

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

SAMKVÆMT LÖGUM NR. 63/1993

VEGNA LAGNINGAR SEYÐISFJARÐARVEGAR UM EYVINDARÁ VIÐ EGILSSTAÐI

NÍÐURSTÖÐUR ANNARRAR ATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til annarrar athugunar lagningu Seyðisfjarðarvegur um Eyvindará við Egilsstaði, samkvæmt lögum nr. 63/1993, um mat á umhverfisáhrifum. Frumathugun skipulagsstjóra ríkisins vegna mats á umhverfisáhrifum Seyðisfjarðarvegur yfir Eyvindará og frá Borgarfjarðarvegi upp í Lönguhlíð lauk með úrskurði skipulagsstjóra ríkisins, dags. 17. júlí 1995, þar sem farið er fram á frekara mat á umhverfisáhrifum nýrrar brúar yfir Eyvindará með samanburði tveggja kosta, fyrirhugaðs brúarstæðis við Eyvindará og brúarstæðis við Melshorn.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Markmið framkvæmdarinnar: Að bæta vegasamband á Héraði, á svæðinu norður frá Egilsstöðum, austan Lagarfljóts til Seyðisfjarðar og Borgarfjarðar eystri.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Kynntir eru tveir kostir varðandi fyrirhugaða framkvæmd (um staðsetningu vegar og brúarstæðis). Kostur A er bygging 90 m langrar brúar yfir Eyvindarárgil, um 50 m neðan við núverandi brú ásamt fyllingum að henni og möguleika á 600 metra löngum nýjum vegi. Kostur B felur í sér lagningu 1800 m langs vegar frá Hringvegi (Austurlandsvegi) að Borgarfjarðarvegi fyrir Melshorn og byggingu 90 metra langrar brúar þar yfir Eyvindará og 9 metra háa fyllingu um gil Uppsalaár. Vegagerðin telur kost B vera hagkvæmari.

Önnur athugun: Framkvæmdin var formlega móttækin til annarrar athugunar hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins með bréfi dagsettu 27. ágúst 1996. Framkvæmdin var auglýst opinberlega í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu 4. september 1996 og í fréttablaðinu Á skjánum 5. september 1996. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 4. september til 10. október 1996 hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins og í Þjóðarbókhöðunni Reykjavík og einnig á skrifstofu Egilsstaðabæjar og í Safnahúsi Austurlands á Egilsstöðum. Tvær athugasemdir bárust á kynningartímanum. Leitað var umsagna bæjarstjórnar Egilsstaða, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndarráðs og Þjóðminjasafns Íslands. Auk þess var Rafmagnsveitum ríkisins og Pósti og síma tilkynnt um framkvæmdina.

Gögn lögð fram við frekari athugun:

Matsskýrsla: Seyðisfjarðarvegur um Eyvindará við Egilsstaði. Mat á umhverfisáhrifum. Frekara mat. Helga Aðalgeirsdóttir, Vegagerðin, júlí 1996.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **bæjarstjórnar Egilsstaða** með bréfi dagsettu 27. ágúst 1996 og barst umsögn með bréfi, dagsettu 25. september 1996. Þar segir meðal annars:

„Eftirfarandi ályktun var borin undir atkvæði og samþ. með 4 atkvæðum gegn 3: Bæjarstjórn Egilsstaðabæjar telur að með framlagðri skýrslu sé nóg að gert í athugunum á brúarstæði á Eyvindará. Bæjarfulltrúar hafa áður lagt fram ýmsar athugasemdir og ábendingar vegna innihalds skýrslunnar og vísast til þeirra. Þeir eru ekki sammála öllum ályktunum skýrsluhöfundar, en telja að í skýrslunni komi ekkert það fram, sem réttlæti breytingar á gildandi aðalskipulagi Egilsstaðabæjar, þar sem brúarstæði á Eyvindará er ákveðið við Eyvindarárgil.“

Með umsögn bæjarstjórnarinnar fylgdi umsögn undirrituð af **Sveini Jónssyni bæjarfulltrúa, Guðmundi Steingrímssyni bæjarfulltrúa, Helgu Hreinsdóttur fyrsta varamanni H-lista, Birni Vigfússyni bæjarfulltrúa, Hjálmar A. Jólssyni formanni umhverfisnefndar og Óla Metúsalemssyni formanni skipulags- og byggingarnefndar Egilsstaða** í ódagsettu bréfi þar sem segir:

„Undirritaðir fulltrúar í stjórn Egilsstaðabæjar lýsa yfir ánægju með fram komna matsskýrslu, sem er talin gera góða grein fyrir umhverfisáhrifum nýrrar brúar á Eyvindará svo sem þau hafa verið talin vera af fjölda aðila. Þar koma þó ekki fram fylgiskjöl með frummatsskýrslu, en hún var um margt leiðandi.

Tekið er undir þau sjónarmið að við val á leið verði að taka mið af skipulagssjónarmiðum og vaxtarmöguleikum bæjarins ásamt samgöngum á Mið-Héraði. Endurskoðun aðalskipulags Egilsstaða var ekki lokið 1994 og byggir því á úreltum forsendum. Óskir hafa einnig komið fram af hálfu oddvitafunda á Héraði um gerð byggðaáætlunar og svæðisskipulags. Ný brú yfir Eyvindará varðar umferð til og frá Seyðisfirði og Borgarfirði miklu.

Sýnt er að í náinni framtíð verði byggð ný brú á Lagarfljót og því nauðsynlegt að skoða staðarval brúar á Eyvindará í víðu samhengi og taki það ekki hvað síst mið af greiðari möguleikum umferðar og öryggi.

Undirritaðir hvetja því til að Skipulagsstjóri ríkisins láti hið fyrsta gera svæðisskipulag af Mið-Héraði og fresti úrskurði um staðsetningu brúar á Eyvindará þar til það liggi fyrir.

Lagt fram á fundi bæjarstjórnar Egilsstaðabæjar 24. september 1996.“

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dagsettu 27. ágúst 1996 og barst umsögn með bréfi, dagsettu 23. september 1996, þar sem segir:

„Á grundvelli skýrslunnar telur Hollustuvernd ríkisins líklegt að framkvæmdin sé þess eðlis að umhverfinu eigi ekki að stafa langtíma hætta af loftmengun, vatnsmengun, hávaðamengun eða mengun frá úrgangi vegna hennar ef gætt er ákvæða mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 ásamt síðari breytingum.

Í ágætri samantektartöflu er greint frá áætlaðri umferð um veginn og umferðarhraða. Ekki er lagt mat á hávaða- eða loftmengun frá umferðinni en út frá umferðartölum og loftmynd af áætluðum vegarstæðum má ætla að áhrifin verði ekki teljandi. Út frá umferðarhávaða er heppilegast að dreifa umferð sem kostur er og halda henni í sem mestri fjarlægð frá íbúðabyggð. Bent skal á að miðað við vel gróið slétt land þá er lágmarksfjarlægð íbúðabyggðar frá vegi með 1150 bíla/dag á 70 km/h 35 m, ef hávaði fari ekki yfir 55 dBA. Ef miðað er við 45 dBA, sem er æskilegt, þá þarf fjarlægðin að vera rúmír 90 m í vel grónu landi, en yfir 300 m í lítt grónu landi.

Þar sem hætta er á að vatnsból raskist skal (haft) samráð við Heilbrigðiseftirlit Austurlandssvæðis um allan undirbúning og frágang við vatnsbólin.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndarráðs** með bréfi dagsettu 27. ágúst 1996 og barst umsögn með bréfi dagsettu 25. september 1996.

Þar sem segir meðal annars um framkvæmdina:

„Ráðið telur að veglína B sé ákjósanlegri kostur en veglína A þar sem sú síðarnefnda liggur yfir svæði sem er á Náttúruminjaskrá vegna náttúrufegurðar (austanverður Eyvindarárdalur og Eyvindárgil) og er jafnframt vinsælt útivistarsvæði. Náttúruverndarráð gerir ekki athugasemdir við veglínu B með þeim skilyrðum að:

1. Jarðraski utan vegstæðis verði haldið í lágmark.
2. Haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Austurlandi vegna jarðefnisnáms og frágangs námusvæða og vegfláa.“

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dagsettu 27. ágúst 1996 og barst umsögn í bréfi, dagsettu 18. september 1996. Þar sem segir:

„Með vísan til bréfs Safnastofnunar Austurlands frá 18. mars 1996 hefur Þjóðminjasafn Íslands ekkert frekar við framkvæmdina að athuga.“

Þar er vísað í bréf Guðrúnar Kristinsdóttur, Safnastofnun Austurlands¹, þar sem niðurstöður nánari athugunar á menningarminjum sem gætu verið í röskunarhættu á svæðinu koma fram og segir:

„Þá eru engar fornleifar í röskunarhættu vegna þessara framkvæmda, eftir því sem best er vitað.“

¹ Fylgiskjal 26, með matsskýrslu.

Rafmagnsveitum ríkisins var tilkynnt um yfirstandandi athugun embættis skipulagsstjóra og barst eftirfarandi umsögn með bréfi dagsettu 6. september 1996:

„Rafmagnsveitur ríkisins hafa ekkert við ofangreinda framkvæmd að athuga, enda verður kostnaður við breytingar á raflinum og rafstrengjum, ef einhverjar verða greiddur af Vegagerðinni.“

Umsagnir voru sendar Vegagerðinni jafnharðan og þær bárust. Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Frá **Helgu Hreinsdóttur** og **Þorkeli Sigurbjörnssyni** barst bréf, dagsett 25. september 1996, þar sem segir:

„Ljóst er að innan bæjarstjórnar Egilsstaða eru skiptar skoðanir um staðsetningu brúar yfir Eyvindará og innan þeirra hópa sem standa að bæjarstjórn sömuleiðis.

Undirrituð skipa annað og fjórða sæti á lista óháðra (H-lista) til bæjarstjórnar á Egilsstöðum og vilja koma því á framfæri að innan H-lista eru skiptar skoðanir á „brúarmálum“. Þótt fulltrúi H-lista í bæjarstjórn hafi greitt atkvæði með staðsetningu brúar á núverandi stað, þá túlkaði hann þar skoðun naums meirihluta innan H-lista, en tæpur helmingur hópsins telur brú við Melshorn æskilegri af eftirtöldum ástæðum:

1. *Nýir möguleikar opnast í skipulagsmálum bæjarins, m.a. m.t.t. iðnaðarsvæða.*
2. *Nauðsynlegt er að opna aðra leið út úr íbúðahverfum til að létta á umferð um Fagradalsbraut. Vegtenging milli Vonarlands og Miðgarðs niður á veg sem tengdi brú við Melshorn og Þjóðveg 1 gæti leyst brýna þörf.*
3. *Eyvindarárgilið, sem er á náttúruminjasrá heldur sínum sérkennum óbreyttum með brú, sem fellur vel að landslagi.*
4. *Minni umhverfismengun í kjölfar minni heildarakstur, skv. umferðarkönnun.*
5. *Tvær innkomur verða í bæinn að norðan, því við gerum ráð fyrir að gamla brúin verði innanbæjarvegur fyrir létta umferð. Aukin umferð milli Egilsstaða og Eiða, m.a. vegna samruna Menntaskólans á Egilsstöðum og Alþýðuskólans á Eiðum eykur umferð milli staðanna.*
6. *Útivistarsvæði og ný íbúðabyggð í Selbrekku tengjast bæjarkjarnanum betur vegna minni umferðar.*
7. *Nú þegar er vísir að þéttri íbúðabyggð norðan ár í landi Eyvindará. Þessi þróun verður ekki stöðvuð. Ljóst er að fyrr eða seinna mun þurfa aðra brú yfir Eyvindará og betra er að stjórna þeirri þróun af framsýni en að láta hús sem þá þegar verða komin á staðinn stjórna gagnakerfinu.*

Við teljum að við ákvörðun á brúarstæðinu yfir Eyvindará þurfi að hafa umhverfisvernd og skipulag til lengri framtíðar í huga og láta ekki skammtímahagsmuni ráða ferðinni.“

Frá **Heimi Sveinssyni** barst bréf, dagsett 9. október 1996, með athugasemd og ábendingum þar sem segir meðal annars:

„Af skýrslunni má ráða að yfirmenn VG virðast hafa fyrir löngu tekið valkost B fram fyrir valkost A. VG hefur m.a. byggt þetta mat sitt á slump-aðferðinni, þar sem nær engar rannsóknir liggja fyrir nú frekar en fyrr að baki útreiknings hagkvæmnismats á valkostum þ.e. áfram er byggt á slump-tölum frá sept. '94 yfir kostnað og gerðar umferðarkannanir hafa verið með sömu aðferðinni, tíðni, tímasetning og aðferðarfræði þeirra er vægast sagt vafasöm. Hagkvæmismat VG er því að mínu mati meira eða minna byggt á sandi og hreinum getgátum. Hagsmunir íbúanna sjálfra og fyrirtækja hér hljóta að vera að miklum mun ofar hagsmunum annarra, sem hér eru á ferð ef til vill í eina skiptið á æfinni eða sára sjaldan.“

VG fullyrðir að ný svæði opnast fyrir bæinn í valkosti B, þá er það væntanlega átt við svæði til bygginga mannvirkja hverskonar. Umrætt svæði er eign Egilsstaðabúsins og jarðarinnar Eyvindarár og er því ekki til ráðstöfunar sem byggingarland fyrir Egilsstaðabæ. Í annan stað má benda á í því sambandi að megin hluti svæða báðu megin vegar og ár er í mikilli flóðahættu frá Eyvindará vegna lágrar legu svo og hárrar stöðu í Lagarfljóti. Í flóðum '95, þegar vatn færði öryggissvæði flugvallar nær alveg undir vatn, að þá var rennsli Eyvindará einungis um 130 m³/sek þ.e. víðs fjarri þeim 644 m³/sek, sem mælst hafa í þeirri á. Einnig síðan þá hefur verulega verið þrengt að útrennsli árinna í fljótið vegna flugvallar. Brú og vegur þarna breytir þar engu um, þetta svæði er og verður alltaf hættusvæði og nóg er af þeim fyrir á Austurlandi. Það er fullkomið ábyrðarleysi að halda öðru fram.“

„Að lokum má benda á þann möguleika sem bestan kost þ.e. að nýta títt nefndan bráðabirgðaveg í veglínu B og sveigja hann vestur fyrir Rana að brú á efra svæði valkostur A. Mun sú leið opna mönnum sýn mun fyrr yfir bæinn, vera snjóléttari og opna öruggari og skemmri leið í framtíð inn á land jarðarinnar Eyvindarár, ef á þarf að halda.“

Athugasemdir voru sendar Vegagerðinni. Athugasemdir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

4. NIÐURSTÖÐUR ANNARRAR ATHUGUNAR

Þann 17. júlí 1995 úrskurðaði skipulagsstjóri ríkisins að lokinni frumathugun á frummati á umhverfisáhrifum Seyðisfjarðarvegur yfir Eyvindará og Borgarfjarðarvegur upp í Lönguhlíð. Í úrskurði skipulagsstjóra var farið fram á frekara mat á umhverfisáhrifum nýrrar brúar á Eyvindará og bornir saman tveir kostir á brúarstæði, fyrirhugað brúarstæði og brúarstæði við Melshorn.

4.1 Staðsetning brúar og lega vegar

Í matsskýrslu eru kynntir tveir kostir varðandi brúarstæði um Eyvindará; annars vegar bygging nýrrar brúar yfir gilið um 50 m neðan við núverandi brú (kostur A) og hins vegar lagning nýs vegar fyrir Melshorn með nýrri brú þar yfir Eyvindará (kostur B).

Fram kemur í matsskýrslu að markmiðið með framkvæmdunum er að gera veginn yfir Eyvindará greiðfærari þar sem núverandi brú í Eyvindarárgili er einbreið, hefur lélegt burðarþol og slæma aðkomu. Ekki hafi verið endanlega ákveðið hvað gera skuli við núverandi brú, en ef vegur verður lagður um Melshorn má gera ráð fyrir að núverandi brú verði áfram opin fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi umferð og jafnvel fyrir umferð léttra bifreiða.

Kostur A

Fyrirhuguð brú verður um 90 m löng og í um 12 metra hæð yfir farvegi Eyvindarár. Vegfyllingar að brúnni verða um 50 metra langar.

Tvær tillögur eru kynntar í matsskýrslu um legu vegar að brúarstæði yfir Eyvindarárgil. Annars vegar er lögð fram tillaga að lagningu 600 metra langs nýs vegar frá stöð 1800 á móts við spennistöð RALA, að fyrirverandi vegamótum Seyðisfjarðar- og Borgarfjarðarvegur (A_1). Þarf þá að fjarlægja 500 metra langan bráðabirgðaveg sem tengir Seyðisfjarðarveg við Borgarfjarðarveg.

Hins vegar er tillaga um að nýta núverandi bráðabirgðaveg sem kemur þvert á Borgarfjarðarveginn, hækka hann í landinu og leggja bundnu slitlagi og rétta úr beygju þar sem fyrri vegamót Borgar- og Seyðisfjarðarvegur voru áður (A_2).

Kostur B

Vegur um Melshorn verður 1800 metra langur milli Hringvegur á Egilsstaðanesi og Borgarfjarðarvegur. Vegurinn mun liggja um tún Egilsstaða I, um gamlar námur við Melshorn og yfir eyrar og farveg Eyvindarár. Brú á Eyvindará verður um 4 m há og 90 m löng. Norðan Eyvindarár mun vegurinn liggja um land Eyvindarár sem er nýtt sem skógræktarland, yfir farveg Uppsalaár að Borgarfjarðarvegi og tengjast þar núverandi bráðabirgðavegi sem verður hækkaður í landi og lagður bundnu slitlagi. Um 9 m há fylling verður um gil Uppsalaár og verður settur þar stálhólkur.

Í aðalskipulagi Egilsstaða 1993 - 2013 er gert ráð fyrir að færa árfarveg Eyvindarár austan við Melshorn og hefur nákvæm staðsetning brúarinnar því ekki verið valin.

4.2 Efnistaka

Kostur A₁

Áætluð efnisþörf í nýjan veg, fyllingar og burðarlög við brú um Eyvindarárgil er um 24.000 m³. Um 15.000 m³ verða teknir úr þremur námum (A, B, E). Um 4.000 m³ koma úr skeringum og um 5.000 m³ úr bráðabirgðavegi.

Kostur A₂

Áætluð efnisþörf við að hækka og laga bráðabirgðavegin og í fyllingar og burðarlög er um 12.000 m³. Um 11.000 m³ verða teknir úr þremur námum (A, B, E) og um 1.000 m³ verða teknir úr skeringum.

Kostur B

Áætluð efnisþörf við kost B, veg um Melshorn og fyllingar að brú er áætluð um 70.000 m³. Um 55.000 m³ verða teknir úr fimm námum og um 15.000 m³ úr skeringum við veginn.

Náma A er opið malarnám í landi Mýness við Lagarfljót. Efni úr þessari námu var tekið fyrir framkvæmd við Egilsstaðaflugvöll og við Seyðisfjarðarveg árið 1995.

Náma B er opin náma í túnnum við Miðhús. Áætlað er að taka efni í fyllingar og í neðra burðarlag úr námunni. Efnisnám hófst þar árið 1995, vegna framkvæmda við Seyðisfjarðarveg.

Náma C er í eyrum Miðhúsaár. Efnistakan er í grónum áreyrum með um 0,1 - 0,5 m þykku moldarlagi ofan á mölinni. Einnig verður tekin mól úr farvegi árinna við efnistökusvæðið.

Náma E er malarnáma við Langamel sem var opnuð árið 1995 vegna framkvæmda við Seyðisfjarðarveg. Í greinargerð eftirlitsmanns Náttúruverndarráðs² kemur fram að æskilegt þyki að efnistaka á Langamel verði takmörkuð. Efni verður tekið úr innstu 300 metrum Langamels en ystu 100 metrarnir skildir eftir óhreyfðir. Samkvæmt áliti Hreins Haraldssonar jarðfræðings³, er ekki ástæða til að vernda stærra hluta en það.

Náma F er á Selhöfða sem er klapparholt við Hringveginn, um 1,5 km norðan við Fellabæ. Þegar hefur verið sprengt allmikið grjót úr höfðanum til að nota í byggingu Egilsstaðaflugvallar. Klappirnar eru hluti jarðlagastafla sem hallar til suðvesturs og er bergið í efri stalli höfðans basalt-andesít, sem er hart, stökkt og straumflögótt. Ráðgert er að sprengja efni úr efri stallinum í burðarlög.

Fram kemur í matsskýrslu að námur B, C og E verði sléttaðar og land mótað í samræmi við landslag að efnistöku lokinni, en námur við Mýnes og Selhöfða eru opnar námur frá fyrri tíð.

Náttúruverndarráð setur það skilyrði að haft verði samráð við eftirlitsmann þess á Austurlandi vegna jarðefnisnáms og frágangs námusvæða og vegfláa.

² Fylgiskjöl 1 og 9 með matsskýrslu.

³ Fylgiskjal 33 með matsskýrslu.

4.3 Áhrif á landnotkun og skipulag

Áhrif vegaframkvæmda, lega vegar og staðsetning brúar lúta helst að eftirfarandi þáttum:

Tengslum byggðar við útivistarsvæðið í Selskógi, framtíðarskipulagi íbúða- og iðnaðarhverfa í Egilsstaðabæ, atvinnustarfsemi og rekstri þjónustufyrirtækja og nýtingu lands fyrir landbúnað og skógrækt. Vegurinn mun breyta aðkomu umferðar að bænum og utanbæjarumferð um hann.

Kostur A

Nýr vegur og brú um Eyvindarárgil mun hafa mjög litlar breytingar á landnotkun og umferð í för með sér miðað við núverandi aðstæður. Umferð suður á firði, um Reyðarfjörð, fer af Seyðisfjarðarvegi austur Norðfjarðarveg en umferð suður eða norður um Hringveg af Seyðisfjarðarvegi vestur Fagradalsbraut og gegnum helstu iðnaðar-, þjónustu- og verslunarsvæði bæjarins. Líkt og nú mun vegur skerða tengsl byggðar vestan Seyðisfjarðarvegur við útivistarsvæði í Selskógi og líklegt þykir að betri akstursskilyrði muni leiða til aukins umferðarhraða. Vegurinn er einnig talinn hafa áhrif á framtíðaríbúðarsvæði austan Seyðisfjarðarvegur. Að öðru leyti mun kostur A breyta litlu um landnotkun nærliggjandi svæða frá því sem nú er. Gert er ráð fyrir stíg undir nýja brú fyrir umferð hesta, gangandi og hjólandi fólks.

Kostur B

Vegur um Melshorn, mun breyta nokkuð landnotkun norðan núverandi byggðar, þar sem vegurinn liggur að hluta um skógræktarjörð og ræktuð og nytjuð tún. Vegurinn mun leiða umferð að hluta niður fyrir byggð að vegamótum Hringvegur, en umferð um Norðfjarðarveg og suður um Hringveg mun fara um verslunar- og þjónustusvæðið við neðri enda Fagradalsbrautar. Umferð af Seyðisfjarðarvegi til Norðurlands og flugvallarins mun hinsvegar ekki þurfa að fara þar um.

Minni umferð um núverandi Seyðisfjarðarveg, sunnan Eyvindarár, mun stuðla að betri tengslum byggðar við Selskóg og auðvelda tengsl íbúðarbyggðar austan Seyðisfjarðarvegur við núverandi byggð.

Landeigendur og ábúendur á Egilsstöðum I eru mótfallnir vegi um Melshorn, vegna áhrifa á búskaparskilyrði á jörðinni og einnig er andstaða meðal þeirra sem reka verslunar- og þjónustufyrirtæki á Egilsstöðum. Samkvæmt niðurstöðum umferðarkönnunar virðist þó vera mjög lítt munur á umferð um verslunarsvæði Egilsstaða við neðanverða Fagradalsbraut hvort brúarstæðið sem er valið. Svipaður fjöldi ferðamanna sem koma með Norrænu fer norður og því ekki um verslunarsvæðið ef leiðin um Melshorn er farin og þeir sem fara suður. Ólíklegt þykir að brúarstæðin hafi áhrif á áfangastaði annarra en ferðamanna. Ferðamálafulltrúi Egilsstaðabæjar tekur ekki afstöðu til þess hvort brúarstæðið skuli valið⁴.

Ákvörðun um hvor veglínan verður valin getur haft áhrif á framtíðarskipulag Egilsstaðabæjar með tilliti til framtíðarbyggingarlands, þróunar iðnaðarsvæðis bæjarins og tengingar svæða, m.a. flugvallar, við bæinn.

⁴ Fylgiskjal 25, með matsskýrslu.

Í nágildandi aðalskipulagi Egilsstaðabæjar 1993 - 2013 er ný brú á Eyvindará merkt inn með fyrirvara um niðurstöður arðsemis- og umhverfismats og er jafnframt tekið frá svæði undir veg um Melshorn. Í aðalskipulagi er gert ráð fyrir útivistar- og íbúðasvæðum beggja vegna núverandi Seyðisfjarðarvegur, og gert er ráð fyrir að í landi Eyvindarár sé byggingarland til síðari nota, þ.e. að skipulagstímabilinu loknu. Í fylgiskjali 17 með matsskýrslu kemur fram álit skipulags- og byggingarráðs að núverandi vegur og brú geti nýst sem tengigata fyrir þá byggð.

Bæjarstjórn Egilsstaða ítrekar í umsögn sinni 25. september 1996, samþykkt sína frá 23. apríl 1996 á kosti A.

4.4 Umferð, öryggi og vegalengdir

Í matsskýrslu eru kynntar umferðarspár fyrir fjóra möguleika, miðað við að umferð um Seyðisfjarðarveg (austan Borgarfjarðarvegur) og Borgarfjarðarveg verði svipuð og í dag, eða um 650 bílar á sólarhring:

- Kostur A, umferð um brú á Eyvindarárgili.
- Kostur B₁, umferð um brú um Melshorn og óhindruð umferð um núverandi brú á Eyvindarárgili.
- Kostur B₂, umferð um brú um Melshorn og um brú á Eyvindarárgili en umferð um núverandi Seyðisfjarðarveg stórlega hindruð.
- Kostur B₃, umferð um brú um Melshorn en brú um Eyvindarárgil lokað.

Kostur A

Reiknað er með sömu meðaldagsumferð (ÁDU) og nú er um Seyðisfjarðarveg sunnan Eyvindarárgils, eða um 720 bílum á sólarhring. Reiknað er með um 900 bílum á dag um efri hluta Fagradalsbrautar og 3.940 bílum um neðri hluta hennar.

Líklegt þykir að umferðarhraði aukist með nýrri brú og samfara því minnki umferðaröryggi annarra vegfarenda í vaxandi byggð. Sérstaklega á það við ef byggt verður beggja vegna Seyðisfjarðarvegur.

Kostur B

Áhrif nýs vegar um Melshorn á umferðarflæði, er háð tenginu Seyðisfjarðarvegur við núverandi vegakerfi Egilsstaða, en en í öllum tillögum Vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að tenging verði um Tjarnarbraut og við Austurlandsveg.

Í tillögu B₁ er reiknað með að u.þ.b. helmingur umferðar fari núverandi leið og helmingur um Melshorn (um 300 - 400 bílar hvora leið). Umferð um Tjarnarbraut yrði um 50 - 100 bílar á sólarhring, umferð um neðri hluta Fagradalsbrautar um 3850 - 3950 bílar og 700 - 800 bílar um neðri efri hluta Fagradalsbrautar.

Samkvæmt tillögu B₂ færi langstærstur hluti bílaumferðar um Melshorn og umferð um Tjarnarbraut yrði að meðaltali um 200 - 300 bílar á dag. Umferð um neðri hluta Fagradalsbrautar yrði um 3900 - 4000 bílar, og 5 - 6000 hlutar um efri hluta Fagradalsbrautar.

Samkvæmt tillögu B₃ væri brú um Eyvindarárgil lokað og öll umferð um Seyðisfjarðarveg færi um Melshorn. Reikna mætti með að umferð ykist enn frekar um

Tjarnarbraut og væri áætluð dagsumferð um 300 - 400 bílar. Umferð um Fagradalsbraut væri þó óbreytt frá tillögu B₂.

Samkvæmt umferðarspám Vegagerðarinnar héldist umferð um ný gatnamót Seyðisfjarðarvegur og Austurlandsvegur stöðug, hver þriggja kosta sem valinn væri og aukning umferðar um Melshorn með lokun brúar um Eyvindarárgil birtist í aukinni umferð um Tjarnarbraut. Samkvæmt þessum útreikningum breytist umferð um neðsta hluta Fagradalsbrautar lítið, en víðtæk mótmæli hafa komið fram hjá atvinnurekendum á Egilsstöðum gegn lagningu vegar um Melshorn, sem þeir telja að muni leiða til minni viðskipta verði umferð beint frá fyrirtækjum þeirra, sbr. fylgiskjöl 8, 27, 28 og 29 með matsskýrslu. Komið er til móts við þessar athugasemdir með tillögu Vegagerðarinnar um tengingu Seyðisfjarðarvegur um Melshorn inn á Tjarnarbraut.

Ef brú um Eyvindarárgljúfur væri haldið opinni, auk nýrrar brúar um Melshorn, myndi umferð í nágrenni útivistarsvæðisins í Selskógi minnka um helming og yrði um 300 - 400 bílar á sólarhring. Ef gegnumakstur væri skertur um núverandi Seyðisfjarðarveg yrði umferð um 100 - 150 bílar ÁDU.

Þrátt fyrir að kostur B muni að einhverju leyti létt á umferð um Skógarlönd, Árhvamm og Árskóga mun umferð um Tjarnarbraut aukast upp í allt að 300 - 400 ÁDU.

Þungaumferð nemur nú um 5 - 10% af heildarumferð um Seyðisfjarðarveg. Með nýjum vegi fyrir Melshorn væri miklum hluta þungaumferðar frá Seyðisfirði beint framhjá bænum, en einhver þungaumferð yrði áfram um Fagradalsbraut, m.a. frá helstu malartekjusvæðum norðan við bæinn, að iðnaðarsvæði.

Engin umfjöllun liggur fyrir af hálfu bæjaryfirvalda um umrædda tengimöguleika eða umferð um núverandi brú ef vegur yrði lagður um Melshorn.

Hollustuvernd ríkisins telur í umsögn sinni, að hávaða- og loftmengun við íbúðahverfi sé samkvæmt upplýsingum í matsskýrslu ekki teljandi og tekur ekki afstöðu til legu vegar né staðsetningar brúarstæðis.

Vegalengdir breytast lítið með tilkomu vegar um Melshorn. Leiðin lengist fyrir þá sem ætla frá Seyðisfirði eða Úthéraði niður á Firði en styttist fyrir þá sem ætla á Austurlandsveg í norðurátt.

4.5 Áhrif á vatnsból og vatnsrennsli

Kostur A

Samkvæmt niðurstöðu heilbrigðisnefndar Fljótaldalshéraðs og Borgarfjarðar eystri og álitni Orkustofnunar eru brúarframkvæmdir við Eyvindarárgil ekki taldar hafa teljandi áhrif á vatnsból, né rennsli árinna⁵.

Kostur B

Vegur um Melshorn liggur um 250 metrum austan við vatnsból Egilsstaðabæjar og um 700 metrum ofan við vatnsból Fellabæjar. Að mati heilbrigðisnefndar

⁵ Fylgiskjal 20 og 32, með matsskýrslu.

Fljótsdalshéraðs og Borgarfjarðar eystri⁶ mun brú um Melshorn og umferð þar skapa aukna hættu á mengun vatnsbólanna.

Yfirborð Eyvindarár hefur lækkað töluvert á síðastliðnum árum vegna byggingar flugvallarins og telur heilbrigðisnefndin⁶ að yfirborðið muni lækka enn meira með byggingu brúar við Melshorn. Orkustofnun telur þó að breyting á vatnsborði Eyvindarár verði óveruleg af völdum brúarinnar að því gefnu, að efni verði ekki tekið úr árfarveginum⁷.

Vegagerðin og bæjaryfirvöld á Egilsstöðum hafa gert samkomulag um að hætta efnistöku á námusvæði í Eyvindaráraurum þar sem efnistaka getur haft áhrif á grunnvatnsstöðu og truflun á vatnsbóli Egilsstaða og muni yfirborð árinna því ekki lækkað meira en nú er.

Í aðalskipulagi Egilsstaða er gert ráð fyrir færslu farvegar Eyvindarár austan við Melshorn. Heilbrigðisnefnd Fljótsdalshéraðs og Borgarfjarðar eystri⁶ varar við breytingum á farvegi Eyvindarár við Melshorn varðandi grunnvatnsstreymi að vatnbólum Egilsstaða og Fellabæjar og telur að breyting á árfarveginum geti minnkað rennsli í vatnbólin.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram, að ef áin verður færð og brúuð þar, verður ekki komist hjá verulegri efnistöku úr farvegi árinna og einnig þarf að byggja 300 m varnargarð ofan brúarinnar að vestanverðu.

4.6 Áhrif á dýralíf

Kostur A

Í greinargerð Veiðimálastofnunar⁸ kemur fram að brú yfir Eyvindarárgil muni væntanlega hafa mjög takmörkuð áhrif á fiskigöngur. Skarphéðinn Þórisson líffræðingur⁹ telur að ný brú yfir Eyvindarárgil geti haft áhrif á straumandapör en telur þó ólíklegt að þau áhrif verði teljandi. Hann telur ekki þörf á því að kanna nánar fuglalíf svæðisins.

Kostur B

Í greinargerð Veiðimálastofnunar⁸ kemur fram að brúarframkvæmdir yfir Eyvindará við Melshorn geti truflað fiskigöngd í ánni, en þegar framkvæmd er lokið geti stöplar í fyrirhugaðri brú haft jákvæð áhrif. Vegur um Melshorn liggur einnig um Uppsalaá sem er mikilvæg fyrir seiðauppeldi bæði urriða- og bleikjustofna auk þess að hafa gildi fyrir laxarækt á svæðinu. Talsmaður Veiðimálastofnunar leggur sérstaka áherslu á að ekki verði breytt halla eða gerð farvegarins í Uppsalaá við ræsagerð og leggst gegn efnistöku úr henni. Vegagerðin greinir frá því í matsskýrslu að í samræmi við ábendingar Veiðimálastofnunar muni hönnun ræsis miðast við að breytingar í halla og gerð farvegs árinna verða eins litlar og mögulegt sé.

Samkvæmt upplýsingum frá Skarphéðni Þórisssyni líffræðingi⁹ liggur veglínan um tún sem gæsir, álfir og grændur nýta sér á vorin. Vegurinn tæki þó einungis sneið af

⁶ Fylgiskjal 20, með matsskýrslu.

⁷ Fylgiskjal 32, með matsskýrslu.

⁸ Fylgiskjal 21, með matsskýrslu.

⁹ Fylgiskjal 23, með matsskýrslu.

túninu og er það niðurstaða Skarphéðins að hvorki kostur A né B „hafi nein veruleg áhrif á dýralíf á svæðinu“.

4.7 Áhrif á gróður og landslag

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt skoðun eftirlitsmanns Náttúruverndarráðs á Austurlandi¹⁰ liggja vegarstæðin ekki um svæði þar sem sérstæðar plöntur eða plöntusamfélög eru taldar vera í hættu vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Kostur A

Eyvindarárgil er á náttúruminjaskrá og er einnig hluti af útivistarsvæði Egilsstaðabæjar. Gamla brúin er talin falla mjög vel að landslaginu, en ný brú verður mun hærrí í landi en sú gamla. Það er álit Helga Hallgrímssonar náttúrufræðings¹¹ að ný og hásett brú yfir gilið muni spilla mjög þeirri landslagsmynd sem þarna getur að líta. Leið A₁, frá spennistöð RARIK að Eyvindarárgili, muni liggja að mestu um lyngmóa og klapparholt.

Kostur B

Leið B, vegur um Melshorn mun liggja að miklum hluta um svæði sem er raskað eða ber einkenni ræktunar; skipulagt skógræktarsvæði við Uppsalaá, tún og gamlar námur.

Brúin yfir Eyvindará um Melshorn ásamt fyllingum að henni verður að mati Vegagerðarinnar talsvert áberandi í landinu, a.m.k. meðan önnur mannvirki verða ekki byggð á svæðinu. Samkvæmt athugasemdum í greinargerð skipulags- og byggingarráðs Egilsstaðabæjar¹² er talið að brú við Melshorn verði ekki síður áberandi en brú á efra brúarstæðinu. Brúin sé á bersvæði og þyrfti að vera allhá til að standast vorleysingar. Vegagerðin telur fegursta hluta leiðarinnar vera við Uppsalaárgil og fyllingar í gilinu verði „nokkuð áberandi í landinu“.

Í umsögn sinni telur Náttúruverndarráð að B sé ákjósanlegri kostur þar sem veglína A liggja yfir svæði á náttúruminjaskrá, og setur að skilyrði að jarðraski utan vegstæðis verði haldið í lágmarki

4.8 Áhrif á menningarminjar

Samkvæmt athugunum Guðrúnar Kristinsdóttur, Safnastofnun Austurlands¹³ hefur framkvæmdin engin áhrif á menningarminjar svo vitað sé.

¹⁰ Fylgiskjal 1, með matsskýrslu.

¹¹ Fylgiskjal 14, með matsskýrslu.

¹² Fylgiskjal 17, með matsskýrslu.

¹³ Fylgiskjal 26, með matsskýrslu.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Frá sjónarhóli náttúruverndar, gróðurs, jarðmyndana, dýralífs og fornminja, eru báðar veglínur ásættanlegar. Áhrif á jarðveg og jarðvegsmýndanir eru svipuð hvor leiðin sem valin er. Engar sérstæðar plöntur né plöntusamfélög eru í hættu vegna framkvæmdanna, sérstæðum jarðmyndunum verður ekki raskað og áhrif á dýralíf verða óveruleg.

Umhverfisáhrif brúar á Eyvindará lúta í báðum þeim tilvikum sem til greina koma helst að efnistöku vegna framkvæmda og sjónrænum áhrifum vegar og brúar, þó nánasta umhverfi þeirra sé ólíkt. Auk þess mun staðsetning brúar hafa töluverð áhrif á landnotkun.

Kostur A, ný brú á Eyvindarárgili:

Það er mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð 800 metra löng vegaframkvæmd og bygging brúar um Eyvindarárgil muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag.

Framkvæmdin mun bæta umferðaröryggi á Seyðisfjarðarvegi til Egilsstaða og lítið rask verður vegna framkvæmdarinnar; bæði hvað varðar landnotkun á svæðinu og rask á jarðmyndunum og gróðri vegna lítilla umsvifa framkvæmdar. Talið er að rask af völdum brúargerðar á jarðmyndunir, gróður og landnotkun verði minn af vegi um Eyvindarárgil en fyrir Melshorn.

Ný brú á Eyvindarárgili er í samræmi við þá stefnu sem mörkuð er í staðfestu aðalskipulagi Egilsstaða og með því að velja þann kost er ekki gengið á hagsmuni þeirra aðila í verslun og þjónustu sem hafa miðað uppbyggingu fyrirtækja sinna við að umferðinni verði ekki beint frá miðbæ Egilsstaða.

Í landi Eyvindarár er samkvæmt staðfestu aðalskipulagi gert ráð fyrir framtíðarbyggð. Þar er um gott byggingarland að ræða og með því að leggja ekki veg þvert yfir það land nú er haldið opnum möguleikum á framtíðarnýtingu.

Miðað við þær hugmyndir sem uppi eru um legu nýrrar brúar yfir Lagarfljót, þá er ekkert sem bendir til annars en að kostur A falli vel að þeim hugmyndum.

Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar verða vegna sjónrænna áhrifa brúar í Eyvindarárgili, en hún mun liggja hærra en núverandi brú, og rasks er verður á gilinu sem er á náttúruminjaskrá. Gæta þarf þess að jarðraski verði haldið í lágmarki utan brúarstæðis í Eyvindarárgili og þarf sú framkvæmd að vera í samráði við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs.

Neikvæð áhrif verða á öryggi gangandi vegfarenda er hljótast af því að hraðri umferð verður áfram beint um núverandi Seyðisfjarðarveg milli útivistarsvæðis bæjarins og íbúðarsvæðis. Með mótvægisáðgerðum má þó auka öryggi gangandi umferðar, hjólandi fólks og hestaferða yfir núverandi Seyðisfjarðarveg. Sérstaklega er slíks þörf þegar nýtt íbúðarhverfi rís austan núverandi Seyðisfjarðarvegar þar sem vegurinn mun kljúfa skólahverfi.

Til að veða upp á móti hugsanlegri aukningu umferðar um Árhvamm og Skógarlönd þarf að huga að sérstökum aðgerðum s.s. hraðahindrunum, einstefnu eða lokunum til að stýra umferðinni innan bæjarmarkanna. Þá þarf að huga að aðgerðum til að draga úr slyshættu á Fagradalsbraut og gildir það einnig um kost B.

Reiknað er með að bráðabirgðavegur sem tengir Seyðisfjarðarveg við Melshornslínu verði fjarlægður.

Framkvæmdin er í samræmi við staðfest aðalskipulag Egilsstaða 1993 - 2013.

Kostur B, vegur fyrir Melshorn með nýrri brú á Eyvindará:

Með lagningu vegar fyrir Melshorn mun umferð að hluta verða beint frá íbúðarbyggð bæjarins og útivistarsvæði í Selskógi og á þann hátt draga úr slyshættu, loft- og hávaðamengun. Ýmis jákvæð áhrif mæla með kosti B s.s. að styttra verður frá Seyðisfirði og Úthéraði að flugvelli og til Norðurlands. Með því að heimila áfram umferð um núverandi Seyðisfjarðarveg og tengja Tjarnarbraut inn á nýjan Seyðisfjarðarveg dregur hins vegar stórlega úr jákvæðum áhrifum sem kostur B gæti haft.

Í umferðarspám er reiknað með að umferð um Tjarnarbraut muni aukast í allt að 300 - 400 ÁDU og henni beint um íbúðar- og skólasvæði. Á Tjarnarbraut þarf að grípa til aðgerða til að draga úr slyshættu, frekar en að auka hana með því að beina viðbótarumferð inn á hana.

Vegur fyrir Melshorn mun fara þvert yfir framtíðarbyggingasvæði í landi Eyvindarár sem ráðgert er samkvæmt staðfestu aðalskipulagi Egilsstaða. Áhrif vegarins á landnotkun yrði því töluverð. Þá mun vegurinn einnig liggja að hluta yfir tún á Egilsstaðanesi sem talið er mikilvægt fyrir búrekstur. Andstaða er mikil við framkvæmdina hjá þeim sem reka verslunar- og þjónustufyrirtæki á Egilsstöðum og neikvæðum áhrifum sem lega vegarins hefur á búrekstur hefur verið harðlega mótmælt.

Vegur um Melshorn yrði einnig 1 - 1,6 km lengri en vegur um Eyvindarárgil og jarðvegsnám fyrir veg og brúarstæði um Melshorn yrði einnig um 50 þús. m³ meiri en fyrir veg um Eyvindarárgil og rask vegna jarðvegsnáms því töluvert meira við kost B en kost A.

Sjónræn áhrif vegar um Melshorn yrðu einnig töluverð, þar sem 4 metra há fylling yrði um Eyvindará og fylling og ræsi sett í Uppsalaá.

Samkvæmt staðfestu aðalskipulagi Egilsstaða 1993 - 2013 er gert ráð fyrir vegartengingu fyrir Melshorn á næsta skipulagstímabili eða eftir árið 2013. Ef ákveðið verður að velja kost B þarf að auglýsa breytingu á aðalskipulaginu samkvæmt 17. og 18. gr. skipulagslaga nr. 19/1964.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. greinar laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins yfirfarið gögn þau sem fram voru lögð af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu, ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Fallist er á fyrirhugaða lagningu vegar og byggingu brúar yfir Eyvindará í Eyvindarárgili eins og henni er lýst í framlagðri matsskýrslu og með þeim mótvægisaðgerðum sem þar er lýst.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra innan fjögurra vikna frá því að hann er birtur eða kynntur viðkomandi aðila.

Reykjavík 31. október 1996,

Stefán Thors

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir