

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM SAMKVÆMT LÖGUM NR. 63/1993 VEGNA SEYÐISFJARÐARVEGAR Á FJARÐARHEIÐI

NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar fyrirhugaða lagningu nýs vegar um Mjósund á Fjarðarheiði, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Um er að ræða 5,3 km veg. Lagður verður nýr 1,45 km langur vegur um Mjósund. Þar verður Fjarðará veitt úr farvegi sínum suður fyrir veginn. Beggja vegna vegarkaflans um Mjósund verður vegurinn breikkaður og endurbyggður, annars vegar á 2,75 km kafla með Heiðarvatni og hins vegar á 1,1 km kafla við Efri-Staf. Í stað einbreiðra brúa yfir Vatnshæðará (Innri-Þverá) og Fjarðará verða sett stólræsi.

Markmið framkvæmdar: Að bæta vegasamband milli Seyðisfjarðar og Héraðs.

Frumathugun: Þann 24. apríl 1996 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til embættis skipulagsstjóra ríkisins og var frummatsskýrsla lögð fram. Embætti skipulagsstjóra ríkisins tók formlega á móti framkvæmdinni með bréfi til Vegagerðarinnar þann 2. maí 1996. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 8. maí í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og Á skjánum. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 8. maí til 13. júní 1996 hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins og í Þjóðarbókhöðunni í Reykjavík. Einnig á bæjarskrifstofu Seyðisfjarðarkaupstaðar og Hótel Snæfelli, Seyðisfirði. Engin athugasemd barst á kynningartíma. Leitað var umsagnar fimm opinberra umsagnaraðila: Bæjarstjórnar Seyðisfjarðar, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndarráðs, veiðimálastjóra og Rafmagnsveitna ríkisins. Einnig var Þjóðminjasafni Íslands tilkynnt um frumathuginina.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla. Seyðisfjarðarvegur. Kofi - Efri-Stafur. Kynning framkvæmdar og mat á umhverfisáhrifum vegarkafla um Mjósund. Frummatsskýrsla. Vegagerðin Reyðarfirði og Hönnun og ráðgjöf hf. verkfræðistofa, apríl 1996.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **bæjarstjórnar Seyðisfjarðar** með bréfi dags. 2. maí 1996 og barst umsögn með símbréfi dags. 29. maí 1996.

Þar kemur fram að ítarlega hafi verið fjallað um málið í skipulags- og byggingarnefnd, umhverfismálaráði, heilbrigðisnefnd og stjórn Vatnsveitu Seyðisfjarðar. Sérstaklega þurfi að hafa í huga að „*neysluvatn kaupstaðarins er tekið úr Fjarðará og því þarf að gæta vel að því við framkvæmdina að menga ekki yfirborðsvatn eða grunnvatn. Bæjarverkfræðingur og heilbrigðisfulltrúi hafa þegar átt fund með fulltrúum Vegagerðar ríkisins þar sem þessi mál voru yfirfarin og rædd ítarlega og mun verða komið inn á nauðsynlegar varúðarráðstafanir og tilhögun framkvæmda í þessu tilliti í útboðsgögnum. Heilbrigðisfulltrúi mun hafa eftirlit með framkvæmdinni hvað þetta varðar.*“

Bent er á þann misskilning í frummatsskýrslu að vatnsból Vatnsveitu Seyðisfjarðar sé í eyrum Fjarðará. Hið rétta sé að vatnsbólið sé „*í lóni rétt ofan við inntakslón Fjarðarselsvirkjunar og því enn viðkvæmara fyrir mengun í ánni en ef það væri í áreyrum.*“

Umsögnin var send Vegagerðinni með símbréfi dags. 29. maí 1996.

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dags. 2. maí 1996 og barst umsögn með bréfi dags. 23. maí 1996. Þar sagði:

„*Á grundvelli þeirra upplýsinga sem koma fram í matsskýrslu telur Hollustuvernd ríkisins að framkvæmdin muni hafa lítil og þá helst tímabundin loft-, hávaða- og úrgangsmengunaráhrif á framkvæmdatíma. Líklegt er þó að umhverfinu muni ekki stafa umtalsverð hætta af þeirri mengun verði ákvæðum mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 ásamt síðari breytingum fylgt.*

„*Varðandi hættu á vatnsmengun þá eykst hún lítið miðað við núverandi veg nema á framkvæmdatímanum, en þá er allnokkur hætta á mengun í vatnsbóli Seyðisfjarðar. Hollustuvernd ríkisins ítrekar ábendingar stofnunarinnar sem fram koma í fylgiskjali 13 með frummatsskýrslunni. Fylgja þarf þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í kafla 2.6 og 4 í frummatsskýrslunni.*“

Umsögnin var send Vegagerðinni á Reyðarfirði með símbréfi dags. 28. maí 1996.

Leitað var umsagnar **Náttúruverndarráðs** með bréfi dags. 2. maí 1996 og barst umsögn með bréfi dags. 13. maí 1996. Þar sagði m.a.:

„*Náttúruverndarráð samþykkti á fundi sínum þann 9. maí sl. að gera ekki athugasemdir við framkvæmdina með þeim skilyrðum að:*

1. *Jarðraski utan vegastæðis verði haldið í lágmarki.*
2. *Hallamýri sunnan við fyrirhugaða veglínu á milli stöðva 16.340 og 16.400 verði ekki spillt.*
3. *Haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Austurlandi vegna jarðefnisnáms og frágangs námusvæða og vegfláa.*“

Umsögnin var send Vegagerðinni á Reyðarfirði með símbrefi dags. 15. maí 1996.

Leitað var umsagnar **veiðimálastjóra** með bréfi dags. 2. maí 1996 og barst umsögn með bréfi dags. 10. maí 1996. Þar sagði m.a.:

„Undirritaður bendir á fylgiskjal 6 í skýrslu Vegagerðarinnar, sem er umsögn um þetta mál frá sérfræðingi á Veiðimálastofnun. Þar er talið, að framkvæmdin ætti ekki að valda spjöllum á fiskstofnum, ef þess er gætt, að öll ræsi séu vel fiskgeng, en á því hefur oft orðið misbrestur. Veiðimálastofnun getur veitt ráðgjöf verðandi þennan þátt, ef eftir því er leitað.“

Umsögnin var send Vegagerðinni á Reyðarfirði með símbrefi dags. 13. maí 1996.

Leitað var umsagnar **Rafmagnsveitna ríkisins** með bréfi dags. 2. maí 1996 og barst umsögn með bréfi dags. 18. júní 1996. Þar sagði m.a.:

„Í 5. kafla þar sem niðurstöður mats á umhverfisáhrifum [vegarins] eru metnar vantar að geta um virkjunina, en fyrirhugaður vegur um Mjósund hefur vissulega áhrif á útfærslu Fjarðarvirvjunar.“

Vísað er í umsögn Vegagerðarinnar til RARIK, dags. 15. desember 1994, vegna fyrirhugaðrar virkjunar Fjarðarar¹ og greinargerð með því fylgiskjali². Greint er frá því að með tilkomu virkjunarinnar þyrfti að færa veginn meðfram Heiðarvatni allt að 20-30 m ofar í landið. Við það myndu vegasamgöngur til Seyðisfjarðar versna til muna vegna verri legu vegarins og aukinna snjóþyngsla yfir meginhluta Fjarðarheiðar. RARIK telur að hér sé um það sterka fullyrðingu að ræða að Vegagerðin verði að leggja fram betri og ítarlegri skýringar en gert er í ofangreindum fylgiskjölum.

Vísað er í greinargerð RARIK um fyrirhugaða vegalagningu um Mjósund³. „Þar kemur fram að Rafmagnsveiturnar telja að taka beri tillit til væntanlegs miðlunarlóns á Fjarðarheiði, en geta fallist á umrædda breytingu um Mjósund og Efri-Staf og þar með binda sig við að virkja beint úr miðlunarlóninu.“ RARIK telur þennan kost á vissan hátt ásættanlegan, þar sem umhverfisáhrif af honum eru minni en af upphaflegum áformum um virkjanaf framkvæmdir. „Þetta vilja Rafmagnsveiturnar leggja áherslu á um leið og þær fara fram á nákvæmari rök Vegagerðarinnar fyrir því að vegasamgöngur versni til muna með tilkomu virkjunarinnar.“

Umsögnin var send Vegagerðinni á Reyðarfirði með símbrefi dags. 18. júní 1996. Í bréfi dags. 20. júní 1996 barst svar frá **Vegagerðinni**.

Vísað er í 3. kafla og samantekt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar þar sem fram kemur að fyrirhugaður vegur um Mjósund muni skerða virkjunarmöguleika á Fjarðarheiði. Tekið er undir með RARIK að þessa hefði átt að geta í 5. kafla sem fjallar um niðurstöður mats á umhverfisáhrifum.

Bent er á að endurbygging vegar með Heiðarvatni sé ekki matsskyld framkvæmd. „Þar verður vegur lagfærður og lagt á hann bundið slitlag, samkvæmt samþykkttri vegaáætlun frá Alþingi. Hugmyndir RARIK um færslu

¹ Fylgiskjal 4a með frummatsskýrslu.

² Fylgiskjal 4b með frummatsskýrslu.

³ Fylgiskjal 2 með frummatsskýrslu.

vegar vegna Fjarðarárvirkjunar voru ekki unnar í samráði við Vegagerðina, heldur óskuðu þeir umsagnar um breytingu á vegastæði vegna [mats á umhverfisáhrifum] Fjarðarárvirkjunar (....) Vegagerðin er reiðubúin í samráði við RARIK að skoða betur nýtt vegstæði, þegar frekari gögn liggja fyrir vegna Fjarðarárvirkjunar.“

Í bréfi til Hollustuverndar ríkisins þann 14. júní 1996 var bent á hvort nauðsynlegt væri að endurskoða umsögn stofnunarinnar dags. 23. maí 1996 í ljósi þeirra upplýsinga, í umsögn bæjarstjórnar Seyðisfjarðar, að vatnsból Vatnsveitu Seyðisfjarðar væri í lóni rétt ofan við inntakslón Fjarðarselsvirkjunar en ekki í áreyrum Fjarðarár. Í bréfi dags. 20. júní 1996 barst svar frá **Hollustuvernd ríkisins**:

„Hollustuvernd ríkisins telur ekki nauðsynlegt að breyta umsögn sinni í ljósi þessara upplýsinga. Hins vegar má segja að allar varúðarráðstafanir séu enn nauðsynlegri þar sem áhrif mengunar á Fjarðarheiði, svo sem gruggs, verða beinni og hraðari í inntakslóni heldur en á áreyrum.“

Bréfið var sent Vegagerðinni með símbréfi dags. 24. júní 1996.

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Engar athugasemdir bárust á kynningartíma frumathugunar.

4. NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR

4.1 Lega fyrirhugaðs vegar

Í frummatsskýrslu er kynnt fyrirhuguð lagning 5,3 km vegarkafla á Seyðisfjarðarvegi númer 993-03 á Fjarðarheiði. Í tillögunni er ráðgert að hækka og breikka núverandi veg meðfram Heiðarvatni á 2,75 km kafla. Einbreið brú yfir Vatnshæðará (Innri-Þverá) verður rifin og þess í stað sett stórt stálræsi við stöð 1.500. Lagður verður nýr 1,45 km langur vegur um Mjósund og færist vegurinn allt að 300 m frá núverandi vegi milli stöðva 15.600 og 17.140. Vegurinn mun liggja um svæði sem Fjarðará bugðast um en henni verður veitt úr farvegi sínum suður fyrir veginn. Áin verður leidd um stórt stálræsi við stöð 15.850 og verður fylling við ræsið meira en 7 m há. Við þessa framkvæmd leggst af einbreið brú yfir Fjarðará neðan við Sprengibrekku. Ræsi verða einnig staðsett þar sem búast má við rennandi vatni og þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir ofan við þjóðveginn. Við Efri-Staf verður núverandi vegur hækkaður lítillega og breikkaður á 1,1 km kafla.

Vegna efnistöku úr núverandi vegi fyrir ofan Mjósund verður byggð bráðabirgðatenging frá vegarstæði, stöð 1.660, inn á gamlan veg sem liggur fyrir norðan Fjarðará í Mjósundum. Þessi tenging verður fjarlægð í verklok.

Í frummatsskýrslu kemur fram að nýi vegurinn um Mjósund muni liggja 15-30 m lægra í landi en núverandi vegur. Telur Vegagerðin að veðurhæð og snjóþýpt verði minni en á núverandi vegi er greiði samgöngur allt árið og auki umferðaröryggi.

Áætlað er að framkvæmdir hefjist sumarið 1996 og að verkinu ljúki með lagningu bundins slitlags sumarið 1998.

Vegurinn er í landi Seyðisfjarðarkaupstaðar.

4.2 Aðrir kostir

Í frummatsskýrslunni greinir Vegagerðin frá því að landslag og efnisnámur bjóði ekki upp á marga aðra kosti fyrir vegalagningu um Mjósund. Verði aðrir kostir valdir muni vegurinn liggja hærra í landi, hann muni verða lengri og hætta sé á meira jarðraski en við fyrirhugaða framkvæmd. Verði endurbætur gerðar á núverandi vegi um Mjósund muni krappar beygjur og brött brekka að austanverðu á núverandi vegi koma í veg fyrir að vegurinn uppfylli kröfur um góð akstursskilyrði. Greint er frá því að vetrarsamgöngur hafi oft verið erfiðar á veginum ofan við Mjósund vegna fannfergis og hálfu, sérstaklega í Sprengibrekku. Vegna landslags myndist snjöhvirflar í ákveðinni vindátt þar á veturna sem geti takmarkað útsýni ökumanna.

Niðurstaða lauslegs samanburðar Vegagerðarinnar á núverandi vegi og fyrirhuguðu vegarstæði er sú að veðurhæð og snjósöfnun á vegsvæðinu geti orðið minni en á núverandi vegi, þar sem vegarstæðið muni liggja lægra og á jafnara landi en núverandi vegur. Reynt hafi verið að velja sem stysta leið er fullnægi öryggiskröfum og sé hagstæð varðandi fyllingar og skeringar.

4.3 Efnistaka

Í frummatsskýrslu kemur fram að áætluð efnisþörf sé um 105.000 m³. Um 70.000 m³ verða teknir úr sjö námum. Um 40.000 m³ verða teknir úr skeringum og hliðarnámum. Námur og skeringar verða ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Vegagerðin greinir frá því að haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Austurlandi og landeigendur varðandi frágang náma og vegarfláa.

Náma A. Grjótnáma við Heiðarvatn, stöð 14.300. Þar hefur þegar verið unnið talsvert af grjóti til vegagerðar og er dýpt núverandi námu 5-7 m. Í greinargerð eftirlitsmanns Náttúruverndarráðs⁴ kemur fram að verktaki hafi numið grjót á þessum stað án samráðs við Náttúruverndarráð. Bent er á að vinna megi grjót til austurs úr námunni meðfram veginum eins og landslag leyfi eða allt að 50 m. Það er mat eftirlitsmanns Náttúruverndarráðs að ekki eigi að halda áfram grjótnámi eftir brúninni meðfram Heiðarvatni nema vegna frágangs. Ofan vegar sé umhverfið betur fallið til grjótnáms.

Í frummatsskýrslu er greint frá því að kannað verði hvort hægt sé að vinna efni ofan vegar og minnka grjótnámið neðan vegar við Heiðarvatn. Þó þurfi að að lækka landið beggja megin vegar vegna blindhæðar og snjósöfnunar.

Náma B. Efnisnám í holtum við Vatnshæðará (Innri Þverá), ofan og neðan vegar og í framburði hennar. Áður hefur verið tekið efni á þessum stöðum.

Náma C er í áreyrum Fjarðará. Áður hefur verið tekið efni úr þessari námu. Í greinargerð eftirlitsmanns Náttúruverndarráðs er bent á að líkur séu á því að vatn standi uppi í þessari námu að verki loknu og þurfi að gæta þess að útlit tjarnanna verði sem snyrtilegast og falli að umhverfinu.

Náma D er útvíkkun á skeringu í klapparholti við stöð 15.800.

⁴ Fylgiskjal 1 með frummatsskýrslu.

Náma E er í áreyrum Fjarðarár. Að mati eftirlitsmanns Náttúruverndarráðs eru líkur taldar á að vatn standi uppi í þessari námu að verki loknu og þurfi að gæta þess að útlit tjarnanna verði sem snyrtilegast og falli að umhverfinu.

Náma F. Efnisnám úr núverandi vegi sem leggst af með nýbyggingu vegar um Mjósund. Eftirlitsmaður Náttúruverndarráðs bendir á að gæta þurfi að góðum frágangi í lok efnisnáms.

Náma G. Efnisnám í árbökkum Stafdalsár. Mikil efnistaka hefur verið á svæðinu. Að mati eftirlitsmanns Náttúruverndarráðs er ekki að búast við verulegum umhverfisspjöllum á svæðinu miðað við hóflega efnistöku og góðan frágang.

4.4 Áhrif á gróður og landslag

Í frummatsskýrslu kemur fram að framkvæmdasvæðið sé á gróðurlitlu land í 450 til 550 metra hæð yfir sjó. Gróður er strjáll og setja mosabembur og annar lággróður svip sinn á landið. Snjóalög eru mikil og leysir seint á vorin. Um Mjósund er land hallalítið í eins konar framræstri vatnsdæld og er hallamýraraspilda sunnan til í dældinni skammt innan við Sprengibrekku. Hvorki er talið að framkvæmdin muni spilla markverðum jarðmyndunum né breyta landslagi verulega.

Náttúruverndarráð setur það skilyrði í umsögn sinni að hallamýri sunnan við fyrirhugaða vegarlínu milli stöðva 16.340 og 16.400 verði ekki spillt og að jarðraski utan vegarstæðis verði haldið í lágmarki. Einnig verði haft samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Austurlandi vegna jarðefnisnáms og frágangs námusvæða og vegarfláa.

4.5 Áhrif á dýralíf

Í greinargerð Veiðimálastofnunar⁵ kemur fram að Fjarðará sé fremur snauð og viðkomandi svæði sé í mikilli hæð yfir sjó. Veiðinýting sé lítil en þó hafi bleikja verið tekin þarna í áframeldi í tilraunaskyni á vegum Búnaðarsambands Austurlands. Umrædd framkvæmd er ekki talin valda miklum spjöllum sé þess gætt að ræsi verði vel fær fiski þ.e. straumhraði lítill og ekki myndist foss eða flúð við neðri enda þeirra. Þar sem malartekja verði í ánni og farvegi breytt verði þess gætt við frágang að farvegur verði ekki þrengdur, hann stytur eins lítið og kostur er og grjót verði í botni og bakka, einkum rofmegin ef um bugðotta kafla er að ræða. Með því móti myndist skjól fyrir fiskungviði í stað þess sem kann að tapast við framkvæmdirnar. Veiðimálastjóri tekur undir þetta í umsögn sinni og bendir á að Veiðimálastofnun geti veitt ráðgjöf á þessu sviði.

Vegagerðin greinir frá því að þess verði gætt að ræsi verði vel fær fiski og straumhraði lítill. Malartekja í árfarvegi verði í samræmi við greinargerð Veiðimálastofnunar í frummatsskýrslu.

4.6 Áhrif á fornleifar

Í greinargerð Safnastofnunar Austurlands⁶ kemur fram að engar friðlýstar fornleifar séu á svæði því sem um ræðir og engar aðrar skráðar fornleifar. Greint er frá því að staðkunnugir menn kannist ekki við mannvirki á svæðinu, gamlar leiðir hafi legið annars staðar á heiðinni og engjar hafi verið á öðrum stöðum. Minnt er á ákvæði

⁵ Fylgiskjal 6 með frummatsskýrslu.

⁶ Fylgiskjal 5 með frummatsskýrslu.

þjóðminjalaga um skyldur framkvæmdaraðila, ef fornleifar komi í ljós við framkvæmdir.

4.7 Áhrif á mannlíf

Í frummatsskýrslunni kemur fram að mikil umferð ferðamanna sé um Seyðisfjarðarveg á sumrin í tengslum við komudaga bifreiðaferjunnar Norrænu til Seyðisfjarðar, en áætluð sumardagsumferð er 220 bílar. Nýi vegurinn er talinn öruggari og betri en núverandi vegur og auðveldara að halda honum opnum á veturna, en áætluð vetrardagsumferð er 100 bílar. Samgöngur muni batna milli Seyðisfjarðar og Héraðs en íbúar Seyðisfjarðar sækja töluvert þjónustu til Egilsstaða. Skíðasvæði Seyðfirðinga er rétt neðan við austurenda vegarkafllans og er talið að það geti nýst íbúum á Héraði. Vegurinn er eina vegartenging við Seyðisfjörð og eina leið Seyðfirðinga að flugvelli. Vegabætur muni því auðvelda samskipti Seyðfirðinga við Austurland, höfuðborgina og aðra landshluta.

4.8 Áhrif á vatnsból og neysluvatn

Í frummatsskýrslu kemur fram að framkvæmdasvæðið er allt á grannsvæði Vatnsveitu Seyðisfjarðar og tilheyrir svæðið því vatnsverndarsvæði Seyðisfjarðarkaupstaðar. Á svæðinu er bannað að hafa birgðir af olíu, bensíni eða skyldum efnum, vegsalti, eiturefnum til útrýmingar á skordýrum eða gróðri, áburði og öðrum efnum sem mengað geta grunnvatn. Nýjar byggingar eru ekki leyfðar á svæðinu. Vegalagnir, áburðarnotkun og öll starfsemi innan svæðisins er háð ströngu eftirliti.

Brunnsvæði Vatnsveitu Seyðisfjarðar er staðsett í lóni rétt ofan við inntakslón Fjarðarselsvirkjunar. Svæðið er algerlega friðað fyrir óviðkomandi umferð og framkvæmdum öðrum en þeim sem nauðsynlegar eru vegna vatnsveitunnar. Vatnið er geislað og síað en síunarbúnaður hefur verið bættur vegna mosa og aurburðar í leysingatið og haustríningum.

Í frummatsskýrslu kemur fram að fyrirhugaður vegur verði lagður nær Fjarðará en núverandi vegur. Það auki lítillaga hættu á mengun í vatnsbóli Seyðisfjarðarkaupstaðar ef umferðaróhapp verði til dæmis við flutning olíu með tankbílum. Líkur eru leiddar að því að breyting vegarstæðis dragi úr hættu á umferðaróhappi vegna minni bratta og veðurhæðar. Einnig er greint frá því að vinnuvélar og vinnubúðir geti valdið mengun í vatnsbóli á framkvæmdatíma.

Í umsögn sinni bendir Hollustuvernd ríkisins á að hætta á vatnsmengun aukist lítið miðað við núverandi veg nema á framkvæmdatíma. Þá sé allnokkur hætta á mengun í vatnsbóli Seyðisfjarðarkaupstaðar og leggur stofnunin áherslu á að fylgt verði þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar.

Mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á vatn og vatnsból eru samkvæmt frummatsskýrslu:

„Efnistöku er beint á síður viðkvæma staði og unnin þannig að hún valdi sem minnstri röskun við vatnsból Seyðisfjarðar[kaupstaðar]. Efnistaka verður sem minnst höfð í rennandi vatni með því að beina [Fjarðará] framhjá efnistökusvæðum og vinna í efnistöku þegar sem minnst [vatn] er í ánni. Flái vegarins við Fjarðará verður rofvarinn með grjóti, þannig að jarðvegur berist sem minnst út í ána á framkvæmdatíma og eftir að honum er lokið. Efsti hluti fláa verður byggður úr þéttum en lausum jarðvegi, þannig að hægt verði að fjarlægja hann ef olía eða önnur efni spilltu svæðinu.“

Auðfæranlegar vinnuvélar „verði færðar til eldsneytisáfyllingar og olúskipta utan grannsvæðis Vatnsveitu Seyðisfjarðar. Fyrir önnur tæki, t.d. jarðýtur og beltagröfur sem erfiðara er að færa verður útbúið sérstakt svæði til olúskipta með botnþéttandi jarðlögum líkt og leir. Það efni væri síðan grafið upp í verklok, fjarlæggt og urðað á viðurkenndum urðunarstað. Ekki yrði geymt nema mjög takmarkað magn af eldsneyti og olíu á þessu sérstaka svæði. Fylgst verður vel með öllum leka frá vinnuvélum af verkefirliti á framkvæmdatíma. Vinnubúðir [með þurrsalerni] verða staðsettar utan við grannsvæði Vatnsveitu Seyðisfjarðar (....) Sérstök ákvæði verða sett í útboðsgögn gagnvart framkvæmdaraðila á svæðinu varðandi tilhögun eldsneytis- og olúskipta á vinnuvélum auk staðsetningu vinnubúða (....) Framkvæmdin hefur verið kynnt bæjaryfirvöldum á Seyðisfirði og frekara samráð verður haft við þau þ.m.t. heilbrigðisfulltrúa á verk tíma út af fyrirbyggjandi aðgerðum vegna gruggunar í ánni.“

4.9 Áhrif á raflínur

Í frummatsskýrslu er greint frá því að RARIK hafi bent á að vegarkaflinn við Efri-Staf sé nálægt 132 kV raflínu er geti laskast við sprengingar á þessu svæði. Vegagerðin mun hafa samráð við RARIK við framkvæmdir í grennd við raflínuna.

4.10 Áhrif á virkjunaráform

Í frummatsskýrslu kemur fram að Rafmagnsveitur ríkisins hafa kynnt áform um virkjunarframkvæmdir í Fjarðará. Hugmyndirnar gera ráð fyrir að 30 GL miðlunarlón á Fjarðarheiði verði myndað með stíflum við upptök Fjarðará við Heiðarvatn og virkjað beint úr miðlunarlóni eða frá inntakslóni með jarðvegsstíflu við Efri-Staf. Verði sá kostur valinn að virkja beint úr miðlunarlóni þá er ekki gert ráð fyrir mannvirkjum við Efri-Staf og hefur sú framkvæmd ekki áhrif á fyrirhugaðan veg um Mjósund. Verði inntakslón við Efri-Staf mun vegurinn um Mjósund lenda að hluta ofan í lónstæðinu. Báðir virkjunarkostir valda því að vegurinn með Heiðarvatni mun lenda undir vatni.

Í frummatsskýrslu greinir Vegagerðin frá því að ekki sé hægt að fresta endurbyggingu vegarins með Heiðarvatni eða breyta honum fyrr en liggi fyrir hvenær eða hvort verði af virkjunarframkvæmdum. Í greinargerð RARIK⁷ kemur fram að ekki liggi ljóst fyrir hvenær Fjarðará verður virkjuð. Við Heiðarvatn, þar sem gert er ráð fyrir að endurbyggja veginn á 2,75 km kafla, beri þó að taka tillit til væntanlegs miðlunarlóns á Fjarðarheiði þar sem vegurinn fari undir vatn og að hluta undir stíflu. RARIK geti aftur á móti fallist á lagningu fyrirhugaðs vegar um Mjósund og Efri-Staf.

Vegagerðin bendir á að endurbygging vegar um Heiðarvatn sé ekki matsskyld framkvæmd. Hugmyndir RARIK um færslu vegar vegna Fjarðarárvirkjunar hafi ekki verið unnar í samráði við Vegagerðina heldur hafi RARIK óskað umsagnar um breytingu á vegarstæði vegna mats á umhverfisáhrifum Fjarðarárvirkjunar. Í umsögn Vegagerðarinnar til RARIK hafi komið fram að nýbygging vegar yrði mjög dýr eða kosta um 150-200 milljónir króna⁸ og með tilkomu virkjunarinnar myndu vegasamgöngur til Seyðisfjarðar versna til muna vegna verri legu vegarins og aukinna snjóþyngsla yfir megin hluta Fjarðarheiðar. Í umsögn RARIK til Vegagerðarinnar dags. 18. júní 1996 kemur fram að hér sé um það sterka fullyrðingu að ræða að

⁷ Fylgiskjal 2 með frummatsskýrslu.

⁸ Fylgiskjal 4a með frummatsskýrslu.

Vegagerðin verði að leggja fram betri og ítarlegri skýringar á því að vegasamgöngur versni til muna með tilkomu virkjunarinnar.

Í svörum Vegagerðarinnar dags. 20. júní 1996 kemur fram að stofnunin sé reiðubúin, í samráði við RARIK, að skoða betur nýtt vegarstæði þegar frekari gögn liggi fyrir um Fjarðarvirkjun.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Á grundvelli frummatsskýrslu framkvæmdaraðila, umsagna og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð lagning Seyðisfjarðarvegar á Fjarðarheiði hafi ekki í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag.

Vegabætur á Seyðisfjarðarvegi, sem er eina vegartenging við Seyðisfjörð, munu auðvelda samskipti Seyðfirðinga við aðra landshluta.

Koma þarf í veg fyrir að neysluvatn Seyðisfjarðar spillist meðan á framkvæmdum stendur, sbr. kafla 4.8 hér að framan. Náið samráð verði haft við bæjaryfirvöld á Seyðisfirði hvað þetta atriði varðar.

Áhrifum framkvæmdar á gróður, dýralíf og landslag verði haldið í lágmarki. Í námu A verði ekki haldið áfram grjótnámi eftir brúninni meðfram Heiðarvatni nema vegna frágangs, en heimilað grjótnám ofan vegar. Gengið verði frá námum og vinnusvæði og sáð í sár, sem myndast í kjölfar framkvæmda, sbr. kafla 4.3, 4.4 og 4.5 hér að framan. Efnistaka og frágangur efnistökuverndaraðila verði í samráði við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Austurlandi. Hallamýri sunnan við fyrirhugaða vegarlínu við stöð 16.300 verði ekki spillt.

Við frágang vegna malartekju í árbotni og breytingu á farvegi verði farvegur ekki þrengdur og grjót verði í botni og bakka. Haft verði samráð við Veiðimálastofnun vegna malartekju í árfarvegi og ræsagerðar þannig að þau verði vel fiskgeng.

Vegna athugasemda RARIK við endurbyggingu kaflans með Heiðarvatni, sbr. kafla 4.10 hér að framan, er minnt á að til úrskurðar skipulagsstjóra ríkisins, skv. lögum nr. 63/1993, er eingöngu tilkynnt bygging nýs vegar um Mjósund. Aðrir hlutar vegarins um Fjarðarheiði, sem fjallað er um í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar, felast í endurbyggingu og breikkun núverandi vegar og eru gögn um þá hluta vegarins eingöngu lögð fram til kynningar af hálfu Vegagerðarinnar. Fyrirhugaður nýr vegur um Mjósund setur því hins vegar ekki takmörk að vegur með Heiðarvatni verði síðar færður ef forsendur þar breytast vegna virkjunarframkvæmda.

Framkvæmdin er fyrirhuguð á óskipulögðu svæði í landi Seyðisfjarðarkaupstaðar. Ganga þarf frá skipulagsupphætti af framkvæmdinni og er lagt til að það verði gert samkvæmt 2. málsgrein 5. greinar skipulagslaga nr. 19/1964 með síðari breytingum.

6. ÚRSKURÐARORÐ

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

Fallist er á fyrirhugaða lagningu Seyðisfjarðarvegar um Mjósund á Fjarðarheiði, eins og henni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu.

Fallist er á framkvæmdina með eftirfarandi skilyrðum:

1. Efnistöku og rekstri vinnuvéla, olúskiptasvæða og vinnubúða verði hagað þannig að það valdi sem minnstri röskun við vatnsból Seyðisfjarðar. Haft verði samráð við bæjaryfirvöld á Seyðisfirði og tryggt að farið verði að ákvæðum mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 ásamt síðari breytingum.
2. Haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Austurlandi vegna efnistöku og frágangs námusvæða og vegarkanta.

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 4. júlí 1996,

Stefán Thors

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir