

Borgum v/ Norðurslóð  
600 Akureyri  
Sími 460-8900  
rha@unak.is  
<http://www.rha.is>



## **HRINGVEGUR VIÐ EGILSSTAÐI**

***Samanburður þriggja valkosta  
með tilliti til samfélagsáhrifa***

***September 2021***

***Höfundur***

***Hjalti Jóhannesson***

© RHA-Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri 2021

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

RHA-S-07-2021

ISSN 1670-8873 (vefútgáfa)

L-ISSN 1670-8873 (prentútgáfa)

***Skýrsla unnin fyrir***  
***Vegagerðina***

***Nr. 14557***

## EFNISYFIRLIT

<b>SAMANTEKT</b> .....	<b>III</b>
<b>1. INNGANGUR</b> .....	<b>1</b>
<b>2. UM SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF ÞJÓÐVEGA SEM LIGGJA UM ÞÉTTBÝLI</b> .....	<b>4</b>
2.1. SAMBÝLI ÞÉTTBÝLIS OG ÞJÓÐVEGAUMFERÐAR .....	4
2.2. FÆRSLA ÞJÓÐVEGA ÚR ÞÉTTBÝLI - HJÁLEIÐIR.....	6
<b>3. TENGL VÍÐ GILDANDI SKIPULAG</b> .....	<b>11</b>
3.1. AÐALSKIPULAG .....	11
3.2. DEILISKIPULAG MIÐBÆJAR EGILSSTAÐA .....	14
3.3. DEILISKIPULAG VIÐ FAGRADALSBRAUT .....	16
<b>4. STAÐA OG MAT ÁHRIFAPÁTTA</b> .....	<b>17</b>
4.1. UMFERÐARÖRYGGI.....	17
4.2. UMFERÐ.....	19
4.3. HLJÓÐVIST .....	25
4.4. SAMSKIPTI FÓLKIS .....	26
4.5. VERSLUN OG ÞJÓNUSTA .....	27
4.6. ÁHRIF Á ÚTIVIST OG ÚTIVISTARSVÆÐI.....	28
<b>5. SAMANBURÐUR LEIÐA</b> .....	<b>31</b>
5.1. MIÐLEIÐ.....	31
5.2. NORÐURLEIÐ.....	32
5.3. SUÐURLEIÐ .....	34
<b>HEIMILDASKRÁ</b> .....	<b>37</b>
<b>VIÐMÆLENDASKRÁ OG PERSÓNULEG SAMSKIPTI</b> .....	<b>43</b>
<b>VIÐAUKI 1. HLJÓÐSTIGSKORT</b> .....	<b>44</b>

## MYNDIR

Mynd 1. Leiðirnar þrjár þar sem þær liggja um eða í grennd við þéttbýlið á Egilsstöðum. ....	1
Mynd 2. Íbúapróun Egilsstaða frá 1947.....	10
Mynd 3. Hluti af þéttbýlisuppdrætti aðalskipulags Fljótsdalshéraðs 2008-2028 þar sem Mið-, Norður- og Suðurleið hafa verið felldar inn. ....	11
Mynd 4. Hluti af vinningstillögu um skipulag miðbæjar Egilsstaða, rauða svæðið sýnir Göngugötuna eða Strikið sem gengur þvert á Fagradalsbraut/hringveginn.....	15
Mynd 5. Hluti af deiliskipulagsuppdrætti Fagradalsbrautar frá 2009. ....	16
Mynd 6. Yfirlit valkostanna sem skoðaðir voru í umferðaröryggismati. ....	18
Mynd 7. Staðsetning og alvarleiki umferðarslysa og óhappa á núverandi vegarköflum kringum Egilsstaði.....	19
Mynd 8. Umferðartalningar Vegagerðarinnar við Egilsstaði. ....	20
Mynd 9. Þróun umferðar um Fagradalsbraut 2001-2020. ....	21
Mynd 10. Meðal umferð á sólarhring í gegnum átta snið á Egilsstöðum dagana 20.-26. júlí 2020.....	22
Mynd 11. Skráningarstaður bíla undir 3,5 tonnum sem áttu leið gegnum átta snið á Egilsstöðum 20.-26. júlí 2020. ....	23
Mynd 12. Skráningarstaður bíla yfir 3,5 tonnum sem áttu leið gegnum átta snið á Egilsstöðum 20.-26. júlí 2020. ....	24
Mynd 13. Þjónustusókn íbúa á Austurlandi árið 2018. ....	27
Mynd 14. Upplýsingakort af Selskógi fyrir gesti svæðisins.....	29

## SAMANTEKT

Borin voru saman ýmis samfélagsleg áhrif þriggja valkosta um legu hringvegar við Egilsstaði sem eru Miðleið, Norðurleið og Suðurleið. Miðleið er í stórum dráttum sama leið og núverandi hringvegur gegnum bæinn. Í tilviki Norðurleiðar myndi hringvegurinn færast norður fyrir bæinn og Eyvindará og tengjast núverandi hringvegi við Melshorn. Í tilviki Suðurleiðar myndi hringvegurinn færast suður fyrir bæinn. Þessir valkostir eru mismunandi útfærslur á tengingu jarðganga milli Seyðisfjarðar og Fagradals og hluti af þeirri framkvæmd. Niðurstöðum þessarar skýrslu er ætlað að nýtast í umhverfismati framkvæmdarinnar *Fjarðarheiðargöng, Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlaþingi*.

Þrátt fyrir að þjóðvegurinn við og í gegnum Egilsstaði hafi á sínum tíma verið ein helsta forsendan fyrir vexti og viðgangi bæjarins þá virðist Fagradalsbraut sem hluti af þjóðvegakerfinu vera farin að hafa nokkur neikvæð samfélagsleg áhrif á byggðina sitt hvorum megin vegar. Íbúar hafa áhyggjur af umferðaröryggi, sérstaklega vegna flutningabíla. Vegurinn sker bæinn í sundur, hindrar flæði gangandi og hjólandi vegfarenda innan hans og skerðir aðgengi að skólum, íþróttamannvirkjum og útivistarsvæðum fyrir þá sem búa í suðurhluta bæjarins. Umferð um þjóðveginn við núverandi aðstæður hefur neikvæð áhrif á umferð gangandi og hjólandi vegfarenda. Börnum er frekar ekið í skóla og almennt hefur þetta neikvæð áhrif á lýðheilsu bæjarbúa. Norðurleið og Suðurleið eru hinir valkostirnir og hafa þær mismunandi áhrif á suma þætti sem voru til athugunar í þessu verkefni. Svo virðist sem Suðurleið hafi heldur jákvæðari áhrif á nokkra mikilvæga þætti í samfélagslegu tilliti.

Umferðaröryggismat sýnir að Miðleið kemur best út, síðan Suðurleið en síst er Norðurleið. Lítil munur er þó á Miðleið og Suðurleið. Ef Miðleiðin er valin felur það í sér áskorun í tengslum við eflingu miðbæjarins samkvæmt deiliskipulagi hans og einnig hvað varðar að hrinda í framkvæmd deiliskipulagi á og við Fagradalsbraut sem miðar að auknu umferðaröryggi. Í tilviki Suðurleiðar verður unnt að banna umferð þungra bíla gegnum Egilsstaði og það bætir mjög forsendur til að koma í framkvæmd markmiðum deiliskipulags miðbæjar og deiliskipulags Fagradalsbrautar um að bæta umferðaröryggi og umhverfi götunnar. Búast má við að gera þurfi umferðaröryggisúrbætur á Fagradalsbraut þótt hún verði ekki lengur hluti af hringveginum þar sem gatan yrði áfram mikilvæg fyrir innanbæjarumferðina og þá sem sækja sér verslun og ýmsa þjónustu til Egilsstaða.

Ef Hringvegur yrði færður fram hjá Egilsstöðum, annað hvort um Suður- eða Norðurleið skapast tækifæri til að taka Fagradalsbraut út sem þjóðveg og þá mætti hugsa sér að sveitarfélagið geti farið í auknar umferðaraðgerðir í götunni sem henta minni

hönnunarfarartækjum en Vegagerðin miðar við. Þetta gæti falist í að lækka hraða, þrengja og breyta yfirborði götunnar til að auka umferðaröryggi óvarinna vegfarenda.

Norðurleið liggur að hluta til um svæði sem samkvæmt gildandi aðalskipulagi er áformað sem megin vaxtarsvæði byggðar á Egilsstöðum norðan Eyvindarár. Mögulegt er að umferðarsækin, landfrek verslun og þjónusta byggist að einhverju leyti upp í grennd við Suðurleið sem er nokkuð langt frá miðju byggðarinnar. Ef Suðurleið verður gerð hlýtur að vera æskilegt að í framtíðarskipulagi haldist byggðin norðan við hana þannig að áskoranir sem fylgja þjóðvegi í þéttbýli á Egilsstöðum færist ekki til innan bæjarins.

Stysta útgáfa þjóðvegar fæst með Miðleið samkvæmt samanburði í tillögu að matsáætlun. Í tilviki Norðurleiðar færi umferð austan megin frá inn í bæinn um innkeyrslu norðan til í bænum. Fyrir þá sem eiga erindi inn til Egilsstaða væri það neikvæð breyting svo og þá sem fara tíðar ferðir s.s. vegna vinnusóknar milli Fjarðabyggðar og Egilsstaða. Meiri óvissa er um færslu umferðar á Suðurleið af Fagradalsbraut. Gamla leiðin gegnum bæinn yrði fljóteknari sem nemur einni mínútu en líkan sem notað er við umferðarspá gerir ráð fyrir að allir þekki stystu leið sem yrði þó aðeins í tilfelli þeirra sem eru staðkunnugir. Þá hefur verið rætt um að það komi til greina að loka leiðinni gegnum bæinn fyrir umferð þungra bíla og loks eru áform um að lækka hámarkshraða um miðbæinn og gera hraðatakmarkandi aðgerðir á Fagradalsbraut sem lengja ferðatímann gegnum bæinn.

Sterk staða Egilsstaða sem helsta þjónustukjarna fyrir íbúa Austurlands veldur því að hjáleik dregur tæplega svo nokkru nemur úr sókn þangað í verslun og þjónustu en gefur tækifæri til að efla miðbæinn og umhverfi hans. Í tilviki Suðurleiðar færi umferð, t.d. milli Fjarðabyggðar og Norðurlands, lengri leið meðfram Egilsstöðum. Í tilviki Norðurleiðar virðist umferðin frekar geta sneitt norður fyrir bæinn um styttri leið án viðkomu. Í tilviki Suðurleiðar verður aðgengi að Egilsstöðum nánast óbreytt fyrir þá sem eru á einkabílum. Í tilviki Norðurleiðar verður aðgengi inn til Egilsstaða, fyrir umferð sem kemur austan frá, um lengri leið og því lakara.

Ætla má að umferðarhávaði muni valda meira ónæði á íbúðarsvæðum í framtíðinni ef Norðurleið verður fyrir valinu miðað við þá stefnu í gildandi aðalskipulagi að byggðin á Egilsstöðum þróist fremur til norðurs en suðurs, þ.e. í kringum Norðurleið. Norðurleið mun einnig hækka hljóðstig á útivistarsvæðum við Eyvindará og við Votahvamm. Hljóð vegna umferðar um Fagradalsbraut mun hverfa í hús um við Selbrekku sem snúa að Fagradalsbraut vegna Norðurleiðar þar sem þessi hluti hennar myndi detta út en hækka lítilla vegna Miðleiðar. Suðurleið mun hækka hljóðstig á áformuðu svæði á aðalskipulagi fyrir blandaða byggð syðst og vestast í bænum.

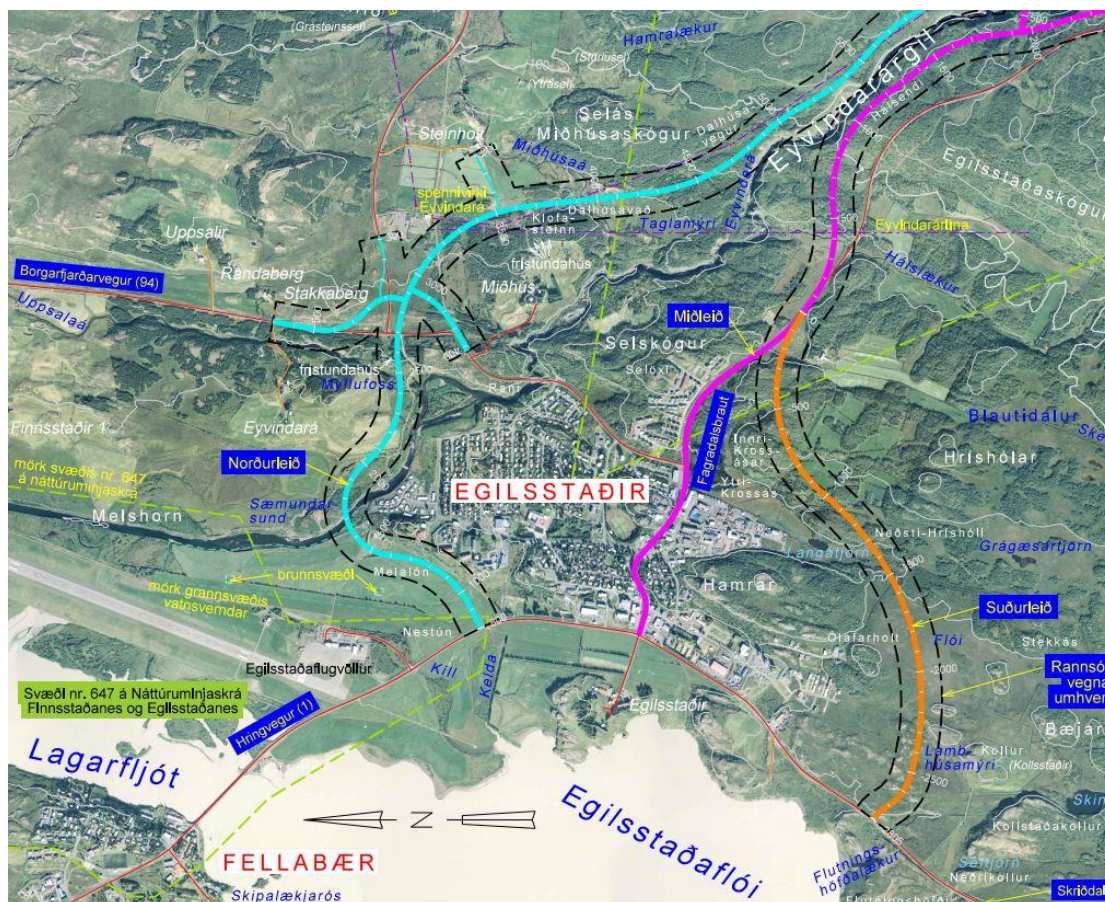
Norðurleið liggur í meira mæli en Suðurleið nálægt útivistarsvæðum s.s. meðfram Eyvindará og að hluta til um svæði á Náttúruminjaskrá sem geta haft gildi fyrir útivist. Þrátt fyrir að Suðurleið liggji fjær útivistarsvæðum liggur hún um náttúru sem getur haft mikið útivistargildi í framtíðinni.



## 1. INNGANGUR

Verkefni þetta, sem unnið var fyrir Vegagerðina, fólst í að bera saman samfélagsleg áhrif þriggja valkosta sem lagðir hafa verið fram um legu hringvegar um Egilsstaði eða fram hjá bænum. Þessir valkostir eru til skoðunar vegna þess að þeir eru mismunandi útfærslur á tengingu jarðganga milli Seyðisfjarðar og Fagradals og eru í raun hluti af þeirri stóru framkvæmd. Verið er að vinna mat á umhverfisáhrifum jarðganganna ásamt vegakerfi sitt hvorum megin þeirra. Þar sem ljóst er að hringvegurinn í og við Egilsstaði getur haft nokkuð mismunandi áhrif á samfélagið þar eftir því hvaða leið verður valin fyrir hann var ákveðið að kanna það nánar. Samið var við Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri um það verkefni og sú skýrsla sem hér liggur fyrir inniheldur niðurstöður þeirrar athugunar. Hún er sérfræðiskýrsla sem ætlað er að nýtist við þá vinnu Vegagerðarinnar og ráðgjafa hennar við umhverfismat framkvæmdarinnar sem kallast *Fjarðarheiðargöng. Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlapingi*.

Valkostina þrjá sem lagðir hafa verið fram um legu hringvegarins við Egilsstaði má sjá á kortinu hér að neðan; Norðurleið (blá), Miðleið (fjólublá) og Suðurleið (appelsínugul).



Mynd 1. Leiðirnar þrjár þar sem þær liggja um eða í grennd við þéttbýlið á Egilsstöðum.

Umfjöllun um leiðirnar í þessari skýrslu verður um legu þeirra frá áformuðum gangamunna við Dalhús að hringvegi við Melshorn í tilviki Norðurleiðar, að hringvegi við Egilsstaðavegamót í tilviki Miðleiðar og að Skriðdals- og Vallavegi við Þórsnes í tilviki Suðurleiðar.

**Norðurleið:** Nýr Seyðisfjarðarvegur frá gangamunna að Hringvegi yrði 600 m langur en legu Hringvegar yrði breytt á 8,1 km kafla og myndi liggja norðan þéttbýlis á Egilsstöðum. Samtals þyrfti að leggja 8,7 km af nýjum vegi á Héraði og byggja tvær nýjar brýr á Eyvindará.

**Miðleið um Háls og Fagradalsbraut:** Nýr Seyðisfjarðarvegur frá gangamunna að Hringvegi yrði 1 km langur og tengdur við núverandi vegakerfi án þess að endurbyggja meira af því en nauðsynlegt er. Nýr Hringvegur yrði færður til á 3,1 km kafla en yrði áfram um þéttbýlið. Samtals þyrfti 4,1 km af nýjum vegi á Héraði og nýja brú á Eyvindará. Þessi leið er að hluta til núllkostur, þ.e. óbreytt ástand á þeim kafla vegarins sem liggur í gegnum Egilsstaði.

**Suðurleið:** Nýr Seyðisfjarðarvegur yrði 1 km langur frá gangamunna að Hringvegi. Veglínan fylgdi Miðleið, nema að Hringvegur yrði færður til á 6 km kafla þannig að hann myndi liggja sunnan þéttbýlis á Egilsstöðum. Samtals þyrfti að leggja 7 km af nýjum vegi á Héraði og byggja nýja brú á Eyvindará.

Valkostirnir þrír voru bornir saman með því að skoða og draga saman mismunandi áhrif sem þeir geta haft hvað varðar tengsl við skipulag, umferðaröryggi, umferð, hljóðvist, samskipti fólks, hljóðvist, verslun og þjónustu og útivist. Notast var við gögn úr öðrum sérfræðirannsóknnum sem unnar hafa verið fyrir mat á umhverfisáhrifum vegarins, s.s. hvað varðar umferðaröryggi, umferð og hljóðvist. Þá voru rýnd innlend og erlend gögn um mismunandi áhrif þess að leiða þjóðvegaumferð gegnum þéttbýli eða fram hjá því. Skoðuð voru viðmið um við hvaða aðstæður sé rétt að leiða þjóðvegaumferð fram hjá þéttbýli. Þá voru skoðaðar rannsóknir og önnur gögn um samfélagsleg áhrif þess á þéttbýli ef þjóðvegaumferð liggur þar um. Skipulagsgögn voru rýnd til þess að athuga samræmi á milli mismunandi valkosta um legu þjóðvegarins og stefnumótunar um skipulag þéttbýlisins á Egilsstöðum og nágrennis. Tekin voru viðtöl vegna upplýsingaöflunar, m.a. við sveitarstjórnarmenn og stjórnendur Múlapings og forsvarsmenn stofnana sveitarfélagsins, s.s. á sviði umhverfis-, fræðslu-, íþróttu- og tómstundamála. Þá var rætt við forsvarsmenn nokkurra fyrirtækja á Egilsstöðum. Samhliða var aflað upplýsinga um skoðanir og hagsmuni þessara aðila hvað varðar mismunandi valkosti um legu vegarins, til að auka skilning á álitafnum þar að lútandi. Fóru viðtöl oftast fram í fjarfundi með Teams. Í nokkrum tilvikum gáfu aðilar sem óskað var eftir að ræða við ekki kost á viðtali. Á grundvelli þessara gagna og úrvinnslu þeirra var tekin saman fyrirliggjandi skýrsla sem ætlað er að bera saman helstu kosti og galla þessa þriggja mismunandi valkosta um leiðir með það að markmiði að hún nýtist sem sérfræðiskýrsla inn í

mat á umhverfisáhrifum vegarins „Fjarðarheiðargöng, Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlþingi“.

Í ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsáætlun framkvæmdarinnar kom fram að stofnunin taldi að auk þess sem talið er upp að ofan „þurfi í frummatsskýrslu að fjalla um og meta möguleg áhrif Norðurleiðar og Suðurleiðar á þróun Egilsstaða. Þar er átt við möguleg áhrif þess að leiða umferð fram hjá þéttbýli á byggðaþróun, landnýtingu og hvort líklegt sé að þungamiðja uppbyggingar muni eiga sér stað meðfram hinni nýju hjáleið í framtíðinni. Fjalla [þurfi] um reynslu af sambærilegum framkvæmdum hvað varðar áhrif á byggðaþróun“ (Fjarðarheiðargöng, Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlþingi. Ákvörðun um matsáætlun., 2021). Fjallað er um þennan þátt í köflum 2.2, 3.1 og 5.

Öllum viðmælendum og öðrum þeim sem komu að verkefninu með einum eða öðrum hætti er þakkað fyrir sitt framlag.

## 2. UM SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF ÞJÓÐVEGA SEM LIGGJA UM ÞÉTTBÝLI

Á Egilsstöðum hefur þéttbýlið myndast þar sem samgönguleiðirnar inn á Fljótsdalshérað og niður á firðina mætast. Þannig eru Egilsstaðir meðal þeirra bæja á landinu sem eiga tilvist sína og þróun byggðar að verulegu leyti að þakka samgöngum á landi og þjónustu við nágrannabyggðarlög. Svipaða þróun má sjá víðar á landinu, til dæmis á Selfossi og í Borgarnesi<sup>1</sup>. Þessir bæir eiga það sameiginlegt að þéttbýli þar þróaðist mun seinna en í bæjum við sjávarsíðuna. Egilsstaðir fengu bæjarréttindi skv. lögum frá Alþingi 1. júlí 1947. Þá voru íbúar 47 og fjölgaði hratt fyrstu áratuginna eða fram til um 1970. Síðan fór að hægja á fjölguninni og voru íbúar 2552 þann 1. janúar 2021.

### 2.1. Sambýli þéttbýlis og þjóðvegaumferðar

Þrátt fyrir að lega þjóðvega í gegnum þéttbýli geti verið blessun fyrir viðkomandi samfélög og sá aflvaki sem knúði áfram þéttbýlismyndunina þá getur sambýli þjóðvegaumferðar og þéttbýlis verið áskorun. Þarfir þeirra sem eiga leið um veginn eru ólíkar, eftir því hvort þeir eigi leið í gegnum þéttbýlið, hvort þeir búi þar eða stundi þar sín viðskipti. Þessi áskorun eykst samhliða aukinni umferð. Þessu sambýli þjóðvega og þéttbýlis hefur verið líkt við sambúð tveggja einstaklinga. Oftast sé sambúðin í lagi en stundum geti hún verið stormasöm og þá þurfi gott samstarf og að vinna í hlutunum til að þeir gangi upp. Ef það tekst ekki sé ef til vill rétt að skilja (Arnar Þór Ingólfsson, 2019) en ekki er þar með sagt að þannig sé ástandið orðið á Egilsstöðum.

Meðal þess sem íbúar kvarta undan er hávaði frá umferð, sérstaklega vegna umferðar þungra bíla og hraðaksturs. Annað er aksturshraði sem er oft hár þegar ekið er inn í þéttbýli ef lítil breyting er á veginum og umhverfi hans. Slysahætta á þjóðvegum í þéttbýli er stundum mun meiri en annars staðar í þjóðvegakerfinu (Arna Kristjánsdóttir & Bryndís Friðriksdóttir, 2019). Aðbúnaður fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur er stundum ófullnægjandi. Svifryksmengun er sífellt meira rædd og hún tengist aksturshraða og notkun nagladekkja (Þróstur Þorsteinsson, 2021). Gagnstæð sjónarmið koma fram hjá ýmsum sem nota veginn. Þannig kvarta flutningabílstjórar yfir töfum sem verða ef stutt er á milli gatnamóta eða gönguljósanna innan þéttbýlisins sem veldur því að aksturshraði verður ójafn sem aftur eykur eldsneytisnotkun og

---

<sup>1</sup> Í grein sinni kallaði Ásgeir Jónsson (2002) þessi byggðarlög *vegabyggðir* til aðgreiningar frá *hafnarbyggðum* sem upphaflega byggðust og þróuðust fyrr en vegarbyggðir út frá samgöngum á sjó og sjávarútvegi, s.s. Seyðisfjörður og Neskaupstaður.

hljóð frá bílunum (Vegagerðin, 2010). Stundum telja íbúar annarra byggðarlaga, sem eiga leið um, að lega vegarins gegnum þéttbýlið valdi þeim óþarfa töfum (Gallup, 2020; Vikublaðið, 2017). Þá hafa þeir sem veita ýmsa þjónustu í þéttbýlinu hag af umferð og vilja að leiðin til þeirra sé greið.

Vegagerðin hefur tekið saman í eitt rit leiðbeiningar þar sem fjallað er um þær áskoranir sem fylgja því þegar þjóðvegur liggur um þéttbýli, hvers beri að gæta í því samhengi og hvaða leiðir séu færar til þess að mæta þessum áskorunum (Vegagerðin, 2010). Þar kemur fram að tvær megin leiðir séu færar. Annars vegar að fara í aðgerðir á þjóðveginum og umhverfi hans eða hins vegar að gera hjáleið fram hjá þéttbýlinu fyrir þjóðveginn.

Norska vegagerðin gerði samanburðarrannsókn þar sem skoðaður var árangur þess að fara í aðgerðir á þjóðvegum sem liggja í gegnum þéttbýli. Aðgerðir miðuðu einkum að því að lækka umferðarhraða, bæta aðstæður gangandi og hjólandi vegfarenda og bæta umhverfi vegarins. Almenn miðuðu aðgerðir að því að þrengja að umferðinni en auka í þess stað rými fyrir gangandi og hjólandi auk gróðurs. Þannig má segja að þjóðveginum hafi verið breytt í bæjargötu. Niðurstöður voru m.a. þær að aðstæður bötнуðu almennt hvað varðar þá þætti sem aðgerðunum var beint að. Í engu af þessum tilvikum var um það að ræða að færa þjóðveginn út fyrir þéttbýlið. Landfræðilegar aðstæður leyfðu það almennt ekki (Grendstad & Devold, 2003).

Þar sem þjóðvegur liggur í gegnum þéttbýli getur hann skorið það í sundur og hindrað samskipti milli þeirra bæjarhluta sem liggja sitt hvorum megin vegar. Þannig háttar til á Egilsstöðum, sérstaklega í miðbænum. Þetta hefur verið kallað hindrunaráhrif eða samfélagslegur aðskilnaður<sup>2</sup>. Áhrifum umferðar á líðan fólks og samskipti þess var upphaflega lýst í grein Donald Appleyard (1971) sem komst að því að fólk hafði minni samskipti sín á milli eftir því sem umferðin varð meiri og hraðari á götunni sem það bjó við. Appleyard gagnrýndi í grein sinni að markmið með samgöngumannvirkjum væru fyrst og fremst að auka umferðarflæði og stytta þann tíma sem það tekur að fara frá A til B. Lausnir væru tæknilegs eðlis en ekki hugað að neikvæðum áhrifum umferðar á íbúa við göturnar en hann komst að því að upplifun fólks af umhverfi sínu varð neikvæðari með aukinni umferð<sup>3</sup>. Í handbók norsku vegagerðarinnar um hönnun vega er hindrunaráhrifum lýst þannig að vegur geti verið hindrun fyrir þróun samfélagsins í æskilega átt á því svæði þar sem áhrifa hans gætir mest<sup>4</sup>. Svæði þar sem íbúar upplifa þessi áhrif hefur því minna aðdráttarafl og nýtist þá ekki til uppbyggingar

<sup>2</sup> e. Barrier effect eða community severance.

<sup>3</sup> Þrjár götur bornar saman með ÁDU u.þ.b. 2.000-15.000 og mismunandi umferðarskipulagi og hraða.

<sup>4</sup> Á því svæði þar sem hávaða frá veginum gætir mest eða þar sem fólk upplifir sig óruggt.

samfélagsins á sama hátt og ella (Statens vegvesen, 2014). Í nýlegri grein hefur samfélagslegur aðskilnaður<sup>5</sup> verið skilgreindur þannig:

Umferðartengdur samfélagslegur aðskilnaður eru þau breytilegu og uppsöfnuðu neikvæðu áhrif sem nálægt samgöngumannvirki eða umferð vélknúinna ökutækja hafa á viðhorf, hegðun, og velferð íbúa sem nota aðliggjandi svæði eða þurfa að ferðast meðfram eða yfir viðkomandi mannvirki eða umferðarströum“ (Vaughan o.fl., 2020, bls. 126).

Á Egilsstöðum þykir umferð um Fagradalsbraut, þar sem hún liggur um miðbæinn, hafa verið heldur hröð og mikil (Arkís, 2020). Óheppilegt þykir að meginás miðbæjarins gengur þvert á Fagradalsbrautina og skipulag miðbæjarins hefur miðað að því að hlúa að mannlífi og umferð gangandi og hjólandi vegfarenda (Perla Sigurðardóttir, 2012; Verkís, 2005). Þessu markmiði átti einkum að ná með aðgerðum í og við veginn til að auka öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Árið 2020 kom fram endurskoðuð tillaga miðbæjarskipulagsins sem kveður m.a. á um lækkun hámarkshraða á Fagradalsbraut, hringveginum í gegnum Egilsstaði (Arkís, 2020). Nánar verður fjallað um deiliskipulag miðbæjarins í kafla 3.2.

## ***2.2. Færsla þjóðvega úr þéttbýli - hjáleiðir***

Að færa veg fram hjá þéttbýli hefur tíðkast víða erlendis til þess að koma í veg fyrir þau neikvæðu áhrif sem þjóðvegurinn getur haft á samfélagið sem hann liggur í gegnum. Þetta gefur tækifæri til þess að róa umferðina og breyta veginum í bæjargötu án þess að valda truflunum fyrir umferð sem á leið fram hjá viðkomandi þéttbýli. Í skýrslu um stefnumótun fyrir vegakerfið í Bretlandi á 21. öldinni var það dregið fram að margir bæir og mörg þorp eru skorin í sundur af umferð milli fjarlægari staða, sem veldur félagslegum- og umhverfisvandamálum. Þar er bent á að hjáleiðir geti minnkað gegnumstreymisumferðina og hjálpað til við að sameina samfélög á ný (Great Britain & Department of Transport, 2013). Hér á landi eru lausnir sem þessar að verða algengari. Markmið með færslu þjóðvegar út fyrir þéttbýli geta verið margvísleg, en þetta eru þau helstu:

- Aukið umferðaröryggi
- Aukin umferðarrým
- Draga úr áhrifum þess að þjóðvegur skeri sundur byggð
- Uppfylla hönnunarstaðla
- Bættar aðstæður óvarðra vegfarenda

---

<sup>5</sup> e. community severance.

- Bætt aðgengi að iðnaðarsvæðum
- Styttri ferðatími
- Létta umferð af þéttbýli
- Minni þungaflutningar um þéttbýli
- Minni loftmengun
- Betri hljóðvist

Víðsvegar um landið hefur verið tekist á um ólík sjónarmið tengd legu þjóðvega í gegnum eða fram hjá þéttbýliskjörnum, s.s. í Borgarnesi, á Blönduósi, Selfossi, Akureyri, Reykhólum og nú síðast í Vík í Mýrdal. Ábyrgð á gerð aðal- og deiliskipulags er meðal verkefna sveitarfélaga þar sem gerð er stefnumótun og ákvarðað um landnotkun í sveitarfélaginu, s.s. samgöngumannvirki. Þegar og ef til framkvæmda kemur er veiting framkvæmdaleyfis í höndum sveitarfélaga (Skipulagslög nr. 123/2010, e.d.). Samkvæmt vegalögum er þó áskilið að hafa samráð við Vegagerðina um legu þjóðvega. Í lögnum kemur fram að ákveða skuli legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar og að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. Einnig kemur fram að við gerð skipulags skuli ávallt leita umsagnar Vegagerðarinnar þegar líkur eru á að breytingar á skipulagi hafi áhrif á umferð um þjóðvegi, svo sem með auknum umferðarþunga. Þrátt fyrir þá meginreglu að vegir séu lagðir í samræmi við skipulagsáætlanir segir í vegalögum að fallist sveitarfélag ekki á tillögu Vegagerðarinnar skuli rökstyðja það sérstaklega. Þá er sveitarfélagi óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillaga stofnunarinnar felur í sér (Vegalög nr. 80/2007, e.d.).

Það er til marks um hversu mikil álitaefni hefur verið um að ræða í sveitarfélögum, sem þjóðvegur liggur um, að í sumum tilvikum hafa mál verið til umræðu áratugum saman. Til eru dæmi um að fyrri ákvörðunum um legu þjóðvega í þéttbýli hafi verið snúið við eftir því hvernig pólitískir vindar blása, s.s. í Borgarnesi þar sem ýmist hefur verið vilji til þess að færa þjóðveginn út fyrir bæinn eða ekki (Skessuhorn, 2006, 2016). Mikil og ítarleg undirbúningsvinna, sem Vegagerðin leiddi, fór þar fram um síðustu aldamót. Skoðaðir voru kostir þess og gallar að færa hringveginn fram hjá Borgarnesi (Borgarnesnefndin, 2000). Árið 2006 hafði sveitarstjórn það á stefnu sinni að færa veginn fram hjá bænum en 2016 var hjáleiðin felld út úr skipulagi. Á Akureyri, þar sem hringvegurinn þarf að liggja í gegn vegna staðhátta, hefur ýmist verið vilji til að hafa hringveginn um bæinn áfram fjórar akreinar eða þrengja að umferðinni og lækka hámarkshraða í gegnum miðbæjarsvæðið (Jón Þór Kristjánsson, 2017). Deilur hafa verið um þetta, t.d. eftir því hvort um er að ræða íbúa í nágrenninu eða aðra bæjarbúa sem vilja komast greiðlega gegnum miðbæjarsvæðið

(Vinnuhópur um framtíðaruppbyggingu og undirbúning að deiliskipulagsgerð, 2009). Á Selfossi er búið að taka ákvörðun um að færa hringveginn af Austurvegi og norður fyrir miðbæinn þar sem ný brú verður gerð (Hrafnhildur Brynjólfssdóttir, 2012; Þórunn Kristjánsdóttir, 2015). Blönduóssbúar hafa sótt það fast að halda legu hringvegar um bæinn (Ágúst Ólafsson, 2018) en nýr hringvegur myndi liggja um 12 km sunnan Blönduóss. Þetta er áhugavert tilvik hvað varðar ferli skipulagsvinnu fyrir nýjan veg. Bæjarstjórn Blönduóss hafnaði árið 2011 ósk Vegagerðarinnar um nýja legu hringvegar í aðalskipulagi. Umhverfisráðherra úrskurðaði í framhaldinu að annmarkar væru á skipulagstillögunni og að Blönduóssbæ bæri, ásamt Húnavatnshreppi, að fresta skipulagi á því svæði sem veglína Vegagerðarinnar lægi um þar eð samráð hefði ekki átt sér stað og að umferðaröryggi yrði meira á nýrri veglínu Vegagerðarinnar (Umhverfisráðuneytið, persónuleg samskipti, 31. maí 2011). Lyktir málsins voru athyglisverðar því að Vegagerðin féll frá kröfum sínum gagnvart sveitarfélögunum um nýja og öruggari veglínu fyrir hringveginn samkvæmt ákvörðun þáverandi samgönguráðherra. Aðalskipulag sveitarfélaganna var því staðfest án hennar (Vegagerðin, 2012). Við Vík í Mýrdal hafa nýverið sprottið upp miklar deilur meðal íbúa vegna áforma um nýja legu hringvegarins, að því er virðist vegna áhyggja af áhrifum færslunnar á náttúrulegt umhverfi og ferðapjónustu (Sunna Ósk Logadóttir, 2021). Áform um flutning vegarins úr þéttbýlinu eru hins vegar í samræmi við aðalskipulag Mýrdalshrepps og áætlanir Vegagerðarinnar.

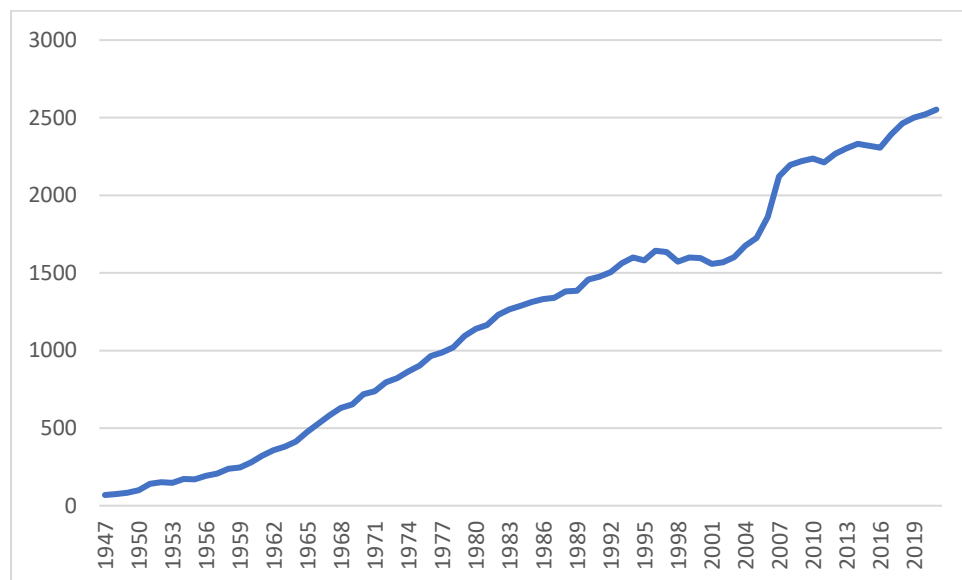
Margir óttast efnahagsleg áhrif þess að flytja þjóðvegi út úr þéttbýli þar sem breytingar kunna að verða á þjónustu og verslun sem þar eru í boði og er það oft rót andstöðunnar gegn hjáleiddum. Gerð var athugun á mögulegum áhrifum þess á verslun á Selfossi þegar áætlanir komu fram um að færa hringveginn út fyrir bæinn. Í könnun meðal sumarhúsaeigenda, sem eru margir á svæðinu, kom í ljós að verslunarhegðun þeirra myndi lítið breytast við þessa færslu vegarins. Í viðtölum sem gerð voru fyrir sömu athugun kom hins vegar í ljós að verslunarmenn á Selfossi óttuðust að missa spón úr aski sínum (Magnús Gísli Sveinsson, 2012). Samskonar ótti kom fram hjá verslunareigendum í Borgarnesi þegar áætlanir voru í gangi um að færa veginn við hliðina á bænum meðfram ströndinni (Borgarnesnefndin, 2000; Skessuhorn, 2006) og var hætt við að sýna þá legu vegarins á aðalskipulagi (Skessuhorn, 2016). Ótti heimamanna á Blönduósi við að færa þjóðveginn út fyrir bæinn er hliðstæður en þar eru aðstæður hins vegar aðrar þar sem vegurinn myndi færast um 12 km suður fyrir bæinn eða mun fjær en í tilviki Egilsstaða, Selfoss og Borgarness. Deilur um vegamál í Reykhólahreppi hafa marga vinkla en einn þeirra snérist um vænt jákvæð efnahagsleg áhrif af því að hafa legu vegarins skammt frá þéttbýlinu á Reykhólum (Larsgård, 2018).



Í ákvörðun Skipulagsstofnunar við matsáætlun þeirrar framkvæmdar sem hér er til skoðunar var bent á að fjalla þyrfti um og meta möguleg áhrif Norðurleiðar og Suðurleiðar á þróun Egilsstaða og hvort líklegt sé að þungamiðja uppbyggingar muni eiga sér stað meðfram nýrri hjáleið. Rannsóknir sem gerðar hafa verið í Bandaríkjunum benda til að uppbygging dreifðar íbúðarbyggðar og fyrirtækja með stórum stakstæðum byggingum og víðáttumiklum bílastæðum eigi sér oft stað við hjáleiðir sem draga þá að sér þjónustu og atvinnulíf úr miðbæjum. (Moore o.fl., 2007). Samskonar niðurstaða var í nýlegri rannsókn sem gerð var á hjáleiðum á Englandi að bílsækin starfsemi hafði tilhneigingu til að eiga sér stað við hjáleiðirnar (Sloman o.fl., 2017). Í rannsókn sem fólst í víðtækri könnun í Bandaríkjunum og Kanada, ásamt samanburði á fyrri rannsóknum á áhrifum hjáleiða á atvinnulíf í dreifbýli og þéttbýli undir 50.000 íbúum, kom fram að áhrif geta verið mjög misjöfn á samfélögin sem hjáleiðin liggur fram hjá. Bent var á að það efnahagslega og lýðfræðilega samhengi sem um er að ræða í hverju tilviki fyrir sig getur ráðið miklu um hver áhrifin verða. Um samtvinnuð áhrif sé oft að ræða. Rannsóknin benti þó til að umsvif geti gjarnan aukist meðfram nýju leiðinni. Á sama tíma minnki neikvæð áhrif mikillar umferðar á svæðinu sem umferðin var leidd fram hjá, s.s. umferðarteppa, slæmt umferðaröryggi og önnur vandamál sem tengjast umferð (Liff o.fl., 1996).

Meistararitgerð í skipulagsfræði og samgöngum frá Háskólanum í Reykjavík fjallaði m.a. um þróun á landnotkun umhverfis áformaða hjáleið hringvegarins norður fyrir Selfoss (Hrafnhildur Brynjólfssdóttir, 2012). Umferð um miðbæinn á Selfossi er orðin mjög mikil og umferðartafir verða á sumrin þegar ferðamannastraumurinn um Suðurland er hvað mestur. Þetta setur álag á þéttbýlið á Selfossi, einkum kringum Austurveg sem er jafnframt hluti af hringveginum. Í rannsókn Hrafnhildar kom fram að hjáleiðin, sem hefur verið inni á aðalskipulagi síðan 1970, hefur verið hvatinn að því að á Selfossi og í Flóahreppi hafa verið skipulögð verslunar- og þjónustusvæði beggja vegna við hjáleiðina. Sú uppbygging sem þar á sér stað hefur yfirbragð gisins úthverfaskipulags með stórum verslunum, vöruskemmum og víðáttumiklum bílastæðum. Þegar hjáleiðin var upphaflega sett inn á skipulag átti hún hins vegar að liggja um óbyggt land. Fram kom í rannsókn Hrafnhildar að hagsmunaaðilar í miðbænum höfðu áhyggjur af þessari þróun. Síðan rannsóknin var gerð hefur verið gert mikið átak í að byggja upp nýjan miðbæ Selfoss (*Selfoss Town Centre, Where Old Meets New*, e.d.). Sú byggð hefur yfirbragð þétts miðbæjar í gömlum anda þar sem unnið er með grunnþætti bæjarmyndar eða götur, torg og garða. Þetta er gjörólíkt uppbyggingunni við hjáleiðina og visst mótvægi. Selfoss er í miklum vexti eins og fleiri staðir á áhrifasvæði höfuðborgarinnar sem skýrir líklega að hluta til að uppbygging á sér stað víða í bænum, m.a. í úthverfum eins og við áformuðu hjáleiðina. Íbúafjöldi Selfoss hefur tvöfaldast á 20 árum; árið 2001 voru íbúar

um 4.600 en eru núna 9.000. Ekkert lát virðist á fjölguninni. Á sama tíma hefur íbúafjöldi á Egilsstöðum aukist úr 1.559 manns í 2.552 eða um 64% sem er einnig bærileg fjölgun. Talsverð fjölgun varð á tíma uppbyggingar stóriðju á upphafsárum aldarinnar og breytingar áttu sér stað í samfélaginu á Austurlandi á þessum tíma. Meðal annars var byggt mikið húsnæði á Egilsstöðum, bæði í norður- og suðurhluta bæjarins (Hjalti Jóhannesson o.fl., 2010).



Mynd 2. Íbúapróun Egilsstaða frá 1947.

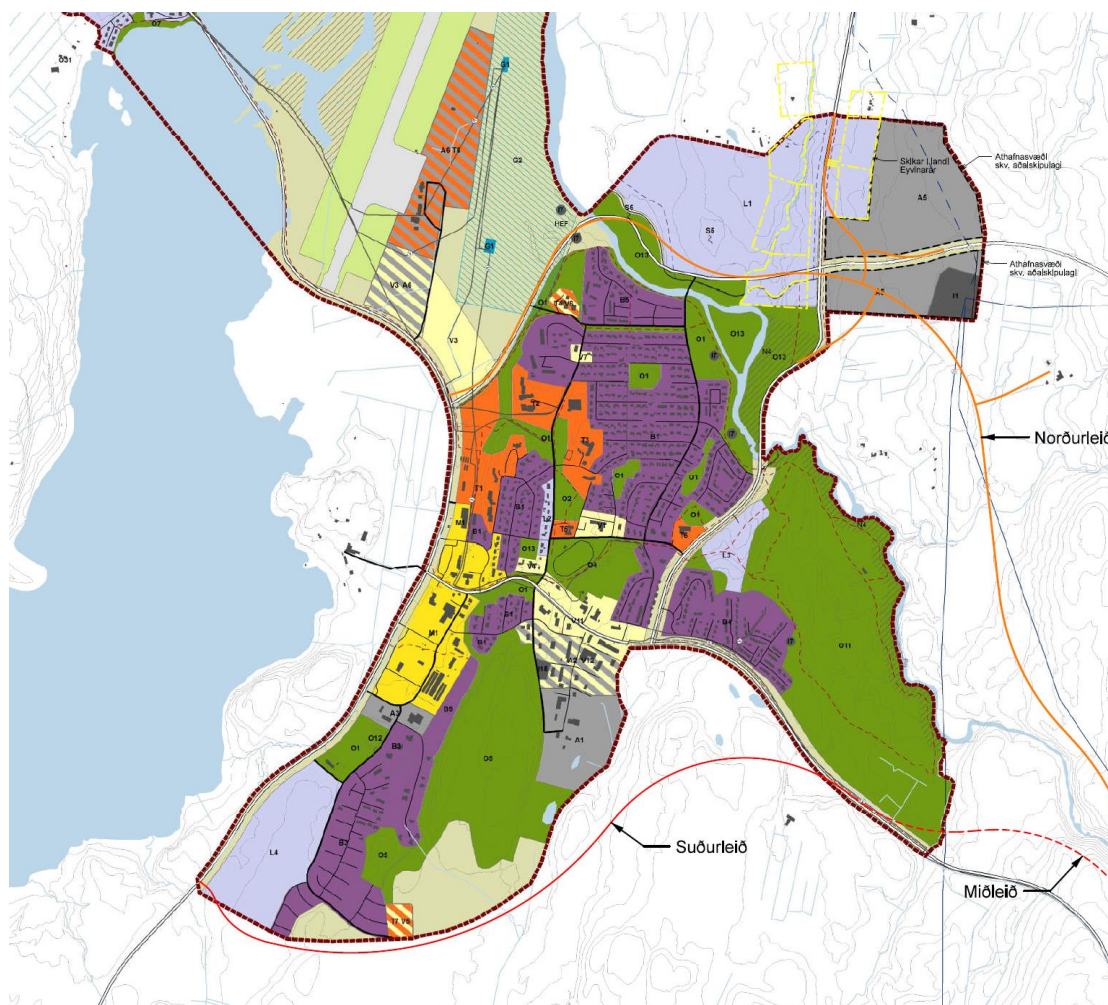
Íbúafjölgun á Egilsstöðum hefur hins vegar verið að meðaltali um 1,4% á ári undanfarin 10 ár og því má búast við að eftirspurn eftir nýjum svæðum fyrir þróun þéttbýlisins verði með öðrum hætti en á Selfossi. Selfoss er einn þéttbýlisstaðanna á áhrifasvæði Reykjavíkur þar sem þéttbýlisþróun er með allt öðrum hætti en annarsstaðar á landinu og fjölgaði þar um 3,3% á ári síðastliðin 10 ár. Ástæðan er meðal annars sú að húsnæðisverð hefur verið lægra á þessum svæðum og því kýs fólk í auknum mæli að setja sig þar niður til að njóta kostanna við þessa staðsetningu og geta átt kost á því að sækja sér vinnu inn á höfuðborgarsvæðið.

### 3. TENGLI VIÐ GILDANDI SKIPULAG

Hér er fjallað um það hvernig mismunandi lega þjóðvegarins tengist aðalskipulagi sveitarfélagsins, deiliskipulagi miðbæjarins á Egilsstöðum og deiliskipulagi við Fagradalsbraut.

#### 3.1. Aðalskipulag

Aðalskipulags Fljótsdalshéraðs 2008-2028 er það sem er í gildi núna. Myndin hér að neðan er hluti af þéttbýlisupprætti þess.



Mynd 3. Hluti af þéttbýlisupprætti aðalskipulags Fljótsdalshéraðs 2008-2028 þar sem Mið-, Norður- og Suðurleið hafa verið felldar inn.

Innan bæjarmarkanna liggur Norðurleið um verslunarsvæði í grennd flugvallar. Þaðan fer leiðin um nýja brú og þaðan norðan við útivistarsvæði, norðan Eyvindarár. Þá mun leiðin liggja syðst í svæði sem áformað er sem meginvaxtarsvæði byggðar á Egilsstöðum, norðan Eyvindarár (ljósblátt á upprættinum). Síðan mun leiðin liggja syðst í svæði sem áformað er

sem athafnasvæði í Eyvindarárlandi og loks liggja skammt frá spennivirki RARIK áður en hún „yfirgefur“ þéttbýlisupprátt aðalskipulagsins á Fagradal.

Miðleið eða Fagradalsbraut liggur um miðbæ Egilsstaða (sjá nánar um deiliskipulag miðbæjar í kafla 3.2 hér að neðan). Því næst liggur vegurinn í grennd íbúðarsvæða ofan miðbæjar (fjólublátt á uppdrættinum) og verslunar- og þjónustusvæðis við Fagradalsbraut (ljósgult á uppdrættinum). Austan vegamóta við Seyðisfjarðarveg og austast í bænum liggur vegurinn meðfram íbúðarsvæðinu við Selbrekku en þar er samkvæmt aðalskipulagi gert ráð fyrir að sé fullbyggt með 130-150 íbúðum<sup>6</sup>.

Suðurleið mun liggja skammt sunnan við áformað vaxtarsvæði í aðalskipulaginu (ljósblátt á uppdrættinum) og þar austan við er íbúðarsvæði. Íbúðarsvæði í suðurhluta bæjarins var þó „smækkað verulega frá fyrra skipulagi þar sem áhersla hefur verið lögð á þróun byggðar til norðurs og þéttingu“ (Alta ehf., 2009, bls. 37). Gert er ráð fyrir um 185 nýjum íbúðum<sup>7</sup> á suðursvæðinu. Skammt frá legu Suðurleiðar er gert ráð fyrir svæði fyrir blandaða landnotkun þjónustu og verslunar fyrir íbúa svæðisins (appelsínugult og ljósgult á uppdrættinum). Þá mun Suðurleið liggja skammt frá athafnasvæði syðst á Miðási (grátt á uppdrættinum). Eins og sjá má er Suðurleiðin að mestu í jaðri og utan þess svæðis sem þéttbýlisuppráttur aðalskipulagsins tekur til.

Hvað varðar samgöngur er í aðalskipulaginu bent á að Egilsstaðir eru á krossgötum hringvegar og annarra mikilvægra vegtenginga til nágrennabyggðarlaga. Þess vegna sé mikilvægt að leiðir séu greiðar og að

„gatnakerfi innan Egilsstaða sé hannað með tilliti til öruggrar og skilvirkrar samþættingar umferðar þeirra sem eru akandi, gangandi og hjólandi. Sá mannfjöldi sem á leið um Egilsstaði, einkum um ferðamannatímamann, færir mannlíf og viðskipti en kallar á að vel sé gengið frá umferðarmannvirkjum“ (Alta ehf., 2009, bls. 31).

Lögð er áhersla á „að þetta þá byggð sem fyrir er hér í þéttbýlinu við fljótið, að teknu tilliti til þess að Lagarfljótið og blómlegur atvinnurekstur á Egilsstaðanesi liggja mitt á milli byggðanna á bökkum fljótsins“ (Alta ehf., 2009, ath. texti í formála). Jafnframt er bent á að brjóta þurfi meira land á jöðrum þéttbýlisins fyrir byggðina. Þannig er samkvæmt aðalskipulaginu gert ráð fyrir talsverðu framtíðar byggingarlandi í suðurhluta bæjarins, í átt að legu Suðurleiðar (Mynd 3).

<sup>6</sup> 325 til 375 íbúar ef miðað er við 2,5 íbúa í íbúð.

<sup>7</sup> 463 íbúar ef miðað er við 2,5 íbúa í íbúð.

Gert er ráð fyrir að „athafnasvæði til framtíðar færist að mestu yfir í norðanverðan Fellabæ“ (Alta ehf., 2009, bls. 41). Þannig má gera ráð fyrir að mikilvægi tengingar hringvegarins við athafnasvæðið við Miðás minnki þegar til lengri tíma er litið, enda er gert ráð fyrir að svæðið við Miðás breytist smám saman „úr blöndu iðnaðar- og athafnasvæðis í blöndu athafna- og miðsvæðis“ (Alta ehf., 2009, bls. 41) sem er algeng þróun slíkra svæða er liggja miðsvæðis í þéttbýli.

Selskógur, Miðhúsaskógur og Dalhúsaskógur, ásamt Eyvindarárgili, verða friðlýstir sem fólkvangur, þ.e. þeir hlutar þessara svæða sem eru í eigu sveitarfélagsins og ætlaðir til útivistar og almenningsnota (Alta ehf., 2009, bls. 15).

Hvað varðar forsendur á sviði heilsu og öryggis kemur fram í aðalskipulaginu að „lifandi miðbær og aðrir aðlaðandi samkomustaðir þar sem fólk hittist stuðl[i] að félagslegu heilbrigði“ (Alta ehf., 2009, bls. 22). Bent er á að hægt sé að ýta undir hreyfingu með því að auðvelda aðgengi að útivistarsvæðum og leggja áherslu á gerð gönguleiða.

Í umhverfismati aðalskipulagsins var fjallað um þjóðveginn til Seyðisfjarðar og þar var sýnd svokölluð Melshornsleið sem er á svipuðum slóðum og Norðurleið. Suðurleið hafði ekki komið fram á þessum tíma sem valkostur. Varðandi Melshornsleiðina var bent á að ef hún lægi norðarlega gæti hún stuðlað að dreifðari byggð en æskilegt væri. Ef hún hins vegar yrði lögð sunnar og í gegnum fyrirhugaða byggð þá þyrfti að hægja á umferð um veginn og miða hönnun hans og næsta umhverfis við að auka sem mest umferðaröryggi. Sú leið sem endanlega varð fyrir valinu „meðfram árbakka, milli útivistarsvæðis og blandaðrar byggðar veldur aðskilnaði milli byggðarinnar og árbakkans“ (Alta ehf., 2009, bls. 60). Þetta er mjög svipuð leið og Norðurleið. Þá var bent á að þessi leið myndi aðeins nýtast byggðinni þeim megin sem snýr frá árbakkanum en á móti kæmi að ónæði af veginum fyrir íbúa yrði minna og hætta af völdum vegarins ef til vill minni.

Varðandi mismunandi áhrif Norðurleiðar og Suðurleiðar á þróun byggðar á Egilsstöðum fer það mjög eftir meginstefnu sveitarfélagsins um það í hvaða átt byggðin skuli þróast. Aðalskipulagið leggur áherslu á þéttingu og þróun til norður eins og rakið hefur verið að framan. Í viðtölum sem tekin voru vegna þessa verkefnis komu hins vegar fram mismunandi sjónarmið hvað þetta varðar. Suðurleið fellur að sumu leyti betur að áherslum aðalskipulagsins. Hún rammur þéttbýlið inn að sunnanverðu og leiðir þjóðvegaumferðina fram hjá. Ef stefnan breytist síðar, sem er ekki ómögulegt, blasir önnur staða við. Þá er ekki ósennilegt í ljósi reynslunnar annarsstaðar frá að sú leið sem valin er muni síðar meir hafa áhrif á þróun byggðar innan þéttbýlisins. Norðurleið er hins vegar svipuð Melshornsleið sem er á aðalskipulaginu, hún liggur um og við áformuð stækkunarsvæði Egilsstaða til norðurs. Þannig

nýtist hún til að skapa tengingar innan byggðarinnar, s.s. með nýjum vegamótum og brú á Eyvindará en jafnframt myndi Norðurleiðin liggja um þéttbýli og skapa áskoranir í þessum hluta Egilsstaða sem gjarnan fylgja þjóðvegi í þéttbýli.

### **3.2. Deiliskipulag miðbæjar Egilsstaða**

Gildandi deiliskipulag miðbæjarins var samþykkt árið 2006. Árið 2020 var kynnt tillaga að breytingum á skipulaginu en ekki vikið frá megininntaki skipulagsins frá 2006. Svokallað *Strik* eða *Göngugata* kom fram í deiliskipulaginu 2006 en það er miðsvæði sem liggur þvert á Fagradalsbraut (Mynd 4). Fram kemur það markmið í greinargerð með tillögu að breytingu deiliskipulagsins árið 2020 að göngutenging milli miðbæjarsvæða, sem liggja norðan og sunnan Fagradalsbrautar, skyldi gerð „skýr, læsileg og sýnileg“ með öryggi gangandi vegfarenda í forgangi. Auka skyldi flæði gangandi vegfarenda á milli svæðanna. Þá kom fram í markmiðum deiliskipulagstillögunnar að ýta skyldi undir lifandi miðbæ með gangandi umferð.

Þrátt fyrir áhersluna á Göngugötuna, sem liggur þvert á Fagradalsbraut, kemur fram sú stefnumótun í tillögu að endurskoðun miðbæjarskipulagsins árið 2020 að þjóðvegurinn í gegnum bæinn „verði að mestu í sinni núverandi legu og hafi ekki áhrif á uppbyggingu skipulagsins“ (Arkís, 2020, bls. 9–10).

Sú grundvallarbreyting hefur orðið síðan Strikið/Göngugatan var upphaflega sett inn á skipulag árið 2006 að formlegri legu hringvegarins var breytt 11. nóvember 2017. Núna liggur hringvegurinn um Fagradalsbraut gegnum Egilsstaði og áleiðis austur um firðina í stað þess að liggja inn Hérað og um Breiðdalsheiði. Í sjálfu sér er ekki líklegt að þessi breyting hafi mikil áhrif á magn og eðli umferðar að öðru leyti en því að ferðamenn, sérstaklega erlendir ferðamenn, sem mikið reiða sig á leiðsögutæki í ferðum sínum aka að jafnaði meira um hringveginn. Þess vegna má búast við að fleiri ferðamenn aki um miðbæ Egilsstaða vegna þessara breytinga. Ein helsta ástæða breytingarinnar á legu hringvegarins var að ferðamenn voru að lenda í vanda á Breiðdalsheiði í misjöfnum veðrum og jafnvel þegar heiðin var kyrfilega lokuð (Vegagerðin, 2017).

Fram kom í greinargerð með tillögu að miðbæjarskipulaginu árið 2005 að umferð um Fagradalsbraut sé hröð. Umferðin á svæðinu sé hættuleg gangandi vegfarendum og þá sérstaklega börnum. Flöskuháls myndist á miðbæjarsvæðinu yfir ferðamannatímamann og í kringum bensínskálann við Egilsstaðavegamót (Verkís, 2005). Í greinargerð með tillögu að breytingu miðbæjarskipulagsins árið 2020 er textinn um þessar aðstæður í miðbæ Egilsstaða óbreyttur (Arkís, 2020, bls. 14).



Mynd 4. Hluti af vinningstillögu um skipulag miðbæjar Egilsstaða, rauða svæðið sýnir Göngugötuna eða Strikið sem gengur þvert á Fagradalsbraut/hringveginn.

Lagt var til í tillögu að breytingu á miðbæjarskipulaginu árið 2020 að lækka hámarks hraða á Fagradalsbraut í 30-40 km/klst. á þessum kafla gegnum bæinn. Það er ein veigamesta breytingin sem fram kemur og varðar umferð á þessu svæði:

Fagradalsbraut verður endurhönnuð þannig að hún fær ásýnd „bæjargötu“ með aðskildar akstursreinar og miðeyju. Til að stuðla að minni hraða í gegnum miðbæinn verða gerðar ráðstafanir til að draga úr ökuhraða á gatnamótum Fagradalsbrautar og Miðvangs í samvinnu við Vegagerðina. Lagt er til að hámarks umferðarhraði á þessum kafla verði lækkaður í 30-40 km/klst., gatnamót upphækkuð, lögð með götusteini („brosten“) og jafnvel gönguljós til að auka öryggi gangandi vegfarenda við þverun Fagradalsbrautar. (Arkís, 2020, bls. 21)

### 3.3. Deiliskipulag við Fagradalsbraut

Til er deiliskipulag af Fagradalsbraut þar sem búið er að ramma inn tiltekna breytingar á götunni og næsta umhverfi hennar sem miða að auknu umferðaröryggi (Arkís, 2009a, 2009b). Meðal þess sem þar kemur fram eru undirgöngur undir götuna skammt vestan núverandi gangbrautar á mótis við Tjarnarás/Tjarnarbraut. Þá er gert ráð fyrir miðeyjum í Fagradalsbraut samfelld frá miðbænum og upp að áformuðu hringtorgi við Seyðisfjarðarveg. Tengingum inn á götuna skal fækka. Einnig er gert ráð fyrir að breyta gatnamótum Tjarnarás og Tjarnarbrautar þannig að göturnar standist á og verði með miðeyjum þar sem þær mæta Fagradalsbraut. Þannig verði götunum hliðrað lítillega til austurs og stefnu þeirra breytt þannig að þær mæti Fagradalsbraut undir 90° horni. Sjá nánar á hluta af deiliskipulagsupprættinum hér að neðan.



Mynd 5. Hluti af deiliskipulagsupprætti Fagradalsbrautar frá 2009.

Ekki hefur orðið af framkvæmdum samkvæmt skipulaginu en þó er búið að lagfæra gangbraut á Fagradalsbraut vestan við gatnamót Tjarnarás/Tjarnarbrautar. Þar er komin miðeyja á Fagradalsbraut, betri lýsing og göngustígur sunnan megin götu hefur verið lagfærður.

Samkvæmt viðtölum eru gatnamót við Tjarnarás nú þegar þröng fyrir flutningabíla, einkum þá sem eru með langan festi- eða tengivagn og sem þurfa að komast þessa leið en aðstaða Flytjanda er til dæmis við Lyngás sem er sunnan við þessi gatnamót. Hægt væri að tengja athafnasvæðið við Miðás við Suðurleið og þá þyrftu stórir bílar ekki að fara þessa leið.



## 4. STAÐA OG MAT ÁHRIFABÁTTA

Þegar gerð er jafn veigamikil breyting á samgöngum við þéttbýli eins og hér er til skoðunar er ljóst að margir þættir í samfélaginu geta orðið fyrir áhrifum. Í þessari athugun var ákveðið að beina sjónum einkum að umferðaröryggi, breytingu á umferðarmagni um bæinn, hljóðvist, samskiptum fólks, verslun, þjónustu og útivist. Einstakir þættir skarast og geta þeir haft áhrif hver á annan, s.s. ef umferðaröryggi er metið slæmt þá getur það haft neikvæð áhrif á samskipti sitt hvorum megin vegar. Hvað suma þessa þætti varðar eru teknar saman niðurstöður annarra rannsókna sem gerðar eru í tengslum við mat á umhverfisáhrifum vegarins og þær settar í samhengi við samfélagsleg áhrif. Þá er að hluta til um sérstaka gagnaöflun að ræða fyrir þessa athugun.

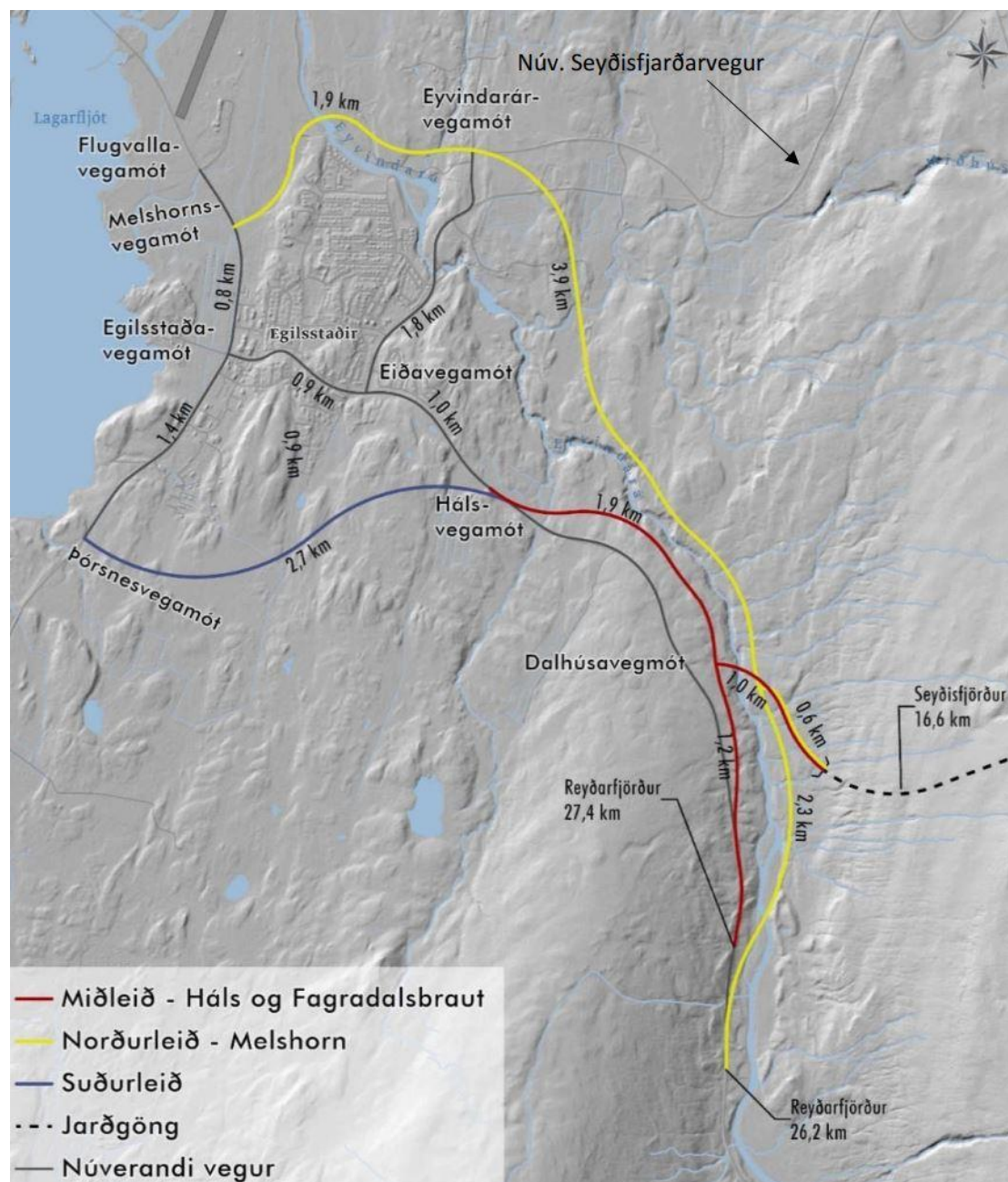
### 4.1. Umferðaröryggi

Gert var umferðaröryggismat á núverandi leiðum í kringum og gegnum Egilsstaði og á mismunandi valkostum á tengingum Seyðisfjarðarganga við þjóðvegakerfið og norður fyrir þéttbýlið á Egilsstöðum<sup>8</sup>. Suðurleið, Miðleið og Norðurleið voru skoðaðar auk tenginga Seyðisfjarðarmegin ganganna (Mynd 6).

Í umferðaröryggismatinu var gengið út frá því að leyfilegur hraði sé 90 km/klst. á nýjum vegum en æskilegur hönnunarhraði 100 km/klst. Miðað er við að leyfilegur hámarkshraði á núverandi vegum í gegnum þéttbýli sé 50 km/klst. (Hjálmar Skarphéðinsson, 2021).

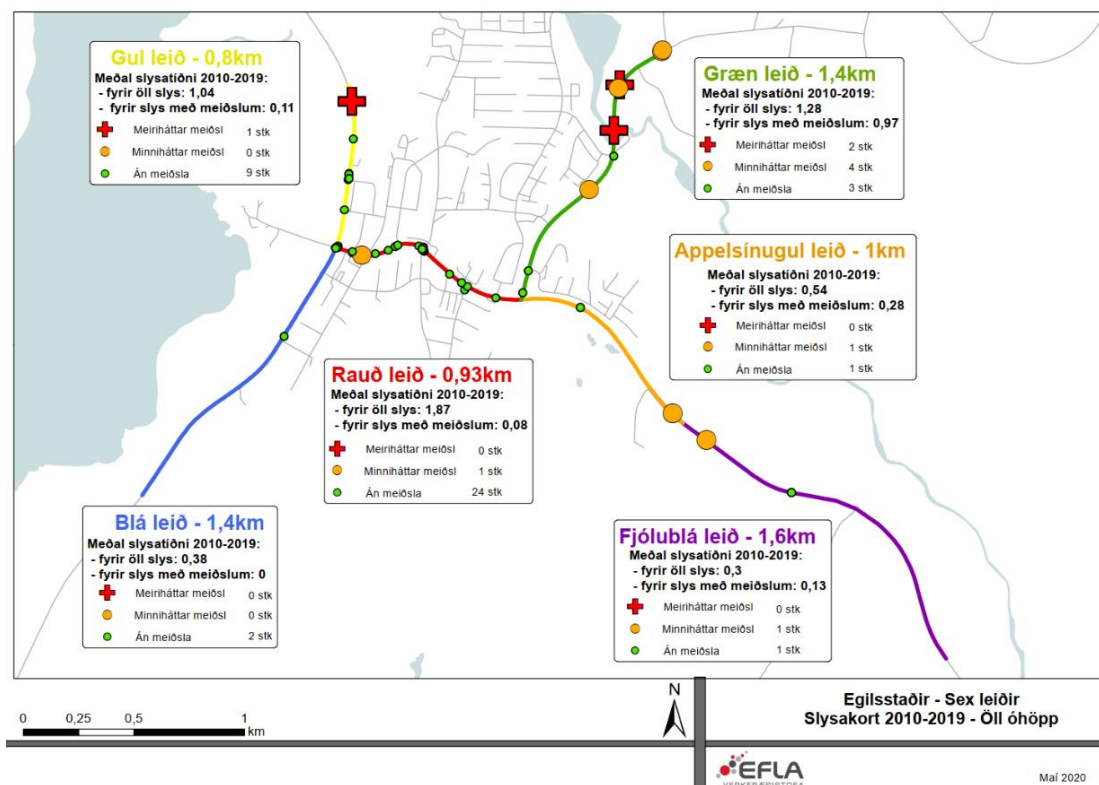
---

<sup>8</sup> Matið var fyrst gert 2020 og síðan endurtekið 2021 þegar betri upplýsingar lágu fyrir.



Mynd 6. Yfirlit valkostanna sem skoðaðir voru í umferðaröryggismati.

Mynd 7 sýnir staðsetningu og alvarleika umferðarslysa og óhappa á núverandi vegum um og í kringum Egilsstaði á tímabilinu 2010-2019. Sjá má að fyrir öll slys er hæsta slysatíðnin 1,87 á hverja milljón ekna km á rauðu leiðinni, sem er Fagradalsbraut milli Egilsstaðavegamóta og vegamóta við Seyðisfjarðarveg. Umferð óvarinna vegfarenda er nokkur á þessum kafla og þverar hann á nokkrum stöðum. Því næst kemur Seyðisfjarðarvegur með 1,28 slys. Lægst er slysatíðnin á leiðinni áleiðis upp á Fagradal (fjólublá) eða 0,3 slys á milljón ekna km.



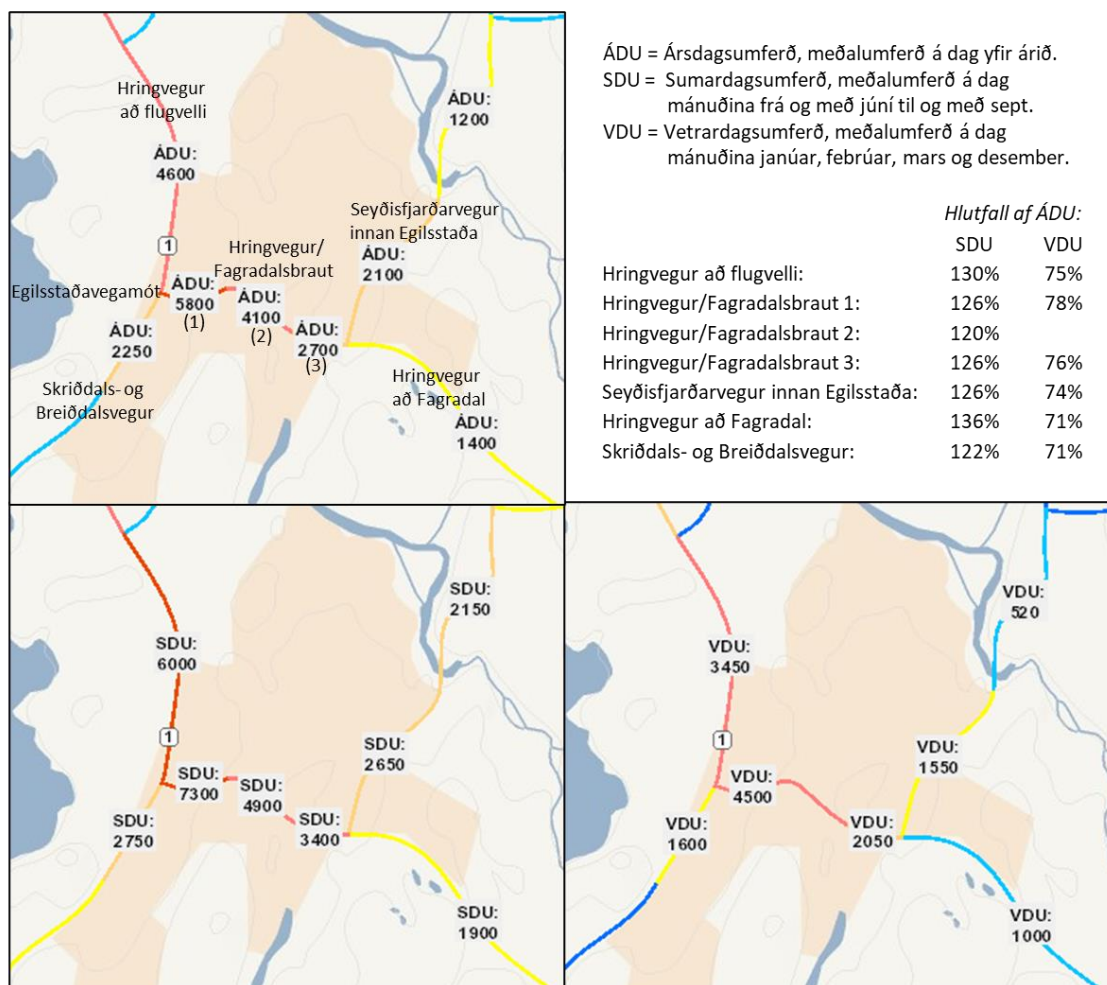
Mynd 7. Staðsetning og alvarleiki umferðarslysa og óhappa á núverandi vegarköflum kringum Egilsstaði.

Við samanburð kosta telja umferðaröryggisrýnarnir að Miðleið og Suðurleið séu öruggari en Norðurleið. Hins vegar sé munurinn milli leiðanna allra lítill og ráðist af aðstæðum sem ekki hefur verið tekið tillit. Stærsta spurningin sé hversu greiðfær Fagradalsbrautin verði að loknum framkvæmdum og hvort umferð stærrí bíla verði heimil þar. Þá mun einnig hafa mikil áhrif á umferðaröryggi og samanburð leiða hvort hámarkshraði á Fagradalsbraut verði lækkaður niður fyrir 50 km/klst. eins og gerð er tillaga um í deiliskipulagi miðbæjarins.

Kostir Suðurleiðar og Norðurleiðar, með tilliti til umferðaröryggis, eru að þær minnka umferð í gegnum þéttbýlið. Ókosturinn við þessar hjáleiðir sé hins vegar að akstur í heildina eykst. Þá bæta þær við fleiri vegamótum í vegakerfið en Miðleiðin en vegamót hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi.

## 4.2. Umferð

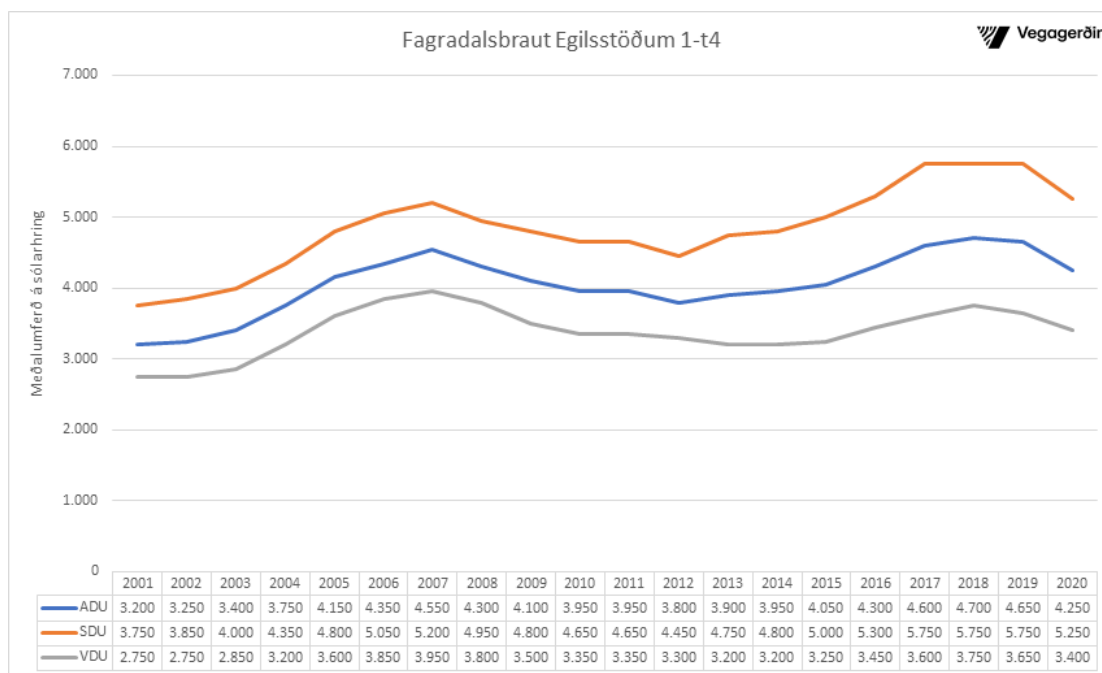
Samkvæmt reglubundnum umferðartalningum Vegagerðarinnar er umferð við Egilsstaði mest á hringvegi um Fagradalsbraut í miðbæ Egilsstaða yfir sumarmánuðina, eða um 7.300 bílar á sólarhring. Næst umferðarmesti kaflinn er á hringvegnum milli Egilsstaðavegamóta og flugvallar.



Mynd 8. Umferðartalningar Vegagerðarinnar við Egilsstaði.

Talsverðar sveiflur eru í umferð eftir árstímum. Þannig er umferð á sumrin á bilinu 20-36% meiri en að meðaltali yfir árið. Mestur er munurinn á hringveginum austan Egilsstaða á leiðinni á Fagradal en minnstur munur er á sumarumferð og ársumferð á hringvegi um miðbik Fagradalsbrautar. Vetrarumferðin er á bilinu 71-78% af ársumferðinni. Minnsti munurinn er á hringvegi um Fagradalsbraut um miðbæ Egilsstaða þar sem vetrarumferð á sólarhring er 78% af ársméðaltalinu. Þetta bendir til þess að vægi heimamanna í að skapa umferðina vegi þyngra þarna en utan þéttbýlisins. Þannig er meðal sólarhringsumferð á veturna um 71% af ársdagsumferðinni við leiðirnar út úr bænum um hringveginn að Fagradal og inn Skriðdals- og Breiðdalsveg.

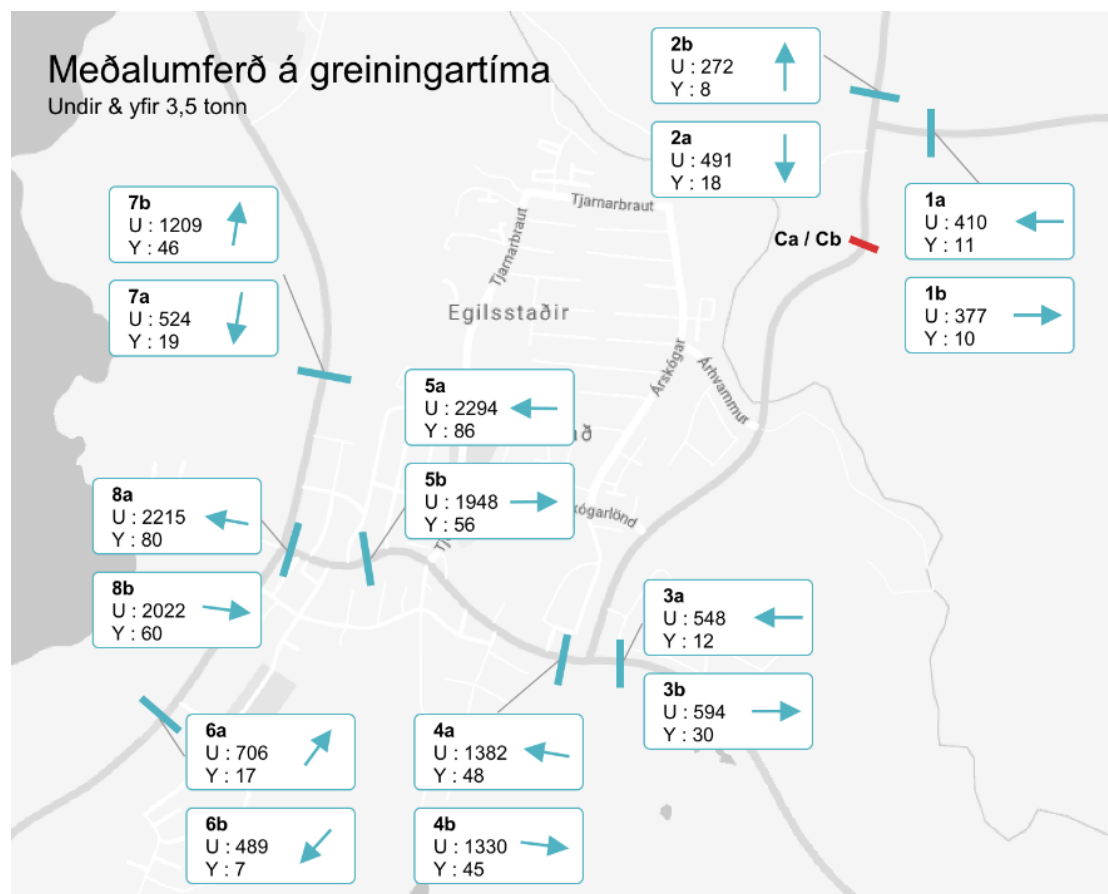
Mynd 9 sýnir þróun umferðar um Fagradalsbraut frá 2001 til 2020. Sjá má að það eru tvær stórar sveiflur. Á árum stórframkvæmdanna 2003-2007 jókst umferð mikið en síðan dró úr henni til 2012. Með auknum ferðamannastraumi varð síðan aukning sem náði hámarki á árunum 2017-2019 með SDU 5.750. Ekki eru sýnileg áhrif þess á umferð að Fagradalsbraut var gerð hluti af hringvegi árið 2017. Vegna áhrifa Covid-19 dróst umferð nokkuð saman árið 2020 (Friðleifur Ingi Brynjarsson, persónuleg samskipti, 2. júní 2021).



Mynd 9. Próun umferðar um Fagradalsbraut 2001-2020.

Dagana 20.-26. júlí 2020 fór fram ítarleg umferðargreining á Egilsstöðum. Greiningin byggðist á myndgreiningu númera þeirra bíla sem óku í gegnum átta snið í gatna- og vegakerfinu á Egilsstöðum. Áhersla var á að greina umferð í gegnum Egilsstaði. Teknar voru tæplega 9,4 milljón myndir af rúmlega 40 þúsund ökutækjum á sjö daga tímabili (Computer Vision ehf., 2021). Að neðan má sjá niðurstöður talningarinnar eftir þeim átta sniðum þar sem umferð var talin. Umferðin var greind eftir annars vegar bílum undir 3,5 tonnum (U) og hins vegar bílum yfir þeirri þyngd (Y).

Á myndinni má sjá að umferð var langmest gegnum snið 5 og 8 á Fagradalsbraut í miðbæ Egilsstaða. Bílar undir 3,5 tonnum á þeim slóðum voru á bilinu 1.948-2.294 en þungir bílar voru 56-86 talsins að meðaltali eða 2,4-4,4%.

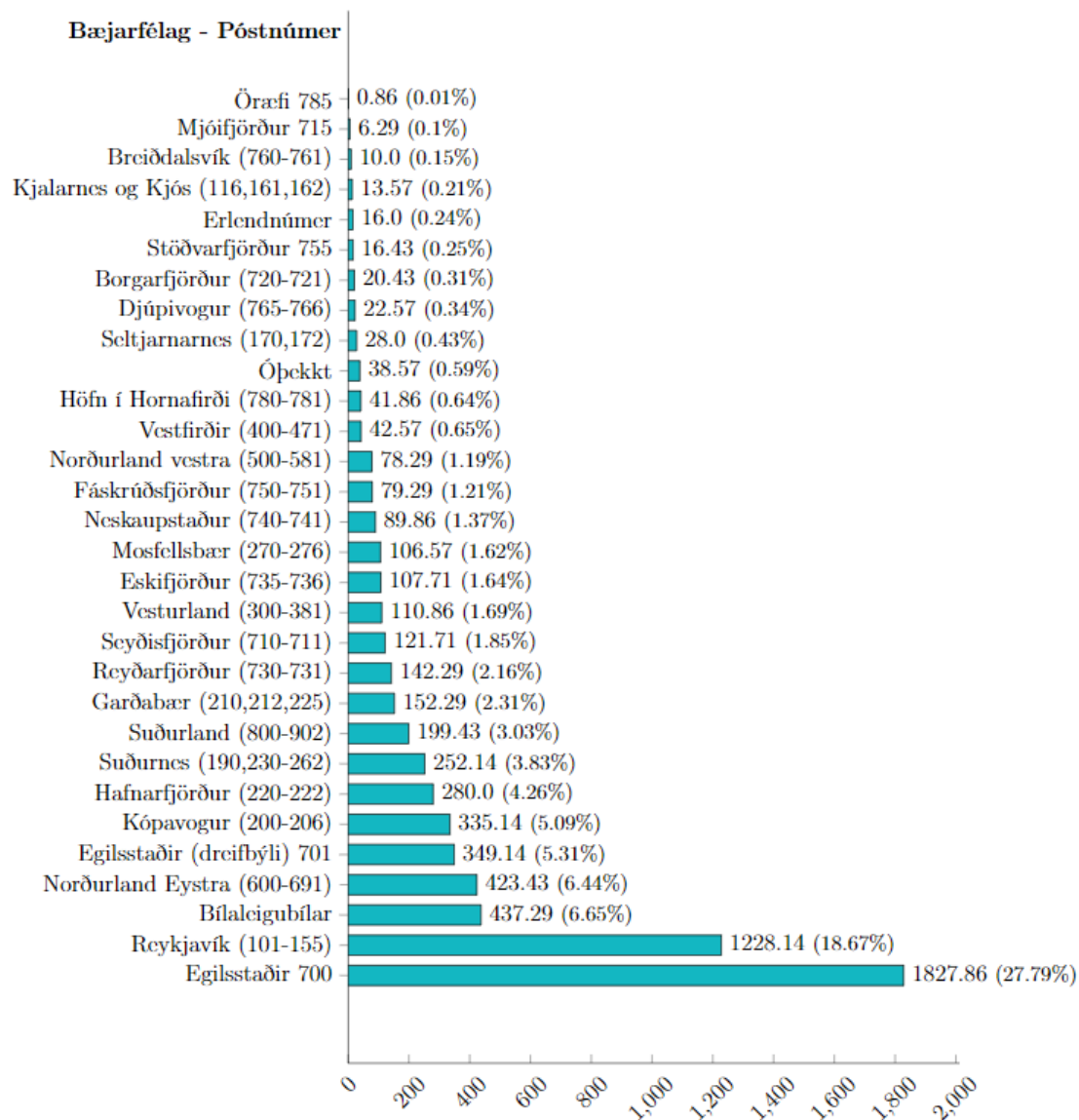


Mynd 10. Meðal umferð á sólarhring í gegnum átta snið á Egilsstöðum dagana 20.-26. júlí 2020.

Meðal umferð bíla undir 3,5 tonnum á klukkutíma í gegnum snið 8 á Fagradalsbraut var mest yfir miðbik dagsins og náði hámarki kl. 15-16. Einnig var stór toppur kl. 11-13. Næturumferð eftir kl. 23 og fyrir kl. 7 var lítil. Umferð þungra bíla fór stigvaxandi frá kl. 6 á morgnana til kl. 15 þegar hún náði hámarki með um 20 bíla á klst. en féll síðan hratt til kl. 23.

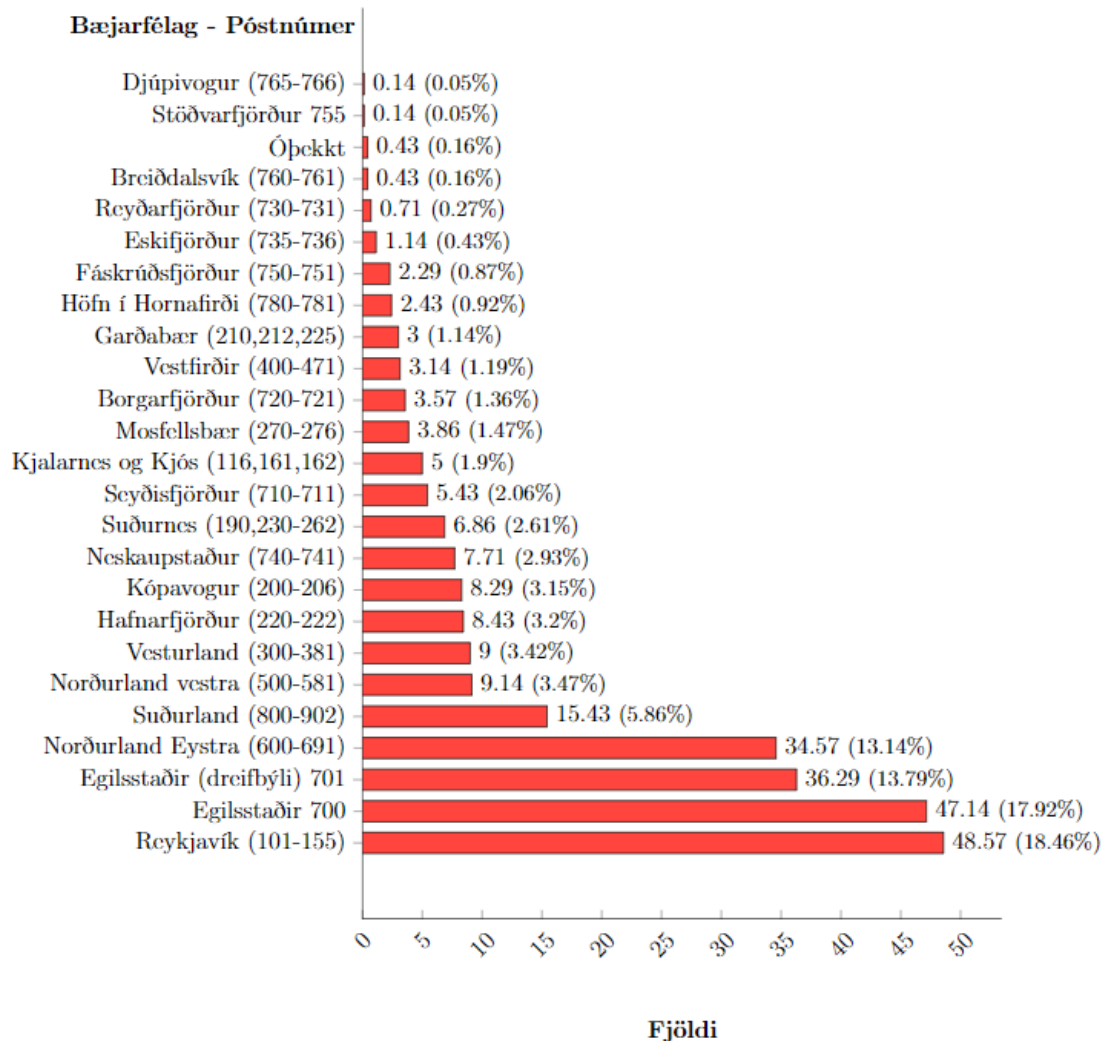
Umferðin var greind eftir því hvar ökutækin voru skráð en tæp 28% bíla undir 3,5 tonnum voru skráðir á Egilsstöðum og því næst komu bílar skráðir í Reykjavík eða tæp 19%. Bílaleigubílar voru 6,7%. Þannig eru um þrjú fjórðu hlutar umferðar léttari ökutækja á Fagradalsbraut vegna ökutækja sem skráð eru annars staðar en á Egilsstöðum.

Ítarlega greiningu á skráningarstað bíla undir 3,5 tonnum má sjá hér á myndinni:



Mynd 11. Skráningarstaður bíla undir 3,5 tonnum sem áttu leið gegnum átta snið á Egilsstöðum 20.-26. júlí 2020.

Skráningarstaði bíla yfir 3,5 tonnum að þyngd má sjá á næstu mynd. Dreifing þeirra var jafnari en léttari bíla. Álíka margir voru skráðir á Egilsstöðum og í Reykjavík eða um 18% frá hvorum stað. Því næst komu bílar úr dreifbýlinu kringum Egilsstaði og frá Norðurlandi eystra, 13-14% frá hvoru svæði fyrir sig. Um 82% þyngri bíla en 3,5 tonn voru því skráðir annarsstaðar en á Egilsstöðum.



Mynd 12. Skráningarstaður bíla yfir 3,5 tonnum sem áttu leið gegnum átta snið á Egilsstöðum 20.-26. júlí 2020.

Mannvit gerði frekari greiningu á þessum umferðarstraumum með sérstöku forriti sem byggir á landfræðilegum gögnum (Albert Skarphéðinsson & Viðar Jónsson, 2021). Þar kom í ljós að um fjórir af hverjum fimm bílum sem eiga leið um Egilsstaði virðast stoppa á leið sinni um bæinn. Þetta sýnir að flestir eiga eitthvert erindi á Egilsstöðum eða telja staðinn ákjósanlegan áningarstað á ferð sinni annað. Þetta er þó aðeins mismunandi eftir því hvaðan bílarnir koma. Hæst er hlutfallið 84% í tilviki bíla sem koma frá Fellabæ en um 74% þegar ekið er frá Seyðisfirði.

Í umferðargreiningu Mannvits (2021) var reiknað út hvaða breytingar gætu orðið á umferðarstraumum miðað við Miðleið, Norðurlleið og Suðurlleið. Samkvæmt henni verða litlar breytingar á umferð með Miðleið. Þar er aðallega um að ræða umferð frá Seyðisfirði sem færir með tilkomu jarðganga af núverandi Seyðisfjarðarvegi yfir á Hringveg í Egilsstaðaskógi. Með Norðurlleið myndi umferð hins vegar minnka mikið á Fagradalsbraut. Ástæða þess er að Norðurlleiðin myndi lengja leið þeirra sem eiga erindi til Egilsstaða austan megin frá þar sem



aðkoma þeirra yrði um lengri leið um innkeyrslu að norðanverðu í bænum, þ.e. um núverandi Seyðisfjarðarveg. Útreikningar fyrir Suðurleiðina sýna að lítil umferð færir á nýju leiðina af Fagradalsbraut þar sem einni mínútu fljótlegra væri að aka gömlu leiðina gegnum bæinn. Skýrsluhöfundar Mannvits telja hins vegar að forritið vanmeti flutning umferðar yfir á Suðurleið. Í fyrsta lagi geri forritið ráð fyrir að allir þekki stystu leiðina sem aðeins yrði tilfellið fyrir þá sem eru staðkunnugir. Í öðru lagi benda þeir á að til greina kemur að loka Fagradalsbraut fyrir umferð þungra bíla. Loks er rétt að nefna að samkvæmt framkominni tillögu um breytingu á deiliskipulagi miðbæjar er gert ráð fyrir að lækka hámarkshraða um miðbæinn og gert er ráð fyrir hraðatakmarkandi aðgerðum á Fagradalsbraut (Arkís, 2020).

### 4.3. Hljóðvist

Samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008 eru hávaðamörk á íbúðarsvæðum vegna umferðar 55 dba við húsvegg í 2ja metra hæð (Reglugerð um hávaða, 2008). Við íbúðarhúsnæði á verslunar-, þjónustu- og miðsvæðum eru mörkin hærri eða 65 dba. Svipaðar viðmiðanir eru í reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaáætlanir sem byggir á tilskipun ESB 2002/49/EC en þar er þó miðað við að greint sé eftir því á hvaða tíma sólarhrings hávaðinn er og mörkin eru því lægri að nóttu til (Reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaáætlanir, 2005).

Verkfræðistofan Mannvit gerði útreikninga og kort sem sýna hljóðstig miðað við núverandi stöðu og með þeim breytingum sem verða á umferð miðað við Miðleið, Norðurleið og Suðurleið (Mannvit, 2021). Þetta byggir á umferðarspá sem Mannvit hafði áður gert (Albert Skarphéðinsson & Viðar Jónsson, 2021). Miðað var við skiltaðan hámarkshraða umferðar. Sjá kort í viðauka.

Þessi kort sýna að hávaði frá umferð er sem vænta mátti mestur við Fagradalsbraut. Það verða litlar breytingar á reiknuðu hljóðstigi þar vegna Suðurleiðar. Sú breyting verður við Fagradalsbraut vegna Norðurleiðar að umferðarhávaði mun í raun hverfa við nokkur hús við Selbrekku sem snúa að þjóðveginum þar sem umferð um þennan hluta hans leggst af. Hljóðstig þarna mun hins vegar hækka lítilliga verði Miðleið fyrir valinu. Eins og vænta má færir umferðarhávaði að norðan- eða sunnanverðum bænum eftir því hvor þessara hjáleiða yrði fyrir valinu. Miðað við stefnu í gildandi aðalskipulagi um að byggðin á Egilsstöðum skuli fremur þróast til norðurs en suðurs þá má ætla að umferðarhávaði muni valda meira ónæði á íbúðarsvæðum ef Norðurleið verður fyrir valinu, einkum á svæði L1 þar sem gert er ráð fyrir blandaðri byggð og megin vexti byggðar á Egilsstöðum á næstu árum (Alta ehf., 2009, bls. 38). Einnig mun Norðurleið liggja gegnum útivistarsvæði meðfram Eyvindará. Suðurleið mun

hækka hljóðstig í sunnanverðum bænum en einkum á iðnaðar- og athafnasvæðum við Miðás og syðst í framtíðarbyggingarsvæði fyrir blandaða byggð sem auðkennt er sem L3 á aðalskipulagsupprætti (Alta ehf., 2009, bls. 38).

#### 4.4. Samskipti fólks

Ferðir barna milli hverfa, s.s. vegna skólasóknar og íþrótta- og tómsundastarfs eru þau samskipti sem líklegt er að þjóðvegur gegnum þéttbýli hafi hvað mest áhrif á. Segja má að öll aðstaða fyrir börn sé norðan Fagradalsbrautar og þurfa börn sem búa sunnan hennar því að þvera þjóðveginn.

Strætóferðir eru í boði innan þéttbýlisins á Egilsstöðum og milli Egilsstaða og Fellabæjar. Aksturinn er skipulagður í samráði við forsvarsmenn fræðslu-, íþrótta- og tómsundamála.

Egilsstaðaskóli er staðsettur í Tjarnarlöndum norðan Fagradalsbrautar. Þar eru rúmlega 380 nemendur og um 80 starfsmenn. Egilsstaðaskóli er heilsueflandi skóli sem leggur áherslu á líkamlegt og andlegt heilbrigði nemenda og starfsfólks. Um fjórðungur nemenda býr sunnan Fagradalsbrautar. Megin gönguleið þeirra liggur um gangbraut á Fagradalsbraut á mótis við Tjarnarás og Tjarnarbraut. Ekki er gangbrautarvarsla. Í meistaraverkefni í skipulagsfræði frá Landbúnaðarháskóla Íslands á ferðavenjum grunnskólabarna í nokkrum bæjum þar sem þjóðvegur liggur í gegn (Erna Bára Hreinsdóttir, 2017) kom fram að rúmlega fjórðungur grunnskólabarna á Egilsstöðum þarf að þvera þjóðveg á leið sinni til skóla<sup>9</sup>. Þetta hefur þau áhrif að 61% barna sem búa handan þjóðvegar var ekið í skólann en aðeins 23% barna sem búa sömu megin og skólinn er.

Leikskólinn Tjarnarskógur er á tveimur starfsstöðvum sem báðar eru norðan Fagradalsbrautar.

Íþróttamannvirki eru flest á svæðinu norðan Fagradalsbrautar í grennd við Egilsstaðaskóla. Þar má nefna Vilhjálmsvöll sem er frjálsíþrótta- og knattspyrnuvöllur. Sundlaug er staðsett við hliðina á grunnskólanum. Útikörfuboltavöllur, strandblakvöllur og frísbí-golfvöllur eru á sömu slóðum. Aðal fótboltavöllurinn er hins vegar staðsettur í Fellabæ og gengur strætó þangað. Komið hafa fram tillögur að nýrri staðsetningu íþróttamannvirkja neðan Egilsstaðakirkju og Menntaskólans á Egilsstöðum, þ.e. norðan Fagradalsbrautar (Björn Þór Björnsson, 2021).

Af upptalningu um aðstöðu á svæðinu við og í grennd við Tjarnarbraut má ráða að svæðið hefur mikið aðdráttarafl fyrir bæjarbúa. Í viðtölum kom fram að barnafólk sækist frekar eftir eignum sem staðsettar eru norðan við Fagradalsbraut. Foreldrar hafa talsverðar áhyggjur af

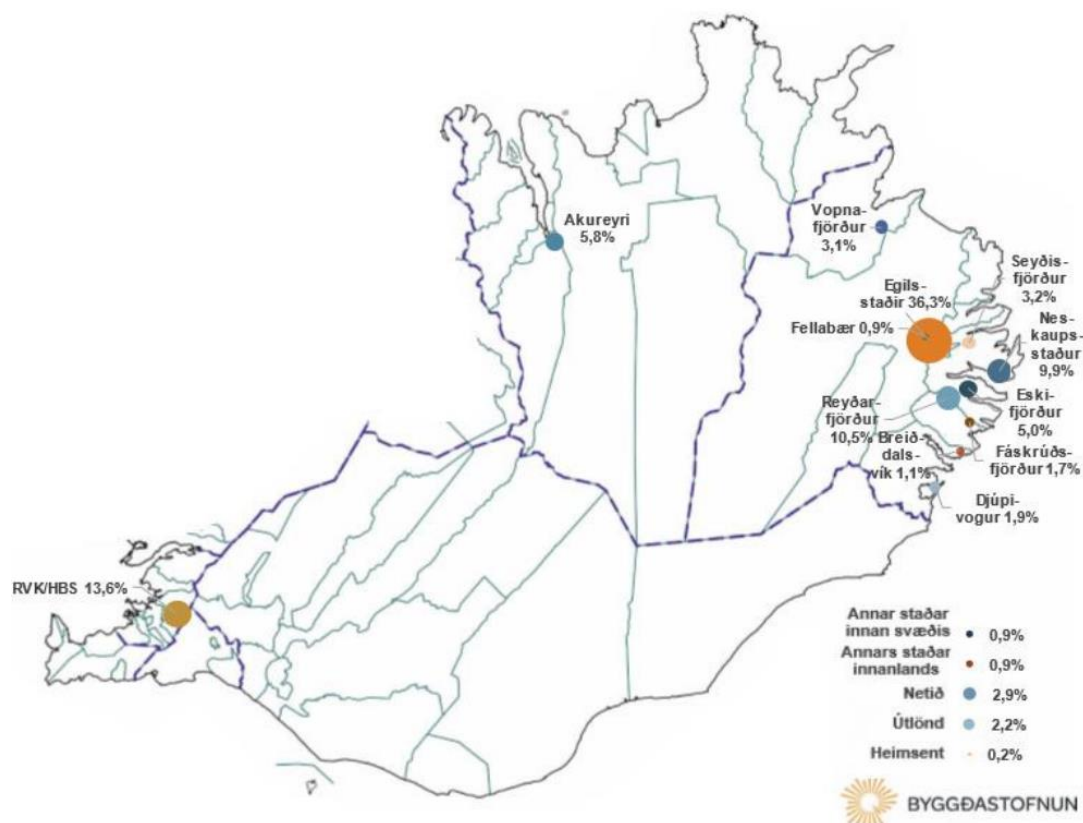
---

<sup>9</sup> Hér bæði um að ræða Fagradalsbraut og Seyðisfjarðarveg.

ferðum barna yfir þjóðveginn og kallað hefur verið eftir úrbótum á Fagradalsbraut. Fólk sunnan vegarins sendir síður ung börn ein gangandi í skóla og íþróttir.

#### 4.5. Verslun og þjónusta

Egilsstaðir hafa þróast sem helsta miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi. Samkvæmt þjónustukönnun Byggðastofnunar (Sigríður Elín Þórðardóttir, 2018) sóttu 36% íbúa Austurlands þjónustu til fyrirtækja og stofnana á Egilsstöðum á meðan 28% sóttu slíka þjónustu til allra bæjanna í Fjarðabyggð samtals. Mynd 13 sýnir þetta nánar.



Mynd 13. Þjónustusókn íbúa á Austurlandi árið 2018.

Lágvöruverðsverslanir og ýmsar sérvörverslanir eru staðsettar á Egilsstöðum, margar eru staðsettar við eða í næsta nágrenni við þjóðveginn í gegnum og við bæinn.

Þjónusta við ferðamenn er mikilvæg á Egilsstöðum og kom fram í nýlegri könnun að „styrkleikar Austurlands [felist] aðallega í viðskiptum við ferðamenn og í viðskiptum með menningu og listir, einkum á svæðinu norðan Fagradals“ (Austurland. Stöðugreining 2019., 2020, bls. 7). Veitingastaðir og hótel eru staðsett við eða í grennd við þjóðveginn gegnum bæinn, s.s. Hótel Hérað, Hótel Valaskjálfr, Salt bistro, Glóð restaurant, Nielsen restaurant, Skálinn Diner (áður Söluskáli Skeljungs) og Söluskáli N1. Þjóðvegurinn var líklega helsta forsendan fyrir því að sumt af þessari þjónustu byggðist upp, einkum söluskálar olíufélaganna.

Tjaldstæðið á Egilsstöðum er staðsett við Kaupvang rétt sunnan miðbæjarins og er því staðsett sunnan Fagradalsbrautar.

Viðmælendur töldu að þjónusta og verslun á Egilsstöðum væri almennt ekki háð því að þjóðvegurinn liggja í gegnum bæinn. Ástæðan sé sú að bærinn sé búinn að festa sig allvel í sessi sem miðstöð verslunar og þjónustu á sínu svæði og að viðskiptavinir muni almennt halda áfram að koma þrátt fyrir að þjóðvegaumferðin sé ekki öll leidd í gegnum bæinn.

#### **4.6. Áhrif á útivist og útivistarsvæði**

Allar leiðirnar liggja að meira eða minna leyti um fallett og vel gróið land þar sem gjarnan er mikill skógur, bæði náttúrulegur og ræktaður. Samkvæmt samantekt sem Vegagerðin gerði um aðstæður á veglínunum verður ekki komist hjá því að vegur liggja um skóglendi að einhverju leyti sama hvaða leið verður fyrir valinu (Vegagerðin, 2020).

Eitt helsta útivistarsvæði Egilsstaðabúa er Selskógur sem er austan bæjarins og liggur upp með Eyvindará. Lagðir hafa verið stígar um skóginn sem á köflum liggja meðfram Eyvindará. Á heimasíðu sveitarfélagsins er sérstaklega bent á Selskóg sem stað fyrir útivistina og hann sagður tilvalinn staður fyrir lautarferðina, leiki með börnum, labbitúrinn og kvöldskokkið (Múlaping, 2020).

Austanverður Eyvindarárdalur og Eyvindarárgil ofan Uppsalaáróss að austan og vestan er á Náttúruminjaskrá. Einnig Miðhúsa- og Dalhúsaskógur, ásamt Kálfshóli og Þuríðarstöðum, sömuleiðis austasti hluti Egilsstaðaskógar inn fyrir Hnútu. Sérkenni og þýðing svæðisins felst í að um er að ræða fagurt gljúfur, vatnsmikla bergvatnsá, skóglendi og jökulgarða og að um sé að ræða útivistarsvæði í grennd Egilsstaða (Umhverfisstofnun, e.d.).

Á vef Visit Egilsstaðir er Selskógur, íþróttamannvirkin við Tjarnarbraut miðsvæðis í bænum og Tjarnargarðinn þau helstu svæði sem ferðamönnum er bent á að kynna sér og nýta ef þeir heimsækja bæinn (Visit Egilsstaðir, e.d.). Kortið af Selskógi hér að neðan er fengið af vef Visit Egilsstaðir.



Mynd 14. Upplýsingakort af Selskógi fyrir gesti svæðisins.

Samkvæmt upplýsingum frá eigendum Miðhúsa eru línuslóðar í Miðhúsalandi mikið notaðir til útivistar og hjólríða. Þá sé Klofasteinn skammt frá Dalhúsavaði vinsæll áningarstaður og farið þangað í útivistarferðir með börn grunnskólans.

Þrátt fyrir að náttúruverndargildi og gildi fyrir útivist fari ekki alltaf saman, þá er það oft svo enda hafa slíkir staðir aðdráttarafl. Fram kom í skýrslu Vegagerðarinnar um aðstæður á leiðum Héraðsmegin, til að tengja Fjarðarheiðargöng við vegakerfið, að Norðurleiðin liggja „að stórum hluta á svæði sem er á náttúruminjasrá, þ.e. í Miðhúsaskógi austan Eyvindarár að Miðhúsaá. Auk þess liggur hún utan í Dalhúsahólum sem taldir eru hafa hátt verndargildi skv. náttúrumæraskrá Fljótsdalshéraðs“ sem Helgi Hallgrímsson náttúrufræðingur tók saman (Vegagerðin, 2020, bls. 9). Mið- og Suðurleið liggja að minna leyti um slíkt land en þó er ekki þar með sagt að það endurspegli fyllilega gildi þess fyrir útivist.

Samkvæmt aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008-2028 er áformað að Selskógur, Miðhúsaskógur og Dalhúsaskógur, ásamt Eyvindarárgili, verði friðlýstir sem fólkvangur, þ.e. þeir hlutar þessara svæða sem eru í eigu sveitarfélagsins og ætlaðir til útivistar og almenningsnota (Alta ehf., 2009, bls. 15).

Allar leiðirnar þrjár hafa á einhvern hátt áhrif á útivistarsvæði en á misjafnan hátt. Miðleiðin liggur í grennd íþróttamannvirkja og almenningsrýma miðsvæðis á Egilsstöðum, s.s. miðbæinn, og hefur því ákveðin hindrunaráhrif hvað varðar aðgengi þeirra sem eru hjólandi og gangandi. Forsvarmenn íþrótt- og tólmstundamála hjá Múlaþingi hafa bent á að foreldrar

barna sem búa sunnan Fagradalsbrautar aka börnum sínum oftar vegna íþrótt- og tómsundaiðkunar en foreldrar norðan götunnar. Fagradalsbrautin hefur einnig hindrunaráhrif fyrir ferðamenn sem dvelja á tjaldstæði bæjarins en vilja sækja í þessa útivistar- og tómsundaaðstöðu innan bæjarins. Veglína Norðurleiðar liggur í grennd Eyvindarár en svæðið umhverfis ána er nokkuð vinsælt útivistarsvæði og er að hluta til á náttúruminjaskrá. Veglína Suðurleiðar hefur áhrif á náttúrulegt umhverfi sunnan bæjarins og sker það í sundur og skerðir aðgengi að svæðinu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.

Í viðtölum komu áhrif á útivist ekki mikið til umræðu fyrir utan það að áhrif á útivistarsvæði innanbæjar eru talsverð vegna legu þeirra rétt norðan Fagradalsbrautar sem hefur áhrif á aðgengi að þeim. Einnig var bent á að í grennd Suðurleiðar sé falleg náttúra sem getur hentað til útivistar þrátt fyrir að formleg notkun á svæðinu og formleg stefna um verndun þess sé minni en svæða í grennd við Norðurleiðina.

## 5. SAMANBURÐUR LEIÐA

Hér verða bornar saman leiðirnar þrjár hvað varðar þá áhrifaþætti sem fjallað var um í kafla 4 um stöðu og mat áhrifaþátta en einnig verður vísað til umfjöllunar í kafla 2 hvað varðar fræðilegt efni og þekkingu um áhrif þjóðvega í þéttbýli og kafla 3 um tengsl við gildandi skipulag.

### 5.1. Miðleið

#### 5.1.1. Tengsl við skipulag

Gert er ráð fyrir legu þjóðvegarins gegnum bæinn í gildandi skipulagi en með ákveðnum breytingum hvað varðar umferðaröryggi og fleira. Það er talsverð áskorun að ná fram því markmiði deiliskipulags miðbæjar að efla miðbæinn og þróunarás hans, þ.e. Göngugötu eða Strik sem liggur þvert á Fagradalsbraut, sérstaklega meðan hún er hluti af þjóðveginum. Til þess að ná fram því markmiði er gert ráð fyrir að breyta yfirborði og útfærslu Fagradalsbrautar til að draga úr hraða. Í tillögu að breyttu miðbæjarskipulagi sem fram kom árið 2020 er gengið lengra og gert ráð fyrir að taka hámarkshraða á hringveginum gegnum bæinn niður í 30-40 km/klst. Það gerir veginn síður greiðfæran fyrir þjóðvegaumferðina. Deiliskipulag við Fagradalsbraut frá 2009 sem gerir ráð fyrir miðeyjum, undirgöngum, hringtorgum o.fl. hefur ekki náð fram að ganga og töldu viðmælendur áskorun að gera það, meðal annars vegna þess að þrengsli gætu gert örðugt að aka þar um stórum bílum sem eiga erindi inn í bæinn og gegnum hann.

#### 5.1.2. Umferðaröryggi

Samkvæmt umferðaröryggismati kemur Miðleið best út hvað varðar umferðaröryggi. Fagradalsbraut veldur þó hindrunaráhrifum fyrir óvarða vegfarendur sem meðal annars stafa af því að fólk upplifir götuna og umhverfi hennar sem óöruggt. Það eru miklar áhyggjur af þungaumferð gegnum bæinn og flestir viðmælendur telja mikilvægast að losna við hana.

#### 5.1.3. Umferð

Samkvæmt útreikningum á umferðarstraumum verða litlar breytingar á umferð um Egilsstaði verði Miðleið fyrir valinu. Það þýðir að ekki verður komið til móts við óskir þeirra sem telja æskilegt að minnka umferðina, sérstaklega umferð þungra ökutækja sem þurfa að fara um hringveginn um Egilsstaði eða eiga erindi inn í helsta athafna- og iðnaðarhverfið við Miðás.

#### 5.1.4. Hljóðvist

Reiknað hljóðstig mun hækka í nokkrum húsum við Selbrekku sem eru næst Fagradalsbraut. Að öðru leyti verða litlar breytingar á hljóðstigi vegna umferðar frá því sem nú er.

#### 5.1.5. Samskipti fólks

Miðleiðin mun áfram verða sú megin umferðaræð sem skiptir Egilsstöðum í suður- og norðursvæði. Hún hamlar sérstaklega för barna, fótgangandi eða á hjóli, milli hverfa en íþróttamannvirki og skólar eru staðsett norðan götunnar. Áskoranir vegna hindrunaráhrifa munu verða áfram með svipuðum hætti á miðbæjarsvæðinu. Það samræmist best markmiðum Vegagerðarinnar að aðskilja þjóðvegaumferð og umferð óvarinna vegfarenda samanber leiðbeiningar stofnunarinnar um þjóðvegi í þéttbýli (Vegagerðin, 2010, bls. 12). Samkvæmt þeim er fyrsti valkostur að fara fram hjá þéttbýli.

#### 5.1.6. Verslun og þjónusta

Ekki er að búast við neinum breytingum vegna Miðleiðar á verslun og þjónustu þar sem samgönguleiðir gegnum Egilsstaði verða óbreyttar. Samkvæmt greiningu Mannvits á umferðarstraumum stoppa fjórir af hverjum fimm bílum sem eiga leið um Egilsstaði á leið sinni um bæinn. Það jafngildir þó ekki því að þeir þurfi að aka um Fagradalsbraut.

#### 5.1.7. Útivist

Miðleiðin veldur því að í stórum dráttum verður óbreytt ástand hvað varðar aðgengi að útivistarsvæðum innanbæjar sem eru flest í grennd við Tjarnarbraut, þ.e. norðan Fagradalsbrautar. Vegna hindrunaráhrifa er aðgengið nokkuð skert fyrir þá sem búa sunnan Fagradalsbrautar og fyrir gesti bæjarins sem gista tjaldstæðið, sem einnig er sunnan götunnar. Nýting og aðgengi að útivistarsvæðum á jöðrum bæjarins, bæði sunnan hans og norðan, helst óbreytt frá því sem nú er.

### 5.2. Norðurleið

#### 5.2.1. Tengsl við skipulag

Vegur norðan Eyvindarár, í svipaðri legu og Norðurleið, hefur verið á aðalskipulagi lengi. Norðurleið liggur að hluta til um svæði sem áformað er sem megin vaxtarsvæði byggðar á Egilsstöðum norðan Eyvindarár og um áformað athafnasvæði en áherslur í gildandi aðalskipulagi eru um að byggð þéttist og þróist fremur til norðurs. Þjóðvegaumferð á



Norðurleið myndi liggja nærri áformuðum uppbyggingarsvæðum fyrir íbúðarbyggð og gætu svipuð vandamál, vegna nálægðar byggðar við Þjóðveg, þróast þar og við Fagradalsbraut. Þjónusta og verslun, m.a. stórmarkaðir hafa byggst upp sunnan áformaðra vegamóta við Melshorn. Sem hjáleið fellur Norðurleið að nokkru marki að því markmiði miðbæjarskipulags að róa umferð um Fagradalsbraut og bæta aðstæður gangandi og hjólandi umferðar á miðbæjarsvæðinu.

### 5.2.2. Umferðaröryggi

Samkvæmt umferðaröryggismati þótti Norðurleið koma verst út s.s. vegna fleiri vegamóta og legu vegarins.

### 5.2.3. Umferð

Samkvæmt umferðargreiningu er því spáð að umferð myndi minnka á Fagradalsbraut ef Norðurleið verður fyrir valinu. Ástæðan er sú að Norðurleið myndi lengja leið þeirra sem eiga erindi til Egilsstaða austan megin frá þar sem aðkoma þeirra yrði um lengri leið um innkeyrslu að norðanverðu í bænum. Fyrir þá sem eiga erindi inn til Egilsstaða væri lenging leiðarinnar neikvæð. Fyrir þá sem fara tíðar ferðir til og frá Egilsstöðum til austurs, s.s. vegna atvinnusóknar til Fjarðabyggðar vegur þessi lenging hlutfallslega þyngra.

### 5.2.4. Hljóðvist

Hljóðstig vegna umferðar mun hækka við Votahvamm nyrst í núverandi byggð, við Menntaskólann á Egilsstöðum og í fjölbýlishúsum við Útgarð og Miðgarð. Mikil hækkun á hljóðstigi verður á svæði norðan Eyvindarár þar sem samkvæmt gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir megin vexti byggðar á Egilsstöðum á næstu árum. Einnig mun hljóðstig vegna umferðar hækka á útivistarsvæðum meðfram Eyvindará. Umferðarhávaði frá Fagradalsbraut mun hverfa í húsum við Selbrekku sem snúa að veginum þar sem umferð um þennan hluta hennar mun leggjast af. Hljóðstig mun lækka lítillega í öðrum hverfum þar sem spáð er að umferð inn í bæinn muni minnka með Norðurleiðinni.

### 5.2.5. Samskipti fólks

Þar sem reiknuð umferð mun minnka á Fagradalsbraut, vegna lengri leiðar inn til Egilsstaða austan megin frá, má gera ráð fyrir að hindrunaráhrif Fagradalsbrautar muni minnka sem því nemur. Hins vegar mun hluti þungaumferðar áfram þurfa að fara inn í bæinn og um hann, en það er sá hluti umferðarinnar sem viðmælendur höfðu almennt mestar áhyggjur af.

### 5.2.6. Verslun og þjónusta

Egilsstaðir eru miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi og samkvæmt greiningu Mannvits á umferðarstraumum stoppa fjórir af hverjum fimm bílum sem eiga leið um Egilsstaði á leið sinni um bæinn. Í ljósi sterkrar stöðu Egilsstaða er ekki við því að búast að þeim sem erindi eiga þangað muni fækka svo nokkru nemur. Greining á umferðarstraumum spáir minni umferð inn til Egilsstaða austan megin frá vegna þess að Norðurleiði lengir vegalengdina þaðan. Þar sem hluti þjóðvegaumferðarinnar mun flytjast af Fagradalsbraut má búast við jákvæðum áhrifum á umhverfi í grennd verslunar og þjónustu í miðbæ Egilsstaða. Fyrir þá sem búa austan Egilsstaða mun leiðin að Egilsstaðaflugvelli stytast.

### 5.2.7. Útivist

Norðurleið liggur frekar nálægt útivistarsvæðum meðfram Eyvindará og að stórum hluta til um svæði á Náttúruminjaskrá sem geta haft gildi fyrir útivist. Að því marki sem Norðurleið dregur úr umferð á Fagradalsbraut mun aðgengi að útivistarsvæðum í grennd við hana batna fyrir þá sem þurfa að þvera götuna til að komast til og frá útivistarsvæðunum.

## 5.3. Suðurleið

### 5.3.1. Tengsl við skipulag

Suðurleið er nýr valkostur og hefur því ekki verið á aðalskipulagi. Hún er sunnan við afmarkað þéttbýli á aðalskipulagsupprætti fyrir tímabilið 2008-2028. Suðurleið fellur á svipaðan hátt og Norðurleið að því markmiði miðbæjarskipulags að róa umferðina um Fagradalsbraut og bæta aðstæður gangandi og hjólandi umferðar á miðbæjarsvæðinu.

Mögulegt er að umferðarsækin, landfrek verslun og þjónusta byggist að einhverju leyti upp í grennd við Suðurleið sem er þó nokkuð langt frá miðju byggðarinnar. Íbúafjölgun og uppbygging hefur verið róleg á undanförunum árum þannig að nokkuð gæti verið í að eftirspurn eftir uppbyggingu þarna raungerist. Æskilegt verður að teljast að framtíðarskipulag geri ráð fyrir að þéttbýlið haldist norðan við Suðurleiðina þannig að áskoranir sem fylgja þjóðvegi í þéttbýli á Egilsstöðum færast ekki til. Suðurleið býður upp á beina tengingu þungaumferðar við skipulagt iðnaðar- og athafnasvæði við Miðás og skapar þannig forsendur til þess að umferð þungra bíla í gegnum bæinn verði bönnuð. Það bætir mjög forsendur fyrir því að koma markmiðum deiliskipulags miðbæjar og deiliskipulags Fagradalsbrautar í framkvæmd hvað það varðar að bæta umferðaröryggi og umhverfi götunnar. Forsendur skapast til að

Fagradalsbraut breytist í innanbæjargötu með minni hámarkshraða og minni hönnunarfarartækjum en Vegagerðin miðar við.

### 5.3.2. Umferðaröryggi

Í umferðaröryggismati var Suðurleið metin sem næst öruggasti valkosturinn. Ef umferð þungra bíla gegnum Egilsstaði yrði bönnuð, sem er unnt að gera í tilviki Suðurleiðar, skapar það betri forsendur fyrir aðgerðum til að auka umferðaröryggi á Fagradalsbraut og breyta henni í innanbæjargötu.

### 5.3.3. Umferð

Umferðarspá gerir ráð fyrir að lítil umferð færist á Suðurleið af Fagradalsbraut þar sem gamla leiðin gegnum bæinn yrði fljóteknari sem nemur einni mínútu. Sérfræðingar Mannvits sem unnu matið töldu þetta þó vanmat. Í fyrsta lagi þar sem líkanið gerir ráð fyrir að allir þekki stystu leið sem yrði aðeins í tilfalli þeirra sem eru staðkunnugir. Í öðru lagi kemur til greina að loka leiðinni gegnum bæinn fyrir umferð þungra bíla. Í þriðja lagi er komin fram deiliskipulagstillaga um að lækka hámarkshraða á Fagradalsbraut um miðbæinn og gera jafnframt hraðatakmarkandi aðgerðir í samræmi við gildandi deiliskipulag en þetta myndi breyta ferðatíma Suðurleiðinni í hag. Tenging Fagradalsbrautar við Suðurleið austan bæjarins veldur því að umferð léttra bíla frá Fagradal eða Seyðisfirði mun komast svipaða leið og nú inn í þéttbýlið á Egilsstöðum þannig að aðgengi að bænum verður óbreytt hvað þetta varðar.

### 5.3.4. Hljóðvist

Reiknað hljóðstig vegna umferðar mun hækka í sunnanverðu þéttbýlinu, aðallega á iðnaðar- og athafnasvæðinu við Miðás. Reiknað hljóðstig mun einnig hækka á framtíðarbyggingarlandi fyrir blandaða byggð sem áformað er syðst og vestast í bænum samkvæmt aðalskipulagi. Ekki er reiknað með neinni breytingu á hljóðstigi í kringum Fagradalsbraut en lítilsháttar lækkun nyrst í bænum.

### 5.3.5. Samskipti fólks

Að því marki sem umferð á Fagradalsbraut dregst saman mun það draga úr hindrunaráhrifum vegarins og hafa jákvæð áhrif á samskipti á Egilsstöðum. Verði umferð þungra bíla gegnum Egilsstaði bönnuð sem er unnt að gera ef Suðurleið verður fyrir valinu, vegna nýs afleggjara sunnan Miðáss, mun það hafa mikil jákvæð áhrif þar sem áhyggjur íbúa stafa mikið af umferð þungra bíla. Þessi mögulegu áhrif Suðurleiðar á umferð þungra bíla gerir það að verkum að hún sker sig nokkuð frá hinum tveimur leiðunum.

### 5.3.6. Verslun og þjónusta

Egilsstaðir eru miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi og samkvæmt greiningu Mannvits á umferðarstraumum stoppa fjórir af hverjum fimm bílum sem eiga leið um Egilsstaði á leið sinni um bæinn. Í ljósi þessarar sterku stöðu Egilsstaða er ekki við því að búast að þeim sem erindi eiga í bæinn muni fækka svo nokkru nemur þrátt fyrir að hjáleið verði gerð. Samkvæmt umferðargreiningu mun umferð um Fagradalsbraut ekki minnka mikið með tilkomu Suðurleiðar en þetta er talið vanmat þar sem forrit sem notað er gerir ráð fyrir að allir fari fljóteknustu leið en þar munar mínútu á Fagradalsbraut og Suðurleið. Fyrir þá sem eiga leið inn til Egilsstaða austan megin frá á léttari bílum mun aðgengi verða óbreytt. Verði umferð þungra bíla í gegnum Egilsstaði bönnuð, eins og unnt er að gera í tilviki Suðurleiðar mun það minnka aðgengi þeirra og ökumanna þeirra, nema á jaðri þéttbýlisins. Að því marki sem hluti þjóðvegaumferðarinnar mun flytjast af Fagradalsbraut má búast við jákvæðum áhrifum á umhverfi í grennd verslunar og þjónustu í miðbæ Egilsstaða. Hér munar mestu um að losna við þunga umferð út úr miðbæ Egilsstaða. Vegalengd að flugvellið frá byggðarlögum austan Egilsstaða mun lengjast sem nemur einni mínútu miðað við núverandi leið um Fagradalsbraut en hafa ber í huga að fyrirhugaðar hraðalækkandi aðgerðir á götunni munu minnka þann tímasparnað. Ef til vill þarf að huga að því hvernig umferð þungra bíla og ökumanna þeirra verður best sinnt hvað varðar aðgengi að eldsneytis- og veitingasölu. Viðmælendur óttuðust almennt ekki áhrif hjáleiðar á verslun og þjónustu.

### 5.3.7. Útivist

Suðurleið liggur fjær útivistarsvæðum en Norðurleið en í athugasemdum við matsáætlun og í viðtölum í þessari athugun er bent á að víða liggur Suðurleiðin um fallega náttúru sem getur haft mikið útivistargildi í framtíðinni.

## HEIMILDASKRÁ

Albert Skarphéðinsson & Viðar Jónsson. (2021). *Fjarðarheiðargöng—Umferðargreining*.

Mannvit.

Alta ehf. (2009). *Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028 Greinargerð* (bls. 82).

Fljótsdalshérað.

Appleyard, D., & Mintell, M. (1971). Environmental Quality of City Streets: The Resident's

Viewpoint. Í S. Montgomery (Ritstj.), *Highway Research Record. Social, Economic and Environmental Factors of Transportation*. (bls. 69–84). Highway Research Board.

<https://archive.org/details/environmental-quality-streets/page/n8/mode/1up>

Arkís. (2009a). *Fagradalsbraut, deiliskipulag* [Skýringaruppráttur]. Fljótsdalshérað.

Arkís. (2009b). *Fagradalsbraut, deiliskipulag* [Deiliskipulagsuppráttur]. Fljótsdalshérað.

Arkís. (2020). *Miðbær Egilsstaða. Tillaga að deiliskipulagsbreytingu. Skipulags- og*

*byggingarskilmálar. 25.05.2020 útgáfa 0.0*. Fljótsdalshérað.

Arna Kristjánsdóttir & Bryndís Friðriksdóttir. (2019). *Umferðaröryggi á þjóðvegum í þéttbýli*.

EFLA.

[https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/umferdaroryggi\\_thjodvegir\\_thjettbyli/\\$file/Umfer%C3%B0ar%C3%B6ryggi%20%C3%A1%20%C3%BEj%C3%B3%C3%B0vegum%20%C3%AD%20%C3%BE%C3%A9ttb%C3%BDli.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/umferdaroryggi_thjodvegir_thjettbyli/$file/Umfer%C3%B0ar%C3%B6ryggi%20%C3%A1%20%C3%BEj%C3%B3%C3%B0vegum%20%C3%AD%20%C3%BE%C3%A9ttb%C3%BDli.pdf)

Arnar Þór Ingólfsson. (2019, október 15). *Þjóðvegir og þéttbýli eins og sambúðarfolk*. mbl.is.

[https://www.mbl.is/frettir/innlent/2019/10/15/thjodvegir\\_og\\_thettbyli\\_eins\\_og\\_sambudarfolk/](https://www.mbl.is/frettir/innlent/2019/10/15/thjodvegir_og_thettbyli_eins_og_sambudarfolk/)

Ágúst Ólafsson. (2018, nóvember 12). *Umdeild vegstytting aftur í sviðsljósið*. RÚV.

<https://www.ruv.is/frett/umdeild-vegstytting-aftur-i-svidsljosid>

Ásgeir Jónsson. (2002). Af örlögum íslenskra hafnarbyggða. *Tímarit Máls og menningar*,

*Nóvember*. [https://notendur.hi.is/ajonsson/by/Samgongubyltingin\\_TMM.pdf](https://notendur.hi.is/ajonsson/by/Samgongubyltingin_TMM.pdf)

- Björn Þór Björnsson. (2021, ágúst 13). *Leggja til uppbyggingu íþróttamannvirkja á Egilsstöðum*. Austurfrett.is. <https://www.austurfrett.is/frettir/leggja-til-uppbyggingu-ithrottamannvirkja-a-egilsstoedhum>
- Borgarnesnefndin. (2000). *Þjóðvegur 1 um Borgarnes. Samanburður valkosta*. Vegagerðin.
- Computer Vision ehf. (2021). *Umferðargreining á Egilsstöðum. Framkvæmd dagana 20.- 26. Júlí 2020*. Computer Vision ehf.
- Erna Bára Hreinsdóttir. (2017). *Ferðavenjur grunnskólabarna á landsbyggðinni* [MS ritgerð]. Landbúnaðarháskóli Íslands.
- Friðleifur Ingi Brynjarsson. (2021, júní 2). *RE: Umferð um Fagradalsbraut núverandi hringveg um Egilsstaði*. [Persónuleg samskipti].
- Gallup. (2020). *Samgöngufélagið. Breytingar á vegum á Norðurlandi. Ágúst-september 2020*. Gallup. <https://samgongur.is/wp-content/uploads/2020/09/skoanaknnun-vegaml-norurland-eystra-09.2020.pdf>
- Great Britain & Department of Transport. (2013). *Action for roads: A road for the 21st century*.
- Grendstad, G., & Devold, E. M. (2003). *Fra riksveg til gate: Erfaringer fra 16 miljøgater*. Utbyggingsavdelingen, Vegdirektoratet.
- Hjalti Jóhannesson, Enok Jóhannsson, Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson, Sigrún Sif Jóelsdóttir, & Valtýr Sigurbjarnarson. (2010). *Rannsókn á samfélagsáhrifum álvers- og virkjunarframkvæmda á Austurlandi. Rannsóknarrit nr. 9: Lokaskýrsla – stöðulýsing í árslok 2008 og samantekt yfir helstu áhrif 2002-2008*. Byggðarannsóknastofnun. [https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2010/Samfelagsahrif\\_alvers\\_og\\_virkjuna\\_r\\_A-landi\\_lokaskyrsla\\_2010.pdf](https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2010/Samfelagsahrif_alvers_og_virkjuna_r_A-landi_lokaskyrsla_2010.pdf)

Hjálmar Skarphéðinsson. (2021). *Umferðaröryggismat (e. RSIA). Seyðisfjarðarvegur (93-03).*

*Vegtengingar við Fjarðarheiðargöng. Frumdrög.* (bls. 13). EFLA.

Hrafnhildur Brynjólfsdóttir. (2012). *Glímt við Þjóðveginn, áhrif hjáleiðar um Selfoss.* 124.

Jón Þór Kristjánsson. (2017, ágúst 17). *Þrenging Glerárgötu tekin úr aðalskipulagi.* RÚV.

<https://www.ruv.is/frett/threnging-glerargotu-tekin-ur-adalskipulagi>

Larsgård, L. P. (2018). *New Vestfjarðavegur in Reykhólahreppur* (Tbl. 10205540-RIVEG-RAP-

01). Multiconsult. <http://www.reykholar.is/wwwreykholarisvest60/skra/1949/>

Laufey Kristín Skúladóttir. (2020). *Austurland. Stöðugreining 2019.* Byggðastofnun.

[https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/stgr19\\_20/austurland-stodugreining-2019-2020-loka.pdf](https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/stgr19_20/austurland-stodugreining-2019-2020-loka.pdf)

Liff, Sally. D., Buffington, J., Womack, K., & Lemer, A. C. (1996). Effects of Highway Bypasses

on Rural Communities and Small Urban Areas. *National Cooperative Highway Research Program. Research Results Digest., May, 1–22.*

Magnús Gísli Sveinsson. (2012). *Áhrif hjáleiðar um Selfoss á verslun og þjónustu* [Thesis].

<https://skemman.is/handle/1946/14170>

Mannvit. (2021). *Fjarðarheiðargöng, hljóðstig frá umferð* [Map].

Moore, T., Thorsnes, P., & Appleyard, B. (2007). *The Transportation/Land Use Connection.*

APA Planning Advisory Service.

Múlathing. (2020, apríl 24). *Útivist.* Múlathing.

<https://www.mulathing.is/is/mannlif/heilsueflandi-samfelag/utivistarsvaedi>

Perla Sigurðardóttir. (2012). *Miðbærinn á Egilsstöðum—Vettvangur iðandi mannlífs.*

*Hönnunartillaga.* [BS ritgerð, Landbúnaðarháslóli Íslands].

[https://skemman.is/bitstream/1946/13243/1/BS-](https://skemman.is/bitstream/1946/13243/1/BS-Perla%20Sigur%C3%B0ard%C3%B3ttir.pdf)

[Perla%20Sigur%C3%B0ard%C3%B3ttir.pdf](https://skemman.is/bitstream/1946/13243/1/BS-Perla%20Sigur%C3%B0ard%C3%B3ttir.pdf)

- Selfoss Town Centre, Where Old Meets New.* (e.d.). Visit Selfoss. Sótt 20. maí 2021, af <https://visitselfoss.com/>
- Sigríður Elín Þórðardóttir. (2018). *Þjónustukönnun Austurland* (bls. 51). Byggðastofnun. Skessuhorn. (2006, október 26). *Færsla þjóðvegur nr.1 um Borgarnes á vegaáætlun—Skessuhorn—Fréttir af Vesturlandi.* <http://skessuhorn.rat.nepal.is/frettir/nr/42428/>
- Skessuhorn. (2016, nóvember 11). *Sveitarstjórn hverfur frá hugmyndum um færslu hringvegur um Borgarnes.* Skessuhorn. <https://skessuhorn.is/2016/11/11/sveitarstjorn-hverfur-fra-hugmyndum-um-faerslu-hringvegur-um-borgarnes/>
- Skipulagslög nr. 123/2010. Sótt 28. mars 2019, af <https://www.althingi.is/lagas/149a/2010123.html>
- Fjarðarheiðargöng, Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlaþingi. Ákvörðun um matsáætlun., tbl. 202008029, Skipulagssofnun (2021).
- Sloman, L., Hopkinson, L., & Taylor, I. (2017). *The Impact of Road Projects in England. Report for Campaign to Protect Rural England (CPRE).* (bls. 138). Transport for quality of life.
- Statens vegvesen. (2014). *Håndbok 140—Høringsutgave.* Vegdirektoratet.
- Sunna Ósk Logadóttir. (2021, janúar 22). *Fólk orðið fyrir skítkesti og einelti og legið hefur við slagsmálum.* Kjarninn. <https://kjarninn.is/frettir/2021-01-22-folk-ordid-fyrir-skitkasti-og-einelti-og-legid-hefur-vid-slagsmalum/>
- Reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaáætlanir, Pub. L. No. 1000/2005 (2005). <https://www.reglugerd.is/reglugerdir/eftir-raduneytum/umhverfisraduneyti/nr/7839>
- Reglugerð um hávaða, Pub. L. No. 724/2008 (2008). <https://www.reglugerd.is/reglugerdir/eftir-raduneytum/umhverfisraduneyti/nr/8011>



- Umhverfisráðuneytið. (2011, maí 31). *Tilv.: UMH1110052/30-3* [Bréf til Blönduósbær].
- Umhverfisstofnun. (e.d.). *Umhverfisstofnun | Náttúruuminjaskrá*. Umhverfisstofnun. Sótt 25. maí 2021, af <https://ust.is/nattura/naturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/>
- Vaughan, L., Anciaes, P. R., & Mindell, J. S. (2020). Cars, conflict and community severance. Í B. Appleyard (Ritstj.), *Livable Streets 2.0* (bls. 121–128). Elsevier.
- Vegagerðin. (2010). *Þjóðvegir í þéttbýli—Leiðbeiningar* (bls. 43). Vegagerðin.
- Vegagerðin. (2012). *Efni: Vegstyttingar í Austur-Húnavatnssýslu og Skagafirði*.
- Vegagerðin. (2017, nóvember 9). *Breytt vegnúmer á Austfjörðum*. Vegagerðin.  
<http://www.vegagerdin.is/upplysingar-og-utgafa/frettir/breytt-vegnumer-a-austfjordum>
- Vegagerðin. (2020). *Fjarðarheiðargöng. Staðsetning munna Héraðsmegin og vegir frá þeim að Egilsstöðum. Greinargerð*. Vegagerðin.
- Vegalög nr. 80/2007. Sótt 19. mars 2019, af  
<https://www.althingi.is/lagas/149a/2007080.html>
- Verkís. (2005). *Miðbær Egilsstaða. Tillaga að deiliskipulagi. Skipulags- og byggingarskilmálar 01.09.2005. Útgáfa 0.0*. Fljótsdalshérað.  
[https://www.fljotsdalsherad.is/static/files/skipulag/midbaer\\_egilsstada\\_greinargerð.pdf](https://www.fljotsdalsherad.is/static/files/skipulag/midbaer_egilsstada_greinargerð.pdf)
- Vikublaðið. (2017, júlí 13). *Sveitarstjórnir ósattar við þrengingu á Glerárgötu*. Vikublaðið.  
<https://www.vikubladid.is/is/frettir/sveitarstjornir-osattar-vid-threngingu-a-glerargotu>
- Vinnuhópur um framtíðaruppbyggingu og undirbúning að deiliskipulagsgerð. (2009). *Oddeyri—Austan Glerárgötu. Greinargerð vinnuhóps um framtíðaruppbyggingu og undirbúning að deiliskipulagsgerð*. Akureyrarbær.  
<https://www.akureyri.is/static/files/vefmyndir/akureyri/pdf/Oddeyri.pdf>

Visit Egilsstaðir. (e.d.). *Upplifun*. Visitegilsstaðir. Sótt 25. maí 2021, af

<https://visitegilsstadir.is/upplifun/>

Pórunn Kristjánsdóttir. (2015, febrúar 25). *Hefur ekki áhrif á verslun*.

<https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1543854/>

Pröstur Þorsteinsson. (2021). *Áhrif hraða á mengun vegna umferðar. Skýrsla til*

*Vegagerðarinnar 2021*. Háskóli Íslands.

[https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-](https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/ahrif_hrada_a_mengun_vegna_umferdar.pdf)

[items/ahrif\\_hrada\\_a\\_mengun\\_vegna\\_umferdar.pdf](https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/ahrif_hrada_a_mengun_vegna_umferdar.pdf)

## VIÐMÆLENDASKRÁ OG PERSÓNULEG SAMSKIPTI

Aðalsteinn Hákonarson, sölustjóri Húsasmiðjunnar á Austurlandi, viðtal 28.4.2021

Berglind Harpa Svavarsdóttir, sveitarstjórnarfulltrúi Múlaþings, viðtal 3.5.2021

Björn Ingimarsson, sveitarstjóri Múlaþings, viðtal 28.4.2021

Bylgja Borgþórsdóttir, íþróttá- og æskulýðsstjóri Múlaþings, viðtal 4.5.2021

Hallur Geir Heiðarsson, rekstrarstjóri Nettó, viðtal 2.6.2021

Helga Guðmundsdóttir, fræðslustjóri Múlaþings, viðtal 6.5.2021

Hugrún Hjálmarsdóttir, framkvæmda- og umhverfismálastjóri Múlaþings, viðtal 20.5.2021

Jódís Skúladóttir, sveitarstjórnarfulltrúi Múlaþings, samskipti í tölvupósti 25.5.2021

Ruth Magnúsdóttir, skólastjóri Grunnskólans á Egilsstöðum, samskipti í tölvupósti 30.4.2021

Stefán Bogi Sveinsson, 1. varaforseti sveitarstjórnar Múlaþings og formaður umhverfis- og framkvæmdaráðs, viðtal 3.5.2021

Sveinn Sveinsson, svæðisstjóri Vegagerðarinnar á Austurlandi, viðtal 14.5.2021

Viðar Jónsson, verkfræðingur hjá Mannviti, viðtal 14.5.2021

Vigdís Diljá Óskarsdóttir, verkefnastóri íþróttá- og æskulýðsmála hjá Múlaþingi, viðtal 4.5.2021

Práinn Lárusson, veitingamaður og fyrrverandi sveitarstjórnarfulltrúi Fljótsdalshéraðs, viðtal 29.4.2021

Pröstur Jónsson, sveitarstjórnarfulltrúi Múlaþings, viðtal 3.5.2021

# VIÐAUKI 1. HLJÓÐSTIGSKORT

