

---

## **Þverárfjallsvegur í Refasveit og Skagastrandarvegur um Laxá**

### **Álit um mat á umhverfisáhrifum**

---

## **1 INNGANGUR**

### **1.1 Framlagning matsskýrslu og ósk um álit**

Þann 30. desember 2020 lagði Vegagerðin fram matsskýrslu og óskaði eftir álti Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun staðfesti móttöku matsskýrslunnar með bréfi dags. 14. janúar 2021.

#### **Gögn**

Matsskýrsla: Þverárfjallsvegur (73) í Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá.  
Matsskýrsla. Vegagerðin, Hönnunar- og tæknideild desember 2020.

Viðaukar með matsskýrslu, umfram það sem lá fyrir í frummatsskýrslu (sjá að neðan):

- Umsagnir vegna frummatsskýrslu

### **1.2 Kynning frummatsskýrslu**

Þann 20. október 2020 lagði Vegagerðin fram frummatsskýrslu um ofangreinda framkvæmd til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 30. október 2020 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu og þann 5. nóvember 2020 í Bændablaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 30. október til 11. desember 2020 á bæjarskrifstofu Blönduósbæjar og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á vef Skipulagsstofnunar.

Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Blönduósbæjar, Skagabyggðar, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands vestra, Landgræðslunnar, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, RARIK, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

#### **Gögn**

Frummatsskýrsla: Þverárfjallsvegur (73) í Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá  
Frummatsskýrsla. Vegagerðin, Hönnunar- og tæknideild desember 2020.

#### **Viðaukar með frummatsskýrslu:**

VIÐAUKI 1 – Fylgiskjöl 1-3

1. Verndarflokkar Vegagerðarinnar. Námur, efnistaka og frágangur 2002, Vegagerðin o.fl., Reykjavík
2. Leiðbeiningar um meðferð svarðlags við vegagerð. Unnið fyrir Vegagerðina. Hafdís Sturlaugsdóttir, Náttúrustofa Vestfjarða, desember 2008
3. Leiðbeiningar Umhverfisstofnunar um mat á röskun og endurheimt votlendis. Umhverfisstofnun, janúar 2006

VIÐAUKI 2 - Fuglalíf við nýjan Þverárfjallsveg í Refasveit og Skagastrandarveg um Laxá. Aðalsteinn Örn Snæþórsson og Yann Kolbeinsson, unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Norðausturlands, nóvember 2017

VIÐAUKI 3 - Mat á umhverfisáhrifum vegna lagningar nýs vegar um Refasveit að Ytra-Hóli í



Skagabyggð. Fornleifaskráning. Bryndís Zoëga og Guðný Zoëga, unnið fyrir Vegagerðina. Byggðasafn Skagfirðinga, mars 2019

VIÐAUKI 4 - Þverárfjallsvegur í Refasveit og Skagastrandarvegur um Laxá: úttekt á vistgerðum og plöntutegundum. Rannveig Thoroddsen, Ásrún Elmarsdóttir og Sigmar Metúsalemsson, unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrufræðistofnun Íslands, maí 2018

VIÐAUKI 5 - Þverárfjallsvegur (73), Skagastrandarvegur (74). Jarðfræði og jarðmyndanir. Erla Dóra Vogler. Jarðefnadeild Vegagerðarinnar, maí 2019

VIÐAUKI 6 - Þverárfjallsvegur (73), Skagastrandarvegur (74). Efnistökusvæði og jarðtæknirannsóknir. Erla Dóra Vogler. Jarðefnadeild Vegagerðarinnar, maí 2019

VIÐAUKI 7 - Greinargerð um drög að tillögu að matsáætlun fyrir Þverárfjallsveg (73) í Refasveit og Skagastrandarveg (74) um Laxá á Refasveit. Friðþjófur Árnason. Hafrannsóknastofnun, rannsókn- og ráðgjafastofnun hafs og vatna, júlí 2019

VIÐAUKI 8 - Landslag og ásýndargreining – Þverárfjallsvegur (73) í Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá. Mannvit, desember 2019

VIÐAUKI 9 - Nýr Þverárfjallsvegur og Skagastrandarvegur í grennd við Blönduós – vindafar. Minnisblað unnið fyrir Vegagerðina. Veðurvaktin, 14. apríl 2020

VIÐAUKI 10 - Mat á umhverfisáhrifum vegna lagningar nýs vegar um Refasveit að Ytra-Hóli í Skagabyggð. Fornleifaskráning. Brenda Prehal, unnið fyrir Vegagerðina. Byggðasafn Skagfirðinga, september 2020

VIÐAUKI 11- Þverárfjallsvegur – Skagastrandarvegur. Greinargerð. Rannveig Thoroddsen og Sigmar Metúsalemsson, unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2020

Umsagnir um frummatsskýrslu bárust frá:

- Blönduósbæ dags. 11. nóvember 2020
- Skagabyggð dags. 15. desember 2020
- Fiskistofu dags. 17. desember 2020
- Hafrannsóknastofnun dags. 19. nóvember 2020
- Heilbrigðiseftirliti Norðurlands vestra dags. 17. nóvember 2020
- Landgræðslunni dags. 10. desember 2020
- Minjastofnun Íslands dags. 27. nóvember 2020
- Náttúrufræðistofnun Íslands dags. 26. nóvember 2020
- RARIK dags. 18. desember 2020
- Samgöngustofu dags. 17. nóvember 2020
- Umhverfisstofnun dags. 20. nóvember 2020

Engar athugasemdir bárust á kynningartíma frummatsskýrslu en athugasemd barst frá Kristínu Blöndal eftir að kynningartíma lauk.

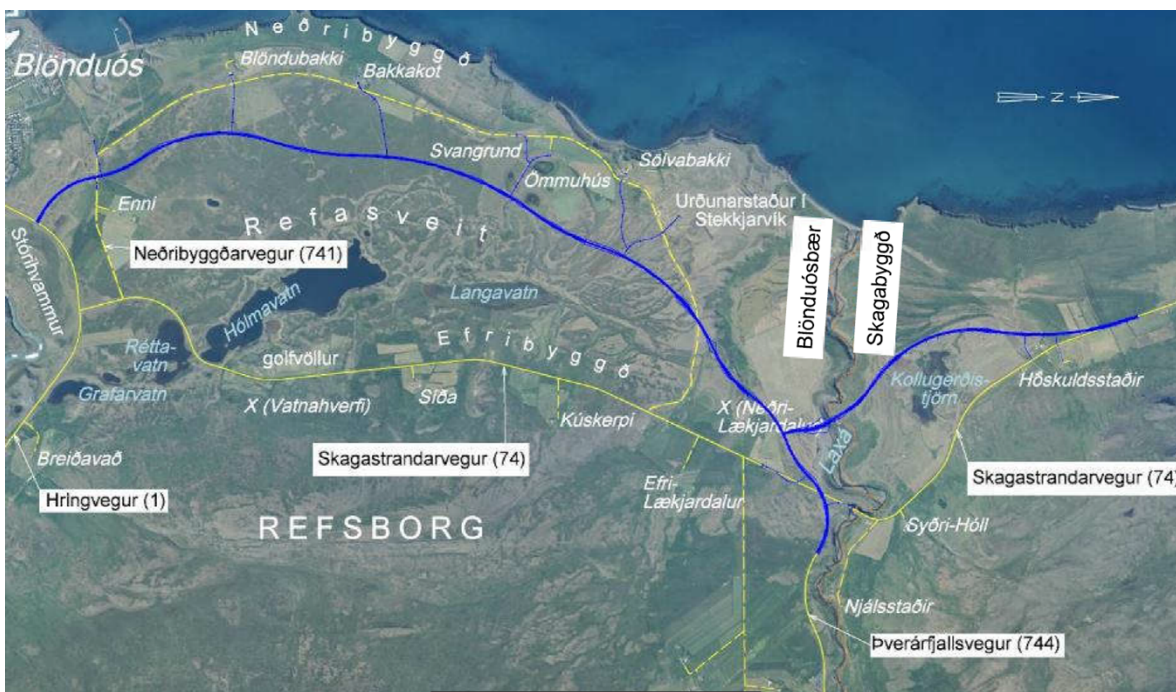
## 2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að fyrirhugað sé að byggja nýjan 8,5 km langan stofnveg frá Hringvegi austan Blönduóss að núverandi Þverárfjallsvegi skammt sunnan við brú á Laxá. Frá nýjum vegi verður byggður 3,3 km langur vegur til norðurs í átt að Skagaströnd, með nýrri 109 m langri brú yfir Laxá, og inn á núverandi Skagastrandarveg norðan við Höskuldsstaði í Skagabyggð. Heildarlengd vega og brúar er tæplega 12 km. Fram kemur að í dag liggi tveir vegir um svæðið, Neðribyggðarvegur sem þjóni þeim bæjum sem tilheyri Neðribyggð og Skagastrandarvegur sem liggja um Efrbyggð yfir Laxá og út á Skagaströnd. Núverandi Þverárfjallsvegur tengist inn á



Skagastrandarveg skammt sunnan við Laxá en núverandi Skagastrandarvegur um Vatnahverfi verður skilgreindur sem tengivegur og fær nafnið Refasveitarvegur. Neðribyggðarvegur verður tekinn af þjóðvegaskrá og hann afhentur landeigendum í núverandi mynd eða afmáður, háð vilja landeigenda. Fram kemur að fyrirhugaður vegur verði 8 m breiður með öxlum og er vegurinn lagður samkvæmt vegtegund C8. Fram kemur að þar sem nýr vegur verði lagður á fyllingu á flötu landi megi reikna með að raskað svæði verði að jafnaði um 14-16 m breitt en breiðast verður það 120 m vegna skeringar á nýjum Skagastrandarvegi við Laxá. Þá verði lagðar samtals 10 nýjar vegtengingar að býlum, urðunarstað og núverandi vegum samtals um 3,5 km að lengd.

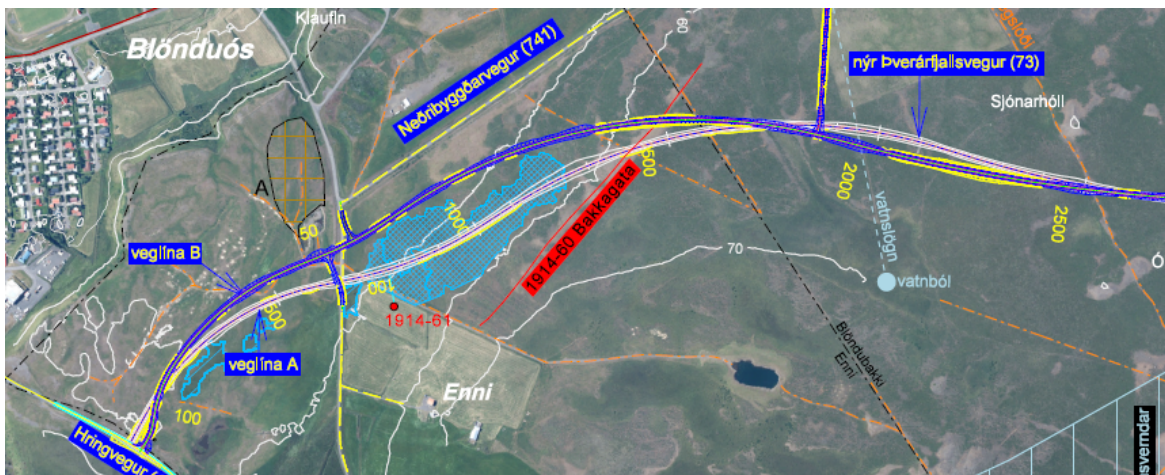
Fram kemur í matsskýrslu að markmið framkvæmdarinnar sé að bæta samgöngur á milli þéttbýlisstaða á Norðurlandi vestra, auka umferðaröryggi vegfarenda og íbúa og tryggja greiðari samgöngur á svæðinu í sátt við umhverfið. Aðdraganda þessa verkefnis má rekja til nauðsynlegrar endurnýjunar brúar yfir Laxá og Skagastrandarvegur í Refasveit. Núverandi Skagastrandarvegur í Refasveit liggur að hluta innan skilgreinds vatnsverndarsvæðis Blönduósbæjar og er miðað við að nýr vegur verði færður út fyrir svæðið. Því er endurbygging núverandi vegar ekki valkostur.



Mynd 1 Fyrirhugað framkvæmdasvæði. Núverandi vegir eru gulir. Ný veglína er blá. (Úr matsskýrslu).

Í matsskýrslu er gerð grein fyrir og lagt mat á veglínu A. Fram kemur að veglínan hafi verið valin í samráði við Blönduósbær og Skagabyggð og að gert sé ráð fyrir henni í aðalskipulagi sveitarfélaganna 2010-2030. Þegar niðurstöður rannsóknaraðila vegna fyrirhugaðrar framkvæmda bárust, var ákveðið að bæta veglínu B við til mats þar sem veglína A raskar 6,7 ha stóru votlendissvæði við Enni sem fellur undir sérstaka vernd skv. náttúruverndarlögum. Veglína B fylgir veglínu A að mestu leyti, nema á 2,5 km löngum kafla við Enni, syðst á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, en þar liggur veglína B vestan við veglínu A og raskar lítið votlendi.

Fram kemur að þar sem veglína A muni hafa meiri neikvæð áhrif á umhverfið en veglína B sé líklegt að nýr Þverárfjallsvegur verði lagður eftir veglínu B.



Mynd 2 Veglínur A og B. Ljósblátt þverstrikað svæði er votlendi (Úr matsskýrslu).

### Efnisþörf og efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að til fyrirhugaðrar veglagningar þurfi 310 – 350.000 m<sup>3</sup> af efni og muni um 130.000 m<sup>3</sup> koma úr skeringum miðað við að vegur verði lagður skv. veglínu A en um 150.000 m<sup>3</sup> ef veglína B verði fyrir valinu. Efni sem ekki kemur úr skeringum mun verða tekið úr allt að 7 námum en þar af eru 4 nýjar námur og eru þær allar staðsettar við nýju vegina. Innan afmörkunar á efnistökusvæðunum er gert ráð fyrir efnistöku, efnisvinnslu og efnisgeymslu. Efnistöku verður hagað þannig að ekki myndist stöðuvötn eða tjarnir í námubotnum og frárennsli frá námusvæðum verður tryggt. Mótvægisáðgerðir beinast fyrst og fremst að frágangi. Reynt verður að minnka sýnileika með því að móta námusvæðin eftir þeim landformum sem einkenna næsta umhverfi þeirra og beita aðferðum sem reynst hafa vel til að endurheimta staðargróður.



Mynd 3 Staðsetning efnistökusvæða. (Úr matsskýrslu).

### Frágangur

Fram kemur í matsskýrslu að við framkvæmdir verði reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst. Röskuð svæði verða sléttuð í samræmi við landslag og halla umhverfis þannig að þau falli sem best að umhverfi sínu. Halli fláa á grónum svæðum mun ekki verða brattari en 1:2 og þannig verður



reynt að tryggja að náttúrulegur gróður geti náð sér á strik. Brúnir efnistökusvæða og skeringa verða aðlagðar að landinu í kring og gerðar ávalar. Allur frágangur verður í samráði við landeigendur og eftirlitsaðila frá Umhverfisstofnun. Miðað er við að vegsvæði og námur á grónum svæðum verði grædd upp og leitast við að ná upp grenndargróðri. Svarðlag og jarðvegur verða nýtt til að endurheimta þann gróður sem fyrir var, auk þess sem sáning og áburður verða notuð eftir atvikum. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu. Lífrænum jarðvegi (mold) úr grónum skeringum og námum verður ýtt til hliðar áður en efnistaka hefst og hann geymdur til síðari nota til að endurheimta þann gróður sem fyrir var. Til þess að forðast að brjóta upp landslagsheildina verður almennt ekki ráðist í uppgræðslu á efnistökusvæðum eða skeringum ef landið í kring er ógróið eða þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða. Haft verður samráð við Umhverfisstofnun, Landgræðsluna og viðkomandi landeigendur um fyrirkomulag uppgræðslu, m.a. staðarval og uppgræðsluaðferðir.

### 3 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í matsskýrslu er fjallað um mat á umhverfisáhrifum á eftirfarandi þætti: gróðurfar, fuglalíf, landnotkun, lífríki straumvatna og stöðuvatna, vatnsvernd, jarðminjar, fornleifar, hljóðvist, landslag og ásýnd og útivist og ferðamennsku. Í matsskýrslu er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar og notaðar vægiseinkunnirnar verulega neikvæð, talsvert neikvæð, nokkuð neikvæð, óveruleg/engin áhrif, nokkuð jákvæð, talsvert jákvæð og verulega jákvæð. Gerð er grein fyrir vægiseinkunnum í töflu 6.6.1 í matsskýrslu. Í þessu álitinu notar Skipulagsstofnun sömu vægiseinkunnir.

#### 3.1 Menningarminjar

##### Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu kemur fram að alls séu tæplega 60 minjastaðir skráðir innan áhrifasvæðis veglína A og B. Minjar utan 50 m frá útbrún framkvæmdasvæðis eru tæplega 20 í tilfelli beggja veglína og er stærstur hluti þeirra rústaþyrpingar sem talið er vera fornþýlið Fúsakot norðan Dalalækjar í landi Sölvabakka. Fornleifar innan 50 m frá útbrún framkvæmdasvæðis eru 38 talsins fyrir bæði veglínunni A og B. Innan 10 m frá útbrún framkvæmdasvæðis veglínanna eru um 20 fornminjar skráðar, þar af helmingur í vegstæðinu sjálfu.

Fram kemur að helstu almennu mótvægisáðgerðir séu:

- Að hnika til veglínu þar sem það er mögulegt.
- Heildaruppgröftur og/eða uppmæling fornleifa áður en vegur er lagður.
- Könnunarskurður og nákvæm uppmæling til að kanna aldur og gerð minjanna sem svo yrðu fjarlægðar eða huldar með leyfi Minjastofnunar Íslands.
- Minjar fjarlægðar eða huldar með leyfi Minjastofnunar Íslands án frekari fornleifarannsóknna.
- Framkvæmdaefirlit þar sem fornleifafræðingur fylgist með framkvæmdum á viðkvæmum svæðum þar sem fornleifar kunna að vera í hættu.

Auk þess eru lagðar fram sértækar mótvægisáðgerðir vegna minja sem eru í mestri hættu. Vegagerðin telur að við hönnun vegarins og með markvissum áðgerðum verði dregið úr áhrifum framkvæmdarinnar á fornleifar eins og hægt er. Áður en framkvæmdir hefjast þarf að fá leyfi Minjastofnunar Íslands til að raska fornleifum og fá leiðbeiningar um hvaða rannsóknir þarf að gera áður en þeim verður raskað. Fornleifar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verða merktar á áberandi hátt. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin hafi talsvert neikvæð áhrif á fornleifar óháð vali á veglínu. Vegagerðin ítrekar að í útboðsgögnum muni verða tekið fram að setji verktaki upp



vinnubúðir utan skilgreinds rannsóknarsvæðis, muni hann þurfa að fá fornleifafræðing til að kanna svæðin með tilliti til fornminja.

### Umsagnir og athugasemdir

Í umsögn Minjastofnunar Íslands er bent á aðgerðir sem ráðast þarf í vegna tiltekinna fornleifa á þeim 7 jörðum sem veglína liggur um, svo sem nauðsyn að girða af fornleifar, merkja þær og/eða skrá, grafa könnunarskurði eða rannsaka þær með fornleifauppgreftri. Minjastofnun bendir jafnframt á að huga þarf að fornleifum við staðsetningu athafnasvæða og vinnubúða. Ef fornleifar hafa ekki verið skráðar þar sem tillögur koma fram um staðsetningu slíkra svæða þarf að fá fornleifafræðing til að skrá fornleifar áður en endanleg ákvörðun um staðsetninguna og umfang svæðanna er tekin.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin hafi þegar hafið vinnu við undirbúning mótvægisáðgerða vegna mögulegs rasks fornminja. Vegagerðin mun sjá til þess að mótvægisáðgerðum Minjastofnunar Íslands verði framfylgt áður en framkvæmdir hefjast á umræddum minjastöðum.

### Niðurstaða

Í matskýrslu er ítarleg umfjöllun um fornleifar á og við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Fyrir liggur að við fyrirhugaða veglagningu, burtséð frá veglínuvalkosti, mun verða rask á fornleifum. Ljóst er að ráðast þarf í misumfangsmiklar aðgerðir til að koma í veg fyrir eða draga úr neikvæðum áhrifum á fornleifar. Minjastofnun Íslands hefur bent á nauðsynlegar mótvægisáðgerðir og rannsóknir sem ráðast þarf í áður en til framkvæmda kemur og hefur Vegagerðin fallist á að framkvæma þær. Þrátt fyrir þessar aðgerðir er hættu á neikvæðum áhrifum á fornleifar vegna þess fjölda sem kann að raskast. Óvissa er hins vegar fyrir hendi um áhrifin þar sem ráðast þarf í fornleifauppgroft til að kanna gildi tiltekinna fornleifa sem verða fyrir eða kunna að verða fyrir raski. Skipulagsstofnun undirstrikar mikilvægi þess að fyrirkomulag mótvægisáðgerða verði í samráði við Minjastofnun auk þess sem stofnuninni verði gerð grein fyrir niðurstöðum fornleifauppgraftrar.

## 3.2 Landslag og ásýnd

### Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur í matskýrslu að landslagið sem nýir vegir muni liggja um sé mótað af landbúnaði. Vegirnir verða hærri og breiðari en núverandi vegir og skeringar og fyllingar verða meiri. Einnig verða vegskurðir meðfram veginum breiðari en meðfram núverandi vegi, vegna aukinna krafna um öryggi við útafakstur og til að draga úr hættu á snjósöfnun. Fram kemur að við mat á umhverfisáhrifum Þverárfjallsvegur og Skagastrandarvegur fékk Vegagerðin verkfræðistofuna Mannvit til að rannsaka landslag á mögulegu framkvæmdasvæði. Aðferðafræðin byggir að stórum hluta á aðferðum Land Use Consultants (LUC) frá Bretlandi og ræðst afmörkun athugunarsvæðisins af náttúrulegum þáttum í landslaginu og nær yfir það svæði sem talið er geta orðið fyrir beinum áhrifum sem og sjónrænum áhrifum vegna framkvæmdarinnar. Athugunarsvæðið var flokkað í fimm landslagsheildir út frá einkennandi þáttum og eru þær eftirfarandi: 1) Mósaískir framræstir fjörubakkar, 2) Beitiland á deigu mólendi, 3) Flagmóar á vatnsríku svæði, 4) Mósaískt landslag á frístundasvæði og 5) Gil og árfarvegir Laxár.





Fram kemur að landslagið umhverfis fyrirhugaðar framkvæmdir sé þegar á heildina litið nokkuð fjölbreytilegt en að mestu flatt og einkennist af miklu víðsýni og að talsverðu leyti mótað af manningum og athöfnum hans. Á heildina litið er talið að áhrif fyrirhugaðrar veglagningar á landslag verði ekki mikil og er veglína B talin hafa minni áhrif en veglína A. Við ákvörðun um staðarval veglínu B var miðað við að velja legu sem félli sem best að landslagi og landnotkun á svæðinu. Vegurinn er ekki talinn raska gæðum landslags á athugunarsvæðinu nema að verulega litlu leyti. Fram kemur að nýr vegur og brú muni breyta ásýnd lands talsvert og verði sjónræn áhrif varanleg en yfirleitt muni vegurinn ekki stinga í stúf við landslagið. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin geti haft óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif á landslag, þ.e. verði Þverárfjallsvegur lagður skv. veglínu A muni framkvæmdin hafa nokkuð neikvæð áhrif á landslag en óveruleg áhrif ef veglína B verður fyrir valinu.

### Niðurstaða

Fyrir liggur að um er að ræða mun umfangsmeiri vegamannvirki en núverandi vegir eru auk þess sem gert er ráð fyrir efnistöku úr 7 námum í næsta nágrenni nýs vegar. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er að hluta mólendi en einnig eru melar og lyngbrekkur áberandi á köflum. Þá bera hlutar framkvæmdasvæðisins svipmót landbúnaðarlands og einkennist af umsvifum mannsins, s.s. túnum, girðingum, vegslóðum og skurðum. Laxá og nánasta umhverfi hennar er hverfisverndað svæði vegna náttúruminja sem þar eru og er svæðið nýtt til útivistar, m.a. er veiði stunduð í ánni og er ljóst að umhverfi Laxár hefur mest gildi og er viðkvæmast fyrir breytingum. Þó að gildi svæðisins m.t.t. landslags sé ekki hátt þegar á heildina er litið og það sé ekki viðkvæmt fyrir breytingum er ljóst að með hliðsjón af ofangreindu umfangi vegarins kann upplifun vegfarenda að verða önnur en við núverandi aðstæður með tilkomu svo umfangsmikilla vegamannvirkja og talsverðar ásýndarbreytingar verða innan framkvæmdasvæðisins vegna mannvirkjana. Í ljósi ofangreinds telur Skipulagsstofnun að líta verði svo á að áhrif á landslag og ásýnd verði svæðisbundið nokkuð neikvæð. Á framkvæmdatíma verða þessar breytingar áberandi en þau áhrif verða að hluta tímabundin en varanleg áhrif fara eftir því hvernig til tekst með frágang. Skipulagsstofnun telur að ganga verði út frá því að Vegagerðin viðhafi vandaðan frágang til þess að draga eins og kostur er úr áberandi áhrifum á röskuðum svæðum utan vega og á efnistökusvæðum eins og rakið er í kafla 2 í þessu áliti og í matsskýrslu.

## 3.3 Landnotkun

### Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að fyrirhuguð veglagning muni hafa áhrif á landnotkun á svæðinu. Hún skiptir landinu upp þar sem nýr vegur liggur utan núverandi vegar og hefur neikvæð áhrif á landbúnað með því að raska beitilandi og lítilliga ræktuðu landi. Áhrif á landbúnað verða að mestu bein og staðbundin. Jafn stórt gróðurlendi og raskast verður grætt upp að framkvæmdum loknum og þremur undirgöngum fyrir búfénað komið fyrir í nýjum vegi. Gert er ráð fyrir að veglínur A og B hafi nokkuð neikvæð áhrif á landbúnað vegna röskunar á beitilandi og skerðingar á túnum við Bakkakot, Sölvabakka og Höskuldsstaði. Landeigendum verða greiddar bætur vegna þeirra túna sem skerðast og í stað beitolands sem skerðist varanlega verður grætt upp land annars staðar. Fyrirhugaðar framkvæmdir munu hafa neikvæð áhrif á búsetuskilyrði á svæðinu á framkvæmdatíma en áhrifin verða eðli málsins samkvæmt tímabundin og staðbundin. Það sama má segja um neikvæð á áhrif á veiði í Langavatni og Hólmavatni sem og í Laxá á framkvæmdatíma vegna rasks og hávaða af völdum vinnuvéla; áhrifin verða tímabundin og staðbundin á meðan framkvæmdir standa yfir.

### Niðurstaða

Fyrirhugaður vegur er mun umfangsmeiri en núverandi vegir sem honum er ætlað að koma í staðinn fyrir og verður lagður um nýtt vegstæði um svæði sem ber merki landbúnaðarumsvifa og



mannvirkja og mun óhjákvæmilega valda raski á beitilandi og í minna mæli á túnnum. Þess fyrir utan verður rask á nokkrum allstórum svæðum vegna efnistöku. Fyrirhugaðar vegaframkvæmdir munu valda tímabundnu ónæði fyrir íbúa í nágrenni á framkvæmdatíma vegna umferðar, rasks og hávaða vinnuvéla og kunna einnig að hafa tímabundið neikvæð áhrif á veiði í Laxá vegna brúargerðar og veglagningar í grennd við ána og einnig á veiði í Langavatni og Hólmavatni. Í ljósi framangreinds telur Skipulagsstofnun að fyrirhugaður vegur komi til með að hafa nokkuð neikvæð áhrif á landnotkun en nýr vegur mun hins vegar bæta samgöngur um svæðið.

### 3.4 Fuglalíf

#### Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar að Náttúrustofa Norðausturlands hafi verið fengin til að kanna fuglalíf á og í næsta nágrenni nýrra vegstæða og einnig við mögulegar námur tengdar framkvæmdinni. Alls sáust 45 tegundir fugla og af þeim eru 4 skráðar á valista, þ.e. gulönd, himbrimi, svartbakur og hrafn. Fuglalíf í nágrenni nýs vegar er nokkuð mikið og fjölbreytt en tegundirnar eru allar algengar, bæði á lands- og héraðsvísu. Nýr vegur mun hafa bein neikvæð áhrif á fuglalíf vegna jarðrasks á framkvæmdatíma sem rýrir varpland og fæðusvæði og vegna umferðar ökutæka á framkvæmdatíma og að loknum framkvæmdum. Vegurinn mun eyðileggja búsvæði tuga fugla auk þess sem gera má ráð fyrir að fæling geri búsvæði næst veginum minna aðlaðandi fyrir fugla. Þá munu afföll á fuglum aukast vegna ákeyrslu. Fram kemur að líklegt sé að margir tugir, jafnvel hundruð mófugla verði fyrir áhrifum af nýjum vegi. Þessi fækkun verður staðbundin, næst veginum og ekki mælanleg á stærri mælikvarða s.s. héraðsvísu. Umferð á núverandi vegi mun væntanlega minnka með tilkomu nýs vegar og gæti það gert nágrenni hans fýsilegra fyrir fugla. Rjúpur eru viðkvæmar fyrir árekstrum við bíla og þar með veglagningu um búsvæði þeirra. Gera má því ráð fyrir reglulegum afföllum rjúpna á svæðinu, þó það muni ekki hafa áhrif á stofnstærð rjúpna, hvorki á héraðs- eða landsvísu. Fram kemur að votlendi sé mikilvægt svæði fyrir fugla og gróður og gert sé ráð fyrir að veglína B hafi þar af leiðandi minni neikvæð áhrif á fugla en veglína A. Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði í lágmarki verður reynt að skerða óraskað land sem minnst en það er mat Vegagerðarinnar að áhrif veglagningar á fugla verði nokkuð neikvæð.

#### Niðurstaða

Fyrir liggur að á framkvæmdasvæðinu er fuglalíf all fjölbreytt og nýr vegur mun fara um lítt raskað svæði á láglandi sem er dýrmætt fyrir fugla. Fyrirhugaðar vegaframkvæmdir og efnistaka munu hafa í för með sér neikvæð áhrif á fugla bæði á framkvæmdatíma og að framkvæmdum loknum vegna rasks og umferðar ökutækja auk þess mun vegurinn eyðileggja búsvæði og fæðuöflunarsvæði tuga fugla og hafa þannig varanleg áhrif á fuglalíf á svæðinu. Með nýjum vegi kann hætta á afföllum fugla að aukast vegna aukinnar umferðar. Um er að ræða staðbundin áhrif og ekki eru líkur á að þau verði mælanleg á héraðs- eða landsvísu. Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að veglína B sem er að mestu leyti utan votlendissvæðis muni hafa minni neikvæð áhrif á fugla en veglína A. Með hliðsjón af ofangreindu verða áhrif veglagningar á fugla nokkuð neikvæð.

### 3.5 Gróðurfar

#### Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hafi fengið Náttúrufræðistofnun Íslands til að rannsaka gróður á mögulegu framkvæmdasvæði. Gróðurfar rannsóknasvæðisins einkennist af þurrlandi og þá einkum mólendi, sem er tæplega helmingur af flatarmáli svæðisins, ræktuðu landi, misvel grónum melum sem hafa að hluta verið græddir upp og graslendi. Innan mólendisins er vistgerðin fjalldrapamóavist (23%) langalgengust en allflestar vistgerðir sem skráðar eru á rannsóknasvæðinu eru algengar í flestum landshlutum. Undantekning er finnugsvist sem finnst aðallega á snjóþungum svæðum á Vesturlandi og Vestfjörðum. Þá eru allflestar æðplöntutegundir innan





rannsóknasvæðisins algengar á landsvísu og með lágt verndargildi og hvorki plöntur á válista né sjaldgæfar plöntur fundust á svæðinu.

Fram kemur að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er votlendi yfir 2 ha (20.000 m<sup>2</sup>) að stærð sem falli undir sérstaka vernd skv. náttúruverndarlögum og innan þess séu vistgerðirnar starungsmýrarvist og runnamýravist, báðar með mjög hátt verndargildi. Stöðuvötn og tjarnir, 0,1 ha að flatarmáli eða stærri, falla einnig undir 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði eru fimm tjarnir sem heyra undir ofangreint verndarákvæði.

Votlendi eru mikilvæg búsvæði plantna og fugla og auka líffræðilega fjölbreytni á viðkomandi landsvæði. Við vegagerð um votlendi lækkar jarðvatnsstaðan og búsvæði votlendisplantna og dýra verða fyrir mikilli röskun. Áhrifin eru bein á svæðinu sem framkvæmdirnar ná yfir en óbein meðfram framkvæmdasvæðinu vegna lækkaðrar jarðvatnsstöðu í votlendum. Rannsóknir Náttúrufræðistofnunar Íslands árið 2017 voru gerðar miðað við eina veglínu, veglínu A, en þegar skýrsla stofnunarinnar lá fyrir var ákveðið að leggja fram nýja veglínu til mats á þeim kafla vegarins sem raskar votlendi sem nýtur verndar. Nýja veglínan, veglína B, raskar mun minna votlendi en veglína A. Ef metið er heildarrask votlendis hvorrar veglínu fyrir sig, þ.e. bæði rask á vernduðu votlendi og votlendi sem fellur ekki undir verndarákvæði laganna þá raskar veglína A alls 9,2 ha og veglína B 1,6 ha.

Vegagerðin hyggst grípa til eftirfarandi mótvægisáðgerða til að lágmarka áhrif á gróður:

- Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegstæðið sjálft.
- Við frágang á svæðinu verður reynt að ganga þannig frá skeringum að ekki verði hætta á rofi.
- Jarðvegi og gróðri verður haldið til haga og jafnað yfir röskuð svæði eins fljótt og kostur er.
- A.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdirnar verður grætt upp. Við frágang vegarins verða skeringar og fyllingar lagaðar að landinu umhverfis. Öll svæði við hlið vegar, vegkantar, skeringar og aflagðir vegkaflar, verða jöfnuð og grædd upp þar sem við á að verki loknu í samráði við landeigendur, Landgræðsluna og Umhverfisstofnun. Við uppgræðslu á vegköntum, þar sem það á við, verður tekið mið af grenndargróðri.
- Að lokinni uppgræðslu verður fylgst með framvindu gróðurs meðan nýgróður er að festa rætur og svæðið að laga sig að grenndargróðri. Einnig verður fylgst með hvort hætta sé á jarðvegsrofi á framkvæmdasvæðinu.
- Reynt verður að skerða votlendi sem minnst og Vegagerðin mun kosta framkvæmdir við að endurheimta a.m.k. jafn stórt votlendi og raskast við framkvæmdirnar í samráði við sérfræðing, viðkomandi landeigendur, Blönduósbæ og Skagabyggð.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að verði Þverárfjallsvegur lagður eftir veglínu A muni framkvæmdin hafa talsverð neikvæð áhrif vegna rasks á votlendi sem nýtur verndar en verði hann lagður eftir veglínu B hafi hún óveruleg áhrif á gróðurfar. Áhrifin eru staðbundin og taka ekki til umfangsmikils svæðis.

### Niðurstaða

Ljóst er að þar sem um er að ræða umfangsmikla framkvæmd mun varanlegt rask á gróðri verða á stóru svæði þar sem framkvæmdasvæðið er allvel gróið nema efnistökusvæðin. Hins vegar liggur fyrir að hluti þessa gróðurlendis hefur verið mótað af mannavöldum og plöntutegundir og vistgerðir sem raskast hafa ekki mikið verndargildi og eru þegar á heildina er litið algengar á landsvísu. Þó liggur fyrir að veglagning skv. veglínu A mun raska votlendi á tæplega 10 ha svæði og að samfelld votlendissvæði njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd og forðast skal að raska þeim nema brýna nauðsyn beri til og er þá fyrst og fremst átt við brýna almannahagsmuni. Ennfremur liggur fyrir mikilvægi votlendissvæða sem veita fjölbætta og mikilvæga vistkerfisþjónustu og flestar ábyrgðartegundir fugla sem Ísland ber ábyrgð á treysta á votlendi sem varpland og/eða til



fæðuöflunar og raunar nýta um 90% allra íslenskra fuglategunda, fargesta og vetrargesta, sér votlendi í einhverjum mæli. Sérstætt lífríki votlenda felur jafnframt í sér að þau skipta miklu máli fyrir viðhald líffræðilegrar fjölbreytni. Skipulagsstofnun telur að í ljósi ofangreinds eigi Vegagerðin að leggja nýjan veg skv. veglínu B sem skerðir votlendi mun minna en vegur skv. veglínu A, þ.e. á um 1,5 ha kafla enda hefur Blönduósbær samþykkt breytingu á aðalskipulagi sínu þar sem gert er ráð fyrir að vegur verði lagður skv. veglínu B og hefur Skipulagsstofnun staðfest þá breytingu. Stofnunin tekur undir með Vegagerðinni að endurheimt verði jafnstórt votlendissvæði og raskast við veglagningu skv. veglínu B. Í matsskýrslu er gerð ítarleg grein fyrir þeim frágangi sem Vegagerðin hyggst viðhafa að framkvæmdum loknum til þess að draga að öðru leyti úr neikvæðum áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á gróður. Að því gefnu að vegur verði lagður skv. veglínu B telur Skipulagsstofnun að áhrif veglagningarinnar á gróður og vistgerðir verði nokkuð neikvæð.

### 3.6 Hljóðvist og loftgæði

#### Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur að með nýjum Þverárfjallvegi muni umferðarhávaði við íbúðarhús sem standa við Neðribyggðarveg og Skagastrandarveg færast fjær íbúðarhúsum og verða óverulegur og innan viðmiðunarmarka. Við núverandi Skagastrandarveg mun hljóðstig lækka verulega. Að loknum framkvæmdum verður hljóðstig hvergi yfir 45 dB(A) á útivistarsvæðum og hvergi yfir 55 dB(A) við íbúðarhúsnæði. Á framkvæmdatíma mun framkvæmdin hafa neikvæð áhrif á loftgæði og hljóðstig á framkvæmdasvæðinu vegna rasks á landi, umferðar vinnuvéla, vinnslu efnis á efnistökusvæðum og efnisflutninga en eðli málsins samkvæmt eru þessi áhrif tímabundin og staðbundin.

#### Niðurstaða

Fyrir liggur að með nýrri legu Þverárfjallsvegur verður vegurinn fjær íbúðarhúsum og þar af leiðandi dregur úr hávaða vegna umferðar í híbýlum. Ónæðis kann að gæta í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis á framkvæmdatíma og tímabundið kann að gæta staðbundinnar og tímabundinnar rykmengunar. Skipulagsstofnun telur að færsla vegarins fjær íbúðarhúsum muni hafa jákvæð áhrif m.t.t. hljóðstigs að loknum framkvæmdum.

### 3.7 Lífríki straumvatna

#### Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur að við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar hafi Vegagerðin fengið Hafrannsóknastofnun til að gera athuganir á fyrirhuguðum þverunarstöðum Laxár og Dalalækjar og skoða fiskistofna Dalalækjar. Hafrannsóknastofnun telur að áhrif framkvæmda við ræsi í Dalalæk hafi talsverð áhrif á lífríki árinna á framkvæmdastað og neðan hans meðan á framkvæmdatíma stendur. Ef þess verði gætt að frágangur ræsis hindri ekki göngur fiska og gengið verði frá bökkum með þeim hætti að ekki skolist úr þeim, þá verða áhrifin staðbundin og tímabundin og hafi ekki til frambúðar áhrif á lífríki lækjarins. Hafrannsóknastofnun telur að þverun Laxár á Refasveit með brú á einu hafi yfir árfarveginn hafi ekki áhrif á lífríki og stofna laxfiska.

#### Niðurstaða

Fyrir liggur ofangreint álit Hafrannsóknastofnunar á áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á lífríki straumvatna. Skipulagsstofnun tekur undir með Hafrannsóknastofnun um mikilvægi þess að vandað sé til verka við þverun straumvatna. Ef þess verður gætt má gera ráð fyrir að áhrif á lífríki straumvatna verði óveruleg.



## 4 SKIPULAG OG LEYFI

Þverárfjallsvegur skv. veglínu B er í samræmi við Aðalskipulag Blönduósbæjar 2010-2030 sem Skipulagsstofnun staðfesti 24. febrúar 2021. Skagastrandarvegur er einnig í samræmi við aðalskipulagið auk þess sem sá vegur er í samræmi við Aðalskipulag Skagabyggðar 2010-2030.

Vegagerð, efnistaka og rekstur starfsmannabúða á framkvæmdatíma er háð ýmsum leyfum, meðal annars framkvæmda- og byggingarleyfi frá Blönduósbæ og Skagabyggð. Gerð er grein fyrir leyfisveitingum í kafla 2.7 í matsskýrslu.

## 5 NIÐURSTAÐA

Í samræmi við 11. gr. laga og 26. gr. reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Skipulagsstofnun telur að matsskýrslan uppfylli skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum og að umhverfisáhrifum hafi verið lýst á fullnægjandi hátt.

Vegagerðin fyrirhugar að leggja nýjan 8,5 km langan stofnveg frá Hringvegi austan Blönduóss að núverandi Þverárfjallsvegi skammt sunnan við brú á Laxá. Frá nýjum vegi verður lagður rúmlega 3 km langur vegur til norðurs í átt að Skagaströnd inn á núverandi Skagastrandarveg um nýja 100 m langa brú yfir Laxá. Auk þess verður tekið efni úr allt að 7 námum í nágrenni vegstæðisins og lagðir um 3 km af veltengingum.

Í matsskýrslu er fjallað um tvær veglínur, veglínu A og B á um 2,5 km kafla en annars er um eina veglínu að ræða. Veglína B mun skerða votlendi á leiðinni á stuttum kafla en veglína A raska tæplega 10 ha af votlendissvæðum samtals, þar af um 7 ha svæði sem nýtur sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd. Fyrir liggur að nýlega var staðfest breyting á aðalskipulagi Blönduósbæjar á legu Þverárfjallsvegur skv. veglínu B. Skipulagsstofnun telur að með hliðsjón af ofangreindu sé ljóst að Vegagerðin eigi að leggja nýjan veg skv. veglínu B þar sem hún skerðir votlendi mun minna en vegur skv. veglínu A enda ljóst að hún uppfyllir markmið framkvæmdarinnar um að tryggja greiðari samgöngur á svæðinu og auka umferðaröryggi.

Um er að ræða mun umfangsmeiri vegamannvirki en núverandi vegir eru og verður raskað svæði að jafnaði um 14-16 m breitt en breiðast verður það 120 m vegna skeringar á nýjum Skagastrandarvegi við Laxá. Talsverðar ásynðarbreytingar verða innan framkvæmdasvæðisins vegna mannvirkjanna en gildi svæðisins er ekki hátt fyrir utan svæðið í kringum Laxá sem er hverfisverndað vegna náttúruminja, jarðmyndana og menningarminja og það svæði er líka einna viðkvæmast fyrir breytingum og mun nýr vegur og brú breyta ásynð svæðisins talsvert. Skipulagsstofnun leggur áherslu á þær aðgerðir við frágang vegstæðisins og efnistökusvæða sem Vegagerðin hefur lýst í matsskýrslu til þess að draga úr, bæta fyrir og koma í veg fyrir neikvæð áhrif á landslag og ásynð framkvæmdasvæðisins en stofnunin telur að áhrif á landslag og ásynð verði svæðisbundið nokkuð neikvæð.

Auk áhrifa á landslag mun fyrirhuguð veglagning raska gróðri á framkvæmdasvæðinu sem er allvel gróið. Í matsskýrslu er gerð ítarleg grein fyrir aðgerðum sem Vegagerðin hyggst viðhafa við frágang að framkvæmdum loknum til þess að bæta fyrir og draga að öðru leyti úr neikvæðum áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á gróður. Þrátt fyrir að vegur verði lagður skv. veglínu B og þannig forðast að raska nema að litlu leyti votlendi og þó að plöntutegundir og vistgerðir sem raskast hafi ekki hátt verndargildi og eru algengar á landsvísu þá telur Skipulagsstofnun að vegna umfangs gróðurrasks verði um að ræða nokkuð neikvæð áhrif á gróður og vistgerðir.

Önnur helstu umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda fyrir utan áhrif á landslag og gróður felast í neikvæðum áhrifum á fornleifar. Óvissa er hins vegar um hversu neikvæð þau áhrif verða þar sem



Ljóst er að ráðast þarf í rannsóknir til að kanna gildi tiltekinna minja auk misumfangsmikilla aðgerða til að koma í veg fyrir eða draga úr neikvæðum áhrifum á fornleifar að kröfu Minjastofnunar Íslands.

Fyrirhugaðar vegaframkvæmdir og efnistaka munu hafa í för með sér neikvæð áhrif á fugla bæði á framkvæmdatíma og að framkvæmdum loknum vegna rasks og umferðar ökutækja auk þess mun vegurinn eyðileggja búsvæði og fæðuöflunarsvæði tuga fugla og hafa þannig varanleg áhrif á svæðinu.

Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaður vegur muni hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi. Auk þess er veglagning líkleg til að draga úr umferðarhávaða þar sem nýr vegur liggur fjær íbúðarhúsum og verður innan viðmiðunarmarka. Þá er ný lega vegarins um Refasveit líkleg til að hafa jákvæð áhrif á vatnsvernd þar sem vegurinn verður færður út fyrir grann- og fjarsvæði vatnsverndar.

Varðandi nánari umfjöllun um framkvæmdatilhögun, umhverfisáhrif og mótvægisáðgerðir vísast til 3. kafla hér að framan og umfjöllunar í matsskýrslu Vegagerðarinnar.

Reykjavík, 31. mars 2021,

Jakob Gunnarsson