



Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn (1-u0/u1)

Kynningarskýrsla vegna könnunar á matsskyldu

Vegagerðin

September 2025

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	2
Formáli	4
1 Yfirlit	7
1.1 Almennt.....	7
1.2 Markmið framkvæmdar.....	8
1.3 Matsskylda.....	8
1.4 Afmörkun og áhrifasvæði framkvæmdar	8
1.5 Landeigendur og aðrir samráðsaðilar	9
1.6 Rannsóknir.....	9
1.7 Staða skipulags.....	9
1.8 Verndarsvæði	13
1.9 Leyfisveitendur	14
2 Staðhættir á framkvæmdasvæði.....	15
2.1 Staðhættir.....	15
2.2 Núverandi vegur	16
2.3 Núverandi brýr.....	20
2.4 Samgöngur, umferðaröryggi og mengun.....	20
3 Framkvæmdalýsing	25
3.1 Valkostir.....	25
3.1.1 Nýr vegur	27
3.1.2 Nýjar brýr	29
3.1.3 Efnispörf.....	32
3.1.4 Efnistaka	32
3.1.5 Ræsi.....	35
3.2 Frágangur.....	36
3.2.1 Núverandi vegur	36
3.2.2 Námur og önnur röskuð svæði.....	36
3.3 Vinnubúðir og aðstaða verktaka	36
3.4 Mannaflapörf.....	36
3.5 Mannvirki.....	36
3.6 Framkvæmdatími og kostnaður	37
3.7 Rekstur	37
4 Möguleg umhverfisáhrif	38
4.1 Mannlíf, útivist og ferðapjónusta	38
4.2 Landhotkun.....	39
4.3 Öryggi og heilsa	41
4.4 Landslag og ásýnd	41
4.5 Jarðfræði og jarðmyndanir	42
4.6 Vatnshlot.....	43
4.7 Lífríki straumvatna.....	46
4.8 Lífríki fjöru	48
4.9 Vistgerðir og gróðurfar.....	49
4.10 Fuglar	52
4.11 Fornminjar	56

5	Veðurfar og náttúruvá.....	58
5.1	Veðurfar	58
5.2	Náttúruvá	58
6	Mótvægisaðgerðir	59
7	Samráðsaðilar	61
8	Niðurstaða	62
9	Heimildir	64
10	Teikningar.....	66

Lofthmynd á forsíðu er frá Lofthmyndum ehf og er af botni Reyðarfjarðar.

Formáli

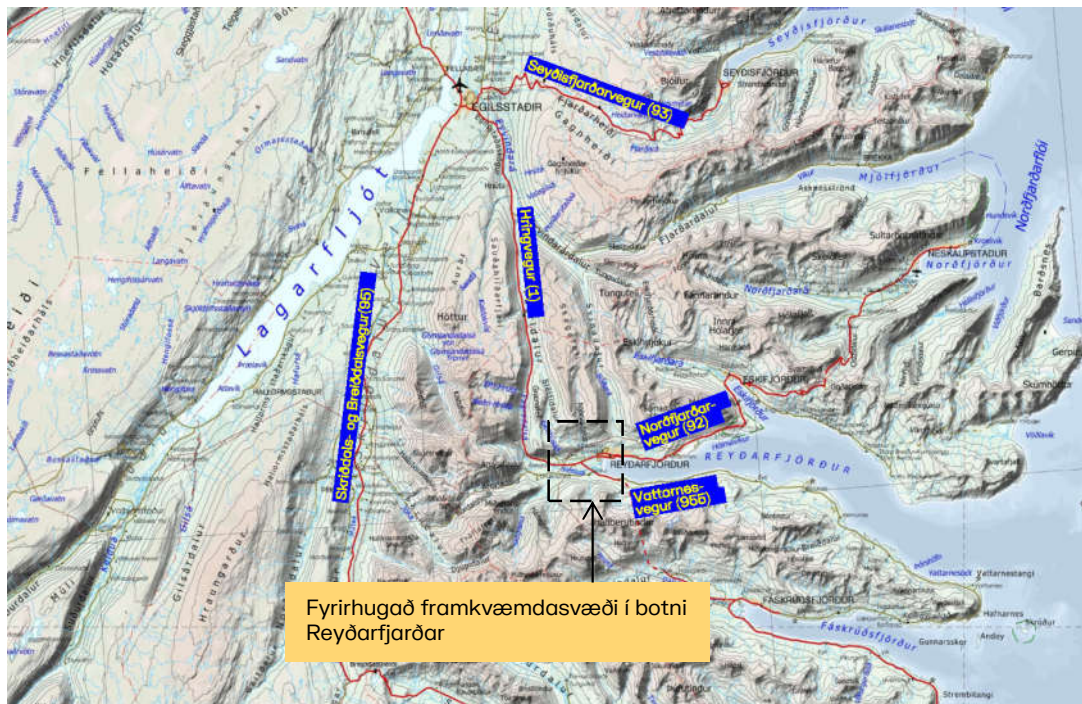
Vegagerðin kynnir hér fyrirhugaðar framkvæmdir á Hringvegi (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn í sveitarfélaginu Fjarðabyggð.

Til stendur að byggja nýjan Hringveg (1-u0/u1) um botn Reyðarfjarðar með nýjum tveggja akreina brúm á Norðurá og Sléttuá. Ræsi verður sett í Fossá. Framkvæmdin er um **1,7 km** löng og í samræmi við Aðalskipulag Fjarðabyggðar 2020-2040.

Í tengslum við framkvæmdina þarf að tengja Þórdalsheiðarveg (936-02) nýjum Hringvegi (1-u0/u1), auk þess sem kröpp beygja á Þórdalsheiðarvegi (936-02) ofan býlisins Sléttu verður lagfærð.

Kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Staðsetningu fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis má sjá á mynd 1.



↑ Mynd 1

Staðsetning fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis í Reyðarfirði er afmörkuð með svörtum ferhyrningi.

Fjarðabyggð er víðfeðmt sveitarfélag og eru bæjarkjarnar þess sjö talsins. Meginforsenda búsetu í sveitarfélaginu er sjósókn, fiskiðnaður og önnur hafnsækin starfssemi auk stóriðju með álveri á Reyðarfirði. Góðar tengingar hafnanna við vegakerfið eru því mikilvægar vegna ofangreindrar atvinnustarfsemi, reksturs sveitarfélagsins og menningar- og íþróttalífs milli byggðakjarnanna í sveitarfélaginu, en stórar samfélagslegar stofnanir eru dreifðar milli byggðakjarna sem eykur flæði umferðar um svæðið allan ársins hring.

Vegabætur fjarðanna eru orðnar aðkallandi og um árábil hefur staðið til að gera endurbætur á veginum milli Reyðarfjarðar og Breiðdalsvíkur, þ.m.t. um botn Reyðarfjarðar.

Töluverð umferð er um Reyðarfjarðarbotn og umferðaröryggi verulega ábótavant. Einbreið brú er á Sléttuá með takmarkað burðarþol og skertum sjónlengdum beggja vegna brúar. Hún var byggð árið 1953 og er talin það ótrygg að leyfður hámarkshraði um hana hefur verið lækkaður í 50 km/klst. Hún er umferðarmesta einbreiða brúin á Hringvegi 1 á Austurlandi og tenging þjóðvegarins við Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði sem er næststærsta útflutningshöfn landsins.

Engar undanþágur á þungaflutningum eru leyfðar um Sléttuá vegna ástands brúarinnar, þannig að fara hefur þurft með slíka flutninga á vaði nokkru ofan/neðan brúar.

Í Samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir 1.300 milljónum kr. til að framkvæmda á Hringvegi (1-u0) um Reyðarfjarðarbotn, þ.e. 670 milljónum kr. árið 2027 og 630 milljónum kr. árið 2028. Vegna ástands brúarinnar í botninum hefur verið til skoðunar hvort hægt sé að flýta fjárveitingum og hefja framkvæmdir fyrr.

Árið 2020 skoraði bæjarstjórn Fjarðabyggðar á samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að flýta gerð nýrrar tvíbreiðrar brúar yfir Sléttuá á Reyðarfirði. Í fundargerð bæjarstjórnarinnar um málið segir m.a.:

Í kjölfar gerðar Fáskrúðsfjarðargangna átti að fara í endurgerð brúar yfir Sléttuá og veltengingar frá henni til þéttbýlisins á Reyðarfirði en ekki enn eru þær áætlanir komnar lengra en á teikniborðið frá árinu 2006. Við slíkt er ekki hægt að una enda er núverandi brú yfir Sléttuá umferðarþyngsta einbreiða brúin á Austurlandi samkvæmt mælingum Vegagerðarinnar og ekki þarf frekari vitnanna við hvað varðar slyshættu því samhliða¹

Í mars árið 2024 var sjónvarpsviðtal í fréttum ríkissjónvarpsins (RÚV) við Ragnar Sigurðsson oddvita Sjálfstæðisflokksins í Fjarðabyggð vegna þess farartálma sem brúin er orðin, þar sem verktakar mega ekki fara með þungar vinnuvélar yfir brúna heldur þurfa að aka tækjum sínum langa leið utan vegar og fara yfir ána á vaði. Þar sem brúin er orðins svo feyskin fást engar undanþágur til þungaflutninga yfir hana. Mikilvægi brúarinnar er óumdeilanlegt þar sem hún er tenging þjóðvegarins við stærstu vöruútflutningshöfn landsins.

Á bæjarráðsfundi Fjarðabyggðar þann 23. desember 2024 er eftirfarandi skráð í fundargerð:

Flýting veltengingar Suðurfjarðavegar

Fjallað um ástand Suðurfjarðavegar og áætlanir um nýja brú á Sléttuá og veltengingu fyrir botni Reyðarfjarðar. Fjarðabyggð ítrekar fyrri bókanir sínar og leggur ríka áherslu á að flýta framkvæmdum við Suðurfjarðarveg og færslu hringvegarins í Reyðarfjarðarbotni og byggingu nýrra brúa yfir Sléttuá. Brúin yfir Sléttuá er umferðarþyngsta einbreiða brú á Austurlandi og jafnframt ein elsta brú landsins á hringveginum í dag. Fyrir vikið er þessi vegkaflí, ásamt brúm, orðinn verulegur áhættuþáttur í þungaflutningum til og frá Suðurfjörðum Fjarðabyggðar. Fjarðabyggð leggur þunga áherslu á að verkhönnun hefjist strax

¹ Austurfrétt, 2023.

á árinu 2025 og að framkvæmdir hefjist sem fyrst í kjölfarið. Það er mikilvægur öryggis- og hagsmunamál fyrir íbúa og atvinnulíf í Fjarðabyggð að þessum framkvæmdum verði hraðað eins og kostur er. Bæjarráð felur bæjarstjóra að ítreka afstöðu sveitarfélagsins til samgönguframkvæmda við Suðurfjarðarveg samanber fyrri ályktanir sveitarfélagsins.

Í meginmarkmiðum þingsáætlunar um stefnumótandi byggðaráætlun fyrir árin 2022-2036 kemur fram að Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Meginmarkmið eru tvenns konar, þ.e.

- Innviðir mæti þörfum samfélagsins.
- Byggðir og sveitarfélög um land allt verði sjálfbær.

Í öllum landshlutum verði blómlegar byggðir og öflugir byggðakjarnar þar sem stuðlað verði að bættum lífskjörum landsmanna og búsetufrelsi með sem jöfnustu aðgengi að grunnþjónustu, húsnæði og fjölbreyttum atvinnutækifærum.²

² <https://www.althingi.is/altext/152/s/1383.html>

1 Yfirlit

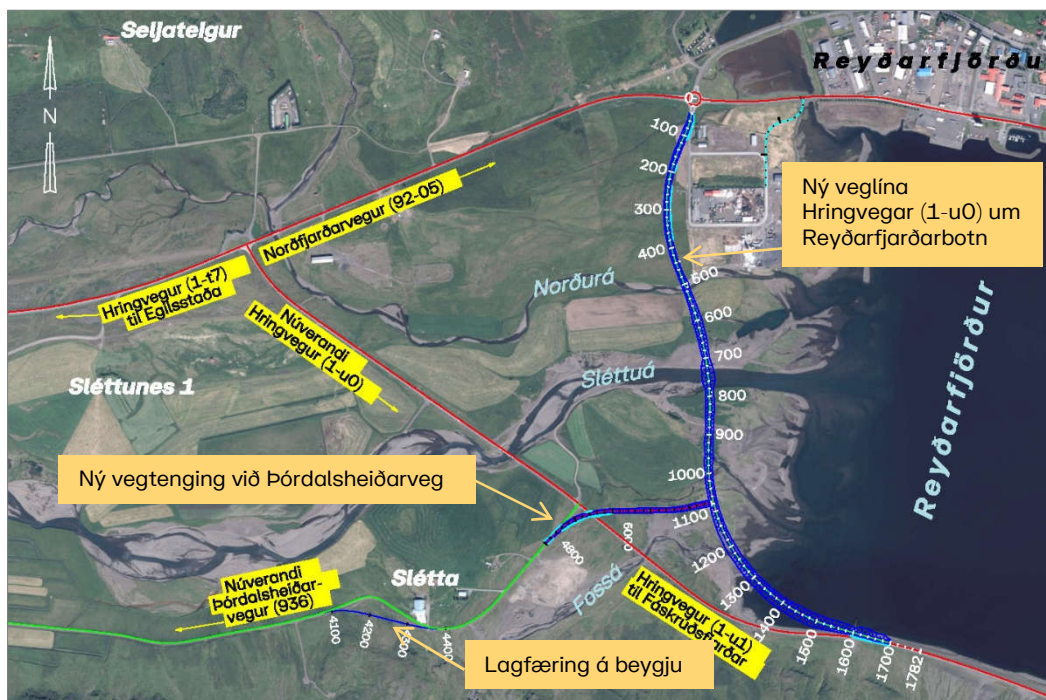
1.1 Almennt

Vegagerðin kynnir hér vega- og brúaframkvæmd í botni Reyðarfjarðar í Fjarðabyggð.

Í samræmi við aðalskipulag sveitarfélagsins er fyrirhugað að færa vegamót Hringvegur (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegur (92-05) að hringtorgi við þéttbýlið á Reyðarfirði, og byggja frá hringtorginu nýjan Hringveg (1-u0/u1) til suðurs um botn fjarðarins (mynd 2). Með þeirri aðgerð verður umferð greiðari en hún er nú, vegalengdir styttest milli byggðakjarna sveitarfélagsins og umferðaröryggi eykst.

Í framkvæmdinni felst, auk vegagerðar, bygging nýrra tveggja akreina brúa á Norðurá og Sléttuá, tenging Þórdalsheiðarvegur (936-02) við nýjan Hringveg (1-u0/u1) og lagfæring á krappri beygju á Þórdalsheiðarvegi (936-02) vestan býlisins Sléttu. Þá verður iðnaðarsvæðið á Hjallaleiru tengt Norðfjarðarvegi (92) og verður það útfært nánar af Fjarðabyggð í samráði við Vegagerðina.

Lengd nýs Hringvegur (1-u0/u1) með brú á Norðurá og Sléttuá verður um **1,7 km**. Tenging að Hjallaleiru verður um 0,2 km löng, vegtenging Þórdalsheiðarvegur (936-02) verður um 0,5 km og lagfæring á krappri beygju Þórdalsheiðarvegur (936) vestan Sléttu verður um 0,4 km löng.



↑ Mynd 2

Yfirlitsmynd af núverandi vegakerfi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Núverandi stofnvegir eru sýndir rauðir og tengivegur er sýndur grænn. Ný veglína er sýnd blá á litinn og með stöðvarmerkingum.

Áætluð efnispörf vegna framkvæmdanna er um 110.500 m³ og er efnistaka að mestu fyrirhuguð úr námum í nágrenni framkvæmasvæðisins, sjá nánar kafla 3.1.4.

Vegagerðin áætlað að framkvæmdir standi yfir á árunum 2027-2028 en í skoðun er hvort hægt verði að flýta framkvæmdinni.

1.2 Markmið framkvæmdar

Markmið framkvæmdarinnar er að stuðla að greiðari vegasamgöngum fyrir botni Reyðarfjarðar og auknu umferðaröryggi, auk styrkingu atvinnulífs og búsetu í sveitarfélaginu.

Vegurinn verður breiðari en núverandi vegur, með góðri plan- og hæðarlegu og öruggum hliðarsvæðum. Nýjar brýr verða tvíbreiðar.

1.3 Matsskylda

Kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, viðauka 2, tölulið 2iia og 2iic:

- svæði sem falla undir 61. gr laga um náttúruvernd
- svæða innan 100 m fjarlægðar frá fornleifum sem njóta verndar samkvæmt lögum um menningarminjar

Nýr vegur mun að hluta liggja um verndarsvæði; þ.e. sjávarfitjar og leirur sem njóta verndar samkvæmt 61. grein laga um náttúruvernd nr. 60/2013.

Þá liggur ný veglína innan 100 m frá fornminjum sem njóta verndar þjóðminjalaga nr. 89/1989.

Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra verði sem minnst, mótvægisáðgerðum verður beitt og haft samráð við ýmsa aðila.

1.4 Afmörkun og áhrifasvæði framkvæmdar

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar, þar sem áhrifin eru tengd bættum og öruggari samgöngum, er í Fjarðabyggð.

Framkvæmdin afmarkast af byggingu vegar, brúa og vegtengingar, auk nauðsynlegrar efnistöku. Framkvæmdasvæðið sjálft, þ.e.a.s. það svæði sem fer undir vegagerð er á tæplega 2ja km löngum kafla í botni Reyðarfjarðar.

Hringvegur (1-u0/u1) er stofnvegur og er veghelgunarsvæði hans 60 m breitt, þ.e.a.s. það nær 30 m frá miðlínu vegar til beggja handa.

Þórdalsheiðarvegur (936-02) er tengivegur og er veghelgunarsvæði hans, á þeim kafla sem hér er kynntur, 30 m breitt og nær 15 m frá miðlínu vegar til beggja handa.

Nýr Hringvegur (1-u0/u1) mun liggja í nýju vegstæði og að mestu á fyllingu. Framkvæmdasvæðið verður að jafnaði um 20-25 m breitt. Minniháttar skeringar verða meðfram nýjum vegi á þremur stöðum. Þ.e. þar sem nýr vegur liggur út frá hringtorgi við þéttbýlið, við iðnaðarsvæðið á Hjallaleiru og þar sem nýr vegur tengist núverandi vegi sunnan fjarðarins ofan Sléttukróks.

Ný veglína Hringvegar (1-u0/u1) mun liggja um svæði sem áður hefur verið raskað með efnistöku og mannvirkjagerð.

Ný vegtenging Þórdalsheiðarvegar (936-02) verður einnig að mestu á fyllingu og verður framkvæmdasvæðið vegna hennar að jafnaði um 12-15 m breitt. Það sama gildir um lagfæringu á beygju á Þórdalsheiðarvegi (936-02), vestan Sléttu.

Í tengslum við brúarbyggingar yfir Norðurá og Sléttuá má gera ráð fyrir að við brúarenda nýrra brúa muni væntanlegur verktaki e.t.v. þurfa að útbúa athafnasvæði

til bráðabirgða og á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir framkvæmdasvæðið til að geyma efni tímabundið. Verður það gert í samráði við landeigendur.

Almennt er gert ráð fyrir að takmarka stærð framkvæmdasvæðis eins og unnt er og verður það tilgreint í útboðsgögnum.

1.5 Landeigendur og aðrir samráðsaðilar

Fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur um land Fjarðabyggðar, Seljateigshjáleigu, Sléttu og Stuðla.

Við undirbúning framkvæmdarinnar hefur Vegagerðin haft samráð við landeigendur, fulltrúa Fjarðabyggðar, Hafrannsóknarstofnun og Náttúrustofu Austurlands. Við áframhaldandi undirbúning verður haft samráð við sveitarstjórn Fjarðabyggðar, Umhverfis- og orkustofnun, Land og skóg, Fiskistofu, lagnahafa, Skipulagsstofnun og Náttúrustofu Austurlands, sjá kafla 8 um samráðsaðila.

1.6 Rannsóknir

- Gröftur rannsóknagryfja og rannsóknaboranir hafa farið fram á mögulegum efnistökusvæðum og sýni frá þeim send í efnisrannsóknir.
- Jarðtæknirannsóknir hafa farið fram í veglínu og vegna grundunar nýrra brúa á Norðurá og Sléttuá. Þá var farið eftir veglínu með jarðsjá til að áætla þykkt og gerð setlaga, sem og dýpi á klöpp.
- Í upphafi undirbúnings fyrirhugaðrar framkvæmdar var skoðað að veita Norðurá yfir í farveg Sléttuár og byggja eina brú á Sléttuá yfir farvegi beggja ána. Vegna þess vann Hafrannsóknarstofnun rannsóknir á þeim árfarvegum sem mögulega geta orðið fyrir áhrifum af fyrirhugaðri framkvæmd. Vegna neikvæðra niðurstöðu þeirrar rannsóknar hefur verið fallið frá veitingunni og í stað hennar byggð brú á Norðurá, sjá nánar kafla 3.1 um valkosti og kafla 4.7 um lífríki straumvatna.
- Vegna verndarsvæða (sjávarfitjar og leirur) sem voru skilgreind á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði vann Náttúrustofa Austurlands rannsóknir á gróðri, fjöru- og fuglalífi.
- Fornleifafræðingur skráði fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

1.7 Staða skipulags

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er í sveitarfélaginu Fjarðabyggð.

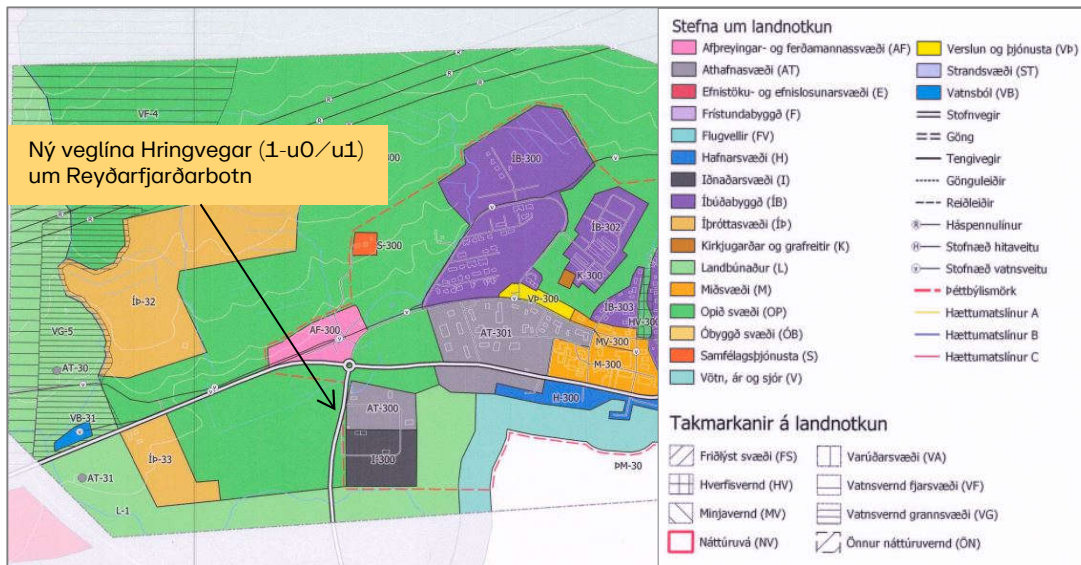
Aðalskipulag Fjarðabyggðar 2020-2040

Í gildi er Aðalskipulag Fjarðabyggðar 2020-2040, staðfest þann 28. apríl 2022.

Í greinargerð með aðalskipulaginu kemur fram að fyrirhugað sé að endur- og nýbyggja Hringveg (1) í Reyðarfjarðarbotni ásamt byggingu nýrra brúa. Þá kemur fram að markmiðið sé að vegasamgöngur á milli byggðakjarna í Fjarðabyggð og til nágrennabyggða verði greiðar og öruggar þannig að stuðlað verði að jafnrétti til leiks, starfs, náms og aðgengi að þjónustu.³

³ Alta ehf og Fjarðabyggð, 2022, bls. 14-15.

Ný lega Hringvegarins (1-u0) er sýnd á uppdráttum með aðalskipulaginu, sjá mynd 3.



↑ Mynd 3

Skipulagsuppdráttur 5 í Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020-2040 (Alta ehf. og Fjarðabyggð, 2022)

Á myndinni sést að fyrirhugaður vegur og brú munu liggja um opið svæði (**OP-300**) og landbúnaðarland (**L-1**). Þau svæði eru sýnd með grænum lit á mynd 3. Bleikur fláki á miðri mynd, merktur **AF-300**, stendur fyrir tjaldsvæði Reyðarfjarðar. Ljósgrár fláki, merktur **AT-300**, táknar athafnasvæði við Hjallaleiru og dökkgrár fláki, merktur **I-300**, er iðnaðarsvæði Reyðarfjarðar við Hjallaleiru. Appelsínugulir flákar (**ÍP-32 og ÍP-33**), austan og vestan fyrirhugaðs vegar eru annars vegar golfsvæði Fjarðabyggðar ofan vegar á Kollaleiru. Hins vegar hesthúsasvæði í Reyðarfirði neðan vegar.

Á skipulagsupphætti 1 með aðalskipulaginu eru námur **(E)** í næsta nágreinni við fyrirhugað framkvæmdasvæði sýndar sem rauðir flákar, þ.e. **E30, E31, E32, E33** og **E34**, sjá mynd 4 og nánari upplýsingar um efnistöku í kafla 3.1.4.



↑ Mynd 4

Námur sýndar sem rauðir flákar á skipulagsupprætti með Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020-2040. (Alta ehf., 2022)

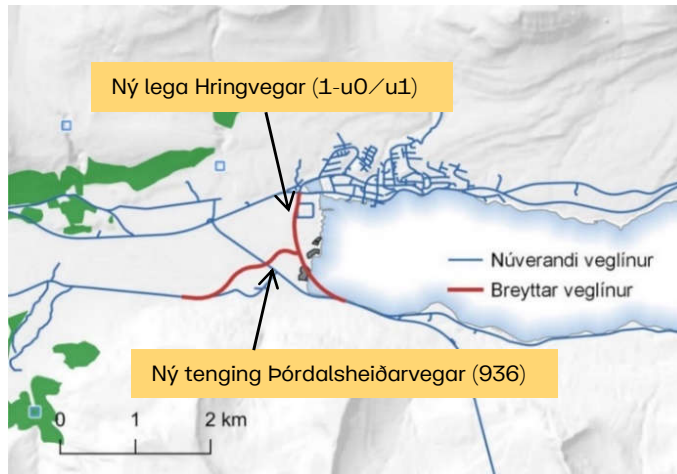
Á uppdrættinum má einnig sjá staðsetningu vatnsverndarsvæðis Reyðfirðinga sem er táknað með svörtum strikálínum og merkt **VG-6**. Vatnsbólið sjálft er merkt **VB-30** og táknað með bláum depli.

Grár depill (**I-30**), milli Sléttu og Grænuhlíðar er tengivirki.

Í Umhverfismats- og forsenduskýrslu fyrir Aðalskipulag Fjarðabyggðar 2020-2040 er fjallað um samgöngubætur í sveitarfélaginu, m.a. Seyðisfjarðargöng, Mjóafjarðargöng, Hringveg um Reyðarfjarðarbotn, Hringveg um Fáskrúðsfjarðarbotn og Sævarendaströnd og Hringveg um Stöðvarfjörð.

Í skýrslunni er ný lega Hringvegur (1) um Reyðarfjarðarbotn sýnd og tenging Þórdalsheiðarvegur (936) þar sem miðað er við að hún færist niður fyrir Sléttu og liggi meðfram Sléttuá, sjá mynd 5. Í henni er einnig gert ráð fyrir veitingu Norðurár yfir í Sléttuá og nýrri brú á Fossá.

Í umhverfismats-skýrslunni kemur eftirfarandi fram:



↑ **Mynd 5**

Lega nýrra vega í botni Reyðarfjarðar samkvæmt Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020-2040 (Alta ehf., 2022).

Hringvegur um
Reyðarfjarðarbotn.
Framkvæmd á
Hringvegi, um botn
Reyðarfjarðar felur í

sér 1,8 km langa vegagerð og byggingu á tveimur nýjum brúm, annars vegar brú á Sléttuá og hins vegar brú á Fossá. Þá þarf að endurbyggja um 2 km langan tengiveg í fjarðarbotninum.⁴

Þá er í umhverfismatsskýrslunni áhrif allra ofangreindra framkvæmda í sveitarfélaginu metin fyrir umhverfispættina; *loftslag, náttúruminjar, landslag, samfélag og byggðastefnu*.

Hvað varðar áhrif á loftslag kemur eftirfarandi fram:

...greiðfærari vegir auðvelda smærri og sparneytnari bílum för. Minni og jafnari halli veldur einnig minni útblæstri og snjóruðningur minni...bættir vegir og göng leiða til verulega bætts umferðaröryggis og minni hættu á mengun vegna óhappa sem geta leitt til ólíuleka. Gera má ráð fyrir að sjálfar framkvæmdirnar hafi í för með sér nokkra losun gróðurhúsalofttegunda, t.d. vegna efnisvinnslu og efnisflutninga. Áhrif ofangreindra vegabóta á **loftslag** eru því metin *óveruleg* og *neikvæð*.

Hvað varðar áhrif á náttúruminjar kemur eftirfarandi fram:

⁴ Alta ehf og Fjarðabyggð, 2022. Umhverfis- og forsenduskýrsla, bls. 12.

Í botni Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar er hætt á að vegagerð skv. veglínunum sem sýndar eru í tillögunni geti raskað sjávarfitjum. Skoða þarf nánar á hönnunarstigi hvar sjávarfitjar eru að finna og hvernig draga má úr þessum áhrifum...áhrif vegabóta og ganga á **náttúruminjar** eru því metin *óveruleg* og *neikvæð*.

Hvað varðar áhrif á samfélag og byggðafestu kemur eftirfarandi fram:

Í Samgönguáætlun 2020-2024 er stefnt að því að auka lífsgæði um land allt með bættum samgöngum og styrkja þann grunn sem nauðsynlegur er til að efla fjölbreytta atvinnu og bæta samkeppnishæfni, svo sem með betra aðgengi að þjónustu...greið og örugg vegtenging um suðurfirðina er mikilvæg, sérstaklega í ljósi þess að þar eru göng milli fjarða ekki enn komin á áætlun. Áhrif vegabóta og ganga á samfélag og byggðafestu eru því metin veruleg og jákvæð.

Eingöngu er fjallað um áhrif á landslag vegna gangagerðar í sveitarfélaginu.

Í samantekt um umhverfisáhrifin í Fjarðabyggð kemur fram að áhrif ganga og vegabóta eru *lítillega neikvæð* á landslag, loftslag og náttúruminjar vegna sjávarfitja í botnum Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar en *verulega jákvæð* á samfélag og byggðafestu. Þess má geta að rannsóknir Náttúrustofu Austurlands á gróðri og fjöru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði leiddu í ljós að sjávarfitjar eru ekki á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í botni Reyðarfjarðar.

Hvað varðar efnistöku og námur á Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2010-2040 þá eru tvær námur sem fyrirhugað er að nýta í framkvæmdina tilgreindar í greinargerð og sýndar á aðalskipulagsuppdraetti.

Í Umhverfis- og forsenduskýrslu með aðalskipulaginu kemur jafnframt fram að heimilt sé að nýta jarðefni úr árfarvegum á landbúnaðarsvæðum að uppfylltum skilyrðum, án sérstakrar merkingar á uppdraetti, m.a.:

- vinnslusvæði við Sléttuá (E-30),
- málarnámu við Sléttu (E-31) og
- grjótnámu við Hróteyri (E-33)⁵,

Í Umhverfis- og forsenduskýrslu kemur einnig fram að öll efnistaka valdi raski og skilji eftir sár í landslaginu en með vönduðum frágangi megí eyða þessum áhrifum að mestu.

Í samantekt um umhverfisáhrif efnistöku í Fjarðabyggð, sem og í samanlögðum umhverfisáhrifum, kemur fram að þótt að efnistökusvæðin hafi neikvæð áhrif á ásýnd og landslag meðan á vinnslu stendur eru þau að verulegu leyti afturkræf með vönduðum frágangi. Á móti koma brýnir almannahagsmunir af greiðum aðgangi að jarðefnum. Þá kemur fram að hafnar- og vegaframkvæmdir ásamt efnistökusvæðum eru að langmestu leyti á láglendi við ströndina, þar sem fyrir eru innviðir og dreifð byggð. Gert er ráð fyrir að gengið verði frá efnistökusvæðum að lokinni notkun og eldri vegir afmáðir þegar nýir taka við og varanleg áhrif verði því ekki veruleg.⁶

⁵ Alta ehf og Fjarðabyggð, 2022. Umhverfis- og forsenduskýrsla, bls. 19.

⁶ Alta ehf og Fjarðabyggð, 2022. Umhverfis- og forsenduskýrsla, bls. 30.

Svæðisskipulag Fjarðabyggðar

Í Svæðisskipulagi Austurlands, í kafla 3 um byggð og grunnkerfi, kemur fram að eitt að meginmarkmiðum skipulagsins miði að góðum heimkynnum sem felist m.a. í góðum samgöngum, sjálfbærri orku og öflugum samskiptum. Þá kemur fram í kafla um stefnu í samgöngum að nauðsynlegar samgöngubætur í landshlutanum raungerist með umferðaröryggi og styttingu leiða að leiðarljósi. Uppbygging og viðhald vegakerfis miði að því að það taka að hámarki 60 mínútur að aka frá smærri þéttbýlisstöðum að einum að fjórum stærstu þéttbýlisstöðunum. Unnið verði að því að bæta vegi, gera jarðgöng og breikka brýr til að stytta leiðir og auka öryggi. Þá þarf að gera stofn- og tengivegi greiðfæra allt árið um kring þannig að auðvelt sé að sækja þjónustu og vinnu á milli staða og ferðast um landshlutann.⁷

Sóknaráætlun Austurlands 2020-2024

Í Sóknaráætlun Austurlands 2020-2024 kemur fram að veikleikar samfélagsins séu m.a. erfiðar samgöngur og hve ótryggar þær eru að vetrum. Í stöðugreiningu er varða atvinnu á svæðinu kemur einnig fram að rekstrargrundvöllur ýmis konar þjónustu sé veikur vegna þess hve byggðir eru dreifðar og vegalengdir miklar.⁸

Hvítbók um Skiplagsmál

Í Hvítbók um skipulagsmál kemur fram að eitt að lykilviðfangsefnum hennar sé uppbygging þjóðhagslegra mikilvægra innviða. Innviðir eru forsenda fyrir þróun og byggðar og kröftugu atvinnulífi.

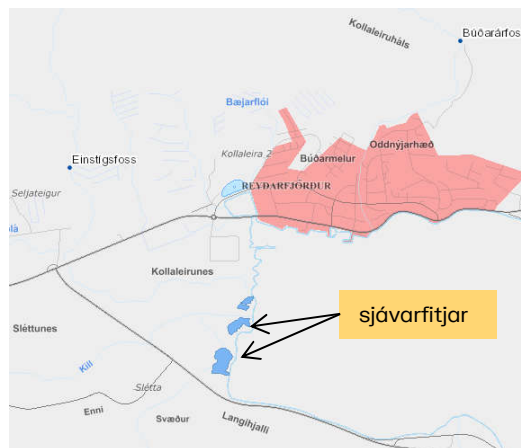
1.8 Verndarsvæði

Leirur og sjávarfitjar njóta verndar samkvæmt 61. grein náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og skal forðast að raska þeim nema brýna nauðsyn beri til.

Í Umhverfismats- og forsenduskýrslu með Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020-2040 kemur fram að í botni Reyðarfjarðar sé hætt á að vegagerð, samkvæmt nýjum veglínunum, geti raskað sjávarfitjum og því muni áhrif vegabóta hafa *lítillega neikvæð áhrif* á náttúruminjar. Þá kemur fram að á hönnunarstigi þurfi að skoða hvar sjávarfitjarnar eru og finna út hvernig draga megí úr áhrifum á þær.⁹

Samkvæmt kortasjá

Náttúrufræðistofnunar leit út fyrir að fyrirhuguð framkvæmd myndi liggja um sjávarfitjar, sjá mynd 6.



↑ Mynd 6

Bláir flákar sýna sjávarfitjar í kortasjá NÍ (kortasjá NATT, 2025).

⁷ Alta og Austurbrú, 2022. Svæðisskipulag Austurlands 2022-2044, bls. 18.

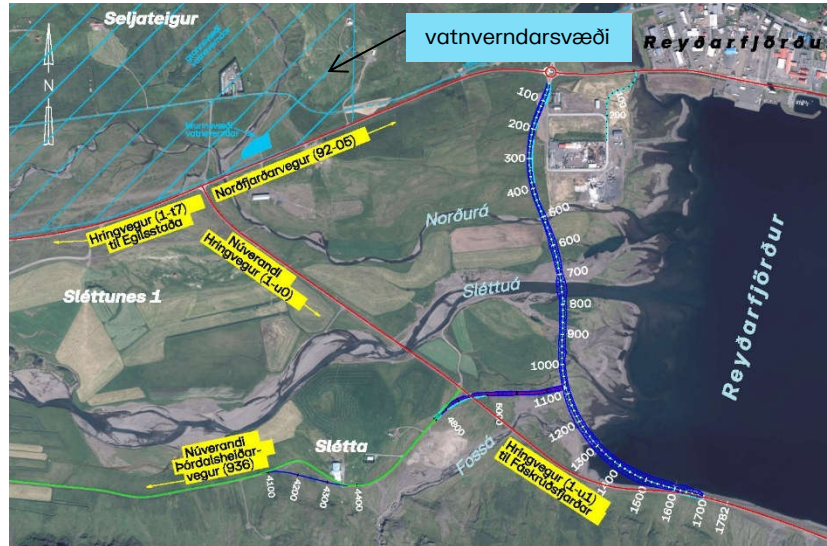
⁸ Austurbrú, 2020. Kynning á stöðu Sóknaráætlunar Austurlands.

⁹ Alta, 2022, bls. 14

Sérfræðingar Náttúrustofu Austurlands fóru um svæðið og kortlögðu vistgerðir, sjá nánar kafla 4.9 um gróðurfar. Hvergi eru sjávarfitjar að finna á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Vatnsverndarsvæði Reyðarfjarðar er í norðanverðum firðinum, ofan Hringvegur (1-t7) og núverandi Norðfjarðarvegur (92-05), sjá mynd 7.

Fyrirhuguð framkvæmd mun hvergi liggja innan vatnsverndarsvæðisins.



↑ **Mynd 7**

Lega vatnsverndarsvæðis í Reyðarfirði með tilliti til nýrra veglína. Vatnsverndarsvæðið er táknað með ljósbláum skálínum.

1.9 Leyfisveitendur

Fyrirhuguð framkvæmd og efnistaka henni samfara getur verið háð eftirfarandi leyfum:

- Framkvæmdaleyfi Fjarðabyggðar samkvæmt 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.
- Framkvæmdin þarf að vera í samræmi við lög um stjórn vatnamála nr. 36/2010 og vatnaáætlun Íslands 2022-2027. Framkvæmdaaðili þarf að meta umfang áhrifa framkvæmdarinnar á vatnshlot og mun slíkt áhrifamat fylgja með leyfisumsóknum.
- Leita þarf samþykkis Fiskistofu, lax- og silungsveiðisviðs, vegna nýrra brúa og malarnáms úr áreyrum.
- Ekki má breyta farvegi eða gera fyrirhleðslur nema með samþykki Lands og skógar skv. lögum um varnir gegn landbroti nr. 91/2002.
- Í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012 þarf að sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands þar sem hættu er á að fornleifar geti raskast.
- Þar sem veglína kann að skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náið samráð við viðkomandi raforkuflutningsaðila, Rarik, um útfærslur. Ekki má hefja vinnu innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggi heimild frá viðkomandi raforkuflutningsaðila.

Vegagerðin mun afla allra nauðsynlegra leyfa. Framkvæmdir munu hefjast þegar öll tilskilin leyfi liggja fyrir.

2 Staðhættir á framkvæmdasvæði

2.1 Staðhættir

Fjarðabyggð liggur miðsvæðis á Austfjörðum og varð til í núverandi mynd þegar Fjarðabyggð eldri, þ.e. Norðfjörður, Eskifjörður og Reyðarfjörður, sameinaðist Austurbyggð, þ.e. fyrrum Búðahreppi og Stöðvarfjarðarhreppi, Fáskrúðsfjarðarhreppi og Mjóafjarðarhreppi.

Sveitarfélagið er 1.615 km² að flatarmáli og nær frá Dalatanga (Mjóifjörður) í norðri að Streiti (Breiðdal) í suðri.

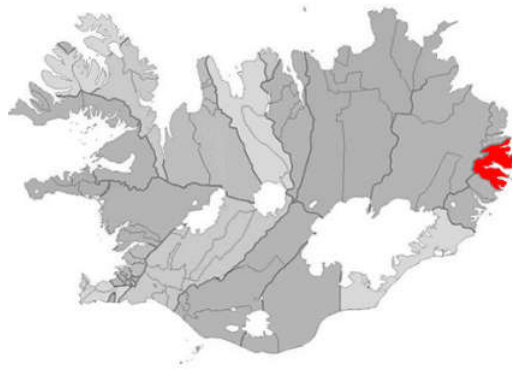
Sjö bæjarkjarnar eru í Fjarðabyggð, þ.e. Mjóifjörður, Neskaupstaður, Eskifjörður, **Reyðarfjörður**, Fáskrúðsfjörður, Stöðvarfjörður og Breiðdalsvík.

Fjallgarðar aðskilja firðina og eru þeir flestir um 800-1200 m háir og víða brattir í sjó fram. Í greinagerð aðalskipulagsins kemur fram að byggðakjarnarnir sjö hafi hver um sig áhugaverð sérkenni og mynda samstæða heild vinnusóknar, þjónustu og afþreyingar, ásamt dreifbýlinu.¹⁰

Jarðgöng (Fáskrúðsfjarðargöng og Norðfjarðargöng) hafa á undanförunum árum gerbreytt samgöngum í Fjarðabyggð. Engu að síður eru fjarlægðir enda á milli töluverðar fyrir þá sem vilja sækja vinnu eða nýta þjónustu í öðrum hlutum sveitarfélagsins.

Íþróttasvæði eru á öllum þéttbýlisstöðum og hafa bættar samgöngur innan Fjarðabyggðar aukið möguleika á bættri nýtingu íþróttamannvirkja og góðri aðstöðu fyrir einstakar íþróttagreinar.

Áður var aðalatvinnuvegur svæðisins sjávarútvegur og fiskvinnsla en nú byggist atvinnulífið á ört vaxandi þjónustu vegna álvers Alcoa-Fjarðaáls. Töluvert fiskeldi er einnig í fjörðunum og er Kaldvík ehf. með starfsleyfi á fjórum eldissvæðum í utanverðum Reyðarfirði. Þá er Mjóeyrarhöfn útskipunarhöfn og skipaafdrepp (neyðarhöfn, sbr. hafnalög nr. 61/2003) auk þess sem höfuðstöðvar slökkviliðs Fjarðarbyggðar eru einnig staðsettar þar. Því eru góðar tengingar hafnanna við vegakerfið mikilvægar, bæði vegna starfseminnar sem þar er og vegna samstarfs milli byggðakjarna.



↑ Mynd 8

Fjarðabyggð

(<https://is.wikipedia.org/wiki/Fjar%C3%B0abygg%C3%B0>)

¹⁰ Alta og Fjarðabyggð, 2022. Bls. 7

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er fast við þéttbýli Reyðarfjarðar. Á Reyðarfirði bjuggu 1368 manns þann 1. janúar 2024¹¹. Þar er öll almenn þjónusta, s.s. skólar og heilsugæsla. Þá er aðalskrifstofa Fjarðabyggðar staðsett á Reyðarfirði.

Um botninn falla þrjár ár, þ.e. Norðurá, Sléttuá og Fossá. Einhver veiði er í Sléttuá en einnig hefur efnistaka verið úr ánni um árabíl.

Svæðið er skilgreint sem landbúnaðarland og er búseta á Sléttu. Ýmis önnur nýting er einnig á svæðinu, sjá nánar í köflum 4.1. og 4.2.

Þórdalsheiðarvegur (936) liggur til suðvesturs út frá Hringvegi (1-u0/u1), skammt frá núverandi brú á Sléttuá. Þaðan liggur hann fram hjá býlinu Sléttu og til vesturs um Þórdalsheiði til Skriðdals. Lítil umferð er um veginn en yfir sumartímann er hann nokkuð vinsæl ferðamannaleið.

2.2 Núverandi vegur

Hringvegur (1-u0/u1) á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði flokkast sem stofnvegur. Í botni Reyðarfjarðar skiptist hann í tvo vegkafla, þ.e. vegkafla u0 og u1, sjá töflu 1. Fyrirhugaður framkvæmd nær til alls vegkafla 1-u0 og hluta vegkafla 1-u1.

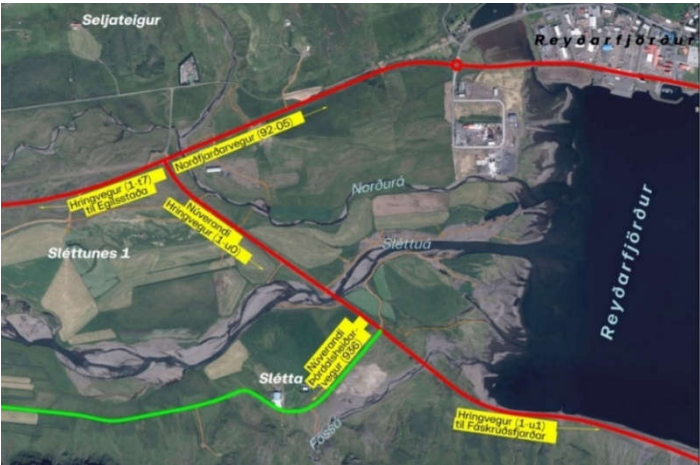
↓ Tafla 1.

Vegkaflar Hringvegur (1) í botni Reyðarfjarðar (Heimild: Veggagnagrunnur Vegagerðarinnar).

Vegheiti og vegnúmer	Kaflí	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	lengd	Vegfl.
Hringvegur 1	U0	Norðfjarðarvegur (92-05)	Þórdalsheiðarvegur (936-02)	1,11	C8
	U1	Þórdalsheiðarvegur (936-02)	Gangamunni nyrðri	2,79	C8

Núverandi Hringvegur (1-u0/u1) liggur í norðanverðum Reyðarfirði, neðan vatnsverndarsvæðis fjarðarins, um 1,2 km vestan þéttbýlisins. Þaðan liggur hann hornrétt um T-vegmót til suðaustur, skammt vestan við farveg Norðurár. Um fjarðarbotninn fer hann meðfram túnum og beitolöndum og um einbreiða brú á Sléttuá og yfir í sunnanverðar hliðar fjarðarins þar sem hann liggur að gangamunna Fáskrúðsfjarðarganga, sjá mynd 9.

Samkvæmt vegaskrá Vegagerðarinnar er Hringvegur (1-u0/u1) í botni Reyðarfjarðar í vegtegund C₈, þ.e. vegur með 7,0 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum öxlum. Núverandi



↑ Mynd 9

Núverandi vegakerfi í botni Reyðarfjarðar. Stofnvegir eru rauðir, tengivegur er grænn. Vegslóðar eru appelsínugular strikalínur.

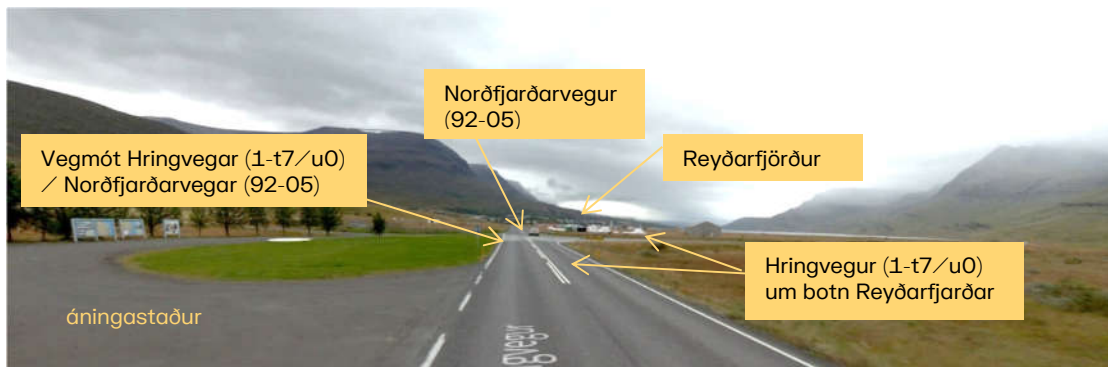
¹¹https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Ibuar/Ibuar__mannfjoldi__2_byggdir__Byggdakjarnar/MAN030101.px/table/tableViewLayout2/, sótt 21.05.24.

vegur er þó aðeins um 6,5-7 m breiður og með 6,3 m breiðri klæðingu. Öryggissvæði er hvergi skilgreint.

Í norðanverðum firðinum, skammt vestan Norðurár eru vegamót Hringvegar (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegur (92-05), þar sem Norðfjarðarvegur (92-05) liggur í beinu framhaldi af Hringvegi (1-t7) áfram til austurs inn í þéttbýli Reyðarfjarðar, en Hringvegurinn (1-u0/u1) liggur hornrétt til suðausturs yfir fjarðarbotninn, sjá myndir 10-12 og meðfylgjandi teikningar.

Umferð til norðurs eftir Hringvegi (1-u0) um Reyðarfjarðarbotn viku fyrir umferð um vegamót Hringvegar (1-t7) og Norðfjarðarvegur (92-05) með biðskyldu.

Umrædd vegamót Hringvegar (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegur (92-05) eru hættuleg, sjá kafla 2.4. um umferðaröryggi. Ofan vegar, fast við umrædd vegmót, er áningarstaður með tveimur veltengingum beggja vegna við vegmót Hringvegar (1-t7) og Norðfjarðarvegur (92). Þ.e. annars vegar tengingu til vesturs inn á Hringveg (1-t7), hins vegar til austurs inn á Norðfjarðarveg (92-05).



↑ **Mynd 10**

Horft í austur eftir Hringvegi (1-t7) í átt að Reyðarfirði. Á vegamótum Hringvegar (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegur (92-05), beygir Hringvegur (1-t7) hornrétt til suðausturs en Norðfjarðarvegur (92-05) liggur inn í þéttbýlið í beinu framhaldi af Hringveginum (1-t7) (Heimild: www.ja.is.)



↑ **Mynd 11**

Horft út frá Hringvegi (1) í Reyðarfjarðarbotni til norðurs að vegamótum Hringvegar (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegur (92-05) (Heimild: www.ja.is.)

Á Hringvegi (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn er leyfður hámarkshraði 90 km/klst. fyrstu 0,25 km en eftir það er 70 km/klst. hámarkshraði, utan brúar á Sléttuá, þar sem hraðinn er tekinn niður í 50 km/klst. hámarkshraða. Þá eru viðvörðunarkerki um einbreiða brú beggja vegna Sléttuár.

Viðá eru tengingar út frá núverandi Hringvegi (1-u0/u1) á fyrirhuguðum framkvæmdakafla. Talningar út frá loftmyndum gefa til kynna að um 10 tengingar liggi út frá núverandi vegi, aðallega að túnum og slóðum.

Einn tengivegur liggur út frá núverandi Hringvegi (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn, þ.e. Þórdalsheiðarvegur (936-02).

Girðingar eru víðast meðfram túnum.

Ristarhlið er í núverandi Hringvegi (1-u0) um 200 m frá vegamótum Hringvegar (1-t7/u0)/Norðfjarðarvegar (92-05).

Núverandi Norðfjarðarvegur, vagnúmer 92, er í heildina um 37 km langur og skiptist í 8 vegkafla, sjá töflu 2.

↓ **Tafla 2**
Vegkaflar Norðfjarðarvegar (92) (Heimild: Veggagnagrunnur Vegagerðarinnar).

	Kaflí	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	lengd	Vegfl.
Norðfjarðarvegur (92)	05	Hringvegur (1-u0)	Reyðarfjörður, Hjallanes	1,24	S
	06	Reyðarfjörður, Hjallanes	Reyðarfjörður, Breiðimelur	2,35	S
	07	Reyðarfjörður, Breiðimelur	Eskifjarðavegur (950-01)	12,23	S
	08	Eskifjarðavegur (950-01)	Norðfjarðargöng, syðri endi	1,26	S
	09	Norðfjarðargöng, syðri endi	Norðfjarðargöng, nyrðri endi	7,91	S
	10	Norðfjarðargöng, nyrðri endi	Skuggahlíðarvegur (9517-01)	4,69	S
	11	Skuggahlíðarvegur (9517-01)	Neskaupsstaður, Urðarteigur	6	S
	12	Neskaupsstaður, Urðarteigur	Neskaupsstaður, ferjubryggja	1,37	S

Upphafsstaður hans er við núverandi vegamót Hringvegar (1-t7/u0) vestan þéttbýlisins á Reyðarfirði. Þaðan liggur hann til austurs um Reyðarfjörð til Eskifjarðar um Norðfjarðargöng og að ferjubryggju á Neskaupsstað. Allir vegkaflar hans eru flokkaðir sem stofnvegur.

Núverandi Norðfjarðarvegar (92), vegkaflí 05, sem fyrirhugað framkvæmd nær til er í vegtegund C₉ sem er 9 m breiður vegur. Hann er 1,24 km langur og liggur frá núverandi vegamótum Hringvegar (1-t7/u0), til austurs að hringtorgi við Hjallanes, vestan þéttbýlisins á Reyðarfirði.

Núverandi Þórdalsheiðarvegur, vagnúmer 936, er í heildina um 21 km langur og skiptist í 2 vegkafla, sjá töflu 3.

↓ **Tafla 3**
Vegkaflar Þórdalsheiðarvegar (936) (Heimild: Veggagnagrunnur Vegagerðarinnar).

	Kaflí	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	lengd	Vegfl.
Þórdalsheiðarvegur (936)	01	Skriðdals- og Breiðdalsvegur (95-03)	Áreyjarvegur (9551-01)	16,32	L
	02	Áreyjarvegur (9551-01)	Hringvegur (1-u0)	4,91	T

Upphafsstaður hans er í Skriðdal í Múlaþingi, þar sem hann liggur frá Skriðdals- og Breiðdalsvegi (95) austur um Þórdalsheiði og að heimreið að Áreyjum, innst í

Reyðarfirði. Á þeim kafla er hann flokkaður sem landsvegur í vegtegund F1¹². Frá Áreyjum liggur hann að Hringvegi (1-u0/u1), austan Sléttu í botni Reyðarfjarðar og á þeim kafla flokkast vegurinn sem tengivegur í vegtegund D.¹³

Sá vegkafla núverandi Þórdalsheiðarvegur (936-02) sem fyrirhugað framkvæmd nær til liggur til vesturs út frá Hringvegi (1-u0/u1) milli Sléttuár og Fossár. Við hann stendur býlið Slétta. Vestan Sléttu er vegurinn með kröppum bogum auk þess sem einungis um 11 m fjarlægð er frá núverandi vegi að útihúsi á Sléttu, sjá mynd 12

Þórdalsheiðarvegur (936) er einbreiður og lagður slitlagi á um 0,5 km löngum kafla frá Hringvegi (1-u0/u1) og vestur fyrir Sléttu. Utan þess vegkafla er hann malarvegur. Þá eru vegamót Hringvegur (1-u0/u1) og Þórdalsheiðarvegur (936-02) varhuga-verð, sér í lagi þar sem að gegnt Þórdalsheiðarvegi (936-02) og út frá Hringvegi (1-u0/u1), liggur vegslóði til austur að ræktarlandi og ósum Slétturár. Er þar um nokkurs konar krossvegamót að ræða, sjá mynd 13.



↑ **Mynd 12.**

Horft í norðaustur eftir Þórdalsheiðarvegi (936) að Sléttu.



↑ **Mynd 13.**

Horft í suðaustur eftir Hringvegi (1-u0). Vegamót Hringvegur (1-u0/u1) og Þórdalsheiðarvegur (936-02). (Heimild: www.ja.is).

¹² F1 = Slóðir – Seinfær vegur, fær allri almennri umferð að sumarlagi. Einungis slóð, oftast en ekki lægri en landið til beggja hliða. Breidd um 4 m. Stórir lækir og ár brúðar. Vegir þessir eru oft lokaðir á veturna vegna snjóá og vegna aurbleytu á þóatið

¹³ D = Vegir með einni akrein (með útskotum). Breidd 4 m. ÁDU ≤50

2.3 Núverandi brýr

Tvær brýr eru á Hringveginum (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn, yfir **Sléttuá** og **Fossá**, sjá myndir 14-15. Ræsi eru í smærri lækjum.



↑ **Mynd 14**

Núverandi brú á Sléttuá (Heimild: Veggagnakerfi Vegagerðarinnar).



↑ **Mynd 15**

Núverandi brú á Fossá (Heimild: Veggagnakerfi Vegagerðarinnar).

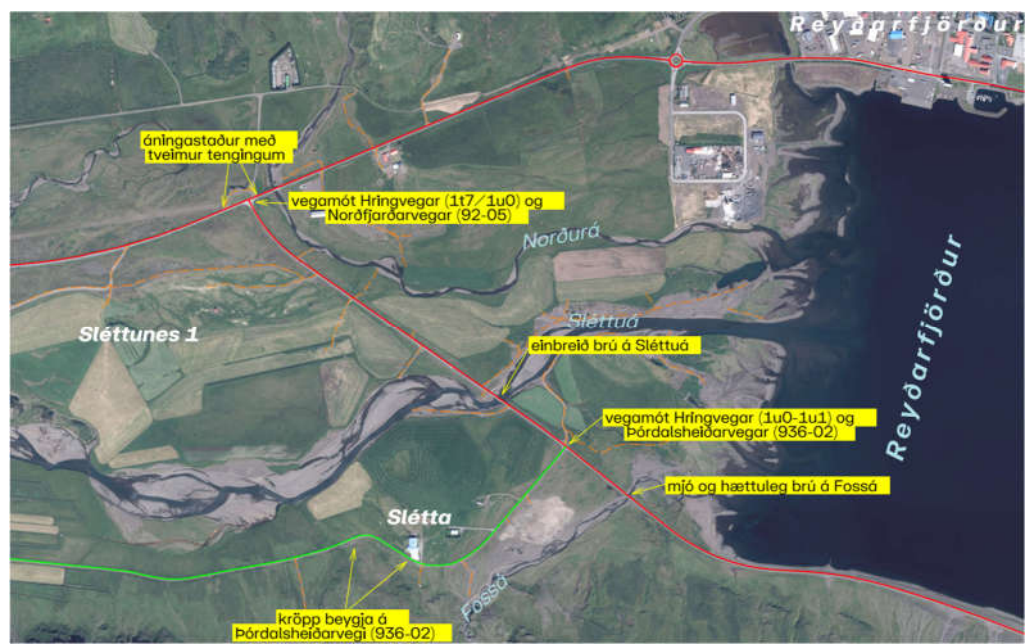
- Brú á Sléttuá er einbreið, 46 m löng, steipt bitabré með steiptum stöplum, byggð árið 1953. Akbrautarbreidd er 3 m. Vagnþungi er 20 tonn.
- Brú á Fossá er 7,5 m breið og 5 m löng steipt plötubré, byggð árið 1990. Vagnþungi er 63 tonn. Engin vegrið eru á brúnni.

Brú á Sléttuá er illa farin og talin það ótrygg að hámarkshraði umferðar um hana hefur verið lækkaður í 50 km/klst. Hún er umferðarmesta einbreiða brúin á Hringvegi 1 á Austurlandi.

Þá er brú á Fossá án vegriða.

2.4 Samgöngur, umferðaröryggi og mengun

Á fyrirhuguðum framkvæmdakafla eru varhugaverðir staðir. Vegamót Hringvegar (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegar (92-05) eru sérlega varhugaverð auk þess sem áningarstaður er fast við þau. Vegamót Hringvegar (1-u0/u1) og Þórdalsheiðarvegar (936-02) eru einnig varhugaverð, auk krapprar beygju sem er á Þórdalsheiðarvegi (936-02) vestan Sléttu. Þá er einbreið brú á Sléttuá og brú á Fossá hættulegar. Ofangreindir staðir eru merktir inn á mynd 16.



↑ **Mynd 16**

Varhugaverðir staðir á núverandi vegköflum. Hættulegar beygjur á Þórdalsheiðarvegi (936-02) eru þó utan skilgreinds framkvæmdasvæði (936-02) (Veggagnakerfi Vegagerðarinnar).

Töluverð umferð er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Í töflum 4-6 má sjá meðaltalsumferð á Hringvegi um Reyðarfjarðarbotn (1-u0), Norðfjarðarvegi (92-05) og á Þórdalsheiðarvegi (936-02) á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði á árunum 2016-2023.

Upplýsingar um greiningu og flokkun umferðar var fengin hjá deild umferðar og umferðaröryggis hjá Vegagerðinni.

↓ **Tafla 4.**

Meðaltalsumferð á Hringvegi (1-u0) um Reyðarfjarðarbotn, milli vegamóta Hringvegur (1-t7) og Norðfjarðarvegur (92-05) og Þórdalsheiðarvegur (936-02) á árunum 2016-2023, og framreiknuð umferð árið 2045.

Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn (1-u0)	2016	2019	2023	Framreiknuð umferð árið 2045
Ársdagsumferð ¹⁴	787	870	970	1100-1500
Sumardagsumferð ¹⁵	1050	1157	1250	1500-2000
Vetrardagsumferð ¹⁶	602	665	710	800-1200

¹⁴ Ársdagsumferð er meðalumferð á dag yfir árið

¹⁵ Sumardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september

¹⁶ Vetrardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember

↓ Tafla 5.

Meðaltalsumferð á Norðarfjarðavegi (92-05) milli Hringvegjar (1-t7) og Hjallaness (92-06) á árunum 2016-2023, og framreiknuð umferð árið 2045.

Norðfjarðarvegur (92-05)	2016	2019	2023	Framreiknuð umferð árið 2045
Ársdagsumferð ¹⁷	1456	1500	1650	1900-3150
Sumardagsumferð ¹⁸	1822	1900	2050	2400-3950
Vetrardagsumferð ¹⁹	1150	1200	1300L	1500-2450

↓ Tafla 6.

Meðaltalsumferð á Þórdalsheiðarvegi (936-02), milli Áreyja og Hringvegjar (1-u0) á árunum 2016-2023, og framreiknuð umferð árið 2045.

Þórdalsheiðarvegur (936-02)	2016	2019	2023	Framreiknuð umferð árið 2045
Ársdagsumferð ²⁰	22	25	28	30-40
Sumardagsumferð ²¹	33	37	41	45-55
Vetrardagsumferð ²²	18	19	20	20-30

Töluverð umferð er bæði á Hringvegi (1-u0) um Reyðarfjarðarbotn og Norðfjarðarvegi (92-05). Eins og sjá má hefur umferð aukist á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði milli áranna 2016-2023. Má leiða líkur að því að stór hluti þeirra aukningar sé til komin vegna fjölgunar ferðamanna til landsins.

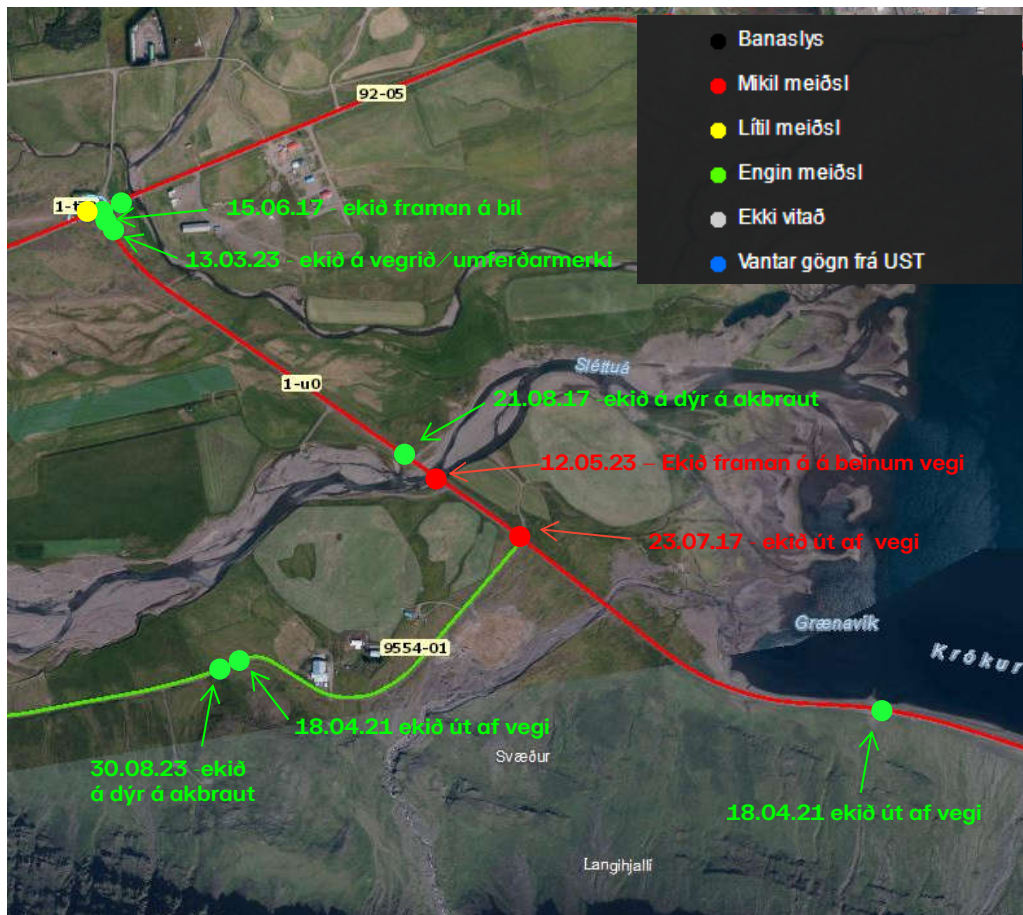
Meðalhlotfall þungra bifreiða er ekki áætlað en gera má ráð fyrir að um 7-10 % umferðar séu þungaflutningar.

Í veggagnabanka Vegagerðarinnar er að finna upplýsingar um greiningu og flokkun slysa, meðal annars fjölda umferðaslysa og tíðni þeirra. Slysatíðni er fjöldi óhappa á hverja milljón ekinna kílómetra.

Á árunum 2017-2023 eru sex slys skráð á núverandi Hringvegi (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn og tvö á Þórdalsheiðarvegi (936-02). Tvö slysanna á Hringvegi (1-u0) voru með miklum meiðslum en önnur slys eru án meiðsla. Þess utan eru 3 slys á eða við vegamót Hringvegjar (1t7/1u0) og Norðfjarðarvegjar (92-05), sem eru skráð á Hringveg vegkafla 1-t7 og Norðfjarðarveg vegkafla 92-05, og teljast því ekki með í þessari samantekt.

Á mynd 17 sést nánari staðsetning slysanna og skilgreining þeirra.

¹⁷ Ársdagsumferð er meðalumferð á dag yfir árið
¹⁸ Sumardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september
¹⁹ Vetrardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember
²⁰ Ársdagsumferð er meðalumferð á dag yfir árið
²¹ Sumardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september
²² Vetrardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember



↑ Mynd 17

Slys á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði á árunum 2017-2023 (loftmynd: Loftmyndir ehf.).

Áhrif á samgöngur og umferðaröryggi

Ljóst er að núverandi vegamót Hringvegar (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegar (92-05) eru hættuleg. Það sama á við um einbreiðar brýr. Ef ekkert er gert til að auka öryggi á þeim hluta Hringvegar (1-u0/u1) sem hér er fjallað um, er líklegt að aukin umferð á svæðinu hafi í för með sér minna umferðaröryggi.

Engin íbúðar- eða frístundahús eru nærri núverandi Hringvegi (1-u0/u1) í Reyðarfjarðarbotni en tún og beitolönd býlisins Sléttu er beggja vegna hans.

Umferð um svæðið verður fyrir óverulegu riski þegar nýr Hringvegur (1-u0/u1) verður byggður, þar sem hann liggur að mestu um nýtt vegsvæði. Þó mun umferð raskast lítilsháttar og tímabundið þegar nýr vegur verður tengdur núverandi vegakerfi. Þá gætu efnisflutningar úr námum haft áhrif á umferð. Eitthvert rask verður á framkvæmdatíma þegar Þórdalsheiðarvegur (936-02) verður tengdur nýjum vegi. Um takmarkaðan tíma er að ræða.

Jákvæð umhverfisáhrif að loknum framkvæmdum eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi þegar vegamót Hringvegar (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegar (936-02) hafa verið færð, lagður hefur verið öruggari vegur með tveggja akreina brúm og Þórdalsheiðarvegur (936-02) tengdur á öruggan hátt. Þá mun öryggi íbúa Sléttu aukast við bústörf þar sem þau munu sjaldnar þurfa að þvera Hringveg (1-u0/u1) eða fara inn á hann á búvélum til þess að komast um land jarðarinnar.

Áhrif á mengun

Núverandi Hringvegur (1-u0/u1) um botn Reyðarfjarðar er með klæðingu og það fjarri íbúðarhúsum að óveruleg mengun er vegna umferðar um hann.

Íbúðarhús á Sléttu er í um 62 m fjarlægð frá Þórdalsheiðarvegi (936-02) og útihús Sléttu eru í um 10 m fjarlægð frá veginum. Gera má ráð fyrir að eitthvert ónæði sé nú af hljóð- og rykmengun vegna umferðar um Þórdalsheiðarveg (936-02) þar sem hann liggur næst íbúðar- og útihúsi.

Á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu vegna umferðar vinnuvéla.

Að framkvæmdum loknum má búast við sambærilegum aðstæðum og eru nú við Reyðarfjörð. Gera má ráð fyrir að áhrif mengunar við útihús á Sléttu verði minni að framkvæmdum loknum eftir lagfæringu á krappri beygju á Þórdalsheiðarvegi (936-02).

Hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en hún er í dag vegna öruggari vegar.

3 Framkvæmdalýsing

3.1 Valkostir

Færsla Hringvegar (1-u0/u1) um botn Reyðarfjarðar á sér langan aðdraganda og er breytt lega hans m.a. sýnd í eldra aðalskipulagi en því sem nú er í gildi, þ.e. Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2007-2027²³. Í því aðalskipulagi nefnist vegurinn Suðurfjarðavegur (96), en honum var breytt í Hringveg (1) þann 11. nóvember árið 2017.

Í greinagerð með aðalskipulaginu, bls. 40 um vegakerfi og vegsamgöngur, kemur eftirfarandi fram:

Víða þarfnast vegakerfið í Fjarðabyggð talsverðra endurbóta. Bæði varðar það einbreiðar brýr og legu þjóðvega í botni Reyðarfjarðar...

Þá kemur einnig fram að varðandi viðhald og endurbætur þjóðvega í þéttbýli í Fjarðabyggð séu brýnustu verkefni m.a. frágangur hjáleiðar um Reyðarfjörð.

Sveitarfélagið hefur lagt áherslu á að færa Hringveginn (1-u0/u1) nær byggðinni og niður fyrir tún og beitolönd býlisins Sléttu, og í leiðinni stytta vegalengdir milli þéttbýlisstaða innan sveitarfélagsins.

Vegna þess vann Vegagerðin frumdrög fyrir sveitarfélagið þar sem lagðar voru fram tvær veglínur nýs Hringvegar (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn, þ.e. veglína 1 og veglína 2, sjá mynd 18.

Veglína 1 (blá lína) var valin til áframhaldandi hönnunar þar sem hún liggur á styttri kafla út í sjó við Sléttukrók en veglína 2 (rauð lína).

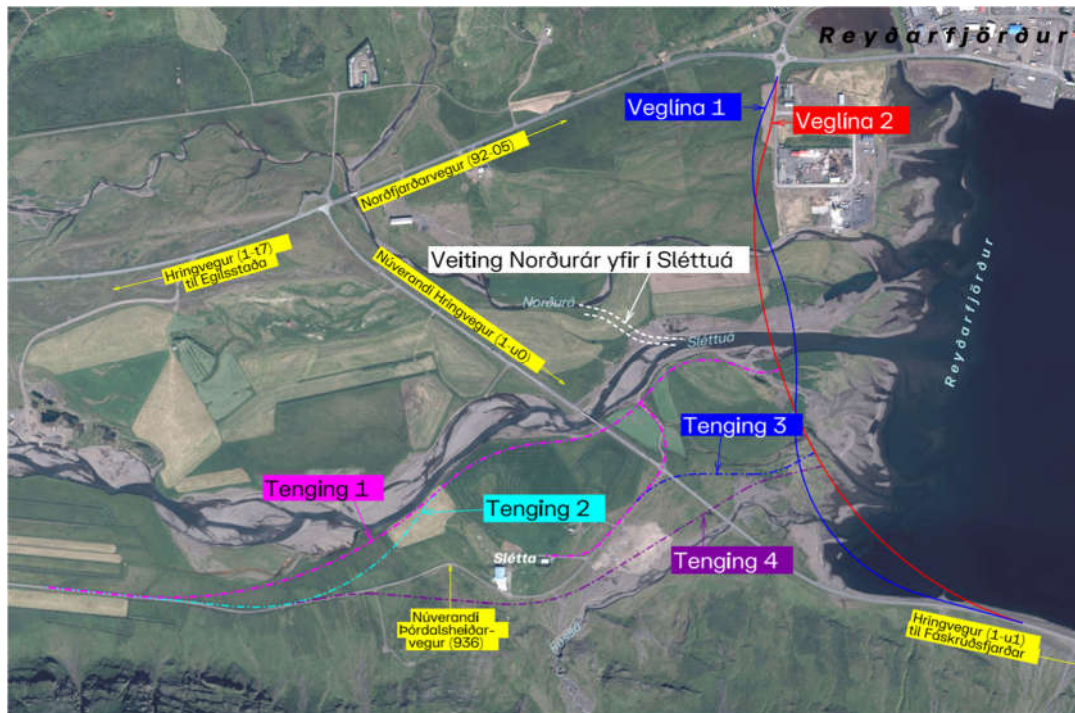
Skoðað var hvort vegtæknilega væri hægt að færa veglínuna upp úr sjónum við Sléttukrók en það reyndist ekki vera nema með verulega riski.



↑ Mynd 18

Veglínur samkvæmt frumdrögum (loftmynd: Loftmyndir ehf.).

²³ Alta ehf. 2008



↑ Mynd 19

Valkostir nýrra tenginga við Þórdalsheiðarveg (936-02) sem hafa verið skoðaðir í tengslum við fyrirhugaða framkvæmd. Bleik strikalína sýnir tengingu 1, ljósblá strikalína tengingu 2, blá strikalína tengingu 3 og fjólublá strikalína tengingu 4.

Einnig voru 4 valkostir á tengingu Þórdalsheiðarvegar (936-02) við nýjan Hringveg (1-u0/u1) skoðaðar, þ.e. tengingar 1-4, sjá mynd 19.

Tengingar 1 (bleik strikalína) og 2 (ljósblá strikalína) voru strax afskrifaðar af hálfu landeigenda á Sléttu, enda koma þeir kostir til með að raska túnum meðfram Sléttuá.

Tengingu 4 (fjólublá strikalína) var líka hafnað þar sem gert er ráð fyrir að hún liggi yfir gamalt efnistökusvæði sem búið er að fylla upp í og verið er að græða upp.

Tenging 3 (blá strikalína) er sú vegtenging sem valin hefur verið til áframhaldandi hönnunar.

Endur- og nýbygging Þórdalsheiðarvegar (936-02) er ekki hluti þessarar framkvæmdar, heldur einungis tenging vegarins við nýjan Hringveg (1-u0/u1) um botn fjarðarins og lagfæring á krappri og varhugaverðri beygju vestan býlisins Sléttu.

Til að draga úr kostnaði framkvæmdarinnar þá kom upp sú hugmynd að veita neðsta hluta Norðurár yfir í árfarveg Sléttuár og byggja eina nýja brú á Sléttuá, sjá mynd 19.

Vegna þeirrar hugmyndar leitaði Vegagerðin til Hafrannsóknastofnunar eftir mati á áhrifum fyrirhugaðrar áveitingar. Hafrannsóknastofnun mat að veiting Norðurár yfir í árfarveg Sléttuár hefði neikvæð áhrif á lífríki Norðurár. Vegna þess var fallið frá áveitingunni og tvær nýjar brýr verða byggðar á Norðurá og Sléttuá.

3.1.1 Nýr vegur

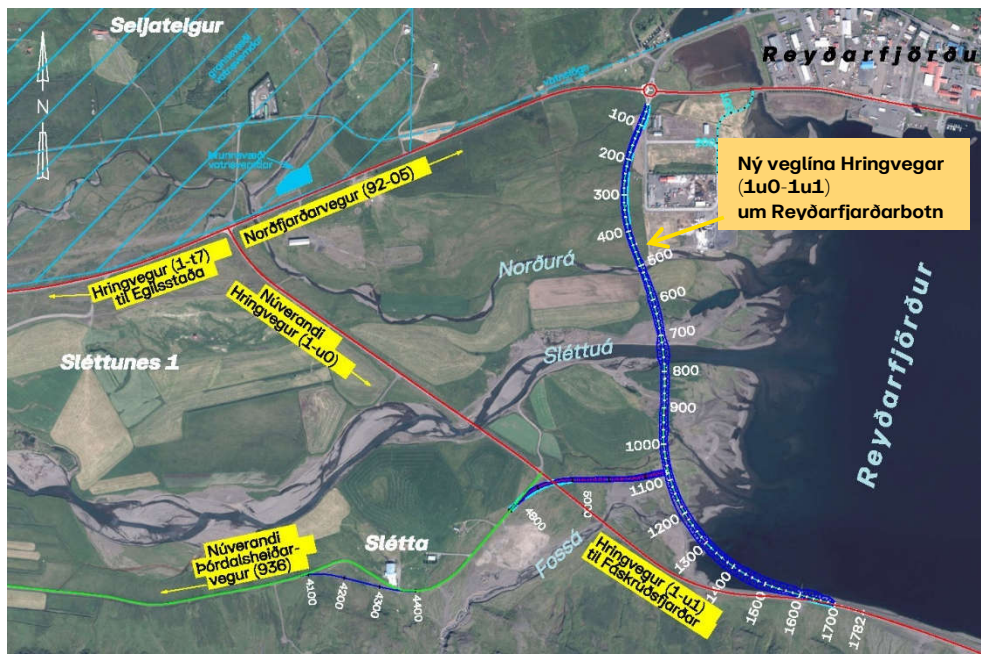
Nýr Hringvegur (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn er um 1,7 km langur og miðast upphaf framkvæmdakafans við stöð 40, við hringtorg nærri þéttbýlinu í Reyðarfirði og um 1,2 km austan við núverandi vegamót Hringvegur (1-t7/u0) og Norðfjarðarvegur (92-05), sjá mynd 20.



↑ **Mynd 20**

Horft í austur að hringtorgi við Reyðarfjörð, þaðan sem nýr Hringvegur (1-u0) mun liggja til suðurs (til hægri) yfir botn Reyðarfjarðar að Fáskrúðsfjarðargöngum (heimild www.ja.is).

Frá hringtorginu mun nýr Hringvegur (1-u0/u1) liggja til suðurs í mjúkum bogum fast vestan við iðnaðarsvæðið á Hjallaleiru og á tvíbreiðum brúm yfir Norðurá milli stöðva 499-519 og Sléttuá milli stöðva 723-777. Við ós Fossár liggur nýr Hringvegur (1-u0/u1) svo í mjúkum boga um Sléttukrók á 0,3 km löngum kafla og inn á núverandi Hringveg í stöð 1600 ofan Sléttukróks og að útboðsenda í stöð 1700, sjá mynd 21 og meðfylgjandi teikningar.



↑ **Mynd 21**

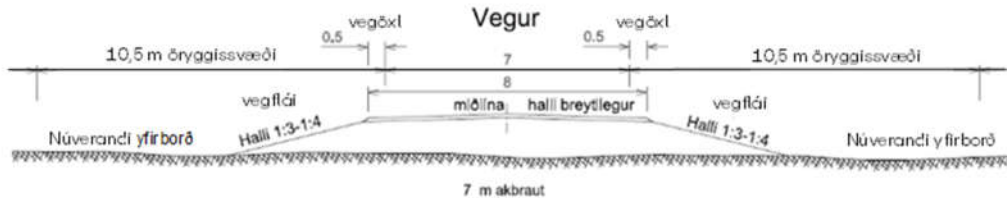
Lega nýrrar veglínu Hringvegur (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn

Vegurinn verður hannaður samkvæmt staðli fyrir vegtegund C₈, sem er 8 m breiður vegur með 7 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum öxlum. Klæðing verður 7,8 m breið.

Uppbygging vegarins og burðarþol miðast við hönnunarumferð.

Halli í vegköntum í fyllingum (vegflái) verður 1:3. Til að draga úr slyshættu er gert ráð fyrir öryggissvæði meðfram veginum. Þar sem ekki er unnt að uppfylla kröfur um öryggissvæði og fláa verður komið fyrir vegriðum.

Á mynd 22 er sýndur frágangur á vegi samkvæmt staðli fyrir vegtegund C_a.



↑ Mynd 22

Tengsl veghæðar, breiddar vegfláa og breiddar öryggissvæðis á 8 m breiðum vegi.

Ekki er gert ráð fyrir að áfangaskipta framkvæmdinni.

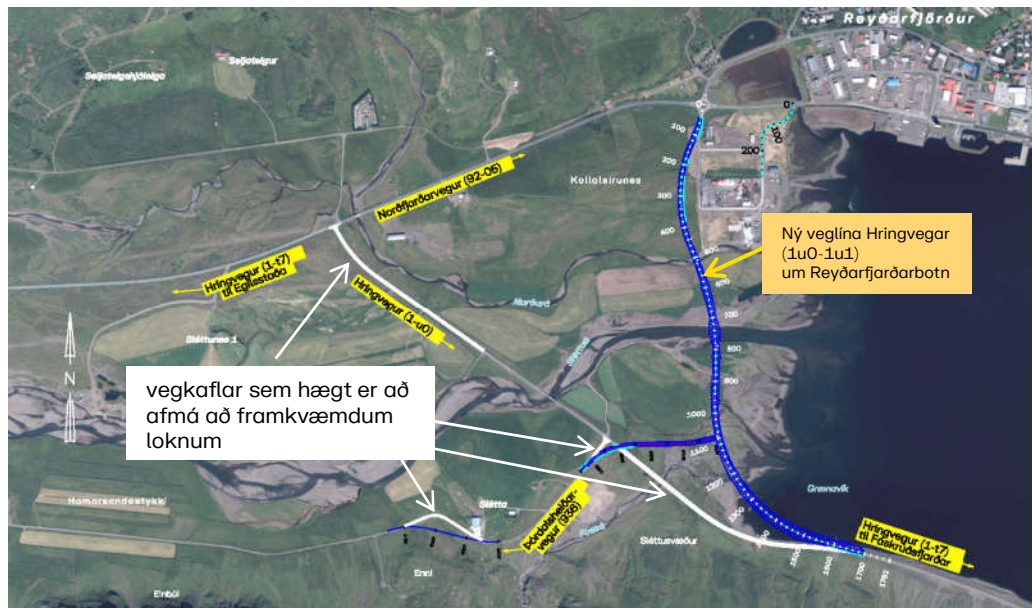
Vegna byggingar nýs Hringvegar (1-u0/u1) um botn fjarðarins þarf að tengja Þórdalsheiðarveg (936) á nýjum stað. Ný tenging Þórdalsheiðarvegar (936) mun liggja í T-vegamótum til vesturs út frá nýjum Hringvegi (1-u0) í stöð 1070. Tengingin er um 0,45 km löng og þverar núverandi Hringveg (1-u0) um 40 m suðaustan núverandi vegamóta Hringvegar (1-u0/1u1) og Þórdalsheiðarvegar (936-02). Þá verður kröpp beygja vestan Sléttu lagfærð á um 350 m löngum kafla og vegurinn færður fjær útihúsum á Sléttu en hann er nú. Að framkvæmdum loknum verður vegurinn í um 30 m fjarlægð frá útihúsunum.

Hvað varðar vegtengingu að iðnaðarsvæðinu Hjallaleiru mun hún liggja út frá Norðfjarðavegi (92-03) til suðurs og um 300 m austan við hringtorgið við þéttbýlið. Nákvæmari staðsetning vegtengingarinnar verður útfærð af Fjarðabyggð í samráði við Vegagerðina.

Tengingar að túnum verða áfram tryggðar en reynt verður að fækka þeim í samráði við landeigendur.

Á Þórdalsheiðarvegi (936-02) er lítil umferð. Árið 2023 var ÁDU 28 bílar. Því verður ný tenging Þórdalsheiðarvegar (936) og lagfæring á krappri beygju við Sléttu hönnuð samkvæmt staðli fyrir vegtegund D₄, þ.e. vegur með 3,5 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum öxlum. Tengingin verður lögð klæðingu.

Þeir kaflar núverandi vegar sem ekki nýtast að framkvæmdum loknum, verða fjarlægðir í samráði við landeigendur. Um er að ræða 4 vegkafla, sem eru samtals um 2,1 km langir, sjá mynd 23.



↑ Mynd 23

Vegkaflar núverandi vegar (hvítir flákar) sem mögulegt er að afmá að framkvæmdum loknum.

Að framkvæmdum loknum hefur Hringvegurinn (1-t7) lengst þar sem 1,2 km langur kafli núverandi Norðfjarðarvegur (92-05), milli núverandi vegamóta Hringvegur (1-t7/1u0) og Norðfjarðarvegur (92-05) og hringtorgs við þéttbýlið, hefur bæst við hann. Á sama hátt styttist Norðfjarðarvegur (92-05) sem því nemur (-1,2 km).

Ekki er gert ráð fyrir reiðvegi meðfram nýjum vegi.

3.1.2 Nýjar brýr

Ný veglína þverar 3 vatnsföll, þ.e. Norðurá, Sléttuá og Fossá. Nýjar brýr verða byggðar á Norðurá og Sléttuá en ræsi sett í Fossá.

Frumdrög nýrra brúa um Reyðarfjarðarbotn liggja fyrir, sjá eftirfarandi upplýsingar:

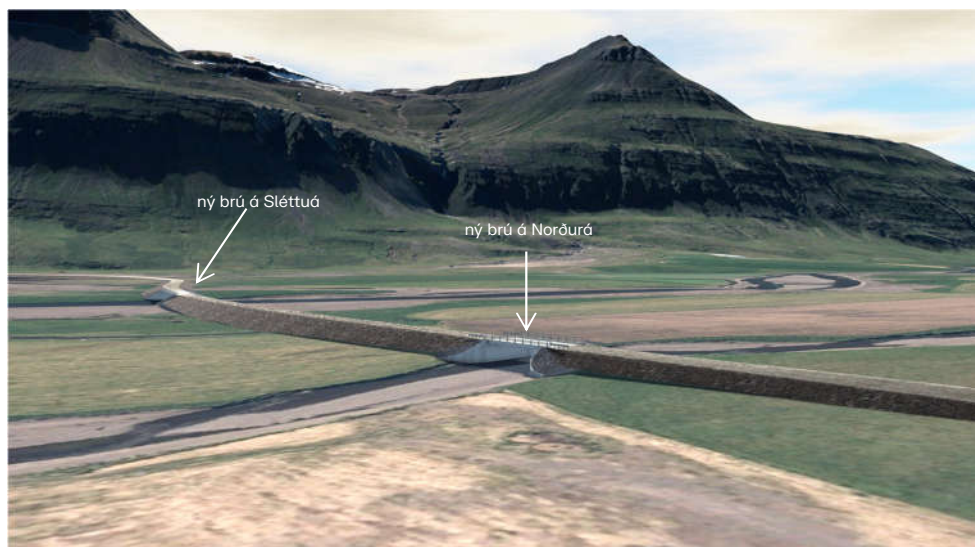
- Ný tveggja akreina brú verður byggð á Norðurá í kringum stöð 500. Brúin verður 14 m löng, eftirspennt eða slakbent bitabré í einu hafi. Hún verður 10 m breið með 9 m akbraut og 0,5 m breiðum bríkum.
- Ný tveggja akreina brú verður byggð á Sléttuá milli stöðva 723-777. Brúin verður 54 m löng, steipt, eftirspennt bitabré í tveimur höfum. Hún verður 10 m breið með 9 m akbraut og 0,5 m breiðum bríkum.



↑ **Mynd 24**

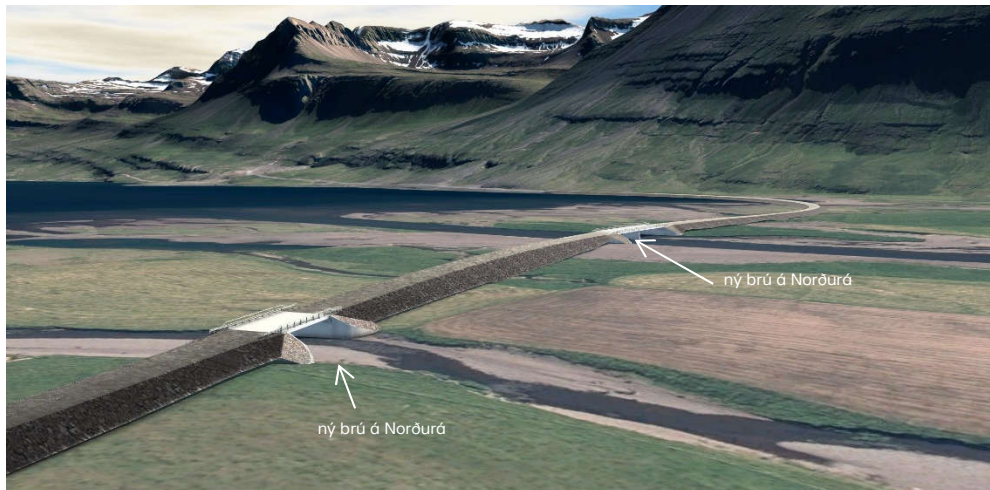
Staðsetning nýrra brúa á Norðurá og Sléttuá og ræsa í Fossá í nýrri veglínu Hringvegur (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn

Vegagerðin hefur útbúið þrívíddarmyndir af nýjum brúm og vegi sem sýna útlit og legu mannvirkisins í umhverfinu að framkvæmdum loknum sjá myndir 25 – 28.



↑ **Mynd 25.**

Ný brú á Norðurá, horft í suðvestur.



↑ **Mynd 26**

Nýjar brýr á Norðurá og Sléttuá. Horft í suðaustur.



↑ **Mynd 27**

Ný brú á Sléttuá, horft í suðaustur.



↑ **Mynd 28**

Ný brú á Sléttuá horft í suðvestur.

Að framkvæmdum loknum munu núverandi brú á Sléttuá standa áfram að ósk landeigenda á Sléttu sem hyggjast nýta hana til að komast að túnum norðan Sléttuár. Brú á Fossá verður fjarlægð að framkvæmdum loknum.

Í töflu 7 má sjá helstu kennistærðir nýs Hringvegar (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn.

↓ Tafla 7.

Kennistærðir nýs Hringvegar (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn.

Kennistærðir nýs Hringvegar	Eining
Lengd nýs Hringvegar	1660 m
Brú á Norðurá	14 m
Brú á Sléttuá	54 m
Mest bratti / halli	1 %
Mesta hæð veglínu yfir landi	4,6 m
Minnsti lágbogi	15000m
Minnsti hábogi	30000 m
Minnsti radius	200 m við hringtorg
Mesti þverhalli akbrautar	3,5 %

3.1.3 Efnispörf

Áætluð efnispörf í framkvæmdina er um **110.500** þús. m³. Skipting efnismagns fyrir mismunandi lög vegarins er sett fram í töflu 8.

Efnistaka er fyrirhuguð úr:

- fjórum námum í nágrenni framkvæmdasvæðisins.
- vegskeringum á vegsvæði auk efnis úr núverandi vegi þar sem hann verður afmáður.
- efni sem fellur til við aðgerðir til varnar úr gílinu Hrafnakömbum í Grænafeili, þ.e. stækkun skápa inn í hlíðina neðan við gilið.

↓ Tafla 8

Áætluð efnispörf fyrirhugaðrar framkvæmdar.

	Magn í m³
Klæðing	500
Burðarlag	4.000
Styrktarlag	15.000
Fyllingar	50.000
Fláafleygar	9.000
Ferging	25.000
Rofvörn	7.000
Samtals	110.500

3.1.4 Efnistaka

Á skipulagsupprætti með Aðalskipulagi Fjarðarbyggðar 2020-2040 eru fjórar námur og eitt vinnslusvæði sýnt í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, þ.e. **E-30** (Melshorn), **E-31** (vinnslusvæði við Sléttuá), **E-32** (Slétta), **E-33** (Grjótnáma við Hróteyri) og **E-34** (Klappir vestan álvers í Reyðarfirði²⁴).

²⁴ Nefnd Hrafnaskjól í þessari skýrslu

Upphaflega var gert ráð fyrir að taka mest af efninu úr þurrum árfarvegum Sléttuár (30.000 m³) og Stuðlár (44.000 m³) en eftir samráð við Hafrannsóknastofnun hefur efnistöku verið breytt til að draga úr áhrifum efnistöku á lífríki straumvatna.

Nú er áætlað að nýta tvær námur, **Melshorn (E-30)** og **Hrafnaskjól (E-34)**, vegna umræddrar framkvæmdar, en **sækja um tvær námur til viðbótar inn á aðalskipulag, þ.e. Handarhald og Hrútareyrarmel**. Þá er fyrirhugað efnistaka úr svæðum við **Stuðlá** og **Hrútá**. Námurnar eru ekki afmarkaðar á skipulagsupphætti eða tilgreindar í greinargerð með aðalskipulaginu. Í Umhverfismats- og forsenduskýrslu er hins vegar tekið fram að heimild sé til að nýta jarðefni úr árfarvegum á landbúnaðarsvæðum að uppfylltum skilyrðum, án sérstakrar merkingar á upphætti.

Í töflu 9 eru skráðar þær námur sem fyrirhugað er að nota vegna framkvæmdarinnar og í töflu 10 er áætluð skipting efnistöku milli náma.

↓ Tafla 9

Námur sem fyrirhugað er að nýta vegna framkvæmdarinnar.

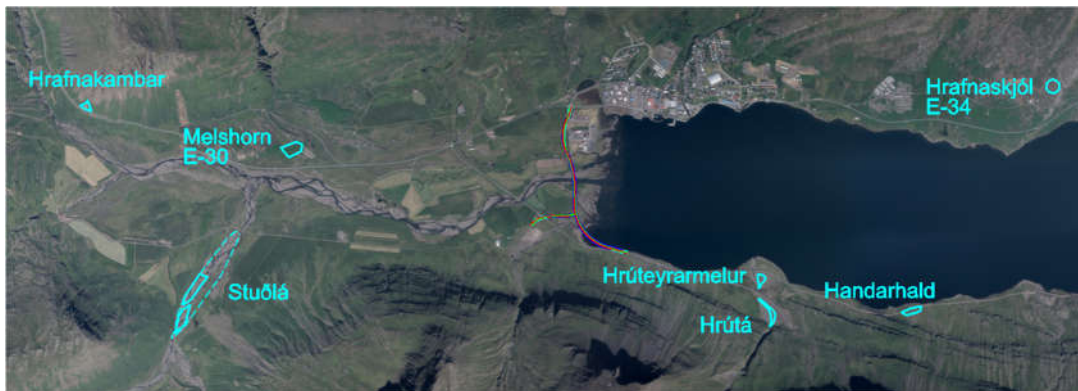
Náma	Heiti á skipulagi	Lýsing
Melshorn	E-30	Efnistaka í forna sjávarhjalla ofan Hringvegjar
Stuðlá	Áreyrar	Malartaka úr þurrum eyrum, efnisvinnsla og haugsetning á bökkum Stuðlár
Handarhald	Ekki á skipulagi	Efnistaka í aurkeilu ofan og meðfram Vattarnesvegi
Hrútareyrarmelur	Ekki á skipulagi	Efnistaka ofan í eldri námubotn og upp að klettabelti
Hrútá	Áreyrar	Grjót hreinsað úr þurrum eyrum meðfram ánni ofan Hringvegjar
Hrafnaskjól	E-34	Efnistaka og efnisvinnsla klapparefnis

↓ Tafla 10

Áætluð efnistaka fyrirhugaðrar framkvæmdar á Hringvegi (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn.

Námur	Samtals (m³)	Fláafleygar (m³)	Fylling og fergingar (m³)	Styrktarlag (m³)	Burðarlag (m³)	Klæðing (m³)	Rofvörn (m³)
Melshorn (E-30)	50.000		50.000				
Stuðlá	19.000			15.000	4.000		
Handarhald	13.000	4.000	9.000				
Hrútareyrarmelur	9.000		9.000				
Hrafnakambar	8.000	1.000	7.000				
Hrútá	7.000						7.000
Sker og núv. vegur afmáður	4.000	4.000					
Hrafnaskjól (E-34)	500					500	
Samtals	110.500	9.000	75.000	15.000	4.000	500	7000

Staðsetningu fyrirhugaðra náma má sjá á mynd 29. Námurnar eru ríflega afmarkaðar og mögulegt að útlínur þeirra breytist eitthvað á framkvæmdatíma.



↑ Mynd 29

Námur í Reyðarfjarðarbotni sem fyrirhugað er að nýta vegna framkvæmdarinnar eru merktar inn með blágrænu.

Eftirfarandi er umfjöllun um fyrirhuguð námusvæði:

- **Melshorn E-30 (50.000 m³):** Um er að ræða malarhjalla sem liggur norðan Hringvegar til móts við ármót Stuðlár og Sléttuár. Náman er gömul og frágengin með vottun. Yfirborð námunnar er gróið lúpinu. Á aðalskipulagi Fjarðarbyggðar 2020-2040 er efnistaka skráð tímabundin vegna framkvæmda við Hringveg. Efnið í hjallanum nýtist í farg og fyllingar.
- **Stuðlá (19.000 m³):** Efnistaka hefur áður farið fram úr eyrum Stuðlár. Efnistakan er fyrirhuguð í þurrar eyrar ofan brúar á Þórdalsheiðarvegi (936).

Efnið er fyrirhuguð að nýta í burðarlag og styrktarlag.

Efnistakan mun ekki fara fram úr virkum farvegum, heldur úr þurrum áreyrum. Vinnsludýpt í þurrar eyrar verður á bilinu 0,5-1,5 m og hvergi farið dýpra en sem nemur 0,2 m yfir vatnsborði árinna við upphaf efnistöku. Í lok framkvæmda verða leiðigarðar jafnaðir út. Með þessu er komið í veg fyrir að grugg eða lífríki berist inn eða út af efnistökusvæðinu meðan á efnistöku stendur.



↑ Mynd 30

Mynd tekin með flygildi 2. júlí 2025. Rauðar útlínur afmarka annars vegar um 22.300 m² svæði og hins vegar 15.500 m² svæði.

Á mynd 30, sem tekin var með flygildi sumarið 2025, hafa tveir flákar (22.300 m² og 15.500 m²) á þurrum eyrum verið afmarkaðir með rauðum útlínunum og sýna þeir hver hámarks stærð raunverulegrar efnistöku yrði.

- **Handarhald (13.000 m³):** Náman Handarhald er ný náma í aurkeilu sem staðsett er tæpa 3 km frá útboðsmörkum sunnan til, við Vattarnesveg (955-01). Um er að ræða útvíkkun á skeringu meðfram veginum þar sem hann liggur um aurkeiluna. Efnið úr aurkeilunni nýtist í fláafleyga og mögulega fyllingar og feringar. Vegagerðin hyggst sækja um að koma námunni inn á aðalskipulag.
- **Hrúteyarmelur (9.000 m³):** Um er að ræða gamalt námusvæði þar sem efni var tekið úr malarhjöllum sunnan Reyðarfjarðar til móts við Búðareyri. Efnistakan yrði í þegar raskað yfirborð, þ.e. gamlan námubotn og lægri stall af malarefni sem nær upp að klettabelti austan við Hrútá. Náman er ekki á skipulagi, en ef rannsóknir leiða í ljós að efnið er nýtanlegt í farg eða fyllingar er stefnt að því að sækja um að fá hana inn á aðalskipulag.
- **Hrafnakambar (8.000 m³):** Fyrirhugað er að fara í aðgerðir vegna snjóflóðavarna þar sem Hringvegur liggur um Grænafell í botni Reyðarfjarðar. Stækka á skáp inn í aurkeilu neðan við Hrafnakamba í Grænafelli og lagt upp með að nýta efnið eftir efnisgæðum í fláafleyga og fyllingar.
- **Hrútá (7.000 m³):** Grjót og möl hefur áður verið tekin úr farvegi Hrútár sem fellur fram í hönnuðum farvegi næst Hringveginum (1-u1) í sunnanverðum Reyðarfirði. Hrútá ber fram talsvert grjót ofan úr gili sínu og er fyrirhugað að hreinsa það meðfram farveginum ofan Hringvegar (1-u1) og nýta í rofvörn.
- **Hrafnaskjól E-34 (500 m³):** Klapparnáma sem staðsett er vestan við álverið í Reyðarfirði. Klapparefnið er fyrirhugað í klæðingu.

3.1.5 Ræsi

Í Fossá er fyrirhugað að setja tvö 2,8 m x 42 m ræsi í stöðvum 1220 og 1225. Þau verða með 45° skekkingu og grafin niður í botninn til að samfella haldist á botni, sjá mynd 30.

Ræsi verða staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vori og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður enn fremur komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir við veginn.

Ræsi verða grafin niður um 10-20 % af þvermáli þeirra til að tryggja að jarðefni safnist í botn ræsanna og samfella haldist í farveginum.

Full vatnsskipti verða tryggð um veginn þar sem hann liggur út í Sléttukrök.



↑ **Mynd 30**

Staðsetning röra í Fossá í nýrri veglínu.

3.2 Frágangur

3.2.1 Núverandi vegur

Núverandi vegur sem ekki nýtist að framkvæmdum loknum verður fjarlægður á köflum og svæðið aðlagð landinu í kring í samráði við landeigendur, sjá mynd 23.

Núverandi brú á Sléttuá mun standa áfram að ósk landeigenda, sem hyggjast nýta hana til að komast um land sitt norðan árinna.

Núverandi brú á Fossá verður rifin og steypa og stál hennar endurnýtt og óflokkanlegt efni verður urðað á viðurkenndum urðunarstað.

3.2.2 Námur og önnur röskuð svæði

Vanda þarf allan frágang þeirra svæða sem raskað verður vegna framkvæmdarinnar.

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga, skeringa og náma.

Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst.

Skeringar og námur verða ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Lífrænum jarðvegi sem finnst á yfirborði náma og skeringa verður ýtt í haug áður en efnistaka hefst og hann geymdur til að nota við frágang þegar efnistöku lýkur. Við frágang verður flutt til efni í jöðrum náma og skeringa til að aðlaga þær sem best að landinu í kring. Frágangi á vegskeringum og námum verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Brúnir efnistökusvæða og skeringa verða aðlagðar að landinu í kring og lífrænum jarðvegi, sé hann fyrir hendi, jafnað yfir.

Til þess að forðast að brjóta upp landslagsheildir verður almennt ekki ráðist í uppgræðslu á skeringum eða námusvæðum ef landið í kring er ógróið eða þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða.

Öll efnistaka og frágangur verður í samráði við fulltrúa Umhverfis- og orkustofnunar, eftirlitsmann Vegagerðarinnar og landeigendur.

3.3 Vinnubúðir og aðstaða verktaka

Ekki liggur fyrir hvort og þá hvar vinnubúðir verða staðsettar, en verktaki mun setja upp vinnubúðir í samráði við landeigendur og með heimild Heilbrigðiseftirlits Austurlands, ef þörf er á. Í útboðsgögnum verður krafist að verktaki fari eftir öllum lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

Vinnubúðir og vinnuáðstaða munu standa á meðan framkvæmdir standa yfir en verða fjarlægð að framkvæmdum loknum. Gengið verður vel frá svæðunum, svo að ummerki um framkvæmdir hverfi fljótt.

3.4 Mannaflapörf

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma. Reikna má með um 20 störfum í allt að 2 ár vegna brúa- og vegavinnu.

3.5 Mannvirki

Lagnir Rarik liggja um botn Reyðarfjarðar, m.a. meðfram núverandi Hringvegi (1-t7) og Norðfjarðarvegi (92-05) að hringtorgi vestan við þéttbýlið og þaðan inn í þéttbýlið,

auk þess að liggja meðfram Hringvegi (1-u0/u1) og inn í Fáskrúðsfjarðargöng.

Fljótsdalslínur Landsnets þvera dalbotninn ofan núverandi vegar og liggja út með firðinum að norðanverðu.

Stofnlögn vatnsveitu liggur meðfram núverandi Norðfjarðarvegi (92-05) og inn í þéttbýlið.

Ljósleiðari frá Orkufjarskiptum liggur um svæðið.

Aflað verður upplýsinga um allar lagnir á svæðinu áður en framkvæmdir hefjast. Framkvæmdir í grennd við línur eða lagnir verða í samráði við viðkomandi veitufyrirtæki.

3.6 Framkvæmdatími og kostnaður

Í drögum að Samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir 1.300 milljónum kr. til að framkvæmda á Hringvegi (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn. Þ.e. 670 milljónum kr. árið 2027 og 630 milljónum kr. árið 2028.

Stefnt er að því að hægt verði að taka mannvirkið í notkun haustið 2028.

Heildarkostnaður við endurbyggingu vegarins, er áætlaður um 1390 milljónir kr., sjá töflu 11.

↓ Tafla 11
Sundurliðuð kostnaðaráætlun fyrirhugaðrar framkvæmdar.

	Millj. kr.
Vegagerð	320
Brú á Norðurá	255
Brú á Sléttuá	755
Ræsi í Fossá	60
Samtals:	1390

3.7 Rekstur

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins sem felst m.a. í viðhaldi og þar með talið þjónustu vegar. Þegar umferð hefur verið hleypt á veginn hefur reksturinn áhrif á öryggi samgangna. Rekstrarkostnaður Vegagerðarinnar er m.a. háður vegalengd, umferð og vetraraðstæðum á vegi.

Nú er full vetrarþjónusta á Hringvegi (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn, þ.e. snjómokstur og önnur þjónusta er alla daga vikunnar.

Ekki er gert ráð fyrir að breytingar verði á rekstri vegarins eftir að vegaframkvæmdum lýkur. Viðhald og rekstur á nýjum vegi mun fylgja þeim viðmiðunar- og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegflokki, umferð o.þ.h.

Innviðaráðuneytið ákvarðar snjómokstursreglur.

4 Möguleg umhverfisáhrif

Vega- og brúagerð auk efnistöku veldur umhverfisáhrifum. Þeir umhverfisþættir sem framkvæmdin getur haft áhrif á eru:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| → Mannlíf, útivist og ferðapjónusta | → Vatnafar |
| → Landnotkun | → Lífríki straumvatna |
| → Landslag | → Verndarsvæði |
| → Heilsa og öryggi | → Gróðurfar |
| → Jarðmyndanir | → Fuglalíf |
| | → Menningarminjar |

Eftirfarandi er umfjöllun um áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á ofangreinda umhverfisþætti.

4.1 Mannlíf, útivist og ferðapjónusta

Mannlíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði einkennist árið um kring af umferð íbúa á svæðinu og umferð þjónustuaðila milli byggðalaga. Á sumrin er stór hluti umferðarinnar vegna ferðamanna.

Austan vegamóta Hringvegur (1-t7/u0) og ofan Norðfjarðarvegur (92-05), er golfvöllur Golfklúbbs Fjarðabyggðar með aðstöðu. Þá er tjaldsvæði Reyðarfjarðar, með þjónustubyggingum og annarri aðstöðu fyrir tjaldgesti ofan Norðfjarðarvegur (92-05) við hringtorgið inn í þéttbýlið. Neðan núverandi Norðfjarðarvegur (92-05) er hesthúsasvæði.

Tvær reiðleiðir er merktar inn á uppdrætti í aðalskipulagi sveitarfélagsins í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Önnur liggur upp frá Stuðlum og til suðurs meðfram austanverðri Króará um Hjalmsdal til Fáskrúðsfjarðar. Þá er reiðleið sýnd austan þéttbýlisins í Reyðarfirði, ofan núverandi Norðfjarðarvegur (92) og yfir í Eskifjörð. Hún liggur neðan námu E-34 og skilgreinds svæðis á aðalskipulagi sveitarfélagsins (ÍP-31) sem tilheyrir Vélhjólaiþróttafélagi Fjarðabyggðar. Í kortasjá Landssambands Hestamannafélaga (LH) er reiðleið skráð úr Skriðdal eftir Þórdalsheiðarvegi (936), þá eftir núverandi Hringvegi (1-u0/u1) um botn Reyðarfjarðar.

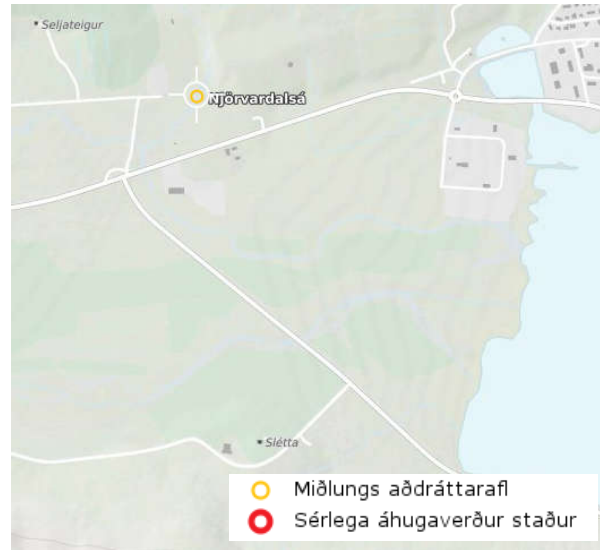
Einhver veiði er í Sléttuá en ekkert veiðifélag er um ána.

Í vefsíu Ferðamálastofu er einn áhugaverður staður sýndur í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, þ.e. Njörvardalsá, staður með miðlungs aðdráttarafl, sjá mynd 31.

Um hann stendur:

- „Gíl og gljúfur, þekktar gönguleiðir, gróður
- Miðlungs aðdráttarafl (áhugaverður og líklegur áfangastaður).
- Opið öllum óháð leyfi.
- Bílastæði er á staðnum.

Hægt er að ganga auðveldlega leið „upp með Njörvadalsá, sem er rétt innan við bæinn á Reyðarfirði. Áin rennur í djúpu og þröngu gili á kafla og fallegar bergmyndanir og grashvamar eru meðfram henni. Þetta má kallast vel falin náttúruperla og er skammt frá alfaraleið.“ Gengið er yfir timburbrú yfir ána og framhjá eyðibýlinu Fagrahlíð. Braggahverfi var við ána í seinna stríði.“



↑ **Mynd 31**

Skjaskot úr kortasjá ferðamálastofu ([Vefsíða](#)).

Fyrirhugað

framkvæmdasvæði er í góðri fjarlægð frá Njörvadalsá.

Áhrif á mannlíf, útivist og ferðapjónustu

Á framkvæmdatíma skapast nokkur störf á svæðinu en umferð um svæðið mun raskast vegna umferðar þunga vinnuvéla. Vegfarendur um svæðið munu verða varir við framkvæmdina vegna hávaða, ryks og truflunar á umferð, sem og gestir tjaldsvæðisins á Reyðarfirði. Það mun þó aðallega eiga sér stað þegar nýr vegur verður tengdur núverandi vegakerfi.

Að loknum framkvæmdum munu koma fram jákvæð áhrif á mannlíf, útivist og ferðapjónustu vegna öruggari og betri samgangna.

4.2 Landnotkun

Fyrirhuguð framkvæmd mun liggja um land Fjarðabyggðar, Sléttu, Stuðla og Seljateigshjáleigu.

Landnotkun fjarðarbotnsins einkennist af fjölbreyttri starfssemi auk ræktað lands.

Þar sem nýr Hringvegur (1-u0/u1) er fyrirhugaður frá hringtorginu við þéttbýlið og til suðurs um fjarðarbotninn, mun hann liggja á kafla í jaðri *græna trefilsins* sem er skilgreint sem opið svæði (OP-300) í Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020-2040.

Tjaldsvæði Reyðarfjarðar með þjónustubyggingum og annarri aðstöðu fyrir tjaldgesti er ofan Norðfjarðarvegar (92-05) við hringtorgið inn í þéttbýlið. Það er skilgreint sem afþreyingar- og ferðamannasvæði (AF-300) í Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020-2040.

Austan nýs Hringvegar (1-u0/u1) er iðnaðarsvæðið Hjallaleira (I-300), um 5,2 ha svæði með ýmiskonar aðstöðu, s.s. fyrir meðhöndlun úrgangs, endurvinnslu og annan iðnað.

Annars staðar mun fyrirhuguð framkvæmd liggja um skilgreint landbúnaðarland og er stærstur hluti landsins sunnan Norðurár ræktað land.

Efnistaka og vinnsla úr Sléttuá hefur verið um árabil og hafa efnishaugar verið staðsettir við farveg árinna bæði ofan og neðan núverandi vegar. Einnig hefur efnistaka verið úr Stuðlá og Hrútá.

Þá hefur efnistaka einnig verið úr botni Reyðarfjarðar, austan iðnaðarsvæðisins á Hjallaleiru.

Við Sléttukrök hefur einnig verið tekið efni úr sjó um árabil og samkvæmt landeigenda hefur tugum þúsunda m³ verið mokað þar upp. Svæðið er allt raskað eins og sjá má á mynd 32 sem er loftmynd frá árinu 2006. Á henni má víða sjá slóða, efnistöku og efnishauga.

Ljósleiðari, auk lagna Raríks, Landsnets, Mílu og vatnsveitu liggja um fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Þá eru girðingar meðfram núverandi vegi á köflum, beggja vegna.

Helstu vegslóðar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru sýndir á meðfylgjandi teikningum.

Áhrif á landnotkun

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu sem hún liggur um nema þar sem hún liggur um ræktað land Sléttu milli stöðva 520-580. Þar raskar hún 0,12 ha túns.

Landeigendum verða greiddar bætur vegna þess lands og jarðefnis sem fer í og undir nýjan veg.

Þeir kaflar núverandi vegar sem ekki nýtast falla til landeigenda en stefnt er að því að þeir verði að mestu jafnaðir út og afmáðir í samráði við landeigendur.

Samráð mun verða við landeigendur og Fjarðabyggð vegna hönnunar framkvæmdar og efnistöku.

Mótun landsins mun fara fram í samráði við landeigendur og fulltrúa Umhverfis- og orkustofnunar.



Skjástot úr kortasjá Loftmynda ehf. af fyrirhuguðu framkvæmdasvæði árið 2006 ([Vefsíða](#)).

4.3 Öryggi og heilsa

Í kafla 2.4 er fjallað um núverandi samgöngur, umferðaröryggi og mengun.

Nýr vegur mun liggja á nýjum stað og nær þéttbýli Reyðarfjarðar en hann gerir nú.

Nýr vegur verður hærri og breiðari en núverandi vegur og með skilgreindu öryggissvæði beggja vegna.

Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun

Umferð um svæðið mun raskast óverulega vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar. Það er einna helst þegar nýr vegur verður tengdur núverandi vegakerfi sem einhver röskun verður á umferð um svæðið. Þá gætu efnisflutningar úr námum haft áhrif á umferð á framkvæmdatíma.

Jákvæð áhrif framkvæmdarinnar eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og auknu umferðaröryggi þegar lagður hefur verið öruggur og greiðfær vegur með tveggja akreina brúm neðan ræktarlanda.

Á framkvæmdatíma mun umferð vinnuvéla hafa áhrif á hljóðstig og loftmengun. Hljóðstig vegna umferðar við iðnaðarsvæðið á Hjallaleiru mun hækka þegar nýr Hringvegur (1-u0/u1) verður kominn nær því en hann er nú.

Hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.

4.4 Landslag og ásjúnd

Landslag á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði flokkast sem samsett landslag samkvæmt skilgreiningu á vefnum www.namur.is.

Há fjöll umlykja fjarðarbotninn sem er flatlendur og stuttur. Hann er nær allur nytjaður.

Þá einkenna stór mannvirki landslagið eins og t.d. raforkumannvirki Landsnets, þ.e. Fljótsdalslína 3, Fljótsdalslína 4, Stuðlalína 1, Stuðlalína 2 og Fáskrúðsfjarðarlína 1.

Núverandi Hringvegur (1-u0/u1) um botn Reyðarfjarðar liggur skáhalt um flatlendi fjarðarbotnsins milli túna og beitolanda, í jaðri þéttbýlis. Hlíðar fjallanna umhverfis fjarðarbotninn og útsýni inn og út fjörðinn blasa við vegfarendum, auk þeirra mannvirkja sem þar eru.

Áhrif á landslag og ásjúnd

Framkvæmdin mun breyta landslagi þar sem nýr vegur og brýr munu liggja á nýjum stað.

Þar sem landslaginu á framkvæmdasvæðinu hefur þegar verið raskað með mannvirkjagerð, ræktun, beit, efnistöku og slóðum er álitid að áhrifin verði ekki mikil. Það sama gildir um útsýni frá vegi og ásjúnd að honum.

Breyting verður á fjarðarbotninum með færslu vegarins til austurs en til að lágmarka áhrifin verður núverandi vegur jafnaður út og afmáður, í samráði við landeigendur. Mögulegt er að jafna út og fjarlægja samtals um 1,7 ha af núverandi vegi. Núverandi brú á Fossá verður fjarlægð að framkvæmdum loknum.

Nýr vegur mun áfram liggja um flatlendi fjarðarbotnsins, en hann verður þó jafnari í landinu og breiðari en núverandi vegur, og með meira aflíðandi fláum. Talið er að útsýni þeirra sem leið eiga um veginn muni ekki breytast mikið.

Til að sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verði sem jákvæðust verða nýjar brýr og vegur hönnuð þannig að mannvirkin falli sem best að landslagi.

Gengið verður þannig frá vegsvæði að framkvæmdum loknum að vegur og brú falli vel að landi. Einnig verður gengið frá námusvæðum í samræmi við landslagið.

Ekki er gert ráð fyrir að vinnubúðir eða athafnasvæði séu líklegar til að hafa veruleg áhrif á umhverfið. Áhrifin felast helst í sýnileika á framkvæmdartíma. Gengið verður frá röskuðum svæðum og vinnubúðir og önnur mannvirki verða fjarlægð við verklök.

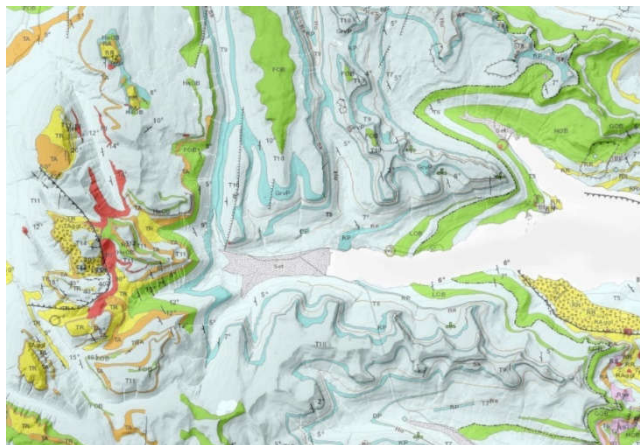
Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á landslag verði óveruleg.

4.5 Jarðfræði og jarðmyndanir

Berggrunnur Austfjarða er myndaður á Tertiértíma þegar nálægðar við rekbeltið gætti, og raðast fornar megineldstöðvar á fjörðunum í lækkandi aldursröð frá norðri til suðurs og inn til landsins. Jarðlögum á svæðinu hallar almennt niður til vesturs, í átt að núverandi rekbelti, en við megineldstöðvar gætir svæðisbundins halla.

Berggrunnur í innanverðum Reyðarfirði er talinn hafa myndast fyrir um 10 milljónum ára og liggur nokkurn vegin miðja veginn í jarðlagastaflanum milli Reyðarfjarðareldstöðvarinnar, sem talin er hafa verið virk fyrir 11-12 milljónum ára, og Þingmúlaeldstöðvarinnar, sem talin er hafa verið virk fyrir 8-11 milljónum ára.

Fyrir botni Reyðarfjarðar samanstendur berggrunnurinn úr basalhraunum með setlögum á milli, en jarðlagahalli nærri sjávarmáli er um 5-7° til vesturs, sjá mynd 33. Nokkuð er um geislasteina í hraunlögum neðarlega í jarðlagastaflanum á Austfjörðum.



Póleittbasalt - Tholeiitic lava
Ólívínbasalt - Olivine basalt lava
Dílabasalt - Porphyritic lava
Dílabasalt og ólívínbasalt - Porphyritic and olivine basalt
Ríólit (Líparit) - Rhyolite
Andesit - Andesite
Samsett hraun - Composite lava
Ríólitinnskot - Rhyolite intrusion
Andesitinnskot - Andesite intrusion
Basaltinnskot - Basaltic intrusion
Pursaberg, brotaberg - Agglomerate
Flikruberg, túff - Ignimbrite, tuff
Móberg - Hyaloclastite
Set - Sediment

↑ Mynd 33

Jarðfræðikort af Reyðarfirði (Náttúrufræðistofnun Íslands, 2022).

Reyðarfjörður sjálfur er afsprengi hins mikilsvirka rofs jökla ísaldar, en hann er jökulsorfinn U-laga dalur. Fjöll við Reyðarfjörð ná upp í um 1.000 m y.s. en áætlað er að upprunalegt yfirborð jarðlagastaflans hafi verið um 500 m hærra. Frá því síðasta jökulskeiði ísaldar lauk, fyrir um 10.000 árum, hafa önnur roföfl tekið við landmótun og setmyndun. Innsti hluti fjarðarbotnsins er hulin seti sem að stærstum hluta er framburður fornra og núverandi áa. Mælingar sýna að þar sem ársléttan og hafið mætast liggja klapparyfirborð einhversstaðar undir 50 m dýpi. Talið er að ársléttan sé uppbyggð þannig að næst klöppinni sé jökulruðningur, því næst jökulárset (aðallega silt og fín sandur) og loks misgróft árset (Sveinn Þorgrímsson, 1976). Í botni

Reyðarfjarðar er mikill sethjalli sem vitnar til um sjávarstöðu sem var 59 m hærra en nú. Ofan á honum eru fjörukambar. Önnur lægri fjörumörk í Reyðarfjarðarbotni liggja í 50 m y.s.²⁵

Áhrif á jarðmyndanir

Áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir á svæðinu eru lítil. Svæðinu hefur að stærstum hluta verið raskað með einhverjum hætti, s.s. fyrri efnistöku, ræktun, vegum og vegslóðum. Þær jarðmyndanir sem efnistaka er áætluð úr njóta ekki sérstakrar verndar og falla undir verndargildisflokk 4 (lágt verndargildi)²⁶.

4.6 Vatnshlot

Í lögum um stjórn vatnamála nr. 36/2011, gr. 12, kemur fram að vernda skuli yfirborðs- og grunnvatnshlot og tryggja að ástand þeirra versni ekki. Ástand þeirra skal styrkja og endurheimta með það að markmiði að efnafræðilegt ástand sé að lágmarki gott.

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru fjögur vatnshlot²⁷, þ.e. eitt grunnvatnshlot og þrjú straumvatnshlot.

Í vatnavefsja Umhverfis- og orkustofnunar eru eftirfarandi upplýsingar um vatnshlot svæðisins og umhverfismarkmið þeirra, sjá töflu 12.

↓ 12 Tafla

Upplýsingar um vatnshlot innan áhrifasvæðis vegaframkvæmdar samkvæmt vatnavefsja.

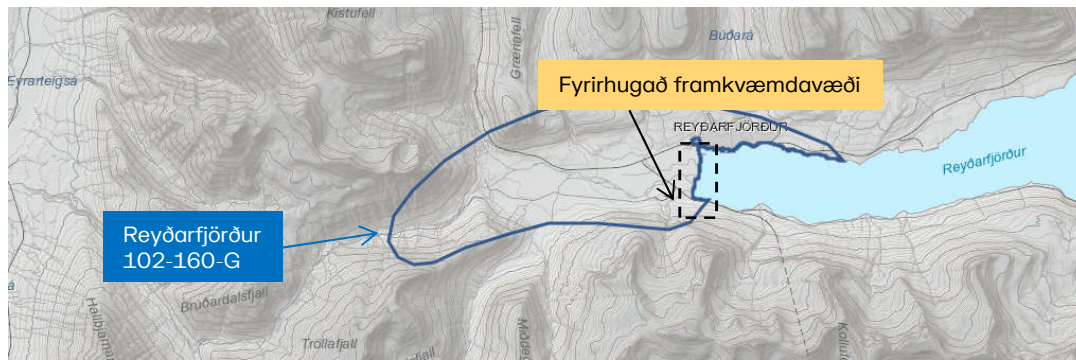
Vatnshlot	Vatnshlots-númer	Vatnagerð	Vistfræðilegt ástand	Efnafræðilegt ástand	Skráð álag
Reyðarfjörður	102-160-G				Ekkert
Norðurá	102-1265-R	RL1: Bergvatn, Gamalt berg, lítil áhrif vatna/votlendis, á láglandi	Mjög gott	Óþekkt	Ekkert
Sléttuá	102-1267-R	RL1: Bergvatn, Gamalt berg, lítil áhrif vatna/votlendis, á láglandi	Mjög gott	Óþekkt	Ekkert
Stuðlaá 1	102-1194-R	RL1: Bergvatn, Gamalt berg, lítil áhrif vatna/votlendis, á láglandi	Mjög gott	Óþekkt	Ekkert

Fyrirhuguð framkvæmd liggur um grunnvatnshlotið Reyðarfjörður (102-160-G), sjá mynd 34. Flatarmál þess er 23.6 km².

²⁵ Árni Hjartarson o.fl., 1981 og Hreggviður Norðdal, 1988

²⁶ Við mat á verndargildi er stuðst við verndargildisflokkun Vegagerðarinnar (<https://www.namur.is/undirbuningur-efnistoku/verndarflokkun-vegag/>).

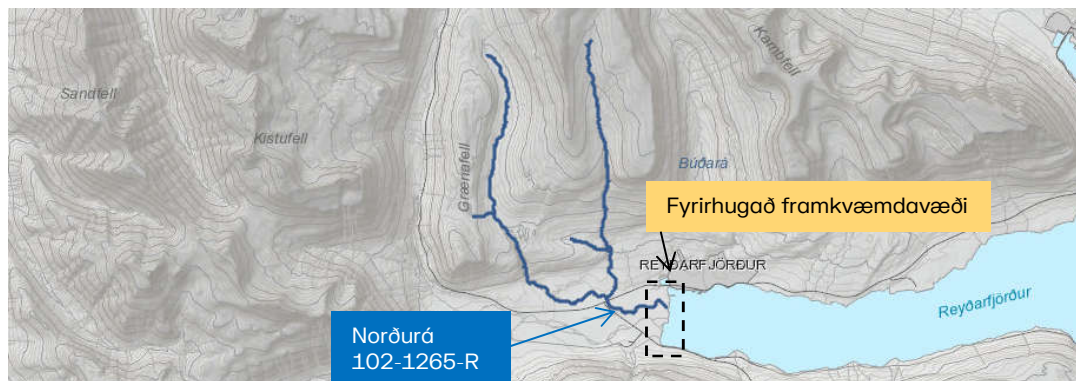
²⁷ Vatnshlot: Eining vatns, svo sem allt það vatn sem er að finna í stöðuvatni, á eða strandsjó.



↑ **Mynd 34**

Dökkblá lína afmarkar grunnvatnshlotið Reyðarfjörð (102-160-G) (Heimild: [Vatnavefsja](#)).

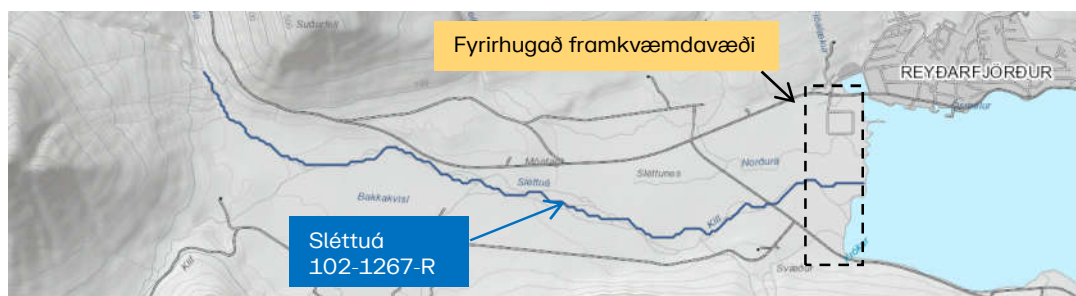
Þá mun nýr Hringvegur (1-u0) þvera grunnvatnshlotið Norðurá (102-1265-R), sjá mynd 35. Heildarlengd þess er 18.3 km.



↑ **Mynd 35**

Dökkblá lína sýnir straumvatnshlotið Norðurá (102-1265-R) (Heimild: [Vatnavefsja](#)).

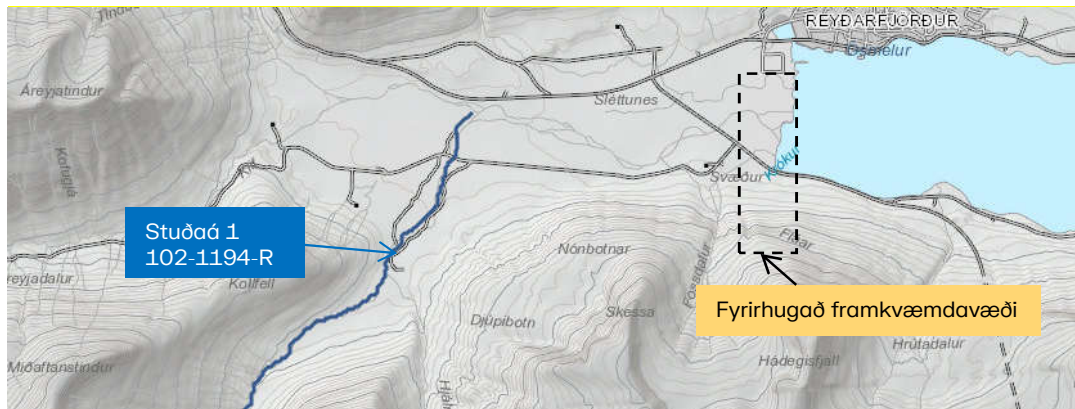
Grunnvatnshlotið Sléttuá (102-1267-R) er einnig innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, sjá mynd 36. Heildarlengd þess er 6.6 km.



↑ **Mynd 36**

Dökkbláar línur sýna straumvatnshlotið Sléttuá (102-1267-R) (Heimild: [Vatnavefsja](#)).

Straumvatnshlotið Stuðlaá 1 er einnig innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, sjá mynd 37. Heildarlengd þess er 4.4 km.



↑ Mynd 37

Dökkbláar línur sýna straumvatnshlotið Stuðlaá 1 (102-1194-R) (Heimild: [Vatnavefsjá](#)).

Fyrir **grunnvatnshlot** eru umhverfismarkmið þau að magnstaða á að vera góð og efnafræðilegt ástand gott. Grunnvatnshlotið Reyðarfjörður hefur ekki verið ástandsmetið og því óvíst hvert raunverulegt ástand þess er (Vatnavefsjá, 2024).:

Fyrir **straumvatnshlot** eru umhverfismarkmið þau að vistfræðilegt ástand eigi að vera mjög gott og efnafræðilegt ástand gott. Vistfræðilegt ástands Norðurár, Sléttuár og Stuðlár er metið mjög gott en efnafræðilegt ástand þeirra er óþekkt (Vatnavefsjá, 2024).

Áhrif á vatnshlot

Ekkert skráð álag er á ofangreind vatnshlot (Vatnavefsjá, 2024).

Mengunarstyrkur afrennslis fyrirhugaðs vegar er lítill og vatnshlot eru ekki mjög viðkvæm fyrir mengun, því eru ekki gerðar sérstakar kröfur um hönnun mengunarvarna. Í tilfalli þeirra vatnshlota sem framkvæmdin fer um telur Vegagerðin að áhrif á vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand verði óveruleg. Einnig mun fyrirhuguð framkvæmd ekki hafa áhrif á magnstöðu grunnvatns.

Það er mat Vegagerðarinnar að ekki sé hætt á að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Sett verða ræsi í alla farvegi, skurði og lægðir þar sem vatn hefur runnið til að tryggja sem best náttúrulegt flæði, takmarka vatnsþrýstingsmun ofan og neðan við veg og þannig takmarka áhrif á grunnvatnsstöðu.

Til að draga úr áhrifum á vatnafar verða ræsi hönnuð fyrir 100 ára flóð árvatns. Þau verða grafin niður um 10-20 % af þvermáli þeirra til að tryggja að jarðefni safnist í botn ræsanna og samfella haldist í farveginum.

Þá hefur efnistaka úr árfarvegum verið endurskoðuð til að draga úr áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar á lífríki straumvatna.

Til að lágmarka áhættu á mengunarslysi á framkvæmdartíma er verktaka skylt að sinna viðhaldi og eftirliti véla og tækja með markvissum hætti. Í útboðsgögnum framkvæmdarinnar verður gerð grein fyrir kröfum sem verktaki og vinnuvélar í hans umsjá þurfa að uppfylla á framkvæmdatíma. Vinnueftirlitið eða annar óháður aðili verður fengin til að ástandskoða vinnuvélar á framkvæmdasvæði.

Einnig verður gerð sú krafa til verktaka um að útbúa sérstakt **áfyllingarsvæði á landi** þar sem áfylling olíu á vélar fer fram til að tryggja að olía og önnur mengandi efni, berist ekki í jarðveg, vatnsfarveg eða önnur vatnshlot á svæðinu, komi til óhappa.

Talið er að ekki sé hætt á að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki.

4.7 Lífríki straumvatna

Fyrirhuguð framkvæmd felur í sér nýjar tvíbreiðar brýr á Norðurá og Sléttuá í Reyðarfirði.

Sléttuá er dragá sem á sér nokkrar upptökuár ofan af hálendi og má þar nefna Fögrudalsá og Stuðlá sem renna að lokum í sameiginlegan árfarveg í u.þ.b. fimm kílómetra fjarlægð frá ósi.

Útfall Grænafellsvatns, sem er í norðanverðum Reyðarfirði og í um 5 km frá sjó, rennur saman við Geithúsaá sem síðan verður að Norðurá neðan ármóta við Njörvadalsá.

Samkvæmt botnngerðarmati sem framkvæmt var af Veiðimálastofnun árið 2000 var botngerð fremur einsleit í Sléttuá og Norðurá, þar sem grófari botngerð einkenndi efri svæðin og finni mól og sandur var að finna nær ósum ánnna.

Í upphafi undirbúnings fyrirhugaðra framkvæmda var ætlunin að veita Norðurá yfir í farveg Sléttuár og sameina árnar undir eina brú á Sléttuá. Vegna þess var Hafrannsóknastofnun fengin til að gera úttekt á lífríki ánnna í fjarðarbotnunum og meta áhrif af veitingu Norðurár yfir í farveg Sléttuár.

Niðurstaða Hafrannsóknastofnunar er birt í skýrslu sem ber heitið: *Mat á áhrifum fyrirhugaðra breytinga á árfarvegi Norðurár í Reyðarfirði á vatnalífriki*.²⁸

Skýrsluna má finna á heimasíðu Hafrannsóknastofnunar ([Skýrsla](#)). Eftirfarandi texti er unninn upp úr rannsóknarskýrslunni:

Vatnasvið ánnna í Reyðarfirði er fremur lítið og stutt vegalengd er frá upptökum ánnna niður til sjávar. Á slíku búsvæði er bleikja ríkjandi tegund.

Hafrannsóknastofnun framkvæmdi seiðamælingar, vatnshita-, rafleiðni-, sýrustigs- og blaðgrænumælingar, auk þess að taka sýni fyrir botnlæga hryggleysingja.

Mældir eðlisþættir voru nánast þeir sömu í ánum og var sýrustigið rúmlega 7,3 á öllum stöðvum og leiðin var á bilinu 43,6 – 50,5 og í því samhengi er gjarnan talað um að vatnið sé næringarsnautt. Bleikjuseiði veiddust á öllum rafveiðistöðum. Í Sléttuá er almennt meira dýpi og straumur meiri en það hentar bleikju síður en lygn svæði líkt og í Norðurá.

Frumframleiðni var svipuð á milli ánnna og ekki var marktækur munur ($p < 0,05$) á magni blaðgrænu a. Grænþörungar voru mun algengari í Norðurá og sömuleiðis blábakteríur. Munur kann að skýrast vegna þess að þörungar eiga almennt auðveldara með að vaxa á lygnari svæðum líkt og í Norðurá.

Fjöldi tegunda/hópa hryggleysingja var sá sami í Norðurá og Sléttuá en í heildina fundust 18 hópar. Meiri þéttleiki var í Sléttuá.

Áhrif á lífríki straumvatna

Hægt er að skipta áhrifum af fyrirhuguðum framkvæmdum í bæði *langtímaáhrif* og *skammtímaáhrif*.

²⁸ <https://www.hafogvatn.is/is/midlun/utgafa/haf-og-vatnarannsoknir/mat-a-ahrifum-fyrirhugadra-breytinga-a-arfarvegi-nordurar-i-reydarfirdi-a-vatnalifriki-hv-2022-41>

Með fyrirbyggjandi aðgerðum er hægt að lágmarka skammtímaáhrif, t.d. með því að lágmarka stærð athafnasvæðis og umferð eins og kostur er og miða við að framkvæmdin taki sem skemmstan tíma. Mikilvægt er að ganga frá árbökkum þannig að sárum í jarðvegi sé lokað og ekki skapist hætta á bakkarofi í kjölfar framkvæmdanna. Einnig þarf að gæta að því að vinnuvélar sem notaðar eru, smiti ekki frá sér olíu eða öðrum skaðlegum efnum.

Mesta langtíma áhættan við brúargerð er þrenging árfarvegjar sem getur aukið landbrot á árbökkum neðan við framkvæmdasvæðið sem hefði síðan keðjuverkandi áhrif upp ána og gæti tekið langan tíma að jafna sig. Í Sléttuá er lítil hætta á ferð þar sem til stendur að brúa ána rétt ofan við ósinn og eru engir árbakkar þar fyrir neðan í hættu.

Hvað varðar áhrif af efnistöku má búast við töluverðu raski á árfarvegum þar sem efnistökur fara fram. Nú þegar hefur verið stunduð malartekja í Reyðarfirði, m.a. í Sléttuá í um 40 ár, og lífríkið þar er líklegast undir töluverðum áhrifum vegna þessa. Ein helsta ógnin sem fylgir efnistöku í ám er tilfærsla árfarvega með þeim afleiðingum að uppeldissvæðum fækki og búsvæði rýrni. Efnistaka úr árbotni getur valdið tilfærslu botnefnis, svokallað botnskrið, sem kemur árbotninum úr jafnvægi þar sem vatnsyfirborð lækkar og mikið magn efna og gruggs losnar út í ána.

Aurburður sem fylgir stórfelldri efnistöku getur kæft botngróður og haft neikvæð áhrif á búsvæðin neðan við efnistökusvæðið. Einnig eru dæmi um að aurburður og botnskrið í ám eftir efnistöku geti valdið því að hyljir í ám fyllast og veiðistaðir raskist eða færst til. Rask af þeim toga er yfirleitt tímabundið þar sem árbotninn getur náð jafnvægi og hyljir hreinsa sig eftir að efnistöku lýkur.

Komi til efnistöku er mikilvægt að raska ekki botni ána ofan til en þar eru mikilvægustu hrygningar- og uppeldissvæðin fyrir bleikju. Mikilvægt er efnistaka í ám fari ekki mikið dýpra en 1-1,5 metra niður til að takmarka hættuna á tilfærslu botnefnis sem gæti haft áhrif langt upp fyrir fyrirhuguð efnistökusvæði. Tímasetning efnistöku skiptir einnig verulegu máli en best er að hún fari fram á haustin fyrir hrygningartíma eða að vetri fram að vori, áður en að framleiðsla árinna fari í fullan gang.

Mótvægisáðgerðir Vegagerðarinnar

- Í kjölfar samráðs við Hafrannsóknastofnun varðandi efnistöku úr ám á svæðinu hefur efnistöku framkvæmdarinnar verið breytt frá því sem upphaflega var lagt upp með til að minnka áhrif framkvæmdarinnar á lífríki straumvatna. Engin efnistaka verður úr áreyrum Sléttuár og efnistaka úr áreyrum Stuðlár hefur verið minnkuð úr 44 þús m³ í 19 þús m³, sjá kafla 3.1.4.
- Athafnasvæðið verður afmarkað eins þröngt og hægt er og verður það ítrekað í útboðsgögnum.
- Gengið verður frá árbökkum þannig að ekki skapist hætta á bakkarofi.
- Til að lágmarka áhættu á mengunarslysi á framkvæmdartíma er verktaka skylt að sinna viðhaldi og eftirliti véla og tækja með markvissum hætti. Í útboðsgögnum framkvæmdarinnar verður gerð grein fyrir kröfum sem verktaki og vinnuvélar í hans umsjá þurfa að

uppfylla á framkvæmdatíma. Vinnueftirlitið eða annar óháður aðili verður fengin til að ástandskoða vinnuvélar á framkvæmdasvæði.

- Einnig verður gerð sú krafa til verktaka um að útbúa sérstakt **áfyllingarsvæði á landi** þar sem áfylling olíu á vélar fer fram til að tryggja að olía og önnur mengandi efni, berist ekki í jarðveg, vatnsfarveg eða önnur vatnshlot á svæðinu, komi til óhappa.
- Sótt verður um leyfi til Fiskistofu áður en framkvæmdir hefjast.

4.8 Lífríki fjöru

Náttúrustofa Austurlands kortlagði fjöruvistgerðir og kannaði lífríki fjöru í botni Reyðarfjarðar vegna fyrirhugaðrar færslu Hringvegur (1-u0/u1). Niðurstaða náttúrustofunnar er birt í skýrslu sem ber heitið: *Rannsóknir á lífríki fjöru í botni Reyðarfjarðar*.²⁹ Skýrsluna má finna á heimasíðu Náttúrustofu Austurlands ([Skýrsla](#)).

Eftirfarandi texti er unninn upp úr rannsóknarskýrslunni:

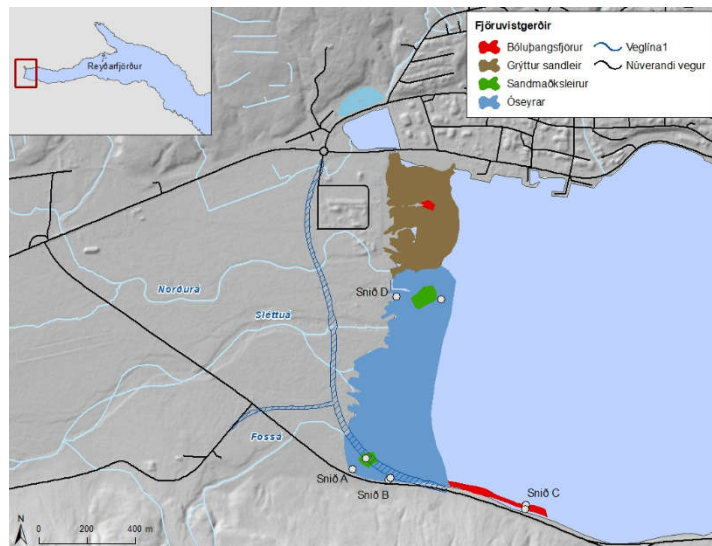
Fjórar fjöruvistgerðir fundust á rannsóknarsvæðinu, þ.e. óseyri (lágt verndargildi), grýttur sandleir (lágt verndargildi en á lista Bernarsamningsins frá 2014 um vistgerðir sem þarfnast verndar), bólupangsfjara (mjög hátt verndargildi) og sandmaðksleirur (hátt verndargildi).

Þá fundust fáar tegundir þörungna eða alls 14. Eftir því sem neðar dró í fjöruna varð fjöldi tegunda meiri. Þær eru allar algengar í fjörum á Austurlandi. Ekki fundust tegundir sem eru á válista og var fátt sem kom á óvart hvað tegundasamsetningu varðar.

Hryggleysingjafánan samanstóð af fáum ríkjandi tegundum og tegundasamsetningin bar merki um ferskvatnsáhrif, en nokkrar ár renna til sjávar í botni Reyðarfjarðar. Algengustu hópar hryggleysingja voru ánar, fjöruykmy, fjörulýs, kræklingur og marflær. Allar tegundirnar sem fundust eru algengar í fjörum héraðs og engin tegund fannst sem ekki hefur fundist áður.

Áhrif á lífríki fjöru

Meiri hluti fjörunnar í botni Reyðarfjarðar var flokkuð sem fjöruvistgerðin óseyri. Niðurstöður þessarar rannsóknar sýna að óseyrin í botni Reyðarfjarðar var fremur tegundafátæk, bæði af



↑ **Mynd 38**

Fjöruvistgerðir í botni Reyðarfjarðar og fyrirhuguð veglína. Hvítur hringir er staðsetning fjörusniða (Náttúrustofa Austurlands, júní 2024).

²⁹ <https://drive.google.com/file/d/1vfoM8Dv3INse9rGntcDJnmGOzGZjYsID/view>

þörungum og hryggleysingjum og er það í samræmi við lýsingu Náttúrufræðistofnunar á vistgerðinni en hún er metin með lágt verndargildi. Inn á milli óseyrarinnar voru litlir skikar sem flokkaðir voru sem sandmaðksleira (0,17%). Sandmaðksleirur eru metnar með hátt verndargildi vegna auðugs dýralífs og mikilvægi sem fæðusvæði fyrir fugla. Bólupangsfjörur sem eru með mjög hátt verndargildi er utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

Áhrif framkvæmdanna munu hafa *bein áhrif* á það svæði sem fer undir veginn. Þær geta líka haft *óbein áhrif* vegna breyttra umhverfisaðstæðna í Sléttukrók sem lokast af vegna veglínunnar. Ef sjór nær ekki að flæða óhindrað inn á það svæði geta orðið breytingar á umhverfispáttum s.s. eins og seltu, hita og undirlagi og þar með á hryggleysingjafánuna.

Mótvægisáðgerðir Vegagerðarinnar

- Athafnasvæðið verður afmarkað eins þröngt og hægt er og verður það ítrekað í útboðsgögnum.
- Sett verða ræsi í veginn um Sléttukrók og stærð þeirra og fjöldi verður miðaður við full vatnsskipti svo sjávarföllin verði óbreytt um krikann að framkvæmdum loknum.

4.9 Vistgerðir og gróðurfar

Náttúrustofa Austurlands kannaði gróður í botni Reyðarfjarðar vegna fyrirhugaðrar færslu Hringvegur (1-u0/u1). Niðurstaða náttúrustofunnar er birt í skýrslu sem ber heitið: *Rannsóknir á gróðri í botni Reyðarfjarðar*.³⁰ Skýrsluna má finna á heimasíðu Náttúrustofu Austurlands ([Skýrsla](#)).

Eftirfarandi texti er unninn upp úr rannsóknarskýrslunni:

Rannsóknasvæðið er lítið og gróður rannsóknasvæðisins einkenndist af nálægð við sjó annars vegar og nálægð við sveitabæi og þéttbýlið á Reyðarfirði hins vegar, sjá mynd 39.

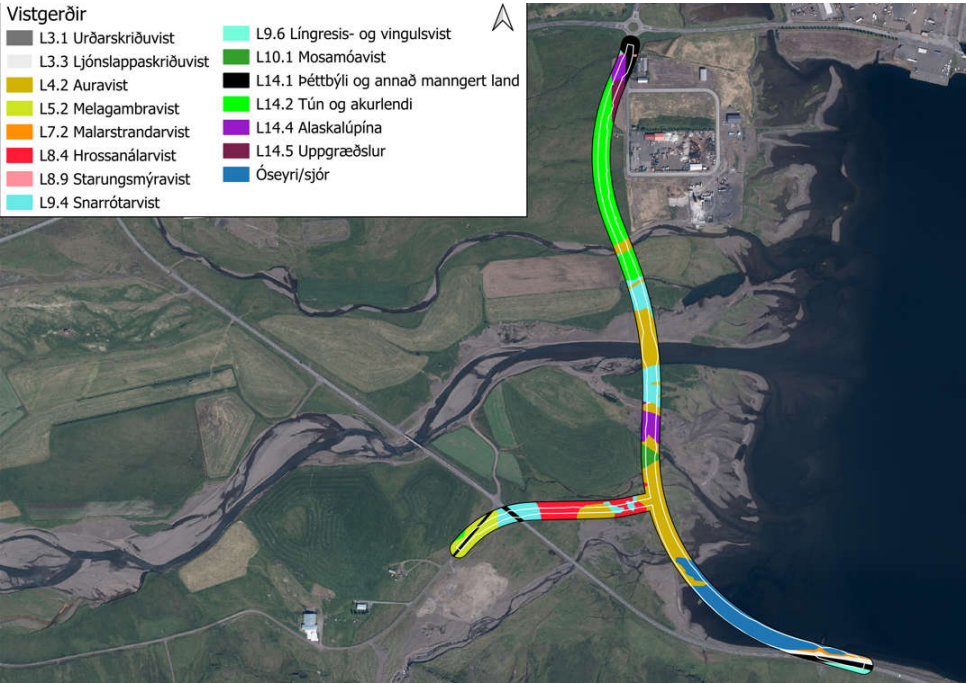
Vistgerðir voru að mestu auravist (miðlungs verndargildi), tún og akurlendi (verndargildi ekki skilgreint) en auk þess var snarrótarvist (hátt verndargildi) víða áberandi, sérstaklega í nágrenni túna.

Ný veglína mun liggja frá hringtorgi við vesturmörk þéttbýlisins á Reyðarfirði og suður yfir tún. Þar er gróður grösugur og í nágrenni túna eru ýmsar gróskumiklar blómjurtir, bæði innlendar tegundir líkt og hvítmári og brennisóley en einnig er talsvert um slæðinga og innfluttar tegundir líkt og skógarkerfil og alaskalúpinu, sem báðar eru skilgreindar ágengar. Við árósa Sléttuár fer vegurinn um lítt gróna auravist.

Þar sem fyrirhugaður vegur tengist núverandi Hringvegi fer hún yfir árósa Fossár, yfir óseyrar og út í sjó.

Tenging að Þórdalsheiðarvegi (936) fer yfir land þar sem gróður er almennt lágvaxinn og hrossanál og geldingahnappur eru sérstaklega áberandi,

³⁰ https://drive.google.com/file/d/1r3kSyHMGKbN_ITtVqfscSIAYa6TgyfI/view



↑ **Mynd 39**
Vistgerðir á og meðfram fyrirhugðri veglínu. Útlínur fyllinga og skeringar eru sýndar með hvítu innan svæðisins (Náttúrustofa Austurlands, ágúst 2024).

Stærð þess svæðis sem raskast vegna nýs vegar og brúa er 4,4 ha að stærð og af því skiptast 3,4 ha á milli þriggja landvistgerða auk sjós, sjá töflu 13.

↓ **Tafla 13**
Vistgerðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og stærð og verndargildi þeirra vistgerða sem raskast.

	Vistgerðir	Verndargildi	Stærð (ha)	Hlutfall (%)
L3.3	Ljónslappaskriðuvist	Lágt	0,14	3,1
L4.2	Auravist	Miðlungs	1,17	26,8
L5.2	Melagamburvist	Miðlungs	0,10	2,3
L7.2	Malarstrandarvist	Miðlungs	0,06	1,5
L8.4	Hrossanálavist	Miðlungs	0,15	3,4
L8.9	Starungsmýravist	Mjög hátt	0,00	0,0
L9.4	Snarrótarvist	Hátt	0,51	11,6
L9.6	Língresis- og vingulsvist	Hátt	0,00	0,1
L10.1	Mosamóavist	Lágt	0,08	1,7
L14.1	Þéttbýli og annað manngert land	Ekki skilgreint	0,2	4,7
L14.2	Tún og akurlendi	Ekki skilgreint	0,66	15,1
L14.4	Alaskalúpína	Ekki skilgreint	0,21	4,7
L14.5	Uppgræðslur	Ekki skilgreint	0,06	1,4
	Óseyri/ sjór		1,03	23,7
	Samtals		4,37	100

Grös voru ríkjandi í tveimur þeirra, þ.e. túnum og snarrótarvist, en um fjórðungur svæðisins voru aurar. Vistgerðir með hátt eða mjög hátt verndargildi þöktu samtals 0,5 ha eða um 12% svæðisins og af þeim hafði snarrótarvist langmesta þekju.

Engar sjávarfitjar fundust á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og ekkert kortlagt votlendissvæði á rannsóknarsvæðinu fellur undir lög um náttúruvernd.

Engin þeirra æðplantna sem fannst á svæðinu er friðlýst eða á válista æðplantna. Í gagnagrunni Náttúrufræðistofnunar er ein æðplanta á válista skráð í nágrenni framkvæmdasvæðisins, þ.e. þyrnirós (*Rosa spinosissima*), en nálægustu plöntur sem fundist hafa á vettvangi eru staðsettar í hlíðinni við Kollaleiru og því talsvert utan svæðisins.

Þau efnistökusvæði sem skoðuð voru, voru Stuðlá, Sléttuá, Hróteyri og Hrafnaskjól. Stærsti hluti þeirra var auravist eða um 70%. Mosamelavist og mosamóavist höfðu um 10% þekju hvor og aðrar vistgerðir höfðu samtals um 10% þekju. Vistgerðir með hátt eða mjög hátt verndargildi þöktu um 3% efnistökusvæða. Efnistökusvæði í Hrafnakamba og Melshorn hafa ekki verið könnuð en samkvæmt kortasjá Náttúrufræðistofnunar er aðallega hraungambravist (L5.3) í Hrafnakamba sem er með lágt verndargildi en yfirborð námu í Melshorn er vaxið lúpínu (L14.4) sem er skilgreind sem ágeng tegund.

Áhrif á vistgerðir og gróðurfar

Engar sjávarfitjar fundust á eða í nágrenni við fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Áhrif framkvæmdanna munu hafa *bein áhrif* á gróður á svæðinu þar sem grónu landi verður raskað. Þær geta líka haft *óbein áhrif* á gróður, m.a. vegna uppbrots búsvæða og aukinnar hættu á útbreiðslu framandi ágengra tegunda, sem getur leitt til rýrnunar líffræðilegrar fjölbreytni. Hér á landi eru ýmis dæmi um að alaskalúpína nemi land í röskuðum svæðum og dreifi sér þaðan út í gróin svæði og þar sem hún finnst nú þegar á rannsóknarsvæðinu er viðbúið að rask á landi ýti enn frekar undir dreifingu hennar. Því er mjög mikilvægt að vakta mögulega aukna útbreiðslu lúpínu á svæðinu (og annarra framandi ágengra tegunda eftir því sem við á). Þá er æskilegt að grípa til viðeigandi aðgerða eins fljótt og kostur er ef vart verður við útbreiðslu framandi ágengrar tegundar í kjölfar framkvæmda, þar sem fyrirhöfn og kostnaður viðbragða aukast hratt með aukinni útbreiðslu.

Við allar framkvæmdir er mikilvægt að reyna eftir fremsta megni að vernda staðargróður með því að lágmarka rask á svæðum sem ekki fara undir mannvirki og nota staðarefnivið við uppgræðslu, en slíkar aðferðir geta mildað áhrif rasks vegna mannvirkjaframkvæmda á gróður. Þá telur Náttúrustofan mikilvægt að endurheimta votlendi í takt við það votlendi sem myndi tapast. Möguleg mótvægisáðgerð við eyðingu gróðurs í öðrum vistgerðum er t.d. vistheimt á rofnu landi og við val á mögulegum svæðum og aðgerðum skyldi hafa samráð við Land og skóg. Til þess að auka þekkingu og þróa aðferðafræði er mikilvægt að meta árangur endurheimtar- og uppgræðsluáðferða að framkvæmdum loknum og endurtaka matið 6–8 árum eftir framkvæmdir.

Mótvægisáðgerðir Vegagerðarinnar

- Við lok framkvæmda verður uppgræðslu og frágangur í samráði við Land og skóg, Umhverfis- og orkustofnun og landeigendur.
- Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og í núverandi vegstæði eru ágengar tegundir þegar farnar að breiðast út. Bæði í upphafi framkvæmdakaflans við þéttbýlið en einnig í fyrirhuguðu vegstæði milli stöðva 880-940. Vegagerðin mun beita aðgerðum á framkvæmdatíma til að forðast að rask vegna

vegaframkvæmda stuðli ekki að frekari útbreiðslu þeirra. Á umræddum stöðum þar sem ágengar tegundir eru þegar fyrir hendi verður þess gætt að vegefnið sem notað verður í svæðinu sé ómengað. Yfirborð efnistökusvæðis Melhorns verður fjarlæggt til þess að ekki verði stuðlað að frekari dreifingu lúpínu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

4.10 Fuglar

Vegagerðin fékk Náttúrustofu Austurlands til að gera rannsóknir á fuglalífi í botni Reyðarfjarðar og meta möguleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á fugla og leggja til mögulegar mótvægisáðgerðir til að draga úr áhrifum á fuglalíf.

Náttúrustofan fór fjórar vettvangsferðir árið 2022 auk þess sem heimilda var aflað hjá staðkunnugum. Þá var stuðst við árlegrar fuglatalningar Náttúrustofunnar á árunum 2005-2021 og litið til skráningar í e-bird gagnagrunni.

Niðurstaða náttúrustofunnar er birt í skýrslu sem ber heitið: *Rannsóknir á fuglalífi í botni Reyðarfjarðar vegna fyrirhugaðra vegabóta á þjóðvegi 1*.³¹

Skýrsluna má finna á heimasíðu Náttúrustofu Austurlands ([Skýrsla](#)). Eftirfarandi texti er unninn upp úr rannsóknarskýrslunni:

Engin mikilvæg fuglasvæði eru á framkvæmdasvæðinu né í nágrenni þess.

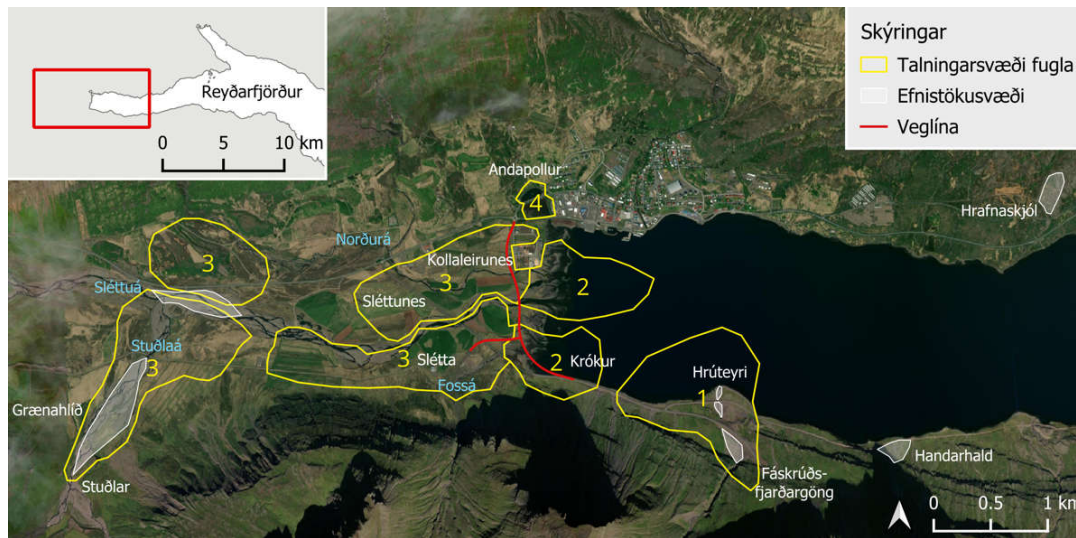
Fuglalíf í Reyðarfirði er nokkuð vel þekkt og hafa fuglarannsóknir farið fram í innanverðum Reyðarfirði vegna ýmissa framkvæmda, s.s. Fáskrúðsfjarðarganga, byggingu álvers og laxeldis. Talningar á svæðinu staðfesta að samtals 69 fuglategundir hafa fundist í botni Reyðarfjarðar. Þar af eru 24 á válista og 25 skilgreindar sem forgangstegundir. 10 tegundanna eru bæði skilgreindar sem válista- og forgangstegundir.

Árið 2022 sáust **45** tegundir, auk tveggja blendinga. Um þriðjungur þessara fugla eru algengir í firðinum og um allt land. Algengustu tegundirnar ef miðað er við fjölda einstaklinga voru æður, grágæs, silfurmafur, hettumáfur, tildra, heiðlóa og fýll. Sjaldgæfustu tegundirnar þar sem einungis einn til tveir einstaklingar sáust í öllum fjórum úttekktum voru helsingi, maríuerla, rjúpa, teista, dílaskarfur, himbrimi, lómur og stari.

Varp var staðfest hjá **14** tegundum sem sáust á rannsóknasvæðinu og þar af voru **8** tegundir ýmist á válista, forgangstegund eða bæði. Þessar tegundir voru fýll (ábyrgðartegund, í hættu), hrossagaukur, kría (ábyrgðartegund, Bernarsamningur, í nokkurri hættu), skógarpröstur, stari, æður (ábyrgðartegund, í nokkurri hættu), sandlóa (ábyrgðartegund), grágæs, heiðlóa (ábyrgðartegund, Bernarsamningur), hettumáfur, jaðrakan (ábyrgðartegund), spói (ábyrgðartegund), stelkur og tjaldur (í nokkurri hættu). Að auki var tildra (ábyrgðartegund) metin líklega verpandi á svæðinu.

Rannsóknasvæðinu var skipt upp í 4 svæði vegna breytileika á varpstigi og áhrifum innan rannsóknasvæðisins, sjá mynd 40. Svæði 1 er námusvæðið við Hrúteyri og Fáskrúðsfjarðargöng, svæði 2 er austan vegar, svæði 3 er Kollaleirunes og Sléttunes vestan vegar og svæði 4 er andapollur innan þéttbýlisins.

³¹ <https://drive.google.com/file/d/1ipjDd10VjnZJ0KKFTC0QYcJvBNaBUjX6/view>



↑ Mynd 40

Veglína og efnistökusvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar (Náttúrustofa Austurlands, október 2024).

Svæði 1 - efnistökusvæðið við Hrúteyri: Alls sáust 16 fuglategundir í athugunum á Hrúteyri og við Fáskrúðsfjarðargöng árið 2022. Algengastir voru æðarfugl og silfurmafur. Fjórar tegundir voru metnar varpfuglar á svæðinu. Æður, kría og tjaldur verpa á Hrúteyri og verða áhrif efnistöku að líkindum mikil fyrir þær tegundir.³²

Af þeim 16 fuglategundum sem komu fram á svæðinu voru tíu á válista og sami tegundafjöldi var skilgreindur sem forgangstegund, þar af fjórar sem eru skilgreindar bæði sem ábyrgðartegund og á grundvelli Bernarsamningsins.

Svæði 2 – austan vegar: Á svæðinu frá Króknum í Reyðarfirði, með ósi Fossár og norður með fjörunni sáust alls 38 tegundir þar af voru níu staðfestar verpandi. Tildrur sáust þar í biðilsleikjum sem er vísbending um líklegt varp þó tegundin sé umferðarfarfugl sem millilendir hér á landi á leið sinni til norðlægar varpslóða. Reiknað er með að mikil áhrif verði á sex tegundir á þessu svæði vegna fyrirhugaðra vegframkvæmda, þ.á.m. á æðarfugl, kríu og tildru, sem voru einnig meðal algengustu tegunda svæðisins. Nokkur áhrif yrðu á tvær tegundir en lítil fyrir 11 tegundir. Engin áhrif yrðu á aðrar tegundir.

Af þessum 38 tegundum voru 16 á válista NATT og 18 tegundir sem flokkaðar eru sem forgangstegundir annaðhvort sem ábyrgðartegund fyrir Ísland og/eða á grundvelli Bernarsamnings. Níu tegundir tilheyrðu báðum flokkum.

Svæði 3 – Kollaleirunes og Sléttunes vestan vegar: Á svæðinu sáust 27 tegundir og einn blendingur aligæsar- og grágæsar árið 2022. Af þessum tegundum voru 11 staðfestar verpandi. Það var metið sem svo að æðarfugl yrði fyrir miklum áhrifum á Sléttunesi og Kollaleirunesi vegna fyrirhugaðra vegframkvæmda fyrir botni fjarðarins, en hann er talinn líklegur til að verpa þar samkvæmt landeigenda á Sléttu. Í varpi æðarfugls á svæðinu frá Sléttu að Stuðlum mætti hins vegar búast við að áhrif yrðu minni. Kríuvarp var á Sléttunesi og þar yrði það fyrir talsverðum áhrifum af framkvæmdum. Hugsanlegt er að krían verpi líka á svæðinu frá Sléttu að Stuðlum en

³² Ekki er fyrirhuguð að fara nálægt Hrúteyrinni vegna efnistöku eins og kemur fram á mynd 40.

búast mætti við að áhrif þar yrðu minni. Sandlóa var einnig meðal varpfugla á svæðinu, en varp var staðfest við Stuðlaá og líklega einnig til staðar við Sléttuá rétt suðvestan við Melshorn. Hún kann að verða fyrir nokkrum áhrifum af völdum áframhaldandi og jafnvel meiri efnistöku á svæðinu. Þá verpir tjaldur á Sléttunesi og á svæðinu frá Sléttu að Stuðlum og hann gæti orðið fyrir nokkrum áhrifum á þessu svæði vegna fyrirhugaðra vegframkvæmda fyrir botni fjarðarins. Á Sléttunesi verpa einnig hettumáfar og grágæsir og yrðu báðar tegundir fyrir nokkrum áhrifum af framkvæmdum þar, en ekki var metið sem svo að verpandi grágæsir á svæðinu frá Sléttu að Stuðlum yrðu fyrir áhrifum. Áhrif á aðrar staðfestar varptegundir voru metin lítil eða engin á svæðinu öllu.

Heiðlóa sást víða á svæðinu árið 2022 og var talið að hún yrði fyrir nokkrum áhrifum af framkvæmdum á Sléttunesi. Áhrif á aðrar tegundir voru í öllum tilvikum talin lítil eða engin.

Af öllum 27 fuglategundum sem sáust á svæðinu vestur af botni fjarðar voru 12 á valista, 12 flokkaðar sem forgangstegundir og fjórar tegundir féllu undir báða flokka.

Svæði 4 – andapollur í Reyðarfirði: Við andapollana á Reyðarfirði sáust 22 tegundir í athugunum árið 2022, þar af átta skilgreindar sem válistategundir og tíu forgangstegundir og tilheyrðu fimm tegundir báðum flokkum. Grágæs, hettumáfur og æðarfugl eru staðfestir varpfuglar en aðeins hettumáfur og æðarfugl voru metnar til að verða fyrir nokkrum áhrifum á þessu svæði vegna fyrirhugaðra vegframkvæmda fyrir botni fjarðarins. Tjaldur, stökkönd og kría yrðu fyrir litlum áhrifum en aðrar tegundir ekki fyrir áhrifum.

Áhrif á fuglalíf

Fjöldi fugla og tegunda sem fundist hafa í botni Reyðarfjarðar í rannsóknum Náttúrustofu Austurlands á 17 ára tímabili 2005-2022 gefa til kynna að svæðið sé fuglaríkt og mikilvægt fyrir fugla þrátt fyrir talsverða röskun búsvæða þar í gegnum árin, sem og almenna truflun af athöfnum manna. Fuglalíf fyrir botni Reyðarfjarðar er þó á engan hátt sérstakt á lands- eða heimsvísu og engin mikilvæg fuglasvæði hafa verið skilgreind þar eða í næsta nágrenni.

Fyrirhuguð framkvæmd mun hafa bein áhrif, með t.d. skerðingu á landi til varps og fæðuöflunar og uppbrot búsvæða. Óbein áhrif felast í t.d. aukinni samkeppni, fælingu og árekstrum á fuglalíf í botni Reyðarfjarðar. Áhrifin yrðu mismunandi eftir tegundum, árstímum og svæðum. Kría er talin geta orðið fyrir talsverðum áhrifum og æður, sandlóa, tjaldur, tildra og sendilegum talin geta orðið fyrir miklum áhrifum.

Búsvæði verða brotin upp þar sem vegurinn mun skera í sundur mikilvæga heild með fæðu- og hvíldarsvæðum austan vegar en varpsvæðum vestan vegar. Afföll fugla kunna að aukast frá því sem fyrir er við nýja veglagningu þar sem fyrirhugaður vegur mun liggja nærri sjónum þar sem mest er af fugli.

Landið sem fer undir fyrirhugaðan veg hverfur fuglum varanlega sem varp, fæðu og búsvæði og mun þannig þrengja að þeim sem eftir verða. Slíkt kann að valda fuglum auknu álagi sem getur komið fram í aukinni samkeppni um fæðu og um varpsvæði og því kunna lífskilyrði að versna sem mögulega getur komið niður á varpárangri.

Búast má við að fælingaráhrif vegarins rýri gæði búsvæða í næsta nágrenni hans og dragi þar með úr fjölda fugla eins og t.d. mófugla sem nýta svæði nær vegum fyrir sumar tegundir á meðan viðbúið er að aðrar tegundir munu laðast að

veginum líkt og annars staðar, t.d. sandlóa, tjaldur, grágæs og kría með tilheyrandi hættu á árekstrum.

Á varp- og ungatíma fyrri parts sumars geta kríur og æðarfugl orðið fyrir barðinu á umferðinni.

Vegna tengingar Þórdalsheiðarvegar og efnisvinnslu má reikna með að helstu áhrifin fyrir fugla á þessum svæðum verði vegna truflunar meðan á framkvæmdum og efnistöku stendur. Nú þegar fer fram efnistaka í Sléttuá og efnistaka hefur áður verið í Stuðlá. Áreyrarnar þar verða seint samar eftir efnistöku, en engu að síður nýta fuglar þessi svæði núna. Við Hrúteyri er fuglavarp sem kann að víkja vegna efnistöku, líklega varanlega, en þó eftir því hversu mikið eyrin skerðist.³³

Að lokum má segja að fuglalíf í botni Reyðarfjarðar er ríkulegt og þó svæðið geti ekki talist sérstakt á landsvísu er það mikilvægt svæði fyrir algengar tegundir hér á landi sem og umferðafarugla sem við berum ábyrgð á á heimsvísu. Ætla má að varanleg áhrif á fuglalíf verði einkum vegna tapaðra varp-, hvíldar- og fæðusvæða, uppbrots búsvæða og aukinna affalla vegna ákeyrslu á fugla á nýjum vegi sem kemur til með að liggja nálægt ströndinni. Hvort breytingar á legu vega í botni fjarðarins komi til með að hafa afgerandi áhrif á tilvist einhvernar tegundar á svæðinu verður ósagt látið en fuglar sem á annað borð eru í nábyli við manninn hafa sýnt ótrúlega aðlögunarhæfni sem glögg má sjá víða um Austfirði, en sífellt er þrengt að fuglalífi með auknum umsvifum manna.

Ef til framkvæmda kemur er mikilvægt að reyna að halda truflun í lágmarki og að framkvæmdir fari fram utan varp- og ungatíma fugla. Þá er mikilvægt að huga að mótvægisáðgerðum svo draga megí úr árekstrum á fugla og bæta fyrir tapað land.

Tillaga að mótvægisáðgerðum

Með mótvægisáðgerðum má lágmarka skerðingu varplands æðarfugls og fæðusvæði annarra tegunda sem fer undir veg, t.d. með að útbúa varphólma úti fyrir botni fjarðarins sem myndi að hluta til koma á móts við tap á því svæði sem fer undir veg og jafnvel bæta varpskilyrði æðarfugls og fleiri tegunda á svæðinu.

Þá myndu undirgöng fyrir fugla á hinum nýja vegi gagnast þeim fuglum sem eiga leið til og frá sjó með ófleyga unga og mögulega dregið úr fjölda dauðra fugla vegna árekstra við ökutæki. Slík áðgerð myndi þó aldrei koma alveg í veg fyrir árekstra og er viðbúið að afföll vegna árekstra verði viðvarandi, en líklega minni.

Með takmörkun á hámarks aksturshraða verður hægt að draga úr neikvæðum áhrifum á ýmsar tegundir og hafa þessi áhrif minni, en slíkt hefur víða reynst vel eins og t.d. í botni Eyjafjarðar. Einnig er hægt að setja upp merkingar við veg fyrir vegfarendur að huga að fuglalífinu.

Mikilvægt er að miða við að framkvæmdir verði utan varp- og ungatíma, sem er frá byrjun maí fram í lok júní. Ef svo verður ekki er viðbúið að varp muni raskast eða misfarast.

Að framkvæmdum loknum má búast við að fuglar leiti aftur inn á þessi svæði.

³³ Vegagerðin vill koma á framfæri að engin efnistaka er, eða hefur verið, fyrirhuguð á Hrúteyri.

Mótvægisáðgerðir Vegagerðarinnar

- Til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf eins og kostur er mun Vegagerðin koma upp varphólmum úti fyrir botni fjarðarins í samráði við Náttúrustofu Austurlands.
- Þá verða 2 brýr ok nokkur ræsi sett í nýjan veg sem fuglar ættu að geta nýtt sér til og frá sjó.
- Líklegt er að hámarkshraði um Reyðarfjarðarbotn, milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðarganga verði lækkaður í 70 km/klst. leyfðan hámarkshraða. Unnið verður með hraðamörk á síðari hönnunarstigum.
- Tekið verður tillit til varptíma í skipulagningu framkvæmdarinnar til að lágmarka áhrif á varpsvæði.
- Varðandi Hruteyri, þá verður ekki tekið efni úr eyrinni eins og gert er ráð fyrir í skýrslu Náttúrustofunnar, heldur er einungis fyrirhugað að hreinsa grjót upp úr hönnuðum farvegi Hrutár ofan Hringvegar (1-u1) og Vattarnesvegar (955-01).

4.11 Fornminjar

Vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar vann fornleifafræðingur fornleifaskráningu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Niðurstöður má sjá í eftirfarandi skýrslu:

*Fornleifaskráning vegna vegagerðar í botni Reyðarfjarðar.*³⁴

Skýrsluna má finna á heimasíðu Náttúrustofu Austurlands ([Skýrsla](#)). Eftirfarandi upplýsingar eru úr rannsóknarskýrslunni:

Alls voru skráðar 11 fornminjar á vettvangi auk einnar minjar sem nú er horfin en var skráð eftir heimildamanni. Auk þess eru í skránni fimm minjar á efnistökusvæði E-34 austan þéttbýlisins á Reyðarfirði sem voru skráðar fyrir Fjarðabyggð haustið 2023 vegna áætlaðrar efnistöku.

Af skráðum fornminjum eru **6 minjar** sem lenda innan 100 m frá útbrún nýrrar veglínu. Upplýsingar um þær má sjá í töflu 14 og á meðfylgjandi teikningum.

³⁴ https://drive.google.com/file/d/130t6t95NERNG4AmpvtOB-jejar_KMGbA/view

↓ **Tafla 14**

Skráðir minjastaðir við nýjan Hringveg (1-u0/u1) um botn Reyðarfjarðar í 100 m fjarlægð til hvorrar handar út frá ystu brún veglínu, auk námusvæða. Minjar merktar með rauðu liggja í vegstæði. Minjar merktar gulu liggja innan 50 m út frá útbrún framkvæmdasvæðis og minjar merktar með grænu eru á milli 50-100 m frá útbrún framkvæmdasvæðis. Fornminjar eru taldar upp eftir hækkandi stöðvarnúmeri.

Jörð	Minjanr.	Tegund/hlutverk	Sérheiti	Fjarlægð frá veglínu (m)	Framkvæmdasvæði
Slétta	3344-005	Hleðsla/girðing	Sléttukrókur/Krókur	75	Ofan vegar við st. 1450
Slétta	3344-004	Tóft/óþekkt	Sléttukrókur/Krókur	94	Ofan vegar við st. 1450
Slétta	3344-016	Heimild/sjóbúð		12	Ofan vegar við st. 1600
Slétta	3344-003	Tóft/óþekkt		42	Ofan vegar við st. 1600
Slétta	3344-002	Tóft/fjárhús		26	Náma við Hríneyri
Slétta	3344-001	Tóft/útihús		28	Náma við Hríneyri
Fjarðabyggð	3344-10	Steinalögn/óþekkt		Innan E-34	Náma E-34
Fjarðabyggð	3344-11	Steinalögn/óþekkt		Innan E-34	Náma E-34
Fjarðabyggð	3344-12	Steinalögn/óþekkt		Innan E-34	Náma E-34
Fjarðabyggð	3344-13	Leið/samgöngubót		Innan E-34	Náma E-34
Fjarðabyggð	3344-14	Hleðsla		Innan E-34	Náma E-34

Af ofangreindum minjastöðum eru 5 skráðar fornminjar innan skilgreinds efnistökusvæðis E-34. Náman er þegar opin, framkvæmdaleyfi fyrir efnisöku úr henni liggur fyrir og með framkvæmdaleyfinu fylgir umsögn Minjastofnunar Íslands. Þá eru 4 fornminjar sem eru innan 50 m fjarlægðar frá útbrún fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, þar af ein heimild.

Áhrif á fornminjar

Vegagerðin mun hafa samráð við Minjastofnun vegna fornleifa á svæðinu. Farið verður eftir tilmælum Minjastofnunar um mótvægisaðgerðir til að koma í veg fyrir að fornleifar raskist og um frekari rannsóknir ef þess gerist þörf.

Gera má ráð fyrir að skráðar fornminjar innan fyrirhugaðs áhrifasvæðis verði merktar á áberandi hátt og kynntar í útboðsgögnum til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá. Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan skilgreinds framkvæmdasvæðis.

Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við Minjastofnun Íslands varðandi aðgerðir í samræmi við 23. og 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

5 Veðurfar og náttúruvá

5.1 Veðurfar

Svæðið er heldur úrkomusamt og er sólarhringsúrcoma með endurkomutíma 5 ár á bilinu 90-120 mm/sólarhring.

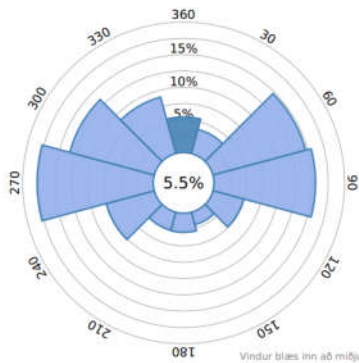
Veðurstofa Íslands rekur sjálfvirka veðurathugunarstöð á Kollaleiru í Reyðarfirði auk þess sem Fjarðabyggðarhafnir reka veðurstöðvar á fjórum höfnum sínum.

Samkvæmt vindrós Veðurstofu Íslands eru algengustu vindáttirnar austlægar- og vestlægar áttir.

Vegagerðin hefur skráð varasama staði á vegakerfinu m.t.t. vindhviða og sandfoks.

Enginn slíkur staður er innan framkvæmdasvæðisins.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi hverfandi áhrif á veðurfar, en að loknum framkvæmdum verði vegurinn öruggari m.t.t. veðurfars.



↑ Mynd 41

Vindrós í Reyðarfirði (<https://vindatlas.vedur.is/>)

5.2 Náttúruvá

Svæði undir náttúruvá eru svæði þar sem hættu er talin stafa af náttúruhamförum.

Engin ofanflóðahætta er ofan þéttbýlisins á Reyðarfirði, né önnur hættu af náttúruvá.

Við hönnun vegar og brúa var miðað við 100- ára flóð, bæði m.t.t. sjávarflóða og leysinga.

Í greinargerð með aðalskipulagi Fjarðabyggðar, í kafla um náttúruvá, kemur fram að sjávarflóð séu ekki algeng í sveitarfélaginu en gera þurfi ráð fyrir því að loftlagsbreytingar á næstu áratugum geti aukið líkur á flóðum með hækkandi sjávarstöðu og auknum veðurofsa. Samkvæmt skýrslu vísindanefndar um loftlagsbreytingar 2018 er gert ráð fyrir að á Austfjörðum muni hækkun sjávarstöðu verða um 18-40% af hnattrænni sjávarstöðuhækkun.³⁵

Vegagerðin hefur gefið út viðmiðunarreglur fyrir landhæð á lágsvæðum (2018) sem byggja á fyrrnefndri skýrslu vísindanefndar.

Hvað varðar fyrirhugaða framkvæmd og hæð vegarins verður horft til ofangreindra reglna. Því er ekki talið hættu af hnattrænni hækkun sjávarstöðu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði

Framkvæmdin getur haft jákvæð áhrif á náttúruvá á svæðinu því hún mun draga úr hættu á að vegurinn lokist.

³⁵ Alta og Fjarðabyggð, 2022, bls. 36.

6 Mótvægisaðgerðir

- Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist við fyrirfram skilgreint framkvæmdasvæði sem verður tilgreint í útboðsgögnum. Stærð athafnasvæðis verður afmarkað eins þröngt og kostur er og miðað verður við að framkvæmdin taki sem stytstan tíma.
- Nýr vegur verður hannaður þannig að hann falli sem best að landslagi. Reynt verður að skerða lítt röskuð gróðurlendi sem minnst. Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæði, námuvegi og námur. M.a. verður allur akstur tækja bannaður utan vegsvæðis á verk tíma nema að námum.
- Við undirbúning framkvæmdarinnar hefur Vegagerðin haft samráð við landeigendur, Fjarðabyggð, Náttúrustofu Austurlands og Hafrannsóknastofnun. Við áframhaldandi undirbúning verður haft samráð við Fjarðabyggð, landeigendur, Umhverfis- og orkustofnun, Land og skóg, Fiskistofu og lagnahafa á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.
- Landeigendum verða greiddar bætur vegna þess lands og jarðefnis sem fer í nýjan veg. Þeir kaflar núverandi vegar sem ekki nýtast falla til landeigenda en stefnt er að því að þeir verði að mestu jafnaðir út og afmáðir í samráði við landeigendur.
- Núverandi brú á Sléttuá mun standa áfram að ósk landeigenda á Sléttu sem hyggjast nýta hana til að komast að túnum norðan Sléttuár. Brú á Fossá verður fjarlægð að framkvæmdum loknum.
- Sett verða ræsi í alla farvegi, skurði og lægðir þar sem vatn hefur runnið til að líkja sem best eftir náttúrulegu flæði og takmarka mun á vatnsþrýstingi ofan og neðan við veg. Ræsi verða grafin niður um 10-20 % af þvermáli þeirra til að tryggja að jarðefni safnist í botn ræsanna og samfella haldist í farveginum.
- Gengið verður frá árbökkum þannig að sárum í jarðvegi verði lokað og ekki skapist hætta á bakkarofi í kjölfar framkvæmdanna.
- Full vatnsskipti verða tryggð um veginn þar sem hann liggur um Sléttukrök.
- Vegagerðin mun beita aðgerðum á framkvæmdatíma til að forðast að rask vegna vegaframkvæmda stuðli ekki að frekari útbreiðslu ágengra plöntutegunda. Á umræddum stöðum þar sem ágengar tegundir eru þegar fyrir hendi verður þess gætt að vegefnið sem notað verður í svæðinu sé ómengað.
- Efnistökusvæði hafa verið endurskilgreind í kjölfar samráðsfundar við Hafrannsóknastofnun. Engin efnistaka verður úr Sléttuá og efnistaka úr Stuðlá hefur verið minnkuð úr 44 þús m³ í 19 þús m³. Grjót sem hefur hrunið úr gili ofan Hrútár í farveg hennar verður hreinsað upp úr honum. Ekki

verður farið í virka farvegi Stuðlár, heldur efni tekið úr þurru árum ofan vatnsborðs.

- Ef raska þarf girðingum, verður girt að nýju þar sem hróflað verður við þeim.
- Til að lágmarka áhættu á mengunarslysi á framkvæmdartíma er verktaka skylt að sinna viðhaldi og eftirliti véla og tækja með markvissum hætti. Í útboðsgögnum framkvæmdarinnar verður gerð grein fyrir kröfum sem verktaki og vinnuvélar í hans umsjá þurfa að uppfylla á framkvæmdatíma. Vinnueftirlitið eða annar óháður aðili verður fengin til að ástandskoða vinnuvélar á framkvæmdasvæði.
Einnig verður gerð sú krafa til verktaka um að útbúa sérstakt áfyllingarsvæði á landi þar sem áfylling olíu á vélar fer fram til að tryggja að olía og önnur mengandi efni, berist ekki í jarðveg, vatnsfarveg eða önnur vatnshlot á svæðinu, komi til óhappa. Nota þarf vatnspétta dúka undir áfyllingarsvæði og þar sem geymd verða hættuleg efni. Sama gildir um geymslu á mengandi efnum á verktíma.
- Vegtengingar að iðnaðarsvæði verður útfærð af Fjarðabyggð í samráði við Vegagerðina.
- Sótt verður um framkvæmdaleyfi til Fiskistofu sbr. 33 grein V. kafla laga um lax- og silungsveiði (nr. 61/2006 með síðari breytingum).
- Fornleifar sem eru innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar verða kynntar í útboðsgögnum og merktar á áberandi hátt eða girtar af áður en framkvæmdir hefjast. Öll umferð vinnuvéla verður bönnuð innan þeirra svæða. Þá verður ekki leyfilegt að hafa vinnuskúra og/eða efnageymslur í grennd við fornleifar. Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við Minjastofnun Íslands varðandi aðgerðir.
- Til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf mun Vegagerðin koma upp varphólmum úti fyrir botni fjarðarins í samráði við Náttúrustofu Austurlands. Líklegt er að hámarkshraði um Reyðarfjarðarbotn, milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðarganga verði lækkaður frá leyfðum hámarkshraða eða í 70 km/klst. hámarkshraða. Unnið verður með hraðamörk á síðari hönnunarstigum. Þá verður tekið tillit til varptíma fugla á framkvæmdatíma.
- Til að draga úr áhrifum framkvæmdanna á vistfræðilega og efnafræðilega þætti vatnshlota verða brýrnar yfir Norðurá og Sléttuá stærri en þarf við núverandi aðstæður til að tryggja að vatnsborðshækkun ofan við veg í flóðum verði ekki meiri en er við núverandi veg.
- Við frágang verður stefnt að því að endurheimta staðargróður og ganga vel frá jöðrum framkvæmdasvæða með því að laga þau sem best að aðliggjandi landi til að gera sárin í landinu sem minnst áberandi. Svæðið er að hluta til lítt gróið en þar sem lífrænt efni finnst verður því ýtt í hauga áður en framkvæmdir hefjast og því jafnað yfir við frágang. Röskuð svæði verða jöfnuð og grædd upp. Uppgræðsla verður í samráði við Land og skóg, Umhverfis- og orkustofnun og landeigendur.

7 Samráðsaðilar

Samráð verður haft við eftirtalda aðila:

- **Skipulagsstofnun**, varðandi matsskyldu framkvæmdarinnar
- **Fiskistofu**, varðandi framkvæmdaleyfi
- **Umhverfis- og orkustofnun**, um efnistöku, uppgræðslu og frágang á svæðinu
- **Land og skóg**, um uppgræðslu og frágang á svæðinu
- **Heilbrigðiseftirlit Austurlands**, varðandi leyfi til atvinnureksturs sem getur valdið mengun
- **Minjastofnun Íslands**, vegna fornleifa á svæðinu
- **Landsnet**, vegna framkvæmda í grennd við raflínu
- **Rarik**, vegna framkvæmda í grennd við raflínu og jarðstreng
- **Mílu ehf**, vegna mögulegra lagna á svæðinu
- **Orkufjarsskipti**, vegna mögulegra lagna á svæðinu
- **Sveitarstjórn Fjarðabyggðar**, varðandi framkvæmdaleyfi
- **Landeigendur** um framkvæmdir og framkvæmdatíma á svæðinu
- **Náttúrustofu Austurlands**, vegna útfærslu mótvægisáðgerða vegna fuglalífs á svæðinu
- **Hafrannsóknastofnun**, vegna efnistöku við straumvötn

8 Niðurstaða

- Við framkvæmdina verður Hringvegur (1-u0/u1) um Reyðarfjarðarbotn nýbyggður á 1,7 km löngum kafla um botn Reyðarfjarðar í samræmi við Aðalskipulagi Fjarðabyggðar. Í tengslum við framkvæmdina verða nýjar tveggja akreina brýr byggðar á Norðurá og Sléttuá á nýjum stað. Fossá verður leidd um ræsi.
- Fjarðabyggð leggur ríka áherslu á að flýta framkvæmdum við færslu Hringvegarins í Reyðarfjarðarbotni og byggingu nýrra brúa.
- Kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar því að hún liggur að hluta til um verndarsvæði, þ.e. um leirur og nærri fornminjum.
- Rannsóknir hafa farið fram á efnistöku, vistgerðum og lífríki fjöru, lífríki straumvatna og fuglum. Þá hefur fyrirhugað framkvæmdasvæði verið skoðaða m.t.t. fornminja. Ekki er talin þörf á frekari rannsóknum.
- Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdarinnar á mannlíf og ferðaþjónustu á svæðinu eru talin jákvæð vegna öruggari og betri samgangna.
- Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á landnotkun eru talin óveruleg nema þar sem hún liggur um ræktað land Sléttu. Þar verða þau staðbundin og varanleg. Með mótvægisáðgerðum verður leitast við að draga úr þeim áhrifum.
- Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á landslag og ásýnd eru talin óveruleg. Með mótvægisáðgerðum verður leitast við að draga úr þeim áhrifum. Gengið verður þannig frá vegsvæði að framkvæmdum loknum að vegur og brú falli vel að landi. Einnig verður gengið frá námusvæðum í samræmi við landslagið auk þess sem ummerki núverandi vegar verður afmáð þar sem hægt er.
- Engar jarðmyndanir sem njóta verndar eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.
- Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á vatnafar eru talin óveruleg. Ræsi og brýr verða hönnuð fyrir 100 ára flóð og þess gætt að samfella haldist í vatnsfarvegum, auk þess sem mótvægisáðgerðum verður beitt til að lágmarka hættu á mengunarslysum.
- Norðurá verður ekki veitt í Sléttuá heldur byggðar nýjar brýr yfir bæði Norðurá og Sléttuá. Þá hefur efnistaka verið endurskilgreind í kjölfar samráðs við Hafrannsóknastofnun. Vonast er til að með ofangeindum áðgerðum muni áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á lífríki straumvatna verða lágmarkuð eins og hægt er.
- Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á vistgerðir og gróðurfar munu hafa bein áhrif á gróður á svæðinu þar sem grónu landi verður raskað. Þær geta líka haft óbein áhrif á gróður, m.a. vegna uppbrots búsvæða og aukinnar hættu á útbreiðslu framandi ágengra tegunda, sem getur leitt til rýrnunar

líffræðilegrar fjölbreytni. Framkvæmdin mun þó að mestu leyti liggja um vistgerðir með lágt verndargildi. Með góðri hönnun og skipulagi, auk vandaðra vinnubragða á framkvæmdatíma, verður stefnt að því að lágmarka áhrif á gróður og vistgerðir.

- Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á lífríki fjöru munu hafa bein áhrif á það svæði sem fer undir veginn. Þær geta líka haft óbein áhrif vegna breyttra umhverfisaðstæðna Sléttukrók sem lokast af vegna veglínunnar. Svæðinu hefur áður verið raskað og með mótvægisaðgerðum verður dregið úr neikvæðum áhrifum. Full vatnsskipti verða tryggð í Sléttukrók svo sjávarföllin verða óbreytt að framkvæmdum loknum.
- Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á fuglalíf munu verða bein með t.d. skerðingu á landi til varps og fæðuöflunar og uppbrot búsvæða. Óbein áhrif felast í aukinni samkeppni, fælingu og árekstrum á fuglalíf í botni Reyðarfjarðar. Með mótvægisaðgerðum verður skerðing varplands og áflug lágmarkað.
- Vegagerðin mun hafa samráð við Minjastofnun vegna fornleifa á svæðinu. Farið verður eftir tilmælum Minjastofnunar um mótvægisaðgerðir til að koma í veg fyrir að fornleifar raskist og um frekari rannsóknir ef þess gerist þörf.
- Sett verða ræsi í alla farvegi, skurði og lægðir þar sem vatn hefur runnið til að líkja sem best eftir náttúrulegu flæði. Ræsi verða grafin niður um 10-20 % af þvermáli þeirra til að tryggja að jarðefni safnist í botn ræsanna og samfella haldist í farveginum.
- Þar sem mengunarstyrkur afrennslis af fyrirhuguðum vegi er lítill og vatnshlot ekki mjög viðkvæm eru áhrif framkvæmdarinnar á vatnshlot talin óveruleg til nokkuð neikvæð.
- Jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og auknu umferðaröryggi. Með breiðari og betri vegi og brúm verður leiðin um Reyðarfjarðarbotn greiðfærari en hún er nú.
- Að loknum framkvæmdum verður kominn góður og greiðfær vegur og brýr um botn Reyðarfjarðar.

9 Heimildir

- Alta ehf. og Fjarðabyggð, 2022: *Aðalskipulag Fjarðabyggðar 2027-2027. Greinargerð og uppdráttir*. Alta ehf. og Fjarðabyggð, 28. febrúar 2022.
- Alta ehf. og Fjarðabyggð, 2022: *Umhverfismats- og forsenduskýrsla fyrir tillögu að Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020-2040*. Alta ehf og Fjarðabyggð, sept16. desember 2021
- Austurfrétt, 2023: *Skorað á ráðherra að koma á tvíbreiðri brú yfir Sléttuá*. Friðrik Indriðason, 23. september 2023.
- Austurbrú og Fjarðarbyggð: *Fjarðabyggð, Innviðagreining 2023-2024*. Fjarðabyggð.
- Austurbrú, 2020: *Kynning á stöðu Sónarætlunar Austurlands*, 447 bls.
- Áfangastaðastofa Austurlands 2024: Sótt í september 2024 www.visitausturlands.is
- Árni Hjartarson, Freysteinn Sigurðsson og Þórólfur Hafstað 1981. Vatnabúskapur Austurlands III. Lokaskýrsla. *Orkustofnun, OS81006*. 198 bls.
- Fjarðabyggð, 2024: Sótt í nóvember á heimasíðu www.fjardabyggd.is/
- Guðný Zoëga, 2024: *Fornleifaskráning vegna vegagerðar í botni Reyðarfjarðar*. Unnið fyrir Vegagerðina. Rannsóknaskýrslur 2024/007.
- Hafrannsóknastofnun, 2022: *Mat á áhrifum fyrirhugaðra breytinga á árfarvegi Norðurá í Reyðarfirði á vatnalífriki*. Hafnarfjörður, desember 2022. HV 2022-41, ISSN 2298-9137. Vefslóð skýrslu er: <https://www.hafogvatn.is/is/midlun/utgafa/haf-og-vatnarannsoknir/mat-a-ahrifum-fyrirhugadra-breytinga-a-arfarvegi-nordurar-i-reydarfirdi-a-vatnalifriki-hv-2022-41>
- Hagstofa Íslands, 2024: Tölur um mannfjölda á Íslandi. Sótt í nóvember á heimasíðu www.hagstofa.is.
- Hreggviður Norðdahl og Þorleifur Einarsson 1988. Hörfun jökla og sjávarstöðubreytingar í isaldarlök á Austfjörðum. *Náttúrufræðingurinn* 58 (2). 59-80.

- Landssamband Hestamannafélaga og Loftmyndir ehf. *Kortasjá LA-reiðleiðir*. <https://www.map.is/lh/>. Skoðað 12.09.2024.
- Náttúrustofa Austurlands, 2024: *Rannsóknir á fuglalífi í botni Reyðarfjarðar-vegna fyrirhugaðra vegabóta á þjóðvegi 1*. Unnið fyrir Vegagerðina. Október 2024. NA-240265. <https://drive.google.com/file/d/1JfYTqKVXivQzTSkFWmXTRq6qbiDOPMf/view>
- Náttúrustofa Austurlands, 2024: *Rannsóknir á gróðri í botni Reyðarfjarðar*. Unnið fyrir Vegagerðina. Na-240261. Ágúst 2024. Vefslóð skýrslu er: https://drive.google.com/file/d/1r3kSyHMGKbN_ITtVqfscSIAYa6TgyfI/view
- Náttúrustofa Austurlands, 2024: *Rannsóknir á lífríki fjöru í botni Reyðarfjarðar*. Unnið fyrir Vegagerðina. Na-240260. Júní 2024.
- Náttúrufræðistofnun Íslands, 2021: Sótt í febrúar á heimasíðu www.ni.is og kortasjár <https://serstokvernd.ni.is/> <https://vistgerdakort.ni.is/>
- Náttúrufræðistofnun Íslands 2022. [Jardfræðikort af Austurlandi](http://jardfraedikort.ni.is) 1. útg. *Jardfræði Íslands*. <http://jardfraedikort.ni.is> [skoðað 18.10.2024]
- Stjórnarráð Íslands, Innviðaráðuneytið, 2023: *Hvítbók um skipulagsmál, drög að landsskipulagsstefnu til 15 ára og aðgerðaráætlun til 5 ára*. Innviðaráðuneytið, september 2023.
- Sveinn Þorgrímsson 1976. *Reconnaissance study for a dry dock at Reyðarfjörður Iceland*. Orkustofnun, OS7635. 7 bls.
- Tómas Einarsson og Helgi Magnússon (ritstjórar), 1989: Íslandshandbókin, náttúra, saga og sérkenni. Örn og Örlygur.
- Umhverfisstofnun, 2021: Upplýsingar um friðlýst svæði og náttúruminjar skrá. Sótt í febrúar á heimasíðu www.ust.is.
- Veiðiheimar, 2024: Upplýsingavefur um stangveiði á Íslandi. Sótt 16.09.2024. <https://veidiheimar.is/veidisvaedi/slettua/>
- Veiðistaðavefurinn, 2021: Upplýsingar um Tunguá í Borgarfirði sótt í febrúar á heimasíðu www.veidistadir.is
- VSÓ ráðgjöf, 2023: Hvítbók um skipulagsmál-Umhverfisskýrsla. September 2023.

10 Teikningar

Teikning 1. Afstöðumynd, mkv. 1:200.000

Teikning 2. Yfirlitsmynd, mkv. 1:25.000

Teikning 3 Grunnmynd, mkv. 1:7.500