

Norðausturvegur um Skjálfafljót í Kinn, Þingeyjarsveit

Álit um umhverfismat framkvæmdar

1 Inngangur

1.1 Framlagning og kynning umhverfismatsskýrslu

Þann 10. desember 2025 lagði Vegagerðin fram umhverfismatsskýrslu um Norðausturveg um Skjálfafljót í Kinn, Þingeyjarsveit til kynningar og athugunar Skipulagsstofnunar sbr. 23. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Þingeyjarsveitar, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Lands og skógar, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar, Náttúruverndarstofnunar og Umhverfis- og orkustofnunar.

Umhverfismatsskýrslan var kynnt með auglýsingu í Morgunblaðinu 20. janúar 2026, á heimasíðu sveitarfélagsins og var aðgengileg á Skipulagsgátt. Kynningartími var frá 20. janúar 2026 til 3. mars 2026.

1.2 Gögn

Framlögð gögn Vegagerðarinnar

Umhverfismatsskýrsla: Norðausturvegur (85-02) í Þingeyjarsveit um Skjálfafljót í Kinn. Umhverfismatsskýrsla. Vegagerðin. Janúar 2026.

Viðaukar með umhverfismatsskýrslu:

- Vegagerðin. Norðausturvegur (85-02) um Skjálfafljót. *Hljóðvist*. Fylgiskjal með umhverfismatsskýrslu (16.06.2025).
- Búnaðarsamband Eyjafjarðar, 2023. *Fornleifaskráning vegna breytinga á veglínu á Norðausturvegi um Skjálfafljót í Kinn*. Rannsóknaskýrslur 2023/6.
- Búnaðarsamband Eyjafjarðar, 2025. *Fornleifaskráning vegna breytinga á veglínu á Norðausturvegi um Skjálfafljót í Kinn – veglína B*. Rannsóknaskýrslur 2025/5.
- Vegagerðin. Norðausturvegur (85-02) um Skjálfafljót. *Umferðaröryggismat (e.RSIA)*. Júlí 2024. SNI-3301.
- Náttúrufræðistofnun Íslands, 2023. *Úttekt á gróðurfari, skriðuhættu og jarðminjum vegna fyrirhugaðrar færslu Norðausturvegar í Þingeyjarsveit*. Unnið fyrir Vegagerðina. NÍ-23003.
- Náttúrufræðistofnun, 2025. *Úttekt á gróðurfari, skriðuhættu og jarðminjum vegna fyrirhugaðra vegbóta á Norðausturvegi í Þingeyjarsveit – veglína B*. Unnið fyrir Vegagerðina. NÁTT-25004.
- Náttúrustofa Norðausturlands, 2020. *Fuglalíf við nýjan Norðausturveg um Skjálfafljót*. NNA-2008.
- Náttúrustofa Norðausturlands, 2023. *Norðausturvegur (85-02) um Skjálfafljót í Kinn, nýtt vegstæði*.
- Náttúrustofa Norðausturlands, 2025. *Náttúrustofa Norðausturlands, 2020. Norðausturvegur (85-02) um Skjálfafljót í Kinn, nýtt vegstæði*.
- Hafrannsóknastofnun, 2023. *Kver Hafrannsóknastofnunar: Áhrif af endurnýjun brúar á Skjálfafljóti, Rangá og Öxará á botn og lífríki í vatni*. Hafrannsóknastofnun. Hafnarfjörður-nóvember 2023. KV 2023-6.
- COWI, 2025. *Landslags- og ásýndargreining. Norðausturvegur um Skjálfafljót í Kinn. Greining og mat á áhrifum nýrra brúa og vega á landslag og ásýnd*. September 2025.

12. Vegagerðin, 2024. *Greinagerð. Gervigigar við áætlaða veglínu Norðausturvegar í Aðaldal*. 15.03.2024.
13. Vegagerðin, 2025. *Norðausturvegur (85) um Skjálfafljót í Kinn. Mat á áhrifum framkvæmda á vatnshlot*. Vegagerðin, nóvember 2025.
14. Vegagerðin o.fl., 2002. *Námur, efnistaka og frágangur*. Reykjavík, 62 bls.
15. Náttúrustofa Vestfjarða, 2008. *Leiðbeiningar um meðferð svarðlags við Vegagerð*. Desember 2008. NV nr. 20-08.

Framkvæmdaraðili lagði fram uppfærða umhverfismatsskýrslu 20. janúar 2026.

Að loknum kynningartíma umhverfismatsskýrslu bárust Húsnæðis- mannvirkja og skipulagsstofnun (HMS) viðbrögð framkvæmdaraðila við umsögnum þann 13. apríl 2026.

Umsagnir og athugasemdir

Umsagnir um umhverfismatsskýrslu bárust frá:

- Þingeyjarsveit dags. 3. mars 2026
- Fiskistofu dags. 26. janúar 2026
- Hafrannsóknastofnun dags. 2. mars 2026
- Heilbrigðiseftirliti Norðurlands eystra dags. 5. mars 2026
- Land og skógi dags. 5. mars 2026
- Minjastofnun Íslands dags. 12. mars 2026
- Náttúrufræðistofnun dags. 3. mars 2026
- Náttúruverndarstofnun dags. 9. mars 2026

Ekki barst svar frá Umhverfis- og orkustofnun.

Auk framangreindra umsagna bárust umsagnir frá eftirtöldum aðilum:

- Ásdísi Huldu Guðmundsdóttur dags. 27. janúar 2026
- Reinhard Reynissyni dags. 29. janúar 2026
- Róshildi Jónsdóttur og Snæbirni Þór Stefánssyni dags. 27. mars 2026
- SUNN, samtök um náttúruvernd á Norðurlandi dags. 3. mars 2026

1.3 Flutningur verkefna Skipulagsstofnunar

Á meðan málsmeðferð stóð yfir fluttust verkefni Skipulagsstofnunar til Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar sem á sama tíma fékk heitið Húsnæðis-, mannvirkja- og skipulagsstofnun. Álit þetta er því gefið út af Húsnæðis-, mannvirkja- og skipulagsstofnun (HMS) en móttaka og samráð um umhverfismatsskýrsluna var í höndum Skipulagsstofnunar.

2 Framkvæmd

2.1 Framkvæmdalýsing

Í köflum 4.1 - 4.9 í umhverfismatsskýrslu er fjallað um fyrirhugaðar framkvæmdir og framkvæmdaþætti.

Vegagerðin er með áform um vegabætur á um 9-10 km löngum kafla Norðausturvegar (85) um Skjálfafljót í Kinn, milli Torfuness í Kaldakinn og Tjarnar í Aðaldal, háð vali á veglínu. Í framkvæmdinni felst, auk vegagerðar, bygging nýrra tveggja akreina brúa á Skjálfafljót og Rangá og lagfæring á vegamótum Norðausturvegar (85) og Aðaldalsveggar (845) við Tjörn í Aðaldal. Tveir valkostir eru lagðir fram, veglína A og veglína B. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi vegfarenda og tryggja greiðari samgöngur. Valkostur Vegagerðarinnar er veglína A þar sem hún er vegtæknilega betri en veglína B, öruggari og styttri Norðausturveg um Skjálfafljót meira. Fyrirhugaðar framkvæmdir munu liggja um nokkur verndarsvæði; vatnsverndarsvæði Mývatns og Laxár, svæði á náttúruminjaskrá, eldhraun, votlendi og mikilvægt fuglasvæði. Áætlaður framkvæmdatími er 2026-2028. Gera þarf ráð fyrir um 2 ha stóru svæði fyrir aðalathafnasvæði verktaka til að

geyma vélar og tæki og svæði fyrir vélaverkstæði, skrifstofu og vinnubúðir. Vegagerðin telur líklegt að verktaki muni velja stað fyrir aðalathafnasvæðið miðsvæðis, í grennd við núverandi veg. Slóða þyrfti að laga við upphaf framkvæmda. Krafa verður um að aðalathafnasvæðið verði staðsett utan verndarsvæða.

Brýr

Við lagningu nýs Norðausturvegar um Skjálfandafljót samkvæmt **veglínu A** verða byggðar þrjár nýjar brýr, þ.e. ein yfir Rangá og tvær yfir Skjálfandafljót.

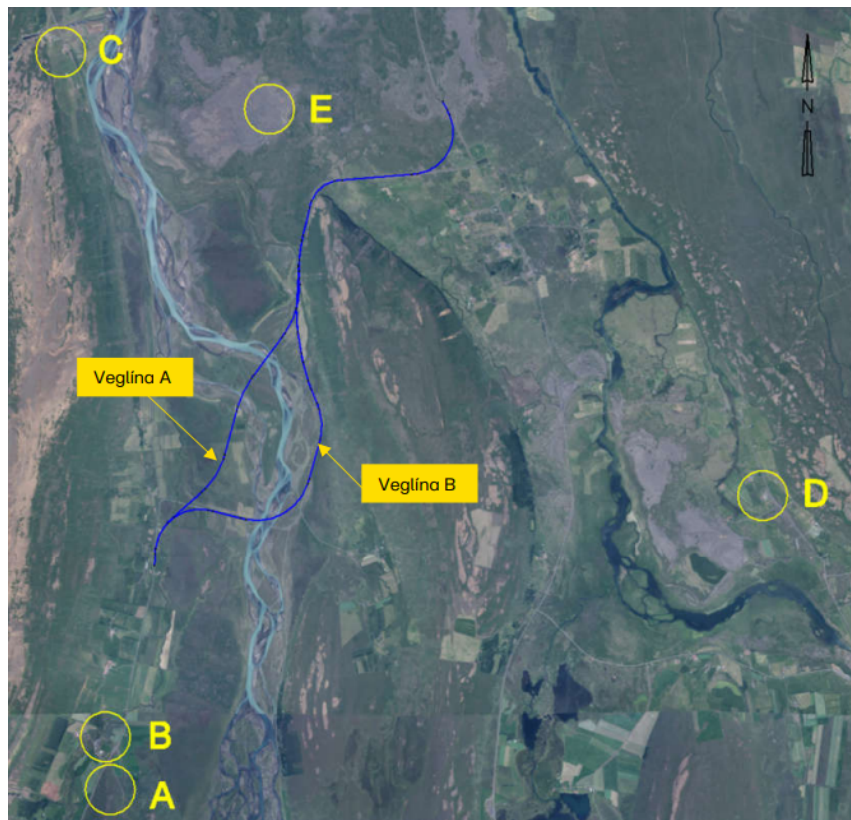
- Brú á Rangá verður 14 m löng í einu hafi milli stöðva 1681-1695.
- Brýr á Skjálfandafljóti. Við fyrirhugað brúarstæði yfir Skjálfandafljót rennur fljótið í tveimur kvíslum, þ.e. vestari- og austari kvísl. Austari kvíslin er meginfarvegur en sú vestari er yfirleitt vatnslítill nema í flóðum. Um 500 m breiður hólmi, Staðarbakki, er á milli kvíslanna. Brú á vestari kvísl Skjálfandafljóts verður í tveimur höfum, alls 50 m löng. Brú á eystri kvísl Skjálfandafljóts verður í fimm höfum (40 m + 48 m + 48 m + 48 m + 40 m), alls 224 m löng. Heildarbreidd brúar verður 10 m með 9 m breiðri akbraut.

Við lagningu nýs Norðausturvegar um Skjálfandafljót samkvæmt **veglínu B** verða byggðar tvær nýjar brýr, þ.e. yfir Rangá og Skjálfandafljót.

- Brú á Rangá verður 16 m löng í einu hafi milli stöðva 1741-1757. Heildarbreidd brúar verður 10 m með 9 m breiðri akbraut.
- Brú á Skjálfandafljóti verður 272 m löng í 6 höfum (40 m + 48 m + 48 m + 48 m + 48 m + 40 m) milli stöðva 3054-3326. Heildarbreidd brúar verður 10 m með 9 m breiðri akbraut.

Efnisþörf og efnistaka

Áætlað er að til lagningar Norðausturvegar um Skjálfandafljót þurfi 277-294 þúsund m³ af efni, háð vali á veglínu. Til vegagerðarinnar þarf efni í fyllingar, styrktarlag, burðarlag og klæðingar sem fæst úr námum og vegskeringum. Stærstur hluti efnis mun koma úr námum en aðeins lítill hluti úr skeringum, enda svæðið mjög flatt. Áætluð efnistökusvæði eru fimm og hefur hverju þeirra verið gefinn einkennisbókstafur frá A til E (sjá mynd 1).



Mynd 1: Fyrirhuguð efnistökusvæði (mynd fengin úr umhverfismatskýrslu)

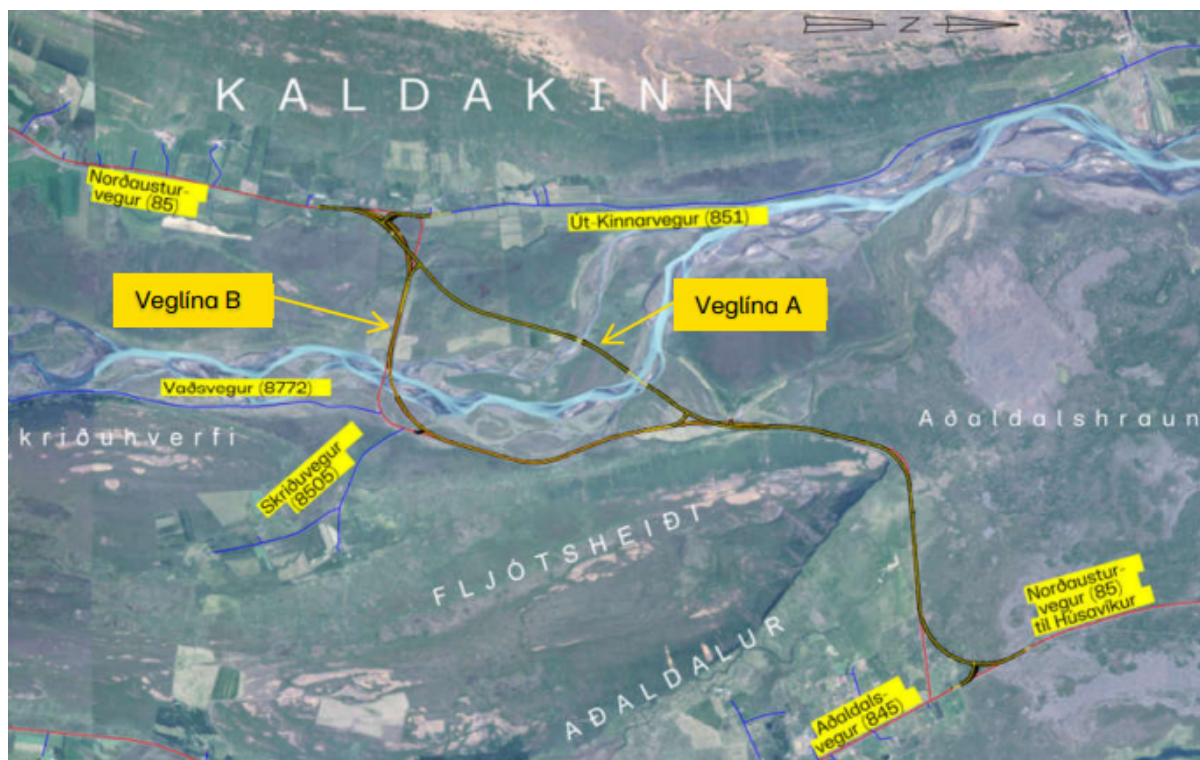
Frágangur

Fram kemur að reynt verði að græða upp allt jarðrask og öll sár í landinu. Áfram verði haft samráð við landeigendur, ábúendur, Þingeyjarsveit og aðra hagsmunaaðila um frágang vegar og annarra raskaðra svæða innan hvernar jarðar og á svæðinu í heild, um tengingar, girðingar o.fl. Nánari umfjöllun um efnistöku og frágang efnistökusvæða er að finna í köflum 4.3 og 4.5 í umhverfismatsskýrslu.

2.2 Frávik frá matsáætlun

Í matsáætlun var veglína A kynnt sem 8,9 km löng og veglína B sem 10,2 km löng. Tengja þarf Aðaldalsveg (845) við nýjan Norðausturveg (85) með um 0,3 km löngum vegi, óháð vali veglínu. Þar sem Aðaldalsvegur (845) er stofnvegur verður tenging hans byggð í sömu vegtegund og nýr Norðausturvegur (85), þ.e. í vegtegund C8, sem er 8 m breiður vegur. Þeirri vegalengd hefur því verið bætt við heildarlengd beggja veglína sem lengjast sem því nemur. Framkvæmdakafli veglínu A verður því eftirleiðis um 9,2 km langur og framkvæmdakafli veglínu B um 10,5 km langur.

2.3 Valkostir



Mynd 2: Fyrirhugaða framkvæmdasvæði og valkostir um veglínu (mynd fengin úr umhverfismatsskýrslu)

Í umhverfismati Vegagerðarinnar eru settir fram tveir valkostir varðandi veglínu (sjá mynd 1). Annars vegar er það veglína A, sem er 9,2 km löng og felur í sér nýbyggingu á um 6 km kafla og endurbyggingu núverandi vegar á um 3 km kafla og styttir núverandi Norðausturveg um 2,1 km. Hins vegar er það veglína B, sem er 10,5 km löng og felur í sér nýbyggingu á 3,4 km kafla og endurbyggingu núverandi vegar á um 7 km kafla og styttir núverandi Norðausturveg um 0,8 km.

3 Mat á umhverfisáhrifum

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru notaðar vægiseinkunnirnar verulega neikvæð, talsvert neikvæð og óveruleg/engin áhrif, talsvert jákvæð og verulega jákvæð umhverfisáhrif auk óvissu. Gerð er grein fyrir vægiseinkunnum á bls. 82-83 í umhverfismatsskýrslunni.

HMS styðst við vægiseinkunnir úr leiðbeiningum stofnunarinnar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa en notar einnig einkunnina nokkuð neikvæð áhrif og er þá átt við staðbundin áhrif sem ná ekki yfir umfangsmikið svæði, áhrifsvæðið kann að njóta verndar eða vera á annan hátt viðkvæmt fyrir breytingum og áhrifin geta verið að hluta varanleg og óafturkræf.

Við umfjöllun um hvern umhverfisþátt hér að neðan eru fyrst dregin saman meginatriði úr mati Vegagerðarinnar á umhverfisáhrifum. Síðan er fjallað um efnisatriði úr umsögnum sem bárust á kynningartíma umhverfismatsskýrslu og svörum framkvæmdaraðila við þeim. Þar á eftir fylgir umfjöllun HMS sem byggir á umhverfismatsskýrslu framkvæmdaraðila, umsögnum, svörum framkvæmdaraðila við umsögnum og eftir atvikum öðrum gögnum. Auk neðangreindra umhverfisþátta var í umhverfismatsskýrslu fjallað um samfélag, verndarsvæði, útivist og ferðamennsku, landnotkun og mannvirki, heilsu og hljóðvist og loftslag, og gerir HMS ekki athugasemd við þá umfjöllun.

3.1 Áhrif á landslag og ásýnd

3.1.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að COWI hafi unnið landslags- og ásýndargreiningu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Við greiningu og flokkun á landslagi hafi að stærstum hluta verið stuðst við aðferðafræði Land Use Consultants (LUC) frá Bretlandi og ræðst afmörkun athugunarsvæðisins af náttúrulegum þáttum í landslaginu og nær yfir það svæði sem talið er geta orðið fyrir beinum áhrifum sem og sjónrænum áhrifum vegna framkvæmdarinnar. Athugunarsvæðið var flokkað í fimm landslagsheildir út frá einkennandi þáttum og eru þær eftirfarandi: 1) Hallandi land í Köldukinn, 2) Deigir bakkar Skjálfandafljóts, 3) Skjálfandafljót ásamt áreyrum, 4) Grónar hlíðar og melar á Fljótsheiði og 5) Hraunbreiða og gervíggar Aðaldalshrauns. Fyrirhugaðar framkvæmdir munu verða sýnilegar frá stöðum í nágrenninu og hafa bæði bein áhrif á samsetningu landslags og sjónræn áhrif á fólk sem dvelur og á leið um svæðið. Þá verða áhrif bæði tímabundin og varanleg. Dæmi um tímabundin áhrif eru rykmengun og rask á yfirborði lands. Dæmi um varanleg áhrif eru rask á vistkerfum og búsvæðum fugla ásamt sjónrænum áhrifum þar sem land sem áður var náttúrulegt ásýndar verður manngert.

Framkvæmdaraðili telur að fyrirhugaðar vegabætur á Norðausturvegi með nýjum brúm og vegtengingum muni valda heilt yfir nokkuð lítilli breytingu á landslagi og þar með tiltölulega litlum og staðbundnum áhrifum. Þá séu bæði bein áhrif og sjónræn áhrif vegna veglínu A talin meiri en vegna veglínu B, en veglína A þverar óraskað land, votlendi og mikilvægt fuglasvæði á meðan veglína B fer að mestu leyti um sama vegstæði og núverandi Norðausturvegur og fer því aðeins að mjög litlu leyti um óraskað land og veldur litlum breytingum. Niðurstaða landslagsgreiningar er sú að verði vegurinn lagður eftir veglínu A muni framkvæmdin hafa talsvert neikvæð áhrif á landslag en verði hann lagður eftir veglínu B hafi hún óveruleg áhrif á landslag. Niðurstaða sýnileikagreiningar er sú að verði vegurinn lagður eftir veglínu A muni áhrif á ásýnd verða óveruleg til talsvert neikvæð en óveruleg ef vegurinn verður lagður samkvæmt veglínu B.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur að við fullnaðarhönnun verði veglínu hnikað til þar sem þörf er á til að draga úr neikvæðum áhrifum á landslag og að frágangur landslags á röskuðum svæðum verði í samræmi við nærliggjandi umhverfi og að skarpar brúnir fyllinga og skeringa verði mótaðar ávalar. Yfirborð aflagðra vegkafla verði losað og aðlagð til að auðvelda framvindu gróðurs. Landslagsheildir verði hafðar í huga við frágang framkvæmdasvæðis og miðað verði að því að endurheimta staðargróður til að halda sömu yfirborðsásýnd fyrir og eftir framkvæmd. Með því sé dregið úr sjónrænum áhrifum framkvæmdar ásamt því að landslagsheildir haldi sér.

3.1.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar kemur fram að mikilvægt sé að leiðarval taki skýrt mið af vernd landslagsheilda og ásýnd svæðis. Stofnunin bendir á að nýjar brýr og vegir yfir Skjálfandafljót geti haft talsvert sjónræn áhrif á landslag árinna og áreyrar hennar, sérstaklega þar sem víðsýni sé mikið yfir dalinn. Mikilvægt sé að við hönnun mannvirkja verði lögð áhersla á að mannvirki falli sem best að landslagi og dragi sem minnst úr ásýnd svæðisins.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að eitt af markmiðum við hönnun vega og brúa sé að sjónræn áhrif vegarins verði sem minnst og að hann falli vel að landslagi. Veglínur verði hafðar mjúkar og aflíðandi til að auka umferðaröryggi og gera upplifun vegfarenda jákvæða. Þá verði mörk vegar og óraskaðs lands höfð aflíðandi og

ávöl. Reynt verði að gera veginn eins lítt sýnilegan í landslaginu og mögulegt er, útsýni verði hvergi skert og að leiðin verði falleg útsýnisleið.

3.1.3 Niðurstaða HMS

Ljóst er að nýr vegur með nýjum brúm yfir Skjálfandafljót mun verða mun umfangsmeiri en núverandi vegur og meira áberandi í landslaginu, sérstaklega ef valin er veglína A. Áhrifasvæði framkvæmdarinnar nær yfir landsvæði með ólíkum landslagsþáttum, þ. á m. votlendi sem nýtur sérstakrar verndar og svæði sem flokkast sem mikilvægt fuglasvæði. Í ljósi ofangreinds er ljóst að áhrifasvæðið hefur hátt gildi og er viðkvæmt fyrir breytingum og kann upplifun vegfarenda að breytast með tilkomu svo umfangsmikilla vegamannvirkja í þessu umhverfi. Áhrif valkostanna á landslag og ásýnd verða talsvert neikvæðari samkvæmt veglínu A, þar sem hún mun þvera óraskað land, votlendi og mikilvægt fuglasvæði, en veglínu B sem fer að mestu leyti um sama vegstæði og fer því að litlu leyti um óraskað land og veldur litlum breytingum. HMS telur að betur færi að velja valkost B, annars megi gera ráð fyrir að áhrif framkvæmdanna á landslag og ásýnd verði talsvert neikvæð. Á framkvæmdatíma verða breytingar áberandi en þau áhrif verða að hluta tímabundin en varanleg áhrif fara eftir því hvernig til tekst með frágang. HMS bendir á nauðsyn þess að Vegagerðin viðhafi vandaðan frágang til þess að draga eins og kostur er úr neikvæðum sjónrænum áhrifum vegna röskunar lands utan vega.

3.2 Áhrif á gróðurfar

3.2.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að Náttúrufræðistofnun hafi gert úttekt á gróðurfari á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði vegna veglínu A árið 2023 og vegna veglínu B árið 2025. Niðurstaða úttektar sýni að veglína A muni raska 2,44 ha af votlendi sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum en veglína B muni raska um 1,37 ha af votlendi. Heildarrask vegna framkvæmdanna sé áætlað um 22,6 ha vegna veglínu A og 24,5 ha vegna veglínu B.

Við samanburð á veglínum A og B vegna beinnar eyðingar vistgerða sem njóta verndar samkvæmt 61. grein náttúruverndarlaga muni veglína A skerða samtals 5,33 ha en veglína B muni skerða mun minna af landi eða samtals 3,63 ha. Ef horft er til vistgerða með hátt og mjög hátt verndargildi þá raski veglína A samtals um 7,3 ha en veglína B samtals um 3,46 ha svæði. Ef horft er til vistgerða á lista Bernarsamningsins yfir vistgerðir sem þarfnast verndar þá mun veglína A skerða samtals um 6,22 ha af slíkum vistgerðum en veglína B um 3,07 ha. Birkiskógur sem lendi undir vegi sé um 1,08 ha vegna veglínu A, en 0,39 ha vegna veglínu B.

Fram kemur að engar sjaldgæfar plöntutegundir séu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Veglína A, sem liggir í gegnum votlendi, birkiskóg á Staðarbakka og móa suðvestur af Húsabakka, gæti haft veruleg áhrif á gróður og stuðlað að aukinni sundrun á svæði sem þegar hefur orðið fyrir töluverðu raski. Veglína B fylgir aftur á móti að mestu leyti núverandi vegi. Endurbætur á núverandi vegi eru vistfræðilega hagstæðari en lagning nýs vegar, þar sem þær krefjast minna rasks. Það er því niðurstaða framkvæmdaraðila að verði Norðausturvegur lagður eftir veglínu A muni framkvæmdin hafa talsvert til verulega neikvæð áhrif á votlendi sem nýtur verndar og öðrum gróðurlendum með hátt og mjög hátt verndargildi, sem og tegundum á valista IUCN. Áhrifin verði bein og óafturkræf. Ef Norðausturvegur verður lagður eftir veglínu B muni framkvæmdin hins vegar hafa óveruleg áhrif á gróðurfar. Áhrifin séu staðbundin og taki ekki til umfangsmikils svæðis.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur að forðast verði að raska jarðvegi og gróðri utan skilgreinds framkvæmdasvæðis, en þar sem skerðing verði á gróðurþekju vegna framkvæmda verði svarðlaginu haldið til haga og það nýtt við frágang vegfláa, skeringa og náma. Jarðvegi verði jafnað yfir röskuð svæði eins fljótt og auðið er í því gróðurlendi sem svarðlagið hafi verið tekið. A.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdirnar verði grætt upp. Við framkvæmdir verði reynt að skerða votlendi sem minnst. Stefnt sé að því að endurheimt votlendis verði sem næst því votlendissvæði sem raskað verður. Land og skógur sér um framkvæmd endurheimtar votlendis og mun Vegagerðin vera í samráði við stofnunina varðandi það. Einnig verði haft samráð við Land og skóg varðandi birkiskóg og viðeigandi mótvægisáðgerðir ef þarf að skerða skóginn.

3.2.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að í umhverfismatsskýrslu sé það staðfest að veglína A muni hafa meiri áhrif á votlendi og skóglendi en veglína B en þrátt fyrir það sé veglína A skilgreind sem valkostur framkvæmdaraðila á grundvelli vegtæknilegra sjónarmiða. Að mati Náttúrufræðistofnunar sé mikilvægt að við val á legu vegar um svæði þar sem vistgerðir með mjög hátt verndargildi eru til staðar sé lögð sérstök áhersla á að lágmarka rask og forðast frekari sundrun búsvæða. Í því samhengi vegi þungt að veglína B nýti að mestu núverandi vegstæði og hafi í för með sér minna nýtt inngríp í óraskað land. Þótt báðar veglínur hafi neikvæð áhrif á gróður og vistgerðir telur stofnunin að veglína B samræmist betur þeirri meginreglu náttúruverndarlaga að forðast og lágmarka rask á vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar og sé því, út frá náttúrufræðissjónarmiðum, hagstæðari kostur.

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar kemur fram að ljóst sé að veglína B muni hafa mun minni áhrif á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar en veglína A. Stofnunin telji því mikilvægt að við val á veglínu verði lögð rík áhersla á að forðast rask á votlendi.

Í umsögnum almenninga og samtaka um náttúruvernd á Norðurlandi koma fram ýmsar athugasemdir varðandi fyrirhugaðar framkvæmdir og þá helst óánægja með val á veglínu. Fram kemur að engin gögn sýni að veglína B sé ófullnægjandi hvað öryggi varðar. Þegar tveir kostir uppfylli öryggiskröfur en annar veldur mun meira umhverfislegu og samfélagslegu tjóni, sé það ábyrgðarleysi að velja lakari kostinn. Veglína A feli í sér óþarfa fórn á náttúru, fuglalífi, kolefnisspori, kyrrð og framtíðarsýn sjálfbærrar ferðaþjónustu. Hvatt er eindregið til þess að veglína B verði valin.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að vegna endur- og nýbyggingar Norðausturvegar muni ýmis verndarsvæði raskast, óháð vali á veglínu. Verndarákvæði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði séu það mörg og fjölbreytt að ekki sé mögulegt að leggja greiðfæran og öruggan Norðausturveg (85) milli Kaldakinnar og Aðaldals án þess að raska verndarsvæðum. Því sé brýn nauðsyn að raska landi sem njóti verndar til að hægt sé að leggja veg um svæðið sem uppfylli kröfur samfélagsins til nýrra og öruggra vega, m.t.t. sjónlengda, breiddar vegar, akstursþæginda og öryggis í akstri. Leitað hafi verið leiða til að forðast að raska vistkerfum sem njóti verndar. Við samanburð á veglínunum A og B komi veglína A betur út hvað varðar umferðaröryggi. Hún sé styttri en veglína B auk þess sem hún liggja betur í landi, bæði í hæð og plani. Samsetning veglínu A sé jafnari og samfelldari en í veglínu B og standist betur nútímakröfur um hönnun.

3.2.3 Niðurstaða HMS

Framkvæmdirnar munu raska votlendi og vistgerðum sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Samkvæmt umhverfismatsskýrslu mun veglína A raska 2,44 ha af votlendi. Ákvæði náttúruverndarlaga gera ráð fyrir að forðast skuli rask á votlendi sem er stærra en 2 ha nema brýna nauðsyn beri til og er þá átt við brýna almannahagsmuni. Ef leyfi verður veitt fyrir veglagningu samkvæmt kosti A þarf Þingeyjarsveit að taka rökstudda afstöðu til þess hvort að brýnir almannahagsmunir séu í húfi varðandi fyrirhugaða framkvæmd og val á veglínu réttlæti það rask sem verður á vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar skv. lögum. Þegar horft er til þeirra valkosta sem Vegagerðin setur fram er ljóst að veglína A muni hafa mun neikvæðari áhrif á gróðurfar en veglína B. HMS tekur undir með Náttúrufræðistofnun og Náttúruverndarstofnum um að veglína B samræmist betur þeirri meginreglu náttúruverndarlaga að forðast og lágmarka rask á vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar og sé því, út frá náttúrufræðissjónarmiðum, heppilegri kostur.

3.3 Áhrif á fugla

3.3.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að Náttúrustofa Norðausturlands hafi gert úttekt á fuglalífi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði árið 2020 en að sú rannsókn hafi miðað við frumdrög veglína sem legið hafi fyrir á þeim tíma. Vegna veglínu A hafi Náttúrustofan endurskoðað fyrri rannsóknir árið 2024 en taldi ekki ástæðu til viðbótarannsóknna vegna veglínu B. Fram kemur að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, óháð veglínu, sé mikilvægt fuglasvæði, þ.e. Sílalækur-Skjálfandaflljót. Veglína A muni þvera svæðið á um 1,5 km löngum kafla um miðjan Staðarbakkann með tveimur brúm á sitt hvorri kvísl Skjálfandaflljóts. Hún muni hafa bein varanleg áhrif með því að skerða 3,4 ha af Staðarbakka og gætu óbein neikvæð áhrif hennar orðið veruleg þar sem þverun Staðarbakka auki aðgengi refs út í eyjuna með varanlegum áhrifum á fuglalíf þar. Veglína B muni liggja í jaðri svæðisins á 0,4 km löngum kafla, skammt neðan núverandi brúar á Skjálfandaflljóti. Sennilegt sé að áhrif hennar á svæðið verði einkum á framkvæmdatíma vegna hávaða og fælingaráhrifa framkvæmda. Þessi áhrif séu þó talin minniháttar og

tímabundin og í heild verði áhrifin að framkvæmdum loknum óveruleg. Það er niðurstaða framkvæmdaraðila að nýr Norðausturvegur um Skjálfandafljót muni fara um ríkulegt og fjölbreytt fuglasvæði og hafa mikil áhrif á það verði veglagning samkvæmt veglínu A. Fuglum svæðisins muni fækka vegna skerðingar búsvæða, skiptingar þeirra í minni búta, fælingaráhrifa umferðar og aukinna affalla vegna ákeyrslu. Umferð muni fara um svæði sem áður hafi verið laust við gegnumakstur og aðgangur refa út í Staðarbakka muni batna með veglínu A. Svæðið sé hins vegar ekki það stórt að áhrif framkvæmdarinnar muni hafa áhrif á stofnstærð þeirra tegunda sem fundist hafi á svæðinu. Því megi gera ráð fyrir að áhrifin verði staðbundin en varanleg og að einhverju marki óafturkræf. Veglína B verði að teljast mun betri m.t.t. áhrifa á fugla í samanburði við veglínu A. Veglína B muni einungis að litlu leyti fara um óröskuð svæði og séu þau þar að auki ekki eins ríkuleg búsvæði fugla. Veglína A muni raska mun meira af mikilvægum búsvæðum fugla og sé því talin hafa talsvert neikvæð áhrif á fuglalíf en veglína B óveruleg áhrif.

3.3.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að ljóst sé að báðir kostir hafi neikvæð áhrif á fuglalíf, en veglína B hafi minni áhrif að umfangi og felí í sér minna nýtt inngrip í óraskað búsvæði. Út frá verndarsjónarmiðum og með hliðsjón af því að lágmarka frekari sundrunu búsvæða og truflun á svæði með mikinn fuglaþéttleika telji stofnunin veglínu B vera heppilegri kost.

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar kemur fram að veglína A muni hafa neikvæð áhrif á fuglalíf. Um veglínu B komi fram að hún fylgi að mestu núverandi Norðausturvegi og víki aðeins frá honum á afmörkuðum köflum. Af því sé dregin sú ályktun í greinargerð að áhrif veglínu B á fuglalíf verði óveruleg. Stofnunin leggi áherslu á að þessi munur endurspeglis við valkostagreiningu og rökstuðning fyrir leiðarvali. Auk þess bendir stofnunin á að þar sem framkvæmdasvæðið sé kjörið búsvæði margra mófugla sé mikilvægt að halda framkvæmdum, ef af þeim verði, í lágmarki á varptíma.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að tekið verði tillit til varptíma þegar að framkvæmdum kemur.

3.3.3 Niðurstaða HMS

Fram hefur komið að hluti framkvæmdasvæðis sé innan svæðis sem er skilgreint sem mikilvægt fuglasvæði. Ljóst er að veglína A mun hafa neikvæðari áhrif á fugla en veglína B þar sem veglína A mun opna betur fyrir aðgengi refs út í Staðarbakka sem getur haft varanleg neikvæð áhrif á fuglalíf í eyjunni auk þess sem veglína A fari að miklu leyti um ósnortið votlendi þar sem þéttleiki fugla er mikill. HMS tekur undir með Náttúrufræðistofnun og Náttúruverndarstofnun um að út frá verndarsjónarmiðum og með hliðsjón af því að lágmarka frekari sundrun búsvæða og truflun á svæði með mikinn fuglaþéttleika sé veglína B heppilegri kostur en mikilvægt sé að halda framkvæmdum í lágmarki á varptíma.

3.4 Áhrif á vatnshlot og vatnsvernd

3.4.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hafi lagt mat á möguleg áhrif vegaframkvæmdanna á vatnshlot í samræmi við leiðbeiningar Umhverfisstofnunar um mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlot. Fram kemur að innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis séu fimm vatnshlot, þrjú straumvatnshlot: Rangá (102-173-R), Skjálfandafljót 1 (102-1786-R) og Mánalækur (102-1741-R) og tvö grunnvatnshlot: Aðaldalshraun – Trölladyngja (102-278-2-G) og Staðarfjall (102-67-G). Einnig sé eitt vatnshlot sem sé á mörkunum að verða fyrir beinum áhrifum en það er Laxá 1 (102-1814-R). Þá gæti framkvæmdin haft óbein áhrif á Djúpa (102-1706-R) og Gljúfurá (102- 1799). Þessar ár eru fyrir ofan fyrirhugað framkvæmdasvæði og geta orðið fyrir óbeinum áhrifum af brúargerð vegna mögulegrar tálmunar fyrir göngufisk. Áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar er að mestu leyti sambærilegt fyrir báðar veglínur og því er áhrifamatið það sama fyrir báða valkosti.

Það er niðurstaða framkvæmdaraðila að fyrirhugaðar framkvæmdir muni ekki valda neikvæðum áhrifum á vatnshlot, óháð vali á veglínu. Helstu áhrif verði vegna rasks á farvegum vegna hliðrunar þeirra á framkvæmdatíma. Áhrifin séu staðbundin og tímabundin. Talið er að umhverfismarkmið fyrir vistfræðilegt ástand og efnafræðilegt ástand allra vatnshlota á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda muni nást og að vatnshlotum muni ekki hnigna með tilkomu nýrra vega og brúa. Því sé fyrirhuguð framkvæmd í samræmi við lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála og vatnaáætlun Íslands 2022-2027. Heildaráhrif nýrra veglína á vatnshlot og vatnsvernd á svæðinu eru því álitin óveruleg, óháð vali á veglínu.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur að breytingar á farvegum á framkvæmdatíma verði gerðar utan göngutíma fiska til að lágmarka áhrif á lífríki og verði tímasetningar ákveðnar í samræði við Fiskistofu. Einnig verði þess gætt að ekki verði þrengt að farvegi þannig að straumhraði hindri uppgöngu fiska. Þar sem vegur þveri votlendi sé mikilvægt að draga úr áhrifum vegar á grunnvatnsstöðu og yfirborðsrennsli eins og kostur er. Ræsi verði sett í alla farvegi, skurði og lægðir þar sem vatn hefur runnið, til að líkja sem best eftir náttúrulegu flæði og lágmarka vatnsþrýstingsmun ofan og neðan vegar.

3.4.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Náttúrufæðistofnun telur að umfjöllunin gefi fullnægjandi mynd af áhrifum framkvæmdarinnar á vatnshlot á svæðinu. Stofnunin tekur undir þá niðurstöðu að áhrif verði óveruleg, óháð valkostum, enda verði fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum og vönduðum framkvæmdaraðferðum fylgt.

3.4.3 Niðurstaða HMS

HMS telur að með hliðsjón af framlögðum gögnum Vegagerðarinnar sé líklegt að vatnshlot á áhrifsvæði framkvæmdarinnar nái umhverfismarkmiðum sínum og að framkvæmdirnar verði ekki til þess að ástand vatnshlotanna hnigni. Að mati HMS er framkvæmdin ólíkleg til að hafa varanleg neikvæð áhrif á vatnshlot með hliðsjón af boðuðu verklagi og mótvægisáðgerðum. Bent er á að óheimilt er að gefa út leyfi fyrir framkvæmd eða starfsemi sem hefur þau áhrif að umhverfismarkmið viðkomandi vatnshlots náist ekki. Við leyfisveitingu til framkvæmda á grundvelli skipulagslaga skal leyfisveitandi tryggja að leyfið sé í samræmi við þá stefnumörkun um vatnsvernd sem fram kemur í vatnaáætlun, sbr. 3. mgr. 28. gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála.

3.5 Áhrif á lífríki straumvatna

3.5.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að Hafrannsóknastofnun hafi rannsakað áhrif endurnýjunar brúa á Rangá og Skjálfandafljót á botn og lífríki straumvatna vegna veglínu A árið 2023. Hafrannsóknastofnun áleit ekki þörf fyrir viðbóttarrannsóknir vegna veglínu B. Fram kemur að framkvæmdirnar geti haft áhrif á lífríki í ám og lækjum og telur framkvæmdaraðili mikilvægt að framkvæmdum verði hagað þannig að dregið verði sem mest úr áhrifum, ekki hvað síst á framkvæmdatíma. Vegna þverunar Skjálfandafljóts sé mikilvægt að brúarhöf séu það löng að áhrif á botn verði sem minnst sem og efnisflutninga eða rennslishætti. Vatnsop brúa verði hönnuð miðað við 100-ára flóð og verði náttúrulegum eiginleikum vatnsfalla viðhaldið með því að þrengja ekki að farvegum. Framkvæmdaraðili telur að brúargerð á Rangá og Skjálfandafljóti muni ekki hafa varanleg áhrif á vatnsformfræðilega þætti eða lífríki í vatni, þ.m.t. fiskistofna og veiðihagsmuni. Framkvæmdin muni þó valda tímabundnum neikvæðum áhrifum á vatnafar og lífríki á framkvæmdatíma. Framkvæmdaraðili telur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á lífríki straumvatna verði óveruleg, óháð leiðarvali.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur að leitast verði við að spilla sem minnst ám og lækjum og umhverfi þeirra og þar með draga úr áhrifum framkvæmdanna á lífríki. Leitast verði við að breyta ekki eðli vatnsfalla, hvorki þrengja þau né breikka, grynka né dýpka. Reynt verði að breyta botngerð sem minnst og skila vatnsföllum í svipuðu ásigkomulagi og fyrir framkvæmdir. Ýmsar ráðstafanir eru kynntar sem eiga að koma í veg fyrir og bregðast við mengunarslysum sem gætu orðið á framkvæmdatíma.

3.5.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögn sinni vísar Hafrannsóknastofnun til fyrri umsagnar stofnunarinnar varðandi þessa veglagningu þar sem fram hafi komið að framkvæmdin muni hafa áhrif á lífríki í fersku vatni og umhverfi þess, en telja megi að mikill hluti áhrifanna verði staðbundinn og tímabundinn á meðan framkvæmdir standi yfir. Stofnunin taki ekki afstöðu til valkosta varðandi veglínu þar sem umhverfisáhrif af brúargerð á lífríki í vatni séu að mestu sambærileg á þeim stöðum sem kynntir hafi verið. Stofnunin fagni því að gert sé ráð fyrir að efnistaka verði ekki úr vatnsfarvegum.

3.5.3 Niðurstaða HMS

Ljóst er að brúargerð getur haft áhrif á lífríki straumvatna en með tilliti til fyrirhugaðs verklags og mótvægisáðgerða sem Vegagerðin leggur fram telur HMS að neikvæð áhrif framkvæmdanna verði helst á framkvæmdatíma en þegar vegurinn er kominn í not að loknum framkvæmdatíma verði áhrifin óveruleg á lífríki straumvatna, óháð vali á veglínu. HMS tekur undir með Hafrannsóknastofnun um að það sé jákvætt að ekki sé

gert ráð fyrir efnistöku úr árfarvegum eins og áform hafi verið um á fyrri stigum málsins. HMS gerir ekki athugasemd við umfjöllun Vegagerðarinnar um lífríki straumvatna.

3.6 Áhrif á jarðfræði og jarðminjar

3.6.1 Mat Vegagerðarinnar

Náttúrufræðistofnun gerði úttekt á jarðfræði og jarðmyndunum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði vegna veglínu A árið 2023 og fyrir veglínu B árið 2025. Fram kemur að nyrst á svæðinu, innan verndarsvæðis Mývatns og Laxár, liggja veglínur A og B í sama vegstæði og fylgi núverandi vegi að mestu en aðeins norðvestan við bæinn Tjörn víki nýjar veglínur frá núverandi vegstæði til að taka af hættuleg vegamót núverandi Norðausturvegar og Aðaldalsvegur. Þar fari þær yfir nútímahraun og gervígiga og munu hafa bein óafturkræf neikvæð áhrif á jarðminjar í vegstæðinu. Um sé að ræða tæplega 1 km langan kafla í útjaðri svæðis nr. 526 á náttúruminjaskrá – gervígigar í Laxárhrauni yngri en þar sé nokkuð rask fyrir vegna efnisvinnslu og túnræktar og því telur framkvæmdaraðili að áhrif á jarðminjar í heild verði óveruleg óháð vali á veglínu. Ekki sé að sjá að efnistaka vegna framkvæmdanna muni raska jarðminjum með hátt verndargildi. Fram kemur að við framkvæmdir verði vegsvæði afmarkað eins þröngt og frekast sé unnt og allt rask utan þess bannað. Við frágang á námum og skeringum verði svæðin færð í sem upprunalegast horf og felld sem best að aðliggjandi landi.

3.6.2 Umsagnir um umhverfismatskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að leggja þurfi sérstaka áherslu á að lágmarka nýtt rask við staðsetningu mannvirkja innan eða í námunda við verndaðar jarðminjar og halda framkvæmdum innan þegar raskaðra svæða eftir því sem kostur er. Með hliðsjón af því að veglína B feli í sér minna nýtt rask á jarðmyndunum og nýti að stærstum hluta núverandi vegstæði telji stofnunin að hún samræmist betur markmiðum laga um vernd jarðminja og sé heppilegri kostur með hliðsjón af verndargildi jarðminja og náttúruvernd.

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar kemur fram að ný veglagning bæði valkosta A og B í gegnum gervígigana muni hafa neikvæð áhrif á verndargildi þeirra. Því sé mikilvægt að skoða aðra möguleika og valkosti sem raski þeim ekki. Fram komi að svæðið hafi verið skoðað af veggöngu og jarðfræðingi og reynt að finna veglínu sem raskaði gervígígum sem minnst en uppfyllti hönnun fyrir 90 km/klst. hámarkshraða. Að mati Náttúruverndarstofnunar þurfi að greina nánar hvort 90 km/klst. hönnunarhraði sé ófrávikjanleg forsenda og hvort skoðaðir hafi verið valkostir með lægri hönnunarhraða vegna þess að veglínur liggja um viðkvæmt landslag sem hafi hátt verndargildi. Jafnframt þurfi að greina hvort færslur á legu eða aðrar tæknilegar útfærslur hefðu getað komið í veg fyrir rask gervígiga, t.d. á núverandi gatnamótum. Ef hönnunarforsendur útiloki aðrar útfærslur þarf að rökstyðja sérstaklega hvers vegna þær forsendur teljist þyngri en verndargildi jarðminjanna.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að breytingar á hönnunarhraða séu vandmeðfarnar og reynist oft slysavealdur í umferðinni og því þurfi mjög veigamikil rök til að breyta honum. Slíkt komi fyrst og fremst til álita þar sem landslag sé bæði bratt og krappt og leiði til brattr brekka og krappa beygja. Við staðsetningu og hönnun nýrra veglína við vegamótin hafi verið unnið markvisst að því að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum þeirra á gervígigana. Margir kostir hafi verið skoðaðir en þær veglínur sem lagðar eru fram í umhverfismatskýrslu séu hannaðar þannig að þær raski gígum sem minnst með því að sneiða á milli túna og gervígiga.

3.6.3 Niðurstaða HMS

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir munu hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar, þ.e. gervígiga sem eru á náttúruminjaskrá, og er það mat HMS að áhrifin verði talsvert neikvæð. Í sérfræðiskýrslu, í viðauka 5 þar sem m.a. er fjallað um áhrif á jarðmyndanir, kom fram að á þeim kafla sem fyrirhugað er að tengja Norðausturveg og Aðaldalsveg með nýjum gatnamótum yrði að einhverju leyti farið yfir gervígiga. Fram hefur komið að framkvæmdaraðili hafi reynt að lágmarka rask á gervígígum m.a. með því að sneiða milli túna og gervígiga. Þar hefur svæðinu þegar verið raskað með efnisvinnslu og túnrækt. Við veglagninguna virðist erfitt að komast hjá viðbótarraski á nútímahrauni og hugsanlega einhverjum óröskuðum gervígígum skammt norðan við bæinn Tjörn. HMS telur æskilegt að raski á gervígígum verði haldið í algjöru lágmarki en ef ekki reynist unnt að fyrirbyggja það með öllu þarf að sýna fram á brýna almannahagsmuni og rökstyðja þá ákvörðun að raska jarðminjunum. Í umhverfismatskýrslu er fjallað um efnistöku og jarðmyndanir á fyrirhuguðum efnistökusvæðum og gerir HMS ekki athugasemd við þá umfjöllun.

3.7 Áhrif á fornleifar

3.7.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatskýrslu kemur fram að Búgarður, Búnaðarsamband Eyjafjarðar, hafi gert fornleifaskráningu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði fyrir veglínu A árið 2023 og fyrir veglínu B árið 2025. Samtals voru 36 fornleifar skráðar innan áhrifasvæðis bæði fyrir veglínu A og B. Þar af voru 16 skráningar eingöngu heimildir um fornminjar. Minjar í 50-100 m fjarlægð frá mörkum framkvæmdasvæðis eru 10 talsins fyrir bæði veglínu A og B. Innan 10 m frá mörkum framkvæmdasvæðis veglínu A eru 6 fornleifar skráðar, þar af 3 í vegstæðinu sjálfu og innan 10 m frá mörkum framkvæmdasvæðis veglínu B eru 12 fornminjar, þar af 4 í vegstæðinu sjálfu. Það er niðurstaða Vegagerðarinnar að framkvæmdin muni hafa talsvert neikvæð áhrif þar sem fornleifum mun verða raskað óháð vali á veglínu. Fram kemur að Vegagerðin muni á síðari stigum við undirbúning framkvæmdarinnar, þegar val á veglínu liggur fyrir og svæði undir vinnubúðir, efnistöku og efnisgeymslu hafa verið skilgreind, fá fornleifafræðing til að kanna svæðið með tilliti til fornminja ef þær verða utan skilgreindra úttekarsvæða.

Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur að Minjastofnun Íslands muni ákveða hvort fornminjar megi víkja í framkvæmdum og til hvaða mótvægisáðgerða þurfi að grípa í þeim tilvikum sem ljóst sé að fornminjar séu í hættu vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Almennar mótvægisáðgerðir felist m.a. í að hnika til veglínu þar sem það sé mögulegt, könnunarskurðir og nákvæm uppmæling fornleifa, framkvæmdaefirlit þar sem fornleifafræðingur fylgist með framkvæmdum á viðkvæmum svæðum og merking fornminja á áberandi hátt meðan á framkvæmdum stendur. Áður en framkvæmdir hefjast mun Vegagerðin sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands og óskað verður eftir því að stofnunin leiðbeini um frekari rannsóknir á fornleifum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Vegagerðin mun stuðla að því að halda raski í lágmarki og að framkvæmdin takmarkist fyrst og fremst við vegsvæðið sjálft.

3.7.2 Umsagnir um umhverfismatskýrslu

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að stofnunin telji að skilmerkilega sé fjallað um menningarminjar í umhverfismatskýrslu og að áframhaldandi samtal Vegagerðarinnar og Minjastofnunar Íslands muni fara fram þegar veglína hefur verið ákvörðuð og námur, vinnubúðir og annað frekara rask verði endanlega ljóst. Stofnunin taki undir það mat að áhrif veglína A og B á menningarminjar séu svipuð.

3.7.3 Niðurstaða HMS

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir munu hafa talsvert neikvæð áhrif á fornleifar óháð vali á veglínu þar sem fornleifar eru staðsettar í vegstæði. HMS telur að draga megi úr neikvæðum áhrifum með viðeigandi mótvægisáðgerðum. HMS gerir ekki athugasemd við umfjöllun Vegagerðarinnar um fornleifar en leggur áherslu á að tryggt verði náð samráð við Minjastofnun Íslands þegar veglína og staðsetning athafnasvæða hefur endanlega verið ákvörðuð og áður en framkvæmdir hefjast.

4 Skipulag og leyfi

Fyrirhuguð framkvæmd er ekki í samræmi við Aðalskipulag Þingeyjarsveitar 2010-2022. Fyrir liggur tillaga að nýju Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2024-2044 og er þar gert ráð fyrir nýjum Norðausturvegi (85) um Skjálfafljót samkvæmt veglínu A. Í tillögunni kemur fram að ef umhverfismat leiði í ljós að önnur veglínan sé betri megi gera ráð fyrir að sveitarstjórn taki hana til endurskoðunar í samráði við Vegagerðina og að aðalskipulaginu verði hugsanlega breytt.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Þingeyjarsveitar samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Einnig þarf starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra samkvæmt reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnareftirlit vegna efnistöku og tengdra framkvæmda. Auk þess er framkvæmdin háð leyfi Fiskistofu vegna framkvæmda í eða við veiðivatn samkvæmt 33. gr. laga um lax- og silungsveiði.

5 Niðurstaða

Í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 hefur HMS farið yfir umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar um Norðausturveg um Skjálfafljót í Kinn sem lögð var fram samkvæmt 23. gr. laga um umhverfismat

framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. HMS telur að umhverfismatsskýrslan uppfylli skilyrði laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru kynnt áform um vegabætur á um 9-10 km löngum kafla Norðausturvegar (85) um Skjálfandaflljót í Kinn, milli Torfuness í Kaldakinn og Tjarnar í Aðaldal. Í framkvæmdinni felst, auk vegagerðar, bygging nýrra tveggja akreina brúa á Skjálfandaflljóti og Rangá og lagfæring á vegamótum Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn í Aðaldal. Tveir valkostir eru lagðir fram, veglína A og veglína B. Veglína A mun skerða um 2,44 ha af votlendi sem nýtur sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd en veglína B mun raska 1,37 ha af votlendi. Veglína A mun fara að miklu leyti um óraskað svæði og hafa neikvæð áhrif á fuglalíf þar sem svæðið er talið fuglaríkt auk þess sem veglína A auðveldar aðgengi refa út í eyjuna Staðarbakka með varanlegum neikvæðum áhrifum á fuglalíf eyjunnar. Veglína B mun hafa óveruleg áhrif á fugla þar sem hún mun fylgja núverandi veglínu að miklu leyti. HMS telur, með hliðsjón af ofangreindu, að nýr vegur skv. veglínu B hafi mun minni neikvæð umhverfisáhrif í för með sér þar sem hann skerðir votlendi og búsvæði fugla mun minna en vegur skv. veglínu A enda ljóst að hann uppfyllir markmið framkvæmdarinnar um að tryggja greiðari samgöngur á svæðinu og auka umferðaröryggi.

Um er að ræða mun umfangsmeiri vegamannvirki en núverandi vegur. Talsverðar ásýndarbreytingar verða innan framkvæmdasvæðisins vegna mannvirkjanna en verðmæti svæðisins er nokkuð hátt m.a. vegna votlendis sem nýtur sérstakrar verndar og svæðis sem flokkast sem mikilvægt fuglasvæði. HMS telur að nýr Norðausturvegur hafi í för með sér aukningu á röskuðu svæði í umhverfi þar sem landslag og náttúrufar er í senn viðkvæmt og verðmætt. HMS leggur áherslu á þær aðgerðir við frágang vegstæðisins sem Vegagerðin hefur lýst í umhverfismatsskýrslu til þess að draga úr, bæta fyrir og koma í veg fyrir neikvæð áhrif á landslag og ásýnd framkvæmdasvæðisins en stofnunin telur að áhrif á landslag og ásýnd verði talsvert neikvæð ef veglína A er valin en óveruleg ef veglína B er valin.

Auk áhrifa á votlendi, fugla og landslag og ásýnd mun fyrirhuguð veglagning raska gervígum sem njóta sérstakrar verndar óháð vali á veglínu og leggur HMS áherslu á að raski verði haldið í lágmarki og unnið verði vel að frágangi að framkvæmdum loknum. Einnig mun framkvæmdin hafa neikvæð áhrif á fornleifar óháð vali á veglínu og er því nauðsynlegt að hafa náðið samráð við Minjastofnun Íslands um mótvægisáðgerðir til að fyrirbyggja eins og frekast er unnt rask á minjum.

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir eru gerðar til að bæta umferðaröryggi og gera veginn greiðfærari sem mun hafa jákvæð áhrif á samfélagið. Hins vegar telur HMS að þessi samfélagslegi ávinningur náist með veglínu B og mælist til þess að val á veglínu taki mið af því að hafa sem minnst neikvæð áhrif á umhverfi.

Varðandi nánari umfjöllun um umhverfisáhrif vísast til niðurstaðna í 3. kafla að framan og framkvæmdatilhögunar, mótvægisáðgerða og vöktunar sem gerð er grein fyrir í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.

Reykjavík, 9. júní 2026

Sigurður Ásbjörnsson

Jóhanna Hrund Einarsdóttir

