

Viðbrögð framkvæmdaraðila við umsögnum lögbundinna umsagnaraðila og almennings við matsskyldufyrirspurn vegna lagningar Búðafossvegur.

Nr.	Umsögn	Svar framkvæmdaraðila
1	Hafrannsóknastofnun, dags. 5.12.2025	
1.1	„Hafrannsóknastofnun hefur kynnt sér erindið þar sem í ljós kemur hvernig brugðist hefur verið við ábendingurm stofnunarinnar á fyrri stigum. Þó að öllu jöfnu sé það skoðun Hafrannsóknastofnunar að fullt mat á umhverfisáhrifum skili betra verklagi og sé til þess fallið að gera verkefni betri en ella, þá gerir Hafrannsóknastofnun engar athugasemdir við framkomna matskyldufyrirspurn.“	Framkvæmdaraðili þakkar fyrir umsóknina. Óskað var eftir umsögn Hafrannsóknarstofnunar í tengslum við hönnun brúarinnar og barst umsögn stofnunarinnar í maí 2022. Í samræmi við þá umsögn hafa áhrif brúar á straumlag og straumhraða verið endurmetinn (viðauki A og B með matsskyldufyrirspurn) og brugðist við athugasemdum stofnunarinnar. Framkvæmdaraðili mun verða við öllum þeim ábendingum sem koma fram í umsögn Hafrannsóknarstofnunar frá 2022. Í ljósi þeirra rannsókna sem þegar hafa verið gerðar á áhrifum á Þjórsá og þeim mótvægisáðgerðum sem gripið hefur verið til telur framkvæmdaraðili ekki þörf á að áhrifin verði metin frekar í umhverfismati.
2	Skeiða- og Gnúpverjahreppur, dags. 8.12.2025	
2.1	„Sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps hefur ekki athugasemdir við fyrirhugaða framkvæmd, enda hefur Búðafossvegur verið í undirbúningi í tæplega tuttugu ár og íbúar svæðisins beðið eftir þeirri miklu samgöngubót sem Búðafossvegur mun skila. Búið er að gera grein fyrir veginum í aðalskipulagi beggja sveitarfélaga, efni í framkvæmdina að stórum hluta tilbúið ásamt því að brúin yfir Þjórsár hefur verið lengd með tilliti til straumhraða Þjórsár í undirbúningi verkefnisins. Að mati sveitarstjórnar Skeiða- og Gnúpverjahrepps er búið að minnka umhverfisáhrif framkvæmdarinnar frá því að niðurstaða Skipulagsstofnunar frá árinu 2009 væri að framkvæmdin væri ekki háð mati á umhverfisáhrifum.“	Umsögnin krefst ekki viðbragða af hálfu framkvæmdaraðila.
3	Rangárþing ytra, dags. 9.12.2025	
3.1	„Skipulagsstofnun hefur óskað eftir umsögn sveitarfélagsins við eftirfarandi mál í Skipulagsgátt: Búðafossvegur milli Þjórsárdalsvegur og Landvegur, nr. 1542/2025: Tilkynning um framkvæmd (Tilkynning til	Umsögnin krefst ekki viðbragða af hálfu framkvæmdaraðila.

	ákvörðunar um matsskyldu) Í samræmi við 6. gr. laga nr. 106/2000 hefur Skipulags- og umferðarnefnd Rangárþings ytra farið yfir tilkynningu framkvæmdaraðila. Niðurstaða nefndarinnar er að lagning Búðafossvegur milli Þjórsárdalsvegur og Landvegur sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. viðmið í 2. viðauka laga nr. 106/2000. Því skuli framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.“	
4	Landsnet, dags. 15.12.2025	
4.1	„Í tilkynningarskýrslunni kemur fram að Búrfellslína 3 þveri landið norðan Þjórsár. Landsnet bendir á að um er að ræða 220 kV loftlínu á vegum fyrirtækisins. Samkvæmt reglugerð um raforkuvirki nr. 678/2008 skal af öryggisástæðum skilgreina lágmarksfjarlægðir raflína til annarra mannvirkja, svokallað helgunarsvæði. Dæmigerð breidd helgunarsvæðis 220 kV loftlínu er 65 - 85 m, þ.e. 32,5 – 42,5 m til hvorrar handar frá línunni. Innan helgunarsvæðis loftlína gildir byggingarbann þ.e. á því svæði er óheimilt að reisa mannvirki og allar framkvæmdir háðar leyfi Landsnets. Í kafla 2.7 er fjallað um leyfisveitingar. Leyfi Landsnets þarf vegna framkvæmda innan helgunarsvæðis háspennulína fyrirtækisins. Einnig þarf leyfi Landsnets vegna vinnu nálægt flutningsvirki í rekstri, þar með talið fyrir framkvæmdum og háfermisflutningum undir háspennulínum fyrirtækisins.“	Framkvæmdaraðili hefur átt í samskiptum og setið fundi með Landsneti vegna framkvæmda undir og í nálægð við Búrfellslínu 3. Mæld var hæð á leiðurum og í útboðslýsingu vegna framkvæmdarinnar er sérstaklega fjallað um verktilhögun þar sem unnið er nálægt háspennulínu Landsnets. Í útboðslýsingu eru ákvæði um að spennuvörður (starfsmaður Landsnets) verði kallaður til þegar þörf er á, að starfsmenn verktaka sitji öryggisnámskeið sem Landsnet heldur og að verktaki geri sérstaka áhættugreiningu vegna vinnu í nágrenni háspennulína. Áður en framkvæmdir hefjast mun framkvæmdaraðili sækja um nauðsynleg leyfi vegna framkvæmda innan helgunarsvæðis háspennulína Landsnets.
5	Náttúrufræðistofnun Íslands, dags. 17.12.2025	
5.1	„<u>Fuglar</u> Líkt og fram kemur í greinargerðinni, þá er fyrirhugað framkvæmdasvæði innan skilgreinds mikilvægs fuglasvæðis, Suðurlandsundirlendið, sem stendur m.a. undir gríðarháum þéttleika vaðfugla sem flestar teljast til svokallaðra ábyrgðartegunda Íslands vegna þess hve hátt hlutfall af Evrópustofnum viðkomandi tegunda verpa hér. Dreifbýli á Suðurlandi er undir miklu álagi og eru ýmsar hættur sem steðja að vaðfuglum á svæðinu, einkum landnotkun sem leiðir til skerðingar	Líkt og fram kemur í kafla 3.5 í matsskyldufyrirspurn er yfirstandandi fuglarannsókn á vegum Rannsóknarseturs Háskóla Íslands á Suðurlandi innan áhrifasvæðis fyrirhugaðrar Hvammsvirkjunar í Þjórsár. Þar er gert ráð fyrir að spóar verði merktir með rafeindatækjum svo hægt sé að finna þá þó þeir færi sig, en þannig er mögulegt að meta áhrif framkvæmda á einstaklinga. Forkönnun á fuglalífi fór hins vegar fram á svæðinu árið 2024 þar sem að fugla voru taldir og byggir mat á áhrifum í matsskyldufyrirspurn m.a. á þeim talningum. Með rannsókninni gefst því tækifæri til að rannsaka áhrif framkvæmdarinnar á afdrif

<i>búsvæða þeirra. Talningar á Suðurlandi benda til þess að fækkun hafi orðið hjá nokkrum tegundum og að mannleg umsvif kunni að eiga þar hlut að máli.</i> <i>Í ljósi fækkunar eru nú fimm af sjö algengustu tegundum vaðfugla hérlandis metnar vera í nokkurri hættu (VU) á nýlega uppfærðum válista fugla. Því er mjög mikilvægt að við hvers kyns framkvæmdir sé leitast við að draga úr neikvæðum áhrifum á vaðfugla.</i> <i>Þar sem fyrirhuguð veglína liggur sunnan Þjórsár, fer hún yfir mósaik þurr- og votlendis en í slíku landi er þéttleiki vaðfugla og annarra mófugla jafnan mjög mikill. Þegar nær dregur ánni virðist víða vera búið að planta trjám og mun það land með tímanum verða óhæft búsvæði fyrir langflestar tegundir mófugla. Þegar komið er norður yfir Þjórsá taka við mosavaxnar hraunbreiður. Þar má gera ráð fyrir að þéttleiki fugla sé nokkuð lægri en samt sem áður er um að ræða mikilvægt búsvæði, einkum fyrir heiðlóu, spóa og rjúpu.</i> <i>Rannsóknir hafa sýnt að innan 200 metra frá vegum er þéttleiki mófugla um 20% minni en fjær. Því mun áhrifasvæði veglínunnar vera umtalsvert meira en einungis það land sem fer undir mannvirki. Vegna þessara jaðaráhrifa væri æskilegt að skoða möguleikann á því að færa veglínuna að hluta til sunnan Þjórsár þannig að hún liggi í austurjaðri svæðis sem kallast Laugarholt á Örnefnasjá Náttúrufræðistofnunar (sjá Mynd 1). Þar hefur land verið plægt, líklega vegna skógræktar, en þegar trén vaxa upp munu þau einnig hafa neikvæð jaðaráhrif á flestar tegundir vaðfugla. Ef veglínan liggur meðfram skógræktarsvæðinu, sameinar það því jaðaráhrifasvæði beggja framkvæmda og þannig er hægt að draga úr uppskiptingu (e. fragmentation) mikilvægra búsvæða fyrir vaðfugla.</i>	einstaklinga fyrir og eftir framkvæmdir og meðan á framkvæmdum stendur. Rannsóknin kemur til með að bæta þekkingu á áhrifum framkvæmda á fuglastofna og styrkja ákvarðanatöku í framtíðinni. Varðandi jaðaráhrif vegna vegar og skógræktar þá fer sú veglína sem fjallað er um í matsskyldufyrirspurn samkvæmt kortlagningu Náttúrufræðistofnunar framhjá skilgreindu skógræktarsvæði sunnan Þjórsár. Veglínan er í um 100-200 m fjarlægð frá jaðri þess á um 1 km kafla en rannsóknir hérlandis hafa sýnt að jaðaráhrifa geti gætt um 200-250 m út frá skógræktarsvæðum¹. Það má því gera ráð fyrir að jaðaráhrifa vegna skógræktar gæti nú þegar á hluta fyrirhugaðrar veglínu. Jafnframt veit framkvæmdaraðili til þess að landeigendur hafi plantað trjám í nálægð fyrirhugaðrar veglínu. Hvað legu vegarins varðar þá hefur valkostagreining þegar farið fram (sjá kafla 2.5 í matsskyldufyrirspurn). Alls hafa sjö veglínur verið skoðaðar. Í valkostagreiningunni hefur verið tekið tillit til margra þátta, s.s. áhrifa á votlendi og jarðmyndanir, auk þess sem samráð hefur verið haft við landeigendur og þar með tekið tillit til landnotkunar. Jafnframt var náttúrfar kannað á fyrirhugaðri veglínu sunnan Þjórsár af Árna Bragasoni í tengslum við matsskyldufyrirspurn framkvæmdarinnar árið 2009. Þar var votlendi kortlagt og vegstæðinu hliðrað eins og hægt var til að lágmarka áhrif á votlendi í samræmi við þær ábendingar sem komu fram. Með framkvæmdinni verður leitast við lágmarka áhrif á votlendi og þar með á búsvæði vaðfugla. Skurðgreftir verður haldið í lágmarki og ræsi lögð undir veg til að viðhalda náttúrulegu flæði vatns. Flóðahermun hefur verið gerð fyrir hluta svæðisins og fyrirhugað er að sambærileg hermun verð gerð fyrir allt svæðið sunnan Þjórsár. Niðurstöður þeirrar hermunar verða notaðar til þess að staðsetja ræsi sem nákvæmast þannig að vegurinn hafi sem minnst áhrif á vatnsbúskap votlendisins.
--	---

¹ [Lóum og spóum fækkar ógnvænlega - Bændablaðið](#)

	<i>Þá þarf að taka tillit til þess að langflestar tegundir fugla eru friðaðar á varptíma og tekur sú friðun einnig til eggja og hreiðra þeirra (Lög nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum). Að þessu þarf að huga við framkvæmdir og forðast jarðrask á varptíma.</i> <i>Hér er um að ræða umfangsmiklar framkvæmdir á svæði þar sem reikna má með miklu fuglalífi, telur Náttúrufræðistofnun að það þurfi að fara fram vettvangsathuganir á fuglum á varptíma. Leggja þarf mat á þéttleika mófugla en einnig kanna með varp vatnafugla, t.d. grágæsar, í grennd við Þjórsá.</i>  “	Varptími fugla stendur yfir meirihluta íslenska sumarsins. T.d. er varptími lóu frá byrjun maí til loka ágúst. Þetta fer illa saman við framkvæmdir almennt þar sem ýmsa verkþætti þarf nauðsynlega að vinna að sumarlagi. Framkvæmdaraðili telur ekki raunhæft að framkvæmdir fari fram alfarið utan varptíma fugla en leitast verður við að haga framkvæmdum þannig að áhrifin verði sem minnst.
5.2	<u>Gróður</u> <i>Umfjöllun um gróðurfar byggir á vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar en gróður virðist ekki hafa verið skoðaður á staðnum. Náttúrufræðistofnun bendir á að vistgerðakortið var unnið með fjarkönnun í mælikvarðanum 1:25.000, sem greinir vistgerðir misvel. Líklega er víðikjarrvist ekki eins</i>	Líkt og fram kemur í svarlið 5.1 var úttekt gerð á náttúrufari á fyrirhugaðri veglínu sunnan Þjórsár af Árna Bragasoni í tengslum við matsskyldufyrirspurn framkvæmdarinnar árið 2009. Þar var votlendi kortlagt og vegstæðinu hliðrað eins og hægt var til að lágmarka áhrif á votlendi í samræmi við þær ábendingar sem komu fram.

	útbreidd eins og fram kemur á vistgerðakortinu og mögulega er meira votlendi á svæðinu. Einnig er meiri skógrækt á svæðinu en kemur fram á vistgerðakortinu og á loftmyndun má sjá að hluti svæðisins hefur verið plægður, væntanlega vegna skógræktar. Þá eru engar plöntuskráningar til í grunni Náttúrufræðistofnunar frá svæðinu. Það er því mat Náttúrufræðistofnunar að nauðsynlegt sé að gera úttekt á gróðri til að hægt sé að meta áhrif framkvæmdarinnar á gróður.	Jafnframt hefur verið leitast við að lágmarka áhrif á votlendi, t.d. með því að hafa ekki skurði meðfram vegi og með því að staðsetja ræsi undir veginum þar sem náttúrulegt afrennsli er í landi, sbr. svar við lið 5.1. Framkvæmdaraðili hefur til skoðunar mögulegar leiðir til að endurheimta það votlendi sem raskast vegna Búðafossvegar. Áður en framkvæmdir hefjast verður votlendi á fyrirhugaðri veglínu Búðafossvegar og í nágrenni hennar kortlagt út frá loftmyndum. Með kortlagningunni má reikna flatarmál þess votlendis sem raskast vegna vegagerðarinnar af meiri nákvæmi en út frá vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar Íslands og áætla hversu stórt svæði þarf að endurheimta. Fyrri kortlagning sem gerð var árið 2009 verður höfð til hliðsjónar. Að öðru leyti telur framkvæmdaraðili að frekari úttekt á gróðri á svæðinu muni ekki bæta framkvæmdina umfram það sem þegar hefur verið gert og tilgreint er hér að ofan. Valkostagreining hefur þegar farið fram og mótvægisáðgerðir verið skilgreindar til að lágmarka áhrif.
5.3	<u>Jarðminjar</u> Þjórsárhraunið er stærsta hraun á Íslandi runnið á nútíma fyrir um 8600 árum og tengist eldstöðvakerfinu í Bárðarbungu. Hraunið er áætlað um 970 km² að stærð og er að meðaltali um 26 m þykkt. Þjórsárhraunið er metið með hátt vísinda- og fræðslugildi og nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. Mynd 1. Rauða örin bendir á Laugarholt þar sem virðist vera búið að planta trjám. 3 náttúruverndarlaga (nr. 60/2013). Víða er Þjórsárhraunið þakið jarðvegi og gróðri, eða yngri hraunum, en í Uppsveitum Árnessýslu eru nokkuð stór hraunasvæði þar sem yfirborð Þjórsárhraunsins er nær óraskað og vel greinilegt, t.d. sunnan við þéttbýlið Árnes. Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga um sérstaka vernd kemur fram að forðast ber að raska eldhraunum frá nútíma nema að brýna nauðsyn beri til og er þar fyrst og fremst átt við brýna almannahagsmuni.“	Jarðkannanir hafa verið gerðar á fyrirhugaðri veglínu sem sýna að hraun eru ekki yfirborðslæg við væntanlegt vegstæði. Norðan Þjórsár er 0,2-3,4 m þykkur lífrænn jarðvegur ofna á hrauninu. Í matsskyldufyrirspurn vegna Búðafossvegar er vitnað í umsögn Náttúrufræðistofnunar við matsskyldufyrirspurn vegna Búðanámu. Í umsögninni kemur fram að þegar eldhraun er að öllu leyti sandorpið eða hulið jarðvegi og gróðri og ekki er lengur hægt að greina hvort um hraun sé að ræða hefur það alla jafna tapað þeim einkennum sem mynda verndargildi þess og nýtur þá ekki lengur verndar skv. 61. g. náttúruverndarlaga. Umsögn vísar til greinargerðar með frumvarpi til laga um náttúruvernd nr. 60/2013 en þar segir: „Eldhraun sem er að öllu leyti sandorpið eða hulið jarðvegi og gróðri og ekki er lengur hægt að greina hvort um hraun sé að ræða hefur að öllu jöfnu tapað þeim einkennum sem mynda verndargildi þess sem jarðmyndunar eða „hraunvistgerðar“ og nýtur það því ekki sérstakrar verndar samkvæmt

		<i>greininni. Ákvæðið útilokar þó ekki að aðrir eiginleikar, svo sem jarðsögulegir eiginleikar eða eiginleikar þess gróðurs sem vex á svæðinu, hafi sérstakt verndargildi.“</i>
5.4	<i>„Fossinn Búði nýtur einnig sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga (nr. 60/2013) og þar stendur „fossar og nánasta umhverfi þeirra að því leyti að sýn að þeim spillist ekki, [...]“.</i>	Fossinn Búði er staðsettur um 1 km neðan við fyrirhugaða brú yfir Þjórsá. Framkvæmdin mun ekki raska fossinum að neinu leyti eða hafa áhrif á sýn að fossinum.
5.5	<i>„Búðagarður er jökulgarður frá lokum síðasta jökulskeiðs. Rannsóknir hafa sýnt að Búðagarðurinn við fossinn Búða er hluti af því sem almennt er kallað Búðaröðin, en hana má rekja nær óslitið frá Skarðsfjalli í vestri og að Eystri-Rangá. Mestur er jökulgarðurinn við Búða, Búðagarður, frá nútíma, fyrir um 11.200 árum, en ytri garðarnir eru eldri, frá lokum síðjökultíma og eru allt að 12.100 ára gamlir. Búðaröðin í heild sinni hefur hátt vísinda- og fræðslugildi sem ummerki um stöðu ísaldarjökuls á Suðurlandi og hörfun hans í lok síðasta jökulskeiðs og í upphafi nútíma. Jökulgarðar á Suðurlandi frá þessu tímabili hafa varðveist illa og því hefur Búðaröðin hátt verndargildi vegna fágætis í landshlutanum. Búðagarðurinn hefur einnig mikið sögulegt gildi um rannsóknir jarðvísindamanna á jöklunarsögu landsins í upphafi síðustu aldar og fram til okkar daga. Þjórsárhraunið rann upp að Búðagarðinum og saman mynda þau jarðminjaheild um stóra atburði í jarðsögu landsins í lok síðasta jökulskeiðs og í upphafi nútíma sem hefur mikið verndargildi.“</i>	Líkt og fram kemur í kafla 3.6 í matsskyldufyrirspurn eru tveir vel greinanlegir jökulgarðar í landi Vindáss sem eru hluti af Búðaröðinni svokölluðu. Fyrirhuguð veglína Búðafossvegur liggur vestan við og meðfram vestari jökulgarðinum en sveigir svo suðaustur um skarð í austari jökulgarðinum. Áhrif á jökulgarðmyndanirnar verða einkum í formi skeringa þar sem vegurinn fer um skarðið í austari jökulgarðinum. Áhrif framkvæmdanna á Búðaröðina eru því metin fremur lítil.
5.6	<i>„Búðafossvegur er líklegur til að hafa neikvæð áhrif á þessar mikilvægu jarðminjar með því að raska jarðminjaheild og ásýnd jarðminja og þarf að mati Náttúrufræðistofnunar að meta áhrif mismunandi veglína á jarðminjar.“</i>	Valkostagreining hefur þegar farið fram þar sem að margar veglínur og mismunandi brúarstæði voru skoðuð (sjá svarlið 5.1 og kafla 2.5 í matsskyldufyrirspurn). Þeir þættir sem voru skoðaðir voru meðal annars grundun vegar og brúar, fornleifar og jarðvegsaðstæður. Við fornleifaskráningu fundust meðal annars ummerki um býli frá fyrstu öldum byggðar á Íslandi. Veglínu við austurenda brúar var hliðrað til að fjarlægð frá vegi að fornleifum væri nægjanleg. Jarðvegsaðstæður voru skoðaðar og eftir fremsta megni reynt að forðast að leggja veginn yfir votlendi eða jarðminjar.

		Afstaða landeigenda hafði auk þess áhrif á valkostinn sem valinn hefur verið og tekur fyrirhuguð veglínan mið af landnotkun á svæðinu.
6	Heilbrigðiseftirlit Suðurlands, dags. 17.12.2025	
6.1	„ Heilbrigðiseftirlit Suðurlands hefur farið yfir ofangreinda tilkynningu fyrir téða framkvæmd og gerir engar athugasemdir. Embættið telur að tilkynningin geri nægjanlega grein fyrir eðli, umfangi og umhverfi framkvæmdarinnar, sem og mótvægisáðgerðum og vöktun. Embættið telur að varanleg umhverfisáhrif framkvæmdarinnar önnur en sjónræn og staðbundin í næsta nágrenni hennar séu hverfandi/óveruleg og mögulegt að milda þau með góðri umgengni á framkvæmdatíma og vönduðum frágangi umhverfis og mannvirkja að framkvæmdum loknum. Embættið metur málið því sem svo að framkvæmdin kalli ekki á mat á umhverfisáhrifum að teknu tilliti til þeirra viðmiða sem koma fram í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Heilbrigðiseftirlit Suðurlands veitir efnisnámi starfsleyfi skv. lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Einnig veitir embættið starfsleyfi vegna verktakaaðstöðu skv. ofangreindri reglugerð auk starfsmannabúða skv. reglugerð nr. 903/2024 um hollustuhætti. “	Sótt verður um nauðsynleg starfsleyfi frá Heilbrigðiseftirlitinu. Að öðru leyti krefst umsögnin ekki viðbragða af hálfu framkvæmdaraðila.
7	Fiskistofa, dags. 17.12.2025	
7.1	„Fiskistofa gerir ekki athugasemd við fyrirhugaðar framkvæmdir og telur ekki nauðsynlegt að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum með tilliti til hugsanlegra áhrifa framkvæmdanna á fiskigengd, lífríki í þjórsá og aðstöðu til veiði.“	Umsögnin krefst ekki viðbragða af hálfu framkvæmdaraðila. Fyrirliggjandi er leyfi Fiskistofu fyrir framkvæmdunum, dags. 29.2.2024. Framkvæmdaraðili mun verða við þeim ábendingum sem settar eru fram í því leyfi.
8	Náttúruverndarstofnun, dags. 19.12.2025	
8.1	„Votlendi sem nýtur sérstakrar verndar Náttúruverndarstofnun bendir á að samkvæmt gögnunum liggur veglínan í gegnum votlendi sem nýtur 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.	Vísað er til svarliða 5.1 og 5.2 þar sem fjallað er um votlendi og hvernig leitast hefur verið við að lágmarka áhrif á það. Jafnframt er vísað til svarliðar 5.6 þar sem fjallað er um þá valkostagreiningu sem farið hefur fram.

	<i>Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúruifyrirkæra, 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.</i> <i>Ekki er fjallað nánar um votlendið, stærð þess og mikilvægi, né sýnt á uppdrætti. Ekki er fjallað nánar um hvort að fyrirhuguð ræsi dugi til að viðhalda náttúrulegum vatnsbúskap votlendis til lengri tíma, ekki er fjallað um hvort að farið verði í endurheimt á votlendi miðað við það votlendi sem tapast eða lögð fram vöktunaráætlun.</i> <i>Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á að fjallað sé mun nánar um votlendið í greinargerð og það komi fram hvaða leiðir verði farnar til þess að forðast rask votlendisins sbr. 61. gr. náttúruverndarlaga og hvaða valkostir séu skoðaðir. Náttúruverndarstofnun bendir á að ef 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.</i> <i>Miðað við fyrirliggjandi gögn mun framkvæmdin hafa talsvert neikvæð áhrif á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar.“</i>	
8.2	„Vistgerðir og gróður <i>Í greinargerð kemur fram að framkvæmdin muni raska vistgerðum sem hafa hátt og mjög hátt verndargildi og njóta verndar samkvæmt Bernarsamningnum.</i> <i>Í gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að bein röskun vegna vegstæðis og tengdra mannvirkja muni ná yfir um 5,9 ha lands. Þar er jafnframt lagt til grundvallar að áhrif á gróður og vistgerðir verði fyrst og fremst bundin við vegstæðið sjálft.</i>	Líkt og fram kemur í svarlið 5.2 hyggst framkvæmdaraðili láta kortleggja votlendi á fyrirhugaðri veglínu Búðafossvegur og í nágrenni hennar út frá loftmyndum. Með þeirri kortlagningu má reikna flatarmál þess votlendis sem raskast vegna vegagerðarinnar af meiri nákvæmi en út frá vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar Íslands. Vegagerðin hefur unnið að endurheimt votlendis víðs vegar um land til að bæta fyrir tap og röskun á votlendi vegna vegaframkvæmda. Unnið er að nýju verklagi við endurheimt votlendis, sbr. lið 13 í loftlagsáætlun stjórnvalda og stefnu íslenskra stjórnvalda um líffræðilega fjölbreytni til ársins 2030. Framkvæmdaraðili hefur til skoðunar mögulegar leiðir til

	<i>Auk þess segir að hafa skal þó í huga að viðmiðunarmælikvarði vistgerðarkotlagningar er 1:25.000, þannig ekki er alveg öruggt að þessar vistir finnist innan marka skipulagssvæðisins.</i> <i>Náttúruverndarstofnun bendir á þann möguleika að svæðið verði kortlagt og greint með meiri nákvæmni m.t.t. til vistgerða.</i> <i>Náttúruverndarstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé nánar um umfang vistgerðar sem verða raskað út frá verndargildi þeirra og lagðar sé fram mótvægisáðgerðir í formi endurheimtar og vaktanaráætlunar.</i> <i>Náttúruverndarstofnun tekur undir að áhrif á vistgerðir og gróður er nokkuð neikvæðar.“</i>	að endurheimta það votlendi sem raskast vegna Búðafossveggar. Ákjósanlegast er að það svæði sé sem næst fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Mun fyrirhuguð kortlagning á votlendi nýtast við að áætla flatarmál þess svæðis sem þarf að endurheimta.
8.3	„Fuglalíf <i>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.</i> <i>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. 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.</i> <i>Náttúruverndarstofnun bendir á að innan framkvæmdasvæðisins er mikilvægt fuglasvæði skv. vistgerðarkorti Náttúrufræðistofnunar sem nefnist Suðurlandsundirlendi. Talningar af Suðurlandi sýna marktæka</i>	Vísað er til svarliðar 5.1. Þar er m.a. fjallað um jaðaráhrifa á fugla. Jafnframt má ítreka að yfirstandandi er fuglarannsókn á vegum Rannsóknarseturs Háskóla Íslands á Suðurlandi innan áhrifasvæðis fyrirhugaðrar Hvammsvirkjunar í Þjórsár. Þar er gert ráð fyrir að spóar verði merktir með rafeindatækjum svo hægt sé að finna þá þó þeir færi sig, en þannig er mögulegt að meta áhrif framkvæmda á einstaklinga. Með þessum rannsóknnum er mögulegt að vakta áhrif á fugla vegna framkvæmda við Búðafossveg.

fækkun fimm tegunda, þ.e. heiðlóu, lóupræls, spóa, stelks og þúfuttittlings. 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.

Náttúruverndarstofnun bendir á margar mófuglategundir eru ábyrgðartegundir Íslands 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.

Í greinargerð kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir munu valda búsvæðatapi fugla sem samsvarar vegstæði vegarins, sem sé fremur umfangslítið. Það er í ósamræmi við íslenskar rannsóknir, sem voru m.a. unnar fyrir Vegagerðina, 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. Því er mikilvægt að meta legu vegarins m.t.t. þess að koma í veg fyrir útbreidd jaðaráhrif hans með því að brjóta búsvæði fuglanna mikið upp. Með því að hafa vegstæðið í jaðri ákjósanlegs búsvæðis má lágmarka jaðaráhrifin til einnar áttar frá veginum.

Náttúruverndarstofnun telur mikilvægt að þetta komi fram í tillögunni og hvaða leiðir verði farnar til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum á búsvæði fuglanna.

Framkvæmdaraðili metur að áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf verði nokkuð neikvæð. Að mati Náttúruverndarstofnunar eru áhrif á fuglalíf vanmetin þar sem umfjöllun er ekki um jaðaráhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf á framkvæmdartíma og rekstartíma. Auk þess er ekki fjallað um mótvægisáðgerðir, endurheimt og vöktun.“

8.4	„Þjórsárhraun <i>Í greinargerð kemur fram að innan framkvæmdarsvæðisins er hraun sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Um er að ræða Þjórsárhraun, sem er stærsta hraun jarðar frá nútíma. Norðan Þjórsár liggur Búðavegur að öllu leyti um hraunið, og fyrirhuguð efnistaka í Búðanámu felur jafnframt í sér rask á sama hrauni.</i> <i>Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á að Þjórsárhraun njóti verndar í samræmi við ákvæði náttúruverndarlaga, óháð því að framkvæmdasvæðið nái aðeins yfir lítinn hluta af heildarstærð hraunsins. Hraunið á þessu svæði er að mati stofnunarinnar að nær öllu leyti óraskað og hefur því mjög hátt verndargildi.</i> <i>Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga njóta tilteknar jarðminjar, þar á meðal eldhraun, sérstakrar verndar. Í 3. mgr. ákvæðisins er kveðið á um að forðast skuli röskun slíkra náttúrufyrirbæra nema brýna nauðsyn beri til og ljóst sé að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi laganna er sérstaklega tekið fram að með orðalaginu „brýn nauðsyn“ sé vísað til þess að einungis mjög ríkir hagsmunir, fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir, geti réttlætt röskun á slíkum jarðminjum.</i> <i>Að mati Náttúruverndarstofnunar er ekki fjallað með fullnægjandi hætti um hvaða brýnu almannahagsmunir réttlæta fyrirhugaða röskun á Þjórsárhrauni vegna Búðavegar ásamt opnun og stækkunar Búðanámu.</i> <i>Í svörum framkvæmdaraðila varðandi Búðanámu segir: „Búðanáma hefur verið á aðalskipulagi Skeiða- og Gnúpverjahrepps frá 2019 þar sem svæðið er skilgreint sem efnistökusvæði E13. Aðkomuvegur að efnistökusvæðinu er einnig sýndur á skipulagi.... Búið er að semja við landeigendur um stækkun efnistökusvæðisins.“</i>	Vísað er til svarliðar 5.3. Varðandi skert verndargildi hraunsins þá byggir framkvæmdaraðili þá ályktun sína á umsögn Náttúrufraeðistofnunar við matsskyldufyrirspurn Búðanámu en hún vísar til greinargerðar með frumvarpi til laga um náttúruvernd nr. 60/2013. Stækkun Búðanáma hefur þegar undirgengist fyrirspurn um matsskyldu og var niðurstaða Skipulagsstofnunar, dags. 3. apríl 2025, að fyrirhuguð framkvæmd væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.
-----	---	---

Í svörum framkvæmdaraðila er því einungis vísað til þess að Búðanáma hafi verið skilgreind sem efnistökusvæði í aðalskipulagi Skeiða- og Gnúpverjahrepps frá 2019, og að heimildir og samningar liggi fyrir vegna stækkunar námusvæðisins. Náttúruverndarstofnun áréttar að slík atriði snúa að skipulags- og eignarrétti, en koma ekki í stað sjálfstæðs mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, þar sem áhrif á náttúruverðmæti skulu metin óháð skipulagsákvörðunum. Auk þess þarf að fjalla mun nánar um hvaða brýnu almannahagsmunir réttlæta röskun á hrauninu.

Í matsskyldufyrirspurn Vegagerðarinnar er áréttað að hraunið er “sandorpið eða hulið jarðvegi og gróðri” og ekki sé hægt að greina hraunlög á yfirborði; því telji framkvæmdaraðili að verndargildi hraunsins sé skert og áhrif á hraun óveruleg.

Náttúruverndarstofnun bendir á að jarðsöguleg og jarðfræðileg einkenni Þjórsárhrauns haldi verndargildi sínu óháð því hvort hraunið sé að hluta til hulið jarðvegi eða gróðurþekju. Þjórsárhraun varð til í einu stærsta eldgosi sem þekkt er á jörðu á nútíma og er jafnframt stærsta nútímahraun jarðar. Verndargildi hraunsins felst meðal annars í umfangi, aldri, myndunarsögu, vísinda- og fræðslugildi þess og samhengi innan landslags. Slíkir eiginleikar tapast ekki þótt yfirborð hraunsins hafi víða tekið við jarðvegi og gróðri með tímanum.

Verndargildi jarðminja samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga byggist ekki á sjónrænum eiginleikum einum saman, heldur á heild, samfellu og jarðsögulegu samhengi. Röskun jarðminja er óafturkræf, og rask á hrauni sem þessu, jafnvel á afmörkuðu svæði, getur rofið landslagsheild og samfellu með varanlegum hætti. Fullyrðingar um að efnistaka að umfangi 60.000 m³ sé óveruleg í samanburði við heildarstærð hraunsins eiga því ekki við, enda hafa óraskaðar hraunbreiður mikið verndargildi óháð flatarmáli raskaðs svæðis.

	<i>Í umsögnum Náttúruverndarstofnunar vegna fyrirhugaðrar stækkunar Búðanámu hefur verið vísað til þess að 61. gr. laga nr. 60/2013 krefjist þess að brýnir almannahagsmunir liggi fyrir áður en eldhrauni er raskað. Að mati stofnunarinnar hefur ekki verið sýnt fram á að hvaða hagsmunir réttlæti röskun á Þjórsárhrauni í þessu tilviki. Stofnunin telur jafnframt að rétt sé að nýta þegar röskuð efnistökusvæði fremur en að hefja efnistöku á nýjum og að mestu óröskuðum svæðum innan Þjórsárhrauns. Aðrar námur geti verið staðsettar í sama hrauni en þá á þegar röskuðum svæðum.</i> <i>Náttúruverndarstofnun leggur ríka áherslu á að hrauninu verði hlíft og að markmiðum náttúruverndarlaga um vernd jarðfræðilegra fyrirbæra og landslags sé framfylgt.</i> <i>Stofnunin bendir jafnframt á að efnistakan myndi raska landslagsheild þar sem Þjórsárhraun leggst að Búðargarðinum, sem eru merkilegar ísaldarminjar. Slíkt rask hefði neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins og samspil þessara jarðminja, sem saman mynda heildstæða og sögulega mikilvæga landslagsmynd.</i> <i>Náttúruverndarstofnun telur að fyrirhuguð röskun á hrauninu við Búðagarðinn samræmist ekki markmiðum náttúruverndarlaga samkvæmt 3. gr. laganna. Þar er meðal annars lögð áhersla á að varðveita heildarmynd jarðfræðilegra ferla og fyrirbæra sem gefa samfellt yfirlit um jarðsögu landsins, að vernda jarðmyndanir sem eru sérstakar eða einstakar á lands- eða heimsvísu, og að varðveita landslag sem er sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og menningarlegs gildis. Rask á samfelldri hraunbreiðu í nánum tengslum við ísaldarminjar gengur gegn þessu markmiðum, enda felur það í sér rof á landslagsheild sem felur í sér afar ríka og sérstaka jarðsögu.“</i>	
8.5	„Valkostir og samlegðaráhrif Veglagning	Vísað er til svarliðar 5.1 og 5.6 þar sem fjallað er um valkostagreiningu. Alls hafa sjö valkostir verið skoðaðir fyrir legu vegarins. Við greiningu á

	<i>Að mati Náttúruverndarstofnunar er mikilvægt að árétta að sú valkostagreining sem vísað er til byggir á gögnum frá árinu 2009. Frá þeim tíma hafa orðið breytingar á lagaumhverfi, m.a. með setningu laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, auk þess sem þekking á verndargildi votlendis, vistgerða og fuglalífs hefur aukist. Þá hafa aðrar stórar framkvæmdir á svæðinu, svo sem fyrirhuguð Hvammsvirkjun og efnistaka í Búðanámu, komið til sögunnar og kalla á heildstætt mat á samlegðaráhrifum.</i> <i>Náttúruverndarstofnun telur óljóst hvort liggi fyrir fullnægjandi greining á því hvort hægt hefði verið að útfæra framkvæmdina með öðrum hætti til að forðast eða draga enn frekar úr röskun á viðkvæmum vistkerfum, né hvort aðrir raunhæfir kostir, þar á meðal breytingar á legu, hefðu getað leitt til minni umhverfisáhrifa. Þá telur stofnunin að núllkostur hafi ekki verið metinn með sjálfstæðum hætti sem raunverulegur valkostur, heldur fyrst og fremst hafður sem tæknilegt viðmið gagnvart markmiðum um samgöngubætur.</i> <i>Að mati Náttúruverndarstofnunar uppfyllir valkostagreiningin því ekki kröfur núgildandi laga um umhverfismat, þar sem hún byggir á frekar gömlum forsendum og skorti á heildstæðu mati á umhverfisáhrifum og samlegðaráhrifum. Stofnunin telur nauðsynlegt að valkostir verði skoðaðir á grundvelli uppfærðra gagna, núgildandi laga og stefnu um vernd náttúru og líffræðilegrar fjölbreytni.“</i>	valkostum hefur verið horft heildstætt á þau áhrif sem vegurinn kann að hafa og leitast við að lágmarka áhrif á votlendi og jarðmyndanir sem og landnotkun, vatnshlot og fornleifar. Votlendi var kortlagt árið 2009. Í samræmi við niðurstöður kortlagningarinnar og þær ábendingar sem fram komu var vegstæði endanlegs valkostar hliðrað til með það að markmiði að lágmarka áhrif á votlendi. Skurðgreftir meðfram veginum verður jafnframt haldið í lágmarki og ræsi lögð undir veg til að viðhalda náttúrulegu flæði vatns. Flóðahermun hefur verið gerð á svæðinu sunnan Þjórsár og fyrirhugað að nákvæmari hermun verði gerð. Niðurstöður þeirrar hermunar verða notaðar til þess að staðsetja ræsi sem nákvæmast þannig að vegurinn hafi sem minnst áhrif á vatnsbúskap votlendisins. Við mat á áhrifum er núllkostur hafður til viðmiðunnar en hann felst í líklegri þróun umhverfisins án framkvæmdarinnar.
8.6	<i>„Samlegðaráhrif - Valkostir vegna námu</i> <i>Í greinargerðinni varðandi matskyldufyrirspurn vegna stækkun Búðanámu er bent á að ef ekki næst efni úr Búðanámu, sé fyrir hendi valkostur um efnistöku úr frárennisskurði Hvammsvirkjunar, þó það kalli á lengri flutning.</i> <i>Náttúruverndarstofnun setur því spurningamerki við þörf þess að opna eða stækka Búðanámu, þar sem fyrirbyggjandi valkostir, þ.e.a.s. frárennisskurður og aðrar námur á svæðinu, tryggja aðgang að því efni sem þarf. Náttúruverndarstofnun telur að réttast væri að endurskoða</i>	Helsta ástæðan fyrir notkun Búðanámu er nálægð námunnar við framkvæmdasvæði Búðafossvegar og staðsetning námunnar norðan Þjórsár, en frárennisskurður Hvammsvirkjunar er staðsettur sunnan árinna. Efni úr Búðanámu verður notað til vegagerðar norðan árinna áður en bygging brúarinnar fer fram. Efni í varnargarða vegna brúargerðar mun jafnframt koma úr námu norðan Þjórsár og því er brúargerðin háð því að búið sé að leggja Búðafossveg norðan árinna að brúarstæðinu. Ef Búðanáma verður ekki notuð þarf að sækja efni í aðrar námur lengra í burtu með meiri akstri og tilheyrandi áhrifum á umferð og loftslag.

	<i>þörfina á námunni frá grunni, með það að markmiði að forðast óþarfa rask á Þjórsárhrauni og þeirri merkilegu landslagsheild sem hraunið myndar með Búðaröðinni.</i> <i>Framkvæmdaraðili metur það óhagkvæmara og feli í sér meiri umhverfisáhrif að nýta efni úr frárennslisskurði Hvammsvirkjunar. Að mati Náttúruverndarstofnunar er mikilvægt að sýna betur fram á, hver umhverfisáhrif þess sé að haugsetja efni úr frárennslisskurði.“</i>	Næsta náma er E26 í 7 km fjarlægð frá framkvæmdasvæði Búðafossvegur. Þá má benda á Búðanáma er í um 300-400 m fjarlægð frá Búðaröðinni og í um 250-350 m fjarlægð frá hraunjaðri Þjórsárhraunsins og mun því ekki hafa áhrif á þá jarðminjaheild. Umhverfisáhrif haugsetningar á efni úr frárennslisskurði Hvammsvirkjunar tengjast ekki Búðafossvegi. Þau eru hluti af umhverfisáhrifum Hvammsvirkjunar og á ábyrgð Landsvirkjunar.
8.7	„Niðurstaða <i>Framkvæmdaraðili hefur lagt fram ítarleg gögn um ýmsa umhverfisþætti, þar á meðal mat á áhrifum á vatnshlot og fornleifar. Hins vegar telur Náttúruverndarstofnun að annmarkar séu á umfjöllun og gögnum sem varða þá umhverfisþætti sem snúa sérstaklega að náttúruvernd.</i> <i>Ekki nægilega góðar upplýsingar liggja fyrir um áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir, votlendi, vistgerðir, gróður og fuglalíf, sem og um heildaráhrif og samlegðaráhrif framkvæmdarinnar í tengslum við efnistöku og aðrar framkvæmdir á svæðinu. Þá byggir valkostagreining að verulegu leyti á forsendum eldri ganga og endurspegla takmarkað á núverandi þekkingu á verndargildi svæðisins.</i> <i>Að mati Náttúruverndarstofnunar felur framkvæmdin í sér hættu á varanlegri röskun á náttúruverðmætum og því er nauðsynlegt að áhrif hennar á náttúruvernd verði metin með heildstæðari og vandaðri hætti áður en frekari ákvarðanir eru teknar.“</i>	Framkvæmdaraðili þakkar fyrir athugasemdina og vísar til svarliða hér að ofan, auk viðeigandi kafla í matsskyldufyrirspurn framkvæmdarinnar þar sem fjallað er um áhrif á jarðmyndanir, gróðurfar, votlendi, og fuglalíf.

9	Hjördís Harðardóttir og Örn Sveinsson, landeigendur Svörtulofta, dags. 11.12.2025	
9.1	„Við undirrituð erum eigendur þessa lands sem ráðgert er að staðsetja Búðafossvegin meðfram. Teljum við brúna og veginn vera mikilvæga samgöngubót. Höfum þó smávægilegar athugasemdir vegna staðsetningu vegarins og komum með tillögur hvernig með örlítilli tilfærslu mætti einfalda ferlið og valda minna raski á þessu fallega gróna landi auk þess sem snjóálag yrði minna. Á tveimur stöðum liggur vegurinn um háa hóla (Hólagrið og Stórhól, sjá meðfylgjandi kort) og mikið jarðrask þarf að eiga sér stað svo vegur fari vel í landi ef áætlaðri veglínu verður haldið. Auðvelt er að hnika veginum aðeins í austur á hólavæðunum um nokkra metra – þannig fæst lægra vegstæði – og meira aflíðandi land að veginum að vestanverðu og þar af leiðandi minni snjóskaflamyndun nema að vegurinn eigi að liggja með himinskautum. Ef vegstæðið verður þar sem það er núna skerst það inn í hólana með tilheyrandi snjósöfnun og háar brúnir þeim megin sem snýr að landi okkar. Varðandi hólana þá er um er ræða fallega algróna hóla og við gerum okkur grein fyrir því að þeir þurfa að raskast en best færi á því að það væri sem minnst jarðrask og landið yrði aflíðandi eins og það er fyrir.“	Framkvæmdaraðili þakkar góða umsögn og gagnlegar ábendingar. Framkvæmdaraðili telur núverandi hönnun vegar vera bestu lausnina fyrir legu vegarins að teknu tilliti til allra sjónarmiða. Gengið hefur verið frá samningum við landeigendur um land undir veginn. Vegagerðin mun hafa umsjón með veginum og sjá um snjómokstur og háلكuvarnir. Ef um óeðlileg snjósöfnun verður að ræða á þeim stöðum sem bent er á verður brugðist við því. Vegagerðin er með ákveðnar reglur um snjómokstur og háلكuvarnir.
9.2	„Nokkru sunnar og suðvestan við Flagveltuhól (sjá kort og sem er ranglega merktur á sumum kortum) fer vegurinn yfir affallsleið leysingavatns frá Flagbjarnarholti og liggur að svelt sem er niðurfall þar sem leysingavatnið fossar ofaní að undirliggjandi neðanjarðar afrennsli. Ef veglínan verður óbreytt verður svelgurinn austan við veginn og nánast í brún hans. Þeim sem er ekki staðkunnugur og virðir þetta svæði fyrir sér í sumarblíðu getur yfirséð að þarna fer um mikið vatn í mestu leysingum. Vatnið safnast saman úr Flagabjarnarholti og aðliggjandi mýrum í Leirtjörn og rennur svo þaðan fram ekki langt frá íbúðarhúsi og hesthúsi/skemmu að Svörtuloftum 2 – hefur þaðan greiða leið um lægðir (Nýgræður) fram að og undir væntanlegt vegstæði þar sem flaumurinn hverfur í svelginn. Ef ekki verða gerðar ráðstafanir - vegurinn færður	Líklegt þykir að leysingavatn muni að einhverju leyti fara niður í hraunið um jarðskjálftasprungur/svelgi. Flóðahermun hefur verið gerð og í framhaldi af því var tveimur ræsum bætt við, einu undir Búðafossveg og öðru undir heimreiðina að Minni Völlum. Fyrir fram var gert ráð fyrir stóru ræsi (2,4 m í þvermál) undir Búðafossveg, um 500 m frá Landvegi. Ræsunum sem bætt hefur verið við eru minni í sniðum (1-1,5 m í þvermál). Með þessum viðbótarræsum ætti að vera öruggt að leysingavatn safnist ekki fyrir vestan Búðafossveg með tilheyrandi flóðahættu. Frekari flóðahermun er fyrirhuguð á svæðinu sunnan Þjórsár og verða niðurstöður þeirrar greiningar notaðar til þess að staðsetja ræsi sem nákvæmast þannig að vegurinn hafi sem minnst áhrif á vatnsbúskap votlendisins.

	austur fyrir aðliggjandi Flavelthól eða rör sett undir veginn mun þetta vatn leita í suður í átt að Landvegi og flæða yfir land okkar þar sem það gerir nýtingu lands ómögulega en hross eru þarna á vetrarheit auk þess sem það gæti valdið tjóni á landi. Þessi ofurflóð koma ekki að jafnaði á hverjum vetri en eru til vandræða þegar þetta ástand varir. (Höfum í förum okkar myndefni sem sýnir þetta). Sendum tölvupóst 10.11. 2022 á Einar Má Magnússon hjá Vegagerðinni sem þakkaði fyrir athugasemdina og sendi áfram á Pál Bjarnason hjá Eflu á Selfossi. Við vörðum við þessu ástandi sem skapast vegna vatnsagans og báðum um að tekið yrði tillit til þessara dynta náttúrunnar. Höfum svo ekki heyrt neitt frekar.“	Framkvæmdaraðili hefur átt í tölvupóstssamskiptum við eigendum Svörtulofta þar sem mál um afvötnun vegar hafa verið skýrð.
9.3	„Auk þess vonum við að lagning vegarins um mýrar í Vindáslandi muni ekki hafa neikvæð áhrif á vatnsbúskap í þeim mýrum sem liggja að vestanverðu og eru þar stór svæði í okkar eigu. Þar er mikið fuglalíf og gerum við ráð fyrir að gerð hafi verið ítareg úttekt á því svæði m.t.t. þess að vegurinn sker mýrina sennilega með tilheyrandi skurðum sem gætu breytt náttúrulegu flæði vatns um þetta svæði.“	Vegna votlendis í landi Vindáss verða ræsi lögð undir veginn og greftri skurða með veginum haldið í lágmarki. Með því er leitast við að lágmarka áhrif á vatnsbúskap og náttúrulegt flæði vatns (sjá einnig svarlið 9.2).
9.4	„Viljum að lokum minna á að Landeyjahöfn með öllum sínum vandræðum var hönnuð af sérfræðingum sem ekki hlustuðu á landeigendur og sjómenn sem gjörþekktu til. Það sama gildir um veginn um Þröskulda þar sem heimamenn vörðu við því að veglínan lægi um mjög snjópungt svæði en henni var ekki hnikað og er til vandræða vegna snjósöfnunar á hverjum vetri.“	Framkvæmdaraðili þakkar aftur fyrir gagnlega umsögn.
10	Landeigendur Nautavaðs í Réttarholti, dags. 17.12.2025	
10.1	„Við erum lóðarhafar að Nautavaði í Réttarholti, þar sem fyrirhugaður vegur og brú munu liggja um eða að landi okkar. Teljum við framkvæmdina mikilvæga samgöngubót og styðjum hana í heild sinni. Við viljum þó koma á framfæri athugasemdum og ábendingum varðandi núverandi tengiveg inn á Réttarholtssvæðið, sem þverar hinn nýja Búðafossveg. Sá vegur er lykilaðkoma að landi okkar og er nýttur af stórum ökutækjum, svo sem landbúnaðartækjum, flutningabílum og þjónustubílum.	Í gildi er deiliskipulag fyrir svæðið þar sem framtíðarlega vegtengingar við Búðafossveg er sýnd. Núverandi aðkoma að lóðum í Nautavaði er bráðabirgðavegur, sem samkvæmt núgildandi deiliskipulagi verður gönguleið í framtíðinni. Framtíðarlega tengingarinnarinn á vegakerfi við lóðirnar er nokkru sunnar. Þar er áætluð tenging inn á 7 m breiða götu. Fram hjá þessari tengingu verður hraði bílaumferðar lækkaður með skiltum niður í 70 km/klst.

Mikilvægt er að við hönnun nýs vegar verði tekið fullt tillit til þessa aðgangs, einkum hvað varðar:

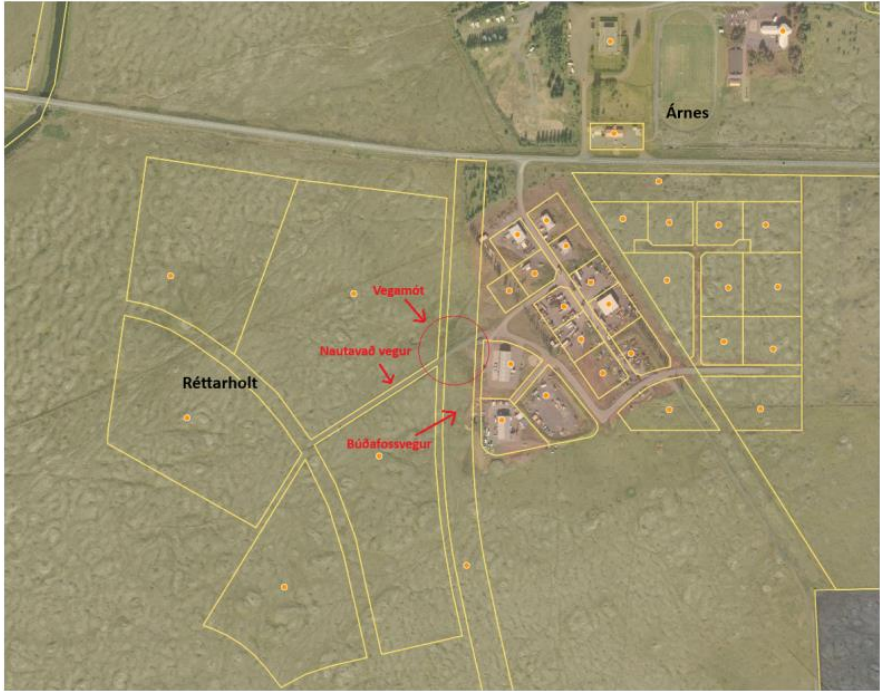
- nægilegt rými til að beygja,
- góðan sjónhalla og öryggi við vegamót,
- nægjanlegt snúnings- og athafnasvæði fyrir stór ökutæki,
- og að tryggt verði að núverandi leiðslur og veitur í aðkomuvegi við Nautavað raskist ekki við tengingu hins nýja Búðafossvegar.

Án slíkra ráðstafana er hættu á að aðkoma að þessum vegi skerðist verulega, sem gæti haft áhrif á nýtingu landsins og daglegan rekstur. Með hóflegum breytingum eða útfærslum á vegamótunum teljum við auðvelt að tryggja að aðgengi haldist óskert og að framkvæmdin verði bæði örugg og vel aðlöguð að aðstæðum á staðnum.

Meðfylgjandi eru loftmyndir af svæðinu sem sýna núverandi veg, notkun hans og aðstæður, til frekari skýringar.

Við endanlega útfærslu vegtengingar að lóðum í Nautavaði verður farið eftir veghönnunarreglum Vegagerðarinnar þar sem tekið verður á þeim hönnunaratríðum sem lóðarhafar minnst á.



	 “	
11	U-listinn, dags. 17.12.2025	
11.1	„Samráð um valkosti Það er afar óeðlilegt að falið sé í matsskyldufyrirspurn hver er uppruni staðsetningar þessa vegar og brúargerðar. Framkvæmdin tengist fyrirhugaðri Hvammsvirkjun og er fjármögnuð af Landsvirkjun að svo stöddu, Vegagerðin er framkvæmdaraðili en skattgreiðendur munu að endingu greiða fyrir. Um þetta er ekkert í gögnunum. Lágmarkskrafa er að almenningur sé upplýstur um það, í málsmeðferð umhverfismats og með skýrum hætti, að þessi vegagerð yrði unnin fyrir hönd Landsvirkjunar vegna áformaðra virkjana í Þjórsá þannig að uppruni hönnunar, forsendur og val á staðsetning sé gerð réttilega skil. Staðsetning vegar og	Búðafossvegur er hluti af samkomulagi Landsvirkjunar við Skeiða- og Gnúpverjahrepp og Rangárþing ytra, en á ábyrgð Vegagerðarinnar. Í nýlega samþykktum fjárlögum fyrir árið 2026 er Vegagerðinni úthlutað fjármunum til þess að standa straum af kostnaðarhlutdeild Vegagerðarinnar í framkvæmdunum við Búðafossveg. Þrátt fyrir að framkvæmdin hafi upphaflega komið til í tengslum við gerð Hvammsvirkjunar hafa þau tengsl nú verið lágmörkuð með sérstakri fjármögnun til Vegagerðarinnar. Í matsskýrslu vegna Hvammsvirkjunar frá 2017 kemur fram að Búðafossvegur sé ekki forsenda fyrir Hvammsvirkjun og teljist því ekki tengd framkvæmd. Jafnframt sé ekki um að ræða mótvægisáðgerð og því hafi áhrif

	brúar hefur ekki verið unnin í samráði við íbúa sveitafélagsins eins og eðlilegt er við gerð þjóðvegjar og þá með áherslu á hvaða staðsetning hentar samfélagi Uppsveita best. Ekki er skoðað hvaða afleiðdu áhrif þetta hafi á staðsetningu vega í sveitunum til lengri tíma eða hvað hefði hentað best fyrir samfélag uppsveita og engir aðrir kostir kynntir. Líkur má leiða að því að önnur staðsetning hefði hentað samfélag okkar mun betur til að mynda tenging vegsins inn á Skeiðaveg. Slík inngrip inn í skipulagsmál sveitafélagsins án samráðs við samfélagið og eingöngu á forsendum virkjunar er óæskileg og undarleg vegferð svo ekki sé dýpra í árina tekið.“	vegarins ekki verið metin sem hluti af umhverfismati Hvammsvirkjunar². Framkvæmdin er í samræmi við markmið samgönguáætlunar um öruggar samgöngur og jákvæða byggðapróun. Staðsetning vegar og brúar hefur verið unnin í samráði við sveitarfélagið, en upphaflega var gert ráð fyrir brú yfir Þjórsá um 3 km austar en núverandi brúarstæði Búðafossvegjar er áætlað. Sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps samþykkti á fundi sínum þann 5. maí 2009 aðalskipulagsbreytingu, en í þágildandi aðalskipulagi var gert ráð fyrir tengivegi frá Þjórsárdalsvegi yfir Þjórsá austan Þjórsárholts og inn á Landveg. Með aðalskipulagsbreytingunni var brúarstæðið færð um 3 km til vesturs og samsvarandi færsla gerð á vegstæðinu en þannig tengist vegurinn Þjórsárdalsvegi rétt vestan við þéttbýlið í Árnesi. Samkvæmt upplýsingum frá sveitarfélaginu hefur fyrirhuguð lega Búðafossvegjar og brúarstæðis farið í gegnum allt lögbundið skipulagsferli, sem tryggir aðkomu íbúa að málinu. Jafnframt má benda á að gert er ráð fyrir Búðafossvegi í aðalskipulagi bæði Skeiða- og Gnúpverjahrepps og Rangárbings Ytra.
11.2	„Fiskgengd er í Þjórsá og þverám hennar og uppeldisstöðvar. Út frá rannsóknum Hafrannsóknarstofnunar sem fyrir liggja og fylgja með í viðauka matskyldufyrirspurnar er ljóst að talsverð fiskgengd er um svæðið og góð uppeldissvæði og talsvert uppeldi er af seiðum laxfiska á framkvæmdarsvæðinu. Þar eru líklega einnig hrygningarsvæði. Það sætir því furðu að fleiri möguleikar á staðsetningu vegjarins hafi ekki verið skoðaður nánar. Vegna þess að valkostir verða einungis metnir í umhverfismati, þarf það að fara fram.“	Fyrirliggjandi er leyfi Fiskistofu og gerir stofnunin ekki athugasemdir við matsskyldufyrirspurnina, sbr. svarlið 7.1. Í leyfi Fiskistofu er vísað til mats Hafrannsóknarstofnunar þar sem segir að „[m]iðað við fyrirliggjandi verkáætlun og hönnun brúar telur Hafrannsóknarstofnun ólíklegt að framkvæmdir við vega- og brúargerð muni valda breytingum á vistfræðilegu ástandi Þjórsár 1 þveráa hennar ofan brúarstæðis með tillit til laga um stjórn vatnamála nr. 36/2011.“ Áhrif á fiskgengd hafa verið metin af Fiskistofu og Hafrannsóknarstofnun og hafa stofnanirnar lagt fram ábendingar sem framkvæmdaraðili mun fylgja.

² https://www.landsvirkjun.is/api/get-pdf?id=d5b9fcd-dee3-4e8e-a101-c2f6cd86e67c_Hvammsvirkjun-2017-072.pdf&name=Hvammsvirkjun-2017-072.pdf

11.3	<i>„Ástand vega og áhætta Tengja á brúna inn á Þjóðveg 32 Þjórsárdalsveg í Skeiða- og Gnúpverjahreppi og áætlað er að um 500 bílar fari um hana á degi hverjum. Þjórsárdalsvegur stenst tæplega kröfur um 90 km aksturshraða. Óeðlilegt má teljast að auka umferð um hann umtalsvert án þess að úr honum verði bætt eða auknar hraðatakmarkanir verði settar á hann um hámark 70 km aksturshraða. Ekki kemur fram hvort framkvæmdin sé í samræmi við gildandi Umferðaröryggisáætlanir stjórnvalda og ekkert mat er lagt á aukna slysatíðni eða dánartíðni eins og að jafnaði á að meta við svo stórar breytingar.“</i>	Við gerð Búðafossvegur er framkvæmdaraðili að vinna í samræmi við aðalskipulag sveitarfélaganna beggja vegna Þjórsár. Fyrirliggjandi eru umsagnir sveitarfélaganna vegna þessarar matsskyldufyrirspurnar, sjá svarliði 2.1 og 3.1. Allar framkvæmdir á vegum Vegagerðarinnar fara í gegnum umferðaröryggisrýni. Búðafossvegur hefur farið í gegnum þrjár slíkar rýnir: 1. Rýni 1. stigs, dags. 24.08.2020 - Rýni á forhönnun. 2. Rýni 2. stigs, dags. 23.01.2023 - Rýni á verkhönnun 3. Rýni 2. stigs, dags. 03.05.2024 - Viðbótarýni vegna tilkomu hringtorgs við Þjórsárdalsveg Brugðist hefur verið við þeim ábendingum sem komið hafa fram og umferðaröryggi verið bætt á grundvelli þeirra. Til dæmis var ákveðið að hafa hringtorg í stað T gatnamót á mótum Þjórsárdalsvegur og Búðafossvegur. Ljóst er að vegna framkvæmda við Hvammsvirkjun og vegna annarra framkvæmda á svæðinu mun þungaumferð á svæðinu aukast. Fjöldi ferðamanna er einnig líklegur til að aukast með tilheyrandi umferð. Búðafossvegur mun nýtast vegna þessarar aukningar umferðar og minnka álag á öðrum vegum.
11.4	<i>„Efnistaka Skýrslan miðar við efnistöku m.a. úr frárennsliskurði fyrirhugaðar Hvammsvirkjun. Í ljósi þess að verulega óvissa ríkir um fyrirhugaða Hvammsvirkjun, sem sætir nú ágreiningi sem er á leið fyrir dómstóla öðru sinni, er óráðlegt þessi vegferð opinberrar stofnununar sem Vegagerðin er, miðist við að sú framkvæmd sé endanlega samþykkt. Í matsskyldufyrirspurn er sagt að hægt sé að sækja fyllingarefni úr námu í Þjórsá við Þverá (E26). Ekki liggur fyrir samþykkt náma á þessum stað, að því er varðar skilyrði skv. lögum um stjórn vatnamála 36/2011. Landsvirkjun hefur fengið álitsgerð frá Hafrannsóknarstofnun um ástandsmat vatnshlota. Í því mati var ekki gert ráð fyrir umræddri námu í</i>	Rétt er að stór hluti efnis verður sóttur úr frárennslisskurði Hvammsvirkjunar. Efnid hefur þegar verið losað og haugsett í samræmi við framkvæmdaleyfi fyrir undirbúningsframkvæmdir fyrir Hvammsvirkjun. Efnistökusvæði E26 er á aðalskipulagi Skeiða- og Gnúpverjahrepps og á deiliskipulagi Hvammsvirkjunar. Samið hefur verið við landeigendur um efnistöku.

	miðju uppistöðulóninu og því er áætlað ástandsmatið ómarktækt sem slíkt sem setur þessa framkvæmd sem og aðrar framkvæmdir er varðar Hvammsvirkjun í uppnám. Þetta sýnir afar takmarkaðan skilning bæði Landsvirkjunar og Vegagerðarinnar á þeim bindandi skuldbindingum sem lög um stjórn vatnamála setja. Umhverfismat verður að fara fram hvað varðar áhrif efnistöku“	Framkvæmdaraðili telur því að náman sé tilbúin til notkunar. Reynist það ekki rétt er um lítið magn efnis að ræða sem þá verður sótt í aðrar námur með tilskilin leyfi.
11.5	„Vatnhlot og lög um stjórn vatnamála nr. 36/2011 Í skýrslunni kemur fram að vega- og brúargerðin mun hafa bein áhrif á straumvatnshlotið Þjórsá 1 (nr. 103-663-R) og gæti haft óbein áhrif á straumvatnshlotin Minnivallalæk (103-760-R), Þverá (103-895-R), Sandá (103-907-R), Fossá 1 (103842-R) og Fossá 2 (103-842-R) sem renna í Þjórsá ofan við brúarstæðið. Búðafossvegur kemur til með að liggja um grunnvatnshlotin Tungnárhraun (103-308-G) og Gíslholtsvötn (103-44-G). Samtals sex straumvatnshlot og tvö grunnvatnshlot. Bent er á að áreiðanleiki ástandsmat þessa vatnshlota sé lítill og magnstaða og efnafræðilegt ástand beggja grunnvatnshlotanna er óþekkt. Það eitt, leiðir til þess að staðfesta þarf ástandsmat allra átta vatnshlotanna, sem er frumforsenda áhrifamats. Framkvæmdin er áætluð á svæði sem sætir umfangsmiklum breytingum á vatni og því algerlega óásættanlegt að öllu leyti að ástandsmat viðkomandi vatnshlota liggi ekki fyrir. Nægur hefur tíminn verið til að vinna að því mati en upphaf framkvæmdanna lá fyrir strax við setningu laga um stjórn vatnamála nr. 36/2011. Sérfræðimat sem ástandsmatið byggir á er ekki nægilegt þegar um stórvirkar framkvæmdir er að ræða sem hafa áhrif á vistfræðilegt ástand. Slíkt getur einungis verið tímabundin lausn og fyrir vatnshlot þar sem ekkert álag er til staðar. Meta þarf áhrif framkvæmdar á öll átta vatnshlotin. Það verður best gert í málsmeðferð umhverfismats, en engin þekking er til staðar innan vébanda leyfisveitenda til þess að framkvæmda það mat. Minnt er á, að óheimilt er að veita leyfi til framkvæmda leiði þær til að einum einasti gæðapáttur eins einasta vatnshlots hnigni.“	Framkvæmdaraðili bendir á að ástandsmat og flokkun vantshlota er á ábyrgð íslenska ríkisins. Þetta kemur m.a. fram í skýrslu ESA, sem gefin var út í apríl 2025³ þar sem eftirfarandi kemur fram: „Iceland has not classified the ecological or chemical status of its water bodies, nor the quantitative status of its groundwater bodies. This represents a major implementation gap, which needs to be addressed in good time ahead of the deadline for the update of the RBMP by the end of 2027.“ Jafnframt kemur eftirfarandi fram í sömu skýrslu: "For Iceland, the absence of classification is a significant shortcoming". Þrátt fyrir þetta hefur Hafrannsóknarstofnun að beiðni Landvirkjunar fjallað um þau vatnshlot sem eru á áhrifasvæðum virkjana Landsvirkjunar og flokkað með tillit til vistfræðilegs ástand⁴. Samkvæmt þeirri flokkun er vistfræðilegt ástand Þjórsár 1 metið gott. Í svarlið 11.2 er vísað til mats Hafrannsóknarstofnunar þar sem fram kemur að stofnunin telji ólíklegt að framkvæmdir við vega- og brúargerð muni valda breytingum á vistfræðilegu ástandi Þjórsár 1 eða þveráa hennar ofan brúarstæðis með tillit til laga um stjórn vatnamála nr. 36/2011. Því sé ekki talið að vistfræðilegt ástand þessara vatnshlota hnigni né að þau nái ekki umhverfismarkmiðum sínum.

³ [Main report - implementation of the WFD.pdf](#)

⁴ [Haf- og vatnarannsóknir](#)

11.6	„Lífriki Þjórsár Í viðauka B er skýrsla frá 2022 frá Hafrannsóknarstofnun. Þar kemur fram að í Þjórsá lifa allar þær fisktegundir sem algengar eru í fersku vatni á Íslandi, þ.e. lax, urriði, bleikja, hornsíli og áll. Lax og urriði eru ríkjandi tegundir laxfiska í Þjórsá. Bent er á að á svæðinu ofan Búða eru allvíða góð skilyrði fyrir uppeldi laxaseiða bæði í Þjórsá sjálfri og í bergvatnsám sem til hennar falla. Í rannsókn á smádýralífi í Þjórsá árið 2001 fundust dýr á botni í miklum þéttleika samanborið við þekktan fjölda botndýra úr öðrum jökullituðum ám á Íslandi. Framleiðslugildi fyrir lax var metið 30,6 sem þýðir að á svæðinu eru ákjósanleg búsvæði fyrir laxfiska. Út frá þeim rannsóknnum sem fyrir liggja er ljóst að talsverð fiskgengd er um svæðið og góð uppeldissvæði og talsvert uppeldi er af seiðum laxfiska á framkvæmdarsvæðinu. Þar eru líklega einnig hrygningarsvæði. Hafrannsóknarstofnun bendir ítrekað á mikilvægt að áhrifum framkvæmda verði haldið í lágmarki. Huga þarf bæði að framkvæmdatíma og tilhögun framkvæmda á svæðinu. Brúarframkvæmdin mun hafa áhrif á rennslishraða um brúarstæði á framkvæmdartíma og eftir að framkvæmdum lýkur. Breytingar á rennslishraða hefur áhrif á rof mátt árinna og það er fyrirsjáanlegt að hann eykst í brúarstæðinu en minnkar líklega hlémegin við nyrðri enda brúarinnar (mynd 3.4). Þar má gera ráð fyrir setmyndun eftir að brúin verður fullgerð. Það er þannig nokkuð ljóst að áhrifin verða umtalsverð á þessu mikilvæga uppeldissvæði Framkvæmdaraðili bregst við þessum ábendingum með því að takmarka framkvæmdatíma í árfarvegi við vetrarmánuðina. Fram kemur að á framkvæmdatíma á að byggja tímabundna varnargarð út í ánni. Ekkert mat er lagt á umfang gruggs eða varnir gegn gruggmyndun eða möguleg áhrif þess á búsvæði í lengri eða skemmri tíma. Í viðauka frá Hafrannsóknarstofnun er einnig bent á áhættu vegna mengunar sem mikilvægt er að huga að og koma ætti fram í mótvægisáðgerðum.“	Vísað er í svarlið 1.1.
11.7	„Gróðurfar og vistkerfi í háum verndarflokki Í stað þess að leggja vegin á fyrirliggjandi vegsvæði er áætlað að leggja nýja vegi með umtalsverðum landfyllingum. Fram kemur í skýrslunni að	Lega núverandi vega sunnan Þjórsár er ekki heppileg fyrir veg í þeim flokki sem Búðafossvegur verður. Auk þess liggja núverandi vegir að

	vegurinn mun að fara um gróðið mólendi, víðikjarrvist og votlendi ma. starungsmýrarrvist og starungsfloavist og hafa þessar visgerðir mjög hátt verndargildi og eru á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarnast verndar. Veglagningin mun raska því vatnafari sem er á þessu svæði og þannig líklegt að um talsvert rask verði að ræða. Illskiljanlegt er að ekki sé hægt að nýta þá vegi sem þar eru fyrir og þannig lágmarka rask. Örnefni á svæðinu sýna svo ekki verður um villst að þetta er votlend, s.s Vöðlar, Flesja, Blautasund og Krókadæla. Ekkert kemur fram hversu miklu votlendi verður raskað en votlendi yfir tilteknu flatarmáli nýtur sérstakrar verndar skv. lögum. Staðhæft er að áhrif á gróður og vistgerðir verið fyrst og fremst bundin við það svæði sem fer undir veg. Hins vegar kemur fram að skurðir verði gerðir meðfram vegum og sett verði ræsi undir veginn til að minnka þurrkunaráhrif skurðanna og tryggja að vatnstreymi verði sem best eftir framkvæmdina. Í kaflanum Vatnafar er bent á að grunnvatnsstaða er nokkuð há á köflum á framkvæmdasvæðinu, einkum í landi Vindáss, sunnan Þjórsár. Votlendi er háð því vatnafari sem er á svæðinu og ljóst er að miklar líkur eru á votlendi verði þó nokkuð raskað umfram vegsvæði. Ekki er gerð tilraun til að meta vatnafar votlendisins né gefið yfirlit yfir hvar viðkomandi ræsi eiga að liggja eða hvernig verður staðið að framkvæmdunum. Slík vinnubrögð eru að sjálfsögðu nauðsynlegt ef meta á raskið með raunhæfum hætti. Mun betur þarf að gera grein fyrir framkvæmdinn eigi í raun að taka mið af háu verndargildi þessara vistgerða. Ekki virðist gert ráð fyrir mótvægisáðgerðum svo sem endurheimt vegna viðkomandi röskunar á votlendi né heldur lögð fram áætlun um það hvernig fylgst verði með áhrifum á votlendi þau sem um er farið. Úr þessu þarf sannarlega að bæta.“	sumu leyti í mun meira votlendi en fyrirhugaður Búðafossvegur. Með tilkomu Búðafossvegur munu núverandi vegir leggjast af. Vegna votlendissvæða í vegstæðinu verður greftri skurða með veginum haldið í lágmarki og gert ráð fyrir ræsum undir veginn til að lágmarka áhrif á vatnsbúskap og náttúrulegt flæði vatns. Sjá jafnframt svarliði 5.1 og 5.2. Flóðahermun hefur verið gerð fyrir hluta svæðisins og í framhaldi af þeirri hermun var tveimur ræsum bætt við, einu undir Búðafossveg og öðru undir heimreiðina að Minni Völlum. Fyrir fram var gert ráð fyrir stóru ræsi (2,4 m í þvermál) undir Búðafossveg, um 500 m frá Landvegi. Fyrirhugað er að sambærileg hermun verð gerð fyrir allt svæðið sunnan Þjórsár og niðurstöður hennar notaðar til þess að staðsetja ræsi sem nákvæmast þannig að vegurinn hafi sem minnst áhrif á vatnsbúskap votlendisins. Sá einnig svarlið 9.2.
11.8	Aðalskipulag Fram kemur í matsskyldufyrirspurn að vegurinn hafi verið færður inn á aðalskipulag sveitarfélagsins. Eðlilegt væri að fram kæmi að vegurinn er ekki settur inn samkvæmt forsendum sveitunga heldur ber sveitafélögum skylda samkvæmt lögum um verndar- og orkunýtingaráætlun 48/2011 en samkvæmt 7. gr laganna skuli sveitastjórnir samræma gildandi svæðis-,	Framkvæmdaraðili vinnur í samræmi við gildandi aðalskipulag Skeiða- og Gnúpverjahrepps 2017-2029 og aðalskipulag Rangárþings ytra 2016-2028 sem hægt er að sjá á vefslóðinni skipulag.is. Sjá einnig svarlið 11.1.

	<i>aðal- og deiliskipulagsætlanir innan fjögurra ára frá samþykkt. Eðlilegt er að forsendur og tilkoma framkvæmdar og skipulagsbreytinga sé skýr.</i>	
11.9	<i>Annað Undarlegt er að Efla skrifi í svona fyrirspurn langan kafla um óánægju með að vegurinn falli undir breytingar á lögum frá 2014 sem og breytingar á lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Þetta kemur ferlinu og matinu í raun ekki við. Það er í hæsta máta undarlegt að Vegagerðin leggi fram skýrsl með slíkum kvörtunum verkfræðistofu enda um verulegar breytingar að ræða t.d. er varðar efnistöku.</i>	Ráðgjafar vinna í samráði við vilja verkkaupa og í þessu tilfelli taldi verkkaupi nauðsynlegt að koma á framfæri sínum skilningi á ferlinu.
11.10	<i>Niðurstæða Ljóst er af ofantöldu að bæta þarf verulega úr upplýsingum, þekkingu og áætlunum til þess að þessi framkvæmd standist nútímakröfur. Framkvæmdin er í raun hluti af stærra framkvæmd sem er Hvammsvirkjun og allir þættir þeirrar vegferðar á að falla undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Framkvæmdin hefur áhrif á lífríki fjölda yfirborðs- og grunnvatnshlota, raskar vistgerðum í háum verndarflokki og eru á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar og umtalsverð áhætta fyrir lífríki yfirborðsvatnshlota sem enn hafa ekki verið ástandsmetin umfram sérfræðiálit sem er lægsta form mats og á ekki að gilda þar sem stórtækar framkvæmdir liggja fyrir.</i>	Búðafossvegur hefur verið í undirbúningi síðan fljótlega eftir aldamót. Fjöldi rannsókna farið fram í tengslum við framkvæmdina. Leitast hefur verið við að lágmarka áhrif á umhverfið á sama tíma og tekið hefur verið tillit til landnotkunar. Varðandi áhrif á lífríki, vatnshlot og vistgerðir er vísað til svarliða hér að ofan.
12	Landvernd, dags. 17.12.2025	
12.1	<i>„1. Áformað framkvæmdasvæði Búðavossvegur er skilgreint sem mikilvægt fuglasvæði https://www.birdlife.org/projects/ibas-mapping-most-important-places/ sjá kort NÍ hér undir til staðfestingar.“</i>	Vísað er til svarliðar 5.1.
12.2	<i>„2. Veglína að verulegu leyti innan nútímahrauns sem nýtur sérstakrar verndar. Gosmyndanir frá nútíma eru fágætar á heimsvísu og njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Þær eru oft með viðkvæmt yfirborð sem raskast auðveldlega við álag. Mosi á hraunum er fljótur að láta á sjá ef álag er mikið.“</i>	Vísað er til svarliðar 5.3.
12.3	<i>„3. Framkvæmdasvæðið mun að óbreyttu hafa neikvæð áhrif á votlendi sem sjá má á korti NÍ en áhersla er af hálfu stjórnvalda að hætta að raska</i>	Vísað er til svarliðar 9.3.

	mikilvægum votlendi og búsvæðum, plantna og dýra, heldur vernda það sem mikilvægt mótvægi gegn loftslagsvánni. https://island.is/s/land-og-skogur/vernd-votlendis - https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Verndun%20votlendis%202021.pdf Núverandi ríkisstjórn og ráðherra málaflokksins lagt ríka áherslu á að vernda líffræðilega fjölbreytni með megináherslu á að viðhalda og endurheimta votlendi. Hér farið gegn þeirri stefnu. https://www.mbl.is/frettir/innlent/2025/09/16/endurheimt_votlendis_ha_gkvaemust/ Mikið hefur verið gengið á votlendi Íslands á undanförnum áratugum með framræsingum sem var styrkt úr opinberum sjóðum. Nú er tiltölulega lítið eftir af óröskuðu votlendi á láglendi og aðeins 3% alls votlendis á Suðurlandi er eftir óraskað og aðeins 18% á Vesturlandi. Heimild: https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/ramsarsvaedi/um-votlendi/	
12.4	„Lokaorð Við stóra framkvæmd sem hér er áformuð á viðkvæmu svæði þar sem umhverfi og náttúra skora hátt í verðmætamati telur Landverndar nauðsynlegt að gera umhverfismat. Þessi brú hefur lengi vel verið tekin fram af Landsvirkjun sem mótvægisáðgerð við Hvammsvirkjun. Landvernd telur að Landsvirkjun ætti ekki að vera heimilt að nota samgöngubætur sem verkfæri til þess að liðka fyrir eigin framkvæmdum en hér vantar gagnsæi um hvort Landsvirkjun hafi aðkomu að framkvæmdinni. Orkufyrirtæki eiga ekki að standa í óskyldum innviðaframkvæmdum og rugla þar með forgangsöröðun. Samgönguinnviði skal ákveða með fjárlögum beint úr ríkissjóði í gegnum Vegagerðina.“	Vísað er til svarliðar 11.1 þar sem fram kemur að fjármögnun á kostnaðarhlutdeild Vegagerðarinnar er ákveðin í fjárlögum fyrir árið 2026.