

FJARÐARHEIÐARGÖNG

Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur
(1) í Múlapingi



Umhverfismatsskýrsla framkvæmdar - Samantekt
Febrúar 2022





Samantekt

Forsendur og forsaga

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

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

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

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

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

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

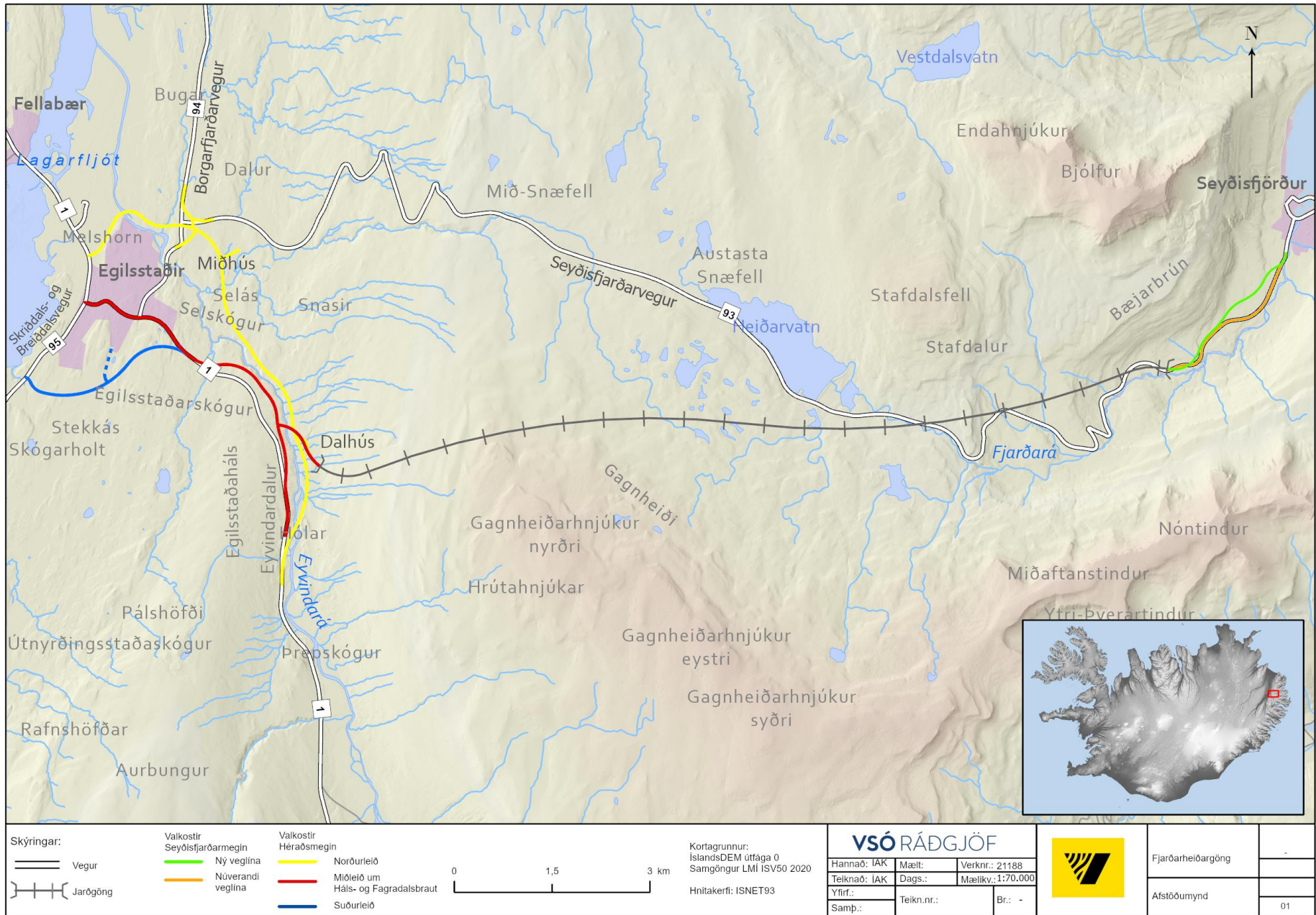
Aðalvalkostur Vegagerðarinnar

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

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

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

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



Jarðgöng og valkostir um veglinur sem eru til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum Fjarðarheiðarganga



Valkostir til skoðunar í umhverfismati

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

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

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

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

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

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

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

Lýsing á valkostum

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

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

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

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

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

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



Við vinnslu umhverfismatsskýrslu, í samráði við Múlaþing, var ákveðið að bæta við möguleika á tengingu frá Suðurleið að athafnasvæðinu við Miðás til að draga úr umferð þungaflutninga um Fagradalsbraut. Sú viðbót yrði um 500 m löng.

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

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

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

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

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

Framkvæmdatími

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

Helstu kennisnið valkosta

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

* Á verðlagi desember 2021 ** Auk bráðabirgðabráar

Umferðargreining og öryggi

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

Verndarsvæði

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



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

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

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

Niðurstaða umhverfismats

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

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

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

Mótvægisáðgerðir og vöktun

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

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

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

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

Niðurstaða umhverfismats aðalvalkostar

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



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

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

Skipulag og leyfi

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

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

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

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

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