



FJARÐARHEIÐARGÖNG

Viðbrögð við umsögnum og athugasemdum um umhverfismatsskýrslu

Efnisyfirlit

1	Inngangur	1
2	Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum	1
2.1	Veðurstofa Íslands	1
2.2	Heilbrigðiseftirlit Austurlands	2
2.3	Múlaping	3
2.4	Landgræðslan.	3
2.5	Minjastofnun Íslands	3
2.5.1	<i>Norðurleið</i>	4
2.5.2	<i>Miðleið og Suðurleið</i>	5
2.5.3	<i>Valkostir Seyðisfjarðarmegin</i>	6
2.6	Náttúrufræðistofnun Íslands	7
2.6.1	<i>Áhrif á gróðurfar</i>	8
2.7	Skógræktin	9
2.8	Umhverfisstofnun	9
2.9	Hafrannsóknarstofnun	11
2.10	Fiskistofa	11
2.11	Samgöngustofa	11
2.12	HEF veitur	12
2.13	Herdís Magnea Gunnarsdóttir	13
2.14	Eigendur Egilsstaða 2	13
2.15	Philip Vogler	14
2.16	Samgöngufélagið	16
2.17	Sveinn Jónsson	18
2.17.1	<i>Áhrif á gróðurfar og votlendi</i>	23
2.17.2	<i>Núverandi vegur um Egilsstaðaháls</i>	25
2.17.3	<i>Vegkafli milli Melhorns og Þórsnes</i>	27
2.17.4	<i>Kostnaður</i>	27
2.18	Þorvaldur Jóhannsson	28
2.19	Þröstur Jónsson	28
2.20	Veiðifélagið Lagarfljót	30



1 Inngangur

Kynningartími umhverfismatsskýrslu Fjarðarheiðarganga var frá 23. maí til 5. júlí 2022. Á tímabilinu bárust alls 20 erindi og í þessu skjali verður gerð grein fyrir athugasemdum sem komu fram og viðbrögðum Vegagerðarinnar við þeim.

Atriðin eru flokkuð eftir aðilum sem sendu inn umsagnir og athugasemdir. Efnistöð ábendinga eru víða sambærileg og reynt eftir fremsta megni að vitna milli kafla með sambærilegum umsögnum eða viðbrögðum.

Í nokkrum tilvikum er litið svo á að efni athugasemdarinnar endurspegli álit eða skoðun viðkomandi og sé því ekki unnt að svara efnislega. Þeim athugasemdum og umsögnum verður eftir atvikum svarað á öðrum vettvangi.

Gerð verður grein fyrir umsögnum og athugasemdum og viðbrögðum við þeim í þeirri röð sem þau koma fyrir í töflu hér fyrir neðan.

Nr.	Umsagnaraðilar	Nr.	Aðilar sem sendu inn athugasemdir
1	Veðurstofa Íslands	12	HEF veitur
2	Heilbrigðiseftirlit Austurlands	13	Herdís Magna Gunnarsdóttir
3	Múlaþing *	14	Ólafur Jónsson f.h. landeigenda
4	Landgræðslan *	15	Philip Vogler
5	Minjastofnun Íslands	16	Samgöngufélagið
6	Náttúrufræðistofnun Íslands	17	Sveinn Jónsson
7	Skógræktin	18	Þorvaldur Jóhannsson
8	Umhverfisstofnun	19	Þröstur Jónsson
9	Hafrannsóknarstofnun	20	Veiðifélag Lagarflijóts
10	Fiskistofa *		
11	Samgöngustofa		

* Umsögn krefst ekki viðbragða.

Í einhverjum tilvikum hafa umsagnir verið umorðaðar eða stokkaðar upp til að draga saman helstu atriðin. Hægt er að sjá umsagnirnar í heild sinni í viðauka.

2 Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum

2.1 Veðurstofa Íslands

Í umsögn segir:

1. „*Veðurstofan bendir á að minnisblað sem vitnað er til er ekki aðgengilegt. Þar er átt við minnisblað Veðurvaktarinnar (2019): Minnisblað. Seyðisfjarðargöng - veðurfar að vetrarlagi við gangamunna og vegtengingar. Unnið fyrir Vegagerðina. (Sjá bls. 203) Minnisblaðið hvorki fylgir með skýrslunni né er auðveldlega hægt að nálgast það með leit á netinu.*“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Minnisblaðið er viðauki við skýrslu Verkefnahóps samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra um undirbúning að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng, sem Stjórnarráðið gaf út 2019. Skýrsluna, ásamt viðaukum, má nálgast hér: [Seyðisfjarðargöng_skýrsla.pdf \(stjornarradid.is\)](#)



2.2 Heilbrigðiseftirlit Austurlands

Í umsögn segir:

2. „Í kafla 16.2 kemur fram að affallsvatn frá göngunum geti verið mengað af efnum á borð við olíuefni, þungmálma og köfnunarefnissambönd. Í kafla 16.3 kemur fram að setþrómg og olíuskiljum verði komið fyrir við gagnamunna beggja vegna til þess að koma í veg fyrir að mengað vatn berist frá göngunum. Sömu leiðis kemur fram að ekkert lagnakerfi verði til staðar á framkvæmdatíma og jafnframt að afrennsli vatns úr göngunum á framkvæmdatíma verði mjög breytilegt og að ekki sé hægt að tryggja að útreiknað hönnunarrennsli sé mesta rennsli sem muni koma á framkvæmdatíma. Þá kemur fram að ef til þess komi að vatnsagi á svæðinu verði meiri en gert er ráð fyrir sé hægt að grípa til ráðstafna og stækka setþrær og skiljur.
Eins og áður hefur komið fram er gangnamunninn innan grannsvæðis vatnsveitu og afar stutt frá Fjarðará og vatnsbóli Seyðisfjarðar, því má gera ráð fyrir að mengað vatn frá göngunum verði komið úti Fjarðaá og í neysluvatn áður en búið verður að stækka setþrær og skiljur. Þar sem neysluvatn HAUST Heilbrigðiseftirlit Austurlands Seyðfirðinga er yfirborðsvatn er það sérstaklega viðkvæmt fyrir mengun og hreinsistöðin ræður ekki við að hreinsa vatnið af þungmálmum og olíu. Ekki liggur fyrir til hvaða ráðstafana verður gripið ef vatnsbólið mengast t.d. af völdum olíu og/eða þungmálma og ekki kemur fram hvaða áhrif slík mengun hefði á vatnsbólið, hreinsistöð og dreifikerfi vatnsveitunnar.“
3. „Í kafla 16. 2 (bls. 107) er fjallað um aðgerðir til þess að koma í veg fyrir að vatn berist frá haugsetningarsvæði og inn á vatnsverndarsvæði. Þar kemur fram að grafinn verði frárennslisskurður á milli haugsetningar og vegar. Áður hefur komið fram (m.a. í kafla 8.3.1 og í kafla 16.1) að haugsetning verði innan grannsvæðis vatnsveitu og þar af leiðandi er ekki hægt að koma í veg fyrir að vatn frá haugsetningu berist inn á vatnsverndarsvæðið. Væntanlega er tilgangur skurðarins því sá að koma í veg fyrir að frárennsli frá haugsetningu berist inn á brunnsvæði vatnsveitunnar en þetta þarf að skýra betur að mati HAUST.“
4. „Að mati Heilbrigðisnefndar Austurlands er nauðsynlegt að tryggja að íbúar og atvinnulíf á Seyðisfirði hafi öruggan aðgang að ómenguðu neysluvatni því er óásættanlegt að áhrif á vatnsvernd Seyðisfjarðarmegninn skuli metin nokkuð neikvæð. Vafi leikur á því hvort þær ráðstafanir sem kynntar eru í skýrslunni og ætlað er að koma í veg fyrir að frárennslisvatn frá gangnagerðinni mengi vatnsból Seyðisfjarðar séu fullnægjandi. Ekki er raunhæft ætla að ráðast í stækkun á mengunarvarnarbúnaði eftir að í ljós hefur komið að hann er of lítill. Þá þarf að skýra betur orðalag um staðsetningu haugsetningarsvæðis innan vatnsverndarsvæðis.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismatsskýrslu hafa verið lagðar fram aðgerðir til að draga úr áhættu á mengun vegna vatns sem berst frá göngum og haugsetningarsvæði. Þessar aðgerðir eru:

- Á rekstrartíma ganganna verða reknar olíuskiljur til að hreinsa olíuefni úr frárennslisvatni. Fyrst er gangavatnið leitt í gegnum setþró/sandskilju (niðurgrafinn gámur) og síðan í gegnum olíuskilju, áður en því er veitt út í viðtaka.
- Á Seyðisfirði verður vatn frá settjörnum leitt meðfram vegfyllingu ofan vegar, niður fyrir vatnsból Seyðfirðinga þar sem það fer undir veginn í ræsi og í læk sem rennur í Fjarðará við Fjarðarsel neðan við útfall virkjunarinnar. Gert er ráð fyrir að vatn úr göngum fari sömu leið eftir að framkvæmdum er lokið.
- Einnig verður grafinn skurður ofan vinnusvæðis til að veita læk, sem rennur nú um svæðið, í Fjarðará fyrir ofan Gufufoss. Það er gert til að koma í veg fyrir að lækurinn valdi erfiðleikum á vinnusvæðinu í vatnavöxtum eða setji virkni setþróar í uppnám.
- Útbúinn verður frárennslisskurður milli haugsetningarinnar og vegar til að koma í veg fyrir að ákomuvatn og rennslisvatn í gegnum hauginn berist á brunnsvæði.



- Eftirlit með hreinsivirkjum er nauðsynlegt. Taka þarf sýni og mengunarefni í þeim greind með reglulegu millibili auk þess sem hreinsa þarf úr setþróum o.fl. Eftirlitsáætlun verður gerð í samráði við heilbrigðiseftirlit.

Myndir X201 og X202 í teikningahefti sem fylgir með umhverfismatsskýrslu (viðauki A) sýnir staðsetningu á ofangreindum aðgerðum og varnarbúnaði.

Til að bregðast við athugasemd heilbrigðiseftirlitsins verða skiljur stækkaðar með þeim hætti að þær taki tvöfalt á við reiknað rennsli. Með þessu er dregið úr þeirri hættu að mengunarvarnarbúnaður reynist vera of lítill.

Skurður við haugsetningarsvæði hefur þann tilgang að koma í veg fyrir að frárennsli frá haugsetningu berist inn á brunnsvæði vatnsveitunnar.

Í umhverfismatsskýrslu hefur verið lögð áhersla á aðgerðir til að koma í veg fyrir mengun. Ef mengun kemur upp yrði unnið í samræmi við viðbragðsáætlun rekstraraðila, HEF Veita. Vegagerðin mun vinna með HEF veitum ef þörf er talin á að viðbragðsáætlun verði uppfærð.

Í kjölfar athugasemdar HEF Veita, sjá kafla 2.12, hefur Vegagerðin hafið vinnu, í samráði við HEF veitu, við að skoða fýsileika þess að færa inntakslón ofar í ána. Ef það reynist raunhæft mun það draga mjög úr áhættu á áhrifum á vatnsvernd.

Í umsögn segir:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun fara eftir þeim skilmálum sem Heilbrigðiseftirlitið Austurlands setur um framkvæmdina.

2.3 Múlaþing

Múlaþing gerir ekki athugasemd við umhverfismatsskýrslu. Umsögn krefst ekki viðbragða Vegagerðarinnar.

2.4 Landgræðslan.

Landgræðslan gerir ekki athugasemd við umhverfismatsskýrslu. Umsögn krefst ekki viðbragða Vegagerðarinnar.

2.5 Minjastofnun Íslands

Í umsögn segir:

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



Viðbrögð Vegagerðarinnar: Rafstrengur Héraðsmegin mun liggja meðfram Eskifjarðarlínu 1 að mestu, í vegslóða sem liggur meðfram línunni og er svæðið að mestu raskað nú þegar. Svæðið er innan athugunarsvæðis fornleifaskráningar Fornleifastofnunarinnar.

Seyðisfjarðarmegin kemur rafstrengur til með að liggja meðfram vatnspípu og núverandi vegi. Svæðið er að hluta til raskað og/eða innan athugunarsvæðis fornleifaskráningar. Staðsetning strengs kann að vera hnikað til við frekari hönnun og samtal við landeigendur. Áður en sótt verður um framkvæmdaleyfi verður fornleifafræðingur fenginn að ganga eftir strengnum þar sem hann liggur utan rasks- og athugunarsvæðis. Minjastofnun verður gerð grein fyrir niðurstöðunum.

Í umsögn segir:

7. „Í umhverfismatsskýrslu segir að erfitt hafi verið að leita af sér allan grun í þéttum skógi eins og um var að ræða. [...] Rétt er að hafa þetta í huga þegar framkvæmdir hefjast á svæðinu og minnst þess sem stendur í 24. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) að ef fornleifar sem áður voru ókunnar koma í ljós við framkvæmdir ber að stöðvar þær og gera Minjastofnun Íslands viðvart.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Ef áður óþekktar fornleifar finnast við framkvæmdir verða framkvæmdir stöðvaðar í samræmi við lög nr. 80/2012 um menningarminjar.

2.5.1 Norðurleið

Í umsögn segir:

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

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

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

Eins og áður segir má búast við að fornleifar, sem ekki sjást á yfirborði, leynist undir sverði í túninu. Minjastofnun telur að fá þurfi fornleifafræðing til að hafa eftirlit með



framkvæmdum í túninu. Komi fornleifar í ljós þarf að stöðva framkvæmdir á meðan þær verða rannsakaðar, sbr. 24. gr. lag um menningarminjar (Nr. 80/2012).

[...]

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

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

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismatsskýrslu leggur Vegagerðin Suðurleið til sem aðalvalkost. Ef breyting verður á og sótt verði um framkvæmdaleyfi fyrir Norðurleið er gert ráð fyrir að farið verði eftir skilmálum Minjastofnunar Íslands um mótvægisáðgerðir vegna Norðurleiðar og yrði þá unnið í samráði við stofnunina.

2.5.2 Miðleið og Suðurleið

Í umsögn segir

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

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

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

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

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



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

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun fara eftir þeim mótvægisáðgerðum og skilmálum sem Minjastofnun Íslands setur um framkvæmdina og rask á fornleifum.

Í umsögn segir

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun vinna fornleifaskráningu á þessum svæðum ef áður ef sótt verður um framkvæmdarleyfi fyrir Suðurleið.

2.5.3 Valkostir Seyðisfjarðarmegin

Í umsögn segir:

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

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

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

Tóft NM—249:528 lendir í vegstæðinu. Í skýrslu Fornleifastofnunar er henni lýst svo: Óljós tóft er 260 m austan við Selið 061, um 25 m austan við vélgrafinn skurð og 70 m vestan við Seyðisfjarðarveg (93)... Tóftin er í smápýfðum og grónum valllendismóa sem hefur verið ræstur fram með skurðgrefti. Meint tóft er 5,3x3,6 m stór og snýr norðaustur-suðvesturs. Ekki sjást skýrir veggir nema í norðausturenda og á suðausturhlið en þeir eru grónir og aðeins 0,1-0,2 m á hæð. Mjög óljós og aflagaður veggur er á norðvesturhlið tóftar. Op virðist hafa verið inn í tóft í suðvesturenda hennar. Tóftin er mjög óskýr og ekki er útilokað að um náttúrumyndun sé að ræða. Ekkert er vitað um hlutverk tóftarinnar. Minjastofnun telur að grafa þurfi könnunarskurði í tóftina til að reyna að fá hugmynd um hlutverk hennar og aldur og til að ganga úr skugga um hvort undir henni



leynast eldri mannvirki eða mannvist. Niðurstaða slíkrar könnunar gæti leitt til þess að ráðast þurfi í frekari rannsóknir á staðnum.

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

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

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

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

Minjastofnun telur skráningu eftirtalinn fornleifa fullnægjandi mótvægisáðgerð: Áfangastaðar (NM-249:037), götu (NM-249:482), brúar (NM-249:484), vörðu (NM-249:500), tóftar (NM-249:504), skemmu (NM-249:506), vegar (NM-249:520), götu (NM-249:521), mógrafa (NM-249:583), vegar (NM-249:597_02), mógrafar (NM-249:598), herminja (NM-249:600), mógrafa (NM-249:601), mógrafa (NM-249:649), götu (NM-701:013_01), vegar (NM-701:013_02), vegar (NM-701:013_03), vegar (NM-701:013_04), áveitu (506), leiðar (507), mógrafa (508) og matjurtargarðs (510).“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun fara eftir þeim mótvægisáðgerðum og skilmálum sem Minjastofnun Íslands setur vegna framkvæmda og rask á fornleifum. Gert er ráð fyrir að brú (NM-249:597_01) raskist. Vegagerðin verður í samráði við Minjastofnun um mögulegar mótvægisáðgerðir áður en framkvæmdir hefjast.

2.6 Náttúrufræðistofnun Íslands

Í umsögn segir:

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



Viðbrögð Vegagerðarinnar: Gangamunni Seyðisfjarðarmegin er staðsettur nálægt Gufufossi sem, eins og Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á, nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga. Á framkvæmdartíma verður töluvert rask í nánasta umhverfi við fossinn en lögð er áhersla á vandaðan frágang að framkvæmdum loknum og þess gætt að sýn að fossi spillist ekki, séð frá áfangastað við fossinn eða Seyðisfjarðarvegi. Eftir því sem lengra er farið frá fossinum kann haugsetning að skyggja á fossinn frá einhverjum stöðum, miðað við núverandi ástand, s.s. frá íbúabyggð.

Í umsögn segir:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Til skoðunar er að taka efni úr Dalhúsatúni, á svæði sem verður hvort sem er raskað vegna framkvæmda, í þeim tilgangi að draga úr flutningi á efni. Gert er ráð fyrir að teknar verði prufuholur á þessu svæði á næstunni til að sjá samsetningu efnis. Ef efnið hentar ekki við gerð bráðabirgðavegar verður efni sótt í námu í Eyvindarárdal. Þar er opin náma á skipulagi, merkt E14 – Eyvindarárdalur. Einnig kæmi til greina að taka efni úr námu, einnig í Eyvindarárdal, sem Vegagerðin hefur óskað eftir við Múlaþing að sett verði á skipulag í tengslum við annað verkefni. Efnismagn í bráðabirgðaveg er áætlað um 19.000 m³ samanber upplýsingar í töflu 8.3 í umhverfismatsskýrslu.

2.6.1 Áhrif á gróðurfar

Í umsögn segir:

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

[...] Að mati Náttúrufræðistofnunar er því afar mikilvægt að lögð sé sérstök áhersla á mótvægisáðgerðir til að vega upp rask á vistgerðum með hátt verndargildi og einnig að fundarstaðir friðlýstra tegunda séu staðfestir og möguleikar á mótvægisáðgerðum skoðaðir.“

[...] Náttúrufræðistofnun telur mjög mikilvægt að horft sé til þess að nota birkiplöntur sem eiga erfðafræðilega uppruna úr Egilsstaðaskógi til að tryggja viðhald þeirra og að horft sé til endurheimtar birkiskóga í næsta nágrenni þar sem við á. Ekki er fjallað um mótvægisáðgerðir til að bregðast við röskun á vaxtarstöðum friðaðra plöntu- og



fléttutegunda. Náttúrufræðistofnun telur að skoða mætti t.d. að styrkja náttúrulegan vöxt blæspar í Egilsstaðaskógi í stað þeirra trjáplantna sem frá hverfa vegna framkvæmdarinnar með fræsáningu eða tilfærslu trjáa. Þá þarf eins og áður kemur fram að skoða hvort þörf sé á mótvægisáðgerðum til að tryggja að vaxtarstaðir friðaðra fléttutegunda glattist ekki alveg á svæðinu t.d. með mögulegum tilfærslum á birkitrjám sem fléttur vaxa á.“

[...] Mótvægisáðgerðir sem snúa að endurheimt votlendis og birkiskóga ættu að gagnast þeim tegundum sem verða fyrir búsvæðamissi. Mikilvægt er að við vöktun á árangri endurheimtar sé fylgst með áhrifum á fuglalíf. Líkt og víðar á Austurlandi er mikilvægt að vekja athygli vegfarenda á hreindýrum og fuglalífi þar sem við á með merkingum.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin og Umhverfisstofnun hafa gert með sér samstarfssamning hvað varðar útfærslu á frágangi framkvæmdasvæða.

Umhverfisstofnun fer sömuleiðis með eftirlit með friðlýstum plöntum samanber auglýsingu nr. 1385 um um friðun æðplantna, mosa og fléttna. Vegagerðin gerir ráð fyrir því, sem hluti af mótvægisáðgerðum, að áður en framkvæmdir hefjast verði sérfræðingur látinn fara um fyrirhugað framkvæmdasvæði í frekari leit að friðlýstum fléttutegundum. Þar sem við á verða birkitré, sem fléttur vaxa á, og blæspir færðar til undir leiðsögn Umhverfisstofnunar.

2.7 Skógræktin

Í umsögn segir:

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

Endurheimt birkiskóga er mikilvægt verkefni og í áðgerðaáætlun stjórnvalda í umhverfis- og loftslagsmálum gegnir hún stóru hlutverki. Er þá bæði átt við sjálfgræðslu birkiskóganna og ræktun þeirra. Kafli V. í lögum um skóga og skógrækt nr. 33/2019 fjallar um vernd, endurheimt, umhirðu og nýtingu skóga. Skógræktin hvetur leyfisveitendurog framkvæmdaraðilatil þess að kynna sér þann kafla vel.

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Við umsókn um framkvæmdaleyfi gerir Vegagerðin ráð fyrir að sveitarfélagið leiti umsagnar Skógræktarinnar og mun leyfisumsókn innihalda þau gögn sem Skógræktin óskar eftir.

2.8 Umhverfisstofnun

Í umsögn segir:

16. *„Að mati Umhverfisstofnunar er mjög mikilvægt að finna farveg fyrir nýtingu efnis Seyðisfjarðarmegin en þar mun gífurlegt magn efnis vera haugsett í þröngum firði. Fram kemur í skýrslunni að í umræðunni hafi verið að nýta umframefni í landfyllingu við þéttbýlið. Stofnunin telur æskilegt að hugsað sé að öðrum nýtingarkostum ef ekki verður af landfyllingu.“*



Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin tekur undir mikilvægi þess að finna farveg fyrir nýtingu efnisins og mun stuðla að notkun þess í samráði við Múlaþing. T.a.m verður skoðað hvort hægt sé að nýta efnið í frekari vegagerðarframkvæmdir á svæðinu sem fyrirhugaðar eru í náinni framtíð.

Í umsögn segir:

17. „Gangamunni Seyðisfjarðarmegin, nýr vegur og haugsetningarsvæði verður staðsett innan grannsvæðis vatnsverndar.

[...]

Lagt er til að vinnubúðir verði utan grannsvæðis vatnsverndar. Auk þess kemur fram að gera þurfi nauðsynlegar ráðstafanir í samráði við viðkomandi heilbrigðiseftirlit. Lagt er til að eftirlit með olíuleka og glussasmiti frá vinnuvélum og tækjum verði daglegt. Umhverfisstofnun áréttar mikilvægi þess að gæta ítrustu varúðar við framkvæmdir á svæðinu enda grunnvatn Seyðfirðinga undir og að umgengni og framkvæmdir verði í fullu samráði við Heilbrigðiseftirlit Austfjarða.

Umhverfisstofnun tekur undir mikilvægi þess að vinnubúðir verði utan grannsvæðis og gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við umfjöllun um fyrirhugaðar aðgerðir til að koma í veg fyrir áhrif á vatn. Umhverfisstofnun vekur athygli á lögum um stjórn vatnamála nr. 36/2011 en markmið þeirra er að vernda allt vatn (yfirborðsvatn og grunnvatn) og vistkerfi þess, hindra frekari rýrnun vatnsgæða og bæta ástand vatnavistkerfa til þess að vatn njóti heildstæðrar verndar. Jafnframt er lögnum ætlað að stuðla að sjálfbærri nýtingu vatns sem og langtímavernd vatnsauðlindarinnar.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun setja skilyrði um það í útboðsgögnum að vinnubúðir verktaka verði utan grannsvæðis vatnsverndar.

Í umsögn segir:

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

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

Þá segir enn fremur að skv. 18. gr. laga um skóga og skógrækt nr. 33/2019 er felling skóga eða hluta þeirra óheimil nema með leyfi Skógræktarinnar.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Líkt og kemur fram í svari til Skógræktarinnar (viðbrögð nr. 15) mun Vegagerðin senda umbeðin gögn til Skógræktarinnar við umsókn um framkvæmdaleyfi, samanber lög nr. 33/2019.

Í umsögn segir

19. „Umhverfisstofnun vill benda á að ef um er að ræða **birkiskóg sem nýtur sérstakrar verndar** skv. 61. gr. náttúruverndarlaga gilda um hann 3.-6. mgr. 61. greinarinnar. Skv. 3. mgr. ákvæðisins **ber að forðast röskun** þeirra náttúrufyrirbæra, sem undir greinina falla, nema brýna nauðsyn beri til og ljóst að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd er með orðalaginu „brýn nauðsyn“ lögð áhersla á að



einungis mjög ríkir hagsmunir geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir **almannahagsmunir**.

Umhverfisstofnun bendir á að **skýlt er að afla framkvæmdaleyfis, eða eftir atvikum byggingarleyfis**, vegna allra framkvæmda sem fela í sér röskun á svæðum sem njóta sérstakrar verndar, sbr. skipulagslög og lög um mannvirki. Á þetta að tryggja að tekið sé til ítarlegrar skoðunar hvort framangreint skilyrði sé uppfyllt. Við mat á leyfisumsókn ber að veita saman mikilvægi náttúruvinnjanna sem í húfi eru og hagsmuni af fyrirhugaðri framkvæmd. Við matið skal litið til verndarmarkmiða 2. og 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, auk þess sem tekið skal mið af mikilvægi minjanna og sérstöðu í íslensku og alþjóðlegu samhengi, sbr. 3. og 4. mgr. 61. gr. laganna.

Ákveði leyfisveitandi að veita leyfi þrátt fyrir framangreint skal hann, með vísan í 5. mgr. 61. gr. náttúruverndarlaga, rökstyðja þá ákvörðun sérstaklega og gera grein fyrir öðrum kostum sem skoðaðir hafa verið sem mögulegir valkostir við útfærslu framkvæmdarinnar og ástæðum þess að þeir urðu ekki fyrir valinu.

Einnig skal **gera grein fyrir fyrirhuguðum mótvægisaðgerðum**, sem og mögulegri endurheimt náttúruverðmæta þegar það á við. Þá skal afrit af útgefnu leyfi sent Umhverfisstofnun, sbr. 6. mgr. ákvæðisins.“

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun sækja um framkvæmdaleyfi til Múlapings. Í leyfisumsókn verður gerð grein fyrir raski á vistkerfum og náttúruvinnjum sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga. Aðalvalkostur verður rökstuddur og gerð grein fyrir öðrum kostum sem skoðaðir voru. Þá verður einnig gerð grein fyrir mótvægisaðgerðum.

2.9 Hafrannsóknarstofnun

Í umsögn segir:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Við Egilsstaðarháls liggur Suðurleið / Miðleið í töluverðri nálægð við Eyvindará. Til að koma í veg fyrir óhöpp verða sett vegrið á um 3-400 m löngum kafla þar sem veglínin liggur næst ánni, auk vegriða við brúarenda um 250 m. Brýr koma einnig til með að hafa vegrið. Norðurleið liggur í meira mæli meðfram Eyvindará og þverar hana tvisvar en ekki er talin þörf á vegriði við hana, fyrir utan brýrnar. Seyðisfjarðarmegin er ný veglína færð fjær Fjarðará en núverandi vegur, sem talið er til bóta. Skoðað verður hvort þörf sé að vegriði með vegi ofan við vatnsból í Fjarðará.

2.10 Fiskistofa

Fiskistofa gerir ekki athugasemd við umhverfismatsskýrslu. Umsögn krefst ekki viðbragða Vegagerðarinnar.

2.11 Samgöngustofa

Í umsögn segir:

„Samgöngustofa vill benda á að um fyrirhugaða framkvæmd gildir reglugerð nr. 895/2021 um öryggiskröfur fyrir jarðgöng en reglugerðin gildir um öll jarðgöng hér á landi, lengri en



500 metrar, sem opin eru almennri umferð, hvort sem þau eru í notkun, á framkvæmdastigi eða hönnunarstigi.

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

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin fer eftir ofangreindri reglugerð um öryggiskröfur fyrir jarðgöng og mun sækja um leyfi Samgöngustofu vegna opnunar Fjarðarheiðarganga fyrir almenningi.

2.12 HEF veitur

Í athugasemd segir:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin tekur undir mikilvægi þess að tryggja að mengun vegna framkvæmdarinnar spilli ekki vatnsbólínu á Seyðisfirði. Vegna viðkvæmnis svæðis hefur verið gripið til sértækra aðgerða vegna framkvæmdarinnar til að koma í veg fyrir að þessi neikvæðu áhrif eigi sér stað, sjá nánar kafla 16.3 í umhverfismatskýrslu. Í ljósi umsagnar heilbrigðiseftirlitsins verða skiljur stækkaðar þannig þær taki tvöfalt á við reiknað rennsli sem dregur úr þeirri hættu að mengunarvarnarbúnaður reynist vera of lítil. Sjá nánar kafla 2.2.

Í umsögn segir:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í kjölfar athugasemda HEF veita hefur Vegagerðin hafið skoðun á fýsileika þess að færa inntakslón ofar í ána, upp fyrir fyrirhugaðan gangamunna. Sú vinna verður unnin í samráði við HEF veitur. Ef færsla á inntakslóninu reynist raunhæf myndi það draga mjög úr áhættu á áhrifum á vatnsvernd.

Í athugasemd segir:

23. „Á haustdögum 2019 keyptu HEF veitur (þá Hitaveita Egilsstaða og Fella ehf.) ½ hektara úr landi Egilsstaða 1 til byggingar hreinsistöðvar fráveitu Egilsstaða og Fellabæjar. Á þeim tíma var vitanlega trú félagsins að aðalskipulag „heimilaði“ byggingaráform á lóðinni. Aðalskipulagið gerir grein fyrir hreinsistöð fráveitu og þjóðvegi austan þess. Vegagerðin hefur sett fyrirvara og skorður við nýtingaráform HEF á lóðinni, sem kemur sér einkar illa við áform HEF um uppbygginu hreinsistöðvarinnar. Hönnunarvinna mannvirkja á lóðinni er í biðstöðu og hefur framkvæmdin þegar tafist um 6 mánuði vegna afmörkunar



rannsóknar- og veghelgunarsvæða Vegagerðarinnar (100 og 35m frá miðlínu vegar). Það er einkar óheppilegt þar sem fyrir liggja athugasemdir Heilbrigðiseftirlits Austurlands og Umhverfisstofnunar við ófullnægjandi hreinsun fráveitu á Egilsstöðum og Fellabæ, sem hreinsistöðin á að bæta úr. Áform HEF um 240Mkr. framkvæmdir á árinu við hreinsistöðina munu ekki ganga eftir.

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismatsskýrslu leggur Vegagerðin til Suðurleið sem aðalvalkost og er gert ráð fyrir að haldið verði áfram undirbúningi miðað við þann valkost. Rannsóknir í tengslum við umhverfismat hafa þegar farið fram og er hreinsistöðin ekki innan fyrirhugaðs veghelgunarsvæðis Suðurleiðar.

Vegagerðin bendir á að nú stendur yfir aðalskipulagsbreyting Fljótaldalshéraðs og miðað við vinnslutillögu gerir sveitarfélagið ráð fyrir að Melshornsleið, þ.e. hluti Norðurleiðar innan þéttbýlis, haldi sér á aðalskipulagi. Sú ákvörðun kann að hafa áhrif á lóð HEF en það tengist ekki þessari framkvæmd Vegagerðarinnar ef Suðurleið verður farin.

2.13 Herdís Magnea Gunnarsdóttir

Í athugasemd segir:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin þakkar ábendinguna, það er rétt að jörðina vanti inn í yfirlit í umræddri töflu í umhverfismatsskýrslu.

Í athugasemd segir:

25. „Undirrituð gera athugasemd við hversu lítið er fjallað um áhrif á landbúnaðarland þegar landnotkun er tekin fyrir. Á tímum sem nú á matvælaframleiðsla heimsins undir högg að sækja og ein stærsta áskorun mannkyns er að tryggja fæðuöryggi heimsins. Erlendis þar sem þrengra er um land hafa yfirvöld lagt áherslu á að vernda landbúnaðarland. Síðustu ár hafa Íslensk stjórnvöld einnig lagt aukna áherslu á verndun landbúnaðarlands og á síðasta ári var fyrir tilstuðlan þáverandi landbúnaðarráðherra, Kristjáns Þórs Júlíussonar, gefin út grunnur að landbúnaðarstefnu sem ber heitið Ræktum Ísland!“

[...]

Nú þegar hefur þrengt verulega að landi Egilsstaðabúsins og frekari aðför að góðu ræktarlandi þess getur sett framtíðarplön búrekstursins í uppnám og dregið úr rekstrarforsendum búsins.

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Við val á staðsetningu leiða var hugað að því að skerða landbúnaðarland eins lítið og kostur er. Suðurleið, þar sem hún liggur frá núverandi Hringvegi, liggur að hluta til í jaðri landbúnaðarlands, tún og akurlendi eins og það er skilgreint í sérfræðiskýrslu Náttúrustofu Austurlands. Þar sem Norðurleið liggur um landbúnaðarland er staðsetningin í jaðri túna og í samræmi við Melshornsleið í aðalskipulagi. Þess verður vandlega gætt að skerða þetta svæði eins lítið og mögulegt er.

2.14 Eigendur Egilsstaða 2

Í athugasemd segir:

26. „Suðurleið er sú leið af þremur sem fékk oftast einkunnina verulega neikvæð áhrif, eða í 3 tilvikum af 5 matsþáttum sem tengjast gróðurfari og talsverð neikvæð áhrif í 2 tilvikum af 5. Leiðin fer yfir stórt ósnortið votlendissvæði, birkiskóg og aðrar vistgerðir sem skilgreindar eru með hátt verndargildi.“



Hugmyndir um mótvægisáðgerðir sem kynntar eru í skýrslunni eru óljósar og í okkar huga óraunhæft að þær geti orðið og endurheimt í núverandi vegstæði Hringveggar um Hálsendann. Þær yrðu auk þess ekki í okkar landi og eðlileg krafa að mótvægisáðgerðir komi í landinu sem er skert.“

„Bent er á að núverandi vegstæði Hringveggar um Hálsendann er forsenda þess að eigendur komist að landi sínu inn með Hálsinum um land Egilsstaða 1 og eins að landi í austan megin í hálsinum. Komi til þess að farið verði í mótvægisáðgerðir í núverandi vegstæði Hringveggar um Hálsendann þá þarf að tryggja áframhaldandi leið og jafn greiða og nú er að landi okkar.

[...] Eins er gerð krafa um að tengingar af Suðurleiðinni þar sem hún fer um land okkar verði gerðar í samráði við okkur til að tryggja aðkomu og nýtingu á landi.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin og Umhverfisstofnun hafa gert með sér samstarfssamning hvað varðar útfærslu á frágangi framkvæmdasvæða. Hvað varðar endurheimt votlendis verður jafnframt haft samráð við Votlendissjóð og Landgræðsluna. Umrædd staðsetning er lögð til sem dæmi í umhverfismatsskýrslu en leitast verður við að finna sambærileg svæði í nágrenni framkvæmdar til endurheimtar. Þegar ítarlegri verkhönnun verður komin lengra á veg verður hægt að útfæra nánar mótvægisáðgerðir. Þær verða útfærðar í samráði við landeigendur.

Vegagerðin mun sömuleiðis hafa samráð við landeigendur um frágang og tengingar þar sem framkvæmdir munu fara um land þeirra.

Í athugasemd segir:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Þegar val á veglínu liggur fyrir mun Vegagerðin hefja málsmeðferð á grundvelli vegalaga nr. 80/2007. Verða þá framkvæmdir kynntar formlega fyrir landeigendum og hagsmunaaðilum og boðnar fram bætur þegar nauðsynlegar eignaskerðingar liggja fyrir.

2.15 Philip Vogler

Í athugasemd segir:

28. *„Vegna þess hvað villt íslensk blæðsp er sjaldgæf en samt stórfengleg finnast mér að það eigi að fara eins og hægt er eftir þessari ábendingu í töflu 12.12 verði Suðurleiðin fyrir vali: „Ef rétt yrði staðið að hönnun væri mögulega hægt að hlífa vaxtarstöðum blæaspar.“*

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

[...] Ef Suðurleiðin verður fyrir valinu eins og margt bendir til væri e.t.v. best að kaupa hreinlega land milli Suðurleiðar og Miðleiðar þar sem sveitarfélagið stofnaði



blæsparlystigarð og væri jafnvel með blæsparstíg fyrir fatlaða. Þau blindu eru oft næmari fyrir hljóðum þannig að slíkur lystigarður og stígur mætti koma sérstaklega fram í upplýsingum fyrir blinda og sjóndapra. Á sumrin mætti jafnvel tryggja að skipuleggjendur ferða fyrir blinda og sjóndapra vissu af framboðinu. Skilyrði væri auðvitað að upplýsingar og stígurinn hentuðu blindum og hann lægi að stað þar sem umferðarhávaði væri í lágmarki. Heiti blæsparinnar tengist einmitt hljóðinu þegar andvari leikur í lafunum.“

[...] „Þar að auki finnst mér æskileg mótvægisáðgerð að gróðursetja sérstakan blæsparreit við auðveldan stíg í Selskógi. Blæösp er nú innlend trjátegun, ekki síður en birki og reynir. Saman eru þessar þrjár tegundir allar trjátegunirnar sem að líkindum komu sér sjálfar til Fróns. Að því leyti ætti ágreiningur ekki að vera mikill um slíkan reit í stað tapaðra eintaka blæspa vegna vegarins sem í raun liggur um sama skóg þ.e. Egilsstaðaskóg. Selskógur er ekki nema hluti af þeim skógi. Ég vona að ég megi taka þessa mótvægistillögu við byggingu jarðganga og aðkomugata saman í vísu. Ef Suðurleiðin verður byggð yfir einhverja blæspargræðu:

*Skömminni tel skárna þá
skilti gróðursetja hjá
þar inni í skógi áfram má
öspín dafna og gestir sjá.*

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun vinna mótvægisáðgerðir í samstarfi við Umhverfisstofnun sem fer með eftirlit með friðlýstum plöntum samanber auglýsingu nr. 1385 um um friðun æðplantna, mosa og fléttna. Vegagerðin gerir ráð fyrir að mótvægisáðgerðir vegna rasks á blæösp felist í að draga úr raski, færa til plöntur og sá og/eða gróðursetja nýjar plöntur í stað þeirra sem raskast. Vegagerðin bendir á að framkvæmdir sem tengjast hugmyndum er varða blæöspina, eins og stígagerð og uppsetning upplýsingaskilta, eru ekki á valdi Vegagerðarinnar og bendir á sveitarfélagið í þessu sambandi.

Í athugasemd segir:

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

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að þegar framkvæmdum er lokið er stefnt að því að núverandi vegur yfir Fjarðarheiði leggist af sem stofnvegur yfir háheiðina. Honum verður þó áfram haldið við sem landsvegi. Vegurinn Seyðisfjarðarmegin að skíðasvæðinu í Stafdal verður tengivegur og honum haldið opnum að vetrarlagi í samræmi við þjónustustig hans. Að sumarlagi getur vegurinn verið notaður sem ferðamannaleið. Vegagerðin gerir ekki ráð fyrir vetrarþjónustu á veginum upp á Fjarðarheiði Héraðsmegin, þar sem um er að ræða landsveg, sem kann að skerða aðgengi fyrir göngskíða- og vélsleðafólk þeim megin.



Í athugasemd segir:

30. „Minnst er aftur á þetta undir töflu 12.11. Þar sem þessi tenging var ekki innan athugunarsvæðis þarf að leggja áherslu á að hún raski sem minnst birkiskóg, votlendi og umhverfi hvors tveggja. Á hinn bóginn er mögulega hægt að skipuleggja hana þannig að bláin suðaustan og sunnan við „iðnaðarhverfi“ Egilsstaða varðveitist í sem náttúrulegustu mynd og jafnvel í tengslum við blæspar- og bláarlýstigarð fyrir þorpsbúa eða við blæsparstíg frá bílastæði við Suðurleið sem byði útsýn yfir blána. Fuglalífið og vatnsstaða blárinnar hljóta á hinn bóginn að vera viðkvæm þannig að skipuleggjendur yrðu að athuga aðstæður vel og tryggja sem minnst rask, einnig til langs tíma litið.

Fljótlega í kafla 12.4 stendur samt:

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

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

Í Svæðisskipulagi Austurlands stendur í AE.2:

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

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Sjá fyrri viðbrögð Vegagerðarinnar við athugasemdum frá Philip Vogler um verndun blæsparinnar (viðbrögð nr. 28?).

2.16 Samgöngufélagið

Í athugasemd segir:

31. „Í nefndum hugleiðingum var því sjónarmiði komið á framfæri að skýrsla sú sem ákvörðunin byggir á, „Seyðisfjörður, valkostur og áhrif“, sem kom út 2019, “ væri ekki að öllu leyti byggð á traustum grunni.

Var og vakin athygli á því að með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar yrði **nánast alltaf fær leið til og frá Seyðisfirði** þótt vissulega yrði langt til Egilsstaða, en leiðin þangað ef Fjarðarheiði væri ófær væri 76 km, en milli Norðfjarðar og Egilsstaða væri hún 68 km þannig að aðeins munaði 8 km. Væri vandséð af hverju þörf til að komast til Egilsstaða væri miklu meiri fyrir Seyðfirðinga en Norðfirðinga.

Með göngum milli Norðfjarðar (þar sem sjúkrahús fjórðungsins er) og Seyðisfjarðar styttest leiðin milli staðanna hins vegar **úr 93 km í 30 km** og milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar í **27 km**.“

[...]

Ýmis ávinningur annar skapaðist með göngum milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar sem ekki fæst með Fjarðarheiðargöngum:

- Hringtenging, sem gerði ferðir ferðamanna mun áhugaverðari.



- *Auknir möguleikar í samvinnu milli sveitarfélaganna, sem yrðu til að Miðausturland yrði að mestu eitt atvinnusvæði og Seyðisfjörður, Eskifjörður, Reyðarfjörður auk Neskaupstaðar færðust að mun nær hver öðrum.*
- *Vegalengdin milli Neskaupstaðar og Egilsstaða styttest úr 68 km í 55 km (þegar Fjarðarheiði er fær) og ekki yrðu meira en 55 km milli stærstu þéttbýlisstaðanna á Miðausturlandi.*
- *Heilsársleið milli Mjóafjarðar og annarra landshluta opnaðist.*
- *Alltaf yrði fær leið fyrir farþega ferjunnar Norrænu og annarra skemmtiferðaskipa og raunar oftast val milli Fjarðarheiðar og leiðarinnar um Norðfjörð inn á Hringveginn.“*

[...]

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

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Aðdragandi Fjarðarheiðarganga er langur og er í umhverfismatsskýrslu gerð grein fyrir forsögu verkefnisins. Þar er gerð grein fyrir vinnu verkefnishóps um undirbúning að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng, sem skipuð var af þáverandi samgöngu- og sveitastjórnarráðherra árið 2017. Þar var mörkuð framtíðarsýn um að grafa þrenn göng, Fjarðarheiðargöng, göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og göng milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Hópurinn lagði til að 1. áfangi framkvæmdar væru göng undir Fjarðarheiði. Í framhaldinu af þeim mun hefjast undirbúningur fyrir hin göngin.

Í athugasemd segir:

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

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismati er áhersla lögð á að skoða áhrif valkosta og bera þau saman auk þess sem Vegagerðin gerir grein fyrir hvernig valkostir koma til móts við markmið framkvæmdar og lögbundið hlutverk Vegagerðarinnar. Umfjöllun um markmið, forsendur, framkvæmd og umhverfisáhrif eru í fullu samræmi við kröfur sem koma fram í lögum og reglugerð um umhverfismat. Fyrirkomulag gjaldheimtu er ekki hluti af umfjöllunarefni umhverfismatsskýrslu. Eins og komið hefur fram liggur ekki fyrir



fyrirkomulag gjaldtöku. Ein af leiðum sem hafa verið til skoðunar er að stofna félag utan um rekstur ganganna sem myndi þá stilla upp hvernig staðið verði að gjaldtöku og um leið hver áhrif hennar kunni að verða á notkun ganganna. Gerð verður grein fyrir því á öðrum vettvangi en umhverfismati.

Í athugasemd segir:

„...væri t.d. fróðlegt að sjá hvað aukinn búnað þarf til að tryggja öryggi í göngum sem leiðir af hinni miklu lengd þeirra, en sem fram hefur komið eru þau tíundu lengstu veggöng í heimi, hvorki meira né minna.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Fylgt er kröfum reglugerðar um öryggiskröfur fyrir jarðgöng, 895/2021. Við hönnun jarðganganna er norskum handbókum fylgt, ber helst að nefna handbók N500. Aðrar öryggisaðgerðir sem eru áætlaðar og koma ekki fyrir í þessum handbókum og eru fyrirhugaðar eru:

- Áformað er að koma fyrir skrautlýsingu í göngunum á 3 stöðum en þannig lýsing hefur jákvæð áhrif á umferðaröryggi með því að brjóta upp einsleitni við að keyra löng göng.
- Ræsi með eldgildrum.
- GPS tæki sem getur staðsett farsíma og bíla í þeim tilgangi að viðbragðsaðilar geti staðsett vegfarendur í göngum í neyð.
- Hitanemar sem kortleggja óvenjulega mikinn hita/eld áður en reykur er numinn.
- Sérhönnuð neyðarrými á 500 m millibili í göngunum.

2.17 Sveinn Jónsson

Í samantekt umhverfismatsskýrslu er gerð athugasemd við það að staðsetning jarðgangamunna verði við Dalhús, Í athugasemd segir:

33. *„Álitamál hvort það [stytting á jarðgöngunum] hafi svarað kostnaði m.t.t. ætlaðs kostnaðarauka fyrir Norðurleið.“*

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Eins og fram kemur í umhverfismatsskýrslu er undanfari Fjarðarheiðarganga langur og hafa ýmsir möguleikar á gangamunnum verið kannaðir. Það sem staðsetning gangamunnans við Dalhús hefur umfram aðra munna, sem voru til skoðunar, er að með honum næst meiri ávinningur fyrir samfélagið á Austurlandi í heild, þ.e. styttri og betri tengingar eru niður á firði.

Aðrir þættir sem einnig nefndir voru að baki valinu voru að munninn við Dalhús væri fjær byggð t.a.m. skilgreindum opnum svæðum og sumarhúsabyggðar sem verið að skipuleggja við Miðhús. Báðar staðsetningar myndu sjást vel en fleiri myndu sjá athafnasvæðið við Miðhús dags daglega.

Í samantekt umhverfismatsskýrslu er gerð athugasemd um lýsingu á valkostum. Í athugasemd segir:

34. *„Skýrsluhöfundar hafa ekki tekið neitt tillit til þess að Norðurleið er mun æskilegri en Suðurleið vegna sjúkrafylgs og sjúkrabílaaksturs til og frá fjórðungssjúkrahúsinu í Neskaupsstað og/eða Austfjörðum almennt. Með opinni leið um Háls er einnig greiðust*



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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismati er horft heildstætt yfir valkosti og áhrif þeirra á ólíka umhverfispætti borin saman auk þess sem Vegagerðin gerir grein fyrir hvernig valkostir koma til móts við markmið framkvæmdar og lögbundið hlutverk Vegagerðarinnar. Umfjöllun um markmið, forsendur, framkvæmd og umhverfisáhrif eru í fullu samræmi við kröfur sem koma fram í lögum og reglugerð um umhverfismat.

Samkvæmt umhverfismatinu er heildarávinningur Suðurleiðar talinn meiri en Norðurleiðar.

Í samantekt og á bls. 32 í umhverfismatsskýrslu eru gerðar eftirfarandi athugasemdir við upplýsingar um brýr á Norðurleið.

35. *„[að það þurfi tvær nýjar brýr á Eyvindará og báðar um 100 m langar] þarfnast e.t.v. leiðréttingar, upplýsingar um aðrar lengdir koma fram í samantekt kostnaðar.“*

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í skýrslunni er miðað við um 100 m brúarlengd, sem miðast þá við virkt brúarop þvert á farveg. Í kostnaðarsamantektinni er gert ráð fyrir meir brúarlengd vegna þess að vegurinn kemur til með að liggja á ská yfir farvegina. Vegna þess þarf að hanna brýrnar lengri því að virkni vatnsopa verður minna eftir því sem skekking þeirra er meiri á farveg árinna.

Í samantekt umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð um niðurstöðu umhverfismats:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í niðurstöðum mats á áhrifum valkosta á landnotkun, mannvirkja og verndarsvæða kemur fram að Norðurleið fer meira um svæði sem skilgreind eru til útivistar og náttúruskoðunar og raskar meira svæðum sem eru á C-hluta náttúruminjaskrár og Náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar. Það er rétt að Norðurleið fer meira um svæði sem er raskað. Pláss er lítið og er þörf á að færa til möstur Eskifjarðarlínu 1 til að koma veginum fyrir. Miðað við gildandi skipulag var það mat Vegagerðarinnar í umhverfismatsskýrslu að Norðurleið fresti eingöngu þeim vandamálum sem hafa komið upp á núverandi Hringvegi um Fagradalsbraut, sem dragi úr ávinningnum að færa þjóðveginn.

Á bls.11 umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun að Vegagerðin muni eiga frekara samtal við sveitarfélagið þegar álit Skipulagsstofnunar liggur fyrir.:

37. *„Hverjir koma að því?“*



Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun eiga frekara samtal við sveitastjórn Múlapings og aðra hagsmunaaðila eftir því sem við á t.d. landeigendur.

Á bls.5 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð um rökstuðning um val á aðalvalkosti hvað varðar samfélagsleg áhrif:

38. „Eiðavegur og efrihluti fagrdalsbrautar áfram þjóðvegur (í þéttbýli) og svo opnast leið frá Eiðavegamótum niður að Miðás og þar inn um iðnaðarsvæði inn á S-leið“
„...megin uppbyggingarsvæði“ athafna og blandaðrar byggðar.....Það er mikill samfélagslegur kostur til atvinnuuppbyggingar að hafa stofnbraut um iðnaðar og athafna-svæði, og einstætt tækifæri með stuttri tengingu við alþjóðaflugvöll (EGS) og stórskiphafnir (Seyðisfjörður og Reyðarfjörður).“

„Þessi fullyrðing [Suðurleið fellur þannig betur að núgildandi skipulagi] þykir orka mjög tvímælis! Góðar samgöngur og umferðin næra byggðapróun, atvinnulíf og samskipti fólks og það gerir Norurleiðin því betur en Suðurleiðin sem vissulega rammur inn þéttbýlið og takmarkar því vöxt þess til suðurs. Svæðin sunnan byggðarinnar, inn með Lagarfljóti og upp sunnan Norðfjarðarvegur, efri hluta Fagradalsbrautar, (sjá innskotskort hér að framan) eru talin þjóna betur vexti íbúðabyggðar en svæðin norðan ár þar sem lega við sól og veðráttu er óhagstæðari.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Miðað við gildandi skipulag var það mat Vegagerðarinnar í umhverfismatsskýrslu að Norðurleið fresti eingöngu þeim vandamálum sem hafa komið upp á núverandi Hringvegi um Fagradalsbraut, sem dragi úr ávinningnum að færa þjóðveginn. Með Suðurleið er þjóðvegur tekinn út fyrir þéttbýlið sem hefur mikinn ávinning í för með sér líkt og fjallað er um í umfjöllun um áhrif á samfélag. Í umhverfismatsskýrslu er jafnframt tekið fram að umhverfismatið taki mið af gildandi skipulagi og ef stefnumörkun sveitarfélagsins breytist geti það breytt áhrifum valkosta á landnotkun.

Á bls. 14 í umhverfismatsskýrslu eru gerðar eftirfarandi athugasemdir um umfjöllun um mat Helga Hallgrímssonar á verndargildi svæði á Náttúrumæraskrá og legu valkosta innan þeirra svæða:

39. „Lægra en hvað?“
„Álitamál um réttmæti þessarar fullyrðingar þar sem talið hefur verið að "Eyvindarárgil" hefði mikið ef ekki mest verndargildi!!“

„Þessi fullyrðing er ekki talin rétt enda fara leiðirnar um svæðið og svæði sambærileg og ekki síðri“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í Náttúrumæraskrá Helga Hallgrímssonar hefur Helgi sjálfur lagt mat á verndargildi svæða sem umhverfismatið tekur mið af. Þar er verndargildi svæða skipt í fernt; ótilgreint verndargildi, lægra verndargildi, miðlungs verndargildi og hærra verndargildi. Vegagerðin leggur ekki sjálf mat á gildi svæða á náttúrumæraskrá.

Á bls. 23 er gerð eftirfarandi athugasemd um umfjöllun um eignarhald:

40. „Lagfæra - Vantar að telja Egilsstaði 1, sem jafnframt verður væntanlega fyrir hvað mestri skerðingu.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin þakkar ábendinguna, það er rétt að jörðina vanti inn í yfirlit í umræddri töflu í umhverfismatsskýrslu.

Á bls. 23 og 157 eru gerðar eftirfarandi athugasemdir um umfjöllun um innviði, þ.e. raflínur:



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

„Í fyrirliggjandi samantekt kostnaðar á veglínunum Héraðsmegin er þó aðeins vísað til þessa hvað Norðurleið varðar alls 100Mkr“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Leggja þarf rafstreng að gangamunna og á það við um alla valkosti. Norðurleið felur í sér að færa þarf möstur Eskifjarðarlínu 1 á kafla til að koma veginum fyrir, sem á ekki við um Suðurleið og Miðleið. Landsnet hefur ekki óskað eftir því að leggja Seyðisfjarðarlínu 1 í gegnum göngin og Vegagerðin veit ekki til þess að þörf sé á slíkri framkvæmd.

Á bls. 26 í umhverfismatsskýrslu er gerð eftirfarandi athugasemd um lýsingu á Norðurleið.:

42. „Spurning hvort hér væri ekki æskilegra að hafa hringtorg í stað tveggja nálæggra T-gatnamóta sem væntanlega drægi úr hættu og umferðarhraða um væntanlegt uppbyggingarsvæði?“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Almennt er ekki gert ráð fyrir hringtorgum á þjóðvegi utan þéttbýlis þar sem hámarkshraði er kominn í 90 km/klst. Ástæða fyrir hönnun vegamótanna, eins og þau eru kynnt í umhverfismatsskýrslu, er sú að auka greiðfærni þeirra ökutækja sem keyra um þjóðveginn. Ef ákveðið er að vinna áfram með Norðurleið í þessari framkvæmd kemur vel til greina að endurskoða fyrirkomulag þessara gatnamóta.

Á bls. 26 og 28 í umhverfismatsskýrslu eru gerðar eftirfarandi athugasemdir um lýsingu á Norðurleið og Suðurleið:

43. „Hver er tilgangur [með undirgöngum undir Norðurleið]“
„...Hver er tilgangur [með undirgöngum undir Suðurleið]“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Gert er ráð fyrir undirgöngum undir valkostina til að tryggja aðgengi óvarinna vegfarenda undir veginn, t.a.m. vegna útivistar.

Á bls. 32 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun vegakerfið að framkvæmdum loknum:

44. „Eru þessar lagfæringar (á Fagradalsbraut) innifaldar í kostnaði Suður leiðar?“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Já þessar lagfæringar eru innifaldar í kostnaði Suðurleiðar, sjá töflu 8.6 í umhverfismatsskýrslu.

Á bls. 43 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við um Norðurleið, þ.e. endurbætur verða á vegi til að bæta umferðaröryggi við innkomu í þéttbýlið við brú á Eyvindará:

45. „Hvaða vegi og hvernig?“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Þarna er verið að tala um núverandi Seyðisfjarðarveg þar sem hann liggur að núverandi brú yfir Eyvindará, þar sem breyting verður á veltengingum í þeim tilgangi að bæta umferðaröryggi.



Á bls. 47 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun um haugsetningu:

46. *„Hver hefur ráðstöfunarrétt á haugefninu?“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin á efnið í haugnum en búist er við að efnið nýtist bæði Vegagerðinni og sveitarfélaginu.

Á bls. 60 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun um áætlaða slysatíðni (Miðleið):

47. *„Nú er það vitað að ekki var tekið tillit til slíkar vegfarenda sem skekkir mjög umferðaröryggismat á Fagradalsbraut. Áhrif þessa þarfnast skoðunar!!“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umfjöllun um umferðaröryggi er gerð grein fyrir óvörðum vegfarendum og er tekið tillit til þeirrar umfjöllunar við val á aðalvalkosti.

Á bls. 90 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við niðurstöðu mats á áhrifum á dýralíf:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Samkvæmt skráningum um hagagöngu hreindýra frá árinu 2000 höfðu hreindýr lítið og sjaldan verið skrásett í nágrenni valkosta fyrir vegstæði Héraðsmegin. Einkum höfðu sést litlir tarfahópar seinni hluta vetrar í nágrenni vegstæðis Norðurleiðar. Áhrif valkosta á hreindýr eru metin óveruleg. Þéttleiki fugla er meiri við Suðurleið en í vettvangsathugun sáust þar ekki fuglar sem eru á válista.

Á bls. 92 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun um þverun Norðurleiðar yfir Uppsalaá, þar sem sleppitjörn er

49. *„Meðal annars af þessum ástæðum hefur verið bent á að æskilegt sé að hvolfa beygjurni á Eyvindarártúninu gamla til norðurs þannig að leiðin komi norðar yfir Uppsalaána og spilli þá ekki heldur „Myllufossi“ og umhverfi fornleifa þar.“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Norðurleiðin var hugsuð til að falla að gildandi skipulagi eins og kostur er. Með því að hvolfa beygjurni, líkt og lagt er til í athugasemd, þyrfti veglínan að liggja um skipulagt byggingarsvæði og er við hönnun veglína forðast að kljúfa byggð.

Á bls. 128 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við um ásýndarmyndir:

50. *„Fyrir Suðurleið vantar mjög að ekki eru þar fleiri ásýndarmyndir svo sem: - við myndatökustað 13 til V yfir tenginguna inn á Fagradalsbraut og skeringar í gegnum Rauaðhraun og innri Krossása - miðja vegu milli myndatökustaða 13 og 14 til austurs upp í og yfir Hálsendann“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Við val á myndatökustöðum er miðað við að gefa góða yfirsýn yfir framkvæmdasvæðið og umfang framkvæmdar. Ekki þykir ástæða til að sýna nákvæmar útfærslur í umhverfismati, t.a.m. hönnun á tengingu, þar sem ítarleg veghönnun liggur ekki fyrir. Ásýndarmyndir 13 og 14 gefa greinagóða mynd af umfangi framkvæmdar í landslaginu á svæðinu á milli myndapunktanna.



Á bls. 156 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun að Norðurleið fari um Dalhúsahóla:

51. *„Veglínan liggur ekki um "Dalhúsahóla" þar sem henni er af ásetningi sem betur fer beint framhjá hólunum!!“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin tekur undir að orðalag geti valdið misskilningi. Norðurleið raskar ekki Dalhúsahólum sjálfum. Þar sem þarna er verið að ræða er að Norðurleið liggur innan afmörkunar svæðis sem Helgi Hallgrímsson nefnir Dalhúsahóla í náttúrumæraskrá.

Á bls. 160 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun um Norðurleið innan svæða á á C-hluta náttúruminjaskrár:

52. *„Ekki verður séð hvað "Melshornsvegamót" gera innan skilgreiningar svæðir 647 og hvergi nærri svæðum skilgreindum í náttúrumæraskrá HHI“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Þar sem Norðurleið tengist núverandi Hringvegi fer framkvæmdasvæði leiðarinnar, á mjög afmörkuðu svæði, inn á svæði á C-hluta náttúruminjaskrár.

2.17.1 **Áhrif á gróðurfar og votlendi**

Á nokkrum stöðum í umhverfismatsskýrslu, t.a.m. í samantekt, bls. 6 og 72 eru athugasemdir gerðar um áhrif á birki og votlendi:

53. *„Hér er alveg sleppt að fjalla um áhrif Suðurleiðar! Þar er þó sem dæmi helmingi meira votlendi og birkiskógur sem fer undir auk þess sem lífmassi birkiskógarins er þar þrefalt meiri og tegundir fugla fleiri.“*

„Enn er þetta alrangt. Vantar allan rökstuðning og Suðurleiðar ekki getið þar sem rúmlega helmingi meira votlendi fer undir svo og birkiskógur með blæðsp og allt að þreföldum lífmassa á við Norðurleiðina þar sem einnig eru færri fuglategundir og hvorki flórgoðar né branduglur, svo eitthvað sé talið.“

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Gerð er grein fyrir raski Suðurleiðar í umhverfismatsskýrslu. Það er niðurstaða mats að Suðurleið raski meira votlendi og birki en aðrir valkostir. Lagðar eru fram mótvægisáðgerðir til að draga úr áhrifum. Hvað varðar áhrif á fuglalíf er umfang áhrif Suðurleiðar og Norðurleiðar metin sambærileg. Norðurleið er lengri og raskar stærra búsvæði og þar sáust fuglategundir sem eru á válista. Þéttleiki fugla er meiri við Suðurleið og þar sáust ekki fuglar sem eru á válista.

Á bls.1 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við endurheimt votlendis og skóglendis

54. *„Liggur nokkuð fyrir um það hvernig gert, hvernig votlendi t.d. Viðhaldið, hver stofnkostnaður og hver rekstrarkostnaður“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Endurheimt votlendis sem raskast verður unnið í samstarfi við Votlendissjóð og Landgræðsluna. Leitast verður við að finna sambærileg svæði í nágrenni framkvæmdar til endurheimtar. Kostnaður vegna endurheimtar er tekið með inn í kostnaðaráætlun valkosta og gerð er grein fyrir í umhverfismatsskýrslu



Á bls 13 í umhverfismatsskýrslu er gerð eftirfarandi athugasemd um náttúruvernd:

55. *„Aðeins Suðurleið fer um ”Votlendi” mvt Mynd 4.2“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Bæði Norðurleið og Suðurleið fara um votlendi, skýrari afmörkun má sjá á mynd 12.1 í umhverfismatsskýrslu. Umfang rasks Suðurleiðar á votlendi er meira í samanburði við Norðurleið.

Á bls. 70 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við setninguna *„Ef horft var til framkvæmdasvæðis án votlendissvæða sem náðu út fyrir þau reyndist hlutfallið 25% eða 57,0 ha.“*:

56. *„Hvað ef votlendissvæðin yrðu með talin?“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Umfang þess kemur fram í setningunni á undan í umhverfismatsskýrslu, en þar segir að í heild er framkvæmdasvæði Norðurleiðar 30% athugunarsvæðisins, eða 68,9 ha.

Á bls. 76 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð um umfjöllun um rask á vistkerfum sem nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga:

57. *„Ekki liggur fyrir staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun vinna í samræmi við 61.gr. náttúruverndarlaga. Í framkvæmdaleyfisumsókn til Múlabings verður gerð grein fyrir raski á vistkerfum og jarðminja sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61.gr. náttúruverndarlaga.

Á bls. 78 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við áhrif Suðurleiðar á gróðurfar:

58. *„Þarf að skilgreina betur m.t.t. sem fram kemur fyrir Suðurleið sem ætla verður að vegi mun meir en hvað Norðurleið varðar en hér túlkað sem jafngilt ”Verulega neikvætt““*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í mati á umhverfisáhrifum valkosta á gróðurfar er bæði gerð grein fyrir áhrifum valkosta með og án mótvægisáðgerða. Í töflu 12.12 er gerð grein fyrir áhrifum án mótvægisáðgerða eftir viðfangsefnum. Bæði Norðurleið og Suðurleið raska votlendi sem nær yfir 2 ha, sem nýtur þá sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga. Þrátt fyrir að umfang rask Suðurleiðar sé meira þá eru áhrif beggja leiða talin veruleg, án mótvægisáðgerða.

Á bls. 79 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun um endurheimt votlendis:

59. *„Æskilegt væri að gerð yrði betri grein fyrir möguleikum þess að endurheimta votlendi í ”Hálsenda”. Þar er það aðeins um 0,8ha utan jaðarsvæðis og engin framræsla átt sér þar stað!“*

„Er ætlaður kostnaður af endurheimt votlendis reiknaður í fyrirliggjandi kostnaðarmati framkvæmdar. Ætla verður þann kostnað minnst tvöfalt hærri á Suðurleið en Norðurleið“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Endurheimt votlendis við Hálsenda er nefnt sem dæmi en leitast verður við að finna sambærileg svæði í nágrenni framkvæmdar til endurheimta, í samráði við landeigendur. Þörf er á umfangsmeiri mótvægisáðgerðum vegna Suðurleiðar. Gert er ráð fyrir endurheimt votlendis í kostnaðaráætlun valkosta.



Á bls. 80 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við niðurstöðu mats á áhrifum á gróðurfar:

60. „*Ekki alls kostar réttmætt m.t.t. þess er að framan greinir að segja að áhrif séu sambærileg fyrir Norður- og Miðleið og þess að á Suðurleið eru svæðin mun stærrí og röskunin svo mikið meiri að eðlilegt væri að segja það frekar "Verulega neikvætt" í samanburði við hinar!*“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismati er gerð grein fyrir áhrifum valkosta með og án mótvægisáðgerða. Vægismatið tekur mið af töflu 11.1 í umhverfismatsskýrslu. Með endurheimt vistgerða, sem raskast vegna framkvæmda, er dregið úr áhrifum Suðurleiðar.

Á bls. 73 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð um umfjöllun um fléttutegundir:

61. „*Einkennileg niðurstaða [að engir fundarstaðir flétta eru skráðir á svæði sem á bara við um Suðurleið] enda véfengd! Engin afsökun að hluti Norðurleiðar ekki í alfaraleið[varðandi að fleiri fléttutegundir er skráðar við Suðurleið / Miðleið]!*“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Fléttutegundir voru ekki skráðar sérstaklega við vettvangsathugun en Náttúrufræðistofnun Íslands heldur skrá yfir fundarstaði flétta á öllu landinu. Í umhverfismatsskýrslu er gerð grein fyrir skráðum fundarstöðum og eru engir staðir skráðir við Suðurleið. Sjá einnig viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögn Náttúrustofu Íslands (sjá viðbrögð nr. 14).

Á bls. 76 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð um umfjöllun um skógrækt, þ.e. að óheimilt sé að eyða skógi, nema til komi sérstakt leyfi Skógræktarinnar:

62. „*Efast er um að leyfi þessa efnis sé til staðar fyrir Suðurleið og mjög til álita með hvaða hætti unnt verði að bæta þann háskóg með blæosp á valista, sem þar færi forgörðum og tryggja viðhald þeirrar kolefnisbindingu sem þar er til staðar.*“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Við umsókn um framkvæmdaleyfi gerir Vegagerðin ráð fyrir að leitað verði umsagnar Skógræktarinnar og mun leyfisumsókn innihalda þau gögn sem Skógræktin óskar eftir.

2.17.2 Núverandi vegur um Egilsstaðaháls

Á nokkrum stöðum í umhverfismatsskýrslu, t.a.m. í samantekt og á bls. 1, 5, 30, 47 og 59 eru athugasemdir gerðar við að núverandi Hringvegur um Háls yrði aflagður með Norðurleið. Í athugasemdum segir:

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

[varðandi Suðurleið:] skal jafna veginn út og ef ekki hví er ekki lýst tengingu fyrir núverandi aðgengi að aðliggjandi landi?“

„*Hver er túlkun á [því að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verði aflagður með miðleiðinni]? - skal jafna veginn út og ef ekki hví er ekki lýst tengingu fyrir núverandi aðgengi að aðliggjandi landi?“*

„*Tillaga um Norðurleið gerir ráð fyrir að núverandi kafli Hringvegur um Háls verði aflagður. Með því er verið að farga góðum kosti og fjárfestingu. Leiðin getur áfram þjónað sínum tilgangi og þannig yrði val Norðurleiðar í raun ígildi tveggja af þremur valkostum. Umferðarpungi í Miðbæ Egilsstað yrði annar og vegalengdir styttað með hagstæðum áhrifum fyrir umferðaröryggi og ávinning samfélags og þjóðar. Vafamál hvort Suðurleið*



hefði þann ímyndaða vinninginn sem ætlað hefur verið með vinnu skýrsluhöfunda og hönnuða. Farið er því fram á að þessi valkostur yrði skoðaður?“

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

„Æskilegt ef ekki nauðsynlegt er að kanna áhrif þess að viðhalda tengingu um núverandi hluta Hringvegarins um Háls á akstursvegalengdir, ferðatíma og slysatíðni!

...

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

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

„Enn ótiltekin og ekki kostnaðargreind framkvæmd Þörf er fyrir viðhald núverandi tenging út í aðliggjandi land svo sem verið hefur“

„Ekki búið að ákveða og talið óæskilegt að afleggja í tilviki Norðurleiðar. Spurning hvernig þetta meðhöndlað í kostnaðarlegu tilliti þar sem þetta hlýtur að hafa áhrif hvað kostnað varðar“

„Skoða þarf áhrif þess á umferðaröryggi að leiðinni um Egilsstaðaháls verið viðhaldið fyrir léttu umferð samhliða Norðurleið og uppbyggingu á athafnasvæðunum norðan Eyvindarár.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verður lagður niður sem þjóðvegur og gengið frá honum í samráði við landeigendur. Vegagerðin mun ekki koma til með að reka tvöfalt vegakerfi. Sveitarfélaginu er hins vegar frjálst að taka yfir veginn og rekstur hans.

Í kjölfar athugasemda um lokun vegar yfir Egilsstaðaháls hefur Vegagerðin skoðað áhrif þess að halda núverandi vegi opnum í umferðarlíkani.

Með því að halda eldri leið áfram opinni fyrir léttu umferð (<3,5 tonn) eykst umferðin úr því að vera á bilinu 1.100-2.600 ökutæki á sólarhring á Fagradalsbraut í þéttbýlinu í það að vera á bilinu 1.800-3.200 ökutæki á sólarhring. Til samanburðar eru um 2.800-4.300 ökutæki á sólarhring á þessum kafla í dag. Umferðin á Norðurleiðinni fer úr því að vera á bilinu 1.700-2.000 ökutæki á sólarhring niður í 1.100 ökutæki á sólarhring með því að opna á Miðleiðina. Á móti kemur að áhrif þess að fara Norðurleið en halda Miðleið opinni áfram fyrir létt ökutæki eru þau að aksturskílómetrum léttra ökutækja fækkar um 2.300 kílómetra á sólarhring og akstursklukkustundum fækka um 23 klukkustundir á sólarhring. Engin breyting er á hagtölum þungra ökutækja.

Niðurstöður umferðaröryggismats gert 2021, eru að áætluð slysatíðni Norðurleiðar eru að 6,3 slysa á ári og 5,4 fyrir Miðleið (líkt núverandi vegakerfi). Við að færa umtalsverðan hluta umferðar frá Norðurleið yfir á Miðleið myndi áætlaður fjöldi slysa í heild falla á milli 6,3 og 5,4 á ári. Það ber þó að geta að Miðleið er öruggari vegtæknilega séð en núverandi vegur um háls. Ávinningurinn færi því ekki niður í sömu slysatíðni og Miðleið hefur. Það má þess vegna ætla að umferðaröryggi Norðurleiðar með núverandi vegi opnum sé í öllu falli minna en fyrir Miðleið og Suðurleið.



Með því að halda núverandi vegi um Egilsstaðaháls opnum mun það draga úr ávinningi Norðurleiðar þar sem sú aðgerð dregur ekki úr umferð á Fagradalsbraut og dregur þannig úr jákvæðum áhrifum á samfélag og umferðaröryggi. Það myndi jafnframt auka á rekstrar- og viðhaldskostnað í vegkerfinu á svæðinu fyrir samfélagið.

2.17.3 Vegkaflí milli Melhorns og Þórsnes

Á nokkrum stöðum í umhverfismatsskýrslu, t.a.m. í samantekt og á bls. 2, 6, 30, 157 eru athugasemdir gerðar um vegkaflann milli Þórsnes og Melshorn:

64. „Hér vantar að lýsa tengingu að Fagradalsbraut Rauðhrauni og öðrum að aðliggjandi landi. Vantar einnig að lýsa áhrifum af ónefndum kafla Hringvegarins frá Þórsnesvegamótum um Egilsstaðvegamót að Melshornsvegamótum!“
- „Matíð á Miðleið og Suðurleið tekur ekki t.t. þessa á kafla sem er frá Melshornsvegamótum að Egilsstaðavegamótum í tilviki Miðleiðar og þaðan að Þórsnesvegamótum í tilviki Suðurleiðar. Hér þarf að tengja milli Þórsnes-Melshorns og meta áhrif hvað leiðirnar varðar!“
- „Mat á Miðleið og Suðurleið skautar framhjá þeim kafla sem er frá Melshornsvegamótum að Egilsstaðavegamótum í tilviki Miðleiðar og þaðan að Þórsnesvegamótum í tilviki Suðurleiðar. Fyrirliggjandi samanburður er því í hæsta máta ónákvæmur ef ekki rangur og villandi.“
- „Mat höfunda tekur ekki tillit til kaflans milli Melshorns-Þórsness svo sem vert væri fyrir Mið- og Suðurleið. Norðurleiðin er heldur ekki metin ásamt með Fagradalsbraut opinni fyrir léttu umferð upp um núverandi Hringveg um háls og með tengingu þar inná Norðurleiðina austur í Hálsi.“
- „Vantar hér að gera grein fyrir að kaflí milli ætlaðra Þórsnesvegamóta og Egilsstaðavegamóta er í dag vegur (95) sem ekki stenst kröfur til Hringvegar (1).“
- „Hald okkar að þetta sé á eina staðnum, sem Suðurleið er talin liggja lengra en að Þórsnesvegamótum. Áhrif vegarkaflans milli Þórsnesvegamóta og Melshornsvegamóta er í raun mjög vanmetinn og í raun óskilgreindur kaflí Suðurleiðar enda þar undir verulegum áhrifum af aðliggjandi byggð miðbæjar- og þjónustusvæða Egilsstaða svo og landbúnaðar vestanvert. Þessi nálgun höfunda skýrslunnar varpar rýrð á nákvæmni alla.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Framkvæmdin, sem umhverfismatið fjallar um, felur í sér Fjarðarheiðargöng og tengingu vega frá göngunum að Egilstöðum og Seyðisfirði að þeim vegkerfum sem eru þar fyrir.

Til að samanburður valkosta sé mögulegur þurfa þeir að hefjast á sama stað, við Melshornsvegamót, og sömuleiðis enda á sama stað, þar sem Norðurleið endar inni á Eyvindarárdal, samanber umfjöllun um valkosti í matsáætlun. Í umhverfismatsskýrslu er lögð áhersla á skoða þau svæði þar sem ný veglagning er fyrirhuguð vegna þessarar tengingar eða nýtt rask vegna athafna- og haugsetningarsvæði. Samkvæmt gildandi deiliskipulagi miðbæjarins á Egilsstöðum er gert ráð fyrir að breyta umræddum vegkafla og setja hringtorg og stefnugreind vegamót sem er annað verkefni og óháð valkostum sem hér er fjallað um.

2.17.4 Kostnaður

Á bls. 48 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi athugasemd gerð við umfjöllun um áætlaðan stofnkostnað valkosta:

65. „Hér vantar að gera grein fyrir ætluðum kostnaðarauka á vegarkaflanum milli Þórsnes-Melshornsvegamóta! Samanburðurinn því óraunhæfur og villandi.“



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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Sjá fyrra svar um um vegkaflann milli Melhorns og Þórsnes.

Valkostur um nýja veglínu Seyðisfjarðarmegin er talinn öruggari kostur en lagfæring á núverandi vegi og kostnaður því ásættanlegur. Áætlaður kostnaður vegna færslu golfvallarsins er innifalinn í heildaráætlun fyrir verkið.

2.18 Þorvaldur Jóhannsson

Í athugasemd segir:

66. „Óskýrt er hvað átt er við (19.1.2.) þar sem segir *“Vegagerðin mun taka þátt í kostnaði”* ATH :Skýra þarf orðalag betur með vísan í umræður og samkomulag um fullar bætur.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur átt í viðræðum við sveitarfélagið og Golfklúbb Seyðisfjarðar um færslu golfvallarins, sem er gert ráð fyrir að verði hluti af framkvæmdakostnaði við Fjarðarheiðargöng. Þegar ákvörðun um framkvæmdir liggja fyrir mun Vegagerðin hefja málsmeðferð á grundvelli vegalaga nr. 80/2007. Verða þá framkvæmdir kynntar formlega fyrir landeigendum og hagsmunaaðilum og boðnar fram bætur þegar nauðsynlegar eignaskerðingar liggja fyrir.

67. „Ætla má, miðað við núverandi stöðu, að svo geti farið að ekki náist að byggja upp og koma í gagn við nýjum golfvelli í tæka tíð svo GSF félagar og gestir verði golfvallarlausir á Seyðisfirði í einhver ári? Það er með öllu óásættanlegt og má ekki gerast.“

„Væntanlegt nýtt vallasvæði finnur sér stað frá núverandi Golfskála Hagavelli inn á Fjarðarselstún sunnan nýrrar veglínu. Tillögur hönnuðar og starfshóps GSF gera ráð fyrir 8 nýjum golfbrautum sem liggja skammt frá núverandi golfvallarskála inn á Fjarðarselstúni og teygir sig áfram meðfram ánni og inn fyrir stauraða raflínu í landinu. Til baka út eftir að núverandi fjárrétt með nýja 8. Braut tengda þaðan inn á núverandi Hagavöll. Á þessu svæði er vatnsverndarsvæði (vatnsból Seyðfirðinga) aðveitulögn vatnsveitu og heimatún Fjarðarsels (fornleifaskráning).

Tryggja þarf að þær mótvægisáðgerðir sem gera þarf og m.a. gert er ráð fyrir í skýrslunni standist og teygi ekki framkvæmdir við nýjar golfvallarbrautir þegar þær loksins hefjast.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Samkvæmt þeim viðræðum sem Vegagerðin hefur átt við sveitarfélagið og Golfklúbb Seyðisfjarðar er stefnt að því að færsla golfvallarins fari fram samhliða framkvæmdum við göngin og áhersla lögð á að rask á golfiðkun verði í lágmarki.

2.19 Þröstur Jónsson

Í athugasemd segir:

68. „Eitt aðal vandamál sem Vegagerðin og væntanlega Skipulagsstofnun stendur frammi fyrir við gerð umhverfismatsskýrslu vegna framkvæmdarinnar, er sú staðreynd að aðalskipulag Fljótsdalshéraðs er úr gengið og Múlaþing er með á þrjónunum nýtt aðalskipulag fyrir hið nýja sameinaða sveitarfélag. Núverandi skipulag gerir ráð fyrir gangnamunna á allt öðrum stað Héraðs megin en nú er ákveðið og Norðurleið frá honum um brú við Melshorn á Eyvindará. Mikilvægt er að fyrir liggja gróft nýtt aðalskipulag Múlaþings áður en veglína frá göngum Héraðs megin er ákveðin. Það er varhugavert að ákveða veglínu áður, sem gæti takmarkað tækifæri nýs aðalskipulags.“



Í mynd sem fylgir athugasemdinni má finna grófa hugmynd sem mikið hefur verið rædd vegna nýs aðalskipulags í kringum Egilsstaði, unna af Presti Jónssyni. Myndina má finna í viðhengi. Meginhugmyndin er eftirfarandi (eins og kemur fram í athugasemd):

69.

„

- *Að íbúðabyggð teigi sig til suðurs frá núverandi byggð á Suðursvæði og suður af Selbrekku.
Röksemd fyrir því er einkum að þetta svæði er veðursælla einkum mtt. vinds og að svæðið sunnan selbrekku (guli stóri reiturinn) hallar mikið til suðurs og suðvesturs í lágum ásum, afar fallegt íbúða byggingarland.*
- *Nýtt iðnaðar og athafnasvæði sem mikil þörf er orðin fyrir, verði norðan Eyvindarár (merkt blátt) á flötum melum og tünnum nærri flugvelli, aðal-spennistöð og miðsvæðis (Egilsstaðir – Fellabær - Seyðisfjörður).
Ekki er hagstætt að byggja upp íbúðasvæði á þessu svæði svo nærri alþjóða-flugvelli, þar sem sveitastjórn vinnur hörðum höndum að fá meiri umferð um flugvöllinn. Ýmis atvinnustarfsemi hefur hins vegar mikinn hag af því að vera nálægt slíkum flugvelli. Einnig með því að staðsetja athafnasvæði þannig miðsvæðis styttrir alla umferð frá íbúðarhverfum í Fellabæ, núverandi Egilsstöðum og ætluðum nýjum íbúðarhverfum á suður-svæði. Einnig má ekki gleyma að Egilsstaðir, Seyðisfjörður og jafnvel Borgarfjörður Eystri verða eitt atvinnusvæði með tilkomu gangnanna og mikilvægt að tengja það svæði saman með sem stystri leið (Norðurleið og Úthéraðsvegur). Þá er einnig mikilvægt að staðsetja iðnaðar og athafna hverfi þannig að leiðir til þjónustusvæða séu sem greiðastar og stystar, og má ekki þar gleyma að það þjónustusvæði nær allt niður í Fjarðarbyggð og norður fyrir Fellabæ.“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Múlaþing fer með skipulagsvald í sveitarfélaginu. Í samræmi við lög nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana hefur Vegagerðin lagt fram í umhverfismatskýrslu þann aðalvalkost sem þau telja ákjósanlegastan með tilliti til umhverfis- og samfélagslegra áhrifa, markmiða framkvæmdar og kostnað. Í framhaldi af þessu umhverfismatsferli mun Vegagerðin og Múlaþing í sameiningu vinna áfram að frekari útfærslu framkvæmdar áður en endanlega ákvörðun verður tekin og sótt verður um framkvæmdaleyfi.

Í athugasemd segir:

70.

„Í skýrslunni er ekkert fjallað um mikilvægan þátt í öryggismálum svæðisins sem eru sjúkraflutningar til og frá fjórðungs-sjúkrahúsinu á Norðfirði og öðrum svæðum á Austurlandi.

Að flestu leyti hefur Norðurleiðin vinninginn þegar kemur til þessa:

- *Sjúkraflutningur frá fjórðungssjúkrahúsinu (og Fjarðabyggð) á flugvöllinn á Egilsstöðum (sjúkraflug) er styttri og liggur beinni við um færri stór gatnamót. Forgangsakstur sjúkrabíla er einnig betur tryggður þar en um Suðurleið. Ekki síst ef veglína Norður-leiðar yrði flutt lítillega þannig að hún endi nánast á bílastæði flugvallarins á Egilsstöðum.*
- *Það sama á við um sjúkraflutninga í sjúkraflug frá Borgarfirði Eystra, Úthéraði, Seyðisfirði og mögulega Vopnafirði til lengri framtíðar með göngum um Hellisheiði og brú á Lagarfljóti/Jökulsá á Úthéraði.*
- *Sjúkraflutningar frá öðrum svæðum innan Múlaþings í sjúkraflug á Egilsstaðaflugvöll, eru óháðir hvor leiðin verður valin Norður eða Suður.“*

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismati er horft heildstætt yfir valkosti og áhrif þeirra á ólíka umhverfisþætti borin saman auk þess sem Vegagerðin gerir grein fyrir hvernig valkostir koma til móts við markmið framkvæmdar og lögbundið hlutverk



Vegagerðarinnar. Umfjöllun um markmið, forsendur, framkvæmd og umhverfisáhrif eru í fullu samræmi við kröfur sem koma fram í lögum og reglugerð um umhverfismat.

Samkvæmt umhverfismatinu er heildarávinningur Suðurleiðar talinn meiri en Norðurleiðar.

Í athugasemd segir:

71. „Í kaflanum „Birkiskógur og -kjarr“ kemur fram að skógurinn á Suðurleið er mun hærrí en það kjarr (varla skógur) sem um er farið um á Norðurleið. Þar er sagt að birkiskógurinn sé 3-5 metrar og talað um blæspar-græður. Nú er það svo að allir staðkunnugir sem hafa skoðað blæöspina á svæðinu nýverið hafa séð reisuleg blæspar tré sem skaga til himins sennilega allt að 8 metra há ef ekki hærrí. Gamli birkiskógurinn hefur undanfarna áratuga gisnað mikið vegna slæmra maðk-sumra og aldurs. Þetta hefur orsakað að meira ljós hefur komist í skógarbotninn þar sem téðar blæspar-græður njóta sólar og blæspar-lundirnir því breitt úr sér hratt. Segja má að blæöspin sé að taka yfir á stórum svæðum í þessum skógi. Slíkt er einstætt hér á landi. Því legg ég áherslu á að frekari athuganir verði gerðar á blæöspinni í skóginum þar sem veglína Suðurleiðar fer um. Má telja líklegt að niðurstaða slíkrar athugunar muni breyta forsendum Suðurleiðar og gera Skógræktinni erfiðara um vik að veita leifi til að riðja skóg á svæðinu.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismatsskýrslu er gerð grein fyrir staðsetningum blæspar og lagt mat á áhrif framkvæmda á tegundina. Að öðru leyti er vísað í viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögn Náttúrustofnunar Íslands (viðbrögð nr. 8) um mótvægisáðgerðir sem og viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögn Skógræktarinnar (viðbrögð nr. 9) um hvernig verður staðið að framkvæmdaleyfisumsókn í samræmi við lög nr. 33/2019 um skógrækt.

2.20 Veidifélagið Lagarfljót

Í athugasemd segir:

72. „Í kafla 14, er fjallað um náttúrufar straumvatna er fjallað um fiskræktar tilraunir. Þar telur veiðifélagið rétt að koma því á framfæri, að þær fiskræktar tilraunir eru hluti af stærri heildarmynd. Þær eru tilraun til mótvægisáðgerða vegna lífríkiskerðingar á áhrifasvæði Kárahnjúkavirkjunar. Þetta skýrir aðkomu Landsvirkjunar að verkefninu. Í þessu sambandi gegnir Uppsalaá og sleppitjörn við Myllufoss lykilhlutverki, því Uppsalaá er sú á vatnakerfi Lagarfljóts sem bíður upp á hagfelldustu skilyrðin fyrir gönguseiði laxins, því hitafar árinna gerir þeim kleift að sjóproskast fyrr að sumrinu þar en í öðrum ám vatnakerfisins. Þetta sama háa hitastig auk heppilegar stærðar árinna hefur orðið til þess að foreldrar hafa í auknum mæli beint börnum sínum á Myllufoss sem baðstað í stað Brúarhyls Eyvindarár, en þar hafa hættulegar aðstæður ítrekað skapast vegna þeirrar hefðar að hoppa af brúnni í hylinn. Á góðviðrisdögum er því oft fjöldi fólks við Myllufoss og það sambýli baðgestanna við laxaseiðin í sleppitjörninni gengið vel.

Fiskræktarverkefnið er eins og áður sagði víðfeðmt og var í upphafi sett af stað til að svara vísindalegum spurningum um möguleika til fiskræktar sem mótvægisáðgerðar vegna áðurnefndrar lífríkisskerðingar vegna Kárahnjúkavirkjunar. Með það að leiðarljósi hefur örmerktum gönguseiðum verið sleppt í tjörnina við Myllufoss og endurkomuhlutfall þeirra laxa síðan verið mælt við Lagarfoss. Segja má að öllum að óvörum hafi tilraunin gefið jákvæð svör, og fiskræktin er af þeirri ástæðu kominn á næsta stig. Á móti gönguseiðasleppingum í Tjörnina hefur örmerktum smáseiðum verið sleppt í hliðarár, m.a. Miðhúsaá upp að Steinholti og í Eyvindará, á móts við og innan við fyrihugaðann gangamunna. Í skýrslunni „Um fiskræktarskilyrði á Héraði“ sem Hákon Aðalsteinsson vann fyrir Veiðifélag Fljótsdalshéraðs og gefin er út af Orkustofnun árið 1980 (OS82048/VOD09) kemur fram í kafla 4.5.1 (Um gerð og lífríki straumvatna á héraði /Uppsalaá og Eyvindará) er bent á þetta svæði sem hentugt fyrir seiðabúskap. Þar er



svæðið metið um 10 km. Að lengd og um 18 ha. Auk þessara smáseíðasleppinga hefur verið unnið hefur að lausnum við að leysa gönguhindrun við Lagarfoss. Í ljósi fyrirbyggjandi niðurstaðna þá er ekki annað í kortunum en að fiskrækt í þeim hliðarám Lagarfjós skili tilætluðum árangri með tilheyrandi laxgengd sem um leið felur í sér víðtæk hagfelld áhrif á samfélag á stóru svæði.

Sú fiskrækt á laxi sem nú er unnið að í vatnakerfi Lagarfjós er viðamikil verkefni. Nefna má að til að svara marktækt þeim rannsóknarspurningum sem lagt var upp með þá þurfti að ráðast í einstaklega umfangsmiklar örmerkingar á laxaseiðum, sem eru þær víðamestu sem framkvæmdar hafa verið í einni fiskræktarrannsókn í gjörvallri Evrópu. Í tengslum við það vægi sem lax hefur nú á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda vegna þeirrar uppbyggingar laxastofna sem nú er unnið að þá er fylgja hér tvær skýrslur sem Jóhannes Sturlaugsson hefur skrifað um fiskræktina og tilheyrandi rannóknir sem gefnar hafa verið út af rannsóknafyrirtæki hans (Jóhannes Sturlaugsson 2018 og 2020). Til þeirra skýrslna þarf að vitna þegar vísað er til grunnagna er varða ákvarðanatöku framkvæmdarinnar. Óskað er eftir að vitnað sé til þeirra án þess þó að þær séu gerðar aðgengilegar á vefnum sem fylgiskjöl, ef slíkt aðgengi þeirra frumheimilda og fylgiskjala þessa erindis hefði komið til álitá. Ástæðan þar að baki er sú að enn hefur ekki verið opnað almennt aðgengi að þeim rannsóknarskýrslum en það verður gert á komandi hausti/vetri samhliða heildstæðri kynningu á niðurstöðum fiskræktarinnar og tilheyrandi rannsókna í vatnakerfi Lagarfjós.

Mikilvægt er að tillit sé tekið til þeirra aðstæðna sem nú hafa skapast vegna uppbyggingar laxastofna í vatnakerfi Lagarfjós. Í því samhengi þarf að hafa í huga að stærsta búsvæði laxins í hliðaránum sem um ræðir er í vatnakerfi Eyvindará og í fiskrækt þess árkerfis gegnir Uppsalaá mikilvægu hlutverki og Miðhúsaá einnig.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur farið yfir gögn sem Veiðifélag Lagarfjós sendu með umsögn sinni. Ný gögn eru ekki talin breyta niðurstöðu matsins. Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að við framkvæmdir verður reynt að skerða óraskað land sem minnst. Þar sem ræsum verður komið fyrir í vatnsföllum verður vandað til verka við hönnun og frágang í þeim tilgangi að tryggja að ferðir fiska og stærri hryggleysingja verði ekki takmarkaðar eða hindraðar og að búsvæði þeirra myndi skerðast eins lítið og kostur er.

Líkt og Fiskistofa bendir á í umsögn sinni eru framkvæmdin háð leyfi Fiskistofu, sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungaveiði, þar sem framkvæmdir verða í minna en 100 m frá bakka Eyvindará og Fjarðará.

4. nóvember 2022

21188

Dreifing
Jón Ágúst Jónsson
Skipulagsstofnun

Höfundur
EBA

Yfirfarið/Samþykkt
Freyr Pálsson, Vegagerðin

Tílefni

Umhverfismat Fjarðarheiðarganga

Beiðni Skipulagsstofnunar um frekari viðbrögð við umsögnum og athugasemdum

1 Inngangur

Kynningartími umhverfismatskýrslu Fjarðarheiðarganga var frá 23. maí til 5. júlí 2022 og bárust á tímabilinu alls 20 erindi. Vegagerðin sendi til Skipulagsstofnunar viðbrögð við umsögnum og athugasemdum þann 5. október 2022. Þann 24. október óskaði Skipulagsstofnun eftir frekari viðbrögðum og er hér gerð grein fyrir þeim.

1.1 Umsögn Hafrannsóknarstofnunar

Skipulagsstofnun bendir á:

„Í umsögn Hafrannsóknarstofnunar kemur eftirfarandi fram: „Ekki er gerð grein fyrir mögulegri mengun ferskvatns vegna umferðar og viðhaldi vega á rekstratíma, s.s. varðandi áhrif á vatnalíf ef söltun er notuð til hálkuvarna.“ Í svari Vegagerðarinnar (tl. 2.9) er farið yfir mögulega staðsetningu vegriða til að koma í veg fyrir óhöpp en ekkert fjallað um áhrif söltunar eða mengunarhættu að öðru leyti. Bæta þarf úr því.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í dag er mest notað af sandblönduðum þækli á svæðinu. Nýir vegir koma til með að bæta hæðar- og planlegu vega til muna, sem minnkar þörf á hálkuvörn. Engin áætlun liggur fyrir um hálkuvarnir en ljóst er að notkun verður aðeins brot af því sem notað er við núverandi aðstæður. Af því má ráða að valkostir hafi jákvæð áhrif með tilliti til mögulegrar mengunar vegna hálkuvarna. Að því sem Vegagerðin kemst næst liggja ekki fyrir ítarlegar rannsóknir á áhrifum söltunar í umhverfinu vegna vegagerðar í dreifbýli hér á landi.

1.2 Umsögn Philip Vogler

Skipulagsstofnun bendir á:

„Í umsögn Philip Vogler segir um tengingu Suðurleiðar við athafnasvæði á Egilsstöðum segir: „Þar sem þessi tenging var ekki innan athugunarsvæðis þarf að leggja áherslu á að hún raski sem minnst birkiskóg, votlendi og umhverfi hvors tveggja... Viðbót, þar sem möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæði Egilsstaða var bætt við, er ekki talin breyta niðurstöðu matsins. Mér finnst það vafasöm fullyrðing en efi minn tengist fyrst og fremst blánni fyrir innan og suðaustan við iðnaðarsvæðið. Hugsanlega hefur tengingin ekki áhrif á blána en frekari rökstuðning vildi ég sjá í þá átt ef rök eru til.“ Skipulagsstofnun fær ekki séð að Vegagerðin hafi brugðist við ofangreindu.“

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Möguleg tenging Suðurleiðar við athafnasvæði á Egilsstöðum er teiknuð þannig að hún liggur upp á lágum ás eða meðfram honum og liggur því að litlu leyti hærra en tjörnin og umhverfi hennar (mynd 1). Tengingin er að

hluta til utan athugunarsvæðis úttektar á vistgerðum og gróðurfari. Votlendi sem náði út fyrir athugunarsvæðið var þó kortlagt sem átti ekki við um þetta svæði. Óvissa er til staðar um hvort vegarkafllinn sem liggur utan athugunarsvæðis raski votlendi en í ljósi umfangs Suðurleiðar og áhrifa hennar á gróðurfar og vistgerðir er vegarkafllinn ekki talinn breyta niðurstöðum umhverfismatsins.



Mynd 1 Lega mögulegrar tengingar að athafnasvæði á Egilsstöðum.

1.3 Beiðni um álit um endurskoðun umhverfismats

Skipulagsstofnun bendir á:

„Skipulagsstofnun fær ekki séð að brugðist hafi verið við tölulíðum 1-3 í beiðni um álit um endurskoðun umhverfismats sem Sveinn Jónsson sendi Skipulagsstofnun f.h. áhugamanna um þróun byggðar á mið Héraði, aðalskipulag Fljótsdalshéraðs og áhrif legu Hringvegjar (1) um nágrenni Egilsstaða. Í svari 2.17.2 er að einhverju leyti fjallað um athugasemd í tl. 1. Skipulagsstofnun bendir á að fjöldi einstaklinga stendur að baki þessum athugasemdum og telur stofnunin því ástæðu til að Vegagerðin beri saman umhverfisáhrif þessarar útfærslu við framlagða valkosti.“

Hér eftir er gerð grein fyrir þeim atriðum sem koma fram í beiðni um álit um endurskoðun umhverfismats.

1.3.1 Tölulíður 1

Þar kemur fram:

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

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verður lagður niður sem þjóðvegur og gengið frá honum í samráði við landeigendur. Vegagerðin mun ekki koma til með að reka tvöfalt vegakerfi. Sveitarfélaginu er hins vegar frjálst að taka yfir veginn og rekstur hans.

Í kjölfar athugasemda um lokun vegar yfir Egilsstaðaháls hefur Vegagerðin skoðað áhrif þess að halda núverandi vegi opnum í umferðarlíkani.

Með því að halda eldri leið áfram opinni fyrir léttu umferð (<3,5 tonn) eykst umferðin úr því að vera á bilinu 1.100-2.600 ökutæki á sólarhring á Fagradalsbraut í þéttbýlinu í það að vera á bilinu 1.800-3.200 ökutæki á sólarhring. Til samanburðar eru um 2.800-4.300 ökutæki á sólarhring á þessum kafla í dag. Umferðin á Norðurleiðinni fer úr því að vera á bilinu 1.700-2.000 ökutæki á sólarhring niður í 1.100 ökutæki á sólarhring með því að opna á Miðleiðina. Á móti kemur að áhrif þess að fara Norðurleið en halda Miðleið opinni áfram fyrir létt ökutæki eru þau að aksturskilómetrum léttara ökutækja fækkar um 2.300 kílómetra á sólarhring og akstursklukkustundum fækka um 23 klukkustundir á sólarhring. Engin breyting er á hagtölum þunga ökutækja.

Niðurstöður umferðaröryggismats gert 2021, eru að áætluð slysatíðni Norðurleiðar eru að 6,3 slys á ári og 5,4 fyrir Miðleið. Við að færa umtalsverðan hluta umferðar frá Norðurleið yfir á Miðleið myndi áætlaður fjöldi slysa í heild falla á milli 6,3 og 5,4 á ári. Þess ber þó að geta að Miðleið er öruggari vegtæknilega séð en núverandi vegur um háls. Ávinningurinn færir því ekki niður í sömu slysatíðni og Miðleið gerir. Það má þess vegna ætla að umferðaröryggi Norðurleiðar með núverandi vegi opnum sé í öllu falli minna en fyrir Miðleið og Suðurleið.

Með því að halda núverandi vegi um Egilsstaðaháls opnum er dregið úr ávinningi Norðurleiðar þar sem sú aðgerð dregur umtalsvert minna úr umferð á Fagradalsbraut og dregur þannig úr jákvæðum áhrifum á samfélag og umferðaröryggi (bæta við: óvarða vegfarenda á Fagradalsbraut?). Það myndi jafnframt auka á rekstrar- og viðhaldskostnað í vegakerfinu á svæðinu fyrir samfélagið. Valmöguleikinn felur ekki í sér breytingu á beinu raski.

1.3.2 Töluliður 2

Undirrituðum þykir rétt að benda á að æskilegt geti verið að skoða minniháttar breytingar á útfærslu Norðurleiðar:

- a. Sveigja legu Norðurleiðar meir til norðurs þar sem hún liggur um aflögðtún Eyvindarár. Með því yrði halli vegarins minni en 6% á kaflanum um Uppsalaá. Jafnframt yrði komist hjá því að spilla Mylluhvammí og Myllufossi árinna en þar hafa einnig verið sleppitjarnir fyrir laxaseiði.
- b. Ennfremur yrði skoðaður möguleiki þess að gera eitt hringtorg til tengingar Norðurleiðar og Borgarfjarðarveg(94) og áhrif þess á umferðaröryggi á svæðinu norðan ár. Hringtorg eru á Hringveginum (1) við Hveragerði og Mosfellsbæ svo dæmi séu tekin.

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Norðurleiðin var hugsuð til að falla að gildandi aðalskipulagi eins og kostur er. Með því að hvolfa beygjuni, líkt og lagt er til í athugasemd, þyrfti veglínan að liggja um skipulagt byggingarsvæði en við hönnun veglína er jafnan reynt forðast að kljúfa byggð eins og kostur er. Ef Norðurleið verður fyrir valinu er hægt að taka til skoðunar að hnika veginum til svo hann raski ekki frekar Myllufossi og Mylluhvammí.

Almennt er ekki gert ráð fyrir hringtorgum á þjóðvegi sem er utan þéttbýlis, þar sem hámarkshraði er kominn í 90 km/klst. Ástæða fyrir hönnun vegamótanna, eins og þau eru kynnt í umhverfismatsskýrslu, er til að auka greiðfærni fyrir þau ökutækji sem keyra um þjóðveginn. Ef ákveðið er að vinna áfram með Norðurleið í þessari framkvæmd kemur vel til greina að endurskoða fyrirkomulag þessara gatnamóta.

1.3.3 Töluliður 3

Undirritaðir ætla að framangreind atriði hafi líttáferandi áhrif á kostnaðarmat leiða valkostanna, sem kynntir eru í Umhverfismatsskýrslunni. Það þykir þó rétt að benda á að

- a. Matið tekur ekki tillit til þess að Mið-og Suðurleið tengjast inn á vegarkafli milli „Þórsnes-og Melshornsvegamóta“ og að þar hafa verið áformaðar aðgerðir sem eru þó ekki ætlaðar hluti framkvæmdarinnar en tilheyrandi Hringvegi (1) yrði önnur hvor þeirra leiða valin. Þetta skekkir allan kostnaðar samanburð og m.a. mögulega samfélags-og þjóðhagslegt mat valkostanna.
- b. Ennfremur er vert að vísa hér til viðhengdrar „...kostnaðargreiningar samantekt“ vegagerðarinnar um valkosti leiða Héraðsmegin. Þar er það m.a. athyglivert að fyrir Norðurleið er meðalkostnaður Hringvegjar ætlaður nær 50% hærri per km en fyrir aðra valkosti. Til framkvæmda á Norðurleið er þó öðru fremur ætlað að nota það efni til uppbyggingar, sem til fellur við jarðgangagröftinn. Brú á Eyvindará við Dalhús er í því tilviki einnig ætluð 180 m löng en samt ekki í umhverfismatskýrslunni. Þetta og fleira í kostnaðargreiningu leiðanna þykir orka tvímælis og því ástæða til óháðrar skoðunar.

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Framkvæmdin, sem umhverfismatið fjallar um, felur í sér Fjarðarheiðargöng og tengingu vega frá göngunum að Egilsstöðum og Seyðisfirði að þeim vegakerfum sem eru þar fyrir. Samkvæmt gildandi deiliskipulagi miðbæjarins á Egilsstöðum er gert ráð fyrir að breyta umræddum vegkafli og setja hringtorg og stefnugreind vegamót. Þarna er um að ræða annað verkefni og er óháð því hvaða valkostur verður fyrir valinu í framkvæmdinni, sem hér er til umfjöllunar.

Í skýrslunni er miðað við um 100 m brúarlengd, sem miðast þá við virkt brúarop þvert á farveg. Í kostnaðarsamantektinni er gert ráð fyrir meiri brúarlengd vegna þess að vegurinn kemur til með að liggja á ská yfir farvegina. Vegna þess þarf að hanna brýrnar lengri því að virkni vatnsopa verður minna eftir því sem skekking þeirra er meiri á farveg árinna. Vegagerðin getur ekki tekið undir það að meðalkostnaður Norðurleiðar sé áætlaður nær 50% hærri per km, miðað við aðra valkosti. Í meðfylgjandi skjali (viðauki A) er samantekt á kostnaðargreiningu. Ef kostnaður milli valkosta Héraðsmegin er borinn saman, án kostnaðar vegna brúa, er kostnaður fyrir Norðurleið áætlaður 278.519.417 kr/km meðan kostnaður fyrir Miðleið og Suðurleið er áætlaður 274.816.176 kr/km.

1.4 Athugasemd frá Sveini Jónssyni

Skipulagsstofnun bendir á:

Í athugasemdum Sveins Jónssonar o.fl. er bent á að bera þarf saman alla valkosti frá sama upphafs og endapunkti. Í svari Vegagerðarinnar (tl. 2.17.3) er tekið undir þetta og bent á að til að samanburður valkosta sé mögulegur þurfi þeir að hefjast á sama stað, við Melshornsvegamót, og sömuleiðis enda á sama stað, þar sem Norðurleið endar inni á Eyvindarárdal. Skipulagsstofnun tekur undir þetta og telur að það þurfi að koma skýrt fram að allur samanburður valkosta í umhverfismatinu miðist við sama upphafs og endastað. Það er ekki síst mikilvægt þegar verið að er meta umferðaróhöpp. Í þessu samhengi telur Skipulagsstofnun jafnframt eðlilegt að Vegagerðin leggi fram upplýsingar um áhrif mismunandi valkosta á lengd Hringvegjar.

Viðbrögð Vegagerðarinnar: Allur samanburður valkosta í umhverfismatinu miðist við sömu forsendur. Í umferðargreiningunni er skoðað svæði sem er það sama í öllum sviðsmyndum auk þess sem fjöldi ökutækja er líka sá sami í öllum sviðsmyndum (mynd 2). Hvað varðar lengd Hringvegjar, miðað við núverandi ástand þá lengist vegurinn um 0,1 km við Miðleið, 1,1 við Norðurleið og 2,5 km við Suðurleið. Viðauki B sýnir yfirlit yfir áhrif mismunandi valkosta á lengd Hringvegjar og stofnvegakerfisins.



Mynd 2 Skoðunarsvæði umferðargreiningar er innan bláa svæðisins.

2 Viðaukar

- A | Samantekt á Kostnaðargreiningu. Vegir að göngum Héraðsmegin.
- B | Áhrif valkosta Héraðsmegin á lengd Hringvegar.



Norðurleið:		
Undirbúningur umsjón og bætur	300 000 000	Undirbúningur, verkumsjón, landæbætur
Almennir liðir	125 000 000	Aðstaða , mælingar, hreinsun vegstæðis, aðgerðir v. almennrar umferðar, merkingar
Dalhús S	125 000 000	Vegur frá Dalhúsvegamótum að gangamunna
Norðurleið	1 310 000 000	Hringvegur frá Egilsstaðanesi að Hringvegi í Egilsstaðakógi
Dalhús vegamót	70 000 000	Stefnugreint t-vegamót
Vegamót við Borgarfjarðarveg	75 000 000	Stefnugreint t-vegamót
Vegamót við Melshorn	70 000 000	Stefnugreint t-vegamót
Brú á Eyvindará við Dalhús	860 000 000	~180 m löng brú
Brú á Eyvindará við Melshorn	530 000 000	~110 m löng brú
Stokkur í Miðhúsaá	60 000 000	
Stokkur í Uppsalaá	60 000 000	
Færsla raflínu	100 000 000	Færsla Eskifjarðarlínu
Ófyrirséð 25%	920 000 000	
Samtals Norðurleið	4 605 000 000	
	10.3 km	
	278 519 417 kr/km	Kostnaður á km án brúargerðar
	447 087 379 kr/km	Heildarkostnaður á km
		*Áætlun á verðlagi okt. 2021
Miðleið:		
Undirbúningur umsjón og bætur	160 000 000	Undirbúningur, verkumsjón, landæbætur
Almennir liðir	60 000 000	Aðstaða , mælingar, hreinsun vegstæðis, aðgerðir v. almennrar umferðar, merkingar
Dalhús S	230 000 000	Vegur frá Dalhúsvegamótum að gangamunna
Háls Y	370 000 000	Hringvegur um Hálsenda
Dalhús vegamót	70 000 000	Stefnugreint t-vegamót
Brú á Eyvindará	750 000 000	~110 m löng brú
Ófyrirséð 25%	410 000 000	
Samtals Miðleið	2 050 000 000	
Suðurleið: (til viðbótar við Miðleið)		
Undirbúningur umsjón og bætur	80 000 000	Undirbúningur, verkumsjón, landæbætur
Almennir liðir	35 000 000	Aðstaða , mælingar, hreinsun vegstæðis, aðgerðir v. almennrar umferðar, merkingar
Suðurleið	320 000 000	Milli Hringvegur neðan Hálsbrekku og Skriðdals og Breiðdalsvegur
Hálsvegamót	70 000 000	Stefnugreint t-vegamót
Vegamót við Tjarnará	50 000 000	T-vegamót
Þórsnesvegamót	50 000 000	T-vegamót
Ófyrirséð 25%	150 000 000	
Samtals Suðurleið	755 000 000	
Samtals Mið og Suðurleið	2 805 000 000	
	6.8 km	
	274 816 176 kr/km	Kostnaður á km án brúargerðar
	412 500 000 kr/km	Heildarkostnaður á km

	Suður	Mið	Norður
Flugvallarvegamót - Hnúta	9.9	7.5	8.5 km
Egilsstaðavagamót - Hnúta	8.7	6.3	8.7 km
Eiðavegamót - Hnúta	5.4	5.4	7.3 km
Flugvallarvegamót - Gangamunni	8.4	6	6.8 km
Egilsstaðavagamót - Gangamunni	7.2	4.8	7 km
Eiðavegamót - Gangamunni	3.9	3.9	5.6 km
Hnúta - Reyðarfjörður	27	27	27 km

Hnúta: Neðan Hnútu á móts við Kálfshól.

	Suður	Mið	Norður
Seyðisfjörður - Egilsstaðir (Egilsstaðavegamót)	24.7	22.3	24.5 km
Seyðisfjörður - Reyðarfjörður (Fagridalur)	48.8	48.8	48.6 km
Seyðisfjörður - Reyðarfjörður (um Mjóafjörð og Fannardal)	42.5		km
Seyðisfjörður - Neskaupstaður (um Mjóafjörð og Fannardal)	30.9		km
Seyðisfjörður - Neskaupstaður (um Fagradal)	83.6	83.6	83.4 km
Seyðisfjörður - Fjarðaál (Fagridalur)	55.4	55.4	55.2 km
Seyðisfjörður - Fjarðaál (um Mjóafjörð og Fannardal)	35.9		km
Egilsstaðir - Reyðarfjörður (um Mjóafjörð og Fannardal)	59.1	56.7	58.9 km
Egilsstaðir - Reyðarfjörður (um Fagradal)	35.7	33.3	35.7 km
Egilsstaðir - Neskaupstaður (um Mjóafjörð og Fannardal)	47.47	45.07	47.27 km
Egilsstaðir - Neskaupstaður (um Fagradal)	67.8		km
Egilsstaðir - Reyðarfjörður (um Mjóafjörð og Fannardal)	52.5	50.1	52.3 km
Egilsstaðir - Reyðarfjörður (um Fagradal)	42.3	39.9	42.3 km

Egilsstaðir: Egilsstaðavegamót
Seyðisfjörður: Ránargata
Reyðarfjörður: Hafnargata
Neskaupstaður: Egilsbúð

Seyðisfjörður - Egilsstaðir (núverandi vegur)	27.1
Seyðisfjörður - Reyðarfjörður (núverandi vegur)	58.5

