

## Norðausturvegur (85-02) í Þingeyjarsveit

Um Skjálfandafljót í Kinn

Svör framkvæmdaraðila við umsögnum vegna könnunar á matsskyldu

---

Vegagerðin  
Apríl 2024

## Norðausturvegur (85-02) í Þingeyjarsveit - Um Skjálfafljót í Kinn

Forsíðumynd er loftmynd frá Loftmyndum ehf.

## Efnisyfirlit

<b>1 Formáli .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Athugasemdir umsagnaraðila og svör framkvæmdaaðila við þeim.....</b>	<b>4</b>
2.1 Fiskistofa.....	4
2.2 Landeigandi Rangár.....	5
2.3 Náttúrufræðistofnun Íslands .....	14
2.4 Umhverfisstofnun.....	15
2.5 Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra.....	28
<b>3 Fylgiskjöl.....</b>	<b>29</b>

# 1 Formáli

Vegagerðinni hafa borist 8 umsagnir vegna könnunar á matsskyldu fyrirhugaðra framkvæmda á Norðausturvegi (85) um Skjálfandafljót í Kinn.

Þær eru frá:

- 1. Minjastofnun Íslands, dags. 18.01.2024**
- 2. Hafrannsóknastofnun, dags. 21.01.2024**
- 3. Þingeyjarsveit, dags. 31.01.24**
- 4. Fiskistofu, dags. 02.02.24**
- 5. Landeigenda á Rangá, dags. 06.02.24**
- 6. Náttúrufræðistofnun Íslands, dags. 13.02.24**
- 7. Umhverfisstofnun, dags. 16.02.24**
- 8. Heilbrigðiseftirliti Norðurlands eystra, dags. 20.02.2024**

Umsagnir Minjastofnunar Íslands, Hafrannsóknastofnunar og Þingeyjarsveitar krefjast ekki viðbragða af hálfu framkvæmdaaðila og því er ekki fjallað nánar um þær hér.

Umsagnir Fiskistofu, landeigenda Rangár, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Umhverfisstofnunar og Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra krefjast aftur á móti viðbragða framkvæmdaaðila.

Í eftirfarandi umfjöllun, eru þau efnisatriði umsagnaraðila birt sem þarfnast viðbragða að hálfu framkvæmdaaðila, og svör framkvæmdaaðila við þeim.

Aftan við umsagnir og svör framkvæmdaaðila eru þrjú fylgiskjöl. Um er að ræða greinargerð um hljóðvist við Norðausturveg (85) í Kaldakinn, greinargerð um gervigíga við fyrirhugaða veglínu í Aðaldal og greinargerð um vatnafar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

## 2 Athugasemdir umsagnaraðila og svör framkvæmdaáðila við þeim

---

### 2.1 Fiskistofa

Í umsögn Fiskistofu (skáletraður texti) kemur eftirfarandi fram:

- 1. Fiskistofa bendir á að sérhver framkvæmd í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif getur haft á lífríki vatnsins eða aðstæður til veiði eða er háð leyfi Fiskistofu, sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði. Það á við um áformaða efnistöku og byggingu brúar yfir Skjálfandafljót.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegagerðin þakkar ábendingu Fiskistofu varðandi framkvæmdaleyfisákvæði 33. greinar laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði. Í kynningarskýrslu, köflum 1.8 um lög og leyfisveitendur, í kafla 5.8 um lífríki Skjálfandafljóts, kafla 7 um mótvægisáðgerðir og í kafla 7.1 um samráðsaðila er fjallað um ákvæði 33. greinar laganna.

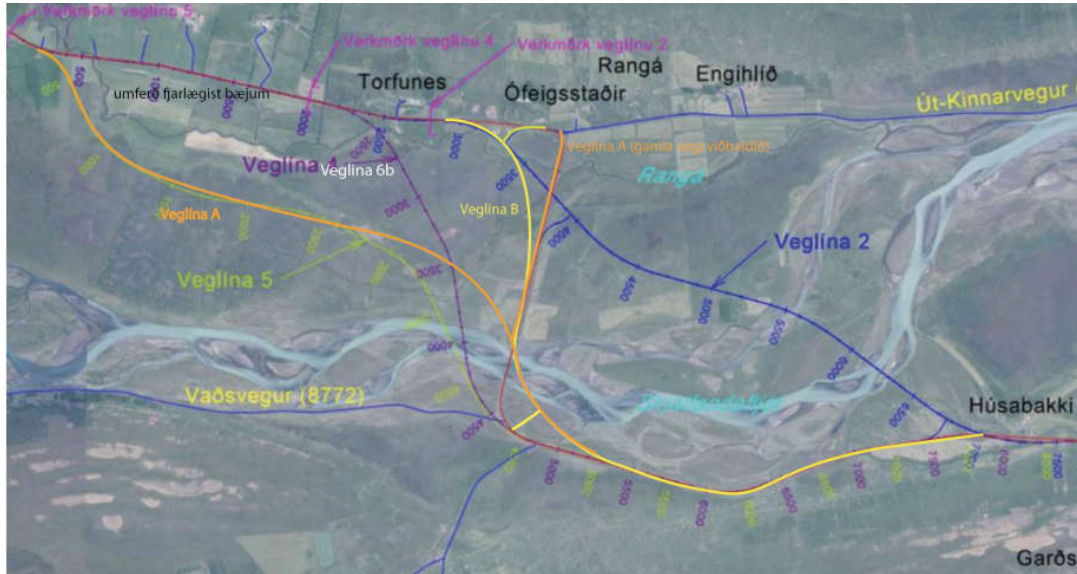
- 2. Veiðihagsmunir eru umtalverðir í Skjálfandafljóti og bendir Fiskistofa á að málið verði kynnt sérstaklega fyrir Veiðifélagi Skjálfandafljóts.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegagerðin ítrekar að sótt verður um framkvæmdaleyfi til Fiskistofu áður en framkvæmdir hefjast, og haft samráð við Hafrannsóknastofnun og Veiðifélag Skjálfandafljóts, fyrir hönd veiðiréttarhafa, um útfærslu framkvæmdarinnar sem tengjast veiðivötnum á svæðinu.

## 2.2 Landeigandi Rangár

Í umsögn landeiganda Rangár (skáletrað texti) kemur eftirfarandi fram:

1. „Landeigendur Rangár leggja fram beiðni um endurskoðun á vegstæði frá Torfunesi að Húsabakka í Kaldakinn. Landeigendur telja aðra kosti betri en þá veglínu sem kynnt hefur verið (**veglína 2-blá veglína**) og leggja til **veglínur A (appelsínugul veglína)** og **B (gul veglína)** með eftirfarandi rökstuðningi:
2. Kostir veglínu **A (appelsínugul lína)** umfram þá veglínu sem lögð er fram:



↑ **Mynd 1**

Mynd úr umsögn landeiganda Rangár

- 2a) Öryggi bænda og umferðaröryggi yrði mun meira þar sem þungar vinnuvélar þvera veginn við Torfunes, Háls, Kvíaból og Arnþórsgarði þar sem tún og dýrahald er sitt hvoru megin við þjóðvegin. Einnig munu heimreiðar og gatnamót verða mun færri að þjóðveginum sem eykur á umferðaröryggi. Dýrahald, þá sérstaklega hestabúskapur í Torfunesi er beggja vegna vegar og því mikill umgangur manna og hesta yfir þjóðvegin sem skapar hættu.

**Svar Vegagerðarinnar:** Veglína A er ekki valkostur, þar sem hún er utan þess svæðis sem stendur til að lagfæra. Hún kemur inn á Norðausturveg (85) við Hnjúk, eða um 2,5 km sunnan við fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Hvað varðar hestabúskap Torfuness er til skoðunar gerð reiðfærra undirganga undir veginn í samráði við landeigendur.

- 2b) Enga nýja brú þyrfti að byggja yfir Rangá og væntanlega spara mikið fé en í staðinn yrði gömlu brúnni haldið við yfir Rangána fyrir okkur norðan gatnamóta, gamli vegurinn frá Ófeigsstöðum að fljótinu væri okkar tenging inn á veglínu A. Vegalengdin fyrir Útkinnunga yrði því eins og hún er í dag til Húsavíkur.“

**Svar Vegagerðarinnar:** Einbreið brú á Rangá er komin til ára sinna, byggð árið 1958, og er ásigkomulag hennar með þeim hætti að ekki er verjandi að halda henni við. Hún yrði ekki hluti að því vegakerfi sem stendur til að lagfæra á svæðinu og Út-Kinnarvegur (851) ekki tengdur um hana.

Ef mögulegt væri að taka veglínu A til skoðunar yrði hún tengd núverandi vegakerfi að sunnanverðu, annað hvort við Hnjúk sunnan Rangár (og þá yfir ræktarland Hnjúks), eða norðan Hnjúks og yfir Rangá við Arnþórsgerði (og þá yfir ræktarlönd Arnþórsgerðis). Í seinni tengingarmöguleika þyrfti að byggja nýja brú á Rangá neðan Arnþórsgerðis. Þá myndi vegakerfið á svæðinu breytast með þeim hætti að núverandi Norðausturvegur (85) við Hnjúk yrði hluti Út-Kinnarvegur (851) og Út-Kinnarvegur (851) lengjast sem honum næmi.

Núverandi Norðausturvegur (85) neðan Ófeigsstaða, um brýr á Rangá og Skjálfandafljóti, að Vaðsvegi yrði afmáður og brýr fjarlægðar.

*2c) Vegurinn myndi verja ræktað land frá Ófeigsstöðum suður að Hnjúki frá hugsanlegum flóðum Skjálfandafljóts.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegagerðinni er ekki kunnugt um, eða hefur fengið upplýsingar um tjón á tünnum vegna flóða í Skjálfandafljóti í landi Ófeigsstaða eða á jörðunum sunnan þeirra að Hnjúki. Bent er á að veglínan er langt frá árbökkum Skjálfandafljóts eða lengst af um 900 m. Það er því líklega ekki mikið álag á tünin vegna flóða í Skjálfandafljóti þó í einhverjum tilfellum geti vatnað yfir þau.

*2d) Hljóð- og sjónmengun mun minnka til muna fyrir ábúendur allra bæja frá Arnþórsgerði að Þóroddsstað.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Ný veglína sem Vegagerðin er með til kynningar hjá Skipulagsstofnun hefur mjög góða hæðar- og planlegu sem gerir það að verkum að umferð um svæðið mun verða á jöfnum hraða. Þá verða engar krappar beygjur á nýjum vegi og því litlar hljóðbreytingar sem verða vegna umferðar, sjá fylgiskjal 1 um hljóðvist við nýtt vegstæði Norðausturvegar (85) um Skjálfandafljót í Kinn.

Samkvæmt veglínu A, sem landeigandi leggur til, myndi vegum á svæðinu fjölga og opnast hringleið til norðurs frá Hnjúki að nýrri brú á Skjálfandafljóti, þaðan til vesturs að núverandi Norðausturvegi (85) neðan Ófeigsstaða og frá Ófeigsstöðum til suðurs eftir núverandi Norðausturvegi (85). Það dregur ekki úr sjónmengun fyrir ábúendur á svæðinu.

*2e) Vegalengd til Akureyrar frá Skriðu, Jódísarstöðum, Bergstöðum, Vaði, sumarþustaðabyggð, veiðisvæði Skjálfandafljóts, ferðamanna sem sækja Rauðuskriðu og Vað (nokkur þúsund bílferðir á ári) mun ekki lengjast um 4 km eins og til stendur með veglínu 2 [veglína Vegagerðarinnar] heldur stytast.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Að framkvæmdum loknum mun vegalengd ferðafólks frá Akureyri á leið í Rauðuskriðu lengjast, eins og kemur fram í kynningarskýrslu bls. 42.

Jákvæð áhrif á ferðaþjónustu munu felast í öruggum og betri samgöngum á svæðinu.

Vegalengd íbúa á svæðinu í næstu grunnþjónustu mun stytast, eins og t.d. akstur með skólabörn. Vegalengd ferðamanna á svæðinu í næstu þjónustu á Húsavík mun einnig stytast.

- 2f) Land Rangár sem veglína 2 [veglína Vegagerðarinnar] sker í sundur mun ekki raskast og áform ábúenda um að nýta það land í útivistarsvæði, smáhýsi fyrir ferðamenn og hugsanlega tjaldsvæði munu ekki eyðileggjast.

**Svar Vegagerðarinnar:** Tillaga að nýju Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2023-2043 liggur fyrir. Þar koma fram upplýsingar um fyrirhugaða landnotkun á svæðinu, m.a. svæði undir verslun og þjónustu í landi Rangár ofan Út-Kinnarvegur (851). Hvorki er gert ráð fyrir slíkri starfsemi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í nágildandi skipulagsáætlun fyrir svæðið, né í nýrri tillögu að aðalskipulagi sveitarfélagsins.

- 2g) Ferðþjónustan Svartaborg sem lagt var mikið í að staðsetja þar sem hún er, út af því hversu ósnortna náttúru gestir upplifa og litla sem enga ljósmengun né hávaðamengun, mun verða fyrir mjög neikvæðum áhrifum. Þungaflutningabílar sem oft fara um seint á kvöldin og mjög snemma á morgnana munu eyðileggja þá friðsæld sem við búum nú við og gestir okkar upplifa.

**Svar Vegagerðarinnar:** Núverandi Norðausturvegur (85) liggur á kafla nær Rangá en nýr vegur mun gera. Ný veglína mun hafa góða hæðar- og planlegu sem gerir það að verkum að umferð um svæðið mun verða á jöfnum hraða. Þá verða engar krappar beygjur á nýjum vegi og því litlar hljóðbreytingar sem verða vegna umferðar um svæðið. Þá mun ný veglína falla betur að línunum í landslaginu og ekki þvera Kaldakinn, eins og núverandi vegur gerir neðan Ófeigsstaða. Það mun draga úr sjónrænum áhrifum og umferðarljós bifreiða á vesturleið ekki kasta ljósi hornrétt að hýbýlum í vestanverðri Kinn.

- 2h) Vegalengd Útkinnunga mun haldast svipuð og áður til Húsavíkur þar sem aðeins þyrfti að viðhalda veginum og gömlu Rangárbrúnni til að tengja okkur við nýja veglínu A (ekki byggja nýja brú yfir Rangá).

**Svar Vegagerðarinnar:** Viðhald Rangárbrúar er ekki valkostur. Einbreið brú á Rangá er komin til ára sinna, byggð árið 1958, og er ásigkomulag hennar með þeim hætti að ekki er verjandi að halda henni við. Hún yrði ekki hluti að því vegakerfi sem stendur til að lagfæra á svæðinu og Út-Kinnarvegur (851) ekki tengdur um hana.

- 2i) Staðarbakkinn gæti haldist friðaður og gróður og fuglalíf dafnað þar áfram.

**Svar Vegagerðarinnar:** Staðarbakki er innan verndarsvæðis, þ.e. mikilvægs fuglasvæðis. Grenitjám hefur verið plantað í Staðarbakka auk þess sem kindur hafa sótt í beit á bakkanum þar sem skilyrði verða stundum með þeim hætti að þurrt er um vestari kvísl Skjálfafljóts við Staðarbakka. Það er von Vegagerðarinnar að með mótvægisáðgerðum muni Staðarbakkinn eftir sem áður verða ákjósanlegur fyrir gróður og fugla.

3. Kostir veglínu **B (gul lína)** umfram þá veglínu sem lögð er fram, sjá mynd 1 á bls 5:

- 3a) Ódýrari og einfaldari framkvæmd en samt búið að mýkja beygjur meira en virðist eiga að gera við Tjörn.

**Svar Vegagerðarinnar:** Við gerð frumdraga árið 2013 lagði Vegagerðin fram til kynningar hjá sveitarstjórn veglínu 3, sem var sambærileg veglínu B sem landeigandi leggur hér fram. Í frumdrögum var gerður samanburður á milli veglínu 2 sem hér er lögð fram, og veglínu 3 (veglínu B). Þar var arðsemi veglínu 2 reiknuð 24,7% hærrí en



veglínu 3. Kostnaður vegna framkvæmda er svipaður fyrir báðar veglínurnar en meiri arðsemi veglínu 2 felst í styttingu vegalengda sem er töluvert meiri fyrir veglínu 2 en veglínu 3.

Við Tjörn var gripið til þess ráðs, til að hlífa jarðminjum sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd, að færa veginn þar sem hann þveraði Aðaldalshraun og þar er því miðað við leyfilegan boga fyrir 90 km/klst. hámarkshraða.

**3b)** *Fljótlegri framkvæmd og mun minna landrask, rask á fuglalífi og gróðri.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Breikkun núverandi vegar yrði að öllum líkindum tímafrekari og flóknari framkvæmd en lagning nýs vegar. Vegavinna með núverandi umferð á veginum yrði til tafa, bæði fyrir framkvæmdaraðila og vegfarendur, þar sem hraði yrði tekinn niður og möguleg umferðarstýring eða bygging hjáleiða á framkvæmdartíma.

Flækjustig framkvæmdarinnar yrði jafnframt meira þegar verið er að breikka núverandi veg varðandi burð og mögulegt sig undir breikkuninni.

Almennt reynir Vegagerðin frekar að endurbyggja núverandi veg en leggja nýjan veg, til að draga úr raski, en sá vegur sem nú liggur um Skjálfandafljót er í engu samræmi við markmið um öruggar og greiðar samgöngur. Því leggur Vegagerðin fram nýja veglínu sem mun raska gróðurfari og fuglalífi eins og kemur fram í kynningar-skýrslu Vegagerðarinnar.

**3c)** *Hljóð og sjónmengun mun minnka til muna fyrir ábúendur frá Torfunesi að Þóróddsstað miðað við veglínu 2 [veglína Vegagerðarinnar].*

**Svar Vegagerðarinnar:** Veglína B fylgir núverandi vegi, nema þar sem beygjur eru mýktar við Ófeigsstaði og austan brúar á Skjálfandafljót, sjá mynd 1, bls 5.

Veglína 2 og veglína B liggja eins þar sem þær eru næstar bæjunum Torfunesi og Ófeigsstöðum. Veglína 2 liggur svo norðar þegar komið er framhjá Ófeigsstöðum.

Hljóðvistarútreikningar Vegagerðarinnar hafa leitt í ljós að engin hætta er á að farið verði yfir viðmiðunarmörk í reglugerð um hávaða 724/2008 við íbúðar- eða frístundahús við Rangá eða Ófeigsstaði. Hljóðvistarútreikninga Vegagerðarinnar má finna í fylgiskjali 1, aftast í greinargerðinni.

Í fylgiskjali 1 segir:

*Ef skoðaðar eru niðurstöður fyrir viðmiðunarmörk frístundabyggðar, 45 dB(A), má sjá að reiknaður hávaði er yfir 45 dB(A) í um 200 m frá vegmiðju vegarins miðað við núverandi umferð og 280 m miðað við áætlaða umferð ársins 2048.*

*Talsverðar líkur eru á því að hljóðvist batni umtalsvert eftir lagningu nýs vegar þar sem að á núverandi vegi eru kröpp beygja í grennd við Ófeigsstaði og Rangá. Beygjan er það kröpp að ökutæki þurfa að lækka hraðann áður en komið er að henni og auka hraðann síðan aftur. Við þetta skapast meiri umferðarhávaði vegna hraðabreytingar ökutækis samanborið við að keyra á jöfnum hraða.*

*Til viðbótar mætti einnig nefna að verið er að færa Norðausturveg fjær bæjunum Ófeigsstöðum og Rangá.*

Í tölulíð 4, á bls. 9-10 er athugasemdum landeigenda um ásýndar- og landslagsgreiningu svarað.

- 3d) Land Rangár og áform um að nýta í útivistarsvæði, smáhýsi fyrir ferðamenn og hugsanlega tjaldsvæði munu ekki eyðileggjast.

**Svar Vegagerðarinnar:** Tillaga að nýju Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2023-2043 liggur fyrir. Þar koma fram upplýsingar um fyrirhugaða landnotkun á svæðinu, m.a. svæði undir verslun og þjónustu í landi Rangár, ofan Út-Kinnarvegur (851) þar sem Svartaborg er staðsett. Hvergi er gert ráð fyrir ofangreindri starfsemi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, hvorki í núgildandi skipulagsáætlun fyrir svæðið né í nýrri tillögu að aðalskipulagi sveitarfélagsins.

- 3e) Friðsæld Svörtuborgar mun ekki skerðast.

**Svar Vegagerðarinnar:** Í hljóðvistarútreikningum kemur fram að engin hættu er á að farið verði yfir viðmiðunarmörk í reglugerð um hávaða 724/2008 við íbúðar- eða frístundahús á þessu svæði. Sjá fylgiskjal 1 aftast í greinagerðinni.

Sjá einnig töflu 3 og umfjöllun á bls 23-24.

- 3f) Núverandi brúarstæði hefur sannað sig hvað varðar flóða, ís o.s.frv.

**Svar Vegagerðarinnar:** Ný brú verður hönnuð með tilliti til flóða, og engin ástæða til að ætla að nýtt brúarstæði verði fyrir auknum áhrifum vegna flóða og íss umfram núverandi brúarstæði.

- 3g) Þegar Vegagerðin rökstuddi veglínu 2 [veglína Vegagerðarinnar] finnst okkur þessir þættir ekki hafa verið teknir til greina. Finnst okkur t.d. Vegagerðin hafi gefið sér það að allir ábúendur sem þessi veglína snertir þ.á.m. Skriðu- og Vaðssvæðið sækja alla þjónustu og vinnu til Húsavíkur en svo er ekki raunin. Einblínt hefur verið á fjölda ábúenda í Útkinn (30 einstaklingar) og vegalengd til Húsavíkur en lítið verið gert úr lengingu vegar um 4 km fyrir stóran hóp fólks og ferðamanna til Akureyrar frá Skriðu- og Vaðssvæðinu.

**Svar Vegagerðarinnar:** Vísað er í svar Vegagerðarinnar hér að framan við athugasemd í lið 2e) á bls 6.

4. Ekkert hefur verið gert úr skoðun og óánægju okkar landeigenda og heimamanna. Raunin er sú að við erum mjög slegin og sorgmædd yfir því að við vorum hvorki spurð um álit né beðin um leyfi til að þvera landið okkar og raska okkar framtíðarplönunum, gjörbreyta hljóðvist og gera stórt sár í landið hér í dalnum sem hefur mikil áhrif á upplifun okkar heimamanna og gesta Svörtuborgar. Við á Rangá höfum rekið ferðaþjónustu sem byggir tilveru sína að miklum hluta á viðsýni yfir ósnortið land og lítilli hljóð- og ljósmengun en þetta mun raskast mikið við gerð veglínu 2 [veglína Vegagerðarinnar]. Tekin var mynd frá Svörtuborg fyrir skýrslu Vegagerðar um sjónræn áhrif veglínu 2 [veglína Vegagerðarinnar], þar er Svartaborg skilgreind var sem "kofar" ekki heils árs lúxus ferðaþjónusta og lítið sem ekkert gert úr sjón, hávaða né ljósmengun vegar sem þverar landið mjög áberandi fyrir neðan húsin, gjörbreytir ásýnd landsins og hljóðvist. Ferðamenn sækja Svörtuborg til þess að upplifa frið og ró. Ásýndarmynd sem gerð var úr Svörtuborg er teiknuð þannig að veglína 2 [veglína Vegagerðarinnar] sést varla í landslaginu. Teljum við hana villandi og ranga og viljum láta endurskoða það mat sem sett var í miðlungs flokk.

**Svar Vegagerðarinnar:** Landslags og ásýndargreining vegna framkvæmdarinnar var unnin af óháðum ráðgjafa, eftir faglega viðurkenndum aðferðum. Aðferðafræðinni er lýst í viðauka 4, með kynningarskýrslu Vegagerðarinnar. Á meðan vinnu ráðgjafans stóð gerði Vegagerðin athugasemd um hve ógreinilegur vegurinn væri á myndum 30 og 32 í viðauka 4, en ráðgjafar Mannvits (Cowi) sögðu veginn falla það vel inn í landið, og því sæist hann ekki betur en raun væri. Til að vegurinn sæist betur var bætt við bílum á myndina, þannig að umferðin sem sést á myndinni er mun meiri en umferðar-spá Vegagerðarinnar gerir ráð fyrir. Vegagerðin telur að þar sem núverandi vegur liggur þvert á allar línur í landslaginu auk þess að vera nær Svörtuborg, sé hann mun greinilegri í landslaginu en ný veglína 2 sem fylgir landslaginu betur, og er fjær Svörtuborg, þar sem hún er næst ferðapjónustuhúsunum á Rangá.

Vegagerðin hefur hvergi fundið umfjöllun um „kofa“ í skýrslu sinni eða skýrslum rannsóknaraðila.

5. *Staðarbakkinn hefur ávallt verið ósnert landsvæði sem okkur finnst að ætti frekar að friðlýsa en gera að vegstæði þjóðvegur með tilheyrandi röskun fuglalífs og gróðurs. Þar hefur verið mikið gæsa- anda- og kríuvarp auk vað- og mófugla. Svæðið við og í kringum Skjálfafljót norðan núverandi brúar er á “mikilvægu fuglasvæði” og svæðið einnig skilgreint sem alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði. Við höfum áhyggjur af því að þegar landið hér á Rangá og á Staðarbakkanum var tekið út af Umhverfisstofnun hafi verið óvenju lítið fuglalíf á þessu svæði þar sem refur hefur því miður náð yfirhöndinni hér á svæðinu. Ef tófu yrði fækkað á ný mundi fuglalífið og varp verða eins og það hefur alltaf verið. Hins vegar mun aðgengi tófu að þessum mikilvægu varpsvæðum aukast til muna við gerð vegs út í Staðarbakkann.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Staðarbakki er innan verndarsvæðis, þ.e. mikilvægs fuglasvæðis. Grenitryám hefur verið plantað í Staðarbakka auk þess sem kindur hafa sótt í beit á bakkanum þar sem skilyrði verða stundum með þeim hætti að þurrt er um vestari kvísl Skjálfafljóts við Staðarbakka.

Það er von Vegagerðarinnar að með mótvægisáðgerðum muni Staðarbakkinn eftir sem áður verða ákjósanlegur fyrir gróður og fugla.

6. *Þegar rýnt er í gögn frá hinum ýmsu fagaðilum varðandi veglínu 2 [veglína Veggerðarinnar] finnst okkur lítið hafa verið gert úr sumum af þeim niðurstöðum. Má þar nefna nokkur dæmi.*
  - 6a) *Fuglalíf á svæðinu - Veglína 2 fer þvert yfir “mikilvægt fuglaverndunar-svæði”. Athugun Náttúrustofunnar árið 2020 leiddi í ljós að svæðið væri tegundaríkt og þéttleiki fugla hár. Sérstaklega átti þetta við um mýrlendið og Staðarbakka, þar sem auk mófuglanna er talsvert um vatnafugla í varpi. Margar ábyrgðartegundir fundust á svæðinu en viðkvæmasta tegundin út frá valista var kjói. Framkvæmdin mun skerða ríkulegt votlendisbúsvæði fugla og slíta það í tvennt. Umferð mun fara um svæði sem áður hefur notið að mestu friðunar fyrir henni. Aðgengi refa út í Staðarbakka mun batna með veltengingunni. Áhrifanna mun gæta vel út fyrir hið eiginlega vegstæði, bæði vegna áhrifa á vatnsbúskap mýrlendisins og fælingaráhrifa umferðarinnar. Vegna smæðar svæðisins verða áhrifin þó einungis staðbundin en varanleg og að einhverju marki óafturkræf.*

**Niðurstaða**

Miðað við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar (2005) fær fyrirhuguð framkvæmd vægiseinkunnina talsverð neikvæð áhrif á fuglalíf. Sem mót-vægisaðgerð má endurheimta framræst votlendi í nágrenninu og draga þannig úr heildarskerðingu ríkulegs láglendisvotlendis í þessum landshluta.

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegagerðin telur að í kafla 5.9. í kynningarskýrslunni sé hvergi gert lítið úr þeim áhrifum sem framkvæmdin muni hafa á fuglalíf. Þær upplýsingar sem hér eru dregnar fram er að finna í kynningarskýrslunni eða viðauka 1 og 2 með henni.

**6b) Spurning: Hvar í nágrenninu á að endurheimta framræst votlendi?**

**Svar Vegagerðarinnar:** Í kynningarskýrslu Vegagerðarinnar, bls. 79, kemur fram að endurheimt votlendis verði í samráði við sveitarstjórn, landeigendur og verkefnisstjóra endurheimtar votlendis og vöktunar votlendisvistkerfa hjá Landgræðslunni (nú Land og Skógur).

**7. Gróðurfar og náttúra** Úr skýrslu um gróðurfar og náttúru er bent á margar neikvæðar staðreyndir um veglínu 2 [veglína Vegagerðarinnar] sem virðast ekki hafa áhrif á ákvörðun Vegagerðar. Hér má sjá nokkur brot af því sem talið er upp í þeirri skýrslu;

“Birkiskógur er landvistgerð með hátt verndargildi samkvæmt frum- og endurmati NÍ á verndargildi vistgerða og telst til forgangsvistgerða. Útbreiðsla birkiskóga er töluverð á athugunarsvæðinu og er heildarþekja vistgerðarinnar rúmlega 51 ha eða um 14 % athugunarsvæðisins. Birkiskógur er að finna á Staðarbakka. Þar myndar birkiskógur stóran blett nákvæmlega þvert yfir athugunarsvæðið”

“Einnig má búast við alvarlegri og nýrri skiptingu búsvæða á eyjunni Staðarbakka. Vegna stærðar eyjarinnar og þess að fyrirhugaður nýr vegur sker stærsta skóglendi svæðisins í sundur má búast við alvarlegum afleiðingum fyrir líffræðilegan fjölbreytileika á staðnum.”

“Einnig má búast við umtalsverðum afleiðingum fyrir líffræðilegan fjölbreytileika á eyjunni Staðarbakka og nýrri skiptingu búsvæða. Miðað við gróðurúttekt á svæðinu verður varðveisla og lagfæring vegakerfisins í núverandi mynd að teljast besti kosturinn fyrir náttúru svæðisins út frá vistfræðilegu sjónarmiði.”

“ætti að rannsaka og meta áhrif vegagerðar á landslagsheild en ekki aðeins á mjög þröngu svæði í kringum fyrirhugaðan veg. Fyrirliggjandi mat, sem byggir á gögnum sem safnað hefur verið á athugunarsvæði sem afmarkast af 150 m fjarlægð frá fyrirhuguðum vegi, getur því ekki skilað gögnum um allar hugsanlegar hættur tengdar líffræðilegri fjölbreytni sem fyrirhuguð vegagerð kann að fela í sér.” “Niðurstöður vettvangsúttektar sýna að votlendi á svæðinu virðist enn halda eiginleikum sínum sem virkt votlendi þrátt fyrir tilraunir til framræslu og er það mjög verðmætt land með tilliti til bindingar kolefnis (Zou o.fl. 2022). Votlendisvistgerðin starungsflóavist sem var kortlögð á athugunarsvæðinu er mjög sjaldgæf, bæði staðbundið og á landsvísu (Sigurður H. Magnússon o.fl. 2016). Gera má ráð fyrir að tvær tegundir mosa sem eru á heimsválista ICUN vaxi í votlendi innan athugunarsvæðis, þ.e. lémosi og tjarnakrækja.”

“Gera má ráð fyrir að fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir hafi bein, óafturkræf og verulega neikvæð áhrif á gróður svæðisins.”

“Fyrirhugaðar framkvæmdir munu fela í sér beina eyðingu sjaldgæfra landvistgerða, þar á meðal vistgerða með hátt verndargildi og vistgerða á lista Bernarsamningsins yfir vistgerðir sem þarfnast verndar. Þá má álykta að vegaf framkvæmdir á svæðinu muni hafa bein, óafturkræf og veruleg neikvæð áhrif á gróður svæðisins.

„Fyrirhugaðar framkvæmdir munu fela í sér beina eyðingu og sundrunu vistkerfa sem njótasérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga um náttúruvernd, þá má gera ráð fyrir að framkvæmdir hafi bein, óafturkræf og verulega neikvæð áhrif á vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum.

Bein eyðing, sundrung og rask vistkerfa á framkvæmdasvæðinu munu hafa bein, óafturkræf og veruleg neikvæð áhrif á tegundir á válista IUCN sem taldar voru upp að framan. Framkvæmdir við nýja veginn og vegurinn sjálfur munu auka landnám ágengra framandi tegunda. Þetta felur í sér óbein, óafturkræf og talsverð neikvæð áhrif á vistkerfi svæðisins.”

Samantekt skýrslu ;

“Þegar allir kostir og gallar eru skoðaðir út frá vistfræðilegu sjónarmiði virðist óhjákvæmilegt að álykta að ekki sé hægt að mæla með færslu Norðausturvegar. Fyrirhugaðar framkvæmdir munu vissulega leiða til eyðileggingar og frekari sundrunar á núverandi vistkerfi. Þetta mun aftur leiða til skerðingar á staðbundnum líffræðilegum fjölbreytileika, frekari takmörkun á allri vistkerfapjónustu og aukins landnáms ágengra framandi tegunda. Varðveisla og lagfæring vegakerfisins í núverandi mynd er án efa besti kosturinn fyrir náttúru svæðisins”.

**Svar Vegagerðarinnar:** Þær upplýsingar sem hér eru dregnar fram er að finna í kynningarskýrslunni og/ eða viðauka 6.

Vegagerðin þarf að leggja nýjan veg og brú um Skjálfandafljót og ljóst er að framkvæmdir munu raska grónu landi sem hefur fram að þessu verið nýtt til beitar og er jafnframt mikilvægt fuglasvæði á kaflanum næst Skjálfandafljóti (sjá mynd 11 í kynningarskýrslu). Lagður verður metnaður í að draga sem mest úr áhrifum framkvæmda á umhverfið. Reynt verður að draga úr jarðraski með því að takmarka framkvæmdasvæðið eins þröngt og mögulegt er. Einnig verður staðargróður endurheimtur á röskuðum svæðum, þegar þau hafa verið aðlöguð að landinu umhverfis, í samráði við Umhverfisstofnun og Land og Skóg.

#### 8. Áhrif veglínu á ábúendur og landeigendur.

Ekkert hefur verið tekið til greina sjónarmið okkar heimamanna sem eigum land að þessum vegi. Ef veglína A yrði farin myndi öryggi batna til muna þar sem þungaflutningar og mikil umferð færi ekki í gegnum beitarland og tún og engir afleggjarar kæmu að þeim vegi. Svartaborg fengi áfram að starfa í því friðsæla umhverfi sem reksturinn byggir á.

Erum við sammála um það landeigendur á Rangá, Ófeigsstöðum, Torfunesi og Kvíabóli að veglína A væri mun betri kostur en veglína 2 [veglína Vega-gerðarinnar]. Sveitin okkar og híbýli yrðu hljóðlátari, friðsælli, öruggari og betri í alla staði.

Við óskum þess að okkar sjónarmið verði metið í nýju aðalskipulagi en viljum jafnframt alls ekki að framkvæmdum verði frestað. Við hefðum að sjálfsögðu

*viljað fá beiðni um landnýtingu og viljað fá tækifæri til að gefa okkar álit mun fyrir í ferlinu en svo var því miður ekki raunin. Vegagerðin hannaði og ákvað veglínu 2 án nokkurs samráðs við okkur landeigendur.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Bent er á fyrri svör Vegagerðarinnar hér að framan um veglínu A.

Vorið 2019, var haldinn kynningarfundur fyrir íbúa og landeigendur sunnan Garðsnúps sem framkvæmdin snertir, með það að markmiði að draga fram sjónarmið þeirra. Þar var farið yfir fyrirhugaðar framkvæmdir, niðurstöður úr frumdrögum kynntar, ásamt því að farið var yfir næstu skref í verkefninu.

Einnig var efnt til samráðs við landeigendur norðan Garðsnúps þar sem markmiðið var að aðlaga veglínu og sneiða hjá viðkvæmum jarðmyndunum sem er að finna á svæðinu.

Þá var, haustið 2023, fundað með öllum landeigendum á svæðinu.

Auk ofangreindra funda hefur tvisvar sinnum verið fundað með landeigendum Rangár, svo ekki sé ótalið óformlegt samráð sem fram hefur farið við landeigendur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Í kjölfar fundanna, og að ósk landeigenda í Útkinn, var veglínunni hliðrað til suðaustur vestan Skjálfandafljóts með þeim hætti að nú liggur hún fjær (um 200 m) hýbýlum og túnum í vestanverðri Útkinn, en hún gerði áður. Auk þess sem hún virðist liggja um þurrara land eftir hliðrun. Austan Skjálfandafljóts var henni hliðrað til norðvesturs og út fyrir tún í landi Húsabakka sem hún þveraði áður. Til að draga úr áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar á viðkvæmt landslag Aðaldalshrauns var norðan og austan við Garðsnúp tekin sú ákvörðun að fylgja núverandi vegi austan Garðsnúps að frátöldum stuttum kafla næst vegamótum við Tjörn.

Sú veglína sem hér er kynnt og sjá má á mynd 6, bls 26, var unnin út frá frumdrögum og í samráði við landeigendur og Þingeyjarsveit.

## 2.3 Náttúrufræðistofnun Íslands

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands (skáletraður texti) kemur eftirfarandi fram:

1. *Í tilkynningunni er greint frá ýmsum mótvægisáðgerðum s.s. hönnunarútfærslum við vegagerð í votlendi, almennum frágangi og fyrirhugaðri endurheimt votlendis. Allt eru það ágætar og mikilvægar áðgerðir en breyta ekki niðurstöðu stofnunarinnar um áhrif framkvæmdarinnar á þessa umhverfisþætti. Þá kemur ekki fram hvar áformuð endurheimt eigi að fara fram.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Undirbúningur framkvæmdar er ekki kominn á það stig að samið hafi verið við landeigendur um framkvæmdir né um endurheimt votlendis og því ekki hægt að greina frá því nú, auk þess sem samráð við Landgræðsluna (Land og skóg) og Umhverfisstofnun hefur ekki farið fram. Vegagerðin stefnir á að hefja samráðsferlið sem fyrst og að endurheimt votlendis fari fram sem næst framkvæmdasvæðinu.

2. *Þá vekur furðu að í annars ítarlegu mati á ásýndaráhrif framkvæmdarinnar hafi einungis verið lagt mat á ásýndaráhrif af einu efnistökusvæði af fjórum en hinar námurnar þrjár munu valda töluverðu raski.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Þær þrjár námur sem ekki voru metnar vegna ásýndaráhrifa eru opnar og hafa verið um langt skeið. Ein er á láglandi á Langasandi, utan alfara-leiðar. Hinar tvær eru á láglandi, í og við árfarveg, og á árbökkunum standa jafnan nokkrir efnishaugar.

Aftur á móti er Kinnarnáma nýtt efnistökusvæði og staðsett þannig að talið var að hún gæti haft veruleg áhrif á ásýnd svæðisins. Því var gerð sérstök ásýndargreining fyrir hana.

3. *Að mati Náttúrufræðistofnunar hafa fullnægjandi rannsóknir farið fram á öllum umhverfisþáttum er tengjast fagsviði stofnunarinnar nema helst skortir betra mat á áhrif efnistöku á landslag og ásýnd. Lítið vantar því upp á til að klára vinnu við fullnægjandi umhverfismat fyrir framkvæmdina.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Varðandi ásýndargreiningu allra náma vísar Vegagerðin í svar sitt hér að ofan við athugasemd Náttúrufræðistofnunar Íslands í tölulíð 2.

Vitað var að mörg verndarsvæði væru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og sú veglína sem kynnt er í skýrslu Vegagerðarinnar hefur lengi verið í skoðun. Ástæða þess að farið var í ítarlegar rannsóknir á svæðinu var til að draga fram alla þá umhverfisþætti sem ný veglína gæti haft áhrif á, og reyna að aðlaga legu hennar að þeim án þess að skerða markmið um öryggi.

## 2.4 Umhverfisstofnun

Í umsögn Umhverfisstofnunar (skáletraður texti) kemur eftirfarandi fram:

1. **Votlendi.** Umhverfisstofnun bendir á að þar sem tillagan gerir ráð fyrir röskun á votlendi þurfi að rökstyðja þá ákvörðun og gera grein fyrir öðrum kostum sem skoðaðir hafa verið sem mögulegir valkostir við útfærslu framkvæmdarinnar og ástæðum þess að þeir urðu ekki fyrir valinu.

**Svar Vegagerðarinnar:** Í kafla 3.1 í kynningarskýrslu er fjallað um valkosti. Þar kemur fram að veglínan er lögð fram með almannahagsmuni í húfi. Hún felur í sér meiri arðsemi en endurbygging núverandi vegar eftir frumdragalínu 3. Hún styttr leiðir og bætir umferðaröryggi, auk þess sem hún hefur verið aðlöguð og færð til eins og hægt er, til að hlífa votlendi, gervígum og Aðaldalshrauni.

Almennt reynir Vegagerðin frekar að endurbyggja núverandi veg en leggja nýjan veg, til að draga úr raski, en sá vegur sem nú liggur um Skjálfandafljót er í engu samræmi við markmið um öruggar og greiðar samgöngur. Því leggur Vegagerðin fram nýja veglínu sem mun raska gróðurfari, fuglalífi og jarðmyndunum eins og kemur fram í kynningarskýrslu Vegagerðarinnar.

Vegagerðinni er vel kunnug um þau verndarsvæði sem eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Nær útilokað er að leggja öruggan og góðan veg um svæðið án þess að raska votlendi, þar sem dalbotninn allur meðfram og vestan Rangár, er blautur. Vegagerðin vonar að með vel skilgreindu verklagi, og í samráði við sérfræðinga, með mótvægisáðgerðum, endurheimt og vöktun verði hægt að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á þennan umhverfisþátt.

2. **Endurheimt votlendis.** Í greinargerð kemur fram að nýr vegur mun liggja um votlendi á 1,5 km löngum kafla (fylgiskjal 1). Vegagerðin hefur mælt stærð votlendis sem raskast vegna framkvæmda. *Votlendi sem lendir undir framkvæmdasvæðinu er 2,1 ha að stærð en fyrirhugað er að endurheimta 15 ha af votlendi í stað þess. Endurheimt votlendis verður í samráði við sveitarstjórn, landeigendur og verkefnisstjóra. Endurheimt votlendis og vöktun votlendisvistkerfa er hjá Landgræðslunni. Uppgræðsla verður í samráði við Landgræðsluna, Umhverfisstofnun og landeigendur.*

*Umhverfisstofnun telur það jákvætt að hugað sé að endurheimt votlendis sem hluta af mótvægisáðgerð, en bendir á mikilvægi þess að það komi fram hvaða svæði í greinargerð muni verða fyrir valinu til endurheimtar.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Undirbúningur framkvæmdar er ekki kominn á það stig að samið hafi verið við landeigendur um framkvæmdir né um endurheimt votlendis og því ekki hægt að greina frá því nú, auk þess sem samráð við Landgræðsluna (Land og skóg) og Umhverfisstofnun hefur ekki farið fram. Vegagerðin stefnir á að hefja samráðsferlið sem fyrst og að endurheimt votlendis fari fram sem næst framkvæmdasvæðinu.

3. **Gervíggar- Valkostir.** Í greinargerð kemur fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði mun liggja innan svæðis nr. 526 á náttúruminjaskrá, gervíggaþyrpingu í Aðaldal.

*Umhverfisstofnun leggur áherslu á að fjallað sé mun nánar um gervígga í greinargerð og þeir kortlagðir og staðsettir nánar og fram komi hvaða leiðir verði*



## Norðausturvegur (85-02) í Þingeyjarsveit - Um Skjálfafljót í Kinn

farnar til þess að forðast rask þeirra sbr. 61. gr. náttúruverndarlaga og hvaða valkostir séu skoðaðir. Umhverfisstofnun bendir á að ef tillagan gerir ráð fyrir röskun á gervígígunum þurfi að rökstyðja þá ákvörðun og gera grein fyrir öðrum kostum sem skoðaðir hafa verið sem mögulegir valkostir við útfærslu framkvæmdarinnar og ástæðum þess að þeir urðu ekki fyrir valinu.

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) eru varhugaverð og á árunum 2001-2021 voru þar skráð 14 slys. Flest þessara slysa urðu við það að ekið var á hlið bifreiðar en umferðarstraumar um vegamótin eru ríkjandi um Norðausturveg (85) og því eru vinstribeyggjur um þau algengar, sjá mynd 2.



### ↑ Mynd 2

Skráð slys á vegamótum Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) á árunum 2001-2021. Gulir punktar standa fyrir slys með litlum meiðslum. Grænir punktar standa fyrir slys með engum meiðslum.

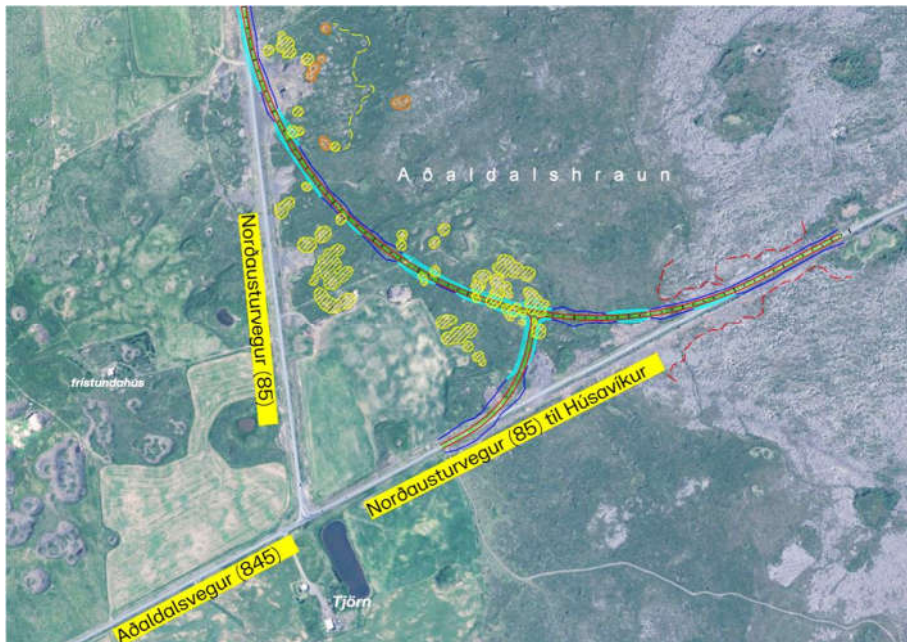
Auk þess liggur Norðausturvegur (85) í beinum löngum kafla að vegamótunum og gera má ráð fyrir að ökumenn séu á töluverðum hraða þegar þeir koma að þeim og hafi því lítið svigrúm til þess að hægja á sér. Þá er tjörn fast austan vegarins, neðan við brattan vegfláa, sem skapar hættu ef ökutæki fara út af veginum. Til að tryggja öryggi vegfarenda er því mikilvægt að breyta vegamótunum þannig að umferð á Norðausturvegi (85) verði ríkjandi að framkvæmdum loknum, og Aðaldalsvegur (845) tengist honum með T-vegamótum.

Við hönnun nýrra vegamóta er þess gætt að beygja á Norðausturvegi (85) uppfylli kröfur vegna 90 km/klst. hámarkshraða og að vegur raski sem minnst gervígígum á svæðinu, sjá nánar umfjöllun hér að aftan.

Jarðfræðingur hjá Vegagerðinni hefur skráð og afmarkað gervígígana þar sem fyrirhugað er að ný vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (842) í Aðaldal liggi, sjá nánar umfjöllun í fylgiskjali 2 sem er greinargerð um gervígíga við áætlaða veglínu Norðausturvegar (85) í Aðaldal.

Á mynd 3 má sjá veglínur nýrra vegamóta við Tjörn m.t.t. staðsetningar gervígíganna. Gervígígarnir eru afmarkaðir með gulum flákum (gjallgígar), appelsínugulum flákum (klepragígar) og rauðum útlínum við hraundrýlapyrpingu. Vegslóðar og efnistökusvæði landeigenda eru ekki merkt inn á myndina.

## Norðausturvegur (85-02) í Þingeyjarsveit - Um Skjálfandafljót í Kinn

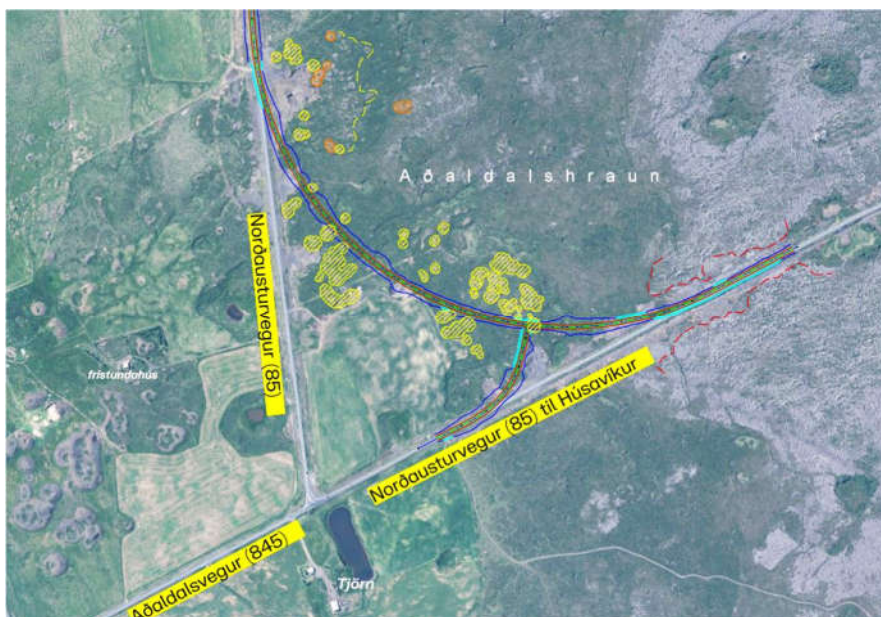


↑ **Mynd 3**

Vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsveggar (845) eins og þau voru lögð fram til könnunar á matsskyldu. Gulir og appelsínugulir flákar eru gervíggar. Gul brotalína sýnir þyrpingu gervígga og rauðar brotalínur þyrpingu hraundrýla.

Samkvæmt mynd 3 liggur ný veglína Norðausturvegar (85), sem hér hefur verið kynnt, yfir og í jaðri um 15 gervígga.

Við könnun á möguleika á tilfærslu veglínunnar var svæðið skoðað af veghönnuði og jarðfræðingi og reynt að finna veglínu sem raskaði gervíggunum sem minnst, en myndi uppfylla hönnun fyrir 90 km/klst. hámarkshraða. Niðurstaðan er sú lega sem sýnd er á mynd 4.



↑ **Mynd 4**

Vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsveggar (845) eftir hliðrun veglínunnar m.t.t. gervígga.

Ljóst er að staðsetning hliðraðar veglína kemur betur út m.t.t. gervígga á svæðinu. Sú veglína liggur ekki yfir gígabyrpingar, heldur í jaðri gígasvæða og þverar einungis einn gíg (sem er ógreinilegur í landinu). Þá fylgja hliðraðri veglínu mun minni skeringar, en með áður kynntri veglínu, og við áframhaldandi hönnun verður reynt að afmarka fyllingar eins þröngt og hægt er til að lágmarka rask á gígnum. Samráð verður við Umhverfisstofnun um frágang svæðisins.

Í kafla 5.5 í kynningarskýrslu kemur fram að hrauninu sem verður raskað vegna vegagerðar við Tjörn hefur áður verið raskað með vegslóðum, túnrækt og efnisvinnslu landeigenda.

#### 4. Vatnamál

- 4a) *Í köflum 5.6. og 5.8. er fjallað um ástand og áhrif framkvæmdarinnar á vatnshlotin, en að mati Umhverfisstofnunar hefði kafla 5.8. átt að vera undir kafla 5.6. þar sem fjallað er um vatnafar. Setja þarf texta um lífríki vatnshlotanna tengdum framkvæmdinni í samhengi við vistfræðilegt ástand þeirra og umhverfismarkmið.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Í kynningarskýrslum og í umhverfismatsskýrslum sem Vegagerðin hefur komið að hefur verið algengt að aðgreina umfjöllum um áhrif á vatnafar og áhrif á lífríki straumvatna og sjávar. Vegagerðin tekur þó undir athugasemd Umhverfisstofnunnar um að ákjósanlegt hefði verið að hafa kafla 5.8 sem hluta af kafla 5.6 þegar horft er til þess að líffræðilegir gæðabættir eru notaðir til að meta vistfræðilegt ástand vatnshlots.

- 4b) *Afmörkun: Í greinargerð í kafla 5.6 segir að fyrirhuguð vegaframkvæmd fari um tvö grunnvatnshlot, þ.e. Staðarfjall (nr. 102-67-G) og Aðaldalshraun– Trölladyngju (nr. 102-278-2-G). Auk þess bendir Umhverfisstofnun á að vegaframkvæmdin fer einnig um tvö straumvatnshlot, Rangá nr. 102-1731- R og Skjálfafljót 1 nr. 102-1786-R. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að vatnshlotanúmerin séu í greinargerð.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegagerðin þakkar ábendinguna og mun bæta vatnshlotanúmerum í greinargerðir framkvæmda í framtíðinni.

- 4c) *Umhverfismarkmið og ástand vatnshlota: Í kafla 5.8. er fjallað um lífríki Skjálfafljóts. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að í kafla 5.8. eins og í kafla 5.6 sé fjallað um umhverfismarkmið vatnshlotanna, hver sé staða vatnshlotanna og framkvæmdaraðili þarf að meta hvort framkvæmdin sé líkleg til þess að valda því að vatnshlot innan áhrifasvæðisins nái ekki þeim umhverfismarkmiðum sem hafa verið sett fyrir þau.*

*Umhverfisstofnun bendir á að samkvæmt vatnaáætlun má ástandi vatnshlota ekki hnigna, hvorki varanlega né tímabundið.*

*Umhverfisstofnun bendir jafnframt á mikilvægi þess að fjallað sé um umhverfismarkmið vatnshlotanna í greinargerð þar sem umhverfismarkmið vatnshlota eru lagalega bindandi og þau þarf að uppfylla.*

*Í kafla 5.6 er fjallað um grunnvatnshlot. Í greinargerð segir að bæði grunnvatnshlotin séu skráð með góða magnstöðu og gott efnifræðilegt ástand. Umhverfisstofnun bendir á að þessi grunnvatnshlot hafa ekki verið flokkuð og er staða þeirra því óþekkt. Telur stofnunin líklegt að*

framkvæmdaraðili sé að vitna í umhverfismarkmið grunnvatnshlotsins, en umhverfismarkmið vatnshlota er ekki það sama og raunverulegt ástand Umhverfismarkmið vísa til þess í hvaða ástandi vatnshlotið á að vera samkvæmt lögum um stjórn vatnamála.

**Svar Vegagerðarinnar:** Þakkað er fyrir þær athugasemdir og ábendingar sem hér eru gerðar. Þær verða nýttar til að draga af þeim lærdóm. Vegagerðin hefur talsverða reynslu af því að meta áhrif framkvæmda á vatnafar og lífríki vatna, en litla reynslu af því að meta áhrif framkvæmda á vatnshlot á þann hátt sem Umhverfisstofnun fer fram á.

Tafla 1 gerir grein fyrir vatnshlotum á áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar.

↓ **Tafla 1**

Upplýsingar um vatnshlot innan áhrifasvæðis vegframkvæmdar samkvæmt vatnavefsjá.

Heiti	Vatns-flokkur	Vatnshlots-númer	Vistfræðilegt ástand	Efnafræðilegt ástand	Magnstaða	Skráð álag
Rangá	Straumvatn	102-1731-R	Mjög gott	Óþekkt	-	Ekkert
Skjálfandafljót 1	Straumvatn	102-1786-R	Mjög gott	Óþekkt	-	Ekkert
Staðarfjall	Grunnvatn	102-67-G	-	Óþekkt	Óþekkt	Ekkert
Aðaldalshraun-Trölladyngja	Grunnvatn	102-278-2-G	-	Óþekkt	Óþekkt	Ekkert

Fyrir grunnvatnshlot eru umhverfismarkmið þau að magnstaða á að vera góð og efnafræðilegt ástand gott. Hvorugt grunnvatnshlotið hefur verið ástandsmetið og því óvíst hvert raunverulegt ástand grunnvatnshlotanna er (Vatnavefsjá, 2024).

Fyrir straumvatnshlot eru umhverfismarkmið þau að vistfræðilegt ástand eigi að vera mjög gott og efnafræðilegt ástand gott. Bæði straumvatnshlotin eru metin í mjög góðu vistfræðilegu ástandi en efnafræðilegt ástand er óþekkt (Vatnavefsjá, 2024).

Ekkert skráð álag er á þessu vatnshlot (Vatnavefsjá, 2024) þrátt fyrir áratuga langa efnistöku úr Skjálfandafljóti á þessu svæði.

4d) **Áhrifamat:** Umhverfisstofnun bendir á að Rangá <sup>1</sup> og Skjálfandafljót <sup>2</sup> eru metin í mjög góðu vistfræðilegu ástandi og eru umhverfismarkmið beggja vatnshlotanna að vera áfram í því ástandi. Meta þarf áhrif framkvæmdarinnar á þá gæðabætti sem eru notaðir til grundvallar mati á vistfræðilegu ástandi og hvort hættu sé á því að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar.

Fyrirhugaðar framkvæmdir geta valdið vatnsformfræðilegu álagi á lífræðilega og eðlisefnafræðilega gæðabætti og er því mikilvægt að meta framkvæmdina út frá þeim þáttum. Dæmi um álag vegna vatnsformfræði í straumvatni eru t.d. ýmiss konar breytingar í árfarvegi, efnistaka í árfarvegum, rof- og flóðavarnargarðar og ýmiss konar önnur mannvirki í farvegum straumvatna.

Í greinargerð segir í kafla 5.8. að einnig áformi Vegagerðin efnistöku úr eða við farveg Skjálfandafljóts á tveimur stöðum á milli gömlu brúar og

<sup>1</sup> <https://vatnavefsja.vedur.is/wfdportal/#/waterbody/102-1731-R>

<sup>2</sup> <https://vatnavefsja.vedur.is/wfdportal/#/waterbody/102-1786-R>

væntanlegs brúarstæðis. Efnistakan er vegna veltenginga og getur haft áhrif á botngerð og lífríki Skjálfafljóts. Auk þess segir að efnistaka úr ám hafi neikvæð áhrif á framvindu lífríkis í vatni og umhverfi árinna. Umhverfisstofnun tekur undir að efnistaka í ám hafi neikvæð áhrif og bendir því á að skoða verði hvort efnistakan geti leitt til þess að umhverfismarkmið vatnshlotsins náist ekki. Umhverfisstofnun bendir á að í greinargerðinni segir þar sem fjallað er um áhrif á efnafræðilegt ástand: „Vatnshlot þar sem valkostir fara um flokkast ekki sem mjög viðkvæmir viðtakar þar sem ekki er farið um vatnsverndarsvæði eða vötn þar sem rennsli er mjög lítið.“ Samkvæmt lögum um stjórn vatnamála eru vatnshlot ekki flokkuð eftir því hversu viðkvæmir viðtakar þau eru, né skiptir rennsli þar máli varðandi flokkun.

Umrædd vatnshlot hafa ekki verið ástandsflokkuð, þ.e. að vistfræðilegt og eðlisefnafræðilegt ástand vatnshlotanna er ekki þekkt og því þarf að gera áhrifamat sem innifelur m.a.:

- Álag vegna framkvæmdarinnar og hvernig hún hefur áhrif á gæðapætti sem eru notaðir til að ástandsmeta vatnshlot. Ef greint er líklegt álag á gæðapættina vegna framkvæmdar/starfsemi, þarf að gera sérstaklega grein fyrir þeim tengslum og umfangi áhrifanna.
- Fjalla um hvort umhverfismarkmið munu nást eða ekki.
- Umfjöllun um hugsanlegar mótvægisáðgerðir til að bæta úr ástandi (ef það nær ekki umhverfismarkmiðum) og hvort þær mótvægisáðgerðir dugi til að upphæfa ástandið í fyrri stöðu.
- Samlegðaráhrifum allrar starfsemi (núverandi og fyrirhugaðri) sem hafa eða geta haft áhrif á vatnshlot.

Umhverfisstofnun bendir á að ef áhrifamatið leiðir í ljós hnignun eða mögulega hnignun skv. 18 gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála þarf framkvæmdaaðili að sækja um heimild til stofnunarinnar til breytingar á vatnshloti.

**Svar Vegagerðarinnar:** Fjallað er um helstu áhrifapætti vegaframkvæmdarinnar á vatnshlot í kynningarskýrslunni, bæði í kafla 5.6 og 5.8. Í kafla 5.6 er fjallað um áhrif vegagerðar á vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand og í kafla 5.8 er fjallað um lífríki Skjálfafljóts og er sá kafli byggður á rannsókn og greinargerð Hafrannsóknastofnunar. Kafli 5.6 var unnin upp úr skýrslu sem Vegagerðin vann en var ekki hluti af fylgiskjöllum. Hún er meðfylgjandi þessum svörum Vegagerðarinnar, sjá fylgiskjal 3 – Norðausturvegur (85) í Kaldakinn. Vatnafar.

Hvað varðar vistfræðilegt ástand kemur fram í kafla 5.6.1. að helstu áhrif vegaframkvæmdar er á vatnsformfræðilega þætti sem geta haft áhrif á líffræðilega og eðlisefnafræðilega gæðapætti vatnshlots og þar með á vistfræðilegt ástand. Tekið er fram að helstu áhrif vegframkvæmda er á vatnsformfræðilega þætti sem eru hækkun vatnsborðs ofan við veglínu í flóðum, breytingar setflutninga í og við vatnsop og hugsanleg áhrif á grunnvatnsstöðu við vegfyllingu á votlendissvæðum. Einnig kemur fram að við hönnun er mikilvægt að tekið sé tillit til áhrifa framkvæmda á vatnsformfræðilega þætti og reynt að draga úr áhrifum þess eins og kostur er.

Í vatnaáætlun (2022) koma fram þeir gæðapættir sem eru notaðir til að meta vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand vatnshlota. Tafla 2 **Error! Reference source not found.**sýnir gæðapætti sem miðað er við fyrir straumvötn.

↓ **Tafla 2**

Líffræðilegir, efna- og eðlisefnafræðilegir gæðapættir til að meta vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand straumvatna.

	Gæðapættir straumvatna
Líffræðilegir gæðapættir	Botnþörungar. Blágræna a
	Hryggleysingar
	Tegundasamsetning, tegundafjölbreytileiki og fjöldi botnlægra hryggleysingja. Tegundasamsetning rykmýs út frá greiningum á púpuhömum
Efna- og eðlisefnafræðilegir gæðapættir	Sýrustig (pH)
	Styrkur súrefnis
	Basavirkni
	Leiðni
	Sjónkýpi
	Næringarefni Nítrat (NO <sub>3</sub> ), Fosfat (PO <sub>4</sub> ), og Ammóníum NH <sub>4</sub> .
Forgangsefni	

Varðandi efnistöku úr námum B og C þá hefur efnistaka úr Skjálfandafljóti verið um langa hríð og er m.a. gamalt efnistökusvæði þar sem náma B hefur verið staðsett. Ekki hefur verið hönnuð útfærsla á efnistökusvæði en í skoðun er að takmarka efnistöku á áreyrar og fara ekkert ofan í virka farvegi. Hönnun efnistökusvæðis yrði þá unnin í samráði við Fiskistofu og Umhverfisstofnun.

Fjallað er um áhrif framkvæmdar á efnafræðilegt ástand vatnshlota í kafla 5.6.2. Þar er vitnað í sænsk viðmið og sagt að út frá þeim sé ekki talin þörf á ofanvatnslausnum eða varúðarráðstöfunum miðað við þann umferðarpunga sem er áætlaður. Undantekning væri á því ef um mjög viðkvæma viðtaka væri að ræða eins og t.d. vatnsverndarsvæði, grunnvatn þar sem síun í jarðvergi er ekki möguleg og stöðuvatn þar sem rennsli er mjög lítið (viðkomutími vatns langur) (Eydís Eiríksdóttir & Magnús Bjark-lind, 2015).

Til að umhverfismarkmið náist og ástand vatnshlota hnigni ekki hefur verið tekið tillit til þess við hönnun mannvirkisins. Brýrnar yfir Rangá (nr. 102-1731- R) og Skjálfandafljót 1 (nr. 102-1786-R) verða stærri en núverandi vatnsop og því má gera ráð fyrir að vatnsborðshækkun ofan við veg í flóðum verði ekki meiri en við núverandi veg. Einnig er gert ráð fyrir óverulegum áhrifum á setflutninga eftir að framkvæmdum lýkur. Út frá þessu má leiða að óveruleg áhrif verði á vatnsformfræðilega þætti straumvatnshlota á framkvæmdasvæði og þar að leiðandi óveruleg áhrif á vistfræðilegt ástand. Í kafla 5.8 kemur fram að talið er að brúargerð á Skjálfandafljóti og Rangá muni ekki hafa varanleg áhrif á vatnsformfræði eða á lífríki í vatni. Framkvæmdin muni þó valda tímabundnum áhrifum á vatnafar og lífríki á framkvæmdartíma. Í tilfalli þeirra vatnshlota sem framkvæmdin fer um telur Vegagerðin að áhrif á efnafræðilegt ástand verði óveruleg.

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

Neikvæð áhrif vegna framkvæmda á straumvatnsvatnshlot gætu helst orðið vegna vatnaveitinga og efnistöku á framkvæmdartíma. Venjan er að framkvæmd við vatnaveitingar í farvegi sé gerð utan göngutíma fiska, svo sem minnst grugg og rask verði í farveginum á þeim tíma. Tímasetning er ákveðin í samráði við Fiskistofu. Ef efnistaka er í farveginum er ánni veitt frá efnistökkunni með leiðigörðum svo grugg og lífverur berist ekki inn eða út af efnistökusvæðinu. Að lokinni efnistöku er svæðinu skilað aftur í sem eðlilegustu ástandi, leiðigarðar fjarlægðir og þess gætt að engar lögðir séu, sem geta myndað tjarnir, svo farvegur nái sem náttúrulegustu ástandi sem fyrst. Ef aðstæður eftir efnistöku eru metnar ófullnægjandi eða ónáttúrulegar er hægt að bregðast við því með efnisflutningum og landmótun.

Þá þarf að gæta að því að ekki sé þrengt of mikið að farvegi svo straumhraði verði það hár að hann hindri uppgöngu fiska. Ef slíkar aðstæður verða til þarf að bregðast við því.

Ef hætt er á að grunnvatnshlot verði fyrir neikvæðum áhrifum geta mótvægis-aðgerðir falist í því að leiða afrennsli vega í aðra viðtaka, hægt er að setja þétt efni í fláa t.d. mold. Einnig er hægt að nota jarðvegdúk. Markmiðið er þá að fanga mengunina áður en hún hripar niður í grunnvatn.

Vegagerðin gerir sér ekki grein fyrir því hvað Umhverfisstofnun á við þegar hún talar um samlegðaráhrif *allrar starfsemi (núverandi og fyrirhugaðri) sem hafa eða geta haft áhrif á vatnshlot*. Nú þegar er álag á vatnshlotin, líklega einkum frá landbúnaði. Eins hefur verið efnistaka úr Skjálfandafljóti um langan tíma.

### **Athugasemdir Vegagerðarinnar við umsögn Umhverfisstofnunar**

Umhverfisstofnun gerir athugasemd við það að Vegagerðin flokki vatnshlotin í ekki mjög viðkvæma viðtaka í umfjöllun sinni um efnafræðilegt ástand, einnig er tekið fram að rennsli skiptir ekki máli í því samhengi. Vegagerðin veltir fyrir sér hvort það sé orðalagið sem er verið að setja út á? Mætti segja að Vegagerðin telji að vatnshlotin séu ekki mjög viðkvæmir viðtakar eða er ekki rétt að skilgreina vatnshlotin með þessum hætti? Það ætti að minnsta kosti að vera gagnlegt að geta aðgreint vatnshlot eftir því hversu viðkvæm þau eru fyrir mengun. Einn þáttur sem hefur áhrif á hversu viðkvæm vatnshlot eru fyrir mengun er rennsli og viðkomutími vatns. Ef rennsli er lítið, eða hægfara, er viðkomutími vatns langur sem getur valdið því að uppsöfnun á mengun verði yfir tíma.

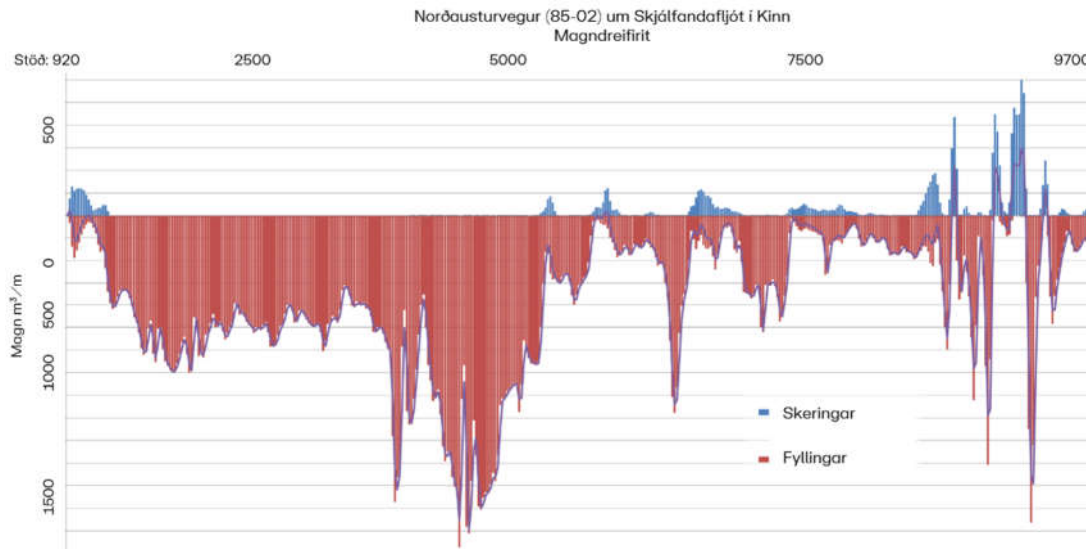
Umhverfisstofnun bendir á að Rangá og Skjálfandafljót eru metin í mjög góðu vistfræðilegu ástandi en segir svo annars staðar í umsögn sinni að vatnshlot hafi ekki verið ástandsflökkuð, þ.e. að vistfræðilegt og eðlisefnafræðilegt ástand vatnshlota sé ekki þekkt. Þetta er svolítið ruglingslegt. Er ekki rétt að Rangá og Skjálfandafljót hafi verið metin en ekki grunnvatnshlotin?

Námur B og C eru staðsettar við veglínuna og nærri þeim vegkafla þar sem efnisþörf í verkið verður hvað mest (sjá mynd 5 sem sýnir magndreifirit frumdragalínu 2A). Mikill ávinningur er af því að sækja efni svo stutt frá framkvæmd, m.a. minni orkunotkun og minna kolefnisspor framkvæmdar. Námur B og C eru hugsaðar fyrir efni í fláafleyga, fyllingar og mögulega styrktarlag. Einungis ein önnur náma hefur verið áætluð fyrir þessi lög vegarins, en það er náma E. Hún er í um 1,4 km fjarlægð frá stöð

## Norðausturvegur (85-02) í Þingeyjarsveit - Um Skjálfandafljót í Kinn

7300 á nýrri veglínunni framkvæmdarsvæði nýs Norðausturvegar (85) og því í nokkurra kílómetra fjarlægð frá því svæði þar sem efnispörfin er mest, sunnan Staðarbakka.

Ekki er búið að skilgreina námuvinnslu nákvæmlega eða svæðið sem er undir og væri mjög gott að geta borið tillögur undir Umhverfisstofnun.



### ↑ Mynd 5

Dreifing á efnispörf fyllingarefnis og skeringamagni fyrir nýja veglínunni Norðausturvegar (85), út frá áætluðum magntölum frumdragalínu 2A.

Í brúargerð felst vinna í farveginum, steypa þarf stöpla, mögulega þarf að færa til efni fyrir vatnaveitingar og er því óhjákvæmilegt að eitthvað rask verði á farvegi á framkvæmdartíma, á það við um flestar brúarframkvæmdir. Um er að ræða eingöngu tímabundin áhrif að mati Vegagerðarinnar bæði vegna brúargerðar og efnistöku. Umhverfisstofnun bendir á að samkvæmt vatnaáætlun megi ástand vatnshlota ekki hnigna, hvorki varanlega né tímabundið. Ef tímabundið rask á farvegi vegna vega- og brúargerðar flokkast sem hnignun á vatnshloti þrátt fyrir mótvægisáðgerðir sem fjallað hefur verið um hér og í kynningarskýrslu er mjög mikilvægt fyrir Vegagerðina að fá vitneskju um hvað það þýðir fyrir framtíðar vegagerðarverkefni.

5. **Bakkagróður.** Umhverfisstofnun bendir á að samkvæmt 62. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd segir að við vatnsnýtingu og framkvæmdir í eða við vötn skal leitast við að viðhalda náttúrulegum bakkagróðri við ár og stöðuvötn og haga mannvirkjum og framkvæmdum þannig að sem minnst röskun verði á bökkum og næsta umhverfi vatnsins. Því er mikilvægt að meta áhrif framkvæmdarinnar á bakkagróður og huga að viðeigandi mótvægisáðgerðum.

**Svar Vegagerðarinnar:** Við framkvæmdir og frágang framkvæmdasvæða verður leitast við að endurheimta staðargróður og þar með bakkagróður, en það kemur m.a. fram í köflum 5.7 og 8 í kynningarskýrslu.

6. **Loft – og hljóðmengun.** Í greinargerð kemur fram að á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu vegna umferðar vinnuvéla. Að framkvæmdum loknum minnkar loftmengun miðað við núverandi ástand vegna betri vegar og



*brúa. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé mun nánar um loft – og hljóðmengun á framkvæmdatíma og hver áhrif hennar er á íbúa og dýralíf.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Benda má á að í kafla 5.3 í kynningarskýrslu kemur fram að nýr Norðausturvegur (85) verður fjær íbúðarhúsi á Húsabakka en núverandi vegur. Hann er í 70 m fjarlægð en nýr vegur verður í 90 m fjarlægð. Við Húsabakka er ekki mögulegt að færa veginn nær hlíðinni austan bæjarins vegna ofanflóða-hættu. Önnur íbúðarhús eru það langt frá vegi, að ekki taldist nauðsynlegt að fjalla um hljóðstig við þau í kynningarskýrslu Vegagerðarinnar.

Bæta má hér við upplýsingum um hljóðvist við önnur íbúðarhús á svæðinu. Íbúðarhús Ófeigsstaða er í um 180 m fjarlægð frá vegamótum Norðausturvegar (85) og Út-Kinnarvegar (851). Íbúðarhús Rangár er í um 200 m fjarlægð. Ferðaþjónustan Svörtuborgir eru í a.m.k. 460 m fjarlægð.

Að loknum framkvæmdum verða íbúðarhús Ófeigsstaða og Rangár og ferðaþjónustan á Svörtuborgum fjær Norðausturvegi (85) en þau eru nú, sjá töflu 3. Fjarlægð vegar að íbúðarhúsi Ófeigsstaða verður 460 m, fjarlægð vegar að íbúðarhúsi Rangár verður 590 m og fjarlægð vegar að ferðaþjónustunni Svörtuborgum verður 770 m.

↓ **Tafla 3.**  
Fjarlægð framkvæmdasvæðis að íbúðarhúsum.

Íbúðarhús	Núverandi Norðausturvegur (85)	Nýr Norðausturvegur (85)
Ófeigsstaðir	180	460
Rangá	200	490
Svörtuborgir	460	770
Húsabakki	70	90
Tjörn	115	600

Það mun draga úr umferðarhávaða við íbúðarhús á Tjörn þegar Norðausturvegur (85) færast fjær því og þar með draga úr hávaða og mengun. Nú eru vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) í 115 m fjarlægð frá Tjörn en að framkvæmdum loknum verður Norðausturvegur (85) í tæplega 600 m fjarlægð. Aðaldalsvegur verður áfram í 115 m fjarlægð frá Tjörn.

Vegagerðin hefur reiknað út umferðarhávaða á Norðausturvegi (85) og má sjá niðurstöður þess í fylgiskjali 1. Einnig er umfjöllun um hljóðmengun í liðum 2d, 2g, 3c og 3e í athugasemdum landeigenda Rangár.

Hávaði vegna framkvæmda mun hafa einhver áhrif á íbúa og ferðamenn á svæðinu, eins og almennt gildir þegar framkvæmdir standa yfir. Það er í eðli framkvæmda, hvort heldur sem er í dreifbýli eða þéttbýli, að á framkvæmdatíma trufla þær íbúa og gesti næst þeim. Truflunin er þó tímabundin.

Það sama gildir um rykmengun. Töluverð námuvinnsla er þegar á svæðinu. Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst. Skeringar og námur verða ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Frágangi á vegskeringum og námum verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Ef að á framkvæmdatíma skapast þannig veðurfarsaðstæður að mikil rykmengun trufla íbúa svæðisins verður gripið til tiltækra ráðstafanna, eins og t.d. vökvun. Það verður útfært nánar í útboðsgögnum. Helstu áhrif verða á þá sem vinna á svæðinu, og gildir það einnig um hávaða, en þeir munu nota viðeigandi hlífðarbúnað.

Að loknum framkvæmdum verður minni hávaði og ryk frá umferð en nú er þegar Norðausturvegur (85) færast fjær íbúðarhúsum og ferðapjónustufyrirtækjum á svæðinu.

Í kafla 5.9 í kynningarskýrslu Vegagerðarinnar er fjallað um áhrif framkvæmda á fugla og í kafla 5.8. á lífríki Skjálfandafljóts. Hávaði, mengun, landrask og uppskipting lands eru helstu áhrifaþættir framkvæmda sem lítið er til við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda á lífríkið.

7. **Fuglalíf.** Umhverfisstofnun bendir á að í 4. mgr. 17. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd segir að sérstök aðgát skuli höfð í nánd við búsmala, selalátur, varplönd fugla, veiðisvæði og veiðistaði. Forðast skal að eyða eða spilla gróðri með mosa-, lyng- eða hrísrifi eða á annan hátt.

Í greinargerð kemur fram að framkvæmdin mun fara í gegnum mikilvægt fuglasvæði sem nefnist Sandur-Sílalækur-Skjálfandafljót. Helstu fuglategundir eru grágæs og flórgoði. Auk þess er fjallað nokkuð ítarlega um fuglalíf og áhrif framkvæmdarinnar á það, en í greinargerð segir að áhrifanna muni gæta vel út fyrir hið eiginlega vegstæði, bæði vegna áhrifa á vatnsbúskap mýrlendisins og fælingaráhrifa umferðarinnar. Vegna smæðar svæðisins verða áhrifin þó einungis staðbundin en varanleg og að einhverju marki óafturkræf.

Auk þess segir að framkvæmdin muni hafa talsverð neikvæð áhrif á fuglalíf. Sem mótvægisáðgerð má endurheimta framræst votlendi í nágrenninu og draga þannig úr heildarskerðingu ríkulegs láglandisvotlendis í þessum landshluta.

Umhverfisstofnun telur mikilvægt að tryggja skuli m.t.t. til fuglalífs að framkvæmdin verði utan varptíma.

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegna veðurfars er varptíminn, sem stendur yfirleitt frá apríl fram í júlí, góður framkvæmdatími. Dæmi eru um, í fyrri vegaframkvæmdum sem hafa raskað viðkvæmum fuglasvæðum, að Vegagerðin hafi sleppt því að raska óhreyfðu landi á varptíma. Ákvörðun um þær aðgerðir hefur verið tekin til að draga úr neikvæðum áhrifum á fuglalíf. Leitast verður við að beita þeirri aðferð við framkvæmdir á Norðausturvegi (85) um Skjálfandafljót.

8. **Slóðar.** Í greinargerð er fjallað um slóða og fjölmargir slóðar eru sýndir á teikningum. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé um umhverfisáhrif slóðagerðar og þeir slóðar séu skilgreindir sem tengjast framkvæmdinni og efnistöku og munu verða afmáðir. Auk þess bendir stofnunin á að engin skilgreindur slóði/aðkoma er að efnistökusvæði B.

**Svar Vegagerðarinnar:** Við framkvæmdir verða vegir og slóðar nýttir sem eru á svæðinu. Það verður tekið fram í útboðsgögnum hvaða slóða skuli nýta. Slóðar sem liggja að fyrirhuguðum brúarstæðum og námum verða nýttir á framkvæmdatíma en ekki aðrir slóðar. Vegslóði liggur að námu B frá slóðanum meðfram Skjálfandafljóti að vestanverðu en austan árið liggur vegslóði að námu C frá slóða meðfram ánni að austanverðu.

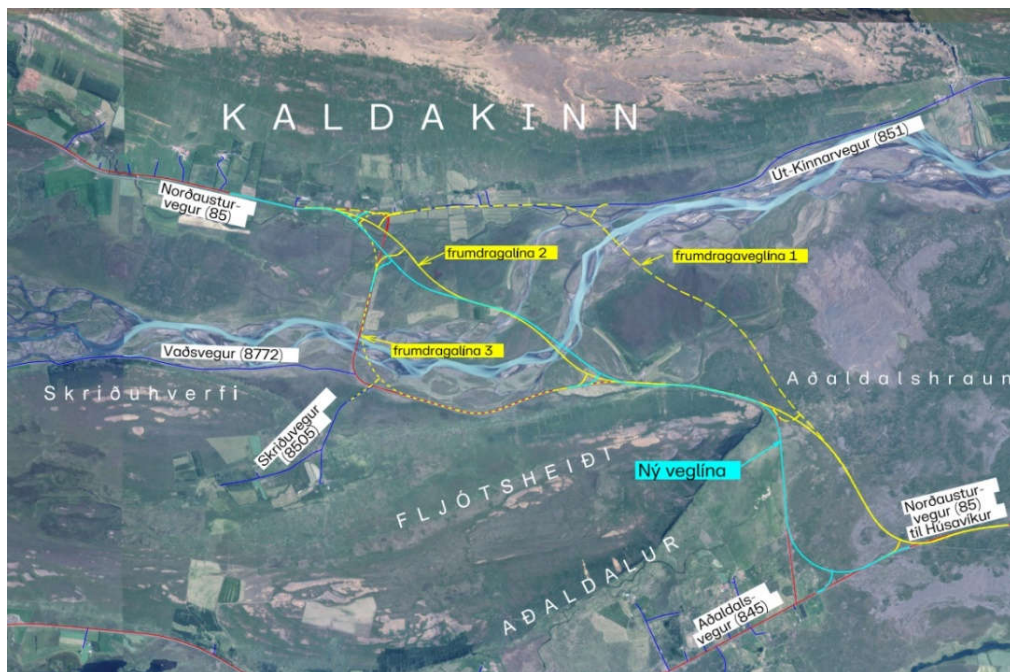
Þeir slóðar sem liggja um svæðið eru ekki á vegum Vegagerðarinnar en í samningum við landeigendur verður tekin ákvörðun um hvort afmá skuli slóða innan viðkomandi landareignar.

9. **Niðurstaða.** Um er að ræða framkvæmd sem mun fara um og hafa áhrif á votlendi, hraun og gervígiga sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga, svæðis á náttúruminjaskrá, vistgerðir sem hafa hátt verndargildi og njóta verndar samkvæmt Bernarsamningnum, mikilvægt fuglasvæði, grunnvatnshlot, straumvatnshlot og innan vatnasviðs Mývatns og Laxár. Því er um að ræða svæði sem er með hátt verndargildi.

Í greinargerð kemur fram að framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á votlendi, vistgerðir og fuglalíf og tekur Umhverfisstofnun undir það. Að mati Umhverfisstofnunar mun tillagan raska gervígigum sem njóta sérstakrar verndar eru á náttúruminjaskrá og mun því hafa neikvæð áhrif á þá. Einnig telur Umhverfisstofnun að efnistaka í á geti orðið til þess að umhverfismarkmið vatnshlotsins náist ekki. Auk þess telur stofnunin að fjalla þyrfti nánar um áhrif hljóðvistar og loftgæða á framkvæmdartíma. Því telur stofnunin að skoða þurfi fleiri valkosti (veglínur) sem valda ekki raski á ofangreindum þáttum, votlendis, hrauni gervígigum, vistgerðum og fuglalífi. Auk þess þarf að skoða fleiri valkosti fyrir efnistöku sem muni ekki valda álagi á vatnshlotin.

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegagerðin hefur unnið að undirbúningi framkvæmda nýrrar brúar á Skjálfandafljót og nýs Norðausturvegar (85) á um 9 km kafla milli Torfuness í Kaldakinn og Tjarnar í Aðaldal í langan tíma. Verkefni stofnunarinnar er að leggja örugga, greiðfæra og hagkvæma vegi í sátt við umhverfið.

Í byrjun var skoðað hvar mögulegt væri að brúa Skjálfandafljót með tilliti til flóða, umhverfis og hagkvæmnis og voru 3 staðir til skoðunar, sjá mynd 6.



↑ **Mynd 6**

Veglínur sem kynntar voru í frumdragaskýrslu Vegagerðarinnar auk þeirrar veglínu (ljósblá) sem lögð hefur verið fram til könnunar á matsskyldu hjá Skipulagsstofnun.

Síðan var kannað hvort mögulegt væri að stytta Norðausturveg (85) á kaflanum milli Akureyrar og Húsavíkur án þess að raska hrauni og votlendi.

Niðurstaðan var sú að það væri ekki hægt. Því var reynt að finna veglínu sem hefði sem minnst áhrif á þessa umhverfispætti.

Sú veglína sem lögð er fram í kynningarskýrslu Vegagerðarinnar hefur lengi verið í þróun og skoðun. Vegagerðinni er vel kunnug um þau verndarsvæði sem eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Nær útilokað er að leggja öruggan og góðan veg um svæðið án þess að raska votlendi, þar sem dalbotninn allur meðfram og vestan Rangár, er blautur. Þá eru einnig önnur verndarsvæði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sem æskilegt væri að vernda, t.d. Bárðardalshraun, Laxárhraun yngra, vatnsverndarsvæði Mývatns- og Laxár, svæði á náttúruminjaskrá og mikilvægt fuglasvæði.

Vegagerðin hefur lagt sig fram við að móta veglínu sem uppfyllir skilyrði um öruggan og greiðfæran veg og aðlagð hana að umhverfinu eins og kröfur í hönnunarreglum leyfa, t.d. á svæðinu neðan Ófeigsstaða og Rangár, í Aðaldalshrauni og um gervigígana við Tjörn.

Vegagerðin vonar að með vel skilgreindu verklagi, og í samráði við sérfræðinga, með mótvægisáðgerðum, endurheimt og vöktun verði hægt að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á þennan umhverfispátt.

## 2.5 Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra (skáletraður texti) kemur eftirfarandi fram:

1. Framkvæmdin sem um ræðir eru nýjar brýr á Rangá og Skjálfandafljót, auk vegtenginga. Hafrannsóknastofnun gerði árið 2023 úttekt á lífríki ána, með áherslu á fiska, nærri væntanlegum brúarstæðum [5. viðauki]. Stofnunin lagði þar áherslu á að við gerð nýrra brúa á Rangá og Skjálfandafljót væru brúarhöf það löng að brýrnar hefðu sem allra minnst áhrif á vatnsrennsli, straumhraða og efnisskið á botni ána. Einnig var lögð rík áhersla á að efnistaka verði ekki úr virkum farvegum ána og ef efnistaka væri nærri vatnsbökkum, þá væri ekki tekið efni neðar en sem nemur vatnsborð.

HNE bendir á mikilvægi þess að gera kröfur til fyrirhugaðra verktaka á svæðinu að vélar og tæki séu í góðu lagi, og ekkert slíkt fari inn á svæðið nema að undangenginni skoðun Vinnueftirlits eða annarra aðila sem til þess eru færir.

Hvað varðar starfsleyfi sem HNE veitir vísast til reglugerðar nr. 550/2018 um starfsleyfi sem getur haft í för með sér mengun, sbr. Fylgiskjal 2. Vinnsla jarðefna þ.m.t. vinnsla malar, vikur og grjótnám, verktakar með þungavinnuvélar, (s.s. aðstaða til olíuskipta).

Að öðru leyti gerir Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra ekki aðrar athugasemdir á þessu stigi málsins.

**Svar Vegagerðarinnar:** Ekki hefur verið hönnuð útfærsla á efnistökusvæði en í skoðun er að takmarka efnistöku ána við áreyrar og fara ekkert ofan í virka farvegi. Hönnun efnistökusvæðis verður unnin í samráði við Fiskistofu og Umhverfisstofnun.

Kröfur verða gerðar til verktaka um að vélar og tæki séu í góðu lagi og að viðhaldi og eftirliti véla og tækja sé sinnt með markvissum hætti á framkvæmdatíma, en um það er fjallað í köflum 5.6.2. og 5.8 í kynningarskýrslunni. Samið verður við Vinnueftirlitið eða annan færar aðila um eftirlit með tækjunum.

Verktaki mun sækja um starfsleyfi til HNE í samræmi við reglugerð nr. 550/2018 um starfsleyfi sem getur haft í för með sér mengun, áður en framkvæmdir hefjast.

### 3 Fylgiskjöl

- Fylgiskjal 1. Hljóðvist við nýtt vegstæði Norðausturvegar (85-02) um Skjálfafljót í Kinn. Vegagerðin. Hönnunardeild Reykjavík, febrúar 2024, 3 bls.
- Fylgiskjal 2. Greinargerð, gervígígar við áætlaða veglínu Norðausturvegar í Aðaldal. Vegagerðin. Stoðdeild Akureyri, mars 2024, 6 bls.
- Fylgiskjal 3. Norðausturvegur (85) í Kaldakinn. Vatnafar. Vegagerðin. Hönnunardeild Reykjavík. Nóvember 2023, 11 bls.