

NORÐFJARÐARVEGUR (92) UM NORÐFJARÐARGÖNG, MILLI ESKIFJARÐAR OG NORÐFJARÐAR

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhugð framkvæmd mun hafa jákvæð áhrif á samgöngur og samfélag í Fjarðabyggð. Veglagningin mun valda neikvæðum áhrifum á ýmsa umhverfisþætti, sérstaklega á framkvæmdatíma. Áhrif á gróðurfar, dýralíf, landnotkun til landbúnaðar og útivistar, auk sjónrænna áhrifa munu verða talsvert neikvæð. Sex veglínur voru lagðar fram til athugunar Skipulagsstofnunar, þ.e. leið 1A, 1B, 1C, 1D, 1E og 2A. Hver þessara leiða hefur mismunandi áhrif á ólíka þætti umhverfisins. Í ljósi þess, auk margvíslegra hagsmuna á svæðinu þarf að veða og meta hvaða veglína þjóni best markmiðum framkvæmdarinnar og valdi sem minnstum neikvæðum umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun telur að áhrif mismunandi leiða á vatnsból þurfi að vera ráðandi við val á veglínunum. Afar brýnt er að þéttbýlisstaðirnir beggja megin Norðfjarðarganga eigi greiðan aðgang að hreinu neysluvatni. Skipulagsstofnun felst á þau rök Vegagerðarinnar að telja leið 1 B vænlegasta kostinn, en gerir annars ekki upp á milli þeirra veglínukosta sem tengjast jarðgangaleið 1. Stofnunin telur hinsvegar að leið 2A hafi það neikvæð umhverfisáhrif að hún ætti ekki að koma til greina, þar sem hún í fyrsta lagi liggja inn á grannsvæði vatnsbólanna við Tandрастаði, auk þess sem ofanflóðahætta þar er meiri en á leiðum frá jarðgöngum 1 og jafnframt valdi leiðin mestu raski á ásýnd þessa tiltölulega óraskaða svæðis og dragi þar með úr útivistargildi þess.

Skipulagsstofnun telur það vera háð verktilhögun, mótvægisáðgerðum og vöktun hvernig til tekst um áhrif framkvæmdarinnar og starfsemi sem henni fylgir, á umhverfið.

Skipulagsstofnun leggur til að það skilyrði verði sett fyrir framkvæmdaleyfi að fyrir liggja samkomulag Vegagerðarinnar og landeiganda um endurheimt votlendis.

Efnisyfirlit

1	INNGANGUR.....	3
1.1	Athugun Skipulagsstofnunar	3
1.2	Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar	3
2	FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ	4
2.1	Kostir.....	4
2.1.1	Núllkostur	4
2.1.2	Vegur í Eskifirði	5
2.1.3	Göng og vegleiðir frá Eskifirði.....	5
2.2	ÆDRIR KOSTIR.....	6
2.2.1	Jarðgöng í grennd við núverandi Oddskarðsgöng	6
2.2.2	Jarðgöng frá Eskifirði til Seldals.....	7
3	VEÐURFARSAÐSTÆÐUR.....	8
4	OFANFLÓÐ.....	9
5	FRAMKVÆMD	9
5.1	Jarðgöng	9
5.2	Brýr.....	10
5.3	Efnispörf	10
5.4	Vinnusvæði.....	10
5.5	Tímabundin efnislosun og efnisvinnsla við gangamunna	10
5.6	Vinnubúðir	10
5.7	frágangur.....	11
5.8	Girðingar.....	11
5.9	Undirgöng	11
5.10	Eldri vegur.....	11
6	NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	11
6.1	Áhrif á samfélag.....	11
6.2	Áhrif á samgöngur og umferðaröryggi.....	12
6.3	Áhrif á hljóðvist og loftgæði.....	12
6.4	Áhrif á vatnafar og vatnsverndarsvæði	13
6.5	Áhrif á laxfiska og veiði.....	14
6.6	Áhrif á gróður og dýralíf	17
6.6.1	Áhrif á gróður	17
6.6.2	Áhrif á dýralíf	17
6.7	Áhrif á jarðmyndanir.....	18
6.8	Áhrif á menningarminjar	18
6.9	áhrif á landslag og verndargildi svæða.....	18
6.10	Áhrif á landnotkun og útivist	19
7	STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA	21
8	NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	22

1 INNGANGUR

1.1 ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Þann 1. desember 2008 sendi Vegagerðin, frummatsskýrslu um Norðfjarðarveg (92) um Norðfjarðargöng, milli Eskifjarðar og Norðfjarðar í Fjarðabyggð til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 10. desember 2008 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu og Austurglugganum 11. desember 2008. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 10. desember 2008 til 22. janúar 2009 á bæjarskrifstofum Fjarðabyggðar í Neskaupsstað og á Reyðarfirði, á Bókasafni Eskifjarðar og Bókasafni Norðfjarðar. Einnig í Þjóðarbókhlöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: vegagerdin.is. Vegagerðin stóð fyrir opnu húsi og kynnti framvæmdina 7. og 8. janúar. Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Fjarðarbyggðar, Byggðastofnunar, Fiskistofu, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Mílu ehf., Landsnets, Umhverfisstofnunar og Veðurstofunnar.

Á kynningartíma bárust Skipulagsstofnun fjórar athugasemdir. Skipulagsstofnun sendi umsagnirnar og athugasemdirnar til Vegagerðarinnar.

Þann 24. mars 2009 sendi Vegagerðin matsskýrslu um Norðfjarðarveg (92) um Norðfjarðargöng, milli Eskifjarðar og Norðfjarðar í Fjarðabyggð til Skipulagsstofnunar og óskað eftir áliti stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

1.2 GÖGN LÖGÐ FRAM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Frummatsskýrsla. Norðfjarðarvegur (92) um Norðfjarðargöng, milli Eskifjarðar og Norðfjarðar dags. 1. desember 2008.

Önnur gögn: Eftirtaldar sérfræðiskýrslur og teikningar.

- **Gróðurfar, fuglar og veiði.** Erlín Emma Jóhannsdóttir, Gerður Guðmundsdóttir, Halldór W. Stefánsson, Kristín Ágústsdóttir og Skarphéðinn G. Þórisson. Náttúrustofa Austurlands 2008.
- **Verndargildi landslags** Erlín Emma Jóhannsdóttir, Gerður Guðmundsdóttir, Halldór W. Stefánsson, Kristín Ágústsdóttir og Skarphéðinn G. Þórisson. Náttúrustofa Austurlands 2008.
- **Jarðfræði og jarðgangarannsóknir.** Ágúst Guðmundsson Jarðfræðistofan ehf. 2008.
- **Vatnafar.** Guðrún Þóra Garðarsdóttir Vegagerðin 2008.
- **Fornleifar** Bryndís Zoëga og Guðný Zoëga. Byggðasafn Skagfirðinga 2007.
- **Samfélag, ferðapjónusta og útivist.** Helga Aðalgeirsdóttir Vegagerðin 2008.
- **Veðurfar.** Einar Sveinbjörnsson. Veðurvaktin ehf. 2008.
- **Ofanflóð.** Kristín Ágústsdóttir. Náttúrustofa Austurlands 2008.
- **Ofanflóðahætta.** Árni Jónsson. Orion ráðgjöf ehf. 2008.
- **Vatnsból og vatnsvernd** Árni Hjartarson. Ísor, Íslenskar orkurannsóknir 2008.
- **Samanburður leiða.** Viðar Jónsson, Guðmundur Heiðreksson. Mannvit verkfræðistofa / Vegagerðin 2008.
- **Umferðarspá.** Friðleifur Ingi Brynjarsson. Vegagerðin 2008.
- **Umferðaröryggismat.** Rúna Ásmundsdóttir. Mannvit verkfræðistofa 2008.
- **Hávaðaútreikningar og hávaðateikningar.** Gunnar Birnir Jónsson Mannvit verkfræðistofa 2008.
- **Hönnun vega.** Viðar Jónsson. Mannvit verkfræðistofa.
- **Efnistaka.** Eiríkur Freyr Einarsson. Mannvit verkfræðistofa.
- **Teikningar.** Helga Aðalgeirsdóttir, Viðar Jónsson. Vegagerðin / Mannvit verkfræðistofa 2008

- **Prívíddarmyndir.** Sveinn Bjarnason. Mannvit verkfræðistofa.

Umsagnir bárust frá:

- Fjarðabyggð með bréfi dags. 21. janúar 2009
- Byggðastofnun með bréfi tölvupósti dags. 12. janúar 2009.
- Fiskistofu með bréfi dags. 23. desember 2008.
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 29. janúar 2009
- Heilbrigðiseftirliti Austurlands með bréfi dags. 7. janúar 2009.
- Landsneti með bréfi tölvupósti dags. 12. janúar 2009.
- MÍLU með bréfi dags. 9. janúar 2009.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 9. janúar 2009.
- Veðurstofunni með bréfi dags. 5. janúar 2009.

Athugasemdir bárust frá:

Fjórar athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

- Hákonni Björnssyni, með bréfi dags. 10. janúar 2009.
- Jóni Bjarnasyni og Guðmundi Birki Jónssyni, með bréfi dags. 19. janúar 2009.
- Stjórn veiðifélags Norðfjarðarár með bréfi dags. 12. janúar 2009.
- Þórði Júlíussyni, með tölvupósti 22. janúar 2009.

Matsskýrsla: Norðfjarðarvegur (92) um Norðfjarðargöng, milli Eskifjarðar og Norðfjarðar í Fjarðabyggð, dags. 24. mars 2009.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Vegagerðin fyrirhugar að byggja jarðgöng og vegi, milli Eskifjarðar og Norðfjarðar, sem hluta af Norðfjarðarvegi (92) í Fjarðabyggð. Framkvæmdin nær frá Norðfjarðarvegi sunnan Eskifjarðar, um láglendið innan við þéttbýlið í Eskifirði, í gegnum fjallgarðinn milli Eskifjarðar og Norðfjarðar að Fannardal innst í Norðfirði, um Fannardal og Norðfjarðarsveit, að núverandi Norðfjarðarvegi við heimreið að Skálateigi í Norðfirði, samtals 15,0-15,9 km að lengd. Í tengslum við framkvæmdina þarf að byggja brýr yfir Eskifjarðará og Norðfjarðará.

Upphaflega var gert ráð fyrir að framkvæmdir gætu hafist seint um haustið 2009. Áætlað var að verkið tæki taki 3 – 3 ½ ár. Í febrúar 2009 var tekin ákvörðun um að fresta framkvæmdunum um óákveðinn tíma.

Tilgangur með nýjum vegi og jarðgöngum er að bæta samgöngur á Austfjörðum og styrkja þar með byggðarlög á Austurlandi. Vegalengdir milli Eskifjarðar og Norðfjarðar styttest lítilllega, eða um 3,7- 4,4 km. Markmið með gerð jarðganganna er fyrst og fremst að auka umferðaröryggi og tryggja greiðar samgöngur á svæðinu, ekki síst fyrir sjúkra - og þungaflytninga.

Áætluð efnisþörf vegna vegagerðarinnar er 340 - 470 þúsund m³. Gert er ráð fyrir að burðarlagsefni, klæðningarefni, efni í grjótvörn og hluti fyllingarefnis fái st úr jarðgöngunum og úr skeringum efni í fyllingar og fláa. Mögulegt sé að burðarlagsefni og efni í klæðningu þurfi að taka úr námum. Gera megi ráð fyrir að umfram efni úr göngunum verði um 230 þúsund m³ Eskifjarðarmegin en allt að 110 þúsund m³ Norðfjarðarmegin, háð leiðarvali.

2.1 KOSTIR

2.1.1 Núllkostur

Núverandi vegur er uppbyggður vegur með bundnu slitlagi en staðsetning hans og jarðgöngin í Oddskarði uppfylla ekki nútímakröfur og gera það að verkum að nauðsynlegt

er að endurskoða vegasamgöngur milli Eskifjarðar og Norðfjarðar. Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum á milli Eskifjarðar og Norðfjarðar. Núllkostur hefur talsverð neikvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi vegna aukinnar umferðar. Vegagerðin telur núllkost ófullnægjandi vegna hæðar núverandi vegar yfir sjó og slæmra veðurfarsaðstæðna sem valda því að vegurinn lokast oft að vetrarlagi. Einnig er núllkostur ófullnægjandi vegna þess hve jarðgöngin um Oddskarð eru þröng, standast ekki staðla og eru flöskuháls á leiðinni.

Með tilliti til markmiða framkvæmdarinnar, sem snúa að því að styrkja byggðarlög á Austurlandi með bættu vegasambandi telur framkvæmdaraðili núllkost ekki raunhæfan valkost og er því ekki fjallað um hann frekar í matsskýrslunni.

2.1.2 Vegur í Eskifirði

Í matsskýrslu er gert ráð fyrir að vegurinn muni liggja frá núverandi Norðfjarðarvegi á Hólmaströnd, á móti þéttbýlinu í Eskifirði, að fyrirhuguðum gangamunna í Eskifirði.

Vegurinn verði 2 km langur og liggi innan vegsvæðis núverandi Norðfjarðarvegar á 0,5 km löngum kafla. Miðað sé við 8,5 m breiðan veg sem liggi almennt í um 1,5 m hæð yfir aðliggjandi landi og fari hæst í 15 m hæð yfir sjó. Mesti bratti á veginum verði 3 % ef farið er í jarðgöng samkvæmt kosti 1 en 3,9% ef farið er í jarðgöng samkvæmt kosti 2.

2.1.3 Göng og vegleiðir frá Eskifirði

Mögulegar samsettar vegleiðir, alla leiðina frá Eskifirði til Neskaupstaðar, eru tíu talsins, þ.e. tvenn jarðgöng og fimm mismunandi vegleiðir sem geta verið með upphaf við hvor jarðgöng. Jarðgöngin hafa mismunandi stefnu frá gangamunna í Eskifirði og koma því út á mismunandi stöðum í Norðfirði. Frá hvorum gangamunna í Norðfirði liggja mismunandi vegleiðir út dalinn,.

Í matsskýrslu eru lagaðar fram 6 leiðir til athugunar hjá Skipulagsstofnun skv. lögum nr. 106/2000 m.s.b. um mat á umhverfisáhrifum. Leið 1A, leið 1B, leið 1C, leið 1D, leið 1E og leið 2A.

2.1.3.1 Jarðgöng 1 og 2

Jarðgöng 1. Munni ganganna Eskifjarðarmegin verði í um 15 m.y.s. og í Fannardal í um 128 m y.s., gegnt Tandrastöðum, á mótis við vatnstökusvæði Norðfirðinga. Áætla megi að þykkt lausra jarðlaga þar sem göngin komi út sé 10-15 m en vegleiðin þaðan út dalinn sé talin hagstæð. Lengd ganganna verði 7,84 km. Mesta hæð yfir sjó inni í göngunum verði 170 m og mesti bratti/halli í jarðgöngum 3,39%.

Jarðgöng 2. Munni ganganna Eskifjarðarmegin verði í um 15 m.y.s. og í Fannardal í um 176 m. y.s. gegnt innstu túnunum þar. Meðalþykkt lausra yfirborðsjarðlaga (jökulruðnings) þar sem göngin komi út virðist vera um 15-20 m. Lengd ganganna verði 6,92 km. Mesta hæð yfir sjó inni í göngunum verði 210 m og mesti bratti/halli í jarðgöngum 4,03%.

2.1.3.2 Vegleiðir í Norðfirði.

Vegleiðir frá gangamunna í Fannardal að núverandi Norðfjarðarvegi, um 4 km innan við þéttbýlið í Neskaupstað, liggja um land sem fram að þessu hefur verið utan alfaraleiðar.

Vegleið A (1A og 2A). Frá gangamunna 2, liggi vegleið 2A um grýtta aurkeilu við Svartaskot, eftir suðurhlíð Norðfjarðardals í um 200 – 300 m fjarlægð frá Norðfjarðar, ofan við Vatnsból Norðfjarðar og fari um grannsvæði vatnsbólsins á 2 km löngum kafla. Þar sem halli sé mikill á þessu svæði þurfi talsverðar skeringar ofan vegar, en fyllingar neðan hans. Vegleið 1A, frá gangamunna 1, hefst austan við aukeilu Svartakot, liggi svo utan við grannsvæði vatnsbóls Norðfjarðar. leiðirnar komi saman á mótis við Hólahóla og Naumamel. Eftir það liggi leiðin fyrst eftir suðurhlíð Norðfjarðardals, í um 100-200 m

fjarlægð frá Norðfjarðrá, en síðar á 0,2 km löngum kafla yfir hálfgrónar eyrar Norðfjarðarár. Þar renni áin einum farvegi, en vegurinn verði grjótvarinn og ánni stýrt undir nýja brú. Á áreyrunum liggja vegleiðin yfir varavatsból Norðfirðinga, sem áætlanir séu um að leggja af. Innan við vegleiðina, norðan Norðfjarðarár, er félagssvæði Hestamannafélagsins Blæs. Þegar komið er yfir áreyrarnar fari vegleiðin yfir framræstar mýrar og tún og sameinist núverandi Norðfjarðarvegi við heimreiðina að Skálateigi. Vegleið 1A er 5,3 km löng og með mesta bratta 3,4% en leið 2A 6,8 km löng og mesti bratti á veginum 4,0%.

Vegleið B (1B). Vegleið B sveigir út af leið A við stöð 11100 og liggur neðan við hana á 1,8 km löngum kafla að stöð 12900. Veglína B liggja fjær fjallshlíð Hólafljalls og neðar í landi, sem sé talið að minnki líkur á snjósöfnun. Veglínán sé 5,3 km löng og mesti bratti á veginum verði 4,8%.

Veglína C (1C). Vegleið C sveigi út úr veglínu B við stöð 12500 og liggja þaðan um eyrar Norðfjarðarár á um 0,4 km löngum kafla. Þar renni áin í nokkrum lænum og verði vegurinn grjótvarinn og ánni stýrt í einn farveg undir nýja brú. Háa fyllingu þurfi yfir áreyrarnar beggja vegna brúarinnar. Veglínán komi inn á Kirkjubólsvog, sem er tengivegur og fylgi honum að mestu að núverandi Norðfjarðarvegi. Veglínán sé 5,3 km löng og mesti bratti á veginum verði 4,8%.

Veglína D (1D). Vegleið D sveigir út úr vegleið A við stöð 10700 og liggja þaðan yfir Norðfjarðará. Þar renni áin í einum farvegi en mjög háa fyllingu þurfi beggja vegna brúar, sem þar yrði gerð og ánni stýrt undir. Vegurinn verði grjótvarinn og muni liggja hátt yfir áreyrunum á 0,2 km kafla. Við stöð 11800 liggja leiðin niður á áreyrar Norðfjarðarár og eftir þeim á 1,1, km löngum kafla. Fari síðar upp á norðurbakka árinna, liggja um framræst mýrlendi og tún uns hún sameinast vegleiðum C og E við stöð 13400. Vegleiðin sé 5,2 km löng og mesti bratti á veginum verði 5,0%.

Veglína E (1 E). Vegleið E sveigir út úr veglínu D við stöð 11300 og liggur þaðan um framræstar mýrar, mólendi og tún norður að stöð 13400 þar sem hún sameinast öðrum vegleiðum skammt innan við vegamótin að Kirkjubóli. Vegleiðin er 5,2 km löng og mesti bratti á veginum verður 5,0%.

Vegagerðin hefur tekið ákvörðun um að leggja til að leið 1B verði fyrir valinu og byggist fyrst og fremst á tryggum samgöngum, umferðaröryggi, kostnaði og áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið. Vegur vatnsvernd þar mjög þungt. Leiðarval er í samræmi við tillögu að Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2007-2027. Við endanlega hönnun vegar má gera ráð fyrir minniháttar breytingum á vegleiðinni, m.a. vegna ábendinga sem koma fram í umhverfismatsferlinu.

2.2 AÐRIR KOSTIR

2.2.1 Jarðgöng í grennd við núverandi Oddskarðsgöng

Í matsskýrslu kemur fram að á undanförunum áratugum hafi komið fram hugmyndir um ný jarðgöng í grennd við núverandi Oddskarðsgöng.

Sellátradalur – Oddsdalur. Skoður var sá möguleiki á að gera 4 km löng göng í 350 m.y.s er lægju mun lægra en núverandi göng í Oddskarði, sem eru í 625 m.y.s. Í tengslum við jarðgöngin þyrfti að byggja samtals um 350 m langa vegskála og leggja samtals um 6 km af nýjum vegum. Þarna er talin vera mikil hætta á óvæntum berglögum sem gætu verið erfið til jarðgangagerðar. Aðkoma að sunnan yrði áfram í gegnum þéttbýli Eskifjarðar og upp hlíðina til austurs.

Háhlíðarhorn – Seldalur

Skóðaður var möguleikinn á að byggja 4,7 km löng göng er lægju inn í fjallið við Háhlíðarhorn í 360 m.y.s. ofan við Eskifjörð. Göngin myndu liggja undir Svartafell að botni Seldals í Norðfirði og koma þar út í 300 m. y.s. Í tengslum við jarðgöngin þyrfti að byggja samtals um 240 m langa vegskála og leggja um 1 km af nýjum vegi í Eskifirði og um 5 km langan veg um Seldal í Norðfirði. Heppilegar aðstæður virðast vera fyrir munna beggja vegna. Berg á helmingi leiðarinnar er talið vera miðlungsgott en hinum hlutanum er tiltölulega erfitt berg til gangagerðar

Báðum þessum leiðum hefur verið hafnað vegna margra þátta. Auk erfiðra jarðfræðilegra aðstæðna er leiðin að mögulegum gangamunnum eftir núverandi Norðfjarðarvegi frá þéttbýlinu í Eskifirði ekki viðunandi og hefur áhrif á framtíðarþróun skipulagsmála á Eskifirði. Hæð gangamunna yfir sjó er mikil og töluverð snjósöfnun á núverandi vegi á þeim kafla sem yrði notaður áfram. Umferðaröryggi vegfarenda myndi aukast frá núverandi aðstæðum en ekki eins mikið og við að hafa gangamunna lægra í landi. Lítil stytting yrði milli Eskifjarðar og Norðfjarðar með göngum á þessum stað. Ef ákvörðun yrði tekin um að byggja jarðgöng frá Norðfirði til Mjóafjarðar í framtíðinni, þyrfti annaðhvort að leggja veg inn Fannardal að mögulegum gangamunna þar, eða byggja göng frá Neskaupstað til Mjóafjarðar og svo veg inn suðurströnd Mjóafjarðar. Jarðgöng í grennd við núverandi Oddskaðsgöng gætu því haft neikvæð áhrif á framtíðaráform um tengingu þéttbýlisstaða á Austurlandi með jarðgöngum á svæðinu frá Stöðvarfirði að Seyðisfirði.

2.2.2 Jarðgöng frá Eskifirði til Seldals

Í athugasemd Hákonar Björnssonar, landeigandi Hóla í Norðfirði, við frummatsskýrslu kemur fram að hann telur að veglagning samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar muni hafa mjög neikvæð áhrif á svæðið. Því leggur hann til að skoðaður verði sá kostur að leggja jarðgöng á milli Eskifjarðar og Seldals í Norðfirði. Gangamunni í Eskifirði yrði á sama stað og gert er ráð fyrir í tillögu Vegagerðarinnar og í suðurhlíðum Seldals í um 120-130 metra hæð yfir sjó. Göng á þessum stað verði ekki lengri en áformuð göng Vegagerðarinnar, nýr vegur í Norðfirði verði styttri, ekki þurfi að brúa Norðfjarðará og framkvæmdin í heild sinni líklega ódýrari.

Vegagerðin bendir á að ekki gangi að hafa gangamunna í Seldal í 120 – 130 m.y.s, þar sem kostnaður við lengri jarðgöng sé of mikill, en sé hann í 250 m.y.s. yrðu göngin einungis 100 styttri en áformaður kostur Vegagerðarinnar. Nýr vegur í Norðfirði myndi verða 2,5 km styttri en leið 1B en á honum yrðu nokkuð brattar brekkur. Þó ekki þyrfti að brúa Norðfjarðará þyrfti að setja ræsi eða brú ofan við Hengifoss. Ekki hafi verið reiknað út hvað göng á þessari leið myndu kosta, en farið yrði í gegnum hærra hlutfall jarðalaga sem henta illa til gangagerðar en er á skoðuðum leiðum til Fannardals.

Hákon bendir á að áhætta gagnvart lífríki Norðfjarðarár yrði í lágmarki ef farin yrði sú leið sem hann kynnir, þá yrði efnisvinnsla úr áreyrum Norðfjarðarár minni eða jafnvel engin og truflun við veiðar í ánni yrði ekki umfram það sem er við núverandi ástand.

Vegagerðin svarar því til að frárennslisvatn úr jarðgöngum, hvar sem þau verð þurfi að leiða út í vatnsfall í grennd við gangamunna. Frárennslisvatn úr jarðgangamunna í Seldal yrði leitt út í Selá. Áhætta gagnvart lífríki Norðfjarðarár neðan við ármót Selár og Norðfjarðarár yrði því áfram sú sama. Efnisþörf yrði minni vegna styttri vegagerðar og þ.a.l. minni efnisþörf úr námu. Mögulegt væri að staðsetning efnistöku úr námu A yrði endurskoðuð, en þó væri hún áfram líklegasti efnistökuastaðurinn fyrir framkvæmdina. Vegna styttri vegagerðar yrði þörf fyrir að haugsetja umfræfni í Seldal. Þá bendir framkvæmdaradili á að að Selá sem fellur um Selárdal er veiðía. Í henni eru veiðistaðir upp að Efri-Fossi og gætu framkvæmdir við jarðgöng og veg um Seldal haft áhrif á veiði í Selá.

Hákon bendir á að truflun í sumarbústaðabyggðum yrði minni þegar á heildina er litið, þar sem vitað sé að sumarbústaðaeigendur í Skuggahlíðarlandi verði fyrir óverulegu ónæði frá núverandi þjóðvegi og það verða óbreytt.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ef lagður yrði nýr vegur úr Seldal að núverandi vegi efst í Sneiðingum, þyrfti líklega einnig að lagfæra núverandi Norðfjarðarveg í beygjunum og brekkunum ofan við frístundabyggðina, sem samanstandi af um 10 húsum í 125-440 m fjarlægð frá núverandi vegi. Valkostur Vegagerðarinnar, leið 1B, verði í um 430 m fjarlægð frá frístundahúsi í landi Hóla en í um 250 m fjarlægð frá frístundahúsi við Stekkvallará. Þá muni umferð um nýjan veg verða mun meiri en umferð um núverandi veg óháð leiðarvali. Því megi búast við að umferðarhávaði við frístundabyggðina í Skuggahlíðarlandi myndi aukast, yrði valið að leggja jarðgöng að Seldal.

Hákon bendir á að minni röskun yrði á óröskuðu landi væri farin sú leið sem hann leggur til, t.d. minna af votlendi raskist og fjarðabotninum yrði hlíft og sú auðlind sem felist í útivistarmöguleikum í Norðfjarðarsveit og Fannardal myndi ekki ekki skerðast. Jafnframt þyrfti ekki að leggja niður varavatsnból Norðfirðinga, né tekin áhætta gagnvart vatsnbólinu inni í Fannardal.

Vegagerðin svarar því til að minna kæmi til með að raskast af óröskuðu landi væri farin sú leið sem Hákon bendir á, en bent er á að náttúrufar Seldals hafi ekki verið skoðað í tengslum við mat á umhverfisáhrifum Norðfjarðarganga. Vegagerðin bendir á að Seldalur sé líkt og Norðfjarðarsveit og Fannardalur nýttur til útivistar og beri minni ummerki um umsvif mannsins en þar sem Vegagerðin gerir ráð fyrir vegleið í Norðfjarðarsveit og Fannardal og því myndu jarðgöng frá Eskifirði til Seldals hafa áhrif á útivistarmöguleika í Seldal. Þá vísar framkvæmdaraðili til umsagnar Umhverfisstofnunar þess efnis að jarðgangaleið 1 muni líklega ekki hafa áhrif á útivistarmöguleika á Fannardal. Vegagerðin tekur undir þær ábendingar Hákons um að hugmynd hans að veglagningu myndi hlífa fjarðarbotni og áhrif hennar á vatsnból yrðu minni.

Vegagerðin bendir á að við gerð matsáætlunar fyrir Norðfjarðargöng hafi verið tekin ákvörðun um hvaða jarðgangaleiðir yrðu skoðaðar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og voru jarðgöng með munna í Seldal eða Oddsdal afskrifuð á því stigi, m.a. vegna þess hve illa þau falla að mögulegum framtíðaráformum um jarðgöng frá Norðfirði til Mjóafjarðar. Vegna erfiðra jarðfræðilegra aðstæðna á jarðgangaleið um Seldal megi búast við að kostnaður vegna gangagerðarinnar verði meiri en við jarðgöng frá Eskifirði til Fannardals. Þá er tekið fram að vegna meiri hæðar yfir sjó og brattari vegar verður meiri hætta á snjó og hálfu á vegi um Seldal en á vegleiðum tengdum jarðgangaleið 1. Vegagerðin hafi ekki upplýsingar um snjóflóðahættu í Seldal. Ef meta ætti umhverfisáhrif jarðganga á milli Eskifjarðar og Seldals, þyrftu ýmsar rannsóknir að eiga sér stað áður en hægt væri að bera hana saman við þær leiðir sem Vegagerðin leggur hér fram til álits Skipulagsstofnunar.

Skipulagsstofnun telur að umfjöllun um kosti í matsskýrslunni vera góða og rökstuðning Vegagerðarinnar fyrir því hvaða kosti hún leggur fram í matsskýrslu skýra. Skipulagsstofnun telur að hugmyndir Hákons Björnssonar séu athygli verðar en telur jafnframt að Vegagerðin hafi sýnt fram á að hann komi ekki til greina.

3 VEDURFARSADSTÆÐUR

Í matsskýrslu kemur fram að veður á veginum hafi áhrif á öryggi vegfarenda en framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á veðurfar. Á fyrirhugaðri vegleið verði veður mun betra en á núverandi vegi vegna lægri legu í landi, snjósöfnun og veðurhæð minni og þoka sjaldgæfari.

Á jarðgangaleið 1 og leið sunnan Norðfjarðarár sé gert ráð fyrir minna snjókófi og minni snjósöfnun á vegi en á öðrum vegleiðum. Hætta á hálfu sé einnig minnst á þeirri leið. Líklega verði kostnaður við snjómokstur og aðra vetrarþjónustu á vegleiðum norðan Norðfjarðarár hærrí til að ná markmiðum um greiðar samgöngur og umferðaröryggi þótt veðurhæð sé þar minni. Veðurfar við gangamunna á leið 2 er verra en á leið 1 vegna meiri hæðar yfir sjó. Leið 1B liggur á kafla neðar í landi og fjær hlíðinni en leið 1A. Niðurstaðan er að leið 1B er heppilegust hvað varðar veðurfar.

Skipulagsstofnun telur greinargóða umfjöllun í matsskýrslu um veðurfar og áhrif þess á umferð á mismunandi leiðum og telur að sýnt sé fram á að með tilliti til veðurfars sé leið 1B heppilegust.

4 OFANFLÓÐ

Fram kemur að hætta á snjóflóðum og skriðuföllum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í Norðfirði verði minnst hætta á leið 1D og 1E norðan Norðfjarðarár, en mest hætta á leið 2A. Á leið 2A sé endurkomutími snjóflóða 10 ár á samtals á 0,5 km löngum kafla. Snjóflóða- og skriðuhætta á veglínu tengdri jarðgangaleið 2 hafði m.a. áhrif á þá ákvörðun að lagt er til að jarðgöng verði lögð samkvæmt jarðgangaleið 1. Á öllum veglínnum tengdum jarðgöngum 1 í Norðfirði er talið að endurkomutími snjóflóða sé 10 ár við gangamunna. Á leið 1A er talið að endurkomutími snjóflóða sé 10 ár á 0,2 km löngum kafla. Niðurstöður rannsókna voru notaðar við ákvörðun Vegagerðarinnar um leiðarval og lengd vegskála. Byggður verði vegskáli út fyrir snjóflóðahættusvæði. Snjóflóðahætta á veglínu A varð m.a. til þess að lögð var fram ný veglína sunnan Norðfjarðarár, veglína B, sem liggur utan svæðis þar sem talið er að endurkomutími snjóflóða sé 10 ár.

Skipulagsstofnun telur greinargóða umfjöllun í matsskýrslu um ofanflóð og áhrif þeirra á umferð á mismunandi leiðum og telur að sýnt sé fram á að leiðir 1 D og 1 E séu heppilegastar. Á leið 2A sé endurkomutími snjóflóða með þeim hætti að jarðgangaleið 2 komi síst til greina vegna hættu á skriðum og snjóflóðum. Verði valin sú leið að leggja veglínu sunnan Norðfjarðarár sé leið 1B betri kostur en leið 1A í þessu tilliti.

5 FRAMKVÆMD

5.1 JARÐGÖNG

Gert er ráð fyrir 6,95 -7,76 km löngum jarðgöngum úr Eskifirði til Fannardals í Norðfirði, háð leiðarvali. Þversnið ganganna verði rúmlega 8 m. Um sé að ræða tvíbreið göng, með 6,0 m breiðum vegi. Hönnun miðist við að hámarkshraði í göngum sé 70 km/klst. Áformað sé að göngin verði unnin frá Eskifirði og Norðfirði og því verði tvöfalt manna- og tækjaúthald við verkið á hverjum tíma. Við áætlun á efnismagni sem þurfi að losa úr göngunum hafi verið gert ráð um 2/3 hlutar efnisins fari út Eskifjarðarmegin. Heildar verktími sé áætlaður að minnsta kosti 3 - 3 ½ ár. Líkt og í fyrri jarðgangaverkefnum verður frárennsli úr göngum á verktíma leitt í olíu/setskilju og þaðan í nærliggjandi læk eða á. Vegskáli við gangaop Eskifjarðarmegin mun verða 90 m, en á jarðgangaleið 1 í Norðfirði 220 m og á jarðgangaleið 2 240 m. Fram kemur að 7,2 – 8,8 km nýr vegur verði byggður til að tengja jarðgöngin við núverandi vegakerfi, þar af séu endurbætur á núverandi Norðfjarðarvegi á 0,6-1,2 km kafla. Vegurinn verði með bundnu slitlagi og gerður samkvæmt vegflokki C1, sem er 8,5 m breiður vegur með 7,0 m breiðri akbraut og 0,75 m breiðum öxlum hvorum megin. Hönnunarhraði utan jarðganga verður 90 km/klst. Hæð miðlínu vegar á flötu landi verður 1,0-1,5 metrar yfir landhæð. Mesta hæð vegfyllingar er nálægt gangamunnum og er hún um 9,3 m há Eskifjarðarmegin en Norðfjarðarmegin er vegfyllingin um 5,0 m há við Jarðgöng 1 og um 8,0 m há við Jarðgöng 2. Greint er frá að gera þurfi nokkrar veltengingar frá nýjum vegi beggja vegna ganganna að mannvirkjum og útivistarsvæðum.

5.2 BRÝR

Í tengslum við framkvæmdina þurfi að byggja tvær brýr, annars vegar yfir Eskifjarðará og hins vegar yfir Norðfjarðará. Lengd brúa yfir vatnsföll þurfi að tryggja að vatnsopin geti tekið stærstu flóð. Staðsetning brúar yfir Eskifjarðará hafi verið ákveðin, en lega brúar yfir Norðfjarðará sé háð staðsetningu veglínu í Norðfirði.

5.3 EFNISÞÖRF

Við framkvæmdina komi til með að falla til mikið af efni, úr göngunum og skeringum og gert ráð fyrir að það uppfylli að mestu efnisþörf til framkvæmdanna. Það muni þó ekki nýtast í alla hluta verksins og því þurfi að væntanlega að sækja um 14 þús. m³ af efni í námu og hefur Vegagerðin lagt til að það efni verði tekið úr áreyrum neðan Kirkjuból, námu A.

5.4 VINNUSVÆÐI

Gera þurfi ráð fyrir athafnasvæði fyrir verktaka við gangamunna. bæði í Norðfirði og í Eskifirði. Einnig þurfi að gera ráð fyrir efnislosunar- og efnisvinnslusvæði. Í Norðfirði þarf að staðsetja athafnasvæði utan við grannsvæði vatnsbólsins í Fannardal. Gangamunni á jarðgöngum 1, er utan við grannsvæði vatnsbólsins en innan fjarsvæðis. Nokkuð auðvelt ætti að vera að útbúa athafnasvæði við gangamunnann. Gangamunni á jarðgöngum 2, sé hins vegar innan grannsvæðis vatnsbólsins svo ekki er hægt að nota það fyrir athafnasvæði nema með því að leggja vatnsþéttan dúk undir það og viðhafa ströngustu varúðarráðstafanir gagnvart mengunarhættu. Athafnasvæði verði endanlega staðsett í samráði við verktaka, landeigendur, fulltrúa Fjarðabyggðar, Heilbrigðiseftirlit Austurlands og eftirlitsmann Vegagerðarinnar.

5.5 TÍMABUNDIN EFNISLOSUN OG EFNISVINNSLA VIÐ GANGAMUNNA

Fram kemur að efni úr jarðgöngum verði annaðhvort sturtað í hauga á athafnasvæði í grennd við gangamunna þar sem það er unnið og flokkað eða ekið með það strax á endanlegan losunarstað. Þar sem næsta steypustöð er á Reyðarfirði, þurfi ekki að reisa steypustöð við gangamunna á Eskifirði en mögulega þarf að reisa steypustöð í grennd við gangamunna í Norðfirði, háð ákvörðun verktaka. Við gangamunna 1 í Norðfirði sé svæði sem henti mun betur undir efnisvinnslu en við gangamunna 2 með tilliti til vatnsverndar. Efnislosunar- og efnisvinnslusvæði verði endanlega staðsett í samráði við verktaka, landeigendur, fulltrúa Fjarðabyggðar, Heilbrigðiseftirlit Austurlands og eftirlitsmann Vegagerðarinnar.

Í athugasemdum Hákonss Björnssonar leggst hann gegn því að umframefni verði haugsett í landi hans á Hólum.

Vegagerðin bendir á að vegna leiða 1E og 1D þyrfti að haugsetja 50-110 þús. m³ af umframefni. Ef til þess komi að vegur verði lagður skv. annarri hvorri þeirri leið verði haft samráð við landeigendur í Norðfirði um heppilegan losunarstað.

5.6 VINNUBÚÐIR

Fram kemur að í fyrstu hafi verið lagðar fram tvær tillögur að svæði undir vinnubúðir, á öðrum hvorum árbakkanum við Naumamel. Erfitt sé að finna stað fyrir vinnubúðir í grennd við gangamunnann í Norðfirði vegna vatnsverndarsvæðisins í Fannardal, lítils undirlendis í grennd við gangamunna sunnan Norðfjarðará, nálægðar við Norðfjarðará og nálægðar við frístundahús í landi Hóla norðan Norðfjarðará. Vegagerðin leggi til að vinnubúðir í Norðfirði verði staðsettar á áreyrum norðan Norðfjarðará í landi Hóla. Þar eru flatar áreyrar með góðu aðgengi að vatni og rafmagni og minni skriðu- og snjóflóðahætta en sunnan ár.

Í athugasemdum Hákonar Björnssonar kemur fram að hann muni ekki heimila að vinnubúðir verði staðsettar í landi hans á Hólum.

Vegagerðin leggur til að vinnubúðirnar verði staðsettar á áreyrum norðan Norðfjarðarár í landi Hóla. Reynt verði að semja við landeigendur um staðsetninguna en um er að ræða bráðabirgðaafnot lands (sbr. 35. gr. vegalaga nr. 80/2007).

5.7 FRÁGANGUR

Í útboðsgögnum mun koma fram hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga og skeringa auk frágangs við vegskála og haugsvæði. Lífrænum jarðvegi, ofan á skeringum og á svæðum er fari undir vegskála, verði ýtt til hliðar áður en efnistaka eða efnisflutningar hefjist og hann geymdur til síðari nota. Að framkvæmdum loknum verði landið jafnað í samræmi við nánasta umhverfi. Sáð verði gróðurtegundum sem henti svæðinu. Leitað verði til Landgræðslu ríkisins og Umhverfisstofnunar um hvernig staðið skuli að uppgræðslu vegsára. Allur frágangur verði í samráði við landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar.

5.8 GIRÐINGAR

Vegagerðin gerir ekki ráð fyrir að girt verði meðfram nýjum Norðfjarðarvegi í Eskifirði, en Norðfjarðarmegin verði girt meðfram honum í samráði við landeigendur. Fram kemur að landeigendur Skorrastaða 3 hafi óskað eftir því að girt yrði meðfram veginum svo fljótt sem auðið væri, jafnvel meðan á framkvæmdum standi, því sauðfé Skorrastaða 3 hafi sumarhaga á þessum slóðum.

Í athugasemdum Hákonar Björnssonar leggst hann gegn girðingu í landi sínu á Hólum.

Vegagerðin mun taka ákvörðun um staðsetningu girðinga í samráði við landeigendur og sveitarstjórn.

5.9 UNDIRGÖNG

Í Eskifirði er fyrirhugað að gera undirgöng fyrir óvarða vegfarendur undir veginn norðan við Eskifjarðará. Í tengslum við framkvæmdina þurfi á kafla að leggja nýja reiðleið í Norðfirði í grennd við Kirkjubólseyrar, háð veglínu. Samráð verði við fulltrúa hestamannafélagsins Blæs um staðsetningu undirganga fyrir hesta undir nýjan Norðfjarðarveg, í tengslum við reiðleið meðfram ánni.

5.10 ELDRI VEGUR

Núverandi vegur sem liggur um Skíðamiðstöðina í Oddskarði verður opinn áfram í tengslum við notkun á skíðasvæðinu. Til að draga úr rekstrarkostnaði vegarins sé miðað við að aðkoma að Skíðamiðstöðinni á veturna verði aðeins frá Eskifirði. Að sumarlagi verði vegurinn um Oddskarð opinn, vilji ferðamenn fara hringleið milli fjarðanna og njóta útsýnis frá núverandi vegi.

6 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Metin eru umhverfisáhrif sex veglína sem tengja Eskifjörð og Norðfjörð með jarðgöngum, þ.e. leið 1A, 1B, 1C, 1D, 1E og 2A og lagðar fram til athugunar Skipulagsstofnunar skv. lögum nr. 106/2000 m.s.b. um mat á umhverfisáhrifum.

6.1 ÁHRIF Á SAMFÉLAG

Forsendur framkvæmdarinnar eru þær að núverandi vegur milli Eskifjarðar og Norðfjarðar er fremur hættulegur vegna mikillar hæðar yfir sjó, langra og brattrá brekkna,

krappra beygja og þröngra jarðganga um Oddskarð. Nýr vegur styrki byggð á svæðinu og hafi í för með sér verulega jákvæð áhrif á samfélagið í Fjarðabyggð vegna aukinna lífsgæða íbúa svæðisins.

Á framkvæmdatíma aukist atvinna í Fjarðabyggð. Reikna megi með að um 90 störf skapist yfir sumarið og um 65 yfir vetrartímamann í 3-3½ ár. Líklegt sé að einhverjir heimamenn fái vinnu við framkvæmdina. Hins vegar geti orðið tímabundin neikvæð áhrif á sölu veiðileyfa í Norðfjarðará. Leið 2A geti haft neikvæð áhrif á vatnsból Norðfirðinga. Að loknum framkvæmdum verði leiðin milli Eskifjarðar og Norðfjarðar mun öruggari en núverandi vegur, því hún liggja mun lægra yfir sjó og um svæði þar sem minni hætta sé á slæmum vetrarveðrum. Framkvæmdin uppfylli áætlanir stjórnvalda um samgöngumál og byggðamál og muni hafa verulega jákvæð áhrif á samfélagið, óháð leiðarvali. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé að framkvæmdin muni hafa verulega jákvæð áhrif á samfélagið, óháð leiðarvali.

Skipulagsstofnun telur að gerð sé góð grein fyrir samfélagslegum áhrifum og sýnt fram á að nýr Norðfjarðarvegur hafi jákvæð samfélagsleg áhrif.

6.2 ÁHRIF Á SAMGÖNGUR OG UMFERÐARÖRYGGI

Fram kemur að fyrirhugaður vegur verði mun öruggari en núverandi vegur. Hann muni liggja um svæði sem sé betra veðurfarslega, í minni hæð yfir sjó, breiðari með stærri beygjuradýfusa flatari vegfláa, minni langhalla og lengri sjónlengdir. Vegurinn verði að stórum hluta í jarðgöngum en annars verði hann vel uppbyggður í landinu svo hætta á snjósöfnun eigi ekki að vera mikil. Slysahætta eigi að verða minni. Allar skoðaðar veglínur standist umferðaröryggiskröfur og hafi veruleg jákvæð varanleg áhrif á samgöngur og umferðaröryggi. Góðar samgöngur milli Norðfjarðar og Eskifjarðar muni uppfylla markmið sem koma fram í Samgönguáætlun 2007-2018 um gerð Norðfjarðarganga.

Skipulagsstofnun telur að gerð sé góð grein fyrir samgöngum og umferðaröryggi og ótvírætt sýnt fram á að nýr Norðfjarðarvegur bæti samgöngur og umferðaröryggi óháð leiðum. Skiplagsstofnun telur að þær leiðir sem tengjast jarðgangaleið 2 séu síðri kostir m.t.t. hættu á ofanflóðum og erfiðara veðurfari og hafi því minni jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi en þær leiðir sem tengjast jarðgangaleið 1.

6.3 ÁHRIF Á HLJÓÐVIST OG LOFTGÆÐI

Á framkvæmdatíma mun framkvæmdin hafa talsverð neikvæð áhrif á loft- og hljóðmengun á svæðinu vegna sprenginga og efnisflutninga. Á sama tíma aukist hætta á mengunarslysum, en séu tíma- og staðbundin áhrif. Vegagerðin telur að framkvæmdin samkvæmt leiðum 1A og 1B muni hafa í för með sér minni mengun og hávaða en aðrar skoðaðar leiðir.

Að loknum framkvæmdum muni útblástursmengun og umferðarhávaði færast frá núverandi vegsvæði yfir á nýtt. Umferðin og mengunin sem henni fylgi muni aukast. Allar veglínur liggja um lítið snortíð land í Norðfirði sem hingað til hafi verið án mengunar en mengun hverfi að sama skapi annars staðar. Loftmengun á svæðinu muni ekki fara yfir viðmiðunarmörk mengunareglugerða en leiðarval muni hafa áhrif á hvort ákvæði í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða verða uppfyllt.

Vegagerðin telji áhrif á mengun og hljóðvist óveruleg ef leiðir 1A eða 1B verði fyrir valinu en talsverð neikvæð á leiðum 1C, 1D, 1E eða 2A. Telja megi að áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist séu varanleg en staðbundin.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir hljóðvist og loftgæðum á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Neikvæð áhrif framkvæmdanna á hljóðvist

verði tvenns konar. Annars vegar vegna þungaflutninga á framkvæmdatíma en hins vegar vegna þess að kyrrlátt og lítt raskað svæði í Fannardal verður í þjóðbraut og búast má við umferðarnið í dalnum þegar vegurinn er kominn í fulla notkun. Skipulagsstofnun telur ekki ástæðu til aðgerða vegna hávaðaspár fyrir árið 2030 sem bendi til að hljóðstig við tvö frístundahús og íbúðarhúsið í Kirkjubóli verði nærri viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða. Skipulagsstofnun telur að umferðarspá fyrir árið 2030 geri ráð fyrir all mikilli umferð auk þess sem öll þróun ökutækja sé á þann veg að gera þau hljóðlátari. Af þeim sökum sé ekki ástæða til aðgerða fyrr en sannreynt er með mælingum eða nýjum útreikningum, þegar umferð hefur aukist umtalsvert, að búast megi við að hljóðstig verði ofan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða.

Skipulagsstofnun telur að umferð um nýjan Norðfjarðarveg verði það lítil að ekki reyni á viðmiðunarmörk reglugerðar um loftgæði. Stofnunin telur að jarðvegsrask og þungaflutningar á framkvæmdatíma muni óhjákvæmilega auka rykmengun á framkvæmdasvæðinu, en þau neikvæðu áhrif verði stað- og tímabundin. Með vönduðum frágangi í verklok eigi að vera unnt að koma í veg fyrir viðvarandi fok jarðefna með tilheyrandi rykmengun. Skipulagsstofnun telur að ný veglína á láglandi muni draga verulega úr útblæstri mengunarefna frá bílum og muni því hafa jákvæð áhrif á loftgæði eftir að framkvæmdum er lokið.

6.4 ÁHRIF Á VATNAFAR OG VATNSVERNDARSVÆÐI

Fram kemur að framkvæmdin hafi veruleg neikvæð áhrif á varavatsnból Eskfirðinga í áreyrum Eskifjarðarár óháð leiðarvali og verði það ónothæft því vegurinn að gangamunna í Eskfirði liggja um brunnsvæðið.

Leið 2A geti haft veruleg neikvæð áhrif á vatnsból Norðfjarðar að Tandrastöðum, bæði tímabundin og varanleg. Á framkvæmdatíma verði tímabundin mengunarhætta m.a. vegna rasks á landi, umferðar vinnuvéla, sprenginga, þéttinga og frárennslisvatns úr göngum. Að loknum framkvæmdum verði varanleg mengunarhætta af völdum umferðar um nýjan veg. Aðrar leiðir hafi óveruleg áhrif á vatnsbólið.

Leiðir 1A, 1B og 2A hafi veruleg neikvæð áhrif á varavatsnból Norðfjarðar innan við Norðfjarðarárbrú. Vatnsbólið verði ónothæft því nýr vegur liggja um brunnsvæðið. Aðrar leiðir hafi óveruleg áhrif á vatnsbólið.

Við undirbúning aðalskipulags Fjarðabyggðar sumarið 2008 var ákveðið að leggja til að vegurinn að jarðgöngunum yrði lagður samkvæmt leið 1B og hún sýnd á tillögu að aðalskipulagsupprætti. Jafnframt hafi verið tekin ákvörðun um að leggja niður varavatsnból Eskfirðinga á áreyrum Eskifjarðarár og varavatsnbólið ofan við Norðfjarðarárbrú. Framkvæmdin geti haft tímabundin áhrif á farvegi Eskifjarðarár og Norðfjarðarár vegna brúargerðar. Gert sé ráð fyrir efnistöku úr áreyrum Norðfjarðarár vegna framkvæmda, óháð veglínunum. Efnistaka úr þurrum áreyrum Norðfjarðarár hafi óveruleg áhrif á vatnafar. Áhrif veglagningarinnar á vatnafar Eskifjarðarár og Norðfjarðarár, þ.e. vatnshæð, vatnsborðshalla og rennslí ána teljist óveruleg.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir vatnafari og vatnsvernd á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Afar brýnt er að þéttbýlisstaðirnir beggja megin Norðfjarðarganga eigi greiðan aðgang að hreinu neysluvatni. Uppistaðan í atvinnulífi Norðfirðinga og Eskfirðinga er matvælaframleiðsla og því enn brýnna að aðgengi að nægjanlegu hreinu vatni sé tryggt. Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun að áhrif mismunandi leiða á vatnsból þurfi að vera ráðandi við val á veglínunum. Ljóst er að framkvæmdin hefur í för með sér að varavatsnbólum Eskifjarðar við Eskifjarðará verði lokað, enda fer vegurinn yfir hluta brunnsvæðis. En tvö önnur vatnsból við Eskifjörð verða ekki fyrir áhrifum vegna framkvæmdanna. Talið er að ýmsir möguleikar séu til vatnsöflunar fyrir Eskifjörð þegar vatnsbólið verður aflagt. Talið er hugsanlegt að auka

vinnslu úr núverandi vatnsbólum, leita nýrra upp með Eskifjarðará eða jafnvel að sækja vatn í Fannardal eftir að framkvæmdum lýkur eða kanna hvort göngin sjálf muni skila nothæfu neysluvatni í vinnanlegu magni. Skipulagsstofnun telur því að ágætir möguleikar séu á öflun nægjanlegs neysluvatns í stað þess sem fengist hefur í varavatsnbólunum við Eskifjarðará sem nauðsynlegt er að leggja af.

Skipulagsstofnun telur að leið 2 Norðfjarðarmegin sé afar óheppileg með hliðsjón af því að vegurinn liggur á nokkurra kílómetra kafla innan grannsvæðis vatnsbólanna við Tandrastaði. Leið 1 fer hvergi inn fyrir grannsvæði vatnsbólanna við Tandrastaði en liggur á kafla innan fjarsvæðis. Skipulagsstofnun telur því að ef fullrar aðgæslu vegna mengunarhættu er gætt á framkvæmdatíma eigi vatnsbólið við Tandrastaði ekki að verða fyrir verulegum neikvæðum áhrifum verði leið 1 fyrir valinu. Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að leggja af varavatsnból Norðfjarðar innan Norðfjarðarbrúar líkt og ráðgert er í tillögu að Aðalskipulagi Fjarðabyggðar.

Skipulagsstofnun tekur undir ábendingar í umsögnum Heilbrigðiseftirlits Austurlands og Umhverfisstofnunar og telur að gera þurfi ráðstafanir til að hindra að umtalsvert magn af óhreinu vatni berist frá göngunum út í umhverfið. Stofnunin telur jákvætt að vatni verði veitt um olúskiljur en telur eðlilegt að metið verði hvort nauðsynlegt verði að veita afrennslinu um settjarnir áður en það berst í árnar beggja vegna ganganna.

Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að náðið samráð verði haft við Heilbrigðiseftirlit Austurlands vegna framkvæmda innan vatnsverndarsvæða. Skipulagsstofnun telur eðlilegt að vinnubúðir verði ekki staðsettar innan vatnsverndarsvæða á framkvæmdatíma. Auk þess telur stofnunin að ekki eigi að heimila geymslu olúbirgða eða annarra hættulegra efna innan vatnsverndarsvæða á framkvæmdatíma.

6.5 ÁHRIF Á LAXFISKA OG VEIÐI

Framkvæmdin getur haft neikvæð áhrif á laxfiska. Athafnasvæði og vinnubúðir við gangamunna verða í minna en 100 m fjarlægð frá Eskifjarðará og Norðfjarðará og allar veglínur liggja á köflum í minna en 100 m fjarlægð frá veiðiám og eru því háðar leyfi Fiskistofnu. Með sérstökum skilyrðum í útboðsgögnum megi draga úr hættu á að mengandi efni geti borist út í ár vegna óhappa er gerist á framkvæmdatíma. Við framkvæmdina geti brúarsmíði yfir Norðfjarará og Eskifjarðará valdið tímabundnum áhrifum á farvegi og botni ána. Bygging brúanna muni fara fram utan veiðitíma. Hugsanlega þurfi að taka um 14 þúsund m³ af efni til vegagerðar úr námu í áreyrum Norðfjarðará og við efnistöku verði miðað við að taka þunnt lag af stærra svæði og að raska ekki virkum farvegum. Með því er talið að efnistakan hafi óveruleg áhrif á laxfiska og langtímaáhrif efnistökkunnar verði lítil. Efnistakan muni hafa tímabundin áhrif á nýtingu veiðistaða í grenndinni, en efnistökið verður tekið utan veiðitíma til að skammtímaáhrif efnistökkunnar verði sem minnst.

Vegagerðin telur að framkvæmdir í Norðfirði geti haft talsverð neikvæð áhrif á veiði í Norðfjarðará því friðsæld meðfram ofanverðri ánni verði rofin og um sé að ræða varanleg en staðbundin áhrif. Vegagerðin telur að vegalagning samkvæmt leið 1D hafi hvað mest neikvæð áhrif varðandi hættu á mengunaróhöppum. Telja megi að leiðir 1D og 1E hafi mest áhrif á stangveiði, þar sem 4 veiðistaðir eru innan 100 m frá leið 1D og 3 veiðistaðir innan 100 m frá leið 1E. Við brúargerð á leið 1C verði farvegi árinna breytt og geti það haft tímabundin áhrif á laxfiska. Við mögulega efnistöku úr áreyrum Norðfjarðará verði tímabundin áhrif á tvo veiðistaði. Telja megi að lagning vegar samkvæmt leið 1A, 1B eða 2A muni hafa minnst áhrif á laxfiska og veiði. Ef sala á veiðileyfum í Norðfjarðará dregst saman mun það hafa neikvæð fjárhagsleg áhrif á Veiðifélag Norðfjarðará. Áhrifin séu varanleg en staðbundin. Telja má að áhrif framkvæmdarinnar á veiði í Eskifjarðará verði óveruleg og jafnvel jákvæð, þar sem aðalveiðistaðirnir í dag, við brúna á þjóðvegnum, færast fjær umferð sem verður á nýjum Norðfjarðarvegi. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á laxfiska og veiði í Eskifirði. Í Norðfirði telur

Vegagerðin að framkvæmdin geti haft talsverð neikvæð áhrif á laxfiska, en leiðir 1C og 1D geti haft meiri neikvæð áhrif en aðrar veglínur. Allar skoðaðar veglínur geta haft talsverð neikvæð áhrif á veiði í Norðfjarðará en veglínur 1D og 1E mest áhrif.

Í umsögn Fiskistofu, Lax- og silungsveiðisviðs, segir að meginniðurstaða skýrslunnar sé sú að áhrif á veiði laxfiska séu almennt lítil Eskifjarðarmegin en mun meiri Norðfjarðarmegin og þar sé hugsanlega fyrirhugað að taka mól úr áreyrum Norðfjarðará. Ef efnistakan verður mikil mælir Fiskistofa með að gerðar verði frekari rannsóknir á lífríki Norðfjarðarár því malartekja úr áreyrum hennar hefur verið veruleg á liðnum árum og því eðlilegt að ráðfæra sig við sérfræðinga vegna frekari efnistöku. Nauðsynlegt sé að efnistaka úr áreyrum Norðfjarðarár fái heildstæða meðferð, þegar þar að kemur, bæði með tilliti til 33. greinar laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði og jafnvel laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum ef um mikið magn verður að ræða.

Vegagerðin bendir á að ef nauðsynlegt verður að taka efni úr áreyrum Norðfjarðarár mun Vegagerðin fá sérfræðing til að leiðbeina um efnistöku úr áreyrunum og sækja um leyfi til efnistökkunnar hjá Fiskistofu samkvæmt 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði.

Í athugasemdum frá Veiðifélagi Norðfjarðarár kemur fram að framkvæmdin geti sett lífríki Norðfjarðarár í stórkostlega hættu. Hættan á umhverfistjóni og jafnvel umhverfisslysi verði sérlega mikil á meðan á framkvæmdum stendur, en jafnframt sé ljóst að mannvirkin sem þarna verði byggð og umferðin um þau geti haft mikil og varanleg neikvæð framtíðaráhrif á ána, umhverfi hennar og lífríki. Stjórn Veiðifélags Norðfjarðarár lýsir því yfir að hún hafi verulegar áhyggjur af því að Norðfjarðará skaðist varanlega við þessa miklu framkvæmd. Stjórnin vill leggja sérstaka áherslu á að samráð verði haft við veiðifélagið um hvernig staðið verði að framkvæmdum við gerð nýs Norðfjarðarvegur og Norðfjarðarganga. Verði breytingar á framkvæmdaáætlunum á framkvæmdatíma verði veiðifélagið upplýst um breytingarnar og gefinn kostur á að gera athugasemdir við þær. Þá fer veiðifélagið fram á að framkvæmdaraðili láti gera líffræðilega úttekt á áhrifum framkvæmdanna á Norðfjarðará og að ekki verði veitt leyfi til framkvæmda fyrr en sú úttekt liggja fyrir, enda leiði hún í ljós að lífríki árinna stafi ekki hættu af fyrirhuguðum framkvæmdum. Einnig fer veiðifélagið fram á að leið 1A verði valin umfram leið 1B. Þar með yrði fjarlægð vegar frá árbakka innan við 100 metrar á 1060 m vegarkafla í stað 1380 m kafla. Veiðifélagið leggur til að leitað verði leiða til þess að lágmarka eins og kostur er áformað malarnám á áreyrum Norðfjarðarár og að ekki verði opnaðar nýjar malarnámur á áreyrunum. Jafnframt að ekki verði farið í malarnám í sjálfum árfarveginum. Þá leggur félagið til að að fyrirhuguðum vinnubúðum, sem áformað sé að reisa á áreyrunum bæði utan og innan Naumamels, verði fundinn annar staður fjær ánni. Auk þess að fyrirhuguðu efnisvinnslu og athafnarsvæði, sem áformað sé að starfrækja á áreyrunum við Naumamel, verði fundinn annar staður fjær ánni. Veiðifélagið segir að ef nauðsynlegt reynist að byggja nýja brú yfir Norðfjarðará, þá verði þeirri brú þannig fyrir komið að það raski ekki árfarveginum við brúna eða í nágrenni hennar. Þá þurfi að vera gripið til allra tiltækra ráða til þess að koma í veg fyrir að óhöpp geti orðið við framkvæmdina, t.d. óhöpp við meðferð á olíu og kemískum efnum.

Vegagerðin bendir á að jarðgangagerð sé með umfangsmestu vegaf framkvæmdum hérlandis. Framkvæmdir við Norðfjarðargöng verði þó ekki umfangsmeiri en við aðra jarðgangagerð, t.d. Hvalfjarðargöng eða Fáskrúðsfjarðargöng. Við þær framkvæmdir hafi ekki orðið umhverfisslys. Við gerð Norðfjarðarganga verði reynt að draga úr hættu á umhverfisslysi á framkvæmdasvæðinu með viðeigandi varúðarráðstöfunum á framkvæmdatíma. Norðfjarðarvegur komi til með að vera öruggur vegur án krappa beygja og brattrar brekkna svo hættu á að bílar velti og valdi olúslysum eru ekki miklar. Vegagerðin telur að afar litlar líkur séu á að lífríki Norðfjarðarár skaðist varanlega við framkvæmdir við Norðfjarðargöng. Vegagerðin svarar því jafnframt að hún muni kynna fyrirhugaðar framkvæmdir fyrir Veiðifélagi Norðfjarðarár og hafa samráð við félagið um

framkvæmdatíma vegna brúargerðar og efnistöku úr áreyrum. Þá muni Vegagerðin sækja um leyfi til brúargerðar og efnistöku úr áreyrum til Lax- og silungsveiðisviðs Fiskistofu, þegar leiðarval liggur fyrir. Með umsóknareyðublaði vegna framkvæmda við ár og vötn samkvæmt 33.-34. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði á m.a. að fylgja umsögn sérfræðings varðandi áhrif á lífríkið, samþykki stjórnar viðkomandi veiðifélags, umsögn Umhverfisstofnunar og samþykki landeigenda. Hvað varðar leiðarval þá ítrekar Vegagerðin að lagt sé til að leið 1B verði valin og rökstuðningur þess vals rakinn hér í matsskýrslunni og bendir á að í umsögn Umhverfisstofnunar komi fram sú skoðun að kanna eigi hvort unnt sé að leggja veginn neðar í hlíðina sunnan Norðfjarðarár, ef unnt væri með því móti að draga úr raski á mýrlendi og jafnframt draga úr sjónrænum áhrifum mannvirkisins. Vegagerðin tekur fram að eingöngu verði ráðist í efnistöku í áreyrum Norðfjarðarár ef í ljós komi að ekki fáist nægilega gott efni í efra burðarlag og klæðningu úr því efni sem kemur úr jarðgöngunum. Ef komi til efnistöku, verði hún í samráði við landeigendur og veiðifélag Norðfjarðarár, en engar áætlanir séu um malarnám í sjálfum árfarvegnum. Þá sé það niðurstaða Vegagerðarinnar að vinnubúðir í Norðfirði verði staðsettar á áreyrum norðan Norðfjarðarár í landi Hóla. Hvað varðar efnisvinnslu – og athafnasvæði þá svarar Vegagerðin því til að þar sem lagt er til að nýr Norðfjarðarvegur liggja sunnan Norðfjarðarár muni ekki vera þörf á efnisvinnslu- og athafnasvæðinu við Naumamel. Um áformaða brúargerð yfir Norðfjarðará sé almennt stefnt að því við hönnun brúa að raska árfarvegum sem minnst. Ef leið 1A, 1B, 1D eða 1E verði fyrir valinu þurfi ekki að raska árfarvegi Norðfjarðarár, en ef leið 1C verður fyrir valinu verði farveginn raskað því leið 1C liggur yfir áreyrarnar þar sem áin er í tveimur meginkvíslum. Ef leið 1C verði fyrir valinu muni frekari útfærsla hennar skoðuð betur af brúarhönnuði. Ítrekað er að við gerð útboðsgagna muni Vegagerðin hafa samráð við Heilbrigðiseftirlit Austurlands varðandi kröfur um vinnulag og varnir gegn mengun vatns, í grennd við og innan vatnsverndarsvæða. Bæði á verk tíma og eftir að göngin verða fullgerð verður frárennslisvatn úr göngunum hreinsað af olíu áður en því verður sleppt út í umhverfið. Áður en framkvæmdir við jarðgangagerð hefjist verði olíuskiljum komið fyrir við gangamunna. Þar muni frárennslisvatn frá vinnusvæðinu í göngunum hreinsast áður en það fer út í umhverfið. Við lokafrágang jarðganganna verði varanlegum olíuskiljum sem hreinsa olíuefni úr frárennslisvatni, komið fyrir við gangamunnana.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir laxfiskum og áhrifum framkvæmdarinnar á þá. Tekið er undir ábendingar lax- og silungsveiðisviðs Fiskistofu um nauðsyn þess að efnistaka úr áreyrum Norðfjarðarár fái umfjöllun með tilliti til 33. greinar laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði. Undir þetta tekur Vegagerðin og segir að kallaður verði til sérfræðingur til að leiðbeina um efnistöku og sótt verði um leyfi til efnistökkunnar hjá Fiskistofu samkvæmt umdræddu lagaákvæði. Þar sem efnistakan er hins vegar undir viðmiðum efnistöku í lið 2a í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum getur Skipulagsstofnun ekki tekið undir ábendingar Fiskistofu um að efnistakan hljóti heildstæða umfjöllun á grundvelli þeirra laga. Skipulagsstofnun telur að takmarka ætti hugsanlega efnisvinnslu úr ánni fyrir utan veiðitímabil eða þá í góðu samráði við Veiðifélag Norðfjarðarár. Þá tekur Skipulagsstofnun undir ábendingar Veiðifélags Norðfjarðarár að á framkvæmdatíma verði sérstaklega hugað að því að staðsetja starfssvæði með það í huga að draga úr líkum á að mengun berist í ána. Skipulagsstofnun telur ljóst að vegalagning í Norðfirði mun hafa neikvæð áhrif á laxfiska og stangveiði í Norðfjarðará. Allar áformaðar veglínur muni hafa talsverð neikvæð áhrif á laxfiska og fiskveiði í Norðfjarðará ýmist með beinum eða óbeinum hætti, sérstaklega á framkvæmdatíma, þrátt fyrir öll skilyrði sem Vegagerðin áformar að vinna eftir og gera kröfur til sinna verktaka að þeir fari eftir.

6.6 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

6.6.1 Áhrif á gróður

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi varanleg, bein áhrif á gróður sem felst í því að grónu óröskuðu landi verður raskað, en ekki verði röskun á sérstæðum gróðri eða gróðurlendum. Engar tegundir á svæðinu séu á valista og gróðurfar nokkuð dæmigert fyrir svæði með svipuðum plöntusamfélögum. Þrjár sjaldgæfar tegundir hafi fundist á svæðinu, en ekki sé talið að áhrif á þær verði mikil. Vegleiðir liggja talsvert um votlendi og geti raskað birkikjarri. Til að draga úr áhrifunum verði þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang muni jafn stórt gróðurlendi og raskast verða grætt upp. Endurheimt verði jafnstórt votlendi og raskist vegna framkvæmdanna. Leiðir sunnan við Norðfjarðará, leið 1A, 1B og 2A verði að teljast lakari kostir vegna skerðingar á votlendi og óröskuðu svæði en leiðir norðan ár.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að veglagning samkvæmt valkosti framkvæmdaaðila, þ.e. leið 1A, hefði væntanlega minnst áhrif á náttúruverndargildi svæðis nr. 609 á náttúruinjasrá (Kirkjubólsteigur, Hólar og Tandрастаðir). Hins vegar séu á þeirri leið þrjár mýraflákar sem hver um sig sé stærri en 3 ha. Samkvæmt 37. grein laga um náttúruvernd skuli forðast röskun þeirra eins og kostur er. Umhverfisstofnun telur að kanna eigi hvort unnt sé að leggja veginn neðar í hlífðinni, ef unnt væri með því móti að draga úr raski á mýrlendi og jafnframt draga úr sjónrænum áhrifum mannvirkisins. Þá vill Umhverfisstofnun koma á framfæri því sjónarmiði að kannað verði hvort þær aðferðir sem framkvæmdaaðili hefur notað við framkvæmd endurheimtar votlendis og staðavals hafi skilað tilætluðum árangri.

Vegagerðin leggur til að vegurinn verði lagður samkvæmt leið 1B sem liggja neðar um votlendin sunnan Norðfjarðarár en leið 1A. Kannað hafi verið hvort færa ætti leið 1B nær bökkum Norðfjarðarár þar sem hún liggur um votlendið eins og Umhverfisstofnun leggur til, eða færa hana á áreyrnar sunnan Norðfjarðarár eins og landeigendur Skorrastaða 1 leggja til. Vegna nálægðar árinna og andstöðu landeigenda Hóla, Skorrastaða 3 og veiðifélags Norðfjarðarár var horfið frá því. Vegna umferðaröryggis væri ekki gott að leggja veginn á árbakkanum, auk þess sem það færi illa í landslaginu. Fornleifar við Hálsbú hafa einnig áhrif á staðsetningu vegarins en miðað er við að komast hjá því að raska þeim. Í skýrslu Votlendisnefndar frá árinu 2006, "Endurheimt votlendis 1996-2006" kemur fram að endurheimt hér á landi hafi ekki alls staðar gengið áfallalaust fyrir sig, en athuganir á endurheimtum svæðum sýni að skjótar breytingar verði eftir aðgerðir.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir gróðurfari á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Ljóst er að veigamestu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á gróður felst í skerðingu votlendis, þar sem leiðirnar sunnan Norðfjarðarár hafa mun neikvæðari áhrif á votlendi en þær norðan megin árinna. Heildaráhrif framkvæmdanna á gróður verða talsvert neikvæð. Skipulagsstofnun telur að skilyrðislaust eigi að endurheimta votlendi í stað þess sem raskast. Sveitarstjórn er bent á að við útgáfu framkvæmdaleyfis þarf að liggja fyrir samkomulag Vegagerðarinnar og landeiganda þar sem á að endurheimta votlendi og koma fram umfang verksins og hvenær því á að vera lokið. Ef votlendi verður endurheimt í öðru sveitarfélagi þarf að koma fram að sú framkvæmd samræmist landnotkunarfleifi hlutaðeigandi sveitarfélags.

6.6.2 Áhrif á dýralíf

Á framkvæmdasvæðinu eru fjórar tegundir fugla á valista og gert sé ráð fyrir að framkvæmdin muni hafa talsvert neikvæð áhrif á grágæs og straumönd óháð því hvaða leið verði fyrir valinu og óveruleg áhrif á fálka og hrafn, en Vegagerðin telur að áhrifin verði óveruleg á tegundir á valista þegar á heildina sé litið. Áhrif á aðrar fuglategundir felist m.a. í að veglína í Eskifirði mun hafa verulega neikvæð áhrif á æðarfugl, leiðir 1A, 1B og 2A muni hafa verulega neikvæð áhrif á jaðrakana og leið 1C talsvert neikvæð

áhrif þar sem þær liggi um votlendi sem eru búsvæði fuglsins. Hettumáfur, kría og skógarþróstur muni verða fyrir talsvert neikvæðum áhrifum óháð veglínunum.

Leiðir 1D og 1E hafa óveruleg áhrif á fuglalíf í Norðfirði. Allar veglínur komi til með að hafa talsverð neikvæð áhrif á fugla á framkvæmdatíma, eins og á við um framkvæmdir almennt. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á fuglalíf verði, á heildina litið, talsvert neikvæð. Áhrif framkvæmdarinnar á spendýr séu óveruleg.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að helstu áhrif á fugla verði líklega vegna truflunar á framkvæmdatíma og talið að þau verði talsverð.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrslan geri nægjanlega grein fyrir dýralífi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Ljóst er að áhrif á fugla verða mest á framkvæmdatíma. Þar sem landsvæði sunnan Norðfjarðarár er minna raskað en norðan megin, auk þess sem þar er að finna votlendisbúsvæði t.d. fyrir nýlegan landnemafugl á svæðinu, jaðrakan, er ljóst að veglínur 1A, 2A, 1B og 1C munu hafa neikvæðari áhrif en línur E og D norðan árinna. Skipulagsstofnun tekur undir niðurstöðu Vegagerðarinnar og Umhverfisstofnunar um að áhrif á fuglalíf verði talsvert neikvæð.

6.7 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR

Framkvæmdin hefur bein neikvæð áhrif á jarðmyndanir, því þeim verður raskað og áhrifin varanleg og óafturkræf. Engin af jarðmyndunum sem raskað verði telst vera sérstæð eða njóta verndar samkvæmt lögum. Helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði á leið 2A sem liggi yfir aurkeiluna Svartaskot og leið 1D sem liggi á kafla eftir áreyrum Norðfjarðarár. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum sé hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar. Og niðurstaða Vegagerðarinnar sé að áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði óveruleg, óháð leiðarvali.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir jarðfræði á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Framkvæmdin muni hafa varanleg og óafturkræf áhrif á jarðmyndanir, en ekki er um að ræða sérstæðar jarðmyndanir eða sem njóti verndar. Áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir séu því óveruleg.

6.8 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Framkvæmdin mun raska fornleifum varanlega með beinum áhrifum og hafa talsverð neikvæð áhrif. Leiðir 1C og 1D munu hafa mest áhrif á fornleifar en leiðir 1A og 2A minnst áhrif. Vegagerðin telur að með viðeigandi aðgerðum sé hægt að halda raski á fornleifum í lágmarki. Áður en framkvæmdir hefjast þurfi leyfi Fornleifaverndar ríkisins til að raska viðkomandi fornleifum og fá leiðbeiningar um hvaða rannsóknir þarf að gera áður en þeim verður raskað. Fornleifar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verði merktar á áberandi hátt. Vegagerðin mun uppfylla kröfur Fornleifaverndar ríkisins um mótvægisáðgerðir sem hún hefur lagt til og að því gefnu leggst Fornleifavernd ríkisins ekki gegn neinni vegleið né notkun efnislosunarsvæðis í Eskifirði.

Skipulagsstofnun telur matsskýrsluna gera á fullnægjandi hátt grein fyrir áhrifum framkvæmda á menningarmínjar. Stofnunin telur jákvætt að Vegagerðin hafi gert mótvægisáðgerðir þar sem Fornleifavernd ríkisins lagði til að sínum og mikilvægt að þær verði uppfylltar. Ljóst er að veglínurnar munu allar hafa einhver neikvæð áhrif á menningarmínjar, 1C og 1D muni þar hafa mest áhrif, en leiðir 1A og 2A minnst áhrif.

6.9 ÁHRIF Á LANDSLAG OG VERNDARGILDI SVÆÐA

Fyrirhugaður vegur milli Eskifjarðar og Norðfjarðar mun kljúfa óraskað land og kemur til með að breyta landslagi varanlega með skeringum, fyllingum og efnislosun. Framkvæmdin mun hafa varanleg, óafturkræf, bein áhrif á landslag á

framkvæmdasvæðinu. Framkvæmdin geti raskað vistkerfi sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. Náttúruverndarlaga þ.e. votlendi og leirum. Mögulegt er að fornleifum sem eru hluti af menningarlandslagi verði raskað. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum sé hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag sem einnig séu háð leiðarvali. Niðurstaða sé að framkvæmdin samkvæmt leið 2A muni hafa veruleg neikvæð áhrif á landslag en samkvæmt leiðum 1A, 1B, 1C, 1D og 1E talsverð neikvæð en leið 1E muni hafa minni neikvæð áhrif en aðrar leiðir.

Í umsögn Umhverfisstofnunar um er gerð athugasemd við veglínu og haugsetningu í Eskifirði. Bent er á að milli stöðva 500 og 700 liggi vegurinn um leirur, sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Umhverfisstofnun telur að kanna eigi hvort unnt sé að breyta legu vegarins þannig að ekki þurfi að leggja hann um leirurnar. Þá gerir stofnunin athugasemdir við að einungis sé gert ráð fyrir haugsetningu í Eskifirði. Stærsti hluti efnisins verði þar haugsettur innan við gangamunnann til síðari nota og þurfi að hugað að því hvernig best verði staðið að efnistöku úr haugnum síðar þannig að sjónræn áhrif verði sem minnst.

Vegagerðin tekur fram að hönnuður vegarins hafi verið fenginn til að gera tillögu að nýrri veglínu sem færi mun minna út á leirurnar í Eskifirði en sú veglína sem kynnt var í frummatsskýrslu. Kæmi til þess yrði meiri skering ofan vegar og hús sem stendur ofan hans við stöð 400, lenti inn á vegsvæði og þyrfti að víkja. Um sé að ræða geymsluskúra og ekki liggi fyrir afstaða eigenda til þess að fjarlægja þurfi húsin. Tillagan hafi verið send til Fjarðabyggðar til umsagnar og hún verið samþykkt. Um væri að ræða minniháttar breytingu sem hefði ekki áhrif á aðalskipulag Fjarðabyggðar. Helstu rök Vegagerðarinnar gegn breytingu á veglínunni eru vegtæknileg, auk þess sé mögulegt að veglína liggi ekki um leirur á milli stöðva 490-630 því samkvæmt upplýsingum frá starfsmönnum Fjarðabyggðar kemur svæðið ekki upp úr sjó á fjöru. Þá sé jafnvel mögulegt að hliðra veglínunni aðeins til, þannig að hún raski fjöru, sjó og leirum minna, en færslan verði ekki eins mikil og ný tillaga gerir ráð fyrir.

Vegagerðin tekur fram að efnistaka úr haugsettu efni í Eskifirði, að framkvæmdum loknum, verði almennt ekki á vegum Vegagerðarinnar heldur í umsjón Fjarðabyggðar. Vegagerðin leggi til að þegar efnistaka úr haugnum hefst verði byrjað innst, eða vestast á svæðinu, sem lengst frá gangamunna Norðfjarðarganga, reynt að raska litlu svæði í einu og ganga jafnóðum frá svæðum þegar efnistöku lýkur.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslunni sé gerð góð grein fyrir áhrifum framkvæmdakosta á landslag og verndargildi svæða. Ljóst er að sjónræn áhrif verða talsvert neikvæð, þar sem vegurinn mun á stóru svæði breyta ásýnd óraskaðs lands í raskað og breyta upplifun þeirra sem nýta sér svæðið, bæði á framkvæmdatíma og að framkvæmdum loknum. Mest mun breytingin verða í Fannardal ef valin er leið 2A og tekur Skipulagsstofnun undir með Vegagerðinni að sjónræn áhrif þeirrar veglínu eru verulega neikvæð. Skipulagsstofnun telur að við framkvæmdina eigi að reyna að skerða leirurnar í Eskifirði sem allra minnst, þar sem nú þegar hafi verið þrengt mjög að þeim. Skipulagsstofnun beinir þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að skoða betur það svæði á leirunni sem veglínan er fyrirhuguð og útfæri veglínuna með tilliti til þess að skerða leiruna sem minnst, auk þess sem tekið er tillit til vegtæknilegra þátta.

6.10 ÁHRIF Á LANDNOTKUN OG ÚTIVIST

Framkvæmdin mun hafa áhrif á landnotkun því nýtt land hverfi undir veg, vegurinn skiptir landinu upp og hefur hindrunaráhrif. Búast megi við einhverjum óþægindum fyrir landeigendur á framkvæmdatíma, óháð vegleið. Framkvæmdirnar geti m.a. haft áhrif á landbúnað og útivist, en með vegagerð í Norðfjarðarsveit og Fannardal verði m.a. kyrrð svæðisins rofin.

Leið 1E muni hafa mest neikvæð áhrif á landbúnað. Framkvæmdin muni fara yfir golfvöll Eskfirðinga og um jaðar félagssvæðis Hestamannafélagsins Blæs í Norðfirði. Skoðaðar leiðir liggja framhjá íbúðarhúsum og frístundahúsum í Norðfirði og muni hafa neikvæð áhrif á eigendur þeirra. Jarðgangaleið 2 í innanverðum Fannardal hafi meiri neikvæð áhrif á sumarhúsaeigendur og útivist en jarðgangaleið 1 með gangamunna í mynni Fannardals. Telja megi að leiðir 1D, 1E og 2A hafi mest neikvæð áhrif á sumarhúsaeigendur en leið 2A hafi mest neikvæð áhrif á útivistargildi svæðisins. Framkvæmdin geti haft talsverð neikvæð áhrif á útivistarmöguleika á svæðinu, þ.e. á stangveiði, golfiðkun, hestamennsku og gönguferðir. Um leið hafi hún jákvæð áhrif á aðgengi að svæðinu, svo búast megi við að útivist á svæðinu aukist. Að framkvæmdum loknum verði betri aðstæður en nú til skíðaiðkunar í Oddskarði og gönguferða í grennd við núverandi veg um Oddskarð. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að hún telji að framkvæmdin geti haft varanleg en staðbundin og talsverð neikvæð áhrif á landnotkun og útivist, óháð leiðarvali. Samhliða undirbúningi framkvæmdarinnar hefur verið unnið að nýju aðalskipulagi fyrir Fjarðabyggð, þar sem skipulagið tekur mið af nýjum jarðgöngum milli Eskifjarðar og Norðfjarðar.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin hafi á fyrr stigum matsferlisins lagt áherslu á umfjöllun um útivistargildi Fannardals og svæðis nr. 609 á náttúruminjaskrá sem nefnist Kirkjubólsteigur, Hólar og Tandrastadir. Ljóst sé að veglagning um fyrrnefnd svæði myndi rýra gildi þeirra sem útivistarsvæða, bæði vegna neikvæðra sjónrænna áhrifa, en ekki síður vegna þess ónæðis sem umferð óhjálkæmilega hafi í för með sér. Veglagning sunnan Norðfjarðarár hefði væntanleg minnst áhrif á náttúruverndargildi fyrrnefnds svæðis á náttúruminjaskrá. Hins vegar séu á þeirri leið þrjú mýraflákar sem hver um sig sé stærri en 3 ha. Umhverfisstofnun telur að kanna eigi hvort unnt sé að leggja veginn neðar í hlíðina, ef unnt væri með því móti að draga úr raski á mýrlendi og jafnframt draga úr sjónrænum áhrifum mannvirkisins.

Vegagerðin tekur undir umsögn Umhverfisstofnunar varðandi áhrif framkvæmdarinnar á útivistarsvæðið í Fannardal og svæði nr. 609 á náttúruminjaskrá. Kannað hafi verið hvort færa ætti leið 1B nær Norðfjarðará, þar sem hún liggur um votlendið, en vegna nálægðar árinna og andstöðu landeigenda og veiðifélags Norðfjarðarár, hafi verið horfið frá því. Einnig var skoðað hvort velja ætti leið 1C vegna minna rasks á votlendi, en fallið var frá því vegna mögulegra áhrifa hennar á Norðfjarðará við brúargerð á þessum stað.

Í athugasemdum Jóns Bjarnasonar og Guðmundar Birkis Jónssonar, landeigenda að Skorrastað 1 í Norðfirði, er bent á að hægt sé að fara sambærilega leið og 1D, á áreyrunum sunnan Norðfjarðarár. Þar séu eyrarnar margfalt breiðari en norðan árinna. Með því væri m.a. hægt að forða frá eyðileggingu verðmætu og ósnortnu landi í Staðarhálsi.

Vegagerðin bendir á að skoðuð hafi verið lauslega veglína á áreyrunum sunnan Norðfjarðarár. Vegur þar myndi fara betur í landi og liggja í meiri fjarlægð frá ánni en leið 1D en sú leið ekki talin góður kostur meðal annars vegtæknilega séð, auk þess að aft var í huga að vera ekki nær ánni en 50-100 m því vegur á áreyrunum hefur í för með sér meiri mengunarhættu fyrir Norðfjarðará en vegur fjær ánni.

Í athugasemdum Þórðar Júlíussonar er bent á að eðlilegt sé að undirgöng fyrir búfé verði á a.m.k. tveimur stöðum á veglínunni sunnan Norðfjarðarár. Auk þess bendir hann á að í Staðarhálsi sé nokkurt votlendi sem hafi verið ræst fram og megi hugsanlega endurheimta eða þá votlendi í Oddsdal. Þá telur hann að fyrirhugað malarnám í árfarvegi Norðfjarðarár sé óásættanlegt m.t.t. árinna og umhverfis hennar.

Vegagerðin svarar því til að að girt verði meðfram nýjum Norðfjarðarvegi í Norðfirði og undirgöng verði staðsett í samráði við landeigendur. Þá sé mögulegt að endurskoða fyrirhugaðan stað fyrir endurheimt votlendis. Hvað varðar efnistöku úr Norðfjarðará er

ljóst að efni í efra burðarlag og klæðingu þurfi að uppfylla viss skilyrði og Vegagerðin hafi ekki fundið efni annars staðar í grennd við framkvæmdasvæðið sem gæti uppfyllt þau.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir landnotkun og útivist á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Framkvæmdin hafi neikvæð áhrif vegna skerðingar á landbúnaðarlandi og hnignandi gæða kyrrláts útivistarsvæða. Engu að síður telur Skipulagsstofnun áhrifin ekki verulega neikvæð og til mótvægis verði aðgengi að svæðunum bætt til muna. Skipulagsstofnun telur að munur á áhrifum einstakra leiða á landnotkun sé óverulegur.

7 STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna Norðfjarðarveggar um Norðfjarðargöng bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Áður en framkvæmdaleyfi verður gefið út þarf að liggja fyrir staðfest aðalskipulag Fjarðabyggðar.
- Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð, efnislosun og efnistöku til bæjarstjórnar Fjarðabyggðar, skv. Skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997 m.s.b. Ef ekki verður búið að staðfesta aðalskipulag af framkvæmdasvæðinu getur umhverfisráðherra veitt undanþágu frá 2. tl. bráðabirgðabirðaákvæðis laganna að fenginni umsögn Skipulagsstofnunar. Stofnunin mælir með því að þau sveitarfélög sem ekki hafa staðfest svæðisskipulag eða aðalskipulag fyrir allt sveitarfélagið, leiti eftir undanþágu ráðherra vegna þessa, svo koma megi í veg fyrir að hafna þurfi meðmælum skv. 3. tölulið þar sem ekki liggur fyrir skipulag. Þar sem það er álit sveitarstjórnar Fjarðabyggðar að framkvæmdin kalli ekki á gerð deiliskipulags, hvorki í Norðfirði eða á Eskifirði er deiliskipulag vegna framkvæmdarinnar óþarft.
- Samkvæmt Náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 37 skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar og náttúruverndarnefnda áður en veitt er framkvæmdaleyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar nema fyrir liggja samþykkt aðalskipulag.
- Samkvæmt Náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 38 skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar um framkvæmdir þar sem hætta er á að spillt verði öðrum náttúruminum á náttúruminjaskrá.
- Öll efnistaka lausra jarðlaga er háð lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, gr. 45-49.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem heilbrigðisnefnd Austurlands veitir vegna efnistöku og vinnubúða. Í gildi er reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni, farandeldhús, aðstöðu fyrir olfuskipti o.fl.
- Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingavinnustað og við aðra tímabundna mannvirkjagerð, sbr. kafli 4.9.
- Reglugerð nr. 796/1999 m.s.b. fjallar um varnir gegn mengun vatns. Í 13. gr. reglugerðarinnar eru skilgreind brunnsvæði, grannsvæði og fjarsvæði. Í 14. gr. Er fjallað um ráðstafanir vegna verndarsvæða og í 15. gr. Um staðsetningu og frágang vatnsbóla. Í 14. gr. kemur fram að Heilbrigðisnefnd sé heimilt að banna framkvæmdir innan verndarsvæða vatnsbóla.
- Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Fiskistofu varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Fiskistofu

varðandi byggingu brúa yfir Eskifjarðar- og Norðfjarðará og mögulega varðandi efnistöku úr áreyrum Norðfjarðará.

- Sækja þarf um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast í samræmi við þjóðminjalög nr. 107/2001.
- Samkvæmt skógræktarlögum nr. 3/1955 (II. kafla, 6. gr.) um meðferð skóga og kjarrs má ekkert svæði rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra og þá því aðeins að grætt verði upp að nýju jafnstórt svæði.
- Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 17/1965, 17. gr. þarf sá sem veldur landspjöllum með mannvirkjagerða eða á annan hátt að bæta þau. Í 18. gr. kemur m.a. fram að Landgræðslan eigi að segja fyrir um hvernig þau skuli bæta.

8 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og 24. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matsskýrsla Vegagerðarinnar byggði á auglýstri frummatsskýrslu, umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu Vegagerðarinnar til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrsla framkvæmdaraðila hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er í 18. grein reglugerðar nr. 1123/2005. Einnig telur stofnunin að í matsskýrslu sé gerð grein fyrir athugasemd og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim sé svarað á fullnægjandi hátt.

Samfélagsleg áhrif. Skipulagsstofnun telur að gerð sé góð grein fyrir samfélagslegum áhrifum og sýnt fram á að nýr Norðfjarðarvegur hafi jákvæð samfélagsleg áhrif.

Umferðaröryggi. Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé gerð góð grein fyrir þeim breytingum sem framkvæmdin mun hafa á samgöngur á svæðinu. Skipulagsstofnun telur að nýr vegur muni hafa verulega jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi óháð leiðum. Með tilliti til snjóflóðahættu eru leiðir 1 D og 1 E heppilegastar en annars séu leiðir 1A og 1B góðir kostir, leið 1B þó betri m.t.t. ofanflóðahættu og veðurfars. Stofnunin telur að mestur ávinningur felist í því að nýr vegur muni liggja á láglandi í stað þess að hlykkjast hátt upp í Oddskarð. Vegbreidd, sjónlínur, langhalli og vegfláar batni frá því sem nú er og með því móti aukist umferðaröryggi til mikilla muna.

Hávaði og loftmengun. Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir hávaða og loftmengun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun telur að umferð um nýjan Norðfjarðarveg verði það lítil að ekki reyni á viðmiðunarmörk reglugerðar um loftgæði. Stofnunin telur að jarðvegsrask og þungaflutningar á framkvæmdatíma muni ójákvæmilega auka rykmengun á framkvæmdasvæðinu, en þau neikvæðu áhrif verði stað- og tímabundin. Með vönduðum frágangi í verklok eigi að vera unnt að koma í veg fyrir viðvarandi fok jarðefna með tilheyrandi rykmengun. Skipulagsstofnun telur að ný veglína á láglandi muni draga verulega úr útblæstri mengunarefna frá bílum og muni því hafa jákvæð áhrif á loftgæði eftir að framkvæmdum er lokið.

Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif framkvæmdanna á hljóðvist verði tvenns konar. Annars vegar vegna þungaflutninga á framkvæmdatíma en hins vegar vegna þess að kyrrlát og lítt raskað svæði í Fannardal verður í þjóðbraut og búast má við umferðarnið í dalnum þegar vegurinn er kominn í fulla notkun. Skipulagsstofnun telur ekki ástæðu til aðgerða vegna hávaðaspár fyrir árið 2030 sem bendi til að hljóðstig við tvö frístundahús og íbúðarhúsið í Kirkjubóli verði nærri viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða.

Skipulagsstofnun telur að umferðarspá fyrir árið 2030 geri ráð fyrir all mikilli umferð auk þess sem öll þróun ökutækja sé á þann veg að gera þau hljóðlátari. Af þeim sökum sé ekki ástæða til aðgerða fyrr en sannreynt er með mælingum eða nýjum útreikningum, þegar umferð hefur aukist umtalsvert, að búast megi við að hljóðstig verði ofan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða. Skipulagsstofnun telur að umferð um nýjan Norðfjarðarveg verði það lítil að ekki reyni á viðmiðunarmörk reglugerðar um loftgæði. Stofnunin telur að jarðvegsrask og þungaflutningar á framkvæmdatíma muni óhjákvæmilega auka rykmengun á framkvæmdasvæðinu, en þau neikvæðu áhrif verði stað- og tímabundin. Með vönduðum frágangi í verklok eigi að vera unnt að koma í veg fyrir viðvarandi fok jarðefna með tilheyrandi rykmengun. Skipulagsstofnun telur að ný veglína á láglandi muni draga verulega úr útblæstri mengunarefna frá bílum og muni því hafa jákvæð áhrif á loftgæði eftir að framkvæmdum er lokið.

Vatnafar og vatnsverndarsvæði. Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir vatnafari á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Afar brýnt er að þéttbýlisstaðirnir beggja megin Norðfjarðarganga eigi greiðan aðgang að hreinu neysluvatni. Uppistaðan í atvinnulífi Norðfirðinga og Eskfirðinga er matvælaframleiðsla og því enn brýnna að aðgengi að nægjanlegu hreinu vatni sé tryggt. Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun að áhrif mismunandi leiða á vatnsból þurfi að vera ráðandi við val á veglínunum. Ljóst er að framkvæmdin hefur í för með sér að varavatsbólum Eskifjarðar við Eskifjarðará verði lokað, enda fer vegurinn yfir hluta brunnsvæðis. En tvö önnur vatnsból við Eskifjörð verða ekki fyrir áhrifum vegna framkvæmdanna. Talið er að ýmsir möguleikar séu til vatnsöflunar fyrir Eskifjörð þegar vatnsbólið verður aflagt. Talið er hugsanlegt að auka vinnslu úr núverandi vatnsbólum, leita nýrra upp með Eskifjarðará eða jafnvel að sækja vatn í Fannardal eftir að framkvæmdum lýkur eða kanna hvort göngin sjálf muni skila nothæfu neysluvatni í vinnanlegu magni. Skipulagsstofnun telur því að ágætir möguleikar séu á öflun nægjanlegs neysluvatns í stað þess sem fengist hefur í varavatsbólunum við Eskifjarðará sem nauðsynlegt er að leggja af.

Skipulagsstofnun telur að leið 2 Norðfjarðarmegin sé afar óheppileg með hliðsjón af því að vegurinn liggur á nokkurra kílómetra kafla innan grannsvæðis vatnsbólanna við Tandrastaði. Leið 1 fer hvergi inn fyrir grannsvæði vatnsbólanna við Tandrastaði en liggur á kafla innan fjarsvæðis. Skipulagsstofnun telur því að ef fullrar aðgæslu vegna mengunarhættu er gætt á framkvæmdatíma eigi vatnsbólið við Tandrastaði ekki að verða fyrir verulegum neikvæðum áhrifum verði leið 1 fyrir valinu. Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að leggja af varavatsból Norðfjarðar innan Norðfjarðarbrúar líkt og ráðgert er í tillögu að Aðalskipulagi Fjarðabyggðar.

Skipulagsstofnun tekur undir ábendingar í umsögnum Heilbrigðiseftirlits Austurlands og Umhverfisstofnunar og telur að gera þurfi ráðstafanir til að hindra að umtalsvert magn af óhreinu vatni berist frá göngunum út í umhverfið. Stofnunin telur jákvætt að vatni verði veitt um olúskiljur en telur eðlilegt að metið verði hvort nauðsynlegt verði að veita afrennslinu um settjarnir áður en það berst í árnar beggja vegna ganganna.

Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að náið samráð verði haft við Heilbrigðiseftirlit Austurlands vegna framkvæmda innan vatnsverndarsvæða. Skipulagsstofnun telur eðlilegt að vinnubúðir verði ekki staðsettar innan vatnsverndarsvæða á framkvæmdatíma. Auk þess telur stofnunin að ekki eigi að heimila geymslu olíubirgða eða annarra hættulegra efna innan vatnsverndarsvæða á framkvæmdatíma.

Laxfiskar og veiði. Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir laxfiskum og áhrifum framkvæmdarinnar á þá. Tekið er undir ábendingar lax- og silungsveiðisviðs Fiskistofu um nauðsyn þess að efnistaka úr áreyrum Norðfjarðrár fái umfjöllun með tilliti til 33. greinar laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði. Skipulagsstofnun telur að takmarka ætti hugsanlega efnisvinnslu úr ánni fyrir utan

veiðitímabil eða þá í góðu samráði við Veiðfélag Norðfjarðará. Þá tekur Skipulagsstofnun undir ábendingar Veiðfélags Norðfjarðará um að á framkvæmdatíma verði sérstaklega hugað að því að staðsetja starfssvæði með það í huga að draga úr líkum á að mengun berist í ána. Skipulagsstofnun telur ljóst að vegalagning í Norðfirði mun hafa neikvæð áhrif á laxfiska og stangveiði í Norðfjarðará. Allar áformaðar veglínur muni hafa talsverð neikvæð áhrif á laxfiska og fiskveiði í Norðfjarðará ýmist með beinum eða óbeinum hætti, sérstaklega á framkvæmdatíma, þrátt fyrir öll skilyrði sem Vegagerðin áformar að vinna eftir og gera kröfur til sinna verktaka að þeir fari eftir.

Gróður og fuglar. Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir gróðurfari og fuglalífi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Ljóst er að veigamestu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á gróður felst í skerðingu votlendis, þar sem leiðirnar sunnan Norðfjarará, 1A, 1B og 2A hafa mun neikvæðari áhrif á votlendi en þær norðan megin árinna. Skipulagsstofnun telur að skilyrðislaust eigi að endurheimta votlendi í stað þess sem raskast. Sveitarstjórn er bent á að við útgáfu framkvæmdaleyfis þarf að liggja fyrir samkomulag Vegagerðarinnar og landeiganda um endurheimt votlendis, þar sem m.a. komi fram umfang verksins og hvenær því á að vera lokið. Ef votlendi verður endurheimt í öðru sveitarfélagi þarf að koma fram að sú framkvæmd samræmist landnotkunarstefnu hlutaðeigandi sveitarfélags. Heildaráhrif framkvæmdanna á gróður verða talsvert neikvæð. Ljóst er að áhrif á fugla verða mest á framkvæmdatíma. Þar sem landsvæði sunnan Norðfjarðará er minna raskað en norðan megin, auk þess sem þar er að finna votlendisbúsvæði t.d. fyrir nýlegan landnemaflugl á svæðinu, jaðrakan, er ljóst að veglínur 1A, 2A, 1B og 1C munu hafa neikvæðari áhrif en línur E og D norðan megin. Skipulagsstofnun telur að áhrif á fuglalíf verði talsvert neikvæð.

Jarðmyndanir. Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir jarðfræði á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Framkvæmdin muni hafa varanleg og óafturkræf áhrif á jarðmyndanir, en ekki er um að ræða sérstæðar jarðmyndanir eða sem njóti verndar. Áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir séu því óveruleg.

Menningarminjar. Skipulagsstofnun telur matsskýrsluna gera á fullnægjandi hátt grein fyrir áhrifum framkvæmda á menningarminjar. Stofnunin telur jákvætt að Vegagerðin hafi gert mótvægisáðgerðir þær sem Fornleifavernd ríkisins lagði til að sínum og mikilvægt að þær verði uppfylltar. Ljóst er að veglínurnar munu allar hafa einhver neikvæð áhrif á menningarminjar, 1C og 1D muni þar hafa mest áhrif, en leiðir 1A og 2A minnst áhrif.

Landslag og verndargildi svæða. Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslunni sé gerð góð grein fyrir áhrifum framkvæmdakosta á landslag og verndargildi svæða. Ljóst er að sjónræn áhrif verða talsvert neikvæð, þar sem vegurinn mun á stóru svæði breyta ásýnd óraskaðs lands í raskað og breyta upplifun þeirra sem nýta sér svæðið, bæði á framkvæmdatíma og að framkvæmdum loknum. Mest mun breytingin verða í Fannardal ef valin er leið 2A og tekur Skipulagsstofnun undir með Vegagerðinni að sjónræn áhrif þeirrar veglínu verða verulega neikvæð. Skipulagsstofnun telur að við framkvæmdina eigi að reyna að skerða leirurnar í Eskifirði sem allra minnst, þar sem nú þegar hafi verið þrengt mjög að þeim. Skipulagsstofnun beinir þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að skoða betur það svæði á leirunni sem veglínan er fyrirhuguð og útfæri veglínuna með tilliti til þess að skerða leiruna sem minnst, auk þess sem tekið er tillit til veltæknilegra þátta.

Landnotkun og útivist. Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé nægjanlega gerð grein fyrir landnotkun og útivist á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Framkvæmdin hafi neikvæð áhrif vegna skerðingar á landbúnaðarlandi og hnignandi gæða kyrrláts útivistarsvæða. Engu að síður telur Skipulagsstofnun áhrifin ekki verulega neikvæð og til mótvægis verði

aðgengi að svæðunum bætt til muna. Skipulagsstofnun telur að munur á áhrifum einstakra leiða á landnotkun sé óverulegur.

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhugð framkvæmd mun hafa jákvæð áhrif á samgöngur og samfélag í Fjarðabyggð. Veglagningin mun valda neikvæðum áhrifum á ýmsa umhverfisþætti, sérstaklega á framkvæmdatíma. Áhrif á gróðurfar, dýralíf, landnotkun til landbúnaðar og útivistar, auk sjónrænna áhrifa munu verða talsvert neikvæð. Sex veglínur voru lagðar fram til athugunar Skipulagsstofnunar, þ.e. leið 1A, 1B, 1C, 1D, 1E og 2A. Hver þessara leiða hefur mismunandi áhrif á ólíka þætti umhverfisins. Í ljósi þess, auk margvíslegra hagsmuna á svæðinu þarf að veita og meta hvaða veglína þjóni best markmiðum framkvæmdarinnar og valdi sem minnstum neikvæðum umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun telur að áhrif mismunandi leiða á vatnsból þurfi að vera ráðandi við val á veglínunum. Afar brýnt er að þéttbýlisstaðirnir beggja megin Norðfjarðarganga eigi greiðan aðgang að hreinu neysluvatni. Skipulagsstofnun felst á þau rök Vegagerðarinnar að telja leið 1 B vænlegasta kostinn, en gerir annars ekki upp á milli þeirra veglínukosta sem tengjast jarðgangaleið 1. Stofnunin telur hinsvegar að leið 2A hafi það neikvæð umhverfisáhrif að hún ætti ekki að koma til greina, þar sem hún í fyrsta lagi liggja inn á grannsvæði vatnsbólanna við Tandрастаði, auk þess sem ofanflóðahætta þar er meiri en á leiðum frá jarðgöngum 1 og jafnframt valdi leiðin mestu raski ásýnd þessa tiltölulega óraskaða svæðis og dragi þar með úr útivistargildi þess.

Skipulagsstofnun telur það vera háð verktilhögun, mótvægisáðgerðum og vöktun hvernig til tekst um áhrif framkvæmdarinnar og starfsemi sem henni fylgir, á umhverfið.

Skipulagsstofnun leggur til að það skilyrði verði sett fyrir framkvæmdaleyfi að fyrir liggja samkomulag Vegagerðarinnar og landeiganda um endurheimt votlendis.

Reykjavík, 24. apríl 2009

Rut Kristinsdóttir

Sigurður Ásbjörnsson