

Ný veglína Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn

Ákvörðun um matsskyldu

1 Inngangur

Þann 11. september 2025 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Vegagerðinni um vega- og brúarframkvæmd á Hringvegi 1 í botni Reyðarfjarðar í Fjarðabyggð, samkvæmt 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, sbr. lið 10.08 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Fjarðabyggðar, Fiskistofu, Hafrannsóknarstofnunar, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Lands og skógar, Landsnets, Minjastofnunar Íslands, Mílu ehf., Orkufjarskipta, Umhverfis- og orkustofnunar, Náttúruverndarstofnunar og Náttúrufræðistofnunar.

2 Gögn lögð fram

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn (1-u0/u1). Kynningarskýrsla vegna könnunar á matsskyldu. Vegagerðin, september 2025.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

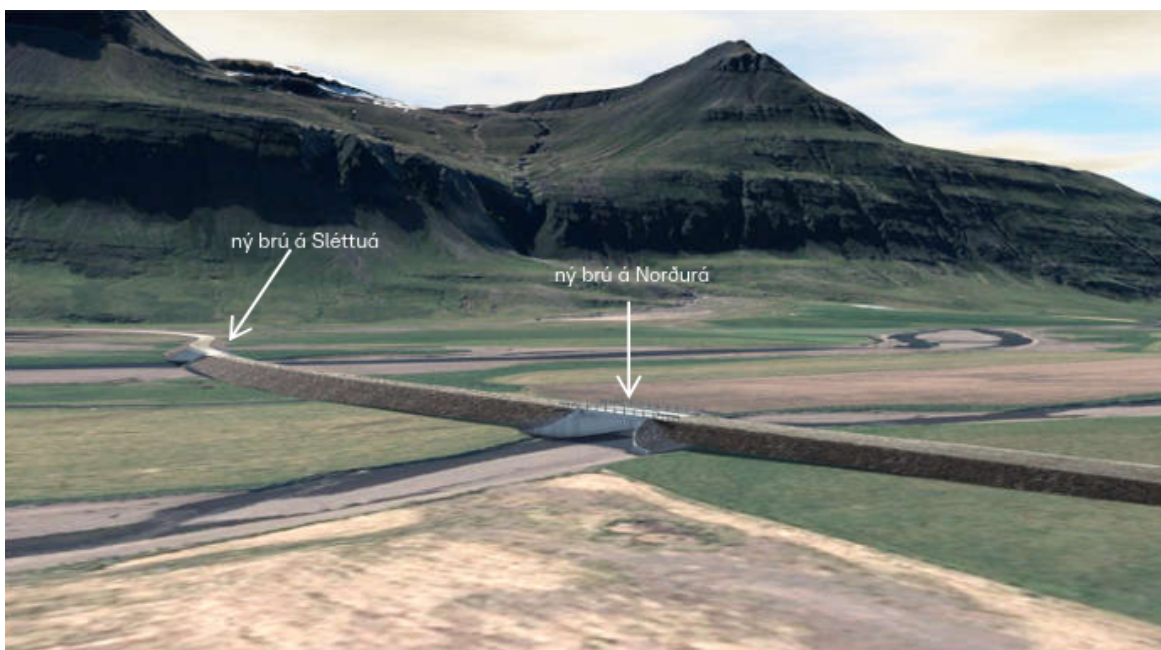
- Mílu ehf. dags. 22. september 2025
- Fiskistofu dags. 7. október 2025
- Landsneti dags. 13. október 2025
- Orkufjarskiptum dags. 20. október 2025
- Landi og skógi dags. 20. október 2025
- Náttúrufræðistofnun dags. 20. október 2025
- Náttúruverndarstofnun dags. 24. október 2025
- Umhverfis- og orkustofnun dags. 24. október 2025
- Minjastofnun Íslands dags. 29. október 2025
- Hafrannsóknastofnun dags. 24. nóvember 2025
- Fjarðabyggð dags. 25. nóvember 2025
- Benedikti V. Warén dags. 13. október 2025

Heilbrigðiseftirlit Austurlands veitti ekki umsögn.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila 24. nóvember 2025.

3 Fyrirhuguð framkvæmd

Fyrirhuguð framkvæmd felst í vega- og brúafamkvæmdum í botni Reyðarfjarðar í Fjarðabyggð. Auk vegagerðar er fyrirhuguð bygging nýrra tveggja akreina brúa á Norðurá og Sléttuá, tengingu Þórdalsheiðarvegur við nýjan Hringveg og lagfæring á krappri beygju á Þórdalsheiðarvegi vestan býlisins Sléttu. Lengd nýs Hringvegur með brú á Norðurá og Sléttuá verður um 1,7 km og mun fjarlægð milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar stytast um 1,2 km en að sama skapi mun Hringvegurinn lengjast um 1,2 km. Tenging að Hjallaleiru verður um 0,2 km löng, vegtenging Þórdalsheiðarvegur verður um 0,5 km og lagfæring á krappri beygju Þórdalsheiðarvegur vestan Sléttu verður um 0,4 km löng. Áætlaður framkvæmdartími er frá 2026-2028.



Mynd 2: brívdarmynd af nýjum brúum (Mynd fengin úr greinargerð framkvæmdaraðila)

Efnispörf

Áætluð efnispörf í framkvæmdina er 110.500 m³ og er áformað að taka efni úr fjórum námum í nágrenni framkvæmdasvæðisins, vegskeringum á vegsvæði auk efnis úr núverandi vegi þar sem hann verði afmáður. Fyrirhugað er að taka 50.000 m³ úr Melshorni (E-30), 19.000 m³ úr Stuðlaá, 13.000 m³ úr Handarhaldi, 9.000 m³ úr Hrúteyrarmelum, 8.000 m³ úr Hafnarkömbum, 7.000 m³ úr Hrúta og 500 m³ úr Hrafnaskjóli (E-34).

Ræsi

Í Fossá er fyrirhugað að setja tvö 2,8 m x 42 m ræsi og verða þau staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vori og þegar úrkoma er mikil. Full vatnsskipti verða tryggð um veginn þar sem hann liggur út í Sléttukrök.

Frágangur

Frágangur á núverandi vegi sem ekki nýtist að framkvæmdum loknum verður fjarlægður á köflum og svæðið aðlagð landinu í kring í samráði við landeigendur. Núverandi brú á Sléttuá mun standa áfram að ósk landeigenda en brú um Fossá verður fjarlægð og steypa og stál hennar endurnýtt. Við frágang á námum verður flutt til efnis í jöðrum náma og skeringa til að aðlagja þær sem best að landinu í kring. Frágangi á vegskeringum og námum verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Brúnir efnistökusvæða og skeringa verða aðlagðar að landinu í kring og lífrænum jarðvegi, sé hann fyrir hendi, jafnað yfir.

4 Umhverfisáhrif

Hér er fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og umsögnum umsagnaraðila.

Áhrif á landslag og ásynd

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdin muni breyta landslagi þar sem nýr vegur og brýr munu liggja á nýjum stað. Landslaginu hafi þegar verið raskað með mannvirkjagerð,



ræktun, beit, efnistöku og slóðum og álítur því framkvæmdaraðili að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði ekki mikil. Breyting verði á fjarðarbotninum með færslu vegarins austar en til að lágmarka áhrifin verði núverandi vegur jafnaður út og afmáður. Gengið verði frá vegsvæði að framkvæmdum loknum auk þess sem gengið verði frá námusvæðum í samræmi við landslagið. Áhrifin felast helst í sýnileika á framkvæmdatíma, en gengið verði frá röskuðum svæðum og vinnubúðum og önnur mannvirki fjarlægð við verklok. Framkvæmdaraðili telur að áhrif framkvæmdanna á landslag verði óveruleg.

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar kemur fram að veglínurnar liggi að stórum hluta um óraskað land, tún og fjörusvæði og muni framkvæmdin því óhjákvæmilega breyta ásýnd svæðisins umtalsvert og draga úr náttúrulegum einkennum strandarinnar. Að mati stofnunarinnar sé brýnt að lögð sé áhersla á þá skyldu, sem komi fram í náttúruverndarlögum um að við gerð vega sé gætt þess að mannvirki falli að landslagi og rýri ekki gildi og svipmót þess umfram nauðsyn þar sem svæðið hafi hingað til haldið náttúrulegum svip sínum og sé lítið raskað. Framkvæmdin muni koma til með að hafa neikvæð áhrif á landslag og ásýnd.

Áhrif á vatnafar

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði séu fjögur vatnshlot; grunnvatnshlotið Reyðarfjörður (102-160-G) og straumvatnshlotin Norðurá (102-1265-R), Sléttuá (102-1267-R) og Stuðlaá 1 (102-1194-R). Fram kemur að ekkert skráð álag sé á vatnshlotin og að mengunarstyrkur afrennslis fyrirhugaðs vegar sé lítill og að vatnshlotin séu ekki mjög viðkvæm fyrir mengun og séu því ekki gerðar sérstakar kröfur um hönnun mengunarvarna. Í tilfelli þeirra vatnshlota sem framkvæmdin fari um telji Vegagerðin að áhrif á vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand verði óveruleg. Einnig muni fyrirhuguð framkvæmd ekki hafa áhrif á magnstöðu grunnvatns. Það sé mat Vegagerðarinnar að ekki sé hætt á að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Sett verði ræsi í alla farvegi, skurði og lægðir þar sem vatn hafi runnið til að tryggja sem best náttúrulegt flæði, takmarka vatnsþrýstingsmun ofan og neðan við veg og þannig takmarka áhrif á grunnvatnsstöðu. Til að draga úr áhrifum á vatnafar verði ræsi hönnuð fyrir 100-ára flóð árvatns. Þau verði grafin niður um 10-20 % af þvermáli þeirra til að tryggja að jarðefni safnist í botn ræsanna og samfella haldist í farveginum. Þá hafi efnistaka úr árfarvegum verið endurskoðuð til að draga úr áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar á lífríki straumvatna. Til að lágmarka áhættu á mengunarslysi á framkvæmdatíma sé verktaka skylt að sinna viðhaldi og eftirliti véla og tækja með markvissum hætti. Í útboðsgögnum framkvæmdarinnar verði gerð grein fyrir kröfum sem verktaki og vinnuvélar í hans umsjá þurfa að uppfylla á framkvæmdatíma. Vinnueftirlitið eða annar óháður aðili verði fenginn til að ástandskoða vinnuvélar á framkvæmdasvæði. Einnig verði gerð sú krafa til verktaka að útbúa sérstakt áfyllingar svæði á landi þar sem áfylling olíu á vélar fari fram til að tryggja að olía og önnur mengandi efni berist ekki í jarðveg, vatnsfarveg eða önnur vatnshlot á svæðinu, komi til óhappa. Framkvæmdaraðili telur að ekki sé hætt á að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki.

Í umsögn Umhverfis- og orkustofnunar kemur fram að auk þeirra vatnshlota sem framkvæmdaraðili telur upp í skýrslu sinni þveri fyrirhuguð veglína einnig strandsjávarvatnshlotið Reyðarfjörður – Eskifjörður (102-1349-C) sem verði því fyrir beinum áhrifum af framkvæmdinni. Stofnunin telji líklegt að framkvæmdin geti haft töluverð áhrif á vatnsformsfræði svæðisins, meðal annars vegna landfyllingar og breytinga á strandlínu og botnlögun sem geti raskað vatnsrennslí, valdið uppsöfnun setlaga og truflað búsvæði botnlífs og fiska. Stofnunin telji því nauðsynlegt að áhrifamat á vatnshlot sé framkvæmt og leggi áherslu á að slíkt mat verði unnið eins snemma í undirbúningsferlinu og unnt sé. Stofnunin bendi á að í áhrifamatinu þurfi að gera ítarlegar grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á vatnshlotin og sé tilgangurinn að meta hvort áhrif hennar geti valdið því að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki. Slíkt ítarlegt mat þurfi að liggja fyrir áður en leyfi verði gefin út til þess að leyfisveitendur geti tryggt að leyfi séu í samræmi lög um stjórn vatnamála og vatnaáætlun 2022-2027. Í umsögn sinni árættar Umhverfis- og orkustofnun að áhrifamatið þurfi að ná til allra



vatnshlota sem framkvæmdin hafi bein eða óbein áhrif á, þ.m.t. vatnshlota utan skilgreinds framkvæmdasvæðis. Einnig þurfi að meta áhrif á það vatn sem ekki tilheyrir sérstöku vatnshloti, ef fyrrséð sé að framkvæmdir eða starfsemi muni hafa áhrif á það (sbr. 1 gr. laga um stjórn vatnamála nr. 36/2011), og nefnir ána Fossá í því samhengi. Áhrifamatið ætti einnig að ná yfir þau vatnshlot sem geti orðið fyrir áhrifum vegna efnistöku, t.d. Stuðlaá 1 (102-1194-R) og Hrútá. Bent er á leiðbeiningar um mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlota sem stofnunin hafi gefið út. Umhverfis- og orkustofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir geti haft umtalsverð umhverfisáhrif t.d. á áhrif á vatnsformfræði svæðisins og að það skorti nægar upplýsingar í skýrslunni til að hægt sé að leggja mat á þau áhrif til fulls. Telji stofnunin því framkvæmdina háða mat á umhverfisáhrifum.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðin muni gera áhrifamat fyrir öll vatnshlot sem fyrirhuguð framkvæmd muni geta haft bein eða óbein áhrif á, auk vatns sem tilheyri ekki vatnshloti eins og Fossá. Við matið verði stuðst við þær leiðbeiningar sem stofnunin hafi gefið út um mat á áhrifum framkvæmda og starfsemi á vatnshlot.

Áhrif á lífríki straumvatna og fjöru

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að hægt sé að skipta áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda í bæði langtímaáhrif og skammtímaáhrif. Með fyrirbyggjandi aðgerðum sé hægt að lágmarka skammtímaáhrif, t.d. með því að lágmarka stærð athafnasvæðis og umferð eins og kostur er og miða við að framkvæmdin taki sem skemmstan tíma. Mikilvægt sé að ganga frá árbökkum þannig að sárum í jarðvegi sé lokað og ekki skapist hætta á bakkarofi í kjölfar framkvæmdanna. Einnig þurfi að gæta að því að vinnuvélar sem notaðar verði, smiti ekki frá sér olíu eða öðrum skaðlegum efnum. Mesta langtímaáhrættan við brúargerð sé þrenging árfarvegjar sem geti aukið landbrot á árbökkum neðan við framkvæmdasvæðið sem hefði síðan keðjuverkandi áhrif upp ána og gæti tekið langan tíma að jafna sig. Í Sléttuá sé lítil hætta á ferð þar sem til standi að brúa ána rétt ofan við ósinn og séu engir árbakkar þar fyrir neðan í hættu. Tímasetning efnistöku skipti einnig verulegu máli en best sé að hún fari fram á haustin fyrir hrygningartíma eða að vetri fram að vori, áður en að framleiðsla árinna fari í fullan gang. Sem mótvægisáðgerð í kjölfar samráðs við Hafrannsóknastofnun varðandi efnistöku í ám á svæðinu hafi efnistöku vegna fyrirhugaðra framkvæmda verið breytt frá því sem upphaflega hafi verið lagt upp með til að minnka áhrif á lífríki straumvatna; engin efnistaka verði úr áreyrum Sléttuár og efnistaka úr áreyrum Stuðlaár hafi verið minnkuð úr 44.000 m³ í 19.000 m³. Athafnasvæði hafi verið afmarkað eins þröngt og hægt sé og tryggt að gengið verði frá árbökkum þannig að ekki skapist hætta á bakkarofi.

Fram kemur að Náttúrustofa Austurlands hafi kortlagt fjöruvistgerðir og kannað lífríki fjöru í botni Reyðarfjarðar vegna fyrirhugaðra framkvæmda og hafi fjórar fjöruvistgerðir fundist; óseyri með lágt verndargildi, grýttur sandleir með lágt verndargildi en á lista Bernarsamningsins um vistgerðir sem þarfnist verndar, bólupangsfjara með mjög hátt verndargildi og sandmaðksleirur með hátt verndargildi. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé meiri hluti fjörunnar óseyrar og hafi niðurstöður rannsókna leitt í ljós að botn Reyðarfjarðar sé fremur tegundafátækur, bæði af þörungum og hryggleysingjum. Inn á milli óseyranna hafi fundist litlir skikar sandmaðksleira en bólupangsfjörur hafi verið fyrir utan fyrirhugað framkvæmdasvæði. Fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa bein áhrif á það svæði sem fari undir veginn og geti líka haft óbein áhrif vegna breyttra umhverfisaðstæðna í Sléttukrók sem lokist af vegna veglínunnar. Ef sjór nái ekki að flæða óhindrað á það svæði geti orðið breyting á m.a. seltu, hita og undirlagi og þar með haft áhrif á hryggleysingjafánuna. Sem mótvægisáðgerð verði athafnasvæðið afmarkað eins þröngt og hægt sé og sett verði ræsi í veginn um Sléttukrók og stærð þeirra verði miðuð við full vatnsskipti svo sjávarföll verði óbreytt um krikann að framkvæmdum loknum.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar kemur fram líkur séu á því að fyrirhugaðar framkvæmdirnar komi til með að hafa áhrif á lífríki í fersku vatni og umhverfi þess. Gera má ráð fyrir því að mikill hluti



áhrifanna af byggingu nýrra brúa, ásamt nýju ræsi í Fossá, verði staðbundinn og tímabundinn á meðan á framkvæmdum standur. Aftur á móti sé óvissa um áhrif efnistöku sem fyrirhuguð sé við Stuðlaá og Hrútá. Ekki hafi farið fram úttekt á lífríkinu í Stuðlaá síðan árið 2000 og ekki liggi fyrir upplýsingar um stöðu lífríkis í Hrútá. Efnistaka hafi verið um árabíl úr mörgum ám á Austfjörðunum þ.m.t. í Reyðarfirði. Mikilvægt sé að meta hvort ráðgerð efnistaka í eða við ár samræmist lögum um stjórn vatnamála. Það sé því ekki hægt að meta áhrif efnistöku út frá fyrirbyggjandi gögnum.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að áður en framkvæmdir hefjist verði metið hvort ráðgerð efnistaka í eða við ár samræmist lögum nr. 36/2011 um stjórn Vatnamála.

Í umsögn Fiskistofu kemur fram að miðað við forsendur í fyrirbyggjandi gögnum telji stofnunin ekki nauðsynlegt að framkvæmdin þurfi að undirgangast mat á umhverfisáhrifum, með tillit til hugsanlegra áhrif framkvæmdanna á fiskistofna í straumvötnum eða aðstöðu til veiða en bendir á að sérhver framkvæmd í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif geti haft á lífríki vatns eða aðstæður til veiða, sé háð leyfi Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungaveiði.

Áhrif á gróðurfar

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að stærð þess svæðis sem raskist vegna nýs vegar og brúa sé 4,4 ha að stærð. Vistgerðir með hátt eða mjög hátt verndargildi þeki samtals 0,5 ha eða um 12% svæðisins og af þeim sé snarrótarvist með langmesta þekju. Um 70% af vistgerðum á efnistökusvæðum hafi verið auravist en vistgerðir með hátt verndargildi hafi þakið um 3% þeirra efnistökusvæða sem hafi verið könnuð. Fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa bein áhrif á gróður á svæðinu þar sem grónu landi verði raskað en geti líka haft óbein áhrif á gróður m.a. vegna uppbrots búsvæða og aukinnar hættu á útbreiðslu framandi ágengra tegunda, sem geti leitt til rýrnunar líffræðilegs fjölbreytileika. Þar megi sérstaklega nefna alaskalúpínu sem sé þegar á svæðinu og viðbúið að rask á landi ýti enn frekar undir dreifingu hennar. Vegagerðin muni beita aðgerðum á framkvæmdatíma til að forðast rask vegna vegaframkvæmda og á stöðum þar sem ágengar tegundir séu þegar fyrir hendi verði þess gætt að vegefnið sem notað verði sé ómengað. Yfirborð efnistökusvæðis Melhorns verði fjarlægð til þess að ekki verði stuðlað að frekari dreifingu lúpínu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Við lok framkvæmda verði uppgræðsla og frágangur í samráði við Land og skóg, Umhverfis- og orkustofnun og landeigendur.

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar kemur fram að stofnunin telji að gera þurfi skýra grein fyrir umfangi rasks og meta bæði vistfræðileg áhrif og raunhæfni fyrirhugaðrar endurheimtar áður en framkvæmd hefjist og sé það því mat stofnunarinnar að framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á gróður. Einnig kemur fram að hugsanlega sé að finna leirur innan áhrifasvæðis vegarins en leirur njóti sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga um náttúruvernd og geti framkvæmdin haft neikvæð áhrif á þær. Stofnunin telur að fjalla þurfi nánar um votlendi og að það komi fram hvaða leiðir verði farnar til þess að forðast rask þess. Stofnunin árétti að þar sem ekki sé hægt að forðast rask á vistgerðum með hátt verndargildi eða svæðum undir sérstakri vernd sé góður frágangur rasksvæða og fullnægjandi mótvægisáðgerðir forsendur þess að umhverfisáhrif framkvæmdar verði ekki umtalsverð. Brýnt sé að vöktunaráætlun framkvæmdar tryggi ofangreint, sérstaklega ef ákvarðað verði að framkvæmdin sé ekki matsskyld.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðinni sé kunnugt um leirur sem njóti sérstakrar verndar en eins og fram komi í greinargerð framkvæmdaraðila, þá verði fyrirhugað framkvæmdasvæði afmarkað þröngt. Ekkert votlendi sem nái stærðarviðmiðum í 61. gr. náttúruverndarlaga ($\geq 20.000 \text{ m}^2$) sé á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Vegagerðin muni endurheimta votlendi í stað þess sem raskast og leita ráðgjafar hjá Landi og skógi varðandi það.

Áhrif á fuglalíf

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdasvæðið sé ekki innan mikilvægs fuglasvæðis og að fuglalíf í Reyðarfirði sé nokkuð vel þekkt þar sem fuglarannsóknir hafi farið fram



vegna ýmissa framkvæmda. Niðurstöður fuglarannsóknna á svæðinu bendi til þess að svæðið sé fuglaríkt og mikilvægt fyrir fugla þrátt fyrir röskun búsvæða þar í gegnum árin, sem og truflun vegna almennra athafna manna en fuglalíf í botni Reyðarfjarðar sé þó ekki sérstakt á lands- eða heimsvísu. Fyrirhuguð framkvæmd muni hafa bein áhrif með t.d. skerðingu á landi til varps og fæðuöflun og uppbroti búsvæða. Óbein áhrif felist t.d. í aukinni samkeppni, fælingu og árekstrum. Fram kemur að kría sé talin geta orðið fyrir talsverðum áhrifum og auk þess geti æður, sandlóa, tjaldur, tildra og sendlingur orðið fyrir miklum áhrifum vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Fram kemur að búsvæði verði brotin upp þar sem vegurinn muni skera í sundur mikilvæga heild með fæðu- og hvíldarsvæðum austan vegar en varpsvæðum vestan vegar. Afföll fugla kunni að aukast frá því sem fyrir er við nýja veglagningu þar sem fyrirhugaður vegur muni liggja nærri sjónum þar sem mest sé af fugli. Landið sem mun fara undir fyrirhugaðan veg hverfi fuglum varanlega sem varp, fæðu og búsvæði og muni þannig þrengja að þeim sem eftir verði. Slíkt kunni að valda fuglum auknu álagi sem geti komið fram í aukinni samkeppni um fæðu og um varpsvæði og því kunni lífskilyrði að versna sem mögulega geti komið niður á varpárangri. Búast megi við að fælingaráhrif vegarins rýri gæði búsvæða í næsta nágrenni hans fyrir sumar tegundir og dragi þar með úr fjölda fugla eins og t.d. mófugla. Á meðan er viðbúið að aðrar tegundir muni laðast að veginum líkt og annars staðar, t.d. sandlóa, tjaldur, grágæs og kría með tilheyrandi hættu á árekstrum. Á varp- og ungatíma fyrri parts sumars geti kríur og æðarfugl orðið fyrir barðinu á umferðinni. Vegna tengingar Þórdalsheiðarvegar og efnisvinnslu megi reikna með að helstu áhrif á fugla á þessum svæðum verði vegna truflunar meðan á framkvæmdum og efnistöku standi. Nú þegar fari fram efnistaka í Sléttuá og efnistaka hafi áður verið í Stuðlaá. Áreyrnar þar verði seint samar eftir efnistöku, en engu að síður nýti fuglar þessi svæði núna. Ætla megi að varanleg áhrif á fuglalíf verði einkum vegna tapaðra varp-, hvíldar- og fæðusvæða, uppbrots búsvæða og aukinna affalla vegna ákeyrslu á fugla á nýjum vegi sem komi til með að liggja nálægt ströndinni. Sem mótvægisáðgerð hyggst framkvæmdaraðili taka tillit til varptíma í skipulagningu framkvæmda til að lágmarka áhrif á varpsvæði. Einnig sé líklegt að hámarkshraði um Reyðarfjarðarbotn verði lækkaður til að draga úr neikvæðum áhrifum. Jafnframt hyggst framkvæmdaraðili koma upp varphólmum úti fyrir botni fjarðarins í samráði við Náttúrustofu Austurlands til að koma til móts við tap á því svæði sem fari undir veg.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að ljóst sé að ný staðsetning vegarins muni hafa talsvert mikil neikvæð áhrif á fuglalíf auk einhverra neikvæðra áhrifa á gróður. Það sé mat stofnunarinnar að framkvæmdin eigi að fara í mat á umhverfisáhrifum þar sem sá kostur að uppfæra núverandi vegstæði verði borin saman við aðra valkosti. Einnig þurfi að gera betur grein fyrir áhrifum af mismunandi efnistökusvæðum. Jafnframt bendir stofnunin á að valisti fugla hafi nýlega verið uppfærður og að æskilegt væri að uppfæra texta með hliðsjón af því þar sem breytingar hafi orðið á stöðu ákveðinna fuglategunda.

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar kemur fram að framkvæmdin, eins og hún er nú afmörkuð, geti haft veruleg áhrif á vistkerfi í botni Reyðarfjarðar, einkum á fjölbreyttan gróður, leirur, fuglalíf og ásýnd svæðisins. Svæðið einkennist af fjölbreyttu fuglalífi og viðkvæmum svæðum sem mynda mikilvægar fæðulindir og búsvæði vaðfugla og andfugla. Þar sem framkvæmdasvæðið sé kjörið búsvæði margra fugla sé mikilvægt að halda framkvæmdum — ef af þeim verði — í lágmarki á varptíma. Það er einnig mat Náttúruverndarstofnunar að þær mótvægisáðgerðir sem framkvæmdaraðili hyggst ráðast í, s.s. rör og undirgöng, séu ekki fullnægjandi þar sem slíkar lausnir tryggi ekki raunveruleg vistfræðileg tengsl milli lands og fjöru. Ræsi og brúarop tryggi einungis vatnsflæði, en ekki fæðunám eða eðlilega hreyfingu fugla um leirur og fjörusvæði sem raskist við gerð vegarins. Jafnframt sé það mat stofnunarinnar að lækkun á hámarkshraða um 20 km/klst muni ekki koma til með að hafa nein raunveruleg áhrif á truflun fugla né draga úr árekstrarhættu, þar sem hraðinn sé engu að síður of hár miðað við viðkvæm búsvæði og fæðusvæði fugla.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðin verði í samráði við Náttúrustofu Austurlands varðandi tilhögun verkþátta um svæðið á framkvæmdatíma.



Áhrif á jarðmyndanir

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að áhrif framkvæmdanna á jarðmyndanir á svæðinu séu lítil. Svæðinu hafi að stærstum hluta verið raskað með einhverjum hætti, s.s. fyrri efnistöku, ræktun, vegum og vegslóðum. Þær jarðmyndanir sem efnistaka sé áætluð úr njóti ekki sérstakrar verndar og falli undir verndargildisflokk 4 (lágt verndargildi).

Áhrif á fornleifar

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að unnin hafi verið fornleifaskráning fyrir svæðið og niðurstöður hennar verið að 6 minjar séu staðsettar innan 100 m frá útbrún nýrrar veglínu. Framkvæmdaraðili hyggst vera í samráði við Minjastofnun Íslands og fara eftir tilmælum stofnunarinnar um mótvægisáðgerðir til að koma í veg fyrir að fornleifar raskist og eins ef frekari rannsókn sé þörf. Fram kemur að skráðar fornminjar innan fyrirhugaðs áhrifasvæðis verði merktar á áberandi hátt og kynntar í útboðsgögnum til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að stofnunin taki undir þær verndar- og mótvægisáðgerðir sem kynntar séu í greinargerð framkvæmdaraðila og telji þær fullnægjandi. Bent er á að einar minjar, sem staðsettar séu við beygju vestan Sléttu sem áform séu um að taka af, séu ekki taldar upp í töflu fyrir minjar en þessar minjar, þ.e. stekkur (nr. 3344-09) virðist lenda býsna nálægt fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og þurfi því að gera grein fyrir hugsanlegum áhrifum framkvæmdanna á þær.

Áhrif á samgöngur, umferðaröryggi og mengun

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að umferð um svæðið muni raskast óverulega vegna fyrirhugaðrar framkvæmda. Það sé einna helst þegar nýr vegur verði tengdur núverandi vegakerfi sem einhver röskun verði á umferð um svæðið. Þá gætu efnisflutningar úr námum haft áhrif á umferð á framkvæmdatíma. Framkvæmdaraðili telur að jákvæð áhrif framkvæmdarinnar verði töluverð og felist þau í bættum samgöngum og auknu umferðaröryggi þegar lagður hafi verið öruggur og greiðfær vegur með tveggja akreina brúm neðan ræktarlenda. Á framkvæmdatíma muni umferð vinnuvéla hafa áhrif á hljóðstig og loftmengun. Hljóðstig vegna umferðar við iðnaðarsvæðið á Hjallaleiru muni hækka þegar nýr Hringvegur verði kominn nær því en hann sé nú. Hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu aukist á framkvæmdatíma en að loknum framkvæmdum verði hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.

5 Skipulag og leyfi

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við Aðalskipulag Fjarðabyggðar 2020-2040. Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi sveitarfélagsins samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Framkvæmdin er háð starfsleyfi frá Heilbrigðiseftirliti Austurlands skv. lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnareftirlit. Einnig veitir Heilbrigðiseftirlitið starfsleyfi vegna ýmissa verkþátta á meðan framkvæmdum stendur, s.s. efnisnámi og verktakaaðstöðu. Leita þarf samþykkis Fiskistofu vegna nýrra brúa og malarnáms úr áreyrum samkvæmt lögum um lax- og silungaveiði.

6 Niðurstaða

Um er að ræða vega- og brúarframkvæmdir í botni Reyðarfjarðar í Fjarðabyggð. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 19. gr. og lið 10.08 í 1. viðauka í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana.



Eðli, staðsetning og eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli hennar, svo sem stærð og umfangi, nýtingu náttúruauðlinda, og mengun sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021. Einnig skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar og hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, svo sem með tilliti til landnotkunar, verndarákvæða, einkum svæða sem njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd, vegna fornleifa eða á grundvelli alþjóðlegra samninga sem Ísland er bundið af. Einnig ber að líta til álagsþols náttúrunnar, svo sem með tilliti til votlendissvæða og og kjörlendis dýra sbr. 2. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021. Að endingu ber að skoða áhrif framkvæmdar í ljósi gerðar og eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdar, svo sem með tilliti til umfangs, eðlis, styrks og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum og afturkræfni áhrifa og möguleika á að draga úr áhrifum, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021.

Nýr vegur tekur ekki til umfangsmikils svæðis en veglínan er um 1,7 km auk brúarframkvæmda og efnistöku. Hins vegar er verið að ráðast í framkvæmdir á viðkvæmu svæði, einkum m.t.t. fuglalífs. Að mati Skipulagsstofnunar er vandséð hver eigi að vera ávinningur af því að stytta vegalengd frá þéttbýlinu á Reyðarfirði til suðurs til Fáskrúðsfjarðar og Stöðvarfjarðar um 1,2 km, sem er vegalengdin frá hringtorgi við Hjallaleiru að núverandi vegamótum Norðfjarðarveggar og Hringveggar. Um leið mun Hringvegurinn lengjast um þessa 1,2 km en að sjálfsögðu er margfalt meiri umferð um Hringveginn heldur en til og frá þéttbýlinu á Reyðarfirði og í fjölmörgum framkvæmdum sem Skipulagsstofnun hefur haft til umfjöllunar hefur höfuðmarkmið Vegagerðarinnar verið að stytta Hringveginn eins og kostur er. Í ljósi þessa virðist liggja beint við að núverandi kafli Hringveggar, sem fyrirhugað er að leggja niður, væri byggður upp m.a. með tvíbreiðri brú yfir Sléttuá.

Að mati Skipulagsstofnunar felast áhrif fyrirhugaðra framkvæmda í raski á bú-, varp og fæðuöflunarsvæðum fugla og mögulegu raski á leirum sem njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd auk þess sem rask verður á vistgerðum með hátt og mjög hátt verndargildi á um 0,5 ha svæði. Þá er ljóst að fyrirhugaðar framkvæmdir munu hafa neikvæð áhrif á lífríki straumvatna og sjávar en niðurstöður rannsókna hafa hins vegar leitt í ljós að botn Reyðarfjarðar sé fremur tegundafátækur, bæði af þörungum og hryggleysingjum. Áhrif á vatnsformsfræði svæðisins verða töluverð, meðal annars vegna landfyllingar í Sléttukróki og breytinga á strandlínu og botnlögun eins og Umhverfis- og orkustofnun bendir á í umsögn sinni. Fyrirhugaðar framkvæmdir eru líklegar til að hafa talsverð neikvæð og óafturkræf áhrif á þær fuglategundir sem nýta svæðið, s.s. kríu, æðarfugl, sandlóu, tjald, tildru og sendling, bæði hvað varðar bú- varp- og fæðusvæði auk þeirrar árekstrarhættu sem eykst miðað við núverandi aðstæður og sem verður viðvarandi þar sem nýtt vegstæði verður fært nær fjöru og sjó þar sem fuglar eru í meira mæli. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að Vegagerðin haldi framkvæmdum á varptíma í lágmarki eins og Náttúruverndarstofnun bendir á. Þær mótvægisáðgerðir sem Vegagerðin fyrirhugar, s.s. gerð nýrra varphólma og lækun hámarkshraða, kunna að einhverju marki að draga úr neikvæðum áhrifum á fugla.

Rask mun verða á sandmaðksleirum í Sléttukrók sem eru metnar með hátt verndargildi vegna auðugs dýralífs og ljóst að fyrirhugaðar framkvæmdir munu koma til með að hafa neikvæð áhrif á lífríki fjöru á því svæði en fjörur eru einnig mikilvæg fæðuöflunarsvæði fyrir far- og staðfugla. Samkvæmt framlögðum gögnum eru þessar leirur þó tiltölulega umfangslitlar. Þrátt fyrir að áform séu um að tryggja full vatnsskipti þar sem gert er ráð fyrir að leggja veginn út í sjó í Sléttukróki telur Skipulagsstofnun að Vegagerðin ætti að skoða þann kost að leggja veginn vestar þannig að ekki verði rask á fjörusvæðinu í Sléttukróki og neikvæðra áhrifa muni þannig ekki gæta á lífríki fjöru og sjávar ef ekki tekst að tryggja full vatnsskipti. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að staðið verði þannig að brúargerð yfir Sléttuá og Norðurá auk efnistöku á þurrum áreyrum Stuðlaár og Hrútár að gruggmyndun verði haldið í algeru lágmarki til þess að draga úr líkum á neikvæðum áhrifum á lífríki. Varðandi hættu á mengunarslysum er mikilvægt að viðhaft verði það verklag sem kynnt er í greinargerð til að komið verði í veg fyrir slík slys.



Fyrirhugaðar framkvæmdir kunna að hafa neikvæð áhrif á vatnshlot að því marki að umhverfismarkmið vatnshlotanna náist ekki og bendir Skipulagsstofnun á að gera þarf áhrifamat fyrir viðkomandi vatnshlot eins og Umhverfis- og orkustofnun bendir á og þarf það að liggja fyrir áður en sótt er um viðeigandi leyfi sem framkvæmdin er háð.

Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir eðli, staðsetningu og eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

Ákvörðunarorð

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 30. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 16. febrúar 2026.

Reykjavík, 14. janúar 2026

Jakob Gunnarsson

Jóhanna Hrund Einarsdóttir

