

## Búðafossvegur milli Þjórsárdalsvegar og Landvegar

### Ákvörðun um matsskyldu

#### 1 Inngangur

Þann 18. nóvember 2025 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Vegagerðinni um nýjan veg, Búðafossveg, á milli Þjórsárdalsvegar í Skeiða- og Gnúpverjahreppi og Landvegar í Rangárþingi ytra og gerð nýrrar brúar yfir Þjórsá, samkvæmt 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, sbr. lið 10.08 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Skeiða- og Gnúpverjahrepps, Rangárþings ytra, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Landsnets, Minjastofnunar Íslands og Náttúrufræðistofnunar.

#### 2 Gögn lögð fram

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Lagning Búðafossvegar milli Þjórsárdalsvegar og Landvegar. Matsskyldufyrirspurn. Vegagerðin - Efla. 17. nóvember 2025.

Fylgigögn:

- Viðauki A. Straumfræðigreining vegna brúar
- Viðauki B. Fyllingar í árfarvegi
- Viðauki C. Áhrifamat vatnshlota
- Viðauki D. Leyfi Fiskistofu
- Viðauki E. Áætlun um rannsóknir á fiskgöngum í Þjórsá
- Viðauki F. Áætlun um vöktun á lífríki og eðlisefnafræði í Þjórsá
- Viðauki G. Umsögn Hafrannsóknastofnunar vegna Búðafossvegar 2022
- Viðauki H. Umsögn Veiðifélags Þjórsár 2022
- Viðauki I. Fornleifaskráning
- Viðauki Í. Fornleifarannsókn
- Viðauki J. Fornleifauppgröftur á tóft við Markamýri, Vindás
- Viðauki K. Staðfesting Minjastofnunar

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Rangárþingi ytra, dags. 9. desember 2025
- Skeiða og Gnúpverjahreppi, dags. 8. desember 2025
- Fiskistofu, dags. 17. desember 2025
- Hafrannsóknastofnun, dags. 5. desember 2025
- Heilbrigðiseftirliti Suðurlands, dags. 15. desember 2025
- Landsneti, dags. 15. desember 2025
- Minjastofnun Íslands, dags. 18. desember 2025
- Náttúrufræðistofnun, dags. 17. desember 2025

Einnig bárust umsagnir eftirtöldum aðilum án þess að til þeirra hafði verið leitað:

- Hjördísi Harðardóttur og Erni Sveinssyni, dags. 29. nóvember 2025
- Landvernd, dags. 15. desember 2025

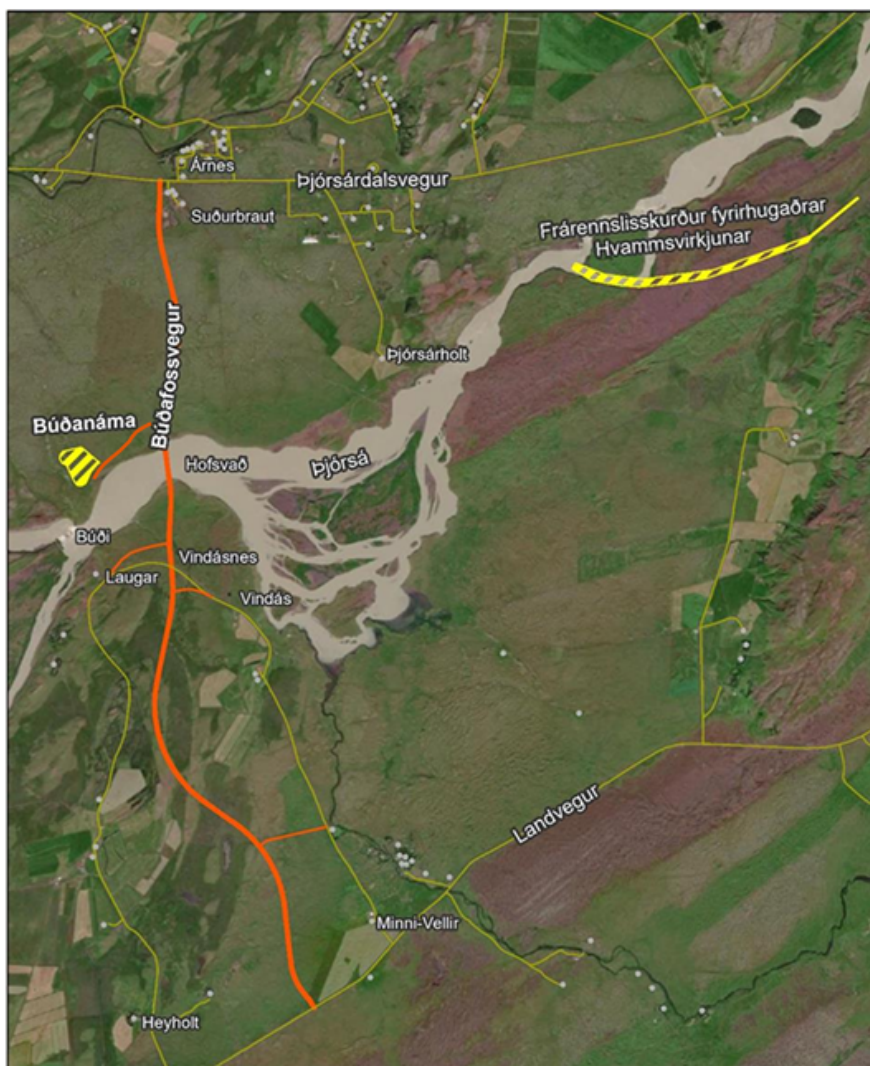


- Lóðarhöfum að Nautavaði úr landi Réttarholts, dags. 15. desember 2025
- Náttúruverndarstofnun, dags. 19. desember 2025
- U-lista Skeiða- og Gnúpverjahrepps, barst dags. 17. desember 2025

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila 16., 27., 28. og 29. janúar 2026.

### 3 Fyrirhuguð framkvæmd

**Forsaga.** Fyrirspurn um matskyldu vegna framkvæmdarinnar var upphaflega send Skipulagsstofnun árið 2009. Samkvæmt þágildandi lögum um mat á umhverfisáhrifum var aðeins efnistaka vegna vegagerðarinnar fyrirspurnarskyld og var niðurstaða Skipulagsstofnunar sú að framkvæmdin væri ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Í fyrirspurninni var gerð grein fyrir Búðafossvegi og legu hans en þar sem vegarkaflinn var utan þéttbýlis og styttri en 10 km, var hann ekki tilkynningarskyldur til Skipulagsstofnunar og þurfti ekki sérstaka málsmeðferð skv. lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Framkvæmdir fóru hins vegar á bið vegna frestunar virkjunarframkvæmda. Vegurinn var síðar færður inn á aðalskipulag sveitarfélaganna og þannig tekin ákvörðun af þeirra hálfu um hvar hann skyldi lagður. Stærðarviðmið fyrir vegi utan þéttbýlis var lækkað í 5 km með nýjum lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Þar var vegurinn tilkynningarskyldur á grundvelli laga um umhverfismat.



Mynd 1. Yfirlitsmynd af framkvæmdasvæði (mynd úr greinargerð Vegagerðarinnar)



Fyrirhuguð framkvæmd felst í að byggja nýjan, um 7,4 km langan, veg á milli Þjórsárdalsvegur í Skeiða- og Gnúpverjahreppi og Landvegur í Rangárþingi ytra. Vegurinn mun heita Búðafossvegur og kemur til með að liggja frá nýju hringtorgi á Þjórsárdalsvegi um land Réttarholts og Minna-hofs, um nýja brú yfir Þjórsá og þaðan um land Vindáss og Minni-Valla að Landvegi. Búðafossvegur verður byggður samkvæmt vegflokki C8 með tveimur 3,5 m breiðum akreinum og 0,5 m breiðum öxlum beggja megin. Heildarbreidd vegar er því 8,0 m. Skiltaður hámarkshraði vegarins verður 90 km/klst og áætluð umferð um veginn er um 500 bifreiðar á dag. Vegsvæði vegarins verður 40 m breitt, 20 m frá miðlínu í hvora átt. Yfirborð vegarins verður klætt fyrir utan hringtorgið sem verður malbikað.

**Brú.** Yfir Þjórsá verður byggð 204 m löng tvíbreið stálbitabrá með steypu gólfi. Brúin verður í 5 m hæð yfir vatnsyfirborði árinna og í fimm höfum; tveimur 36 m löngum og þremur 44 m löngum höfum. Heildarbreidd brúar verður 11 m. Frá nyrðri bakka Þjórsár að sjálfri brúnni verður Búðafossvegur á um 140 m langri grjóttvarðri fyllingu út í á.

**Efnistaka.** Áætluð efnispörf í verkið er tæplega 350.000 m<sup>3</sup>. Efnid verður fengið frá fjórum efnistökusvæðum og úr skeringum. Meirihluti efnis, 212.707 m<sup>3</sup>, verður uppgrafið efni úr frárennslisskurði fyrirhugaðrar Hvammsvirkjunar. Um 52.000 m<sup>3</sup> efnis verður sótt í Búðanámu og er það eina nýja náman sem opnuð verður vegna framkvæmdanna. Búðanáma verður staðsett rétt vestan fyrirhugaðs Búðafossvegur, á norðurbakka Þjórsár. Að námunni verður lagður slóði. Við upphaf framkvæmda verður auk þess um 11.350 m<sup>3</sup> af grjóti til rofvarna og síulagi sem nota á í varnargarða í Þjórsá fengið úr grjótnámu í Klapparholti (Syðra Langholti 4). Ef þörf verður á, verður hægt að nálgast fyllingarefni úr námu í Þjórsá við Þverá. Áætluð efnistaka er um 8.000 m<sup>3</sup> og ef af verður mun efnid verða nýtt til slóðagerðar frá Þjórsárdalsvegi niður að Búðanámu. Jafnframt er reiknað með að 32.850 m<sup>3</sup> fái úr skeringum, aðallega sunnan Þjórsár. Þá er gert ráð fyrir að tæpir 31.000 m<sup>3</sup> af efni, sem verður notað í tímabundnar fyllingar í Þjórsá vegna brúarsmíði, verði endurnýtt í vegfyllingar eftir að það hefur gegnt hlutverki sínu í ánni. Skipulagsstofnun tók ákvörðun um matsskyldu úr Búðanámu þann 3. apríl 2025 og um aukna efnistöku úr grjótnámu í Syðra Langholti þann 30. apríl 2025. Ekki liggur endanlega fyrir hvar tæpir 2.000 m<sup>3</sup> af efni í klæðningu verður fengið en gert er ráð fyrir að afla hentugs efnis úr námu með starfsleyfi.

**Frágangur.** Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi námu, vegkanta, fyllinga og skeringa. Leitast verður við að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi og að vegskeringar og efnistökusvæði verði ekki höfð opin lengur en nauðsyn krefur. Við uppgræðslu verður farið eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í vegkanta og vegfláa á grónu landi. Áður en sáð er þarf að slétta landið vel í samræmi við landslag og halla.

**Veglínur.** Í greinargerð kemur fram að við val á staðsetningu Búðafossvegur hafi verið tekið mið af vilja eigenda þeirra jarða sem vegurinn mun liggja um og áhrifum hans á umhverfið. Alls hafi sjö veglínur verið teknar til skoðunar fyrir staðsetningu Búðafossvegur. Tillagan, sem varð fyrir valinu, sveigi mun vestar í landi Vindáss en fyrri tillögur, fari yfir votlendi nyrst, vestur fyrir vestari jökulgarðinn og liggi meðfram honum í suður uns hún sveigi aftur í suðaustur yfir báða jökulgarðana, yfir votlendið syðst í landi Vindáss og suður mólendið í landi Minni-Valla. Að teknu tilliti til áhrifa á umhverfið og vilja landeigenda sé þessi veglína besti kosturinn.

## 4 Umhverfisáhrif

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



## Áhrif á landslag og ásýnd

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að ásýnd svæðisins einkennist af ræktuðu landi og mólendi, auk þess sem Þjórsá setji svip sinn á landið. Sunnan Þjórsár séu nokkrir bæir í nálægð við fyrirhugað vegstæði. Norðan árinna liggja raflínur og slóðar. Að öðru leyti sé land að mestu óraskað. Veginum fylgja skeringar og fyllingar í landið til að fá góða hæðarlegu á veginn. Gengið verði þannig frá vegsvæðum að þau falli vel að landinu. Um er að ræða varanleg mannvirki. Vegurinn og brúin munu þó ekki rísa hátt í landi og verða því ekki áberandi í landslaginu. Umfang áhrifa er því ekki talið mikið.

## Áhrif á gróður

Í greinargerð kemur fram að norðan Þjórsár, frá Þjórsárdalsvegi, muni vegurinn fara yfir mosagróíð mólendi á tæplega 2 km kafla. Samkvæmt kortasjá Náttúrufræðistofnunar Íslands fari vegurinn um mosamóavist á þeim kafla. Næst ánni, á 200 m kafla, sé landið sléttara og meira grasi vaxið og ríkjandi vistgerð sé víðikjarrvist. Verndargildi mosamóavistar sé lágt en víðikjarrvist hafi hátt verndargildi og er vistgerðin á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar. Sunnan Þjórsár breytist gróðurlendið nokkuð. Það sé keimlíkt næst bakkanum beggja megin en sunnar liggja veglínar vestan við votlendisfláka sem teygi sig í suður beggja megin jökulgarðs í landi jarðarinnar Vindáss. Votlendisvistgerðir séu starungsfloavist, starungsmýravist og runnamýravist á láglendi sem allar hafi mjög hátt verndargildi og eru á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar. Votlendið sé stærra en 20.000 m<sup>2</sup> og falli því undir sérstaka vernd náttúrufyrirbæra skv. 61. gr. laga um náttúruvernd. Leitast hafi verið við að staðsetja veglínu Búðafossvegar í jaðri votlendissvæðis þannig að áhrif á votlendi séu lágmarkuð. Jafnframt verði greftri skurðað með veginum haldið í lágmarki og ræsi lagt undir veginn til að lágmarka áhrif á vatnsbúskap votlendisins. Veglínar sveigi nokkuð í suðaustur yfir skarð í jökulgarðinum og því næst í suður eftir að hún kemur að mólendissvæði í landi Minni-Valla sem nær alveg að Landvegi. Ríkjandi vistgerðir séu víðikjarrvist sem hefur mjög hátt verndargildi og grasmóavist sem hefur hátt verndargildi. Vistgerðirnar séu báðar á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar. Áhrif á gróður og vistgerðir verði fyrst og fremst bundin við það svæði sem fer undir veg. Heildarflatarmál þess sé 5,92 ha. Öllu raski umfram það verði haldið í lágmarki og lögð áhersla á að landi verði hvergi raskað utan framkvæmdasvæðis á verk tíma. Við lok framkvæmda verði sáð í vegkanta og vegfláa gróðurtegundum sem henti fyrir svæðið og skeri sig ekki úr umhverfinu.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að vistgerðakortið hafi verið unnið með fjarkönnun í mælikvarðanum 1:25.000, sem greinir vistgerðir misvel. Líklega sé víðikjarrvist ekki eins útbreidd eins og fram kemur á vistgerðakortinu og mögulega sé meira votlendi á svæðinu. Einnig sé meiri skógrækt á svæðinu en kemur fram á vistgerðakortinu og á loftmyndum megi sjá að hluti svæðisins hafi verið plægður, væntanlega vegna skógræktar. Þá séu 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. Í umsögn Náttúruverndarstofnunar er bent að mestu leyti á sömu efnisatriði.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að úttekt á náttúrufari á fyrirhugaðri veglínunni sunnan Þjórsár hafi verið unnin 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. Jafnframt hafi verið leitast við að lágmarka áhrif á votlendi, t.d. með því að hafa ekki skurð meðfram vegi og með því að staðsetja ræsi undir veginum þar sem náttúrulegt afrennsli sé í landi. Framkvæmdaraðili hafi til skoðunar mögulegar leiðir til að endurheimta það votlendi sem raskist vegna Búðafossvegar. Áður en framkvæmdir hefjist verði votlendi á fyrirhugaðri veglínunni Búðafossvegar og í nágrenni hennar kortlagt út frá loftmyndum. Með kortlagningunni megi reikna flatarmál þess votlendis sem raskist vegna vegagerðarinnar af meiri nákvæmi en út frá vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar Íslands og áætla



hversu stórt svæði þurfi að endurheimta. Vegagerðin hafi unnið að endurheimt votlendis víðs vegar um land til að bæta fyrir tap og röskun á votlendi vegna vegaframkvæmda. Stofnunin vinni að nýju verklagi við endurheimt votlendis, í samræmi við áætlanir og stefnu stjórnvalda og hafi óskað eftir ráðgjöf Lands og skógar við mótun verklags við endurheimt. Fram kemur að fyrri kortlagning frá árinu 2009 verði höfð til hliðsjónar. Ákjósanlegast er að það svæði sem valið verði til endurheimtar sé sem næst fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

### Áhrif á fugla

Í greinargerð kemur fram að fuglalíf á framkvæmdasvæðinu einkennist af mófuglategundum, en framkvæmdasvæðið sé innan Suðurlandsundirlendisins, svæðis sem sé skilgreint sem mikilvægt fuglasvæði. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands frá árinu 2002 sem gerð var í tengslum við virkjanaáform í Þjórsá er gerð grein fyrir fuglalífi á svæðinu. Þar kemur fram að algengustu varpfuglarnir séu þúfuttittlingur, heiðlóa og spói, og að þéttleiki varpfugla sé mestur í votlendi og mólendi. Á fartíma séu gæsir algengar á túnum, aðallega heiðagæsir en einnig blesgæsir, grágæsir og helsingjar. Grágæs sé einnig algengur varpfugl við Þjórsá. Sumarið 2024 var gerð forkönnun á fuglalífi með talningum, auk þess sem fuglar voru merktir með rafeindatækjum. Austan við Þjórsá voru aðallega heiðlóur og spóar en vestan við ána fannst mest af hrossagaukum, þúfuttittlingum og skógarpröstum. Búast megi við því að fuglar, og þá helst varpfuglar, verði fyrir truflunum af völdum vinnuvéla á framkvæmdatíma og vegna bílaumferðar á rekstrartíma. Jafnframt munu fyrirhugaðar framkvæmdir valda búsvæðatapi sem samsvari vegstæði, en það svæði sé þó fremur umfangslítið.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar er bent á nýlegar rannsóknir sem sýni að innan 200 metra frá vegum sé þéttleiki mófugla um 20% minni en fjær. Því muni áhrifasvæði veglínunnar vera umtalsvert meira en einungis það land sem fari 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. Þá þurfi að taka tillit til þess að langflestar tegundir fugla séu friðaðar á varptíma. Að þessu þurfi að huga við framkvæmdir og forðast jarðrask á varptíma.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að sú veglína sem varð fyrir valinu og fjallað sé um í matsskyldufyrirspurn fari fram hjá skilgreindu skógræktarsvæði sunnan Þjórsár. Þetta skipti máli þar sem rannsóknir héraðs hafi sýnt að jaðaráhrifa geti gætt um 200 til 250 m út frá skógræktarsvæðum. Veglínin sé í um 100-200 m fjarlægð frá jaðri þess á um 1 km kafla. Það megi því gera ráð fyrir að jaðaráhrifa vegna skógræktar gæti nú þegar á hluta fyrirhugaðrar veglínu. Jafnframt veit framkvæmdaraðili til þess að landeigendur hafi plantað trjáum í nálægð fyrirhugaðrar veglínu. Hvað legu vegarins varðar þá hafi 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. Framkvæmdaraðili telji ekki raunhæft að framkvæmdir fari fram alfarið utan varptíma fugla en leitast verði við að haga framkvæmdum þannig að áhrifin verði sem minnst.

### Áhrif á jarðmyndanir

Í greinargerð kemur fram að Búðaröðin liggi frá Búðafossi í Þjórsá og austur yfir Holt. Búðaröðin sé röð jökulgarða sem mynduðust að hluta til við framrás Suðurlandsjökulsins í ísaldarlok. Tveir vel greinanlegir jökulgarðar séu í landi Vindáss sem liggi í norður-suður stefnu. Á milli jökulgarðanna sé um 150-200 m breið votlendistunga. Veglína Búðafossvegar komi til með að liggja vestan við og meðfram vestari jökulgarðinum en sveigi svo suðaustur um skarð í austari jökulgarðinum og síðan suður er nær dregur Landvegi. Áhrif á jökulgarðsmyndanirnar verði ekki mikil og einkum í formi skeringa þar sem vegurinn fari um skarðið í austari jökulgarðinum. Framkvæmdasvæði Búðafossvegar liggi allt á Þjórsárhrauninu mikla sem rann eftir ísöld, fyrir um 8600 árum, niður með farvegi Þjórsár, breiddi úr sér yfir Landsveit og flæddi yfir í Gnúpverjahrepp. Meðalþykkt hraunsins



sé um 25 m í Landsveit, sunnan Þjórsár og 16 m í Gnúpverjahreppi, norðan árinna. Þjórsárhraun er forsögulegt hraun sem njóti sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd. Hraunið sé hins vegar ekki yfirborðslægt í og við væntanlegt vegstæði. Í umsögn Náttúruverndarstofnunar við matsskyldufyrirspurn vegna Búðanámu kom fram að „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 jarðkönnun sem gerð hefur verið á fyrirhuguðu vegstæði sé jarðvegur almennt um nokkurra metra þykkur ofan á hrauninu. Vegagerð muni ekki hafa sýnileg áhrif á Þjórsárhraun.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að Búðagarðurinn frá lokum síðjökultíma hafi í heild sinni hátt vísinda- og fræðslugildi sem ummerki um stöðu ísaldarjökuls á Suðurlandi og hörfun hans í lok síðasta jökulskeiðs og í upphafi nútíma. Þjórsárhraunið rann upp að Búðagarðinum og saman myndi þau jarðminjaheild um stóra atburði í jarðsögu landsins í lok síðasta jökulskeiðs og í upphafi nútíma sem hafi mikið verndargildi. Búðafossvegur sé líklegur til að hafa neikvæð áhrif á þessar mikilvægu jarðminjar með því að raska jarðminjaheild og ásýnd jarðminja og þurfi að mati Náttúrufræðistofnunar að meta áhrif mismunandi veglína á jarðminjar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að valkostagreining hafi þegar farið fram þar sem margar veglínur og mismunandi brúarstæði voru skoðuð. Jarðvegsaðstæður voru skoðaðar og eftir fremsta megni reynt að forðast að leggja veginn yfir votlendi eða jarðminjar.

#### **Áhrif á vatnshlot**

Í greinargerð kemur fram að Hafrannsóknastofnun hafi unnið áhrifamat vatnshlota í samræmi við lög um stjórn vatnamála nr. 36/2011 þar sem fjallað var um áhrif á straumvatnshlot. Vega- og brúargerðin muni 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 renni í Þjórsá ofan við brúarstæðið vegna mögulegrar tálmunar fyrir göngufiska. Engin verndarsvæði sem byggi á tilvist vatns séu á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Lífríki í Þjórsá 1 hafi verið metið í mjög góðu vistfræðilegu ástandi en vatnsformfræði árinna, þ.e. rennsli, samfellu og formfræði hennar, hafi verið raskað. Þrátt fyrir það teljist vatnshlotið Þjórsá 1 vera í góðu ástandi m.t.t. vatnsformfræði. Efnafraðilegt ástand Þjórsár 1 sé gott skv. Vatnavefsjá. Vistfræðilegt ástand Minnivallalækjar hafi ekki verið metið en umhverfismarkmið fyrir það sé gott vistfræðilegt og efnafraðilegt ástand. Þverá, Sandá og Fossá 2 séu flokkaðar sem vatnshlot í mjög góðu vistfræðilegu ástandi og góðu efnafraðilegu ástandi. Þó sé í Vatnavefsjá bent á að áreiðanleiki flokkunar sé lítill þar sem gögn skorti til að styðja við ástandsflokkunina. Vistfræðilegt ástand Fossár 1 sé hins vegar óþekkt og sé vatnshlotið á bráðabirgðalista yfir mikið breytt vatnshlot.

Fram kemur að í Þjórsá lifi allar þær fisktegundir sem algengar séu í fersku vatni á Íslandi, þ.e. lax, urriði, bleikja, hornsíli og áll. Fiskstigi var byggður við fossinn Búða í Þjórsá árið 1991 sem opnaði fyrir göngur og uppeldi göngufiska allt að Þjófafossi og Búfellsstöð. Þjórsá fóstri einn stærsta laxastofn á Íslandi og bendi seiðarannsóknir til þess að svæðið við fyrirhugað brúarstæði sé gjöfult uppeldissvæði fyrir seiði laxfiska. Nokkru ofan við brúarstæðið hafi þéttleiki laxaseiða vaxið á síðari árum. Lax og urriði gangi um fyrirhugað framkvæmdasvæði, bæði seiði og fullorðinn fiskur og í þverár ofan þess til hrygningar. Fyrirhuguð sé uppbygging nýrrar virkjunar um 4-5 km ofan við fyrirhugað brúarstæði. Virkjunin muni hafa í för með sér miklar breytingar á vatnsformfræði og lífríki á stórum kafla í Þjórsá 1. Í farveginum við brúarstæðið verði rennsli Þjórsár þó óskert og sé vega- og brúarstæðið neðan við það svæði sem verði fyrir mestri röskun af fyrirhugaðri Hvammsvirkjun.

Þá kemur fram að ný brú yfir Þjórsá muni hafa áhrif á vatnsformfræðilega gæðapætti og líffræðilega gæðapáttinn fiska. Brúarframkvæmdin muni hafa áhrif á rennslishraða um brúarstæði á



framkvæmdartíma og eftir að framkvæmdum ljúki. Breytingar á rennslishraða hafi áhrif á rofmátt árinna og það sé fyrirsjáanlegt að hann aukist í brúarstæðinu en minnki líklega hlémegin við nyrðri enda brúarinnar. Á framkvæmdatíma megi búast við auknu gruggi í Þjórsá neðan brúarstæðisins, bæði vegna framkvæmda við gerð varnargarða, borana og vegna breytinga á straumlagi sem geti valdið rofi á bökkum árinna. Göngufiskur, þ.e. laxfiskur, sé viðkvæmur fyrir auknum rennslishraða sem geti tafið fiskgöngur og jafnvel tekið fyrir þær. Eftir ábendingu frá Hafrannsóknastofnun hafi hönnun brúarinnar verið breytt og hún lengd til að lækka rennslishraða í brúarstæðinu. Miðað var við að rennslishraði um brúarstæðið yrði ekki takmarkandi fyrir laxagöngu. Núverandi hönnun geri ráð fyrir að brúin verði 204 m að lengd en upphaflega var áformað að hún yrði 160 m. Það sé ljóst að rennslishraði árinna í brúarstæðinu verði hærri en við óbreyttar aðstæður (2,1 m/s í stað 1,5 m/s) og geti það tafið fiskgöngur. Vega- og brúargerðin gæti haft óbein áhrif á fisk í Minnivallalæk, Þverá, Sandá og Fossá sem renna í Þjórsá ofan við fyrirhugaða brú og þá helst ef rennslishraði undir brúnni reyndist meiri en líkanreikningar geri ráð fyrir og meiri en það sem skilgreint hafi verið sem hámarksrennslishraði fyrir göngu laxfiska. Fossá 1 sé nú þegar undir beinum áhrifum af útfalli Búrfellsvirkjunar sem í hana renni og verði framkvæmdir við Hvammsvirkjun að veruleika verði vatnshlotin Þverá og Sandá 1 undir beinum áhrifum af þeirri framkvæmd. Á framkvæmdatíma þurfi að gera varnargarða út í ána til að hægt sé að byggja brúarstöplana og brúargólfíð. Framkvæmdin krefjist þess að farvegur árinna verði þrengdur tímabundið. Tímabundnir varnargarðar muni ekki hafa varanleg neikvæð áhrif á fiskgöngd í Þjórsá.

#### Áhrif á menningarminjar

Í greinargerð Vegagerðarinnar kemur fram að alls hafi verið skráðar 18 fornleifar á 16 minjastöðum á svæðinu en minjagildi þeirra sé misjafnt. Allar fornleifar voru metnar í stórhættu vegna framkvæmda, utan Hofvaðs sem sé horfið. Minjastofnun Íslands setti fram kröfur um mótvægisáðgerðir vegna þeirra fornleifa sem munu raskast sem fólust í gerð könnunarskurða og fullnaðargreiftri á tóft. Mannvistarleifar komu í ljós í fjórum af þessum skurðum. Minjarnar reyndust allar vera frá 10. - 11. öld og líklega komnar úr notkun á 12. öld. Framkvæmdaraðili muni fylgja þeim tilmælum og leiðbeiningum sem koma fram í skýrslum Fornleifastofnunar Íslands og bréfum Minjastofnunar. Fyrirliggjandi er staðfesting Minjastofnunar á því að komið hafi verið til móts við kröfur stofnunarinnar um mótvægisáðgerðir, þ.e. fornleifaskráningu, gróft þrúfuskurð í mannvirki og heilgróft á tóft.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að þegar á undirbúningsstigi Búðafossvegar gerði Minjastofnun kröfu um fornleifaskráningu á áhrifasvæði vegarins, brúarinnar og efnistökusvæðis. Þegar skráningarskýrsla fornleifafræðings lá fyrir gerði stofnunin kröfu um fornleifarannsóknir á þeim minjastöðum þar sem minjar myndu komast í uppnám vegna fyrirhugaðra vegaframkvæmda. Þær kröfur voru uppfylltar og skýrslu skilað til Minjastofnunar þar að lútandi.

## 5 Skipulag og leyfi

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við Aðalskipulag Rangárþings ytra 2016-2028 og Aðalskipulag Skeiða- og Gnúpverjahrepps 2017-2029.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi frá Skeiða- og Gnúpverjahreppi og Rangárþingi ytra skv. skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Einnig er brúarsmiðin háð byggingarleyfi sömu sveitarfélaga samkvæmt byggingarreglugerð.

Leita þarf leyfis Fiskistofu vegna framkvæmda í og við Þjórsá skv. 33. gr laga um lax- og silungaveiði. Samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012 er óheimilt að raska fornminjum nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Þá eru efnistaka og verktakaaðstaða háð starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands skv. lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð um losun frá



atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Einnig eru starfsmannabúðir háðar leyfi Heilbrigðiseftirlitsins samkvæmt reglugerð um hollustuhætti.

## 6 Niðurstaða

Um er að ræða nýjan, um 7,4 km langan, veg á milli Þjórsárdalsvegur í Skeiða- og Gnúpverjahreppi og Landvegur í Rangárþingi ytra, ásamt brú yfir Þjórsá. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 19. gr. og lið 10.08 í 1. viðauka í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlaða.

### Eðli framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi framkvæmdar, samlegðar með öðrum framkvæmdum og nýtingar náttúruauðlinda sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021.

Um er að ræða nýjan nokkuð umfangsmikinn 7,4 km langan veg og brú yfir Þjórsá sem liggur um svæði sem er skilgreint landbúnaðarsvæði í aðalskipulagi sveitarfélaganna beggja vegna árinna. Rúmir 2 km munu liggja í Skeiða- og Gnúpverjahreppi og um 5 km í Rangárþingi ytra. Vegurinn verður klæddur bundnu slitlagi. Breidd vegarins er um 8 metrar með öxlum en vegsvæðið í heild 40 metrar. Að hluta til er um óraskað mólendi að ræða en vegslóðar, háspennulínur og ræktarlönd eru víða á framkvæmdasvæðinu því hefur framkvæmdin ekki í för með sér að stór, óröskuð svæði verði hlutuð niður. Vegurinn er um 4-5 km neðan við fyrirhugaða Hvammsvirkjun en er ekki nauðsynleg forsenda virkjunarinnar. Umhverfismatsferli virkjunarinnar lauk með úrskurði Skipulagsstofnunar 2003 og endurskoðuðu umhverfismati lauk með álit Skipulagsstofnunar þann 12. mars 2018. Samlegðaráhrif Búðafossvegur með Hvammsvirkjun felast í því að efni sem annars þyrfti að haugsetja mun nýtast til að uppfylla nærri tvo þriðju af efnisþörf vegarins sem annars þyrfti að sækja í námur. Að mati Skipulagsstofnunar verður ekki séð að þau samlegðaráhrif séu veruleg. Niðurstaða Skipulagsstofnunar tekur mið af samlegð umhverfisáhrifa með Búðanámu sem eingöngu er ráðist í vegna Búðafossvegur einkum þó samlegðaráhrifum vegna ásyndar, rask á gróðri og neikvæðra áhrifa á fuglalíf en efnistaka er fyrirhuguð á um 4,5 ha svæði þá er jafnframt litið til samlegðaráhrifa með stækkun grjótnámu í Syðra-Langholti á um 2,4 ha svæði sem að sama skapi tengist lagningu Búðafossvegur og horft til sömu umhverfisþátta og í tilfelli Búðanámu. Í báðum tilfellum liggur fyrir ákvörðun Skipulagsstofnunar um að þær framkvæmdir skuli ekki sæta umhverfismati. Að mati stofnunarinnar kann neikvæðra samlegðaráhrifa að gæta með Búðafossvegi og Búðanámu á þá umhverfiþætti sem getið er um hér að framan.

### Staðsetning framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar og hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, svo sem með tilliti til landnotkunar, verndarákvæða, einkum svæða sem njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd eða vegna fornleifa. Einnig ber að líta til álagspóls náttúrunnar, svo sem með tilliti til votlendissvæða og sérstæðra jarðmyndana sbr. 2 tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021.

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru að hluta til í votlendi sem nýtur sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að votlendissvæðum verði hlíft við raski eins og frekast er unnt og með það í huga þarf Vegagerðin að skilgreina öryggissvæði eins þröngt og kostur er. Jákvætt er að ákveðið hafi verið að greftri skurða með veginum skuli haldið í lágmarki og ræsi lagt undir veginn til að lágmarka neikvæð áhrif á vatnsbúskap votlendisins. Skipulagsstofnun hvetur Vegagerðina til þess að endurheimta votlendi í stað þess sem þarf að raska við lagningu Búðafossvegur, líkt og Vegagerðin segir í svörum við umsögn Náttúrufræðistofnunar að sé til athugunar. Í því sambandi bendir Skipulagsstofnun á skjalfesta stefnu stjórnvalda um endurheimt



votlendis. Annars vegar *Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum, Aðgerðir íslenskra stjórnvalda til að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda til 2030*<sup>1</sup> og hins vegar *Líffræðileg fjölbreytni*<sup>2</sup>, *Stefna og markmið til ársins 2030*. En í báðum er að finna stefnumörkun sem felur í sér tölusett markmið um endurheimt votlendis. Þá þarf Vegagerðin að leggja áherslu á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við framkvæmdasvæðið. Jafnframt þarf að halda öllu raski á öðru gróðurlendi í lágmarki og tryggja að frágangur verði í samræmi við þær verklagsreglur sem Vegagerðin vinnur eftir og sem koma fram í greinargerð. Fyrirhugaðar framkvæmdir eru innan svæðis sem er skilgreint sem mikilvægt fuglasvæði sem er mjög víðáttumikið og nær til alls Suðurlandsundirlendisins. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er mjög lítill hluti þessa umfangsmikla svæðis en ljóst er að um verður að ræða staðbundin nokkuð neikvæð áhrif á fugla á og í grennd við framkvæmdasvæðið vegna truflunar á framkvæmdatíma og einnig á rekstartíma, auk þess sem einhverjar tegundir mófugla munu missa búsvæði sín. Á framkvæmdasvæðinu er Þjorsárhraunið mikla sem rann fyrir meira en 8000 árum. Samkvæmt skilgreiningu í greinargerð með frumvarpi sem varð að gildandi lögum um náttúruvernd hefur það glatað verndargildi sínu<sup>3</sup> þar sem það er að langmestu leyti hulið þykkum jarðvegi á svæðinu. Þess utan er fjöldi mannvirkja á svæðinu sem eru einnig staðsett á Þjorsárhrauni og hefur hraunið því einnig glatað verndargildi sínu af þeim sökum. Um 18 minjar verða fyrir raski eða þurfa að víkja vegna vegarins. Þeirra merkilegust er sennilega tóft í landi Vindáss sem talin er gamalt heystæði frá fyrstu öldum byggðar í landinu. Búið er að ráðast í nauðsynlegar rannsóknir á fornminjum í samræmi við fyrirmæli Minjastofnunar Íslands sem hefur staðfest að um fullnægjandi mótvægisáðgerðir hafi verið að ræða vegna fornleifa.

### **Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar**

Áhrif framkvæmdar ber að skoða í ljósi gerðar og eiginleika hugsanlegra áhrifa hennar, svo sem með tilliti til: umfangs, eðlis, styrks og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, væntanlegs upphafs, tímalengdar, tíðni og afturkræfni áhrifa, samlegðaráhrifa með áhrifum annarra framkvæmda og möguleika á að draga úr áhrifum, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021.

Skipulagsstofnun telur að bein neikvæð áhrif framkvæmdanna felist fyrst og fremst í áhrifum á landslag og gróður, þar með talið votlendi. Mikilvægt er að Vegagerðin leiti allra leiða til að lágmarka áhrif á votlendi og endurheimta svæði í stað þess sem ekki er unnt að sneiða hjá. Áhrif á landslag felast í lagningu uppbyggðs vegar í grónu landi og opnun svæðis sem er fáfarið. Helst má búast við neikvæðri samlegð með fyrirhugaðri Hvammsvirkjun vegna áhrifa á Þjorsá en í kjölfar ábendinga Hafrannsóknastofnunar á fyrri stigum var ákveðið að draga úr áhrifum framkvæmdanna á straumhraða árinna með því að reisa lengri brú en í fyrstu var ráðgert. Skipulagsstofnun telur að með því hafi verið dregið verulega úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á lífríki árinna. Skipulagsstofnun tekur undir tilvitnaða umsögn Hafrannsóknastofnunar, þar sem fram kemur að stofnunin telji ólíklegt að framkvæmdir við vega- og brúargerð muni valda breytingum á vistfræðilegu ástandi Þjorsár 1 eða þveráa hennar ofan brúarstæðis með tilliti til laga um stjórn vatnamála. Búast má við að fyrirhugaður nýr vegur yfir Þjorsá muni, einkum þegar fram líða stundir, hafa jákvæð áhrif á samfélag beggja vegna árinna.

<sup>1</sup><https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Adgerdaaetlun%20i%20loftslagsmalum%20onnur%20utgafa.pdf>

<sup>2</sup><https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/URN/Li%CC%81ffr%C3%A6%C3%B0ileg%20fo%CC%88lbreytni%20E2%80%93%20Stefna%20og%20markmi%C3%B0%20til%20a%CC%81rsins%202030-digital.pdf>

<sup>3</sup> Úr greinargerð um frumvarp til laga um náttúruvernd (<https://www.althingi.is/altext/141/s/0537.html>). „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...”



### Ákvörðunarorð

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

Samkvæmt 30. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 3. mars 2026.

Reykjavík, 2. febrúar 2026

Jakob Gunnarsson

Sigurður Ásbjörnsson

