votlend svæði, tún, skógrækt og annað manggert land. 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 gróðurfar, ríkulegt fuglalíf, fegurð, jarðfræði og útivistargildi.

Fram kemur að á svæði Norðurleiðar sé mjög mikil gróðurþekja og er þéttur gamall birkiskógur einkennandi fyrir svæðið. Stór votlend svæði, með fjölbreyttum votlendisvistgerðum eru innan veglínunnar. Nýlagning vegar vegna Norðurleiðar yrði 8,7 km samtals og verða byggðar tvær um 100 m langar brýr yfir Eyvindará. Nýjar brýr koma til með að breyta landslaginu í nágrenni ána. Niðurstöður mats á áhrifum Norðurleiðar, með tilliti til verndargildis og vægis áhrifa gefa til kynna að fyrirhuguð framkvæmd komi til með að hafa veruleg áhrif á landslag og að heildaráhrif á landslag og sjónræna þætti verði talsverð neikvæð. Norðurleið skartar heildstæðu og mikilfenglegu landslagi og þarf að lágmarka neikvæð áhrif framkvæmda með því að beita mótvægisáðgerðum, þá sérstaklega á gróður.



Mynd 11. Núverandi ásjón inn Eyvindarárdal (efri mynd) og möguleg ásjón með Norðurleið (neðri mynd) (Myndir úr umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar).

Fram kemur að samfelld gróðurþekja með þéttum og gömlum birkiskógi sé einkennandi fyrir Miðleið og Suðurleið. Klettur brjótast upp úr þéttum skóginum meðfram Eyvindará og mynda formfögur gil í áni. Á stöku stað opnast þéttur birkiskógurinn og sést þá í mýrabletti, graslendi eða lyngmóa þar sem kræki- og bláberjalýng eru gjarnan áberandi. Í skorningum þar sem vatns gætir sést einnig í mela upp úr gróðrinum. Nýr vegur mun fara að hluta um svæði nr. 611 á C-hluta náttúruminjasrár, austanverðan Eyvindarárdal og Eyvindarágil. Þá er gangamunni Héraðsmegin



staðsettur við Dalhús í Eyvindardalsgriðlandi sem hefur miðlungs verndargildi samkvæmt náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar.

Fram kemur að Suðurleið standi ekki ein og sér heldur sé Miðleið alltaf hluti af leiðinni (Mynd 1). Veglínan er um 2,7 km löng og liggur sunnan þéttbýlisins á Egilsstöðum að Fagradalsbraut þar sem hún tengist Miðleið og liggur áfram inn fyrir Dalhúsavegamót en samtals yrði nýlagning vegar tæpir 6 km. Nýr vegur frá gangamunna að Hringvegi yrði 1 km langur og tengdur við núverandi vegakerfi án þess að endurbyggja meira af því en nauðsynlegt er. Samkvæmt Suðurleið þarf að byggja 110 m langa brú yfir Eyvindará og leggja 1 km langan bráðabirgðaveg. Það sama gildir verði Miðleið fyrir valinu. Niðurstöður mats á áhrifum Miðleiðar, með tilliti til verndargildis og vægis áhrifa gefur til kynna að fyrirhuguð framkvæmd komi til með að hafa miðlungs áhrif á landslag og að heildaráhrif á landslag og sjónræna þætti verði nokkuð neikvæð. Á áhrifsvæði Mið- og Suðurleiðar er þéttur og gróskumikill birkiskógur og því ljóst að áhrif framkvæmda yrðu mikil á skóginn. Vanda þarf því til verka við framkvæmdir til að lágmarka neikvæð áhrif og beita mótvægisáðgerðum. Miðleið er stysti kosturinn og því ljóst að sjónræn áhrif á landslag yrðu töluvert minni en vegna annarra valkosta Héraðsmegin. Niðurstöður mats á áhrifum Suðurleiðar, með tilliti til verndargildis og vægis áhrifa gefur til kynna að fyrirhuguð framkvæmd komi til með að hafa veruleg áhrif á landslag en að heildaráhrif á landslag og sjónræna þætti verði talsverð neikvæð.



Mynd 12. Núverandi ásjúnd yfir Egilsstaði úr suðri (efri mynd) og möguleg ásjúnd með Suðurleið (neðri mynd). Möguleg tenging frá Suðurleið að Miðási er ekki sýnd á ásjúndarmynd (Mynd úr umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar).

Fram kemur að Seyðisfjarðarmegin sé gert ráð fyrir nýjum 2,7 km löngum vegi ofan við núverandi veg. Niðurstöður mats á áhrifum þessarar veglínu með tilliti til verndargildis og vægis áhrifa gefur til kynna að fyrirhuguð framkvæmd komi til með að hafa óveruleg áhrif á landslag og að heildaráhrif



á landslag og sjónræna þætti verði einnig óveruleg. Byggist sú einkunn á því að ný veglína liggur að mestu ofan núverandi vegar og breytingar á landslagi verða því minniháttar. Valkostur sem gerir ráð fyrir endurbýggingu núverandi vegar felur í sér litla breytingu á legu vegar en hefur í för með sér töluverðar skeringar og fyllingar vegna lagfæringa. Valkosturinn er talinn hafa sambærileg áhrif eða óveruleg áhrif á landslag og ásýnd.

Mikið af sprengdu bergi mun falla til við jarðgangagerðina og stefnir Vegagerðin á að nýta efnið sem mest í fyllingar og burðarlög í nýja vegi. Mikið magn umframefnis mun þó falla til sem þarf að koma fyrir á efnislosunarsvæði báðum megin við gangamunna. Efnislosun mun þó verða mismikil eftir valkostum og verður lítil sem engin þörf á haugsetningu ef Norðurleið verður fyrir valinu. Hins vegar þarf að haugsetja efni vegna Miðleiðar og Suðurleiðar á milli 320-400.000 m³ en Seyðisfjarðarmegin er gert ráð fyrir að haugsetja milli 360-420.000 m³ af efni. Gengið verður frá haugsetningarsvæðum í lok efnistöku.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur að vanda þurfi til verka þegar komi að því að draga úr sjónrænum áhrifum með mótvægisáðgerðum. Vegagerðin leggur til eftirfarandi mótvægisáðgerðir:

- Skarpar brúnir fyllinga, skeringa og við haugsetningarsvæði verða mótaðar þannig þær séu ávalar og í samræmi við nærliggjandi umhverfi. Leitast verður við að útlit skeringa endurspegli línur og form í nærliggjandi landslagi til að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum framkvæmda.
- Gengið verður frá fláum þannig að þeir falli sem best að umhverfi sínu og halli sé ekki brattari en 1:2 til að stuðla að því að náttúrulegur gróður eigi auðveldara með að ná sér á strik.
- Aðlaga yfirborð aflagðra svæða að landinu til að auðvelda framvindu gróðurs.
- 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

3.6.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Fyrir liggur að veglagning utan sjálfra jarðganganna er sá framkvæmdaþáttur sem kemur til með að hafa mest áhrif á landslag og ásýnd. Ef horft er til þeirra valkosta um veglína sem Vegagerðin leggur fram Héraðsmegin þá er ljóst að bæði nýr vegur skv. Norðurleið og Mið- og Suðurleið, sem liggja að hluta saman (Mynd 1), mun verða mun umfangsmeiri heldur en núverandi vegir og mun meira áberandi í landslagi á Héraði. Þéttur og gamall birkiskógur er einkennandi fyrir stóran hluta þess svæðis sem þessar leiðir munu liggja um auk þess sem stór opin votlend svæði, með fjölbreyttum votlendisvistgerðum eru innan veglínu Norður- og Suðurleiðar. Þá mun þurfa að byggja umfangsmiklar brýr yfir Eyvindará í tilfelli Norðurleiðar og Mið- og Suðurleiðar sem breytir ásýnd árinna staðbundið. Fyrir utan að fara um svæði sem njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd, í tilfelli birkiskógar og votlendis, liggja þessar leiðir að hluta um svæði á C-hluta náttúruvinnjaskrár. Í ljósi ofangreinds er ljóst að áhrifasvæði veglína Héraðsmegin hefur hátt gildi og er nokkuð viðkvæmt fyrir breytingum og í ljósi þess og með hliðsjón af ofangreindu umfangi vegarins kann upplifun vegfarenda að verða önnur en við núverandi aðstæður með tilkomu svo umfangsmikilla vegamannvirkja og talsverðar ásýndarbreytingar munu verða innan framkvæmdasvæðisins vegna mannvirkjanna. Þá liggur fyrir að talsvert magn efnis fellur til úr jarðgöngunum sem mun ekki nýtast til vegagerðar í tilfelli Mið- og Suðurleiðar og þarf að haugsetja í grennd við gangamunnann. Í ljósi ofangreinds telur Skipulagsstofnun að líta verði svo á að áhrif á landslag og ásýnd verði talsvert neikvæð Héraðsmegin í tilfelli Suðurleiðar og Norðurleiðar. Þar sem Miðleið og Suðurleið liggja að mestu saman en Miðleið er stysta veglína verða áhrif hennar á landslag og ásýnd töluvert minni. Á framkvæmdatíma verða þessar ásýndarbreytingar meira



áberandi en þau áhrif verða að hluta tímabundin en varanleg áhrif fara eftir því hvernig til tekst með frágang. Skipulagsstofnun telur að ganga verði út frá því að Vegagerðin viðhafi vandaðan frágang til þess að draga eins og kostur er úr áberandi áhrifum á röskuðum svæðum utan vega sbr. mótvægisáðgerðir þær sem fjallað er um í kafla 17.3 í umhverfismatskýrslu.

Ef litið er til áhrifa veglagningar Seyðisfjarðarmegin á landslag og ásýnd er ljóst að nýr vegur verður mun umfangsmeiri og áberandi í landslagi en sá gamli vegna talsverðra fyllinga en gildi landslags er hins vegar ekki hátt og viðkvæmni þess fyrir breytingum ekki mikil og áhrifasvæði vegarins nýtur ekki verndar. Valkostur um uppbyggingu núverandi vegar í Seyðisfirði mun ekki verða eins áberandi og nýr vegur en hins vegar ljóst er að umfangsmikil haugsetningarsvæði við gangamunna munu verða talsvert áberandi fyrir vegfarendur, einkum á framkvæmdatíma. Haugsetningin mun spilla sýn að Gufufossi frá efstu götum í þéttbýlinu á Seyðisfirði, sbr. umfjöllun í kafla 3.4.2 hér á undan. Í ljósi ofangreinds munu framkvæmdir Seyðisfjarðarmegin við nýjan veg og haugsetningarsvæði hafa nokkuð neikvæð áhrif á landslag og ásýnd svæðisins sem unnt verður að draga úr með vönduðum frágangi.

3.7 Samfélag

3.7.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að Fjarðarheiðargöng séu talin koma til með að hafa jákvæð áhrif fyrir samfélagið á Austurlandi í heild. Áhrifin verði á svæðisvísu og talin bæta hag fjölda fólks. Þegar horft er til samfélagslegra áhrifa Seyðisfjarðarmegin sé ekki talinn munur á milli valkosta hvað varðar byggðapróun, atvinnulíf, umferð og samskipti fólks. Áhrif séu 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 sé 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.

Samkvæmt umhverfismatskýrslu fóru að jafnaði 4.255 bílar á dag um Fagradalsbraut árið 2019. Mesti sparnaðurinn í akstursvegalengdum og ferðatíma á sólarhring fengist með Miðleiðinni. Suðurleiðin kæmi einnig vel út (um 3% og 5% hærri) og helsti munurinn á þessum tveimur leiðum sé umferðin á Fagradalsbraut. Í sviðsmyndinni Norðurleið minnki umferðarstraumurinn á Fagradalsbraut enn frekar en akstursvegalengdir og ferðatími hækki töluvert á kostnað þess (um 12% og 32% hærri en Miðleiðin). Áætlaður fjöldi slysa á ári sé 5,4 á Miðleið, 5,6 á Suðurleið og 6,3 á Norðurleið. Þá sé áætlaður fjöldi slysa á ári með meiðslum 1,2 á Miðleið, 1,3 á Suðurleið og 1,6 á Norðurleið. Með Suðurleið væri 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.

Í umsögn sem fjöldi einstaklinga skrifaði undir var óskað eftir mati á umhverfisáhrifum Norðurleiðar með núverandi veg um Egilsstaðaháls áfram opinn. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ef farin yrði Norðurleið með núverandi leið um Egilsstaðaháls áfram opinni fyrir léttu umferð ykist umferðin úr því að vera á bilinu 1.100-2.600 ökutæki á sólarhring á Fagradalsbraut í þéttbýlinu í það að vera á bilinu 1.800-3.200 ökutæki á sólarhring. Til samanburðar eru um 2.800-4.300 ökutæki á sólarhring á þessum kafla í dag. Þá færi umferðin á Norðurleiðinni úr því að vera á bilinu 1.700-2.000 ökutæki á sólarhring niður í 1.100 ökutæki á sólarhring. Á móti kemur að áhrif þess að fara Norðurleið en halda Miðleið opinni áfram fyrir léttu ökutæki væru þau að aksturskílómetrum léttu ökutækja fækkaði um 2.300 kílómetra á sólarhring og akstursklukkustundum fækkaði um 23 klukkustundir á sólarhring. Engin breyting yrði á fjölda þungra ökutækja. Við að færa umtalsverðan hluta umferðar frá Norðurleið yfir á Miðleið myndi áætlaður fjöldi slysa í heild falla á milli 6,3 og 5,4 á ári. Þar sem Miðleið er öruggari vegtæknilega séð en núverandi vegur um háls yrði slysatíðni



hærri en á Miðleið (5,4 slyss á ári). Með því að halda núverandi vegi um Egilsstaðaháls opnum væri dregið úr ávinningi Norðurleiðar þar sem sú aðgerð dregur umtalsvert minna úr umferð á Fagradalsbraut og dregur þannig úr jákvæðum áhrifum á samfélag og umferðaröryggi. Það myndi jafnframt auka á rekstrar- og viðhaldskostnað í vegakerfinu á svæðinu fyrir samfélagið. Valmöguleikinn fæli ekki í sér breytingu á beinu riski.

Fram kemur að í umhverfismatsvinnu hafi Vegagerðin borið saman ólíkar útfærslur á Fagradalsbraut í því skyni að draga úr neikvæðum áhrifum þjóðveggarins á samfélag, þ.e. núllkost, vegsnið samkvæmt miðbæjarskipulagi og vegsnið B12 (sjá nánar í kafla 2.3 að framan). Útfærslur í hönnun Fagradalsbrautar kæmu til með að bæta ákveðna þætti í byggðu umhverfi. Eftir stæði þó að afar erfitt væri að samþætta umferð stórra bíla við þær væntingar sem gerðar eru til umferðar óvarinna vegafarenda og tryggja um leið umferðaröryggi. Heillavænlegast væri að umferð þungra bíla og óvarinna vegfarenda skarist ekki. Þess ber að geta að ökumenn stórra bíla hafa takmarkaða sýn á umhverfi næst ökutækinu. Vegagerðin mæli því ávallt með kostum er gera ráð fyrir þjóðvegi utan þéttbýlis. Þannig megi tryggja umferðaröryggi og bæta umhverfi innan þéttbýlisins. Jafnframt aukist líkur á að fólk nýti fjölbreyttari ferðamáta og að börn geti ferðast um þéttbýlið á eigin vegum. Með hliðsjón af hlutverki veggarins og aðstæðum við veg, s.s. langhalla, telji Vegagerðin útfærslurnar ekki raunhæfar og ekki líklegar til að koma til móts við markmið framkvæmda.

Fram kemur að Miðleið fæli í sér að Fagradalsbraut yrði enn þjóðvegur. Neikvæð áhrif yrðu staðbundin, ótímabundin og þó nokkur fjöldi fólks yrði fyrir áhrifum. Miðleið sé líkleg til að hafa nokkuð til talsvert neikvæð áhrif fyrir svæðið. Valkostir um Norðurleið og Suðurleið séu báðir líklegir til að draga úr þeim hindrunaráhrifum og neikvæðu áhrifum sem hafi skapast með þjóðvegi í gegnum bæinn. Með þessum valkostum félli Fagradalsbraut af þjóðvegaskrá. Norðurleiðin færði álag frá Fagradalsbraut norður fyrir bæinn þar sem lítil byggð er í dag. Samkvæmt stefnumótun í gildandi skipulagi er gert ráð fyrir að megin uppbyggingarsvæði verði staðsett norðan við Norðurleið, þannig að þjóðvegur yrði aftur kominn í gegnum bæinn. Suðurleið félli betur að gildandi skipulagi og þeim þáttum sem varða byggðapróun, atvinnulíf, umferð og samskipti fólks. Norðurleið sé þannig talin hafa nokkuð jákvæð áhrif. Áhrif séu talin jákvæð fyrir svæðið en geti verið tímabundin. Suðurleið sé metin hafa talsvert jákvæð áhrif. Tekið er fram að ef skipulag á Egilsstöðum tekur breytingum kynni það að breyta vægiseinkunn þessara tveggja valkosta.

3.7.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að afnám vetrareinangrunar með Fjarðarheiðargöngum komi til með að hafa verulega jákvæð áhrif á samfélagið á Seyðisfirði, óháð því hvaða valkostur verður fyrir valinu Seyðisfjarðarmegin. Á Héraði er gert ráð fyrir að Miðleið nýti núverandi veg um Fagradalsbraut í gegnum þéttbýlið á Egilsstöðum í óbreyttri mynd, þ.e. núllkost. Helsta breytingin með Miðleið er líklega sú að umferð til og frá Seyðisfirði mun fara um Hringveg í stað þess að fara um Borgarfjarðarveg. Að öðru leyti má gera ráð fyrir að hún hafi lítil sem engin áhrif á samfélagið samanborið við núllkost. Þannig má gera ráð fyrir að Miðleiðin hafi lítil áhrif á umferð í gegnum miðbæinn, umferðaröryggi, hljóðvist, samskipti fólks, verslun og þjónustu, útivistarsvæði og þróun byggðar. Norðurleið færir umferð á Hringveginum norður fyrir Egilsstaði sem ætti að bæta umferðaröryggi, hljóðvist og samskipti fólks í þéttbýlinu. Suðurleiðin mun einnig hafa jákvæð áhrif á framangreinda þætti þar sem hún færir Hringveginn suður fyrir Egilsstaði, en tenging Suðurleiðar við Fagradalsbraut þýðir að umferð um Fagradalsbraut mun ekki minnka jafn mikið og á Norðurleiðinni. Bæði Norðurleið og Suðurleið geta haft neikvæð áhrif á þróun byggðar, útivistarsvæði við þéttbýlið og verslun og þjónustu á Egilsstöðum. Almennt má þó gera ráð fyrir að bæði Norðurleið og Suðurleið hafi jákvæð áhrif á samfélagið. Sama á við um útfærslu á Norðurleið sem gerir ráð fyrir að núverandi vegi um Egilsstaðaháls verði haldið opnum.

Skipulagsstofnun gerir athugasemd við þá ályktun Vegagerðarinnar að Miðleið sé líkleg til að hafa nokkuð til talsvert neikvæð áhrif á samfélag, enda vandséð hvornig komast megi að þeirri



niðurstöðu ef upplýsingar um grunnástand umhverfis fyrir framkvæmdir eru notaðar sem grunnur til samanburðar við matið. Skipulagsstofnun hefur jafnframt ákveðnar efasemdir um þá niðurstöðu Vegagerðarinnar að ekki sé hægt að útfæra Miðleið þannig að hún hafi jákvæð áhrif á samfélag og samræmist um leið markmiðum framkvæmdarinnar. Eins og áður segir telur Skipulagsstofnun að Miðleið með Fagradalsbraut í óbreyttri mynd hefði lítil sem engin áhrif á samfélag. Það þýðir að Miðleið gæti hæglega haft jákvæð áhrif á samfélag ef gripið yrði til aðgerða sem bæta sambúð vegar og byggðar. Miðleið hefur m.a. lægstu slysiðinnina og mestu þjóðhagslegu arðsemina. Sú staðreynd að Miðleiðin hefur bæði fæstu aksturskilómetrana og fæstu akstursklukkustundirnar hlýtur að þýða að ákveðið svigrúm sé til staðar til að ráðast í aðgerðir sem bæta umferðaröryggi við Fagradalsbraut, s.s. lækka hraða eða lagfæra hönnun, án þess að hafa neikvæð áhrif á greiðfærni samanborið við Suðurleið.

Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum virðist umferð um Fagradalsbraut vera farin að hafa neikvæð samfélagsleg áhrif á byggðina sitt hvorum megin vegar. Umferðargreiningar benda hins vegar til að stór hluti umferðar um Fagradalsbraut sé innanbæjarumferð eða eigi erindi á Egilsstaði. Þannig er t.d. gert ráð fyrir að umferð um Fagradalsbraut minnki einungis um 600 bíla með Suðurleið, þ.e. fari úr 4.100 bílum í 3.500 bíla. Jafnvel þó að Suðurleiðin væri skiltuð þannig að fólk leiðist hana sjálfkrafa þá er styttra að keyra Fagradalsbraut. Staðkunnugir munu væntanlega fljótt átta sig á því og halda áfram að nota gömlu leiðina nema ráðist verði í gagngerar endurbætur á Fagradalsbraut og hún t.d. þrengd og settar hraðahindranir til að gera ökutækjum erfitt um vik að nota hana sem styttri leið gegnum bæinn. Samkvæmt framlögðum gögnum telur Skipulagsstofnun ljóst að óvissa er um að hvaða marki veglagning samkvæmt Suðurleið komi til með að draga úr umferð þungaflutningabíla um Fagradalsbraut og óraunhæft að gera ráð fyrir því að Suðurleið muni fjarlægja alla þungaflutningabíla af Fagradalsbraut. Í ljósi ofanritaðs telur Skipulagsstofnun því mikilvægt að ráðist verði í aðgerðir til að bæta umferðaröryggi á Fagradalsbraut, jafnvel þó svo að Hringvegurinn verði fluttur út fyrir þéttbýlið.

3.8 Landnotkun

3.8.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að framkvæmdin kallar á breytingu á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 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. Hún hefur jafnframt í för með sér minnst rask á svæðum sem njóta verndar. Hækka þarf Eyvindarárlínu 1 þar sem Mið- og Suðurleið fer undir línuna. Jafnframt þarf að hækka Eskifjarðarlínu 1 við gangamunnann 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.

Fram kemur að Suðurleiðin 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 meira 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.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu er Norðurleiðin í mestu 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 veglínan þverar



línurnar. Norðurleið kemur jafnframt til með að raska meira en aðrir kostir svæðum á C- hluta náttúruminjaskrár og svæðum á Náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar. Áhrifin eru að einhverju leyti í ósamræmi við stefnumörkun sveitarfélagsins sem sett er fram í aðalskipulagi. Svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum og eru áhrif í sumum tilfellum óafturkræf. Áhrif eru metin talsvert neikvæð.

Fram kemur að 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 veglínu. 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.

Í umhverfismatskýrslu kemur einnig fram að Landsnet telur æskilegt að meta áhrif efnisvinnslu og efnislosunar á háspennuvirki Landsnets með tilliti til svif- og fallsryks. Vegagerðin áformar að hafa samráð um þetta atriði við Landsnet áður en framkvæmdir hefjist.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Vegagerðin hyggst draga úr neikvæðum áhrifum á landnotkun, verndarsvæði og mannvirki með eftirfarandi aðgerðum:

- 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.

3.8.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Eins og fram kemur í umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar er ljóst að framkvæmdin kemur til með að hafa ýmis neikvæð áhrif á landnotkun á bæði Héraði og Seyðisfirði. Eðli málsins samkvæmt má gera ráð fyrir að áhrifin verði meiri eftir því sem nýlagning vega er meiri. Þar sem ný veglína er fyrirhuguð yfir golfvöll Seyðfirðinga en gert er ráð fyrir að golfvöllurinn verði færður til og byggður upp annars staðar má gera ráð fyrir verulega neikvæðum áhrifum tímabundið á golfiðkun. Að öðru leyti er ekki gert ráð fyrir umtalsverðum áhrifum á landnotkun. Skipulagsstofnun telur mótvægisáðgerðir Vegagerðarinnar til þess fallnar að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að Vegagerðin fylgi eftir boðuðu samráði við Landsnet.

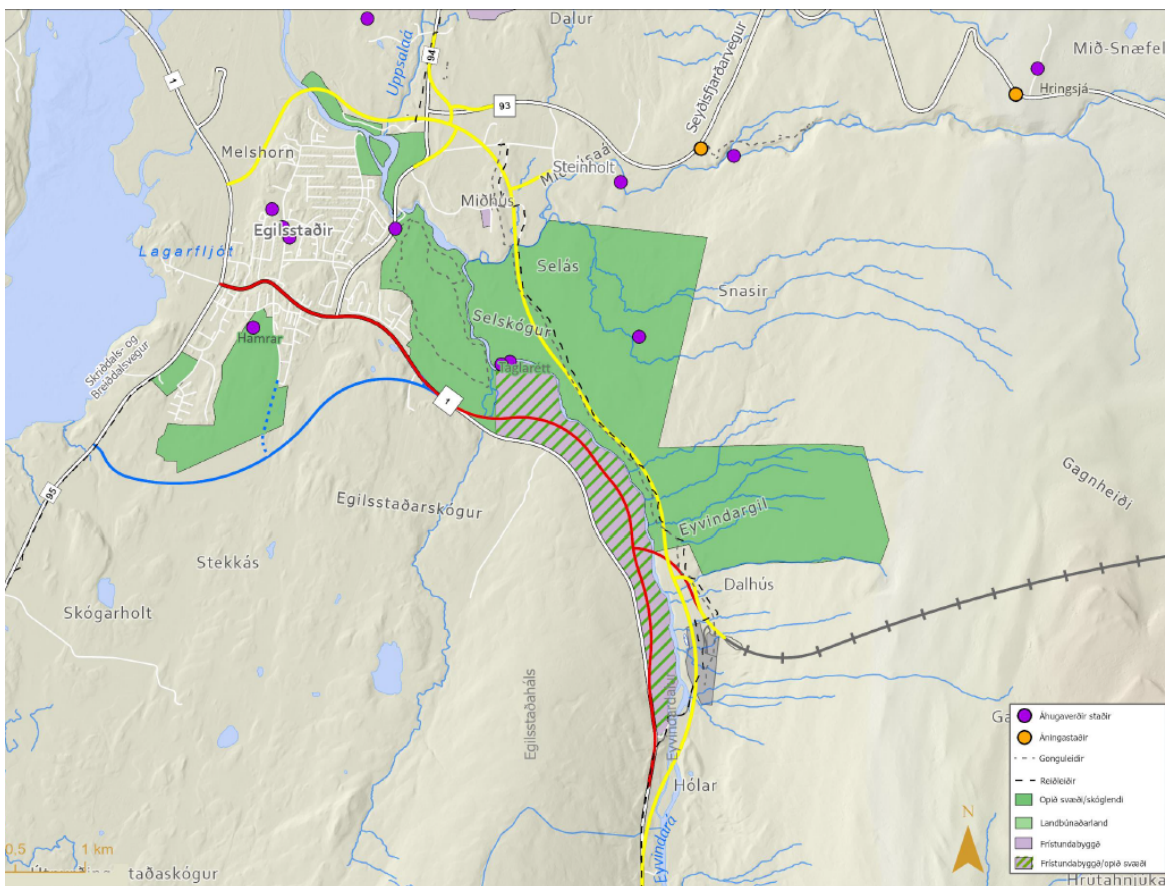
3.9 Útivist og ferðamennska

3.9.1 Mat Vegagerðarinnar

Áhrif valkosta Héraðsmegin



Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að Austurland sé vinsæll áfangastaður innlendra og erlendra ferðamanna og langflestir þeirra heimsækja svæðið að sumri til. Stór hluti ferðamanna frá Þýskalandi kemur með ferjunni Norrænu til Seyðisfjarðar. Fjöldi erlendra ferðamanna á Egilsstöðum og í Hallormsstað árið 2018 var áætlaður um 343.000. Fram kemur að Fljótsdalshérað sé mjög víðlent og þar séu kjörnar aðstæður til útivistar og náttúruskoðunar en landslag á Héraði er um margt frábrugðið öðrum stöðum á landinu. Sérstök gróðursæld sem lýsir sé í víðfeðmum skógum, ýmis náttúrufyrirbæri og gott veðurfar laðar ferðamenn að svæðinu. Skilgreind útivistarsvæði á Aðalskipulagi Fljótdalshéraðs 2008-2028 í nágrenni við fyrirhugaða framkvæmd eru m.a. Selskógur og útivistarsvæði við Eyvindará.



Mynd 13. Útivist og ferðabjónusta við valkosti Héraðsmegin (Mynd úr umhverfismatsskýrslu).

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu koma fram ólík áhrif framkvæmda á útivist og ferðamennsku í matinu. Til útivistarfólks má segja að teljist einstaklingar eða hópar sem þekkja til útivistarmöguleika svæðisins og/eða nýta sér svæðið til einhvers konar útivistar og tólmundaiðkunar með nokkuð reglubundnum hætti. Ferðamenn nýta aftur á móti svæðið til ferðalaga, hvort heldur sem er til lengri eða skemmri tíma. Bein áhrif veglagningar felast í því að vegurinn fer að hluta til um land sem nýtt er til útivistar. Almennt er eftirsóknarvert að stunda útivist í náttúrunni í góðri fjarlægð frá vegum og öðrum mannvirkjum. Á framkvæmdatíma felast áhrif í raski á landi, hávaða og umferð stórvirkra vinnuvéla sem geta haft neikvæð áhrif á aðgengi að útivistarsvæðum, ásýnd og upplifun. Á rekstrartíma geta neikvæð áhrif falist í umferð um veginn sem mun bæði sjást og heyrast og hafa áhrif á útivistarmöguleika í nágrenninu. Fram kemur að Miðleið og Suðurleið fari báðar um svæðið sem sé skilgreint sem blandað svæði, frístunabyggð og opið svæði til útivistar og náttúruskoðunar. Í stað þess að vegurinn liggja í jaðri svæðisins mun vegurinn liggja í gegnum svæðið með tilheyrandi uppskiptingu og ónæði frá umferð. Áhrif Suðurleiðar og Miðleiðar eru engu að síður talin minni háttar með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum og eru metin nokkuð neikvæð.



Fram kemur að lagning vegar skv. Norðurleiðarvalkosti fari meira um opið svæði sem ætlað sé til útivistar og náttúruskoðunar, bæði innan þéttbýlis og utan. Framkvæmdin breytir ásýnd svæðis og er líkleg til að hafa neikvæð áhrif á upplifun þeirra sem nýta svæðið. Áhrifin geta verið neikvæð fyrir svæðið og í sumum tilfellum óafturkræf og eru þau metin talsvert neikvæð.

Áhrif valkosta Seyðisfjarðarmegin

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að við núverandi aðstæður þegar ferðamenn aki til Seyðisfjarðar blasi við þeim útsýni af núverandi vegi yfir þröngan fjöllum girtan fjörðinn sem hefur væntanlega talsverð áhrif á upplifun þeirra. Með nýjum vegi og göngum breytist þetta útsýni þar sem göngin opnast neðar og það sama á við þegar keyrt er yfir Fjarðarheiði frá Seyðisfirði til Fljótsdalshéraðs. Núverandi vegi yfir heiðina verður þó áfram haldið við og er stefnt að því að nýta hann sem ferðamannaveg á sumrin.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu eru skilgreind útivistarsvæði á Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 2010-2030 í nágrenni fyrirhugaðra framkvæmda golfvöllur, svæði til hestamennsku og útsýnisstaður við núverandi Seyðisfjarðarveg. Bein áhrif fyrirhugaðra framkvæmda felast í röskun á útsýnisstaðnum við Gufufoss en í stað hans verður gerður nýr áningarstaður með útsýni í átt að fossinum. Ný veglína liggur þvert yfir golfvöllinn en stefnt er að því að færa völlinn suður fyrir núverandi veg og með færslu hans eru áhrif á útivist Seyðisfjarðarmegin metin óveruleg til nokkuð neikvæð. Valkostur um lagfæringu á núverandi vegi er líklegur til að hafa óveruleg áhrif á útivist.

Fram kemur að ferðaþjónusta sé lykilatvinnugrein á Seyðisfirði en aðilar í ferðaþjónustu á svæðinu hafa talið óvissu í tengslum við færð á Fjarðarheiði vera meðal þess sem stendur frekari uppbyggingu heilsársferðaþjónustu á svæðinu fyrir þrífum. Ef litið er til tímabilsins 2015 - 2020 þá var færð yfir Fjarðarheiði skert að einhverju leyti á bilinu 29 – 56 daga á ári. Meirihluti ferðamanna fer um svæðið að sumri til en þó er eitthvað um ferðamenn aðra mánuði ársins. Fjarðarheiðargöng fela í sér bæði bein og óbein áhrif á ferðaþjónustu á Austurlandi. Göngin munu bæta samgöngur á svæðinu og eru líkleg til að styðja við heilsársferðaþjónustu. Áhrifin eru svæðisbundin og líkleg til að vera jákvæð fyrir fjölda fólks. Áhrif eru talin talsvert jákvæð, óháð leiðarvali.

Fram kemur að aðalvalkostur Vegagerðarinnar feli í sér veglagningu skv. Suðurleið Héraðsmegin og nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin. Sameiginlega eru jarðgöng og þessar veglínur taldar hafa jákvæð áhrif á ferðaþjónustu en óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif á útivist.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að með góðri hönnun og skipulagi, auk vandaðra vinnubragða á framkvæmdatíma megi leitast við að lágmarka áhrif á ásýnd svæðis og upplifun þeirra sem fara þar um. Við framkvæmdir verður röskun gróðurs haldið í lágmarki og gróðurþekju ekki raskað að óþörfu. 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. Við frágang á skeringum og haugsetningasvæðum verða svæðin færð í sem upprunalegast horf. Reynt verður að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi.

3.9.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir koma til með að breyta ásýnd svæða bæði Héraðsmegin og Seyðisfjarðarmegin og er þá átt við veglagningu og í minna mæli haugsetningu efnis úr göngunum. Ljóst er að á framkvæmdatíma geta áhrif verið talsverð á þá aðila sem stunda útivist í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis en fyrir liggur að í tilfelli bæði Mið/Suðurleiðar og Norðurleiðar er veglagning fyrirhuguð um óraskað land sem nýtt er til útivistar. Á rekstartíma verður einnig um neikvæð áhrif á útivist að ræða vegna umferðarhávaða og þannig mun veglagning skv. þessum leiðum hafa nokkuð neikvæð áhrif á upplifun útivistarfólks. Seyðisfjarðarmegin er ljóst að bein neikvæð áhrif verða af nýrri veglínu á útivist á framkvæmdatíma þar sem hún er fyrirhuguð



yfir golfvöll Seyðfirðinga en gert er ráð fyrir að golfvöllurinn verði færður til og byggður upp annars staðar og því verða neikvæð áhrif tímabundið veruleg. Einnig er ljóst að umfangsmikið haugsetningarsvæði verður staðsett tímabundið í grennd við svæði sem nýtt er að einhverju leyti til útivistar sem breytir staðbundið ásýnd og mögulega upplifun bæði útivistarfólks sem og vegfarenda sem leið eiga um svæðið. Þegar til lengri tíma er litið ættu þessi áhrif þó að verða óveruleg. Þó að fyrir liggi að Vegagerðin hyggist halda við veginum yfir Fjarðarheiði sem ferðamannavegi er ljóst að með tilkomu ganganna munu ferðamenn og aðrir vegfarendur mun síður fara yfir Fjarðarheiði að sumri til en af heiðinni er mjög víðsýnt yfir Fljótsdalshérað og útsýni yfir Seyðisfjörð tilkomumikið og þ.a.l. muni þeir missa af þeirri upplifun. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir kunni að hafa jákvæð áhrif á möguleika ferðapjónustuaðila til að byggja upp heilsársferðapjónustu þar sem fyrir liggur að færð á Fjarðarheiði getur verið erfið að vetrarlagi.

3.10 Loftgæði og hljóðvist

3.10.1 Mat Vegagerðarinnar

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar munu helstu áhrif á loftgæði og hljóðvist koma fram við jarðgöngin og á athafnasvæði við göngin. Áætlað er að áhrifin verði mest á framkvæmdatíma, vegna sprenginga og þungaumferðar í tengslum við vega- og jarðgangagerð, efnisflutninga og aðra vinnu. Vegna fjarlægðar eru áhrifin ekki líkleg til að ná til byggðar. Betri hæðarlega vegar og stytting leiða hefur almennt í för með sér minni útblástur frá ökutækjum. Framkvæmd er líkleg til að draga töluvert úr loftmengun þar sem hún dregur úr umferð upp brattar hlíðar Fjarðarheiðar.

Fram kemur að Norðurleið fer í meira mæli nálægt íbúðar- og þjónustusvæðum en aðrir kostir Héraðsmegin, auk svæða sem notuð eru til útivistar og náttúruskoðunar. Norðurleið fer um svæði sem er talið nokkuð viðkvæmt fyrir breytingum á hljóðvist og loftgæðum. Búast má við neikvæðum áhrifum á opnum svæðum sem ætluð eru til útivistar og eru að einhverju leyti óafturkræf. Áhrif eru metin nokkuð neikvæð. Miðleið er ekki talin hafa teljandi áhrif á loftgæði og hljóðvist. Búast má við áhrifum á opnu svæði sem ætlað er til útivistar. Áhrif framkvæmda á hljóðvist eru staðbundin og metin óveruleg. Þó er bent á að núverandi hljóðvist fer á einhverjum stöðum yfir viðmið sem sett eru fram í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Aðgerðir á Fagradalsbraut, lækkun á leyfilegum hámarkshraða, eru líklegar til að bæta hljóðvist að einhverju leyti. Með Suðurleið mun umferðarhávaði færast yfir á suðurjaðar þéttbýlisins. Búast má við áhrifum á opnu svæði sem ætlað er til útivistar. Hljóðvist er ekki talin fara yfir skilgreind viðmið, breytingar staðbundnar og talin hafa lítil áhrif á fólk. Áhrifin eru metin óveruleg.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu er ekki gert ráð fyrir breytingum á loftgæðum og hljóðvist í byggð Seyðisfjarðarmegin. Búast má við breytingum á hljóðvist á opnum svæðum sem ætluð eru til útivistar. Hljóðvist er ekki talin fara yfir skilgreind viðmið, breytingar staðbundnar og talin hafa lítil áhrif á fólk. Áhrifin eru metin óveruleg.

3.10.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif á loftgæði verði mest á framkvæmdatíma í jarðgöngunum og á athafna- og haugsetningarsvæði vegna sprenginga og vinnslu efnis. Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að Vegagerðin muni að fara eftir kröfum um mengunarmörk í reglugerð 390/2009. Verður fersku lofti m.a. blásið inn í jarðgöngin til að þrýsta menguðu lofti út og lofthreinsibúnaður lengdur jafnóðum og göngin lengjast. Jafnframt verður gerð krafa um að starfsmenn beri viðeigandi persónuhlífar við framkvæmdir. Telur Skipulagsstofnun að þessar aðgerðir séu til þess fallnar að halda loftgæðum ásættanlegum.

Samkvæmt framlögðum gögnum má gera ráð fyrir að helstu langtímaáhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist felist í tilfærslu á hljóðmengun þar sem veglínur víkja frá núverandi vegi. Þannig fylgir



hljóðmengun legu mismunandi valkosta. Þó er gert ráð fyrir lítilsháttar hækkun hljóðstigs vegna Miðleiðar við nokkur hús sem eru næst Fagradalsbraut, en útreikningar á núverandi hljóðstigi sýna að hljóðmengun á svæðinu er yfir viðmiðum reglugerðar um hávaða. Skipulagsstofnun telur að með aðgerðum sem tryggja að hávaði verði undir viðmiðunarmörkum sé unnt að halda áhrifum á hljóðvist óverulegum, óháð því hvaða valkostur verður fyrir valinu. Ljóst er hins vegar að á framkvæmdatíma muni útivistarfólk, og mögulega íbúar, verða fyrir ónæði og mikilvægt að daglegur framkvæmdatími taki mið af kröfum reglugerðar um hávaða.

3.11 Fornleifar

3.11.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að alls voru skráðar 146 fornleifar á 98 minjastöðum á 200 m belti með veglínunum. Einkum er um að ræða minjar um mótekju og kolagerð (50%), samgönguminjar (20%), landbúnaðarminjar (19%) og herminjar (7%). Við mat á áhrifum mismunandi veglína á fornleifar var horft til fornleifa sem voru skráðar innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis og haugsetningarsvæðis eða í minna en 15 m fjarlægð frá þeim. Á Norðurleið voru 14 fornleifar innan þessa hættusvæðis, þar af þrjár með mikið verndargildi, þ.e. tvö útihús og ein kolagröf í landi Dalhúsa. Áhrif Norðurleiðar voru metin nokkuð til talsvert neikvæð. Áhrif Mið- og Suðurleiðar voru talin sambærileg þar sem helstu áhrifin koma fram á þeim kafla sem er eins á milli þessara tveggja leiða. Á báðum leiðum eru átta fornleifar innan framkvæmdasvæðis, þar af tvær sem taldar eru hafa mikið verndargildi, þ.e. tvö útihús í landi Dalhúsa. Áhrif Mið- og Suðurleiðar eru metin nokkuð neikvæð. Vakin er athygli á því að á seinni stigum matsferilsins 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. Þessar viðbætur liggja að hluta til utan athugunarsvæðis og því ákveðin óvissa til staðar um áhrif þeirra á fornleifar. Þörf er á fornleifaskráningu á þessum svæðum áður en framkvæmdaleyfi yrði gefið út.

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu voru 18 fornleifar innan framkvæmdasvæðis og haugsetningarsvæðis nýrrar veglínu Seyðisfjarðarmegin, allar í landi Fjarðar. Fimm þeirra teljast hafa mikið eða mjög mikið verndargildi, þ.e. kirkjugarður og fjórar fornleifar (sel, stekkur, kvíar og minjar með óþekkt hlutverk) sem eru innan haugsetningarsvæðis. Áhrif nýrrar veglínu á fornleifar eru metin nokkuð til talsvert neikvæð. Valkostur um núverandi veg er ekki talinn raska fornleifum. Áhrif þess kosts eru metin nokkuð neikvæð vegna þeirra fornleifa sem eru innan haugsetningarsvæðis.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur að Vegagerðin muni stuðla að því að halda raski í lágmarki og að framkvæmdin takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft. Vegskeringar verða takmarkaðar þar sem því verður við komið til að hlífa fornleifum. Allar minjar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verða merktar vandlega og afmarkaðar, í samráði við minjavörð, og verður umferð vinnuvéla bönnuð innan þeirra svæða. Þá verður varast að hafa vinnuskúra og/eða efnageymslur of nálægt fornleifum. Vegagerðin setur einnig fram tillögur að mótvægisáðgerðum fyrir einstakar minjar. Þær má finna í töflum 22.3 til 22.8 í kafla 22.2 í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.

3.11.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir koma til með að raska fornleifum. Minjastofnun Íslands hefur bent á nauðsynlegar áðgerðir sem grípa þarf til varðandi fornleifar sem Vegagerðin hefur fallist á. Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við niðurstöðu Vegagerðarinnar um vægi áhrifa fyrir einstakar veglínur en bendir á að óvissa er um áhrif hluta Suðurleiðar á fornleifar. Telur Skipulagsstofnun að það þurfi að vera skýrt, að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfa, hafi



farið fram fornleifarannsókn á endanlegu áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda og niðurstöður rannsóknanna verið bornar undir Minjastofnun Íslands.

4 Skipulag og leyfi

Fyrirhuguð framkvæmd er ekki í samræmi við Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028 og Aðalskipulag Seyðisfjarðarkaupstaðar 2010-2030 og kallar á breytingar á þeim. Skipulagsstofnun telur að gera þurfi deiliskipulag vegna vinnubúða, efnislosunarsvæða, athafnasvæða og verkstæða við báða gangamunna. Þar sem gert er ráð fyrir gangamunna við Seyðisfjörð er í gildi deiliskipulag virkjunar við Fjarðará frá 2005 sem gera þarf breytingar á.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Múlaþings samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi og byggingarleyfi Múlaþings samkvæmt lögum um mannvirki. Einnig þarf leyfi Heilbrigðiseftirlits Austurlands samkvæmt reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit, Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði, Minjastofnunar Íslands samkvæmt lögum um menningarminjar, Skógræktarinnar samkvæmt lögum um skóga og skógrækt, Orkustofnunar samkvæmt vatnalögum og Samgöngustofu samkvæmt reglugerð um öryggiskröfur fyrir jarðgöng.

5 Niðurstaða

Í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 hefur Skipulagsstofnun farið yfir umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar um Fjarðarheiðargöng sem lögð var fram samkvæmt 23. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Skipulagsstofnun telur að umhverfismatsskýrslan uppfylli skilyrði laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru kynnt áform um 13,3 km löng Fjarðarheiðargöng. milli Héraðs og Seyðisfjarðar ásamt tengingum við vegakerfið. Vegagerð utan ganga verður 6,9 – 13,6 km, háð leiðarvali. Héraðsmegin voru þrjár veglínur skoðaðar, þ.e. að leggja Hringveg norður fyrir Egilsstaði, í gegnum Egilsstaði eða suður fyrir Egilsstaði. Seyðisfjarðarmegin voru tvær veglínur skoðaðar, þ.e. lagfæring á núverandi vegi og ný veglína norðan núverandi vegar. Aðalvalkostur Vegagerðarinnar gerir ráð fyrir 6,9 km löngum vegi Héraðsmegin um Suðurleið og 3,5 km löngum vegi Seyðisfjarðarmegin um nýja veglínu. Samkvæmt aðalvalkosti þarf að haugsetja um 325.000 m³ af umframefni Héraðsmegin og 363.000 m³ Seyðisfjarðarmegin.

Umhverfisáhrif

Skipulagsstofnun telur að afnám vetrareinangrunar á Seyðisfirði komi til með að hafa verulega jákvæð áhrif á samfélagið á Seyðisfirði. Við gangagerðina fellur til mikið af umframefni sem þarf að haugsetja við sitt hvorn gangamunnann með tilheyrandi sjónrænum áhrifum. Mikilvægt er að finna farveg fyrir nýtingu efnisins, sérstaklega Seyðisfjarðarmegin þar sem fjörðurinn er þröngur og landrými takmarkað. Á Seyðisfirði eru helst neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar tengd vatnsvernd. Á framkvæmdatíma er ákveðin hættu á að mengunarefni berist frá framkvæmdasvæðinu í Fjarðará og spilli vatnsbólí Seyðisfjarðar, óháð því hvaða valkostur verður fyrir valinu. Afar brýnt er að tryggja Seyðfirðingum greiðan aðgang að hreinu neysluvatni. Skipulagsstofnun telur að færsla inntakslóns vatnsveitu upp fyrir gangamunnann myndi draga mjög úr hættu á áhrifum á vatnsbólíð.

Að mati Skipulagsstofnunar getur aðalvalkostur Vegagerðarinnar á Héraði, þ.e. Suðurleið, haft verulega neikvæð áhrif á gróðurfar, einkum vegna umfangs skerðingar á votlendi, birkí og æðplöntum sem njóta verndar. Þá ríkir óvissa um áhrif allra veglína á Héraði á friðaðar fléttutegundir sem mikilvægt er að eyða með kortlagningu á þeim. Skipulagsstofnun telur eðlilegt



að höfð verði hliðsjón af slíkri úttekt við endanlegt val á veglínu. Jafnframt telur Skipulagsstofnun mikilvægt að val á milli veglína taki mið af 61. gr. náttúruverndarlaga, auglýsingu um friðun æðplantna, mosa og fléttna og markmiðum laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, en meðal þeirra er umhverfisvernd. Bendir stofnunin á að samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga ber að forðast að raska votlendi og birki sem nýtur sérstakrar verndar nema brýna nauðsyn beri til. Að mati Skipulagsstofnunar er ljóst að Miðleiðin hefði minnst umhverfisáhrif af þeim valkostum sem voru til skoðunar á Héraði. Miðleiðin er jafnframt sú leið sem hefur lægstu slysatíðnina, fæstu aksturskílómetrana og fæstu akstursklukkustundirnar en Norðurleiðin hefur þann kost að hún er best fallin til þess að létta á umferð um Fagradalsbraut. Miðleið gerir ráð fyrir að nýta núverandi veg um Fagradalsbraut í gegnum þéttbýlið á Egilsstöðum. Samkvæmt framlögðum gögnum er Fagradalsbraut talin vera farin að hafa neikvæð samfélagsleg áhrif á byggðina sitt hvorum megin vegar. Bendir Skipulagsstofnun í því samhengi á að ákveðið svigrúm er til að ráðast í aðgerðir sem bæta umferðaröryggi við Fagradalsbraut, s.s. lækka hraða eða lagfæra hönnun, án þess að hafa neikvæð áhrif á greiðfærni samanborið við aðalvalkost Vegagerðarinnar, þ.e. Suðurleið. Skipulagsstofnun bendir jafnframt á að veglagning samkvæmt Suðurleið virðist draga takmarkað úr umferð minni ökutækja og óvissa er um að hvaða marki þungaflutningabílum fækkar. Í ljósi þess telur Skipulagsstofnun mikilvægt að ráðist verði í aðgerðir til að bæta umferðaröryggi á Fagradalsbraut, jafnvel þó svo að Hringvegurinn verði fluttur út fyrir þéttbýlið.

Áhrif vegagerðar á náttúrufar verða minni á Seyðisfirði. Aðalvalkostur Vegagerðarinnar, þ.e. ný veglína og haugsetning, mun þó hafa í för með sér nokkuð umfangsmikið rask á landi sem að stórum hluta samanstendur af vistgerðum með hátt eða mjög hátt verndargildi. Nýja veglínán kemur til með að liggja um golfvöll Seyðfirðinga. Þar sem færa þarf golfvöllinn má gera ráð fyrir verulega neikvæðum áhrifum á golfiðkun tímabundið. Skipulagsstofnun telur að valkostur sem felst í lagfæringu á núverandi vegi um Seyðisfjörð hefði minni umhverfisáhrif en lagning nýrrar veglínu samkvæmt aðalvalkosti Vegagerðarinnar.

Leyfisveitingar og skilyrði

Skipulagsstofnun telur að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfis þurfi að kortleggja fundarstaði friðaðra fléttutegunda á áhrifasvæði allra framlagðra valkosta um Egilsstaðaskóg. Einnig þurfi að leggja fram mótvægisáðgerðir, til að draga úr áhrifum vegagerðarinnar á friðaðar æðplöntur og fléttur, sem unnar hafa verið í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands og Umhverfisstofnun fyrir þann valkost sem verður fyrir valinu. Jafnframt þarf að kortleggja rask á votlendi og skóglendi á ókönnuðum hluta Suðurleiðar svo réttar upplýsingar liggi fyrir um heildarflatarmál votlendis og skóglendis sem þarf að endurheimta.

Ef ekki reynist mögulegt að færa inntakslón vatnsveitu á Seyðisfirði telur Skipulagsstofnun að setja þurfi skilyrði við leyfisveitingar sem tryggja að framkvæmdin spilli ekki vatnsbóli Seyðisfjarðar, s.s. um að fyrir liggi áhættumat vegna vatnsverndar. Jafnframt beinir stofnunin því til leyfisveitenda að meta hvort þörf sé á vöktun mengunarefna í neysluvatni á framkvæmdatíma.

Loks telur Skipulagsstofnun að það þurfi að vera skýrt, að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfa, hafi farið fram fornleifarannsókn á endanlegu áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda og niðurstöður rannsóknanna verið bornar undir Minjastofnun Íslands.

Reykjavík, 22. desember 2022



Egill Þórarinnsson

Jón Ágúst Jónsson