
Fjarðarheiðargöng, Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlaþingi

Ákvörðun um matsáætlun

1 INNGANGUR

Þann 20. október 2020 barst Skipulagsstofnun tillaga Vegagerðarinnar að matsáætlun vegna fyrirhugaðra Fjarðarheiðarganga í Múlaþingi samkvæmt 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, sbr. lið 10.08 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna hjá Múlaþingi, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnun, Heilbrigðiseftirliti Austurlands, Húsnæðis- og mannvirkjastofnun, Landgræðslunni, Landsneti, Minjastofnun Íslands, Náttúrufræðistofnun Íslands, Samgöngustofu, Skógræktinni, Umhverfisstofnun og Veðurstofu Íslands.

2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tillaga framkvæmdaraðila að matsáætlun: Fjarðarheiðargöng – Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlaþingbyggð. Mat á umhverfisáhrifum - Tillaga að matsáætlun. Vegagerðin, október 2020.

Umsagnir um tillögu að matsáætlun bárust frá:

- Múlaþingi, dags. 13. nóvember 2020
- Fiskistofu, dags. 2. desember 2020
- Hafrannsóknastofnun, dags. 10. nóvember 2020
- Heilbrigðiseftirliti Austurlands, dags. 3. nóvember 2020
- Landgræðslunni, dags. 10. nóvember 2020
- Landsneti, dags. 12. nóvember 2020
- Minjastofnun Íslands, dags. 2. nóvember 2020
- Náttúrufræðistofnun Íslands, dags. 17. nóvember 2020
- Samgöngustofu, dags. 17. nóvember 2020
- Skógræktinni, dags. 20. nóvember 2020
- Umhverfisstofnun, dags. 10. nóvember 2020
- Veðurstofu Íslands, dags. 11. nóvember 2020

Athugasemdir við tillögu að matsáætlun bárust frá:

- Brynhildi Sigurjónsdóttur, dags. 8. nóvember 2020
- Brynhildi Vilhjálmisdóttur, dags. 10. nóvember 2020
- Eyvindará ehf., dags. 10. nóvember 2020
- Guðlaugu Völu Smáradóttur, dags. 10. nóvember 2020
- Íslenskri Orkuvirkjun Seyðisfirði, dags. 5. nóvember 2020
- Sigurði Hauksyni, dags. 9. nóvember 2020
- Sveini Jónssyni, dags. 10. nóvember 2020



- Þórhalli Pálssyni, dags. 1. nóvember 2020
- Presti Jónssyni, dags. 9. nóvember 2020

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila 2. desember 2020 og 4. mars 2021.

3 FRAMKVÆMD OG UMHVERFISÁHRIF

Í framlagðri tillögu Vegagerðarinnar eru kynnt áform um lagningu Seyðisfjarðarvegur í jarðgöngum undir Fjarðarheiði í Múlþingi og gerð grein fyrir hvernig stofnunin hyggst standa að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Framkvæmdin er matsskyld þar sem um er að ræða nýjan veg sem er yfir 10 km að lengd og efnistaka og/eða haugsetning er yfir 150.000 m³, sbr. lið 10.08 og 2.01 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Meginmarkmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur milli byggðarinnar í Seyðisfirði og annarra byggðalaga, en núverandi Seyðisfjarðarvegur er einn hæsti fjallvegur á Íslandi. Hann lokast oft að vetrarlagi og uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar um breidd og hámarkshalla stofnvegur.

Fram kemur að stór hluti fyrirhugaðs vegar, eða 13,3 km, verður lagður í jarðgöngum. Framkvæmdin hefur í för með sér 2,6 km langa vegagerð utan ganga Seyðisfjarðarmegin. Héraðsmegin eru þrjár veglínur að jarðgöngunum í skoðun, þ.e. fyrir norðan, sunnan eða í gegnum þéttbýlið á Egilsstöðum. Allir kostirnir hafa í för með sér breytingu á legu Hringvegarins. Vegagerð utan ganga Héraðsmegin verður á bilinu 4,1 – 8,7 km, eftir því hvaða kostur verður fyrir valinu. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir taki 7 ár og kostnaður nemi 35 milljörðum króna.

Að neðan er gerð grein fyrir atriðum sem fjalla þarf um í frummatsskýrslu umfram það sem tilgreint er í tillögu Vegagerðarinnar eða leiðir beint af kröfum í 20. gr. reglugerðar nr. 660/2015.

Valkostir

Í tillögu Vegagerðarinnar að matsáætlun kemur fram að við umhverfismat verði eftirtaldar þrjár veglínur Héraðsmegin fyrirhugaðra jarðgangna bornar saman:

- Norðurleið sem liggur frá núverandi Hringvegi á Egilsstaðanesi um Melhornsleið norður fyrir þéttbýlið.
- Miðleið – Háls og Fagradalsbraut sem liggur frá núverandi Hringvegi í gegnum þéttbýlið um Fagradalsbraut.
- Suðurleið sem liggur sunnan við þéttbýlið frá nýjum vegamótum á Skriðdals- og Breiðdalsvegi suður fyrir þéttbýlið að Fagradalsbraut.

Í athugasemdum Samgöngufélagsins við drög að tillögu Vegagerðarinnar er farið yfir helstu leiðir til að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og bæta samgöngur á Austurlandi, m.a. með hliðsjón af nefndarálitum um jarðgöng á Austurlandi frá 1993 og skýrslu verkefnishóps um undirbúning að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng frá 2019. Gerir félagið athugasemd við að erfitt sé að finna rökstuðning fyrir þeirri ákvörðun að velja Fjarðarheiðargöng fram yfir aðra kosti. Bendir félagið á að í skoðanakönnun sem félagið lét Gallup framkvæma meðal íbúa á Miðausturlandi í ársbyrjun 2020 kusu flestir þeirra sem afstöðu tóku, eða 42,4%, þann kost að gera göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð. Til samanburður kusu 37,9% Fjarðarheiðargöng og 19,8% kost sem felst í gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Héraðs um Mjóafjörð. Gerir félagið athugasemd við að verkefnishópur um undirbúning Seyðisfjarðarganga virðist hafa afskrifað tengingu milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar án efnislegra raka.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að matsáætlunin fjalli eingöngu um þá framkvæmd sem Vegagerðinni hefur verið falið að undirbúa, þ.e. Fjarðarheiðargöng.



Skipulagsstofnun bendir á að gera þarf grein fyrir þróun hugmynda um jarðgöng til að rjúfa vetrareinangrun á Seyðisfirði og bæta samgöngur á Austurlandi. Fjalla ber um þá kosti sem hafa verið til skoðunar og greina frá tildrögum og ástæðum þess að ákveðið var að ráðast í gerð Fjarðarheiðarganga en ekki annarra kosta sem hafa verið til skoðunar. Þá þarf að gera grein fyrir þróun hugmynda um Fjarðarheiðargöng, þ.e. hvaða útfærslur hafa verið skoðaðar varðandi veglegukosti og staðsetningu gangnamunna og ástæður þess að aðrir kostir en þeir sem lagðir eru fram voru útilokaðir. Auk þess þarf að fjalla um fyrri greiningar sem fyrirbyggjandi ákvarðanir byggja á, þ.e. ákvörðun um að ráðast í Fjarðarheiðargöng og ákvörðun um þá útfærslu á Fjarðarheiðargöngum og veglínunum, beggja vegna ganga, sem lagðar eru fram til umhverfismats.

Skipulagsstofnun telur mikilvægt að metnir verði ólíkir kostir á útfærslu Fagradalsbrautar í gegnum þéttbýlið á Egilsstöðum. Þjóðvegir um þéttbýli með breiðu götubversniði geta meðal annars klofið sundur byggð, dregið úr gæðum nærsamfélagsins og hins byggða umhverfis og aukið vegalengdir gangandi og hjólandi vegfarenda. Nauðsynlegt er að setja fram valkost með götusniði sem tekur mið af því að um er að ræða götu í þéttbýli þar sem þarf að leggja áherslu á götuhönnun sem dregur úr neikvæðum áhrifum Fagradalsbrautar á byggð og íbúa.

Auk þess telur Skipulagsstofnun að við mat á áhrifum Norðurleiðar og Suðurleiðar verði jafnframt fjallað um möguleika á að útfæra Fagradalsbraut með hliðsjón af breyttu hlutverki ef önnur áðurnefndra leiða verður fyrir valinu og mat lagt á áhrif þess á byggð og íbúa Egilsstaða.

Vatnsvernd

Í kafla 5.1.5 í tillögu Vegagerðarinnar kemur fram að mögulegt sé að framkvæmdin hafi áhrif á vatnsból og í frummatsskýrslu verði möguleg áhrif framkvæmda á vatnsvernd metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum.

Skipulagsstofnun bendir á að gangamunni, haugsetningarsvæði og hluti vegar Seyðisfjarðarmegin eru innan grannsvæðis vatnsverndar og jafnframt í mikilli nálægð við brunnsvæðið. Þannig má ljóst vera að umfangsmiklar framkvæmdir koma til með að standa yfir í langan tíma innan vatnsverndarsvæðisins. Skipulagsstofnun telur því brýnt að vel sé hugað að öryggi neysluvatns.

Í frummatsskýrslu þarf að leggja mat á áhrif framkvæmda á vatnsvernd með hliðsjón af þeim lögum og reglugerðum sem gilda um vatnsvernd og gera grein fyrir þeim mótvægisáðgerðum sem ætlað er að tryggja að neysluvatn spillist ekki. Skipulagsstofnun beinir því jafnframt til Vegagerðarinnar að kanna hvort ekki sé ástæða til að leggja fram valkost fyrir haugsetningarsvæði í Seyðisfirði sem staðsettur er utan við grannsvæði vatnsverndar.

Lífríki straumvatna

Í kafla 5.1.3 í tillögu Vegagerðarinnar kemur fram að Eyvindará, Miðhúsaá, Uppsalaá og Fjarðará séu þau vatnsföll sem helst geti orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmdarinnar. Náttúrustofa Austurlands hefur verið fengin til að meta áhrif framkvæmdarinnar á fyrrgreindar ár og gera tillögu að mótvægisáðgerðum byggt á fyrirbyggjandi upplýsingum.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar er bent á að auk ofangreindra áa sé einnig að finna marga læki á fyrirhuguðum vegstæðum. Telur stofnunin æskilegt að lífríki þeirra verði kannað og metin hugsanleg áhrif framkvæmdanna á þá. Stofnunin fer einnig fram á að fjallað sé um hættu á mengunarslysum og hvernig komið verði í veg fyrir að fínkornótt jarðefni (s.s. vegna borunar) og mengunarefni berist út í vatnsföll.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að að fjallað verður almennt um mengunarslys í frummatsskýrslu og fyrirbyggjandi áðgerðir á framkvæmdatíma til að minnka líkur á þeim. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á lífríki lækja á svæðinu verða skoðuð í samráði við Hafrannsóknarstofnun þegar ákvörðun um leiðarval liggur fyrir og áður en framkvæmdir hefjast.



Fram kemur að frárennslisvatn frá jarðgöngum geti fylgt jarðgangagerð. Við bergþéttingar við jarðgangagerð á Íslandi eru notuð vottuð efni sem eiga að vera örugg í notkun. Áður en þéttiefni verða notuð verða þó settar upp síur til að ná því þéttiefni sem ekki festist í berginu. Það frárennslisvatn sem kemur út úr göngunum á verktíma verður leitt í olíu/setskilju (einföld uppistaða) og þaðan veitt út í nærliggjandi læk eða á. Sé mikið grugg þarf að leiða frárennslid um settjarnir. Í frummatsskýrslu verður fjallað um hvernig komið verður í veg fyrir að fínkornótt jarðefni berist út í vatnsföll auk annarra mengandi efna.

Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um möguleg áhrif mengunarslysa á lífríki nálægra straumvatna og hvernig komið verður í veg fyrir að fínkornótt jarðefni og mengandi efni berist í þau.

Haugsetning

Í kafla 3.4.4 í tillögu Vegagerðarinnar kemur fram að áætlanir gera ráð fyrir að tæplega 1 milljón m³ af föstu bergi komi úr jarðgöngunum. Gert er ráð fyrir að nýta efnið eins og kostur er í nýja vegi en umframefni verður geymt tímabundið í haug við sitthvorn gangamunnann. Það nýtist síðan sem efnistaka til framtíðar framkvæmda í sveitarfélaginu.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að gera ætti grein fyrir mótun haugsvæða, sérstaklega Seyðisfjarðarmegin þar sem ætla má að nokkuð langan tíma taki að nýta þar allt efni sem til fellur við jarðgangagerðina.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðin hefur fengið landslagsarkitekt til að gera tillögur um mótun haugsvæða og að tillögurnar verði birtar í frummatsskýrslu.

Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir hvaðan haugsetningarsvæði verða sýnileg og sýna myndrænt útlit svæðanna á eftirfarandi stigum framkvæmda; a) áður en framkvæmdir hefjast, b) þegar allt efni hefur verið haugsett og c) þegar búið er að nýta allt haugsett efni og ganga endanlega frá svæðunum. Jafnframt þarf að koma fram hvenær gert er ráð fyrir að ganga frá svæðunum.

Samfélag og þróun byggðar

Samkvæmt frekari upplýsingum sem bárust frá Vegagerðinni hefur Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri verið falið að skoða kosti og galla mismunandi legu veglína Hringveggar um Egilsstaði í samfélags- og efnahagslegu tilliti. Til stendur að nýta niðurstöður rannsóknarinnar við ákvörðun um leiðarval. Fram kemur að skoðuð verða áhrif mismunandi valkosta á þætti eins og umferðaröryggi, umferð, mannlíf í þéttbýli sitthvorum megin vegar og samskipti íbúa innanbæjar, hljóðvist á íbúðarsvæðum og miðbæ Egilsstaða, verslun og þjónustu, útivist og útivistarsvæði við Egilsstaði. Einnig verður horft til innlendra og erlendra gagna um áhrif þess að leiða þjóðvegaumferð í gegnum þéttbýli. Skoðuð verða viðmið um við hvaða aðstæður rétt sé að leiða þjóðvegaumferð fram hjá þéttbýli. Þá verða skoðaðar rannsóknir og önnur gögn um áhrif þess á þéttbýli ef þjóðvegaumferð liggur þar um. Rýnd verða skipulagsgögn til að athuga samræmi á milli mismunandi valkosta um legu þjóðvegarins og stefnumótunar um skipulag þéttbýlisins á Egilsstöðum og nágrenni þess. Rannsóknin kemur til með að byggja m.a. á viðtölum við sveitarstjórnarmenn, stjórnendur Múlapingis, fulltrúa í heimastjórn Fljótsdalshéraðs, forsvarsmenn stofnana og fyrirtækja.

Auk þess sem fram kemur að ofan þarf í frummatsskýrslu að fjalla um og meta möguleg áhrif Norðurleiðar og Suðurleiðar á þróun Egilsstaða. Þar er átt við möguleg áhrif þess að leiða umferð framhjá þéttbýli á byggðaþróun, landnýtingu og hvort líklegt sé að þungamiðja uppbyggingar muni eiga sér stað meðfram hinni nýju hjáleid í framtíðinni. Fjalla þarf um reynslu af sambærilegum framkvæmdum hvað varðar áhrif á byggðaþróun.



Landnotkun

Í umsögn Landsnets er bent á að Lagarfosslínu 1 vantar á yfirlitsmyndir í tillögunni, en Norðurleiðin mun væntanlega þvera strenginn. Fyrirtækið bendir jafnframt á að fjöldi háspennumastra er við veglínu Norðurleiðar og mastur er líka að finna við veglínu Mið- og Suðurleiðar sem og veglínu Seyðisfjarðarmegin. Þá eru möstur nálægt báðum efnislosunarsvæðunum. Landsnet tekur undir áherslur Vegagerðarinnar um að samráð verði haft við Landsnet vegna framkvæmda við háspennuvirki þess og tryggt að flutningskerfinu verði ekki raskað.

Landsnet telur æskilegt að lagt verði mat á áhrif efnisvinnslu og efnislosunar á aðra landnotkun s.s. háspennuvirki Landsnets við efnislosunarsvæðin t.d. vegna umferðar vinnuvéla og rykmyndunar (svif- og fallryk). Það sama á við um sprengingar í tengslum við fyrirhugaða gangagerð, en í kafla 4.1.1 Jarðganga-, vega- og brúargerð kemur fram að sprengingar vegna jarðgangagerðar geti valdið rykmengun. Jafnframt er æskilegt að meta áhrif af geymslu jarðefna og síðari nýtingu þeirra á svæðunum. Landsnet telur jafnframt æskilegt að lagt verði mat á áhrif vegagerðar á háspennuvirki Landsnets og helgunarsvæði þess t.d. vegna umferðar vinnuvéla og mögulegrar rykmyndunar á framkvæmdatíma.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að upplýsingar um lagnir og strengi verða uppfærðar í frummatsskýrslu með hliðsjón af ábendingum Landsnets. Í frummatsskýrslu verður lagt mat á áhrif efnisvinnslu og efnislosunar á aðra landnotkun s.s. háspennuvirki Landsnets við efnislosunarsvæðin t.d. vegna umferðar vinnuvéla og rykmyndunar (svif- og fallryk). Það sama á við um sprengingar í tengslum við fyrirhugaða gangagerð. Einnig verða metin áhrif af geymslu jarðefna og síðari nýtingu þeirra á svæðunum og áhrif vegagerðar á háspennuvirki Landsnets og helgunarsvæði þess t.d. vegna umferðar vinnuvéla og mögulegrar rykmyndunar á framkvæmdatíma.

Í athugasemdum Íslenskrar Orkuvirkjunar kemur fram að fyrirtækið á og rekur virkjanirnar Gúlsvirkjun og Bjólfsvirkjun í Seyðisfirði. Samkvæmt fyrirliggjandi tillögu Vegagerðarinnar er áformað að staðsetja gangamunna þar sem fallpípa Bjólfsvirkjunar liggur ásamt stýri og aflstrengjum Gúlsvirkjunar. Bent er á að pípan er sprengd í jörðu og því geti reynst erfitt að færa hana. Farið er fram á að gerð sé grein fyrir nýrri legu fallpípu sjái Vegagerðin ekki aðra möguleika á veglínu. Gera þarf grein fyrir því að beygjum verði ekki fjölgað á leiðinni sem dregur úr rennslisraða pípunnar og hefði áhrif á afköst virkjunar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að haft verður samráð við Íslenska Orkuvirkjun um nýja legu fallpípu Bjólfsvirkjunar ásamt stýri og aflstrengjum Gúlsvirkjunar. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir nýrri legu fallpípunnar að loknu samráði við Íslenska Orkuvirkjun. Við legu pípunnar verður leitast eftir að afköst virkjunarinnar breytist ekki.

Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á háspennuvirki Landsnets og virkjanir Íslenskrar Orkuvirkjunar og þeim mótvægisáðgerðum sem Vegagerðin telur nauðsynlegt að grípa til, að höfðu samráði við fyrirtækin.

Vöktun

Í frummatsskýrslu þarf að leggja fram áætlun um vöktun umhverfisáhrifa á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmdum er lokið, eftir því sem við á.



4 NIÐURSTAÐA

Í samræmi við 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir framlagða tillögu Vegagerðarinnar að matsáætlun ásamt þeim umsögnum sem borist hafa stofnuninni og viðbrögðum framkvæmdaraðila við þeim. Skipulagsstofnun fellst á tillögu framkvæmdaraðila að matsáætlun með eftirfarandi skilyrðum.

1. Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir þróun hugmynda um jarðgöng til að rjúfa vetrareinangrun á Seyðisfirði og bæta samgöngur á Austurlandi. Fjalla ber um þá kosti sem hafa verið til skoðunar og greina frá tildrögum og ástæðum þess að ákveðið var að ráðast í gerð Fjarðarheiðarganga en ekki annarra kosta sem hafa verið til skoðunar. Þá þarf að gera grein fyrir þróun hugmynda um Fjarðarheiðargöng, þ.e. hvaða útfærslur hafa verið skoðaðar varðandi veglegukosti og staðsetningu gangnamunna og ástæður þess að aðrir kostir en þeir sem lagðir eru fram voru útilokaðir. Auk þess þarf að fjalla um fyrri greiningar sem fyrirbyggjandi ákvarðanir byggja á, þ.e. ákvörðun um að ráðast í Fjarðarheiðargöng og ákvörðun um þá útfærslu á Fjarðarheiðargöngum og veglínunum, beggja vegna ganga, sem lagðar eru fram til umhverfismats.
2. Í frummatsskýrslu þarf að meta ólíka kosti á útfærslu Fagradalsbrautar í gegnum þéttbýlið á Egilsstöðum. Þjóðvegir um þéttbýli með breiðu götubversniði geta meðal annars klofið sundur byggð, dregið úr gæðum nærsamfélagsins og hins byggða umhverfis og aukið vegalengdir gangandi og hjólandi vegfarenda. Nauðsynlegt er að setja fram valkost með götusniði sem tekur mið af því að um er að ræða götu í þéttbýli þar sem þarf að leggja áherslu á götuhönnun sem dregur úr neikvæðum áhrifum Fagradalsbrautar á byggð og íbúa.
3. Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um möguleika á að útfæra Fagradalsbraut með hliðsjón af breyttu hlutverki ef Norðurleið eða Suðurleið verða fyrir valinu og meta áhrif þess á byggð og íbúa Egilsstaða.
4. Í frummatsskýrslu þarf að leggja mat á áhrif framkvæmda á vatnsvernd með hliðsjón af þeim lögum og reglugerðum sem gilda um vatnsvernd og gera grein fyrir þeim mótvægisáðgerðum sem ætlað er að tryggja að neysluvatn spillist ekki. Skipulagsstofnun beinir því jafnframt til Vegagerðarinnar að kanna hvort ekki sé ástæða til að leggja fram valkost fyrir haugsetningarsvæði í Seyðisfirði sem staðsettur er utan við grannsvæði vatnsverndar.
5. Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um möguleg áhrif mengunarslysa á lífríki nálægra straumvatna og hvernig komið verður í veg fyrir að fínkornótt jarðefni og mengandi efni berist í þau.
6. Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir hvaðan haugsetningarsvæði verða sýnileg og sýna myndrænt útlit svæðanna á eftirfarandi stigum framkvæmda; a) áður en framkvæmdir hefjast, b) þegar allt efni hefur verið haugsett og c) þegar búið er að nýta allt haugsett efni og ganga endanlega frá svæðunum. Jafnframt þarf að koma fram hvenær gert er ráð fyrir að ganga frá svæðunum.
7. Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um og meta möguleg áhrif Norðurleiðar og Suðurleiðar á þróun Egilsstaða. Þar er átt við möguleg áhrif þess að leiða umferð framhjá þéttbýli á byggðapróun, landnýtingu og hvort líklegt sé að þungamiðja uppbyggingar muni eiga sér stað meðfram hinni nýju hjáleid í framtíðinni. Fjalla þarf um reynslu af sambærilegum framkvæmdum hvað varðar áhrif á byggðapróun.
8. Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á háspennuvirki Landsnets og virkjanir Íslenskrar Orkuvirkjunar og þeim mótvægisáðgerðum sem Vegagerðin telur nauðsynlegt að grípa til, að höfðu samráði við fyrirtækin.
9. Í frummatsskýrslu þarf að leggja fram áætlun um vöktun umhverfisáhrifa á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmdum er lokið, eftir því sem við á.



Framkvæmdaraðili getur kært ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, sbr. 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Kærufrestur er til 26. maí 2021.

Reykjavík, 21. apríl 2021

Egill Þórarinsson

Jón Ágúst Jónsson