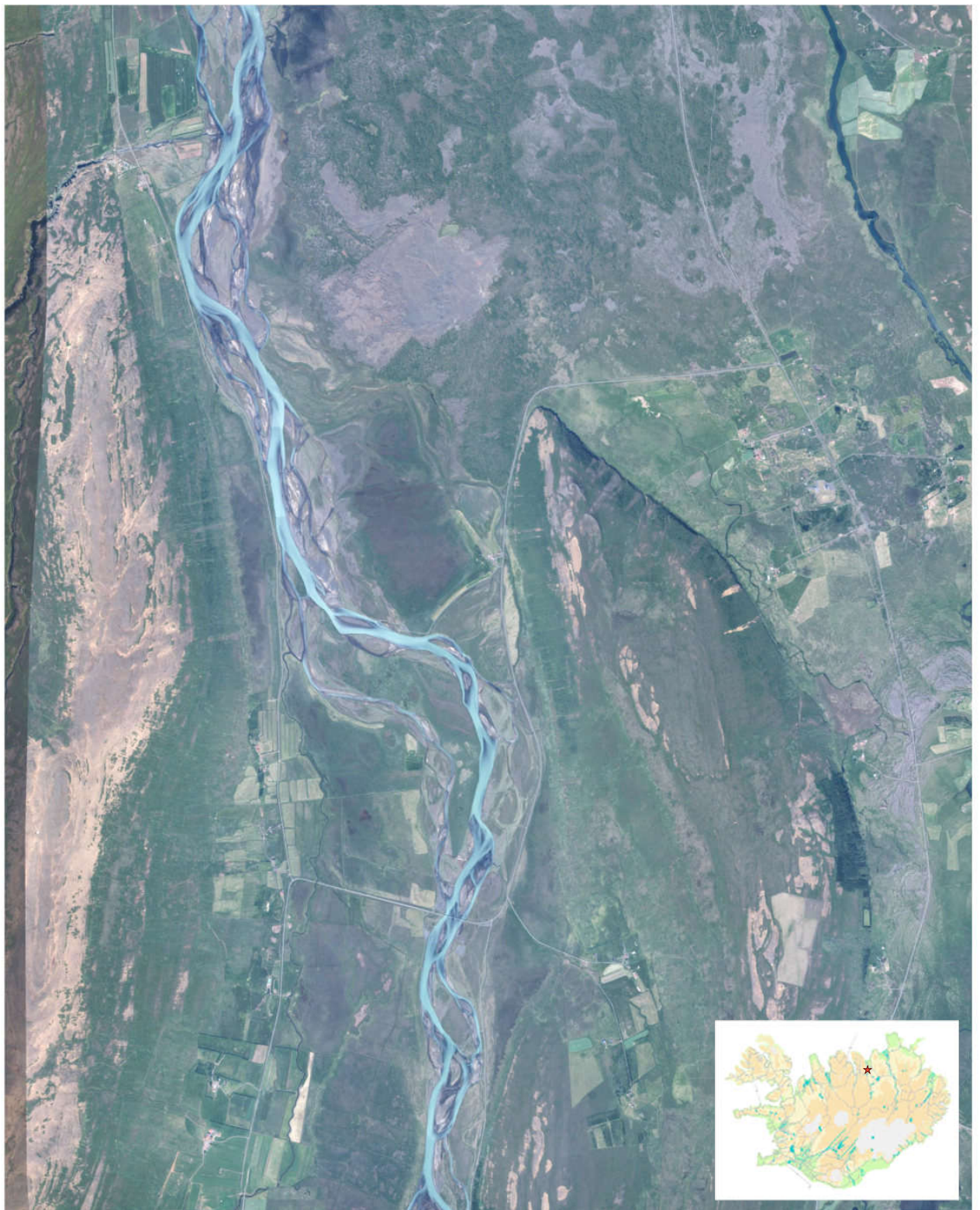




## Norðausturvegur (85-02) í Þingeyjarsveit Um Skjálfandafljót í Kinn

Svör framkvæmdaraðila við umsögnum vegna umhverfismatsskýrslu

---

**Vegagerðin**  
Apríl 2026

# Efnisyfirlit

|                                                                           |          |
|---------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1 Formáli.....</b>                                                     | <b>3</b> |
| <b>2 Athugasemdir umsagnaraðila og svör framkvæmdaaðila við þeim.....</b> | <b>4</b> |
| 2.1 Fiskistofa.....                                                       | 4        |
| 2.2 Ásdís Hulda Guðmundsdóttir .....                                      | 4        |
| 2.3 Reinhard Reynisson.....                                               | 4        |
| 2.4 Róshildur Jónsdóttir og Snæbjörn Þór Stefánsson.....                  | 6        |
| 2.5 SUNN samtök um náttúruvernd á Norðurlandi.....                        | 8        |
| 2.6 Heilbrigðiseftirlit Norðurlands Eystra (HNE) .....                    | 9        |
| 2.7 Náttúruverndarstofnun .....                                           | 9        |



# 1 Formáli

---

Vegagerðinni hafa borist 12 umsagnir vegna umhverfismatsskýrslu fyrirhugaðra framkvæmda á Norðausturvegi (85) um Skjálfafljót í Kinn.

Þær eru frá:

1. Fiskistofu, dags. 26.01.2026
2. Ásdísi Huldu Guðmundsdóttur, dags. 27.01.2026
3. Reinhard Reynissyni, dags. 29.01.2026
4. Hafrannsóknastofnun, dags. 02.03.2026
5. Þingeyjarsveit, dags. 03.03.2026
6. Náttúrufræðistofnun, dags. 03.03.2026
7. SUNN, samtök um náttúruvernd á Norðurlandi, dags. 03.03.2026
8. Róshildur Jónsdóttir og Snæbjörn Þór Stefánsson, dags. 03.03.2026
9. Heilbrigðiseftirliti Norðurlands eystra, dags. 05.03.2026
10. Landi og skógi, dags. 05.03.2026
11. Náttúruverndarstofnun, dags. 09.03.2026
12. Minjastofnun Íslands, dags. 12.03.2026

Umsagnir Hafrannsóknastofnunar, Þingeyjarsveitar, Náttúrufræðistofnunar, Lands og skógar og Minjastofnunar Íslands krefjast ekki viðbragða af hálfu framkvæmdaaðila og því er ekki fjallað nánar um þær hér.

Umsagnir Fiskistofu, Ásdísa Huldu Guðmundsdóttur, Reinharðs Reynissonar, SUNN-Samtaka um náttúruvernd á Norðurlandi, Róshildar Jónsdóttur og Snæbjörns Þórs Stefánssonar, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra og Náttúruverndarstofnunar krefjast aftur á móti viðbragða framkvæmdaaðila.

Í eftirfarandi umfjöllun eru birt þau efnisatriði umsagnaraðila sem krefjast viðbragða framkvæmdaraðila, og svör framkvæmdaraðila við þeim.

## 2 Athugasemdir umsagnaraðila og svör framkvæmdaaðila við þeim

### 2.1 Fiskistofa

Í umsögn Fiskistofu (skáletraður texti) kemur eftirfarandi fram:

- Leyfi Fiskistofu skal aflað áður en ráðist er í framkvæmd.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegagerðin mun sækja um framkvæmdaleyfi til Fiskistofu áður en framkvæmdir hefjast eins og fram kemur í umhverfismatsskýrslu.

### 2.2 Ásdís Hulda Guðmundsdóttir

Í umsögn Ásdísar Huldu Guðmundsdóttur (skáletraður texti) kemur eftirfarandi fram:

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

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegagerðin vinnur eftir samgönguáætlun þar sem fjármagni til framkvæmda er raðað niður og fellur undir stjórn Innviðaráðherra.

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt 5 ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030 er gert ráð fyrir fjármagni til framkvæmda á Norðausturvegi (85) um Skjálfandafljót á árunum 2026-2028. Því hefur verið kappkostað að undirbúa þá framkvæmd. Forgangur þeirrar framkvæmdar byggir m.a. á hamlandi þungatakmörkunum á núverandi brú.

Gert er ráð fyrir fjármagni til framkvæmda á Hringvegi (1-q6) um Skjálfandafljót hjá Fosshóli á árunum 2030-2035 og á Hringvegi (1-r6) um Jökulsá á Fjöllum á öðru og þriðja tímabili áætlunarinnar, þ.e. á árunum 2031-2040.

### 2.3 Reinhard Reynisson

Í umsögn Reinhards Reynissonar (skáletraður texti) kemur eftirfarandi fram:

- Þó svo að leið A styttri veginn á svæðinu um 2,1 km en leið B einungis um 0,8 km er ekki vikið einu orði að þeim samfélagsábata sem sú stytting hlýtur að hafa í för með sér.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Ekki var gerð sérstök samfélagsrannsókn vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur. Þau markmið fela alltaf í sér samfélagslegan ávinning eins og kemur fram í umhverfismatsskýrslu, m.a. vegna styttingar vegalengda, betri vegar hvað varðar breidd, vegsýn og fl. ásamt aukinni greiðfærni, m.a. viðbragðsaðila.

Í skýrslunni kemur fram að ein af þeim leiðum til að ná ofangreindum markmiðum er stytting vegalengda.

Á bls. 53 í umhverfismatsskýrslu kemur eftirfarandi fram:

Meginforsendur vegaframkvæmda eru að bæta samgöngur og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið með auknu umferðaröryggi, meiri greiðfærni, styttingu leiða og styttingu ferðatíma til þjónustu og atvinnukjarna landsins.

Valkostur Vegagerðarinnar var valinn á grundvelli öryggissjónarmiða, góðrar planlegu nýs vegar og styttingu Norðausturvegar (85) í Kinn.

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

**Svar Vegagerðarinnar:** Í frumdrögum verkefnisins var skoðað að fara með veglínuna út af núverandi vegi við Garðsnúp, til norðurs um Aðaldalshraun og koma inn á núverandi Norðausturveg (85-03) mun norðar en nú er gert ráð fyrir, eða um 1,5 km norðar.

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru margs konar verndarákvæði og erfitt að leggja veg án nokkurrar röskunar á þeim.

Aðaldalshraun hefur einnig margskonar verndarákvæði, m.a. er um að ræða nútímahraun sem fellur undir 61. gr. náttúruverndarlaga. Hraunið er vaxið birki sem er vistgerð með hátt verndargildi auk þess að vera fuglaríkt svæði. Þá liggur vatnsverndarsvæði Mývatns og Laxár norðanaustan Garðsnúps um hraunið. Til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið, þ.e. vatnsverndarsvæðið og varanlegu raski á verndaðar jarðmyndanir, skóg og fuglalíf var tekin sú ákvörðun að þvera ekki hraunið í þessari framkvæmd og fylgja frekar núverandi vegi norðaustan Garðsnúps.

Þar sem brýnt er að laga núverandi vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn í Aðaldal, sem eru hættuleg, var það útfært með þeim hætti að það ylli sem minnstu mögulegu raski.

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

*framkvæmda verði sérstaklega horft til þess að efla atvinnu- og þjónustusóknarsvæði.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Texti á bls. 36 í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi:

Sveitarstjórn Pingeyjarsveitar taldi að ástand vegarins og brúa á honum væri þannig að endurbætur fælu í sér verulega samfélagshagsmuni sem myndu réttlæta óhjákvæmilegt rask. Veglínin úr kynningarskýrslunni var því tekin inn í aðalskipulagið. Leiði umhverfismat í ljós að önnur veglína sé betri má gera ráð fyrir að sveitarstjórn taki veglínuna til endurskoðunar með Vegagerðinni og að aðalskipulaginu verði þá hugsanlega breytt.

Framar í umhverfismatsskýrslu eru fjallað um, bæði í texta og á myndum, að tveir veglínukostir séu lagðir fram til mats á umhverfisáhrifum, þ.e. veglína A og veglína B. Veglína A er sú veglína sem var tekin inn í Aðalskipulag Pingeyjarsveitar 2024-2044. Í ofangreindum texta er merkingin sú að leiði umhverfismat í ljós að ekki sé forsvaranlegt að byggja veglínu A er gert ráð fyrir að sveitarfélagið skoði hvort ástæða er til breytingar á veglínu á skipulagi í samráði við Vegagerðina.

## 2.4 Róshildur Jónsdóttir og Snæbjörn Þór Stefánsson

Róshildur og Snæbjörn Þór leggja fram greinargerð þar sem eftirfarandi (*skáletraður texti*) kemur fram:

1. *Samkvæmt lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana ber að velja þann valkost sem veldur minnstum umhverfisáhrifum þegar markmið framkvæmdar nást með fleiri en einum kosti.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Lögin fjalla í raun ekki um val á mögulegum valkostum heldur fjalla þau um framkvæmd umhverfismats og hvenær það þarf að fara fram og hvenær ekki. Umhverfismatsskýrslan á þó að innihalda upplýsingar um helstu ástæður fyrir þeim valkosti sem var valinn, með tilliti til umhverfisáhrifa framkvæmdarinnar.

Aftur á móti kemur fram í 41. gr. vegalaga nr. 80/2007 að:

Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem hagkvæmastan hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest.

2. *Í skýrslu Vegagerðarinnar er svo til ekkert minnst á þau neikvæðu áhrif á heimamenn og ferðamenn sem veglína A mun hafa á kyrrð dalsins, útsýni, hávaðamengun og ljósmengun.*

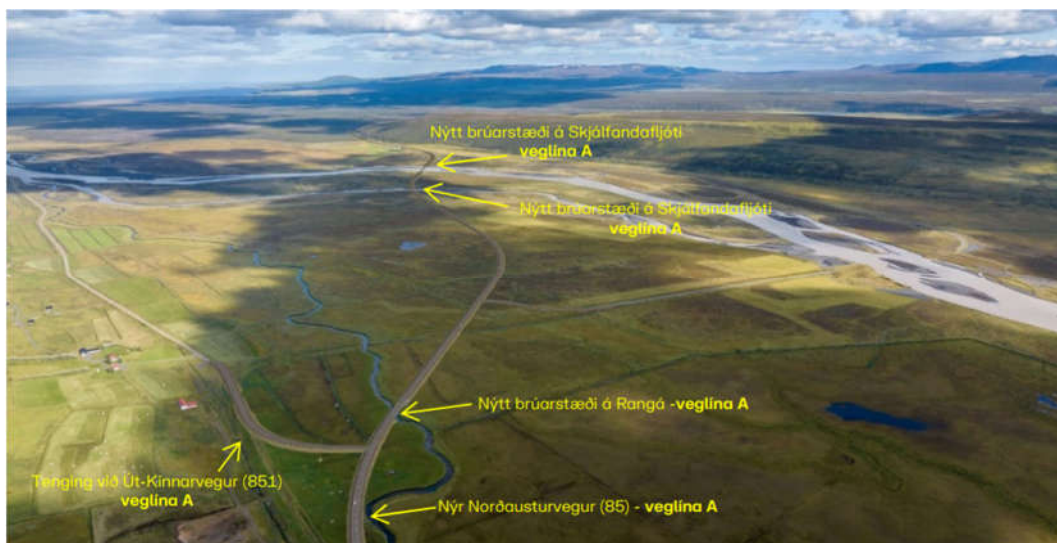
**Svar Vegagerðarinnar:** Á framkvæmdatíma getur orðið talsvert ónæði af þungaumferð, eins og á við um aðrar vegaframkvæmdir, óháð vali á veglínu. Stór efnisflutningatæki verða notuð til efnisflutninga. Ryk og hávaði fylgir óhjákvæmilega þeirri umferð.

Framkvæmdin mun hafa í för með sér breytingar á umferðarhávaða á svæðinu en skilyrði um hljóðvist skv. reglugerð 724/2008 um hávaða, verða uppfyllt skv. hljóðútreikningum. Almennt eykst umferðarhávaði með aukinni umferð og auknum ökuhraða, óháð því hvort byggja eigi veglínu A eða B. Með jafnari vegferli þar sem

kröfur veghönnunarreglna, bæði með tilliti til lá- og lóðréttrar legu, eru uppfylltar, verður hávaði frá ökutækjum minni. Miðað við áætlaða umferð og fjarlægð frá vegi að þeim býlum sem standa næst veginum mun mengun og hávaði frá umferð hafa óveruleg áhrif á íbúa í nágrenninu og þá sem njóta útivistar á svæðinu. Það er helst við Húsabakka sem staðan verður óbreytt frá því sem hún er nú. Niðurstöður hljóðútreikninga sýna að hávaði vegna umferðar er undir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða.

Við vegamót Norðausturvegar (85) og Út-Kinnarvegar (851) eru líkur á að hljóðvist batni jafnvel eftir lagningu nýs vegar þar sem að á núverandi vegi eru bæði kröpp beygja og einbreið brú á Rangá, nærri bæjunum Ófeigsstöðum og Rangá, sem gerir það að verkum að ökumenn þurfa að lækka hraðann mikið og auka hraðann svo aftur. Við þetta skapast meiri umferðarhávaði vegna hraðabreytinga ökutækja samanborið við ökutæki sem keyra á jöfnum hraða. Við fyrirhugaða framkvæmd verður Norðausturvegur (85) auk þess færður fjær bæjunum Ófeigsstöðum og Rangá, sem skilar sér í betri hljóðvist fyrir ábúendur.

Vegna umhverfismats framkvæmdarinnar var unnin ásýndar- og landslagsgreining. Í henni var myndatökustaður m.a. valinn frá frístundahúsum Rangár og áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar metin með ásýnd í bæði norðaustur og suðaustur. Sé horft í norðaustur frá frístundahúsum kemur fram að nýr vegur og brýr eru lítið áberandi í landinu, aðallega vegna þess hve landið er flatt en einnig vegna þess að landslagið einkenndist áður af láréttum og beinum manngerðum línum og fjarlægðin er þónokkur, eða um og yfir 1 km. Því fellur vegurinn nokkuð vel að umhverfi sínu séð frá þessu sjónarhorni. Sé horft í suðaustur kemur fram að veglína A sést í nýju vegstæði þar sem hún liggur um flatlendið við Skjálfafljótið og þverar núverandi Norðausturveg (85). Vegurinn er nokkuð áberandi frá þessu sjónarhorni en fellur þó þokkalega vel að umhverfi sínu, aðallega vegna þess hve landið er flatt en einnig vegna þess að landslagið einkenndist áður af láréttum og beinum manngerðum línum. Fjarlægðin er ekki mikil, eða um og yfir 700 m, og eftir breytingar með veglínu A verður stærri hluti vegarins nær myndatökustað, sjá meðfylgjandi mynd 6.56 á bls. 182 úr umhverfismatsskýrslu.



Hvað varðar ljósmengun má gera ráð fyrir að hún minnki frá því sem hún er í dag. Lega núverandi vegar er þannig að ökutæki lýsa beint að bæjunum

Ófeigsstöðum og Rangá. Lega veglínu A er þannig að lýsing ökutækja beinist í suðvestur, en ekki beint á fyrrnefnda bæi.

3. *Ekki er heldur minnst á þau neikvæðu áhrif á okkur heimamenn sem verða af því að landinu okkar verður mikið raskað með veglínu A og tekin verður af okkur friðsælt útivistarsvæði og tækifæri til frekari nýtingar.*

*Erum við einnig mjög ósátt við að hafa ekki fengið að vera með í ráðum frá upphafi hönnunar þeirra veglína þar sem þetta hefur veruleg áhrif á líf okkar og landareign.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Í aðalskipulagi er landið sem nýr- og endurbyggður vegur mun liggja um skilgreint sem landbúnaðarsvæði. Námuvinnsla hefur verið úr Skjálfandafljóti um árabíl, skammt ofan þess svæðis sem fyrirhugað er að veglína A þveri það. Þá eru tún og vegslóðar meðfram fljótinu í landi Rangár á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði veglínu A. Veiði er í Skjálfandafljóti með skilgreindum veiðistöðum, eins og kemur fram í umhverfismatsskýrslu. Einnig er rætt um göngu- og reiðleiðir. Engar upplýsingar hafa fengist um skilgreind útivistarsvæði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Í framkvæmdaverkefnum eins og vegagerð eru ólíkir hagsmunaaðilar og/eða leyfisveitendur sem framkvæmdaraðili hefur samráð við. Vegna þess hversu flókin hönnun mannvirkja er, svo sem vega og brúa, er hún háð sérfræðilegri þekkingu fremur en almennri þátttöku. Aftur á móti er Ísland aðili að Árósasamningnum, sem tryggir aðkomu hagsmunaaðila og almennings í umhverfismálum. Í umhverfismati framkvæmda er þetta gert t.d. með því að hafa gögn umhverfismats opin og aðgengileg. Almennir hefur rétt til að skila inn athugasemdum og umsögnum.

Samráð var haft við landeigendur á Rangá sem og aðra landeigendur á svæðinu m.a. með kynningarfundum sem haldinn var árið 2019. Einnig hafa landeigendur verið heimsóttir auk símtala við þá og samskipta með tölvupósti. Í kjölfar ofangreinds samráðs voru gerðar breytingar á veglínunni að ósk landeigenda og í samráði við skipulagsyfirlönd sveitarfélagsins. Breytingarnar fólust m.a. í því að hliðra veglínunni neðan Rangár til austurs, út fyrir blautasta votlendið. Þá var ákveðið að fylgja núverandi vegi að mestu austan Garðsnúps, í stað þess að raska Aðaldalshrauni meira en þegar hefur verið gert.

## 2.5 SUNN samtök um náttúruvernd á Norðurlandi

Í umsögn SUNN (*skáletraður texti*) kemur eftirfarandi fram:

1. *Samkvæmt náttúruverndarlögum ber að forðast að raska vistkerfum og jarðminjum sem njóta sérstakrar verndar, nema brýna nauðsyn beri til. (60/2013: Lög um náttúruvernd, X. Kafli, 61. grein). Við teljum raskið sem fylgir því að velja Veglínu A ekki réttlátanlegt, þar sem báðir veglínukostir standast umferðaröryggiskröfur, samkvæmt skýrslu Vegagerðarinnar (bls. 58). Þar stendur m.a.: Veglínur A og B eru báðar góðar m.t.t. umferðaröryggis en það er mat rýnihóps að veglína A sé aðeins betri en veglína B m.t.t. umferðaröryggis. Það teljum við ekki geta flokkast sem brýn nauðsyn, eins og kveður á um í náttúruverndarlögunum.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Vegna endur- og nýbyggingar Norðausturvegar (85) um Skjálfandafljót munu ýmis verndarsvæði raskast, óháð vali á veglínu. Áhrifin verða

að mestu staðbundin og varanleg en taka ekki til umfangsmikils svæðis. Allt fyrirhugað framkvæmdasvæði er þegar raskað vegna búreksturs og mannvirkjagerðar. Núverandi vegur liggur þegar um verndarsvæðin en nýr vegur mun raska þeim enn frekar.

Verndarákvæði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru það mörg og fjölbreytt að ekki er mögulegt að leggja greiðfæran og öruggan Norðausturveg (85) milli Kaldakinnar og Aðaldals án þess að raska verndarsvæðum. Því er brýn nauðsyn að raska landi sem nýtur verndar til að hægt sé að leggja veg um svæðið sem uppfyllir kröfur samfélagsins til nýrra og öruggra vega, m.t.t. sjónlengda, breiddar vegar, akstursþæginda og öryggis í akstri.

Leitað hefur verið leiða til að forðast að raska vistkerfum og jarðminjum sem njóta verndar, þ.m.t. svæði nr. 526 á náttúruminjasrá. Nauðsynlegt er að lagfæra vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) vegna öryggis og almannahagsmuna. Aðgerðin er brýn þar sem mörg slys hafa orðið á umræddum vegamótum og með aukinni umferð mun þeim fjölga.

Með mótvægisáðgerðum er talið að hægt sé að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á verndarsvæðin eins og best verður á kosið án þess að það komi niður á umferðaröryggi vegarins sem er brýnt hagsmunamál almennings.

## 2.6 Heilbrigðiseftirlit Norðurlands Eystra (HNE)

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Norðurlands Eystra (*skáletraður texti*) kemur eftirfarandi fram:

1. *HNE bendir á mikilvægi þess að gera kröfur til fyrirhugaðra verktaka á svæðinu að vélar og tæki séu í góðu lagi, og ekkert slíkt fari inn á svæðið nema að undangenginni skoðun Vinnueftirlits eða annara aðila sem til þess eru færir.*
- **Svar Vegagerðarinnar:** Til að lágmarka áhættu við áfyllingu olíu á vélar og tæki á framkvæmdasvæði verða sett ströng skilyrði í útboðsgögnum um aðgæslu við notkun olíu, hreinsiefna og annarra mengandi efna. 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 jarðveg og læki á svæðinu. Umræddar kröfur verða ítrekaðar í útboðsgögnum.
2. *Hvað varðar starfsleyfi sem HNE veitir vísast til reglugerðar nr.550/2018 um starfsleyfi sem getur haft í för með sér mengun, sbr. fylgiskjal 2. Vinnsla jarðefna þ.m.t. vinnsla malar, vikur og grjótnám, verktakar með þungavinnuvélar, (s.s. aðstaða til olíuskipta).*

**Svar Vegagerðarinnar:** Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem gilda um athafnasvæði. Verktaki mun sækja um framkvæmdaleyfi til Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra.

## 2.7 Náttúruverndarstofnun

Í umsögn Náttúruverndarstofnunar (*skáletraður texti*) kemur eftirfarandi fram:

1. *Náttúruverndarstofnun bendir á að gervigígar njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Samkvæmt 3. mgr.*

ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúruvirkbæra sem undir greinina falla nema brýna nauðsyn beri til og ljóst sé að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi laganna kemur fram að með orðalaginu „brýn nauðsyn“ sé átt við að einungis mjög ríkir hagsmunir, fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir, geti réttlætt slíka röskun. Að mati Náttúruverndarstofnunar þarf því að greina nánar: hvort 90 km/klst. hönnunarhraði sé ófrávikjanleg forsenda, hvort skoðaðir hafi verið valkostir með lægri hönnunarhraða vegna þess að veglínan fer um viðkvæmt landslag sem hefur hátt verndargildi, hvort færslur á legu eða aðrar tæknilegar útfærslur hefðu getað komið í veg fyrir rask gervígíga, t.d. á núverandi gatnamótum. Ef hönnunarforsendur útiloka aðrar útfærslur þarf að rökstyðja sérstaklega hvers vegna þær forsendur teljist þyngri en verndargildi jarðminjanna. Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á að valkostagreining verði sett fram með skýrum hætti og að rökstuðningur fyrir mögulegri röskun gervígíga sýni fram á að skilyrði 61. gr. náttúruverndarlaga séu uppfyllt. Líkt og í umsögn um matsáætlun bendir stofnunin á mikilvægi þess að aðrar valkostir verði skoðaðir sem myndu ekki fela í sér rask á gervígígum. Náttúruverndarstofnun bendir á að þar sem framkvæmdin gerir ráð fyrir röskun á gervígígum 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.

**Svar Vegagerðarinnar:** Eins og áður hefur komið fram voru aðrar leiðir norðan Garðsnúps skoðaðar, sjá svar Vegagerðarinnar hér að ofan við athugasemd 2 frá Reinhard Reynissyni og SUNN.

Breytingar á hönnunarhraða eru vandmeðfarnar og reynast oft slysavaldur í umferðinni og því þarf mjög veigamikil rök til að breyta honum. Slíkt kemur fyrst og fremst til álita þar sem landslag er bæði bratt og krappt og leiðir til brattrar brekka og krappra beygja.

Við staðsetningu og hönnun nýrra veglína við vegamótin hefur verið unnið markvisst að því að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum þeirra á gervígígana. Margir kostir hafa verið skoðaðir en þær veglínur sem lagðar eru fram í umhverfismatsskýrslu eru hannaðar þannig að þær raski gígum sem minnst með því að sneiða á milli túna og gervígíga. Vegagerðin bendir á að þar sem nýjar veglínur liggja innan svæðis nr. 526 á náttúruminjaskrá liggja þær í jaðri þess og í sama vegstæði og fylgja að mestu núverandi vegi nema á 1,1 km löngum kafla við útboðsenda framkvæmdarinnar vegna lagfæringar á núverandi vegamótum Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845). Veglínan á umræddu svæði var endurskoðuð með það að markmiði að raska gervígígum sem minnst, sem og svæði nr. 526 á náttúruminjaskrá. Það þykir hafa tekist vel þar sem nú er gert ráð fyrir að veglínan liggi að mestu á fyllingu um svæðið og þræði á milli gervígíga. Þá er nýtt vegsvæði auk þess þegar raskað vegna ýmiskonar nýtingar, s.s. túnræktar, efnistöku, slóða og vega.

Þess má geta að Náttúrufræðistofnun mat áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á svæði nr. 526 á náttúruminjaskrá óveruleg. Við vegamótin myndi einungis núllkostur ekki raska gervígígum og hann kemur ekki til greina vegna ófullnægjandi umferðaröryggis og greiðfærni. Áframhaldandi aukning umferðar myndi leiða til þess

að fyrr eða síðar þyrfti að grípa til úrbóta á vegamótunum og gera þann veg sem hefur meiri umferð, Norðausturveg (85), ráðandi.

Almannahagsmunir krefjast þess að samgöngur um svæðið verði bættar og að sú leið sem verði valin sé fullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis. Í því sambandi verður ekki annað séð en að óhjákvæmilegt sé að sú veglína sem kynnt er við vegamótin liggi innan svæðis nr. 526 á náttúruminjaskrá.

Hvað varðar hönnunarhraða er ekki forsvaranlegt að hafa hönnunarhraða lægri en leyfilegan hámarkshraða. Um er ræða nýjan stofnveg sem hannaður er eftir núgildandi kröfum til að uppfylla markmið framkvæmdarinnar um greiðfærni og öryggi. Góð samfella er í veginum til að auka akstursþægindi og öryggi.

Samkvæmt því sem að framan er rakið er það niðurstaða Vegagerðarinnar að vegur verði ekki lagður um umrætt svæði án nokkurra áhrifa á verndarsvæði. Vegagerðin telur að brýn nauðsyn sé að raska gervígum sem njóta verndar 61. gr. náttúruverndarlaga 60/2013 við vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845).

- 2.** *Náttúruverndarstofnun áréttar að fyrirhuguð veglagning réttlætir ekki sjálfkrafa röskun á hraun, votlendi og gervígum sem njóta verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Þó að uppbygging samgöngumannvirkis geti vissulega þjónað brýnum almannahagsmunum, segir ákvæði 61. gr. að það þurfi að vera brýn nauðsyn fyrir henni. Brýn nauðsyn þarf því að vera fyrir því að farin sé leið sem felur í sér röskun á hrauninu, votlendi og gervígum. Sýna þarf fram á að aðrir raunhæfir valkostir séu ekki fyrir hendi sem ná þeim markmiðum sem að er stefnt.<sup>1</sup>*

**Svar Vegagerðarinnar:** Sjá svör Vegagerðarinnar hér að ofan.

*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.*

**Svar Vegagerðarinnar:** Tekið verður tillit til varptíma þegar að framkvæmdum kemur.

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

**Svar Vegagerðarinnar:** Unnin var landslags- og ásjónargreining fyrir framkvæmdina, sjá viðauka 11 á heimasíðu Vegagerðarinnar.

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

Á blaðsíðu 40 í umhverfismatsskýrslu kemur fram að eitt af markmiðum við hönnun vega og brúa er að sjónræn áhrif vegarins verði sem minnst og að hann falli vel að landslagi. Veglínur verða hafðar mjúkar og aflíðandi til að auka umferðaröryggi og jákvæða upplifun vegfarenda. Þá verða mörk vegar og óraskaðs lands höfð aflíðandi og ávöl. Reynt verður að gera veginn eins lítt sýnilegan í landslaginu og mögulegt er, útsýni verði hvergi skert og að leiðin verði falleg útsýnisleið.