

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

Matsáætlun

Vegagerðin
Október 2024

Formáli

Vegagerðin fyrirhugar vegabætur á um 9-10 km löngum kafla Norðausturvegar (85) um Skjálfandafljót í Kinn, milli Torfuness í Kaldakinn og Tjarnar í Aðaldal. Í framkvæmdinni felst, auk vegagerðar, bygging nýrra tveggja akreina brúa á Skjálfandafljót og Rangá og lagfæring á vegamótum Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn í Aðaldal.

Töluverð umferð er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði en um 650 bílar fara þar um á sólarhring. Umferðaröryggi á kaflanum er ábótavant þar sem núverandi vegur er með hættulegum beygjum og einbreiðum brúm, auk þess sem vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn í Aðaldal eru varhugaverð.

Um árabíl hefur þörf á nýrri brú yfir Skjálfandafljót í Kinn verið brýn og var m.a. gert ráð fyrir fjármagni til byggingar nýrrar brúar á samgönguáætlun 2003-2014. Þær áætlanir breyttust í kjölfar efnahagshrunsins árið 2008.

Vegna bágs ástands núverandi brúar á Skjálfandafljóti hefur verið gripið til fyrirbyggjandi aðgerða til varnar frekara sliti á henni. Þær eru:

1. Árið 1991 voru þungaflutningar með þyngstu ökutækin takmörkuð yfir brúna.
2. Árið 2018 var hámarkshraði um brúna lækkaður úr 50 km/klst. niður í 30 km/klst.
3. Þann 1. júní 2023 var brúnni endanlega lokað fyrir umferð vöru- og fólksflutningabifreiða og verður hér eftir einungis opin fólksbílum. Dráttarvélum er þó heimilt að aka yfir brúna. Vöru- og fólksflutningabifreiðum er beint á Hringveg (1) um Fljótshéiði og Aðaldalsveg (845). Jafnframt er mælt með því að sem flestir vegfarendur fari þá leið, en hún er 5,5 km lengri en leiðin um Norðausturveg (85) í Kaldakinn.

Brúnni hefur verið viðhaldið eins og hægt er og burðarþol hennar styrkt. Töluverðar steypuskemmdir hafa þó orðið á henni að undanfögnu, auk þess sem vegrið er ótryggt. Haustið 2023 var vegrið styrkt svo hægt væri að nýta brúna að einhverju leyti en í ljósi ofangreinds þykir ekki forsvaranlegt að verja meiri fjármunum og tíma í svo hrörlega brú.

Á árunum 2013-2014 voru nokkrir veglínukostir skoðaðir á svæðinu, í samráði við sveitarstjórn. Ákvörðun um val á veglínu var tekin á grundvelli öryggissjónarmiða, góðrar planlegu nýs vegar og styttingu Norðausturvegar (85) um Kinn. Þá var einnig horft til öryggis vegna yfirvofandi flóðahættu í Skjálfandafljóti.

Í byrjun árs 2024 kannaði Vegagerðin matsskyldu valinnar veglínu í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Skipulagsstofnun skilaði ákvörðun sinni 14. maí síðastliðinn þar sem framkvæmdin var ákvörðuð matsskyld. Vegna þeirrar ákvörðunar er undirbúningur umhverfismats hafinn, m.a. með gerð matsáætlunar.

Í þessari matsáætlun verða þeir þættir framkvæmdar og umhverfis sem lögð verður áhersla á við matsvinnu kynntir.

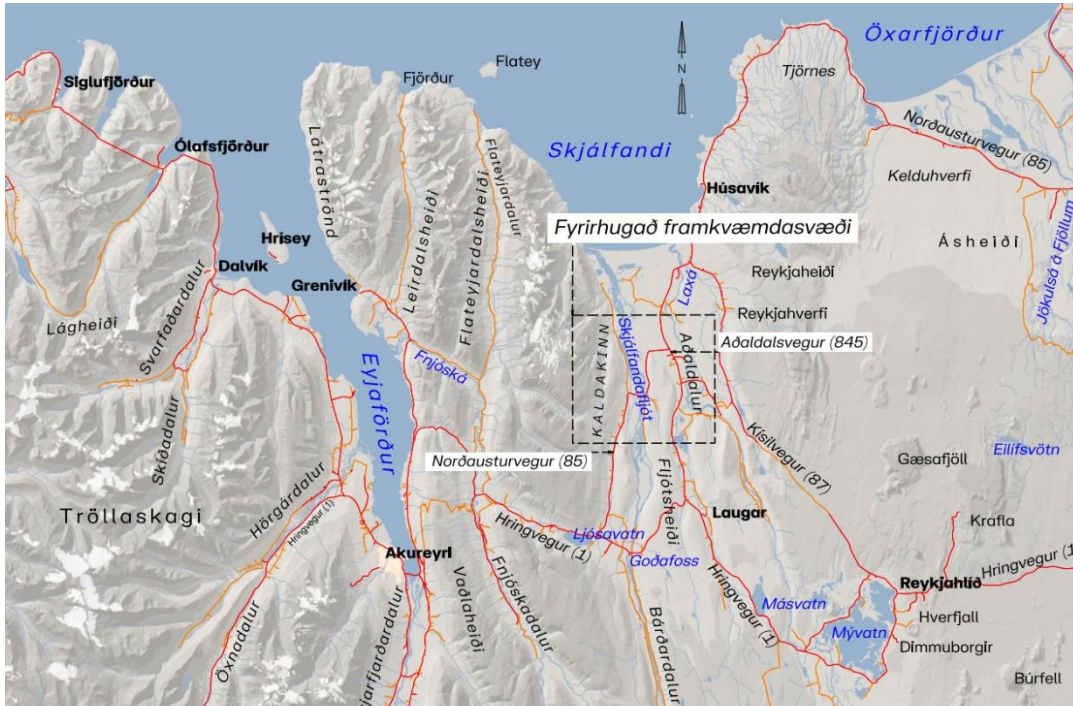
Efnisyfirlit

Formáli.....	2
Efnisyfirlit.....	3
1 Yfirlit	5
1.1 Mat á umhverfisáhrifum	6
1.1.1 Matsáætlun	7
1.1.2 Umhverfismatsskýrsla	7
1.2 Markmið framkvæmdar	7
2 Framkvæmdasvæði, skipulag og lagaleg umgjörð	8
2.1 Staðhættir fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.....	8
2.1.1 Núverandi vegur.....	10
2.1.2 Núverandi brýr	12
2.1.3 Vetrarþjónusta, umferð og slys.....	14
2.2 Samræmi framkvæmdar við skipulag á svæðinu.....	17
2.3 Landeigendur og mannvirki.....	19
2.4 Verndarsvæði	20
2.5 Lög og leyfisveitendur.....	22
3 Framkvæmd og starfsemi sem henni fylgir.....	23
3.1 Almenn um afmörkun framkvæmda	23
3.2 Leiðarljós við val á legu og hönnun.....	23
3.2.1 Lagaumhverfi Vegagerðarinnar	23
3.2.2 Núllkostur og uppbygging núllkostar	23
3.2.3 Markmið við hönnun.....	24
3.3 Hönnun vegar.....	24
3.3.1 Hönnunarhraði	25
3.3.2 Breidd raskaðra svæða meðfram vegi.....	25
3.3.3 Öryggissvæði meðfram vegi.....	26
3.4 Valkostir	27
3.4.1 Veglína A	28
3.4.2 Veglína B	29
3.4.3 Brýr í veglínu A.....	29
3.4.4 Brýr í veglínu B.....	31
3.4.5 Samanburður á leiðum.....	31
3.4.6 Núllkostur.....	31
3.5 Framkvæmdalýsing.....	32
3.5.1 Vegagerð	32
3.5.2 Ræsi og brýr	32
3.5.3 Rofvarnir og varnargarðar	32
3.5.4 Efnispörf og efnistaka	32
3.5.5 Frágangur.....	33
3.5.6 Mannaflapörf og vinnubúðir	34
3.5.7 Aðrar framkvæmdir.....	34
3.5.8 Framkvæmdatími og fjárveitingar.....	34
3.5.9 Rekstur- og rekstrartími	34
4 Umfang og áherslur mats á umhverfisáhrifum	35

4.1 Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfi.....	35
4.1.1 Vegagerð og bygging brúa.....	35
4.1.2 Efnistaka	35
4.2 Vinsun	35
4.3 Áherslur í umhverfismatskýrslu.....	36
4.4 Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum.....	36
5 Gögn og rannsóknir.....	37
5.1 Mannlíf, útivist og ferðamennska.....	37
5.2 Landnotkun og mannvirki	39
5.3 Heilsa og hljóðvist.....	40
5.4 Landslag og ásýnd.....	40
5.5 Jarðmyndanir.....	41
5.6 Vatnshlot.....	42
5.7 Vistgerðir og gróðurfar.....	42
5.8 Lífríki í ám.....	43
5.9 Fuglar	44
5.10 Fornminjar	45
5.11 Veðurfar og náttúruvá	45
5.11.1 Veðurfar.....	46
5.11.2 Náttúruvá	47
5.12 Kort og upprættir.....	47
5.13 Fyrirliggjandi gögn.....	47
5.14 Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum.....	48
6 Mótvægisáðgerðir og vöktun	50
7 Kynning á samráð.....	51
7.1 Tímaáætlun matsvinnu	51
7.2 Samráð.....	52
8 Heimildir	53
9 Teikningar.....	55

1 Yfirlit

Fyrirhugaðar eru framkvæmdir á Norðausturvegi (85) í Kaldakinn, Þingeyjarsveit, sjá mynd 1.



↑ Mynd 1

Fyrirhugað framkvæmdasvæði afmarkað með svartri strikalínu. Bundið slitlag er rautt.

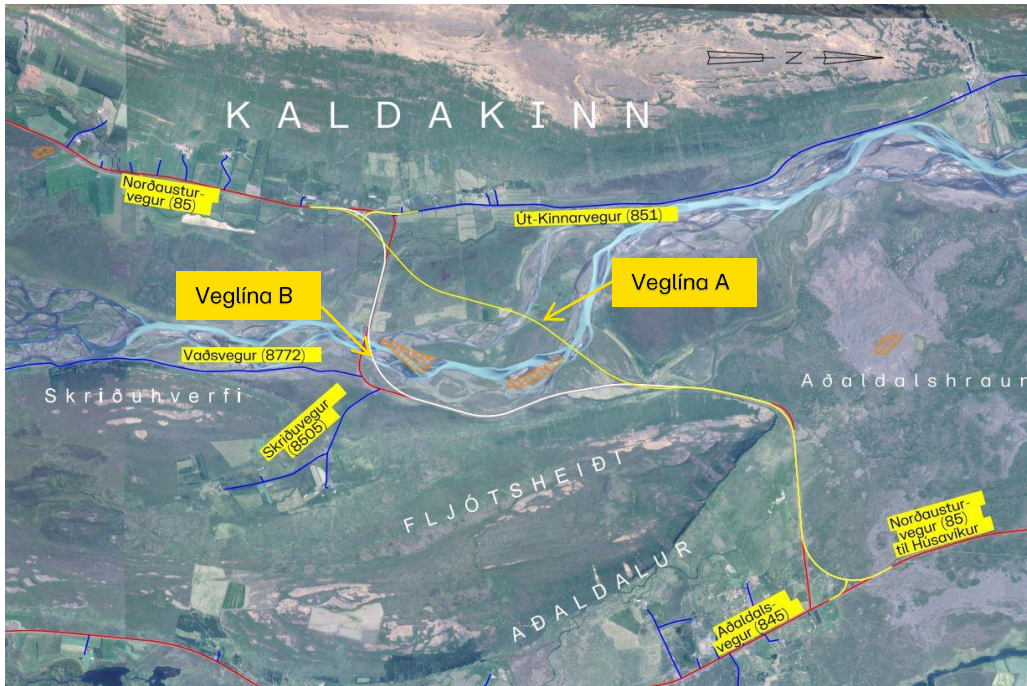
Um er ræða endur- og nýbyggingu á um **9-10 km** löngum vegkafla milli Torfuness í Kaldakinn og Tjarnar í Aðaldal, háð vali á veglínu.

Tveir valkostir eru lagðir fram (sjá mynd 2 og meðfylgjandi teikningar).

- **Veglína A** sem er um **8,9 km löng** og felur í sér nýbyggingu á 5,9 km löngum kafla og endurbyggingu núverandi vegar á um 3 km kafla.
- **Veglína B** sem er um **10,2 km löng** og felur í sér nýbyggingu á 3,4 km löngum kafla og endurbyggingu núverandi vegar á um 6,8 km kafla.

Í tengslum við framkvæmdina verða nýjar tveggja akreina brýr byggðar yfir **Rangá** og **Skjálfandafliót**, sem munu leysa af hólmi núverandi einbreiðar brýr. Þá verða vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn í Aðaldal einnig lagfærð.

Að framkvæmdum loknum verður nýr- og endurbyggður vegur, auk nýrra brúa, hluti Norðausturvegar (85) um Skjálfandafliót í Kinn. Núverandi Norðausturvegur (85) sem ekki nýtist verður afmáður og jafnaður út í samráði við landeigendur.



↑ Mynd 2

Fyrirhugað framkvæmdasvæði. Ný veglína A er gul og ný veglína B er hvít. Núverandi vegir eru sýndir rauðir (stofnvegir) og bláir (héraðsvegir). Námur eru appelsínugulir flákar.

Í drögum að Samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir fjármagni til framkvæmda á Norðausturvegi (85) um Skjálfandafljót á árunum 2026-2028.

Framkvæmdaraðili er Vegagerðin sem ber ábyrgð á mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda. Matsáætlun fyrir framkvæmdina er unnin samkvæmt lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

1.1 Mat á umhverfisáhrifum

Fyrirhuguð framkvæmd fellur undir lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, viðauka 1, tölulið 10.08, flokk B. Tilkynna þarf slíkar framkvæmdir til Skipulagsstofnunar, sjá töflu 1.

↓ Tafla 1.

Tilkynningaskyldar framkvæmdir samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Tl.	Lýsing	Flokkur
10.08	Lagning nýrra vega eða enduruppbygging eða breikkun vega utan þéttbýlis sem ekki eru tilgreindir í tölul. 10.06 eða 10.07 sem eru a.m.k. 5 km.	B

Framkvæmdin var tilkynnt til Skipulagsstofnunar þann 5. janúar 2024 samkvæmt 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Ákvörðun Skipulagsstofnunar barst þann 14. maí 2024 með þeirri niðurstöðu að fyrirhuguð framkvæmd kynni að hafa umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, og því skuli hún háð mati á umhverfisáhrifum.

1.1.1 Matsáætlun

Matsáætlun er áætlun um það á hvaða þætti framkvæmdar og umhverfis lögð verður áhersla við matsvinnuna og fjallað verður um í umhverfismatsskýrslu.

Áætlunin er nokkurs konar verklýsing fyrir framkvæmdaraðila, Skipulagsstofnun, umsagnaradila og almenning til að vinna eftir og fylgjast með því hvort fullnægjandi upplýsingar komi fram í umhverfismatsskýrslu um framkvæmd, starfsemi sem henni fylgir og áhrif á umhverfið.

Í matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar, ásamt þeim þáttum umhverfisins sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum. Í matsáætlun er því jafnframt lýst hvernig staðið er að rannsóknum og mati á áhrifum.

Matsáætlun fer í formlegt umsagnarferli hjá Skipulagsstofnun sem einnig leitar umsagna fagstofnana og leyfisveitenda eftir því sem við á. Þá sér Skipulagsstofnun einnig um að matsáætlun sé kynnt almenningi.

Mikilvægt er að gera sér grein fyrir því að matsáætlun byggist á fyrirliggjandi gögnum og að ekki er gert ráð fyrir beinum rannsóknum vegna undirbúnings matsáætlunarinnar sjálfar.

1.1.2 Umhverfismatsskýrsla

Í umhverfismatsskýrslu er lagt mat á umhverfisáhrif framkvæmdar sem ákveðið hefur verið að meta samkvæmt matsáætlun. Greint er frá niðurstöðum matsins í umhverfismatsskýrslu. Í skýrslunni er m.a. gerð grein fyrir helstu umhverfisáhrifum valkosta, niðurstöðum rannsókna, samræmi valkosta við fyrirliggjandi áætlanir og tillögum um mótvægisáðgerðir og vöktun. Á grundvelli niðurstaðna umhverfismatsins og samanburðar á valkostum tekur framkvæmdaraðili ákvörðun og rökstyður þann kost sem hann telur ákjósanlegast.

Umhverfismatsskýrslan fer í formlegt umsagnarferli hjá Skipulagsstofnun sem felur í sér að óskað er umsagna fagstofnana og leyfisveitenda. Þá er skýrslan kynnt á heimasíðu Vegagerðarinnar auk þess sem gert er ráð fyrir að haldnir verði kynningarfundir á kynningartíma skýrslunnar.

Allir fá tækifæri til að gera athugasemdir við niðurstöðu matsins og koma með ábendingar.

Matsferlinu lýkur með áliti Skipulagsstofnunar á matsskýrslu. Þegar álit Skipulagsstofnunar liggur fyrir er hægt að hefja umsóknarferli fyrir leyfisveitingar.

1.2 Markmið framkvæmdar

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi vegfarenda og tryggja greiðari samgöngur. Þeim markmiðum verður náð með því að stytta vegalengdir á Norðausturvegi (85) um Skjálfafljót, laga og afmá krappar beygjur á kaflanum, gera hliðarsvæði aflíðandi, byggja tvíbreiðar brýr í stað einbreiðra og koma fyrir vegriðum þar sem þeirra er þörf.

Með nýjum tvíbreiðum brúm á Rangá og Skjálfafljóti í Kaldakinn, auk nýs vegar mun umferðaröryggi aukast til mikilla muna og umferð um svæðið verða greiðari en hún er nú.

2 Framkvæmdasvæði, skipulag og lagaleg umgjörð

2.1 Staðhættir fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis

Fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur frá Norðausturvegi (85) við Torfunes í Kaldakinn, yfir Skjálfandafljót, um Skriðhverfi og yfir í Aðaldal. Það endar norðan Tjarnar í Aðaldal.

Kaldakinn, eða Kinn, kallast landsvæðið sem nær frá bænum Krossi í mynni Ljósavatnsskarðs og norður í Bjargarkrök við botn Skjálfanda. Svæðið afmarkast af Skjálfandafljóti að austanverðu og Kinnarfjöllum að vestanverðu. Hlíðar Kinnarfjalla eru víðast vel grónar og töluvert undirlendi er að fljótinu, en mýrlent.

Út-Kinnarvegur (851) liggur til norðurs frá Norðausturvegi (85) við Ófeigsstaði að Björgum, sem er nyrsti bær í Kaldakinn. Svæðið sunnan Ófeigsstaða er nefnt *Fram-Kinn* en svæðið norðan Ófeigsstaða *Út-Kinn*.



↑ Mynd 3

Núverandi Norðausturvegur (85-02) í Kaldakinn. Horft til norðurs. (Mynd: Mannvit, 2023).

Garðsnúpur, sem gengur norður úr Fljótshéið og Hafralækjabunga, skilja á milli Kaldakinnar og Aðaldals.

Aðaldalur liggur frá botni Skjálfanda og einkennist fyrst og fremst af Aðaldalshrauni og söndunum nyrst í dalnum. Aðaldalshraun er um 100 km² og þekur mikinn hluta dalbotnsins. Norðausturhluti hraunsins var áður lítt gróinn en um miðja síðustu öld var þar sett upp sandgræðslugirðing sem hefur breytt landinu til mikilla bóta. Annars er hraunið víðast vel gróið birki, eini, hrísi og lyngi og birkiskógur þekur stór svæði um mið- og suðurhluta hraunsins. Þá skartar hraunið sums staðar fallegum hraunmyndunum auk gervígga.

Hornsteinn atvinnulífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er landbúnaður og ferðaþjónusta.

Út frá Norðausturvegi (85), fast austan núverandi brúar á Skjálfandafljóti, liggja tveir héraðsvegir til suðurs, þ.e. Vaðsvegur (8772) og Skriðuvegur (8505).

Þéttbýliskjarni er á Hafralæk í Aðaldal og þar er grunn- og tónlistarskóli, ásamt íþróttasvæði og sundlaug. Þar eru einnig Ýdalir sem er félagsheimili Aðaldælinga, leikskólinn Barnaborg og björgunar- og slökkvistöð ásamt skrifstofuhúsnæði.

Alla aðra almenna grunnþjónustu, s.s. heilsugæslu og verslun má finna á Húsavík.

Samkvæmt gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir aukinni þéttbýlismyndun á Hafralæk og þar í kring.

Nokkur jarðhiti er við Hafralæk, m.a. borhola sem gefur 7 l/s af 70°C heitu vatni sem notað er til hitunar skólahúsnæðisins og nærliggjandi íbúðarbyggðar.

Húsavíkurlflugvöllur er í Aðaldalshrauni, skammt norðan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Isavia annast rekstur hans.

Tvær ár eru á fyrirhuguð framkvæmdasvæði, þ.e. Rangá og Skjálfandafljót.

- Rangá er um 15 km löng og á upptök sín í fjölmörgum smálækjum í austanverðum Kinnarfjöllum. Vatnasvið árinna er um 57 km². Hún rennur samsíða Norðausturvegi (85) og fellur í Skjálfandafljót skammt norðan Þóroddsstaða í Út-Kinn.
- Skjálfandafljót er jökulskotin bergvatnsá sem á upptök í Vonarskarði og undirhlíðum Bárðarbungu. Fljótið fellur til norðurs á milli Sprengisands og Ódáðahrauns, niður í Bárðardal og síðan á mörkum Kaldakinnar og Aðaldals út í Skjálfanda.

Skjálfandafljót er fjórða lengsta á landsins þegar talið er frá upptökum til ósa, eða 178 km.

Í fljótinu eru margir fossar og eru Aldeyjarfoss og Goðafoss þeirra kunnastir. Nokkrum kílómetrum neðan við Goðafoss klofnar fljótið og umvefur þar [Þingey](#), hinn forna þingstað héraðsins sem Þingeyjarsýslur heita eftir. Norðan Þingeyjar liðast fljótið eftir miklu flatlendi það sem eftir er leiðarinnar til sjávar. Þar getur fljótið við vissar aðstæður flætt yfir bakka sína og ógnað mannvirkjum, sjá kafla 5.11 um náttúruvá.

Skjálfandafljót er brúað á þremur stöðum, þ.e. hjá Stóru Völlum í Bárðardal, við Goðafoss hjá Fosshóli og við Ófeigsstaði í Kinn. Alls staðar er um að ræða einbreiðar brýr.

Skjálfandafljót er fiskgengt um 73 km frá ósi að Aldeyjarfossi og er stunduð bæði lax- og silungsveiði í því og þverám þess. Samkvæmt upplýsingum frá Hafrannsóknastofnun hefur meðalveiði s.l. 50 ár verið um 450 laxar á sumri.¹ Bæði er veiddur silungur og lax.

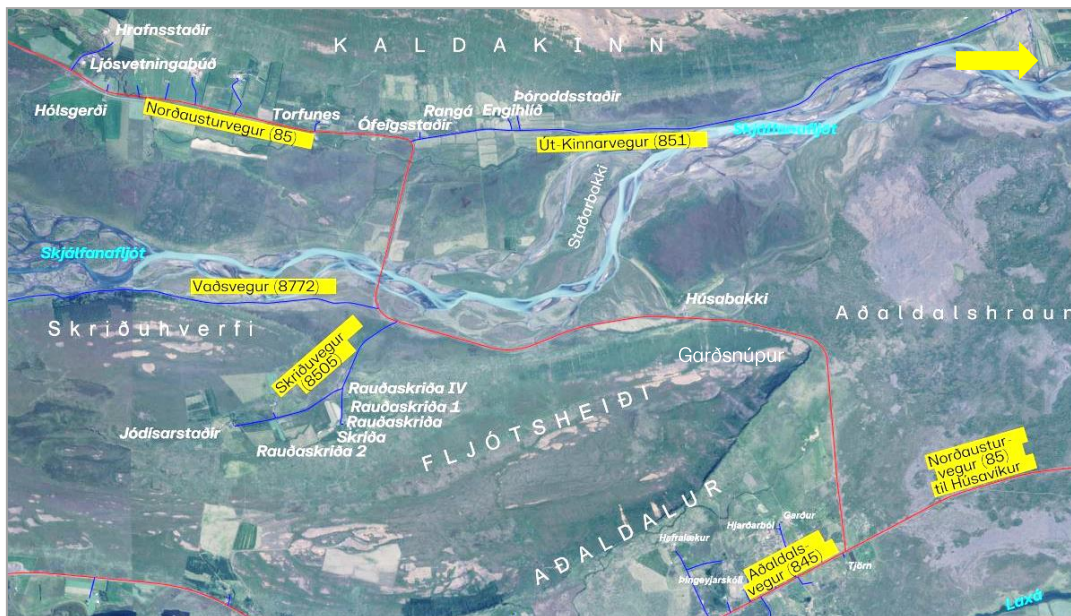
¹ Hafrannsóknastofnun, 2023

2.1.1 Núverandi vegur

Núverandi Norðausturvegur (85) er alls um 318 km langur og skiptist í 31 vegkafla. Hann liggur af Hringvegi (1-q6) hjá Krossi í Ljósavatnsskarði, um Kaldakinn, Aðaldalshraun, Húsavík, Tjörnes, Kelduhverfi og Jökulsárbrú í Öxarfirði, um Hólaheiði og Hófaskarð, um Pistilfjörð, Brekkaheiði, um Bakkafjörð, Sandvíkurheiði, Vopnafjörð, Vesturárdal og aftur inn á Hringveg (1-s4) við Gestreiðarstaðaaxlir í Langadal.

Sá kafla núverandi Norðausturvegar (85) sem fyrirhuguð vega- og brúarframkvæmd nær til er um 11,4 km langur og liggur til norðurs, skammt norðan Torfuness í Kinn. Þaðan liggur hann í mjög krappri beygju til austurs. Í beygjunni eru vegamót við Út-Kinnarveg (851). Síðan liggur vegurinn yfir einbreiða brú á Rangá, þá á um 1,2 km beinum kafla til austurs og yfir langa einbreiða brú á Skjálfandafljóti. Frá brú á Skjálfandafljóti liggur vegurinn í krappri beygju til hánorðurs, og fram hjá Húsabakka að Garðsnúpi. Í og við beygjuna austan Skjálfandafljóts eru tvö vegamót á Norðausturvegi (85). Annars vegar við Vaðsveg (8772) sem er tæplega 5 km langur og liggur til suðurs að Vaði. Hins vegar við Skriðuveg (8505) sem er um 1,4 km langur og liggur til norðausturs að Rauðuskriðu. Um 250 m eru á milli vegmótanna.

Við Garðsnúp beygir vegurinn nokkuð krappt til austurs og liggur eftir það á nær beinum kafla að T-vegamótum Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn í Aðaldal, sjá mynd 4. Á umræddum vegamótum er umferð á Norðausturvegi (85) að vestanverðu, víkjandi fyrir umferð sem fer norður/suður Norðausturveg (85) og Aðaldalsveg (845). Er það merkt með biðskyldumerki.



↑ Mynd 4

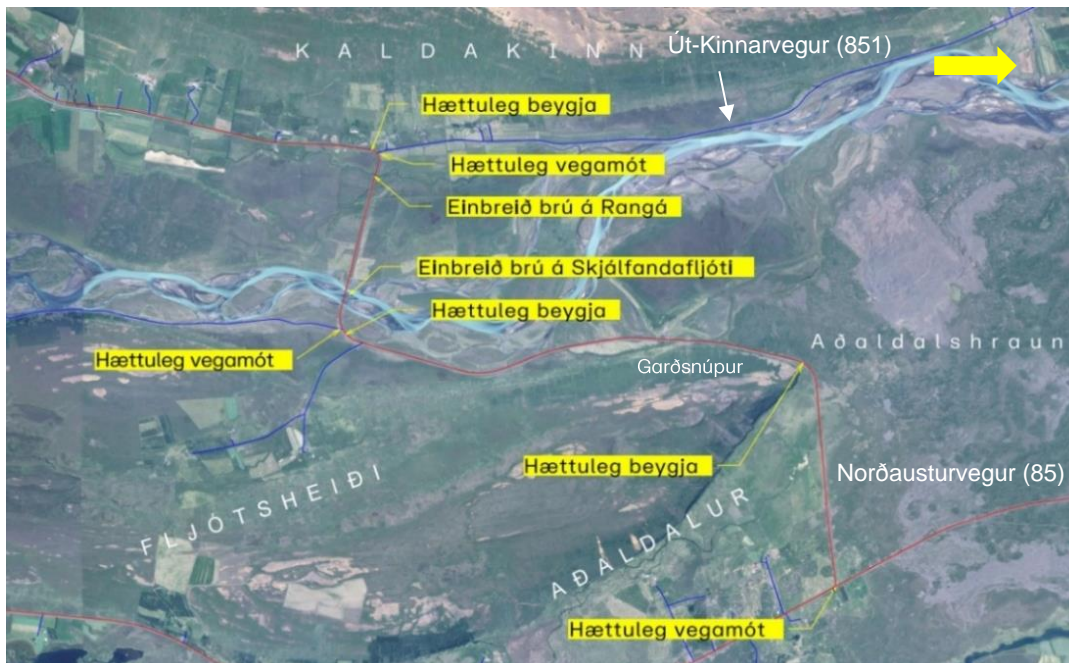
Vegakerfið á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði milli Kaldakinnar og Aðaldals. Rauðar línur eru stofnvegir. Bláar línur eru héraðsvegir.

Frá vegamótunum við Tjörn í Aðaldal liggur Norðausturvegur (85) til norðurs að Húsavík og áfram austur um Tjörnes, en Aðaldalsvegur (845) liggur til suðurs inn Aðaldal og tengist Hringvegi (1) í Reykjadal.

Samkvæmt vegaskrá Vegagerðarinnar flokkast núverandi Norðausturvegur (85) á umræddum kafla sem stofnvegur af vegtegund C₈, sem er 8 m breiður vegur með 7 m breiðri akbraut og 7,8 m breiðu slitlagi. Núverandi vegur er þó víðast talsvert mjórri. Hann er allur lagður klæðingu með um 6,0-6,3 m breiðu slitlagi. Leyfður öxulpungi er 11,5 tonn, nema um núverandi brú á Skjálfandaflljóti.

Leyfður hámarkshraði á núverandi vegi er 90 km/klst. nema í beygju vestan Rangár þar sem leyfður hámarkshraði er 70 km/klst. Vegna hraðalækkandi aðgerða um brú á Skjálfandaflljóti er leyfður hámarkshraði milli einbreiðrar brúar á Rangá og einbreiðrar brúar á Skjálfandaflljóti 50 km/klst. Leyfður hámarkshraði á einbreiðri brú á Skjálfandaflljóti er 30 km/klst.

Á nokkrum stöðum er planlegu núverandi vegar verulega ábótavant. Sérstaklega eru 3 staðir með kröppum beygjum hættulegir. Þeir eru í beygju vestan Rangár neðan Ófeigsstaða, í beygju austan brúar á Skjálfandaflljóti og í beygju við norðurenda Garðsnúps, sjá myndir 5-7.



↑ Mynd 5

Staðir á núverandi vegi sem eru sérlega varhugaverðir m.t.t. umferðaröryggis.



↑ Mynd 6

Núverandi Norðausturvegur (85) Horft í norðaustur neðan Ófeigsstaða í Kinn.



↑ Mynd 7

Núverandi Norðausturvegur (85), horft í vestur í átt að krappri beygju norðan Garðsnúps.

Við ofangreindar beygjur eru aðliggjandi vegkaflar víðast hvar langir og beinir, beggja vegna. Við vegamót Norðausturvegar (85) og Út-Kinnarveg (851) er planbogi u.þ.b. $R=100$ m sem svarar til tæplega 55 km/klst. hönnunarhraða, í beygju austan brúar á Skjálfandafljóti er planbogi u.þ.b. $R=225$ m og við norðurenda Garðsnúps er planbogi u.þ.b. $R=290$ m.

Hæðarlega núverandi vegar telst ásættanleg nema á 2 stöðum, annars vegar neðan Ófeigsstaða, hins vegar norðan Húsabakka. Á báðum þessu stöðum eru sjónlengdir verulega skertar.

Þá má geta þess að Norðausturvegur (85) austan Rangár hefur farið í sundur í vorflóði, sem leiðir líkur að því að hæð hans sé ábótavant þar. Víða uppfylla öryggissvæði vegar ekki kröfur í veghönnunareglum Vegagerðarinnar.

Vegamót á núverandi vegi milli Torfuness í Kinn og Tjarnar í Aðaldal eru 4 talsins. Eingöngu er um að ræða T-vegamót. Þau er við:

- Út-Kinnarveg (851)
- Vaðsveg (8772)
- Skriðuveg (8505)
- Aðaldalsveg (845)

Út-Kinnarveg (851), Vaðsveg (8772) og Skriðuveg (8505) eru héraðsvegir af vegtegund D, en Aðaldalsveg (845) er stofnvegur af vegtegund C₈.

Þá má geta þess að þar sem Út-Kinnarveg (851) og Vaðsveg (8772) tengjast við Norðausturveg (85) er hann í kröppum beygjum og nærri einbreiðum brúm og því slyshætta töluverð. Tenging Skriðuvegar (8505) við Norðausturveg (85) er einnig nærri krappri beygju, um 250 m norðan tengingar Vaðsveg (8772).

Talning á veltengingum út frá loftmyndagrunni Vegagerðarinnar bendir til að auk ofangreindra tenginga séu a.m.k. 19 aðrar tengingar út frá núverandi vegi, m.a. inn á tún, að námum, að Skjálfandafljóti og inn á vegslóða.

Þá er mjög stutt heimreið að Húsabakka þar sem íbúðarhús eru í um 70-75 m fjarlægð frá núverandi vegi og vélaskemma í rúmlega 25 m fjarlægð.

Girðingar eru beggja vegna meðfram umræddum vegkafla, víðast í góðri fjarlægð frá vegi.

2.1.2 Núverandi brýr

Á núverandi framkvæmdakafli eru 2 brýr, þ.e. yfir Rangá og Skjálfandafljót. Þær eru báðar einbreiðar.

- **Brú á Rangá** er staðsett neðan býlanna Ófeigsstaða og Rangár, skammt austan við krappa og hættulega beygju sem vegamót Norðausturvegar (85) og Út-Kinnarvegur (851) eru í, sjá mynd 8.



↑ Mynd 8

Horft í austur frá Út-Kinnarvegi (851) að núverandi brú á Rangá.

Brúin er 8,04 m löng og 3,4 m breið, byggð árið 1958. Um er að ræða steypa bitabré. Hæðarkóti brúarinnar er 10,76/10,78 m.

- **Brú á Skjálfandafhljóti** er staðsett um 1,2 km austan brúar á Rangá. Hún var byggð árið 1935. Um er að ræða steypa bitabré, grundaða á staurum. Hún er 196,3 m löng með 2,8 m breiðri akbraut, sjá myndir 9-10. Hæðarkóti brúarinnar á Skjálfandafhljóti er mældur 13,43 m/13,82 m/13,58 m.



↑ Mynd 9

Aðkoma að núverandi brú á Skjálfandafhljóti. Horft í vestur í átt að Rauðuskriðu.



↑ Mynd 10

Núverandi brú á Skjálfandafhljóti, horft í suðvestur.

Brúin er illa farin og þrátt fyrir styrkingu á burðarþoli brúarinnar er hún talin það ótrygg að umferð um hana hefur verið takmörkuð og hámarkshraði

lækkaður í 30 km/klst., sjá myndir 11-12. Vegrið brúarinnar var styrkt haustið 2023 en töluverðar steypuskemmdir hafa einnig orðið á henni.

Brúin er lokuð fyrir umferð vöru- og fólkflutningabifreiða og verður hér eftir einungis opin fólksbílum. Dráttarvélum er þó heimilt að aka yfir brúna. Vöru- og fólkflutningabifreiðum er beint á Hringveg (1) um Fljótshéiði og Aðaldalsveg (845). Jafnframt er mælt með því að sem flestir vegfarendur fari þá leið.

Vegurinn um Fljótshéiði liggur hæst í um 270 m h.y.s. Þá er mesti langhalli um Fljótshéiði 7,7%. Vegalengdin fyrir þá sem þurfa að fara um Fljótshéiði er 5,5 km lengri en um Kaldakinn.



↑ Mynd 11

Áseta fyrir gerber bita. Steypan er verulega sprungin svo sést í lykkjur og langjárn, sem eru farin að tærast verulega. Gildir fyrir bæði bitann sem er landfastur (neðri og vinstri) en einnig þann sem er borinn uppi (efri og hægri). Einnig eru leguplötturnar illa tærðar.



↑ Mynd 12

Skemmdir út frá kantbitum við skil. Skemmdir farnar að teygja sig inn í brúargólfið, mest 40 cm. Járnagrindin sýnir annars vegar slétt járn, sem notuð voru á sínum tíma og veita ekki jafn góða viðloðun við steypuna, hins vegar hve lítið járn er í brúnni.

2.1.3 Vetrarþjónusta, umferð og slys

Vetrarþjónusta

Hvað varðar rekstur á núverandi vegum og brúm þá er full vetrarþjónusta á Norðausturvegi (85) um Skjálfandafljót, þ.e. snjómokstur og önnur þjónusta er alla daga vikunnar.

Samkvæmt upplýsingum frá rekstrarstjóra Vegagerðarinnar á Húsavík þá gengur snjómokstur bærilega á umræddum kafla nema á núverandi brú á Skjálfandafljóti og þeim kröppu beygjum sem eru annars vegar vestan Rangár við vegamót Út-Kinnarveg (851), hins vegar austan Skjálfandafljóts. Sérstaklega er beygja vestan Rangár slæm. Snjó skefur í beygjurnar og vegna krappa þeirra þarf að hægja verulega á moksturstækjum í þeim. Komið hefur fyrir að nota hefur þurft snjóblásara til að hreinsa beygjurnar. Þá er núverandi brú á Skjálfandafljóti svo mjó að einungis um 20 mm bil skilur á milli moksturstanndanna hefils og vegriða brúar.

Ekki er gert ráð fyrir að breytingar verði á rekstri vegarins eftir að vegaframkvæmdum lýkur. Viðhald og rekstur á nýjum vegi mun fylgja þeim viðmiðunar- og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegflokkum, umferð o.þ.h.

Umferð

Töluverð umferð er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Í töflu 2 má sjá meðaltalsumferð á vegkaflanum milli áráanna 2018-2022 og framreiknaða umferð árið 2048.

↓ Tafla 2.

Vegið meðaltal umferðar á árunum 2018-2022 á Norðausturvegi (85) um Skjálfandaflljót milli Torfuness og Tjarnar og framreiknuð umferð árið 2048 (heimild: veggagnabanki Vegagerðarinnar og umferðardeild Vegagerðarinnar).

Ár	Ársdagsumferð ²	Sumardagsumferð ³	Vetrardagsumferð ⁴
2018	588	898	366
2019	665	1005	407
2020	550	940	320
2021	660	1050	385
2022	650	1000	375
2048	1300	1950	790

Umferð á Norðausturvegi (85) hefur aukist jafnt og þétt þrátt fyrir þunga- og hraðatakmarkanir á núverandi brú yfir Skjálfandaflljót. Má leiða líkur að því að stór hluti þeirrar aukningar sé til komin vegna fjölgunar ferðamanna til landsins. Minnkun á umferð árið 2020 má rekja til heimsfaraldurs.

Áætluð raunumferð árið 2048 er ÁDU 1300 bílar á dag, SDU 1950 bílar á dag og VDU 790 bílar á dag.

Slys

Nokkuð er um slys á núverandi vegkafla. Í veggagnabanka Vegagerðarinnar er að finna upplýsingar um greiningu og flokkun slysa, meðal annars fjölda umferðaslysa.

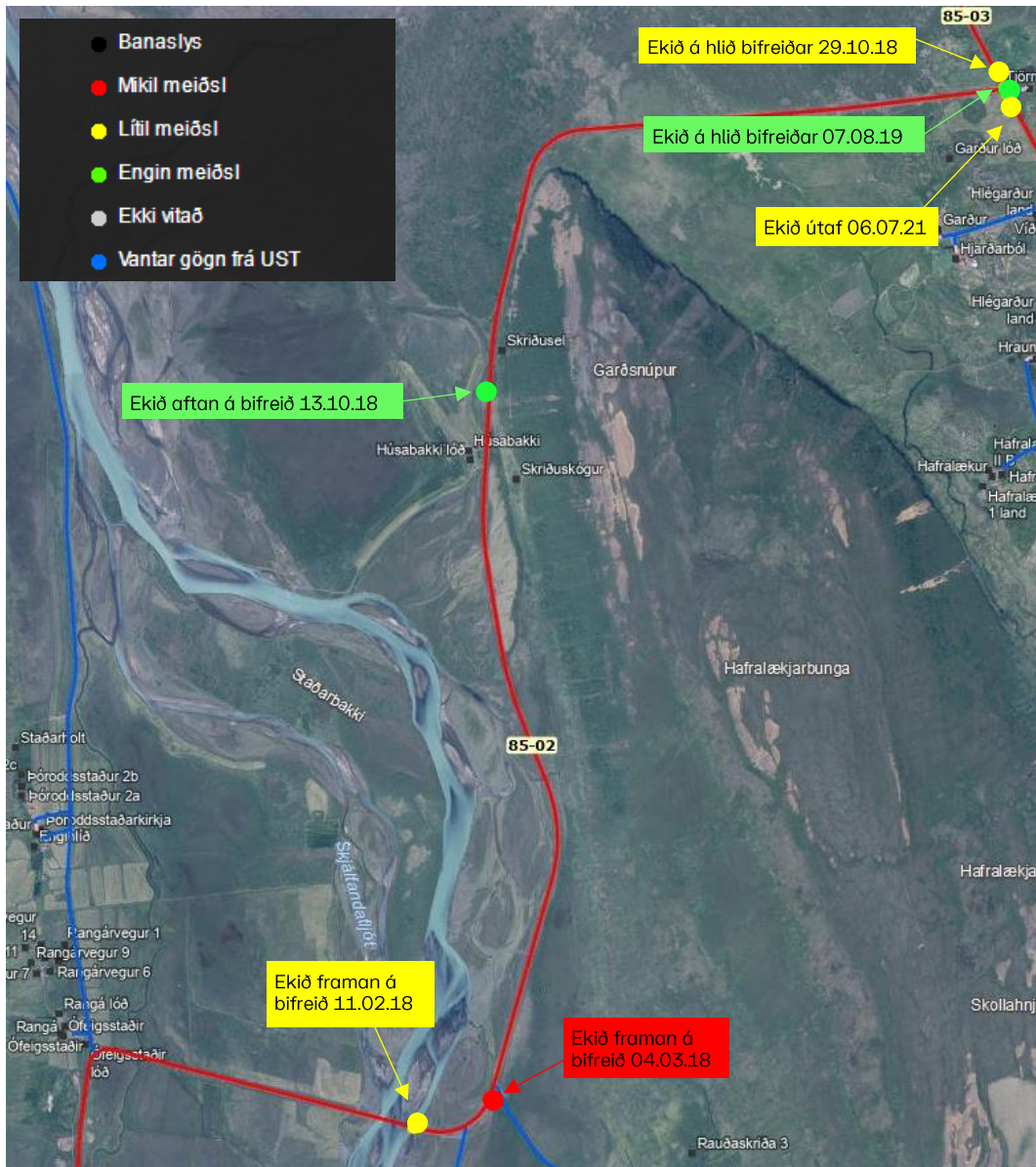
Á árunum 2018-2022 eru 6 slys skráð á núverandi vegi milli Torfuness og Tjarnar. Á mynd 13 sést nánari staðsetning slysanna og skilgreining þeirra.

Fjögur slysanna voru með meiðslum, þar af voru þrjú flokkuð sem lítil meiðsli en eitt slys með miklum meiðslum. Eitt slysanna var við austurenda núverandi einbreiðrar brúar á Skjálfandaflljóti, eitt í krappri beygju sunnan vegamóta Norðausturvegar (85) og Skriðuvegar (8505) og þrjú slysanna við vegamót Norðausturvegar (85) og Aðalsdalsvegar (845).

² Ársdagsumferð (ÁDU) er meðalumferð á dag yfir árið

³ Sumardagsumferð (SDU) er meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september

⁴ Vetrardagsumferð (VDU) er meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember



↑ Mynd 13

Slys á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði á árunum 2018-2022 (loftmynd: Loftmyndir ehf.).

Vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) eru varhugaverð þar sem Norðausturvegur (85) kemur beint að vegamótunum og gera má ráð fyrir að ökumenn séu á töliverðum hraða þegar þeir koma að þeim og hafi því lítið svigrúm til þess að hægja á sér. Auk þess sem fast austan vegarins er tjörn neðan við brattan vegfláa sem skapar aukna hættu ef ökutæki fara út af veginum, sjá myndir 14-15.



↑ Mynd 14

Vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn í Aðaldal, horft til suðurs.



↑ Mynd 15

Tjörn fast austan og neðan núverandi vegamóta Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn í Aðaldal.

2.2 Samræmi framkvæmdar við skipulag á svæðinu

Aðalskipulag Þingeyjarsveitar 2010-2022 var samþykkt þann 20. júní 2011.

Í greinargerð aðalskipulagsins, kafla 4.13 um samgöngur, kemur fram að fyrirhuguð sé mikilvæg breyting á samgöngukerfinu í Þingeyjarsveit, þ.e. *ný brú yfir Skjálfandafljót milli Kaldakinnar og Aðaldals*.

Í kafla 4.13.1 sem ber heitið *Brú á Skjálfandafljót* eru eftirfarandi upplýsingar:

Núverandi brú yfir Skjálfandafljót í Kaldakinn (á þjóðvegi 85) er einbreið, breidd hennar er aðeins 2,83 m en hún er um 200 m löng. Rétt vestan við er önnur einbreið brú yfir Rangá hjá Ófeigsstöðum.

Á samgönguáætlun 2003-2014 er lagt til að brúin verði endurbyggð ásamt vegi á þriðja tímabili áætlunar, þ.e. 2011-2014. Núverandi brúarstæði uppfyllir varla kröfur dagsins til öryggis o.fl. og væntanlega þurfi að finna nýtt brúarstæði og nýja veglínu þegar brúin verður endurnýjuð. Málið hefur verið rætt ítarlega m.a. í tengslum við gerð aðalskipulagsins, en athuganir hjá Vegagerðinni eru ekki það langt komnar að hægt sé að ákveða um nýja staðsetningu.

Í aðalskipulagi þessu er brúarstæði og veglína þjóðvegjar 85 því óbreytt miðað við núverandi staðsetningu. Verði seinna tekin ákvörðun um nýtt brúarstæði og veglínu þarf að breyta aðalskipulagi.

Hér á eftir er til fróðleiks sagt frá helstu hugleiðingum sem hafa verið uppi um mögulega breytingu á brúarstæði og legu þjóðvegjar. Ath. að um útúrdúr er að ræða og ekki hluti af aðalskipulagi:

Ýmsir valkostir á staðsetningu nýrrar brúar og veglínu hafa verið skoðaðir, þá helst tveir kostir sem á skýringarmynd hér að neðan eru auðkenndir sem ytri og innri leið. Veglína valkostanna tveggja er mismunandi á um 6 km kafla frá

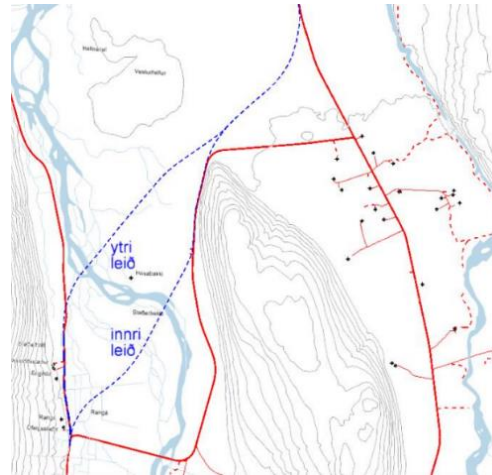
Ófeigsstöðum/Rangá. Megin munurinn á valkostunum er staðsetning brúarstæðis og að sú ytri fer yfir óraskað birki gróið nútímahraun á um 1 km kafla áður en þær mætast. Innri leiðin fer yfir eyjuna Staðarbakka í Skjálfandaflljóti sem er að hluta gróin náttúrulegum birkiskógi. Eftir að leiðirnar mætast fara þær yfir nútímahraun að vegamótum við Aðaldalsveg (845).

Við etv. ákvörðun um að færa brú og veglínu á sérstaklega að taka tillit til að raska sem minnst svæði sem njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd (s.s. nútímahraun og náttúrulegum birkiskógi) og einnig skal þess gætt að ekki myndist flóðahætta eða hugsanleg uppistaða í Skjálfandaflljóti, sem gæti skapað hættu fyrir mannvirki / land á Húsabakka.⁵

Þann 5. júní árið 2021 sameinuðust sveitarfélögin Skútustaðahreppur og Þingeyjarsveit og ber hið nýja sameinaða sveitarfélag nafnið Þingeyjarsveit, sjá mynd 17. Flatarmál hins nýja sveitarfélags er 12.024 km².

Unnið er að nýju aðalskipulagi fyrir hið sameinaða sveitarfélag.

Á mynd 18, sem er skjáskot úr vefsíðu nýs óstaðfests aðalskipulags gert ráð fyrir nýjum Norðausturvegi (85) um Skjálfandaflljót samkvæmt veglínu A.



↑ Mynd 16

Hugmyndir (bláar strikálínur) til bráðabirgða um nýja brú yfir Skjálfandaflljót og breyting á þjóðvegi 85.

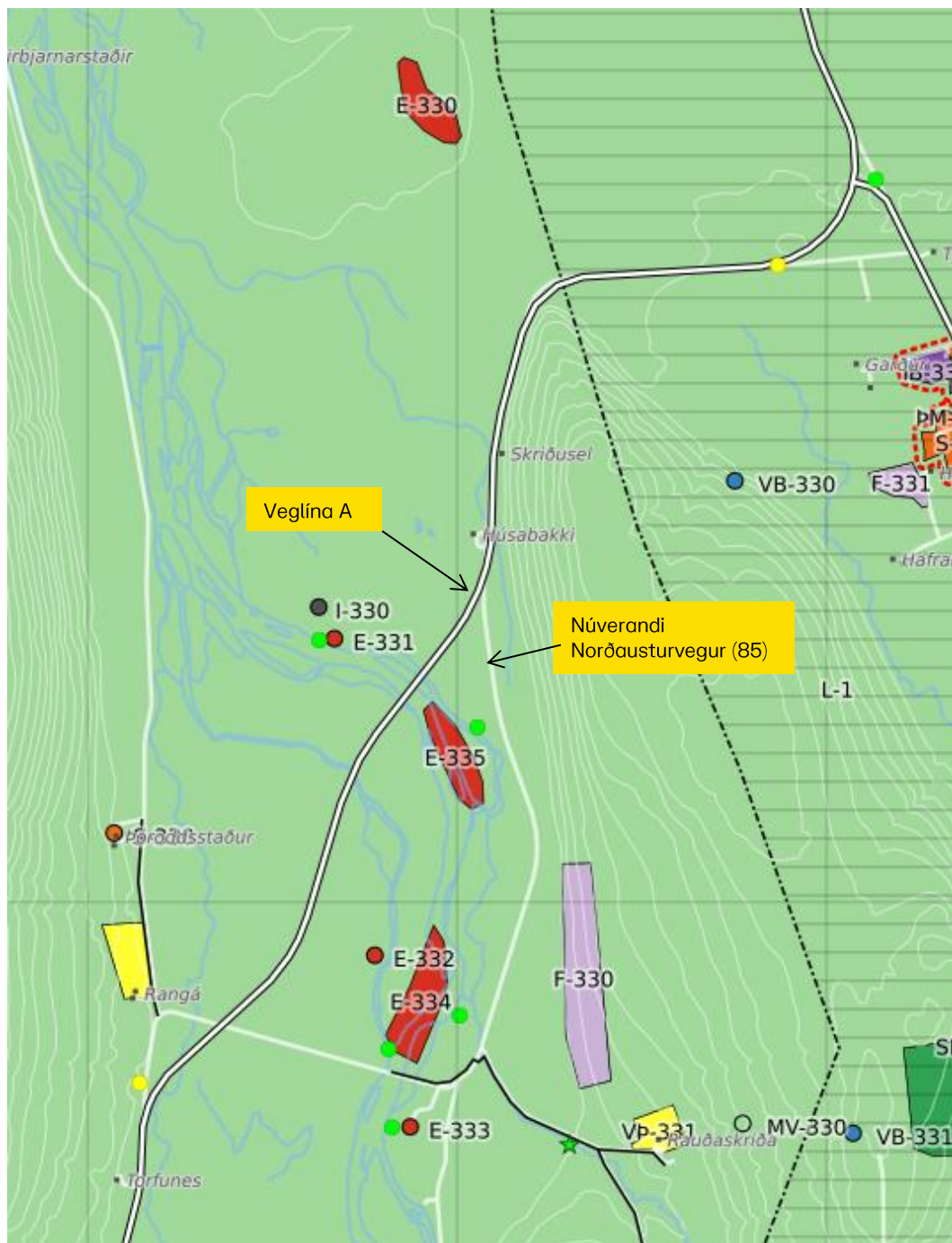


↑ Mynd 17

Afmörkun nýs sameinaðs sveitarfélags Þingeyjarsveitar og Skútustaðahrepps.

er

⁵ Aðalskipulag Þingeyjarsveitar 2010-2022, greinagerð bls. 75



↑ Mynd 18

Skjáskot úr [vefsjá](#) nýs Aðalskipulags Þingeyjarsveitar 2022-2034 (Alta ráðgjöf, sótt 06.09.2023). Grænn litur á myndinni stendur fyrir landbúnaðarland með dreifbýlisbúsetu, rauðir hringir og flákar standa fyrir námur, gulir flákar eru verzlunar- og þjónustusvæði og fjólubláir flákar fristundahúsasvæði. Stríkalínur á hægri helmingi myndarinnar afmarka vatnsverndarsvæði Mývatns og Laxár.

2.3 Landeigendur og mannvirki

Nýr og endurbyggður vegur verður í landi Torfuness, Ófeigsstaða, Rangár, Engihlíðar, Þóróddsstaðar, Rauðaskriðu, Húsabakka og Skriðusels í Kaldakinn, og í landi Garðs, Hjarðarbóls og Tjarnar í Aðaldal.

Tún og beitolönd eru víða meðfram núverandi vegi.

Á bökkum Skjálfandafljóts í landi Ófeigsstaða og Rauðuskriðu, er námuvinnsla með efnishaugum.

Veiði er í Skjálfandafljóti.

Þá eru vegslóðar víða á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og eru þeir helstu sýndir á meðfylgjandi teikningum.

Girðingar eru víða beggja vegna Norðausturvegar (85).

Þá er lagnir á svæðinu.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað nánar um landnotkun á svæðinu. Aflað verður upplýsinga um lagnir.

2.4 Verndarsvæði

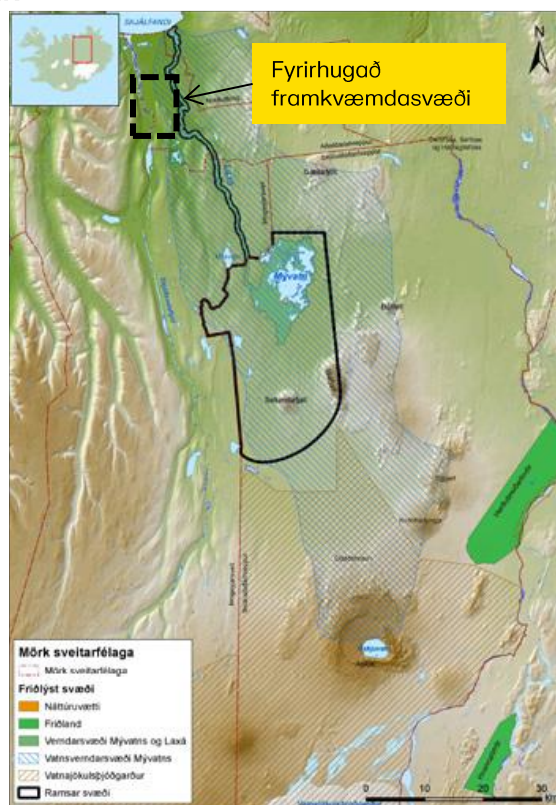
Fyrirhugað framkvæmdasvæði mun liggja um verndarsvæði, m.a. vatnsverndarsvæði Mývatns og Laxár, svæði á náttúruminjaskrá, eldhraun, mikilvægt fuglasvæði og votlendi, sjá meðfylgjandi teikningar.

Eftirfarandi er umfjöllun um ofangreind verndarsvæði:

Vatnsverndarsvæði Mývatns og Laxár.

Fyrirhuguð framkvæmd liggur á um 3,6 km löngum kafla innan vatnsverndarsvæðis Mývatns og Laxár í Suður-Þingeyjarsýslum, sem er verndað með lögum nr. 97/2004. Í þeim er sérstök áhersla lögð á að raska ekki gæðum og rennsli grunnvatns á vatnasviði Mývatns og Laxár.

Fyrir liggur Verndaráætlun Mývatns og Laxár 2011-2016. Í kafla 4.8 í verndaráætluninni, um vegakerfi og samgöngur, kemur fram að markmið verndar áætlunarinnar er að vegakerfið gangi ekki á náttúrufarslega sérstöðu svæðisins en veiti um leið gott og öruggt aðgengi inn og út af svæðinu, svo og innan þess.⁶



↑ Mynd 19

Verndarsvæði og vatnsverndarsvæði Mývatns og Laxár ásamt verndarsvæði í Skútustaðahrepp og nágrenni hans (Heimild: Verndaráætlun Mývatns og Laxár 2011-2016).

⁶ Verndaráætlun Mývatns og Laxár, 2011. Bls. 45

Svæði á náttúruminjaskrá

Fyrirhugað framkvæmdasvæði mun liggja innan svæðis nr. 526 á náttúruminjaskrá, gervigígabyrpingu í Aðaldal. Um það segir í náttúruminjaskrá:

„Gervigígabyrpingar í Aðaldal, Aðaldælahreppi, S-Pingeyjarsýslu. (1) Gjallgígar og borgir í miðjum Aðaldal við bæina Haga, Nes, Haftralæk, Garð, Jarlsstaði og Tjörn. (2) Fjölbreyttar gervigígamyndanir í Laxárhrauni yngra.“

Í næsta nágrenni eru tvö önnur svæði á náttúruminjaskrá en þau eru það langt frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði að þau munu ekki verða fyrir áhrifum af framkvæmdinni. Annars vegar svæði nr. 522: *Pingey og nálægar eyjar í Skjálfandafljóti*, hins vegar svæði nr. 525: *fjölbreyttar gervigígamyndanir í Laxárhrauni yngra við Knútsstaði í Aðaldal*.

Sérstök vernd vistkerfa og jarðminja

Í kortasjá Náttúrufræðistofnunar Íslands um sérstaka vernd vistkerfa og jarðminja (<https://serstokvernd.ni.is/>) og vistgerðakort og mikilvæg fuglasvæði á Íslandi (<https://vistgerdakort.ni.is/>) kemur fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði mun raska vernduðum jarðmyndunum, **eldhrauni**, og mögulega **lítt röskuðu votlendi** (stærra en 20.000 m² og meira en 200 m frá skurðum á láglandi). Þá mun fyrirhuguð framkvæmd liggja um **mikilvægt fuglasvæði**, sjá eftirfarandi texta:

- **Eldhraun.** Tvö eldhraun eru á framkvæmdasvæðinu, þ.e. Bárðardalshraun sem rann úr Bárðarbungu og Laxárhraun yngra sem rann úr Kröflu. Þau njóta verndar náttúruverndarlaga nr. 60/2013.
- **Votlendi.** Vettvangsrannsóknir hafa leitt í ljós að votlendi stærra en 2 ha er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði en það nýtur verndar náttúruverndarlaga nr. 60/2013.
- **Mikilvægt fuglasvæði.** Mikilvægt fuglasvæði er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, þ.e. Sandur-Sílalækur-Skjálfandafljót. Helstu fuglategundir eru Grágæs og Flórgoði.

Á heimasíðu Náttúrufræðistofnunar kemur eftirfarandi fram:

„Neðanvert Skjálfandafljót frá brú við Ófeigsstaði, Miklavatn og Sandsvatn, ásamt aðliggjandi votlendi (Einar Ó. Þorleifsson 2008). Þetta svæði er alþjóðlega mikilvægt fyrir grágæs á fjaðrafellitíma (3.000 fuglar). Fuglalíf við Sand og Sílalæk er mjög fjölbreytt, m.a. er þar helsti varpstaður hrafnsandar utan Mývatns.“

Vegna endur- og nýbyggingar Norðausturvegar (85) um Skjálfandafljót, milli Torfuness í Kaldakinn og Tjarnar í Aðaldal, munu verndarsvæði raskast, óháð vali á veglinu.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað nánar um verndarsvæði, rask þeirra vegna nýrra veglína, mótvægisáðgerðir og endurheimt.

2.5 Lög og leyfisveitendur

Fyrirhuguð framkvæmd og efnistaka henni samfara, eru háð eftirfarandi leyfum:

- Framkvæmdaleyfi Þingeyjarsveitar samkvæmt 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og reglugerð nr. 772/2012 um framkvæmdaleyfi.
- Framkvæmdin þarf að vera í samræmi við lög um stjórn vatnamála nr. 36/2011 og vatnaáætlun Íslands 2022-2027.
- Í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012 þarf að sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast.
- Leyfi Fiskistofu vegna framkvæmda í eða við veiðivatn samkvæmt 33. gr. laga nr. 61/2006, um lax- og silungsveiði m.s.br.
- Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 155/2018, 13. gr. skal við hvers kyns leyfisskyldar framkvæmdir sem geta haft áhrif á gróður og jarðveg sýna sérstaka aðgát til að lágmarka rask og leitast við að endurheimta vistkerfi sem verða fyrir raski. Í 18. gr. kemur fram að ekki má ráðast í varnaraðgerðir til að koma í veg fyrir landbrot nema í samráði við [Land og skóg].
- Þar sem veglína skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náið samráð við viðkomandi raforkuflutningsaðila um útfærslur. Ekki má hefja vinnu innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggja heimild frá viðkomandi raforkuflutningsaðila.
- Ef fella þarf skóg verður leitað álits [Lands og skógar], samkvæmt lögum um skóga og skógrækt nr. 33/2019.
- Starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra samkvæmt reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnareftirlit. Um er að ræða atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.

Vegagerðin mun afla allra nauðsynlegra leyfa. Framkvæmdir munu hefjast þegar öll tilskilin leyfi liggja fyrir.

3 Framkvæmd og starfsemi sem henni fylgir

3.1 Almennt um afmörkun framkvæmda

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um langa framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði sést á meðfylgjandi teikningum. Það nær frá Norðausturvegi (85) við Torfunes í Kaldakinn að Norðausturvegi (85) skammt norðan Tjarnar í Aðaldal.

Núverandi Norðausturvegur (85) á framkvæmdasvæðinu er um 13,7 km langur. Nýr vegur mun bæði fylgja núverandi vegi en einnig liggja um lítt raskað land, háð vali á veglínu. Framkvæmdinni má skipta í fjóra þætti:

1. Vegagerð
2. Efnistaka
3. Brúagerð
4. Rekstur

Veghelgunarsvæði Norðausturvegar (85) telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar rúmast oftast innan veghelgunarsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur hluti framkvæmdasvæðisins náð út fyrir veghelgunarsvæðið. T.d. eru námusvæði sem til athugunar eru, utan veghelgunarsvæðis og á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir veghelgunarsvæðið til að geyma efni tímabundið. Allt rask utan veghelgunarsvæðis verður í samráði við landeigendur en reynt verður að halda stærð framkvæmdasvæðisins í lágmarki.

3.2 Leiðarljós við val á legu og hönnun

3.2.1 Lagaumhverfi Vegagerðarinnar

Vegalög nr. 80/2007. VIII. kafli. Hönnun, lagning og viðhald vega.

- 41. gr. Almennt. 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 hagkvæmasta hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest.

Reglur nr. 180/2015 um hönnun þjóðvega sem opnir eru almenningi til frjálstrar umferðar.

- Í 4. gr. segir: Vegagerðin gefur út veghönnunarreglur á grundvelli reglna þessara. Tilgangur reglnanna er að tryggja fullnægjandi og samræmd gæði vegakerfisins með því að vega saman öryggi, afköst, umhverfi og fjárhagslega hagkvæmni hverju sinni.

3.2.2 Núllkostur og uppbygging núllkostar

Þegar Vegagerðinni er falin framkvæmd nýbyggingar og/eða endurbyggingar er það vegna þess að stjórnvöld telja núverandi vegi ekki uppfylla kröfur sem settar

hafa verið um öryggi og greiðfærni. Í mati á umhverfisáhrifum er skilgreindur svonefndur núllkostur, þ.e. sá kostur að aðhafast ekkert. Vegagerðin telur að vegna varhugaverðrar legu núverandi vegar og umferðarpunga á honum, komi núllkostur ekki til greina.

3.2.3 Markmið við hönnun

Til að markmiðum framkvæmdarinnar verði fullnægt verða eftirfarandi atriði höfð að leiðarljósi við staðsetningu nýs Norðausturvegar (85) um Skjálfafljóti í Kinn.

- Vegurinn hafi sem minnst áhrif á landslag, verndarsvæði og náttúru- og menningarminjar.
- Sjónræn áhrif vegarins verði sem minnst og að hann falli vel að landslagi.
- Vegurinn sé staðsettur með tilliti til annarra mannvirkja.
- Gróðurlendum verði hlíft eins og kostur er.
- Framkvæmdin hafi jákvæð áhrif á ferðamennsku og dragi ekki úr möguleikum til útivistar.
- Vegurinn verði fjær hýbýlum og útihúsum.
- Veginum er valin lega um veðurléttara svæði.

Eftirfarandi atriði verða höfð að leiðarljósi við hönnun nýs og endurbýggðs vegar:

- Vegurinn verður með betri legu en núverandi vegur sem mun draga úr eldsneytiseyðslu og um leið draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.
- Vegir verði tveggja akreina og brýr á Rangá og Skjálfafljóti verða tvíbreiðar og að lágmarki 8 m breiðar.
- Almennt er miðað við að halda hönnunarhraða ≥ 90 km/klst.
- Vegurinn verður felldur að landslagi og veglínur hafðar mjúkar og aflíðandi til að auka jákvæða upplifun vegfarenda og einnig umferðaröryggi.
- Mörk vega og óraskaðs lands verða aflíðandi og ávöl eftir því sem hægt er.
- Reynt verður að gera veginn eins lítt sýnilegan í landslaginu og mögulegt er til að skerða ekki upplifun útivistarfólks og ferðamanna.
- Leitast er við að útsýni verði hvergi skert og að leiðin verði falleg útsýnisleið.

3.3 Hönnun vegar

Í 8. gr. vegalaga nr. 80/2007 kemur fram að þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálstrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegaskrá. Þjóðvegum skal skipað í 4 flokka; stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi. Um stofnvegi segir m.a.:

Stofnvegir eru hluti af grunnkerfi samgangna eins og það er skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni. Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu.

Veghönnunarreglur tengja saman veghönnun, ökulag, aflfræði ökutækja og umferðaröryggi. Í grunnatriðum fyrir veghönnunarreglur, sem er að finna á heimasíðu

Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is, kemur fram að stofnvegir eigi að vera a.m.k. samkvæmt vegtegund C₈. Hnévisirinn, fyrir aftan bókstafinn í vegtegundum segir til um breidd vegarins. Hönnunarforsendur eru eftirfarandi:

- Hönnun burðarlaga miðar við 20 ára líftíma
- Gert er ráð fyrir að halli fyllinga- og skeringarfláa verði 1:3 eða flatari
- Halli rofvarnarfláa verður 1:2
- Hönnunarhraði verður ≥ 90 km/klst.
- Hönnunaröxulþungi 11,5 tonn

3.3.1 Hönnunarhraði

Í 37. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 eru almenn ákvæði um leyfilegan hámarkshraða á vegum.

Í veghönnunareglum Vegagerðarinnar segir:

Í dreifbýli skal almennt velja eins háan hönnunarhraða og umferðaröryggi og aðstæður leyfa og hagkvæmt er miðað við stofnkostnað og rekstrarkostnað.

Ennfremur segir:

Hönnunarhraði skal vera jafn eða meiri en leyfilegur hraði og við hönnun skal þess gætt að raunhraði á veginum geti orðið sem jafnastur og þær hraðabreytingar sem nauðsynlegar kunna að vera vegna vegferils verði ekki of miklar.

Nýr- og endurbyggður Norðausturvegur (85) um Skjálfafljótt í Kinn er stofnvegur og verður lagður samkvæmt vegtegund C₈, sem er 8 m breiður vegur. Hönnunarhraði C₈ er 90 km/klst.

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

Hönnunarhraði á ætíð að vera í takt við aðstæður. Við hönnun vega ber að fara eftir ákvæðum í 61. og 69. greinum náttúruverndarlaga (nr. 60/2013) um að fella mannvirki að landslagi og að vernda eða hlífa ákveðnum jarðmyndunum og vistkerfum. Sama á við um fornleifar skv. 21. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

3.3.2 Breidd raskaðra svæða meðfram vegi

Breidd raskaðs eða hreyfðs lands undir vegi ræðst af þremur þáttum:

- vegbreidd
- bratta vegfláa
- hæð vegar yfir landi

Bratti vegfláa er að öllu jöfnu miðaður við að þeir sem aka út af vegi slasist ekki eða lítilsháttar. Fláinn 1:4 (lóðrétt/lárétt) er talinn hvað öruggastur en 1:3 vel viðunandi. Sé veghæð um 1,0 m og vegyfirborð 8 m breitt, verður raskað land 8+2x3 eða 14 m breitt við fláa 1:3 en 8+2x4 eða 16 m breitt við fláa 1:4.

Á láréttu landi er því líklegt að vegur og vegflái nái um 7-8 m til hvorrar handar frá miðlínu vegar (mynd 20). Breidd þessi er þó breytileg eftir hæð fyllingar eða dýpt skeringar. Afar ólíklegt er að öllu veghelgunarsvæðinu verði raskað en það er fyrst og fremst hugsað til að hindra gerð annarra óskyldra mannvirkja við veginn. Á

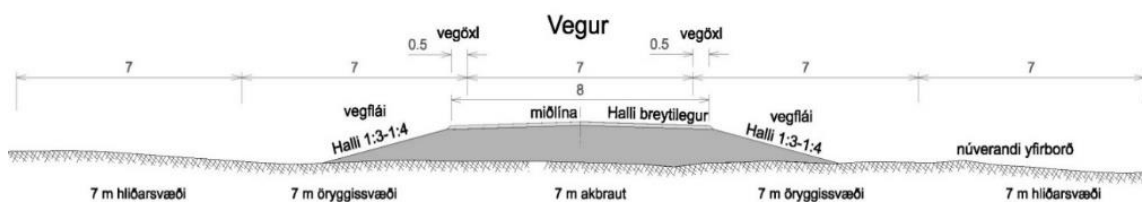
meðfylgjandi teikningum eru sýnd svæði sem raskast vegna framkvæmda við skeringar og fyllingar.

3.3.3 Öryggissvæði meðfram vegi

Til að draga úr slyshættu er þörf á öryggissvæði til hvorrar handar meðfram vegum.

Með öryggissvæði er átt við svæði þar sem hvorki mega vera stórir steinar ($\geq 0,2$ m), nibbur né skorningar eða annað sem valdið getur hættu við útafakstur. Utan við öryggissvæðið eru hliðarsvæði þar sem gerð er krafa um að ekki séu steinar stærri en 0,5 m á kant, vatn eða þverhnípi (sjá kafla 2.3 og 5.4.3 í veghönnunarreglum. <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/veghonnunarreglur/>).

Öryggissvæði skal hafa ákveðna breidd háð hönnunarumferð og hönnunarhraða. Lágmarksbreidd öryggissvæðis við ÁDU 301-3000 og 90 km/klst. hönnunarhraða er 7 m en jafnan er stefnt að 50 - 100 % breiðari öryggissvæðum þar sem aðstæður og kostnaður leyfa. Vegrið verða þar sem ekki er hægt að koma fyrir öryggissvæði. Á mynd 20 má sjá tengsl veghæðar, breiddar vegfláa og breiddar öryggissvæðis á 8 m vegi.



↑ Mynd 20

Tengsl veghæðar, breiddar vegfláa og breiddar öryggissvæðis á 8 m vegi, vegtegund C₈.

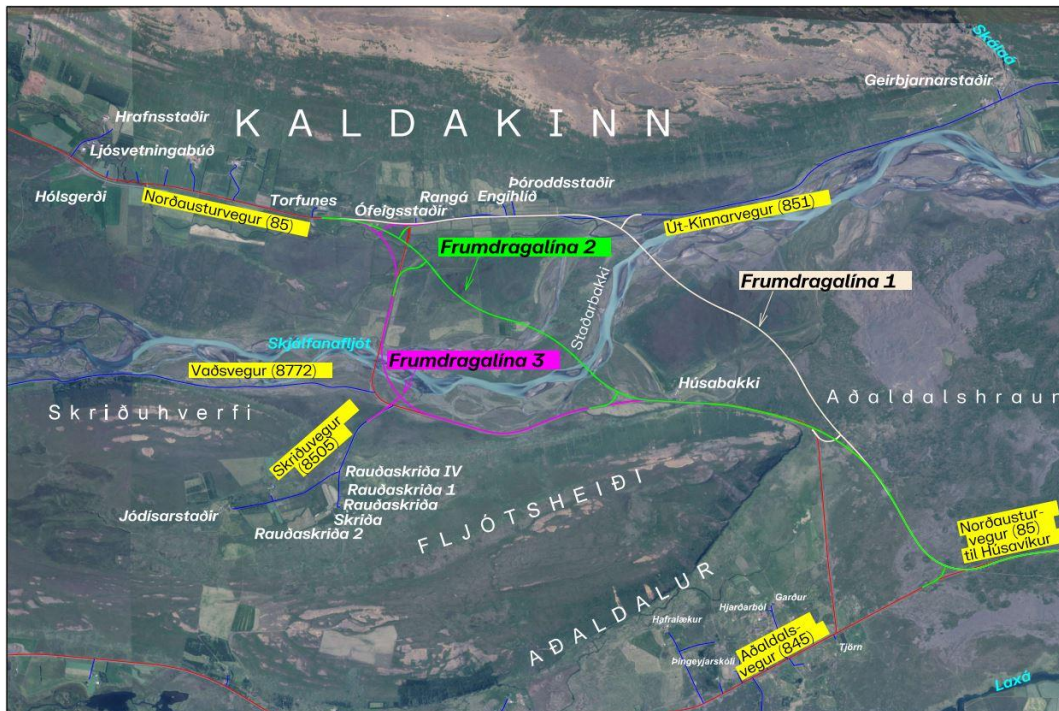
Innan öryggissvæðis skal/skulu almennt ekki vera:

- ójöfnur meiri en 0,2 m mælt með 3 m réttsskeið
- steinar stærri 0,2 m
- umferð ökutækja
- vatn dýpra en 0,25 m
- endar ræsa séu þau víðari en 1,5 m í þvermál
- tré eða stólpur sverari en 100 mm mælt í 0,4 m hæð frá jörðu
- skurðir eða árfarvegir

Sé landið sem fellur undir öryggissvæðið nægilega slétt þarf ekki að raska því á einn eða neinn hátt, t.d. þar sem vegurinn liggur yfir mela eða graslendi. Aftur á móti er þörf á aðgerðum á öryggissvæðum þar sem land er ójafnt eða þar sem mikið er af gjótum og holum sem geta reynst slysavaldar við útafakstur. Ef grípa þarf til aðgerða innan öryggissvæða verður þess gætt að þær hafi sem minnst rask í för með sér, t.d. með því að fylla í gjótur, fjarlægja stóra steina og brjóta niður nibbur sem standa upp úr. Á þann hátt er dregið verulega úr raski.

3.4 Valkostir

Eins og komið hefur fram hafa samgöngubætur um Skjálfandafljót í Kinn verið fyrirhugaðar um langt skeið. Á árunum 2013-2014 vann Vegagerðin frumdrög fyrir nýjar brýr og veg. Lagðar voru fram tillögur að þremur frumdragalínum sem allar náðu frá Torfunesi í Kinn norður fyrir Tjörn í Aðaldal. Leið 1 lá nyrst, norðan við Húsabakka, og leið 3 syðst, en hún lá að miklu leyti í núverandi veglínu. Leið 2 lá þar mitt á milli og tengdist núverandi vegi skammt sunnan við Húsabakka, sjá mynd 21.



↑ Mynd 21

Veglínur í frumdrögum Vegagerðarinnar frá árinu 2013-2014. Veglína 1 er hvít, veglína 2 er græn og veglína 3 er bleik.

Vegagerðin hefur átt í góðu samstarfi við sveitarfélagið Þingeyjarsveit og haustið 2018 lagði stofnunin til að frumdragalína 2 yrði færð inn á skipulag samhliða endurskoðun Aðalskipulags Þingeyjarsveitar 2010-2022.

Helstu ástæður fyrir því að Vegagerðin lagði til að frumdragalína 2 yrði færð inn á skipulag voru stytting leiðar og bætt umferðaröryggi með almannahagsmuni í húfi, auk þess sem sú veglína fól í sér mesta arðsemi samkvæmt niðurstöðum frumdraga.

Möguleg hindrunaráhrif frumdragalínu 1 í vorflóðum útilokaði þann valkost.

Í kjölfar tillögu Vegagerðarinnar til sveitarfélagsins, varðandi frumdragalínu 2, voru haldnir kynningarfundir fyrir landeigendur árið 2019. Í kjölfar fundanna voru gerðar smávægilegar breytingar á veglínu 2 að ósk landeigenda og í samráði við skipulagsyfirvöld sveitarfélagsins.

Veglínan var tilkynnt til Skipulagsstofnunar, samkvæmt lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlaða, sem ákvarðaði hana matsskylda.

Þar sem nú er gert ráð fyrir fjármagni til framkvæmdarinnar á árunum 2026-2028 er undirbúningur hafinn og hönnunarferli farið af stað. Tveir valkostir hafa verið skilgreindir til mats á umhverfisáhrifum nýs og endurbyggðs Norðausturvegar

(85) um Skjálfafljóti í Kinn. Annars vegar **veglína A** sem var áður kynnt Skipulagsstofnun. Hins vegar **veglína B** sem svipar til frumdragalínu 3.

Báðar ofangreindar veglínur A og B eru í hönnunarferli og nú þegar er ljóst að ýmsir agnúar verða sniðnir af þeim þar til umhverfismatsskýrsla verður lögð fram og áfram þar til að hönnunarferlinu lýkur. Unnið verður að betrubótum á veglínunum með markmið hönnunar að leiðarljósi, sjá kafla 3.2.3.

3.4.1 Veglína A

Veglína A er 8,9 km löng og styttir núverandi Norðausturveg um 2,5 km. Upphaf veglínu 2 er í stöð 922, um 140 m norðan heimreiðar að Torfunesi. Hún víkur nær strax út af núverandi vegi til austurs, yfir nýja 10 m langa brú á Rangá milli stöðva 1637-1659, og yfir flatlendi til norðausturs að nýju brúarstæði á Skjálfafljóti. Gert er ráð fyrir tveim nýjum brúm á Skjálfafljóti í veglínu A, þ.e. á austurkvísl fljótsins sem er meginfarvegur þess, og á vesturkvísl árinna sem er mun vatnsminni en austurkvíslin. Brú á vesturkvísl fljótsins er áætluð 44 m löng, milli stöðva 3747-3797, og staðsett um 2 km neðan núverandi brúarstæðis. Brú á austurkvísl árinna er áætluð 224 m löng, milli stöðva 4317-4541 og er um 2,5 km neðan núverandi brúarstæðis. Frá fyrirhuguðu brúarstæði á austurkvísl Skjálfafljóts liggur veglínin í mjúkri beygju til norðausturs og þverar núverandi veg við stöð 5260, skammt sunnan Húsabakka. Þaðan liggur hann áfram í mjúkri beygju til austurs og upp fyrir núverandi veg við Húsabakka, en kemur aftur inn á núverandi veg í stöð 5880 og fylgir honum að beygju við Garðsnúp.

Í beygjunni við Garðsnúp liggur veglínin lítillega suður fyrir núverandi veg, til að mýkja bogann, en eftir það á núverandi vegi að stað um 1,1 km vestan vegamóta Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845) við Tjörn. Þar víkur hún út af núverandi vegi og liggur í 600 m stórum boga um Aðaldalshraun, við jaðar túns sem er í hrauninu, og inn á núverandi Norðausturveg (85) á stað rúmlega 0,9 km norðvestan vegamóta Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegar (845). Nýr vegur endar í stöð 9785 á Norðausturvegi (85).

Nýjar vegtengingar eru 5 talsins og verða kynntar nánar í umhverfismatsskýrslu. Aðrar tengingar, s.s. inn á slóða og tún verða áfram tryggðar þar sem við á.

Nokkrar breytingar verða á núverandi vegakerfi að framkvæmdum loknum. Þær eru eftirfarandi:

- Norðausturvegur (85), milli Torfuness í Kinn og Tjarnar í Aðaldal mun liggja á köflum á nýjum stað og styttast um 2,5 km.
- Út-Kinnarvegur (851) verður tengdur nýjum Norðausturvegi (85) neðan Ófeigsstaða í stöð 1535 og mun lengjast um 0,4 km.
- Núverandi Norðausturvegur (85) verður tengdur nýjum vegi sunnan Húsabakka í stöð 5010 og verður hann nýttur sem aðkomuvegur að Vaðsvegi (8772) og Skriðuvegi (8505).
- Aðaldalsvegur (845) mun tengjast nýjum vegi um 0,9 km norðan núverandi vegamóta við Tjörn og lengjast um 0,6 km.
- Umferð um nýjan Norðausturveg (85) verður ráðandi fyrir umferð um Aðaldalsveg (845).

Þeir kaflar núverandi vegar sem ekki nýtast að framkvæmdum loknum, verða fjarlægðir í samráði við landeigendur.

3.4.2 Veglína B

Veglína B er 10,2 km löng og styttir núverandi Norðausturveg um 1,2 km. Upphaf veglínú B er í stöð 922, um 140 m norðan heimreiðar að Torfunesi. Hún víkur út af núverandi vegi í stöð 1400 til norðausturs, yfir nýja 10 m langa brú á Rangá og inn á núverandi veg í stöð 2170. Veglínán fylgir núverandi vegi að stöð 2900 þar sem hún víkur út af honum til norðurs og liggur í boga (R=775) yfir Skjálfandafljótið á nýju brúarstæði sem er um 35-135 m neðan núverandi brúar. Frá fyrirhuguðu brúarstæði á Skjálfandafljóti liggur veglínán í boga inn á núverandi Norðausturveg (85) við stöð 3950. Frá stöð 7200 sameinast veglína B veglínú A og liggur í sama vegstæði og hún að framkvæmdarenda í Aðaldal við stöð 11154.

Framkvæmdakafli veglínú B er í heild 10,23 km langur en á um 6,8 km löngum köflum liggur hún á núverandi vegi.

Nýjar vegtengingar við veglínú B að núverandi vegum eru 5 talsins. Verður þeim gerð skil í umhverfismatskýrslu. Aðrar tengingar, s.s. inn á slóða og tún verða áfram tryggðar þar sem við á.

Nokkrar breytingar verða á núverandi vegakerfi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í kjölfar nýs vegar samkvæmt veglínú B. Þær eru eftirfarandi:

- Norðausturvegur (85), milli Torfuness í Kinn og Tjarnar í Aðaldal, mun styttast um 1,2 km.
- Út-Kinnarvegur (851) verður tengdur nýjum Norðausturvegi (85) neðan Ófeigsstaða í stöð 1535 og mun lengjast um 0,4 km.
- Aðaldalsvegur (845) mun tengjast nýjum vegi um 0,9 km norðan núverandi vegamóta við Tjörn og lengjast um 0,6 km.
- Umferð um nýjan Norðausturveg (85) verður ráðandi fyrir umferð um Aðaldalsveg (845).

Þeir kaflar núverandi vegar sem ekki nýtast að framkvæmdum loknum, verða fjarlægðir í samráði við landeigendur.

3.4.3 Brýr í veglínú A

Við lagningu nýs Norðausturvegar (85) milli Torfuness í Kinn og Tjarnar í Aðaldal samkvæmt veglínú A verða byggðar 3 nýjar tveggja akreina brýr, þ.e. ein yfir Rangá og tvær yfir Skjálfandafljót. Frumdrög nýrra brúa samkvæmt veglínú A liggja fyrir, sjá eftirfarandi upplýsingar.

Brú á Rangá: Árfarvegur Rangár er um 8-12 m breiður. Þar sem veglínán liggur yfir ána í um 60° horni lengist brúarlengdin töluvert, sjá myndir 22-23.

Brúin verður staðsett milli stöðva 1637-1659. Gert er ráð fyrir eftirspenntri bitabru í einu 22 m löngu hafi. Undirstöður brúarinnar munu elta legu árinna sem þverar veginn undir 45° horni.

Vegurinn liggur lágt yfir landi og því verður yfirbyggingin lág eða um 1,4 m.

Kostnaður við byggingu brúarinnar er áætlaður um 230 millj. kr.



↑ Mynd 22

Lega nýrrar brúar á Rangá

Brýr á Skjálfandafljóti: Við fyrirhugað brúarstæði við Skjálfandafljót rennur fljótið í tveimur kvíslum, þ.e. austari- og vestari kvísl. Vestari kvíslin er meginfarvegur en sú austari er yfirleitt vatnslítill nema í flóðum. Um 500 m breiður hólmi, Staðarbakki, er á milli kvíslanna.

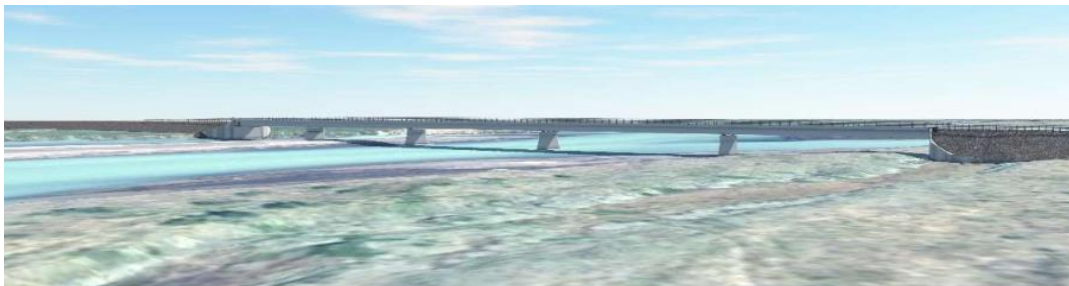
Vestari brú verður 50 m löng plötubrú með 1000 mm þykkri plötu. Brúin verður með sveigðum stöplum og skekkt um 30°. Hún verður í tveimur höfum (50 m + 50 m) milli stöðva 3747-3797. Brúin verður í boga með $R=1400$ í láréttu plani og í $R=30000$ háboga. Kostnaður við byggingu brúarinnar er áætlaður um 455 millj. kr.



↑ Mynd 23

Prívíddarmynd af vestari brú á Skjálfandafljóti samkvæmt frumdrögum.

Eystri brúin verður 224 m löng plötubrú í 5-6 höfum milli stöðva 4317-4541. Brúin verður í beinni línu í láréttu plani og í háboga með $R=30000$ m. Áætluð bitahæð er 1,8 m. Kostnaður við byggingu brúarinnar er áætlaður um 1.705 millj. kr.



↑ Mynd 24

Prívíddarmynd af eystri kvísl Skjálfandafljóts samkvæmt frumdrögum. Horft í norður.

3.4.4 Brýr í veglínu B

Frumdrög brúa í veglínu B liggja ekki fyrir en gert er ráð fyrir sambærilegri brú yfir Rangá fyrir báðar veglínur A og B.

Við fyrirhugað brúarstæði yfir Skjálfandafljót er fljótið í einum farvegi og gert er ráð fyrir einni tveggja akreina um 280 m langri brú í boga (R=775) yfir fljótið, um 35-135 m neðan núverandi brúar.

Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir nýjum brúm og þrívíddarmyndir sýndar fyrir brýr í veglínu B.

3.4.5 Samanburður á leiðum

Óháð vali á veglínu verður nýr vegur betri í hæð og plani. Öll vegsýn verður betri en á núverandi Norðausturvegi (85) um Skjálfandafljót í Kinn og öryggi vegfarenda meira en nú er.

Í töflu 3 má sjá samanburð á helstu kennistærðum núverandi vegar og nýrra veglína A og B.

↓ Tafla 3

Upplýsingar um kennistærðir veglína A og B samanborið við kennistærðir núverandi vegar.

Kennistærðir	Eining	Núverandi vegur	Veglína A	Veglína B
Lengd veglínu	km	11,4	8,9	10,2
Lengd nýbyggingar	km		6,3	3,4
Lengd endurbyggingar	km		2,8	6,8
Krappasti planbogi (r)	m	100	450	450
Stytting Norðausturvegar	km		2,5	1,2

Í umhverfismatsskýrslu verða metin áhrif af lagningu nýs vegar og brúa samkvæmt veglínunum A og B.

Vegagerðin telur ekki ástæðu til að fjalla um aðrar veglínur í umhverfismatsskýrslu þar sem ekki er um marga möguleika að ræða innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis vegna flóðahættu og mögulegra valkosta fyrir ný brúarstæði.

Við matsvinnuna verður skoðað hvort mögulegt er að færa veglínuna til á köflum ef niðurstöður rannsókna vegna mats á umhverfisáhrifum sýna fram á neikvæð áhrif hennar á umhverfið.

Við val á veglínu þarf að bera saman áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, styttingu leiða, vetrarfærð, greiðfærni, öryggi, arðsemi og kostnað. Fjallað verður um þessa þætti í umhverfismatsskýrslu.

3.4.6 Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum um Skjálfandafljót í Kinn, sjá kafla 2.1.1. um núverandi veg. Núllkostur uppfyllir ekki markmið um öruggari og greiðari samgöngur. Mjög örðugt er að tryggja umferðaröryggi á svæðinu, einkum ef samtímis á að tryggja viðunandi greiðfærni. Umferðaröryggi og greiðfærni eru grunnforsendur þess að brýna nauðsyn ber til að ráðast í framkvæmdir.

Ef umferð um veginn eykst enn frekar, mun umferðaróhöppum fjölga að sama skapi, verði ekkert gert til að auka öryggi á veginum.

Núllkostur uppfyllir ekki kröfur stjórnvalda og Vegagerðarinnar um öruggar og greiðar samgöngur.

Fjallað verður um núllkost í umhverfismatsskýrslu en Vegagerðin hefur þegar hafnað honum enda hafa stjórnvöld falið henni að byggja nýjar brú/brýr á Skjálfandafljóti.

Núllkostur verður notaður sem grunnviðmið til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið.

3.5 Framkvæmdalýsing

3.5.1 Vegagerð

Fyrirhugað er að ný- og endurbyggja Norðausturveg (85) um Skjálfandafljót í Kinn, milli Torfuness í Kaldakinn og Tjarnar í Aðaldal.

Nýr vegur verður 8,9-10,2 km langur, háð vali á veglínu. Miðað er við að lagður verði góður og öruggur vegur sem verður felldur eins vel að landi og aðstæður leyfa.

Nýr vegur verður 8 m breiður (C₈) og lagður klæðingu.

Hönnunarhraði samkvæmt veghönnunarreglum Vegagerðarinnar er háður landslagi. Leitast verður við að ná hönnunarhraða sem er 10 km/klst. yfir leyfðum ökuhraða. Vegurinn verður hannaður fyrir 11,5 t öxulþunga. Hann verður tengdur núverandi vegakerfi við báða enda.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað nánar um legu vegarins og gerð hans. Líklegt kennisnið verður sýnt. Einnig mun koma fram hvernig vegurinn verður felldur að landi.

3.5.2 Ræsi og brýr

Við lagningu Norðausturvegar (85) um Skjálfandafljót í Kinn verða 2-3 nýjar tveggja akreina brýr byggðar yfir Rangá og Skjálfandafljót, háð vali á veglínu.

Ræsaönnun hefur ekki farið fram en ræsi verða sett í vatnsfarvegi og þar sem búast má við leysingarvatni eða þegar úrkoma er mikil.

Hönnunarflóð ræsa og brúa mun miðast við 100 ára flóð.

Í umhverfismatsskýrslu verður nánari umfjöllun um brýr og ræsi í tengslum við framkvæmdina.

3.5.3 Rofvarnir og varnargarðar

Gert er ráð fyrir rofvörnum í kringum stöpla nýrra brúa, á vegfyllingu og leiðigarða við brú/brýr á Skjálfandafljóti.

3.5.4 Efnispörf og efnistaka

Áætluð efnispörf fyrirhugaðra framkvæmda er byggð á frumdragahönnun sem unnin er á landlíkani út frá loftmyndum. Samkvæmt fyrstu hugmyndum frumdraga er áætluð efnispörf framkvæmdarinnar um 225-304 þús. m³, háð vali á veglínu, sjá töflu 4.

↓ **Tafla 4**

Áætluð efnisþörf fyrirhugaðra framkvæmda. Magn er reiknað í þúsundum rúmmetra (m³). Efni í brýr er ekki talið með.

	Veglína A	Veglína B
Klæðingarefni	2.500	3000
Burðarlag	17.500	20000
Styrktarlag	48.000	42000
Fyllingar og fláafleygar	236.000	160.500
Samtals	304.000	225.500

Í óstaðfestu Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2022-2034 eru nokkrar námur sýndar á eða í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Áætlað er að nýta 4 þeirra vegna umræddrar framkvæmdar, sjá töflu 5.

↓ **Tafla 5**

Námur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði samkvæmt óstaðfestu Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2022-2034.

Náma	Heiti	Skilmálar	Leyfileg efnistaka (m ²)	Leyfileg efnistaka (m ³)
A	Kinnarfell við Ljósveitingabúð (E-432)	Griðtnám	≤18.200	140.000
B	E-334 Skjálfandaflljót við Ófeigsstaðaeýri	Áreyri	≤160.000	≤350.000
C	E-335 Húsabakkanáma við Skjálfandaflljót	Fornar og núv. áreyrar	≤110.000	≤300.000
E	E-330 Langisandur	Fokset og hraun	≤100.000	≤200.000

Á meðfylgjandi teikningum sést staðsetning fyrirhugaðra náma. Þær eru gróflega afmarkaðar og mögulegt að afmörkunin breytist eitthvað á framkvæmdatíma.

Í umhverfismatskýrslu verður gerð grein fyrir því hvernig efnismálum verður háttað. Fjallað verður um magn og tegund efnis sem þarf til framkvæmda. Greint verður frá staðsetningu efnistökuastaða og hversu mikið efni verður hægt að taka á hverjum stað. Vegagerðin mun hafa samráð við Umhverfisstofnun, Hafrannsóknastofnun, Fiskistofu og landeigendur varðandi efnistöku.

Fyrirhugaðir efnistökuastaðir verða kortlagðir og gerð grein fyrir frágangi þeirra í samræmi við gildandi lög um frágang efnistökuastaða. Lagt verður mat á verndargildi efnistökuastaða og áhrif efnistöku á gróðurfar, fugla, menningarminjar, jarðmyndanir, landslag og vatnafar (sjá kafla 5).

Vegagerðin leggur til, svo að takmarka megi röskun á svæðinu, að endanlegar efnisrannsóknir muni ekki fara fram fyrr en mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar telst lokið. Þá verða laus jarðlög könnuð með því að grafa rannsóknarholur og fast berg verður skoðað til að meta gæði efnis.

3.5.5 Frágangur

Við lagningu Norðausturvegar (85) um Skjálfandaflljót í Kinn verður breyting á vegakerfinu því góður og greiðfær vegur kemur í stað núverandi vegar. Þá verða nýjar tveggja akreina brýr byggðar á Rangá og Skjálfandaflljót og vegsýn og aðkoma að/frá þeim eins og best verður á kosið.

Skeringar og námur verða mótaðar í samræmi við landslag og umhverfi. Á grónum svæðum verður reynt að græða upp öll sár og allt jarðrask. Við frágang verður þess gætt að yfirborð náma og skeringa falli sem best að aðliggjandi landi.

Öllum jarðvegi á skeringar- og námusvæðum verður haldið til haga og jafnað yfir skeringasár, námusvæði og annað rask í verklok þar sem því verður við komið. Hugað verður að lagfæringu á eldri sárum eða jarðraski í samráði við fulltrúa Umhverfisstofnunar.

Þeir kaflar núverandi vegar sem ekki nýtast falla til landeigenda. Vegagerðin mun jafna þá út og græða upp nema að landeigandi sé því móttfallinn.

Í umhverfismatsskýrslu verður greint frá frágangi vegsvæðis og núverandi vegar að framkvæmd lokinni.

Ákvörðun um girðingar verður tekin í samráði við landeigendur.

3.5.6 Mannaflapörf og vinnubúðir

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

Ef verktaki ákveður að setja upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við Þingeyjarsveit, Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra, landeigendur og framkvæmdaaðila.

Fjallað verður um mannaflapörf og vinnubúðir í umhverfismatsskýrslu. Þar mun koma fram hvaða lög og reglugerðir þarf að uppfylla vegna vinnubúða.

3.5.7 Aðrar framkvæmdir

Vegagerðin hefur ekki upplýsingar um aðrar fyrirhugaðar framkvæmdir á svæðinu.

3.5.8 Framkvæmdatími og fjárveitingar

Í drögum að Samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir 3.100 milljónum kr. til framkvæmda á Norðausturvegi (85) um Skjálfandafljót á árunum 2026-2028.

Áætlað er að hefja framkvæmdir vorið 2026 þegar öll tilskilin leyfi liggja fyrir. Stefnt er að því að hægt verði að taka mannvirkið í notkun haustið 2028.

Áætlaður framkvæmdatími er 3 ár en ekki hefur verið tekin ákvörðun um áfangaskiptingu.

Fjallað verður nánar um framkvæmdatíma og kostnað í umhverfismatsskýrslu.

3.5.9 Rekstur- og rekstartími

Að loknum framkvæmdum hefst rekstur mannvirkisins en hann felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjómokstri. Þegar umferð hefur verið hleypt á veginn hefur reksturinn áhrif á öryggi samgangna. Gert er ráð fyrir a.m.k. 20 ára afskriftartíma nýs vegar eftir að framkvæmdum lýkur. Vegurinn mun þó geta enst mun lengur ef burðarlög hans eru endurbyggð reglulega. Með nýjum burðarlögum ganga vegir í endurnýjun lífdaga.

4 Umfang og áherslur mats á umhverfisáhrifum

Vegagerðin sér um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en einnig munu koma að verkinu sérfræðingar á sviði náttúrufars og menningarminja. Greint er frá því í köflum 5.1.-5.11.

4.1 Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfi

Framkvæmdin felst í vegagerð, efnistöku og byggingu nýrra brúa á Rangá og Skjálfandafljót.

4.1.1 Vegagerð og bygging brúa

Umhverfisáhrif vega- og brúagerðar fara eftir staðsetningu, legu, hönnun vegar, hönnun brúa, stærð vegsvæðis og frágangi.

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í beinum áhrifum á það landsvæði sem fer undir veg. Vega- og brúagerð getur haft áhrif á landnotkun, gróður, fugla, votlendi, menningarminjar, jarðmyndanir og vatnafar. Framkvæmdin hefur sjónræn áhrif og markar ný spor í landslagið.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma veldur hávaða, útblástursmengun, hættu á mengunarslysum og rykmengun.

Þá verða vinnubúðir og aðstaða sett upp í nágrenni greiðfærra leiða á svæðinu. Eitthvert rask verður í tengslum við þá aðstöðu, en gert er ráð fyrir að vinnubúðirnar standi á framkvæmdatíma.

Norðausturvegar (85) um Skjálfandafljót verður ný- og endurbyggður til að bæta samgöngur og umferðaröryggi á svæðinu. Á rekstrartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, tengingu milli landshluta, ferðamennsku, útivist og opinbera þjónustu. Betri samgöngur geta haft í för með sér meiri umferð um svæðið, sem hefur áhrif á ferðamennsku og útivist.

Þá eru traustar og áreiðanlegar samgöngur undirstaða sterks og heilbrigðs atvinnulífs.

4.1.2 Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð efnispörf framkvæmdarinnar, staðsetningu náma og frágangi þeirra að efnistöku lokinni. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, menningarminjar, jarðmyndanir og vatnafar. Þá breytir efnistaka landslagi.

4.2 Vinsun

Meginatriðin, sem fjallað verður um í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, eru fjögur:

- 1) Áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði og svæði á náttúruminjasrá.
- 2) Áhrif framkvæmdarinnar til skemmri og lengri tíma á náttúruvar. Fjallað verður um vistgerðir, gróðurfar, ferskvatnslíf og fuglalíf svæðisins.
- 3) Fornminjar og áhrif framkvæmdar á þær.
- 4) Áhrif framkvæmdarinnar á vatnafar, jarðmyndanir og landslag.

Umfjöllunin mun byggja á tiltækum gögnum sem aflað var vegna forhönnunar og tilkynningu til Skipulagsstofnunar. Einnig nýjum rannsóknum sem nú eru í vinnslu.

4.3 Áherslur í umhverfismatsskýrslu

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem hugsanlega geta orðið fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar.

Umfjöllunin mun ná bæði til framkvæmdar- og rekstrartíma.

Í umhverfismatsskýrslu verður lögð áhersla á eftirtalda þætti:

- | | |
|---------------------------|------------------------------------|
| → Vistgerðir og gróðurfar | → Verndarsvæði |
| → Fugla | → Mannlíf, útivist og ferðamennsku |
| → Fornminjar | → Landnotkun og mannvirki |
| → Jarðmyndanir | → Heilsu og hljóðvist |
| → Vatnshlot | → Náttúruvá |
| → Lífríki í ám | |
| → Landslag og ásýnd lands | |

Áhrif framkvæmdarinnar munu ná út fyrir framkvæmdasvæðið sjálft.

Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt; annars vegar svæði sem fer undir veg, brýr og efnistöku, hins vegar svæði þar sem áhrifa bættra samganga gætir. Reynt verður að meta líklegt áhrifasvæði framkvæmdarinnar varðandi þá umhverfisþætti sem skoðaðir verða. Lagðar verða til aðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmda.

4.4 Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum

Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda á Norðausturvegi (85) um Skjálfafljót í Kinn nær ríflega yfir mögulegt framkvæmdasvæði vegagerðar og efnistöku og er stærð þess háð þeim umhverfisþætti sem rannsaka á. Fyrir vistgerðir, plöntur og fornminjar á fyrirhuguðu nýju vegstæði er rannsóknarsvæðið skilgreint rúmt, eða um 300 m breitt, þ.e. 150 m til hvorrar handar frá miðlínu nýrrar veglínu.

Gert er ráð fyrir að nýr vegur verði innan rannsóknarsvæðisins. Ef í ljós kemur, meðan á mati á umhverfisáhrifum stendur, að stækka þurfi rannsóknarsvæðið vegna nýrra náma, nýrra veglína eða breyttrar legu veglína sem birt er á teikningum með matsáætlun, verður það gert og kynnt í umhverfismatsskýrslu.

5 Gögn og rannsóknir

Eftirfarandi kaflar gera grein fyrir því hvernig fyrirhugað er að standa að mati á umhverfisáhrifum vegna Norðausturvegar (85-02) um Skjálfafljóti í Kinn. Gert er ráð fyrir að niðurstöður verði settar fram í texta, kortum og skýringarmyndum í umhverfismatsskýrslu.

Framkvæmdaraðili hyggst nýta sér ýmis gögn við matsvinnuna. Til eru ýmsar heimildir um fyrirhugað framkvæmdasvæði sem hægt er að nota en matsvinnan mun að stærstum hluta byggja á rannsóknum sem gerðar voru sumrin 2020, 2023 og 2024 í tengslum við undirbúning þessarar framkvæmdar.

5.1 Mannlíf, útivist og ferðamennska

Mannlíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði einkennist árið um kring af umferð íbúa á svæðinu, auk umferðar þjónustuaðila, þar sem aðalleiðin milli Akureyrar og Húsavíkur liggur um fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Á sumrin bætist við umferð ferðamanna, en fyrirhugað framkvæmdasvæði er hluti af tveimur vinsælum ferðamannaleiðum, þ.e. Norðurstrandarleiðinni⁷ og Demantshringnum⁸.

Á sveitarfélagsuppdrætti með Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2010-2022 eru nokkrar göngu- og reiðleiðir sýndar, m.a. milli Torfuness í Kaldakinn upp á Hrafnstaðaöxl, um Gönguskarð og niður í Fnjóskadal. Göngu- og reiðleið er sýnd beggja vegna Skjálfafljóts til suðurs, frá núverandi brú á Skjálfafljóti í Kinn, auk þess sem göngu- og reiðleið er sýnd meðfram Skriðuvegi (8505), frá Norðausturvegi (85) í Kaldakinn, yfir Fljótshéiði og yfir í Aðaldal. Frekari upplýsingar um göngu- og reiðleiðir á svæðinu má finna á uppdrætti S-05A sem fylgir Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2010-2022.

Veiði er í Skjálfafljóti og eru merktir veiðistaðir bæði ofan og neðan vegar. Neðri hluti Skjálfafljóts upp að Ullarfossi og Barnafossi er sameiginlegt veiðisvæði. Þar hefur stangveiði verið stunduð um árabil. Við venjulegar aðstæður, þegar jökulvatn spillir ekki fyrir, er



↑ Mynd 25

Merki Norðurstrandarleiðarinnar



↑ Mynd 26

Merki Demantshringins

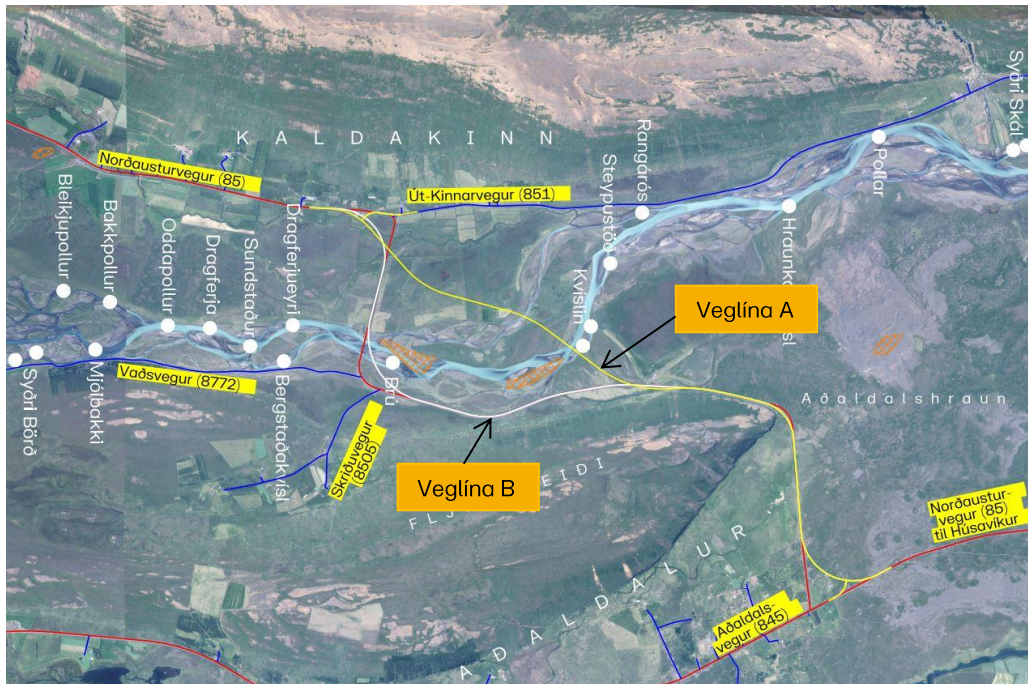
⁷ Norðurstrandaleið er um 800-900 km löng ferðamannaleið um norðurströnd Íslands, frá Hvammstanga til Bakkafljóts. Norðurstrandaleið er þróunarverkefni Markaðsstofu Norðurlands (<https://www.arcticcoastway.is/>).

⁸ Demantshringurinn er 250 km löng hringleið á Norðurlandi eystra þar sem er að finna náttúruperlur eins og Goðafoss, Dimmuborgir, Námaskarð, Mývatnssveit, Dettifoss og Ásbyrgi (https://www.northiceland.is/demantshringurinn?gclid=CjwKCAjw6eWnBhAKEiwADpnw9s7n-6zC25vW8iGI9Yac13tfKXY8DYsuFjp_Ys4ABfbNKJyugPBgGBocZi0QAvD_BwE).

Skjálfandafljótið ágætlega gjöfult. Veitt er á 6 - 7 laxastangir og 10 silungsveiðistangir.

Veðiþjónustan Icelandic Outfitters -Fly Fishing And Travel Specialist hefur haft Skjálfandafljót á leigu um árabil.

Einhver netaveiði er enn lítillega stunduð frá nokkrum neðstu bæjum við fljótið. Á mynd 27 má sjá staðsetningu skilgreindra veiðistaða, á og í grennd, við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Upplýsingar um veiðistaðina eru fengnir af korti Iceland Outfitters á www.veidistadir.is.



↑ Mynd 27

Veiðistaðir í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði eru sýndir með hvítum punktum. Veglína A er gul og veglína B er hvít.

Töluverð ferðaþjónusta er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og virðist sem hún sé í sókn. Í landi Rangár í Kaldakinn er ferðaþjónustan Svartaborg. Þar eru 6 smáhýsi staðsett í hlið með góðu útsýni yfir dalinn. Utar í Kaldakinn er einnig ferðaþjónusta á Granastöðum og á Björgum.

Vaðsvegur (8772) liggur að Vaði í Skriðuhverfi þar sem er ferðaþjónusta með gistingu í tjöldum á bökkum Skjálfandafljóts auk rafhjólaleigu og rafhjólafærða.

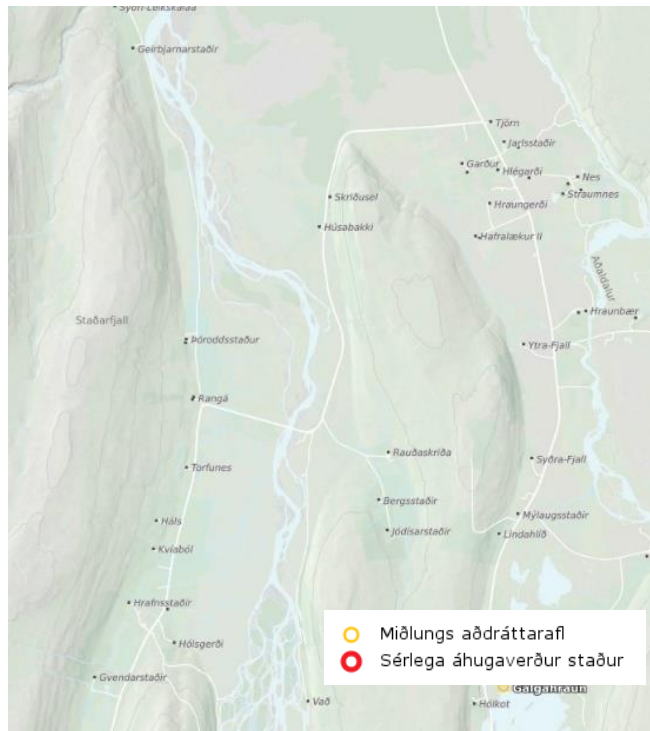
Skriðuvegur (8505) liggur að Rauðuskriðu í Skriðuhverfi þar sem er hótél- og veitingasala, auk afþreyingar fyrir ferðamenn.

Á Garði í Aðaldal er starfrækt hestaleiga.

Í vefsjá Ferðamálastofu eru engir áhugaverðir staðir skráðir í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði, né staðir með miðlungs aðdráttarafli, sjá mynd 28.

Vegagerðin telur að ekki sé þörf á á gera sérstaka rannsókn á áhrifum framkvæmdarinnar á mannlíf, útivist og ferðamennsku.

Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað nánar um áhrif veglínukosta á mannlíf, útivist og ferðamennsku á svæðinu.



↑ Mynd 28

Skjáskot úr kortasjá Ferðamálastofu ([vefsjá](#)).

5.2 Landnotkun og mannvirki

Í landi Torfuness í Kaldakinn er hrossaræktunarbú með reiðvelli. Í landi Rangár í Út-Kinn er ferðapjónustan Svartaborg og samkvæmt vefsjá nýs, en ósamþykkt, Aðalskipulags Þingeyjarsveitar 2022-2034 er leyfi fyrir allt að 15 gistirýmum og heimild til að nýta hlöðu og fjárhús fyrir ferðapjónustu. Svæðið er merkt VP-330 sem stendur fyrir verslun og þjónustu, sjá mynd 18.

Í landi Þóroddsstaða í Útkinn er sóknarkirkja með kirkjugarði umhverfis en íbúðarhús er nýtt sem frístundahús. Í landi Vaðs í Skriðuhverfi er starfrækt ferðapjónusta og í landi Jódísarstaða, utan við Vað og fast ofan Vaðsvegur (8772), er gert ráð fyrir frístundahúsabyggð með 7 frístundahúsum og er svæðið merkt F-430 í vefsjá nýs óstaðfests aðalskipulags Þingeyjarsveitar, sjá mynd 18.

Skriðuvegur (8505) liggur að Rauðuskriðu þar sem er hótél- og veitingasala, auk afþreyingar fyrir ferðamenn. Í greinargerð með Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar 2010-2022 kemur fram að í landi Rauðuskriðu er 30 ha svæði skilgreint sem frístundabyggð og gert ráð fyrir að í framtíðinni rísi þar um 30 frístundahús. Svæðið er merkt F-330 í vefsjá nýs aðalskipulags, sjá mynd 18.

Í Aðaldal er starfrækt hestaleiga á Garði. Búskapur er á Hjarðarbóli og Tjörn í Aðaldal.

Tún og beitolönd eru víða meðfram núverandi vegi.

Á bökkum Skjálfandafljóts í landi Ófeigsstaða og Rauðuskriðu, er námuvinnsla með efnishaugum. Ofarlega í landi Ófeigsstaða er skógarreitir. Birkikjarr er í vesturhlíðum Garðsnúps í Skriðuhverfi og í Aðaldalshrauni, að mestu utan fyrirhugaðrar framkvæmdar. Frístundahús er í landi Garðs.

Veiði er í Skjálfandaflljóti og hafa Icelandic Outfitters umsjón með henni. Veiðistaði má sjá á mynd 27.

Þá eru vegslóðar víða á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og eru þeir helstu sýndir á meðfylgjandi teikningum.

Lagnir Rarik, Mílu og Orkuveitu Húsavíkur liggja um fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Þá eru girðingar víða meðfram vegi, beggja vegna.

Framkvæmdin getur haft áhrif á landnotkun á svæðinu sem lendir undir vegi. Vegagerðin mun afla upplýsinga um landnotkun á og í nágrenni framkvæmdasvæðisins og fjallað verður um hana í umhverfismatskýrslu. Upplýsingar verða einnig birtar í teikningum eftir því sem unnt er. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á landnotkun og mannvirki verða metin og skoðað hvernig framkvæmdin fellur að núverandi aðstæðum og því sem gert er ráð fyrir á skipulagi.

5.3 Heilsa og hljóðvist

Eins og komið hefur fram eru bæði bæir með fastri búsetu og búskap, auk jarða með ferðapjónustu við núverandi Norðausturveg (85) í Kinn. Vegurinn liggur nærri býlinu Húsabakka eða í tæplega 70 m fjarlægð frá íbúðarhúsi. Út-Kinnarvegur (851) liggur í um 120 m fjarlægð frá íbúðarhúsum Ófeigsstaða og Rangár. Tjörn er í um 100 m fjarlægð frá núverandi vegi.

Loftmengun vegna umferðar á núverandi vegi er óveruleg en á framkvæmdatíma mun umferð vinnuvéla hafa áhrif á hljóðstig og loftmengun, óháð vali á veglínu.

Nýr og endurbyggður Norðausturvegur (85) um Skjálfandaflljót verður byggður í samræmi við öryggiskröfur Vegagerðarinnar. Hann mun auka umferðaröryggi, draga úr hávaða og útblæstri og þar með hafa jákvæð áhrif á heilsu þeirra sem ferðast um veginn eða dveljast í nágrenni hans.

Framkvæmdin getur haft áhrif á heilsu og hljóðvist á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og mun Vegagerðin afla upplýsinga um heilsu og hljóðvist á svæðinu.

Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um heilsu og hljóðvist á svæðinu og metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á þessa umhverfisþætti auk mótvægisáðgerða.

5.4 Landslag og ásjón

Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag og ásjón lands á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Vegna könnunar á matsskyldu veglínu A árið 2024 vann COWI [Mannvit verkfræðistofa] landslags- og ásjóndargreiningu og mat áhrif fyrirhugaðra vega- og brúaframkvæmda á landslag og ásjón. Niðurstaða COWI er birt í skýrslu, sem ber heitið:

Landslag og ásjóndargreining, ný veglína um Skjálfandaflljót. Mannvit. 1681299.

Í tengslum við framkvæmdina er fyrirhugað að opna nýja jarðvegsnámu í Kinnarfelli við Ljósvetningabúð. Náman er merkt E-432 í tillögu að nýju aðalskipulagi sveitarfélagsins en er nefnd **náma A** í þessu verki. Vegagerðin fékk COWI [Mannvit] til að gera ásjóndargreiningu fyrir umrædda námu, sem hluta af ásjóndargreiningu

fyrir uppbyggingu brúa og vega um Skjálfandafljót í Kinn samkvæmt veglínu A. Ástæðan fyrir því er sú að um nýtt efnistökusvæði er að ræða sem er staðsett þannig að talið var að það gæti haft veruleg áhrif á ásýnd svæðisins. COWI [Mannvit] skilaði minnisblaði vegna námunnar, sem ber heitið:

Jarðvegsnáma í Kinn við Skjálfandafljót, minnisblað – ásýndargreining, 2. júní 2023.

COWI mun vinna landslags- og ásýndargreiningu fyrir **veglínu B**, líkt og gert var vegna **veglínu A**. Útbúin verða sýnileikakort sem sýna samanburð á landslagi fyrir og eftir framkvæmdir.

Markmið verkefnisins er að varpa ljósi á helstu landslagseinkenni fyrirhugaðs framkvæmdarsvæðis, meta verndargildi þeirra og hve mikil áhrif framkvæmdin geti haft á sjónræna þætti og upplifunargildi svæðisins.

Í umhverfismatsskýrslu verður staðháttum og landslagi á rannsóknarsvæðinu lýst og landslagi skipt í landslagsheildir eftir landslagi, gróðurfari og jarðmyndunum. Lagt verður mat á gildi landslagsheilda og verndargildi þeirra metið. Á grunni landslagsheildanna verða áhrif framkvæmda metin. Skoðað verður hvort framkvæmdin fylgir ríkjandi línunum í landslaginu og hvernig hún fellur inn í það.

Áhrif framkvæmdarinnar á landslag, gildi þess og einkenni, verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við. Við hönnun veganna verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar og fyllingar sem best að landslagi. Útsýni að og frá fyrirhuguðum vegum og að námusvæðum og þar með sjónræn áhrif verða sýnd með sýnileikakortum. Við ákvörðun um staðsetningu myndatökustaða verður miðað við að skoða útsýni frá fjölförnum stöðum og völdum stöðum sem þykja markverðir vegna útivistar og/eða útsýnis. Staðsetning myndatökustaða og sjónarhorn þeirra verða sýnd á korti.

Fyrir sjónræn áhrif framkvæmdarinnar á landslag skiptir miklu máli að frágangur framkvæmdasvæðisins sé sem bestur og áhersla verði lögð á vandaðar mótvægisáðgerðir.

Fjallað verður um helstu áðgerðir sem mögulegt er að beita við frágang og mótvægisáðgerðir á viðkvæmum svæðum með tilliti til ásýndar landslags.

5.5 Jarðmyndanir

Vegna könnunar á matsskyldu **veglínu A** fékk Vegagerðin Náttúrufræðistofnun Íslands til að taka saman upplýsingar um jarðfræði og jarðmyndanir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Ef þörf krefur mun Náttúrufræðistofnun Íslands taka saman upplýsingar um jarðfræði og jarðmyndanir á framkvæmdasvæði **veglínu B**.

Nokkrar upplýsingar eru til um jarðfræði svæðisins. Framkvæmdin getur haft neikvæð áhrif á jarðmyndanir því vegagerð, brúargerð og efnistaka geta raskað jarðmyndunum sem á einhvern hátt þykja sérstæðar eða ástæða er til að vernda. Reynt verður að komast hjá raski á sérstæðum jarðmyndunum, ef um þær er að ræða.

Jarðfræðiheimildir verða einnig notaðar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Loftmyndir og kort verða skoðuð og út frá þeim verða merkar jarðmyndanir á svæðinu staðsettar og þeim lýst.

Útbúið verður jarðfræðikort af svæðinu þar sem helstu jarðmyndanir á rannsóknarsvæðinu verða afmarkaðar. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um jarðfræði svæðisins, merkustu jarðmyndunum lýst, fjallað um sérstöðu þeirra og

verndargildi. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðfræðilega þætti verða metin og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

5.6 Vatnshlot

Fyrirhuguð framkvæmd þverar tvær ár, Rangá og Skjálfandafljót.

Skjálfandafljót hefur verið vatnshæðarmælt á tveimur stöðum, við Goðafoss og við Aldeyjarfoss. Mesta mældu rennsli við Aldeyjarfoss er $826 \text{ m}^3/\text{s}$ og við Goðafoss $1.110 \text{ m}^3/\text{s}$.

Í töflu 6 má sjá yfirlit yfir straumvötn, stærð vatnasviða ofan við veglínu, áætlað hönnunarflóð og reiknað meðalrennsli. Við mat á hönnunarflóði er byggt á flóðagreiningu vatnhæðarmælis í Skjálfandafljóti en einnig notuð M5 aðferð, sem lýst er í flóðahandbók Jónasar Elíassonar (2013), til samanburðar. Meðalrennsli Skjálfandafljóts er byggt á gögnum úr vatnahæðarmæli, en meðalrennsli í Rangá er reiknað út frá afrensliskorti Veðurstofunnar.

↓ Tafla 6

Yfirlit straumvatna á svæðinu

	Vatnasvið ofan veglínu (km^2)	Meðalrennsli (m^3/s)	100 ára flóð (m^3/s)/ hönnunarflóð
Rangá	57	2	70
Skjálfandafljót	3.700	90	1.600

Óveruleg breyting verður á stærð vatnasviða, ofan núverandi vegstæðis og fyrirhugaðs vegstæðis, og því sama rennsli sem verður undir nýjum brúm.

Fyrirhuguð vegaframkvæmd fer um tvö grunnvatnshlot, þ.e. Staðarfjall (nr. 102-67-G) og Aðalshraun–Trölladyngju (nr. 102-278-2-G). Flatarmál Staðarfjallsvatnshlots er $88,9 \text{ km}^2$ og flatarmál Aðaldalshrauns–Trölladyngjuvatnshlots er 4.916 km^2 .

Vatnsvernd

Í Aðalskipulagi Þingeyjarsveitar frá 2010-2022 eru skilgreind fimmtán vatnsból. Grannsvæði eða fjarsvæði þessara vatnsbola er ekki skilgreint. Ekkert þessar vatnsbola er nálægt framkvæmdarsvæði eða verður fyrir áhrifum þeirra.

Vatnsból V-01 (Garðsveita í Aðaldal) er næst framkvæmdarsvæðinu eða í um $1,4 \text{ km}$ fjarlægð.

Markmið rammatilskipunar Evrópusambandsins um verndun vatns (Directive 2000/60/ESB) er að ástand yfirborðs- og grunnvatns sé ávallt gott, og sú krafa gerð að öll vatnshlot séu í góðu vist- og efnafræðilegu ástandi og viðhaldist þannig. (Umhverfisstofnun, 2022.).

Í umhverfismatsskýrslu verða möguleg áhrif framkvæmda á vatnshlot metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum, þar sem þær eiga við, í samráði við Umhverfisstofnun.

5.7 Vistgerðir og gróðurfar

Fyrirhuguð framkvæmd, s.s. vegagerð, brúargerð og efnistaka, munu hafa staðbundin bein áhrif á gróður. Rannsóknir á gróðurfari felast í samantekt og

könnun á vistgerðum og háplöntum á mögulegu framkvæmdasvæði í þeirri viðleitni að skoða leiðir til að hlífa þeim eftir fremsta megni.

Vegna könnunar á matsskyldu **veglínu A** rannsakaði Náttúrufræðistofnun Íslands gróður og vistgerðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Norðausturvegar (85-02) um Skjálfandafljót og gaf álit sitt á áhrifum fyrirhugaðra vega-og brúaf framkvæmda á vistgerðir og gróðurfar. Niðurstöður þeirra rannsókna sem gerðar voru sumarið 2023 eru birtar í greinargerð, sem ber heitið:

Úttekt á gróðurfari, skriðuhættu og jarðminjum vegna fyrirhugaðrar færslu Norðausturvegar í Þingeyjarsveit, NÍ-23003.

Náttúrufræðistofnun Íslands mun einnig rannsaka gróður og vistgerðir á áhrifasvæði **veglínu B** og munu þær rannsóknir fara fram sumarið 2024.

Náttúrufræðistofnun Íslands mun greina frá einkennum og sérstöðu gróðurfars á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Gerð verður úttekt á tegundafjölbreytni og lítið eftir sjaldgæfum tegundum á og við vegstæðin. Í rannsóknarskýrslu verður birtur listi yfir þær tegundir sem finnast á rannsóknarsvæðinu og greint frá tegundum á valista. Útbúið verður vistgerðarkort af vistgerðum og þekja gróðurs metin.

Niðurstöður rannsókna birtast í lýsingum á vistgerðum, tegundalistum og vistgerðarkorti. Miðað er við a.m.k. 100 m áhrifasvæði meðfram veglínunum þar sem endurbyggður vegur fylgir núverandi vegi en 150 m áhrifasvæði þar sem veglínun vikur út af núverandi vegi og gróflega áætluðum efnistökusvæðum.

Ef sérstök vistkerfi, t.d. votlendi stærra en 2 ha finnast á rannsóknarsvæðinu, verður þeim lýst í umhverfismatsskýrslu og mælt hve stór svæði skerðast vegna framkvæmdarinnar. Ef sýnt þykir að raska þurfi verndarsvæðum verður sýnt fram á brýna nauðsyn þess samkvæmt 61. grein náttúruverndarlaga.

Útbúið verður vistgerðarkort af rannsóknarsvæðinu. Vistgerðir verða afmarkaðar á loftmyndakorti og sýndar í skýrslu Náttúrufræðistofnunar í mælikvarðanum 1:10.000.

Í umhverfismatsskýrslu verður lagt mat á flóru og tegundafjölbreytni svæðanna sem veglínun liggur um, fjölbreytni gróðurlenda og verndargildi þeirra. Reiknuð verður út stærð þeirra gróðurlenda sem raskast. Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á gróðurfar verða metin, m.a. möguleg skerðing á votlendi og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum, svo sem um möguleika á endurheimt votlendis í stað þess sem raskast.

Fjallað verður um fyrirbyggjandi aðgerðir við að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfar, eins og t.d. að varðveita efsta lag jarðvegs, svarðlag sem fellur til í vegstæði, og nýta aftur við frágang vegfláa, skeringa og náma.

5.8 Lífríki í ám

Framkvæmdin getur raskað lífríki í ám og vötnum. Helstu vatnsföll sem framkvæmdir á svæðinu geta raskað eru Rangá og Skjálfandafljót. Efnistaka og veiði er í Skjálfandafljóti.

Vegna könnunar á matsskyldu veglínu A rannsakaði Hafrannsóknastofnun lífríki Rangár og Skjálfandafljóts við brúastæði **veglínu A** og mat áhrif fyrirhugaðra vega-og brúaf framkvæmda á lífríki ána. Niðurstaða þeirrar rannsókna er birt í greinargerð, sem ber heitið:

Áhrif af endurnýjunar brúar á Skjálfandafljóti, Rangá og Öxará á botn og lífríki í vatni. KV-2023-6.

Í kjölfarið á ákvörðun um matsskyldu framkvæmdarinnar, var veglínu B bætt við verkefnið og leitað álits hjá Hafrannsóknastofnun vegna mögulegra rannsókna á áhrifum **veglínu B** á lífríki Rangár og Skjálfandafljóts. Hafrannsóknastofnun álitur að viðbótarannsóknir vegna nýs brúarstæðis veglínu B muni bæta litlu við fyrri rannsóknar vegna veglínu A en Hafrannsóknastofnun mun verða Vegagerðinni til ráðgjafar að því sem snýr að lífríki í ám og vötnum við gerð umhverfismatsskýrslu.

Unnið verður úr rannsóknargögnum, fjallað um möguleg umhverfisáhrif framkvæmdanna og gerðar tillögur um mótvægisáðgerðir þar sem þess gerist þörf.

Við val á veglínu, hönnun og framkvæmd vegar, verður leitast við af fremsta megni að spilla sem minnst ám og umhverfi þeirra og draga þannig úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríkið. Komi í ljós að raska þurfi veiðiá þarf að fylgja lögum nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði við efnistöku, brúa- eða ræsagerð eða aðrar framkvæmdir í eða við ár og vötn á svæðinu. Annars þarf leyfi Orkustofnunar vegna framkvæmda sem tengjast vatni og vatnafari, samkvæmt vatnalögum nr. 15/1923 eins og þeim var breytt með lögum nr. 132/2011.

Í umhverfismatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á lífríki straumvatna metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum og /eða vöktun þar sem það á við.

5.9 Fuglar

Framkvæmdin mun mögulega hafa áhrif á fugla á svæðinu. Áhrif á fuglalíf felast m.a. í ónæði af framkvæmdum séu þær í gangi á viðkvæmum varp- eða uppeldistíma. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf geta einnig orðið með beinum hætti vegna búsvæðamissis, því að framkvæmdin mun að einhverju leyti raska búsvæðum fugla, sérstaklega þar sem farið er um gróið land. Umferð um vegi getur auk þess skapað hættu fyrir fugla vegna hugsanlegs áflugs.

Árið 2020 gerði Náttúrustofa Norðausturlands rannsókn á fuglalífi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Sú rannsókn miðaði við frumdrög veglínu sem lágu fyrir á þeim tíma. Niðurstaða þeirra rannsókna var birt í skýrslu sem ber heitið:

Fuglalíf við nýjan Norðausturveg um Skjálfandafljót, NNA-2008.

Vegna **veglínu A** sem tilkynnt var til Skipulagsstofnunar í janúar 2024 endurskoðaði Náttúrustofan fyrri rannsóknir og mat áhrif hennar á fuglalíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Niðurstaða samantektar Náttúrustofunnar er birt í minnisblaði, dags. 06.11.2023, sem ber heitið:

Norðausturvegur (85-02) um Skjálfandafljót í Kinn, nýtt vegstæði.

Í kölfarið á ákvörðun um matsskyldu framkvæmdarinnar, og að veglínu B var bætt við verkefnið, var leitað álits hjá Náttúrustofu Norðausturlands vegna mögulegra áhrifa hennar á fugla. Náttúrustofan telur ekki ástæðu til viðbótarannsóknar vegna **veglínu B** en mun taka saman minnisblað og meta áhrif veglínu B á fuglalíf á svæðinu.

Unnið verður úr rannsóknargögnum, fjallað um möguleg umhverfisáhrif framkvæmdanna og gerðar tillögur um mótvægisáðgerðir þar sem þess gerist þörf.

Í umhverfismatsskýrslu verður greint frá einkennum og sérstöðu fuglalífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Náttúrustofa Norðausturlands mun leggja mat á þéttleika fugla og tegundafjölbreytni svæðisins og hvort á svæðinu sé sérstætt fuglalíf eða ábyrgðartegundir sem hugsanlega geta orðið fyrir áhrifum. Þá verður kannað hvort tegundir á valista finnast á svæðinu. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf verða metin og sérfræðingar Náttúrustofu Norðausturlands munu m.a. gera tillögu að mótvægisáðgerðum og /eða vöktun þar sem það á við.

5.10 Fornminjar

Framkvæmdin getur haft áhrif á menningarminjar á svæðinu. Áhrifin geta helst orðið af völdum jarðrasks vegna vega- og brúargerðar og á efnistöðum.

Fornleifaskráning er skipuleg kortlagning allra menningarminja, þ.e. mannvistarleifa sem eru eldri en 100 ára og teljast því friðhelgar samkvæmt lögum um menningarminjar.

Búgarður Búnaðarsamband Eyjafjarðar skráði fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sumarið 2023 vegna **veglínu A**. Rannsóknarsvæðið var skilgreint riflega, eða 300 m breitt, þar sem ekki lágu fyrir upplýsingar um breidd nýrrar veglínur þegar rannsóknir fóru fram. Þar af leiðandi voru fleiri minjar skráðar en annars hefði verið og margar þeirra eru á stöðum sem ættu ekki að vera í neinni hættu vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Niðurstaða skráningarinnar er birt í skýrslu Búgarðs og ber heitið:

Forleifaskráning vegna breytinga á veglínu á Norðausturvegi um Skjálfandafljót í Kinn. Búnaðarsamband Eyjafjarðar. Rannsóknarskýrslur 2023/6.

Búgarður Búnaðarsamband Eyjafjarðar mun vinna að viðbótarfornleifaskráningu og vettvangsathugunum vegna **veglínu B** sumarið 2024. Athugunarsvæðið verður 300 metra breitt svæði meðfram veglínunni, þ.e. um 150 m til hvorrar handar. Allir skráðir staðir verða innmældir inn í ÍSN93, hnitakerfi Íslands. Minjastöðunum verður lýst og teknar ljósmyndir af hverjum stað.

Í umhverfismatsskýrslu verða settar fram niðurstöður vettvangsathugana með upplýsingum um hvern stað og staðsetningu hans. Minjastaðir verða merktir inn á loftmyndakort. Gerð verður grein fyrir áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á menningarminjar og settar fram tillögur um mótvægisáðgerðir.

Gert er ráð fyrir að við verkhönnun nýs Norðausturvegar (85) um Skjálfandafljót í Kinn verði veglínur og námusvæði færð til, til að sneiða fram hjá fornleifum eins og hægt er, sé það á annað borð mögulegt. Ef nauðsynlegt reynist að raska fornleifum verður aflað leyfis hjá Minjastofnun Íslands í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012. Farið verður eftir ákvörðun Minjastofnunar Íslands um mótvægisáðgerðir og/eða rannsóknir.

5.11 Veðurfar og náttúruvá

Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd, bæði á framkvæmdatíma og þó einkum á rekstartíma. Ekki er miðað við að gera rannsóknir á veðurfari og náttúruvá en Náttúrufræðistofnun Íslands tók saman upplýsingar um náttúruvá á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og mat áhrif

náttúruvár á svæðinu á fyrirhugaða framkvæmd. Í umhverfismatsskýrslu verður þó skoðað hvort hægt er að grípa til aðgerða til að draga úr áhrifunum.

5.11.1 Veðurfar

Í Svæðisskipulagi Þingeyjarsveitar 2010-2022 kemur fram að sveitarfélagið sé víðfeðmt og veðurfarsleg skilyrði misjöfn.

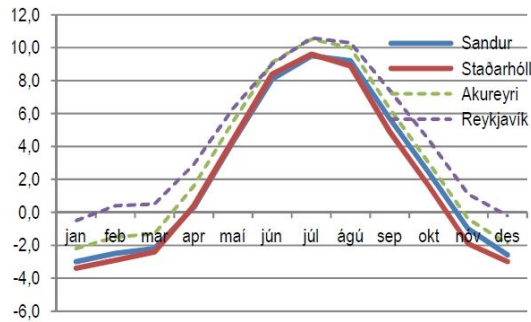
Veðurstöðvar eru skammt frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, þ.e. á Sandi⁹ nyrst í Aðaldalshrauni og á Staðarhóli í Aðaldal og frá þessum stöðvum eru til veðurfarsgögn frá 1961/1962 og til dagsins í dag. Ársmeðalhitastig á Sandi er 2,3°C og á Staðarhóli 2,1°C, sem er um einu stigi lægra en á Akureyri og tveim stigum lægra en í Reykjavík. Hljásti mánuður ársins er júlí með 9,5°C á Sandi og 9,6°C á Staðarhóli. Kaldast er í janúar með -3,0°C á Sandi og -3,4°C á Staðarhóli.

Hæsta hitastig sem mælt hefur verið á Staðarhóli á tímabilinu 1961-1991 er 29,0 °C en lægsta hitastig er -28,9 °C. Hæsta hitastig á Sandi er aðeins lægra en á Staðarhóli, eða 24,6 °C en lágmarkið er það sama, eða -28,9 °C.

Hvað varðar meðalársúrkomu þá er hún 564 mm á Sandi og 633 mm á Staðarhóli, sem er meira en á Akureyri (490 mm) en töluvert minna en í Reykjavík (799 mm). Votasti mánuður ársins á Sandi er í september með 81 mm úrkomu, og október á Staðarhóli með 74 mm úrkomu. Þurrasti mánuðurinn á báðum stöðum er maí með 25 mm úrkomu á Sandi og 33 mm á Staðarhóli.

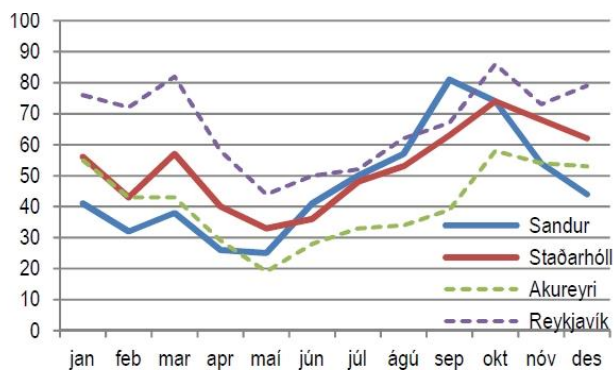
Úrkomumet á sólarhring á Staðarhóli er 99 mm en á Sandi 85 mm á einum sólarhring.

Ekki þykir ástæða til að gera rannsóknir á snjóalögum og vindasömum köflum nýrrar leiðar þar sem ekki er gert ráð fyrir að hönnun vegarins taki mið af sérstökum veðurfarsaðstæðum.



↑ Mynd 29

Meðalhitastig í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis borið saman við meðalhitastig á Akureyri og í Reykjavík (Veðurstofa Íslands).



↑ Mynd 30

Meðalúrcoma á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði borið saman við meðalhitastig á Akureyri og í Reykjavík (Veðurstofa Íslands).

⁹ Veðurmælingar á Sandi eru hættar en eru í þess stað á Björgum í Kinn, gegnt Sandi.

Við frágang vegarins verður vegriðum komið fyrir í samræmi við hönnunarreglur Vegagerðarinnar. Við hönnun vegarins verður reynt að draga úr hættu á snjósöfnun með mjúkum fláum til að draga úr mögulegum iðustraumum.

Fjallað verður um veðurfar í umhverfismatsskýrslu og áhrif þess á hönnun vegar.

5.11.2 Náttúruvá

Svæði undir náttúruvá eru svæði þar sem hættu er talin stafa af náttúruhamförum. Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruaflanna, snögggt og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns. Helstu gerðir náttúruvára eru m.a. jarðskjálftar, eldvirkni, snjóflóð, skriðuföll og aurflóð, flóð í ám og flóð undan jöklum.

Náttúruvá á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði tengist einna helst skriðuföllum og flóðum í ám, en Skjálfandafljót er mikil flóðaá og hefur m.a. flætt yfir núverandi veg og rofið hann.

Náttúrufræðistofnun Íslands tók saman upplýsingar um skriðuföll og flóð á svæðinu og mat áhrif nýrra veglína á þau. Fjallað verður um náttúruvá í umhverfismatsskýrslu.

Í umhverfismatsskýrslu verður einnig fjallað um hönnunarforsendur brúa sem miðast við 100 ára endurkomutíma flóða.

5.12 Kort og uppdrættir

Í umhverfismatsskýrslu verða framkvæmdir kynntar með skýringaruppdráttum og myndum. Sýndar verða veglínur með skeringum og fyllingum, rannsóknarsvæði, framkvæmdasvæði og afmörkuð efnistökusvæði á loftmyndakortum. Vistgerðir og menningarminjar á rannsóknarsvæðinu verða sýnd á uppdráttum. Gert er ráð fyrir að mælikvarðar korta og uppdrátta verði í 1:10.000-1:400.000, í samræmi við það sem þau eiga að sýna.

5.13 Fyrirliggjandi gögn

Helstu gögn og rannsóknir sem liggja fyrir og stuðst verður við í matsvinnunni eru eftirfarandi:

Landnotkun og mannvirki

- Aðalskipulag Þingeyjarsveitar 2010-2022
- Vefsja nýs óstaðfests Aðalskipulags Þingeyjarsveitar 2022-2034
- Samgönguáætlun 2019–2033

Verndarsvæði

- Umhverfisstofnun: Náttúruminjasrá

Gróðurfar og fuglalíf

- Náttúrufræðistofnun Íslands: Válistar
- Náttúrufræðistofnun Íslands: Vistgerðakort og Jarðmyndanir
- Náttúrufræðistofnun Íslands: Mikilvæg fuglasvæði á Íslandi
- Náttúrufræðistofnun Íslands, 2023. Úttekt á gróðurfari, skriðuhættu og jarðminjum vegna fyrirhugaðrar færslu Norðausturvegar í Þingeyjarsveit.

Unnið fyrir Vegagerðina. Pawel Wasowicz, Skafti Brynjólfsson, Ingvar Atli Sigurðsson og Aníta Ósk Áskelsdóttir. NÍ-23003. Akureyri, nóvember 2023.

- Náttúrustofa Norðausturlands, 2020. Fuglalíf við nýjan Norðaustur-veg um Skjálfafljót. NNA-2008. Aðalsteinn Örn Snæþórsson og Yann Kolbeinsson. Húsavík, desember 2020.
- Náttúrustofa Norðausturlands, 2023. Minnisblað. Aðalsteinn Örn Snæþórsson og Þorkell Lindberg Þórarinsson. Húsavík, nóvember 2023.

Jarðmyndanir

- Jarðfræðikort NÍ
- Náttúrufræðistofnun Íslands, 2023. Úttekt á gróðurfari, skriðuhættu og jarðminjum vegna fyrirhugaðrar færslu Norðausturvegar í Þingeyjarsveit. Unnið fyrir Vegagerðina. Pawel Wasowicz, Skafti Brynjólfsson, Ingvar Atli Sigurðsson og Aníta Ósk Áskelsdóttir. NÍ-23003. Akureyri, nóvember 2023.

Fornleifar og aðrar menningarminjar

- Minjastofnun: Skrá um fornleifarannsóknir
- Búnaðarsamband Eyjafjarðar, 2023: Fornleifaskráning vegna breytinga á veglínu á Norðausturvegi um Skjálfafljót í Kinn. Akureyri. Rannsóknarskýrslur 2023/6.

Útivist og ferðamennska

- Aðalskipulag Þingeyjarsveitar 2010-2022
- Aðalskipulag Þingeyjarsveitar 2022-2034
- Viðræður við landeigendur á svæðinu

Landslag

- Efla, 2020: Landslag á Íslandi. Flokkun og kortlagning landslagsgerða á landsvísu. Unnið fyrir skipulagsstofnun. https://www.skipulag.is/media/landsskipulagsstefna-vidbaetur/Skyrslan_Lokaeintak-2-.pdf
- Þóra Ellen Þórhallsdóttir, Þorvarður Árnason, Hlynur Bárðarson, Karen Pálsdóttir, 2010. Íslenskt landslag. Sjónræn einkenni, flokkun og mat á fjölbreytni. Unnið fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma. Háskóli Íslands.
- Mannvit, 2023. Jarðvegsnáma í Kinn við Skjálfafljót. Minnisblað – Ásýndargreining. 1681299-000-BRP-0001. 2. júní 2023.
- Mannvit, 2023. Landslags- og ásýndargreining, Ný veglína um Skjálfafljót. 1681299-000-BRP-0001. Nóvember 2023.

5.14 Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum

Í matsvinnunni verða metin áhrif framkvæmdarinnar á þá umhverfisþætti sem rætt hefur verið um hér að ofan, þ.e. náttúrufar, landslag og samfélagslega þætti og gerður samanburður á áhrifum þeirra veglína sem hér eru kynntar. Niðurstaða matsvinnunnar mun felast í að því að meta hversu mikil áhrif framkvæmdin mun

hafa á umhverfið og hvernig hún nær settum markmiðum. Á grundvelli matsvinnunnar mun Vegagerðin leggja framkvæmdina fram til athugunar Skipulagsstofnunar.

6 Mótvægisáðgerðir og vöktun

Í umhverfismatskýrslu verður fjallað um fyrirbyggjandi áðgerðir til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið. Einnig verður greint frá mótvægisáðgerðum til að bæta fyrir þau neikvæðu umhverfisáhrif sem framkvæmdin kann að hafa í för með sér. Fjallað verður um hvort vöktun er fyrirhuguð, þ.e. hvort og þá hvernig fylgst verður með hvort markmiðum mótvægisáðgerða er náð. Ef þörf er á vöktun mun koma fram til hvaða áðgerða megi grípa ef í ljós kemur að áhrif framkvæmdarinnar verði meiri og/eða önnur en gert var ráð fyrir.

Greint verður frá hvar votlendi og annað gróðurlendi verður endurheimt til að bæta fyrir vistkerfi sem glatast og hvort og þá hvernig vöktun verði með ástandi svæða að framkvæmd lokinni til að fylgjast með hvort markmiðum endurheimtar og uppgræðslu verði náð. Varðandi uppgræðslu mun koma fram hvort fyrirhugað er að nýta núverandi gróðurhulu á einhvern hátt. Við útfærslu á uppgræðslu verður stuðst við leiðbeiningar Landbúnaðarháskóla Íslands um endurheimt staðargróðurs og haft samráð við landeigendur, Þingeyjarsveit, fulltrúa Umhverfisstofnunar og Land og skóg um fyrirkomulag landbóta, m.a. staðarval og uppgræðsluáðferðir.

7 Kynning á samráð

7.1 Tímaáætlun matsvinnu

Rannsóknir á svæðinu hófust vorið 2020 en fóru að mestu fram sumarið 2023. Viðbótarrannsóknir vegna ákvörðunar um matsskyldu framkvæmdarinnar verða unnar sumarið/haustið 2024.

Vegagerðin mun stýra gerð umhverfismatsskýrslu en Verkís verkfræðistofa mun sjá um hönnun framkvæmdar.

Tímaáætlun matsvinnunnar er tvíþætt:

- **Í október 2024** er áætlað að senda matsáætlun til Skipulagsstofnunar og ætti álit stofnunarinnar að liggja fyrir að 7 vikum liðnum. Stofnun mun sjá um að kynna matsáætlunina fyrir almenningi og leita umsagna umsagnaraðila og/eða leyfisveitenda, eftir því sem við á. Almennigur og umsagnaaðilar hafa 4 vikur til að skila inn athugasemdum og umsögnum við matsáætlun.
- **Í maí 2025** er gert ráð fyrir að senda umhverfismatsskýrslu til Skipulagsstofnunar og ætti álit stofnunarinnar að liggja fyrir 13 vikum síðar. Framkvæmdaaðili mun kynna umhverfismatsskýrsluna og fyrirhugaða framkvæmd í samráði við Skipulagsstofnun þegar athugun Skipulagsstofnunar á umhverfismatsskýrslu er hafin. Almennigur og umsagnaaðilar hafa 7 vikur til að skila inn athugasemdum og umsögnum við umhverfismatsskýrslu.

↓ Tafla 7

Tímaáætlun matsvinnu, með fyrirvara um breytingar.

	2024					2025				
	Okt	Nóv	Des	Jan	apr	maí	jún	júl	ágú	
Matsáætlun til kynningar og meðferðar hjá Skipulagsstofnun										
Vinnsla umhverfismatsskýrslu í samræmi við matsáætlun										
Umhverfismatsskýrsla til kynningar og meðferðar hjá Skipulagsstofnun										

7.2 Samráð

Meðan á matsvinnu stendur verður leitað til leyfisveitenda og annarra umsagnaraðila sem eru m.a.:

- **Pingeyjarsveit**, umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi.
- **Landeigendur**, samráðsaðili.
- **Umhverfisstofnun**, umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi.
- **Land og skógur**, umsagnaraðili og samráðsaðili.
- **Minjastofnun Íslands**, umsagnaraðili og mögulegur leyfisveitandi.
- **Fiskistofa**, umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi.
- **Orkustofnun**, umsagnaraðili og leyfisveitandi.
- **Rarik, Landsnet og Míla**, samráðsaðilar.
- **Icelandic outfitters**, samráðsaðili.

8 Heimildir

1. Hornsteinar arkitektar ehf. og Mannvit verkfræðistofa, 2011: Aðalskipulag Þingeyjarsveitar 2010-2022. Greinargerð, uppdrættir og umhverfisskýrsla.
2. Þingeyjarsveit, 2023: Sótt í júlí 2023 á heimasíðu <https://www.thingeyjarsveit.is/>
3. Hagstofa Íslands, 2024: Tölur um mannfjölda á Íslandi. Sótt í janúar 2024 á heimasíðu www.hagstofa.is.
4. Skipulagsstofnun, 2005: *Leiðbeiningar um flokkun umhverfispátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa*. Reykjavík: Skipulagsstofnun.
5. Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2021: *Mögulegar framkvæmdir í vegagerð á Norðurlandi eystra*. Skýrsla unnin fyrir samtök sveitarfélaga og atvinnuþróunar á Norðurlandi eystra. Rannsóknamiðstöð Háskólans og Akureyri 2021.
6. COWI [Mannvit-verkfræðistofa], 2023: *Jarðvegsnáma í Kinn við Skjálfafljót*. Minniblað-ásýndargreining. 2. júní 2023.
7. COWI [Mannvit-verkfræðistofa], 2023. *Landslags- og ásýndargreining, Ný veglína um Skjálfafljót*. 1681299-000-BRP-0001. Nóvember 2023.
8. Hafrannsóknastofnun, 2023. *Áhrif af endurnýjunar brúar á Skjálfafljóti, Rangár og Öxará á botn og lífríki í vatni*. Verkefni unnið fyrir Vegagerðina 2023. Guðni Guðbergsson. Reykjavík.
9. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2013: *501 Strjálgróið land – 502 Gróið land*. Gróðurflokkun Náttúrufræðistofnunar Íslands, útgáfa 1.1. Umsjón útgáfu: Landmælingar Íslands og SSL nefnd LÍSU.
10. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2023. *Úttekt á gróðurfari, skriðuhættu og jarðminjum vegna fyrirhugaðrar færslu Norðausturvegar í Þingeyjarsveit*. Unnið fyrir Vegagerðina. Pawel Wasowicz, Skafti Brynjólfs-son, Ingvar Atli Sigurðsson og Aníta Ósk Áskelsdóttir. NÍ-23003. Akureyri, nóvember 2023.
11. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2023: Sótt í júlí á heimasíðu www.ni.is og kortasjár <https://serstokvernd.ni.is/> <https://vistgerdakort.ni.is/>
12. Náttúrustofa Norðausturlands, 2020: *Fuglalíf við nýjan Norðausturveg um Skjálfafljót*. Skýrsla unnin fyrir Vegagerðina. NNA-2008. Húsavík, desember 2020.
13. Náttúrustofa Norðausturlands, 2023: *Minnisblað. Norðausturvegur (85-02) um Skjálfafljót í Kinn, nýtt vegstæði*. Nóvember 2023.
14. Búnaðarsamband Eyjafjarðar, 2023: *Fornleifaskráning vegna breytinga á veglínu á Norðausturvegi um Skjálfafljót í Kinn*. Akureyri. Rannsóknarskýrslur 2023/6
15. Tómas Einarsson og Helgi Magnússon (ritstjórar), 1989: *Íslandshandbókin, náttúra, saga og sérkenni*. Örn og Örlygur.
16. Umhverfisstofnun, 2023: *Upplýsingar um friðlýst svæði og náttúruminjarskrá*. Sótt í júlí á heimasíðu www.ust.is.

17. Ríkisútvarpið. 2022: upplýsingar um sameiningu Þingeyjarsveitar og Skútustaðahrepps. <https://www.ruv.is/frett/2022/02/10/atta-tillogur-ad-nafni-sendar-til-ornefnanefndar>
18. Vegagerðin, 2023: *Skjálfandafljót í Kinn (85-02). Frumdragaskýrsla-brýr.* Vegagerðin í nóvember 2023.
19. Vegagerðin, 2023: *Norðausturvegur (85) í Kaldakinn-vatnafar.* Vegagerðin í nóvember 2023.

9 Teikningar

Teikning 1. Vegagerðin, (2024):	Afstöðumynd, mkv. 1:400.000
Teikning 2. Vegagerðin, (2024):	Yfirlitsmynd, mkv. 1:30.000.
Teikning 3. Vegagerðin, (2024):	Verndarsvæði, mkv. 1:30.000.
Teikning 4. Vegagerðin, (2024):	Grunnmynd 1-2, mkv. 1:12.500