

5

FJARÐARHEIÐARGÖNG

**Seyðisfjarðarvegur (93) og
Hringvegur (1)**

í Múlapingi

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN



október 2020

Flokkun gagna innan Vegagerðarinnar

Flokkur	Efnissvið	Einkenni (litur)
1	Lög, reglugerðir, og önnur fyrirmæli stjórnvalda	Svartur
2	Stjórnunarleg fyrirmæli, skipurit, verkefnaskipting, númeraðar orðsendingar	Gulur
3	Reglur, alm. verklýsingar, sérskilmálar	Rauður
4	Handbækur, leiðbeiningar	Grænn
5	Greinargerðir, álitsgerðir, skýrslur, yfirlit	Blár
Ú	Útboðslýsingar	

Ljósmyndir í skýrslunni eru teknar af Helgu Aðalgeirsdóttur og Sóleyju Jónasdóttur nema annað sé tekið fram.

Fjarðarheiðargöng
Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1)
Í Múlapingi
Mat á umhverfisáhrifum
Tillaga að matsáætlun

Helga Aðalgeirsdóttir, Sóley Jónasdóttir og Gísli Eiríksson hjá Vegagerðinni
og Viðar Jónsson hjá Mannviti



Efnisyfirlit

1. INNGANGUR	3
1.1. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	4
1.1.1. Almenn t um matsáætlanir	4
1.1.2. Drög að tillögu að matsáætlun	4
1.1.3. Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun og viðbrögð Vegagerðar	5
1.1.4. Tillaga að matsáætlun	5
1.2. MARKMÍÐ FRAMKVÆMDA	5
2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRD	6
2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS	6
2.2. NÚVERANDI SAMGÖNGUR – NÚVERANDI VEGUR	6
2.2.1. Fyrirhugað framkvæmdasvæði	7
2.2.2. Vetrarþjónusta, umferð og umferðaröryggi	7
2.3. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU	10
2.4. LANDEIGENDUR OG MANNVIRKI	14
2.5. VERNDARSVÆÐI	16
2.5.1. Svæði á náttúruminjasrá	16
2.5.2. Náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar	16
2.6. LEYFI OG VERNDUN	19
3. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR	21
3.1. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA	21
3.2. HÖNNUN VEGAR	21
3.3. KOSTIR	22
3.3.1. Norðurleið	22
3.3.2. Miðleið – Háls og Fagradalsbraut	24
3.3.3. Suðurleið	25
3.3.4. Seyðisfjarðarmegin	26
3.3.5. Núllkostur og uppbygging hans	27
3.4. FRAMKVÆMDALÝSING	28
3.4.1. Jarðgangagerð	28
3.4.2. Vegagerð	28
3.4.3. Ræsi og brýr	29
3.4.4. Efnislosun og haugsetning	29
3.4.5. Frágangur	29
3.4.6. Mannaflapörf, vinnubúðir og athafnasvæði	30
3.4.7. Bráðabirgðavegur	30
3.4.8. Aðrar framkvæmdir	30
3.5. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR	30
3.6. REKSTUR- OG REKSTRARTÍMI	31
4. UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	32
4.1. ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI	32
4.1.1. Jarðganga-, vega- og brúargerð	32
4.1.2. Efnislosun	32
4.2. VINSUN	32
4.3. ÁHERSLUR Í FRUMMATSSKÝRSLU	32
4.4. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	33
5. GÖGN OG RANNSÓKNIR	34
5.1. UMHVERFISÞÆTTIR - ÁHRIF AF FRAMKVÆMDUM	34
5.1.1. Gróðurfar	34
5.1.2. Dýralíf	36
5.1.3. Lífríki straumvatna	37
5.1.4. Jarðmyndanir	38
5.1.5. Vatnafar og vatnsvernd	39
5.1.6. Landslag og ásýnd lands	40
5.1.7. Samfélag	42
5.1.8. Landnotkun, verndarsvæði og mannvirki	43
5.1.9. Útivist og ferðamennska	44
5.1.10. Heilsa og hljóðvist	46
5.1.11. Fornleifar	47
5.2. MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG VÖKTUN	48
5.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD	48
5.3.1. Veðurfar	48
5.3.2. Náttúruvá	49
5.4. KORT OG UPPDRÆTTIR	49
5.5. FYRIRLIGGJANDI GÖGN	49

5.6. NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM 50

6. KYNNING OG SAMRÁÐ 51

6.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU 51

6.2. SAMRÁÐ 51

6.3. ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN..... 52

6.3.1. Brynhildur Vilhjálmsdóttir 52

6.3.2. Miðhús og Steinholt 53

6.3.3. Þróstur Jónsson 60

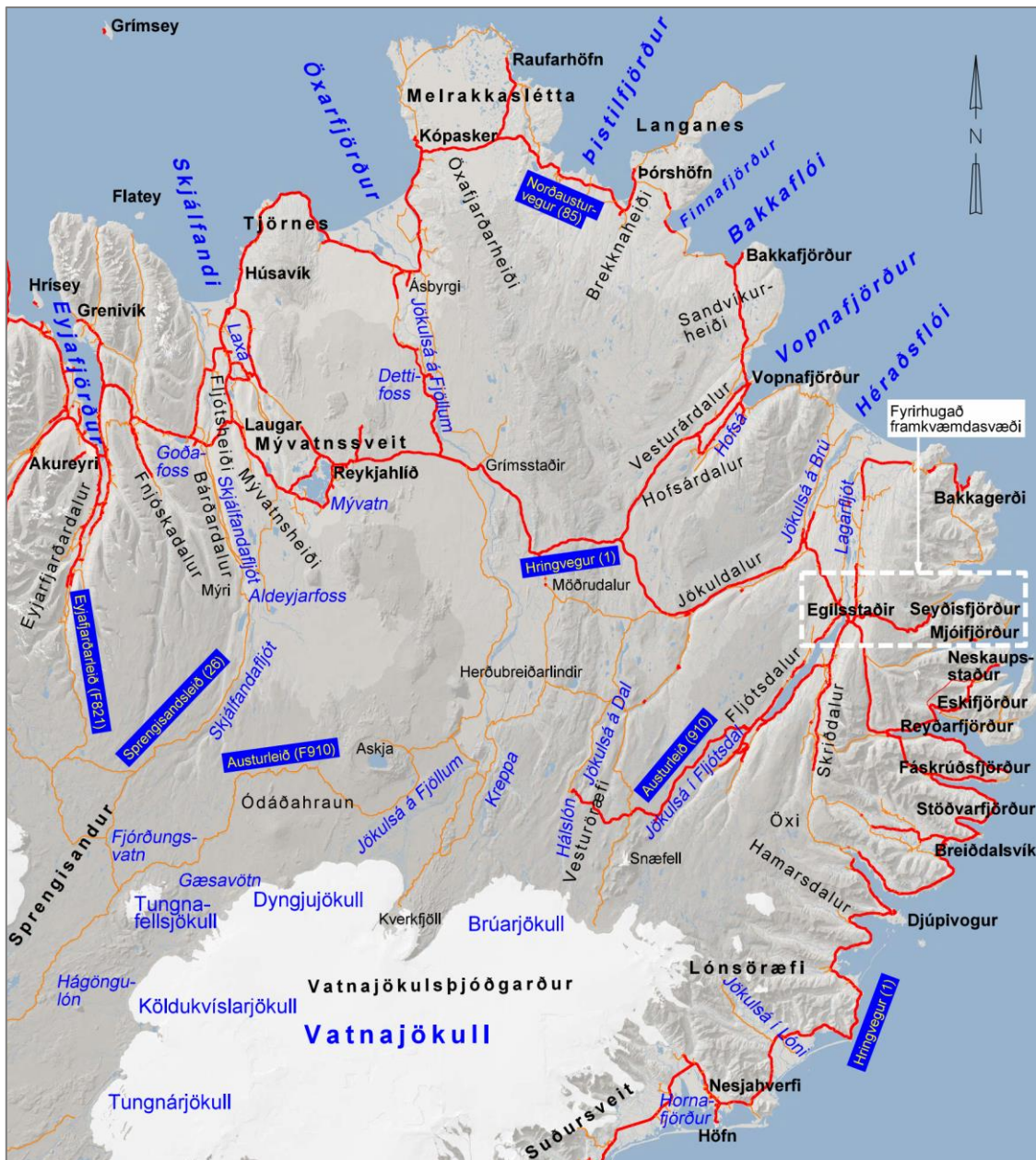
6.3.4. Björn Ármann Ólafsson 65

6.3.5. Samgöngufélagið 66

7. ORÐASKÝRINGAR..... 76

8. HEIMILDIR 81

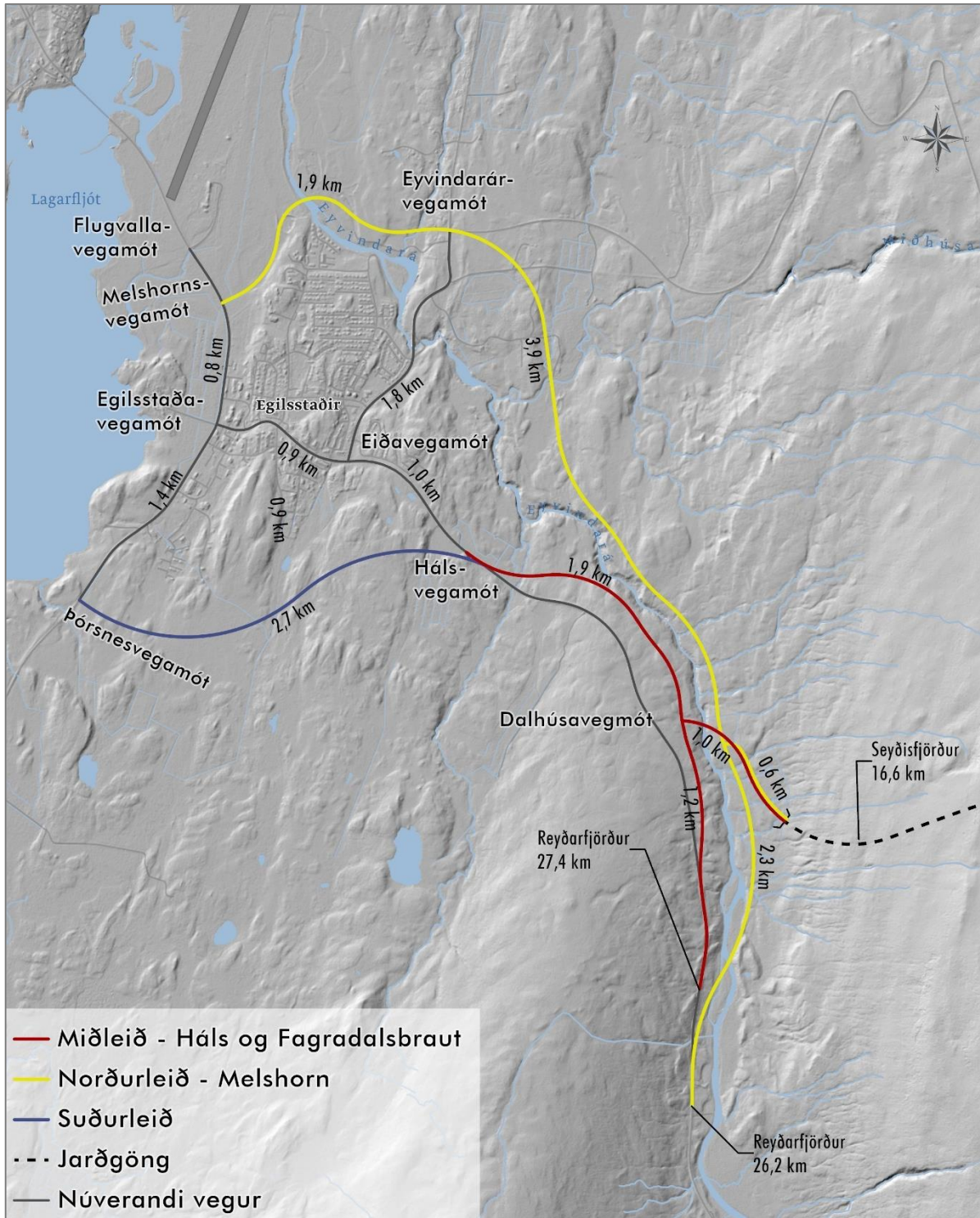
9. TEIKNINGAR 81



Mynd 1. Afstöðumynd.

1. INNGANGUR

Fyrirhugað er að leggja Seyðisfjarðarveg (93) í jarðgöngum undir Fjarðarheiði en um hana liggur nú hár fjallvegur sem lokast oft að vetrarlagi. Framkvæmdin er í Múlþingi, sameinuðu sveitarfélagi Fljótsdalshéraðs, Borgarfjarðarhrepps, Seyðisfjarðarkaupstaðar og Djúfavogshrepps. Með framkvæmdinni er stefnt að því að bæta vegasamgöngur milli byggðarinnar í Seyðisfirði og annarra byggðarlaga, einkum að vetrarlagi.



Mynd 2. Mögulegar leiðir á Héraði (mynd: Mannvit, júní 2020).

Í Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028 kemur fram að liður í því að bæta samgöngur innan fjórðungsins sé gerð jarðganga enda víða um fjallvegi að fara. Austfirðingar sjái fyrir sér

“samgöng”, þ.e. göng sem tengja saman byggðakjarna á Austfjörðum með tengingu áfram um jarðgöng frá Seyðisfirði yfir á Fljótsdalshérað.

Í Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 2008 - 2028 kemur fram að veggöng undir Fjarðarheiði eru ein helsta forsenda fyrir því að Seyðisfjörður geti vaxið og þróast.

Núverandi Seyðisfjarðarvegur er 27,3 km langur. Hann liggur af Norðfjarðarvegi/Hringvegi á Egilsstöðum austur yfir Fjarðarheiði að hafnarsvæðinu á Seyðisfirði. Hann er einn hæsti fjallvegur á Íslandi og fer hæst í 620 m h.y.s. Framkvæmdin felur í sér nýjan **Seyðisfjarðarveg (93)** sem verður aðeins styttri en núverandi vegur (teikning 2). Stór hluti vegarins, eða 13,3 km, verður lagður í jarðgöngum. Framkvæmdin hefur í för með sér 2,6 km langa vegagerð utan ganga Seyðisfjarðarmegin en Héraðsmegin eru þrír kostir til skoðunar, sem hafa í för með sér breytingu á legu Hringvegarins, og mögulega breytingu á legu hans um Egilsstaði. Vegagerð utan ganga Héraðsmegin verður á bilinu 4,1 - 8,7 km, háð leiðarvali (tafla 6).

Áætlaður kostnaður við Fjarðarheiðargöng er 35 milljarðar kr. Samgönguáætlun til fimmtán ára 2020-2034 og aðgerðaáætlun til fimm ára 2020-2024 voru samþykktar samhljóða á Alþingi 29. júní 2020. Í samgönguáætlun 2020 – 2034 er 17.700 millj. kr. fjárveiting til Fjarðarheiðarganga. Talað er um annars konar fjármögnun að hluta.:

- Á 1. tímabili 2020-2024 er 3.200 millj. kr. fjárveiting
- Á 2. tímabili 2025 - 2029 er 11.500 millj. kr. fjárveiting
- Á 3. tímabili 2030 – 2034 er 3.000 millj. kr. fjárveiting

Þjóðvegakerfinu er skipt upp í flokka. Seyðisfjarðarvegur og Hringvegur eru stofnvegir, en þeir eru hluti af grunnkerfi samgangna. Núverandi Seyðisfjarðarvegur uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar um breidd og hámarkshalla stofnvegjar. Vegna bratta og tíðra lokana að vetrarlagi kemur ekki til greina að endurbyggja núverandi veg um Fjarðarheiði. Tekin hefur verið ákvörðun um að leggja veginn í jarðgöngum.

Í frummatsskýrslu skal fjalla um þá veglegukosti sem koma til greina. Framkvæmdaraðili er Vegagerðin sem ber ábyrgð á mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda.

1.1. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Samkvæmt 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br., viðauka 1. lið 10.08, er framkvæmdin matsskyld, þar sem nýlögn vegar utan þéttbýlis er lengri en 10 km.

Við mat á umhverfisáhrifum er óskað eftir athugasemdum frá almenningi og umsagnaraðilum um áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, val á veglínu og fleiri atriði sem verða til umræðu og ákvörðunar síðar í ferlinu. Miðað er við að mati á umhverfisáhrifum Fjarðarheiðarganga ljúki á árinu 2022 (kafla 6.1.) og hefst þá frekari undirbúningur framkvæmda, verkhönnun og útboð.

1.1.1. Almennt um matsáætlanir

Matsáætlun er áætlun um það á hvaða þætti framkvæmdar og umhverfis lögð verður áhersla við matsvinnuna og fjallað verður um í frummatsskýrslu. Áætlunin er nokkurs konar verklýsing fyrir framkvæmdaraðila, Skipulagsstofnun, umsagnaraðila og almenning til að vinna eftir og fylgjast með því hvort fullnægjandi upplýsingar komi fram í frummatsskýrslu um framkvæmd, starfsemi sem henni fylgir og áhrif á umhverfið. Matsáætlun er tæki framkvæmdaraðila til að velja eða einangra þá þætti sem skipta mestu máli til umfjöllunar og sem nauðsynlegt er að afla vitneskju um til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið.

1.1.2. Drög að tillögu að matsáætlun

Drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt á vef Vegagerðarinnar: www.vegagerdin.is. í júní og júlí 2020. Almennigur gat komið á framfæri athugasemdum og fyrirspurnum um matsáætlunina

og bent á hvernig staðið skuli að einstökum þáttum matsvinnunnar, t.d. hvort rannsóknir nái til nauðsynlegra umhverfisþátta og fyrirhugaðar kynningar séu nægjanlegar.

Í drögum að tillögu að matsáætlun kom fram að í frummatsskýrslu yrði lagt mat á áhrif framkvæmda á eftirfarandi umhverfisþætti:

Náttúrufar, svo sem gróður, jarðveg, dýralíf, jarðmyndanir, vatnafar og landslag.

Verndarþætti svo sem vatnsvernd, menningarminjar, verndarsvæði, náttúruminjar, vistkerfi og jarðmyndanir sem njóta verndar, auk annarra þátta svo sem ásynd lands, útivist, ferðamennsku, landnotkun og mannvirki.

1.1.3. Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun

Athugasemdir bárust frá 5 aðilum og er fjallað um þær og þeim svarað í kafla 6.3. Athugasemdirnar snúa helst að legu nýs vegar.

1.1.4. Tillaga að matsáætlun

Þessi endurskoðaða tillaga að matsáætlun hefur verið send til ákvörðunar Skipulagsstofnunar sem hefur 4 vikur til að taka ákvörðun um tillöguna. Á þeim tíma þarf Skipulagsstofnun að leita eftir umsögn leyfisveitenda og eftir atvikum annarra aðila um tillöguna. Umsagnaraðilar fá a.m.k. 10 virka daga til að gefa umsögn sína. Stofnunin mun einnig kynna tillöguna með fréttatilkynningu, og á heimasíðu sinni. Allir munu geta sent Skipulagsstofnun athugasemdir innan tilskilins tímafrests. Að loknum kynningartíma tekur stofnunin ákvörðun um áætlunina. Niðurstaða Skipulagsstofnunar getur verið á þrjá vegu: Fallist á tillögu framkvæmdaraðila, fallist á tillögu framkvæmdaraðila með athugasemdum, eða tillögunni er synjað.

1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDA

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

Markmið framkvæmdarinnar er að:

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



Mynd 3. Kröpp beygja á Seyðisfjarðarvegi í brekkunni Héraðsmegin, júlí 2020.

2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRD

2.1. STADHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS

Seyðisfjarðarvegur liggur milli Héraðs og Seyðisfjarðar. Á heimasíðunni www.east.is kemur fram að frá náttúrunnar hendi sé hafnaraðstaðan í Seyðisfirði einstök og að hún hafi gert Seyðisfjörð að mikilvægri samgönguæð allt frá aldamótunum 1901 til dagsins í dag. Einkum vegna nálægðarinnar við meginland Evrópu. Eina farþega- og bílaferjan sem siglir milli Íslands og meginlands Evrópu kemur vikulega til Seyðisfjarðar. Veturinn 2019 - 2020 kom hún á þriðjudögum og fór á miðvikudögum. Sama tímaáætlun verður haustið 2020. Sumarið 2020, júní-ágúst, mun ferjan koma og fara til Seyðisfjarðar á fimmtudögum, með tveggja tíma stoppi milli ferða. Þá daga sem ferjan kemur eða fer er mjög mikil umferð um Fjarðarheiði.

Á Seyðisfirði eru mörg lítrík, norskættuð timburhús frá fyrstu áratugum 20. aldarinnar. Lista- og menningarstarfsemi í bænum er blómleg, sérstaklega yfir sumartímam. Á Seyðisfirði bjuggu 680 manns 1. janúar 2020 (www.hagstofa.is).

Hringvegurinn liggur m.a. í gegnum Egilsstaði. Kaptúnið Egilsstaðir var stofnað 1947 með lögum frá Alþingi en það var einsdæmi á þeim tíma að stjórnvöld hefðu forgöngu um stofnun nýs sveitarfélags og að byggðinni væri valinn staður af skipulagsnefnd ríkisins með þeim ásetningi að þar risi þéttbýli. Nafnið dregur bærinn af stórbýlinu Egilsstöðum. Við stofnun bæjarins voru íbúar hans 110 talsins. Sjúkrahúsið og búvélaverkstæði komu til skjalanna 1945, síðar bættist Kaupfélag Héraðsbúa við sem varð kveikjan að mikilli fjölgun íbúa. Helstu atvinnuvegir íbúa eru þjónusta og vinna við opinberar stofnanir. Á Egilsstöðum eru m.a. alþjóðaflugvöllur, menntaskóli, menningarhús, safnastofnun og afgreiðsla sýslumanns. Á Egilsstöðum bjuggu 2.522 manns 1. janúar 2020 (www.hagstofa.is).

Sameining Borgarfjarðarhrepps, Djúpavogshrepps, Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðar-kaupstaðar í eitt sveitarfélag var samþykkt 26. október 2019 og staðfest af samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra þann 14. febrúar 2020. Með sameiningunni varð til eitt stærsta sveitarfélag landsins að flatarmáli, með tæplega fimm þúsund íbúa. Sveitarfélagið ber heitið Múlaþing.

2.2. NÚVERANDI SAMGÖNGUR – NÚVERANDI VEGUR

Seyðisfjarðarvegur (93) er 27,3 km langur og er allur lagður bundnu slitlagi. Hann liggur af Hringvegi við Eiðavegamót (sjá mynd 2), um þéttbýlið á Egilsstöðum og um brú á Eyvindará. Um 0,8 km norðan árið eru vegamót Borgarfjarðarvegar (94) og Seyðisfjarðarvegar. Borgarfjarðarvegur er í beinu framhaldi af Seyðisfjarðarvegi en 90° beygja á Seyðisfjarðarvegi. Seyðisfjarðarvegur liggur svo um Fjarðarheiði og niður að ferjubryggjunni á Seyðisfirði. Hann endar við Hánefsstaðaveg/Hafnar-götu á mótis við Brekkuveg á Seyðisfirði. Sá hluti hans sem hér verður endurskoðaður er 25,5 km langur, frá Eiðavegamótum (mynd 2) að enda nýbyggingar í Seyðisfirði.

Sá hluti Hringvegar (1) sem þarf að endurskoða vegna Fjarðarheiðarganga er 6,9 km langur. Hann liggur frá Melshornsvegamótum á Egilsstöðum (mynd 2) að enda **Norðurleiðar** í Eyvindarárdal. Á þessum hluta fer hann m.a. um miðbæ Egilsstaða og um Egilsstaðaháls.

Fjarðarheiði er hæsti fjallvegur (620 m h.y.s.) á landinu, sem tengir saman byggðarlög, og eftir því snjóþungur. Vegna snjóþyngsla og veðuraðstæðna fullnægir vegurinn alls ekki kröfum sem gera þarf til vegar sem tengir saman nálæg byggðarlög. Brattar brekkur beggja vegna heiðarinnar eru oft verulegur farartálmi fyrir flutningabíla og fólksbíla sem koma með Norrænu frá Evrópu, ekki síst yfir veturinn, ef þeir eru illa búnir. Fjarðarheiði er oft mesta eða jafnvel eina hindrunin sem þeir mæta í allri ferð sinni til Íslands.

Seyðisfjarðarvegur og Hringvegur flokkast sem stofnvegir í vegakerfi landsins og því er veghelgunarsvæði þeirra 60 m breitt og nær 30 m til hvorrar handar.

Samkvæmt Vegaskrá Vegagerðarinnar er Seyðisfjarðar-vegur af vegtegund C₈ sem er 8,0 m breiður vegur, en hann uppfyllir ekki þau skilyrði og er um 7 m breiður. Í brekkunum beggja vegna Fjarðarheiðar eru margar krappar beygjur og þar af 2 hárnálabeygjur að vestanverðu og 2 að austanverðu. Langhalli er merktur 10 % á skiltum, bæði í efstu brekkunni Héraðsmegin og í Efri- og Neðri- Staf Seyðisfjarðarmegin. Breidd öryggissvæðis er ekki skilgreind og vegurinn uppfyllir engan veginn öryggiskröfur Vegagerðarinnar.

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

2.2.1. Fyrirhugað framkvæmdasvæði

Legu Seyðisfjarðarvegur (93) beggja vegna jarðganga verður breytt. Héraðsmegin verður jarðgangamunni við Dalhús í mynni Eyvindarárdals. Vegna bratta og slæmrar vetrarfærðar á núverandi Hringvegi um Egilsstaðaháls og Hálsbrekku, er fyrirhugað að breyta legu Hringvegarins og færa hann nær Eyvindará. Vegamót Hringvegar og Seyðisfjarðarvegur verða á þeim kafla. Einnig er til skoðunar að færa Hringveginn út fyrir þéttbýlið á Egilsstöðum. Þrjár veglínur Hringvegar eru til skoðunar; **Norðurleið, Miðleið um Háls og Fagradalsbraut og Suðurleið** (sjá mynd 2):

- **Norðurleið.** Nýr Seyðisfjarðarvegur frá gangamunna að Hringvegi yrði 0,6 km langur en legu Hringvegar yrði breytt á 8,1 km kafla og myndi liggja utan þéttbýlis á Egilsstöðum. Samtals þarf 8,7 km langa vegagerð á Héraði og tvær nýjar brýr á Eyvindará.
- **Miðleið um Háls og Fagradalsbraut.** Nýr Seyðisfjarðarvegur frá gangamunna að Hringvegi yrði 1 km langur og tengdur við núverandi vegakerfi án þess að endurbyggja meira af því en nauðsynlegt er. Nýr Hringvegur yrði færður til á 3,1 km kafla en yrði áfram um þéttbýlið. Samtals þarf 4,1 km langa vegagerð á Héraði og nýja brú á Eyvindará.
- **Suðurleið.** Nýr Seyðisfjarðarvegur yrði 1 km langur frá gangamunna að Hringvegi. Veglínin fylgir **Miðleið**, nema að Hringvegur yrði færður til á lengri kafla, eða á 6,0 km. Hringvegur myndi liggja utan þéttbýlis á Egilsstöðum. Samtals þarf 7,0 km langa vegagerð á Héraði og nýja brú á Eyvindará.

Jarðgöngin eru 13,3 km löng og aðeins ein leið til skoðunar.

Seyðisfjarðarmegin verður jarðgangamunni við Gufufoss og þaðan til Seyðisfjarðar er ein veglína kynnt. Núverandi vegur frá gangamunna í Seyðisfirði er með slæma hæðarlegu og of brattur, eða með allt að 10 % halla og því þarf að endurskoða legu hans á 2,6 km kafla.

Að framkvæmdum loknum er stefnt að því að núverandi vegur yfir Fjarðarheiði leggist af sem þjóðvegur yfir háheiðina. Héraðsmegin er miðað við að hann verði áfram þjóðvegur þar sem hann liggur framhjá tengivirki Landsnets og Steinholti að áningarstað við Fardagafoss. Seyðisfjarðarmegin er miðað við að hann verði áfram þjóðvegur á kaflanum frá gangamunna og upp að skíðaskála í Stafdal.

2.2.2. Vetrarþjónusta, umferð og umferðaröryggi

Vegagerðin hefur gögn um núverandi Seyðisfjarðarveg um Fjarðarheiði og Hringveg um Egilsstaði, svo sem umferð, slys, vegalengdir og lokanir vegna veðurfars. Núverandi Seyðisfjarðarvegur telst til fjallvega og er með kröppum beygjum og bröttum brekkum. Leyfður hámarkshraði er 90 km/klst en leiðbeinandi hraði í brekkunum beggja vegna heiðarinnar fer niður í 30 km/klst.

Umferð

Samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2018 var umferðin um Seyðisfjarðarveg mismunandi eftir vegaköflum.

Tafla 1. Umferð á Seyðisfjarðarvegi (93) árið 2018.

	Seyðisfjarðarvegur Vegkafla	Lengd km	ÁDU	SDU	VDU	Eknir þ. km
01	Hringvegur (1 - t5) – Borgarfjarðarvegur (94 - 01)	1,72	1611	2380	1028	1.012
02	Borgarfjarðarvegur (94 - 01) - Sýslumörk, Gagnheiðarvegur	9,91	603	1078	267	2.182
03	Sýslumörk, Gagnheiðarvegur - Seyðisfjörður, kirkjugarðshorn	14,04	640	1145	284	3.282
04	Seyðisfjörður, kirkjugarðshorn- Hánefsstaðavegur (952 - 01)	0,64	751	1340	332	175
05	Hánefsstaðavegur (952 - 01) – Vestdalseyrarvegur	0,26	1394	2061	772	132
06	Vestdalseyrarvegur – Ferjubryggja, brottför	0,41	1600	2365	885	239
07	Ferjubryggja, brottför - Hánefsstaðavegur (952 - 01)	0,28	1394	2061	772	142

ÁDU Meðalársumferð eða meðalfjöldi bíla á dag allt árið.

SDU Sumardagsumferð eða meðalfjöldi bíla á dag júní – september.

VDU Vetrardagsumferð eða meðalfjöldi bíla á dag janúar – mars og desember.

Á núverandi Seyðisfjarðarvegi, frá Borgarfjarðarvegi að kirkjugarðshorni á Seyðisfirði, var ársdagsumferðin 2018 ÁDU 603 - 640 og sumardagsumferðin SDU 1.078 - 1.145. Meðalhlotfall þungra bifreiða er áætlað 10 %. Ekki liggja fyrir upplýsingar um óvarða vegfarendur á vegarkafnanum en á sumrin er nokkuð algengt að hjólreiðamenn ferðist til Íslands með Norrænu og þurfi því að fara um Fjarðarheiði.

Tafla 2. Umferð á Hringvegi (1) árið 2018.

	Hringvegur Vegkafla	Lengd km	ÁDU	SDU	VDU	Eknir þ. km
t3	Fellabær, Lagarbraut - Skriðdals- og Breiðdalsvegur (95 - 01)	2,52	3.805	4.918	2.940	3.500
t4	Skriðdals- og Breiðdalsvegur (95 - 01) - Seyðisfjarðarvegur (93 - 01)	0,92	4.277	5.264	3.481	1.436
t5	Seyðisfjarðarvegur (93 - 01) - Mjóafjarðarvegur (953 - 01)	8,70	1.330	1.791	984	4.122

Á núverandi Hringvegi milli Fellabæjar og Mjóafjarðarvegur var ársdagsumferðin 2018 ÁDU 1.330 - 4.277 og sumardagsumferðin SDU 1.791 - 5.264. Meðalhlotfall þungra bifreiða er áætlað 10 %. Ekki liggja fyrir upplýsingar um óvarða vegfarendur á vegarkafnanum en vegurinn liggur í gegnum miðbæ Egilsstaða (sjá kafla 6.3.3.).

Vetrarþjónusta

Á Seyðisfjarðarvegi og Hringvegi er vetrarþjónusta alla daga ef veður leyfir milli kl. 06:30 - 21:30, miðað við meðal snjálög. Brekkurnar beggja vegna Fjarðarheiðar eru hálkvarðar sérstaklega á 4,9 km kafla að vestanverðu og 7,3 km kafla að austanverðu. Algengt er þó að vegurinn verði ófær í slæmu veðri að vetrarlagi. Hringvegurinn er hálkvarður sérstaklega á 3,5 km kafla um Hálsbrekku.

Í töflu 3 er yfirlit yfir dagafjölda sem vegurinn um Fjarðarheiði hefur verið lokaður heilan dag eða hluta úr degi vegna vetrarófærðar síðustu fimm ár.

Samkvæmt þessu var vegurinn fær að hluta úr degi eða allan daginn alla daga ársins tvö ár, tvö ár var hann lokaður heilan dag einn dag allt árið og eitt ár tvo daga. Veturinn 2020 var hann lokaður allan daginn fimm daga, en mikil ótíð og óvenjustæmt veður var um allt land þá daga og

viða ófært um allt land sólarhring eða meira í einu (Samgöngufélagið 2020, athugasemdir við tillögu að matsáætlun, kafli 6.3.5.).

Í töflu 3 eru upplýsingar um lengsta tímabil á hverju ári sem Fjarðarheiði var opin á árunum 2015-2020. Fram kemur síðasti dagur að vori sem lokaðist og fyrsti dagur að hausti sem heiðin lokaðist. Sá tími á sumri sem samgöngur yfir Fjarðarheiði öruggar er ekki langur.

Tafla 3. Fjöldi daga sem lokað var á Fjarðarheiði á árunum 2015-2020 (Samgöngufélagið 2020, athugasemdir við tillögu að matsáætlun, kafli 6.3.5.).

	Fjöldi lokunardaga			Samfellt opið
	Heill dagur	Hluti úr degi	Samtals	Lengst tímabil sem samfellt var opið um Fjarðarheiði
2015	2	50	52	3. mars – 20. desember
2016	0	34	34	30. apríl - 16. nóvember
2017	1	25	26	14. maí - 7. nóvember
2018	0	29	29	5. apríl - 27. nóvember
2019	1	27	28	24. mars - 24. október
2020 - til 1. Júlí	5	19	24	

Umferðaröryggi

Slysatíðni er fjöldi óhappa á hverja milljón ekinna kílómetra. Nýjustu upplýsingar um slysatíðni eru frá árinu 2016. Á árunum 2015 - 2019 urðu 48 óhöpp á Seyðisfjarðarvegi (93), eða tæplega 5 á ári. Þar af voru 14 með litlum meiðslum en 3 með miklum meiðslum. Á Hringvegi (1) urðu 43 slys. Þar af 3 með litlum meiðslum og 2 með miklum meiðslum. Á báðum vegum er slysatíðni hæst innan þéttbýlis á Egilsstöðum.

Tafla 4. Slysatíðni á Seyðisfjarðarvegi (93) árið 2016.

	Seyðisfjarðarvegur Vegkafli	Lengd km	ÁDU	Slysa-tíðni	Eknir þ. km
01	Hringvegur - Borgarfjarðarvegur (94 - 01)	1,72	1.564	3,05	984
02	Borgarfjarðarvegur (94 - 01) - Sýslumörk, Gagnheiðarvegur	9,91	536	1,54	1.945
03	Sýslumörk, Gagnheiðarvegur - Seyðisfjörður, kirkjugarðshorn	14,04	569	1,37	2.926

Tafla 5. Slysatíðni á Hringvegi (1) árið 2016.

	Hringvegur Vegkafli	Lengd km	ÁDU	Slysa-tíðni	Eknir þ. km
t3	Fellabær, Lagarbraut - Skriðdals- og Breiðdalsvegur (95 - 01)	2,52	3.805	0,0	3.106
t4	Skriðdals- og Breiðdalsvegur (95 - 01) - Miðás	0,66	4.809	3,44	1.162
t4	Miðás - Seyðisfjarðarvegur (93 - 01)	0,26	2.550	0,0	243
t5	Seyðisfjarðarvegur (93 - 01) - Mjóafjarðarvegur (953 - 01)	8,49	1.091	1,18	3.390

Áningarstaðir

Við Seyðisfjarðarveg eru nokkrir áningarstaðir og útskot, því mjög gott útsýni er af veginum bæði að vestan- og austanverðu. Neðan heiðarinnar að vestanverðu er keðjunarstaður og lokunarhlíð Vegagerðarinnar. Í Lönguhlíð við rætur Fjarðarheiðar að vestanverðu er áningarstaður við gönguleið að Fardagafossi í Miðhúsaá. Gönguleiðin að fossinum tekur um hálf tíma, hún er falleg og af henni er gott útsýni. Á brekkubrúninni að austanverðu er áningarstaður með góðu útsýni yfir Héraðið.

Á austanverðri heiðinni er víða stórfenglegt útsýni yfir Seyðisfjök. Ofan beygju þar sem vegurinn liggur fast við Múlafoss í Fjarðará er áningarstaður. Þaðan er göngubrú yfir ána og fallett útsýni niður með ánni og til Seyðisfjarðar. Neðan heiðarinnar að austanverðu er áningarstaður með útsýni að Gufufossi.

Umfjöllun um samgöngur, umferð og umferðaröryggi í frummatsskýrslu

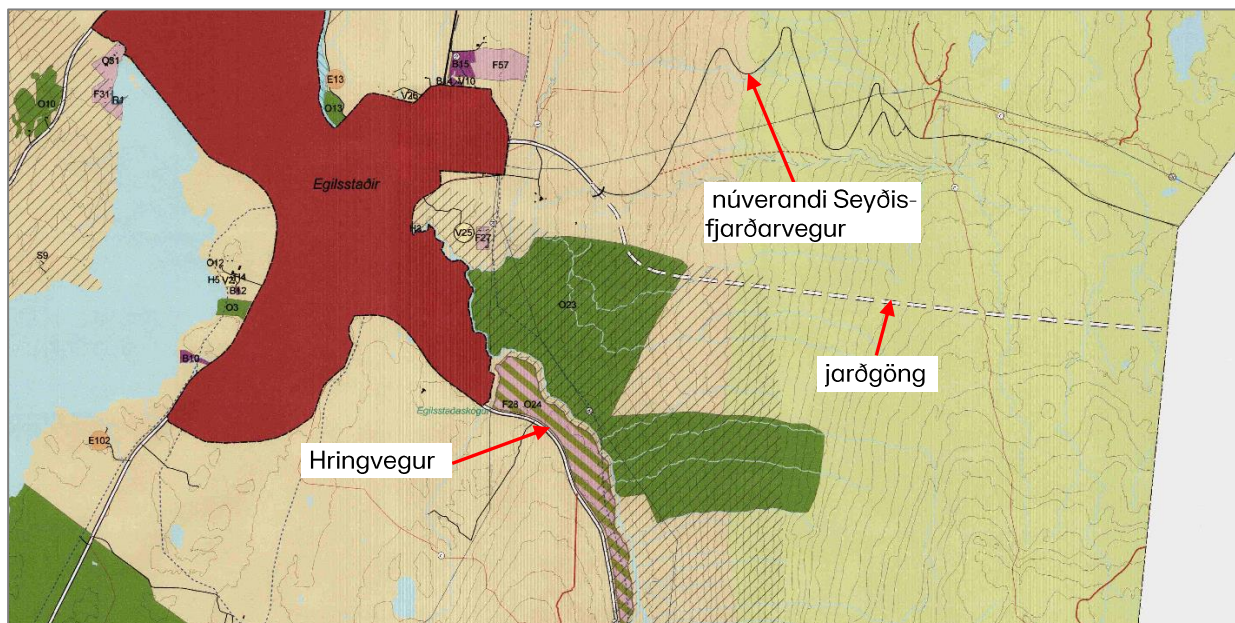
Framkvæmdin mun hafa áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi á Seyðisfjarðarvegi og á Hringvegi. Með Fjarðarheiðargöngum munu samgöngur milli Seyðisfjarðar og Héraðs gjörbreytast. Bæði að sumar- og vetrarlagi, vegna öruggari og greiðari samgangna.

Ákvörðun um leiðarval mun hafa áhrif á umferð um þéttbýlið á Egilsstöðum.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um greiðfærni og umferðaröryggi, sem eru forsenda framkvæmdarinnar. Skoðaðir verða vegtæknilegir þættir og metin áhrif bættra samgangna á umferðaröryggi og vetrarlokun. Einnig verður fjallað um mögulegar umferðaröryggisaðgerðir á Fagradalsbraut vegna **Miðleiðar og Suðurleiðar**. Umferðarspá fyrir árið 2040 verður gerð samkvæmt veghönnunarreglum og þegar hún liggur fyrir verður unnið umferðaröryggismat fyrir nýjan veg. Fjallað verður um viðhald, rekstur og fyrirhugaða vetrarþjónustu á nýjum vegi.

2.3 SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

Framkvæmdasvæðið er í nýju, sameinuðu sveitarfélagi. Á því eru í gildi Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028, þar sem jarðgangamunni er sýndur við Miðhúsaá (mynd 4 og 5) og Aðalskipulag Seyðisfjarðarkaupstaðar 2010 - 2030, þar sem jarðgöng eru sýnd á þéttbýlis-upprætti, (mynd 7).

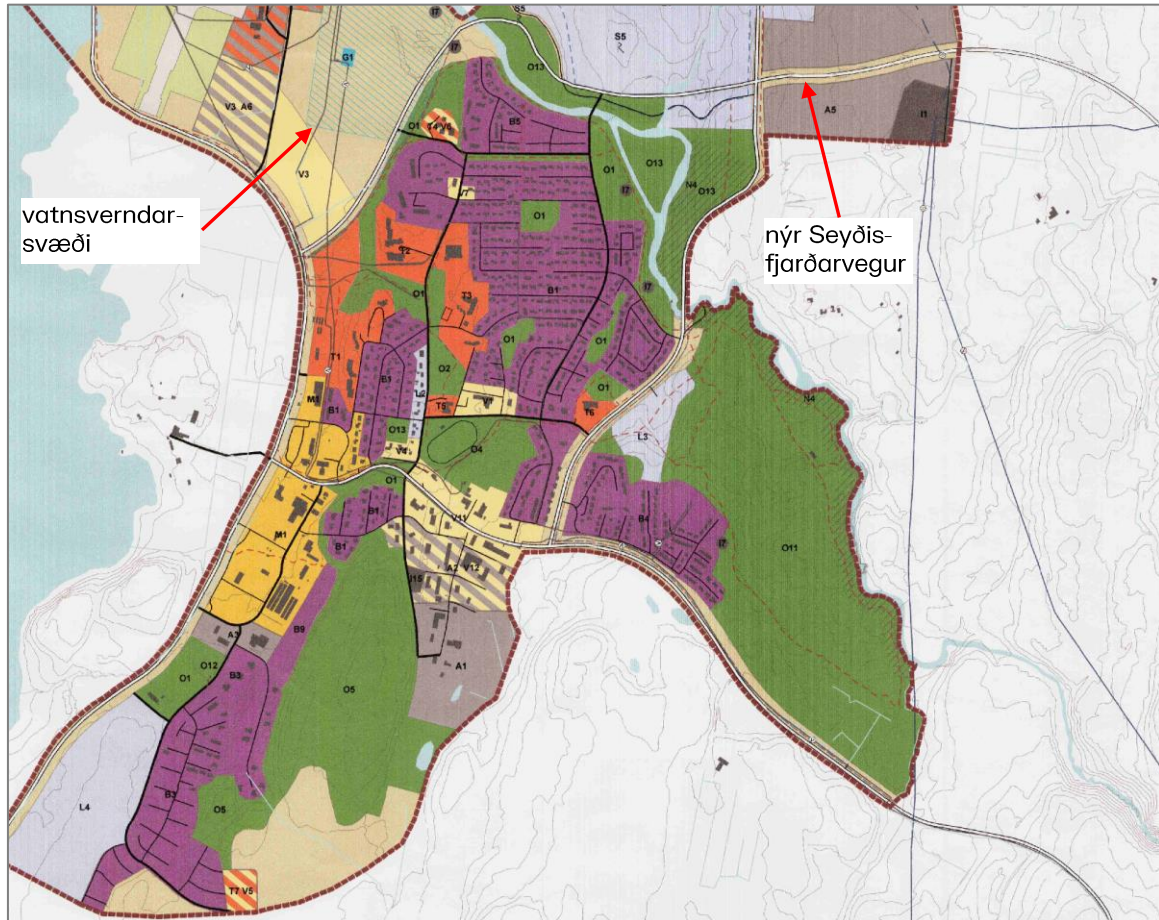


Mynd 4. Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028, hluti af sveitarfélagsupprætti B (Fljótsdalshérað og Alta, 2009).

Í greinargerð aðalskipulags Fljótsdalshéraðs segir: „Samgöngur eru afar mikilvægar í landstóru sveitarfélagi eins og Fljótsdalshéraði. Vegakerfið og flugvöllurinn á Egilsstöðum eru burðarásar samgangna á Fljótsdalshéraði og traustar boðveitur eru þýðingarmiklar forsendur búsetu. Þéttbýlið við Fljótið er landshlutamiðstöð Austurlands og tryggir samgöngur þaðan á landi og í lofti því mikilvægar fyrir Austurland allt.

Liður í því að bæta samgöngur innan fjórðungsins er gerð jarðganga enda víða um fjallvegi að fara. Austfirðingar sjá fyrir sér “samgöng”, þ.e. göng sem tengja saman byggðakjarna á

Austfjörðum með tengingu áfram um jarðgöng frá Seyðisfirði yfir á Fljótsdalshérað.“ (Fljótsdalshérað og Alta, 2009).



Mynd 5. Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028, hluti af þéttbýlisupprætti B (Fljótsdalshérað og Alta, 2009). Bent er á að vatnsverndarsvæðið var fellt niður við breytingu á skipulagi árið 2017.

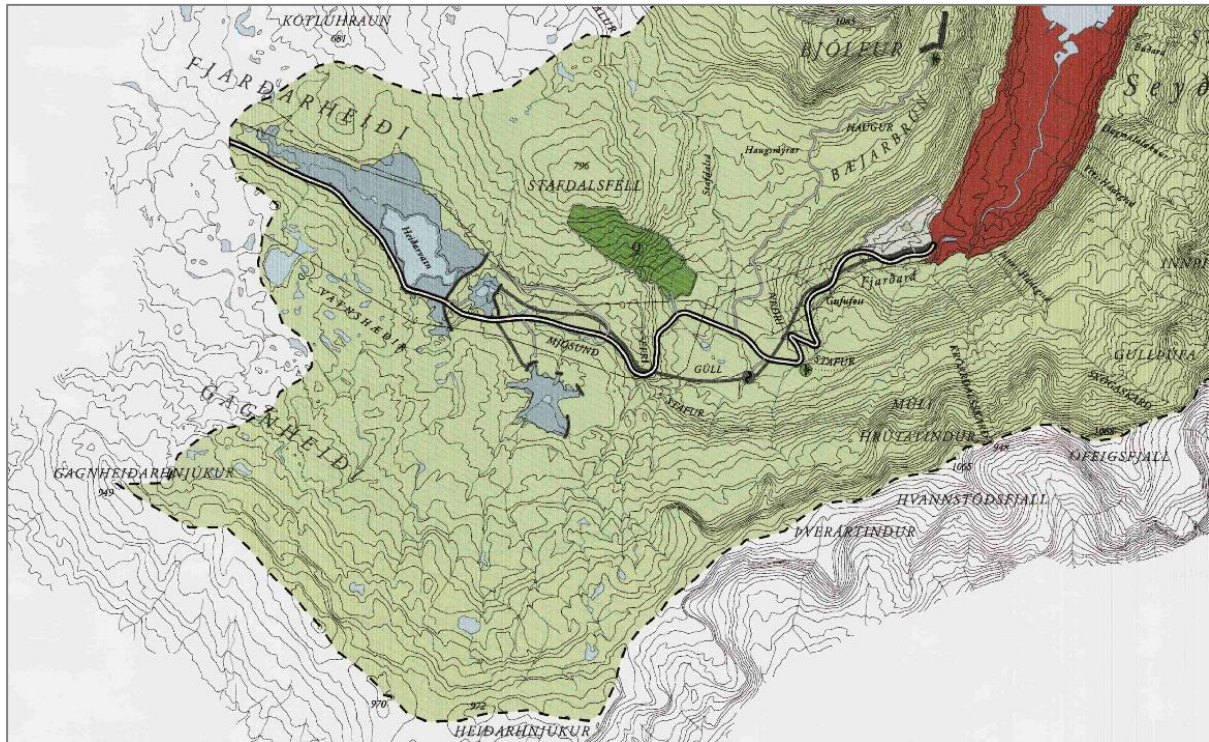
Markmið Seyðisfjarðarkaupstaðar varðandi samgöngur eru;

- bættar samgöngur á landi og bætt aðstaða til móttöku ferðamanna sem koma til Seyðisfjarðar með bílferju og skemmtiferðaskipum.
- Skapa góða tengingu fyrir akandi, hjólandi og gangandi umferð milli íbúðahverfa og um útivistarsvæði.

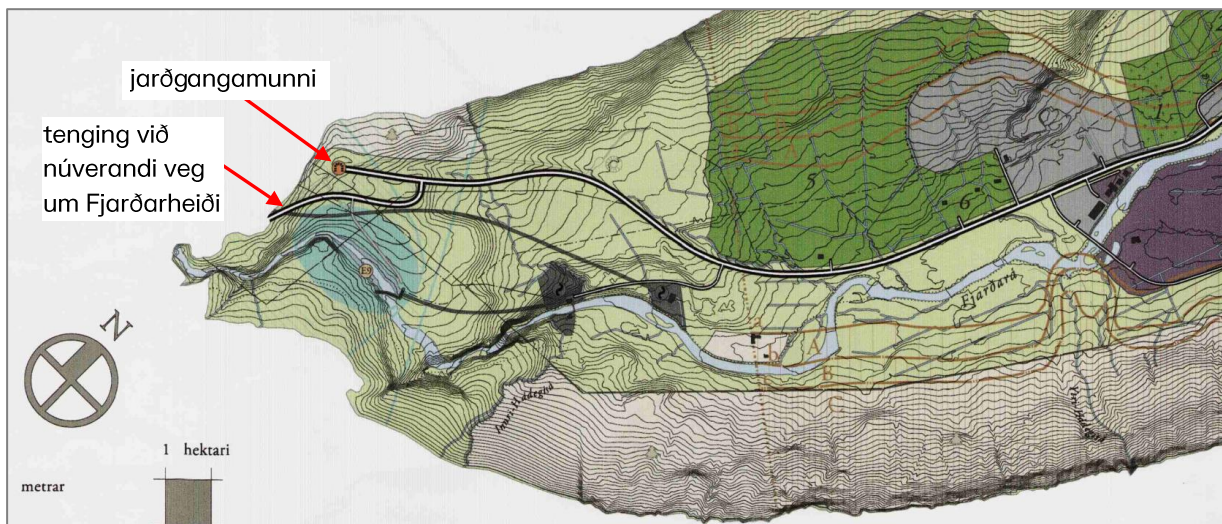
Í aðalskipulagi Seyðisfjarðarkaupstaðar segir: „Samgöngur eru afar mikilvægar fyrir byggðarlag eins og Seyðisfjörð og eina leiðin á landi til staðarins liggur á löngum kafla í yfir 600 metra hæð á Fjarðarheiði. Seyðisfjörður er eina tenging landsins fyrir reglulega farþegaumferð við útlönd fyrir utan Keflavíkurlugvöll auk þess sem miklir vöruflutningar eru með ferjunni Norrænu. Tryggja samgöngur við Seyðisfjörð á landi eru því afar mikilvægar fyrir landið allt. Liður í því að bæta samgöngur til Seyðisfjarðar og raunar innan fjórðungsins alls er gerð jarðganga. ... Því eru veggöng undir Fjarðarheiði mikilvægur liður í því að auka umferðaröryggi og lengja ferðamannatímamann á Íslandi.“

Austfirðingar sjá fyrir sér ... göng sem tengja saman byggðakjarna á Austfjörðum. Hluti af þeim eru jarðgöng frá Seyðisfirði yfir á Fljótsdalshérað undir Fjarðarheiði. Ákvarðanir varðandi framkvæmdir samgangna eru að hluta til á hendi ríkisins en í skipulagsáætlunum ber að setja fram stefnu sveitarfélaga um samgöngur og stefnumótun um samgöngur því á hendi sveitarfélaga.

Veggöng undir Fjarðarheiði eru ein helsta forsenda fyrir því að Seyðisfjörður geti vaxið og þróast og að fasteignaverð sem verið hefur mikið lægra á Seyðisfirði en í nálægum byggðum til dæmis í þéttbýlinu á Fljótsdalshéraði geti þróast með eðlilegum hætti og orðið sambærilegt því eða í eðlilegu samræmi við það sem það er á þéttbýlisstöðunum í kring“ (Seyðisfjarðarkaupstaður, ArkAust og Verkfræðistofa Austurlands, 2010).



Mynd 6. Aðalskipulag Seyðisfjarðar 2010 - 2030, hluti af sveitarfélagsuppdrætti (Seyðisfjarðarkaupstaður, ArkAust og Verkfræðistofa Austurlands, 2010).



Mynd 7. Aðalskipulag Seyðisfjarðar 2010 - 2030, hluti af þéttbýlisuppdrætti (Seyðisfjarðarkaupstaður, ArkAust og Verkfræðistofa Austurlands, 2010).

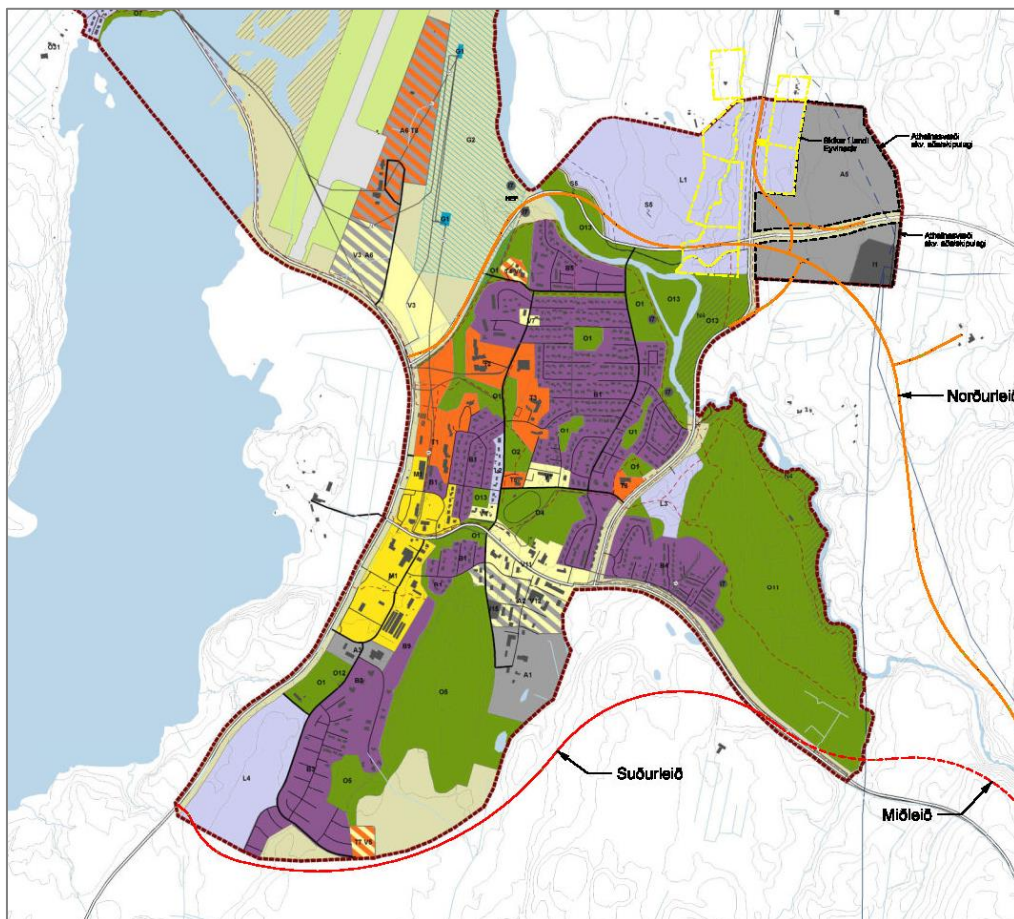
„Bættar samgöngur, m.a. um veggöng, munu efla Seyðisfjörð sem tengingu umferðar og flutninga til Evrópu. Seyðisfjarðarkaupstaður leggur mikla áherslu á uppbyggingu samgöngu- og fjarskiptakerfa og þá þjónustu sem íbúar, ekki síst í dreifbýli gera kröfu um og þurfa að eiga aðgang að eins og allir landsmenn. Greiðar samgöngur og fjarskipti eru grundvallaratriði í nútíma þjóðfélagi og forsenda uppbyggingar og búsetu í dreifbýli. ... Bæjarstjórn mun beita sér fyrir því að veggöng undir Fjarðarheiði verði byggð sem fyrst. ... Munni jarðganga er settur inn á

skipulagsupprátt í samræmi við þessa skýrslu til samræmis við það sem gert er í staðfestu aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs“ (Seyðisfjarðarkaupstaður, ArkAust og Verkfræðistofa Austurlands, 2010).

Breytingar á skipulagi

Staðsetning jarðgangamunna og lega Seyðisfjarðarvegur hefur verið í þróun og skoðun frá því að aðalskipulag sveitarfélaganna var samþykkt á árunum 2009 - 2010. Á aðalskipulagsupprætti Fljótsdalshéraðs er gangamunninn sýndur í Miðhúsaskógi, í grennd við núverandi Seyðisfjarðarveg. Vorið 2020 lagði Vegagerðin til við starfshóp á vegum bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs að jarðgangamunninn yrði við Dalhús, bæði vegna styttri jarðganga og betri tengingar niður á firði. Vorið 2020 tók bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs, að tillögu starfshóps á hennar vegum, ákvörðun um að gangamunninn yrði við Dalhús.

Vegagerðin kynnir hér þrjá valkosti fyrir Hringveg á Fljótsdalshéraði, þar sem hann tengist Seyðisfjarðarvegi og gangamunna Fjarðarheiðarganga á Seyðisfjarðarvegi við Dalhús (sjá kafla 3.3.). Allir kostirnir kalla á breytingu á legu Seyðisfjarðarvegur og Hringvegur og þar með breytingu á aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs. Við breytinguna verður einnig afmarkað efnislosunarsvæði við gangamunna og gerð grein fyrir því.



Mynd 8. Hér má sjá þær veglínur sem hér eru kynntar og Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028, hluti af þéttbýlisupprætti B (Fljótsdalshérað og Alta, 2009) (Mannvit, 2020). Sjá teikningu 5.

Í Seyðisfjarðarkaupstað hafa jarðgangamunninn og Seyðisfjarðarvegur verið færðir til, svo breyta þarf aðalskipulagi. Við breytinguna verður einnig afmarkað efnislosunarsvæði við gangamunna og gerð grein fyrir því.

Vegna vinnubúða, efnislosunarsvæða, athafnasvæða og verkstæða við báða gangamunna þarf deiliskipulag.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um framtíðarskipulag samgangna um Egilsstaði, háð leiðarvali.

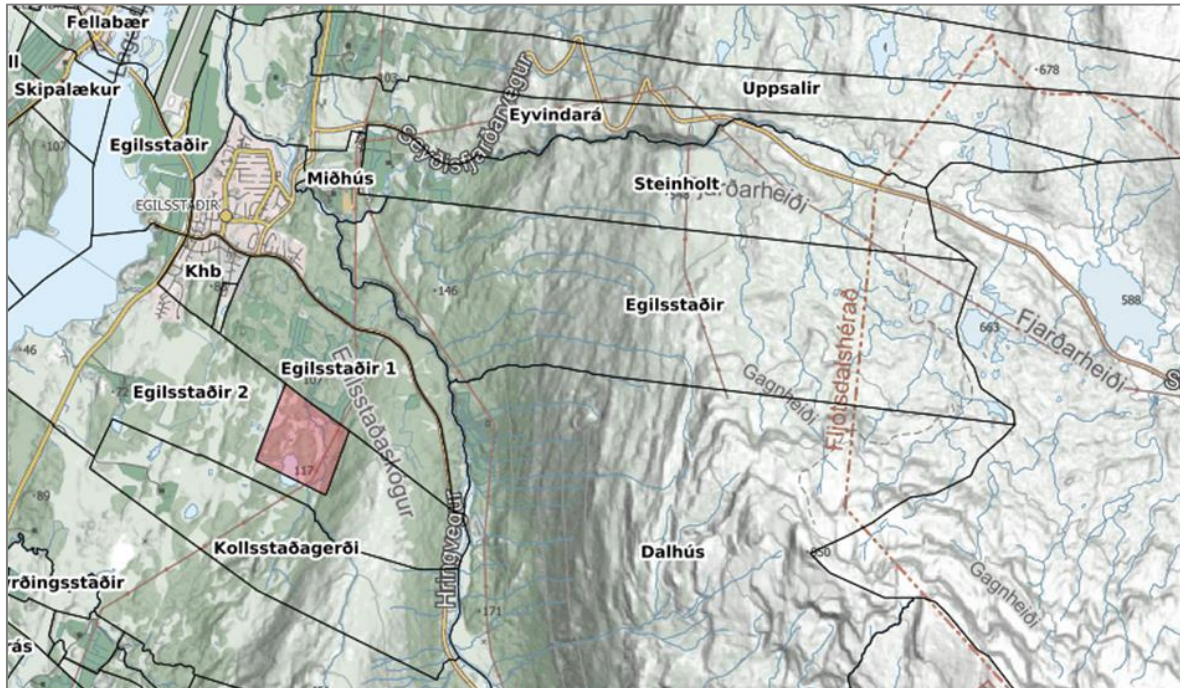
2.4. LANDEIGENDUR OG MANNVIRKI

Nýr og endurbættur Seyðisfjarðarvegur mun lítið fylgja núverandi vegi.

Héraðsmegin getur nýr vegur legið um eftirfarandi jarðir háð leiðarvali:

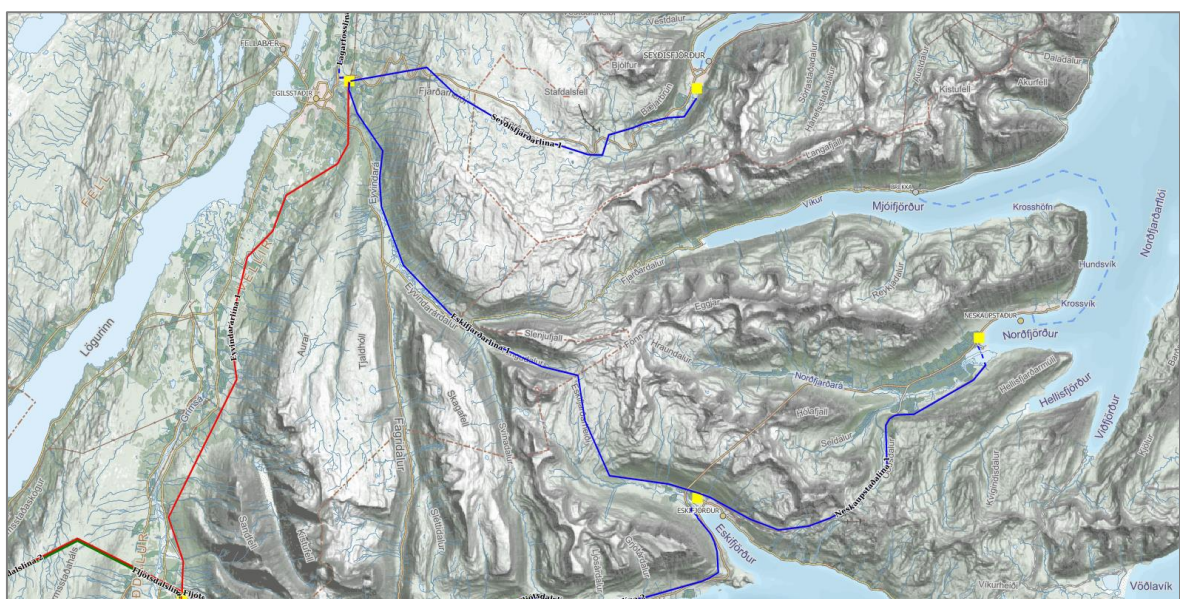
- **Norðurleið** - Egilsstaðabær, Egilsstaðir I, Eyvindará, Miðhús, Steinholt, Dalhús og Kollsstaðagerði.
- **Miðleið – Háls og Fagradalsbraut** - Egilsstaðabær, Egilsstaðir I, Egilsstaðaháls og Dalhús.
- **Suðurleið** - Egilsstaðabær, Egilsstaðir I, Egilsstaðir II, Egilsstaðaháls og Dalhús.

Seyðisfjarðarmegin liggur nýr vegur um land Fjarðarsels.



Mynd 9. Jarðir og landamerki í grennd við Egilsstaði (<https://www.map.is/base/>).

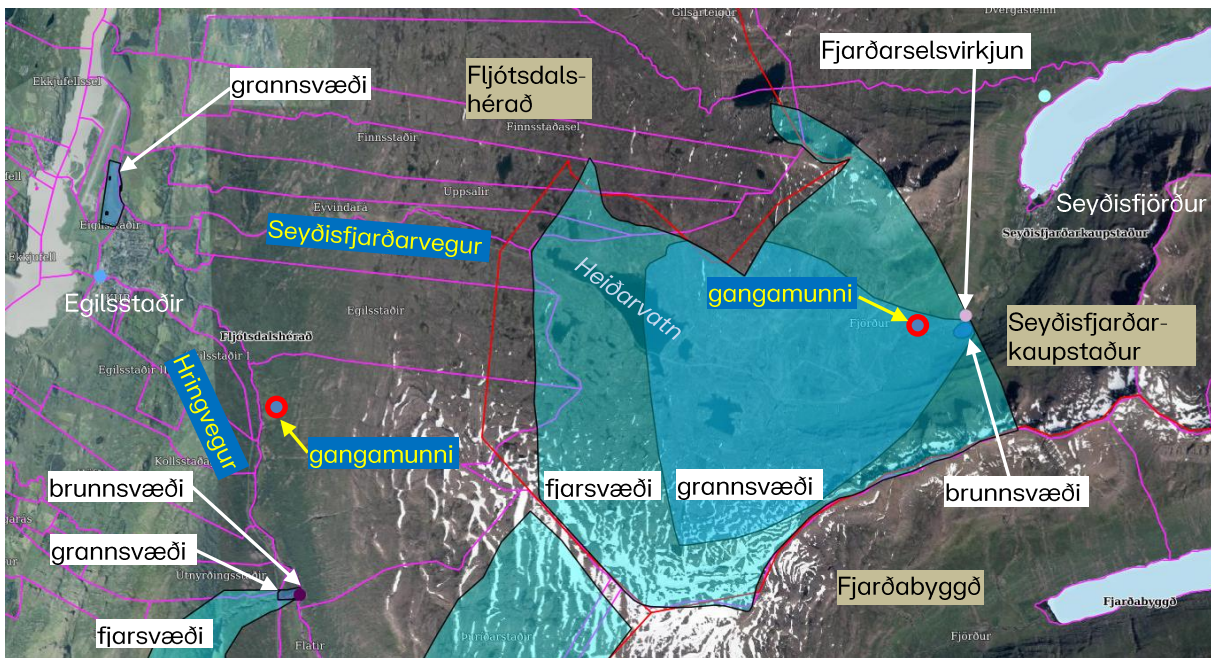
Núverandi Seyðisfjarðarvegur liggur í grennd við spennivirki við Eyvindará sem raflínur liggja að. Framkvæmdin mun þvera Eskifjarðarlínu og Byggðalínu Landsnets (Eyvindarárlínu) sem liggur milli Eyvindarár og Hryggstekks í Skriðdal.



Mynd 10. Raforkukerfið í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði (www.map.is/landsnet/ 2020).

Seyðisfjarðarmegin þverar ný veglína Seyðisfjarðarlínu. Þar eru einnig jarðstrengir og þrýstivatnspípa frá Fjarðarárvirkjun (Bjólfsvirkjun). Færa þarf þrýstivatnspípuna á kafla vegna forskeringa við gangamunna.

Seyðisfjarðarmegin liggur núverandi vegur um vatnsverndarsvæði og vatnsbólíð er nálægt vegi. Þar verða framkvæmdir því innan vatnsverndarsvæðis. Í aðalskipulagsgreinargerð kemur fram að vatnsból Seyðisfjarðarkaupstaðar er í Fjarðará ofarlega í inntakslóni Fjarðarselsvirkjunar. Stofnlögn vatnsveitunnar liggur þaðan að vatnshreinsistöð við Drottningarlæk og síðan áfram inn í bæinn. Stofnlögn vatnsveitunnar er sýnd á skipulagsupprætti og á honum er einnig sýnd staðsetning vatnsbóls og vatnsverndarsvæði. Bæjaryfirvöld vinna að könnun á öðrum kostum til öflunar betra og öruggara neysluvatns þannig að hægt sé að hætta notkun yfirborðsvatns sem fyrst (Seyðisfjarðarkaupstaður, ArkAust og Verkfræðistofa Austurlands, 2010).



Mynd 11. Vatnsverndarsvæði og virkjanir (www.map.is/os/#, 2020). Bleikar línur eru landamerki, rauðar eru sveitarfélagamörk.

Í Stafdal á Fjarðarheiði er skíðasvæði sem rekið hefur verið af Seyðisfjarðarkaupstað og Fljótsdalshéraði. Frá Seyðisfirði tekur 10 mínútur að aka að skíðasvæðinu og 15 mínútur frá Egilsstöðum. Fyrirhugað er að í framtíðinni verði einungis vetrarþjónusta Seyðisfjarðarmegin að skíðasvæðinu. Ný veglína mun liggja yfir golfvöll og hesthúsahverfi á Seyðisfirði.

Héraðsmegin liggur **Norðurleið** við Egilsstaðaflugvöll þar sem áður voru skilgreind vatnsból á aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs (mynd 5). Þau voru á óheppilegum stað vegna mengunarhættu og var vatnsverndin felld niður við breytingu á aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2017. Vatnstökusvæði fyrir Egilsstaði og Fellabæ er nú utan mögulegs framkvæmdasvæðis, við Köldukvísl á Eyvindarárdal, en það var tekið í notkun í lok árs 2009 (mynd 11). Vatnið er leitt af Eyvindarárdal að miðlunartanki á Selöxl í Egilsstaðaskógi.

Við Melshorn er eitt af þremur skólphreinsivirkjum fyrir Egilsstaði. Fyrirhugað er að leggja þau öll af og byggja eina stóra skólphreinsistöð við Melshorn, fast við **Norðurleið** sem hér er kynnt.

Á aðalskipulagi er sýnd reiðleið ofan byggðarinnar á Egilsstöðum. Hún liggur yfir Eyvindarárgil og í gegnum þéttan skóg í Egilsstaðahálsi og er ekki fær í dag.

Í kafla 3.3. er fjallað nánar um landnotkun í vegarstæði þeirra veglína sem hér eru kynntar.

2.5. VERNDARSVÆÐI

Með verndarsvæðum er átt við svæði sem verndarkvaðir hvíla á t.d. vegna náttúruverndar. Nýr vegur fer um svæði nr. 611 á náttúruminjaskrá utan jarðganga Héraðsmegin (www.ust.is) og Melshornsvegamót eru að auki innan svæðis nr. 647 á náttúruminjaskrá (teikning 3). Núverandi Hringvegur liggur um svæði nr. 611 á um 7 km kafla og myndi færast til. Nýr Seyðisfjarðarvegur að gangamunna yrði lagður innan verndarsvæðis nr. 611 á tæplega 1 km kafla. Vegagerð innan verndarsvæðisins yrði að lágmarki 4,1 km löng. Auk þess þyrfti mögulega innan þess bráðabirgðaveg að gangamunna, athafnasvæði og svæði til efnislosunar.

Núverandi vegur í Seyðisfirði liggur um vatnsverndarsvæði. Óhjákvæmilegt er að nýr vegur verði einnig innan þess (kafla 2.4.).

Mögulegt er að vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 verði raskað. Mögulegt er að votlendi sem er stærra en 2 ha verði raskað og einnig er mögulegt að gömlum birkiskógi sem fellur undir ofangreinda vernd verði raskað.

2.5.1. Svæði á náttúruminjaskrá

Náttúruminjaskrá er skrá yfir öll friðlýst svæði á Íslandi og mörg önnur merkileg svæði sem hafa ekki enn verið friðlýst. Í náttúruminjaskrá skal lýst sérkennum náttúruminja og þýðingu þeirra fyrir náttúru landsins

(<https://www.ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/> 2020).

Austanverður Eyvindarárdalur og Eyvindarárgil

Svæðið er nr. 611 á náttúruminjaskrá. Þar segir: (1) Eyvindarárgil ofan Uppsalaáróss að austan og vestan. Miðhúsa- og Dalhúsaskógur, ásamt Kálfshóli og Þuríðarstöðum, inn að Slenju, upp að fjallsbrún. Að vestan austasti hluti Egilsstaðaskógar inn fyrir Hnútu. (2) Fagurt gljúfur, vatnsmikil bergvatnsá, skóglendi og jökulgarðar. Útivistarsvæði í nágrenni Egilsstaða.

Finnsstaðanes og Egilsstaðanes

Svæðið er nr. 647 á Náttúruminjaskrá. Þar segir: (1) Að vestan afmarkast svæðið af vesturbakka Lagarfljóts og síðan þvert yfir í ós á Finnsstaðakíl. Mörkin fylgja þar næst brekkurótum og túnjaðri neðan Finnsstaðabæja að suðurenda nýs farvegjar Eyvindarár og þaðan með austur- og norðurbakka hans að flugvelli. Þaðan fylgja mörkin vestara öryggissvæði flugvallar að þjóðvegi sem afmarkar svæðið að sunnan. (2) Votlendi með ríkulegum gróðri, tjörnum, kvíslum og gróðurrikum hólum. Allmikið og fjölbreytt fuglalíf, líklega eitt hið auðugasta á Héraði. Mikilvægur viðkomustaður fugla, einkum á vorin, þar sem ísa leysir snemma á þessu svæði.

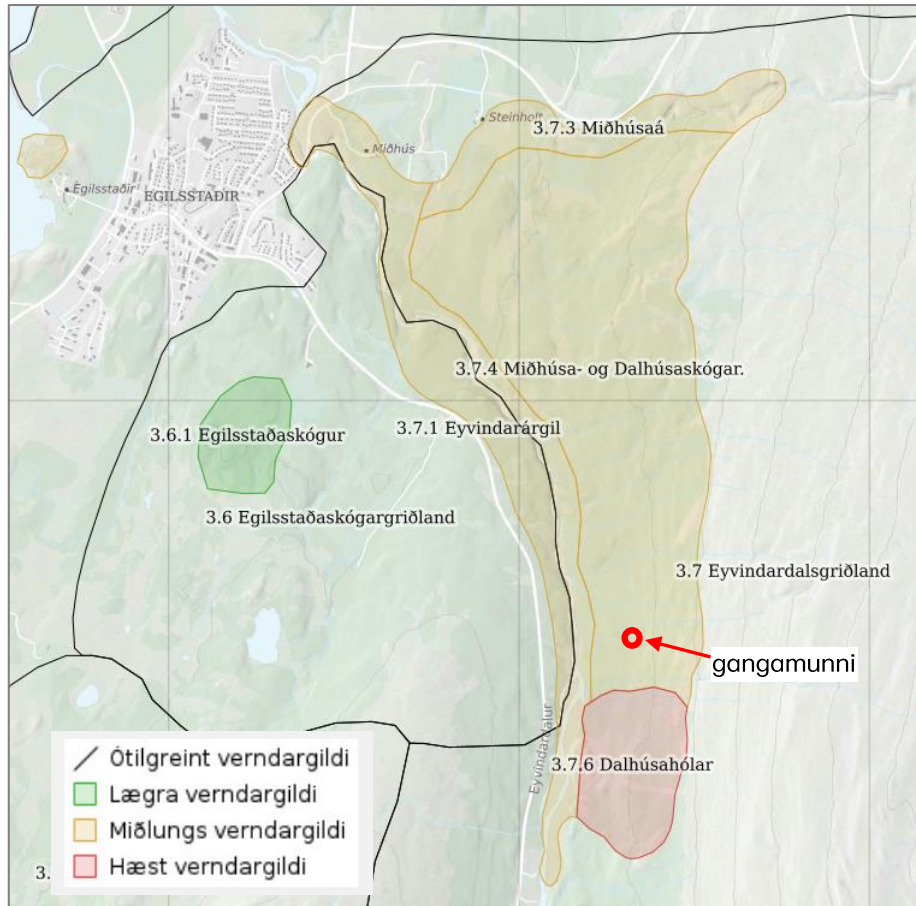
2.5.2. Náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar

Náttúrumæraskrá Fljótsdalshéraðs er skrá sem Helgi Hallgrímsson náttúrufræðingur á Egilsstöðum tók saman, fyrst 1998 í tengslum við svæðisskipulag og endurskoðaði 2007-2008 í tengslum við aðalskipulag. Skráin er yfirlit yfir helstu náttúruverðmæti á Fljótsdalshéraði. Hana er að finna á kortasjá <https://geo.alta.is/nms/>.

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði verður Egilsstaðaskógargríðlandi 3.6. og Eyvindardalsgríðlandi 3.7. og raskað (mynd 12). Gangamunni Héraðsmegin er á svæði 3.7.4 Miðhúsa- og Dalhúsaskógar. Munninn er efst í gamla túninu á Dalhúsum þar sem enn er ekki vaxinn skógur.

Framkvæmdin getur einnig raskað svæði 3.7.3. Miðhúsaá og svæði 3.7.1. Eyvindarárgil. Yfir árnar þyrfti að leggja brýr, fyrst til bráðabirgða og síðar til framtíðar.

3.6. Egilsstaðaskógargriðland nær yfir Egilsstaðaskóg í víðri merkingu, þar með talið skóglendi og mýrlendi á jörðunum Kollsstöðum og Kollsstaðagerði. Að norðan og austan afmarkast það af Eyvindará, en gil hennar er talið með Eyvindardalsgriðlandi í náttúrumæraskránni. Landslag er nokkuð fjölbreytt, og einkennist af lágum ásum og holtum, sem yfirleitt eru skógi vaxin, en á milli þeirra eru mýrarsund. Verulegur hluti mýranna hefur verið ræstur fram og tún ræktuð á sumum þeirra. Nokkrir smálækir renna um svæðið, þar eru margar tjarnir og innst á því er dálítið stöðuvatn (Helgi Hallgrímsson, 2008). Svæði 3.6.1. Egilsstaðaskógi verður ekki raskað.



Mynd 12. Náttúrumæraskrá Fljótsdalshéraðs við framkvæmdasvæðið (<https://geo.alta.is/nms/> 2020).

3.7. Eyvindardalsgriðland tekur yfir Eyvindardal, Slenjudal, Tungudal, Svínadal og Fagradal, ennfremur Eyvindarágil og Miðhúsaland. Landslag er fjölbreytt, gil og gljúfur með fjölda fossa setja svip á það, og þar eru miklir melhólar og framhlaup. Dalirnir eru vel grónir, með grasi vöxnum grundum og lyngbrekkum, og aðaldalurinn (Eyvindardalur) er að miklu leyti vaxinn skógi eða kjarri. Umhverfis dalina eru um 1000 m há fjöll, víða með reglulegum klettahlíðum (Helgi Hallgrímsson, 2008).

Jarðirnar Miðhús, Dalhús og Þuríðarstaðir eru í þessu griðlandi. Á Miðhúsum er nú iðnaðarbýli, ferða- og skógarbúskapur, en hinar jarðirnar eru í eyði. Svæðið hefur verið hugsað sem fólkvangur fyrir Egilsstaði (Helgi Hallgrímsson, 2008).

Á mögulegu framkvæmdasvæði eru þrjú svæði innan Eyvindardalsgriðlands með meðal vernd samkvæmt náttúrumæraskránni. Eftirfarandi upplýsingar eru fengnar úr skránni:

3.7.1. Eyvindarágil. Eyvindará er allvatnsmikil þverá sem kemur af Eyvindardal og afdölum hans. Vanalega er hún blátær bergvatnsá en getur orðið hið mesta forað í leysingum og rigningatíð. Uppi á Eyvindardal rennur áin á malareyrum en við bæinn Dalhús fellur hún í

kletta-gil mikið sem nær þaðan niður undir Egilsstaðakauptún, um 3,5 km, og kallast Eyvindarárgil. Gilið er krókótt og misdjúpt, en nær allt að 70 m við Prestakershöfða og Hálsenda. Í giliinu er áin með grýttum botni, mörgum hyljum og flúðum. Aðeins á einum stað eru smáfossar, ekki taldir fiskgengir. Áin er talin allgóð silungsá og veiðist bæði bleikja og urriði neðantil í henni. Í efri hluta er ekki vitað um veiði. Reynt hefur verið að gera hana að laxá, en ekki tekist, þrátt fyrir ítrekaðar og kostnaðarsamar tilraunir með seiðasetningu og flutning á laxi úr Lagarfljóti neðan við Foss. Til þess er hún líklega of köld og fátæk af gróðri og smádýralífi. Gilið er ýmist með klettaveggjum eða gróðurríkum gilkinnum og hvömmum, býsna fjölbreytt að lögun og gerð. Víða eru berggangar sem þverskera það og mynda bríkur og stapa. Það er víðast hvar vaxið birkiskógi eða kjarri, þar sem tré ná fótfestu, og reynitré eru algeng á börmum og í syllum. Þar er fjölbreyttur jurtagróður, og músarindill er tíður. Kurlborinn stígur liggur meðfram giliinu í Selskógi og gata á Prestakershöfða. Þar fyrir ofan er víða illfært og sömuleiðis austanvert við gilið (Helgi Hallgrímsson, 2008).

3.7.3 Miðhúsaá kemur af Fjarðarheiði og fellur niður hlíðina í alldjúpu gili með mörgum fossum. Ofan við bæinn Steinholt hefur áin brotist í gegnum ása og myndað klettagil á um 300 m kafla, stutt frá vegi, og efst í því er Faldafoss, um 4 - 5 m hár flúðfoss. Ofan við hann er Ferðamannaá. Í fjallshlíðinni fellur áin aftur í klettagili sem er djúpt og allbreitt neðantil. Þar myndar áin sérkennilegan foss, sem Gufufoss nefnist, þar sem hún fellur hliðhellt af berggangi ofan í djúpa gjá. Ofantil í fossinum er stallur með hringlaga kerri. Fossinn sést ekki fyrr en að er komið, en oft leggur úða af honum sem mun vera tilefni nafnsins. Þar fyrir ofan er gilið grynna, með nokkrum smáfossum, og upp undir brún er **Fardagafoss**, um 20 m hár, í 300 m h.y.s., og blasir víða við sjónum af Miðhéraði. Bakvið hann er skúti, víður en lágur og stórgrýttur, en þar er hægt að ganga undir fossinn og horfa yfir Hérað í gegnum vatnsstrókinn (Helgi Hallgrímsson, 2008).

3.7.4 Miðhúsa- og Dalhúsaskógar. Innan við Miðhúsaárgil hefst víðáttumikið skógarsvæði sem nær inn að Valagilsá á Eyvindardal, um 7,5 km vegalengd, og þekur dalbotninn að miklu leyti, frá Eyvindarárgili og upp að 300 m hæðarlínu austurhlíðar. Mikið af því er ungt og uppvaxandi kjarr. Kjarrlendi er einnig innan við Valagilsá, í landi Þuríðarstaða, en lágt og ósamfellt. Í Miðhúsaskógi er fjölbreytt og víða fagurt landslag með klettum, botnum, lækjum og fossum og gróður er víða ríkulegur. Því hefur þetta skógarsvæði mikið verndargildi. Þetta skóglendi tengist Egilsstaðaskógi og er eðlilegt að líta á það sem sama skóginn þó Eyvindará skilji á milli. Þannig skoðað er það stærsta samfellda skóglendi á Héraði, um 1100 ha að stærð, og líklega stærsti skógur á öllu Íslandi (Helgi Hallgrímsson, 2008).

Á mögulegu framkvæmdasvæði eru eitt svæði innan Eyvindardalsgríðlands með hæstu vernd samkvæmt náttúrumæraskránni. Eftirfarandi upplýsingar eru fengnar úr skránni:

3.7.6 Dalhúsahólar. Innan við túnið á Dalhúsum er um 1 km langt stykki meðfram Eyvindará, alsett melhólum og -hryggjum, og kallast það einu nafni *Hólar*. Ofan við hólana og á milli þeirra eru skógarteigar, svo þeir skera sig sterkt úr umhverfinu, auk þess eru þeir brúnir tilsýndar og gróðurvana. Dálítill staratjörn er í þeim miðjum. Lengsti hryggurinn liggur meðfram ánni sem hefur brotið utan úr honum. Hólarnir eru úr frekar finni mól, með stökum steinum, sem hefur sýnilega borist þangað með vatni. Hinum megin í dalnum eru einnig hryggir sem tilheyra þessu malarásakerfi. Það hefur líklega myndast við framburð Eyvindarár út í grunnt lón, sem um tíma var utantil í dalnum, stíflað af meginjökli Héraðs. (Melar af þessu tagi kallast eskerar á máli jarðfræðinga.) Þarna vex mikið af *melasól*, sem er fágæt á Héraði. Ofan við Hóla er skógi vaxin hlíð. Þar skjóta tveir klettur upp kalli, *Fremra-* og *Ytra-Sjónarhraun*. Það fremra er sérlega áberandi og skóglaut.

Innan við Hóla var *stekkur* frá Dalhúsum og heita þar *Stekkjargrund* og *Stekkanes*. Utan við Hóla er *Grundarlækur*, öðru nafni Myllulækur, því þar var *kornmylla*. Skógurinn innan og ofan við Hóla virðist myndarlegur tilsýndar, en hefur ekki verið skoðaður sérstaklega. Nýlega var lögð tveggja staura raflína inn Eyvindardal í gegnum Hóla sem olli þó ekki teljandi raski á þeim (Helgi Hallgrímsson, 2008).

2.6. LEYFI OG VERNDUN

Við matsvinnuna verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. Helstu lög í þessu sambandi eru lög um náttúruvernd nr. 60/2013 og lög um menningarminjar nr. 80/2012. Við matsvinnuna verða verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi, tegundir, jarðminjar, vatnasvæði og landslag sem fjallað er um í 2. og 3. gr. náttúruverndarlaga höfð að leiðarljósi.

Framkvæmdin getur verið háð ýmsum leyfum sem afla þarf að loknu mati á umhverfisáhrifum:

1. Afla skal framkvæmdaleyfis sveitarstjórnar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 vegna meiri háttar framkvæmda sem áhrif hafa á umhverfið og breyta ásýnd þess, svo sem breytingar lands með jarðvegi eða efnistöku, og annarra framkvæmda sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.
2. Framkvæmdin skal vera í samræmi við aðalskipulag sveitarfélaga. Veglínur sem hér eru kynntar eru ekki í samræmi við aðalskipulag og þarf því að breyta skipulagi áður en sótt verður um framkvæmdaleyfi.
3. Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, njóta m.a. fossar, gamlir birkiskógar, sjávarfitjar, leirur og votlendi að stærð 2 ha eða stærri, sérstakrar verndar.
4. Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 gr. 57 skal leyfisveitandi leita umsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands og viðkomandi náttúruverndarnefndar áður en veitt er leyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðminja og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. grein nema fyrir liggi staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag. Ef um er að ræða röskun birkiskóga sem falla undir 61. gr. skal einnig leita umsagnar Skógræktarinnar.
5. Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem Heilbrigðiseftirlit Austurlands veitir vegna vinnubúða og starfsemi sem fylgir jarðgangaframkvæmdum. Í gildi er reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Um er að ræða atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og sprengingar, vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.
6. Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Fiskistofu varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Fiskistofu, lax- og silungsveiðisviðs, vegna nýrra brúa á ár og malarnáms úr áreyrum. Sjá einnig lið 7.
7. Samkvæmt vatnalögum nr. 15/1923 eins og þeim var breytt með lögum nr. 132/2011 þarf leyfi Orkustofnunar vegna framkvæmda sem tengjast vatni og vatnafari. Undanþegnar eru allar framkvæmdir sem skylt er að tilkynna til Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 en Fiskistofa sér um miðlun upplýsinga til Orkustofnunar. Framkvæmdin kann að vera bæði tilkynningar- og leyfisskyld hjá Orkustofnun.
8. Í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012 þarf að sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast.
9. Samkvæmt 19. gr. skógræktarlaga nr. 33/2019 um varanlega eyðingu skóga skal framkvæmdaraðili ráðast í mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif á umhverfið af eyðingu skógarins, með hliðsjón af markmiðum laganna,

svo sem með endurheimt náttúruskógar eða ræktun nýrra skóga, og skal framkvæmdaraðili leita álits Skógræktarinnar á útfærslu mótvægisáðgerða. Mótvægisáðgerðir skulu hefjast eigi síðar en tveimur árum eftir eyðingu.

10. Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 155/2018, 13. gr. skal við hvers kyns leyfisskyldar framkvæmdir sem geta haft áhrif á gróður og jarðveg sýna sérstaka aðgát til að lágmarka rask og leitast við að endurheimta vistkerfi sem verða fyrir raski. Í 18. gr. kemur fram að ekki má ráðast í varnaraðgerðir til að koma í veg fyrir landbrot nema í samráði við Landgræðsluna.
11. Um vatnsverndarsvæði gilda ákvæði reglugerðar nr. 533/2001 um breytingar á reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns. Í reglugerðinni er gerð grein fyrir flokkun vatnsverndarsvæða og reglum um umgengi og mannvirkjagerð.
12. Þar sem veglína skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náíð samráð við eiganda hennar um útfærslur. Engar framkvæmdir verða innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggja heimild frá viðkomandi raforkuflutningsaðila.

Auk þess er Ísland aðili að ýmsum alþjóðlegum samþykktum sem þarf að uppfylla, t.d. samningi um líffræðilega fjölbreytni sem gerður var í Rio de Janeiro 1992 og Bernarsamningi sem fjallar um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu.



Mynd 13. Krappar og brattar beygjur á Seyðisfjarðarvegi Héraðsmegin, júlí 2020.



Mynd 14. Krappar og brattar beygjur á veginum Seyðisfjarðarmegin, júlí 2020.

3. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR

3.1. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vega, jarðganga og brúa á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um langa framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar sést á meðfylgjandi teikningum. Stór hluti vegarins verður lagður í jarðgöngum, eða 13,3 km. Framkvæmdin hefur í för með sér 6,7 – 11,3 km langa vegagerð utan ganga, háð leiðarvali að vestanverðu. Nýir vegir munu fylgja núverandi vegi á stuttum köflum en fara á öðrum stöðum yfir lítt raskað land. Framkvæmdinni má skipta í fimm þætti:

- | | |
|------------------|---------------|
| 1. Vegagerð | 3. Brúarvinna |
| 2. Jarðgangagerð | 4. Rekstur |
| 2. Efnislosun | |

Veghelgunarsvæði Seyðisfjarðarvegjar telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar. Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar rúmast oftast innan veghelgunarsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur hluti framkvæmdasvæðisins náð út fyrir veghelgunarsvæðið. Vegna jarðgangaframkvæmda þarf forskeringar við gangamunna og aðstöðu fyrir verktaka. Einnig þarf efnislosunar- og efnisvinnslusvæði. Allt rask utan veghelgunarsvæðis verður í samráði við landeigendur en reynt verður að halda stærð framkvæmdasvæðisins í lágmarki.

3.2. HÖNNUN VEGAR

Í 8. gr. vegalaga nr. 80/2007 kemur fram að þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegaskrá. Þjóðvegum skal skipað í 4 flokka; stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi.

Stofnvegir eru hluti af grunnkerfi samgangna eins og það er skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni. Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.

Veghönnunarreglur tengja saman veghönnun, ökulag, aflfræði ökutækja og umferðaröryggi. Hönnunarforsendur eru eftirfarandi:

- Hönnun burðarlaga miðar við >30 ára líftíma
- Gert er ráð fyrir að fyllinga- og skeringarfláar verði 1:3 eða flatari en rofvarnarfláar 1:2
- Hönnunarhraði verður ≥ 90 km/klst. á vegum utan jarðganga
- Hönnunaröxulþungi 11,5 tonn

Nýir vegir verða hærri og breiðari en núverandi vegir, m.a. til að draga úr hættu á snjósöfnun. Við val á legu vega er lögð áhersla að forðast snjóþung svæði eða skapa aðstæður sem geta valdið snjósöfnun á veg. Við hönnun er einnig unnið að vörnum gegn ofanflóðum.

Samkvæmt markmiðum Samgönguáætlunar er æskilegt að stytta vegi sem mest ef styttingin er hagkvæm. Jarðgöng eru mjög dýr og í þau þarf oft að ráðast til að tryggja samgöngur milli byggðarlaga þótt þau séu ekki hagkvæm. Við val á veglínu þarf að bera saman áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, styttingu leiða, vefrarfærð, umferðaröryggi, greiðfærni, arðsemi og kostnað. Fjallað verður um þessa þætti í frummatsskýrslu.

3.3. KOSTIR

Í kafla 2.3. kemur fram að vorið 2020 lagði Vegagerðin til við starfshóp á vegum bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs að jarðgangamunni Fjarðarheiðarganga á Héraði yrði við Dalhús, bæði vegna styttri jarðganga og betri tengingar niður á firði. Bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs tók í kjölfarið ákvörðun staðsetningu gangamunna við Egilsstaði og þar með um legu jarðganga undir Fjarðarheiði. Jarðgöngin verða 13,3 km löng og gangamunni Héraðsmegin verður í um 142 m h.y.s. við Dalhús og Seyðisfjarðarmegin við Gufufoss í um 130 m h.y.s.

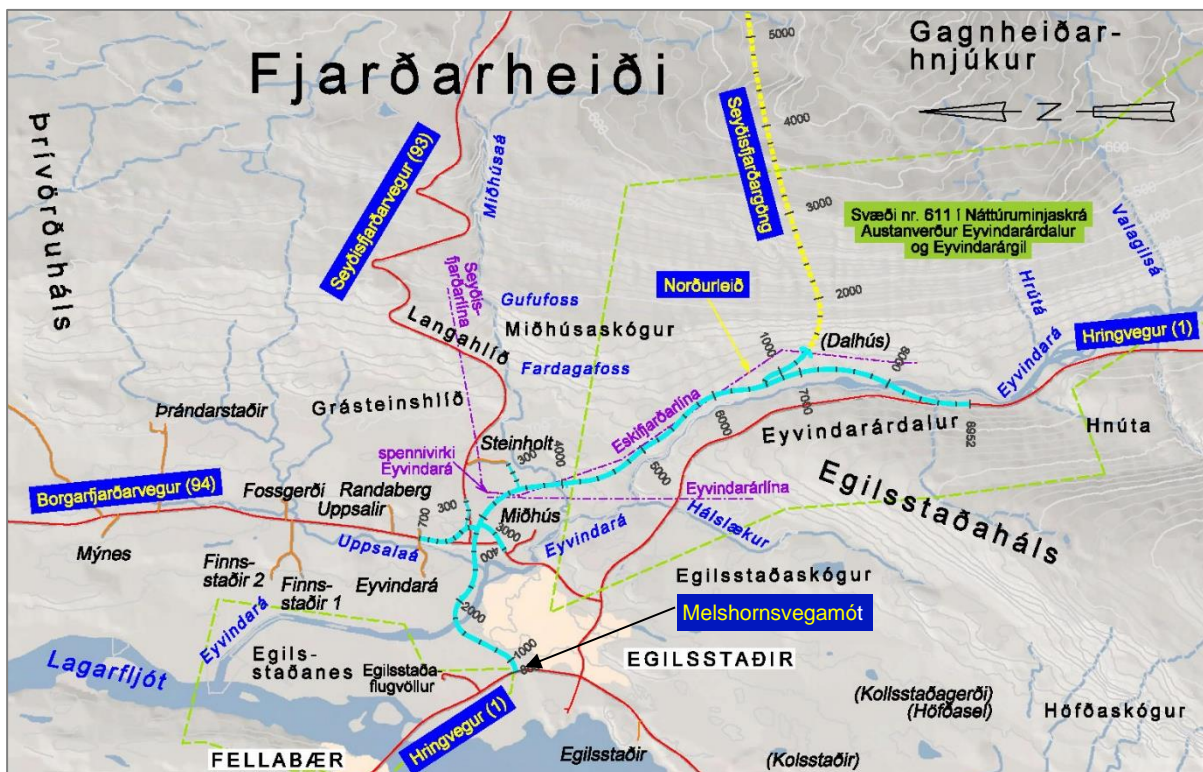
Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar er lega Hringvegjarins um Egilsstaði til skoðunar, bæði vegna slæmrar legu um Egilsstaðaháls og mögulega til að færa gegnumstreymisumferð út fyrir þéttbýlið og miðbæ Egilsstaða. Því eru lagðar fram þrjár leiðir Héraðsmegin; **Norðurleið**, **Miðleið** – **Háls og Fagradalsbraut** og **Suðurleið**. Ákvörðun um leiðarval hefur áhrif á skipulag í þéttbýlinu á Egilsstöðum. Seyðisfjarðarmegin er ein veglína lögð fram.

Til að samanburður leiða sé mögulegur þurfa þær allar að hefjast á sama stað, við Melshornsvegamót (mynd 2), og sömuleiðis enda á sama stað, þar sem **Norðurleið** endar inni á Eyvindarárdal.

Framkvæmdin er í hönnunarferli og ýmsir agnúar verða sniðnir af henni fram til þess að frummatsskýrsla verður lögð fram og áfram þar til að hönnunarferlinu lýkur. Unnið verður að betrubótum á framkvæmdinni með það að leiðarljósi að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið. Hugmyndir sem koma fram á meðan mat á umhverfisáhrifum stendur yfir verða skoðaðar og haft samráð við sveitarfélögin og þá landeigendur sem láta sig þessi mál varða.

3.3.1. Norðurleið

Á **Norðurleið** verður nýr **Seyðisfjarðarvegur** á Héraði 0,6 km langur. Hann liggur frá nýjum Hringvegi í Eyvindarárdal, austan Eyvindarár, að gangamunna við Dalhús.



Mynd 15. Norðurleið við Egilsstaði (Loftmynd: Loftmyndir ehf.).

Í tengslum við **Norðurleið** þarf að leggja nýjan **Hringveg** á 8,1 km löngum kafla þar sem hann liggur frá núverandi Hringvegi á Egilsstaðanesi um Melshornsleið, með nýrri brú á Eyvindará. Hann

liggur austan árinna, milli Miðhúsa og Steinhólts að gangamunna við Dalhús og áfram upp með Eyvindará þar sem hann þverar ána á eyrum, á brú, við Dalhúshóla og þaðan að Hringvegi.

Framkvæmdin hefur í för með sér 8,7 km af nýjum vegum á Héraði og tvær nýjar 100 m brýr á Eyvindará.

Hringvegur frá Melshornsvegamótum að enda **Norðurleiðar** í Eyvindarárdal verður 8,1 km langur. **Norðurleið** fylgir núverandi Hringvegi á 0,25 km kafla í Eyvindarárdal.

Nánari lýsing

Norðurleið vikur frá núverandi Hringvegi við Melshornsvegamót, nýjum vegamótum Hringvegur og Skriðdals- og Breiðdalsvegur, sem yrðu 0,4 km frá Flugvallarvegi (mynd 2). Þar yrði 90° beygja á Hringveginum.

Veglínan hefst í stöð 855 við vegamótin. Hún liggur til að byrja með, á 0,9 km kafla, um tún og annað landbúnaðarsvæði, norðan við íbúðarhverfi á Egilsstöðum, á mörkum þéttbýlisins.

- Veglínan liggur um tún milli stöðva 855–1500 og 2100-2240.
- Milli stöðva 1000-2100, á 1,1 km kafla er veglínan í um 80-200 m fjarlægð frá íbúðarhúsum.
- Við Melshorn fer hún um athafnasvæði í gamalli námu milli stöðva 1500- 1650.
- Við stöð 1670 er hún í grennd við afgirt athafnasvæði vegna skólphreinsivirkis, í um 10 m fjarlægð frá miðlínu.
- Við stöð 1780 liggur hún á brú yfir Eyvindará þar sem áin fellur um eyrar, og liggur þaðan upp með ánni að norðanverðu, þar sem er ýmist skóglendi eða tún. Hún þverar Uppsalaá með ræsi við stöð 2410 og liggur þaðan um kjarrendi að stöð 2700 þar sem hún þverar núverandi Borgarfjarðarveg.
- Við stöð 2000 liggur hún um losunarsvæði fyrir garðaúrgang.
- Milli stöðva 2400-2450 fer hún yfir Mylluhvamm við Myllufoss í Uppsalaá, en þar er seiðasleppitjörn (sjá kafla 6.3.2.).
- Við stöð 2560 er hún í 28 m fjarlægð frá sumarbústað (sjá kafla 6.3.1.).
- Við stöð 3170 er veglínan í rúmlega 100 m fjarlægð frá spennivirki Landsnets.
- Milli stöðva 3150 - 3250 er veglínan í um 180 m fjarlægð frá 3 orlofshúsum BHM í landi Miðhúsa en eitt orlofshús í viðbót er aðeins lengra frá veglínunni, eða í um 230 m fjarlægð (sjá kafla 6.3.2.).
- Ný tenging frá **Norðurleið** að Borgarfjarðarvegi til norðurs liggur í tæplega 90 m fjarlægð frá íbúðarhúsinu Stakkabergi.

Frá vegamótum við Borgarfjarðarveg liggur veglínan um skógi og kjarri vaxið land upp með Eyvindará, en á kafla við Steinholt liggur hún á 200 m kafla í jaðri túna. Við stöð 3920 verður ný brú á Miðhúsaá. Veglínan heldur svo áfram upp með Eyvindará að stöð 6580, þar sem verða vegamót við Seyðisfjarðarveg. Hún heldur svo áfram upp með ánni að austanverðu, um gömul tún Dalhúsa sem eru að hluta til framræst, að stöð 8000, þar sem verður brú á Eyvindará. Veglínan liggur á þessum kafla um Dalhúshóla, sem eru með hátt verndargildi samkvæmt Náttúrumeraskrá Fljótsdalshéraðs. Eyvindará fellur um eyrar á kaflanum þar sem hún verður brúuð. Veglínan stefnir svo í átt að núverandi Hringvegi og sameinast honum við stöð 8700 og endar við stöð 8950.

Umræður

Neðan Borgarfjarðarvegur er brött brekka, sennilega 6 %. Hæðarlega **Norðurleiðarinnar** er ekki góð í brekkum í grennd við Miðhús því þar eru sjónlengdir takmarkaðar. Það virðast vegtæknilegir gallar á leiðinni.

Víða er þröngt um veginn, meðal annars er raflína Landsnets víða við vegstæðið upp með Eyvindará.

Við stöð 2860 yrðu vegamót við nýja tengingu að Borgarfjarðarvegi (94) til norðurs og við stöð 2920 yrði ný tenging við Borgarfjarðarveg til suðurs í átt að þéttbýlinu á Egilsstöðum.

Við stöð 3500 verður ný vegtenging að Steinholti. Sunnan brúar á Miðhúsaá, við stöð 4050, verður líklega tenging niður með ánni.

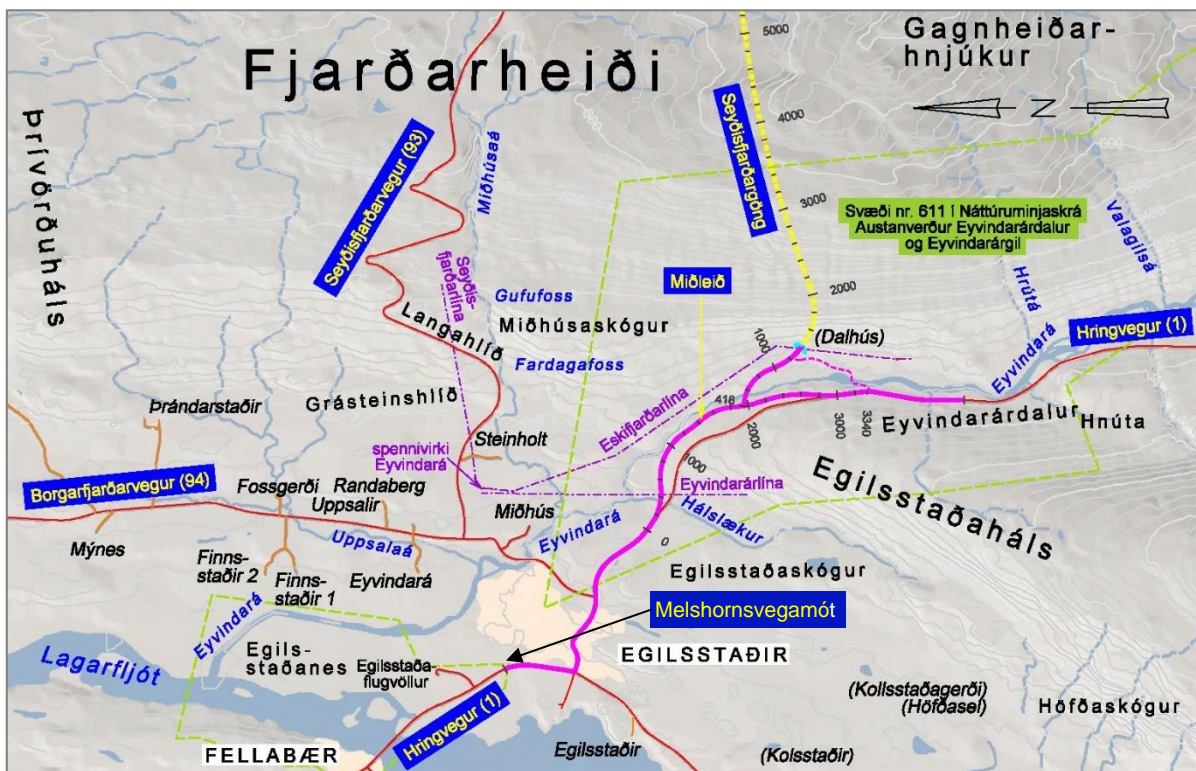
Núverandi Hringvegi um Egilsstaðaháls yrði lokað, því erfiðar vetraraðstæður eru á hálsinum (sjá kafla 2.2.1. og 6.3.3.), svo umferð milli Fagradals og Egilsstaða myndi fara um Eyvindarávegamót eða Melshornsvegamót (mynd 2). Við færslu Hringvegarins myndi Vegagerðin ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á núverandi vegi um Egilsstaðaháls og því er miðað við að hann yrði aflagður.

3.3.2. Miðleið – Háls og Fagradalsbraut

Á **Miðleið um Háls og Fagradalsbraut** verður nýr **Seyðisfjarðarvegur**, frá nýjum Hringvegi um Egilsstaðaháls að gangamunna við Dalhús, 1 km langur. Hann liggur yfir Eyvindará þar sem hún er í gljúfri og þar þarf að byggja nýja brú, um 110 m langa

Legu Hringvegar um Egilsstaðaháls er breytt á 3,1 km löngum kafla frá Fagradalsbraut neðan Hálsbrekku að núverandi Hringvegi á mótis við Dalhús. Leiðin hefur í för með sér 4,1 km af nýjum vegum á Héraði og nýja brú á Eyvindará.

Hringvegur frá Melshornsvegamótum að enda **Norðurleiðar** í Eyvindarárdal verður 7,1 km langur. Þar af fylgir **Miðleið** núverandi Hringvegi á 4 km kafla.



Mynd 16. Miðleið við Egilsstaði (Loftmynd: Loftmyndir ehf.).

Nánari lýsing

Miðleið (mynd 16) fylgir núverandi Hringvegi frá Melshornsvegamótum (mynd 2) að Egilsstaðavegamótum þar sem Hringvegur liggur á mörkum landbúnaðarsvæðis og þéttbýlis á 0,8 km kafla. Frá Egilsstaðavegamótum að Eiðavegamótum (mynd 2), þar sem Seyðisfjarðarvegur tengist Hringvegi eru 0,9 km. Á þeim kafla liggur Hringvegurinn um Fagradalsbraut. Frá

Eiðavegamótum og út fyrir byggðina (Selbrekkuhverfi) eru 0,6 km. Hringvegurinn og þar með **Miðleið** liggur því um þéttbýlið á Egilsstöðum á um 2,3 km löngum kafla:

- Þar af liggur hann á um 300 m kafla um miðbæ Egilsstaða (sjá mynd 5) þar sem er mikil umferð gangandi vegfarenda. Sunnan vegarins, milli Lagaráss og Seláss er íbúðahverfi, með húsum í um 50 m fjarlægð frá vegi. Annars eru ýmis verslunar- og þjónustufyrirtæki við veginn.
- Frá Selás að vegamótum við Tjarnarás/Tjarnarbraut, á um 50 m kafla, eru verslunar- og þjónustufyrirtæki norðan vegar en íbúðahverfi sunnan hans. Þar eru íbúðarhús í um 60 m fjarlægð frá vegi. Á kaflanum milli Lagaráss og Tjarnarás/Tjarnarbrautar, þar sem eru íbúðarhús sunnan vegar, er Hringvegurinn brattur (sjá kafla 6.3.3.).
- Milli vegamóta við Tjarnarás/Tjarnarbraut og Eiðavegamóta (Seyðisfjarðarvegur), á um 550 m kafla, liggur Hringvegurinn um hverfi með verslunar- og þjónustufyrirtækjum.
- Hringvegurinn liggur svo meðfram Selbrekkuhverfi á um 450 m löngum kafla og þar eru íbúðarhús í um 40 m fjarlægð frá vegi. Hringvegurinn er brattur á þessum kafla og því verður truflandi hávaði vegna þungaumferðar um hann (sjá kafla 6.3.3.).

Við Hálslæk, 0,4 km ofan þéttbýlisins, víkur veglínan frá núverandi vegi til norðurs, við stöð 0. Hún liggur lægra í landi, nær Eyvindará og með jafnari hæðarlegu en núverandi vegur. Við stöð 1950, á mótis við Dalhúsahóla, tengist Seyðisfjarðarvegur við Hringveginn. Veglínan kemur inn á núverandi veg við stöð 3000 en hann verður endurbyggður að stöð 3300. Þaðan að enda **Norðurleiðar** í Eyvindarárdal eru 1,1 km.

Umræður

Hringvegur myndi áfram fylgja núverandi vegi um Fagradalsbraut og í gegnum þéttbýlið og miðbæinn á Egilsstöðum.

Á Seyðisfjarðarvegi frá göngum að Dalhúsvegumótum eru 3 minniháttar tengingar. Á Hringvegi eru auk vegamóta við Seyðisfjarðarveg 3 smátengingar. Vegtæknilega er þessi leið góð en hún felur í sér að grípa þarf til aðgerða til að auka umferðaröryggi á Fagradalsbraut.

3.3.3. Suðurleið

Á **Suðurleið** verður nýr **Seyðisfjarðarvegur**, frá nýjum Hringvegi í Eyvindarárdal að gangamunna við Dalhús, 1 km langur.

Legu Hringvegar um Egilsstaði yrði breytt, bæði vegna slæmrar legu um Egilsstaðaháls (sjá 3.3.2) og til að færa gegnumstreymisumferð út fyrir þéttbýlið og miðbæ Egilsstaða. Leiðin hefur í för með sér 6,8 km af nýjum vegum á Héraði og nýja 110 m brú á Eyvindará.

Nýr **Hringvegur**, frá núverandi Skriðdals- og Breiðdalsvegi við Þórsnes, sunnan þéttbýlisins á Egilsstöðum að Fagradalsbraut, Hálsvegumótum þar sem hann tengist **Miðleið**, yrði 2,8 km langur. Svo liggur hann áfram inn fyrir Dalhúsvegumót, samtals 5,8 km.

Hringvegur frá Melshornsvegumótum að enda **Norðurleiðar** í Eyvindarárdal verður 9,5 km langur. Þar af fylgir **Suðurleið** núverandi Hringvegi á 2,2 km kafla og Skriðdals- og Breiðdalsvegi á 1,5 km kafla.

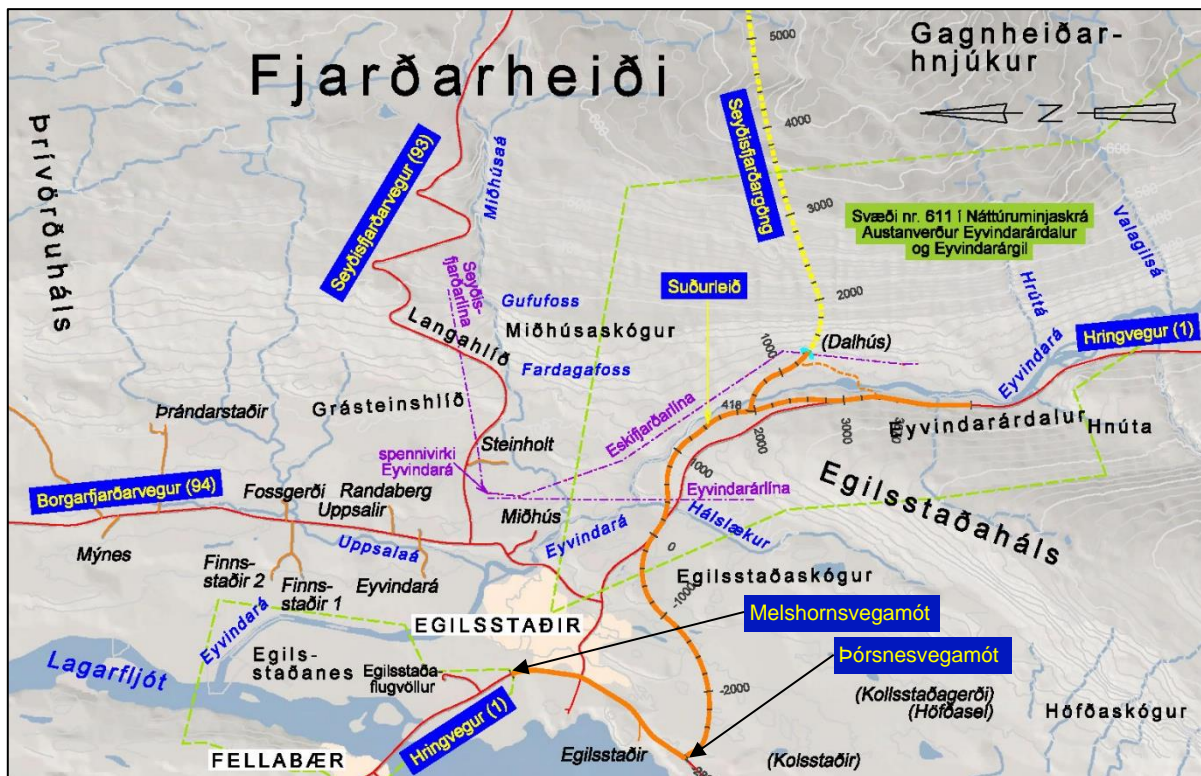
Nánari lýsing

Suðurleiðin fylgir **Miðleiðinni** um Fagradalsbraut sem lýst er hér að ofan, nema að neðan við Hálsbrekku myndi gegnumstreymisumferðin fara eftir nýrri leið suður fyrir skipulagða byggð á Egilsstöðum í stað þess að fara um Fagradalsbraut. Nýr Hringvegur myndi fylgja **Miðleiðinni** á 3,1 km.

Suðurleið (mynd 17) fylgir núverandi Hringvegi frá Melshornsvegumótum (mynd 2) að Egilsstaðavegamótum þar sem Hringvegur liggur á mörkum landbúnaðarsvæðis og þéttbýlis á 0,8 km kafla. Þaðan fylgir hann Skriðdals- og Breiðdalsvegi, 1,5 km til suðurs, að nýjum

Þórsnesvegamótum (mynd 2). Miðað er við að vegirnir verði óbreyttir. Veglínan liggur þaðan til austurs, til að byrja með um klapparása en frá stöð -2050 að stöð -1500 liggur hún um framræst votlendi. Þaðan og að stöð -850 liggur hún um Egilsstaðaskóg. Hún liggur á kafla um tún en svo tekur aftur við skóglendi að núverandi Fagradalsbraut við stöð 100.

- Fyrstu 0,8 km á kaflanum frá Egilsstaðavegamótum að Þórsnesvegamótum, eru verzlunar- og þjónustufyrirtæki meðfram vegi að austanverðu, en landbúnaðarsvæði að vestanverðu. Þaðan að Þórsnesvegamótum eru engin mannvirki nálægt vegi.
- Við Þórsnesvegamót beygir veglína Hringvegjar til austurs. Milli stöðva ca -1000 og -600 liggur hún yfir tún á tveimur stöðum, samtals á um 170 m löngum kafla.
- Við stöð -200 eru nautahús Egilsstaðabýlisins í um 180 m fjarlægð en þau eru í um 200 m fjarlægð frá núverandi vegi.



Mynd 17. Suðurleið við Egilsstaði (Loftmynd: Loftmyndir ehf.).

Umræður

Núverandi vegur að Egilsstöðum (Fagradalsbraut) tengist þessari leið með T-vegumótum (Hálsvegumót). Með **Suðurleiðinni** er Fagradalsbraut frá Hálsvegumótum inn í gegnum bæinn líka opin, því hún er fast við þéttbýlið og engin ástæða til að loka henni. Einnig er nauðsynlegt að hún sé opin til að tenging milli Borgarfjarðarvegjar og Hringvegjar verði sem styst.

Veglínan hefur líklega í för með sér allmikla vegagerð á köflum. Vegamót verða fá og leiðin virðist vera vegtæknilega góð. Mögulega þarf að grípa til aðgerða til að auka umferðaröryggi á Fagradalsbraut, t.d. takmarka umferð þungra bíla.

3.3.4. Seyðisfjarðarmegin

Seyðisfjarðarmegin er gangamunni við núverandi veg við Gufufoss, óháð leiðarvali á Héraði.

Núverandi vegur frá gangamunna að þéttbýlinu á Seyðisfirði er með slæma hæðarlegu og of brattur, eða með allt að 10 % halla, og því þarf að endurskoða legu hans á 2,6 km kafla. Ný veglína liggur að mestu ofan núverandi vegar, hún er með mun betri hæðarlegu og mesti halli á henni er 6 %.

Fast við núverandi veg í Seyðisfirði er golfvöllur sem nýr Seyðisfjarðarvegur liggur yfir. Við Drottningalæk, skammt frá austurenda vegarins fer hann yfir hesthúsabyggð og liggur í grennd við vatnshreinsistöð.

- Við stöð 16720 fer framkvæmdasvæði nýs vegar yfir hesthús á hesthúsalóð 4.
- Við stöð 16800 er framkvæmdasvæðið í um 22 m fjarlægð frá hesthúsi á hesthúsalóð 2.
- Við stöð 16850 er það í um 33 m fjarlægð frá hesthúsi á hesthúsalóð 1.
- Í grennd við stöð 16880 er vatnshreinsistöðin við Drottningarlæk. Hún er í um 75 m fjarlægð frá framkvæmdasvæði nýs vegar.

Ný veglína kemur inn á núverandi veg við þéttbýlið á Seyðisfirði í stöð 16950. Skammt frá eru verkstæði og íbúðarhús hægra megin vegar, við götuna Langatanga, og kirkjugarður vinstra megin vegar.

Ný veglína liggur fjær vatnsbóli sveitarfélagsins en þverar golfvöllinn. Forsvarsmenn golfvallarins hafa ekki lagst gegn legu vegarins um völinn, en verði golfvöllurinn áfram á sama stað verða gerð tvö undirgöng undir nýjan veg til að tengja saman golfvöllinn beggja vegna vegar. Eftir er að ganga frá þessu máli.

Tafla 6. Lengd nýrra veglína í km. Núverandi Hringvegur er 6,9 km langur og núverandi Seyðisfjarðarvegur er 25,5 km langur. Samtals 32,4 km.

Veglína	Lengd Hringvegur	Nýr Hringvegur	Seyðisfjarðar vegur Héraðsmegin	Jarðgöng	Seyðisfjarðar vegur Seyðisfjarðar megin	Framkvæmd Samtals
Norðurleið	8,1	8,1	0,6	13,3	2,6	24,7
Miðleið – Háls og Fagradalsbraut	7,1	3,1	1,0	13,3	2,6	20,0
Suðurleið	9,5	5,8	1,0	13,3	2,6	22,7

Tafla 7. Ýmsar vegalengdir í km.

Veglína	Núverandi vegur	Norðurleið	Miðleið	Suðurleið
Fellabær ¹ – Seyðisfjörður ²	29,8	24,7	23,9	26,24
Fellabær ¹ - Bakkagerði, Borgarfirði	73,3	72,1	73,3	77,32
Fellabær ¹ – Reyðarfjörður ³	33,6	34,8	33,7	36,07
Seyðisfjörður ² – Egilsstaðir ⁴	27,2	23,7	21,3	23,72
Seyðisfjörður ² - Reyðarfjörður ³	56,5	44,4	44,8	44,8
Seyðisfjörður ² – Djúpvogur um Öxi ⁵	109,7	106,9	104,5	103,9
Egilsstaðir ⁴ – Reyðarfjörður ³	31,1	33,8	31,2	33,6

1 vegamót Lagarbraut Fellabæ

2 vegamót Hánefsstaðaveg Seyðisfirði

3 vegamót Norðfjarðarveg Reyðarfirði

4 Egilsstaðavegamót Egilsstöðum

5 vegamót Djúpvogsveg

3.3.5. Núllkostur og uppbygging hans

Þegar Vegagerðinni er falin framkvæmd nýbyggingar, eins og hér er til umfjöllunar, er það vegna þess að stjórnvöld telja núverandi vegi ekki uppfylla kröfur sem settar hafa verið um

umferðaröryggi og greiðfærni en þeir þættir eru grunnforsendur þess að brýna nauðsyn ber til að ráðast í framkvæmdir.

Í mati á umhverfisáhrifum er skilgreindur svonefndur núllkostur, þ.e. sá kostur að aðhafast ekkert og búa við óbreytt ástand í samgöngumálum. Núverandi vegur um Fjarðarheiði uppfyllir ekki kröfur samgönguáætlunar og Vegagerðarinnar um öruggar og greiðar samgöngur (kafla 2.2.). Megin ágalli vegarins er hæð hans yfir sjó sem hefur í för með sér slæmt veður og snjósöfnun að vetrarlagi, en hann er einnig of brattur og með of krappar beygjur. Vegagerðin telur að **núllkostur komi ekki til greina**.

Ekki er mögulegt að tengja nýjan Seyðisfjarðarveg við núverandi Hringveg um Egilsstaðaháls. Vegna bratta og slæmra vetraraðstæðna á hálsinum þarf að ráðast í færslu Hringvegarins.

Fjallað verður um núllkost í frummatsskýrslu en Vegagerðin hefur þegar hafnað honum enda hafa stjórnvöld falið henni að leggja jarðgöng í stað núverandi vegar. Núllkostur verður notaður sem grunnviðmið til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið.

3.4. FRAMKVÆMDALÝSING

3.4.1. Jarðgangagerð

Gerð verða 13,3 km löng jarðgöng milli Héraðs og Seyðisfjarðar. Miðað er við að göngin verði unnin frá báðum endum og því verði tvöfalt manna- og tækjaúthald. Gert er ráð fyrir að langhalli í göngunum verði aðeins 1 % (er oftast 1,5 %), til að lengja göngin sem minnst.

Þversnið jarðganga verður samkvæmt norskum hönnunarreglum T-9,5, þ.e. 9,5 m breið ([norskar hönnunarreglur](#) og [norskar leiðbeiningar](#)). Um er að ræða tvíbreið göng, með 3,5m breiðum akreinum. Gert er ráð fyrir að leyfður hámarkshraði í göngum verði 80 km/klst. Vegskálum er ætlað að tryggja umferðaröryggi og draga úr ofanflóðahættu við gangaop. Við gangamunna þarf forskeringar á svæði þar sem vegskálar verða byggðir. Greint verður frá hönnun, byggingu og útliti jarðganga og vegskála í frummatsskýrslu.

3.4.2. Vegagerð

Til að tengja jarðgöngin við núverandi vegakerfi þarf að leggja nýjan veg beggja vegna Fjarðarheiðarganga. Miðað er við að lagður verði góður og öruggur vegur sem verður felldur eins vel að landi og aðstæður leyfa.

Leggja þarf 2,6 km af nýjum vegum utan ganga Seyðisfjarðarmegin en á Héraði þarf að leggja:

- 8,7 km af nýjum vegum utan ganga vegna **Norðurleiðar**, samtals 11,3 km *
- 4,1 km langa vegi vegna **Miðleiðar um Háls og Fagradalsbraut**, samtals 6,7 km * og
- 6,8 km langa vegi vegna **Suðurleiðar**, samtals 9,4 km *.

*með Seyðisfjarðarvegi

Nýir vegir utan jarðganga munu liggja á köflum um lítt snortin svæði sem falla undir vernd en einnig um landbúnaðarsvæði og golfvöll. Vegna **Miðleiðar** þyrfti að ráðast í öryggisaðgerðir í miðbæ Egilsstaða. Gert er ráð fyrir að Hringvegur verði 9 m breiður (C₉) en Seyðisfjarðarvegur verði 8 m breiður (C₈). Talan fyrir aftan bókstafinn í vegtegundum segir til um breidd vegarins. Vegirnir verða nokkuð uppbyggðir og lagðir klæðingu. Hönnunarhraði er 90 km/klst og 11,5 t öxulþungi.

Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um legu vega og gerð þeirra. Líklegt kennisnið vegarins verður sýnt, bæði þar sem hann liggur ofan á landi og þar sem hann mun liggja í skeringu. Einnig mun koma fram hvernig vegurinn verður felldur að landi.

3.4.3. Ræsi og brýr

Við lagningu Seyðisfjarðarvegjar samkvæmt **Norðurleið** þarf að byggja tvær nýjar brýr á Eyvindará. Hvor um sig verður 100 m löng. Einnig þarf að byggja nýja 30 m langa brú á Miðhúsaá og setja ræsi í Uppsalaá.

Við lagningu vegarins samkvæmt **Miðleið um Háls og Fagradalsbraut** þarf að byggja 110 m langa brú á Eyvindará þar sem hún fellur í gljúfri. Sama gildir um lagningu vegarins verði **Suðurleið** fyrir valinu.

Aðrar ár og lækir verða leidd undir veg í ræsum. Hönnunarflóð ræsa og brúa mun miðast við 50 - 100 ára flóð. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um brýr og ræsi í tengslum við framkvæmdina.

3.4.4. Efnislosun og haugsetning

Í frummatsskýrslu verður fjallað um magn og tegund efnis sem þarf til framkvæmda. Mikið af sprengdu bergi mun falla til við jarðgangagerðina. Stefnt er að því að allt fyllingarefni og burðarlög í nýja vegi verði fengið úr því efni sem kemur úr göngunum. Steinefni í klæðingu og steinsteypu mun verktaki sjá um að útvega úr viðurkenndri námu eða innflutt.

Við jarðgangagerð fellur oft til umframefni sem ekki nýtist við framkvæmdina sjálfa og þarf að koma fyrir á losunarstöðum. Gerð verður ítarlegri grein fyrir málinu í frummatsskýrslu.

Gróflega áætlað magn sem kemur úr jarðgöngunum Héraðsmegin er um 534 þúsund m³ af föstu bergi. Gert er ráð fyrir að umframefni sem ekki verður notað í vegagerð verði geymt tímabundið í haug sunnan við gangamunnann og að það nýtist sem efnistaka til framtíðar framkvæmda í sveitarfélaginu.

Gróflega áætlað magn sem kemur úr jarðgöngunum Seyðisfjarðarmegin er um 450 þúsund m³ af föstu bergi. Gert er ráð fyrir að umframefni sem ekki verður notað í vegagerð verði geymt tímabundið í haug norðan við gangamunnann og að það nýtist sem efnistaka til framtíðar framkvæmda í sveitarfélaginu.

Í frummatsskýrslu verður gerð nánari grein fyrir því hvernig efnismálum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði verður háttað og staðsetning efnislosunarstaða sýnd á teikningum. Fjallað verður um efnismagn sem kemur úr jarðgöngum og um magn og tegund efnis sem þarf til framkvæmda. Í frummatsskýrslu mun koma fram hversu mikið efni þarf að haugsetja við jarðgangamunna, háð vali á veglínu Fljótsdalsmegin. Greint verður frá grunnástandi á fyrirhuguðum efnislosunarstöðum, þeir kortlagðir og birtar ljósmyndir. Lagt verður mat á verndargildi efnislosunarstaða og áhrif á umhverfið; gróðurfar, fugla, menningarminjar, jarðmyndanir, og landslag.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir frágangi náma í samræmi við gildandi lög um frágang efnislosunarstaða. Við lokahönnun verksins munu efnismál skýrast frekar.

3.4.5. Frágangur

Við lagningu nýs Seyðisfjarðarvegjar um jarðgöng, verður mikil breyting á vegakerfinu, því jarðgöng koma í stað hæsta fjallvegjar á milli byggðarlaga á landinu. Breytingar á vegakerfinu Héraðsmegin eru háðar leiðarvali en **Norðurleið** mun hafa í för með sér mestar breytingar og **Miðleið um Háls og Fagradalsbraut** minnstar breytingar.

Að loknum framkvæmdum yrði núverandi vegi Seyðisfjarðarmegin að skíðasvæðinu í Stafdal haldið í þjóðvegatölu. Honum yrði haldið opnum að vetrarlagi þegar veður leyfði. Að sumarlagi yrði hann nýttur sem ferðamannaleið.

Við frágang verður þess gætt að yfirborð raskaðra svæða falli sem best að aðliggjandi landi og skeringar, námur og efnislosunarsvæði mótuð í samræmi við það. Á grónum svæðum verður reynt að græða upp öll sár og allt jarðrask.

Öllum jarðvegi sem til fellur við framkvæmdir verður haldið til haga og jafnað yfir röskuð svæði í verklok þar sem því verður við komið. Hugað verður að lagfæringu á eldri sárum eða jarðraski í samráði við fulltrúa Umhverfisstofnunar.

Seyðisfjarðarmegin er gert ráð fyrir að núverandi vegur verði jafnaður út og græddur upp frá gangamunna að fjárrétt í grennd við stöð 16000 en að hann standi óbreyttur þaðan í átt til bæjarins og nýtist sem innansveitarvegur. Skammt frá gangamunnum verða vegamót þar sem núverandi Seyðisfjarðarvegur tengist nýjum vegi frá jarðgöngunum. Þar verður hringtorg þegar ráðist verður í gerð jarðganga milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar. Við vegamótin verður nýr áningarstaður með útsýni í átt að Gufufossi. Áningarstaðurinn kemur í stað áningarstaðar sem er við núverandi veg og þarf að leggja af.

Frágangur Egilsstaðamegin er háður leiðarvali. Fjallað verður um hann í frummatsskýrslu.

Ákvörðun um girðingar meðfram nýjum vegi verður tekin í samráði við landeigendur og sveitarfélagið.

3.4.6. Mannaflapörf, vinnubúðir og athafnasvæði

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma. Ef verktaki ákveður að setja upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við sveitarfélagið, Heilbrigðiseftirlit Austurlands, landeigendur og framkvæmdaaðila. Við gangamunna þarf verkstæði og athafnasvæði sem er yfirleitt valinn staður við gangamunna.

Vinnubúðir eru hafðar fjær gangamunna. Við uppsetningu þeirra þarf að huga að því að neysluvatn og frárennsli uppfylli kröfur. Fjallað verður um mannaflapörf, athafnasvæði og vinnubúðir í frummatsskýrslu. Þar mun m.a. koma fram hvaða lög og reglugerðir þarf að uppfylla vegna vinnubúða.

3.4.7. Bráðabirgðavegur

Vegna **Suðurleiðar** og **Miðleiðar um Háls og Fagradalsbraut** er fyrirhugað að leggja 1 km langan bráðabirgðaveg frá Hringvegi í Eyvindarárdal að jarðgangamunnum. Efnisþörf vegna nýs Hringvegar um Hálsenda og Seyðisfjarðarvegar að gangamunnum er mikil. Í kafla 3.4.4. kemur fram að fyrirhugað er að nýta allt efni til vegagerðar úr jarðgöngunum og að ekki er fyrirhugað að opna aðrar námur. Til að draga úr haugsetningu umframefnis telur Vegagerðin ekki forsvaranlegt að byrja á að leggja veg að jarðgangamunnum í Eyvindarárdal og byggja brú í vegarstæði **Mið- og Suðurleiðar**, svo framkvæmdir við jarðgangagerðina geti hafist.

Því er lagt til að leggja bráðabirgðaveg að gangamunnum. Bráðabirgðavegurinn þverar Eyvindará ofan Eyvindarárgils, þar sem áin fellur um áreyrar og þar kemur bráðabirgðabru. Á þeim stað er nú vað á ánni og slóðar beggja vegna árinna sem leiðin fylgir að mestu. Efni í bráðabirgðaveginum verður sótt í opnar námur. Bráðabirgðabruin og vegurinn verða fjarlægð að loknum framkvæmdum og gengið þannig frá svæðinu að ummerki um þau hverfi fljótt.

3.4.8. Aðrar framkvæmdir

Vegagerðin hefur ekki upplýsingar um aðrar framkvæmdir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, sjá þó kafla 2.3. um skipulag, þar sem fjallað er um skipulag á framkvæmdasvæðinu.

3.5. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR

Vegagerðin hefur áætlað að kostnaður vegna 13,3 km Fjarðarheiðarganga og nauðsynlegra vega sé um 35 milljarðar króna. Áætlunin er miðuð við **Miðleið um Háls og Fagradalsbraut** eins og hún er kynnt hér, þó án lagfæringa á Hringveginum í gegnum Egilsstaði.

Í frummatsskýrslu verður kostnaðaráætlun fyrir **Norðurleið, Miðleið og Suðurleið** birt, þar sem gert er ráð fyrir öryggiságerðum á **Miðleið** um Háls- og Fagradalsbraut um miðbæ Egilsstaða.

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

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

Fjárveitingin dugar fyrir 50% áætlaðs framkvæmdakostnaðar en talað er um annars konar fjármögnun að hluta. Áætlaður framkvæmdartími er 7 ár. Ekki er mögulegt að skipta framkvæmdinni í áfanga.

Miðað er við að hægt verði að bjóða verkið út um leið og undirbúningi lýkur, fjárveitingar liggja fyrir og öll leyfi liggja fyrir. Fjallað verður um framkvæmdatíma og fjárveitingar í frummatsskýrslu.

3.6. REKSTUR- og REKSTRARTÍMI

Rekstur vegakerfisins hefur áhrif á greiðfærni og öryggi samgangna. Að loknum framkvæmdum hefst rekstur mannvirkisins en hann felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjómokstri. Í kafla 2.2.3. er greint frá vetrarþjónustu á Seyðisfjarðarvegi. Þegar Fjarðarheiðargöng opnast verður vegum að gangamunnum haldið opnum nema í aftakaveðri.

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



Mynd 18. Hringvegur um Hálsenda í júlí 2020.

4. UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Vegagerðin sér um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en einnig munu koma að verkinu sérfræðingar á sviði náttúrufars og menningarminja. Greint er frá því í köflum 5.1.1. – 5.1.11.

4.1. ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI

Framkvæmdin felst í jarðganga-, vega og brúargerð og haugsetningu umframefnis.

4.1.1. Jarðganga-, vega- og brúargerð

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

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í beinum áhrifum á það landsvæði sem fer undir veg. Vega-, og brúargerð getur haft áhrif á landnotkun, gróður, fugla, lífríki straumvatna, votlendi, menningarminjar, jarðmyndanir og vatnafar. Framkvæmdin hefur sjónræn áhrif og markar ný spor í landslagið, skiptir því upp og myndar skil í landslagið.

Sprengingar vegna jarðgangagerðar og umferð vinnuvéla veldur hávaða, útblástursmengun, hættu á mengunarslysum og rykmengun. Þá verða vinnubúðir, verkstæði og önnur aðstaða sett upp í nágrenni gangamunna með bráðabirgðatengingu við vegakerfið. Nokkuð rask verður í tengslum við þá aðstöðu en gert er ráð fyrir að hún verði fjarlægð að framkvæmdum loknum.

Nýr Seyðisfjarðarvegur með Fjarðarheiðargöngum verður lagður til að bæta samgöngur. Á rekstrartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðamennsku, útivist og opinbera þjónustu. Betri samgöngur munu hafa í för með sér meiri umferð um svæðið, sem hefur áhrif á ferðamennsku og útivist. Traustar og áreiðanlegar samgöngur eru undirstaða sterks og heilbrigðs atvinnulífs.

4.1.2. Efnislosun

Ekki er gert ráð fyrir neinni efnistöku á framkvæmdasvæðinu vegna framkvæmdarinnar. Undantekning er þó aðstöðusköpun þar sem sótt yrði lítilsháttar af efni í opnar námur.

Við jarðgangagerðina mun falla til umframefni sem ekki nýtist við framkvæmdina sjálfa og þarf að koma fyrir á losunarstöðum beggja vegna jarðganganna. Haugsetning efnis getur breytt landslagi og haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir.

4.2. VINSUN

Meginatriðin, sem fjallað verður um í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, eru fjögur. Í *fyrsta lagi* áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði og svæði á náttúruminjasrá. Í *öðru lagi* áhrif framkvæmdarinnar til skemmri og lengri tíma á náttúrufar. Fjallað verður um gróðurfar og fuglalíf svæðisins. Í *þriðja lagi* verður fjallað um fornminjar og áhrif þeirra á val vegstæðis. Í *fjórða og síðasta lagi* verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á vatnafar, jarðmyndanir og landslag. Umfjöllunin mun byggja á tiltækum gögnum sem aflað var vegna forhönnunar og nýjum rannsóknnum sem gerðar verða.

4.3. ÁHERSLUR Í FRUMMATSSKÝRSLU

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem hugsanlega geta orðið fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar. Umfjöllunin mun ná bæði til framkvæmdar- og rekstrartíma.

Í frummatsskýrslu verður lögð áhersla á eftirtalda þætti:

- Gróðurfar
- Fuglar og spendýr
- Lífríki straumvatna
- Jarðmyndanir
- Vatnafar og vatnsvernd
- Landslag og ásýnd lands
- Samfélag
- Landnotkun, verndarsvæði og mannvirki
- Útivist og ferðamennska
- Heilsa og hljóðvist
- Menningarminjar

Við skoðun mismunandi áhrifaþátta framkvæmda verður líklegt áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar skilgreint. Áhrif framkvæmdarinnar munu ná út fyrir framkvæmdasvæðið sjálft. Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt; annars vegar svæði sem fer undir athafnasvæði, vegi, brýr og efnislosun, hins vegar svæði þar sem áhrifa bættra samgangna gætir. Reynt verður að meta líklegt áhrifasvæði framkvæmdarinnar varðandi þá umhverfisþætti sem skoðaðir verða. Lagðar verða til aðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmda.

4.4. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Rannsóknarsvæðið vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda á nýjum Seyðisfjarðarvegi milli Héraðs og Seyðisfjarðar hefur verið skilgreint af Vegagerðinni (teikningar 3 og 4). Það nær yfir mögulegt framkvæmda- og athafnasvæði vegna jarðganga, vegagerðar og efnislosunar. Rannsóknarsvæði vegna vegagerðar er að jafnaði um 200 m breitt, þ.e. 100 m til hvorrar handar frá miðlínu nýrrar veglínu en breiðara þar sem ástæða þykir til vegna aðstæðna, t.d. vegna athafnasvæðis við gangamunna.

Gert er ráð fyrir að nýr vegur verði innan rannsóknarsvæðisins. Ef í ljós kemur meðan á mati á umhverfisáhrifum stendur, að stækka þurfi rannsóknarsvæðið vegna breyttrar legu veglína sem birtar er á teikningum í tillögu að matsáætlun, verður það gert og kynnt í frummatsskýrslu.



Mynd 19. Krappar beygjur á Seyðisfjarðarvegi Seyðisfjarðarmegin í júlí 2020.

5. GÖGN OG RANNSÓKNIR

Framkvæmdaaðili hyggst nýta sér ýmis gögn við matsvinnuna. Til eru ýmsar heimildir um fyrirhugað framkvæmdasvæði sem hægt er að nota en matsvinnan mun að stærstum hluta byggja á rannsóknum sem unnið er að sumarið og haustið 2020 í tengslum við undirbúning þessarar framkvæmdar.

5.1. UMHVERFISÞÆTTIR - ÁHRIF AF FRAMKVÆMDUM

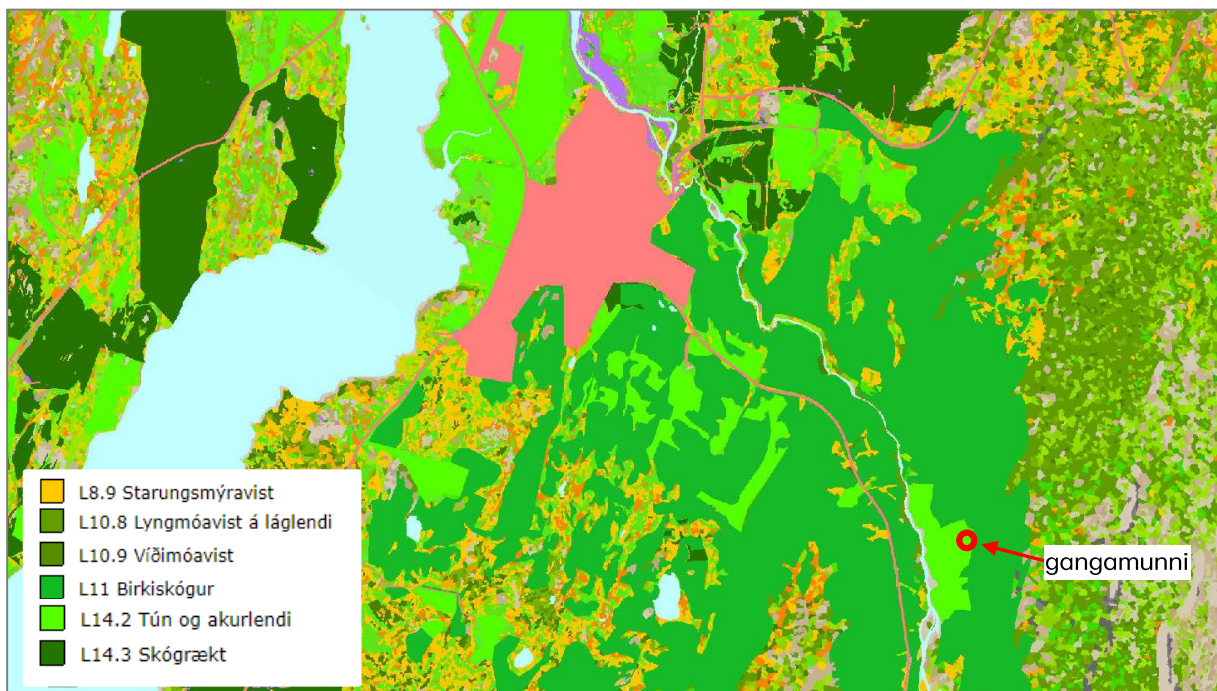
Framkvæmdaraðili mun standa fyrir ýmsum rannsóknum og gagnaöflun vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta orðið fyrir áhrifum af fyrirhugaðri framkvæmd og þau gögn, rannsóknir og aðferðir sem stuðst verður við og eða notaðar til að leggja mat á áhrif á einstaka umhverfisþætti.

5.1.1. Gróðurfar

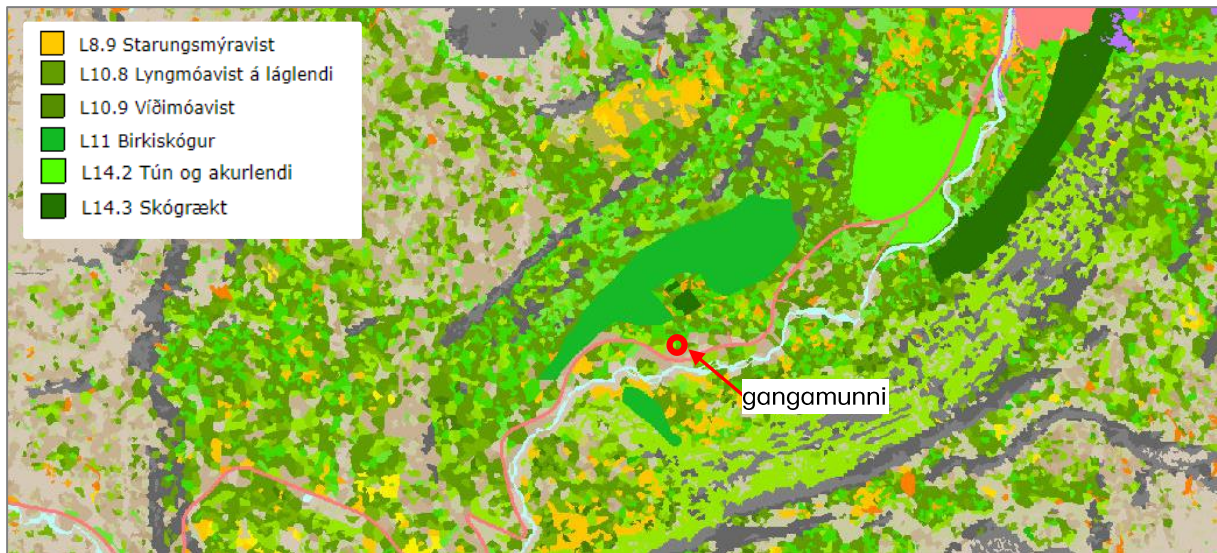
Takmarkaðar rannsóknir á gróðurfari hafa farið fram á mögulegu framkvæmdasvæði. Í Aðalskipulagi Fljótisdalshéraðs 2008 - 2028 segir að víða sé að finna birkiskóglendi í hlíðum, einkum á austanverðu Héraði. Þar hafa fundist óvenjumargar fléttutegundir og sjöstjarna finnst víða í skógarbotnum. Í Aðalskipulagi Seyðisfjarðarkaupstaðar kemur fram að undirlendi er fremur lítið inn í botninum en út með firði er það talsvert meira, víðast vel gróíð og skilyrði til ræktunar og búskapar nokkuð góð.

Náttúrufræðistofnun Íslands skilgreinir og flokkar íslenskar vistgerðir. Þær eru flokkaðar samkvæmt alþjóðlegum aðferðum og leggja grunn að skynsamlegri landnotkun, vernd náttúrunnar og sjálfbærri nýtingu náttúruauðlinda.

Vistgerðakort sýnir útbreiðslu 105 vistgerða á landi, í ferskvatni og fjöru. Kortlagning vistgerða byggir að mestu leyti á fjarkönnun þar sem notaðar eru gervitunglamyndir frá RapidEye, SPOT og LANDSAT, ásamt loftmyndum. Vettvangsvinna var einnig yfirgripsmikill þáttur í kortlagningunni, skipulögð og unnin af starfsfólki Náttúrufræðistofnunar Íslands og samstarfsaðilum á árunum 1999–2016. Að auki voru notuð tiltæk landupplýsingagögn, svo sem gróðurkort, hæðarlíkön, vatnafar, úrkoma og útbreiðsla hrauna, skóga og ræktaðs lands. Nákvæmni kortsins miðast við mælikvarða 1:25.000 (Náttúrufræðistofnun Íslands, www.ni.is).



Mynd 20. Vistgerðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði á Héraði (www.vistgerdakort.ni.is, sótt 28.04.2020).



Mynd 21. Vistgerðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í Seyðisfirði (www.vistgerdakort.ni.is, sótt 28.04.2020).

Hvar: Fyrirhuguð framkvæmd, s.s. vegagerð, athafnasvæði við gangamunna og efnislosunarsvæði munu hafa staðbundin bein áhrif á gróður. Við framkvæmdir verður reynt að nýta núverandi vegi og slóða á svæðinu sem og að nota efni úr jarðgöngum til framkvæmda.

Hvenær og hvernig: Rannsóknir á gróðurfari felast í könnun á vistgerðum og háplöntum á mögulegu framkvæmdasvæði í þeirri viðleitni að skoða leiðir til að hlífa þeim eftir fremsta megni. Náttúrustofa Austurlands hefur verið fengin til að rannsaka gróðurfara á mögulegu framkvæmdasvæði. Vettvangsrannsóknir fara fram sumarið og haustið 2020.

Fyrirhuguð vegstæði og 100 m áhrifasvæði beggja vegna ásamt efnislosunarsvæðum verða kortlögð á myndkort í mælikvarða 1:5.000 skv. vistgerðalykli Náttúrufræðistofnunar Íslands. Gerð verður sérstaklega grein fyrir vistgerðum með hátt verndargildi, forgangsvistgerðum og vistgerðum sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, t.d. votlendi stærri en 20.000 m² og ákveðnar gerðir birkiskóga.

Skilgreint athugunarsvæði verður gengið, gróðurfari lýst, ljósmyndir teknar og gerð grein fyrir þeim æðplöntutegundum sem finnast í ólíkum vistlendum. Sérstaklega verður litið eftir sjaldgæfum tegundum, friðlýstum tegundum æðplantna og tegundum á válista. Fundarstaðir þessara tegunda verða kortlagðir. Jafnframt verður leitað í gagnasafn Náttúrufræðistofnunar Íslands um fundarstaði sjaldgæfra tegunda og þeir staðfestir á vettvangi ef þarf.

Þar sem veglínur og áhrifasvæði þeirra og efnislosunarsvæði liggja um skóg- eða kjarrlendi verða rannsóknareitir lagðir út handahófskennt með um 100 m millibili og lífmassi ofanjarðar mældur og reiknaður út með svokallaðri meðaltrés aðferð (e. single tree biomass functions) bæði fyrir stærri og minni tré.

Framsetning: Gerð verður grein fyrir niðurstöðum gróðurrannsókna í skýrslu og á kortum og mat lagt á möguleg áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á gróður. Gerð verður grein fyrir sjaldgæfum tegundum og sérstökum svæðum sem njóta verndar. Jafnframt er gert ráð fyrir að skila teikniskrá með afmörkun vistgerða til frekari úrvinnslu við hönnun framkvæmda.

Niðurstöður lífmassamælinga verða settar fram í skýrslu og kortum og samanburður gerður á lífmassa í skóg- og kjarrlendi á veglínunum Héraðsmegin.

Fjallað verður um fyrirbyggjandi aðgerðir við að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfara.

Aðgerðir:

- 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.
- 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, efnislosunarsvæði og aflagðir vegkaflar, verða jöfnuð og grædd upp þar sem við á að verki loknu. Allur frágangur verður í samráði við landeigendur, Landgræðsluna og Umhverfisstofnun.
- Til þess að sjónræn áhrif vegstæðis séu sem minnst er mikilvægt að taka mið af því við uppgræðslu að grenndargróður nái smám saman yfirhöndinni á framkvæmdarsvæðinu eftir að uppgræðslu lýkur. Við val á aðferðum við endurheimt staðargróðursins verður tekið mið af umhverfisaðstæðum en mismunandi uppgræðsluáðferðir geta hentað mismunandi svæðum. Nýttar verða upplýsingar um uppgræðslu í tengslum við framkvæmdir sem er að finna í riti Landbúnaðarháskóla Íslands, Vegvist. Við frágang á svæðinu verður reynt að ganga þannig frá að ekki verði hætta á rofi.
- 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.
- Við framkvæmdir verður reynt að skerða votlendi og birkiskóg sem minnst. A.m.k. jafn stórt votlendi og raskast við framkvæmdirnar verður endurheimt. Endurheimt votlendis verður í samráði við Landgræðsluna, viðkomandi landeigendur og sveitarfélög. Við lögn Hringvegur um Egilsstaðahálsenda eða Dalhúsaskóg fer birki forgörðum og er mögulegt að endurheimta það í núverandi vegstæði Hringvegur um Hálsendann.

5.1.2. Dýralíf

Í Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028 segir að hreindýr séu sérkenni Austurlands en þar gangi þau villt um heiðar. Árið 1787 voru 35 dýr flutt til landsins og hefur fjöldi dýra sveiflast mikið í gegnum tíðina. Vetrarstofn 2007 - 2008 er um 4.600 dýr. Dýrin halda sig að mestu á svæðinu frá Vopnafjarðarheiðum og suður í Suðursveit. Á sumrin heldur rúmur helmingur stofnsins sig norðan og norðaustan Brúarjökuls (Snæfellshjörð) en afgangurinn á Austfjörðum. Á veturna færa þau sig út heiðar og dali og leita til byggða ef harðnar í ári (Fljótsdalshérað og Alta, 2009). Fram kemur að í sveitarfélaginu séu nokkrar sjaldgæfar fuglategundir á landsvísu.

Í Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 2010 - 2030 er ekki fjallað um dýralíf (Seyðisfjarðarkaupstaður, ArkAust og Verkfræðistofa Austurlands, 2010).

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er utan mikilvægra fuglasvæða sem birt eru í kortasjá Náttúrufræðistofnunar Íslands (www.ni.is, sótt 20.05.2020) .

Hvar: Framkvæmdin mun mögulega hafa áhrif á dýralíf á svæðinu. Áhrifin felast aðallega í ónæði af framkvæmdum séu þær í gangi á viðkvæmum varp- eða uppeldistíma. Áhrif framkvæmdarinnar á dýralíf geta einnig orðið með beinum hætti vegna búsvæðamissis, því að framkvæmdin mun að einhverju leyti raska búsvæðum dýra, sérstaklega þar sem farið er um gróið land. Umferð um vegi getur auk þess skapað hættu fyrir fugla vegna hugsanlegs áflugs.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Austurlands hefur verið fengin til að rannsaka dýralíf á mögulegu framkvæmdasvæði. Sumarið 2020 verða vegsvæði rannsökuð með tilliti til fugla og hreindýra. Heimildir um fuglalíf á svæðinu og fjölda tegunda verða teknar saman. Fyrirhuguð vegstæði og áhrifasvæði þeirra ásamt efnislosunarsvæðum verða gengin og allir fuglar taldir, greindir til tegunda og nýting þeirra á svæðum skilgreind. Ólíkar vistgerðir krefjast ólíkrar

aðferðafræði við mat á þéttleika fugla. Í mólendi verður þéttleiki mófugla metinn með sniðtalningum. Annarri og mun tímafrekari aðferð þarf að beita í skóglendi þar sem þéttleiki verður metinn með nokkuð þéttum punktmælingum. Í Eyvindarágili eru þekktir varpstaðir hrafns og fálka og því mikilvægt að kortleggja mögulega varpstaði á milli brúarstæða. Þá er lagt til að fuglalíf á heiðavötnum á Fjarðarheiði verði kortlagt þar sem jarðgangagerð getur hugsanlega haft áhrif á vatnsstöðu á yfirborði. Jafnframt verður heimilda um fuglalíf á svæðinu leitað, bæði skriflegra og munnlegra meðal staðkunnugra.

Leitað verður í heimildum, birtum og óbirtum, um nýtingu hreindýra á svæðinu.

Framsetning: Niðurstöður Náttúrustofu Austurlands verða settar fram í skýrslu og á kortum þar sem greint verður frá einkennum og sérstöðu dýralífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Lagt verður mat á þéttleika fugla og tegundafjölbreytni svæðisins. Gerð verður grein fyrir hvort tegundir á valista eða skilgreindar forgangstegundir er að finna á fyrirhuguðum framkvæmdasvæðum og hvort alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði eru í nágrenninu. Áhrif framkvæmdarinnar á fugla og hreindýr verða metin og sérfræðingar munu m.a. gera tillögu að mótvægisáðgerðum og /eða vöktun þar sem það á við.

Aðgerðir:

- Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á dýralíf verði sem minnst verður reynt að skerða óraskað land sem minnst.

5.1.3. Lífríki straumvatna

Helstu vatnsföll sem framkvæmdir á svæðinu geta raskað eru Eyvindará, Miðhúsaá og Uppsalaá en Uppsalaá og Miðhúsaá falla í Eyvindará. Framkvæmdir verða einnig í grennd við Fjarðará í Seyðisfirði. Á heimasíðu Hafrannsóknastofnunar (<https://www.hafogvatn.is/is/midlan/lax-og-silungsveidin-tolur>) má sjá að veiði er í Eyvindará og Fjarðará. Veiðileyfi í Eyvindará eru seld á Miðhúsum en veiðileyfi í Fjarðará eru seld í Shellskálanum á Seyðisfirði. Hjá Landsambandi veiðifélaga má sjá eftirfarandi um Eyvindará:

„Eyvindará fellur í Lagarfljót nálægt Egilsstaðaflugvelli. Hún er ein hin stærsta bergvatnsá á Lagarfljótssvæðinu. Fiskgeng er hún frá Fljótinu og upp í Miðhúsaskóg, skammt ofan við þorpið á Egilsstöðum.

Í ánni er bæði staðbundinn fiskur, urriði og bleikja, auk bleikju sem gengur úr Lagarfljóti upp í ána. Allnokkuð veiðist af tveggja til þriggja punda fiskum og er talinn góður matfiskur“ (www.angling.is, sótt 20.05.2020).

Á heimasíðunni www.veidibok.is má sjá eftirfarandi um Fjarðará:

„Fjarðará er sjóbleikjuá sem rennur um Seyðisfjörð til sjávar. Neðsti hlutinn rennur í gegnum Seyðisfjarðarkaupstað. Auk sjóbleikjunnar veiðist nokkuð af laxi í henni. Besta veiðin er síðsumars. Aðeins er hægt að kaupa veiðileyfi með sólarhrings fyrirvara.“

Engin vötn eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Í kafla 6.3.2. eru frekari upplýsingar um lífríki straumvatna á svæðinu, frá landeigendum Miðhúsa og Steinholts, sem nýttar verða við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Þar kemur fram að stærstu mögulegu uppeldis og hrygningarsvæði lax séu á svokölluðum flötum, skammt fyrir ofan gangamunnann. Það þurfi að hafa í huga við mat á umhverfisáhrifum, sem og umgengni við ána á framkvæmdatíma, við haugsetningu efnis og nýtingu þess til framtíðar. Einnig kemur fram að undanfarin ár hafi staðið yfir tilraunir, kostaðar af Landsvirkjun, til að rannsaka með vísindalegum hætti möguleika á því að koma upp laxastofni í hliðarám Lagarfljóts til mótvægis við skert lífsskilyrði staðbundinna stofna bleikju og urriða vegna Fljótsdalsvirkjunar. Tilraunirnar felast í því að sleppa merktum gönguseiðum lax, sem ræktaður er af laxastofni neðan Lagarfoss, í Uppsalaá. Útbúin hefur verið seiðasleppitjörn við Myllufoss í Uppsalaá, sem lendir í veglínu **Norðurleiðar**.

Vegagerðin telur að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á lífríki í ám og vötnum verði nýir vegir lagðir eftir **Miðleið um Háls og Fagradalsbraut** eða **Suðurleið**, því ný brú á Eyvindará verður þar sem áin fellur í gljúfri svo ekki þarf að raska ánni. Bráðabirgðabráu vegna bráðabirgðavegar að gangamunna á **Miðleið um Háls og Fagradalsbraut** eða **Suðurleið**, verður reist þar sem nú liggur slóði yfir ána. Verði nýr vegur lagður eftir **Norðurleið** verða tvær brýr á Eyvindará þar sem hún fellur á eyrum. Því þarf að kanna áhrif framkvæmdarinnar á lífríki straumvatna.

Ekki verður ráðist í vettvangsrannsóknir að svo stöddu, en verði **Norðurleið** fyrir valinu má búast við að þörf sé á þeim að loknu mati á umhverfisáhrifum, áður en framkvæmdir hefjast.

Við val á veglínu, hönnun og framkvæmd vegar og gerð ræsa, verður leitast við af fremsta megni að spilla sem minnst ám og vötnum og umhverfi þeirra og draga þannig úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríkið.

Hvar: Framkvæmdin getur raskað lífríki í ám og vötnum.

Hvenær og hvernig: Vegagerðin hefur fengið Náttúrustofu Austurlands til að leita eftir því hvort rannsóknir hafi verið gerðar á hryggleysingjum, þörungum, fiskgengd og umhverfisþáttum í Uppsalaá, Eyvindará, Miðhúsaá og Fjarðará. Náttúrustofan mun vinna úr gögnunum og setja þau fram í skýrslu. Við mat á mögulegum umhverfisáhrifum framkvæmdanna verður stuðst við vistgerðaflokkun Náttúrufræðistofnunar Íslands við lýsingu og verndarflokkun ferskvatns og gerðar tillögur um mótvægisáðgerðir þar sem þess gerist þörf.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á lífríki straumvatna metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum og /eða vöktun þar sem það á við.

Aðgerðir:

- Við hönnun ræsa verður þess gætt að straumhraði í ræsunum verði ekki of mikill fyrir þá mögulegu fiska sem nýta svæðið og að vatnsdýpi í ræsunum sé nægilegt. Miðað er við að silungur þurfi lágmark 15 cm dýpi í ræsinu. Þau ræsi sem eru minni en 2 m að þvermáli verða grafin 30 cm niður í árfarveginn og stærri ræsi a.m.k. 15 % af þvermáli sínu. Með þessu móti er hægt að koma í veg fyrir að fallhæð myndist við útfall.
- Til þess að takmarka umhverfisáhrifin á lífríki í ám verður reynt að breyta ekki eðli vatnsfalls, hvorki mjókka það, né breikka, grynnka eða dýpka til að halda áhrifum á náttúrulegar hreyfingar í lágmarki svo vatnalíf verði fyrir sem minnstum áhrifum af framkvæmdinni.
- Reynt verður að breyta botngerð sem minnst og að skila vatnsföllum í svipuðu ásigkomulagi og þau voru í fyrir framkvæmdir.
- Samráð verður við Hafrannsóknastofnun og viðkomandi veiðihagsmunaaðila um framkvæmdir og framkvæmdatíma í ánum.
- Verði **Norðurleið** fyrir valinu þarf að hafa samráð um legu vegarins og mótvægisáðgerðir við seiddasleppingatjörnina í Uppsalaá.

5.1.4. Jarðmyndanir

Jarðfræðistofan ehf. hefur aflað upplýsinga um jarðfræði fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Í skýrslunni er einnig fjallað um yfirborðsvatn á svæðinu. Skýrsla Jarðfræðistofunnar ber heitið:

- ✓ **Fjarðarheiðargöng.** Jarðfræðilegar aðstæður til gangagerðar milli Seyðisfjarðar og Héraðs. Júní 2018. Unnið fyrir Vegagerðina.

Jarðfræðistofan hefur verið fengin til að meta verndargildi jarðmyndana á áhrifasvæði framkvæmdanna og áhrif framkvæmdanna á jarðfræði fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

Hvar: Upplýsingar um jarðfræði svæðisins eru fyrirliggjandi. Framkvæmdin getur haft neikvæð áhrif á jarðmyndanir því vegagerð getur raskað jarðmyndunum sem á einhvern hátt þykja

sérstæðar eða ástæða er til að vernda. Reynt verður að komast hjá raski á sérstæðum jarðmyndunum, ef um þær er að ræða.

Hvenær og hvernig: Jarðfræðistofan hefur gert rannsóknir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Þær ásamt fleiri heimildum verða notaðar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Loftmyndir og kort verða skoðuð og út frá þeim verða merkar jarðmyndanir á svæðinu staðsettar og þeim lýst.

Framsetning: Birtar verða myndir eða kort af svæðinu þar sem helstu jarðmyndanir á rannsóknarsvæðinu verða afmarkaðar. Í frummatsskýrslu verður fjallað um jarðfræði svæðisins, merkustu jarðmyndunum lýst, fjallað um sérstöðu þeirra og verndargildi. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðfræðilega þætti verða metin og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

Aðgerðir:

- Efnislosunarstaðir verða staðsettir þannig að hægt sé að fella þá sem best að landi. Við frágang á skeringum verða svæðin færð í sem upprunalegast horf. Reynt verður að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi.
- Við jarðgangagerð og gerð stórra klapparskeringa á svæðinu þarf að gæta þess að flokka efnid frá upphafi sprenginga til mismunandi nytja, og gæta að því að nægilegt landrými sé til reiðu fyrir slíkt á framkvæmdatíma.

5.1.5. Vatnafar og vatnsvernd

Helstu vatnsföll á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru Eyvindará, Miðhúsaá, Uppsalaá og Fjarðará. Framkvæmdin mun aðeins hafa tímabundin áhrif á vatnafar, því ræsi eða brú verða sett á vatnsföll. Farvegum þeirra verður ekki breytt, nema **Norðurleið** verði fyrir valinu. Vegna **Norðurleiðar** yrðu tvær brýr á Eyvindará þar sem hún liggur á eyrum. Vegna **Mið- og Suðurleiðar** yrði bráðabirgðabrá á eyrum ofan Eyvindarárgljúfurs. Hönnunarflóð ræsa og brúa mun miðast við 50 - 100 ára flóð.

Í Seyðisfirði liggur núverandi vegur um vatnsverndarsvæði og svo verður einnig um nýjan veg. Hann mun þó verða fjær brunnsvæðinu, sjá kafla 2.4. og mynd 11.

Fyrirliggjandi eru eftirfarandi skýrslur sem unnar voru fyrir Vegagerðina:

- ✓ **Fjarðarheiðargöng.** *Jarðfræðilegar aðstæður til gangagerðar milli Seyðisfjarðar og Héraðs. Júní 2018.*
 - Ágúst Guðmundsson, Jarðfræðistofan ehf., júní 2018.
- ✓ **Fjarðarheiðargöng.** *Kortlagning yfir Fjarðarheiðargöng. Kortlagning yfirborðsvatns og lækjarfarvega í september 2017. Greinargerð 1. Textalýsingar og ljósmyndir athuganastaða.*
 - Ágúst Guðmundsson, Jarðfræðistofan ehf., mars 2018.
- ✓ **Fjarðarheiðargöng.** *Kortlagning yfir Fjarðarheiðargöng. Kortlagning yfirborðsvatns og lækjarfarvega í september 2017. Greinargerð 2. Staðsetningakort og töflulýsing athugana.*
 - Ágúst Guðmundsson, Jarðfræðistofan ehf., mars 2018.
- ✓ **Fjarðarheiðargöng.** *Um Jarðhitalíkur á gangaleiðinni. Greinargerð ÍSOR-16028.*
 - Árni Hjartarson, Íslenskar orkurannsóknir, apríl 2016.
- ✓ **Mengun frá jarðgangagerð.** *Fjarðarheiðargöng og áhrif gangagerðar á Fjarðará og Eyvindará.*
 - Mannvit, febrúar 2016.

✓ **Áhrif ásprautunar steypu á sýrustig og leiðni frárennslisvatns úr Norðfjarðargöngum. NA-160155**

- Erlín Emma Jóhannsdóttir og Kristín Ágústsdóttir, Náttúrustofa Austurlands, febrúar 2016.

Hvar: Vegna jarðgangagerðar, vegagerðar, brúa- og ræsagerðar getur framkvæmdin haft tímabundin áhrif á vatnafar á svæðinu. Einnig er mögulegt að hún hafi áhrif á vatnsból.

Hvenær, hvernig: Fyrirliggjandi eru skýrslur um vatnafar á framkvæmdasvæðinu. Veghönnuðir hafa gert tillögu að lengd brúa og stærstu ræsa í samræmi við vatnafar svæðisins. Staðsetning vatnsbóla hefur verið mæld inn svo unnt sé að komast hjá því að raska þeim.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða möguleg áhrif framkvæmda á vatnafar og vatnsvernd metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

Aðgerðir:

- Á framkvæmdartíma er aukin hættu á mengunarslysum. Með góðum undirbúningi og markvissu viðhaldi og eftirliti er hægt að lágmarka þessa áhættu, sjá kafla 5.1.10.

5.1.6. Landslag og ásýnd lands

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er landslagið mjög breytilegt en það er mótað af búsetu mannsins. Seyðisfjarðarmegin er dæmigert fjarðalandslag með þröngum firði og háum fjöllum en Héraðsmegin er landslagið opið láglandi með dölum og heiðum upp af Héraðsflóa.

Nýir vegir munu liggja utan núverandi vega og þeir verða hærri og breiðari en núverandi vegir og skeringar og fyllingar verða meiri. Einnig verða vegskurðir meðfram nýjum vegum breiðari en meðfram núverandi vegum, vegna kröfu um öryggi við útafakstur, til að draga úr hættu á snjósöfnun og til varnar ofanflóðum. Framkvæmdin hefur auk þess í för með sér nýja brú/nýjar brýr á Eyvindará, sem breytir landslagi við ána.

Við jarðgangagerð þarf geymslusvæði fyrir umframefni sem nýtist ekki við vegagerð. Haugsetning umframefnis hefur áhrif á landslagið.

Hugtakið **landslag** er skilgreint í skipulagslögum (nr. 123/2010) og náttúruverndarlögum (nr. 60/2013) og merkir svæði sem fólk skynjar að hafi ákveðin einkenni sem tilkomin eru vegna virkni eða samspils náttúrulegra og/eða mannlegra þátta. Landslag tekur þannig til daglegs umhverfis, umhverfis með verndargildi og umhverfis sem hefur verið raskað. Undir landslag fellur m.a. þéttbýli, dreifbýli, ósnortin víðerni, ár, vötn og hafsvæði.

Hugtakið **landslagsheild** hefur verið skilgreint út frá rýmismyndun, landnotkun og gróðurfari. Í skýrslu sem unnin var fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma segir: „*Landslagsheild er landslag sem fólk upplifir að sé afmarkað af náttúrulegum (t.d. fjallahringur, fjörður) og/eða menningarlegum þáttum*“ (Þóra Ellen Þórhallsdóttir o.fl., 2010).

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag og ásýnd lands á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Athugunarsvæðið afmarkast af um 5 km svæði umhverfis þær veglínur sem eru til skoðunar.

Fyrirliggjandi eru loftmyndir og kortagögn. Útbúnar verða þrívíddarmyndir sem sýna samanburð á landslagi fyrir og eftir framkvæmdir. Mestu breytingarnar verða þar sem þörf er á miklum skeringum og fyllingum.

Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á eða skerða ósnortin víðerni.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Austurlands hefur verið fengin til að gera rannsókn á landslagi og ásýnd lands á framkvæmdasvæðinu. Markmið verkefnisins er að varpa ljósi á helstu landslagseinkenni fyrirhugaðs framkvæmdarsvæðis, meta verndargildi þeirra og hve mikil áhrif framkvæmdin geti haft á sjónræna þætti og upplifunargildi svæðisins.

Farið verður í vettvangsferðir sumarið 2020. Í ferðunum verða teknar ljósmyndir af núverandi og fyrirhuguðu vegstæði og landslagi sem mögulega kæmi til með að raskast við fyrirhugaða framkvæmd.

Við mat á landslagi verður m.a. stuðst við aðferðarfræði IEMA og LI, Íslenska landslagsverkefnisins, leiðbeininga Skipulagsstofnunar við mat á umhverfisáhrifum og vonandi nýtt rit Skipulagsstofnunar um Landslagsflokkun á Íslandi sem ráðgert er að komi fljótlega út.

Grunnástandi landslags verður lýst, m.a. m.t.t. fágætis, víðernis, hversu ósnortið það er, andstæðum, sérstöðu o.fl. Til þess verða nýtt ýmis fyrirbyggjandi gögn, auk þess sem fyrirhugaðar veglínur verða gengnar og ljósmyndir teknar á fyrirfram skilgreindum rannsóknarpunktum sem valdir verða út frá þrívíddarlíkani/myndum Vegagerðarinnar í samvinnu við hana.

Gerð verður grein fyrir niðurstöðum í skýrslu og kortum og mat lagt á möguleg áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á landslag.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður staðháttum og landslagi á rannsóknarsvæðinu lýst og landslagi skipt í landslagsheildir eftir landslagi, gróðurfari og jarðmyndunum. Lagt verður mat á gildi landslagsheilda og verndargildi þeirra metið. Á grunni landslagsheildanna verða áhrif framkvæmda metin. Skoðað verður hvort framkvæmdin fylgir ríkjandi línunum í landslaginu og hvernig hún fellur inn í það.

Áhrif framkvæmdarinnar á landslag, gildi þess og einkenni, verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við. Við hönnun veganna verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar, fyllingar og haugsetningasvæði sem best að landslagi. Útlit skeringa er alltaf hannað sérstaklega. Útsýni að og frá fyrirhuguðum vegum og að gangamunnum og haugsetningasvæðum og þar með sjónræn áhrif, verða sýnd með þrívíddarmyndum. Við ákvörðun um staðsetningu myndatökustaða verður miðað við að skoða útsýni frá fjölförnum stöðum og völdum stöðum sem þykja markverðir vegna útivistar og/eða útsýnis. Staðsetning myndatökustaða og sjónarhorn þeirra verða sýnd á korti. Tilgreint verður hvar myndirnar eru teknar, hvert sjónarhornið er og hvað myndirnar eiga að sýna.

Aðgerðir: Fyrir sjónræn áhrif framkvæmdarinnar á landslag er mikilvægt að frágangur framkvæmdarsvæðisins sé sem bestur og að áhersla verði lögð á vandaðar mótvægisáðgerðir. Við frágang verða röskuð svæði formuð á þann máta að þau falli sem best að nærliggjandi landslagi og halla umhverfisins, ásamt því að unnið verði að endurheimt og uppgræðslu, sjá kafla 5.1.1. Sérstaklega þykir brýnt að vanda frágang og aðgerðir á svæðum sem metin hafa verið með hátt verndargildi með tilliti til fjölbreytni í landformum og áferð, heildstæðni og upplifunar. Niðurstöður umhverfismatsins verða m.a. nýttar til að meta hvort ástæða sé til að hliðra veglínunum til á köflum m.t.t. áhrifa á landslag.

Markmið aðgerðanna er að draga úr umhverfisáhrifum framkvæmdanna en vegir geta brotið upp landslagsheildir og búsvæði. Þar sem gróðurhula er fjarlægð er jarðvegur viðkvæmur fyrir vatns- og vindrofi og uppbrot búsvæða getur leitt til lægra hlutfalls kjarnasvæða miðað við jaðar svæða sem hefur áhrif á líffræðilega fjölbreytni. Við uppbrotið og hnignun vistkerfa í tengslum við vegagerð getur útbreiðsla framandi og ágengra plöntutegunda orðið auðveldari en þær hafa gjarnan tilhneigingu til að þrífast vel á röskuðum svæðum. Við hönnun vega og undirbúning vegaframkvæmda eru tækifæri til að draga úr áhrifum á vistkerfi og umhverfið í kringum vegina.

Helstu aðgerðir sem mögulegt er að beita við frágang og mótvægisáðgerðir á viðkvæmum svæðum með tilliti til ásýndar landslags taka meðal annars til eftirtalinna þátta:

- Frágangur landslags á röskuðum svæðum verður í samræmi við nærliggjandi umhverfi og skarpar brúnir fyllinga og skeringa verða mótaðar ávalar.

- Yfirborð aflagðra vegkafla verður losað og aðlagð að landinu til að auðvelda framvindu gróðurs. Aðgerðin hjálpar til við að tengja raskað svæði við nærliggjandi land og mynda nýja eða stækka núverandi landslagsheild.
- Gengið verður frá fláum þannig að þeir falli sem best að umhverfi sínu. Halli fláa á grónum svæðum skal ekki vera brattari en 1:2 en með því er reynt að tryggja að náttúrulegur gróður geti náð sér á strik.
- Ýmsar ástæður eru þess valdandi að erfitt er að taka ákvörðun um mótun skeringa fyrirfram (stöðugleiki efnis, gróðurframvinda til framtíðar, hætta á ofanflóðum) og aðstæður hverju sinni verða að ráða för. Leitast skal þó við að útlit skeringar endurspegli línur og form í nærliggjandi landslagi með það markmið fyrir augum að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum framkvæmda.

Helstu aðgerðir sem mögulegt er að beita við frágang og mótvægisáðgerðir á viðkvæmum svæðum með tilliti til ásýndar gróðurs og yfirborðsþekju má finna í kafla 5.1.1.

- Landslagsheildir verða hafðar í huga við frágang framkvæmdasvæðis. Með því að halda sömu yfirborðsásýnd fyrir og eftir framkvæmd er dregið úr sjónrænum áhrifum framkvæmdar ásamt því að landslagsheildir eru látnar halda sér.

5.1.7. Samfélag

Samgöngubætur geta haft veruleg áhrif á byggðapróun með þéttari tengslum milli byggðarlaga og í opinberri stefnumótun er lögð áhersla á stækkun atvinnu- og þjónustusvæða (Þóroddur Bjarnason, 2015).

Í skýrslu Rannsóknastofnunar Háskólans á Akureyri frá mars 2004 kemur fram að markmið og tilgangur samgöngubóta séu einkum fernskonar:

- Að tengja atvinnu- eða búsvæði manna (eða bæta tengingu þar á milli) þar sem höfuð áhersla væri lögð á að tryggja að unnt sé að komast örugglega og fyrirhafnarlítið frá einum stað til annars, í raun eins konar frumþarfamarkmið.
- Að stuðla að aukinni arðsemi eða hagræðingu. Þetta gerist til dæmis með styttnum ferðatíma eða minni eldsneytisnotkun þar sem höfuð áhersla væri lögð á fjárhagslegan ávinning eða ávöxtun fjármuna.
- Að stuðla að auknu umferðaröryggi með því að fækka slysum eða minnka alvarleika þeirra þar sem höfuð áhersla væri lögð á að lágmarka tjón einstaklinga og samfélagsins.
- Að styðja við byggðapróun. Í nágildandi og síðustu byggðáætlunum hefur verið lögð áhersla á uppbyggingu svokallaðra vaxtarsvæða (Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004).

Fjarðarheiðargöng hafa jákvæð áhrif á alla þessa þætti, einkum að vetrarlagi. Við sameiningu sveitarfélaga verður enn mikilvægara en áður að leiðin milli Seyðisfjarðar og Héraðs sé almennt fær að vetrarlagi.

Stjórnarráðið hefur birt skýrslu um tengingu Seyðisfjarðar:

- ✓ **Seyðisfjarðargöng. Valkostir og áhrif á Austurlandi.**
 - Stjórnarráð Íslands, samgöngu og sveitarstjórnarráðuneytið, júní 2019.

Viðaukar með skýrslu stjórnarráðsins eru:

- ✓ **Jarðgöng á Austurlandi. Samfélagsleg áhrif.**
 - KPMG, mars 2019.
- ✓ **Seyðisfjarðargöng. Veðurlag að vetrarlagi við gangamunna og vegtengingar.**

- Veðurvaktin, minnisblað 11.06.2019.

Í skýrslu stjórnarráðsins eru ýmsir jarðgangakostir á Austurlandi skoðaðir. Í helstu niðurstöðum skýrslunnar kemur fram að ef horft er til einstakra jarðgangaleiða liggja vilji Austfirðinga til þess að Fjarðarheiðargöng, *valkostur 1*, verði sett í forgang. Í því er m.a. horft til þess að síðar verði hægt að grafa önnur göng til að mynda „hringtengingu“.

Ofangreindar rannsóknir eru forsenda þess að ákveðið var að ráðast í undirbúning Fjarðarheiðarganga.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á samfélagið á Austurlandi, þ.e. á almenning, atvinnulíf og opinbera þjónustu. Framkvæmdin mun hafa jákvæð áhrif á samfélagið í heild en hafa mest áhrif á íbúa Seyðisfjarðar. Betri möguleikar verða á að komast til og frá Seyðisfirði að vetrarlagi.

Hvenær, hvernig: Skýrsla stjórnarráðsins og rannsókn KPMG liggja þegar fyrir.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif samgöngubótanna á samfélagið. Umfjöllunin mun byggjast á skýrslu stjórnarráðsins og rannsókn KPMG.

5.1.8. Landnotkun, verndarsvæði og mannvirki

Nýir og endurbættir vegir munu fylgja núverandi vegum á stuttum köflum en annars staðar geta þeir legið um landbúnaðarsvæði, svæði nr. 611 á náttúruminjaskrá, vatnsverndarsvæði, útivistarsvæði og golfvöll. Fjallað er um verndarsvæði í kafla 2.5.

Fjallað er um landnotkun og mannvirki í kafla 2.4. Þar kemur fram að á framkvæmdasvæðinu eru raflínur og spennivirki. Seyðisfjarðarmegin er einnig þrýstivatnspípa frá Fjarðarselsvirkjun sem þarf að færa vegna jarðgangaframkvæmdanna. Framkvæmdir á svæðinu þurfa að vera í samráði við viðkomandi veitufyrirtæki. Staðsetning lagna mun koma fram í útboðsgögnum og greint verður frá því hvað gera skuli til að koma í veg fyrir að framkvæmdir hafi áhrif á þær. Fram kemur að í grennd við **Norðurleið** eru orlofshús og íbúðarhús. Í kafla 6.3.2. eru frekari upplýsingar um landnotkun á jörðunum Miðhúsum, Steinholti og Eyvindará sem nýttar verða við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Má þar helst nefna að **Norðurleið** liggur yfir seiðasleppitjörn við Myllufoss í Uppsalaá.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á landnotkun, verndarsvæði og mannvirki á svæðinu sem nýir vegir liggja um. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um áhrif framkvæmdanna á þessa þætti.

Hvenær, hvernig: Aflað verður ítarlegri gagna um landnotkun, verndarsvæði og mannvirki sem framkvæmdasvæðið getur haft áhrif á.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á landnotkun, verndarsvæði og mannvirki.

Aðgerðir:

- Í útboðsgögnum verður kynnt hvar framkvæmdin getur raskað raflínum, vatnslögnum og símalögnum. Tekið verður fram að varast skuli að raska þeim. Vegagerðin mun greiða fyrir allar breytingar eða færslur á raflínum, þrýstivatnspípu, 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.
- 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

5.1.9. Útivist og ferðamennska

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er stunduð útivist, ferðaþjónusta og ferðalög almennings á eigin vegum. Bílferjan Norræna, sem rúmar allt að 800 ökutæki, siglir til og frá landi á Seyðisfirði og því þarf að vera trygg leið að og frá ferjunni. Seyðisfjarðarhöfn er einnig helsti móttökustaður erlendra skemmtiferðaskipa á Austurlandi.

Í aðalskipulagsgreinargerð Fljótsdalshéraðs segir um forsendur náttúruskoðunar og ferðamennsku:

„Fljótsdalshérað er mjög víðlent og þar eru kjörnar aðstæður til útivistar og náttúruskoðunar. Sveitarfélagið prýðir mikil fjölbreytni í náttúruferðum og landslagi og í því er sérstaða þess að hluta til fólgin. Skógur setur mikinn svip á sveitarfélagið og þar er einn þekktasti skógur landsins, Hallormsstaðaskógur. ...

Aðstæður til útivistar eru innan seilingar í þéttbýlisstöðum Fljótsdalshéraðs, ekki síst í nálægum skógum, t.d. Egilsstaðaskógi og Selskógi. Einnig er að finna almenn opin svæði, almenningsgarða, skógræktarsvæði og náttúruleg svæði“ (Fljótsdalshérað og Alta, 2009).

Stefna sveitarfélagsins um náttúruskoðun og ferðamennsku er m.a. eftirfarandi:

„Skipulag umferðar og útivistar verði í samræmi við þol landsins og verndarþörf.

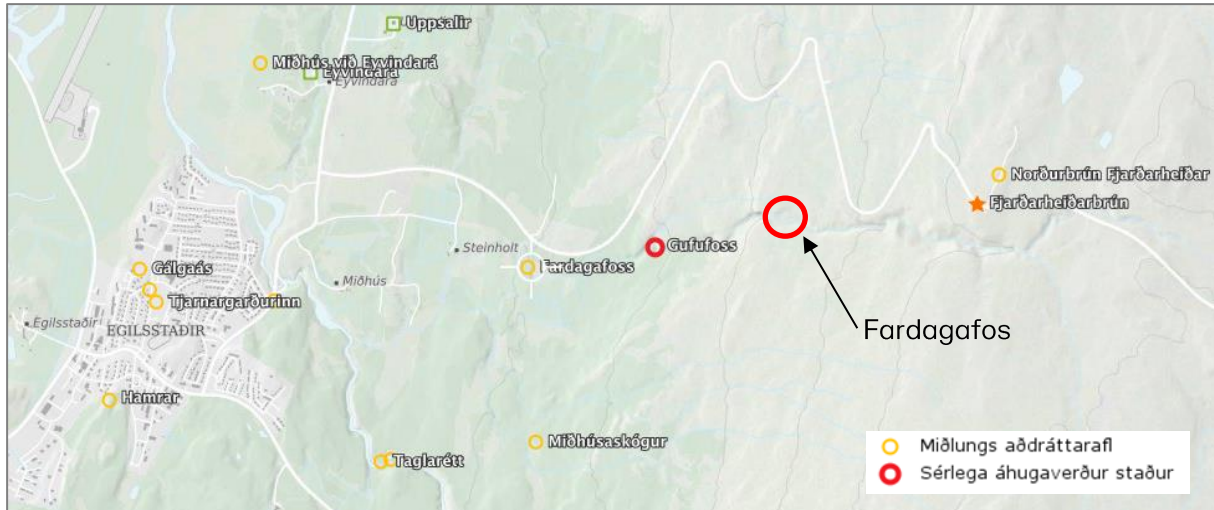
Sambætta skal útivist og náttúruvernd til þess að sem flestir íbúar og gestir Fljótsdalshéraðs í nútíð og framtíð geti notið náttúrunnar. Sveitarfélagið efli umhverfissvæna ferðamennsku þar sem áhersla er lögð á sérkenni í náttúru og menningu“ (Fljótsdalshérað og Alta, 2009).

Í aðalskipulagsgreinargerð Seyðisfjarðar segir um útivistarsvæði:

„Góð útivistarsvæði og útivistarmöguleikar eru á Seyðisfirði. Vestdalur og Vestdalseyri eru vinsælt útivistarsvæði bæði að sumri og vetri. Golf, hestamennska og gönguferðir eru vinsæl afþreying ásamt gönguskiðum og vélsleðamennsku sem er mikið stunduð yfir vetrarmánuðina upp á Fjarðarheiði og víðar. Kajaksiglingar hafa verið stundaðar í Lóninu og út með firði og undanfarin ár verið rekin kajakleiga.

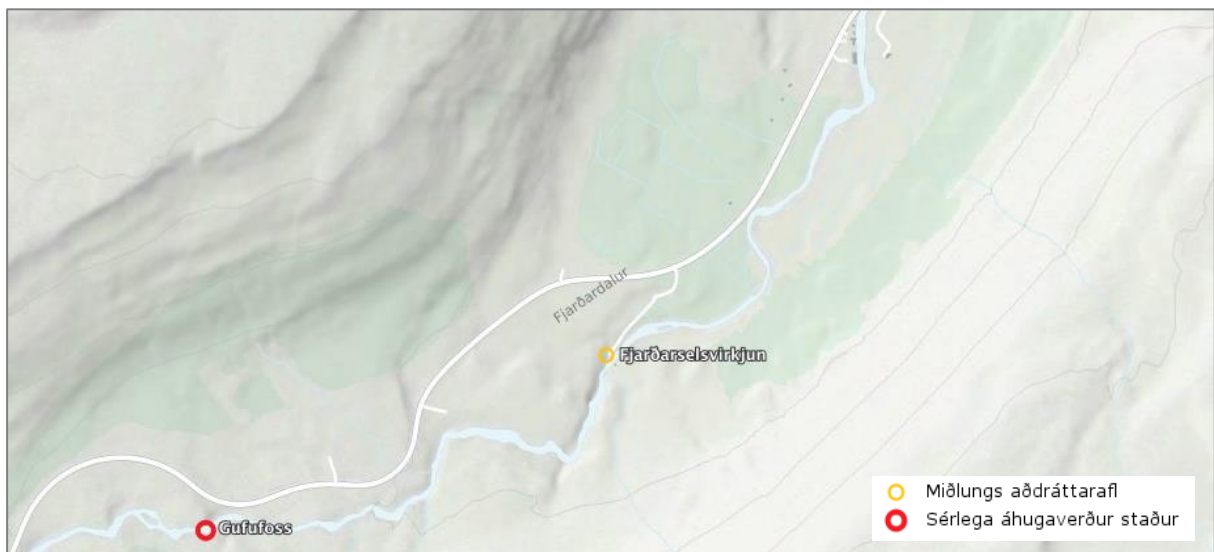
Framtíðaruppbygging svæða til útivistar og afþreyingar verður á núverandi svæðum. Útivistarsvæði eru sýnd á meðfylgjandi skipulagsupprætti sem opin svæði til sérstakra nota og merkt með viðeigandi skýringum. Stefnt er að því að laga núverandi vegi sem ekki eru þegar fullgerðir að útivistarsvæðum og gera áningarstaði á stöðum þar sem þeir falla vel að landslagi“ (Seyðisfjarðarkaupstaður, ArkAust og Verkfræðistofa Austurlands, 2010).

Núverandi Seyðisfjarðarvegur er falleg útsýnisleið og liggur framhjá þremur áhugaverðum ferðamannastöðum. Annars vegar Fardagafossi og Gufufossi á Héraði, hins vegar Gufufossi í Seyðisfirði, sjá myndir 16 og 17. **Norðurleið** liggur um Miðhúsaskóg sem telst til ferðamannastaða með miðlungs aðdráttarafi.



Mynd 22. Áhugaverðir ferðamannastaðir Egilsstaðamegin (www.ferdamalastofa.is) *.

* Bent er á að Fardagafoss er ekki rétt staðsettur í kortasjá Ferðamálastofu. Hann á að vera ofan við Gufufoss (sjá kafla 2.5.2.). Fardagafoss er sá staður sem flestir skoða og er gönguleið upp að honum frá áningarstað við Seyðisfjarðarveg í Lönguhlíð. Á leiðinni er gengið framhjá Gufufossi sem er neðar í ánni og sést frá gönguleiðinni en sést ekki langt að því hann er falinn ofan í gili. Vegagerðin telur að Fardagafoss ætti að teljast til sérlega áhugaverðra staða og hefur því rauðmerkt hann á réttum stað á mynd 22 <https://www.east.is/is/east/places/nature/fardagafoss>.



Mynd 23. Áhugaverðir ferðamannastaðir Seyðisfjarðarmegin (www.ferdamalastofa.is).

Í kafla 6.3.2. eru frekari upplýsingar um útivist á mögulegu framkvæmdasvæði sem nýttar verða við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Nýr Seyðisfjarðarvegur liggur um golfvöll og hesthúsahverfi á Seyðisfirði (sjá kafla 2.4.).

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á ferðamennsku og útivist á svæðinu sem nýir vegir liggja um. Einnig getur hún haft áhrif á ferðamennsku út fyrir framkvæmdasvæðið. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um áhrif framkvæmdanna á þessa þætti.

Hvenær, hvernig: Aflað verður ítarlegri gagna um ferðamennsku og útivist sem framkvæmdin getur haft áhrif á. Óskað verður eftir upplýsingum um hversu mörg stór skemmtiferðaskip geti lagst að bryggju á Seyðisfirði og umsvif á höfninni og hvort telja megi að þau aukist eitthvað við tilkomu ganga og þá einnig hvort möguleikar séu á stækkun hafnarinnar eða aukinni notkun.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á ferðamennsku og útivist.

Aðgerðir:

- Gerðar eru tillögur um staðsetningu áningarstaða báðum megin ganga. Seyðifjarðarmegin er miðað við að áfram verði áningarstaður við Gufufoss í Seyðisfirði.

5.1.10. Heilsa og hljóðvist

Núverandi Seyðisfjarðarvegur er með bundnu slitlagi, sjá kafla 2.2. Umferð um hann er mest þar sem hann liggur innanbæjar á Egilsstöðum og á Seyðisfirði, sjá töflu 1. Núverandi Hringvegur liggur um þéttbýlið á Egilsstöðum þar sem er mikil umferð, sérstaklega þó á sumrin, sjá töflu 2. Umferðin hefur þó aukist mikið á seinustu árum vegna fjölgunar ferðamanna. Aukin umferð um núverandi veg myndi hafa í för með sér aukna slyshættu, rykmengun og hávaða. Umferð um vegina hefur mest áhrif á heilsu og hljóðvist þar sem þeir liggja um þéttbýli.

Við framkvæmdina verður breyting á umferðarmynstrinu á Egilsstöðum, háð leiðarvali.

Líklega mun umferð um Seyðisfjarðarveg og þar með Hringveginn aukast, þó aðallega að vetrarlagi, því samgöngur verða mun tryggari allan ársins hring.

Á framkvæmdatíma eykst ryk og hávaði á svæði næst fyrirhuguðum vegi og jarðgangamunnum vegna sprenginga og umferðar vinnuvéla. Nýir og endurbyggðir vegir verða með bundnu slitlagi og verða í meira samræmi við öryggiskröfur Vegagerðarinnar en núverandi vegir. Framkvæmdin getur bætt umferðaröryggi, dregið úr hávaða, útblæstri og rykmengun og þar með haft jákvæð áhrif á heilsu þeirra sem ferðast um veginn eða dveljast í nágrenni hans.

Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um áhrif samgöngubótanna á heilsu og hljóðvist.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á mengun og hljóðvist. Á framkvæmdatíma verður ónæði á íbúðasvæðum og útivistarsvæðum á Egilsstöðum og í Seyðisfirði, vegna hávaða og ryks frá sprengingum og vinnuvélum.

Hvenær, hvernig: Umferðarhávaði meðfram nýjum vegi utan jarðganga verður reiknaður út.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum útreikninga á umferðarhávaða við íbúðarhús, frístundahús og útivistarsvæði á Egilsstöðum og golfvöll í Seyðisfirði. Miðað verður við áætlaða umferð um Seyðisfjarðarveg samkvæmt umferðarspá fyrir svæðið á árinu 2040 (sjá kafla 2.2.2.). Gerð verður grein fyrir niðurstöðum hljóðvistarútreikninga með hljóðvistarkortum. Ef þörf er á hljóðvörnum sem mótvægisáðgerðum, verður fjallað um þær í frummatsskýrslu og sjónræn áhrif þeirra kynnt myndrænt.

Aðgerðir:

- Öll skilyrði um hljóðvist við íbúðarhúsnæði og frístundahús verða uppfyllt í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Markmið reglugerðarinnar er að koma í veg fyrir eða draga úr skaðlegum áhrifum af völdum hávaða. Við íbúðarhús þarf að uppfylla skilyrði um 55 dB(A) utan við húsvegg og í skilgreindri sumarhúsabyggð 45 dB(A) utan við húsvegg.
- Við frekari hönnun vegarins verða skoðaðar mótvægisáðgerðir við hús ef reiknað hljóðstig fer yfir viðmiðunarmörk.
- Verktaki þarf að fá leyfi Heilbrigðiseftirlits Austurlands til að reisa vinnubúðir á svæðinu. Engin hættuleg efni verða geymd í minna en 50 m fjarlægð frá sjó. Verktakinn mun farga spilliefnum s.s. olíu og sorpi í samráði við heilbrigðiseftirlitið. Verktakinn gerir sérstaka öryggis- og heilbrigðisáætlun fyrir starfsfólk sitt.
- Á framkvæmdartíma er aukin hætta á mengunarslysum. Líklegt má telja að helsta hætta á mengunarslysi á framkvæmdatíma, umfram þá sem almenn umferð getur valdið, tengist olíu, 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. Til að lágmarka áhættu við áfyllingu olíu á vélar og tæki á svæðum þar sem unnið er á vegfyllingum við vatnsföll eða í grennd við vatnsból, mun Vegagerðin fara fram á

sérstakar aðgerðir umfram venjulegar verklagsreglur Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verða sett sérstök skilyrði um aðgæslu við notkun olíu, hreinsiefna og annarra mengandi efna á þeim svæðum. Farið verður fram á að vatnsþéttir dúkar verði notaðir undir áfyllingasvæði og þar sem geymd verða hættuleg efni.

- Ef slys koma upp þá verða þau tilkynnt skv. tilkynningarskyldu um mengunarslys. Verktaki gerir áætlun um viðbrögð, í samráði við Heilbrigðiseftirlit Austurlands, eigi mengunarslys sér stað á framkvæmda- og rekstrartíma.
- Finefni sem falla til við þvott steinefna verða fönguð í þar til gerðum settjörnum. Einnig verður afrennslisvatn frá jarðgöngum leitt um olíuskiljur og settjarnir. Í Seyðisfirði verður vatn frá settjörnum leitt meðfram vegfyllingu að ofanverðu, niður fyrir vatnsból Seyðfirðinga og út í Fjarðará neðan við útfall virkjunarinnar.
- Ef slys koma upp þá verða þau tilkynnt skv. tilkynningarskyldu um mengunarslys. Í starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Austurlands til verktaka verður áætlun um viðbrögð eigi mengunarslys sér stað á framkvæmdatíma.

5.1.11. Fornleifar

Fornleifaskráning er skipuleg kortlagning allra menningarminja, þ.e. mannvistarleifa sem eru eldri en 100 ára og teljast því friðhelgar skv. þjóðminjalögum. Skráningunni er skipt í aðal-, svæðis- og deiliskráningu.

Fornleifaskráning á Seyðisfirði fór fram árið 2009 í tengslum við nýtt aðalskipulag sveitarfélagsins. Hún náði til alls lands í þéttbýlinu auk svæðis á Vestdalshálsi. Á árunum 1998 - 1999 var grafin upp stafkirkja á Þórarinsstöðum. Grunnur hennar er eina þjóðminjaverndarsvæðið á Seyðisfirði og er merkt á aðalskipulagsupprætti.

Í aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs segir að töluverð fornleifaskráning hafi verið unnin í sveitarfélaginu. Til sé svæðisskráning fyrir flest öll gömlu sveitarfélögin en vettvangsskráningu hafi ekki verið lokið allsstaðar. Fornleifaskrár séu til fyrir Hjaltastaðáþinghá, Fellahrepp og Egilsstaðabæ.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á fornleifar á svæðinu. Áhrifin geta helst orðið af völdum jarðrasks vegna vegagerðar og á efnislosunarstöðum. Tekið verður tillit til fornleifa við val á staðsetningu veglínunnar því það er stefna Vegagerðarinnar að hliðra mannvirkjum eins og kostur er þannig að fornleifum verði ekki raskað.

Hvenær og hvernig: Vegagerðin hefur fengið Fornleifastofnun Íslands til að skrá fornleifar á rannsóknarsvæði fyrirhugaðrar veglínu. Eldri skráning fornleifa sem eru innan rannsóknarsvæðisins verður uppfærð og gengið úr skugga um hvort þar leynist fleiri fornleifar en áður voru skráðar. Allar fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði verða GPS mældar inn í ÍSN93, hnitakerfi Íslands.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða settar fram niðurstöður vettvangsathugana með upplýsingum um hvern stað og staðsetningu hans. Staðsetning og útlínur fornleifa verða sýndar á loftmynd eða korti. Gerð verður grein fyrir áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á fornleifar og settar fram tillögur um mótvægisáðgerðir.

Gert er ráð fyrir að við verkhönnun Seyðisfjarðarveggar og Hringveggar verði veglínur og athafnasvæði færð til að sneiða framhjá fornleifum eins og hægt er. Ef nauðsynlegt reynist að raska fornleifum eða rannsaka þær vegna framkvæmdanna verður aflað leyfis hjá Minjastofnun Íslands í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012. Framkvæmdaraðili mun hafa samráð um það við rannsóknaraðila og afla leyfa ef þörf krefur.

Aðgerðir:

- Áður en framkvæmdir hefjast verður sótt um leyfi til Minjastofnunar Íslands. Óskað verður eftir að Minjastofnun Íslands leiðbeini um frekari rannsóknir á fornleifum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði ef talin er þörf á því.
- Vegagerðin mun 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 og verður umferð vinnuvéla bönnuð innan þeirra svæða. Þá verður varast að hafa vinnuskúra og/eða efnageymslur of nálægt fornleifum.
- Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við minjavörð Austurlands eins og kveðið er á um í lögum nr. 80/2012 um menningarminjar.

5.2. MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG VÖKTUN

Í frummatsskýrslu verður fjallað um fyrirbyggjandi aðgerðir til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið. Einnig verður greint frá mótvægisáðgerðum til að bæta fyrir þau neikvæðu umhverfisáhrif sem framkvæmdin kann að hafa í för með sér. Fjallað verður um hvort vöktun er fyrirhuguð, þ.e. hvort og þá hvernig fylgst verður með hvort markmiðum mótvægisáðgerða er náð. Ef þörf er á vöktun mun koma fram til hvaða aðgerða megi grípa ef í ljós kemur að áhrif framkvæmdarinnar verði meiri og/eða önnur en gert var ráð fyrir.

Greint verður frá hvar votlendi og annað gróðurlendi verður endurheimt til að bæta fyrir vistkerfi sem glatast og hvort og þá hvernig vöktun verði með ástandi svæða að framkvæmd lokinni til að fylgjast með hvort markmiðum endurheimtar og uppgræðslu verði náð. Varðandi uppgræðslu mun koma fram hvort fyrirhugað er að nýta núverandi gróðurhulu á einhvern hátt. Við útfærslu á uppgræðslu verður stuðst við leiðbeiningar Landbúnaðarháskóla Íslands um endurheimt staðargróðurs, Vegvist, sjá kafla 5.1.1. og haft samráð við landeigendur og fulltrúa sveitarfélagsins, Umhverfisstofnunar, Skógræktarinnar og Landgræðslunnar um fyrirkomulag landbóta, m.a. staðarval og uppgræðsluáðferðir.

5.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD

Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd, bæði á framkvæmdatíma og þó einkum á rekstartíma. Í frummatsskýrslu verður skoðað hvort ástæða er til að grípa til aðgerða til að draga úr áhrifum þessara umhverfisþátta á framkvæmdina.

5.3.1. Veðurfar

Á Seyðisfirði hafa verið gerðar veðurathuganir síðan 1906, að vísu með nokkrum hléum.

Verkefnishópur um undirbúning að ákvörðun um Seyðisfjarðargöng fékk Einar Sveinbjörnsson veðurfræðing hjá Veðurvaktinni til að kanna veðuraðstæður við helstu jarðgangakosti sem hafa verið til skoðunar. Greinargerð hans fylgir skýrslu verkefnahópsins sem viðauki.

Um Fjarðarheiðargöng segir:

„Almennt séð er veður ágætlega þekkt við gangamunna og á tengivegum ganga undir Fjarðarheiði. Munnar eru nærri núverandi vegum bæði í Seyðisfirði sem og á Héraði. Í sjálfu sér ekkert þar sem þarfnast frekari athugunar eða skoðunar.“

Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um skýrslu Veðurvaktarinnar en frekari athuganir verða ekki gerðar á veðurfari á framkvæmdasvæðinu.

Nýir vegir geta sums staðar haft í för með sér háar bergskeringar og háar fyllingar. Við frágang vega verður vegrið komið fyrir í samræmi við veghönnunarreglur, t.d. þar sem farið verður yfir ár og þar sem bratt verður fram af veginum. Mörg dæmi eru um að snjór safnist í brattar skeringar og við vegrið enda skapa slíkar aðstæður iðustrauma. Við hönnun vegarins verður sérstaklega hugað að þessum þætti og reynt að draga úr hættu á snjósöfnun með mjúkum fláum til að draga úr mögulegum iðustráumum. Fjallað verður nánar um veðurfari í frummatsskýrslu og áhrif þess á hönnun vegar.

5.3.2. Náttúruvá

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruafllanna, snöggt og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns. Á framkvæmdasvæðinu á Fljótsdalshéraði er lítil hætta á náttúruvá. Í Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028 er fjallað um náttúruvá, ofanflóð, flóðahættu og eldvirkni og jarðskjálfta. Þar segir um ofanflóð – snjóflóð og aurskriður:

„Byggð í sveitarfélaginu er einkum á flatlendi og því lítil hætta á að snjóflóð og aurskriður geti valdið mannskaða eða eignatjóni. Þó eru þekkt ofanflóð í dalbotnum, svo sem í Skriðdal. Ekki liggur fyrir hættumat vegna ofanflóða á Fljótsdalshéraði en við gerð deiliskipulags og útgáfu byggingar- og eða framkvæmdaleyfa í eða við fjallshlíðar þarf að gera staðbundið hættumat. Sérstaklega er vert að hafa þetta í huga við skipulagningu frístundabyggða.“

Á framkvæmdasvæðinu í Seyðisfirði er helst hætta á ofanflóðum. Unnið var hættumat fyrir Seyðisfjörð árið 2002 og það var endurskoðað 2019. Í tengslum við forhönnun vegar um Fjarðarheiðargöng var verkfræðistofan Mannvit fengin til að kanna snjóflóðahættu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í Seyðisfirði. Á minnisblaði Mannvits frá 13. janúar 2020 kemur fram að nýr vegur virðist utan hættusvæða.

Í frummatsskýrslu verður gerð frekari grein fyrir áhrifum náttúruvár á fyrirhugaða framkvæmd.

5.4. KORT OG UPPDRÆTTIR

Í frummatsskýrslu verða framkvæmdir kynntar með skýringaruppdráttum og myndum. Sýndar verða veglínur með skeringum og fyllingum, rannsóknarsvæði, framkvæmdasvæði og afmörkuð efnislosunarsvæði á loftmyndakortum. Gróðurlendi og menningarminjar á rannsóknarsvæðinu verða sýnd á uppdráttum. Gert er ráð fyrir að mælikvarðar korta og uppdráttar verði í 1:10.000 - 1:400.000, í samræmi við það sem þau eiga að sýna.

5.5. FYRIRLIGGJANDI GÖGN

Helstu gögn og rannsóknir sem liggja fyrir og nýtt verða í matsvinnunni eru tilgreind í köflum 5.1.1.-5.1.11. Auk þess verður stuðst við eftirfarandi:

Landnotkun og mannvirki

- Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028.
- Aðalskipulag Seyðisfjarðar 2010 - 2030.
- Samgönguáætlun 2019 – 2033.

Verndarsvæði

- Umhverfisstofnun: Náttúruminjasráð

Gróðurfar og fuglalíf

- Náttúrufræðistofnun Íslands: Válistar
- Náttúrufræðistofnun Íslands: Vistgerðakort
- Náttúrufræðistofnun Íslands: Mikilvæg fuglasvæði á Íslandi

Jarðmyndanir

- Jarðfræðikort NÍ

Fornleifar og aðrar menningarminjar

- Minjastofnun Íslands: Skrá um fornleifarannsóknir

Landslag

- Þóra Ellen Þórhallsdóttir, Þorvarður Árnason, Hlynur Bárðarson, Karen Pálsdóttir, 2010. *Íslenskt landslag. Sjónræn einkenni, flokkun og mat á fjölbreytni.* Unnið fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma. Háskóli Íslands.

5.6. NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í matsvinnunni verða metin áhrif framkvæmdarinnar á þá umhverfisþætti sem rætt hefur verið um hér að ofan, þ.e. náttúrufar, landslag og samfélagslega þætti og gerður samanburður á áhrifum þeirra veglína sem hér eru kynntar. Niðurstaða matsvinnunnar mun felast í því að meta hversu mikil áhrif framkvæmdin mun hafa á umhverfið og hvernig hún nær settum markmiðum. Á grundvelli matsvinnunnar mun Vegagerðin leggja framkvæmdina fram til athugunar Skipulagsstofnunar.



Mynd 24. Við enda nýs vegar Seyðisfjarðarmegin í júlí 2020.



Mynd 25. Lokunarhlið á veginum Seyðisfjarðarmegin í júlí 2020.

6. KYNNING OG SAMRÁÐ

6.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU

Rannsóknir á svæðinu munu að mestu fara fram sumarið og haustið 2020. Gengið verður frá rannsóknaskýrslum fyrri hluta vetrar 2020 - 2021. Vegagerðin mun svo í framhaldinu vinna að hönnun framkvæmdar og gerð frummatsskýrslu. Haustið 2021 er áætlað að senda frummatsskýrslu til Skipulagsstofnunar. Gert er ráð fyrir að kynna frummatsskýrsluna og fyrirhugaða framkvæmd í samráði við Skipulagsstofnun þegar athugun Skipulagsstofnunar á frummatsskýrslu er hafin. Áætlanir eru um að matsskýrslan verði send til formlegrar athugunar hjá Skipulagsstofnun í janúar 2022 og 4 vikum síðar muni stofnunin gefa álit sitt um fyrirhugaða framkvæmd.

Tafla 8. Tímaáætlun matsvinnu, með fyrirvara um breytingar.

Tímaáætlun matsvinnu	
Drög að tillögu að matsáætlun kynnt	Júní – júlí 2020
Tillaga að matsáætlun lögð fram til ákvörðunar hjá Skipulagsstofnun	Október 2020
Vinnsla frummatsskýrslu í samræmi við matsáætlun	Nóvember 2020-ágúst 2021
Frummatsskýrsla send formlega til athugunar Skipulagsstofnunar	September 2021
Frestur almennings til athugasemda	Nóvember 2021
Matsskýrsla til Skipulagsstofnunar	Janúar 2022
Álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu	Febrúar 2022

6.2. SAMRÁÐ

Meðan á matsvinnu stendur verður leitað til leyfisveitenda, annarra umsagnaraðila og almennings sem eru m.a:

- Múlabing Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
- Landeigendur Samráðsaðili
- Landgræðslan Umsagnaraðili og samráðsaðili
- Skógræktin Umsagnaraðili og samráðsaðili
- Minjastofnun Íslands Umsagnaraðili og mögulegur leyfisveitandi
- Umhverfisstofnun Umsagnaraðili og samráðsaðili
- Náttúrufræðistofnun Íslands Umsagnaraðili og samráðsaðili
- Fiskistofa Umsagnaraðili og leyfisveitandi
- Heilbrigðiseftirlit Austurlands Umsagnaraðili og leyfisveitandi
- Veitustofnanir Samráðsaðili

6.3. ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN

Í júní og júlí 2020 voru drög að matsáætlun kynnt almenningi með auglýsingu í Dagskránni á Austurlandi og á heimasíðu Vegagerðarinnar <http://www.vegagerdin.is>.

Veittur var 3ja vikna frestur til að skila inn athugasemdum varðandi drög að tillögu að matsáætlun. Þeim sem þess óskuðu var veittur lengri frestur. Athugasemdir bárust frá 5 aðilum.

1	Brynhildur Vilhjálmstöttir
2	Miðhús og Steinholt
3	Pröstur Jónsson
4	Björn Ármann Ólafsson
5	Samgöngufélagið

Athugasemdirnar snúa helst að legu nýs vegar og því til hvaða aðgerða þurfi að grípa til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar.

Eftirfarandi eru þær athugasemdir sem bárust og svör Vegagerðarinnar við þeim.

6.3.1. Brynhildur Vilhjálmstöttir

Brynhildur Vilhjálmstöttir, bréf dags. 22. júní 2020, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Norðurleið – áhrif á land undirritaðrar

Drög að svokallaðri Norðurleið fer í gegnum land undirritaðrar. Landið er vaxið greniskóg sem plantað var fyrir um tveimur áratugum. Í miðju landinu er hvammur sem nefndur er Mylluhvammur og rennur þar Uppsalaá og myndar gangbergsfoss sem nefnist Myllufoss. Í áratugi hafa heimamenn komið á góðviðrisdögum og baðað sig í hylnum undir Myllufossi og setið í sólbaði við bakkann. Drög að vegleiðinni færi þvert yfir fossinn sem væri mikill missir fyrir svæðið og ljóst er að margir yrðu verulega ósáttir við þá aðgerð.

Undirrituð hefur komið sér upp sumarbústað á miðju landinu sem er mikið nýtt yfir sumartímann. Ljóst er að vegleiðin myndi að óbreyttu verða þess valdandi að færa þyrfti bústaðinn.

Þá hefur síðustu fimm ár verið fjárfest verulegum upphæðum í að búa til sleppitjörn fyrir lax sem legið hefur til hliðar við Myllufoss og sótt vatn úr hylnum. Myllufosshylurinn var talinn besti staðurinn fyrir verkefnið af öllum ám sem renna í Lagarfljóti. Verkefni er á vegum veiðifélagsins og Landsvirkjunar. Vel hefur gengið að koma upp hrygningarstöðvum í hylnum en vegleiðin myndi væntanlega hafa mikil áhrif þar á.

Norðurleið – almennt

Til viðbótar því sem fram kemur að ofan vill undirrituð ennfremur lýsa furðu sinni á tillögu að „Norðurleið“. Í henni felst að leggja á nýjan veg sem byrjar langt inn með Eyvindarárdal, þvera Eyvindarána, fara í gegnum friðað birkiskóglendið austan við ána, yfir land undirritaðrar og Myllufoss, yfir Eyvindarártúnin, þvera Eyvindarána að nýju og að lokum fara yfir vatnsverndarsvæði á Egilsstaðartúninu áður en vegurinn tengist Hringveginum á nesinu.

Eflaust er tillagan sett fram sem lausn á tilteknu vandamáli sem Vegagerðinni er ætlað að sjá um, s.s. að auka umferðaröryggi. Ókostir leiðarinnar eru hins vegar svo stórkostlegir að það sætir furðu að tillagan hafi litið dagsins ljós. Má hér nefna nokkur atriði um ókosti þessarar leiðar:

- 1) **Fer yfir verndarsvæði náttúruminja.** Tillagan fer í gegnum verndarsvæði með miðlungs verndargildi (Miðhúsa og Dalhúsaskóg) auk þess sem hún virðist einnig fara inn á svæði með hæsta verndargildi (Dalhúsahóla). Í tillögu að verndaráætlun sem lögð var fram 2008 segir um markmið friðlýsingarinnar „Að vernda afar mikilvægt búsvæði fyrir margar sjaldgæfar fléttutegundir og nokkrar tegundir háplantna. Um er að ræða náttúrulegan, lítt snortinn og hávaxinn birkiskóg þar sem gróðurfar er mjög fjölbreytt og einnig kletta við Lagarfljót þar sem óvenju margar fléttutegundir vaxa á litlu svæði. Með vernd tegunda og

búsvæða þeirra er stuðlað að því að tryggja viðhald líffræðilegrar fjölbreytni svæðanna, sbr. 2010 markmið Sameinuðu þjóðanna um líffræðilega fjölbreytni og evrópsku áætlunina um plöntuvernd 2008–2014.“

- 2) **Fer yfir vatnsverndarsvæði.** Vegurinn fer inn á vatnsverndarsvæði Vatnsveitu Egilsstaða og Fella sem er á Egilsstaðatúnunum (Nessvæði), n.t.t. fer hún inn á svokallað Grannsvæði en um það segir í reglugerð „Vegalagnir, áburðarnotkun og önnur starfsemi innan svæðisins skal vera undir ströngu eftirliti.“
- 3) **Verulegt útlitslýti og skerðing útivistarsvæðis.** Til viðbótar því að stórskemma svæðið í kringum Eyvindarárgilin þá má nefna að Eyvindarár túnin hafa ávallt verið mikil prýði og útsýni til norðurs yfir túnin er mjög fallegt. Einkum á það við um þá byggð sem risið hefur á síðustu árum í Norðurtúnunum. Ljóst er að vegurinn yrði verulegt lýti á því útsýni. Það sama má segja um áhrif til vesturs yfir Egilsstaðatúnin (Nessvæði). Yrði tillagan að veruleika yrðu umferðarpungir vegir allt í kring um kaupstaðinn.
- 4) **Aukinn kostnaður.** Framkvæmdirnar eru mun umfangsmeiri en aðrar sem lagðar eru til og fela m.a. í sér tvennar brýr yfir Eyvindarána. Auðveldlega væri hægt að spara við að velja aðra leiðir sem auk þess myndu þýða minna rask fyrir bæjarfélagið.
- 5) **Aukin vegalengd.** Tillagan gerir ráð fyrir töluvert lengri leið inn í kaupstaðinn en aðrar tillögur þar sem farið er í kringum bæinn.
- 6) **Myllufossi fórnað.** Eins og fyrr segir væri mikill missir fyrir svæðið ef Myllufossi yrði fórnað fyrir vegstæði.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Brynhildar

Vegagerðin mun nýta athugasemdir Brynhildar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Vegagerðin hefur aflað upplýsinga hjá Fljótsdalhéraði og HEF, Hitaveitu Egilsstaða og Fella, um stöðu vatnsverndar við Egilsstaðaflugvöll. Fram kom að vatnsverndin er úrelt, hún var felld niður við breytingu á aðalskipulagi Fljótsdalhéraðs 2017.

6.3.2. Miðhús og Steinholt

Björgvin Steinar Friðriksson og Katrín Högnadóttir – Steinholti, Edda Kristín Björnsdóttir og Hlynur Halldórsson – Miðhúsum, Fjölur Björn Hlynsson og Linda Therese Fransson - Miðhúsum, bréf dags. 12. júlí 2020, gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Inngangur:

Drög að tillögu að matsáætlun sem Vegagerðin hefur lagt fram til kynningar, innihalda veglínur nefndar Norður, Mið, og Suðurleið. Norðurleið sker land og takmarkar notkun bújarðanna Miðhúsa og Steinholtis, og snúa athugasemdir okkar hér fyrst og fremst að þeim kosti. Veglínan sem slík liggur einungis að hluta á landi þessara jarða, en að öllu leyti innan hinnar fornu landnámsjarðar Eyvindarár sem síðan hefur skipst niður í minni jarðir og skika. Við skiptum athugasemdum okkar eftir eðli þeirra, en þær snúa jafnt að sérhagsmunum landeigenda, þeirra sem hafa búsetu sinnar vegna, mesta yfirsýn yfir samfélagsleg afnot og loks sem almennra íbúa og þjóðfélagsþegna.

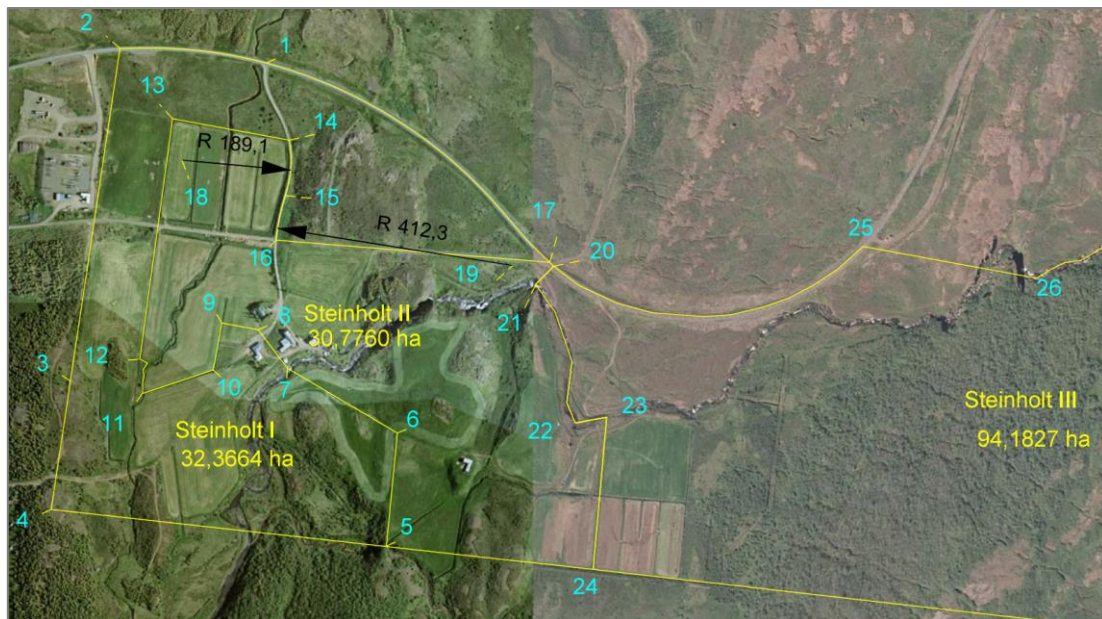
Hagsmunir landeigenda:

Sem hagsmunaaðilar teljum við veglagninguna afar íþyngjandi, og til þess fallna að skerða möguleika okkar til fullnýtingu okkar jarða. Á báðum þessum jörðum er nú þegar að finna ýmis ummerki eftir misgamlar veglagningar á Seyðisfjörð.

Á Miðhúsum hefur verið stunduð skógrækt frá árinu 1991, og var jörðin sú fyrsta sem undirritaði skógræktarsamning við Héraðsskóga. Var þetta gert samhliða búháttabreytingum þar sem eigendur fóru einnig út í ferðaþjónustu. Hugmyndir um veglínuna „Norðurleiðar“ gera ráð fyrir að

hluti þess skógar sem þegar hefur verið plantað hefur verið verði ruddur, bæði við spennivirki Landsnets, og einnig á öðrum stað í tengslum nýja tengingu við núverandi brú á Eyvindará. Hvað varðar ferðapjónustu, þá kemur fram í drögnum að fjarlægð frá 3 sumarhúsum BHM á jörðinni er einungis 180 metrar og 230 metrar í eitt til viðbótar. Gera má ráð fyrir að sá umferðarpungi sem áætlaður er hafi bæði í för með sér skerta hljóðvist og aukinn átroðning. Þá sker veglínar land jarðarinnar í sundur á þremur stöðum, og má ætla að veglagningin rýri verðmæti landsins til muna.

Í Steinholti hefur landi jarðarinnar nýverið verið skipt upp í þrjár minni einingar og lendir veglínar öll á landi eins eignarhlutans sem er í heildina 32,3 ha, sjá Steinholt I á mynd hér að neðan. Þar er því um hlutfallslega stóra skerðingu að ræða og setur áform ábúenda að miklu leyti úr skorðum.



Mynd 26. Skipting lands á heimalandi Steinholtts (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).

Ræktað land er nýtt vegna búskapar og tómstunda, hey og kornrækt. Steinholt er ekki með samning við Skógræktina en þar hefur þó verið stunduð blönduð trjátækt. Gera má ráð fyrir að veglína og helgunarsvæðið hennar yfirtaki með öllu kornræktarsvæði sem er fyrir miðju á mynd 27.



Mynd 27. Fyrirhugað vegstæði í ræktuðu landi Steinholtts 1, séð til suðurs (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).

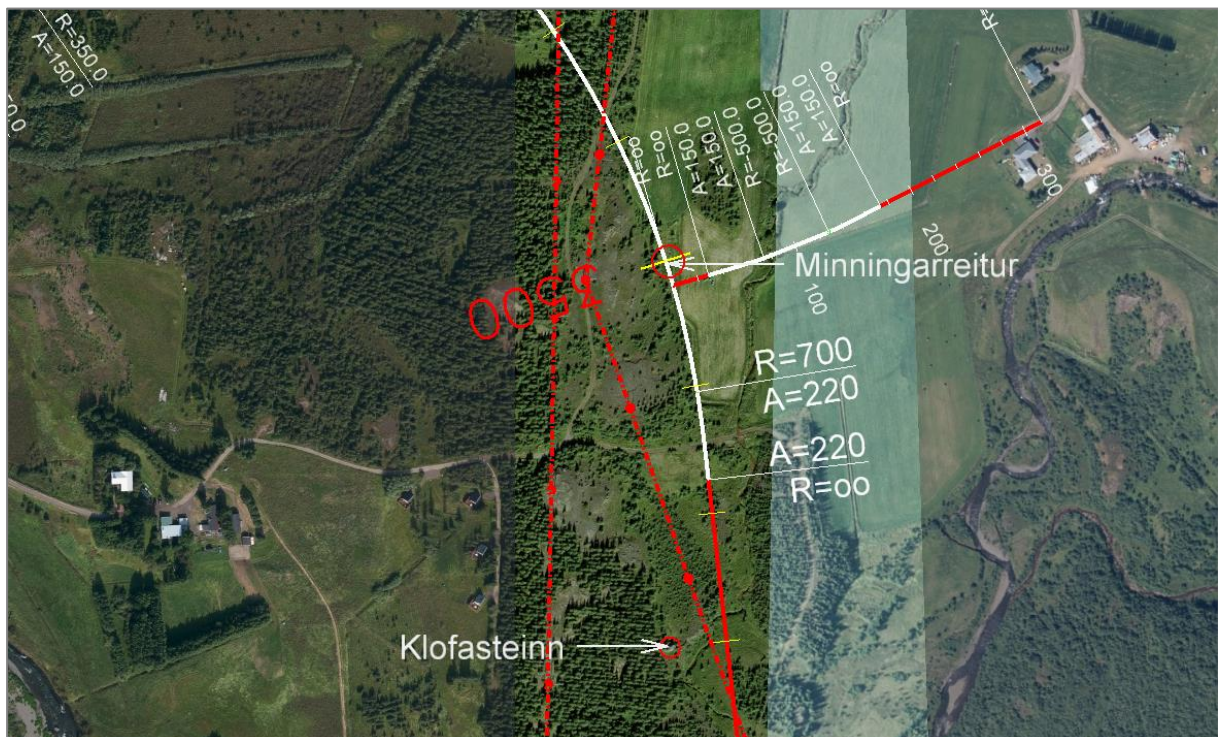
Í Steinholti má einnig gera ráð fyrir mun meira ónæði í formi hljóð- og sjónmengunar auk þess sem veglínan sker land sundur og rýrir verðmæti líkt og á Miðhúsum. Einungis 300 metrar skilja veglínu frá íbúðarhúsum í Steinholti.



Mynd 28. Horft af fyrirhuguðu vegstæði að íbúðarhúsum í Steinholti, séð til austurs (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).

Í landi Steinhólts þar sem fyrirhuguð veglína er staðsett er minningarreitur um hjónin Guðnýju Sigurveigu Jónsdóttur og Sigurð Steindórsson. Þau hjónin bjuggu fyrst á Dalhúsum 1913, þá á Finnstöðum en lengst af á Miðhúsum eða árin 1926- 1951.

Steinholt er byggt út úr Miðhúsum og Eyvindará, Anna Björg Sigurðardóttir, dóttir Sigurðar og Guðnýjar, byggði húsakost og ræktaði landið upp ásamt eiginmanni Ingvari Friðrikssyni. Eins og gefur að skilja hefur svæðið allt frá Dalhúsum að Eyvindará tilfinningarlegt gildi og væri mikil eftirsjá í landinu undir vegstæði fyrir þjóðveg.



Mynd 29. Staðsetning minningarreits og Klofasteins (mynd: Mannvit 2020, loftmynd Loftmyndir ehf.).



Mynd 30. Fyrirhugað vegstæði liggur mjög þétt við minningarreitinn (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).

Síðasta haust var gerður samningur milli landeigenda beggja jarða við Landsnet h.f. um lagningu 166 kv jarðstrengs Eskifjarðarlínu um áætlað vegstæði og hefjast framkvæmdir við lagningu hans í haust, og er bygging spennahúss í gangi í spennivirki Landsnets, auk þess sem framkvæmdir eru í gangi við verkefnið á Eskifirði og Norðfirði. Samhliða var gerður samningur um ruðning skógar undir Hryggstekkslínu, og fór um það samkvæmt 19. grein, nýsamþykktu skógræktarlaga, nr. 33 frá 2019 [sjá kafla 2.6.]. Hluti þess lands sem ætlaður var undir mótvægisáðgerðir vegna þessa, fellur undir hugmyndir um veglínu Norðurleiðar, og verði skógi rutt úr vegstæðum má gera ráð fyrir að slíkum áðgerðum verði einnig að finna stað.



Mynd 31. Mynd sýnir fyrirhugað vegstæði í landi Steinhólts, Steinhóltslækur, Eskifjarðarlína og Hryggstekkslína t.v. (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).

Eins og áður hefur komið fram hafa báðar jarðir í gegnum tíðina orðið fyrir skerðingum af hálfu ýmissa opinberra aðila og er Vegagerðin ekki ein um það. Grundvallarhugmyndina um svokallað „salami slicing“ sem Skipulagsstofnun notar í útgáfu sinni „leiðbeiningar um mat á

umhverfisáhrifum framkvæmda“ og var útgefið í desember 2005, má yfirfæra á ágang hinna ýmsu opinberu stofnana á ákveðnar jarðir og jarðarluta. Allir vilja einungis leið fyrir sinn veg, sinn ljósleiðara, sína raflínu, sinn jarðstreng og svo framvegis, og svo breyta leiðinni eftir nokkur ár. Á einhverjum tímapunkti er kannski rétt að spyrja sig hvort nú sé hið opinbera að beita „salami slicing“ á eignarréttinn sem varinn er af 72. gr stjórnarskrárinnar og hvort rétt sé að skoða meðalhóf í því sambandi.

Hagsmunir samfélags og náttúru:

Sem ábúendur berum við virðingu fyrir hinu mikla, að mestu ósnortna skóglendi sem að jörðunum liggur, og bendum á að svæðið er á náttúruminjasrá. Eins og kemur fram í drögum að tillögu um matsáætlun, þá liggur veglína Norðurleiðar um viðkvæmt svæði og verður að telja umfjöllum skýrsluhöfundu um verndargildi náttúru svæðisins góða og bendum við á kafla 2.5 í heild sinni. Það er okkar skoðun að vernda beri austurhluta svæðisins í lengstu lög enda ágætlega varinn af náttúrunnar hendi af Eyvindarárgili.



Mynd 32. Tjörn í jökulöldum í veglínu Norðurleiðar (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).

Það er líka rétt að koma með ábendingu um veður og snjóþyngsli sem svo sannarlega eiga við um þetta vegstæði, enda eru fyrstu ritaðar heimildir um jörðina Miðhús frásögn í annálum, af prestri sem varð innlyksa vegna snjóþyngsla á Miðhúsum á leið sinni frá Dalhúsum í Vallanes á 15. öld. Öflugasta 3 sek. vindhviða sem mæld er á Íslandi, er mæld á Gagnheiðarhnjúk 16. janúar 1995, í veðri sem gjarnan er kennt við snjóflóðin í Súðavík, 74.5 m/sek. Austan og sunnanáttir eru mjög hvarpar, enda stendur þá vindur beint út Eyvindarárdal eða af Fjarðar/Gagnheiði.

Á Fljótsdalshéraði er útivistarsvæði í Selskógi með manngerðu, skipulögðu og að hluta til upplýstu göngustígakerfi. Sem ábúendur verðum við vör við umferð fólks sem er að sækja í hið ósnortna, hvort heldur sem er gangandi, hjólandi eða ríðandi. Margir víðra hunda, og íþróttafélög á borð við Ungmennafélagið Þrist, sumarfrístund og fleiri hafa verið dugleg að fara með börn og unglíngja inn í „náttúruna“. Hestamennska er vinsæl og hafa verið í boði ferðir hjá hestaleigum gegnum tíðina. Svæðið er aðgengilegt, um leið og það er það ekki. Þá eru Taglarétt og Klofasteinn ánningarstaðir á göngudegi Grunnskólans og hafa verið um áraraðir. Klofasteinn er álfasteinn sem frá náttúrunnar hendi er þrúbrotinn og geta börn gengið í gegnum bjargið, og komið út á mismunandi stöðum. Þessi steinn lendir nánast í veglínunni, og um hann og gildi hans mætti fjalla sérstaklega.



Mynd 33. Klofasteinn, Eskifjarðarlína og fyrirhugað vegstæði Norðurleiðar í baksýn (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).



Myndir 34. Inngangarnir 3 í Klofastein (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).

Við virkjun Jökulsár á Dal við Kárahnjúka var vatni hennar veitt í Lagarfljót, með þeim afleiðingum að rýni minnkaði til muna í Lagarfljóti. Minnkandi ljóstillífun hafði neikvæð áhrif á staðbundna stofna, bæði í Lagarfljóti og hliðarám þess. Undanfarin ár hafa staðið yfir tilraunir á möguleikum til mótvægisáðgerða á vegum Veiðifélags Lagarfljóts og hafa þær verið kostaðar af Landsvirkjun. Tilraunirnar felast í því að sleppa merktum gönguseiðum lax, sem ræktaður er af laxastofni neðan Lagarfoss, í Uppsala. Hugmyndin er að rannsaka með vísindalegum hætti möguleika á því að koma upp laxastofni í hliðarám Lagarfljóts til mótvægis við skert lífsskilyrði staðbundinna stofna bleikju og urriða. Útbúin hefur verið seiðasleppitjörn við Myllufoss í Uppsala, og verður ekki séð annað en að hún lendi nákvæmlega í veglínunni. Fyrstu niðurstöður lofa góðu og von er á framvinduskýrslu verkefnisins í haust. Á síðasta ári var svo einnig gerð tilraun til sleppingar beint í árnar, minni merktum seiðum, bæði í Miðhúsá og Eyvindará. Gildi Miðhúsáar og Steinholtslæks er talsvert í tengslum við gönguseiðasleppingar, því sleppitjörnum er erfitt að koma við á öðrum stöðum sökum dýptar Eyvindaárgils, alveg inn að Dalhúsum. Í skýrslu Hákonar Aðalsteinssonar „Um Fiskræktarskilyrði á Héraði“ er unnin var fyrir Veiðifélag Fljótsdalshéraðs og gefin út af Orkustofnun 1980, **kemur fram að stærstu mögulegu uppeldis og hrygningarsvæði lax séu á svokölluðum flötum, skammt fyrir ofan gangamunnann. Hafa verður þetta í huga við mat á umverfisáhrifum, sem og umgengni við ána á**

framkvæmdatíma, við haugsetningu efnis og nýtingu þess til framtíðar, hvaða leið sem verður valin [feitletrun Vegagerðarinnar].



Mynd 35. Sleppitjörn við Myllufoss í Uppsalaá (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).



Mynd 36. Laxhrygnu úr verkefninu sleppt í Myllufoss í eftir tveggja ára dvöl í sjó, Jóhannes Sturlaugsson hjá Laxfiskum (mynd: bréf landeigenda 12. júlí 2020).

Sjónarhorn hins almenna borgara.

Það er okkar mat að Norðurleið sé sísti kosturinn af þeim sem kynntir eru, bæði útfrá hagsmunum okkar sem landeigenda, náttúrunnar og hins almenna borgara og íbúa svæðisins.

Verði Norðurleið valin þá er líklegt að stór hluti umferðar sem um veginn fer beygi inná núverandi Eyvindarárbrú og skeri þannig Selbrekkuhverfi og útvistarsvæði í Selskógi enn frekar frá. Ástand þarna er slæmt fyrir, bæði gangbrautartengingar og nálægð við leikskóla. Verði umferð frá Seyðisfirði hinsvegar veitt á Suðurleið, þá mun einungis vera umferð um Eiða og Hjaltastaðapínghár auk Borgarfjarðar að ræða. Þetta atriði eitt og sér er næg ástæða til þess taka upplýsta ákvörðun um að leggja af hugmyndina um Norðurleið. Að auki má svo benda á að þeir sem ekki beygja inná núverandi Eyvindarárbrú, aka um framtíðar byggingarland Egilsstaða og allt eins víst að Hringvegurinn verði fljótlega aftur kominn inn í byggð. Þá er líka rétt að benda á að ef um stórt mengunarslys yrði að ræða inn við núverandi vatnsverndarsvæði skammt ofan við gangamunnann Héraðsmegin, þá er í tilfalli Norðurleiðarinnar búið að veita umferð yfir vatnsverndarsvæðið á Egilsstaðanesi

Fram kemur í drögum að tillögu að matsáætlun, að vegalagning er lengst í tilfalli Norðurleiðar og tæknilega flókin, og án efa er hún dýrust líka með allar sínar brýr og hólka, auk þess sem hún liggur að stærstum hluta mitt inn í ósnortnum verndarsvæðum. Að auki er hún líkleg, eins áður hefur komið fram, til að hafa óæskileg, jafnvel lamandi áhrif, á mótvægisáðgerðir vegna annarra framkvæmda.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdir Miðhúsa og Steinhólts

Vegagerðin mun nýta ofangreindar upplýsingar og athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en bendir á eftirfarandi:

- Klofasteinn er í um 40 m fjarlægð frá miðlínu **Norðurleiðar**.
- Þar sem **Norðurleið** liggur yfir seiðasleppitjörnina við Myllufoss í Uppsalaá, fylgir hún þeirri veglínu sem birt er í Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008-2028.
- Vegagerðin hefur aflað upplýsinga hjá Fljótsdalshéraði og HEF, Hitaveitu Egilsstaða og Fella, um stöðu vatnsverndar við Egilsstaðaflugvöll. Fram kom að vatnsverndin er úrett. Hún var felld niður við breytingar á aðalskipulagi sveitarfélagsins 2017.
- Í kafla 5.1.8. hefur verið bætt við að upplýsingar um landnotkun á jörðunum Miðhúsum og Steinholti komi fram í þessum kafla.
- Í kafla 5.1.3. hefur verið bætt við að upplýsingar um lífríki straumvatna komi fram í þessum kafla.

6.3.3. Þröstur Jónsson

Þröstur Jónsson, bréf dags. 13. júlí 2020, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Athugasemdir mínar varða fyrst og fremst leiðarval vegar frá gagnamuna Héraðsmegin.

En fyrst smá leiðréttingar við villur í skýrslunni:

Í kafla 2.4. er villa þar sem Kollstaðagerði er talinn til landeigenda á Norðurleið. Það er ekki rétt. Kollstaðagerði liggur sunnan Egilsstaða II og kemur framkvæmdum á Norðurleið ekkert við...en gæti átt að vera tiltekið við svonefnda Suðurleið.

Í sama kafla er líka villa varðandi vatnsból. Umrætt vatnsból við Melshorn. Þetta vatnsból er ekki lengur í notkun. Vatn fyrir Egilsstaði er nú tekið úr nýju vatnsbóli á Fagradal. Þetta gamla vatnsból við Melshorn hefur því engin áhrif á svo nefnda Norðurleið.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdir Þrastar Jónssonar

Vegagerðin hefur rýnt betur upplýsingar um landamerki í landamerkjaskrá. Jörðin Kollstaðagerði nær yfir Egilsstaðaháls og inn á Eyvindarárdal (sjá mynd 9). Þar liggur **Norðurleið** um jörðina Kollstaðagerði.

Aflað hefur verið upplýsinga hjá Hitaveitu Egilsstaða og Fella um vatnsból á Fljótsdalshéraði. Kafla 2.4. og 5.1.5. í tillögu að matsáætlun hefur verið breytt í samræmi við þær upplýsingar.

Formlegar athugasemdir:

1. Miðleið Háls Fagradalsbraut

Eitt af markmiðum framkvæmdarinnar (Fjarðarheiðargöng og vegir tengdir þeim) er *”Bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi.”*

Það má vera ljóst að sambúð íbúa þéttbýliskjarnans Egilsstaða við þessa leið er engan vegin ásættanleg, sökum:

- 1.1. Leiðin klýfur þéttbýliskjarnann í tvennt með aukinni þungaumferð þegar umferð frá/til Seyðisfirði bætist við umferð á Hringvegi, niður/upp Selbrekku og Fagradalsbraut. Óvinsældir þess að Hringvegurinn klýfur þéttbýlið í dag eru ærnar, t.a.m. vegna þess að skólakrakkar búsettir sunnan Fagradalsbrautar þurfa að fara yfir Fagradalsbraut sem er oft með þungri umferð og þungaflutningum, þar að auki í brekku sem gerir allar aðstæður við gangbrautir erfiðari og hættulegri.

Einnig er hávaðamengun og truflun af þessari umferð mikil í þéttbýli þar sem ein megin lífsgæði íbúanna eru rósemd og friður.

- 1.2. Líklegt er að íbúar í Selbrekkuhverfi muni mótmæla þessari leið hávært ef hún verður fyrir valinu. Hávaðamengun af Hringveginum þar sem hann fer fram hjá Selbrekkuhverfinu er þegar ærin og mun versna til muna ef Seyðisfjarðarumferð bætist þar við. Einkum er þetta slæmt í ljósi þess að þungaflutningar til og frá Seyðisfirði eru miklir (og munu aukast) vegna hafnarinnar þar og starfsemi ferjunnar Norröna. Hringvegurinn liggur um bratta brekku (Selbrekku) fram hjá þessu hverfi. Flutningabifreiðar sem um hana fara mynda mikinn hávaða þegar þær leggjast á mótorbremsurnar á leið inn í bæinn og niðurgírunnar og hás snúningshraða á leiðinni út úr bænum.

Þá óttast Selbrekkubúar að fasteignaverð muni lækka í hverfinu ef þessi leið verður valin og eignir þar verði erfiðari í sölu en ella.

Ég vænti að undirskriftasöfnun muni verða gegn Miðleiðinni í Selbrekkuhverfi og jafnvel í Hæðarhverfi líka við Fagradalsbraut.

Það er mjög ólíklegt að friður muni ríkja um Miðleiðina meðal íbúa og Vegagerðin má vænta sterkra viðbragða frá íbúum verði reynt að halda þessari leið til streitu.

- 1.3. Langtíma framtíðarsýn. Tilkoma Fjarðarheiðarganga mun verða mikil bylting í nýju sameinuðu sveitarfélagi; Múlaping, þar sem vaxandi alþjóðaflugvöllur á Egilsstöðum verður tengdur einni bestu höfn á landinu (Seyðisfjörður) Mikilvægi þess að tengja flugvöllinn höfninni með sem allra greiðustu samgöngum mun aukast í árána rás eftir því sem þetta nýja sveitarfélag vex og dafnar sem mótvægi við SV-horn landsins.

Miðleiðin mun orsaka að þessi tenging flugvallar við höfnina þarf að fara í gegnum þéttbýliskjarnann Egilsstaði, með tilheyrandi gangbrautatöfum, hraðatakörkunum, hljóðmengun, samfélagstruflunum og slyshættu gangandi vegfaraenda.

- 1.4. Þá skal að lokum nefnt að Miðleiðin mun orsaka að nýr vegur í Hálsenda fer mjög nálægt lítt þekktu náttúruvætti í Eyvindará, sem er foss og fagrir katlar í ánni þar sem hún fer fyrir Hálsendann í skógarumgjörð. Auk þess er þar eitt besta aðalbláberjasvæði á landinu.

Nálægð vegar við þetta náttúruvætti myndi raska því mjög. Ég bið því Vegagerðina að athuga gaumgæfilega þennan stað og jafnvel mæta á staðinn í sumar og skoða þetta einstaka náttúruvætti í og við ána, svo það megi ljóst vera hvað er í húfi.

2. Suðurleið

Þessi leið hefur nokkra áberandi ókosti auk áhyggna að hún sé yfirskin fyrir Miðleiðinni, sem yrði ofan á með loforði um að Suðurleið yrði opnuð síðar....sem yrði svo kannski aldrei.

- 2.1. Hugsað til langs tíma þá má ætla að íbúabyggð á Egilsstöðum muni leita fremur til suðurs en norðurs. Ástæður þessa eru einkum tvær.

Í fyrsta lagi er náttúrufar og jafnvel veðurfar ákjósanlegra og "hlýlegra" suður eftir en norður eftir.

Í öðru lagi munu umsvif á Egilsstaðaflugvelli aukast í framtíðinni, og það er alþekkt staðreynd að fólk vill ekki búa í nálægð við slíka starfsemi (dæmi Amager í Kaupmannahöfn).

Byggð norður eftir er nokkurn vegin samsíða flugvellinum og starfsemi hans því mjög áberandi í öllu byggingalandi þar.

Að þessu gefnu er því ljóst að Suðurleiðin, sem nú er áætluð rétt fyrir sunnan núverandi Suðursvæði íbúðabyggðar, mundi kljúfa áframhaldandi íbúðabyggð þar í tvennt.

Þjóðvegur í gegnum miðja íbúðabyggð þykir almennt ekki aðlaðandi fyrir íbúana.

- 2.2. Lengir leiðina milli flugvallar og hafnar á Seyðisfirði með tilheyrandi ókostum sem lýst er hér að ofan varðandi Miðleið (1.3).

Auk þess mundi þetta setja núverandi Egilsstaðavegamót inn í þessa leið með tilheyrandi auknu álagi á þessi þegar erfiðu gatnamót.

Hringtorg á Egilsstaðavegamótum myndi að vissu leyti bæta þetta vandamál, en eftir stendur að þessi leið myndar ekki jafn beina tengingu milli flugvallar og hafnar og Norðurleiðin myndi gera.

- 2.3. Þessi leið spillir Egilsstaðaskógi og frjósömu ræktarlandi þar.

- 2.4. Sama athugasemd og 1.4 hér að ofan.

- 2.5. Að lokum athugasemd við það að í *"Fjarðarheiðargöng - Drög að tillögu að matsáætlun"* er ekki gert ráð fyrir að Miðleið í gegnum Selbrekku og Fagradalsbraut verði lokað.

Hins vegar er gert ráð fyrir að þeirri leið verði lokað í tilfellinu "Norðurleið". Ég velti fyrir mér röksemdinni að loka þessari leið aðeins ef Norðurleið er valin en ekki ef Suðurleið er valin.

Þá vantar líka í skýrsluna lýsingu á því hvaða takmarkanir verða á þessari "aukaleið" ef Suðurleið verður valin. Verða þungaflutningar bannaðir um "auka-leiðina"? Verða settar hraðahindranir á "aukaleiðina"?, osfrv.

3. Norðurleið

Eins og vænta má af ofangreindum athugasemdum þá er höfundur þeirra mjög hallur undir Norðurleiðina af eftirfarandi ástæðum:

- 3.1. Þungaflutninga og umferð á Hringvegi fer alfarið utan þéttbýlisins á Egilsstöðum, sem mun gera þéttbýlið vinalegra og friðsamara, ákjósanlegra til að laða að nýja íbúa.

- 3.2. Bein og greiðfær tenging alþjóðaflugvallarins á Egilsstöðum og Seyðisfjarðarhafnar, sem verður að teljast mög mikilvægt fyrir framtíðar atvinnuuppbyggingu á svæðinu. Enda segir í skýrslunni:

"Vegakerfið og flugvöllurinn á Egilsstöðum eru burðarásar samgangna á Fljótsdalshéraði og traustar aðveitur eru þýðingarmiklar forsendur búsetu" [kafla 3.2.].

- 3.3. Í dag klýfur núverandi Seyðisfjarðarvegur/Úthéraðsvegur íbúðarbyggð í tvennt inn að "Eiðagatnamótum". Ef Norðurleiðin yrði valin fer Úthéraðsvegur um nýja brú við Melshorn og myndi þá ekki lengur kljúfa íbúðabyggð. Þá mætti jafnvel viðurkenna þau stóru mistök sem núverandi brú yfir Eyvindará er, forljót í fallegu umhverfi og einfaldlega fjarlægja hana.

- 3.4. Leiðin fer fjær og truflar minna náttúruvættið sem er lýst í 1.4 og 2.4 hér að ofan.

- 3.5. Opnar á framtíðarmöguleika á Lagarflótsbrú út við Finnsstaði eða jafnvel norðar, með núverandi brú sem áframhaldandi innanbæjarbrú.

Þessi umræða er að opnast, ekki síst vegna þess að það er að verða ljóst að ný brú rétt innan við núverandi brú er í þrengingum við íbúðabyggð, flugvöll og afar verðmætt ræktarland á Egilsstaðanesi, auk þess að spilla sívinsælli gönguleið/útivistarsvæði inn með Egilsstaðanesi á austurbakka Lagarins.

- 3.6. Eins og kemur fram í 2.1 eru sterkar líkur á að það verði fremur iðnaðar- og önnur atvinnustarfsemi sem muni byggjast til norðurs fremur en íbúðabyggð. Nálægð við Þjóðveg og tengingu við flugvöll og höfn eru því mjög jákvæð með Norðurleiðinni.

- 3.7. Í skýrslunni er rætt um ókost þessarar leiðar v. nálægðar við raflínu (Eskifjarðarlínu). Í því sambandi skal bent á að Landsnet hyggur á að setja þessa línu í jörð fyrr en síðar. Það mætti því ná verulegum samlegðaráhrifum með Norðurleiðinni þar sem jarðstrengurinn gæti verið lagður í "vegkantinn" um leið og vegagerðin fer fram. Það er því eiginlega kostur fremur en ókostur að línan skuli liggja nærri Norðurleiðinni.
- 3.8. Aðgengi að Miðhúsaskógi og Dalhúsaskógi mun batna og opna möguleika á sumarhúsabyggð í miklu kjörlendi fyrir slíka byggð sem snýr á móti suðri og suð-vestri.
- 3.9. Falleg leið og hlýleg aðkoma inn í Egilsstaðabæ fremur en Miðleið og Suðurleið sem báðar koma að Egilsstaðabæ við verkstæði og/eða iðnaðarsvæði.

Athugasemdir við Norðurleið eins og henni er lýst í "Fjarðarheiðargöng - Drög að tillögu að matsáætlun".

- 3.10. Gæti verið betri kostur að láta þessa leið fara niður á afleggjara Flugvallar við Melshorn, eftir gömlum vegi sem þar liggur í dag yfir þvert **fyrirverandi** vatnsverndarsvæði?
Slík breyting mundi tengja betur flugvöll og höfn (Seyðisfjarðarhöfn) og fækka vegamótum á "Egilsstaðanesvegi" um ein.
- 3.11. Frá Eyvindarárvegumótum niður að nýrri neðri Eyvindarárbrú er sveigur að Eyvindará og þar með núverandi íbúðarbyggð sem endar sunnan ár (Túnahverfi)
Mætti "spegla" þessum sveig til norðurs og þar með eyða tiltölulega krappri beygju að brúnni sem og færa umferðina fjær íbúðabyggðinni?
- 3.12. Í "Fjarðarheiðargöng - Drög að tillögu að matsáætlun" er rætt um vegatæknilega örðugleika við gerð Eyvindarárvegamóta vegna bratta í landinu. Kemur til greina að færa þessi vegamót neðar í landið, þar sem flatt er?!?!?
- 3.13. Í "Fjarðarheiðargöng - Drög að tillögu að matsáætlun" er ekkert fjallað um þann kost að bráðabirgðavegurinn og bráðabirgðabrúin yfir Eyvindará sem þarf að gera vegna gangaframkvæmdanna þarf ekki að vera "bráðabirgða" ef Norðurleiðin væri valinn.
Heldur myndi þessi "bráðabirgða" vegur/brú verða "varanlegur" vegur/brú og myndi því spara nokkurn kostnað við þessa annars sennilega dýrustu leið.

Að lokum skal komið á framfæri almennri athugasemd við val á gangamunna Héraðsmegin.

Ef rétt er skilið var sú ákvörðun að hafa munnann í Dalhúsum fremur en ofan Steinhólts tekin í samráði við Bæjarstjórn Fljótsdalshérað eingöngu. Skýtur það nokkuð skökku við í ljósi þess að til stendur að sameina sveitarfélögin Fljótsdalshérað, Borgarfjörð Eystra, Seyðisfjörð og Djúpavog í eitt sveitarfélag; Múlaþing. Ef ekki hefði til komið COVID-19 hefði sameiningu verið lokið áður en þessi ákvörðun var tekin. Eðlilegra hefði verið að sveitastjórn Múlaþings hefði komið sameinuð að þessari ákvörðun sem er ekkert einkamál Fljótsdalshéraðs.

Mér er ljóst að munninn ofan Steinhólts myndi auka kostnað við framkvæmdina um sem svarar 300 m í jarðgöngum mínus minni vegagerð.

En hér skal komið að þeirri athugasemd að í skýrslunni kemur fram að hvaða leið sem verður valin frá gangamunna við Dalhús, verður farið um náttúruvætti.

Vænta má að slíkt verði uppspretta þrætu og deilna líkt og við svo nefndan Brekkuskógsveg á Barðaströnd [mögulega er verið að vísa til Vestfjarðavegar um Teigsskóg í Reykhólahreppi].

Gangamunni ofan Steinhólts hefði forðað slíku og aðeins einn kostur um veg frá munnanum, þ.e. niður á Melshorn rétt eins og Norðurleiðin liggur frá Dalhúsum.

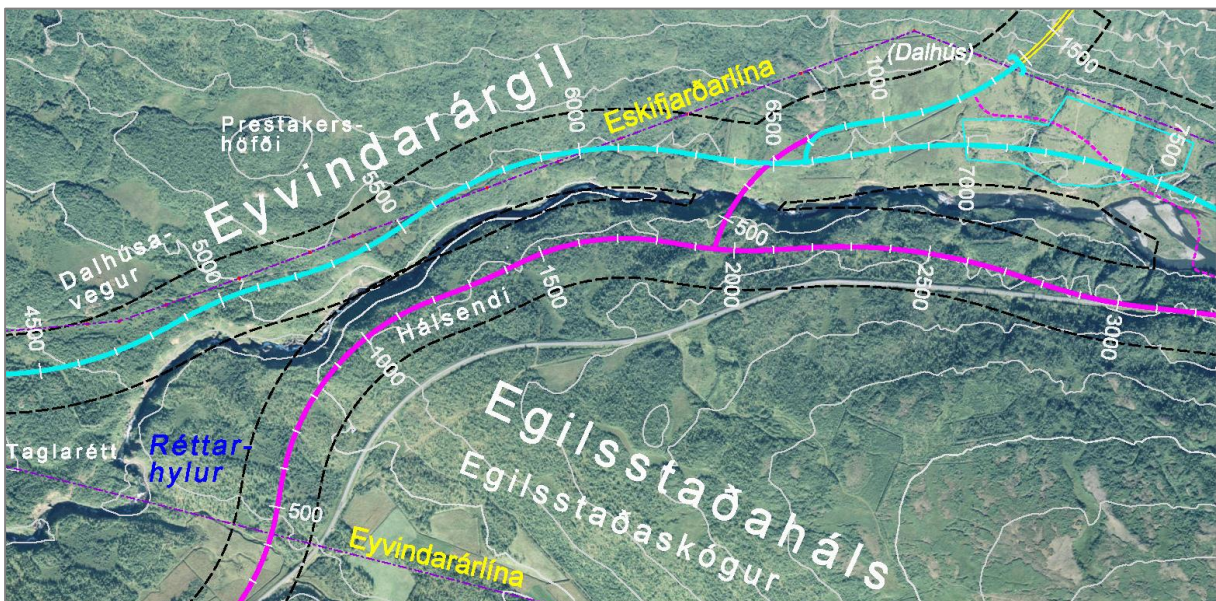
Þakka hér með fyrir að fá tækifæri til að koma að þessum athugasemdum, ef það mætti verða til að besta lausn verði fyrir valinu.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Prastar Jónssonar

Vegagerðin mun nýta ofangreindar upplýsingar og athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

1. Miðleið Háls Fagradalsbraut

- 1.1. Gert er ráð fyrir að með **Miðleið** yrði lítil breyting á umferð um Fagradalsbraut neðan Seyðisfjarðarvegur en fjallað verður um mögulegar umferðaröryggisaðgerðir á Fagradalsbraut vegna **Miðleiðar** og hefur því verið bætt við kafla 2.2.
- 1.4. Við staðsetningu nýs vegar er miðað við að hann raski hvergi ánum nema þar sem þær verða þveraðar. Það á einnig við þar sem **Miðleið** liggur um Hálsenda. Miðað var við að miðlína vegar yrði hvergi nær gilbarminum en 50 m (mynd 37).



Mynd 37. Miðleið/Suðurleið (bleik) og Norðurleið (blá) við Eyvindarargil (loftmynd: Loftmyndir ehf).

Miðlína **Miðleiðar/Suðurleiðar** yrði í um 50 m fjarlægð frá gilinu í stöð 900, en miðlína **Norðurleiðar** yrði í um 50 m fjarlægð frá því í stöð 4900. Á mynd 37 sést að rannsóknarsvæði mats á umhverfisáhrifum (svört brotalína), sem nær a.m.k. 100 m til beggja handa út frá miðlínu vegar, nær yfir allt gilið. Áhrif veglína á umhverfispætti Eyvindarargils verða metin, eins og kynnt er í kafla 5.1.

2. Suðurleið

- 2.5. Ástæða þess að miðað er við að loka veginum um Egilsstaðaháls verði Hringvegur lagður um **Norðurleið** eru erfiðar vetraraðstæður á hálsinum, en þeim er lýst í kafla 2.2.1. Þar segir: „Vegna bratta og slæmrar vetrarfærðar á núverandi Hringvegi um Egilsstaðaháls og Hálsbrekku er fyrirhugað að breyta legu Hringvegarins og færa hann nær Eyvindará.“

Við færslu Hringvegarins myndi Vegagerðin ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á núverandi vegi og því er miðað við að hann yrði aflagður.

Yrði nýr Hringvegur lagður eftir **Suðurleið** yrði tenging við núverandi Fagradalsbraut fast við þéttbýlið og því engin ástæða til að loka henni. Einnig verður hún tenging að Borgarfjarðarvegi.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um umferðaröryggi, sjá kafla 2.2.2. Gert er ráð fyrir að með **Suðurleið** yrði lítil breyting á umferð um Fagradalsbraut neðan Seyðis-

fjarðarvegur en fjallað verður um mögulegar umferðaröryggisaðgerðir á Fagradalsbraut vegna **Suðurleiðar** og hefur því verið bætt við kafla 2.2.

3. Norðurleið

- 3.10. Við breytingu á **Norðurleið** þar sem hún myndi fara niður á afleggjara flugvallar við Melshorn, eftir gömlum vegi sem þar liggur, yrði túnum Egilsstaðabýlisins skipt upp. Sú leið er ekki á skipulagi og óvíst að áhugi sé hjá sveitarfélaginu á að skoða hana. Vegagerðin mun ekki meta umhverfisáhrif hennar nema sveitarfélagið óski eftir því.
- 3.11. **Norðurleið** er staðsett þannig að hún hafi sem minnst áhrif á landslagið þar sem hún liggur um jörðina Eyvindará. Breyting á **Norðurleið**, með því að sveigja til norðurs milli stöðva 2000 og 3000 í stað þess að sveigja til suðurs, myndi auka áhrif framkvæmdarinnar á landslag verulega, vegna meiri skeringa og fyllinga í vegarstæðinu.
- 3.12. Vegamót **Norðurleiðar** og Borgarfjarðarvegur eru staðsett þar sem **Norðurleiðin** liggur um flatlendi. Þau þyrfti að færa niður fyrir Myllufoss til að uppfylla skilyrði um halla á vegamótum. Það kemur því ekki til greina.
- 3.13. Í frummatsskýrslu mun koma fram áætlaður kostnaður vegna framkvæmdarinnar. Kostnaður við lagningu og rif bráðabirgðavegar/bráðabirgðabrúar á Eyvindará vegna **Miðleiðar og Suðurleiðar** verður innifalinn í kostnaðartölum.

Vegagerðin hafði samráð við Fljótsdalshérað um þær veglínur sem lagðar eru fram við mat á umhverfisáhrifum Seyðisfjarðarganga. Að vel athuguðu máli telur Vegagerðin að tekin hafi verið upplýst ákvörðun um staðsetningu gangamunnans við Dalhús. Ef Múlaping fer fram á að málið verði tekið upp að nýju, verður það gert.

6.3.4. Björn Ármann Ólafsson

Björn Ármann Ólafsson, bréf dags. 15. júlí 2020, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Ég vil gera nokkrar athugasemdir vegna draga að tillögu að matsáætlun vegna Fjarðarheiðarganga. **Fyrst ætla ég að taka undir allar athugasemdir þær sem Þröstur Jónsson sendi inn.** En bendi á eftirfarandi til viðbótar:

1. **Seyðisfjarðarhöfn og skipin Mykines og Akranes:** Skipin Mykines og Akranes í eigu Smyrilline, sem landa að öllu jöfnu í Þorlákshöfn hafa Seyðisfjörð sem varahöfn. Seyðisfjörður er eina höfnin sem hefur aðstöðu til að afgangi þessi skip fyrir utan Þorlákshöfn. Úr skipinu kemur mikið magn treilervagna sem verða dregnir eftir þjóðvegum landsins mest suður. Ljóst er að þegar Öxi verður komin í gagnið munu þeir flutningar fara um Öxi gegnum Egilsstaði eða norður í land. Á leið suður er Axarleið styst og hagkvæmust.
2. **Norræna fraktflutningar:** Með Norrænu kemur mikið af frakt allt árið sem fer bæði norður og suður. Einnig er mikið flutt út af fiski með Norrænu sem kemur víða af landinu. Þessir flutningar munu fara stystu leið og þá norður yfir fjöll eða suður yfir Öxi, nema það sem á að fara í Fjarðarbyggð. Flutningar með fjörðum eru mjög erfiðir að vetri vegna storma á annesjum, skriðu- og snjóflóðum.
3. **Jarðgöng um Mjóafjörð til Norðfjarðar:** Í ný samþykktu fimm ára samgönguáætlun 2020 – 2024, er reiknað með að jarðgöng frá Seyðisfirði til Norðfjarðar um Mjóafjörð verði grafin strax eftir Fjarðarheiðargöngum. Það þýðir að nánast öll vetrar umferð milli Héraðs og Fjarðarbyggðar munu fara um þau göng og samgöngur um Fagradal því smám saman fjara út.

Það sem nefnt er hér að ofan í lið 1-3 styður að svokölluð Norðurleið frá gangamunna við Dalhús verði farin, þá ekki síst vegna þess að það mun hafa minnst áhrif á byggð á Egilsstöðum, sem hvorki Miðleið né Suðurleið munu gera.

Þéttbýlið Egilsstaðir: Í þessum drögum að tillögu að matsáætlun er alls ekki næjanlega reiknað með áhrifum þessara framkvæmda á stærsta þéttbýlisbyggðalag austanlands Egilsstaði, sem er í örum vexti. Það hvernig þjóðvegir verða lagðir um þéttbýlið hefur gríðarleg áhrif á framtíðar þróun byggðarlagsins. Af þessum orsökum er nauðsynlegt að sérstakur kafli verði tileinkaður Egilsstöðum í matsáætluninni, áhrifum framkvæmdanna til frambúðar og viðhorf íbúa.

Umhverfismat á Suðurleið og Miðleið – friðun náttúru: Þegar friðun (verndun) var sett á Miðhúsaskóg stóð einnig til að setja friðun á landið sunnan við Eyvindará, en var ekki gert vegna háværra mótmæla landeigenda. Landið sem Miðleið og Suðurleið fara um er í eigu nokkurra einkaaðila. Á svæðinu eru sjaldgæfar plöntutegundir, landnámsskógur og hin sjaldgæfa íslenska trjátegund blæösp. Þarna eru mýrar og tjarnir sem eru mikilvægar fyrir sjaldgæfar fuglategundir sem vert er að gæta að. Ólíklegt er að samkomulag um vegaframkvæmdir fái um það svæði í náinni framtíð.

Hvað varðar Norðurleiðina þá er sú leið ekki með þessum tjörnum og mýrarsundum, og er í eigu sveitarfélagsins að mestu leyti sem er væntanlega auðveldari vettvangur að semja á.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Björns Ármanns Ólafssonar

Vegagerðin mun nýta ofangreindar upplýsingar og athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Þéttbýlið Egilsstaðir

Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á samfélag verður reynt að meta áhrif þeirra leiða sem lagðar verða fram. Fyrirhugað er að byggja það mat á rannsóknum sem þegar hafa verið gerðar og kynntar eru í kafla 5.1.7.

Umhverfismat á Suðurleið og Miðleið – friðun náttúru

Sérfræðingar Náttúrustofu Austurlands hafa verið fengnir til að meta áhrif framkvæmdarinnar á náttúrufer og verndarsvæði. Metin verða og borin saman áhrif þeirra leiða sem lagðar verða fram í frummatsskýrslu sjá kafla 5.1.

6.3.5. Samgöngufélagið

Samgöngufélagið, tölvupóstur dags. 27. júlí 2020, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

I.

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

Markmið framkvæmdarinnar er að:

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

Í 1. gr. laga nr. 106/2000 um um mat á umhverfisáhrifum, með síðari breytingum (sjá [hér](#)) er markmiði laganna lýst sem hér segir:

I. kafli. Markmið, gildissvið og skilgreiningar.

■ 1. gr. Markmið.

Markmið laga þessara er:

Vegagerðin

- a. að tryggja að áður en leyfi er veitt fyrir framkvæmd, sem kann vegna staðsetningar, starfsemi sem henni fylgir, eðlis eða umfangs að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, hafi farið fram mat á umhverfisáhrifum viðkomandi framkvæmdar,
- b. að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar,
- c. að stuðla að samvinnu þeirra aðila sem hafa hagsmuna að gæta eða láta sig málið varða vegna framkvæmda sem falla undir ákvæði laga þessara,
- d. að kynna fyrir almenningi umhverfisáhrif framkvæmda sem falla undir ákvæði laga þessara og mótvægisáðgerðir vegna þeirra og gefa almenningi kost á að koma að athugasemdum og upplýsingum áður en álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar liggur fyrir.

Þótt sjálfsagt falli ekki nema sumt af því sem hér er sagt á eftir beint undir ofangreind lagaákvæði þykir ekki hjá því komist að koma þeim efasemdum sem lýst er á framfæri ef það mætti verða til að hugað yrði betur að einhverjum atriðum varðandi undirbúning að gerð matsáætlunar fyrir göng þá leið sem um ræðir og forsendum fyrir þeim áformum að ráðast í gerð þeirra yfirleitt. Tekið skal fram hér að eindregið er mælt með að sem allra fyrst verði ráðist í að rjúfa vetrareinangur Seyðisfjarðar en sú leið sem áformuð er einfaldlega ekki talin sú heppilegasta.

Ekki er að finna mikið af gögnum til að styðjast við um hvað að baki liggur þessari fyrirhuguðu gangagerð. T.d. telst einkennilegt að ekki skuli til nein umferðarkönnun á Fjarðarheiði þar sem finna mætti helstu upplýsingar um upphafs- og áfangastaði vegfarenda, tilefni ferðar o.s.frv. Þótt slík könnun sé samkvæmt því sem fram kemur áformuð. Þau gögn og upplýsingar sem stuðst er við í þessari umsögn og tekist hefur að finna eru með hlekk á viðkomandi heimild á netinu auk þess sem Samgöngufélagið hefur aflað einhverra gagna sem einnig er vísað til á vef þess á netinu.

Það skal tekið fram að ekki er annað að sjá en að vel hafi verið vandað til gerðar þeirra draga að tillögu að matsáætlun sem hér eru til umfjöllunar og mikinn og vel fram settan fróðleik, a.m.k. fyrir leikmenn, þar að finna.

Einnig ber að nefna að það sem hér er sett fram er mest almenns eðlis en byggir ekki á neinni sérfræðiþekkingu.

II.

Þegar ráðast á í gerð samgöngumannvirkis sem mjög gróft áætlað er að kunni að kosta um 35.000 milljónir króna verður að gera kröfu um ítarlegar athuganir á öllum hliðum þeirrar framkvæmdar áður en stofnað er til meiri kostnaðar en nauðsynlegt er. Hér er um að ræða veggöng sem verða þau langlengstu á Íslandi, og er þó af nokkru að taka í þeim efnun, eða 13,4 km, og ef marka má upplýsingar á vefnum www.Wikipedia.com, tíundu lengstu veggöng veraldar, sjá [hér](#). Þá er væntanlega um að ræða kostnaðarsamasta einstaka vegmannvirki á Íslandi. Er hætt við að ekki verði ráðist í gerð annarra vegganga héraðs meðan unnið verður að gerð Fjarðarheiðarganga eða næstu sjö til níu ár nema hugsanlega göng undir Reynisfjall og göng undir Hvalfjörð sem áformað er að verði svonefnd samvinnuverkefni ríkis og einkaaðila, sbr. lög nr. 80/2020 um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, sjá [hér](#).

Hér er um að ræða gríðarlega fjárfestingu sem hefur mikla óbeina þýðingu fyrir flesta landsmenn og því brýnt að kynna og koma á framfæri opinberlega hvað um ræðir og fá fram umræður og skoðanaskipti um þessi áform, forsendur þeirra og aðra möguleika í stöðunni, en talsvert virðist hafa skort á það. Ekki síst virðist það eiga við á Austurlandi sjálfu.

Það er mat þess sem þetta ritar að samhliða rannsóknum á svæði Fjarðarheiðarganga hefði verið rétt að ráðast samhliða í ítarlegar rannsóknir á aðstæðum til gangagerðar milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð og helst einnig milli Mjófjarðar og Héraðs. Verður að

segjast að það er einkennilegt fyrirkomulag sem er viðhaft að Alþingi samþykki með fjárveitingum í samgönguáætlun að ráðist skuli í gerð Fjarðarheiðarganga og síðan í beinu framhaldi ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar án þess að matsáætlun liggi fyrir um öll göng með öllum þeim upplýsingum sem þar ætti að vera að finna og byggja mætti á ígrundaðar ákvarðanir. Raunar er fjármögnun þessarar framkvæmdar langt frá því að vera tryggð og því óvíst hvað verður og þá sérstaklega hvort samþykkt verður að ráðast í gerð þeirra ganga sem um ræðir í einni samfellu. Er valt á það að treysta og raunar hæpið að ganga út frá því. Meira um það hér á eftir.

Sú heimild sem nú er væntanlega mest horft til, þegar metnar eru hagfelldar leiðir til að tryggja öruggar heilsárssamgöngur milli Seyðisfjarðar og annarra hluta landsins, er skýrsla sem unnin var fyrir og gefin út af samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu og birt á vef ráðuneytisins í júní 2019 ásamt fylgiskjölum og nefnist:

„Seyðisfjarðargöng - Valkostir og áhrif“ (sjá [hér](#)).

Í skýrslunni kemur fram (bls. 2) að verkefni hópsins sem vann skýrsluna hafi verið að:

- Fara yfir skýrslu Vegagerðarinnar um samgöng og tillögur hennar (vísað er til skýrslu nefndar frá 1993: Jarðgöng á Austurlandi).
- Skoða hugmyndir um göng undir Fjarðarheiði til samanburðar.
- Vega og meta mögulegar samgöngubætur fyrir Seyðisfjörð með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífs á Seyðisfirði og Austurlandi í heild.
- Kanna möguleika á samstarfsfjármögnun og veggjaldi fyrir þá kosti sem eru til skoðunar.

Þá segir (bls. 2):

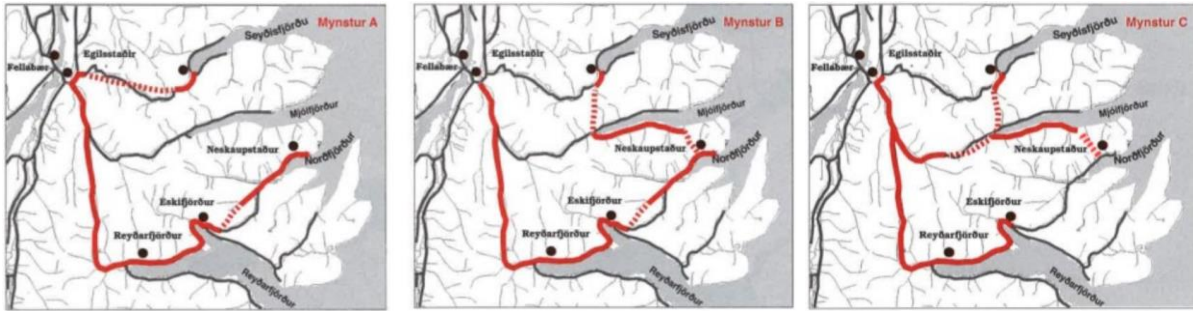
Markmið verkefnisins er að undirbúa ákvörðun um samgöngubót sem best er til þess fallin að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu. Vetrareinangrun Seyðisfjarðar hefur verið erfið og mikil umræða mörg undanfarin ár á nauðsyn þess að rjúfa hana. Alþingi hefur með samþykkt samgönguáætlunar þegar markað þá stefnu að Fjarðarheiðargöng verði næstu göng eftir að lokið verður við Dýrafjarðargöng.

Enn fremur segir (bls. 3):

Verkefni hópsins samkvæmt verkefnisáætlun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins voru rakin í kafla 1 og sérstaklega tekið fram að hópurinn skyldi skila vel rökstuddri tillögu um hvernig hagkvæmast er að rjúfa einangrun Seyðisfjarðar sem um leið mun styrkja samfélagið á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Í 3. kafla skýrslunnar, sem nefnist „ÚTTEKT Á VIÐFANGSEFNI / Valkostir í leiðavali“ segir (bls. 3 o.áfr.)

Í skýrslunni „Jarðgöng á Austurlandi – nefndarálit“ frá 1993, voru lögð fram þrjú samgöngumynstur með mismunandi valkostum í leiðavali (sjá Mynd 38). Mynstur A var eins og þáverandi vegakerfi að öðru leyti en því að vegir um Fjarðarheiði og Oddsskarð liggja í jarðgöngum. Í mynstri B var lögð áhersla á sjávarsíðuna og því göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð, önnur þaðan í Norðfjörð og þau þriðju síðan undir Oddsskarð til Eskifjarðar. Mynstur C tengdi síðan saman Seyðisfjörð og Neskaupstað með tvennum göngum til Mjóafjarðar og síðan reiknað með tengingu þaðan til Héraðs með göngum undir Mjóafjarðarheiði. Nefndin sem vann að skýrslunni lagði til að mynstur C yrði valið.



Mynd 38. Þrjú samgöngumynstur sem skoðuð voru árið 1993 (mynd: bréf Samgöngufélagsins 27. júlí 2020).

Í kringum 2005 var ákveðið að hefja rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar milli Eskifjarðar og Norðfjarðar og nokkrum árum síðar ákveðið að ráðast í framkvæmdir. Gerð jarðganganna hófst síðan á árinu 2013 og voru göngin opnuð fyrir umferð haustið 2017. Þar með var vetrareinangrun Neskaupstaðar rofin en eldri Oddsskarðsgöng voru í yfir 600 metra hæð yfir sjó og fjallvegurinn oft erfiður vegna snjóa. **Með tilkomu þessara jarðganga má segja að tillögur nefndarinnar frá 1993 hafi verið lagðar til hliðar þar eð göng milli Eskifjarðar og Norðfjarðar voru ekki hluti af mynstri C sem nefndin lagði til** (feitletrun undirritað). Eftir stendur þá mynstur A með göngum undir Fjarðarheiði og Oddsskarð þar sem seinna verkinu er þegar lokið og mynstur B þar sem einu verki af þremur er lokið en eftir stendur jarðgangagerð milli Norðfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar.

Verkefnishópurinn telur ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þyrfti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs. Hins vegar hefur verið skoðað að fylgja hluta af mynstri C, þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan undir Mjóafjarðarheiði til Héraðs (feitletrun og undirstrikun undirritaðs). Sá kostur gefur þann möguleika að opna á sama tíma eða síðar milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar og tengja þannig þéttbýlisstaðina við sjávarsíðuna. Þessi valkostur er borinn saman við göng undir Fjarðarheiði, þ.e. við mynstur A í skýrslunni.

Þá segir í beinu framhaldi:

Hópurinn fjallar hér eftir um fjóra kosti til samanburðar við að leysa vetrareinangrun Seyðisfjarðar:

- **Valkostur 1** Jarðgöng undir Fjarðarheiði.
- **Valkostur 2** Jarðgöng undir Fjarðarheiði ásamt göngum til Mjóafjarðar og göngum þaðan til Norðfjarðar.
- **Valkostur 3** Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, önnur undir Mjóafjarðarheiði milli Mjóafjarðar og Héraðs og þau þriðju milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar.
- **Valkostur 4** Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og önnur milli Mjóafjarðar og Héraðs.

Hér virðist án efnislegra raka sem heitið getur gengið fram hjá þeim kosti sem margt bendir til að sé sá álitlegasti sem í boði er a.m.k. sem fyrsti kostur og þegar hagsmunir heildarinnar eru metnir, en þar er um að ræða áðurnefnd tvönn veggöng sem gerð yrðu samtímis milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Sýnist e.t.v. mætti huga betur að þessu í matsáætlun.

Verður í því sem hér fer á eftir fjallað nánar um þetta og fleiri tengd atriði auk þess sem vísað er á umsögn Samgöngufélagsins, dags. 3. febrúar 2020 ([hér](#)), við drög að fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024 (sjá [hér](#)) og drög að samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 (sjá [hér](#)), sem samþykktar voru á Alþingi 29. júní sl.

III.

Lýsing á veginum milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar yfir Fjarðarheiði í þeim drögum að matsáætlun sem hér er til umfjöllunar (bls 3) er sem hér segir:

2.2. Núverandi samgöngur – Núverandi vegur

Seyðisfjarðarvegur (93) sem er skilgreindur sem stofnvegur í vegakerfi landsins er 27,3 km langur og allur lagður bundnu slitlagi. Hann liggur af Norðfjarðarvegi um þéttbýlið á Egilsstöðum og um brú á Eyvindará. Um 0,8 km norðan árinna eru vegamót Borgarfjarðarvegur (94) og Seyðisfjarðarvegur. Borgarfjarðarvegur er í beinu framhaldi af Seyðisfjarðarvegi en 90° beygja á Seyðisfjarðarvegi. Seyðisfjarðarvegur liggur svo um Fjarðarheiði og niður að ferjubryggjunni á Seyðisfirði. Hann endar við Hánefsstaðaveg á móts við Brekkuveg.

Fjarðarheiði er hæsti fjallvegur (620 m.h.y.s.) á landinu sem tengir saman byggðarlög, og eftir því snjóþungur. Vegna snjóþyngsla og veðuraðstæðna fullnægir vegurinn alls ekki kröfum sem gera þarf til vegar sem tengir saman nálæg byggðarlög **auk þess sem brattar brekkur beggja vegna heiðarinnar eru oft verulegur farartálmi fyrir flutningabíla og fólksbíla sem koma með Norrænu frá Evrópu, ekki síst yfir veturinn, ef þeir eru illa búnir**, (feitletrun undirritaðs) en þetta er oft mesta eða jafnvel eina hindrunin sem þeir mæta í allri ferð sinni til Íslands.

Vegarkafllinn flokkast sem stofnvegur og því er veghelgunarsvæði hans 60 m breitt og nær 30 m til hvorrar handar. Samkvæmt Vegaskrá Vegagerðarinnar er hann af vegtegund C₃ sem er 8,0 m breiður vegur en hann uppfyllir ekki þau skilyrði og er um 7 m breiður. Í brekkum beggja vegna Fjarðarheiðar eru margar krappar beygjur og þar af 2 hárnálabeygjur að vestanverðu og 2 að austanverðu. Langhalli er merktur 10% á skiltum, bæði í efstu brekkunni Héraðsmegin og Efri- og Neðri- Staf Seyðisfjarðarmegin. Breidd öryggissvæðis er ekki skilgreint og vegurinn uppfyllir engan veginn öryggiskröfur Vegagerðarinnar.

Fram kemur í drögum að matsáætlun (bls. 4) að núverandi vegur yfir Fjarðarheiði leggist af sem þjóðvegur nema kaflinn upp að skíðaskála í Stafdal Seyðisfjarðarmegin. Þó segir á bls. 18 að „Að loknum framkvæmdum yrði núverandi vegi Seyðisfjarðarmegin að skíðasvæðinu í Stafdal haldið í þjóðvegatölu. Honum yrði haldið opnum að vetrarlagi þegar veður leyfði. Að sumarlagi yrði hann nýttur sem ferðamannaleið.“

Geta má þess hér að fram kemur í svari Vegagerðarinnar, dags. 4. mars 2020 (sjá [hér](#)), við fyrirspurn Samgöngufélagsins, dags. 19. febrúar 2020 (sjá [hér](#)), að kostnaður við viðhald og þjónustu við veginn sé um 100 m.kr. ár hvert.

Fróðlegt er að sjá þann dagafjölda sem vegurinn um Fjarðarheiði hefur verið lokaður heilan dag eða hluta úr degi vegna vetrarófærðar síðustu fimm ár og mælt með að það komi fram í þeirri matsáætlun sem hér er til umfjöllunar, en fjöldi daga er sem hér segir:

Fjöldi daga sem lokað var á Fjarðarheiði	Heill dagur	Hluti úr degi	Lengst tímabil sem samfellt var opið um Fjarðarheiði	Fjöldi daga
2015	2	50	3. mars – 20. des.	
2016	0	34		
2017	1	25		
2018	0	29		
2019	1	27		
2020 - til 1. Júlí	5	19		

Samkvæmt þessu var vegurinn fær að hluta úr degi eða allan daginn alla daga ársins tvö ár, tvö ár var hann lokaður heilan dag einn dag allt árið og eitt ár tvo daga. Veturinn 2020 var hann lokaður allan daginn fimm daga, en mikil ótíð og óvenjustæmt veður var um allt land þá daga og víða ófært um allt land sólarhring eða meira í einu.

Minnt skal á hér að það er almennt mat flestra sérfræðinga, hérlendis og erlendis, að loft- og sjávarhiti fari umtalsvert hækkandi næstu ár og áratugi af völdum svokallaðra gróðurhúsadrifna og það þótt gripið verði til sérstakra ráðstafana og ætti þeim dögum sem snjór og vetrarfærð trufla samgöngur samkvæmt því að fækka sem því nemur. Raunar hefur þegar farið lítið eitt hlýnandi hérlendis síðustu ár.

Sjá má fjölda ökutækja sem fóru um Fjarðarheiði dag hvern árin 2015 til og með árinu 2019 á vef Vegagerðarinnar (sjá [hér](#)): Var umferð ökutækja sem hér segir:

	Allt árið - ÁDU	Sumarumferð - SDU	Vetrarumferð - VDU
2019	590	1044	263
2018	594	1061	263
2017	557	1004	243
2016	528	951	237
2015	388	691	179

Fróðlegt væri að fá fram upplýsingar um hvort hægt sé að gera einhverjar ráðstafanir til að gera veginn um Fjarðarheiði öruggari og þá hvort búa megi svo um hnúta að hann standist þær öryggiskröfur og staðla sem nú er miðað við og þá horft fram hjá vetraraðstæðum, þótt vissuleg skipti þær máli. Þar með lægi fyrir hvort notast mætti við veginn sem fullbúinn veg sem uppfylli öryggiskröfur þá daga sem snjór og ófærð trufla ekki, en þegar svo háttar til ætti umferðin kost á að fara „Mjóafjarðarleiðina“ þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð. Einnig er spurning hvort lýsing á veginum gæti hjálpað við vissar aðstæður líkt og var á veginum um Óshlið meðan hann var enn í notkun.

Í þeirri skýrslu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins sem vísað er til hér að framan (sjá [hér](#)) er nokkuð fjallað um að tryggja þurfi traust tengsl milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, en eins og áður hefur komið fram telur verkefnishópurinn „ . . . ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þyrfti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs . . .“ Hér er án viðhlítandi rökstuðnings tilgreint að vetrarumferð frá (svo) Seyðisfirði þurfi að fara þá leið sem nefnd er.

Áréttað skal að með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar yrðu 76 km milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða þá daga sem ófært væri um Fjarðarheiði en 68 km eru milli Norðfjarðar og Egilsstaða. **Þarna munar aðeins 8 km** á vegalengd milli Neskaupstaðar og Egilsstaða annars vegar og „vetrarleið“ milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða hins vegar. Lítið er um það að finna að fara þurfi alla þessa vegalengd milli Neskaupstaðar og Egilsstaða, árið um kring, en þó er Neskaupstaður meira en helmingi fjölmennari staður en Seyðisfjörður eða með skráða um 1.500 íbúa meðan skráðir íbúar á Seyðisfirði eru 683. Þess má geta að á Egilsstöðum (að Fellabæ meðtöldum) voru skráðir 2.951 íbúar, á Eskifirði 1.065 íbúar og Reyðarfirði 1.373 íbúar. Allar miðast þessar tölur við upplýsingar Þjóðskrár 1. janúar 2020.

Göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar þessa leið mundu því að öllu leyti rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar þar sem með því að aka þau kæmust jafnt íbúar svæðisins sem farþegar Norrænu flesta daga ársins milli Seyðisfjarðar og Hringvegarins, Seyðisfjarðar og Egilsstaða eða Seyðisfjarðar og annarra staða á Austurlandi eftir því hvert leiðin liggur. Vissulega er um mun

lengri leið að ræða milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða en telja verður annan ávinning fyrir samfélagið allt af göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð muni vega það upp. Vissulega getur leiðin um Fagradal verið ákveðinn farartálmi en tiltölulega sjálfgæft er að sú leið lokist til lengri tíma.

Við göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar styttest leiðin milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar úr 93 km í 30 km, milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar úr 74 km í 27 km og milli Neskaupstaðar og Egilsstaða úr 68 km í um 55 km þótt raunar þurfi að fara styttri leiðina um Fjarðarheiði. Með þessu yrði til eitt atvinnusvæði þar sem aldrei yrði lengra en um 55 km milli þeirra þéttýlisstaða á Miðausturlandi, sem skýrslan fjallar mest um, þegar vetrarfærð hamlar ekki.

Ýmis fleiri rök mætti tína til þessu til stuðnings:

Leið opnast inn í Mjóafjörð og rýfur einangrun íbúa þar, sem eru um 15. Í firðinum eru ýmsir möguleikar í fiskeldi eftir því sem næst verður komist.

Hringtenging býður upp á áhugaverðari og fjölbreyttari akleiðir fyrir jafnt íbúa og ferðamenn. Þá er það ekki sérstaklega áhugavert fyrir þá sem skoða vilja landið og náttúru þess að aka 13,4 km veggöng. Er hætt við að jafnt innlendum og erlendum ferðamönnum sem fara a.m.k. að sumarlagi til og frá Seyðisfirði þyki ekki mikið til koma, sjá þó það sem hér var áður sagt um veginn um Fjarðarheiði eftir gerð gagna, sem og lýsingu á leiðinni í þeim drögum að matsáætlun sem hér er til umfjöllunar.

Tímasparnaður sem hlýst af því að fara milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða um væntanleg göng (samtals um 21 km) frekar en heiðina (27 km) við bestu aðstæður er varla nema um 10 mínútur eða litlu meiri en er um Vaðlaheiðargöng í stað Víkurskarðs sem margir nota þrátt fyrir tilkomu ganganna sem einkum virðist þó vera vegna kostnaðar við notkun þeirra. Með göngum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Héraðs yrði vegalengdin 36 km, sem vissulega er nokkur lenging en með göngum þá leið sparaðist gerð 4 km í veggöngum eða um 10.000 m.kr og rekstrarkostnaður lækkaði sem því næmi. Ekki verður undan því vikist að hafa það í huga.

Nefnt hefur verið að farþegar bílferjunnar Norrænu, sem siglir til og frá landi á Seyðisfirði, þurfi að eiga tryggja leið að ferjunni og frá. Þá sé Seyðisfjarðarhöfn helsti móttökustaður erlendra skemmtiferðaskipa á Austurlandi. Allt eru þetta góð og gild rök. Seyðisfjarðarhöfn er frá náttúrunnar hendi skjólgóð og fjörðurinn djúpur og án skerja. Er þó ekki að sjá að rými sé fyrir nema eitt skip í einu af sömu stærð og ferjan Norræna. Ferjan rúmar allt að 800 ökutæki. Væri gott ef upplýsingar væri að finna um hversu mörg skip geta lagst að bryggju á Seyðisfirði og umsvif á höfninni og hvort telja má að þau aukist eitthvað við tilkomu ganga og þá einnig hvort möguleikar séu á stækkun hafnarinnar eða aukinni notkun. Rétt þykir að taka fram að góð heilsársleið að Seyðisfjarðarhöfn úr öðrum landshlutum sýnist verða sú stysta á Austfjörðum með tilkomu vegarins um Öxi, sem reyndar fer í um og yfir 500 metra hæð þar sem hann er hæstur. Væri æskilegt að fjallað yrði um þetta í matsáætlun. Allar samgöngur og flutningar til og frá Seyðisfjarðarhöfn eiga hins vegar að geta gengið hnökralaust með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar ef Fjarðarheiði er ekki fær.

Þótt kjósendur í Seyðisfjarðarkaupstað hafi kosið að sameinast sveitarfélögunum, Fljótsdalshéraði, Djúpavogshreppi og Borgarfjarðarhreppi hefur það vart verulega þýðingu hvað varðar gerð Fjarðarheiðarganga í stað ganga um Mjóafjörð, a.m.k. þyrfti að koma fram skýr rökstuðningur um það í matsáætlun. Á hinn bóginn ættu göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð að geta stuðlað að sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi, sem ekki er annað vitað en vilji margra standi til að verði.

Ekki er tryggt að fjármagn fáiast eða vilji verði til að ráðast í frekari gangagerð á Austurlandi í beinu framhaldi af gerð Fjarðarheiðarganga og því væri vissara að ráðast áður í gerð ganga sem nýttust mun fleirum eða milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar, sem einnig er ódýrari framkvæmd

enda eitthvað styttri. Minnt skal á að ekki liðu nema fimm ár frá því að ákveðið var að ráðast í gerð Bolungarvíkurganga, sem ekkert höfðu verið rannsökuð fram til þess að þessi ákvörðun var tekin þar til þau voru tilbúin fyrir umferð (sjá [hér](#)). Göng þessa leið ættu því að geta verið tilbúin einhverjum árum fyrir en Seyðisfjarðargöng. Þau verða jafnframt unnin á fjórum stöðum í einu og ættu að vera sem því nemur meira atvinnuskapandi en Fjarðarheiðargöng meðan á gerð þeirra stendur.

Síðan mætti skoða um 4 km styttri göng en Fjarðarheiðargöng til að loka „hringnum“ um Mjóafjörð, þótt þau þýði um 8 km lengri leið en ella væri milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða, sem áður segir en þau væru um 10 þúsund m.kr. ódýrari og munar um minna.

Í drögum að matsáætlun bls. 15 segir að miðað verði við 70 km hraða á klukkustund en neðst á bls 18 segir: „Gert er ráð fyrir að leyfður hámarkshraði í göngunum verði 80 km / klst.“ eru þetta þá einu veggöngin hérlendis þar sem 80 km / klst hraði verður heimilaður. Kallar þetta á sérstakar skýringar eða umfjöllun. Raunar er þess vænst að sem ítarlegust lýsing á göngunum og þeim öruggisbúnaði sem þar verður að finna og öryggisráðstöfunum sem gert er ráð fyrir verði að finna í væntanlegri matsáætlun.

IV.

Í þeim hugmyndum sem unnið er eftir er miðað við að greidd verði veggjöld fyrir afnot ganganna og hætt við að það kunni að hafa hamlandi áhrif á ferðir fólks og ekki sami ávinningur af þeim samgöngubótum sem í göngunum kunni að felst og ella væri ef það vex mörgum í augum að greiða fyrir hverja ferð. Þyrfti helst að liggja fyrir hver fjárhæð veggjalda kynni að verða, en til að hafa upp í þó ekki væri nema einhvern hluta kostnaðar við viðhald ganganna og rekstur er hætt við að fjárhæð þeirra þyrfti að vera veruleg og a.m.k. ekki lægri en í Vaðlaheiðargöngum. Sjá upplýsingar á vefnum www.veggjald.is, varðandi kostnað við ferðir í Vaðlaheiðargöngum.

Raunar er fjármögnun ganganna sérstakur kapituli sem á eftir að gera viðhlítandi grein fyrir en t.d. hugmyndir um að innheimta sérstakt gjald fyrir afnot annarra vegganga hérlendis standast vart skoðun, hvernig sem á er litið. Í þeim hugmyndum sem eru uppi á borðinu er miðað við að allt að helmingur kostnaðar við gerð ganganna verðu greiddur með veggjöldum af umferð sem um þau mun fara svo og umferð sem fer um önnur veggöng á landinu. Sjá um þetta m.a. í ódagsettri frétt á vef samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins [hér](#), þar sem segir: “Gert er ráð fyrir því að framlög af samgönguáætlun standi undir helmingi framkvæmdakostnaðar jarðganga. Þá er stefnt að því að gjaldtaka af umferð í jarðgöngum á Íslandi standi undir hinum helmingi kostnaðar við framkvæmdir en einnig að sú innheimta muni fjármagna rekstur og viðhald ganganna að framkvæmdum loknum.”

Engar útfærslur eru til á þessari hugmynd, svo vitað sé, og miðað við þann fjölda ganga sem nú eru á þjóðvegakerfinu, umferð um þau, ástand margra þeirra, þau fjölförnustu, Hvalfjarðargöng, hafa þegar verið greidd með veggjöldum og í öðrum göngum, Vaðlaheiðargöngum, eru veggjöld innheimt og verða að óbreyttu næstu áratugi verður að segja að þetta er varla raunhæft ef ætlunin er að ná upp í einhvern hluta kostnaðar við gerð eða rekstur þessara miklu ganga. Sjá nánar um þetta í umsögn Samgöngufélagsins við samgönguáætlun, sem vísað er til hér að framan.

V.

Í áður nefndri skýrslu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins segir um afstöðu íbúa Austurlands til þeirra valkosta sem í boði eru séu sem hér segir (með feitletrun undirritaðs):

*Tillaga hópsins er að velja beri valkost 2 við ákvörðun um jarðgangatengingu Seyðisfjarðar enda komi hann best út úr valkostagreiningu. Auk þess sem vilji íbúa á svæðinu liggur eindregið í þá átt. Fyrsti áfangi í framkvæmdinni yrði valkostur 1, göng undir Fjarðarheiði. **Það er mat verkefnishópsins að með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífsins á Seyðisfirði***

og Austurlandi í heild sé vænlegast að fylgja álit Alþingis, Samtaka sveitarfélaga á Austurlandi og þorra íbúa og fulltrúa atvinnulífs og samfélags á svæðinu og rjúfa einangrun Seyðisfjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði sem fyrsta áfanga og styrkja samfélagið á Austurlandi öllu með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar í síðari áfanga. Hópurinn leggur mikla áherslu á að ákvörðun um samgöngubætur með hringtengingu liggja fyrir eins fljótt og auðið er og að ráðist verði í framkvæmdir sem fyrst til að jákvæð áhrif á þróun byggðar og atvinnulífs skili sér ekki of seint. Það er von verkefnishópsins sem hér skilar sinni skýrslu að efni hennar, ályktanir og niðurstöður, muni nýtast stjórnvöldum sem undirbúningur að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng eins og lagt var upp með við skipun hópsins.

Það sem hér segir um það álit þorra íbúa að rjúfa skuli einangrun Seyðisfjarðar í fyrsta áfanga fær ekki stóð í skoðanakönnun sem Gallup vann fyrir Samgöngufélagið í upphafi árs 2020 (sjá [hér](#)) þar sem spurt var:

„Hér fyrir neðan eru þrjár leiðir (jarðgöng) til breytinga á vegsamgöngum á mið-Austurlandi. Vinsamlegast merktu við þann kost sem þú telur vænlegast að ráðist verði í sem fyrsta kost í hringtengingu þéttbýlisstaða svæðisins.“

- Seyðisfjörður-Mjóifjörður og Mjóifjörður-Norðfjörður (lengd ganga 5,5 km + 6,8 km = 12,3 km)
- Seyðisfjörður-Hérað (lengd ganga 13,5 km)
- Seyðisfjörður-Mjóifjörður og Mjóifjörður-Hérað (lengd ganga 5,5 km + 9,0 km = 14,5 km)

Tilviljanakennt var í hvað röð valkostirnir birtust. Stóð könnunin frá 10. janúar til 10. mars 2020 og fengust alls 212 svör.

Í sem stystu málu voru niðurstöður þær að af þeim 93,2% sem tóku afstöðu kusu 42,4% kost 1, 37,9% kost 2 og 19,8% kost 3. Það virðist því fjarri því einhugur í hópi þeirra íbúa Miðausturlands sem gáfu upp afstöðu sína eins og nefnt er í skýrslu KPMG. Mikill meirhluti íbúa Fjarðabyggðar voru á því að fyrst skyldi ráðist í gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð, en á hinn bóginn var mikill meirhluti íbúa Egilsstaða og Seyðisfjarðar á að byrja skyldi á Fjarðarheiðargöngum.

Er hér með lagt til og boðið skuldbindingalaust að þessi skoðanakönnun verði birt eða vísað til hennar eða þess sem þar kemur fram í þeirri matsáætlun sem hér er til umfjöllunar.

Sem áður segir virðist ekki mikil kynning hafa farið fram á þeim kostum sem í boði eru, kostum þeirra og göllum.

Svo er að sjá sem Alþingi hafi ákveðið að ráðast í undirbúning og rannsóknir fyrir Fjarðarheiðargöng á árinu 2011 og þá veitt fjármunum til verkefnisins. Ekki hefur tekist að finna nein sérstök rök fyrir þessari ákvörðun, önnur þá en að vilji Seyðfirðinga hafi staðið til að fá göngin gerð. Væri fróðlegt að vita hvort einhverjir óskráðir samningar hafi komið við sögu þar sem miðað væri við að gegn stuðningi Seyðfirðinga við gerð Fáksrúðsfjarðarganga og Norðfjarðarganga mundu þessi sveitarfélög eða hið sameinaða sveitarfélag Fjarðabyggð styðja gerð Fjarðarheiðarganga. Verður að telja þetta sérstakt rannsóknarefni, sem ástæða væri til að kanna. Verður að segjast að bæjarstjórn Fjarðabyggðar telst vart fara að vilja íbúa sinna en nánast allir íbúar sveitarfélagsins sem afstöðu tóku voru á því að leiðin Norðfjörður Seyðisfjörður um Mjóafjörð væri álitlegust sem fyrsti kostur, sem áður segir.

Fjölmargin fleira mætti tína til en hér rakið varðandi áform um gerð Fjarðarheiðarganga, sem fæst á e.t.v. heima í matsáætlun og má búast við að leitast verði við að koma göngum, upplýsingum og sjónarmiðum varðandi undirbúning að gerð þessara ganga á framfæri sem víðast, en það er því miður mat undirritaðs að ekki hafi verið staðið nógu vel að undirbúningi þess hvernig

vetrereinangrun Seyðisfjarðar skuli rofin þannig að hagsmunir heildarinnar væru hafðir að leiðarljósi.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Samgöngufélagsins

Vegagerðin mun nýta athugasemdir Samgöngufélagsins við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en Vegagerðin vinnur í samræmi við samgönguáætlun.

Þau atriði sem víkja að tillögu að matsáætlun framkvæmdarinnar eru:

1. *Athugasemdir um að birta töflu úr bréfi Samgöngufélagsins um þann dagafjölda sem vegurinn um Fjarðarheiði hefur verið lokaður heilan dag eða hluta úr degi vegna vetrarófærðar síðustu fimm ár.*

Taflan hefur fengið heitið tafla 3 og er birt í kafla 2.2.2.

2. *Óskað er eftir upplýsingum um hversu mörg stór skemmtiferðaskip geti lagst að bryggju á Seyðisfirði og umsvif á höfninni og hvort telja megi að þau aukist eitthvað við tilkomu ganga og þá einnig hvort möguleikar séu á stækkun hafnarinnar eða aukinni notkun.*

Í kafla 5.1.9. kemur nú fram að þessi atriði verði könnuð við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

3. *Þótt kjósendur í Seyðisfjarðarkaupstað hafi kosið að sameinast sveitarfélögunum, Fljótsdalshéraði, Djúpavogshreppi og Borgarfjarðarhreppi hefur það vart verulega þýðingu hvað varðar gerð Fjarðarheiðarganga í stað ganga um Mjóafjörð, a.m.k. þyrfti að koma fram skýr rökstuðningur um það í matsáætlun. Á hinn bóginn ættu göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð að geta stuðlað að sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi, sem ekki er annað vitað en vilji margra standi til að verði.*

Vegagerðin hefur ekki fundið neitt í drögum að matsáætlun um það að sameining Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðarkaupstaðar styrki ákvörðun um Fjarðarheiðargöng umfram göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð. Því hefur tillögunni ekki verið breytt vegna þessarar athugasemdar. Matsáætlunin fjallar eingöngu um þá framkvæmd sem Vegagerðinni hefur verið falið að undirbúa, þ.e. Fjarðarheiðargöng.

4. *Í drögum að matsáætlun bls. 15 segir að miðað verði við 70 km hraða á klukkustund en neðst á bls 18 segir: „Gert er ráð fyrir að leyfður hámarkshraði í göngunum verði 80 km / klst.“ Eru þetta þá einu veggöngin hérlendis þar sem 80 km / klst hraði verður heimilaður. Kallar þetta á sérstakar skýringar eða umfjöllun. Raunar er þess vænst að sem ítarlegust lýsing á göngunum og þeim öruggisbúnaði sem þar verður að finna og öryggisráðstöfunum sem gert er ráð fyrir verði að finna í væntanlegri matsáætlun.*

Ný jarðgöng munu uppfylla þau öryggisskilyrði sem gerð eru til jarðganga á Íslandi, texti í köflum 3.2.1. og 3.4.1. hefur verið lagaður. Göngin verða hönnuð miðað við 80 km/klst. hámarkshraða en leyfður hraði getur verið lægri þótt nú séu áætlanir um að hann verði 80 km/klst. Leyfður hámarkshraði í jarðgöngum er háður umferð og hönnun ganganna.

7. ORÐASKÝRINGAR

ÁDU Meðalársumferð eða meðalfjöldi bíla á dag allt árið.

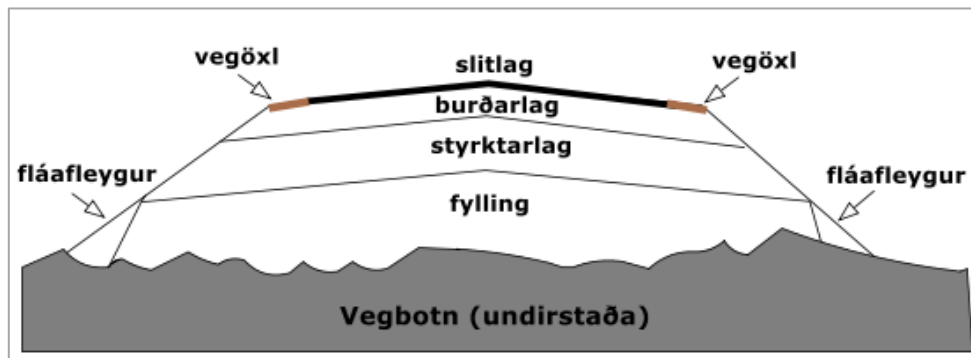
SDU Sumardagsumferð. Meðalfjöldi bíla mánuðina júní - september.

VDU Vetrardagsumferð. Meðalfjöldi bíla mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.

Slysatíðni: Fjöldi óhappa á hverja milljón eigna kílómetra.

Vegur: Í vegalögum nr. 80/2007 er vegur skilgreindur á eftirfarandi hátt. *Vegur:* Akbraut, sem er sá hluti vegar sem er fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð ökutækja, öll önnur mannvirki og vegsvæði sem að staðaldrí eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.

Hefðbundinn vegur skiptist í undirbyggingu og yfirbyggingu. Undirbyggingin er vegbotn og fylling. Yfirbyggingin er gerð úr styrktarlagi, burðarlagi og slitlagi.



Mynd 39. Uppbygging vegar.

Ástæðan fyrir lagskiptingu vega er sú að gera þarf mismunandi kröfur til efnisgæða eftir staðsetningu lags í veginum. Kröfurnar eru mestar efst, þar sem spennur eru stærstar og áraun mest, en minnka samhliða lakkandi spennum og áraun þegar neðar dregur. Einnig þarf að hafa í huga að lag sem er ofan við áætlað frostdýpi sé ónæmt fyrir áhrifum frostþenslu. Í reynd er það þó oftast látið nægja hér á landi utan þéttbýlis að burðarlag og styrktarlag séu úr efni sem er ónæmt fyrir frostháhrifum, þó frostdýpi sé meira en sem nemur þykkt þessara laga. Í þéttbýli er hinsvegar algengt að byggja götur úr frostfríu efni niður fyrir frostdýpi. Slitlag myndar slétt yfirborð sem þarf meðal annars að hafa gott slitþol og veðrunarþol.

Fylling: Neðsti hluti vegar er fylling. Hún er gerð úr þeim efnum sem fyrir eru í vegstæðinu eða næsta nágrenni þess og/eða úr efni sem flutt er að úr námum. Efni sem nota á í fyllingu á að flokka í frost- og burðarþolsflokka samkvæmt norskum reglum og eru þeir ráðandi um þykktir þeirra laga sem koma ofan á. Fyllingin jafnar vegbotninn og undirbyggingin fær þannig rétta hæð áður en yfirbyggingin er sett á. Fyllingin má vera með brattari fláa en styrktarlag og burðarlag (allt að 1:1,25) og er þá settur utan á hana fláafleygur, sem hefur minni halla. Vegna öryggissjónarmiða er nú í vaxandi mæli gerð krafa um flatann fláa (fláafleyg) og skal hann á nýbyggingum vera að lágmarki 1:3 og helst 1:4. Mikilvægt er að tryggja að fláafleygurinn hindri ekki afvötnun vegarins og því er hann ekki látinn ná nema upp að neðri brún styrktarlags. Undirbyggingin (fyllingin og undirliggjandi vegbotn) þarf að geta borið yfirbygginguna og álag vegna umferðar án verulegra formbreytinga. Einnig er rétt að hafa í huga að fyllingin þarf að geta borið álag vinnuumferðar. Fyllingu þarf að þjappa vel og yfirborðið skal vera nægilega þétt og með halla til að tryggja að vatn geti runnið af því.

Styrktarlag: Ofan á fyllinguna kemur styrktarlag. Við uppbyggingu vegar er mikilvægt að ekki sé of mikill munur á burðarþoli mismunandi laga, en það á að aukast jafnt og þétt upp á við. Því eru gerðar meiri kröfur til efnis í styrktarlagi en í fyllingu en minni en í

burðarlagi. Hlutverk styrktarlagsins er, með burðarlaginu, að dreifa umferðaralaginu á undirbygginguna þannig að ekki komi fram formbreytingar á slitlaginu. Styrktarlagið þarf að hafa þann eiginleika að geta leitt vatn burt úr veginum. Einnig þarf styrktarlag að standast kröfur um berggæði og styrk steinefna og vera ónæmt fyrir frostáhrifum. Styrktarlagi er oft skipt upp í tvo hluta, efra- og neðra styrktarlag, þar sem meiri kröfur eru gerðar til efnis í efri hlutanum, en til neðri hluta styrktarlags eru fyrst og fremst gerðar kröfur um að efnið sé ekki næmt fyrir frostáhrifum auk kröfu um kornadreifingu þess.

Burðarlag: Burðarlag er næsta lag undir slitlagi. Gerðar eru meiri kröfur til efnis í burðarlagi en í styrktarlagi. Burðarlagið tekur við álagi af umferðinni og dreifir því niður í styrktarlagið, og þau saman niður í fyllinguna. Hlutverk burðarlagsins er að koma í veg fyrir formbreytingar í slitlaginu. Það þarf því að vera stíft og stöðugt, en jafnframt að hafa lektareiginleika þannig að ekki safnist í það vatn. Steinefnið í burðarlagi þarf að hafa ákveðinn styrk vegna aflrænnar áraunar sem það verður fyrir og einnig að vera ónæmt fyrir frostáhrifum. Burðarlag er gjarnan lagt í tveimur lögum, þar sem efni í neðri hluta þess getur verið grófara en efnið í efri hlutanum. Gerðar eru ákveðnar kröfur um kornadreifingu efna í þessum lögum, sem meðal annars taka tillit til þess að efni má ekki vera of gróft né of fint miðað við þykkt lagsins og einnig er grófleikinn háður gerð slitlags sem kemur ofan á. Efri hluta burðarlagsins er hægt að binda, annað hvort með sementi eða biki.

Slitlag: Slitlagið er efsta lag vegarins. Hlutverk þess er að skapa jafnt og slétt ökusvæði, m.a. þarf að vera tryggt að nægilegt viðnám sé á milli dekkja og slitlags til að hindra að ökutæki renni til á veginum. Slitlagið þarf að þola áraun frá umferðinni, s.s. slit og núningsáhrif frá dekkjum ekki síst nagladekkjum. Það þarf að þola veðrun svo sem frost/þíðu-áraun og vera þétt og hindra sem mest að vatn komist niður í undirliggjandi lög. Slitlög geta verið bundin eða óbundin. Malarslitlög teljast óbundin, þótt til dæmis kalsíumklóríð sé oft notað til að rykbinda þau. Bundin slitlög geta verið annað hvort steypt eða bikbundin. Malbik og klæðingar teljast til bikbundinna slitlaga. Fyrir þessar síðastnefndu gerðir þarf að vera tryggt að viðloðun sé nægileg milli steinefna og bindiefna því annars er hætt á að göt komi á slitlagskápuna þegar steinar losna úr henni.

Vegaxlir: Vegaxlir eru utan við slitlagsbrúnir. Æskilegt er að efnið í þeim hafi sem mest af eiginleikum slitlags og hefur því færst í vöxt á undanförunum árum að bikbinda axlir vega, sem lagðir eru bundnu slitlagi.

Áhrifasvæði: Svæði þar sem ætla má að umhverfisáhrifa framkvæmda og starfsemi þeim tengdum muni helst gæta.

Áningarstaður: Áningarstaðir eru settir við þjóðvegi landsins í tvennum tilgangi. Annars vegar eru þeir staðir þar sem vegfarendur geta áð um stund, áður en förinni en haldið lengra, þar eru umferðaröryggissjónarmið höfð að leiðarljósi. Hins vegar er þeim fundinn staður þar sem boðið er upp á fallett útsýni eða umhverfi til að vegfarendur geti notið þess sem fyrir augu ber.

Áningarstöðum er skipt upp í flokka eftir þeirri aðstöðu sem boðið er upp á á hverjum stað. Á hinum stærri hafa verið sett upp upplýsingaskilti, þar sem vegfarendum er bent á áhugaverði staði í nágrenninu og sagt frá því helsta sem fyrir augu ber.

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum: Álit Skipulagsstofnunar á því hvort matsskýrsla framkvæmdaraðila uppfylli skilyrði laganna og þeirra reglugerða og leiðbeininga sem settar eru á grundvelli þeirra og jafnframt hvort umhverfisáhrifum sé lýst á fullnægjandi hátt og í samræmi við leiðbeiningar stofnunarinnar. Í áliti Skipulagsstofnunar er gerð grein fyrir helstu forsendum og niðurstöðum matsins þ.m.t.

gildi þeirra gagna sem liggja til grundvallar matinu. Í álitinu er enn fremur fjallað um afgreiðslu framkvæmdaraðila á þeim athugasemdum og umsögnum sem bárust við kynningu á frummatsskýrslu. Álit Skipulagsstofnunar er auglýst.

Berghlaup: Berghlaup myndast þegar heilar fjallshlíðar losna skyndilega frá berggrunninum, skriða eða hlaupa fram og mynda óreglulegar hólabyrpingar framan við brotsárið, allt niður á láglandi við fjallsrætur.

Ferðamennska: Tímabundin hreyfing fólk til áfangastaða utan hins venjubundna heimilis og vinnustaðar ekki skemur en 24 tímar og ekki lengur en eitt ár samfleytt, athafnir fólks meðan á ferðinni stendur, samskipti ferðamanna og heimamanna og sú aðstaða sem komið hefur verið upp á áfangastaðnum til að sinna þörfum ferðamanna. Ferðalög geta verið í frítíma, til afþreyingar eða vegna viðskiptalegs tilgangs. Ferðamennska umlykur allt viðkomandi ferðalaginu, þ.e. skipulagningu ferðarinnar, ferðalagið til áfangastaðarins, dvölinna sjálfa, heimkomuna og endurminningar um ferðina (www.wikipedia).

Framkvæmdaraðili: Lögaðili, t.d. ríki, sveitarfélag, stofnun, fyrirtæki eða einstaklingur, er hyggst hefja framkvæmd sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdir: Hvers konar nýframkvæmdir eða breytingar á eldri framkvæmdum og starfsemi sem þeim fylgir.

Fláar / vegfláar: Hallandi land frá vegöxl niður að fláafæti er oft kallað vegflái. Í skeringum er landið frá fláafæti að enda vegskeringar oft kallað flái. Við frágang vega þarf að setja efni utan á vegfyllingar, til að gera hliðar vegarins meira aflíðandi. Slíkt efni kallast fláafleygar. Eftir því sem hliðar vegarins eru flatari, því minni hætta er á að bílar velti við útafakstur. Þar sem vegur og óhreyft land eða skering mætast kallast fláafótur.

Framkvæmdaleyfi: Leyfi sveitarfélaga til framkvæmda og starfsemi sem þeim fylgir í kjölfar þess að álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum samkvæmt matsskýrslu liggur fyrir.

Frummatsskýrsla: Skýrsla framkvæmdaraðila um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir. Skipulagsstofnun auglýsir skýrsluna til þess að gefa almenningi kost á að leggja fram athugasemdir. Stofnunin leitar enn fremur umsagna leyfisveitenda og annarra eftir því sem við á. Framkvæmdaraðili vinnur síðan úr umsögnum og athugasemdum í endanlega matsskýrslu.

Leyfisveitandi: Lögbært stjórnvald sem veitir leyfi til framkvæmda. Dæmi um leyfisveitendur eru Umhverfisstofnun sem veitir starfsleyfi og leyfi til framkvæmda á friðlýstum svæðum samkvæmt lögum um náttúruvernd og sveitarfélög sem veita byggingar- og framkvæmdaleyfi.

Matsáætlun: Samþykkt tillaga framkvæmdaraðila að matsáætlun ásamt eftir atvikum athugasemdum Skipulagsstofnunar. Matsáætlun er lögð til grundvallar mati á umhverfisáhrifum og gerð frummatsskýrslu.

Matsskyld framkvæmd: Framkvæmd ásamt starfsemi sem henni fylgir sem fellur undir ákvæði 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum eða framkvæmd ásamt starfsemi sem henni fylgir sem fellur undir 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum og tekin hefur verið ákvörðun um að skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Matsskýrsla: Skýrsla framkvæmdaraðila um mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir að teknu tilliti til athugasemda umsagnaraðila og almennings sem komu fram við frummatsskýrslu ásamt tillögum um mótvægisáðgerðir eftir því sem við á. Skipulagsstofnun gefur álit um mat á umhverfisáhrifum á grundvelli matsskýrslu. Matsskýrsla er ekki auglýst.

Mótvægisáðgerð: Áðgerðir sem ekki eru nauðsynlegur hluti framkvæmdar en gripið er til á hönnunar-tíma, framkvæmdatíma eða að loknum framkvæmdum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir, draga úr eða bæta fyrir neikvæð umhverfisáhrif sem framkvæmd kann að hafa í för með sér.

Skering: Skeringum má skipta í tvennt. Í fyrsta lagi eru skeringar þar sem fjarlægja þarf efni til að koma veginum fyrir í landinu og annars vegar eru skeringar þar sem fjarlægja þarf efni við hlið vegar til að aðlaga vegaframkvæmdina að landi, hindra snjósöfnun og til afvötnunar.

Tillaga að matsáætlun: Tillaga framkvæmdaraðila um það hvað eigi að meta, hvernig standa eigi að mati á umhverfisáhrifum og hvernig upplýsingar verði settar fram í matsskýrslu.

Umhverfi: Umhverfi felur í sér bæði samfélagslega og náttúrufarslega þætti. Það er samheiti fyrir íbúa, heilbrigði manna, líffræðilega fjölbreytni, land, landslag, jarðveg, jarðmyndanir, vatn, loftslag, menningarminjar og efnisleg verðmæti.

Umhverfisáhrif: Áhrif framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið. Umhverfisáhrif geta verið bein eða óbein, jákvæð eða neikvæð, tímabundin eða varanleg, afturkræf eða óafturkræf, samvirk eða sammögnuð.

Umsagnaraðili: Opinberar stofnanir, sveitarfélög eða aðrir aðilar sem sinna lögbundnum verkefnum er varða matsskyldar framkvæmdir og umhverfisáhrif þeirra og Skipulagsstofnun leitar til við ákvörðun um matsskyldu framkvæmdar, við ákvörðun um tillögu að matsáætlun eða við athugun matsskyldrar framkvæmdar.

Umtalsverð umhverfisáhrif: Veruleg óafturkræf áhrif á umhverfi eða veruleg spjöll á umhverfinu sem ekki er hægt að fyrirbyggja eða bæta úr með mótvægisáðgerðum. Hvort umhverfisáhrif eru metin umtalsverð fer meðal annars eftir einkennum áhrifanna, varanleika og tíðni þeirra, hverjar líkur séu á áhrifum, hvort þau eru afturkræf, yfir hverskonar svæði þau ná og eftir viðmiðum í lögum, reglugerðum og alþjóðlegum samþykktum.

Veghelgunarsvæði: Veghelgunarsvæði er svæði meðfram vegi sem Vegagerðin hefur forræði yfir. Innan þess má ekki staðsetja byggingar, leiðslur, auglýsingar, skurði eða önnur mannvirki, fóst eða laus nema með leyfi veghaldara. Í VI. kafla vegalaga nr. 80/2007 þar sem fjallað er um skipulag og veghelgunarsvæði kemur fram að veghelgunarsvæði tengivega er 30 m breitt og nær 15 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Vegrið: Mannvirki oftast úr stáli sem komið er fyrir meðfram vegi á hættulegum stöðum til að minnka hættu á útafakstri.

Vegsvæði: Vegsvæði er það land sem Vegagerðin kaupir og fær afsal fyrir. Hvað varðar Strandaveg er um 30 m breitt svæði að ræða sem nær 15 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Vetrarþjónusta: Vetrarþjónusta er öll vinna við framkvæmd, eftirlit, aðstoð og beina verkstjórn á verkstað við snjómokstur og hálkvarnir, hreinsun og flutningur á ís og krapa af vegi, úr vegrásum, ræsum og niðurföllum og frá umferðarmerkjum og öðrum mannvirkjum við veginn svo og hreinsun vegyfirborðs og rása eftir hrun í þeim tilfellum þar sem það er af völdum snjóskríða eða ísmyndunar ofan vegar, rekstur og minni viðgerðir á sandgeymslum, sandsílóum, viðgerðir á snjóflóðanetum, stofnkostnaður og viðgerðir á saltkistum, snjógrindum og öðrum minni háttar snjóvarnavirkjum svo og viðhald snjóstika og snjóspíra sem lagfæra þarf á meðan snjómokstur stendur yfir.

Vetrarþjónusta er einnig endurnýjun á girðingum og öðrum minni háttar mannvirkjum utan vegar sem verða fyrir skemmdum í snjómokstri að því tilskildu að um leið séu gerðar ráðstafanir til að hliðstæðar skemmdir endurtaki sig ekki við sambærilegar aðstæður.

Vægi umhverfisáhrifa: Við mat á áhrifum framkvæmdar á umhverfið þarf að leggja mat á hvert er vægi áhrifanna (t.d. hvort þau séu verulega jákvæð, talsverð jákvæð, óveruleg, talsverð neikvæð, verulega neikvæð eða að um þau ríki óvissa) á tiltekna umhverfisþætti (loft, vatn, jörð, vistkerfi og heilsa og öryggi) að teknu tilliti til einkenna þeirra og viðeigandi viðmiða. Almennt fer vægi áhrifa eftir eðli, gerð, umfangi, tíðni og tímalengd umhverfisáhrifa, hverjar séu líkur á áhrifum og hvort þau séu óafturkræf að teknu tilliti til viðkvæmni fyrirhugaðs framkvæmda- og áhrifasvæðis. Jafnframt þarf að horfa til þess að áhrif eru í eðli sínu bein eða óbein og að þau geta verið samvirk og sammögnuð í tíma og rúmi.

Vöktun: Vöktun merkir kerfisbundna og síendurtekna skráningu einstakra breytilegra þátta í umhverfinu.



Mynd 40. Vegamót Hringveggar og Seyðisfjarðarveggar í júlí 2020.



Mynd 41. Vegamót Hringveggar og Seyðisfjarðarveggar í júlí 2020.

8. HEIMILDIR

1. Fljótsdalshérað og Alta, 2009: *Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028*. Greinargerð 27. október 2009 og uppdráttir.
2. Hafðís Sturlaugsdóttir og Cristian Gallo, 2008: *Leiðbeiningar um meðferð svarðlags við vegagerð*. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 20 - 08.
3. Hagstofa Íslands, 2020: Heimasíða, apríl 2020. Mannfjöldi á Íslandi 1. janúar 2020. www.hagstofan.is
4. Helgi Hallgrímsson, 2008: Náttúrumæraskrá Fljótsdalshéraðs, vefsíða <https://geo.alta.is/>
5. Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004: *Samgöngubætur og félags- og efnahagsleg áhrif þeirra. Þróun matsaðferða*. Mars 2004. Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri, 212 bls.
6. KPMG, 2019: *Jarðgöng á Austurlandi. Samfélagsleg áhrif*. Mars 2019. 32 bls.
7. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: *Válisti I – Plöntur*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
8. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: *Válisti 2 – Fuglar*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
9. Náttúruminjasráðgjafi, 2019: *Náttúruminjasráðgjafi*, skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Umhverfisstofnun, heimasíða í ágúst 2019.
10. Seyðisfjarðarkaupstaður, ArkAust og Verkfræðistofa Austurlands, 2010. *Aðalskipulag Seyðisfjarðar 2010 - 2030*, greinargerð og sveitarfélagsuppdráttur.
11. Skipulagsstofnun, 2005: *Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda*. Skipulagsstofnun.
12. Stjórnarráð Íslands, samgöngu og sveitarstjórnarráðuneytið, 2019: *Seyðisfjarðargöng. Valkostir og áhrif á Austurlandi*. Júní 2019. 21 bls.
13. Tómas Einarsson og Helgi Magnússon (ritstjórar), 1989: *Íslandshandbókin, Náttúra saga og sérkenni*. Myndaritstjóri Örlygur Hálfánarson. Örn og Örlygur. Reykjavík.
14. Trausti Valsson og Ragnar Sigbjörnsson, 1996: *Náttúruvá á Íslandi*. Arkitektúr verktækni og skipulag. SAV, Reykjavík.
15. Umhverfisráðuneytið, 2002: *Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi*. Stefnumörkun til 2020. Reykjavík. 82 bls.
16. Veðurvaktin, 2019: *Seyðisfjarðargöng. Veðurlag að vetrarlagi við gangamunna og veltengingar*. Minnisblað 11.06.2019.
17. Vegagerðin, Umhverfisstofnun og Landsvirkjun, 2019: Sótt á heimasíðu www.namur.is. *Allt um efnistöku og frágang*.
18. Þóroddur Bjarnason, 2015: *Samgöngur og byggðapróun: Samfélagsleg áhrif Héðinsfjarðarganga*. Íslenska Þjóðfélagið, 6. árgangur 2015, 1. tbl., 5 - 36. Útgefandi: Félagsfræðingafélag Íslands.

9. TEIKNINGAR

1. Afstöðumynd. Mkv. 1:500.000
2. Yfirlitsmynd. Mkv. 1:50.000
3. Grunnmynd Héraðsmegin. Mkv. 1:20.000
4. Grunnmynd Seyðisfjarðarmegin. Mkv. 1:20.000
5. Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028 og veglínur. Mkv. 1:15.000