



Stokksnesvegur (9720-01) í Sveitarfélaginu Hornafirði Almannaskarð-Leirtjörn

Kynningarskýrsla vegna könnunar á matsskyldu

Vegagerðin
Mars 2026

Samantekt

Fyrirhuguð er endurbygging á 3,68 km löngum kafla á Stokksnesvegi (9720-01), milli st. 560-4240 í sveitarfélaginu Hornafirði.

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi en núverandi vegur er burðarlítill malarvegur með slæma legu og takmarkað umferðaröryggi. Endurbyggður vegur verður að mestu í núverandi vegstæði en rétt verður úr kröppustu beygjum og blindhæðir mildaðar.

Vegagerðin áætlað að vegurinn verði endurbyggður síðari hluta árs 2026. Ekki er gert ráð fyrir byggingu áningarstaðar að svo stöddu en ákvörðun um það verður tekin í samráði við landeigenda.

Áætluð efnispörf við endurbyggingu vegarins er um 37 þús. m³ og reiknað er með að um 19 þús m³ fái úr skeringum en einnig verði efni tekið úr námu í Guluskriðu í landi Horns (E21 á skipulagi). Einnig er áætluð efnistaka og efnisvinnsla í Slufrudal (E18 á skipulagi) sem er í landi Efri-Fjarðar, norðan við Almannaskarð. Til vara kann náma í Almannaskarði (E27 á skipulagi) að vera nýtt til verksins.

Kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 þar sem vegurinn er innan svæða á náttúruminjasrá og því þarf að meta áhrif á verndarsvæði.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi fremur lítil umhverfisáhrif nema hvað varðar betri samgöngur og bætt umferðaröryggi vegfarenda.



↑ Mynd 1

Horft til suðausturs eftir Stokksnesvegi (9720), frá fyrirhuguðum útboðsenda í norðvestri.

Efnisyfirlit

| | |
|--|-----------|
| Samantekt | 1 |
| Efnisyfirlit | 2 |
| 1 Yfirlit | 4 |
| 1.1 Almennt..... | 4 |
| 1.2 Markmið framkvæmdar..... | 5 |
| 1.3 Matsskylda..... | 5 |
| 1.4 Afmörkun og áhrifasvæði framkvæmdar..... | 5 |
| 1.5 Rannsóknir..... | 6 |
| 1.6 Staða skipulags Í gildi er Aðalskipulag Hornafjarðar 2012-2030, sem staðfest var 18.09.2014..... | 6 |
| 1.7 Verndarsvæði..... | 8 |
| 1.8 Leyfisveitendur..... | 10 |
| 2 Staðhættir á framkvæmdasvæði | 11 |
| 2.1 Staðhættir..... | 11 |
| 2.2 Núverandi vegur..... | 11 |
| 2.3 Samgöngur, umferðaröryggi og mengun..... | 12 |
| 2.4 Mannvirki..... | 13 |
| 3 Kostir og framkvæmdalýsing | 14 |
| 3.1 Kostir..... | 14 |
| 3.2 Framkvæmdalýsing..... | 14 |
| 3.2.1 Endurbyggður vegur..... | 14 |
| 3.2.2 Efnispörf..... | 15 |
| 3.2.3 Efnistaka..... | 16 |
| 3.2.4 Ræsi..... | 18 |
| 3.3 Frágangur..... | 18 |
| 3.4 Vinnubúðir..... | 18 |
| 3.5 Mannafloppörf..... | 18 |
| 3.6 Framkvæmdatími og kostnaður..... | 19 |
| 3.7 Rekstur..... | 19 |
| 4 Umhverfis- og framkvæmdaþættir | 20 |
| 4.1 Þættir sem líklega valda umhverfisáhrifum..... | 20 |
| 4.1.1 Vegagerð..... | 20 |
| 4.1.2 Efnistaka..... | 20 |
| 4.2 Umhverfisþættir sem geta orðið fyrir áhrifum..... | 20 |
| 5 Möguleg umhverfisáhrif | 21 |
| 5.1 Mannlíf, útivist og ferðapjónusta..... | 21 |
| 5.2 Landnotkun..... | 22 |
| 5.3 Heilsa og öryggi..... | 22 |
| 5.4 Verndarsvæði..... | 23 |
| 5.5 Landslag og ásýnd..... | 24 |
| 5.6 Jarðmyndanir og vatnshlot..... | 25 |
| 5.7 Vistgerðir og gróðurfar..... | 26 |
| 5.8 Fuglar og spendýr..... | 28 |

| | |
|--|-----------|
| 5.9 Fornleifar | 28 |
| 6 Veðurfar og náttúruvá..... | 29 |
| 7 Aðgerðir á framkvæmdatíma | 30 |
| 7.1 Samráðsaðilar | 30 |
| 8 Niðurstaða..... | 32 |
| 9 Heimildir | 33 |
| 10Fylgiskjöl..... | 34 |
| 11Teikningar..... | 35 |

1 Yfirlit

1.1 Almennt

Vegagerðin kynnir hér fyrirhugaðar framkvæmdir við endurbyggingu Stokksnesvegur (9720-01) frá Almannaskarði að Leirtjörn, samtals 3,68 km. Um er að ræða endurbyggingu núverandi vegar.



↑ Mynd 2

Staðsetning fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis Stokksnesvegur (9720-01) í sveitarfélaginu Hornafirði.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er í landi jarðarinnar Horn 1 í Sveitarfélaginu Hornafirði. Áætluð efnisþörf er 37 þús. m³ og er gert ráð fyrir að hluti efnisins komi úr skeringum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði en einnig verði tekið efni úr tveimur námum sem tilgreindar eru í aðalskipulagi Sveitarfélagsins Hornafjörður (E18 og E21).¹

Stefnt er að því að bjóða verkið út 2026 og að framkvæmdum verði lokið fyrir árslok 2027.

Framkvæmdin er fjármögnuð með fjárveitingu á Tengivegaáætlun 2026-2030 þar sem markmiðið er að styrkja og leggja bundið slitlag á umferðalitla tengivegi.

Mannvirkið verður í notkun á framkvæmdatíma.

¹ Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014a

1.2 Markmið framkvæmdar

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur að Stokksnesi og auka umferðaröryggi vegfarenda á Stokksnesvegi (9720-01), en núverandi vegur er burðarlítill malarvegur með slæma legu og takmarkað umferðaröryggi. Vegurinn verður breikkaður, styrktur og lagður tvöfaldri klæðingu.

Framkvæmdin er í samræmi við markmið samgönguáætlunar um að auka umferðaröryggi og leggja vegi bundnu slitlagi.

Ekki er um styttingu að ræða heldur fyrst og fremst vegabætur til að auka umferðaröryggi.

1.3 Matsskylda

Kanna þarf matskyldu framkvæmdarinnar skv. 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, 2. viðauka lið 2.iii. (a), því framkvæmdasvæðið er innan svæða í B- og C hluta náttúruminjaskrár og (c) framkvæmdasvæðið er innan 100 m fjarlægðar frá fornleifum sem njóta verndar samkvæmt lögum um menningarminjar.

Jafnframt er framkvæmdasvæðið í jaðri lítt raskaðs votlendis sem nýtur verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og innan alþjóðlegs mikilvægs fuglasvæðis, sjá nánar kafla 1.7 um verndarsvæði.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi ekki umtalsverð áhrif á umhverfið. Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra verði sem minnst og haft samráð við ýmsa aðila.

1.4 Afmörkun og áhrifasvæði framkvæmdar

Framkvæmdin afmarkast af byggingu vegarins og efnistöku. Framkvæmdasvæðið sjálf er á um 3,68 km löngum kafla á Stokksnesvegi (9720), í landi Horns 1 í Sveitarfélaginu Hornafirði. Efnistaka verður í námu í Guluskriðu í landi Horns 1 (E21 á skipulagi) og einnig er áætluð efnistaka og efnisvinnsla í Slufrudal (E18 á skipulagi) í landi Efri-Fjarðar. Til vara kann náma í Almannaskarði (E27 á skipulagi) að vera nýtt til verksins.

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar, vegna bættra og öruggari samgangna, nær til ábúenda á Horni og allra vegfarenda sem leggja leið sína að Horni og Stokksnesi.

Stokksnesvegur (9720) er tengivegur og veghelgunarsvæði hans er 30 m breitt og nær 15 m út frá miðlínu til hvorrar handar. Framkvæmdasvæði þessarar framkvæmdar verður að mestu innan veghelgunarsvæðis en á stuttum köflum liggur það lítillega utan þess vegna lagfæringa á plan- og hæðarlegu. Gert er ráð fyrir athafnasvæði fyrir verktaka á verktíma á röskuðu svæði utan veghelgunarsvæðis, sem hefur áður verið nýtt sem slíkt athafnasvæði. Endanleg staðsetning verður valin í samráði við landeigenda.

Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra verði sem minnst, mótvægisáðgerðum verður beitt og haft samráð við ýmsa hagsmunaaðila.

Almennt er gert ráð fyrir að takmarka stærð framkvæmdasvæðis eins og unnt er og verður það tilgreint í útboðsgögnum.

Þar sem vegurinn liggur um votlendi og í grennd við mikilvæg fuglasvæði og fornleifar, verður öllu raski haldið í lágmarki og ítrekað í útboðsgögnum að verktaka sé bannað að raska landi utan við fyllingar og skeringar.

Rekstur mannvirkis og viðhald tekur við eftir að framkvæmd lýkur.

1.5 Rannsóknir

- Unnið hefur verið að efnisrannsóknnum á framkvæmdasvæðinu vegna efnistöku.
- Starfsmenn Vegagerðarinnar hafa unnið að jarðtæknirannsóknnum á framkvæmdasvæðinu, m.a. hafa verið gerðar bæði jarðsjármælingar og falllóðsmælingar.
- Fornleifafræðingar frá Sagnabrunni skráðu fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og liggur sú skráning fyrir.
- Lidar-mæling með dróna liggur til grundvallar landlíkani sem notað er við hönnun, auk GNSS-mælinga til stuðnings.

Ekki er talin þörf á frekari rannsóknnum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar.

1.6 Staða skipulags

Í gildi er Aðalskipulag Hornafjarðar 2012-2030, sem staðfest var 18.09.2014.

Í greinargerð aðalskipulagsins, kafla 9 um samgöngur, kemur fram að stefna skipulagsins er að stuðla að öflugum og öruggum samgöngum innan sveitarfélagsins og yfir í aðra landshluta og jafnframt að skipulagið móti stefnu um góðar og öruggar tengingar við þjónustumiðstöðvar, lykilstaði og jaðarsvæði ferðaþjónustu.²

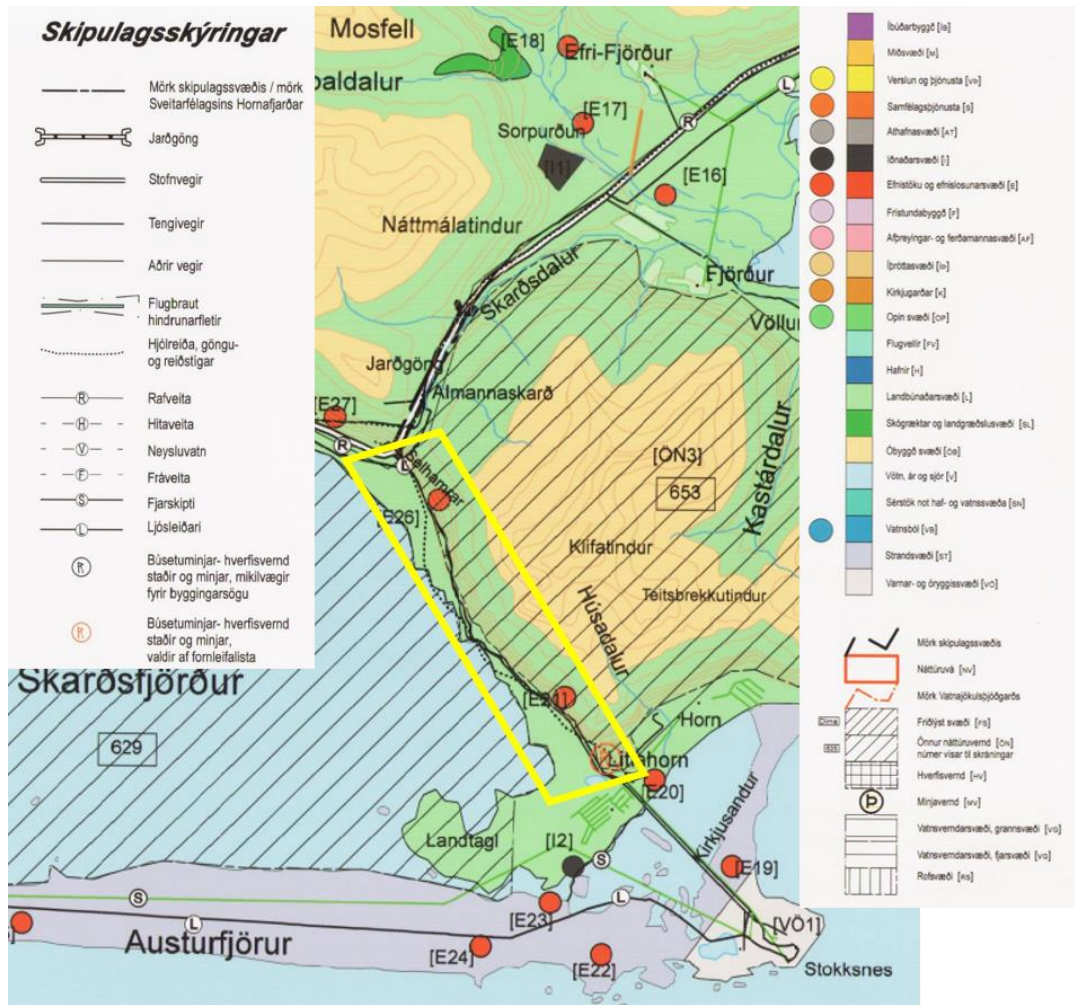
Á sveitarfélagsupprætti með aðalskipulaginu³ (mynd 3) er núverandi vegur sýndur og jafnframt má sjá afstöðu fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis m.t.t. annarra skipulagsþátta á svæðinu.

Á núgildandi skipulagi er gert er ráð fyrir hjólréiða-, göngu- og reiðleið neðan vegarins.

Engar fornminjar sem njóta minjaverndar eru skráðar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði en gulur hringur merktur með R á upprætti sýnir búsetuminjar við enda framkvæmdasvæðisins ofan núverandi vegar, sem njóta hverfisverndar, sjá nánar í kafla 1.7.

² Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014a

³ Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014b



↑ Mynd 3

Aðalskipulag Hornafjarðar 2012-2030, hluti af sveitarfélagsupprætti fyrir Nes og Lón, gulur rammi afmarkar grófluga fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur um landbúnaðarsvæði. Á því eru skilgreind 2 efnistöku- og efnislausarsvæði (**E**) sem eru merkt inn á aðalskipulagsupprætt með rauðum hringjum, þ.e námur **E21** og **E26** í landi Horns 1 en auk þess eru allmörg efnistökusvæði í nágrenni framkvæmdasvæðisins.

Samkvæmt breytingu á aðalskipulagi sem staðfest var 13.02.2018 er gert ráð fyrir verslunar- og þjónustusvæði á þremur stöðum innan lögbýlisins Horns 1 á allt að 10 ha svæði (sjá mynd 4). Gert er ráð fyrir gistingu á því svæði sem er innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.



↑ Mynd 4

Breyting á aðalskipulag Hornafjarðar, staðfest 13.02.2018 þar sem landbúnaðarsvæði er breytt í verslunar- og þjónustusvæði á þremur stöðum í og við fyrirhugað framkvæmdasvæði, sýnt með gulum hringjum.

1.7 Verndarsvæði

Á aðalskipulagsuppdraetti (mynd 3), má sjá við fyrirhugað framkvæmdasvæði eru tvö svæði sem skilgreind eru sem önnur náttúruvernd, en tekið skal fram að svæðin skarast:

- ✓ Fjalllendið utan Skarðsdals, svæði 653 á C-hluta náttúruminjaskrár (sem er skrá yfir náttúruminjar sem ástæða þykir til að friðlýsa eða friða).
- ✓ Skarðsfjörður, svæði 629 á B-hluta framkvæmdaáætlunar náttúruminjaskrár (sem er skrá yfir þær náttúruminjar sem Alþingi hefur ákveðið að setja í forgang um friðlýsingu eða friðun á næstu árum).

653. Fjalllendið utan Skarðsdals

Stokksnesvegur liggur að mestu innan verndarsvæðisins en um það segir í náttúruminjaskrá⁴:

„(1) Fjallendið utan við Skarðsdal. (2) Fagurt fjallendi með margvíslegum bergtegundum. Í Vesturhorni finnst bæði granófýr og gabbró (<https://www.ust.is/nattura/>).“

629. Skarðsfjörður

Fyrirhugað framkvæmdasvæði á Stokksnesvegi liggur svo til alveg innan verndarsvæðisins skv. afmörkun svæða í framkvæmdaáætlun B-hluta náttúruminjaskrár. Um það segir í framkvæmdaáætluninni⁵:

„(1) Fjörur, grunnsævi, eyjar og sker í Skarðsfirði öllum, ásamt Álaugarey. (2) Lífaudugar leirur og grunnsævi með miklu fuglalífi. Álaugarey er jarðfræðilega sérstæð (<https://www.natt.is/is>).“

⁴ Umhverfis- og orkustofnun, 2026

⁵ Náttúrufræðistofnun, 2026c

Samkvæmt kortasjá Náttúrufræðistofnunar⁶ um sérstaka vernd vistkerfa og jarðminja

(<https://serstokvernd.ni.is/>)

kemur fram að nokkur lítt röskuð votlendissvæði, stærri en 2 ha og meira en 200 m frá skurðum á láglandi, liggja í nágrenni við núverandi Stokksnesveg (9720) milli stöðva 900-1800 og 3750-4100, sjá mynd 5.

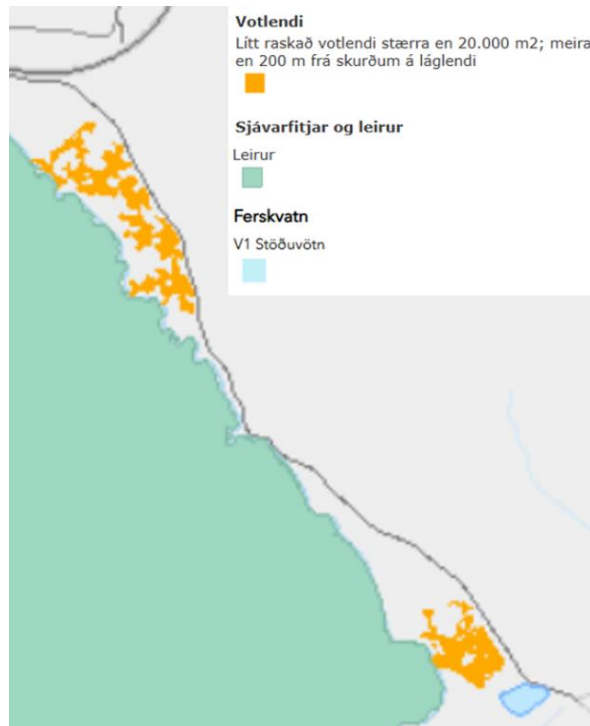
Þar eru einnig skráð leirusvæði í Skarðsfirði sem ná upp að fyrirhuguðu framkvæmdasvæði á einum stað og Leirtjörn sem er stöðuvatn sem einnig er við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Þessi svæði njóta verndar samkvæmt náttúruverndarlögum (nr. 60/2013).

Samkvæmt kortasjá Náttúrufræðistofnunar⁷ um vistgerðir og mikilvæg fuglasvæði

(<https://vistgerdakort.ni.is/>)

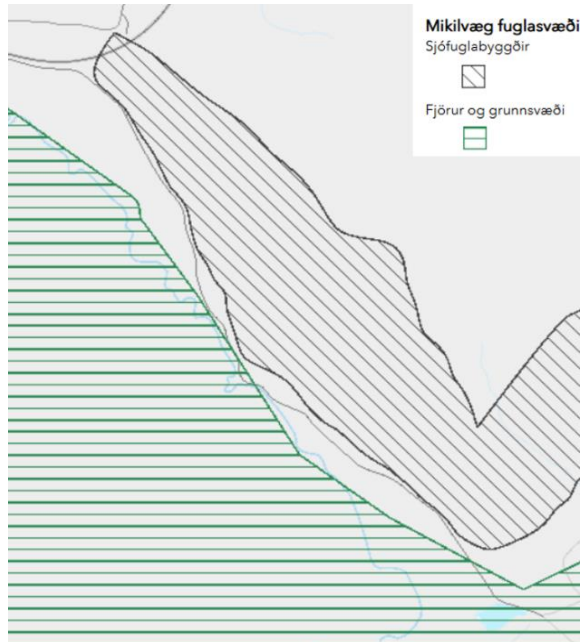
kemur fram að tvö alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði eru í nágrenni við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Það er annars vegar sjófuglabbyggð (um 17.000 fýlapör) í fjalllendinu ofan við Stokksnesveginn og hins vegar fjörur og grunnsævi í Skarðsfirði sem telst mjög mikilvægt svæði einkum á fartíma en þar fara væntanlega um tugþúsundir fugla árlega, sjá mynd 6.

Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan skilgreinds framkvæmdasvæðis.



↑ Mynd 5

Votlendi, leirur og stöðuvatn sem njóta sérstakrar verndar í nágrenni við fyrirhugað framkvæmdasvæði (Kortasjá Náttúrufræðistofnunar, 2026).



↑ Mynd 6

Fuglasvæði sem teljast mikilvæg á alþjóðavísu í nágrenni við fyrirhugað framkvæmdasvæði (Kortasjá Náttúrufræðistofnunar, 2026).

⁶ Náttúrufræðistofnun, 2026b

⁷ Náttúrufræðistofnun, 2026d

Við enda fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis eru búsetuminjar (merktar með gulum hring á aðalskipulagsupprætti) sem njóta hverfisverndar.

1.8 Leyfisveitendur

Fyrirhuguð framkvæmd er háð eftirfarandi leyfum:

- Framkvæmdaleyfi Sveitarfélagsins Hornafjarðar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og reglugerð nr. 772/2012 um framkvæmdaleyfi.
- Starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Austurlands vegna vinnslu jarðefna, landmótun og verktakaaðstöðu samkvæmt lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit, auk starfsmannabúða og mótuneytis samkvæmt reglugerð nr. 941/2002 og 93/1995.
- Framkvæmdin skal vera í samræmi við lög um stjórn vatnamála nr. 36/2011.
- Þar sem framkvæmd skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náið samráð við eiganda hennar um útfærslur. Engar framkvæmdir eru leyfðar innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggja heimild frá viðkomandi raforkuflutningsaðila.

Vegagerðin mun afla allra nauðsynlegra leyfa og framkvæmdir hefjast þegar þau liggja fyrir.

2 Staðhættir á framkvæmdasvæði

2.1 Staðhættir

Sveitarfélagið Hornafjörður er myndað úr öllum eldri sveitarfélögum sýslunnar, Nesjahreppi, Mýrahreppi, Hofshreppi, Bæjarhreppi og Borgarhafnarhreppi. Stærsti þéttbýliskjarni sveitarfélagsins er á Höfn sem fékk kaupstaðaréttindi árið 1988 en einnig er þéttbýli í Nesjum.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er á mörkum Lóns (áður Bæjarhrepps) og Nesja (áður Nesjahrepps) í sveitarfélaginu Hornafirði. Það liggur í jaðri fjalllendisins sem skilur Nesin frá Lóni og nær frá Almannaskarði í norðri og að Leirtjörn í suðri.

Vegurinn liggur um óbyggt svæði en mikil umferð ferðamanna er um veginn bæði að Horni þar sem rekin er ferðaþjónusta og út á Stokksnes. Á Stokksnesi er viti og þar er einnig rekin ratsjár- og fjarskiptastöð á vegum Landhelgisgæslu Íslands.

2.2 Núverandi vegur

Núverandi Stokksnesvegur (9720) er tæplega 4,5 km langur og liggur frá Hringvegi (1-x6) skammt sunnan Almannaskarðsganga, til suðausturs áleiðis að Stokksnesi.

Samkvæmt vegaskrá Vegagerðarinnar flokkast vegurinn sem tengivegur af vegtegund D sem eru vegir með einni akrein og útskotum. Búið er að endurbyggja veginn með bundnu slitlagi á tæplega 600 m kafla næst Hringvegi (1). Einnig er búið að endurbyggja veginn með bundnu slitlagi á um 180 m kafla frá Leirtjörn að Horni þar sem vegurinn endar. Annarsstaðar er hann 5-7 m breiður malarvegur.

Vegna mikillar aukningar á umferð ferðamanna út á Stokksnes og að Horni, annar núverandi vegur illa þeirri umferð sem um hann fer. Vegurinn er burðarlítill á köflum og plan- og hæðarlega núverandi vegar stenst ekki kröfur Vegagerðarinnar um umferðaröryggi. Nokkuð víða eru krappar beygjur og blindhæðir (myndir 7 og 8).



↑ Mynd 7

Krappar beygjur á Stokksnesvegi (9720), horft frá stöð 2420 til suðausturs.



↑ Mynd 8

Kröpp beygja og blindhæð á Stokksnesvegi (9720), horft frá stöð 1740 til suðausturs.

Hámarkshraði á veginum er 80 km/klst. en leiðbeinandi hraði 40 km/klst. - 60 km/klst. er á hluta vegarins þar sem eru hættulegar beygjur og/eða blindhæðir.

Engar vegtengingar að heimreiðum eða öðrum vegum eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði en nokkrar minni tengingar eru að fyrirhuguðu athafnasvæði, námu, dæluhúsi og túni/bithaga, auk þess sem ferðamenn nýta útskot til að stöðva og skoða náttúruna, einkum í stöð 2400.

Girðingar eru að hluta til meðfram núverandi vegi, neðan vegar. Engar brýr eru á veginum en 16 ræsi eru á framkvæmdakaflanum í stöðvum 655, 1105, 1301, 1460, 1682, 1886, 2029, 2336, 2494, 2767, 2850, 3171, 3256, 3833, 3978 og 4250.

2.3 Samgöngur, umferðaröryggi og mengun

Mikil aukning hefur orðið á umferð á Stokksnesvegi síðasta áratuginn en í töflu 1 má sjá þróunina á ársdagsumferð, sumardagsumferð og vetrardagsumferð á árunum 2014 til 2024. Upplýsingar um greiningu og flokkun umferðar eru fengnar hjá Umferðadeild Vegagerðarinnar. Meðalhlutfall þungra bifreiða er ekki áætlað.

↓ Tafla 1

Samanburður á umferðartölum á tveggja ára fresti frá 2014 til 2024, á Stokksnesvegi (9720).

| Ár | Ársdagsumferð ⁸ | Sumardagsumferð ⁹ | Vetrardagsumferð ¹⁰ |
|------|----------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| 2024 | 266 | 435 | 130 |
| 2022 | 230 | 385 | 110 |
| 2020 | 175 | 280 | 105 |
| 2018 | 250 | 415 | 110 |
| 2016 | 142 | 251 | 64 |
| 2014 | 60 | 115 | 20 |

Leiða má líkur að því að stór hluti þessarar aukningar sé til komin vegna fjölgunar ferðamanna til landsins. Áætluð umferð árið 2045 er ÁDU 450 og SDU 750.

⁸ Ársdagsumferð (ÁDU) er meðalumferð á dag yfir árið.

⁹ Sumardagsumferð (SDU) er meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september.

¹⁰ Vetrardagsumferð (VDU) er meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.

Í veggagnabanka Vegagerðarinnar er að finna upplýsingar um greiningu og flokkun slysa, m.a. fjölda umferðarslysa og tíðni þeirra. Á árunum 2019-2025 eru tvö slys, án meiðsla skráð á Stokksnesvegi (9720).

Vetrarþjónusta á Stokksnesvegi (9720) hefur verið í umsjá landeigenda á Horni skv. samningi við Vegagerðina.

2.4 Mannvirki

Upplýsingar um lagnir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði liggja fyrir, sjá meðfylgjandi teikningar.

Vatnslögn liggur undir vegi í stöð 2780 og dæluhús vegna vatnsveitu er staðsett rétt ofan við núverandi veg í stöð 2770 og þar er gert ráð fyrir að færa veginn aðeins neðar. Á sama svæði eru tveir skúrar neðan vegar, í stöðvum 2840 og 2870 sem einnig eru mjög nálægt núverandi vegi og þá gæti þurft að fjarlægja (mynd 9).



↑ Mynd 9

Dæluhús ofan vegar og tveir skúrar neðan vegar, horft frá stöð 2950 til norðvesturs (Ljósmynd SVS).

Rafstrengur frá Rarik og ljósleiðari frá Milu liggja í eða við núverandi vegsvæði á öllu framkvæmdasvæðinu. Þá þarf að færa áður en framkvæmdir hefjast og verður unnið að því í samráði við viðkomandi veitufyrirtæki.

3 Kostir og framkvæmdalýsing

3.1 Kostir

Um er að ræða endurbyggingu á núverandi vegi og ekki um aðra kosti að ræða.

3.2 Framkvæmdalýsing

3.2.1 Endurbyggður vegur

Núverandi Stokksnesvegur (9720) verður endurbyggður á 3,68 km löngum kafla sem nær frá stöð 560 nálægt Hringvegi (1) við Almannaskarð (mynd 10) að stöð 4240 við Leirtjörn (mynd 11).



↑ Mynd 10

Stokksnesvegur (9720) nálægt Hringvegi (1) við Almannaskarð, þar sem búið er að leggja bundið slitlag. Horft til suðausturs að mörkum fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.



↑ Mynd 11

Stokksnesvegur(9720) við Leirtjörn þar sem búið er að leggja bundið slitlag. Horft til norðvestur að mörkum fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

Vegurinn verður breikkaður, styrktur og lagður tvöfaldri klæðingu, auk þess sem rétt verður úr kröppustu beygjum og blindhæðir mildaðar eins og kostur er.

Endurbyggður vegur verður að mestu í núverandi vegstæði en á nokkrum stöðum verður honum hliðrað lítillega, til að laga hæðar- og planlegu hans. Mesta hliðrunin er við dæluhús í stöð 2770 þar sem vegurinn verður færður um 5 m fjær dæluhúsinu og í stöð 2400 þar sem veglínunni verður breytt lítillega en þar færirst vegurinn um nærri tvöfalda vegbreidd eða rúmlega 13 m, til að rétta úr krappri beygju út á Klifatanga (mynd 12).



↑ Mynd 12

Horft til norðurs að stöð 2400 á Klifatanga þar sem vegur verður færður til að rétta úr krappri beygju.

Endurbyggður vegur verður af vegtegund C7 en þó þarf að víkja frá ítrustu kröfum veghönnunarreglna á stöku stað vegna krefjandi landfræðilegra aðstæðna.

Breidd vegar verður 7,0 m með 6,5 m akbraut og 0,25 m breiðum öxlum. Vegurinn verður með tvöfaldri klæðingu og verður slitlagsbreiddin 6,8 m.

Plan- og hæðarlega vegarins gerir það að verkum að valinn hönnunarhraði vegarins verður 70 km/klst. og skiltaður hraði sá sami en jafnframt verða varasamir staðir sérmerktir með leiðbeinandi hraða 50-60 km/klst. Minnsti hábogi verður 1100 og minnsti lágbogi 700. Vegfláar verða að mestu með halla 1:3 en á stöku stað verður hallinn 1:2,5 þar sem aðlaga þarf fláann að aðstæðum.

Tengingar við veginn eru ekki margar, en þær verða aðlagðar að uppbyggðum vegi í samráði við landeigenda.

3.2.2 Efnispörf

Í aðalskipulagi Hornafjarðar er fjallað um efnistökusvæði¹¹. Allmargar námur á skipulagi eru í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis og áætlað er að nýta 2 þeirra sem efnistökusvæði, sjá töflu 2.

Áætluð efnispörf framkvæmdarinnar er tæplega 37 þús. m³, sjá töflu 3. Efnistaka er fyrirhuguð úr vegskeringum á vegsvæði og gert er ráð fyrir að efni úr skeringum verði um 19 þús m³. Það sem uppá vantar verður tekið úr námum sem tilgreindar eru í töflu 2.

¹¹ Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014a

↓ **Tafla 2**

Námur á Aðalskipulagi Hornafjarðar 2012-2030 sem stefnt er á að nýta við fyrirhugaðar framkvæmdir.

| Nr | Heiti | Lýsing | Jörð |
|------------|-------------|---|--------------|
| E18 | Slufrudalur | Farvegur/aurkeila – mól. Stærð ~ 2 ha. | Efri-Fjörður |
| E21 | Guluskriður | Skriða – mól og grjót. Efnismagn 10.000-50.000 m ³ . Stærð ~ 1 ha. | Horn 1 |

Tafla 3

Áætluð efnisþörf fyrirhugaðrar framkvæmdar

| | Magn í m ³ |
|--------------------------|-----------------------|
| Klæðing | 760 |
| Burðarlag | 4.300 |
| Styrktarlag | 13.000 |
| Fyllingar og fláafleygar | 18.700 |
| Samtals | 36.760 |
| Skeringar | 19.000 |
| Efni úr námum | 17.760 |

3.2.3 Efnistaka

Gert er ráð fyrir að efni í fyllingar og fláafleyga komi úr skeringum sem eru allar innan núverandi veghelgunarsvæðis, nema þar sem vegurinn verður færður við stöð 2400 (mynd 13).

↑ **Mynd 13**

Fyrirhugað skeringasvæði ofan við stöð 2400 á Klifatanga þar sem vegur verður færður til að rétta úr krappri beygju.

Efni í styrktarlag verður fengið úr námu E21 í Guluskriðu, sem er skriðukeila í landi Horns 1 og staðsett við Stokksnesveg (9720) (sjá mynd 14).



↑ Mynd 14

Mynd af malarnámu í Guluskriðu (E21) við Stokksnesveg (9720). Til vinstri sést staðsetning námunnar á loftmynd.

Áætlað er að sækja efni í burðarlag og klæðingu í námu E18 í Slufrudal sem er malar- og grjótnáma á áreyrum við Fjarðará í landi Efri Fjarðar (mynd 15).



↑ Mynd 15

Mynd af malar- og grjótnámu í Slufrudal (E18) við Fjarðará. Til vinstri sést staðsetning námunnar á loftmynd.

Til vara kann náma í Almannaskarði (E27 á skipulagi) að vera nýtt til verksins.

Öllum lífrænum jarðvegi sem finnst á yfirborði skeringa og náma verður ýtt í haug áður en efnistaka hefst og hann geymdur til að nota við frágang þegar efnistöku lýkur.

Við frágang verður flutt til efni í jöðrum skeringa og náma til að aðlaga þær sem best að landinu í kring. Efnistaka og frágangur náma mun fara fram í samráði við eftirlitsmann Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar.

3.2.4 Ræsi

Almennt eru ræsi staðsett þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vori og þegar úrkoma er mikil. Ræsum í veg er ennfremur komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir við veginn.

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Stokksnessvegur (9720) eru 16 ræsi í núverandi vegi. Gert er ráð fyrir að þau verði flest eða öll endurnýjuð og lengd og/eða stækkuð eftir þörfum.

3.3 Frágangur

Vanda þarf allan frágang þeirra svæða sem raskað verður vegna framkvæmdarinnar. Frágangur mun fara fram eftir verklagsreglum Vegagerðarinnar.

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga, skeringa og náma.

Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst. Skeringar verða ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Frágangi á vegskeringum og námu verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Önnur röskuð svæði verða mótuð í samræmi við landslag og halla umhverfis. Brúnir efnistöku-svæða og skeringa verða aðlagaðar að landinu í kring. Við frágang verður þess gætt að ekki myndist vatnsuppistöður í skeringum eða námum.

Ef lífrænn jarðvegur finnst í yfirborði skeringa eða náma verður honum ýtt til hliðar áður en efnistaka hefst og hann geymdur til síðari nota. Í lok framkvæmda verður mannvirkið aðlagað landinu umhverfis og lífrænum jarðvegi jafnað yfir.

Til þess að forðast að brjóta upp landslagsheildir verður almennt ekki ráðist í uppgræðslu á skeringum eða námusvæðum ef landið í kring er ógróið eða þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða.

Allur frágangur verður í samráði við eftirlitsmann Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Umhverfis- og orkustofnunar.

Vegtengingar verða aðlagaðar að nýrri hæð vegarins. Ef girðingum verður raskað verða þær lagfærðar í samráði við landeigendur.

3.4 Vinnubúðir

Áætlað er að vinnubúðir og athafnasvæði fyrir verktaka verði á röskuðu svæði utan veghelgunarsvæðis við stöð 600. Svæðið hefur áður verið nýtt sem athafnasvæði en endanleg staðsetning verður valin í samráði við landeigenda og með heimild Heilbrigðiseftirlits Austurlands og sveitarfélagsins Hornafjarðar. Í útboðsgögnum verður þess krafist að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

Vinnubúðir og vinnuástaða munu standa á meðan framkvæmdir standa yfir en verða fjarlægð að framkvæmdum loknum. Gengið verður vel frá svæðunum, svo að ummerki um framkvæmdir hverfi fljótt.

3.5 Mannaflapörf

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma.

3.6 Framkvæmdatími og kostnaður

Áætlað er að bjóða fyrirhugaðar framkvæmdir út fyrir árslok 2026, þegar öll tilskilin leyfi liggja fyrir og ljúka framkvæmdum fyrir árslok 2028.

Verkefnið er fjármagnað með fjárveitingu á Tengivegaáætlun 2026-2030. Fjármagni er skipt á árin 2026-2028 og er heildarkostnaður áætlaður um 305 milljónir.

3.7 Rekstur

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins sem felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjómokstri. Þegar umferð hefur verið hleypt á veginn hefur reksturinn áhrif á öryggi samgangna. Rekstrarkostnaður Vegagerðarinnar er m.a. háður vegalengd, umferð og vetraraðstæðum á vegi.

Veturinn 2024-2025 var vetrarþjónusta í umsjá landeiganda á Horni.

Eftir að framkvæmdum líkur verður vegurinn í umsjá og veghaldi Vegagerðarinnar. Viðhald og rekstur á uppbyggðum vegi mun fylgja þeim viðmiðunar- og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegflokkum, umferð o.p.h. Innviðaráðuneytið (innviðaráðherra) ákvarðar snjómokstursreglur.

4 Umhverfis- og framkvæmdaþættir

Skilgreindir eru þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og hvaða framkvæmdaþættir það eru sem valda þeim.

4.1 Þættir sem líklega valda umhverfisáhrifum

Eftirfarandi eru þættir sem líklegir eru til að valda umhverfisáhrifum:

4.1.1 Vegagerð

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu og hönnun vega, stærð vegsvæðis og frágangi.

Helstu áhrif við endurbyggingu Stokksnesvegur (9720), felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi. Endurbygging vega hefur mun minni áhrif á landslag og ásýnd en lagning nýs vegar.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma hefur líklega áhrif á hættu á mengunarslysum, hávaða, og ryk- og útblástursmengun.

Endurbyggður vegur er hannaðir til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Á rekstartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðaþjónustu/útivist og opinbera þjónustu. Þá hafa breyttar samgöngur áhrif á útblástur mengandi efna frá umferð.

4.1.2 Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu vegar og náma, efnisþörf framkvæmdarinnar og frágangi skeringa/náma að efnistöku lokinni.

Við lagningu vegarins þarf efni í klæðingu, styrktarlag, burðarlag, fyllingar og fláafleyga. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir. Þá breytir efnistaka landslagi.

4.2 Umhverfisþættir sem geta orðið fyrir áhrifum

Vegagerðin hefur metið hvort líklegt sé að fyrirhuguð framkvæmd hafi veruleg áhrif á umhverfið. Þeir umhverfisþættir sem talið er að framkvæmdin geti haft áhrif á eru:

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| → mannlíf, útivist og ferðaþjónusta | → jarðmyndanir og vatnafar |
| → landnotkun | → vistgerðir og gróðurfar |
| → heilsa og öryggi | → fuglar og spendýr |
| → verndarsvæði | → fornleifar |
| → landslag og ásýnd | |

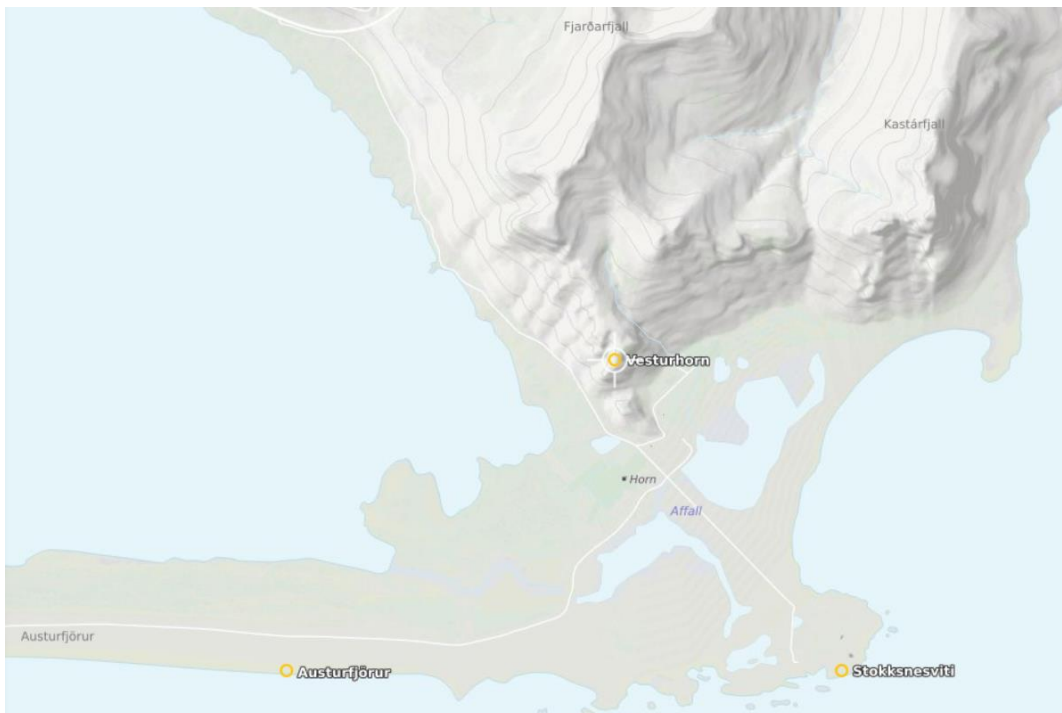
Þar sem fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur um land sem áður hefur verið raskað með byggingu núverandi vegar og efnistaka í námum utan vegsvæðisins er ekki mikil telur Vegagerðin að áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið verði óveruleg.

5 Möguleg umhverfisáhrif

5.1 Mannlíf, útivist og ferðaþjónusta

Mannlíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði einkennist af umferð ferðamanna, íbúa á Horni og umsjónaraðila á ratsjár- og fjarskiptastöðinni á Stokksnesi. Yfir sumartímamann verður umtalsverð aukning á umferð, aðallega vegna ferðamanna en ferðaþjónusta er á Horni. Ferðamenn nýta einnig útskot á Stokksnesvegi til að stöðva og skoða náttúruna, einkum við stöð 2400.

Samkvæmt kortasjá Ferðamálastofu (<https://geo.alta.is/fms/stadir/>) eru þrír áhugaverðir viðkomustaðir skráðir sem hafa aðkomu um Stokksnesveg (9720) en það eru fjallið Vesturhorn eða Vestra-Horn, Stokksnesviti og Austurfjörur (mynd 16).



↑ Mynd 16

Áhugaverðir ferðamannastaðir í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði (Ferðamálastofa, kortasjá).

Áhrif á mannlíf, útivist og ferðaþjónustu

Á framkvæmdatíma mun umferð um svæðið raskast. Þar sem framkvæmdin er að mestu á núverandi vegi munu vegfarendur um viðkomandi veg verða varir við framkvæmdina vegna hávaða, ryks, ósléttis vegyfirborðs og truflunar á umferð. Ryk og hávaði mun líklega hafa neikvæð áhrif á útivist næst veginum. Reiknað er með að framkvæmdin skapi nokkur störf á svæðinu meðan á henni stendur.

Að loknum framkvæmdum munu koma fram jákvæð áhrif á mannlíf vegna öruggari og betri vegar með bundnu slitlagi.

Samráð verður við landeigenda/sveitarstjórn um hvort ástæða er til að setja útskot eða áningarstað við veginn.

5.2 Landnotkun

Fjallað er um mannvirki við framkvæmdasvæðið í kafla 2.4. Fyrirhugað framkvæmdasvæði og endurbyggður vegur verða í landi Horns 1.

Samkvæmt Aðalskipulagi Hornafjarðar 2012-2030¹² er fyrirhugað framkvæmdasvæði á landbúnaðarsvæði. Stærsti hluti þess er innan veghelgunarsvæðis núverandi vegar. Eitt verslunar- og þjónustusvæði er skilgreint við núverandi veg en uppbygging á því er ekki hafin.

Efnistökusvæði eru í landi Horns 1 (E21) og í landi Efri-Fjarðar (E18). Bæði hafa þau verið nýtt áður og eru á aðalskipulagi.

Girðingar eru að hluta til meðfram núverandi vegi, neðan vegar, og jarðstrengir frá Rarik og ljósleiðari frá Mílu liggja í eða við núverandi vegsvæði á öllu framkvæmdasvæðinu.

Í aðalskipulagi er gert ráð fyrir hjólreiða, göngu- og reiðstíg við Stokksnesveg (9720), ýmist ofan hans eða neðan.

Áhrif á landnotkun

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu þar sem núverandi vegi verður fylgt. Við Klifatanga verður vegurinn færður um allt að 13 m og mun framkvæmdin raska svæði á um 120 m kafla.

Mótun landsins mun fara fram í samráði við landeigenda. Landeigendur fá greiddar bætur fyrir það land sem raskað verður við framkvæmdir í samræmi við nýtingu þess.

Samráð verður við lagna hafa vegna lagna á svæðinu og verktakar upplýstir um allar lagnir á svæðinu og þeim gert að reyna af fremsta megni að komast hjá því að raska þeim.

5.3 Heilsa og öryggi

Núverandi vegur er malarvegur og breidd hans og hæðarlega uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar. Engin íbúðarhús eru nálægt veginum en gera má ráð fyrir að rykmengun og hljóðmengun frá núverandi vegi valdi truflun fyrir ferðamenn á svæðinu.

Áhrif á samgöngur og umferðaröryggi

Ef ekkert er gert til að auka öryggi á þeim vegi sem hér er fjallað um, er líklegt að aukin umferð á svæðinu hafi í för með sér minna umferðaröryggi.

Endurbyggður vegur verður að mestu í núverandi vegstæði en rétt verður úr kröppustu beygjum og blindhæðir mildaðar.

Umferð um svæðið mun raskast lítilsháttar og tímabundið meðan á framkvæmdum stendur. Þá gætu efnisflutningar úr námum haft áhrif á umferð.

Jákvæð áhrif að loknum framkvæmdum eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi þegar lagður hefur verið öruggari og betri vegur með klæðingu, í stað núverandi malarvegar.

Áhrif á heilsu

¹² Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014b

Á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu vegna umferðar vinnuvéla. Að framkvæmdum loknum minnkar loftmengun miðað við núverandi ástand, vegna betri vegar og klæðingar á vegi. Hljóðvistin verður óbreytt eða batnar, vegna klæðingar og betri vegar.

Hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma, sérstaklega þar sem unnið er í grennd við fjörur, leirur og vötn en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.

5.4 Verndarsvæði

Umfjöllun um verndarsvæði er í kafla 1.7.

Áhrif á verndarsvæði

Endurbygging Stokksnesvegur (9720) mun liggja í sama vegstæði og núverandi vegur nema á um 120 m kafla þar sem hann hliðrast um tvöfalda vegbreidd til norðausturs út fyrir núverandi veg vegna lagfæringar á plan- og hæðarlegu.

Samkvæmt kortasjá Náttúrufræðistofnunar¹³ um sérstaka vernd vistkerfa og jarðminja (<https://serstokvernd.ni.is/>) liggur fyrirhugað framkvæmdasvæði meðfram votlendissvæðum á tveimur köflum, sem eru vernduð samkvæmt lögum um náttúruvernd nr. 60/2013.

Votlendissvæðin sem njóta verndar eru bæði alfarið neðan núverandi vegar. Nyrðra svæðið er milli stöðva 920-1800 og nær skilgreint verndarsvæði upp að vegi á nokkrum stöðum en landinu hallar talsvert niður frá veginum og því ekki talið að framkvæmdir hafi frekari áhrif á votlendið á umræddu svæði (mynd 17).



↑ Mynd 17

Votlendissvæði neðan Stokksnesvegur (9720), annars vegar horft til suðurs frá stöð 800 og hins vegar horft til norðurs frá stöð 1500.

Syðra votlendissvæðið er milli stöðva 3760-4080 og þar verða framkvæmdir allar innan veghelgunarsvæðis vegarins og ystu mörk framkvæmdasvæðis í um 5-15 m fjarlægð frá skilgreindu verndarsvæði.

¹³ Náttúrufræðistofnun, 2026b

Ekki er talið að endurbygging Stokksnesvegur (9720) raski frekar votlendi, utan þess svæðis sem áður hefur verið raskað við vegagerð, aðrar framkvæmdir eða nýtingu á svæðinu. Ræsi í vegi verða endurnýjuð eftir þörfum til að tryggja að framkvæmdir við veg hindri ekki flæði vatns á svæðinu.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur um tvö svæði á náttúruminjaskrá, *fjallendið utan Skarðsdals* og *Skarðsfjörð*. Jafnframt liggur það að tveimur alþjóðlega mikilvægum fuglasvæðum sem skarast við þessi svæði þ.e. sjófuglabyggð í Vesturhorni og Fjarðarfjalli ofan við Stokksnesveg (9720) og fjörur og grunnsævi í Skarðsfirði.

Ekki er talið að framkvæmdin hafi áhrif á svæðið í *fjallendinu utan Skarðsdals* þar sem um er að ræða endurbyggingu núverandi vegar, né að hún hafi áhrif á sjófuglabyggðina í Vesturhorni og Fjarðarfjalli þar sem hún er utan framkvæmdasvæðisins og uppi í fjallendinu, langt ofan vegarins.

Skarðsfjörður sem er á B-hluta náttúruminjaskrár m.a. vegna lífauðugra leira og grunnsævis með miklu fuglalífi er einnig skilgreindur sem alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði, einkum á fartíma fugla. Núverandi vegsvæði liggur nærri fjöruborðinu við Skarðsfjörð á stuttum kafla sunnan við Klifatanga en þar á að rétta úr kröppum beygjum og færa veglínuna fjær strandlínunni. Leitast verður við að halda raski í lágmarki við strandlínuna og jafnframt að framkvæmdatími verði utan fartíma helstu farfugla. Fyrirhuguð framkvæmd getur þó haft tímabundin áhrif á fugla á meðan á framkvæmdum stendur en gert er ráð fyrir að áhrifin verði óveruleg, því um er að ræða endurbyggingu núverandi vegar.

5.5 Landslag og ásjón

Landslag á framkvæmdasvæðinu er fjölbreytt en núverandi Stokksnesvegur (9720) liggur um mjótt lágland milli Skarðsfjarðar, sem er strandlón fremur en fjörður og fjallgarðsins austan Hornafjarðar, en hann er hulinn litskrúðugum skriðum og skriðukeilum úr mismunandi bergtegundum. Landslagið flokkast sem menningarlandslag

Í skýrslu Eflu¹⁴ sem unnin var fyrir Skipulagsstofnun um landslag á Íslandi, flokkun og kortlagningu landslagsgerða á landsvísu er landslag á Íslandi flokkað. Þar flokkast fyrirhugað framkvæmdasvæði sem litríkt fjallendi, undir svæði 2.3.2 Lónsöræfi. Um Lónsöræfi segir:

„Fjallendi og inndalir við rætur Vatnajökuls á sunnanverðum Austfjörðum. Land nær frá um 200 til 1.200 m hæð yfir sjávarmáli. Milli fjalla eru dalir, gljúfur og gil. Litríkar jarðmyndanir áberandi með ljósum, gulleitum og grænum litum. Í dölum og lægðum er mó- og moslendi, auk þess sem víða er birkikjarr. Jökulár renna í dölum, giljum og gljúfrum. Byggð er engin á svæðinu utan fjallaskála en er svæðið vinsælt göngusvæði“.

Á vefnum www.namur.is er fjallað um landslag og þol landslags fyrir röskun. Náma E21 (Gulaskriða) er staðsett í skriðu við núverandi veg. Hún er opin og hefur svæðinu við hana því þegar verið raskað.

Náma E18 (Slufrudalur) er á áreyrum við Fjarðará, norðan við Almannaskarð. Hún er einnig opin og á röskuðu svæði þar sem unnið hefur verið að efnisvinnslu.

¹⁴ Efla, 2020

Áhrif á landslag og ásýnd

Landslaginu á framkvæmdasvæðinu hefur þegar verið raskað með mannvirkjum, beit, efnistöku og slóðum.

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á landslag og ásýnd, enda um að ræða endurbyggingu núverandi vegar.

Endurbyggður vegur verður breiðari en núverandi vegur með meira aflíðandi fláum. Þá verður hann lagður á hærri fyllingum og í dýpri skeringum en núverandi vegur til þess að hann verði jafnari í landinu. Ásýnd landsins meðfram veginum mun þó ekki breytast mikið fyrir utan það að vegurinn fer úr því að vera malarvegur í að vera lagður bundnu slitlagi.

Efnistaka, einkum úr námu E21 mun breyta landslaginu, því efni verður fjarlæggt úr námum og notað við lagningu vegarins, en sjónræn áhrif verða fremur lítil vegna staðsetningar efnistökusvæðanna, auk þess sem báðum efnistökusvæðum hefur þegar verið raskað vegna efnistöku.

Til að sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst verður hönnun vegar og efnistöku hagað þannig að þau falli sem best að landslagi.

5.6 Jarðmyndanir og vatnshlot

Samkvæmt jarðfræðikortum Náttúrufræðistofnunar¹⁵ (<https://jarðfræðikort.ni.is/>) er berggrunnur við nyrsta hluta Stokksnesvegur (9720), blágrýti – basískt og ísúrt gosberg og setlög, síðan tekur við súrt innskotsberg með bergtegundunum líparíti, granófýr og granít. Næst Horni er svo basískt og ísúrt innskotsberg með gabbró, dólerít og díórít.

Samkvæmt upplýsingum á vatnavefsjá Umhverfisstofnunar tilheyrir fyrirhugað framkvæmdasvæði að lang mestu leyti grunnvatnshlotinu Austfirðir (102-292-G) en liggur einnig að vatnshlotinu Skarðsfjörður (103-56-T). Vatnshlotin hafa ekki verið ástandsmetin en staðbundið álag á vatnshlotið Austfirðir hefur verið skráð við Sorpstöð Hafnar á mel í landi Fjarðar¹⁶.

Áhrif á jarðmyndanir og vatnafar

Fyrirhugaðar framkvæmdir munu hafa einhver áhrif á jarðmyndanir. Annars vegar vegna rasks við vegagerð og hins vegar vegna efnistöku úr námum.

Náma E21 (Gulaskriða) er í verndarflokk 2 sem hefur hátt verndargildi skv. verndarflokkun Vegagerðarinnar, þar sem svæðið er á C hluta náttúruminjaskrár. Efnistaka þar mun hafa einhver áhrif á jarðmyndanir en skriðunni hefur þó þegar verið raskað vegna efnistöku.

Náma E18 (Slufrudalur) er á áreyrum sem hafa lágt verndargildi. Þar verða áhrif á jarðmyndanir óveruleg og sama má segja um áhrif vegna skeringa, þar sem núverandi veglínu er fylgt að mestu og skeringar eru alfarið innan núverandi veghelgunarsvæðis nema á stuttum kafla þar sem veglínan færast lítillaga við Klifatanga.

¹⁵ Náttúrufræðistofnun, 2026a

¹⁶ Umhverfis- og Orkustofnun, 2026

Það er mat Vegagerðarinnar að framkvæmdin hafi ekki áhrif á vatnshlot á svæðinu en reynt verður að draga úr áhrifum vegar á grunnvatnsstöðu og yfirborðsrennsli með því að endurnýja ræsi í veginum og forðast að grafa nýja skurði.

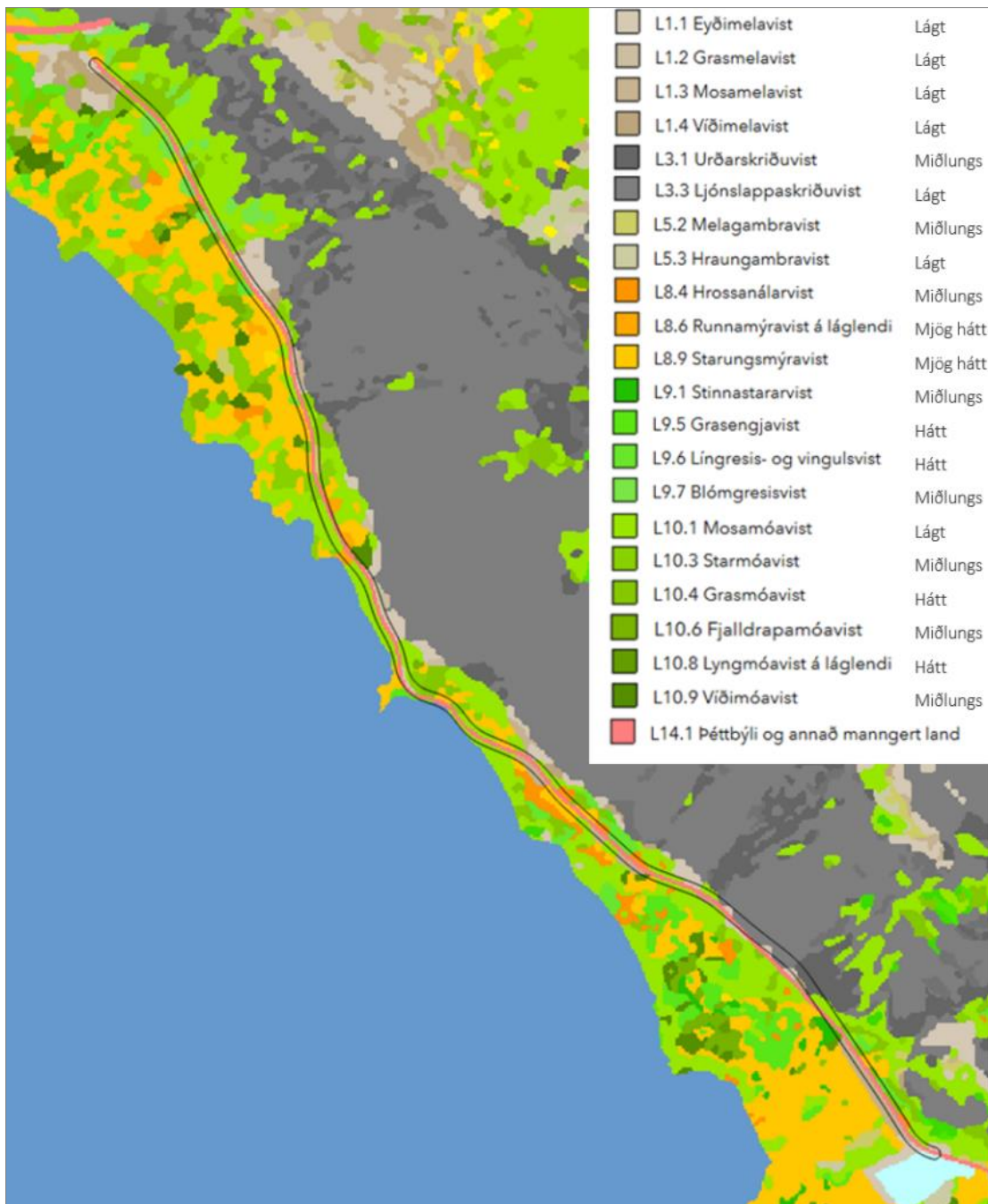
5.7 Vistgerðir og gróðurfar

Ekki var ráðist í rannókn á gróðurfari en Náttúrufræðistofnun Íslands skilgreinir og flokkar íslenskar vistgerðir. Vistgerðakort fyrir allt landið má sjá í kortasjá stofnunarinnar¹⁷ <https://vistgerdakort.ni.is/>. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru um 20 vistgerðir (mynd 18) og þær einkennast af mólendi, graslendi og votlendi en einnig er nokkuð um melavistir og skriðuvistir.

Hér eru talin upp þau gróðurlendi sem skráð eru við fyrirhugað framkvæmdasvæði og helstu vistgerðir innan þeirra. Það eru:

- L1 Melar og sandlendi – allvíða meðfram núverandi vegi
 - L1.1 Eyðimelavist og L1.3 Mosamelavist eru algengastar – allar melavistir eru með lágt verndargildi
- L3 Skriður og klettur – eru á um 300 m kafla við Guluskriðu
 - aðallega L3.3 Ljónslappaskriðuvist sem hefur lágt verndargildi en einnig L3.1 Urðarskriðuvist með miðlungs verndargildi
- L5 Moslendi – finnast á litlum afmörkuðum svæðum
 - bæði L5.2 Melagambravist og L5.3 Hraungambravist, með miðlungs og lágt verndargildi
- L8 Votlendi – nokkuð útbreidd á svo til öllu svæðinu, aðallega neðan vegar
 - einkum L8.9 Starungsmýravist, með mjög hátt verndargildi en einnig L8.6 runnamýravist á láglandi og L8.4 Hrossanálavist með mjög hátt og miðlungs verndargildi
- L9 Graslendi – lítil svæði hér og þar, einkum nyrst og syðst á svæðinu
 - mest er af L9.7 Blómgresisvist með miðlungs verndargildi en aðrar grasvistir finnast á afmörkuðum svæðum
- L10 Mólendi – útbreiðsla þeirra er nokkuð áberandi á svæðinu
 - L10.1 Mosamóavist með lágt verndargildi er algengust, á nokkrum eru svæðum L10.3 Starmóavist og L10.4 með miðlungs og hátt verndargildi en aðrar mólendisvistir hafa mjög takmarkaða útbreiðslu
- L14 Aðrar landgerðir – þekur talsverðan hluta framkvæmdasvæðisins
 - núverandi vegur flokkast sem L14.1 þéttbýli og annað manngert land

¹⁷ Náttúrufræðistofnun, 2026d



↑ Mynd 18

Vistgerðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sem sýnt er með svörtum línum, og verndargildi þeirra (Náttúrufræðistofnun 2026).

Áhrif á gróðurfar

Framkvæmdin fylgir núverandi vegi að mestu og raskar nær eingöngu svæði sem raskað var við eldri vegagerð, nema við Klifatanga, þar sem veglínan færir lítilla en þar eru mela- og móavistgerðir með lágt verndargildi. Gróður sem lendir undir fyllingum eða í veghverfa. skeringum mun hverfa.

5.8 Fuglar og spendýr

Ekki hefur verið kannað hvort sjaldgæfa fugla eða önnur dýr er að finna á eða í nágrenni framkvæmdasvæðisins.

Tvö alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði eru skilgreind við fyrirhugað framkvæmdasvæði eins og fram kemur í kafla 1.7. Sjófuglabbyggðir eru í fjallendinu ofan framkvæmdasvæðisins og á leirum og grunnsævi í Skarðsfirði er mikið fuglalíf og svæðið mjög mikilvægt sérstaklega á fartíma fugla.

Í greinargerð með aðalskipulagi Hornafjarðar¹⁸ koma fram eftirfarandi upplýsingar um dýralíf á svæðinu. Tófa og minkur lifa á svæðinu en er haldið í skefjum með veiðum. Hreindýr ganga í fjallendi frá Lóni til Suðursveitar og sjást oft á láglandi. Mikið og fjölbreytt fuglalíf er á svæðinu.

Áhrif á fugla og spendýr

Ekki er gert ráð fyrir að framkvæmdin hafi áhrif á spendýr á svæðinu en hún getur haft tímabundin áhrif á fugla meðan á framkvæmdum stendur. Gert er ráð fyrir að áhrifin séu óveruleg þar sem um er að ræða endurbyggingu núverandi vegar.

5.9 Fornleifar

Vegagerðin fékk Sagnabrunn ehf. (fornleifastofa) til að skrá fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Skráningin fór fram í febrúar 2026 og er niðurstaða þeirrar skráningar birt í greinargerð (fskj. 1), sem ber heitið: *Fornleifaskráning vegna Stokksnesvegur við Horn, Hornafirði*.

Fornleifaskráning Sagnabrunns er fylgiskjal með kynningarskýrslunni og þar er skrá yfir 10 minjar sem eru innan skráningarsvæðis, ásamt loftmyndum með staðsetningu þeirra.

Áhrif á fornminjar

Í niðurstöðu skýrslu Sagnabrunns segir m.a.:

„Við fornleifaskráninguna voru alls skráðar 10 minjar, þrjár þeirra voru skráðar eftir heimildum en engin ummerki sáust um þær á vettvangi“.

og

„Allar skráðar minjar eru í nokkurri fjarlægð frá fyrirhuguðu vegstæði, utan við heimild um minjar við Selklett [3556-007] en þar fundust engin ummerki um minjar. Er því ekki talin þörf á mótvægisáðgerðum vegna framkvæmdanna.“

Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar í vegstæðinu á framkvæmdatíma sbr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012, mun Vegagerðin hafa samráð við Minjastofnun um áðgerðir. Í útbodsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan framkvæmdasvæðis.

¹⁸ Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014a

6 Veðurfar og náttúruvá

Í greinagerð með aðalskipulagi sveitarfélagsins¹⁹ kemur fram að Hornafjörður er með snjóléttustu svæðum landsins, þar er tiltölulega hlýtt, hitasveiflur fremur litlar og mikil úrkoma að meðaltali. Þar geta þó orðið mjög hvassir byljir við rætur brátttra fjallshlíða m.a. í Lóni og Nesjum.

Samkvæmt aðalskipulaginu eru engin svæði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði skráð sem náttúruvársvæði.

Áhrif á veður og náttúruvá

Framkvæmdin miðar að því að auka öryggi íbúa og annarra vegfarenda á svæðinu, m.a. með tilliti til veðurs og náttúruvá.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi engin neikvæð áhrif á veður og náttúruvá á svæðinu.

¹⁹ Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014a

7 Aðgerðir á framkvæmdatíma

Fyrirhugaðar aðgerðir á framkvæmdatíma eru miðaðar við að takmarka áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið.

- Nýr vegur er hannaður þannig að hann fylgi núverandi vegi sem best og falli vel að landslagi. Að loknum framkvæmdum verður Stokksnesvegur (9720) kominn með klæðingu, bættu hæðarlegu og betri sjónlengdir.
- Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist við fyrirfram skilgreint framkvæmdasvæði. Reynt verður að skerða gróðurlendi sem minnst. Gera má ráð fyrir að röskun á landi verði með minnsta móti, miðað við vegframkvæmdir almennt, þar sem um er að ræða endurbyggingu núverandi vegar.
- Þar sem framkvæmdasvæðið er þröngt afmarkað í grennd við votlendissvæði sem njóta verndar verður þeim ekki raskað frekar.
- Ræsi verða endurnýjuð og lengd eftir þörfum til að draga úr áhrifum vegar á grunnvatnsstöðu og yfirborðsrennsli.
- Á framkvæmdartíma má búast við að eitthvert staðbundið rask verði við strandlínu Skarðsfjarðar þar sem vegurinn liggur nærri fjöruborðinu en miðað verður við að það verði utan fartíma fugla.
- Vegtengingar verða lagaðar að breyttri legu vegarins. Samráð verður haft við landeiganda varðandi það land sem raskast og það bætt á viðeigandi hátt.
- Ekki er gert ráð fyrir að raska þurfi girðingum en ef þess gerist þörf verður girt að nýju þar sem hrófla þarf við þeim.
- Reglubundið eftirlit verður með áhöldum og vélum sem notuð verða þannig að tryggt sé að óæskileg mengandi efni þ.m.t. olíur berist ekki í læki á svæðinu. Umræddar kröfur verða ítrekaðar í útboðsgögnum.
- Röskuð svæði verða jöfnuð og grædd upp í samráði við Land og skóg, Umhverfis- og orkustofnun og landeigenda. Þar sem lífrænt efni finnst í yfirborði verður því ýtt í hauga áður en framkvæmdir hefjast og því jafnað yfir við frágang. Reynt verður að ganga vel frá jöðrum framkvæmdasvæða og laga þau sem best að aðliggjandi landi til að gera sárin í landinu sem minnst áberandi.

7.1 Samráðsaðilar

Haft verður samráð við eftirtalda aðila:

- **Skipulagsstofnun**, varðandi matsskyldu framkvæmdarinnar.
- **Sveitarstjórn Hornafjarðar**, varðandi framkvæmdaleyfi.

- **Landeigendur**, um framkvæmdir og framkvæmdatíma á svæðinu.
- **Heilbrigðiseftirlit**, varðandi leyfi til atvinnureksturs sem getur valdið mengun.
- **Milu ehf**, vegna framkvæmda í grennd við fjarskiptalagnir.
- **Rarik**, vegna framkvæmda í grennd við raflínur og/eða rafstrengi.

8 Niðurstaða

- Framkvæmdin felst í endurbyggingu núverandi Stokksnesvegur (9720) á 3,68 km löngum kafla. Vegurinn verður breikkaður, styrktur og lagður tvöfaldri klæðingu, auk þess sem rétt verður úr kröppustu beygjum og blindhæðir mildaðar eins og kostur er.
- Gerðar hafa verið jarðtæknirannsóknir vegna fyrirhugaðra framkvæmda en ekki er talin þörf á frekari rannsóknum þar sem um endurbyggingu núverandi vegar er að ræða.
- Endurbyggður vegur verður að mestu innan veghelgunarsvæðis og mun liggja um þegar raskað svæði.
- Ræsi verða endurnýjuð og lengd og/eða stækkuð eftir þörfum.
- Efnistaka verður úr opnum námum á svæðinu sem allar eru á aðalskipulagi.
- Kanna þarf matsskyldu framkvæmdarinnar samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlaða, 2. viðauka, því framkvæmdasvæðið liggur innan og við verndarsvæði.
- Framkvæmdin mun ekki raska fornminjum.
- Votlendissvæði sem njóta verndar munu ekki raskast vegna framkvæmdarinnar, né önnur verndarsvæði sem eru á og við framkvæmdasvæðið.
- Vegagerðin telur að neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á náttúrufar svæðisins verði óveruleg.
- Á framkvæmdatíma mun umferð um svæðið raskast og hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu eykst en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.
- Jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru töluverð. Þau felast fyrst og fremst í auknu umferðaröryggi og greiðari samgöngum þar sem vegurinn verður breikkaður og sjónlengdir bættar með betri plan- og hæðarlegu.
- Vegagerðin telur að viðkomandi vegaf framkvæmd og sú námuvinnsla sem henni fylgir muni ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif. Til að áhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst verður ýmsum aðgerðum beitt á framkvæmdatíma og haft samráð við ýmsa aðila.

9 Heimildir

Efla, 2020. Landslag á Íslandi, flokkun og kortlagning landslagsgerða á landsvísu. Skýrslan_Lokaeintak-2-.pdf (skipulag.is) Unnið fyrir Skipulagsstofnun, Reykjavík. Útgefið 17.11.2020. 79 bls.

Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014a: Aðalskipulag Sveitarfélagsins Hornafjarðar 2012-2023. Greinargerð, júní 2014.

Gláma-Kím, VSÓ ráðgjöf, 2014b: Aðalskipulag Sveitarfélagsins Hornafjarðar 2012-2023. Sveitarfélagsuppdráttur – Nes-Lón, 18.09.2014.

Náttúrufræðistofnun, 2026a: Jarðfræði Íslands. Sótt 06.01.2026 á <https://jardfraedikort.ni.is/>.

Náttúrufræðistofnun, 2026b: Sérstök vernd vistkerfa og jarðminja. Sótt 06.01.2026 á <https://serstokvernd.ni.is/>.

Náttúrufræðistofnun, 2026c: Upplýsingar um svæði á framkvæmdaáætlun B-hluta náttúruminjaskrár. Sótt í janúar á <https://www.natt.is/is/midlun/natturuminjaskra/austurland/skardsfjordur>.

Náttúrufræðistofnun, 2026d: Vistgerðir og mikilvæg fuglasvæði á Íslandi. Sótt 06.01.2026 á <https://vistgerdakort.ni.is/>.

Umhverfis- og orkustofnun, 2026: Upplýsingar um Náttúruverndarsvæði. Sótt í janúar á <https://www.ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/austurland/>.

Umhverfis- og orkustofnun, 2026: Upplýsingar um vatnshlot. Sótt 08.01.2026 á <https://vatnavefsja.vedur.is/#/mainmap>.

10 Fylgiskjöl

Fylgiskjal 1: *Fornleifaskráning vegna Stokksnesvegur við Horn, Hornafirði.*
Indriði Skarphérðinsson. Sagnabrunnur 2026. Fornleifaskráning,
skýrsla, 14 bls.

11 Teikningar

Teikning 1. Vegagerðin, (2026): Afstöðumynd í mkv. 1:100.000

Teikning 2. Vegagerðin, (2026): Yfirlitsmynd í mkv. 1:30.000

Teikning 3. Vegagerðin (2026): Grunnmynd í mkv. 1:5.000 – 7.000, 2 myndir