

**Vegna:** Máls nr. 1223/2024, Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn (Kynning umhverfismatsskýrslu)

**Athugasemd:**

Fiskistofa vísar til umsagnar Hafrannsóknastofnunar í umhverfismatsskýrslu málsins (kafla 6.10 um lífríki straumvatna). Þar segir eftirfarandi: "Vatnsop brúa verða hönnuð miðað við 100-ára flóð og náttúrulegum eiginleikum vatnsfalla verður viðhaldið með því að þrengja ekki að farvegum. Þá verður gönguleiðum fiska á öllum lífsskeiðum opnar og greiðar. Áhrif af brúargerð á Rangá og Skjálfandafljóti mun ekki hafa varanleg áhrif á vatnsformfræðilega þætti eða lífríki í vatni, þ.m.t. fiskistofna og veiðihagsmuni, óháð leiðarvali. Því er niðurstaðan sú að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á lífríki straumvatna, óháð leiðarvali."

Fiskistofa bendir því einungis á að allar þær framkvæmdir í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif getur haft á fiskigengd þess, afkomu fiskstofna, aðstæður til veiði eða lífríki vatnsins að öðru leyti, eru háðar leyfi Fiskistofu. Með umsókn framkvæmdaraðila eða landeiganda til Fiskistofu um leyfi til framkvæmda við ár og vötn skulu fylgja álit viðkomandi veiðifélags þegar það á við og umsögn sérfræðings á sviði veiðimála um hugsanleg áhrif framkvæmdar á lífríki veiðivatns. Leyfi Fiskistofu skal aflað áður en ráðist er í framkvæmd.

**Höfundur:** Hera Katrín Aradóttir

**Sent inn þann:** 26.01.2026, **Fyrir hönd:** Fiskistofa

**Vegna:** Máls nr. 1223/2024, Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn (Kynning umhverfismatsskýrslu)

**Athugasemd:**

Góðan daginn,  
Ég keyri frá Öxarfirði til Akureyrar í hverri viku og fer þá annað hvort yfir Fljótsheiði eða Köldukinn. Ég er vöruflutningabílstjóri líka. Afhverju er þessi peningur ekki settur í brúna yfir Skjálfandafljót við Goðafoss og svo skipta út brúnni við Grímsstaði. Sú brú er orðin gjörónýt og er á hringveginum. Brúin við Goðafoss er líka komin til ára sinna og það má heita guðsmildi að ekki hefur orðið mannskaði þar. Það er alltaf verið að tala um að spara, afhverju er þá ekki frekar tvöfaldaðar brýrnar á hringveginum eða annarsstaðar þar sem staðurinn gæti hreinlega lokast af ef brúin færi, frekar en í köldukinn þar sem val er á annarri leið sem er ekkert brjálæðislega mikið lengri nema fyrir þá bændur sem þurfa að sækja þjónustu til Húsavíkur. Mér finnst samt sem áður frábært að það er verið að laga vegi í sveitum landsins og ég vona að það verði bætt í það næstu ár því ekki er vanþörf á.

**Höfundur:** Ásdís Hulda Guðmundsdóttir

**Sent inn þann:** 27.01.2026

**Vegna:** Máls nr. 1223/2024, Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn (Kynning umhverfismatsskýrslu)

**Athugasemd:**

**Umsögn vegna umhverfismatsskýrslu Norðausturvegar um Skjálfandafljót í Kaldakinn  
Mál nr. 1223/2024**

Húsavík 29. janúar 2026

Undirritaður gerir athugasemdir við það að þó svo að leið A styttri veginn á svæðinu um 2,1 km en leið B einungis um 0,8 km er ekki vikið einu orði að þeim samfélagsábata sem sú stytting hlýtur að hafa í för með sér.

Bæði er um að ræða beinan kostnaðarábata allra þeirra sem um veginn fara auk þess sem allar styttingar á leiðinni milli Akureyrar og Húsavíkur eru til þess fallnar að styrkja atvinnu- og þjónustusóknarsvæði beggja bæja og styrkja þannig byggð á Norðausturlandi.

Í því sambandi setur undirritaður raunar spurningamerki við það að ekki skuli lagður fram valkostur sem hámarka myndi vegstyttinguna á svæðinu með nýrri veglínu til norðausturs frá Garðsnúp og inná núverandi veg 85 talsvert norðar í Aðaldalshrauni. Lauslega mætti meta styttingu af slíkri útfærslu allt að 2 km og þá væri með framkvæmdinni í heild verið að ná um 4 km styttingu leiðarinnar á milli Akureyrar og Húsavíkur eða um rúmlega 5% frá því sem er í dag og ætti nú að muna um minna.

Í umhverfismatsskýrslu (bls. 36) er vitnað í greinargerð með tillögu að aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2024-2044 sem er í vinnslu. Skv. þeirri tilvitnun má skilja sem svo að sveitarfélagið sé reiðubúið að skoða fleiri kosti en þá sem lagðir eru til í umhverfismatsskýrslunni. Það ásamt því að fullnýta ekki það tækifæri til styrkingar atvinnu- og þjónustusóknarsvæða sem minnst var á hér að framan krefst skýringa, m.a. með tilliti til áherslu í stefnumótandi byggðaaætlun 2022-2036 að við forgangsröðun framkvæmda verði sérstaklega horft til þess að efla atvinnu- og þjónustusóknarsvæði.

Virðingarfyllst,  
Reinhard Reynisson, 060560-5609

**Höfundur:** Reinhard Reynisson

**Sent inn þann:** 29.01.2026

**Vegna:** Máls nr. 1223/2024, Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn (Kynning umhverfismatsskýrslu)

**Athugasemd:**

Hafrannsóknastofnun vísar til fyrri umsagnar varðandi þessa vegalagningu. Stofnunin tekur ekki afstöðu til valkosta varðandi veglínu þar sem umhverfisáhrif af brúargerð á lífríki í vatni eru að mestu sambærileg á þeim stöðum sem kynntir hafa verið. Stofnunin fagnar því að nú er gert ráð fyrir að efnistaka verði ekki úr vatnsfarvegum.

**Höfundur:** Guðni Guðbergsson

**Sent inn þann:** 02.03.2026, **Fyrir hönd:** Hafrannsóknastofnun

**Vegna:** Máls nr. 1223/2024, Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn (Kynning umhverfismatsskýrslu)

**Athugasemd:**

Skipulagsnefnd Þingeyjarsveitar tók málið fyrir á fundi sínum þann 18. febrúar s.l. og bókaði eftirfarandi:  
"Skipulagsnefnd gerir ekki athugasemdir við umhverfismatsskýrslu. Í tillögu að nýju aðalskipulagi  
Þingeyjarsveitar er sýnd veglína A sem samkvæmt niðurstöðu umhverfismatsskýrslu mun hafa jákvæðari áhrif  
á samgöngur og umferðaröryggi þrátt fyrir neikvæðari áhrif á umhverfið en veglína B. Skipulagsnefnd er  
sammála leiðarvali Vegagerðarinnar og fagnar þessum áfanga í uppbyggingu samgangna í sveitarfélaginu.  
Framkvæmdin er framkvæmdaleyfisskyld."

**Höfundur:** Brynja Dögg Ingólfssdóttir

**Sent inn þann:** 03.03.2026, **Fyrir hönd:** Þingeyjarsveit



Skipulagsstofnun  
Jóhanna Hrund Einarsdóttir  
Borgartúni 21  
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 3. mars 2026  
Málsnúmer: 202601-0099  
MH

## Efni: Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn, umhverfismatsskýrsla

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst í gegnum Skipulagsgátt þann 20. janúar 2026, þar sem óskað var umsagnar Náttúrufræðistofnunar um umhverfismatsskýrslu vegna Norðausturvegar um Skjálfandafljót í Kinn.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér umhverfismatsskýrsluna og gerir eftirfarandi athugasemdir:

Náttúrufræðistofnun Íslands hefur áður veitt umsögn um framkvæmdina á fyrri stigum, annars vegar við matsskyldufyrirspurn þann 13. febrúar 2024 og hins vegar við framlagða matsáætlun þann 11. nóvember 2024. Að auki vann stofnunin, að beiðni Vegagerðarinnar, vettvangsathuganir á gróðurfari, skriðuhættu og jarðminjum á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Niðurstöður þeirrar vinnu eru birtar í skýrslunum NÍ-23003 og NÁTT-25004 sem fylgja umhverfismatsskýrslunni.

Í umhverfismatsskýrslunni er að finna góða lýsingu á framkvæmdasvæðinu, valkostum og eiginleikum þeirra. Umhverfismatsskýrslan fjallar um tvo megin kosti, veglínu A og veglínu B, og áhrif þeirra á náttúrufar, verndarsvæði, jarðminjar, landslag og aðra umhverfispætti. Vegagerðin skilgreinir veglínu A sem valkost sinn á grundvelli vegtæknilegra sjónarmiða, þar sem hún sé talin hagstæðari með tilliti til öryggis og styttingar leiðar. Náttúrufræðistofnun tekur ekki afstöðu til þeirra þátta en leggur mat á kosti út frá áhrifum á náttúrufar og verndargildi svæðisins.

### Vistgerðir og gróðurfar

Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar (NÁTT-25004) er gerð grein fyrir verndargildi vistgerða á áhrifasvæði framkvæmdarinnar og samanburði veglína A og B með tilliti til beinnar eyðingar vistgerða. Þar kemur fram að veglína A sker meira flatarmál votlendis og annarra vistgerða með hátt og mjög hátt verndargildi en veglína B. Þá felur veglína A í sér meira nýtt rask á áður lítt röskuðu landi, þar á meðal birkiskógi og mólendi, sem eykur líkur á sundrunu búsvæða og jaðaráhrifum.

Í umhverfismatsskýrslunni er þessi munur staðfestur og þar kemur fram að áhrif veglínu A á votlendi og skóglendi séu meiri en áhrif veglínu B. Þrátt fyrir það er veglína A skilgreind sem valkostur framkvæmdaraðila á grundvelli vegtæknilegra sjónarmiða.

Að mati Náttúrufræðistofnunar er mikilvægt að við val á legu vegar um svæði þar sem vistgerðir með mjög hátt verndargildi eru til staðar sé lögð sérstök áhersla á að lágmarka nýtt rask og forðast frekari sundrunu búsvæða. Í því samhengi vegur þungt að veglína B nýtir að mestu núverandi vegstæði og hefur í för með sér minna nýtt inngrip í óraskað land.

Þótt báðar veglínur hafi neikvæð áhrif á gróður og vistgerðir telur stofnunin að veglína B samræmist betur þeirri meginreglu náttúruverndarlaga að forðast og lágmarka rask á vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar og sé því, út frá náttúrufarssjónarmiðum, hagstæðari kostur.



## Jarðminjar og jarðmyndanir

Í skýrslum Náttúrufræðistofnunar, NÍ-23003 og NATT-25004, er fjallað um jarðminjar og jarðmyndanir á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, þar á meðal hraunmyndanir, gervigíga og setmyndun á bökkum Skjálfandafljóts. Hluti svæðisins nýtur sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga um náttúruvernd og fellur jafnframt undir svæði á náttúruminjasrá. Í fyrrgreindum skýrslum er bent á að jarðmyndanir á svæðinu hafi bæði vísindalegt og fræðslugildi og að forðast beri rask nema brýna nauðsyn beri til.

Samkvæmt úttektum Náttúrufræðistofnunar felur veglína A í sér meira nýtt rask á lítt röskuðum jarðmyndunum en veglína B. Veglína A liggur að hluta um óraskað land þar sem jarðmyndanir eru sýnilegri og heildstæðari, en veglína B fylgir að mestu núverandi vegstæði og raskar því frekar svæðum sem þegar hafa orðið fyrir mannlegum áhrifum.

Í umhverfismatsskýrslunni er gerð grein fyrir því að ekki sé unnt að leggja veg um svæðið án þess að raska jarðminjum að einhverju marki. Jafnframt kemur fram að áhrif veglínu A á verndarsvæði og jarðmyndanir séu meiri en áhrif veglínu B. Þrátt fyrir það er veglína A skilgreind sem valkostur framkvæmdaraðila á grundvelli annarra sjónarmiða.

Að mati Náttúrufræðistofnunar ber, við mat á legu mannvirkja innan eða í námunda við verndaðar jarðminjar, að leggja sérstaka áherslu á að lágmarka nýtt rask og halda inngripum innan þegar raskaðra svæða eftir því sem kostur er. Með hliðsjón af því að veglína B felur í sér minna nýtt rask á jarðmyndunum og nýtir að stærstum hluta núverandi vegstæði telur stofnunin að hún samræmist betur markmiðum laga um vernd jarðminja og sé hagstæðari kostur út frá jarðfræðilegum og náttúruverndarsjónarmiðum.

## Fuglalíf

Samkvæmt umhverfismatsskýrslunni og fuglaathugunum sem unnar hafa verið vegna framkvæmdarinnar liggur fyrir að fyrirhugaður Norðausturvegur við Skjálfandafljót mun fara um svæði með ríkulegu og fjölbreyttu fuglalífi. Mikilvægi svæðisins felst fyrst og fremst í miklum þéttleika og fjölbreytni fugla fremur en í tilvist sjaldgæfra eða sérstaklega viðkvæmra tegunda.

Ljóst er að veglagning á svæðinu mun hafa neikvæð áhrif á fuglalíf. Slík áhrif felast annars vegar í beinni skerðingu búsvæða og skiptingu þeirra í smærri einingar og hins vegar í óbeinum áhrifum, svo sem fælingaráhrifum vegna umferðar, aukinnar truflunar og aukinni hættu á afföllum vegna ákeyrslu. Þótt framkvæmdin sé ekki talin hafa áhrif á stofnstærðir þeirra tegunda sem nýta svæðið er hún viðbót við þá skerðingu búsvæða sem þegar hefur orðið vegna samgöngumannvirkja á svæðinu.

Við samanburð veglína er ljóst að veglína A felur í sér meira nýtt rask á áður lítt röskuðu landi og aukna sundrunu búsvæða en veglína B, sem að stærstum hluta fylgir núverandi vegstæði. Með hliðsjón af því er líklegt að fælingaráhrif og áhrif vegna skiptingar búsvæða verði meiri við lagningu nýrrar veglínu en við endurbætur á núverandi vegi, þar sem fuglalíf hefur þegar að einhverju leyti aðlagast núverandi umferð.

Að mati Náttúrufræðistofnunar er því ljóst að báðir kostir hafa neikvæð áhrif á fuglalíf, en veglína B hefur minni áhrif að umfangi og felur í sér minna nýtt inngrip í óraskað búsvæði. Út frá verndarsjónarmiðum og með hliðsjón af því að lágmarka frekari sundrunu búsvæða og truflun á svæði með mikinn fuglaþéttleika telur stofnunin veglína B vera hagstæðari kost.

## Skriðuhætta

Náttúrufræðistofnun vann úttektir skriðuhættu á áhrifasvæði framkvæmdarinnar (NÍ-23003 og NATT-25004). Í þeim var lagt mat á mögulega náttúruvá, m.a. vegna skriðufalla úr Garðsnúpi og flóða í Skjálfandafljóti.



Niðurstaða úttektanna er að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á náttúruvá séu talin óveruleg eða engin. Það á bæði við um skriðuföll úr Garðsnúpi og flóð í Skjálfandafljóti. Náttúruvá getur þó haft áhrif á nýjan veg, óháð valkosti. Lengri hluti veglínu B liggur undir vesturhlíð Garðsnúps og er því að einhverju leyti útsettari fyrir skriðuföllum en veglína A. Engu að síður er hætta á skriðuföllum og áhrif af þeirra völdum almennt talin lítil fyrir báðar veglínur.

Möguleg hætta vegna flóða í Skjálfandafljóti er talin sambærileg fyrir báðar veglínur. Hér er um að ræða óformlegt mat Náttúrufræðistofnunar sem byggt er á fyrirliggjandi gögnum. Formlegt hættumat vegna náttúruvá er lögbundið hlutverk Veðurstofu Íslands.

Samkvæmt framangreindu tekur Náttúrufræðistofnun undir niðurstöðu umhverfismatsskýrslunnar um að áhrif vegna skriðuhættu og annarrar náttúruvá verði óveruleg, óháð valkosti.

### **Vatnshlot og vatnsvernd**

Í umhverfismatsskýrslunni er lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar á vatnshlot og vatnsvernd. Niðurstaða matsins er að áhrif beggja veglína verði óveruleg og að framkvæmdin hafi ekki áhrif á vistfræðilegt ástand vatnshlotsins né möguleika þess til að ná umhverfismarkmiðum samkvæmt lögum um stjórn vatnamála.

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

### **Lífríki straumvatna**

Í umhverfismatsskýrslunni er fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á lífríki straumvatna, m.a. með hliðsjón af fyrirliggjandi sérfræðigögnum. Niðurstaða matsins er að áhrif beggja veglína á lífríki Skjálfandafljóts verði óveruleg, að teknu tilliti til framkvæmdaraðferða og mótvægisáðgerða.

Náttúrufræðistofnun telur að umfjöllun um lífríki straumvatna sé í samræmi við fyrirliggjandi gögn. Mat á fiskistofnum og vatnalífríki fellur að verulegu leyti undir sérsvið Hafrannsóknastofnunar og Fiskistofu. Að því virtu gerir Náttúrufræðistofnun ekki athugasemdir við niðurstöðu matsins um að áhrif á lífríki straumvatna verði óveruleg, óháð valkosti.

### **Niðurstaða**

Báðir kostir hafa neikvæð áhrif á náttúrufar, enda er um að ræða framkvæmd á svæði með hátt verndargildi og fjölbreytt náttúrufar. Munurinn liggur einkum í umfangi nýs rasks og sundrunu búsvæða. Í þeim efnum felur veglína A í sér meira inn grip í lítt raskað land og vistgerðir með hátt verndargildi, auk meiri áhrifa á jarðminjar og fuglalíf, en veglína B nýtir að stærstum hluta núverandi vegstæði og hefur því í för með sér minna nýtt rask.

Með hliðsjón af markmiðum náttúruverndarlaga um að forðast og lágmarka rask á vistkerfum og jarðminjum sem njóta sérstakrar verndar telur Náttúrufræðistofnun veglínu B vera hagstæðari kost út frá náttúrufars- og verndarsjónarmiðum.

Virðingarfyllt,

*María Harðardóttir*

María Harðardóttir  
Lífræðingur



**Vegna:** Máls nr. 1223/2024, Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn (Kynning umhverfismatsskýrslu)

**Athugasemd:**

Fyrir hönd SUNN, Samtaka um náttúruvernd á Norðurlandi, tek ég undir umsögn #6 frá Náttúrufræðistofnun og mæli með að Veglína B verði fyrir valinu.

Ég minni á, að samkvæmt náttúruverndarlögum ber að forðast að raska vistkerfum og jarðminjum sem njóta sérstakrar verndar, nema brýna nauðsyn beri til. (60/2013: Lög um náttúruvernd, X. Kafli, 61. grein)

Við teljum raskið sem fylgir því að velja Veglínu A ekki réttlátanlegt, þar sem báðir veglínukostir standast umferðaröryggiskröfur, samkvæmt skýrslu Vegagerðarinnar (bls. 58). Þar stendur m.a.: Veglínur A og B eru báðar góðar m.t.t. umferðaröryggis en það er mat rýnihóps að veglína A sé aðeins betri en veglína B m.t.t. umferðaröryggis. Það teljum við ekki geta flokkast sem brýn nauðsyn, eins og kveður á um í náttúruverndarlögunum.

Virðingarfyllst,  
Rakel Hinriksdóttir, formaður SUNN.

**Höfundur:** Rakel Hinriksdóttir

**Sent inn þann:** 03.03.2026

Skipulagsstofnun  
Borgartún 7b,  
105 Reykjavík

Húsavík 05. mars 2026.

Skipulagsstofnun óskaði 20. janúar 2026 eftir umsögn heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra um umhverfismatsskýrslur vegna framkvæmda við Norðausturveg (85-02) í Þingeyjarsveit. Skipulagsstofnun leitar umsagna umsagnaraðila um umhverfismatsskýrslur framkvæmda sem eru háðar mati á umhverfisáhrifum á grundvelli 23. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Umsagnaraðilar sem leitað er álits hjá eru að jafnaði leyfisveitendur og stofnanir sem ýmist hafa lögbundnu hlutverki að gegna á sviði sem varðar fyrirhugaða framkvæmd eða búa yfir sérfræðiþekkingu á sviði sem varðar fyrirhugaða framkvæmd. Misjafnt er hvaða aðrir aðilar eru umsagnaraðilar og fer það eftir eðli og staðsetningu framkvæmdar hverju sinni. 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 (sjá meðfylgjandi gögn). 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 farvegi 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 annara 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.



Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b, 105 Reykjavík  
b.t. Jóhönnu Hrundar Einarsdóttur  
sent á skipulag@skipulag.is

5. mars 2026

**Mál: Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn, mat á umhverfisáhrifum. Kynning umhverfismatsskýrslu, mnr. 1223/2024**

Undirritaður hefur kynnt sér málið, frestur var til 3. mars sl. Land og skógur tók í ársbyrjun 2024 við hlutverki Skógræktarinnar og Landgræðslunnar. Umsögn þessi er byggð á lögum um landgræðslu nr. 155/2018 og lögum um skóga og skógrækt nr. 33/2019. Hlutverk stofnunarinnar er m.a. að vernda og endurheimta jarðvegsauðlindir landsins og vistkerfi, þ.m.t. votlendi, skóga og annan gróður; og stuðla að skógrækt og endurheimt votlendis.

Undirritaður telur að í matsskýrslunni sé á fullnægjandi hátt fjallað um áhrif beggja vegstæðiskosta á votlendi, skóga og annan gróður.

Athugasemd í neðanmálstexta (nr. 28) bls. 123 í skýrslunni er rétt.

Rétt er að benda á, að í matsskýrslunni er fjallað um birkiskóga, og þeir skildir sem vistgerð, sem undirritaður gerir engar athugasemdir við. Ekki eru sérstök hæðarmörk á birkiskógi (hæð trjáa) sé hann skilinn sem vistgerð, en hins vegar skv. lögum um skóga og skógrækt nr. 33/2019 teljast það eingöngu vera skógar ef tré geta náð 2 m hæð fullvaxin. Mögulega eru birkiskógar á svæðinu í einhverjum tilvikum þannig kjarr, frekar en skógur (í skilningi skógræktarlaga).

Tiltekið er í skýrslunni að haft verði samráð við Land og skóg um mótvægisáðgerðir vegna skógareyðingar (o.fl.) síðar, og það er þá úrlausnarmál síðar hvað af birkiskóginum/kjarrinu telst falla undir skógræktarlög.

Það er því ekki að sjá, að þessi skilningsmunur komi að neinni sök þegar upp er staðið, eða breyti mögulega niðurstöðum skýrslunnar.

Stofnunin gerir engar athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna.

bestu kveðjur, f.h. Lands og skógar,

Páll Sigurðsson, skipulagsfulltrúi

[pall.sigurdsson@landogskogur.is](mailto:pall.sigurdsson@landogskogur.is)

Austurvegi 3, 800 Selfossi, gsm. 570-5550

Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b,  
105 Reykjavík

9. mars 2026  
202601-0076/A.B.

## Efni: Umsögn - Mat á umhverfisáhrifum - Norðausturvegur um Skjálfandafljót í Kinn - Skipulagsstofnun.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar er barst 21. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar Náttúruverndarstofnunar varðandi umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar, vegna fyrirhugaðrar ný- og endurbyggingar Norðausturvegar (85-02) um Skjálfandafljót í Kinn, milli Torfuness í Köldukinn og Tjarnar í Aðaldal.

### Framkvæmdarlýsing

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð framkvæmd felist í ný- og endurbyggingu Norðausturvegar (85-02) um Skjálfandafljót í Kinn, á um 8,9–10,2 km löngum kafla milli Torfuness í Köldukinn og Tjarnar í Aðaldal, háð vali á veglínu. Í framkvæmdinni felst m.a. bygging nýrra tvíbreiðra brúa yfir Rangá og Skjálfandafljót og lagfæring vegamóta við Aðaldalsveg (845).

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að tveir valkostir séu til skoðunar, veglína A og veglína B, sem eru mislangir og liggja að hluta til í nýju vegstæði og að hluta á núverandi vegi. Framkvæmdasvæðið liggur um landbúnaðarland, votlendi og eldhraun og innan vatnsverndarsvæðis Mývatns og Laxár. Þá liggur hluti svæðisins í jaðri svæðis nr. 526 á náttúruminjaskrá. Í skýrslunni er jafnframt gerð grein fyrir því að innan svæðisins séu vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, m.a. votlendi og eldhraun.

Náttúruverndarstofnun bendir á að skýrari áhersla á náttúruvernd í markmiðum framkvæmdarinnar getur stuðlað að markvissari undirbúningi og skilvirkara umhverfismati, þar sem umhverfissjónarmið eru samþætt ákvarðanatöku og annarra markmiða frá upphafi.

### Náttúruminjaskrá – Gervígígar

Í greinargerð kemur fram að veglínurnar liggja innan svæðis nr. 526 á náttúruminjaskrá, gervígígaþyrpingu í Aðaldal. Um það segir í náttúruminjaskrá: „Gervígígaþyrpingar í Aðaldal, Aðaldælahreppi, S-Pingeyjarsýslu. (1) Gjallgígur og borgir í miðjum Aðaldal við bæina Haga, Nes, Hafraðek, Garð, Jarlsstaði og Tjörn. (2) Fjölbreyttar gervígígamyndanir í Laxárhrauni yngra.“

Af þessu leiðir að um er að ræða jarðmyndanir sem þegar hafa verið metnar með hátt verndargildi á landsvísu.

Að mati Náttúruverndarstofnunar mun ný veglagning bæði valkosta A og B í gegnum gervigígana hafa neikvæð áhrif á verndargildi þeirra. Því er mikilvægt að skoða aðra möguleika og valkosti sem raska þeim ekki.

Í greinargerð segir (bls. 192) að svæðið hafi verið skoðað af veghönnuði og jarðfræðingi og reynt að finna veglínu sem raskaði gervigígunum sem minnst en uppfyllti hönnun fyrir 90 km/klst. hámarkshraða.

Náttúruverndarstofnun bendir á að gervigígar njóta jafnframt sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúrufyrirbæra sem undir greinina falla nema brýna nauðsyn beri til og ljóst sé að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi laganna kemur fram að með orðalaginu „brýn nauðsyn“ sé átt við að einungis mjög ríkir hagsmunir, fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir, geti réttlætt slíka röskun.

Að mati Náttúruverndarstofnunar þarf því að greina nánar: hvort 90 km/klst. hönnunarhraði sé ófrávíkjanleg forsenda, hvort skoðaðir hafi verið valkostir með lægri hönnunarhraða vegna þess að veglínan fer um viðkvæmt landslag sem hefur hátt verndargildi, hvort færslur á legu eða aðrar tæknilegar útfærslur hefðu getað komið í veg fyrir rask gervigíga, t.d. á núverandi gatnamótum.

Ef hönnunarforsendur útiloka aðrar útfærslur þarf að rökstyðja sérstaklega hvers vegna þær forsendur teljist þyngri en verndargildi jarðminjanna.

Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á að valkostagreining verði sett fram með skýrum hætti og að rökstuðningur fyrir mögulegri röskun gervigíga sýni fram á að skilyrði 61. gr. náttúruverndarlaga séu uppfyllt.

Líkt og í umsögn um matsáætlun bendir stofnunin á mikilvægi þess að aðrar valkostir verði skoðaðir sem myndu ekki fela í sér rask á gervigígum. Náttúruverndarstofnun bendir á að þar sem framkvæmdin gerir ráð fyrir röskun á gervigígunum 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.

### Sérstök vernd

Í greinargerð kemur að innan framkvæmdasvæðisins eru vistkerfi og jarðminjar sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Í 61. gr. laganna er kveðið á um sérstaka vernd þeirra vistkerfa og jarðminja sem taldar eru upp í 1. mgr. og 2. mgr. sama ákvæðis. Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúrufyrirbæra, sem undir greinina falla, nema brýna nauðsyn beri til og ljóst að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd er með orðalaginu „brýn nauðsyn“ lögð áhersla á að einungis mjög ríkir hagsmunir geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir.

Þar sem framkvæmdin gerir ráð fyrir röskun á hrauni, votlendi og gervigígum sem njóta sérstakrar verndar og mun hafa neikvæð áhrif, þá er nauðsynlegt að meta vandlega

verndargildi viðkomandi þátta og hvort hagsmunirnir af framkvæmd vegi svo þungt að þeir réttlæti varanlega röskun á þeim, í ljósi markmiða laga um að vernda náttúru Íslands.

En, eins og stofnunin benti hér á að ofan hafa gervigígarnir og landslagsheildir hlotið ákveðin sess með skráningu á náttúruminjaskrá.

Náttúruverndarstofnun áréttar að fyrirhuguð veglagning réttlætir ekki sjálfkrafa röskun á hraun, votlendi og gervigígum sem njóta verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Þó að uppbygging samgöngumannvirkis geti vissulega þjónað brýnum almannahagsmunum, segir ákvæði 61. gr. að það þurfi að vera brýn nauðsyn fyrir henni. Brýn nauðsyn þarf því að vera fyrir því að farin sé leið sem felur í sér röskun á hrauninu, votlendi og gervigígum.

Sýna þarf fram á að aðrir raunhæfir valkostir séu ekki fyrir hendi sem ná þeim markmiðum sem að er stefnt.<sup>1</sup>

Við skipulags- og leyfisveitingar ber því ávallt að gera ítarlega valkostagreiningu og rökstyðja sérstaklega hvers vegna brýn nauðsyn sé fyrir röskun. Með slíkri varfærni og vandaðri málsmeðferð í anda náttúruverndarlaga er tryggt að hlutverk náttúruverndar í skipulagsferlinu sé virt.

#### *Framkvæmdarleyfi*

Stofnunin bendir á að skylt er að afla framkvæmdaleyfis, eða eftir atvikum byggingarleyfis, vegna allra framkvæmda sem fela í sér röskun á svæðum sem njóta sérstakrar verndar, sbr. skipulagslög og lög um mannvirki. Á þetta að tryggja að tekið sé til ítarlegrar skoðunar hvort framangreint skilyrði sé uppfyllt. Við mat á leyfisumsókn ber að vega saman mikilvægi náttúruminjanna sem í húfi eru og hagsmuni af fyrirhugaðri framkvæmd. Við matið skal litið til verndarmarkmiða 2. og 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, auk þess sem tekið skal mið af mikilvægi minjanna og sérstöðu í íslensku og alþjóðlegu samhengi, sbr. 3. og 4. mgr. 61. gr. laganna.

Ákveði leyfisveitandi að veita leyfi þrátt fyrir framangreint skal hann, með vísan í 5. mgr. 61. gr. náttúruverndarlaga, rökstyðja þá ákvörðun sérstaklega 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. Einnig skal gera grein fyrir fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum, sem og mögulegri endurheimt náttúruverðmæta þegar það á við. Þá skal afrit af útgefnu leyfi sent Náttúruverndarstofnun, sbr. 6. mgr. ákvæðisins.

Þess má einnig geta að leyfisveitanda er heimilt, skv. 5. mgr. 61. gr. náttúruverndarlaga, að binda leyfi þeim skilyrðum sem eru nauðsynleg til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á þau náttúruferirbæri sem verða fyrir röskun.

Að mati Náttúruverndarstofnunar er ljóst að veglína B hefur mun minni áhrif á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar en veglína A. Stofnunin telur því mikilvægt að við val á veglínu verði lögð rík áhersla á að forðast rask á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar.

---

<sup>1</sup> Sjá í þessu samhengi úrskurð Úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála frá 20. nóvember 2017 (1/2017) (Hringvegur um Hornafjörð) þar sem sagði: "Að mati úrskurðarnefndarinnar telst aukið umferðaröryggi til almannahagsmuna og verður að telja þá brýna ef sýnt þykir að ein veglína leiði til meira umferðaröryggis umfram aðra."

## Fuglalíf

Náttúruverndarstofnun bendir á allir fuglar eru friðaðir samkvæmt lögum nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nema friðun þeirra hafi verið aflétt með reglugerð nr. 456/1995. Þegar rætt er um friðun tekur hún einnig til eggja og hreiðra þeirra fugla sem njóta algerrar eða tímabundinnar friðunar.

Auk þess bendir stofnunin á að í 2. mgr. 6. gr. laga nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum segir að ávallt skuli gæta fyllstu varkárni og nærgætni gagnvart villtum dýrum og búsvæðum þeirra og forðast óþarfa truflun. Við skipulag og landnotkun skal tekið tillit til villtra dýra og búsvæða þeirra, sbr. lög um náttúruvernd og skipulagslög.

Náttúruverndarstofnun bendir á að innan framkvæmdasvæðisins er mikilvægt fuglasvæði skv. vistgerðarkorti Náttúrufræðistofnunar<sup>2</sup> sem nefnist Sandur–Sílalækur–Skjálfandafljót sem er alþjóðlega mikilvægt fyrir grágæs á fjaðrafellitíma (um 3.000 fuglar)

Náttúruverndarstofnun bendir á að margar fuglategundir eru nú þegar undir miklu álagi. Sem dæmi þá hafa talningar af Suðurlandi sýnt marktæka fækkun fimm tegunda, þ.e. heiðlóu, lóupræls, spóa, stelks og þúfutittlings.<sup>3</sup> Ekki er nákvæmlega vitað hvað veldur þessari fækkun en þar sem þessar tegundir sýna almennt neikvæð áhrif af aukinni landnotkun (mannvirkjum og skógrækt t.d.) gætu þetta verið merki um svæðisbundin neikvæð áhrif mannlegra umsvifa á þéttleika mófugla.<sup>4</sup> Náttúruverndarstofnun bendir á margar mófuglategundir eru ábyrgðartegundir Íslands<sup>5</sup> þar sem um eða yfir 20% af Evrópustofni þeirra verpir hér á landi. Heiðlóa og lóupræll eru jafnframt forgangstegundir í viðauka Bernarsamningsins, sem Ísland er aðili að, yfir tegundir sem þarfnast sérstakrar búsvæðaverndar.

Náttúruverndarstofnun vill benda á íslenskar rannsóknir, sem voru m.a. unnar fyrir Vegagerðina<sup>6,7</sup>, á áhrifum vega og umferðar á fuglalíf. Þær benda til þess að mófuglategundir nýta sér síður búsvæði nálægt vegum en fjarri þeim þar sem þéttleiki þeirra er um 20% lægri innan 200 metra frá vegum en utan þess svæðis<sup>8</sup>.

Náttúruverndarstofnun bendir á að í greinargerð sé gerður skýr greinarmunur á áhrifum veglína A og B.

Um veglínu A kemur fram að hún liggi að hluta um svæði sem er að mestu óraskað og að áhrif hennar verði m.a.: búsvæðatap (miðað við um 50 m breitt belti), búsvæðaskipting (habitat fragmentation), fælingaráhrif vegna umferðar, aukin afföll vegna ákeyrslu. Þá er bent á möguleg óbein áhrif veglínu A, svo sem: breytingar á vatnsbúskap mýrlendis með áhrifum á mófugla og vatnafugla, að vegtenging að Staðarbakka geti auðveldað tófum að komast á

---

<sup>2</sup> Náttúrufræðistofnun – Vistgerðarkort

<sup>3</sup> Pálsdóttir, A.E., Þórisson, B. og Gunnarsson, T.G., 2025. Recent population changes of common waders and passerines in Iceland's largest lowland region. *Bird Study*, p. 1-13.

<sup>4</sup> Rannsóknasetur HÍ á Suðurlandi – Mófuglar

<sup>5</sup> Náttúrufræðistofnun – Forgangstegundir fugla

<sup>6</sup> Þórisson, B., Pálsdóttir, A.E. og Gunnarsson, T.G., 2020. Áhrif vega á þéttleika fugla. *Vegagerðin*.

<sup>7</sup> Þórisson, B., Pálsdóttir, A.E. og Gunnarsson, T.G., 2019. Áhrif umferðar á fuglalíf. *Vegagerðin*.

<sup>8</sup> Pálsdóttir, A.E., Gill, J.A., Alves, J.A., Pálsson, S., Méndez, V., Þórisson, B. and Gunnarsson, T.G. 2025. Effect of low-traffic roads on abundance of ground-nesting birds in sub-Arctic habitats. *Journal of Avian Biology*, 2025(6), p.e03572.

eyjuna og haft áhrif á varp fugla þar, óvissu um árekstraráhættu vatnafugla við nýja brú og aukinn umferðarhraða.

Að mati Náttúruverndarstofnunar mun veglína A hafa neikvæð áhrif á fuglalíf.

Um veglínu B kemur fram að hún fylgi að mestu núverandi Norðausturvegi og víki aðeins frá honum á afmörkuðum köflum. Af því er dregin sú ályktun í greinargerð að áhrif veglínu B á fuglalíf verði óveruleg.

Stofnunin leggur áherslu á að þessi munur endurspeglar við valkostagreiningu og rökstuðningi fyrir leiðarvali. Sérstaklega á það við þar sem um er að ræða svæði með háan þéttleika fugla, þar á meðal ábyrgðartegundir Íslands og tegundir sem njóta verndar samkvæmt Bernarsamningnum.

Þar sem framkvæmdasvæðið er kjörið búsvæði margra mófugla er mikilvægt að halda framkvæmdum, ef af þeim verður, í lágmarki á varptíma. Stofnunin bendir á góða samantekt forstöðumanns Rannsóknaseturs HÍ á Suðurlandi um hvernig skal taka tillit til mófugla á varptíma og bera sig að við framkvæmdir.<sup>9</sup>

### **Landslag og ásýnd**

Í greinargerð kemur fram að veglína A víki frá núverandi vegstæði og liggi um óraskað mýrlendi og hraun vestan Skjálfandafljóts, en veglína B fylgi að mestu núverandi Norðausturvegi með staðbundnum lagfæringum. Veglína A mun því rjúfa þá heild og skapa nýja og sýnilega línu í áður lítt röskuðu landslagi, með varanlegum áhrifum á ásýnd og upplifun svæðisins. Veglína B hefur hins vegar mun minni áhrif á landslagsheild þar sem hún nýtir núverandi mannvirki, fylgir núverandi mannvirkjabelti og raskað svæði.

Náttúruverndarstofnun bendir á að samkvæmt 69. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd beri að taka tillit til landslags og sjónrænna áhrifa við skipulag og leyfisveitingar. Í ljósi þess telur stofnunin mikilvægt að leiðarval taki skýrt mið af vernd landslagsheilda og ásýndar svæðisins.

Náttúruverndarstofnun bendir á að nýjar brýr og vegir yfir Skjálfandafljót geti haft talsverð sjónræn áhrif á landslag árinna og áreyrar hennar, sérstaklega þar sem víðsýni er mikið yfir dalinn. Mikilvægt er að við hönnun mannvirkja verði lögð áhersla á að mannvirki falli sem best að landslagi og dragi sem minnst úr ásýnd svæðisins.

### **Niðurstaða**

Náttúruverndarstofnun telur að umhverfismatsskýrslan veiti almennt góða yfirsýn yfir áhrif framkvæmdarinnar á náttúrufer svæðisins. Í greinargerð kemur fram að þeir valkostir (A og B) sem eru til skoðunar uppfylli markmið um öryggi, greiðfærni og hagkvæmni að mati framkvæmdaraðila og að veglína A sé talin heppilegri út frá vegtæknilegum sjónarmiðum. Náttúruverndarstofnun bendir hins vegar á að við val á endanlegri veglínu þurfi jafnframt að leggja ríka áherslu á og leggja fram markmið um náttúruvernd og að lágmarka rask á náttúru og líffræðilegri fjölbreytni, í samræmi við markmið laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

<sup>9</sup> Tómas Grétar Gunnarsson, 7. maí 2025. Að taka tillit til mófugla á varptíma, Þoka. Sótt 28. ágúst



Stofnunin bendir þó sérstaklega á eftirfarandi atriði:

- Veglína A hefur samkvæmt umhverfismatsskýrslu mun meiri áhrif á votlendi, gróður og fuglalíf en veglína B.
- Rask á votlendi sem nýtur verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd er verulegt í tilviki veglínu A.
- Mikilvægt fuglasvæði er innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar og þarf að taka sérstakt tillit til þess við val á veglínu og útfærslu framkvæmdar.
- Við hönnun mannvirkja þarf að leggja áherslu á að draga úr sjónrænum áhrifum á landslag Skjálfandafljóts og nærliggjandi lands.

Að mati Náttúruverndarstofnunar er mikilvægt að við frekari undirbúning framkvæmdarinnar verði valinn sá valkostur sem lágmarkar rask á votlendi, vistgerðum og búsvæðum fugla, í samræmi við markmið laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Virðingarfyllt,

Axel Benediktsson

**sérfræðingur**

Skúli Þórðarson

**verkefnastjóri**



Minjastofnun  
Íslands

The Cultural  
Heritage Agency  
of Iceland

Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7 b  
105 Reykjavík

12. mars 2026  
MÍ202601-0103/ 6.07 / S.G.

Minjavörður Norðurlands  
eystra

Borgum v/Norðurslóð  
600 Akureyri

(354) 570 13 15  
(354) 832 17 00

www.minjastofnun.is  
Kennitala: 440113-0280

## Norðausturvegur Þingeyjarsveit Umsögn Minjastofnunar Íslands um umhverfismat

Minjastofnun Íslands hefur móttakið umsagnarbeiðni Skipulagsstofnunar í gegnum Skipulagsgáttina þar sem óskað var eftir umsögn stofnunarinnar vegna umhverfismats fyrir framkvæmd Norðausturvegar í Þingeyjarsveit, um Skjálfandafljót í Kinn. Hægt var að hlaða niður umhverfismatsskýrslunni dagsettri í janúar 2026.

Um er að ræða endur- og nýbyggingu á um 9-10 km löngum vegakafla milli Torfuness í Kaldakinn og Tjarnar í Aðaldal, háð vali á veglínu.

- Veglína A er um 8,9 km löng og felur í sér nýbyggingu á 5,9 km löngum kafla og endurbyggingu núverandi vegar á um 4 km kafla
- Veglína B sem er um 10,2 km löng og felur í sér nýbyggingu á 5,9 km löngum kafla og endurbyggingu núverandi vegar á um 9,8 km kafla.

Í tengslum við framkvæmdina verða nýjar tvíbreiðar brýr byggðar á Rangá og Skjálfandafljót og vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn lagfærð.

Fornleifaskráningu á svæðinu er lokið og hafa skráningargögnin hlotið staðfestingu Minjastofnunar:

- Hákon Jensson 2023. *Fornleifaskráning vegna breytinga á veglínu á Norðausturvegi um Skjálfandafljót í Kinn*. Búnaðarsamband Eyjafjarðar. Rannsóknaskýrslur 2023/6.
- Hákon Jensson. 2025. *Fornleifaskráning vegna breytinga á veglínu á Norðausturvegi um Skjálfandafljót í Kinn – veglína B*. Búnaðarsamband Eyjafjarðar Rannsóknaskýrslur 2025/5.

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnsýslustigi og ekki kærarlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

Í skýrslum Búgarðs eru allir þekktir minjastaðir á fyrirhuguðu framkvæmdsvæði skráðir og minjarnar merktar inn á loftmyndir. Samtals voru 36 fornleifar skráðar innan áhrifasvæðis bæði fyrir veglínu A og B.

Möguleg námusvæði hafa ekki verið könnuð með tilliti til fornleifa en það verður gert þegar upplýsingar um þau liggja fyrir og áður en framkvæmdir hefjast.

Í töflu 6.8 í skýrslunni eru listaðar upp þær fornleifar sem eru innan 100 m frá útmörkum nýrra veglína A og B til beggja handa og gætu orðið fyrir áhrifum eða raskast á framkvæmdatíma. Innan 10 m frá útbrún framkvæmdasvæðis veglínu A eru 6 fornleifar skráðar, þar af eru 3 fornleifar í vegstæðinu sjálfu. Innan 10 m frá útbrún framkvæmdasvæðis veglínu B eru 12 fornminjar skráðar, þar af eru 4 fornleifar í vegstæðinu sjálfu.

Í kafla 6.6.4 er farið yfir mögulegar mótvægisaðgerðir og þess getið að Vegagerðin muni sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands vegna þeirra minja sem verða fyrir áhrifum af vegagerðinni áður en framkvæmdir hefjast eins og lög kveða á um. Einnig er það ítrekað að á síðari stigum við undirbúning framkvæmdarinnar, þegar val á veglínu hefur farið fram og svæði undir vinnubúðir, efnistöku og efnisgeymslu hafa verið skilgreind, verði fornleifafræðingur fenginn til að kanna svæðin með tilliti til fornminja ef þau verða utan áður skilgreindra úttektarsvæða. Það mun einnig eiga við ef aðrir þættir framkvæmdarinnar breytast

Niðurstaða umhverfismatsins er að heildaráhrif veglína A og B á fornminjar á svæðinu eru talin sambærileg og munu verða talvert neikvæð, óháð vali á veglínu.

*Minjastofnun Íslands telur að skilmerkilega sé fjallað um menningarminjar í matsskýrslunni. Áframhaldandi samtal Vegagerðarinnar og Minjastofnunar mun fara fram þegar veglína hefur verið ákvörðuð og námur, vinnubúðir og annað frekara rask verður ljóst. Minjastofnun tekur undir það mat að áhrif veglína A og B á menningarminjar sé svipað.*

Virðingarfyllst,

Sædís Gunnarsdóttir

Sædís Gunnarsdóttir  
Minjavörður Norðurlands eystra

Til Vegagerðar Ríkisins

Dags.: 03.03.2026

Efni: Athugasemdir vegna valkostar Norðausturvegar (85-02)

Virðuleg Vegagerð

Við undirrituð, Róshildur Jónsdóttir og Snæbjörn Þór Stefánsson, eigendur Rangár og Svörtuborgar, leggjum hér fram þunga, rökstudda og opinbera afstöðu gegn veglínu A.

Við styðjum bætt umferðaröryggi, en teljum að það sé óábyrgt að velja lausn sem veldur verulegu og varanlegu umhverfis- og samfélagslegu riski þegar raunhæfur og öruggur valkostur liggur fyrir.

Tilfni erindisins er að benda á að samkvæmt lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana ber að velja þann valkost sem veldur minnstum umhverfisáhrifum þegar markmið framkvæmdar nást með fleiri en einum kosti. Í meðfylgjandi greinargerð er sýnt fram á, með vísan til Umhverfismatsskýrslu 85-02, viðauka 1–15 og sérfræðimats, að veglína A hefur í för með sér meiri og að hluta óafturkræf neikvæð áhrif á landnotkun, gróður, votlendi, fuglalíf, landslag, kyrrð og upplifun svæðisins.

Veglína B uppfyllir kröfur um umferðaröryggi og bætir aðstæður verulega. Engin gögn sýna að hún sé ófullnægjandi hvað öryggi varðar. Þegar tveir kostir uppfylla öryggiskröfur, en annar veldur mun meira umhverfislegu og samfélagslegu tjóni, er það ábyrgðarleysi að velja lakari kostinn.

Við teljum því brýnt að sveitarstjórn og skipulagsnefnd taki afstöðu með þeim valkosti sem samræmist betur varfærnisreglu, meðalhófsreglu og langtímahagsmunum samfélags, náttúru og ferðaþjónustu á svæðinu.

Meðfylgjandi greinargerð er lögð fram í heild sinni til frekari umfjöllunar og ákvörðunartöku.

Virðingarfullt,

Róshildur Jónsdóttir og Snæbjörn Þór Stefánsson

Eigendur og ábúendur á Rangá Eigendur Svörtuborgar

## GREINARGERÐ

Lagaleg og fagleg rök fyrir því að hafna veglínu A og velja veglínu B

1. Lagalegur rammi og stjórnsýsluleg ábyrgð samkvæmt lögunum nr. 111/2021 ber að:

- meta alla raunhæfa valkosti,
- leggja mat á umfang, eðli og afturkræfni áhrifa,
- beita varfærnisreglu,
- velja þann kost sem veldur minnstum umhverfisáhrifum ef markmið framkvæmdar nást með fleiri en einum kosti.

1. Báðar veglínur uppfylla markmið um aukið umferðaröryggi

Því er ekki lagalega réttlætanlegt að velja kost sem hefur meiri neikvæð áhrif þegar annar kostur með sambærilegan ávinning veldur minni röskun.

2. Landnotkun – formlega staðfest að veglína A sé verri

Í samantektartöflu umhverfismatsskýrslunnar fær veglína A einkunnina **talsvert neikvæð áhrif á landnotkun**, en veglína B fær **óveruleg áhrif**. Þessi munur er afgerandi.

Veglína A:

- sker ræktarland og beitiland,
- sundrar jörðum,
- breytir landnotkun varanlega

Veglína B:

- nýtir núverandi vegstæði að stórum hluta,
- lágmarkar nýja sundrun.

Lagaleg niðurstaða:

Val á veglínu A jafngildir því að velja kost með staðfestum meiri og alvarlegri neikvæðum áhrifum.

### 3. Gróður, votlendi og kolefnisbinding – bein, óafturkræf og veruleg áhrif

Skýrslurnar draga fram alvarlegar niðurstöður:

„Fyrirhugaðar framkvæmdir munu hafa bein, óafturkræf og verulega neikvæð áhrif á gróður svæðisins.“

„Fyrirhugaðar framkvæmdir munu fela í sér beina eyðingu sjaldgæfra landvistgerða... vistgerða með hátt verndargildi... og vistgerða á lista Bernarsamningsins.“

„Ekki er hægt að mæla með færslu Norðausturvegar... varðveisla og lagfæring vegakerfisins í núverandi mynd er án efa besti kosturinn fyrir náttúru svæðisins.“

#### **Votlendi á svæðinu:**

- heldur kolefnisbindingargetu sinni,
- er mjög verðmætt með tilliti til kolefnisbindingar,
- inniheldur sjaldgæfar vistgerðir (starungsflóavist),
- hýsir tegundir á heimslista IUCN

Veglína A:

- sker stærsta skóglendi Staðarbakka í sundur,
- veldur nýrri skiptingu búsvæða,
- hefur bein og óafturkræf áhrif

Veglína B:

- veldur marktækt minni nýrri röskun,
- viðheldur vistfræðilegri heild betur.

Meiri ný röskun = meira kolefnisspor. Meiri efnistaka

+ meiri skeringar = meiri losun. Veglína B er kolefnislega vægari.

#### 4. Fuglalíf – talsverð neikvæð áhrif staðfest við veglínu A

- Svæðið er „mikilvægt fuglaverndunarsvæði“.
- Alþjóðlega mikilvægt fyrir grágæs (~3.000 fuglar).
- Tegundaríkt votlendi með ábyrgðartegundum (m.a. kjói).
- Framkvæmd fær vægiseinkunnina **talsverð neikvæð áhrif á fuglalíf**.

„Framkvæmdin mun skerða ríkulegt votlendis búsvæði fugla og slíta það í tvennt.“

Aðgangur refa út í Staðarbakka mun batna með vegtengingunni.

Þetta eru varanleg og að hluta óafturkræf áhrif. Veglína B forðar þessari nýju sundrun.

#### Áhrif á heimafólk og gesti Svörtuborgar

Séð frá Rangá og Svörtubor hefur dalurinn hingað til notið nánast algerrar kyrrðar, myrkurs og víðsýni. Á heimsvísu eru slík svæði sífellt sjaldgæfari. Rannsóknir í ferðaþjónustu sýna vaxandi eftirspurn eftir friðsælum og ljósmengunarlausum svæðum. Gestir Svartaborgar koma einmitt vegna þessarar kyrrðar. Aukin umferð, hljóðmengun og ljós frá veglínu A mun breyta upplifun dalsins varanlega – fyrir heimamenn Rangár og fyrir gesti sem sækja í náttúrulegan frið. Kyrrð er ekki mælanleg aðeins í desíbelum. Hún er upplifun, lífsgæði og efnahagslegt verðmæti.

Hér gera landeigendur Rangár alvarlega athugasemd við skýrslur sem Vegagerðin hefur lagt fram. Þar er svo til ekkert minnst á þau neikvæðu áhrif á heimamenn og ferðamenn sem veglína A mun hafa á kyrrð dalsins, útsýni, hávaðamengun og ljósmengun. Við höfum samt sem áður ítrekað bent á þessi neikvæðu áhrif. Við sem búum hér vitum vel að hröð umferð eftir miðjum, endilöngum dalnum hefur mikil áhrif á hljóðvist og ljósmengun og kyrrðina sem við heimamenn upplifum og gestir koma sérstaklega hingað til að upplifa.

Ekki er heldur minnst á þau neikvæðu áhrif á okkur heimamanna sem verða af því að landinu okkar verður mikið raskað með veglína A og tekin verður af okkur friðsælt útivistarsvæði og tækifæri til fekkari nýtingar.. Eruð við einnig mjög ósátt við að hafa ekki fengið að vera með í ráðum frá upphafi hönnunar þessarar veglína þar sem þetta hefur veruleg áhrif á líf okkar og landareign.

#### 5. Kyrrð, hljóðmengun, ljósmengun og dalhrif

- Veglína A myndi „gjörbreyta hljóðvist“ dalsins.
- Þjóðvegur sem sker dalinn í sundur myndi magna upp bílahljóð sem berst um allan dalinn.
- Kyrrð og ró eru lykilgæði svæðisins.
- eykur ljós frá bílum,
- eykur ljósdreifingu,
- breytir næturupplifun.
- breytir ásýnd dalsins,,
- dregur úr gæðum ferðaþjónustu.



Ferðamenn sækja frið og ró.

Þetta er ekki aukaatriði – þetta er grundvöllur starfseminnar.

Veglína A flytur þungaflutningsumferð inn í áður minna raskað landsvæði. Veglína B heldur umferð nær núverandi vegi.

## 7. Staðarbakki – ósnortin náttúruperla

Staðarbakkin hefur hingað til verið ósnortin náttúruperla með fjölbreyttu fuglalífi og gróðurfari. Veglína A sker þetta svæði í sundur og raskar svæði sem hefur þróast án mannvirkja. Slík inngrip eru varanleg. Samfella vistkerfa rofnar og áhrifin ná langt út fyrir sjálft vegstæðið. Þetta er ekki aðeins tímabundin framkvæmd heldur óafturkræf breyting á náttúrulegu jafnvægi.

## Lokaályktun

Samkvæmt:

- lögum um umhverfismat,
- varfærnisreglu,
- meðalhófsreglu stjórnsýsluréttar,
- og eigin niðurstöðum skýrslna framkvæmdaraðila,

er ekki lagalega né faglega réttlætanlegt að velja veglínu A.

Hún:

- eykur kolefnisspor,
- veldur meiri og óafturkræfri röskun,
- sundrar vistkerfum,
- skerðir fuglalíf,
- breytir landslagi
- og rýrir kyrrð og upplifun sem er undirstaða lífsgæða og ferðaþjónustu.

Ljóst er að veglína A hefur víðtæk og marglaga neikvæð áhrif.

**Veglína B** er umtalsvert betri, vistfræðilega ábyrgari og samræmist betur lögum og langtímahagsmunum svæðisins.

**Veglína B** uppfyllir kröfur um umferðaröryggi og bætir aðstæður verulega. Engin gögn sýna að hún sé ófullnægjandi hvað öryggi varðar. Þegar tveir kostir uppfylla öryggiskröfur, en annar veldur mun meira umhverfislegu og samfélagslegu tjóni, er það ábyrgðarleysi að velja lakari kostinn. Við teljum að veglína A feli í sér óþarfa fórn á náttúru, fuglalífi, kolefnisspori, kyrrð og framtíðarsýn sjálfbærrar ferðaþjónustu. Við hvetjum eindregið til þess að veglína B verði valin.

## **Viðauki um kolefnisspor og loftslagsábyrgð**

Áætluð efnispörf framkvæmdarinnar er 277.000–294.000 m<sup>3</sup>. Viðmið í vegagerð sýna að losun getur verið 50–150 kg CO<sub>2</sub> á hvern rúmmetra jarðefna. Heildarlosun veglínu A gæti því verið á bilinu 13.850–44.100 tonn CO<sub>2</sub>. Þetta jafngildir árlegri losun þúsunda fólksbíla. Veglína A felur í sér meira nýtt landrask, lengra nýtt vegstæði og meiri jarðvinnu. Með varfærnu mati má áætla að veglína B, sem nýtir núverandi vegstæði að verulegu leyti, hafi að minnsta kosti 20–30% minna kolefnisspor vegna minni jarðvinnu og raskaðs svæðis. Munurinn gæti því numið nokkrum þúsundum tonna CO<sub>2</sub>. Að velja veglínu A þýðir að samþykkja óþarfa aukningu í kolefnislosun, þrátt fyrir að öruggari og loftslagsvænni leið sé raunhæf.