

5

**VESTFJARÐAVEGUR (60):
Milli Bjarkalundar og Skálaness
í Reykhólahreppi**

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN



september 2015

Flokkun gagna innan Vegagerðarinnar

Flokkur	Efnissvið	Einkenni (litur)
1	Lög, reglugerðir, og önnur fyrirmæli stjórnvalda	Svartur
2	Stjórnunarleg fyrirmæli, skipurit, verkefnaskipting, númeraðar orðsendingar	Gulur
3	Reglur, alm. verklýsingar, sérskilmálar	Rauður
4	Handbækur, leiðbeiningar	Grænn
5	Greinargerðir, álitsgerðir, skýrslur, yfirlit	Blár
Ú	Útboðslýsingar	

Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

Tillaga að matsáætlun

Helga Aðalgeirsdóttir
Kristján Kristjánsson
Sóley Jónasdóttir



Hönnunardeild
september 2015

Efnisyfirlit

FORMÁLI	1
1. INNGANGUR	2
1.1. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM 2005-2009	2
1.2. NÝTT MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	3
1.2.1. Almennit um matsáætlanir	3
1.2.2. Drög að tillögu að matsáætlun 2012	3
1.2.3. Athugasemdir við ákvörðun um að meta ekki umhverfisáhrif leiða B og B1	4
1.2.4. Tillaga að matsáætlun 2013 með leið Þ-H um Teigsskóg	5
1.2.5. Tillaga að matsáætlun 2014 sem var hafnað	6
1.2.6. Ósk um endurupptöku	6
1.2.7. Tillaga að matsáætlun 2015	7
1.3. MARKMIÐ FRAMKVÆMDA	8
2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ	9
2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS	9
2.1.1. Samfélag	10
2.2. NÚVERANDI SAMGÖNGUR – NÚVERANDI VEGUR	11
2.2.1. Almennit um Vestfjarðaveg	11
2.2.2. Núverandi vegur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði	11
2.2.3. Vetrarþjónusta og umferð	13
2.3. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU	14
2.4. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN	16
2.5. VERNDARSVÆÐI	16
2.5.1. Náttúruminjaskrá og lög um verndun Breiðafjarðar	16
2.5.2. Hverfisvernd	17
2.6. LÖG OG LEYFISVEITENDUR	18
3. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR	20
3.1. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA	20
3.2. LEIÐARLJÓS VIÐ STAÐSETNINGU OG HÖNNUN	20
3.3. HÖNNUN VEGAR	21
3.3.1. Hönnunarhraði	21
3.3.2. Breidd raskaðra svæða meðfram vegi	22
3.3.3. Öryggissvæði meðfram vegi	22
3.3.4. Breidd vegar	23
3.4. KOSTIR	23
3.4.1. Leið A1 með þverun Þorskafjarðar milli Reykjaness og Skálaness	23
3.4.2. Leið D2 - jarðgöng undir Hjallaháls en vegur yfir Ódrjúgsháls	25
3.4.3. Leið H – jarðgangalína undir Hjallaháls	26
3.4.4. Leið I um austanverðan Þorskafjörð	28
3.4.5. Leið Þ-H um Teigsskóg	29
3.4.6. Samanburður á leiðum	30
3.4.7. Núllkostur	31
3.4.8. Valkostur Vegagerðarinnar	31
3.5. FRAMKVÆMDALÝSING	31
3.5.1. Vegagerð	31
3.5.2. Ræsi og brýr	32
3.5.3. Jarðgöng	32
3.5.4. Efnisþörf og efnistaka	32
3.5.5. Efnislosun	35
3.5.6. Frágangur	35
3.5.7. Mannaflapörf og vinnubúðir	35
3.5.8. Aðrar framkvæmdir	35
3.6. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR	36
3.7. REKSTUR- OG REKSTRARTÍMI	36
3.7.1. Samgöngur og umferð	36
4. UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	37
4.1. ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI	37
4.1.1. Vegagerð, jarðgangagerð og brúargerð	37
4.1.2. Efnistaka og efnislosun	37
4.2. VINSUN	37
4.3. ÁHERSLUR Í FRUMMATSSKÝRSLU	38

4.4.	RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	38
5.	GÖGN OG RANNSÓKNIR	39
5.1.	UMHVERFISÞÆTTIR - ÁHRIF AF FRAMKVÆMDUM	39
5.1.1.	<i>Landnotkun, mannvirki og útvist</i>	39
5.1.2.	<i>Verndarsvæði</i>	39
5.1.3.	<i>Heilsa og hljóðvist</i>	39
5.1.4.	<i>Fornleifar - menningarminjar</i>	40
5.1.5.	<i>Gróðurfar</i>	40
5.1.6.	<i>Fuglalíf</i>	42
5.1.7.	<i>Vatnafar og lífríki straumvatna</i>	43
5.1.8.	<i>Lífríki í fjöru, leiru og á sjávarbotni</i>	43
5.1.9.	<i>Lífríki í sjó</i>	44
5.1.10.	<i>Vatnsskipti og selta</i>	45
5.1.11.	<i>Jarðfræði</i>	46
5.1.12.	<i>Landslag</i>	47
5.1.13.	<i>Ásýnd lands</i>	47
5.2.	MÓTVÆGISÆÐGERÐIR OG VÖKTUN	47
5.3.	UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD. 48	
5.3.1.	<i>Veðurfar</i>	48
5.3.2.	<i>Náttúruvá</i>	48
5.4.	KORT OG UPPDRÆTTIR	48
5.5.	NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	48
6.	ÆÐRIR SKOÐAÐIR KOSTIR	49
6.1.	LEIÐ A UM REYKJANES	49
6.1.1.	<i>Lýsing á leið A</i>	49
6.1.2.	<i>Ákvörðun um höfnun á leið A</i>	50
6.2.	LEIÐ B1 UM TEIGSSKÓG	50
6.2.1.	<i>Lýsing á leið B1</i>	52
6.2.2.	<i>Ákvörðun um höfnun á leið B1</i>	52
6.3.	LEIÐ D UM HJALLAHÁLS OG ÓDRJÚGSHÁLS	52
6.3.1.	<i>Lýsing á leið D</i>	52
6.3.2.	<i>Ákvörðun um höfnun á leið D</i>	53
6.4.	LEIÐ D1 UM JARÐGÖNG UNDIR HJALLAHÁLS EN VEG YFIR ÓDRJÚGSHÁLS	53
6.4.1.	<i>Lýsing á leið D1</i>	54
6.4.2.	<i>Ákvörðun um höfnun á leið D1</i>	54
7.	KYNNING OG SAMRÁÐ	55
7.1.	TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU	55
7.2.	SAMRÁÐ	55
7.3.	ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN	56
8.	ORÐASKÝRINGAR	82
9.	HEIMILDIR	87
10.	FYLGISKJÖL	89
11.	TEIKNINGAR	89

FORMÁLI

Vegagerðin hefur á undanförunum árum unnið að undirbúningi mats á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar (60) í Reykhólahreppi við norðanverðan Breiðafjörð. Einn af þeim kostum sem hafa verið til skoðunar er leið sem liggur um Teigsskóg í vestanverðum Þorskafirði, en henni var hafnað í úrskurði Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar árið 2006. Vegagerðin óskaði eftir því við Skipulagsstofnun í byrjun árs 2015 að sú ákvörðun yrði tekin til endurskoðunar þar eð hönnuð hefði verið breytt veglína um þennan kafla sem hefði mun minni umhverfisáhrif í för með sér en sú fyrri. Skipulagsstofnun féllst á að verða við beiðni um endurupptöku á úrskurði sínum frá 2006 og heimilaði að leiðin um Teigsskóg verði tekin með í nýju mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp ásamt fleiri valkostum.

Ákvörðun Skipulagsstofnunar byggist fyrst og fremst á þeirri niðurstöðu stofnunarinnar að breytingar á framkvæmdinni og nýjar upplýsingar um náttúrufar feli í sér það breyttar forsendur frá því úrskurður stofnunarinnar um leið B lá fyrir árið 2006, að tilefni sé til að endurskoða matið.

Breytingar á framkvæmdinni felast aðallega í mótvægisáðgerðum gegn áhrifum framkvæmdarinnar á birkiskóginn og á landslag og jarðmyndanir við efnistöku.

Sem dæmi er nefnt að skóglendi skerðist um 16 ha í stað 26 ha vegna legu vegarins auk þess sem dragi úr skerðingu um 17 ha skóglendis með því að falla frá efnistöku í Teigsskógi. Jafnframt er fyrirhugað að græða upp 9 ha raskaðs skóglendis meðfram veginum með birkikjarri.

Einnig munu ný viðmið um straumhraða og varnir gegn botnrofi í brúaropum stuðla að minni áhrifum á lífríki fjarðanna við fyrirhugaðar þveranir.

Vegagerðin leggur nú fram tillögu að matsáætlun fyrir endurskoðað umhverfismat og er það gert samkvæmt gildandi lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum með síðari breytingum. Í matsáætluninni er gerð grein fyrir fimm valkostum sem lagðir verða fram til samanburðar m.t.t. umhverfisáhrifa, þ.á.m. leiðinni um Teigsskóg. Samkvæmt matsferlinu fylgir síðan frummatsskýrsla og loks matsskýrsla. Ekki er á þessu stigi hægt að segja til um það með neinni nákvæmni hvaða tíma þetta ferli tekur, en safna þarf upplýsingum og útbúa margskonar gögn fyrir hvern þátt ferlisins. Vegagerðin vonast þó til að niðurstöður liggi fyrir og unnt verði að sækja um framkvæmdaleyfi til sveitarstjórnar á árinu 2016.

1. INNGANGUR

Fyrirhuguð er framkvæmd á Vestfjarðavegi milli Bjarkalundar í Reykhólasveit og Melaness í Gufudalssveit við norðanverðan Breiðafjörð. Framkvæmdin er í sveitarfélaginu Reykhólahreppi í Austur-Barðastrandarsýslu (teikning 1). Um er að ræða nýjan veg sem liggur frá Bjarkalundi, um Þorskafjörð, Djúpafjörð, Gufufjörð og Melanes að Skálaneshrauni í mynni Þorskafjarðar. Núverandi vegur er 41,6 km langur en nýr vegur verður 19,9-22,1 km langur, háð leiðarvali (teikning 2). Skoðaðar hafa verið margar leiðir, en áætlanir eru um að meta umhverfisáhrif fimm þeirra, þ.e. **A1, D2, H, I og Þ-H**.

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á sunnanverðum Vestfjörðum. Í júní 2012 samþykkti Alþingi samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022. Þar eru fjárveitingar til vegaf framkvæmda á Vestfjarðavegi um Gufudalssveit áætlaðar á 2. tímabili, þ.e. á árunum 2015-2018 (kafli 3.6.) og verði leið D2 fyrir valinu er fjárveiting til jarðganga undir Hjallaháls á árunum 2019-2022.

Framkvæmdaraðili er Vegagerðin sem ber ábyrgð á mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda. Matsáætlun fyrir framkvæmdina er unnin skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum.

Í tillögu að matsáætlun er afmarkað rannsóknarsvæði sem miðað er við að veglínur rúmist innan. Í matsvinnunni geta veglínur þó breyst við nánari skoðun og verður rannsóknarsvæðinu breytt í samræmi við það. Í frummatskýrslu verður fjallað um þær veglínur sem koma til greina og mögulega verður ein veglína lögð fram sem valkostur Vegagerðarinnar.

1.1. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM 2005-2009

Umhverfisáhrif Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness hafa áður verið metin, þ.e. á árunum 2005-2009. Framkvæmdin var tilkynnt til Skipulagsstofnunar þann 8. nóvember 2005. Framkvæmdinni var skipt í 3. áfanga og voru lagðar fram tvær leiðir á 1. áfanga og 3 leiðir á 2. áfanga: B, C og D. Matsskýrslan bar heitið: Vestfjarðavegur nr. 60 Bjarkalundur - Eyri í Reykhólahreppi í Austur-Barðastrandarsýslu. Áfangarnir voru:

1. áfangi, frá Bjarkalundi að Þórisstöðum
2. áfangi, frá Þórisstöðum að Kraká
3. áfangi, frá Kraká að Eyri

Skipulagsstofnun úrskurðaði um framkvæmdina þann 28. febrúar 2006. Þar kom fram að framkvæmdir á 1. og 3. áfanga væru háðar skilyrðum. Skipulagsstofnun lagðist gegn framkvæmdum á leiðum B og C á 2. áfanga framkvæmdarinnar en fallist var á leið D sem best fylgir núverandi vegi, með skilyrðum.

Framkvæmdin var kærð til umhverfisráðherra, sem úrskurðaði um umhverfismatið þann 5. janúar 2007. Í úrskurði ráðherra var fallist á leið B í 2. áfanga framkvæmdarinnar með skilyrðum.

Úrskurður umhverfisráðherra var kærður. Niðurstöðu Héraðsdóms Reykjavíkur var áfrýjað til Hæstaréttar. Dómur Hæstaréttar féll 22. október 2009. Þar var úrskurður umhverfisráðherra felldur úr gildi. Vegagerðinni er því ekki heimilt að leggja Vestfjarðaveg samkvæmt leið B á 2. áfanga eða um vestanverðan Djúpafjörð samkvæmt leið C.

Við samþykkt nýs aðalskipulags fyrir Reykhólahrepp á árinu 2009 skrifaði Skipulagsstofnun eftirfarandi í niðurlagi bréfs til Umhverfisráðuneytisins, dagsettu 18. júní 2009: „Það er því niðurstaða Skipulagsstofnunar að mæla með því að Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 verði staðfest samkvæmt 19. grein skipulags- og byggingarlaga að undanskilinni veglegu skv. leið B. í 2. áfanga framkvæmdar við Vestfjarðaveg eins og hún var kynnt í matsskýrslu Vegagerðarinnar. Skipulagsstofnun leggur til að skipulagi verði frestað vegna óvissu um endanlega legu vegarins.“

Þrátt fyrir þetta bréf Skipulagsstofnunar um Leið B, var hún sett fram í aðalskipulaginu eins og hún var sett fram í mati á umhverfisáhrifum 2005. Umhverfisráðherra staðfesti síðan aðalskipulagið 24.08.2009. Það var staðfest með fyrirvara um niðurstöður mats á umhverfisáhrifum þeirra framkvæmda sem háðar eru mati á umhverfisáhrifum samkvæmt lögum nr. 106/2000.

Unnið var að samkomulagi að legu nýrrar leiðar B1, í gegnum Teigsskóg í samráði við landeigendur og sveitarstjórn eftir úrskurð umhverfisráðherra 05.01.2007 og þar til dómur Hæstaréttar féll 22.10.2009. Náttúrufræðistofnun Íslands, Skógrækt ríkisins og Umhverfisstofnun komu einnig að vali á leið B1, en hún liggur í grennd við leið B sem sýnd er á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018. Eftir dóm Hæstaréttar hefur málið legið í láginni þar til að hreyft var við því á nýjan leik sumarið 2012.

Vegagerðin kynnir hér nýja leið, **P-H**, sem fylgir á köflum leið B1 en er með nokkrum breytingum sem gerðar voru til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á Teigsskóg.

Framkvæmdum á 3. áfanga, frá Kraká að Eyri er nú lokið. Búið er að leggja nýjan veg að hluta á 1. áfanga, þ.e. frá Hofstaðavegi og rétt vestur fyrir Kinnarstaði. Framkvæmdum á 1. áfanga var frestað á kafla næst 2. áfanga, því að mögulegar breytingar á legu vegarins á 2. áfanga hafa áhrif á staðsetningu vegarins á 1. áfanga.

Í ágúst 2008 kannaði Vegagerðin matsskyldu vegtengingar frá Vestfjarðavegi á Hallsteinsnesi til Djúpadals. Vegtengingin kallaðist Djúpadalsvegur (6087). Ákvörðun Skipulagsstofnunar um að framkvæmdin væri ekki háð mati barst 27.11. 2008. Ákvörðunin var kærð til umhverfisráðherra en í úrskurði hans frá 09.07.2009 var niðurstaðan að framkvæmdin væri ekki háð mati.

1.2. NÝTT MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Sumarið og haustið 2011 hélt innanríkisráðherra fundi með hagsmunaaðilum. Á fundunum kom fram að íbúar á Vestfjörðum væru almennt sammála um að nýjan veg ætti að leggja á láglandi.

Samkvæmt 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, lið 10.08 í 1. viðauka laganna, er framkvæmdin matsskyld þar sem nýr vegur er 10 km eða lengri.

Við mat á umhverfisáhrifum er óskað eftir athugasemdum frá almenningi og hagsmunaaðilum um áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, val á veglínu og fleiri atriði sem verða til umræðu og ákvörðunar síðar meir í ferlinu.

Miðað er við að mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness ljúki á árinu 2016 (kafla 6.1.) og hefist þá undirbúningur framkvæmda, jarðvegsrannsóknir, verkhönnun og útboð.

1.2.1. Almenn um matsáætlanir

Matsáætlun er áætlun um það hvaða þætti framkvæmdar og umhverfis lögð verður áhersla á við matsvinnuna og fjallað verður um í frummatsskýrslu. Áætlunin er nokkurs konar verklýsing fyrir framkvæmdaraðila, Skipulagsstofnun, umsagnaraðila og almenning til að vinna eftir og fylgjast með því hvort fullnægjandi upplýsingar komi fram í frummatsskýrslu um framkvæmd, starfsemi sem henni fylgir og áhrif á umhverfið.

Í matsáætlun þarf að koma fram hvaða upplýsingar verða birtar í frummatsskýrslu, hvernig og hvenær þeirra var/verður aflað og til hvaða svæðis þær ná. Framkvæmdaraðili þarf að leggja fram tillögu að matsáætlun til ákvörðunar Skipulagsstofnunar eins snemma á undirbúningsstigi framkvæmdar og kostur er. Mikilvægt er að gera sér grein fyrir því að tillaga að matsáætlun byggist á fyrirbyggjandi gögnum og að ekki er gert ráð fyrir beinum rannsóknum vegna undirbúnings matsáætlunarinnar sjálfar.

Matsáætlun er tæki framkvæmdaraðila til að fjalla um þá þætti sem skipta mestu máli og sem nauðsynlegt er að afla vitneskju um til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið.

1.2.2. Drög að tillögu að matsáætlun 2012

Drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt á vef Vegagerðarinnar: www.vegagerdin.is í júlí 2012. Almennur gat komið á framfæri athugasemdum og fyrirspurnum um matsáætlunina og bent á hvernig staðið skuli að einstökum þáttum matsvinnunnar, t.d. hvort rannsóknir nái til nauðsynlegra umhverfisþátta og fyrirhugaðar kynningar séu nægilegar.

Í drögum að tillögu að matsáætlun voru lagðar fram 3 leiðir, leið D1, H og I. Í drögnum var fyrirhugaðri framkvæmd, valkostum og framkvæmdasvæði lýst og fjallað um umfang og áherslur mats á umhverfisáhrifum. Jafnframt var tilgreint hvaða gögn eru fyrir hendi sem nýtt verða við matsvinnuna og hvaða gagnaöflun er yfirstandandi eða fyrirhuguð.

Fram kom að í frummatsskýrslu yrði lagt mat á áhrif framkvæmda á eftirfarandi þætti: Gróður og jarðveg, dýralíf, jarðmyndanir, vatnafar/sjávarstrauma landslag, ásýnd lands, fornleifar, verndarsvæði og náttúruminjar.

Athugasemdir bárust frá 29 aðilum og er fjallað um þær og þeim svarað í kafla 7.3.

Í drögum að tillögu að matsáætlun kom fram að umhverfisáhrif veglínu B og B1 yrðu ekki metin. Hörð og rökstudd viðbrögð við ákvörðuninni bárust frá ýmsum aðilum sbr. kafla 1.2.3.

1.2.3. Athugasemdir við ákvörðun um að meta ekki umhverfisáhrif leiða B og B1

Umhverfisráðherra staðfesti Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 þar sem Vestfjarðavegur skuli lagður samkvæmt leið B en með fyrirvara um mat á umhverfisáhrifum

Vegagerðin lítur svo á að leið B hafi verið hafnað í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006 vegna verndargildis birkiskógarins milli Þórisstaða og Hallsteinsness við vestanverðan Þorskafjörð. Úrskurður umhverfisráðherra um að heimila lögn vegarins með ákveðnum skilyrðum, leið B1, var felldur úr gildi í Hæstarétti þar sem ráðherra beitti rökum sem ekki samrýmdust lögum um mat á umhverfisáhrifum, lögum nr. 106/2000.

Í úrskurði Skipulagsstofnunar segir að flatarmál skóglendis sem færir undir veg yrði á bilinu 23-26 ha eftir því hvaða kostur verði fyrir valinu, um 8 ha vegna 5 m öryggissvæðis beggja vegna vegar og 17,4 ha vegna námuvinnslu eða alls 49-52 ha eða nálægt 12,5% skógarins.

Við verkhönnun samkvæmt skilyrðum umhverfisráðherra sbr. úrskurð hans frá 05.01.2007 kom hins vegar í ljós að heildarstærð skóglendis, sem gæti spillst, yrði að hámarki 24 ha eða um 6% skóglendisins. Síðar kom í ljós að raskið yrði mun minna, sjá fylgiskjal 1.

Í drögum að tillögu að matsáætlun kom fram að Vegagerðin teldi fullreynt að fá heimild til að leggja Vestfjarðaveg um birkiskóginn í vestanverðum Þorskafirði milli Þórisstaða og Hallsteinsness og teldi því rétt að leggja ekki fram slíkan kost í mati á umhverfisáhrifum, þrátt fyrir að leiðin sé rúmlega **3,0** milljörðum ódýrari en leið I og um **2,9** milljörðum króna ódýrari en leið D2 (tafla 3).

Vegagerðinni bárust hörð og rökstudd viðbrögð gegn þessari ákvörðun (sjá kafla 7.3.).

Sveitarstjórn Reykhólahrepps lýsti undrun á að leið B skuli ekki vera inni í drögum að tillögu að matsáætlun því leiðin sé á aðalskipulagi Reykhólahrepps og skipulagsvaldið sé hjá sveitarfélaginu. Jafnframt benti sveitarstjórnin réttilega á að mat á umhverfisáhrifum sé ekki tæki eða aðferð til að velja leiðir heldur aðferð þar sem almenningi gefst kostur á að tjá sig um framlagða kosti svo draga megi fram kosti og galla mismunandi leiða.

Í sameiginlegri umsögn sveitarstjórnanna í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi kom fram álíka afstaða en þar segir m.a.: „Þá skal minnt á að skipulagsvald er hjá sveitarfélögum og í gildi er aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018. Í 28. gr. Vegalaga nr. 80/2007 segir: „Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum“. Rétt er að benda á að ekkert mælir gegn því að breyta skipulagsáætlunum sé samkomulag þar um. Einnig benda sveitarstjórnirnar á 34. gr. laga um náttúruvernd, nr. 44/1999: „Meiriháttar framkvæmdir sem áhrif hafa á umhverfið og breyta ásýnd þess, svo sem breyting lands með jarðvegi eða efnistöku, skulu vera í samræmi við skipulagsáætlanir“ og einnig „Sveitarfélögin gera því alvarlegar athugasemdir við að gengið sé á sjálfsákvörðunarrétt sveitarfélaga með því að fara ekki að gildandi aðalskipulagi í tillögum Vegagerðarinnar í fyrirbyggjandi drögum að tillögu að matsáætlun.“

Í athugasemdum Fjórðungssambands Vestfirðinga dags. 7. ágúst 2012 sagði: „Samgöngunefnd telur mikilvægt að fleiri láglendisleiðir séu skoðaðar til samanburðar en tillaga Vegagerðarinnar að matsáætlun gerir ráð fyrir. Bendir samgöngunefnd í þeim efnum á samþykkt sveitarstjórnar Reykhólahrepps frá fundi 23. júlí s.l., þar sem krafist er að metin verði leið A1, sem þverar Þorskafjörð við mynni fjarðarins, frá Reykjanesi að Skálanesi. Í samþykkt sveitarstjórnar er einnig bent á að leið B, vegstæði við og í gegnum Teigsskóg, er tillaga sveitarfélagsins samkvæmt gildandi aðalskipulagi. Nánari skoðun þeirrar leiðar er hafnað og hið sama á við B1 sem liggur í ofanverðum jaðri Teigsskógar.“

Nokkrir einstaklingar settu fram athugasemdir á svipuðum nótum,

Landeigendur Hofstaða í Þorskafirði¹, Hlíðar, Laugalands, Árbæjar og Staðar í Reykhólahreppi sögðu m.a. í bréfum þann 27. og 31. júlí 2012: „Loks vekur það furðu okkar sem íbúar í Reykhólahreppi að Vegagerðin skuli með því að hafna leiðum B og B1 virða að vettugi nýsamþykkt aðalskipulag fyrir Reykhólahrepp, sem gerir ráð fyrir að Vestfjarðavegur nr. 60 skuli einmitt lagður samkvæmt þeirri leið.“

Þórólfur Halldórsson, Reykjanesbæ, skrifaði: „*Samkvæmt 5. gr. vegalaga er eitt af helstu verkefnum Vegagerðarinnar að vinna í samræmi við markmið samgönguáætlunar hverju sinni. Í 2. gr. laga um samgönguáætlun segir í 2. mgr. að við gerð samgönguáætlunar skuli m.a. byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðapróun, í 3. mgr. að taka skuli mið af því að ná fram hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla, og í 4. mgr. að einnig skuli taka mið af því að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best.*“

Bjarni Gunnarsson, verkfræðingur, Kristnibraut 33, 113 Reykjavík, benti á að svonefnd fjöruleið hafi ekki komið til álita við fyrra mat á umhverfisáhrifum, en hún hljóti nú, sé mið tekið af úrskurði Skipulagsstofnunar frá 2005, að koma mjög til álita þar sem hún fari ekki um skóglendi. Skipulagsstofnun segi í úrskurði sínum að í lögnum um verndun Breiðafjarðar séu engin skýr fyrirsmáli sem útiloki vegagerð innan verndarsvæðisins. Í greinargerð með frumvarpinu að lögnum um verndun Breiðafjarðar segi t.d.: „*Það er ljóst að taka verður tillit til margra ólíkra sjónarmiða sem erfitt getur verið að samræma ef vernda skal náttúru Breiðafjarðar og menningarminjar í firðinum og tryggja jafnframt blómlegar byggðir um ókomin ár.*“

Kristinn Bergsveinsson frá Gufudal dags. 3. september 2012 tók undir ályktun sveitarstjórnar Reykhólahrepps frá 23. júlí 2012 um að fara eigi eftir aðalskipulagi hreppsins. Þær þrjár leiðir sem Vegagerðin leggi til séu allar óraunhæfar, sérhver með stóra galla, rústi skipulagi og skerði nytjaland til búskapar. Hann benti einnig á leið neðan Teigsskógar.

Í athugasemdum Breiðafjarðarnefndar dags. 24. júlí 2012 sagði: „*Breiðafjarðarnefnd telur eðlilegt að leið B1 ofan Teigsskógar og með þverun Þorskafjarðar á Ytri Vaðli [við Kóngavakir] fari í mat á umhverfisáhrifum, enda leiðin tilgreind sem framtíðar vegstæði Vestfjarðavegar í nýsamþykktu aðalskipulagi Reykhólahrepps. [Í drögum að tillögu að matsáætlun] á bls. 16 og bls. 19 kemur m.a. fram að leiðin sé hagkvæmust og bestí kostur miðað við umferðaröryggi og greiðfærni.*“

Tillaga Breiðafjarðarnefndar er því að leiðir B1, H og I verði skoðaðar og fari í mat á umhverfisáhrifum.“

Niðurstaða: Vegna ofangreindra raka, skipulagslegra, fjárhagslegra og vegtæknilegra, hafði Vegagerðin samráð við innanríkisráðuneytið um hvort meta skyldi umhverfisáhrif leiðar B1.

Vegagerðinni var falið að halda áfram undirbúningi að lagningu Vestfjarðavegar á leiðinni frá Bjarkalundi að Skálanesi, þ.á.m. að skoða mögulegar veglínur á láglandi um vestanverðan Þorskafjörð í samræmi við gildandi aðalskipulag Reykhólahrepps.

1.2.4. Tillaga að matsáætlun 2013 með leið Þ-H um Teigsskóg

Vegagerðin í samráði við innanríkisráðherra ákvað að leggja fram nýja veglínu Þ-H og kynna hana í tillögu að matsáætlun sem send yrði til Skipulagsstofnunar. Vegna athugasemda við drög að tillögu að matsáætlun var einnig ákveðið að leggja fram veglínu A1.

Vegna nýs deiliskipulags í landi Þórisstaða í Þorskafirði var ákveðið að breyta legu jarðganga undir Hjallaháls, leiðum D1 og H. Leiðirnar lágu áður um skipulagða frístundabyggð, en liggja nú utan hennar. Nýlega leiðar D1 nefnist leið D2.

Í júní 2013 sendi Vegagerðin drög að tillögu að matsáætlun til umfjöllunar Skipulagsstofnunar þar sem gert var ráð fyrir því að metin yrðu umhverfisáhrif veglínu B1 um vestanverðan Þorskafjörð. Í bréfi Skipulagsstofnunar dags. 28. júní 2013 kemur fram sú afstaða að stofnunin telji úrskurð hennar frá 28. febrúar 2006 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar, frá Bjarkalundi að Eyri í Reykhólahreppi, þar sem lagst er gegn lagningu vegar í 2. áfanga leiðarinnar eftir valkostum B og C, leiða til þess að

¹ Tveir Hofstaðir eru á svæðinu, bæði í Þorskafirði og í Gufufirði.

stofnuninni geti ekki tekið við matsáætlun sem gerir ráð fyrir að veglína B1 verði lögð fram til mats á umhverfisáhrifum. Þessi afstaða var svo áréttuð í bréfi stofnunarinnar dags. 18. júlí 2013.

1.2.5. Tillaga að matsáætlun 2014 sem var hafnað

Vegna viðbragða Skipulagsstofnunar var ákveðið að skoða betur breytta tilhögun vegar um Teigsskóg og var aflað nýrra upplýsinga hjá Skógrækt ríkisins og Náttúrustofu Vestfjarða um útbreiðslu skógarins.

Að undangengnu samráði við Skipulagsstofnun yfirfor Vegagerðin alla þætti málsins og þá möguleika sem voru fyrir hendi í ljósi stöðunnar. Fyrir liggur að það er eindreginn vilji sveitarstjórna, f.h. íbúa sem hagsmuna eiga að gæta sem og samgönguyfirvalda, að þess verði freistað að bæta samgöngur á umræddri leið með lagningu nýs vegar á láglandi í stað núverandi vegar yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Af þeim sökum vann Vegagerðin drög að breyttri veglínu á kaflanum á milli Þórisstaða og Hallsteinsness, leið Þ-H. Veglínan felur í sér minni umhverfisáhrif en veglína B sem var til umfjöllunar í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006. Veglínan er að talsverðum hluta utan upphaflegs áhrifasvæðis framkvæmdarinnar eins og það var skilgreint og sker Teigsskóg aðeins á stuttum kafla og engar námur verða utan vegsvæðis þannig að skerðing skógar er mun minni en eftir upphaflegum áætlunum. Auk þess eru lagðar til mótvægisáðgerðir sem fela í sér endurheimt skógar meðfram fyrirhuguðum vegi.

Vegna framkvæmdarinnar má búast við að um 6,1 ha af skóginum yrði raskað til framtíðar (sjá fylgiskjal 1) en það er einungis tæplega 1% af flatarmáli skógarins.

Í júlí 2014 lagði Vegagerðin fram tillögu að matsáætlun þar sem kynntar voru 5 leiðir: **A1, D2, H, I og Þ-H**. Þann 9. september 2014 tók Skipulagsstofnun ákvörðun um að ekki yrði fallist á tillögu að matsáætlun sem lögð var fram á grundvelli 8. gr. laga nr. 106/2000 vegna veglína Þ-H, H og I að hluta.

Í ákvörðun Skipulagsstofnunar kemur fram að veglína Þ-H fylgi að verulegu leyti þeim útfærslum veglína sem lagðar voru fram sem leið B um Hallsteinsnes/Teigsskóg í matsskýrslu 2005. Jafnframt fylgi leið Þ-H síðan leið B áfram fyrir Djúpafjörð og Gufufjörð. Með það í huga telji stofnunin að þær breytingar sem hafa verið gerðar á leið B í tillögu að matsáætlun með veglínu Þ-H feli ekki í sér nýja framkvæmd sem unnt er að leggja fram til nýs umhverfismats heldur að veglína Þ-H sé í grunninn sama framkvæmd og leið B. Í úrskurði Skipulagsstofnunar frá árinu 2006 var lagst gegn leið B. Stofnunin hafi ekki lagalegar forsendur til að víkja úrskurðinum til hliðar með því að hefja nýja málsmeðferð samkvæmt 8. gr. laga nr. 106/2000 um sömu framkvæmd.

Hinsvegar geti verið forsendur til þess að óska eftir endurupptöku umhverfismatsins vegna verulegra breyttra forsendna og það geti framkvæmdaraðili og aðrir aðilar, sem hafi lögvarinna hagsmuna að gæta, gert. Í greinargerð Vegagerðarinnar með tillögu að matsáætlun komi m.a. fram að með breyttri hönnun veglína Þ-H frá fyrri hugmyndum um leið B náist að takmarka rask á skóglendi og draga úr heildaráhrifum veglínunnar. Það séu upplýsingar sem geti leitt til þess að til álita komi að endurupptaka umhverfismat sem þegar hefur farið fram á grundvelli ólögfesta reglna um endurupptöku mála (www.skipulagsstofnun.is).

1.2.6. Ósk um endurupptöku

Í byrjun árs 2015 óskaði Vegagerðin eftir endurupptöku á hluta úrskurðar Skipulagsstofnunar frá 28. febrúar 2006 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp, nánar tiltekið þess hluta sem varðar leið B um Teigsskóg. Til grundvallar beiðni sinni byggði Vegagerðin á 24. gr. stjórnisýslulaga auk ólögfesta heimilda um endurupptöku.

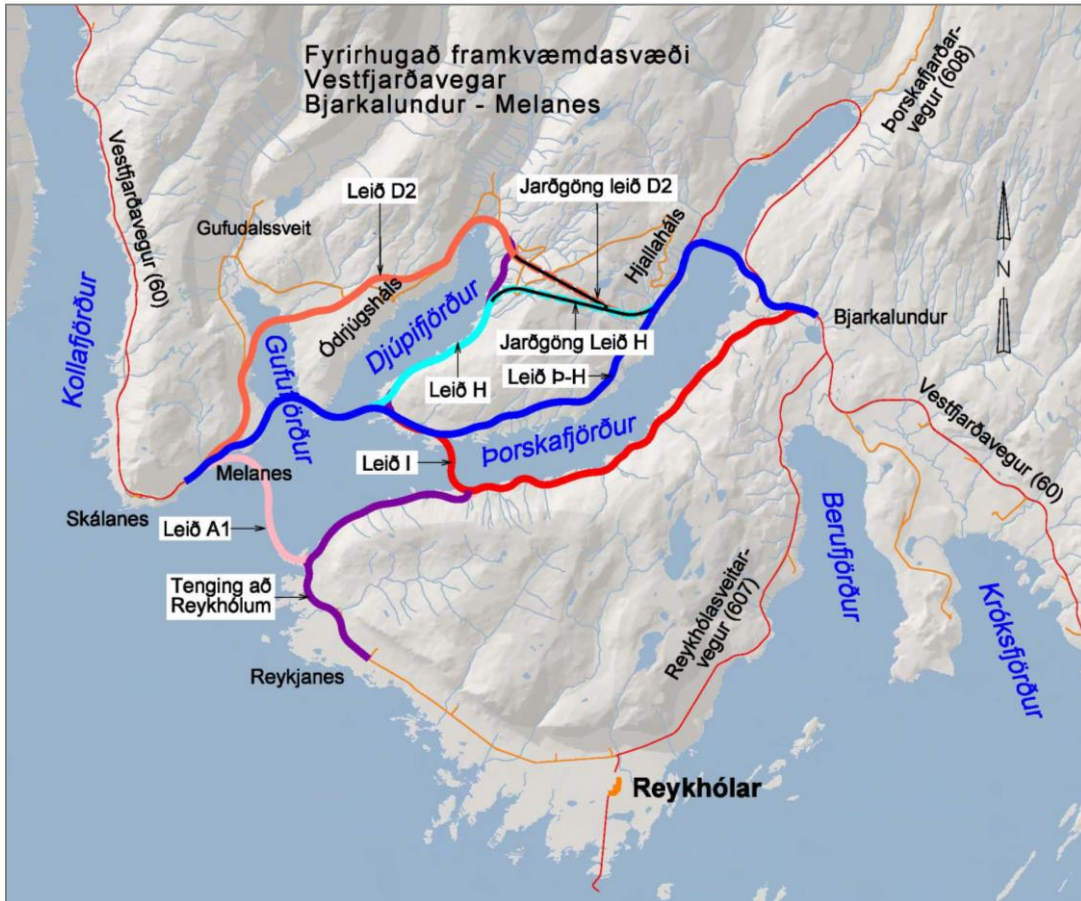
Í ákvörðun Skipulagsstofnunar frá 26. maí 2015 segir: „*Skipulagsstofnun telur að breytingar á legu vegar um Teigsskóg og áformum um efnistöku innan hans séu það veigamiklar að þær skapi forsendur til að endurskoða mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Að sama skapi fellst stofnunin á að þær breytingar sem gerðar hafa verið á hönnunarforsendum og hönnun þverana yfir Djúpafjörð og Gufufjörð gefi tilefni til að endurskoða umhverfismat þess hluta framkvæmdarinnar.*

Þessi niðurstaða hefur í för með sér að Vegagerðin getur lagt fram tillögu að matsáætlun samkvæmt 8. gr. laga nr. 106/2000 með áorðnum breytingum. Í matsáætlun fyrir endurskoðað umhverfismat verður tekin afstaða til þess hvaða valkostir verða skoðaðir og á hvaða gögnum umhverfismatið skal byggja og hvert umfang þess skuli vera. Þrátt fyrir þær breytingar sem gerðar hafa verið á framkvæmdinni og sem

leitt hafa til þess að fallist er á endurskoðun umhverfismatsins, þá liggur fyrir að sú framkvæmd sem hér um ræðir felur í sér inngríp inn í lítt snortna landslagsheild og svæði með viðkvæmri náttúru sem fellur undir ýmis verndarákvæði í lögum og stefnu stjórnvalda. Það er því mikilvægt að í endurskoðuðu umhverfismati verði lagðar fram ítarlegar upplýsingar um umhverfisaðstæður, vandað til umhverfismats og lagt mat á umhverfisáhrif mögulegra valkosta til að bæta samgöngur á Vestfjarðavegi um Reykhólahrepp“. Ákveðið var að leggja leið Þ-H fram til mats á umhverfisáhrifum.

1.2.7. Tillaga að matsáætlun 2015

Í ljósi ofangreindrar sögu eru því hér lagðar fram 5 leiðir: **A1, D2, H, I og Þ-H**.



Mynd 1. Fyrirhugað framkvæmdasvæði Vestfjarðavegar.

Þær veglínur sem lagðar eru fram fylgja á köflum þeim leiðum sem áður var búið að leggja fram. Lega leiða hefur verið endurskoðuð í samræmi við athugasemdir sem bárust við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar 2005 og samkvæmt úrskurði umhverfisráðherra dagsettum 5. janúar 2007.

Árið 2005 hafnaði Vegagerðin hugmyndum um að vegurinn yrði lagður í jarðgöngum. Í þessu mati eru lagðar fram 2 leiðir, D2 og H, sem liggja í jarðgöngum undir Hjallaháls. Lagðar eru fram tvær nýjar leiðir, A1 og I, sem þvera Þorskafjörð utan við Teigsskóg og liggja um Þorskafjörð að austanverðu.

Auk þess er lögð fram leið Þ-H sem liggur um Teigsskóg. Um er að ræða breytta veglínu og aðra útfærslu á framkvæmd sem felur í sér mun minna rask á Teigsskógi en sú tilhögun framkvæmda sem fjallað var um í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006. Vísast nánar um það í fylgiskjal 1.

Þessi endurskoðaða tillaga að matsáætlun hefur verið send til ákvörðunar Skipulagsstofnunar. Stofnunin hefur 4 vikur til að taka ákvörðun um tillöguna. Á þeim tíma þarf Skipulagsstofnun að leita eftir umsögn leyfisveitenda og eftir atvikum annarra aðila um tillöguna. Umsagnaraðilar fá a.m.k. 10 virka daga til að gefa umsögn sína. Skipulagsstofnun mun einnig kynna tillöguna með fréttatilkynningu og á heimasíðu stofnunarinnar. Allir munu geta sent Skipulagsstofnun athugasemdir innan tilskilins tímafrests sem er 10 virkir dagar. Að loknum kynningartíma tekur Skipulagsstofnun ákvörðun um áætlunina.

Niðurstaða Skipulagsstofnunar getur verið á þrjá vegu: Fallist á tillögu framkvæmdaraðila, fallist á tillögu framkvæmdaraðila með athugasemdum eða tillögunni er synjað.

1.3. MARKMIÐ FRAMKVÆMDA

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur um sunnanverða Vestfirði og hafa jákvæð áhrif á samfélagið með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg (60).

2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ

2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS

Framkvæmdasvæðið er í sveitarfélaginu Reykhólahreppi. Reykhólahreppur er eina sveitarfélagið í Austur-Barðastrandarsýslu.

Reykhólar eru fornt höfuðbýli. Þar er þéttbýli en annars er sveitarfélagið strjálbýlt og talsvert margar eyðijarðir. Í sveitarfélaginu bjuggu 268 manns 1. janúar 2015. Þar af 132 á Reykhólum (Hagstofa Íslands, 2015). Á Reykhólum er grunnskóli, heilsugæslustöð, verslun, kirkja, flugvöllur, hlunnindasafn, upplýsingamiðstöð fyrir ferðamenn, tjaldsvæði og sundlaug. Helsti atvinnurekandi á Reykhólum er Þörungavinnslan. Á Álftalandi við Reykhóla er gistiheimili og á Miðjanesi er ferðaþjónusta bænda. Á Stað eru seldar afurðir „beint frá býli“.

Á undirlendi sveitarfélagsins fer fram hefðbundinn landbúnaður, s.s. sauðfjárrækt, nautgripærækt og skógrækt.

Reykjanes er á milli Þorskafjarðar og Berufjarðar. Á Stað á Reykjanesi er kirkja, Staðarkirkja sem var byggð árið 1864 en aflögð sem sóknarkirkja árið 1957. Þar eru mikil hlunnindi af æðarvarpi. Margar skemmtilegar gönguleiðir eru í grennd við Stað og útsýni þaðan þykir einkar fallett. Í tæplega 2 km fjarlægð frá Stað er smábáta- og ferjubryggja. Þaðan siglir ferðaþjónustufyrirtækið Eyjasigling út í Skáleyjar, Hvallátur og Flatey á Breiðafirði á sumrin.

Búseta er á mörgum bæjum vestan við Reykhóla en Árbær og Staður eru vestast. Landeigendur þar telja að möguleg skerðing á túnum Árbæjar og Staðar vegna vegaframkvæmda myndi skerða búsetuskilyrði á jörðunum verulega enda nær allt ræktunarland þar upp urið nú þegar. Þá yrði verulegt óhagræði af því hvernig vegurinn klýfur jarðirnar og gerir mun erfiðara að nýta þær. Á jörðinni Laugalandi við Þorskafjörð er íbúðarhús sem er nýtt til sumardvalar en undirlendi jarðarinnar er nýtt frá Árbæ. Við Laugaland hefur verið leigt út land fyrir frístundahús (teikning 5, 3/3).

Þorskafjörður er um 16 km langur fjörður á milli Reykjanes og Skálaness. Hann er grunnur og fellur út af innsta hluta hans. Inn úr honum ganga tveir stuttir og grunnir firðir, Djúpiðfirðir og Gufufjörður.

Bjarkalundur er elsta sumarhótel landsins, byggt á árunum 1945-47. Föst búseta er á tveimur bæjum í Þorskafirði; Hofstöðum og Kinnarstöðum. Einnig er einbýlishús á Krossnesi sem er á milli Hofstaða í Þorskafirði og Kinnarstaða. Landeigendur Kinnarstaða hafa áhyggjur af raski á landi vegna vegaframkvæmdanna. Á jörðinni Hofstöðum eru túnin nýtt til heyskapar og úthagi til beitar og mögulegt er að hvoru tveggja skerðist við vegaframkvæmdina. Undirlendi á jörðinni Hlíð, sem er nýtt frá Stað, er mjög lítið og telja landeigendur að vegur um land jarðarinnar mun draga verulega úr nýtingarmöguleikum hennar. Á jörðinni eru skrásettar og friðaðar fornminjar samkvæmt þinglýstu friðlýsingarskjali fornminjavarðar frá árinu 1930 (kafli 7.3.).

Aðrar jarðir á svæðinu eru nýttar sem frístundajarðir og sums staðar eru túnin nýtt. Frístundahús eru á nokkrum stöðum í Þorskafirði en einnig eru íbúðarhús nýtt, m.a. að Kollabúðum og Gröf. Frístundahús eru m.a. í landi Hofstaða í Þorskafirði, Kinnarstaða (tvö), Skóga (tvö), Kollabúða, Múla, Hjalla, Þórisstaða og Teigsskógar. Á Skógum í Þorskafirði fæddist skáldið Matthías Jochumsson árið 1835. Þar er áningarstaður með minnismarki um Matthías Jochumsson og talsverð skógrækt.

Í landi Þórisstaða hefur verið samþykkt deiliskipulag fyrir frístundabyggð (kafli 2.3.).

Upp úr botni Þorskafjarðar liggur þjóðvegur um Þorskafjarðarheiði yfir í Ísafjarðardjúp. Var hann lagður á árunum 1940-1946 og þjónaði sem aðalleiðin á milli Reykjavíkur og Djúps fram til 1987, þegar vegur um Steingrímsfjarðarheiði var opnaður. Yfir Þorskafjörð, milli Hjalla og Þórisstaða, liggur háspennulína Landsnets; Mjólkárhlína 1 sem er 132 kV.

Út með firðinum að vestan er landið víða gróið, birkikjarr víða og myndarlegur skógur er heitir Teigsskógur. Á milli Þorskafjarðar og Djúpafjarðar er Hjallaháls. Þar eru melar (veðrað berg) og blásið land algengast en yfir sumarið skarta sumir melar blómagörðum; gul melasól, hvít holtasóley o.fl.

Teigsskógur í Þorskafirði hefur nokkra sérstöðu meðal Vestfirskra skóga. Samkvæmt nýlegum mælingum Skógræktar ríkisins er hann talin vera um 667 ha að flatarmáli og skipar þannig sess með stærstu skóglendum landshlutans.

Telja má að skógurinn nái frá Þórisstöðum um Gröf og langleiðina að gömlum túngarði við bæinn Hallsteinsstaði yst á skaganum, sem gengur fram milli Þorskafjarðar og Djúpafjarðar. Breidd skógarins er víðast milli 400-500 m. Þéttleiki birkisins í Teigsskógi er einstakur. Á stöku stað í miðhluta skógarins má líta stórvaxinn reynivið sem myndar yfirhæð í frekar lávöxnu birkikjarrinu. Birkiskógurinn er hvergi hávaxinn, meðal hæð gæti verið um 2 m þar sem skógurinn er hæstur. Teigsskógur hefur verið beittur í árhundruð og hefur vetrarþeir fyr á tímum ásamt hafrænu loftslagi Breiðafjarðar gert hann að þeim lágvaxna skógi sem hann er í dag. Sauðfjárbúskap hefur nú verið hætt á jörðunum í grennd við Teigsskóg, Gröf og Hallsteinsstaði. Allsstaðar þar sem séð verður er skógurinn í ágætri framför. Forðum var Teigsskógur aðallega nýttur sem beitiskógur. Framtíðarnytjar skógarins kunna að felast í sérstöðu hans sem heilðrænu og sérstöku vistkefi. Einnig má ætla að útvíst í og við Þorskafjörð vaxi í réttu hlutfalli við byggðapróun og bættar samgöngur á vesturlandi (Skógrækt ríkisins, 2005).

Djúpifjörður er þröngur og stuttur fjörður. Fjörðurinn afmarkast af Hallsteinsnesi til austurs og Grónesi til vesturs. Þrátt fyrir nafnið er Djúpifjörður grunnur og nánast samfelldar leirur á fjöru en þröngur áll gengur út miðjan fjörðinn. Í árbók Ferðafélagsins frá 1959 er sagt að nafnið gæti allt eins verið dregið af dalnum sem sé þröngur og djúpur. Í fjarðarmynninu eru margar litlar eyjar sem hálfloka firðinum. Hlíðarnar eru víða vel grónar og er þar víða birkiskógur. Skógurinn er mestur undir Mýrlendisfjalli og undir Ódrjúgshálsi. Undir Mýrlendisfjalli, frá Hálsá niður undir brú á Djúpadalsá, er oft snjóþungt á vetrum. Vestfjarðavegur liggur um og fyrir fjörðinn. Að austan liggur hann yfir Hjallaháls en að vestan yfir Ódrjúgsháls.

Samnefndur bær er í botni Djúpafjarðar og þar er sundlaug og ferðaþjónusta. Í landi Djúpafjarðar, í skóginum undir Mýrlendisfjalli, eru 3 frístundahús en í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 er gert ráð fyrir að þeim geti fjölgað í allt að 10. Í skóginum undir Ódrjúgshálsi eru 6 frístundahús. Tvö þeirra eru í landi Miðhúss en þar er lóð fyrir eitt hús í viðbót samkvæmt aðalskipulagi. Fjögur húsanna eru á lóð úr landi Gróness, hús og land eru í eigu Landhelgisgæslu Íslands. Að Hallsteinsnesi út með Djúpafirði að austanverðu liggur vegslóði. Þar eru tvö frístundahús.

Gufufjörður er stuttur og mjög grunnur fjörður. Hann kemur allur upp á stórstraumsfjöru. Botninn er lífrík leira. Grösugt og búsaeldarlegt er í kringum Gufufjörðinn. Skálanes skilur Gufufjörð frá Kollafirði til vesturs en Grónes er á milli Gufufjarðar og Djúpafjarðar til austurs. Í Gufufirði er víða skógarkjarr.

Í Gufufirði eru tveir bæir í byggð, Gufudalur Neðri og Fremri Gufudalur. Að Gufudal er kirkja, Gufudalskirkja. Veiði er í Gufudalsá og við Fremri-Gufudal er veiðihús. Í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 er gert ráð fyrir 4 frístundahúsum í landi Fremri-Gufudals. Frá eyðibýlinu Brekku liggur vegslóði út með Gufufirði að austanverðu, að Grónesi. Þar eru 3 lóðir fyrir frístundahús og gert ráð fyrir að þeim geti fjölgað í allt að 10. Á Melanesi, við mynni Gufufjarðar að vestanverðu, er aflögð flugbraut.

2.1.1. Samfélag

Núverandi Vestfjarðavegur á kaflanum frá Bjarkalundi að Skálanesi er að stórum hluta krókóttur, brattur og mjór malarvegur. Á köflum er töluverð snjósófnun. Á þurrum sumrum er oft mikil rykmengun af umferðinni.

Framkvæmdin mun hafa áhrif á samfélagið í heild. Hún mun hafa mest áhrif á íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum og nærsamfélagið, þ.e. íbúa við Vestfjarðaveg á þessum kafla. Í frummatsskýrslu verður fjallað um núverandi aðstæður samfélags.

Ekki er talin þörf á að gera sérstaka samfélagsrannsókn í tengslum við framkvæmdina. Stuðst verður við skýrslur sem þegar hafa verið birtar, t.d. skýrslu Byggðastofnunar um ástæður viðvarandi fólksfækkunar og skýrslu Háskólans á Akureyri um vegtengingar á Vestfjörðum. Einnig hefur

Rannsókn- og fræðasetur Háskóla Íslands á Vestfjörðum birt skýrslu um ferðamenn á Vestfjörðum sumarið 2008 þar sem fram koma viðhorf ferðamanna til vegakerfisins á Vestfjörðum.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif samgöngubóta á samfélagið á Vestfjörðum og nærsamfélagið, m.a. á almenning, atvinnulíf og opinbera þjónustu.

2.2. NÚVERANDI SAMGÖNGUR – NÚVERANDI VEGUR

2.2.1. Almenn um Vestfjarðaveg

Vestfjarðavegur (60) er 341 km langur. Hann liggur frá Hringvegi við Dalsmynni í Borgarfirði, um Bröttubrekku, Búðardal, Svínadal og Gilsfjörð um Þorskafjörð, Skálanes, Klettsháls, Vattarfjörð, Litlanes, Hjarðarnes og fyrir Vatnsfjarðarbotn, um Helluskarð, Dynjandisheiði, Arnarfjörð, Hrafnseyrarheiði, Dýrafjörð, Gemlufallsheiði og Öundurafjörð, um jarðgöng undir Breiðadals- og Botnsheiði á Djúpveg í Skutulsfirði. Vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg er núna 448 km, þar af eru 347 km með bundnu slitlagi en 101 km af malarvegum. Vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur eftir Djúpvegi sem er með bundnu slitlagi er 455 km.

Miklar endurbætur hafa verið gerðar á Vestfjarðavegi við norðanverðan Breiðafjörð á síðustu árum en frekari endurbætur eru í undirbúningi til að tengja saman byggðarlög og til að hægt verði að fara hringleið um Vestfirði á bundnu slitlagi, allan ársins hring. Eins og kemur fram hér að framan eru ennþá 101 km Vestfjarðavegar með malaryfirborði og er sums staðar um erfiða fjallvegi að fara sem lokast þráfaldlega að vetrarlagi. Með göngum á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, sem stytta leiðina um 27 km, verður leiðin um Vestfjarðaveg stysta leiðin á milli Ísafjarðar og Reykjavíkur. Með fleiri fjarðarþverunum við norðanverðan Breiðafjörð og hugsanlegri styttingu leiðar með nýjum vegi um Dynjandisheiði eru áform um að stytta leiðina meira, þannig að hún verði að lokum rúmlega 400 km.

Ennþá er malarvegur á kaflanum frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Skálaneshrauni á austanverðu Skálanesi, sem er sá kafli sem hér er fjallað um. Þessi framkvæmd getur stytta leiðina um rúmlega 20 km. Við styttinguna kynni hluti núverandi vegar að verða lagður af.

Núverandi vegur liggur frá Bjarkalundi að Skálanesi, við mynni Þorskafjarðar, og er 41,6 km langur. Vegurinn er ófullnægjandi. Hann liggur um tvo hálsa, Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Hann er á köflum krókóttur og mjög brattur, einkum um Ódrjúgsháls. Kröfum um öryggissvæði er hvergi fullnægt.

2.2.2. Núverandi vegur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði

Bjarkalundur-Þórisstaðir í Þorskafirði

Núverandi vegur um sunnanverðan Þorskafjörð var endurlagður um 1970. Vegurinn úr Þorskafjarðarbotni, út með Þorskafirði að vestan, yfir Hjallaháls og í botn Djúpafjarðar var endurlagður á árunum eftir 1978. Vegurinn er með bundnu slitlagi á 8 km kafla frá Bjarkalundi að Þórisstöðum (undir Hjallahálsi) en slitlagið er mjótt og vegurinn uppfyllir ekki kröfur Vegagerðarinnar til stofnvega. Hann var upphaflega lagður 4 m breiðri klæðingu sem var breikkuð. Hann er ennþá of mjór og það vantar öryggissvæði meðfram honum á kaflanum frá Þorskafjarðará að Þórisstöðum. Vegurinn hefur þó viðunandi legu á þessum kafla og burðargeta hans telst fullnægjandi. Í Þorskafjarðarbotni er 60 m löng einbreið brú yfir Þorskafjarðará, sem byggð var árið 1981.

Á vegarkaflanum eru vegtengingar að bæjunum Hofstöðum og Kinnarstöðum og að frístundahúsum og eyðibýlum. Frá heimreið að Hofstöðum liggur vegur að einbýlishúsinu Krossnesi. Úr botni Þorskafjarðar liggur Þorskafjarðarvegur (608) um Þorskafjarðarheiði að Djúpvegi (61) á Steingrímsfjarðarheiði.

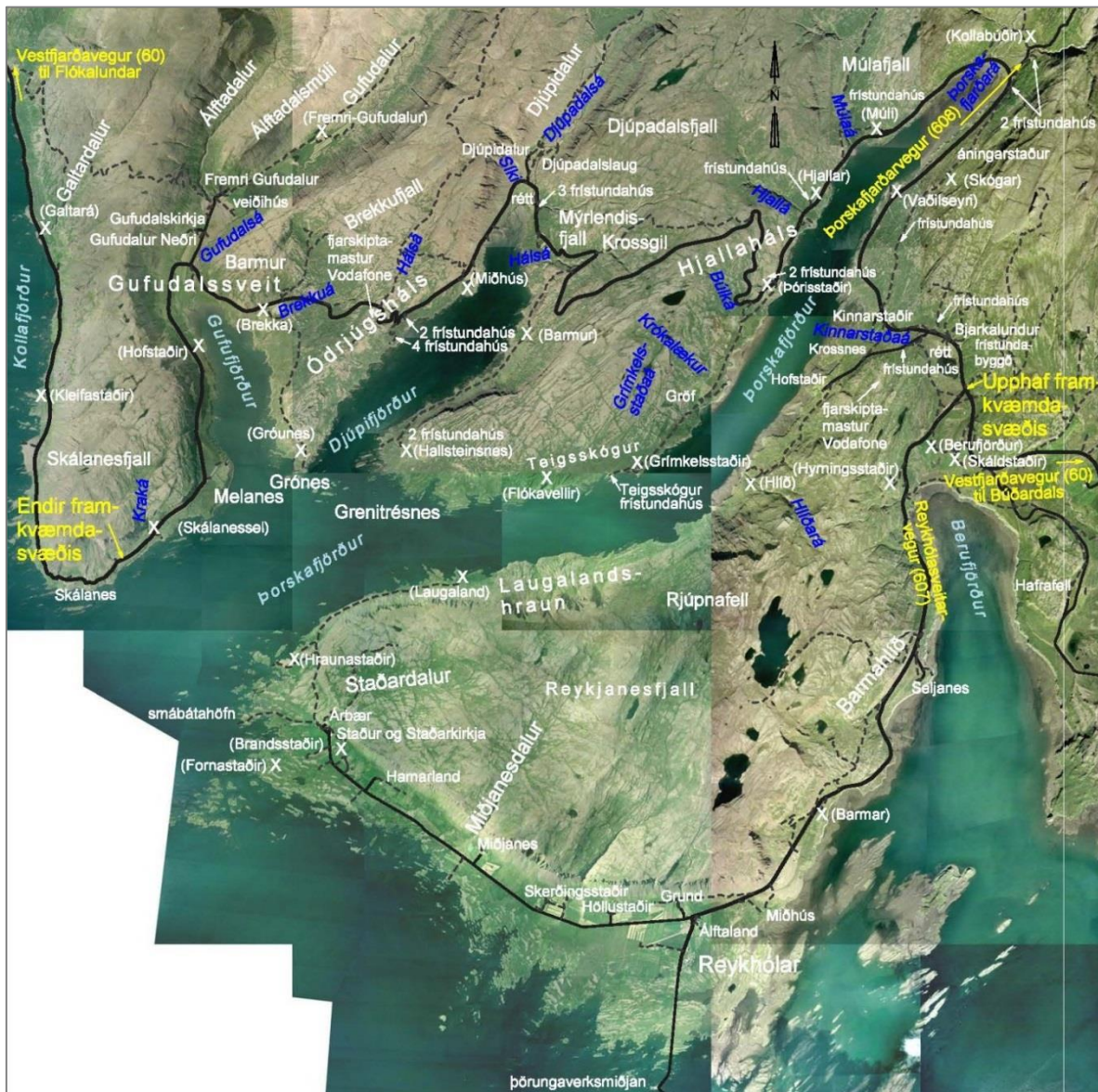
Þórisstaðir í Þorskafirði-Djúpadalsá í Djúpafirði

Núverandi vegur milli Þórisstaða og Djúpadalsár liggur yfir Hjallaháls. Hann hefur reynst vel með tilliti til snjóá, nema undir Mýrlendisfjalli. Vegurinn liggur hæst í um 336 m hæð y.s. Mesti lengdarhalli vegarins er 12%. Lárétt lega er kröpp, nema um háhálsinn. Leiðbeinandi hraði í beygjum Þorskafjarðar- og Djúpafjarðarmegin er 30 km/klst. Þessi vegarkafli hefur þó reynst vel og ekki verið til trafala, nema eins og áður segir, undir Mýrlendisfjallinu. Bent er á að þessi kafli um Hjallaháls er mjög sambærilegur við veginn um Hálfán í Vestur- Barðastrandarsýslu hvað krappa og lengdarhalla snertir. Snjóavandamál

milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

eru undir Mýrlendisfjalli, þar sem komið er niður af Hjallahálsi að vestanverðu. Þar er mikill lengdarhalli (12%) og tvær krappar hárnálabeygjur (lykkjur).

Á vegarkaflanum er ein einbreið brú, á Djúpadalsá sem er 32 m löng og byggð árið 1952. Nokkrar vegtengingar eru að eyðibýlum og frístundahúsum, bæði Þorskafjarðar- og Djúpaþfjarðarmegin við Hjallaháls.



Mynd 2. Núverandi vegir á mögulegu framkvæmdasvæði. Svartar, heilar línur eru vegir á forræði Vegagerðarinnar. Brotalínur eru vegir og slóðar sem eru ekki á vegum Vegagerðarinnar (Loftmyndir: Loftmyndir ehf. 2005).

Djúpidalur í Djúpaþfjarði-Skálanes

Núverandi vegur sem liggur frá Djúpadalsá í botni Djúpaþfjarðar, um Ódrjúgsháls og Gufufjörð, að Skálanesi er óviðunandi. Hann var lagður um 1950 og liggur yfir hálsinn í miklum bratta og kröppum beygjum að austanverðu. Þar er leiðbeinandi hraði 30 km/klst. Merkingar við veginn gefa til kynna að hallinn í brekkunni í austanverðum Ódrjúgshálsi sé 16%, en á stuttum kafla er hann allt að 20%. Vegurinn fer hæst í um 160 m hæð y.s. Snjóflóð eru þekkt undir Brekkubarminum, þ.e. milli Brekku og Gufudals. Vegurinn hefur allur verið styrktur en engu að síður þarf að takmarka öxulpunga á hluta hans á vorin.

Á vegarkaflanum eru tvær einbreiðar brýr. Skammt frá heimreið að Djúpadal í Djúpaþfjarði er Síkisbrú sem er 6 m löng og var byggð árið 1965. Í botni Gufufjarðar er einbreið brú yfir Gufudalsá sem er 24 m löng og var byggð árið 1953.

Í Djúpafríði er vegtenging að bænum Djúpadal í botni fjarðarinnar en þar er sundlaug og ferðapjónusta. Í Gufufiríði eru vegtengingar að bæjunum Gufudal Neðri og Fremri Gufudal. Við Gufudal eru m.a. veiðihús og kirkja, Gufudalskirkja. Einnig eru vegtengingar að eyðibýlum og frístundahúsum. Á Melanesi er tenging að aflögðum flugvelli.

2.2.3. Vetrarpjónusta og umferð

Veturinn 2014-2015 var vetrarpjónusta alla daga á Vestfjarðavegi á kaflanum frá Bjarkalundi að Flókalundi. Veginum var haldið opnum alla daga á hefðbundnum vinnutíma, ef veður leyfði. Svipuð vetrarpjónusta var á Barðastrandarvegi (62), frá Flókalundi að Patreksfiríði og á Bíldudalsvegi (63), milli Patreksfjarðar og Bíldudals.

Samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2014 var umferðin um Vestfjarðaveg eftir vegaköflum eftirfarandi (tafla 1):

Tafla 1. Umferð á Vestfjarðavegi 2014, á kaflanum frá Reykhólasveitarvegi að Kleifastöðum.

Vegarkafli	Lengd	ÁDU	SDU	VDU	Eknir þ. km
Reykhólasveitarvegur-Þorskafjarðarvegur	8,31	133	253	47	403
Þorskafjarðarvegur- Gröf	7,41	121	243	35	327
Gröf - Djúpadalsvegur	10,84	113	226	32	447
Djúpadalsvegur- Fremri-Gufudalsvegur	9,27	112	233	29	379
Fremri-Gufudalsvegur - Kleifastaðir	12,02	109	226	27	478

ÁDU Meðalársúmmferð eða meðalfjöldi bíla á sólarhring allt árið.

SDU Sumardagsúmmferð eða meðalfjöldi bíla á sólarhring júní – september.

VDU Vetrardagsúmmferð eða meðalfjöldi bíla á sólarhring janúar – mars og desember.

Hluti umferðarinnar fer með Breiðarfjarðarferjunni Baldri yfir Breiðafjörð, milli Stykkishólms og Brjánslækjar. Í gildi er samningur um rekstur ferjunnar. Rætt hefur verið um að samningurinn verði framlengdur þar til Vestfjarðavegur milli Bjarkalundar í Þorskafiríði og Þverár í Kjálkafiríði telst til svonefndra heilsársvega.

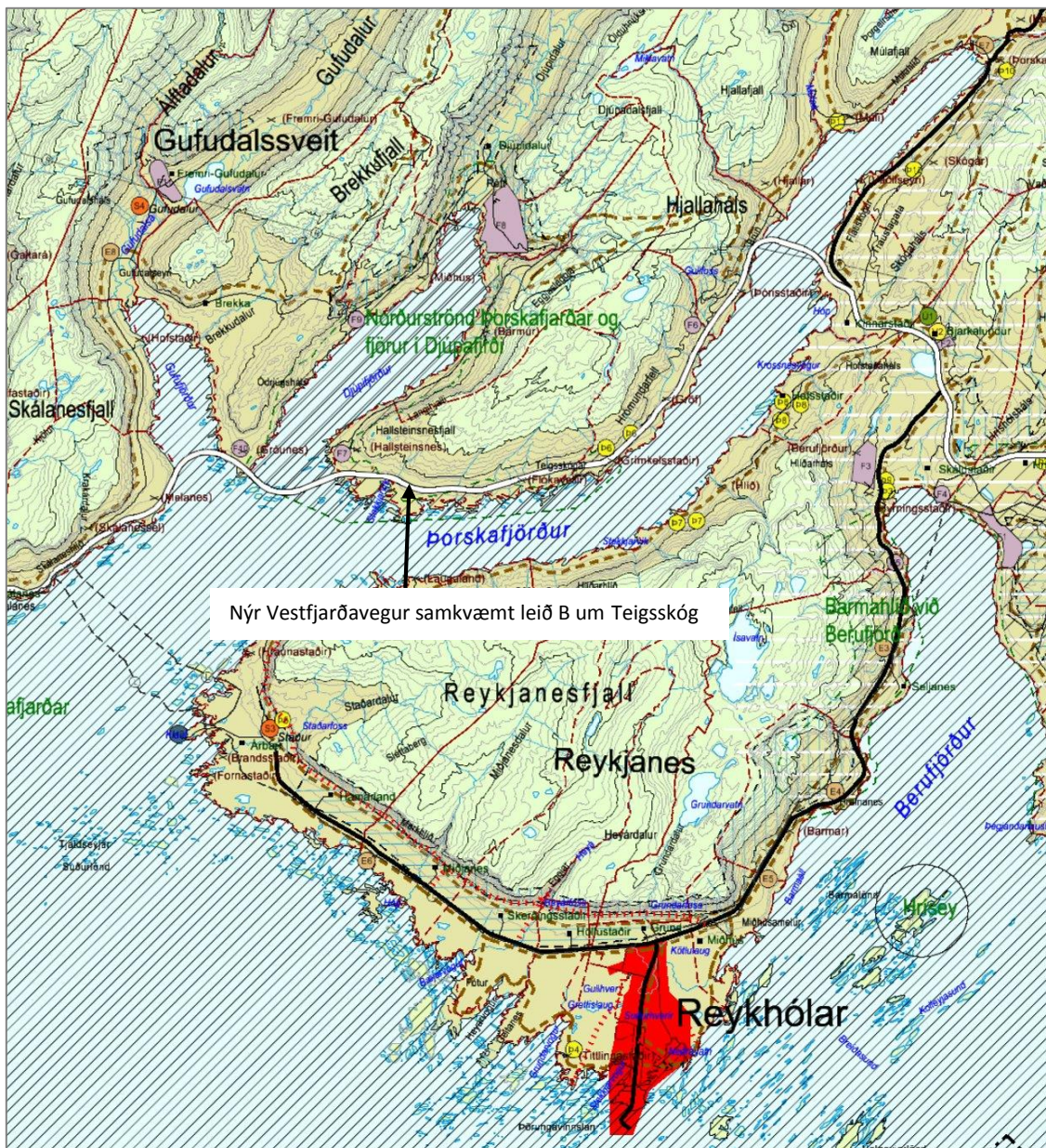
Gera má ráð fyrir að með Dýrafjarðargöngum og nýjum vegi yfir Dynjandisheiði muni hluti umferðarinnar að og frá Ísafjarðarsýslum fara í meira mæli um Vestfjarðaveg en verið hefur og dragi þá eitthvað úr umferð um Djúpveg.



Mynd 3. Núverandi vegur á Ódrjúgshálsi Djúpafríðarmegin (ljósmynd: Vegagerðin, 2012).

2.3. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 var staðfest 24. ágúst 2009. Á aðalskipulagsupprætti er lega nýs Vestfjarðavegar sýnd samkvæmt leið B, eins og hún var kynnt í matsskýrslu Vegagerðarinnar (2005), þrátt fyrir að henni hafi verið hafnað í úrskurði Skipulagsstofnunar í febrúar 2006, sjá mynd 4. Í aðalskipulaginu kemur fram að megin landnotkun á undirlendi Reykhólahrepps sé landbúnaður.



Mynd 4. Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018. Ljósbrún svæði eru landbúnaðarsvæði. Ljósgræn svæði eru óbyggð svæði ofan 200 m hæð y.s. Bleik svæði eru fyrir frístundabyggð. Skástrikuð svæði eru svæði á náttúruminjakrá. Gulir fylltir hringir eru fornminjar. (Heimild: Landmótun, 2008).

Jarðgöng undir Hjallaháls og vegagerð milli Bjarkalundar og Skálaness samkvæmt leið A1, D2, H, og I, felur í sér að gera þarf breytingu á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018, í samræmi við 36. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Vegna leiðar Þ-H þarf líklega aðeins að gera óverulegar breytingar á aðalskipulagi.

Í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 er mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar, milli Bjarkalundar og Eyrar, rakið. Þar kemur fram að á skipulagstímanum sé gert ráð fyrir að samgöngubætur verði miklar í kjölfar nýrra vega á milli Bjarkalundar og Skiptár í Kjálkafirði og með því muni umferðaröryggi um sveitarfélagið aukast til muna, tengingar við nágrannasveitarfélögin batna og atvinnusvæðið stækka (Landmótun, 2008).

Verði þörf á breytingu á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 vegna fyrirhugaðrar vegagerðar milli Bjarkalundar og Skálaness mun Vegagerðin hafa samráð við fulltrúa sveitarfélagsins um hana.



Mynd 5. Gufudalskirkja (ljósmynd: Oddur Jónsson).

Tillaga að deiliskipulagi Þórisstaða í Þorskafirði var samþykkt af sveitarstjórn Reykhólahrepps þann 14. desember 2012. Að deiliskipulaginu stendur Þórisstaðafélagið, félag þeirra sem eiga hlut í jörðinni Þórisstaðir í Þorskafirði. Á jörðinni eru 2 frístundahús en áhugi er fyrir því innan félagsins að fleiri eigendur geti byggt sér frístundahús á jörðinni. Í deiliskipulaginu er gert ráð fyrir 14 lóðum fyrir frístundahús í þremur þyrpingum; þyrpingu A, B og C. Skipulagssvæðið er alls um 153,5 ha að flatarmáli og afmarkast af jarðarmörkum Þórisstaða við Búlká í suðvestri og Hjallaá í norðaustri.



Mynd 6. Fyrirhugað 3 frístundasvæði á Þórisstöðum í Þorskafirði (X2 hönnun-skipulag).



Mynd 7. Breytt aðalskipulag með þremur frístundahúsasvæðum (táknad með bleikum hringjum) í landi Þórisstaða í Þorskafirði (X2 hönnun -skipulag)

Breyting á aðalskipulagi Reykhólahrepps fólst í að skilgreina tvö ný svæði innan jarðarinnar með hringtákn á sveitarfélagsupprætti aðalskipulags. Svæðin fá táknin F6 eins og það hringtákn fyrir frístundabyggð sem fyrir er á jörðinni, sjá mynd 7 og teikningu 5.

Í fyrstu athugunum um jarðgöng undir Hjallaháls var gert ráð fyrir að gangamunni Þorskafjarðarmegin yrði í nágrenni Búlkár í landi Þórisstaða, sjá kafla 3.4.2. Þegar drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt lágu fyrir tillögur að deiliskipulagi frístundabyggðar á því landi jarðarinnar þar sem gert var ráð fyrir gangamunnum. Reykhólahreppur hafnaði athugasemdum Vegagerðarinnar um deiliskipulag frístundabyggðarinnar og útilokaði þar með framlagða jarðgangatillögu. Sveitarstjórn staðfesti síðan deiliskipulag frístundabyggðarinnar.

Vegna þessa var gangamunni Þorskafjarðarmegin færður um 0,3 km til suðurs, út fyrir land Þórisstaða. Við breytinguna lengdust jarðgöngin um 0,4 km (miðað við leið D1, sbr. kafli 6.4.) og urðu 300-400 Mkr. dýrari.

2.4. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Framkvæmdin, óháð hvaða leið verður fyrir valinu, mun hafa áhrif á alla landeigendur og eða ábúendur á svæðinu frá Bjarkalundi að Skálanesi, þótt vegurinn muni ekki liggja um allar jarðirnar. Við færslu vegarins ýmist lengjast eða styttest vegalengdir að Vestfjarðavegi.

Á upprætti með Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 er sýnd reiðleið meðfram núverandi Vestfjarðavegi, þar sem hann verður lagður af. Einnig er sýnd reiðleið út með Þorskafirði að austanverðu. Tekið er fram að reiðleiðir séu sýndar eingöngu til skýringar.

Engar merktar gönguleiðir eiga upphaf við þennan vegarkafla. Landið virðist þó talsvert notað til útivistar. Mörg frístundahús eru í grennd við framkvæmdasvæðið og það er þekkt berjaland. Stangveiðar eru stundaðar í Þorskafjarðará, Djúpadalsá og Gufudalsá. Gufudalsá telst góð sjóbleikjuá en stopular upplýsingar eru til um veiði í Þorskafjarðará og Djúpadalsá.

Framkvæmdir við nýjan Vestfjarðaveg munu aðallega raska beitilandi, en líklegt er að vegna leiðar I verði túnnum við Hofstaði í Þorskafirði raskað. Einnig eru líkur á að vegna tengingar frá Árbæ og Stað að leið I, verði túnnum raskað.

Á mögulegu framkvæmdasvæði á Reykjanesi, í Þorskafirði, í Djúpafirði og Gufufirði eru fáir bæir í byggð vestan Reykjanes. Á svæðinu er heilsársbúseta á eftirtöldum bæjum: Árbæ, Stað, Hofstöðum í Þorskafirði, Krossnesi, Kinnarstöðum, Djúpadal, Fremri Gufudal og Gufudal Neðri.

Framkvæmdin getur haft áhrif á nýtingu og/eða eigendur eftirfarandi jarða:

Í Þorskafirði: Laugaland, Árbær, Staður, Hamarland, Bjarkalundur, Hofstaðir, Krossnes, Kinnarstaðir, Skógar, Kollabúðir, Múli, Hjallar, Þórisstaðir, Gröf og Teigsskógur

Í Djúpafirði: Hallsteinsnes, Barmur, Djúpidalur, Miðhús og Grónes

Í Gufufirði: Brekka, Fremri Gufudalur, Gufudalur Neðri, Hofstaðir, Melanes og Skálanes

Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um landnotkun á svæðinu (kafli 5.1.1.). Á teikningum eru sýnd landamerki. Tekið skal fram að þau geta verið ónákvæm því að þau eru að grunninum til frá Nyttjalandi (2006) og eru ekki þinglýst. Aflað var upplýsinga um landamerki í samráði við landeigendur, í tengslum við undirbúning framkvæmdarinnar á árinu 2007.

2.5. VERNDARSVÆÐI

2.5.1. Náttúruminjaskrá og lög um verndun Breiðafjarðar

Fyrirhugað framkvæmdarsvæði liggur um svæði á náttúruminjaskrá (www.ust.is) (teikning 3). Í náttúruminjaskrá segir um svæði nr. 303:

„Norðurströnd Þorskafjarðar og fjörur í Djúpafirði, Reykhólahreppi, A-Barðastrandarsýslu. (1) Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskafjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. (2) Víðlendur og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.“

Öll vegagerð í sjó, fjörum og leirum fellur undir lög um verndun Breiðafjarðar nr. 54/1995. Í 2. grein laganna segir: „Ákvæði laganna taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins.“

Tilgangur laga um vernd Breiðafjarðar er að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Lögini um verndun Breiðafjarðar taka ekki til landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja ofan stórstraumsflóðborðs, þ.e. uppi á föstu landi.



Mynd 8. Verndarsvæði Breiðafjarðar (www.breidafjordur.is, kort Sigurgeir Skúlason, 2005.).

2.5.2. Hverfisvernd

Núverandi Vestfjarðavegur liggur um hverfisverndarsvæði í Berufirði og Þorskafirði (sýnt með hvítum þverstrikum á mynd 4) samkvæmt Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018. Svæðið er nr. H1 og heitir **Berufjörður, Barmahlíð og Vaðalfjöll**. Í lýsingu á því í aðalskipulagsgreinargerð segir: Samfelt útivistarsvæði frá byggðinni á Reykhólum, um Barmahlíð, undirlendi í Berufirði og Vaðalfjöll. Auk þess land Skóga niður í botn Þorskafjarðar. Á svæðinu er fjölbreytt náttúrufar og landslag, áhugavert útivistarsvæði árið um kring.

Ákvæði hverfisverndar eru þessi:

- Hefðbundnar nýttjar, svo sem beit og veiðar geta haldist eins og verið hefur. Sveitarstjórn getur þó sett reglur um takmörkun eða stjórn beitar á svæðinu.
- Framræsla votlendis á svæðunum er óheimil. Lögð er til endurheimt votlendis þar sem því verður við komið.
- Halda skal byggingarframkvæmdum í lágmarki og þess gætt að þær leiði til eins lítillar röskunar og kostur er.
- Nákvæm skráning fornleifa skal fara fram áður en ráðist er í byggingar- eða framkvæmdaleyfisskyldar framkvæmdir.
- Stefnt er að því að settar verði nánari verndar- og umgengnisreglur um fyrirhuguð fólkvangssvæði fyrir botni Berufjarðar (H1). Leitað verði samstarfs við hagsmunaaðila um þetta verkefni.

2.6. LÖG OG LEYFISVEITENDUR

Við matsvinnuna verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. Fyrirhuguð framkvæmd og efnistaka henni samfara getur verið háð eftirfarandi leyfum sem aflað verður að loknu mati á umhverfisáhrifum:

1. Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð og efnistöku til sveitarstjórnar, skv. skipulagslögum nr. 123/2010.
2. Framkvæmdin þarf að vera í samræmi við Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018. Gera verður ráð fyrir að breyta þurfi aðalskipulagi vegna breyttrar legu vegar. Vinna þarf deiliskipulag af vegsvæðum sem eru innan verndarsvæða.
3. Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 37 skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar og náttúruverndarnefnda áður en veitt er leyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar nema fyrir liggi samþykkt aðalskipulag.
4. Öll efnistaka er háð lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, gr. 45-49. Einnig gilda um efnistöku á landi lög nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð.
5. Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem heilbrigðiseftirlit Vestfjarða veitir vegna vinnubúða og starfssemi sem fylgir efnistöku. Í gildi er reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olúskipti o.fl.
6. Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingarvinnustað.
7. Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Fiskistofu varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Fiskistofu, lax- og silungsveiðisviðs, vegna nýrra brúa á ár og malarnáms úr áreyrum.
8. Í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012 þarf að sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands þar sem hættu er á að fornleifar geti raskast.
9. Samkvæmt skógræktarlögum nr. 3/1955 (II. kafla, 6. gr.) um meðferð skóga og kjarrs má ekkert svæði rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra og þá því aðeins að grætt verði upp að nýju jafnstórt svæði.
10. Samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999, njóta sjávarfitjar, leirur og mýrar eða flóar að stærð 3 ha eða stærri, sérstakrar verndar.
11. Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 17/1965, 17. gr. þarf sá sem veldur landspjöllum, með mannvirkjagerð eða á annan hátt, að bæta þau. Í 18. gr. kemur m.a. fram að Landgræðslan eigi að segja fyrir um hvernig þau skuli bæta.
12. Í samræmi við lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995 þarf að fá umsögn Breiðafjarðarnefndar ef nauðsynlegt verður að raska fjörum, eyjum, skerjum eða þvera firði sem teljast hluti af Breiðafirði.
13. Samkvæmt vatnalögum nr. 15/1923 eins og þeim var breytt með lögum nr. 132/2011 þarf leyfi Orkustofnunar vegna framkvæmda sem tengjast vatni og vatnafari. Undanþegnar eru allar framkvæmdir sem skylt er að tilkynna til Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði en Fiskistofa sér um miðlun upplýsinga til Orkustofnunar. Framkvæmdin kann að vera bæði tilkynningar- og leyfisskyld hjá Orkustofnun.
14. Þar sem veglína skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náíð samráð við Landsnet um útfærslur. Ekki má hefja vinnu innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggi heimild frá Landsneti.
15. Vegagerðin hefur aflað upplýsinga um erni á svæðinu í samráði við Náttúrustofu Vestfjarða og Náttúrufræðistofnun Íslands. Upplýsingarnar eru trúnaðarmál. Leita þarf samþykkis

umhverfisráðherra vegna framkvæmda ef nýr vegur liggur nær hreiðurstæði arnar en 500 m í samræmi við lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nr. 64/1994.

Í 19. gr. um erni kemur eftirfarandi fram: „Óheimilt er frá 15. mars til 15. ágúst að koma nær arnarhreiðrum en 500 m nema brýna nauðsyn beri til, svo sem vegna lögmætra nytja sem ekki er hægt að stunda á öðrum árstíma, enda sýni menn ýrtruðu varfærni og forðist að trufla fuglana. Þessi takmörkun á umferð gildir bæði þar sem ernir eru að búa sig undir varp og við þau hreiður sem orpið hefur verið í og eru með eggjum eða ungum.

Óheimilt er að hrófla við hreiðrum og hreiðurstæðum arna og svæði sem takmarkast af 100 m hringmáli umhverfis, hvort sem er á varptíma eða utan hans. Einnig er óheimilt að koma fyrir hvers kyns búnaði í þeim tilgangi að fæla fugla frá hreiðurstæðum eða reyna að hindra þá í að verpa þar. Með hreiðurstæðum samkvæmt þessari grein er átt við alla þá staði sem ernir hafa orpið á. Heimilt er þó að stugga við örnum sem halda til eða sjást í friðlýstum æðarvörpum, svo fremi sem fuglunum sjálfum, hreiðrum þeirra, eggjum og ungum er ekki hættu búin. Þó er óheimilt að stugga við hreiðurörnum innan 2 km frá varpstað. Ráðherra setur reglugerð um þær aðferðir sem heimilt er að nota til að stugga við örnum í friðlýstum æðarvörpum.

Umhverfisráðherra getur veitt undanþágu frá banni skv. 1. og 2. mgr. í sérstökum tilvikum, svo sem vegna lagningar þjóðvega eða annarrar mannvirkjagerðar í almannabágu, að fenginni umsögn Umhverfisstofnunar og Náttúrufræðistofnunar Íslands. Þá er Umhverfisstofnun heimilt, að fenginni umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands, að veita undanþágu frá ákvæðum 1. mgr., svo sem vegna myndatöku og rannsókna, enda sé sótt um hana fyrir fram. Skilyrði skulu sett um umgang við hreiður við veitingu slíkrar undanþágu.

Náttúrufræðistofnun Íslands skal halda skrá yfir hreiðurstæði arna og láta Umhverfisstofnun í té. Fara skal með allar upplýsingar úr skránni sem trúnaðarmál í samræmi við reglur sem umhverfisráðherra setur um meðferð upplýsinga úr skránni. Heimilt er þó að veita landeiganda upplýsingar um arnarhreiður á landareign hans og öðrum sem er nauðsynlegt að fá slíkar upplýsingar, t.d. vegna mannvirkjagerðar í almannabágu“.

Auk þess er Ísland aðili að ýmsum alþjóðlegum samþykktum sem þarf að uppfylla, t.d. samningi um líffræðilega fjölbreytni sem gerður var í Rio de Janeiro 1992 og Bernarsamningi sem fjallar um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu.

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. Á teikningu 2 eru sýnir mögulegir kostir í legu nýs Vestfjarðavegar um Gufudalssveit á svæðinu frá Bjarkalundi að Skálanesi við mynni Þorskafjarðar að vestanverðu. Núverandi vegur er 41,6 km langur. Nýr vegur mun fylgja núverandi vegstæði á köflum en fer á öðrum köflum yfir óraskað land, háð leiðarvali. Vegaframkvæmdunum má skipta í fimm þætti:

1. Vegagerð
2. Efnistaka
3. Brúargerð
4. Jarðgangagerð
5. Rekstur

Veghelgunarsvæði Vestfjarðavegar telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar. Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar lendir oftast innan veghelgunarsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur framkvæmdasvæðið náð út fyrir það. Almenn er gert ráð fyrir að nota eins lítið framkvæmdasvæði og unnt er og er það tilgreint í útboðsgögnum. Á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir veghelgunarsvæðið til að geyma efni tímabundið. Er það gert í samráði við hlutaðeigandi aðila.

3.2. LEIÐARLJÓS VIÐ STAÐSETNINGU OG HÖNNUN

Til að markmiðum framkvæmdarinnar verði fullnægt verða eftirfarandi atriði höfð að leiðarljósi við staðsetningu nýs og endurbyggðs Vestfjarðavegar frá Bjarkalundi að Skálanesi.

- Vegurinn hafi sem minnst áhrif á landslag, náttúru- og menningarminjar og verndarsvæði.
- Sjónræn áhrif vegarins verði sem minnst og að hann falli vel að landslagi.
- Vegurinn sé staðsettur með tilliti til annarra mannvirkja.
- Gróðurlendum verði hlíf eins og kostur er.
- Vegurinn hafi jákvæð áhrif á ferðamennsku og dragi ekki úr möguleikum til útivistar.

Eftirfarandi atriði verða höfð að leiðarljósi við hönnun nýs og endurbyggðs Vestfjarðavegar:

- Við hönnun brúarops í fjörðum verða full vatnsskipti tryggð og miðað við að mesti straumhraði í brúaropum verði 2 m/sek.
- Vegurinn verður uppbyggður þannig að mögulegt sé að halda honum opnum að vetrarlagi.
- Reynt verður að leggja veginn um snjóléttari svæði en núverandi vegur liggur um.
- Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi, til að auka þægindi vegfarenda, auðvelda viðhald og forðast rykmengun.
- Firðir, ár og lækir verða þveruð með tvíbreiðum vegi eða brú.
- Hönnunarhraðinn verður háður landslagi, almennt er miðað við 90 km/klst en 70 km/klst þar sem aðstæður kalla á það.
- Veglínan verður aflíðandi til að gefa til kynna hvers er að vænta framundan. Það eykur jákvæða upplifun vegfarenda og einnig umferðaröryggi.
- Reynt verður að laga veginn að landslagi því að það hefur minni breytingar á útliti lands í för með sér en vegur sem hannaður er án tillits til landforma.
- Miðað er við að vegurinn liggji við jaðra svæða með ólík landslags- eða gróðureinkenni þar sem það er hægt.
- Tengsl vegar og óraskaðs lands verða aflíðandi og afrúnnuð eftir því sem hægt er.
- Reynt verður að gera veginn eins lítið sýnilegan í landslaginu og mögulegt er til að skerða ekki upplifun útivistarfólks.
- Miðað er við að vegurinn verði áfram 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 frjálsrar umferðar, haldið ef við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegaskrá. Þjóðvegum skal skipað í 4 flokka; stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi og eru stofnvegir skilgreindir sem vegir í hæsta flokki þjóðvega. Um þá segir: *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. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.*

Í núgildandi samgönguáætlun er Vestfjarðavegur (60) skilgreindur sem stofnvegur. Við endurskoðun vegaskrár árið 2010 tók Vegagerðin ákvörðun um að allir stofnvegir á Íslandi væru að minnsta kosti samkvæmt vegtegund C₈, en annars háð umferð. Það var gert til að auka umferðaröryggi þegar stórir bílar (t.d. fólksflutningabílar) mætast á 70-90 km/klst hraða. Það er því ekki eingöngu umferðarmagn sem ákveður vegtegund heldur einnig hlutverk vegarins í vegakerfinu. Þannig flokkast jafnvel umferðarminnstu stofnvegir á Vestfjörðum, Norðurlandi eystra og hálendinu sem C₈ vegir, t.d. Vestfjarðavegur (60), Djúpvegur (61), Norðausturvegur (85) og Sprengisandsleið (26). Utan stofnvegakerfisins er breidd vega almennt háð umferðarþunga.

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, sjá töflu 2.

Tafla 2. Vegtegundir notaðar í hverjum vegflokki (Vegstaðall, 01 Grunnatriði).

Vegflokkar	Vegtegundir										
	A ₃₄	A ₂₂	B ₁₉	B _{15,5}	B ₁₂	C ₁₀	C ₉	C ₈	C ₇	D	F
Stofnvegir	x	x	x	x	x	x	x	x			
Tengivegir		x	x	x	x	x	x	x	x		
Héraðsvegir								x	x	x	
Landsvegir							(x)	x	x	x	x

3.3.1. Hönnunarhraði

Í umferðarlögum nr. 50/1987 eru almenn ákvæði um leyfilegan hámarkshraða á vegum eftirfarandi:

- Vegir með bundnu slitlagi í dreifbýli 90 km/klst
- Vegir með malarslitlagi í dreifbýli 80 km/klst

Tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2008/96/EC frá 19.11.2008, fjallar um umferðaröryggi. Í 9. grein er fjallað um rýnendur og kröfur um hæfi þeirra. Hönnunarreynsla og reynsla við slysgreiningu vegur þungt í hæfismati. Í viðauka 2 með tilskipuninni eru tiltekin þau hönnunatriði sem fjalla skal um í öryggisrýni á frum- og verkhönnunarstigi. Öllum þeim atriðum eru gerð skil í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar og norskum veghönnunarreglum, sem jafnan er gripið til, skorti á íslenskar reglur.

Í veghönnunarreglum 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.“

Vestfjarðavegur er stofnvegur og verður lagður samkvæmt vegflokki C₈, sem er 8 m breiður vegur. Hönnunarhraði C₈ er á bilinu 50 – 110 km/klst. Það ræðst af landslagi og hagkvæmni á hverjum stað

hvar á þessu bili hann verður valinn. Breytingar á hönnunarhraða reynast oft slysavaldur í umferðinni og því þarf mjög veigamikil rök til að breyta honum. Slíkt kemur fyrst og fremst til álíta 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 35. og 37. grein náttúruverndarlaga (nr. 44/1999) 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. Í frummatskýrslu verður fjallað nánar um hönnunarhraða vegarins.

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

Fjallað er um breidd vegar í kafla 3.3.4. Bratti vegfláa er að öllu jöfnu miðaður við að þeir sem aka út af vegi verði ekki fyrir alvarlegum meiðslum. Fláinn 1:4 (lóðrétt/lárétt) er talinn hvað öruggstur 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 8 m til hvorrar handar frá miðlínu vegar og verður því raskað svæði á slíkum stað um 16 m. Breidd þessi er þó breytileg eftir hæð fyllingar eða dýpt skeringar. Afar ólíklegt er að öllu veghelgunarsvæðinu sem fjallað er um í kafla 3.1. verði raskað en það er fyrst og fremst hugsað til að hindra gerð annarra óskyldra mannvirkja við veginn.

Á teikningum með frummatsskýrslu verða sýnd röskuð svæði meðfram vegi.

3.3.3. Öryggissvæði meðfram vegi

Til að draga úr slysaættu er þörf á öryggissvæði til hvorrar handar meðfram vegum. Með öryggissvæði er átt við slétt 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 þverhniði (sjá veghönnunarreglur, kafla 2.3 og 5.4.3 á heimasíðu Vegagerðarinnar). <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/veghonnunarreglur/>.

Öryggissvæði skal hafa ákveðna breidd háð hönnunarumferð og hönnunarhraða. Lágmarksbreidd öryggissvæðis við hámarkshraða 90 km/klst er 6 m fyrir ÁDU 0-300 en jafnan er stefnt að 50-100 % breiðum öryggissvæðum þar sem aðstæður og kostnaður leyfa.

Innan öryggissvæðis skal/skulu almennt ekki vera:

- ójöfnur meiri en 0,2 m mælt með 3 m réttскеið
- steinar stærri 0,2 m
- umferð ökutækja
- vatn dýpra en 0,25 m
- ræsaendar þar sem ræsi eru víðari en 1,5 m í þvermál
- tré eða stólpar 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, graslendi eða votlendi. 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.

Hverfandi líkur eru á að stofnar birkikjarrs verði sverari en 100 mm og því er að mati Vegagerðarinnar ekkert því til fyrirstöðu að rækta birkiskóg og kjarr að nýju innan öryggissvæða að lokinni lagningu vegarins, að því tilskildu að skógurinn skerði ekki vegsýn. Kjarrið mun draga hægt og rólega úr hraða

farartækja sem lenda utan vegar og minnka líkur á meiðslum. Kjarrið myndi hjálpa veruleg í þessu efni, einkum þegar bifreiðar velta út af vegi eða utan vegar.

Miðað er við að skóg og kjarr megi rækta í öllum röskuðum svæðum utan 1,5 m fjarlægðar frá axlarkanti, eða 5,5 m frá miðlínu vegar. Á stöku stað gæti þurft að huga að mögulegri snjósöfnun og vegsýn í ákveðnum beygjum en almennt er talið að skógur dragi fremur úr en auki snjósöfnun á veg.

3.3.4. Breidd vegar

Vegur sem lagður er samkvæmt vegtegund C₃, skal vera 8 m breiður. Vegur sem er 8 m breiður er mun öruggari en 7 m breiður vegur. Vegagerðin hefur til skamms tíma miðað við að vegir séu 7 m breiðir, þar sem akreinar eru 3,0 m breiðar og axlir 0,5 m breiðar, en almenningur hefur kvartað yfir að þeir séu of mjóir. Því miðar Vegagerðin nú við að stofnvegir séu 8 m breiðir. Tvær akreinar 3,5 m breiðar og báðar axlir, hvor um sig 0,5 m, gefa 8,0 m vegbreidd.

Aukin akreinabreidd hefur hvarvetna dregið úr fjölda umferðaróhappa og hægt verulega á hjólfaramyndun. Hönnunarreglur viðmiðunarþjóða kveða jafnan á um 3,5 m akreinabreidd.

Malarefni, sem vegir eru byggðir úr, þarf að leggja út með mjúkum fláum og ef ekið er út á vegarkantinn getur hann látið undan þar sem efnið þolir ekki álagið séu fláar of brattir. Rannsóknir hafa sýnt að lágmarksbreidd vegaxla þurfi að vera 0,5 m, en æskileg breidd þeirra er 1,0 m.

Áður miðaði Vegagerðin við að vegaxlir væru 0,25 m breiðar og þá kom fyrir, og gerist enn, að þegar þungaflutningabílar fara of nærri kanti, að „kantur gefi sig“, sem hefur í för með sér mikla slyshættu. Af þessari augljósu ástæðu var ákveðið að miða við að lágmarksbreidd vegaxla væri 0,5 m. Mjórrí axlir standast einfaldlega ekki álagið.

3.4. KOSTIR

Við undirbúning framkvæmdarinnar voru skoðaðar margar veglínur. Í kafla 6 er fjallað um fjórar leiðir þ.e. A, B1, D og D1 sem ákveðið hefur verið að skoða ekki frekar. Ákveðið hefur verið að meta umhverfisáhrif fimm leiða þ.e. **A1, D2, H, I og Þ-H**. Allar veglínur hefjast á sama stað og enda á sama stað til að samiburður verði auðveldari. Þær byrja á mótis við Hótel Bjarkalund, sem er á milli Berufjarðar og Þorskafjarðar, og enda við Skálaneshraun á Skálanesi.

Kröfum um lágmarksfjarlægð frá arnarvarpi, sbr. 19. gr. laga um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nr. 64/1994, er fullnægt fyrir allar leiðir.

3.4.1. Leið A1 með þverun Þorskafjarðar milli Reykjanes og Skálaness

Leið A1 liggur um Þorskfjörð austanverðan og þverar Þorskafjörð við mynni fjarðarins, frá Reykjanesi að Skálanesi. Nýr vegur samkvæmt leið A1 yrði 20,3 km langur.

Árið 2012 tók Vegagerðin þá ákvörðun að hafna Leið A1 án undangengis mats á umhverfisáhrifum og var sú ákvörðun kynnt í drögum að tillögu að matsáætlun. Athugasemdir bárust frá Vesturorku o.fl. um að umhverfisáhrif leiðar A1 yrðu metin. Vegna kröfu sveitarstjórnar Reykhólahrepps með stuðningi Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps um að umhverfisáhrif leiðar A1 yrðu metin, hefur verið ákveðið að fjalla um leið A1 í frummatsskýrslu.

Lýsing

Leið A1 lægi eins og leið I frá Bjarkalundi, út með Þorskafirði að austan að Laugalandi, með sjó þaðan að þveruninni. Leggja þyrfti nýjan kafla á Reykhólasveitarvegi, frá heimreið að Hamarlandi að nýjum Vestfjarðavegi. Að öðru leyti getur núverandi Reykhólasveitarvegur fullnægt sem tengivegur og Reykhólar myndu engu að síður verða í þjóðbraut.

Brýr yfir Þorskafjörð

Þorskafjörður er um 2,5 km breiður þar sem þverunin er fyrirhuguð. Lónið sem myndast innan við veglínuna er 31,2 km² og dýpi í vegstæðinu er 5,0-12,0 m við meðalsjávarhæð ². Engar rannsóknir á botnlögum hafa farið fram á þessari leið.

² Dýptar- og/eða hæðartölur miðast við meðalsjávarhæð

Miðað er við að vegurinn yfir fjörðinn sé í 5,0 m hæð y.s., með staðbundinni hækkun upp í 6,0 m um brýr. Byggja þarf fjórar 336 m langar brýr með leiðigörðum og rofvörn á þröskuldi. Miðað er við að verja botnhæð gegn straumrofi í hæð - 4,0. Staðsetning á brúamiðjum er í stöðvum 16100, 16600, 17100 og 18100. Kostnaðarmat vegna brúa er 4×1.600 mkr. = 6.400 mkr.



Mynd 9. Leið A1, ljósbleik (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Umræður

Við lagningu nýs Vestfjarðavegar samkvæmt leið A1, verður rúmlega 41 km langur kafli á Vestfjarðavegi lagður af. Nýjan stofnveg þarf að tengja við núverandi Vestfjarðaveg í grennd við Hofstaðaveg að austan og á Skálanesi að vestan. Núverandi Vestfjarðavegi, þá sem tengivegi, þarf líklega að halda opnum áfram, m.a. um Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Vegalengdir frá Vestfjarðavegi að bæjum og frístundahúsum í Þorskafirði, Djúpafríði og Gufufirði lengjast umtalsvert.

Fjarlægð frá Vestfjarðavegi að Reykhólum styttest. Við Reykhólasveitarveg eru margir bæir, auk þéttbýlisins á Reykhólum. Á Stað er aflögð sóknarkirkja, Staðarkirkja á Reykjanesi. Við veginn eru einnig nokkur eyðibýli. Nokkur frístundahús eru og tengd Reykhólasveitarvegi.

Leið A1 er mun dýrari en aðrar skoðaðar leiðir (nema leið A, sjá kafla 6.1.) vegna langra brúa á Þorskafirði, því að ganga þarf út frá fullum vatnsskiptum og viðunandi straumálagi (straumhraða) til að draga úr umhverfisáhrifum á lífríki fjarðanna.

milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

Við framkvæmdina mun vegasamband íbúa við núverandi Vestfjarðaveg, á tæplega 40 km kafla frá Bjarkalundi að Skálanesi, versna.

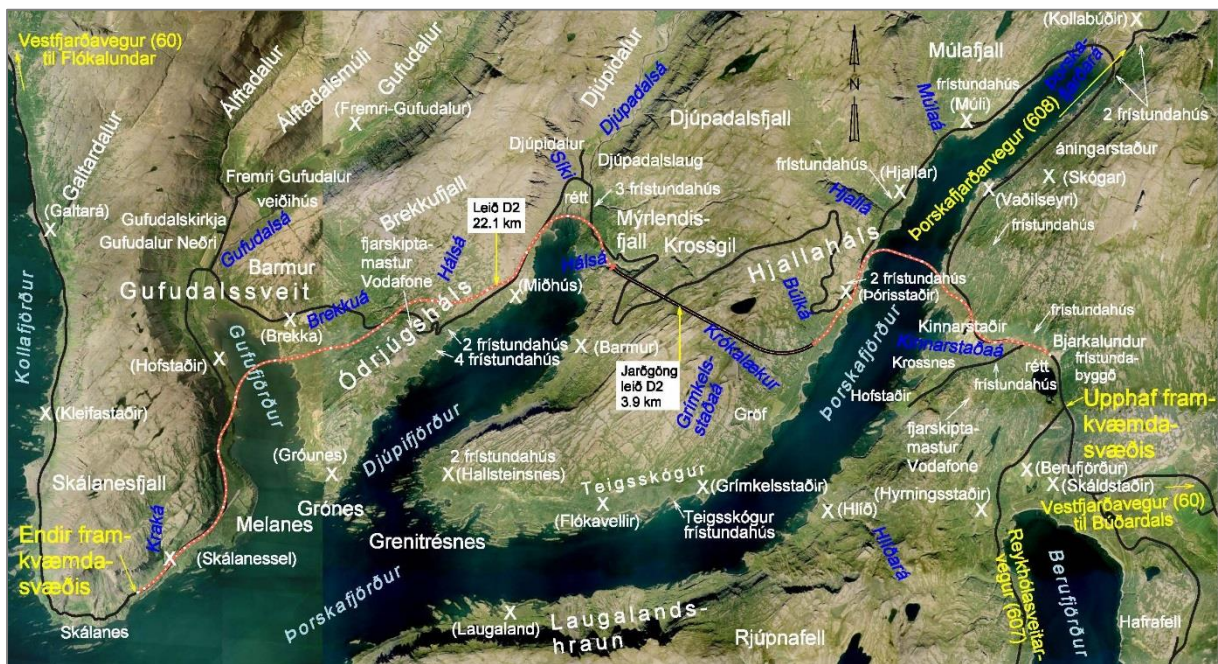
Leggja þarf nýja vegtengingu frá Hraunastöðum á austurströnd Þorskafjarðar að heimreið að Hamarlandi við Reykhólasveitarveg (607). Vegna mikils hæðarmunar við vegamótin og fjölbreytilegs landslags á svæðinu má búast við að rask vegna tengingarinnar verði mikið.

Á milli eyðibýlanna Laugaland og Hraunastaða á austurströnd Þorskafjarðar er ekkert undirlendi. Brattar hlíðar Reykjanesfjalls ganga í sjó fram en um þær liggur nú vegslóði í 30-40 m hæð y.s. Ekkert rými er fyrir nýjan veg í grennd við vegslóðann og þarf því að leggja nýjan veg úti í sjó á löngum köflum á milli stöðva 11500-14800. Vegagerðin telur að framkvæmdin geti haft mikil áhrif á landslagið á þeim köflum.

Með leið A1 myndi vegakerfið lengjast til muna þar sem enga núverandi vegi væri hægt að leggja niður. Hlutverk þeirra myndi verða þýðingarminna en þjónustugráðan þyrfti að verða nánast óbreytt til að sveitin væri áfram í viðunandi vegasambandi. Fjallað er nánar um leið A1 í kafla 7.3., svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum Reykhólahrepps.

3.4.2. Leið D2 - jarðgöng undir Hjallaháls en vegur yfir Ódrjúgsháls

Leið D2 þverar Þorskafjörð og Gufufjörð og liggur um grunnsævi innst í Djúpaflöi. Hún liggur í jarðgöngum undir Hjallaháls og yfir Ódrjúgsháls. Mikil breyting verður á legu vegarins um Ódrjúgsháls. Nýr vegur samkvæmt leið D2 yrði 22,1 km langur.



Mynd 10. Leið D2, appelsínugul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Lýsing

Veglínan fylgir núverandi vegi fyrstu 2 km (stöð 0-2000). Hann er hluti áfanga 1 sem fallist var á við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar árið 2005. Vegurinn var endurbýggður árið 2008 og getur því staðið óbreyttur. Veglínan víkur út af honum við austanverðan Þorskafjörð og þverar fjörðinn rétt utan við Mjólkárhlínu 1. Við stöð 4300 kemur veglínan inn á núverandi veg og fylgir honum að stöð 4600.

Frá stöð 4600 liggur leiðin neðan fyrirhugaðs frístundasvæðis C á Þórisstöðum að stöð 5800 þar sem munnur jarðganganna Þorskafjarðarmegin verður. Milli stöðva 5800-9700 er veglínan í 3,9 km löngum jarðgöngum undir Hjallahálsi.

Gangamunni Djúpaflöamegin verður við stöð 9700 við Hálsá. Við Hálsá er komist hjá snjóþungu svæði undir Mýrlendisfjalli. Veglínan liggur á hárrí fyllingu yfir árósa í botni Djúpaflöar, utan við sjávarfítjar í botni fjarðarinnar. Við stöð 11600 kemur veglínan inn á núverandi veg á stuttum kafla en víkur síðan frá honum aftur við stöð 12000. Veglínan færir um sneiðing upp á Ódrjúgshálsinn, talsvert áður en komið er

að brekkunni sem núverandi vegur hlykkjast um. Veglínin liggur ofan við stórt gil sem Hálsá fellur um, svo að fallegum klettamyndunum á barmi gilsins verður ekki raskað. Veglínin fylgir núverandi vegi á stuttum kafla í grennd við stöð 15000 á háhálsinum, en stefnir þaðan niður í Gufufjörð. Veglínin þverar Gufufjörð skammt utan Hofstaða í Djúpafirði, í grennd við mynni Brekkuár. Hún liggur í grennd við núverandi veg frá stöð 1900 að enda vegarkaflans við stöð 22137 við Kraká á Melanesi.

Brýr

Byggja þarf þrjár brýr, yfir Þorskafjörð, Djúpadalsá og Gufufjörð.

Brúin yfir Þorskafjörð verður við Kóngavakir. Dýpi í þveruninni er 2,2–3,3 m. Botnlög fjarðarins hafa verið könnuð á þessari leið. Miðað er við að vegurinn yfir fjörðinn sé í 5,0 metra hæð yfir sjó, með staðbundinni hækkun upp í 6,0 m um brúna. Byggð yrði 260 m löng brú ásamt leiðigörðum. Botn í brúaropi yrði rofvarinn gegn straumalagi í hæð -3,0 m. Miðja brúar yrði í stöð 3200. Kostnaðarmat vegna brúar er 1.100 mkr.

Brúin yfir Djúpadalsá verður fast innan við leirur í botni fjarðarins. Veghæð er ráðgerð í hæð +4,5 m. Virkt vatnasvið ofan brúar er 53 km². Núverandi brú er 32 m löng steipt bitabré í tveimur höfum. Ný brú verður 28 m löng, steinsteypt eftirspennt brú í einu hafi. Hún verður grunduð á steiptum staurum.

Brúin yfir Gufufjörð verður skammt utan við ós Brekkuár. Veg- og brúarhæð er sú sama og í Þorskafirði. Sjávardýpi í vegstæði er 0,5-1,0 m. Botnlög hafa ekki verið könnuð. Flatarmál lónsins innan veglínunnar er 0,9 km². Brúin verður 70 m löng í tveimur höfum, með leiðigörðum og rofvörn. Miðað er við að verja botn í hæð -3,0 m. Kostnaðarmat vegna brúar er 460 mkr.

Umræður

Vegasamband á svæðinu mun breytast. Við þverun Þorskafjarðar verður tæplega 12 km kafli á núverandi Vestfjarðavegi lagður af sem stofnvegur. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi Vestfjarðaveg beggja vegna Þorskafjarðar, í grennd við stöðvar 2000 og 4000. Vegurinn í austanverðum firðinum verður hluti af Þorskafjarðarvegi (608). Aðrir vegir í firðinum verða tengivegir. Þorskafjarðarvegur (608) lengist og vegalengd frá Vestfjarðavegi að jörðinni Múla og frístundahúsum í innanverðum Þorskafirði verður lengri. Gera þarf tengingar að jörðunum Gröf og Teigsskógi.

Með jarðgöngum undir Hjallaháls leggst af rúmlega 9 km erfiður kafli.

Við breytingu á legu Vestfjarðavegar í botni Djúpafjarðar verður tæplega 2 km langur kafli á Vestfjarðavegi lagður af. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi veg, en mögulega aðeins öðrum megin fjarðarins, í grennd við stöð 10500 eða 11500. Ekki er gert ráð fyrir að fjarlægja núverandi brýr á Djúpadalsá og Síkisá. Heimreið að bænum Djúpadal lengist. Við lagningu nýs Vestfjarðavegar þar sem farið er upp á Ódrjúgsháls í Djúpafirði þarf að útbúa tengingu við nýja veginn í grennd við stöð 12500. Vegur að frístundahúsum undir Ódrjúgshálsi lengist.

Við þverun Gufufjarðar verður rúmlega 7 km langur kafli á Vestfjarðavegi lagður af. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi veg beggja vegna Gufufjarðar, við stöðvar 15000 og 19000. Hann þarf einnig að tengja við slóða sem liggur út í Grónes, við stöð 16000. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bæjunum Gufudal og Fremri Gufudal lengist og vegur að frístundahúsum undir Ódrjúgshálsi lengist.

3.4.3. Leið H – jarðgangalína undir Hjallaháls

Leið H þverar Þorskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð. Hún liggur í jarðgöngum undir Hjallaháls og liggur um nýtt vegarstæði í Djúpafirði austanverðum. Nýr vegur samkvæmt leið H yrði 20,0 km langur.

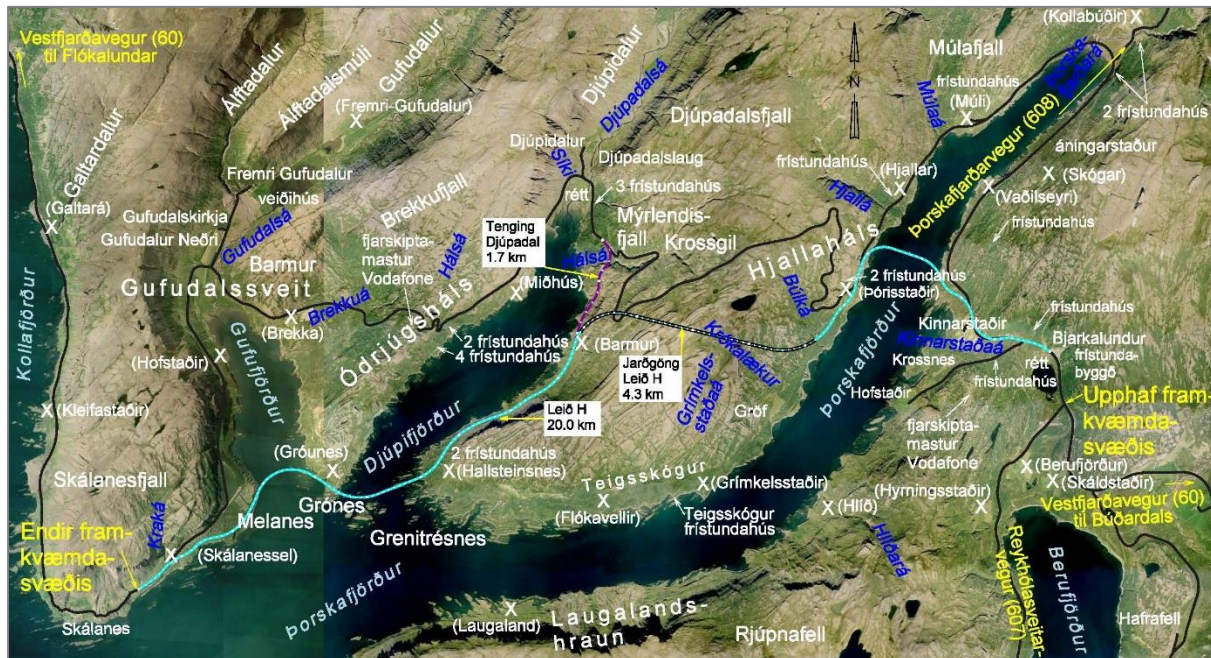
Lýsing

Veglínin fylgir leið D til að byrja með en vikir frá henni við stöð 4600. Þaðan fylgir hún veglínu D1 að jarðgangamunna við stöð 5800. Vegna breytinga á skipulagi, sjá umfjöllun um leið D1, var gangamunni leiðar H einnig færður út fyrir skipulagða frístundabyggð. Ákveðið var að halda nafni leiðarinnar, þótt hún breytist á þessum kafla frá því sem kynnt var í drögum að tillögu að matsáætlun.

Milli stöðva 5800-10100 er veglínin í 4,3 km löngum í jarðgöngum. Jarðgangamunninn að vestanverðu er í grennd við eyðibýlið Barm. Veglínin liggur þaðan út með Djúpafirði austanverðum. Um svæðið liggur vegslóði að jörðinni Hallsteinsnesi og veglínin fylgir honum á kafla. Milli stöðva 10100 og 14000

milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

fylgir veglínan að mestu fyrirhuguðum Djúpadalsvegi (6087), en úrskurður liggur fyrir um að ekki þurfi að meta umhverfisáhrif hans (kafla 1.1.). Við Hallsteinsnes þverar veglínan Djúpafjörð. Hún liggur yfir fjörðinn milli stöðva 14000-15300. Hún kemur á land á Grónesi, liggur þar um fjörur, vík og nes, að stöð 16300. Þaðan þverar veglínan Gufufjörð og kemur á land á Melanesi við stöð 17200. Veglínan liggur neðar en núverandi vegur um Melanesi að stöð 19300 við Skálanessel en fylgir þaðan núverandi vegi að enda vegarkafans við stöð 19949.



Mynd 11. Leið H, ljósblá (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Brýr

Byggja þarf þrjár brýr, þ.e. yfir Þorskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð.

Brúin yfir Þorskafjörð verður við Kóngavakir. Umfjöllun um hana er að finna í kafla 3.4.2. um leið D2.

Brúin yfir Djúpafjörð verður við Hallsteinsnes. Sjávardýpi í brúarstæðinu er 6 – 12 m. Botnlög fjarðarins hafa verið könnuð á þessari leið. Byggja þarf 300 m langa brú með leiðigörðum og rofvoðum á þröskuldi. Miðað er við að rofverja botn í brúaropi í hæð -4 m. Mat á byggingarkostnaði brúarinnar nemur 1.400 mkr.

Brúin yfir Gufufjörð verður við Grónes. Sjávardýpi í brúarstæðinu er um 2 m og klapparundirstaða í kóta -3 m. Gert er ráð fyrir að brúin verði grunduð á klöpp og að straumurinn undir brúnni hreinsi botninn niður í kóta -3,0. Botnlög fjarðarins hafa verið könnuð á þessari leið. Brúin verður 130 m löng í þremur höfum. Þar sem brúin er grunduð á klöpp þarf enga leiðigarða. Mat á byggingarkostnaði brúarinnar nemur 480 mkr.

Umræður

Vegasamband á svæðinu mun breytast. Við þverun Þorskafjarðar verður tæplega 12 km kafla á núverandi Vestfjarðavegi lagður af sem stofnvegur. Umfjöllun um breytingar á vegakerfinu í Þorskafirði er að finna í kafla 3.4.2. um leið D2.

Með jarðgöngum undir Hjallaháls og við breytingu á legu Vestfjarðavegar á Djúpafirði og Gufufirði verður 27 km langur kafla á núverandi Vestfjarðavegi lagður af sem stofnvegur. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi veg með nýrri, 1,7 km langri veltengingu í grennd við stöð 10000 í Djúpafirði. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bænum Djúpadal og frístundahúsum í Djúpafirði og undir Ódrjúgshálsi austanverðum eykst. Vegurinn mun liggja skammt frá eyðibýlinu Hallsteinsnesi, þar sem eru tvö frístundahús. Útbúa þarf tengingu að Hallsteinsnesi, en fjarlægð frá Vestfjarðavegi að frístundahúsinu stýttist verulega.

Nýjan Vestfjarðaveg þarf að tengja við núverandi veg við Gufufjörð vestanverðan, í grennd við stöð 19000, skammt frá enda framkvæmdasvæðisins. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bæjunum Gufudal og Fremri Gufudal lengist.

3.4.4. Leið I um austanverðan Þorskaufjörð

Leið I þverar Þorskaufjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð. Hún liggur um nýtt vegarstæði í Þorskaufirði austanverðum. Nýr vegur samkvæmt leið I yrði 19,9 km langur.



Mynd 12. Leið I, rauð (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Lýsing

Veglínan fylgir núverandi vegi fyrstu 400 m. Hún víkur út af honum við vegtengingu að Hofstöðum í Þorskaufirði og liggur í grennd við heimreiðina að stöð 2600. Við bærarstæði Hofstaða liggur veglínan ofan við bæinn, í tæplega 120 m fjarlægð. Frá Hofstöðum, stöð 2600, liggur vegslóði út með firðinum að eyðibýlinu Hlíð við stöð 5000. Veglínan liggur neðan við vegslóðann. Frá stöð 5000-10600 liggur veglínan um lítt snortið svæði, þar sem er mikill hlíðarhalli á köflum. Þar eru sums staðar leifar búskapar og gamals vegar. Veglínan liggur um berghlaupið Laugalandshraun. Við stöð 10600 liggur veglínan út í Þorskaufjörð og þverar fjörðinn. Hún kemur í land við stöð 12100, á Grenitrésnesi. Þaðan liggur hún um Hallsteinsnes, þverar þar vík og liggur um fjörur á kafla. Hún liggur neðan við eyðibýlið Hallsteinsnes, sem er nýtt sem frístundahús. Við stöð 13900 þverar veglínan Djúpafjörð. Hún fylgir svo veglínu H að enda vegarkafans við stöð 19860.

Brýr

Byggja þarf brýr yfir Þorskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð.

Brýrnar yfir Þorskafjörð verða við Hallsteinsnes. Fjörðurinn er 1-1,2 km breiður þar sem leið I þverar hann. Lónið sem myndast innan við veglínuna er 13,8 km². Sjávardýpi í miðjum firði í veglínunni er 10,0 - 15,0 m. Engar rannsóknir á botnlögum fjarðarins hafa farið fram á þessari leið.

Miðað er við að vegurinn yfir fjörðinn sé í 5,0 metra hæð yfir sjó, með staðbundinni hækkun upp í 6,0 m um brýr. Ráðgert er að byggja tvær 336 m langar brýr með leiðigörðum og rofvörn á þröskuldi. Miðað er við að verja botn í brúaropi í kóta -4,0. Miðjur brúa yrðu í stöðvum 11200 og 11700. Kostnaðarmat vegna brúa er 2 x 1.500 mkr. = 3.000 mkr.

Brúin yfir Djúpafjörð verður við Hallsteinsnes. Umfjöllun um hana er að finna í kafla 3.4.3. um leið H.

Brúin yfir Gufufjörð verður við Grónes. Umfjöllun um hana er að finna í kafla 3.4.3. um leið H.

Umræður

Með nýjum Vestfjarðavegi samkvæmt leið I, verður rúmlega 41 km langur kafli á Vestfjarðavegi lagður af sem stofnvegur. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi Vestfjarðaveg í Þorskafirði austanverðum, við stöð 600, í grennd við Bjarkalund. Þorskafjarðarvegur (608) lengist og vegalengd frá Vestfjarðavegi að frístundahúsum í Þorskafirði, bæði í botni fjarðarins (Kollabúðir) og einnig vestan hans (Múli, Hjallar, Þórisstaðir, Gröf og Teigsskógur), verður lengri.

Líklega þarf að leggja nothæfan veg frá nýjum Vestfjarðavegi samkvæmt leið I að Reykhólasveitarvegi. Nú liggur afleitur vegslóði milli Laugalands og Staðar. Milli Staðar og Reykhóla er mjór malarvegur sem tekur vart við neinni þungaumferð. Leggja þarf nýjan veg eða endurleggja núverandi veg á kaflanum frá Laugalandi að Hamarlandi og endurleggja og breikka veginn þaðan að Reykhólum. Ekki er ljóst í hvaða flokk slíkur vegur mundi falla sbr. 8. gr.vegalaga nr. 80/2007.

Vegna nýs Vestfjarðavegar samkvæmt leið I þarf að leggja nýjan veg inn í Djúpafjörð. Gert er ráð fyrir að leggja 5,8 km langa veltengingu inn með Djúpafirði að austanverðu, sem liggur frá stöð 13700 á Hallsteinsnesi að núverandi vegi undir Mýrlendisfjalli. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bænum Djúpadal og frístundahúsum í Djúpafirði og undir Ódrjúgshálsi austanverðum lengist mikið. Fjarlægð að frístundahúsum á Hallsteinsnesi styttist. Ákvörðun Skipulagsstofnunar frá 27.11.2008 liggur fyrir um að ekki þurfi að meta umhverfisáhrif nýs vegar af Hallsteinsnesi í Djúpadal (kafli 1.1.).

Nýjan Vestfjarðaveg þarf að tengja við núverandi veg í vestanverðum Gufufirði, í grennd við stöð 18900, skammt frá enda framkvæmdasvæðisins. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bæjunum Gufudal og Fremri Gufudal lengist.

3.4.5. Leið Þ-H um Teigsskóg

Leið Þ-H liggur ofar í Teigsskógi en leið B. Lega leiðarinnar er valin til að lágmarka áhrif á einn stærsta og heillegasta birkiskóg á Vestfjörðum (mynd 15). Nýr vegur samkvæmt leið Þ-H yrði 20,1 km langur.

Lýsing

Veglínan fylgir leið D2 vestur yfir Þorskafjörð en vísar frá henni við stöð 4600. Þaðan liggur hún út með Þorskafirði að vestanverðu um jarðirnar Þórisstaði, Gröf og Hallsteinsnes.

Á svæðinu liggur nú vegur að frístundajörðinni Gröf, en þaðan er vegslóði að frístundajörðinni Teigsskógi sem byggðist út úr Hallsteinsnesi. Leið Þ-H liggur ofan við bæjarhúsin í Gröf, fornleifina Grímkelsstaði, frístundahúsið Teigsskóg og fornleifina Flókavelli. Hún liggur á kafla um lítt snortið svæði ofarlega í Teigsskógi (mynd 14) en einnig um svæði neðan skógarins og þverar þar sjávarljarnir og fjörusvæði. Yst á Hallsteinsnesi eru tvö frístundahús sem yrðu ofan vegar. Frá Hallsteinsnesi fylgir veglína leið H að enda vegarkafans við stöð 19981. Í fylgiskjali 1 er greinargerð um leið Þ-H.

Brýr

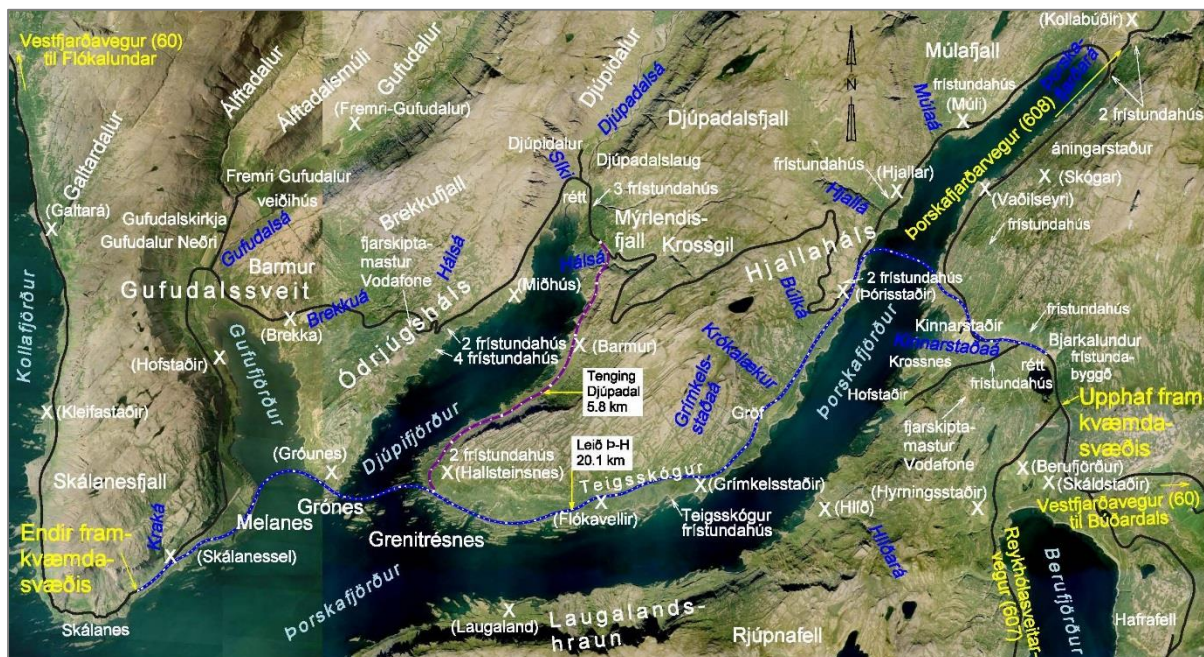
Byggja þarf þrjár brýr, þ.e. yfir Þorskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð.

Brúin yfir Þorskafjörð verður við Kóngavakir. Umfjöllun um hana er að finna í kafla 3.4.2. leið D2.

Brúin yfir Djúpafjörð verður við Hallsteinsnes. Umfjöllun um hana er að finna í kafla 3.4.3. um leið H.

milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

Brúin yfir Gufufjörð verður við Grónes. Umfjöllun um hana er að finna í kafla 3.4.3. um leið H.



Mynd 13. Leið Þ-H, dökkblá (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Umræður

Með nýjum Vestfjarðavegi út með Þorskaifirði vestanverðum og við þverun Djúpaþfjarðar og Gufufjarðar verður tæplega 27 km langur kafla á Vestfjarðavegi lagður af sem stofnvegur.

Á kaflanum þar sem leið Þ-H liggur utan leiða D2, H og I mun Vestfjarðavegur liggja um jarðirnar Gröf, Teigsskóg og Hallsteinsnes. Útbúa þarf nýjar tengingar að jörðunum.

Umfjöllun um breytingar á vegakerfinu í Djúpaþfirið og Gufufirið er að finna í kafla 3.4.4. um leið I. Djúpadalsvegur mun liggja frá stöð 14000 á Hallsteinsnesi að núverandi vegi undir Mýrlendisfjalli. Nýjan Vestfjarðaveg þarf að tengja við núverandi veg í Gufufirið vestanverðum, í grennd við stöð 19200.

3.4.6. Samanburður á leiðum

Fimm leiðir eru kynntar hér að framan, leiðir A1, D2, H, I og Þ-H (teikning 3). Auk þess er í kafla 6.3. fjallað um leiðir A, B1, D og D1 (teikning 4) sem hefur verið hafnað og eru utan mats á umhverfisáhrifum. Allar munu þær stytta Vestfjarðaveg, en mismunandi mikið (tafla 3). Samkvæmt markmiðum Samgönguáætlunar er æskilegt að stytta veginn sem mest, ef styttingin er hagkvæm. Kostnaður og efnispörf er mjög mismunandi og við val á veglinu þarf að bera saman áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, styttingu leiða m.a. milli þéttbýlisstaða, greiðfærni og kostnað.

Tafla 3. Upplýsingar um mögulegar leiðir.

	Ein- ing	Núv. vegur	A1	D2	H	I	Þ-H	A	B1	D	D1
Bjarkalundur -Melanes	km	41,6	20,3	22,1	20,0	19,9	20,1	27,3	20,0	26,1	21,7
Ísafjörður- Reykjavík	km	447,2	425,7	427,7	425,6	425,5	425,7	431,9	425,6	431,7	427,3
Stytting Vest- fjarðavegar	km		21,3	19,5	21,6	21,7	21,5	14,3	21,6	15,5	19,9
Kostnaður	Mkr.		11.230	9.600	10.100	9.700	6.700	Ekki metinn	6.700	5.350	9.100

Allir kostir sneiða hjá snjóþungu svæði undir Mýrlendisfjalli. Allar leiðirnar þvera firði og hafa áhrif á fjörur og leirur. Mögulegt er að áfangaskipta framkvæmdum, háð leiðarvali. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um legu leiða og áfangaskiptingu.

Öllum styttingum Vestfjarðavegar fylgja nýir tengi- eða héraðsvegir. Megin hluti þeirra verður núverandi Vestfjarðavegur. Líklega verður einungis mögulegt að leggja af um 9,0 km kafla um Hjallaháls, aðrir

hlutar núverandi Vestfjarðavegar verða meira og minna í notkun framvegis. Með leið A1 yrði núverandi Vestfjarðavegur fyrir Þorskafjörð og vestur á Skálanes tengivegur. Með leiðum I og Þ-H yrði lagður nýr tengivegur inn Djúpafjörð að austan. Með leiðum D2, H og Þ-H yrði núverandi Vestfjarðavegur í vestanverðum Gufufirði tengivegur. Þessu verða gerð frekari skil í frummatsskýrslu.

3.4.7. Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum á þessum hluta Vestfjarðavegar, sjá kafla 2.2. um núverandi veg. Þessi kostur er talinn ófullnægjandi því að hann er vegtæknilega óviðunandi. Kröfum til umferðaröryggis er hvergi nærri fullnægt. Megin gallar hans eru alltof mikill bratti og alltof krappar beygjur. Vegurinn stenst heldur ekki kröfur til burðarpóls og þarf því oft að grípa til þungatakmarkana. Mjög örðugt yrði að tryggja viðunandi greiðfærni, einkum ef tryggja ætti umferðaröryggi samtímis. Greiðfærni og umferðaröryggi eru grunnforsendur þess að brýna nauðsyn ber til að ráðast í framkvæmdir.

Núllkostur uppfyllir ekki kröfur Samgönguáætlunar (Vegagerðarinnar) um öruggar og greiðar samgöngur. Ef umferð um veginn eykst mun umferðaróhöppum fjölga að sama skapi verði ekkert gert til að auka öryggi á veginum. Fjallað verður um núllkost í frummatsskýrslu en Vegagerðin hefur ákveðið að hafna honum.

3.4.8. Valkostur Vegagerðarinnar

Vegagerðin telur kosti Þ-H og I bestu kostina þegar tekið er tillit til umferðaröryggis og greiðfærni. Leið Þ-H er einnig ódýrust. Leiðir D2 og H eru jarðgangaleiðir og leyfður umferðarhraði í jarðgöngum verður ætíð minni en á vegum úti. Umferðaröryggi í jarðgöngum er mjög umdeilanlegt og öryggiskröfur hafa farið sívaxandi.

Leiðir I og A1 liggja um framhlaupið Laugalandshraun. Vegna þeirra hreyfinga sem urðu á svipuðu framhlaupi í Kerlingarfirði vorið 2013, þyrfti að skoða Laugalandshraun mjög vel áður en leið I eða A1 yrði valin.

Vegagerðin telur að á þessu stigi sé líklegast að Vestfjarðavegur verði lagður samkvæmt leið Þ-H. Verði veglína D2 fyrir valinu, áður en frummatsskýrsla liggur fyrir, mun Vegagerðin fresta mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og kanna matsskyldu hennar í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin mun þá tilkynna fyrirhugaða breytingu á veglínu D í Reykhólahreppi, til Skipulagsstofnunar samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og lið 13.02 í 1. viðauka laganna.

3.5. FRAMKVÆMDALÝSING

3.5.1. Vegagerð

Miðað er við að lagður verði góður og öruggur vegur sem verður felldur eins vel að landi og aðstæður leyfa. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um legu vegar og gerð hans.

Byggja á 19,9 - 22,1 km langan nýjan veg milli Bjarkalundar og Melaness. Nýr vegur mun fylgja núverandi vegi á köflum, háð leiðarvali. Gert er ráð fyrir að vegurinn verði 8 m breiður (C₈) og nokkuð uppbyggður. Helsta breyting á landslagi verður vegna fjarðarpverana og þar sem vegurinn liggur um ósnortin svæði.

Nýr vegur um Ódrjúgsháls (leið D2) mun hafa mikil áhrif á landslagið þar. Nú þegar liggur vegslóði að Hallsteinsnesi um Djúpafjörð austanverðan en nýr vegur (leið H) mun hafa áhrif á landslagið. Nýr vegur út með Þorskafirði austanverðum mun breyta landslaginu í Þorskafirði mikið (leið I). Einnig mun nýr vegur út með Þorskafirði að vestanverðu breyta landslaginu (leið Þ-H). Nýr vegur yfir Þorskafjörð milli Reykjaness og Skálaness mun hafa mikil áhrif á ásýnd fjarðarins.

Hönnunarhraði skv. veghönnunarreglum Vegagerðarinnar verður hvergi minni en 90 km/klst og verður vegurinn hannaður fyrir 11,5 t öxulþunga. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um legu vegar, forsendur og gerð hans.

3.5.2. Ræsi og brýr

Byggðar verða brýr á Þorskafjörð, Djúpafjörð (eða yfir árósa Djúpadalsár) og Gufufjörð. Brúarlengdir í fjarðarþverunum eru miðaðar við 2 m/sek straumhraða. Sá hraði leiðir til mun lengri brúa en þarf til að tryggja full vatnsskipti. Gerðar hafa verið rannsóknir á botnlögum í brúarstæðum við þverun Þorskafjarðar við Kóngavakir, þverun Djúpafjarðar milli Hallsteinsness og Gróness og þverun Gufufjarðar milli Gróness og Melaness. Rannsaka þarf botnlög í þverunum á leið D2 í Gufufirði og leið I og A1 í Þorskafirði, í samræmi við ákvörðun um legu Vestfjarðavegar, áður en framkvæmdir hefjast. Rannsóknir á botnlögum eru eingöngu nauðsynlegar fyrir endanlega grundun brúa en hafa engin áhrif á lengd þeirra.

Hönnunarforsendur fyrir þveranir eru m.a. þær að hægt verði að stunda áfram þangskurð í Djúpafirði og Gufufirði.

Fjallað er um brýr í hverri veglínu fyrir sig í kafla 3.4. Aðrar ár og lækir falla annað hvort innan þverana eða verða leidd um ræsi. Hönnun brúaropa á landi mun miðast við 100 ára flóð en ræsa við 50 ára flóð. Við hönnun brúaropa í fjarðarþverunum ráða sjávarföll mestu en hæð brúa ræðst af hönnunaröldu, ágjöf og mögulegum siglingum undir brú. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um brýr og ræsi í tengslum við framkvæmdina.

Tafla 4. Upplýsingar um brúalengdir og heildarkostnað vegna brúa.

	Eining	Leið A1	Leið D2	Leið H	Leið I	Leið Þ-H
Þorskafjörður	m	1.344	260	260	672	260
Djúpifjörður	m			300	300	300
Gufufjörður	m		70	130	130	130
Samtals	m	1.344	330	690	1.102	690
Kostnaður	Mkr.	6.400	1.560	2.980	4.880	2.980

3.5.3. Jarðgöng

Mögulegt er að grafin verði 3,9-4,3 km löng jarðgöng undir Hjallaháls. Endanleg lega jarðganga mun ráðast af niðurstöðum jarðfræði- og jarðtæknirannsókna. Slíkar rannsóknir eru mjög dýrar og verður ekki ráðist í þær nema ákveðið verði að grafa göng undir Hjallaháls. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir nákvæmari staðsetningu gangamunna og lengd jarðganga.

Gerð verður grein fyrir samspili jarðgangagerðar og þverunar Þorskafjarðar annars vegar og hins vegar efnistöku vegna þverunar Þorskafjarðar, ef ekki verður af jarðgangagerð undir Hjallaháls.

Greint verður frá byggingu og útliti vegskála³ í frummatsskýrslu.

3.5.4. Efnispörf og efnistaka

Áætlun efnispörf við lagningu hinna ýmsu kosta er sýnd í töflu 5. Efnið verður fengið úr skeringum og námum á svæðinu eða úr sprengdu bergi sem fellur til við jarðgangagerð.

Tafla 5. Efnispörf (þús. m³) Bjarkalundur - Melanes, fyrir mismunandi leiðir*.

Verkpáttur	Leið A1	Leið D2	Leið H	Leið I	Leið Þ-H
Efnispörf	2.020	1.015	905	2.176	1.106
Efni úr skeringum	1.560	649	745	1.635	863
Efni úr jarðgöngum		300	300		
+ Námur - Umfram	461	66	-140	543	243

*Allar tölur í töflunni eru nettó tölur. Undir þessar tölur falla einnig nauðsynlegar vegtengingar.

³ Vegskálar eru byggðir við gangaop til að tryggja að hrun úr bergveggnum lendi ekki á akbrautinni og skaði þannig bæði mannvirkni sjálft, ýmsan öryggisbúnað vegna ganganna og síðast en ekki síst vegfarendur og eigur þeirra.

Gerðar hafa verið frumathuganir á efnistökmöguleikum á svæðinu. Staðsetning náma og stærstu skeringa er sýnd á meðfylgjandi teikningum 3-5. Tekið skal fram að á þeim er staðsetning sýnd, en umfang hvernar námu getur verið mismunandi og ekki hægt að sjá það á teikningum. Í frummatsskýrslu verður umfang metið með meiri nákvæmni. Námur bera tölustafi frá 101-134 og eru námur merktar eftir því í hvaða lög vegarins gert er ráð fyrir að efnið verði notað (sjá töflu 6).

Þar sem gera má ráð fyrir að veigamikil umhverfisáhrif framkvæmdanna verði vegna umfangsmikilla skeringa við veginn, verður í frummatsskýrslu fjallað um stærstu skeringar og gerð grein fyrir aðstæðum á skeringarsvæðum með ljósmyndum og á kortum.

Við hönnun framkvæmdarinnar verður efnispörf hennar metin nánar og gerð áætlun um efnistöku. Sérfræðingar hafa farið um rannsóknarsvæðið og metið möguleika á efnistöku. Niðurstöður verða birtar í frummatsskýrslu. Við hönnun verksins munu efnismál skýrast frekar. Metið verður nánar hve mikið efni er mögulegt að taka úr hverri námu. Vegagerðin leggur til, svo takmarka megi röskun á svæðinu, að endanlegar efnisrannsóknir, sem jafnan hafa í för með sér rask, fari ekki fram fyrr en mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar telst lokið. Þá verður endanleg leið valin og aðeins gerðar nauðsynlegar efnisrannsóknir vegna hennar. Þá verða laus jarðlög könnuð með því að grafa rannsóknarholur og fast berg verður skoðað með borunum eða tilraunasprengingum til að meta gæði efnis.

Í frummatsskýrslu verður gerð frekari grein fyrir því hvernig efnismálum verður háttað og nánari staðsetning efnistöku sýnd á teikningum. Fjallað verður um magn og tegund efnis sem þarf til framkvæmda. Greint verður frá efnisvinnslu og hversu mikið efni verður tekið á hverjum stað. Gerð verður grein fyrir frágangi í samræmi við 49. gr. náttúruverndarlaga 44/1999 um frágang efnistöku. Lagt verður mat á verndargildi efnistöku. Vegagerðin mun hafa samráð við Umhverfisstofnun og landeigendur varðandi efnistöku.

milli Bjarkalundar og Melaness í Reykhólahreppi

Tafla 6. Yfirlit yfir mögulegar námur. Námur í grænum reitum eru til vara.

Námur			Veglínur																								
			A1					D2					H					I					D-H				
Heiti	Nýtt nr	Gamalt nr. í máu 2005	F	Nb	Eb	K	R	F	Nb	Eb	K	R	F	Nb	Eb	K	R	F	Nb	Eb	K	R	F	Nb	Eb	K	R
Kinnarstaðir A	101	1 (38)						X	X			X	X	X			X	X	X			X	X	X			X
Klöpp í botni Þorskafjarðar	102	39								X	X				X	X									X	X	
Múlaá	103	3						X	X				X	X									X	X			
Bergskering innan Þórisstaða	104	4						X				X	X				X						X				X
Hjalli utan Þórisstaða	105	5						X	X				X	X									X	X			
Hjallaháls	106	20 (c,e)								X	X				X	X									X	X	
Áreyrar Djúpadals	107	19						X	X																		
Skriður utan Síkisár	108	12						X																			
Miðhúsamelur	109	31						X																			
Ódrjúgsháls-klöpp (skering)	110	37									X	X															
Stuðlaberg í Gufufirði	111	41								X	X	X															
Klöpp og skriðukeila í Gufufjarðarbotni	112	28	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X		X
Melanes	113	8	X	X				X	X				X	X				X	X				X	X			
Hjalli innan Hallsteinsnes	114	42											X					X					X				
Klappir á Grónesi	118	34													X	X	X			X	X	X			X	X	X
Klappir á Grónesi (var skering)	119	36												X	X	X			X	X	X			X	X	X	
Klappir neðan Flókavallagnýpu	124				X	X	X													X	X	X					
Laugalandshraun	125		X				X											X				X					
Klappir utan Hákarlastrandar	127						X																				
Miðjunes	130						X																				
Tangi innan Galtarár	131	18	X				X	X				X	X				X	X				X	X				X
Skálaneshraun	132	11(a)	X				X																				
Után Krakár / Háubakkar	133	22	X	X				X	X				X	X				X	X				X	X			
Grjótlager á Melanesi	134						X					X					X					X					X

F: Fyllingar St: Styrkingar B: Burðarlag K: Klæðing R: Rofvarnir

3.5.5. Efnislosun

Við jarðgangagerð fellur oft til umframefni sem ekki nýtist við framkvæmdina sjálfa og þarf að koma fyrir á losunarstöðum. Komi til jarðgangagerðar undir Hjallaháls eru líkur á að göngin verði nánast öll grafin sunnan frá og efnið nýtt í fyllingu yfir Þorskafjörð. Verði samt sem áður umframefni verður því fyrir komið í samráði við landeigendur og Reykhólahreppi.

3.5.6. Frágangur

Skeringar og námur verða mótaðar í samræmi við landslag og umhverfi en einnig til að hamla gegn vindrofi. Reynt verður að græða upp allt jarðrask og öll sár í landið, önnur en bergveggi.

Við þverun fjarða og gerð jarðganga breytist vegakerfið mikið. Þar sem búið er í innanverðum Djúpafirði og Gufufirði þurfa áfram að liggja vegir inn í fjarðarbotnana. Sama gildir um frístundabyggðir í Þorskafirði.

Athugað verður hvort loka eigi núverandi vegi um Ódrjúgsháls að austanverðu, en það er hættulegasti kafli leiðarinnar. Áfram þarf að vera tenging að frístundahúsum Landhelgisgæslunnar o.fl. undir Ódrjúgshálsi.

Í frummatsskýrslu verður greint frá frágangi vegsvæðis og núverandi vega að framkvæmd lokinni. Haft verður samráð við landeigendur og sveitarstjórn á svæðinu um hvað gera skuli við þá hluta núverandi vegar sem verða aflagðir og fjallað um forsendur þeirrar ákvörðunar. Skoðað verður hvort ástæða er til að byggja áningarstaði eða útskot við vegarkafnann. Ákvörðun um girðingar og áningarstaði eða útskot verður tekin í samráði við landeigendur og sveitarstjórn við undirbúning framkvæmdarinnar þegar tekin hefur verið ákvörðun um leiðarval.

3.5.7. Mannaflapörf og vinnubúðir

Vegna umfangs verksins má reikna með að verulegur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma. Ef verktaki ákveður að setja upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við heilbrigðiseftirlit Vestfjarða, landeigendur og framkvæmdaaðila.

Vinnubúðum er yfirleitt valinn staður í eða við námur. Jafnframt þarf að huga að neysluvatni og rotþró. Fjallað verður um mannaflapörf og vinnubúðir í frummatsskýrslu. Þar mun koma fram hvaða lög og reglugerðir þarf að uppfylla vegna vinnubúða.

3.5.8. Aðrar framkvæmdir

Vegagerðin hefur ekki vitneskju um aðrar fyrirhugaðar framkvæmdir á svæðinu.

3.6. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR

Í töflu 3 kemur fram áætlaður kostnaður vegna þeirra leiða sem hér eru kynntar (kafla 3.4.6.). Í samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022 er gert ráð fyrir 3.200 millj. kr. fjárveitingu til framkvæmda á Vestfjarðavegi í Gufudalssveit á árunum 2015-2018 og á árunum 2019-2022 er gert ráð fyrir 5.000 millj. kr. til jarðgangagerðar undir Hjallaháls. Samtals eru ráðgerðar fjárveitingar í langtímaáætlun því 8.200 millj. kr.

Í þingsályktunartillögu um fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018 sem ekki var afgreidd á síðasta þingi var fyrirhuguð 50 m kr. fjárveiting árið 2015, 300 m kr. árið 2016 og 1.200 m kr. árin 2017 og 2018. Samtals voru ráðgerðar 2.750 millj. kr. fjárveitingar á þessu fjögurra ára tímabili. Auk þess var gert ráð fyrir að það þyrfti viðbótarfjárveitingar í framhaldinu.

Miðað er við að hægt verði að bjóða verkið út um leið og undirbúningi lýkur, þegar fjárveitingar og öll leyfi liggja fyrir. Ætla má að framkvæmdir gætu hafist á árinu 2016 og að þeim myndi þá ljúka haustið 2019. Tímalengd framkvæmda er þó háð leiðarvali, t.d. hvort jarðgangaleið verður fyrir valinu eða ekki. Fjallað verður um framkvæmdatíma og fjárveitingar í frummatsskýrslu. Einnig verður fjallað um mögulega áfangaskiptingu þeirra kosta sem metnir verða.

3.7. REKSTUR- og REKSTRARTÍMI

Gert er ráð fyrir a.m.k. 30 ára líftíma vegarins. Rekstur hans felst m.a. í viðhaldi og snjómokstri. Fjallað verður um helstu þætti rekstrar í frummatsskýrslu. Þá tengjast öryggi samgangna, umferð og mengun af hennar völdum rekstri fyrirhugaðs vegar og annarra vega á svæðinu.

3.7.1. Samgöngur og umferð

Núverandi Vestfjarðavegur á kaflanum frá Þórisstöðum að Kraká vestan Melaness er hættulegur malarvegur með mjög kröppum beygjum og bröttum brekkum. Leyfður hámarkshraði á veginum er 80 km/klst en leiðbeinandi hraði mun lægri á köflum. Vegurinn liggur yfir tvo bratta hálsa. Hann fer hæst í 336 m hæð y.s. á Hjallahálsi en 160 m hæð y.s. á Ódrjúgshálsi.

Ársgagssumferð á vegarkaflanum árið 2014 var mismunandi, en á stærsta hluta hans var hún á bilinu ÁDU 110-130 (tafla 1). Með bætum og greiðari samgöngum má gera ráð fyrir að ársdagsumferð muni aukast talsvert þegar nýr vegur verður tekinn í notkun.

Slysatiðni er fjöldi óhappa á hverja milljón ekinna kílómetra. Vegna lítillar umferðar er slysatiðni á vegarkaflanum breytileg milli ára. Banaslys varð í Múlahlíð í Þorskafirði í ágúst 2000. Á árunum 2006-2015 eru skráð 10 slys á vegarkaflanum. Í flestum þeirra urðu engin meiðsl, en í þremur þeirra lítil meiðsl. Af einstökum vegarköflum sker vegurinn um botn Gufufjarðar sig úr. Í fjarðarbotninum hafa orðið 3 slys á þessum árum, öll við útafakstur.

Framkvæmdin mun hafa áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi vegfarenda á leið um Vestfjarðaveg.

Vegagerðin hefur upplýsingar um núverandi ástand samgangna á þessum kafla t.d. umferð og vegalengdir.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um greiðfærni og umferðaröryggi, sem eru forsenda framkvæmdarinnar. Skoðaðir verða vegtæknilegir þættir og metin áhrif nýs vegar á umferðaröryggi, vegalengdir, ferðatíma og vetrarlokun. Skoðað verður hvort framkvæmdin geti haft áhrif á leiðarval vegfarenda um Vestfirði. Spáð verður fyrir um umferð til ársins 2040. Arðsemi framkvæmdarinnar verður metin. Fjallað verður um viðhald, rekstur og fyrirhugaða vetrarþjónustu á nýjum vegi.

4. UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Samkvæmt 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum (nr. 106/2000) m.s.br., viðauka 1. lið 10.08., er framkvæmdin matsskyld þar sem nýlögð vegar utan þéttbýlis nær a.m.k. 10 km að lengd.

Vegagerðin sér um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en einnig koma að verkinu sérfræðingar á sviði náttúruvafars og fornminja. Greint er frá þeim í köflum 5.1.1. – 5.1.13.

Matsáætlun er áætlun um á hvaða þætti framkvæmdar og umhverfis verður lögð áhersla við matsvinnuna og fjallað um í frummatsskýrslu. Áætlunin er gróf verklýsing fyrir framkvæmdaraðila, Skipulagsstofnun, umsagnaraðila og almenning, til að vinna eftir og fylgjast með því hvort fullnægjandi upplýsingar komi fram í frummatsskýrslu um framkvæmd, starfsemi sem henni fylgir og áhrif á umhverfið. Í tillögu að matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar, ásamt þeim þáttum umhverfisins sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum. Í tillögu að matsáætlun er því jafnframt lýst hvernig staðið er að rannsóknum og mati á áhrifum.

4.1. ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI

Framkvæmdin felst í vegagerð, jarðgangagerð, brúargerð og efnistöku.

4.1.1. Vegagerð, jarðgangagerð og brúargerð

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

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í breytingum á því landsvæði sem fer undir veg, t.d. þar sem vegur fer yfir árfarvegi, sjó, votlendi, tún, gróin svæði, skóglendi, jarðmyndanir eða mannvistarleifar. Uppbygging og rekstur vegar getur haft áhrif á dýralíf. Nýr vegur hefur sjónræn áhrif og markar ný spor í landslag, skiptir því upp og myndar skil 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.

Nýr Vestfjarðavegur milli Bjarkalundar og Melaness verður lagður til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur á Vestfjörðum. Á rekstartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, tengingu milli landshluta, ferðamennsku, útivist og opinbera þjónustu. Betri samgöngur munu hafa í för með sér meiri umferð um svæðið, sem hefur áhrif á ferðamennsku og útivist.

4.1.2. Efnistaka og efnislosun

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

Við jarðgangagerð fellur oft til umframefni sem ekki nýtist við framkvæmdina sjálfa og þarf að koma fyrir á losunarstöðum. Umhverfisáhrif haugsetningar er háð efnismagni, staðsetningu efnislosunarsvæða og frágangi þeirra. Haugsetning efnis getur breytt landslagi og haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir.

4.2. VINSUN

Meginatriðin, sem fjallað verður um í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, eru í aðalatriðum þrjú. Í fyrsta lagi áhrif framkvæmdarinnar til skemmri og lengri tíma á náttúruvafar. Fjallað verður um gróðurfar, dýralíf og vatnafar/sjávarföll svæðisins. Í öðru lagi verður fjallað um fornminjar og áhrif þeirra á val vegstæðis. Í þriðja og síðasta lagi verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir og landslag. Umfjöllunin mun byggja á tiltækum gögnum sem aflað var vegna fyrra umhverfismats og nýjum rannsóknum í austanverðum Þorskafirði, á Hallsteinsnesi og við mögulega jarðgangamunna.

Vegagerðin hefur áætlanir um að leggja fram minni gögn og rannsóknir vegna leiðar A1 en vegna annarra leiða. Vegna mikils framkvæmdakostnaðar og umhverfisáhrifa leiðar A1 (kafli 3.4.1.) telur Vegagerðin mjög litlar líkur á að Vestfjarðavegur verði lagður samkvæmt henni. Gerð verður áætlun um jarðsig og stöðugleika þverunarinnar en lagt er til að ekki verði gerðar eins ítarlegar rannsóknir vegna þessarar leiðar eins og annarra. Í því felst að ekki verði gerðar rannsóknir á leirum og botndýrum vegna þverunar Þorskafjarðar á leið A1.

Verði Vestfjarðavegur lagður samkvæmt leið A1 munu nauðsynlegar rannsóknir, svo sem á botndýralífi, liggja fyrir við breytingar á aðalskipulagi og þá sem hluti af umhverfismati áætlunarinnar.

4.3. ÁHERSLUR Í FRUMMATSSKÝRSLU

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem hugsanlega geta orðið fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar. Umfjöllunin mun ná bæði til framkvæmdar- og rekstrartíma. Í frummatsskýrslu verður lögð áhersla á eftirtalda þætti:

- landnotkun, mannvirki og útivist
- lífríki í fjöru, leiru og sjávarbotni
- verndarsvæði
- lífríki í sjó
- fornleifar / menningarminjar
- jarðfræði
- gróðurfar og jarðveg
- landslag
- fuglalíf
- ásýnd lands
- vatnafar og lífríki straumvatna

Við skoðun mismunandi áhrifaþátta framkvæmda verður líklegt áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda skilgreint. Áhrif framkvæmdarinnar munu ná út fyrir framkvæmdasvæðið sjálft. Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt; annars vegar svæði sem fer undir framkvæmdir, hins vegar svæði þar sem áhrifa bættra samganga gætir. Reynt verður að meta líklegt áhrifasvæði framkvæmdarinnar varðandi þá umhverfisþætti sem skoðaðir verða.

4.4. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Rannsóknarsvæðið vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda á nýjum Vestfjarðavegi frá Bjarkalundi að Melanesi hefur verið skilgreint af Vegagerðinni (teikning 3). Það nær yfir mögulegt framkvæmdasvæði vega-, jarðgangagerðar og efnistöku og er að jafnaði um 300 m breitt.

Gert er ráð fyrir að nýr vegur muni verða innan þess rannsóknarsvæðis sem afmarkað er á teikningum. Ef í ljós kemur, meðan á mati á umhverfisáhrifum stendur og við skoðun á mismunandi möguleikum, að stækka þurfi rannsóknarsvæðið vegna nýrra náma, nýrra veglína eða breyttrar legu veglína sem birtar eru á teikningum í tillögu að matsáætlun, verður það gert og kynnt í frummatsskýrslu.

5. GÖGN OG RANNSÓKNIR

Framkvæmdaaðili hyggst nýta sér ýmis gögn við matsvinnuna. Til eru ýmsar heimildir um fyrirhugað framkvæmdasvæði sem hægt er að nota. Matsvinnan mun að stórum hluta byggja á rannsóknum Náttúrustofu Vestfjarða sem gerðar voru í tengslum við mat á umhverfisáhrifum þessarar framkvæmdar árið 2005 og öðrum rannsóknum í tengslum við vegagerð við Breiðafjörð.

5.1. UMHVERFISÞÆTTIR - ÁHRIF AF FRAMKVÆMDUM

Framkvæmdaraðili hefur þegar staðið fyrir ýmsum rannsóknum og gagnaöflun vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta orðið fyrir áhrifum af fyrirhugaðri framkvæmd og þau gögn, rannsóknir og aðferðir sem stuðst verður við og eða notaðar til að leggja mat á áhrif á einstaka umhverfisþætti.

5.1.1. Landnotkun, mannvirki og útivist

Nýr og endurbættur vegur mun fylgja núverandi Vestfjarðavegi á köflum. Vegurinn liggur um landbúnaðarsvæði. Landsvæðið er að stórum hluta nýtt sem beitiland sauðfjár. Á svæðinu eru mörg frístundahús og svæðið, sem er þekkt berjaland, er talsvert notað til útivistar. Á svæðinu er m.a. stunduð stangveiði og kajakróður.

Mjólkarlína 1, 132 kV lína í eigu Landsnets, liggur um mögulegt framkvæmdasvæði. Hún þverar Þorskafjörð, liggur yfir Hjallaháls í grennd við núverandi veg og þverar botn Djúpafjarðar. Hún liggur neðan núverandi vegar á kafla í vestanverðum Djúpafirði en í grennd við Miðhús stefnir raflínan til vesturs upp á Ódrjúgsháls. Eftir það liggur hún langt frá mögulegu framkvæmdasvæði.

Ljósleiðari Mílu liggur þvert yfir Þorskafjörð frá Reykjanesi að Skálanesi, í grennd við mögulegt framkvæmdasvæði á leið A1 (mynd 4).

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á landnotkun á svæðinu sem lendir undir vegi. Í frummatsskýrslu verður fjallað um núverandi landnotkun á svæðinu.

Hvenær, hvernig: Vegagerðin mun afla frekari gagna um lagnir og landnotkun í nágrenni framkvæmdasvæðisins.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á landnotkun, mannvirki og útivist. Skoðað verður hvernig framkvæmdin fellur að núverandi aðstæðum og því sem gert er ráð fyrir á skipulagi.

5.1.2. Verndarsvæði

Mögulegt framkvæmdasvæði liggur um svæði sem er á náttúruminjaskrá og verndarsvæði Breiðafjarðar (teikning 1). Einnig liggur það um hverfisverndarsvæði H1, **Berufjörður, Barmahlíð og Vaðalfjöll**, samkvæmt Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 (kafla 2.3.).

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á verndargildi svæðanna. Í frummatsskýrslu verður fjallað um verndarsvæðin.

Hvenær, hvernig: Aflað verður upplýsinga um verndarsvæði Breiðafjarðar, hverfisverndarsvæðið og það svæði á náttúruminjaskrá sem framkvæmdasvæðið liggur um.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á svæði á náttúruminjaskrá, vernd Breiðafjarðar og hverfisverndarsvæði H1.

5.1.3. Heilsa og hjóðvist

Núverandi vegur er malarvegur með lítilli umferð. Nokkur íbúðar- og frístundahús eru nálægt núverandi vegi á þessum kafla og er svæðið talsvert notað til útivistar.

Búast má við að umferð um þennan kafla Vestfjarðavegar muni aukast þegar vegalengdir stytta og vegurinn verður öruggari og betri. Aukin umferð um núverandi veg myndi hafa í för með sér fjölgun slysa, rykmengun og hávaða.

Á framkvæmdatíma eykst ryk og hávaði á svæði næst fyrirhuguðum vegi vegna sprenginga og umferðar vinnuvéla. Nýr og endurbýggður vegur verður með bundnu slitlagi og byggður í samræmi við

öryggiskröfur Vegagerðarinnar. Hann mun stytta leiðir, bæta umferðaröryggi, draga úr hávaða, útblæstri og rykmengun og þar með draga úr neikvæðum áhrifum á heilsu þeirra sem ferðast um veginn.

Nýr vegur mun á köflum liggja langt frá núverandi vegi, háð leiðarvali. Mögulegt er að hann muni liggja í grennd við íbúðarhús og/eða frístundahús sem nú eru langt frá Vestfjarðavegi. Öll skilyrði um hljóðvist við íbúðarhúsnæði og frístundahús verða uppfyllt í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Markmið reglugerðarinnar er að koma í veg fyrir eða draga úr skaðlegum áhrifum af völdum hávaða. Við íbúðarhús þarf að uppfylla skilyrði um 55 dB(A) utan við húsvegg og í skilgreindri sumarhúsabygð 45 dB(A) utan við húsvegg.

Ekki er talin þörf á að fjalla frekar um heilsu og hljóðvist og því verður engin umfjöllun um þessa umhverfisþætti í frummatsskýrslu.

5.1.4. Fornleifar - menningarminjar

Fornleifakönnun fór fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis í tengslum við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar árið 2005. Þá var hvorki talið nauðsynlegt né rökrétt að gera rannsóknir á fornleifum í Teigsskógi fyrr en lega vegar væri ákveðin, því slíkri rannsókn myndi óhjákvæmilega fylgja talsverður skógarruðningur. Á þeim tíma samþykkti Minjastofnun það fyrirkomulag munnlega að fornleifaskráning í Teigsskógi myndi ekki fara fram fyrr en að loknu mati á umhverfisáhrifum, verði ákveðið að leggja Vestfjarðaveg um skóginn.

Skýrsla Náttúrustofu Vestfjarða frá október 2004 ber heitið:

- *Fornleifaskráning í Reykhólahreppi vegna ný- og endurlagningar Vestfjarðavegar nr. 60, NV nr. 17-04.*

Við þá rannsókn var öll fjaran neðan við Teigsskóg skoðuð, frá Gröf að sunnanverðu Hallsteinsnesi.

Við könnun á matsskyldu veltengingarinnar *Djúpadalsvegur (6087) Vestfjarðavegur á Hallsteinsnesi – Djúpidalur*, í ágúst 2008, var Náttúrustofa Vestfjarða fengin til að kanna fornleifar á mögulegu framkvæmdasvæði vegarins. Skýrsla náttúrustofunnar frá desember 2008 ber heitið:

- *Fornleifakönnun vegna vegaframkvæmda í Djúpaflirði í Reykhólahreppi, NV nr. 25-08.*

Árið 2012 var Náttúrustofa Vestfjarða fengin til að gera rannsóknir á þeim leiðum sem ekki höfðu verið skoðaðar áður m.t.t. fornleifa.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á fornleifar á svæðinu.

Hvenær og hvernig: Fornleifafræðingur hefur gert fornleifaskráningu og vettvangsathuganir á mögulegu framkvæmdasvæði austan Þorskafjarðar og við mögulegan jarðgangamunna í Þorskafirði.

Við vettvangsvinnu er farið yfir svæði við fyrirhugaðar veglínur sem liggja utan þess svæðis sem þegar hefur verið rannsakað. Skoðað er 300 metra breitt svæði meðfram veglínunum, þ.e. 150 m til hvorrar handar. Minjar sem eru utan þessarar viðmiðunar eru ekki skráðar .

Allir skráðir staðir eru innmældir inn í ÍSN93, hnitakerfi Íslands. Minjastöðunum er lýst og teknar ljósmyndir af hverjum stað. Rannsóknir hófust sumarið 2012.

Framsetning: Í frummatsskýrslu 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 fornleifar og settar fram tillögur um mótvægisáðgerðir. Ef raska þarf fornleifum eða rannsaka þær vegna framkvæmdanna verður aflað leyfis hjá Minjastofnun Íslands í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012. Framkvæmdaraðili mun hafa samráð um það við rannsóknaraðila og afla leyfa ef þörf krefur.

5.1.5. Gróðurfar

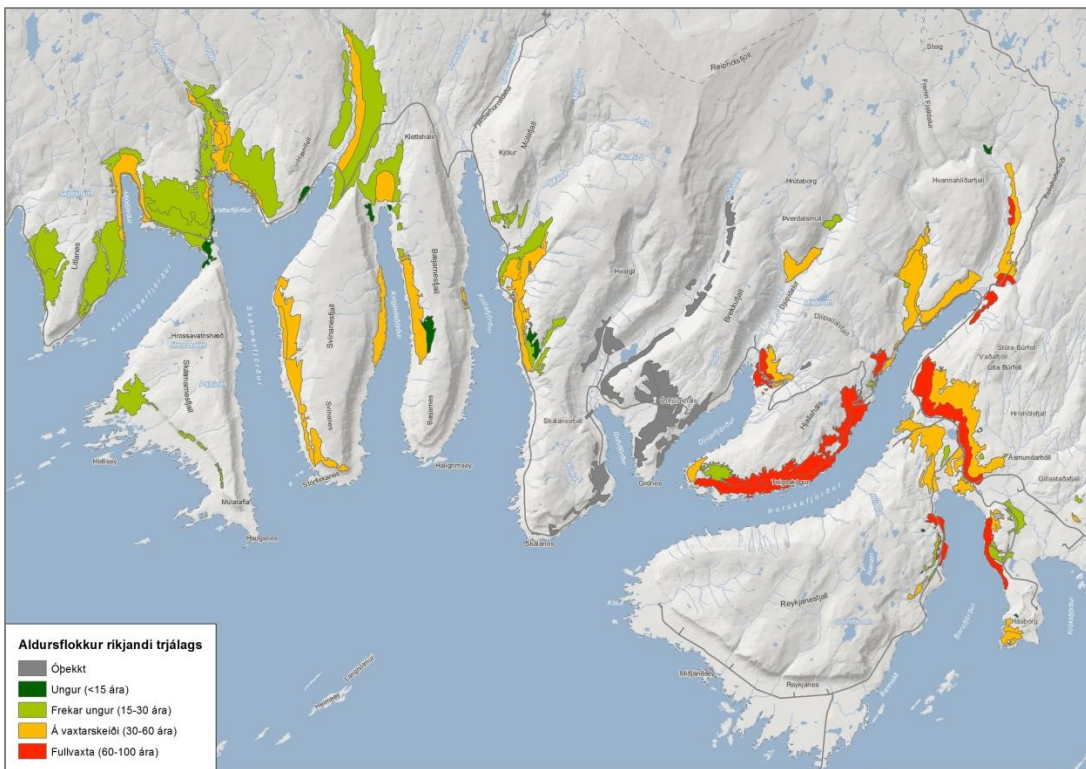
Þegar undirbúningur þessa mats á umhverfisáhrifum hófst árið 2011 höfðu þegar farið fram rannsóknir á gróðurfari á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis.

Við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar 2005, fékk Vegagerðin Náttúrustofu Vestfjarða til að rannsaka gróður á mögulegu framkvæmdasvæði. Skýrsla náttúrustofunnar frá desember 2004 ber heitið:

- *Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskaflirði að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi, NV nr. 12-04.*



Mynd 14. Birkiskóglendi í grennd við Reykhóla (teikning frá Skógrækt ríkisins, febrúar 2014)



Mynd 15. Aldur birkiskóglendis í grennd við Reykhóla (teikning frá Skógrækt ríkisins, febrúar 2014)

Við könnun á matsskyldu vegtengingarinnar *Djúpadalsvegur (6087) Vestfjarðavegur á Hallsteinsnesi – Djúpidalur*, í ágúst 2008, var Náttúrustofa Vestfjarða fengin til að athuga gróður á mögulegu framkvæmdasvæði vegarins. Skýrsla náttúrustofunnar frá desember 2008 ber heitið:

- *Athugun á gróðurlendum í Djúpafirði, Austur-Barðastrandarsýslu, NV nr. 23-08.*

Á árunum 2012-2015 var Náttúrustofa Vestfjarða fengin til að gera gróðurfarsrannsóknir á þeim leiðum sem ekki höfðu verið skoðaðar áður m.t.t. gróðurs og meta áhrif framkvæmda á skógareyðingu. Gróður var skoðaður á mögulegu framkvæmdasvæði austan Þorskafjarðar og við mögulegan jarðgangamunna í Þorskafirði.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á gróður. Greint verður frá einkennum og sérstöðu gróðurfars á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Sjávarfitjar og votlendi sem eru stærri en 3 ha teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999 og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Mögulegt er að framkvæmdin geti haft áhrif á sjávarfitjar og/eða votlendi sem er stærra en 3 ha.

Hvenær og hvernig: Gróðurfur á mögulegu framkvæmdasvæði hefur verið rannsakað. Rannsóknir eru sambærilegar við rannsóknir sem gerðar voru við fyrra mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Að auki hafa verið gerðar rannsóknir á lífmassa skógar í mögulegum vegarstæðum.

Miðað er við a.m.k. 100 m áhrifasvæði meðfram veglínunum og á efnistökusvæðum. Rannsóknir hófust sumarið 2012 og þeim lýkur haustið 2015.

Framsetning: Útbúið verður stafrænt gróðurlendakort af rannsóknarsvæðinu. Gróðurlendi verða afmörkuð á loftmyndakorti og sýnd í rannsóknarskýrslu í mælikvarðanum 1:15-20.000. Í frummatsskýrslu verður lagt mat á flóru og tegundafjölbreytni svæðanna sem veglínurnar liggja um, fjölbreytni gróðurlenda og verndargildi þeirra. Reiknuð verður út stærð þeirra gróðurlenda sem raskast. Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á gróðurfur verða metin, m.a. möguleg skerðing á birkikjarri, votlendi og sjávarfitjum og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum eða vöktun þar sem það á við. Ef votlendi raskast vegna framkvæmdarinnar verður fjallað um möguleika á endurheimt votlendis í stað þess sem raskast (kafla 5.2).

Í frummatsskýrslu verður sjávarfitjum og votlendi á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði lýst og mælt hve stór svæði skerðast vegna framkvæmdarinnar.

Metið verður umfang þeirrar skógareyðingar sem kann að hljóttast af fyrirhugaðri vegagerð. Metið verður flatarmál þess skógar sem ruddur kann að verða vegna fyrirhugaðra framkvæmda, svo og lífmassi skógarins sem verður eytt ef flatarmál áætlaðrar skógeyðingar er stærri en 0,5 ha. Fjallað verður um fyrirbyggjandi aðgerðir við að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfur, eins og t.d. að varðveita efsta lag jarðvegs og nýta aftur við frágang og með hvaða hætti best verður forðað skógareyðingu sem kann að hljóttast af fyrirhugaðri framkvæmd.

5.1.6. Fuglalíf

Rannsóknir á fuglalífi fóru fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis í tengslum við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar árið 2005. Fyrirliggjandi gögn verða notuð eins og kostur er. Fuglalíf á nýjum leiðum austan Þorskafjarðar var rannsakað vorið 2012.

Fyrstu rannsóknir á áhrifum vegagerðar á fuglalíf við norðanverðan Breiðafjörð fóru fram árið 1980 og síðan hefur það verið rannsakað nánast samfelld vegna ýmissa vegaframkvæmda í 30 ár. Má þar m.a. nefna rannsóknir vegna nýs vegar í Gilsfirði, á kaflanum Eyri-Vattarnes, í Vattarfirði og í Hörgsnesi.

Við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar 2005, fékk Vegagerðin Náttúrustofu Vestfjarða til að athuga fugla á mögulegu framkvæmdasvæði. Skýrsla náttúrustofunnar frá ágúst 2005 ber heitið:

- *Fuglalíf í Gufudalssveit og nágrenni, NV nr. 06-05.*

Náttúrustofa Vestfjarða hefur rannsakað umferðarfugla við norðanverðan Breiðafjörð. Rannsóknir voru gerðar vorin 2006-2007 og 2009. Fjallað er um umferðarfarfugla í skýrslu náttúrustofunnar:

- *Rauðbrystingur í Barðastrandarsýslum 2006-2007, NV nr. 01-08.*

Náttúrufræðistofnun Íslands var fengin til að rannsaka erni á mögulegu framkvæmdasvæði. Skýrsla Náttúrufræðistofnunar frá 2005 ber heitið:

- *Ernir og vegagerð, NI-05004.*

Vorið 2011 var Náttúrustofa Vestfjarða fengin til að taka saman greinargerð um áhrif vegagerðar á arnarvarp við norðanverðan Breiðafjörð.

Á mögulegu áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar eru þekkt arnarsetur. Telja má að framkvæmdin muni hafa einhver áhrif á fugla á svæðinu, sérstaklega þar sem vikið verður út af núverandi vegi eða þar sem farið verður í grennd við arnarsetur. Tekið skal fram að upplýsingar um varpstaði arna eru trúnaðarmál, svo að umfjöllun um erni í frummatsskýrslu mun taka mið af því. Varpstaðir arna verða ekki sýndir á kortum.

Hvar: Framkvæmdin mun mögulega hafa áhrif á fugla á svæðinu. Greint verður frá einkennum og sérstöðu fuglalífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Vestfjarða var fengin til að rannsaka fuglalíf á mögulegu framkvæmdasvæði austan Þorskafjarðar. Rannsóknir fóru fram vorið 2012. Þær voru sambærilegar við rannsóknir sem fóru fram vegna fyrra mats á umhverfisáhrifum.

Náttúrustofa Vestfjarða hefur tekið saman heimildir um fuglalíf á svæðinu og fjölda tegunda. Nýjar veglínur voru gengnar og rannsóknaraðilar skráðu fugla báðum megin við sig. Atferli þeirra var skráð þ.e. óðals- og varpatferli, fæðuleit eða hvort þeir áttu leið framhjá. Hver fugl eða þar með óðal- eða varpatferli telst standa fyrir eitt óðal (eitt varppar). Búsvæðið var einnig skráð.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður lagt mat á tegundafjölbreytni svæðisins og hvort á svæðinu sé sérstætt fuglalíf eða fuglar sem eru á válista. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum og/eða vöktun þar sem það á við.

5.1.7. Vatnafar og lífríki straumvatna

Rannsóknir á vatnalífi og fiskistofnum hafa farið fram á mögulegu framkvæmdasvæði. Helstu vatnsföll á svæðinu eru Þorskafjarðará, Djúpadalsá og Gufudalsá.

Við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar 2005, fékk Vegagerðin Náttúrustofu Vestfjarða og Vesturlandsdeild Veiðimálastofnunar til að rannsaka ár á mögulegu framkvæmdasvæði. Skýrsla Náttúrustofu Vestfjarða frá júní 2005 ber heitið:

- *Rannsóknir á Þorskafjarðará, Músará, Djúpadalsá og Gufudalsá vegna framkvæmda á Vestfjarðavegi nr. 60, NV nr. 05-05.*

Verði veiðiám raskað þarf að fylgja lögum nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði við efnistöku, ræsagerð eða aðrar framkvæmdir í eða við ár á svæðinu. Áður en framkvæmdir hefjast verður leitað leyfis hjá Fiskistofu varðandi mögulegar framkvæmdir við árnar. Leitast verður við af fremsta megni að spilla sem minnst ánum og umhverfi þeirra og draga þannig úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríkið.

Ekki verða gerðar frekari rannsóknir á lífríki ána.

Hvar: Vegna vegagerðar, efnistöku, brúa- og ræsagerðar getur framkvæmdin haft tímabundin áhrif á laxfiska á svæðinu.

Hvenær, hvernig: Ekki liggur fyrir ákvörðun um leiðarval, og þar með endanlega staðsetningu efnisnáma, ræsa eða brúa.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða möguleg áhrif framkvæmda á fiskistofna og annað lífríki í ferskvatni metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

5.1.8. Lífríki í fjöru, leiru og á sjávarbotni

Innstu hlutar fjarðanna eru mjög grunnir og með talsverðum leirum. Leirur teljast til sérstakra vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999 og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Framkvæmdin getur raskað leirum.

Árið 1975 tók Líffræðistofnun Háskólans að sér að framkvæma forkönnun á lífríki Gilsfjarðar, Þorskafjarðar, Djúpaþfjarðar og Gufufjarðar fyrir Vegagerð ríkisins. Könnunin fólst einkum í því að skilgreina helstu samfélagsgerðir í fjörum þessara fjarða og kortleggja útbreiðslu þeirra. Auk þess var botndýralíf í Þorskafirði kannað nokkuð. Skýrsla Líffræðistofnunar Háskólans ber heitið:

- *Forkönnun á lífríki Gilsfjarðar, Þorskafjarðar, Djúpaþfjarðar, Gufufjarðar og nærliggjandi fjarða og er eftir Agnar Ingólfsson.*

Við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar 2005, fékk Vegagerðin Náttúrustofu Vestfjarða til að athuga fjörur á mögulegu framkvæmdasvæði. Haustið 2003 rannsakaði Náttúrustofa Vestfjarða leirurnar og lífríki þeirra vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Skýrsla Náttúrustofu Vestfjarða frá júlí 2005 ber heitið:

- *Fjörur í Gufudals sveit, Þorskafjörður, Djúpiþfjörður og Gufufjörður, NV nr. 07-05.*

Við framkvæmdina verður leitast við að skerða fjörur og leirur eins lítið og kostur er. Nauðsynleg brúarlengd er miðuð við 2 m/sek straumhraða. Sá hraði leiðir til mun lengri brúa en þarf til að tryggja full vatnsskipti.

Miðað er við að gera ekki rannsóknir á leirum og botndýrum vegna þverunar Þorskafjarðar á leið A1 (sbr. kafli 4.2.).

Hvar: Framkvæmdin getur raskað leirum, fjörum og/eða sjávarbotni.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Vestfjarða var fengin til að skoða lífríki í fjöru, leiru og sjávarbotni á svæðinu. Gerðar voru rannsóknir á lífríki í fjöru, leiru og á sjávarbotni í grennd við Laugaland í austanverðum Þorskafirði, þar sem leið I mun liggja úti í sjó. Í frummatsskýrslu verður lífríki í fjöru, leirum og sjávarbotni á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði lýst.

Leirur verða staðsettar á loftmyndum en engin áform eru um að teikna mörk mismunandi leiru- eða fjörugerða á loftmyndirnar. Mælt verður hve stór leirusvæði skerðast vegna framkvæmda, háð leiðarvali. Botnsýni í Þorskafirði verða borin saman við rannsókn frá 1975.

Framsetning: Leirur verða sýndar á korti. Áhrif framkvæmdarinnar á lífríki í fjöru, leirum og sjávarbotni verða metin. Gerðar verða tillögur að mótvægisáðgerðum eða vöktun þar sem það á við.

5.1.9. Lífríki í sjó

Við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar, Eiði-Þverá, fékk Vegagerðin Náttúrustofu Vestfjarða til að taka saman upplýsingar um skarkolaseiði við framkvæmdasvæðið. Minnisblað Náttúrustofunnar er frá 9. maí 2011 og ber heitið:

- *Skarkolaseiði við norðanverðan Breiðafjörð.*

Vorið 2015 fékk Hafrannsóknastofnun styrk úr rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Rannsóknin ber heitið: *Frumathugun á lífríki þriggja fjarða í A-Barðastrandasýslu með áherslu á fiskungviði.*

Í umsókn Hafrannsóknastofnunar kemur fram að haustið 2014 var lokið við þverun Kjálkafjarðar í A-Barðastrandasýslu og að sumarið 2015 verði lokið við þverun Mjóafjarðar. Þessar þveranir séu með löngum vegfyllingum og þröngum opnunum. Engar athuganir hafi farið fram á lífríki þessara fjarða áður en ráðist var í þessar framkvæmdir. Nú hafi verið lagðar fram áætlanir um að ráðast í þverun Þorskafjarðar, Gufufjarðar og Djúpaþfjarðar á sunnanverðum Vestfjörðum. Þarna sé enn möguleiki á að ráðast í athuganir á lífríki fjarðanna áður en framkvæmdir hefjist. Í umsókn Hafrannsóknastofnunar segir:

„Grunnsævi og fjörur við Ísland gegna veigamiklu hlutverki sem uppeldisstöð fyrir marga okkar helstu nytjafiska“ (Hafrannsóknastofnun, 2015).

„Frá því um miðja síðustu öld hafa viðáttumikil svæði á grunnsævi landsins orðið fyrir raski með einum eða öðrum hætti s.s. þverana, efnistöku og landfyllinga. Hugsanleg áhrif þessara framkvæmda á búsvæði helstu nytjastofna landsmanna hafa hins vegar aldrei verið metin.

Vistfræðirannsókn, með áherslu á fiskungviði og búsvæði þeirra er afar tímabær og nauðsynleg til þess að hægt verði að leggja mat á áhrif þverana á lífríki sjávar og þá ekki síst á nýliðun helstu nytjastofna við landið. Þar sem ekki er einu sinni vitað hvort egg, lirfur og seiði hafast við í viðkomandi fjörðum er því fyrsta skrefið að kanna það með sýnatökum, svo hægt sé að ákvarða þörfina á frekari rannsóknum.

Ef af þverunum þessara fjarða verður, þá er afar dýrmætt að lágmarks upplýsingar um lífríki fjarðanna liggi fyrir áður. Þannig mætti bera saman mikilvæga líffræðilega þætti fyrir og eftir þverun fjarðanna. Niðurstöður úr slíkri rannsókn væru mikilvægar þegar kemur að ákvarðanatöku varðandi framkvæmdir. Niðurstöðurnar gætu þannig nýst við að ákveða hvort nauðsynlegt sé á að haga framkvæmdum á þann hátt að áhrif á strauma í fjörðum verði óveruleg og þá hvort leita skuli annara leiða en þverana, eins og stærri eða fleiri brúaropa eða jarðganga, til styttingar á vegum. Þar með má hugsanlega komast hjá því að í framtíðinni þurfi að ráðast í kostnaðarsamar framkvæmdir til þess að endurheimta mikilvæg uppeldissvæði nytjastofna við Ísland (Hafrannsóknastofnun, 2015).*

Hvar: Framkvæmdin getur raskað búsvæðum fiska í Þorskafirði, Djúpafirði og Gufufirði.

Hvenær og hvernig: Hafrannsóknastofnun vinnur að frumathugun á magni og útbreiðslu fiskungviðis í Þorskafirði við norðanverðan Breiðafjörð. Farinn var 5 daga rannsóknaleiðangur í ágúst 2015. Í leiðangrinum var innri hluti Þorskafjarðar dýpismældur og kortlagður. Tekin voru 4 smátrollssýni, 12 bjálkatrollssýni og ca 5 strandnótarsýni. Við sýnatökurnar var haft til hliðsjónar að skoða þau svæði er snerta leið Þ-H.

Niðurstöðurnar munu gefa til kynna hvort fiskar og fiskasvif eru til staðar og hvort þörf er á umfangsmeiri vistfræðirannsókn á áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á fiska og aðra þætti lífríkisins. Ef firðirnir verða þveraðir með þeim hætti sem áætlanir eru um þá gefst einstakt tækifæri til þess að bera saman lífríki þeirra fyrir og eftir þverun og þar með leggja mat á vistfræðileg áhrif framkvæmdanna.

Framsetning: Áhrif framkvæmdarinnar á fiska og aðra þætti lífríkisins verða metin. Gerðar verða tillögur að mótvægisáðgerðum eða vöktun þar sem það á við.

5.1.10. Vatnsskipti og selta

Við framkvæmdina verða mögulega þveraðir þrír firðir við norðanverðan Breiðafjörð, þ.e. Þorskafjörður Djúpi fjörður og Gufufjörður. Sjávardýpi í fjörðunum var mælt til að meta heppilegustu eða bestu kosti við þverun þeirra. Innstu hlutar fjarðanna eru mjög grunnir og með leirum.

Í Þorskafirði er möguleg þverun á þremur stöðum, þ.e.: rétt utan við Mjólkarlínu 1, við Laugaland og milli Reykjaness og Skálaness. Við Mjólkarlínu, 4,2 km frá botni fjarðarins er sjávardýpi mest -3 m, miðað við meðalsjó í hæð 0,0. Við Laugaland, 12,4 km frá botni fjarðarins er sjávardýpi mest -15 m. Milli Reykjaness og Skálaness, 18,9 km frá botni fjarðarins er sjávardýpi mest -12 m.

Í Djúpafirði er möguleg þverun við mynni fjarðarins, 5,5 km frá botni hans, þar sem sjávardýpi er mest -12 m.

Í Gufufirði er möguleg þverun nálægt ósi Brekkuár, eða við mynni fjarðarins. Við ós Brekkuár, 1 km frá botni fjarðarins, er sjávardýpi mest -1 m. Við mynni Gufufjarðar, 2,9 km frá botni fjarðarins, er sjávardýpi mest -2 m.

Vatnsskipti

Forsendur útreikninga Vegagerðarinnar á nauðsynlegum stærðum á brúaropum í Þorskafirði, Djúpafirði og Gufufirði eru að mestni straumhraði í brúaropum verði 2 m/sek. Sá hraði leiðir til mun lengri brúa en þarf til að tryggja full vatnsskipti.

Botn Djúpafjarðar, Gufufjarðar og botn Þorskafjarðar við Mjólkarlínu 1, hafa verið kannaðir með bylgjubrotsmælingu í fyrirhuguðum brúarstæðum.

Verkfræðistofan Vatnaskil hefur unnið straumlíkan fyrir Vegagerðina fyrir Gufufjörð, Djúpafjörð og Þorskafjörð. Skýrsla Vatnaskila sem er frá júní 2008 ber heitið:

- *Gufufjörður, Djúpi fjörður og Þorskafjörður. Straumlíkan. Unnið fyrir Vegagerðina.*

Áhrif þverunar Þorskafjarðar við Kóngavakir, þverunar Djúpafjarðar milli Hallssteinsness og Gróness og þverunar Gufufjarðar milli Gróness og Melaness á strauma í fjörðunum voru könnuð með straumlíkani. Líkanið afmarkaðast at utan af mynni Þorskafjarðar við Skálanes.

Straumlíkanið sýnir strauma við núverandi eða óbreytt ástand og eftir framangreindar þveranir. Virkt brúarop var miðað við lægri botnkóta og meiri straumhraða (2,5 m/sek) en nú er stefnt að. Grunnskilyrði

um virkt vatnsop og botnkóta miðast nú við „full“ vatnsskipti og straumhraða ≤ 2 m/sek. Verði nýr eða annar kostur valinn verður metin þörf þess að reikna hann í líkaninu.

Nauðsynlegar rannsóknir á botnlögum við innri þverun Gufufjarðar á leið D2 og þverun Þorskafjarðar á leið I hafa ekki farið fram. Kanna þarf botn fjarðanna á þessum leiðum áður en að verkhönnun kemur, ef ákveðið verður að leggja Vestfjarðaveg samkvæmt annarri þeirra.

Selta

Við mat á umhverfisáhrifum 2005 var fallist á leið D með skilyrðum um seltumælingar eins og fram kemur kafla 6.3.

Í ljósi síðari rannsókna, þ.e. vegna þverunar Mjóa- og Kjálkafjarðar, er ljóst að brýr eru mun lengri, allt að 2/3 lengri, en þarf til fullnægja vatnsskiptum. Verður að líta svo á að seltumælingar muni ekki skila neinum árangri þ.e. að selta muni mælast sú sama innan og utan þverunar.

Við þverun Gilsfjarðar voru vatnsskipti mikið skert þ.e. í 5% af fullum vatnsskiptum. Útreikningar á sjávarseltu í lóninu bentu til að sjávarseltan myndi samt sem áður verða 88-90% af sjávarseltu fyrir þverun. Mælingar árána 1997-2001 leiddu einmitt það hlutfall í ljós.

Hin almenna ályktun er því að ekki er nauðsynlegt að mæla seltu utan og innan vegþverana þegar vatnsskipti verða nánast óbreytt.

Þveranir fjarða með vega- og brúagerð kunna að geta valdið lítilsháttar breytingum á vatnsskiptum og sjávarföllum og þar með á lífríkið innan þeirra.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir útreikningum nauðsynlegra brúaropa við þverun Þorska-, Djúpa- og Gufufjarðar svo að tryggt verði að breytingar á vatnsskiptum og sjávarföllum verði hverfandi og að vatnsskipti við þá hluta fjarðanna sem lenda innan við þverun breytist ekki. Vegagerðin telur að ekki þurfi að meta möguleg áhrif framkvæmdarinnar á vatnsskipti, sjávarföll, seltu og setflutninga því að engin hættu er á að framkvæmdin muni hafa veruleg áhrif á þessa þætti.

5.1.11. Jarðfræði

Rannsóknir á jarðfræði og efnistökmöguleikum fóru fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis í tengslum við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar árið 2005. Aðeins átti eftir að gera rannsóknir á mögulegu framkvæmdasvæði austan Þorskafjarðar.

Árið 2002 gerði Stapi ehf – Jarðfræðistofa rannsóknir á mögulegum efnistökusvæðum í Gufudalssveit vegna fyrirhugaðrar þverunar Djúpafjarðar og Gufufjarðar. Árið 2004 voru boraðar kjarnaholur til ákvörðunar á grjótnámi vegna endurbóta á veginum vestan Skálaness og einnig vegna hugsanlegrar þverunar Gufufjarðar og Djúpafjarðar. Skýrsla Stapa ehf heitir:

- *Barðaströnd grjótnám fyrir þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar og Gufudalssveit-Grjótnám 2004 (drög).*

Við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar 2005 gerði Jarðfræðideild Vegagerðarinnar athugun á hugsanlegum efnistökusvæðum og jarðmyndunum á mögulegu framkvæmdasvæði. Skýrsla Jarðfræðideildarinnar frá september 2005 ber heitið:

- *Vestfjarðavegur, Bjarkalundur-Eyrará. Jarðmyndanir og efnistökusvæði.*

Í nóvember 2011 gerði Jarðfræðideild Vegagerðarinnar frumathuganir á jarðfræði og efnistökmöguleikum við mögulega veglínu austan Þorskafjarðar, til að kynna í tillögu að matsáætlun. Frekari rannsóknir fóru fram sumarið 2012.

Hvar: Talsverðar upplýsingar eru til um jarðfræði svæðisins en framkvæmdin getur haft neikvæð áhrif á jarðmyndanir.

Hvenær og hvernig: Í frummatsskýrslu verður jarðfræði fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis lýst, m.a. einkennum og sérstöðu jarðmyndana. Jarðfræðiheimildir verða notaðar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Einnig mun umfjöllun byggja á yfirborðsrannsóknum sem fóru fram á árunum 2003-2004 og 2011-2012. Loftmyndir og kort verða skoðuð og út frá þeim verða merkar jarðmyndanir á svæðinu staðsettar og þeim lýst.

Framsetning: Helstu jarðmyndanir á rannsóknarsvæðinu verða afmarkaðar á korti. Í frummatsskýrslu verður merkustu jarðmyndunum á svæðinu 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.

5.1.12. Landslag

Í Gufudalssveit er fallett fjarðalandslag. Fyrirliggjandi eru náttúrufarsgögn, loftmyndir og kortagögn. Náttúrustofa Vestfjarða hefur verið fengin til að meta áhrif framkvæmdarinnar á landslag.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Mestu breytingarnar geta orðið ef nýr vegur verður lagður um Ódrjúgsháls, með tilheyrandi skeringum og fyllingum, og þar sem firðir verða þveraðir. Við framkvæmdina getur orðið nokkur skógareyðing en Vegagerðin telur mögulegt að endurheimta skóglendi í stað þess sem tapast (kafli 5.2.).

Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á eða skerða ósnortin víðerni.

Hvenær og hvernig: Umfjöllun um landslag mun m.a. fela í sér lýsingu á staðháttum og landslagi á rannsóknarsvæðinu. Fjallað verður um helstu landslagseinkenni, verndargildi þeirra metið og metið hve mikil áhrif framkvæmdin getur haft á sjónræna þætti og upplifunargildi svæðisins.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða metin áhrif framkvæmdarinnar á landslag, gildi þess og einkenni, og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við. Við hönnun vegarins verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar og fyllingar sem best að landslagi.

5.1.13. Ásýnd lands

Margra alda búskapur á svæðinu hefur haft áhrif á landslagið. Undirlendi á svæðinu er lítið en núverandi vegur liggur meðfram strönd þriggja fjarðarbotna og um tvo hálsa, sums staðar í töluverðum hliðarhalla. Skeringar ofan núverandi vegar eru víða ógrónar og talsvert áberandi. Mögulegt er að nýr og endurbyggður vegur muni fylgja núverandi Vestfjarðavegi á köflum, en það er háð leiðarvali. Endurbyggður vegur verður breiðari en núverandi vegur og skeringar og fyllingar verða meiri. Einnig verða vegskurðir meðfram veginum breiðari en meðfram núverandi vegi vegna kröfu um öryggi við útafakstur, til að draga úr hættu á snjósöfnun og til varnar ofanflóðum.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á ásýnd lands á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Athugunarsvæðið afmarkast af 5 km svæði umhverfis veginn.

Hvenær og hvernig: Vegagerðin mun útbúa þrívíddarmyndir sem sýna samanburð á landslagi fyrir og eftir framkvæmdir.

Framsetning: Útsýni að og frá fyrirhuguðum vegum og að námusvæðum, og þar með sjónræn áhrif, verða sýnd með þrívíddarmyndum. Við ákvörðun um staðsetningu myndatökustaða verður miðað við að skoða útsýni frá fjölförnum stöðum og stöðum sem þykja markverðir vegna útivistar og/eða útsýnis. Einnig frá völdum íbúðarhúsum og frístundahúsum. Einnig verða sýndar yfirlitsmyndir úr lofti. Staðsetning myndatökustaða og sjónarhorn þeirra verða sýnd á korti. Tilgreint verður hvar myndirnar eru teknar, hvert sjónarhornið er og hvað myndirnar eiga að sýna.

5.2. MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG VÖKTUN

Í frummatsskýrslu verður fjallað um fyrirbyggjandi aðgerðir 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 vöktunar mun koma fram til hvaða aðgerða megi grípa ef í ljós kemur að áhrif framkvæmdarinnar verði meiri og/eða önnur en gert var ráð fyrir.

Greint verður frá hvernig og hvar votlendi, birkikjarr 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 Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli og haft samráð við landeigendur, viðkomandi sveitarstjórn, Skógrækt ríkisins og Landgræðslu ríkisins um fyrirkomulag landbóta, m.a. staðarval og uppgræðsluaðferðir.

Tekið skal fram að Vegagerðin lýsir vilja til að taka ríkulegan þátt í endurheimt votlendis á svæðinu í stað þess sem spillist við vegaf framkvæmdir.

5.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD

Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd, bæði á framkvæmdatíma og þó einkum á rekstrartíma. Ekki er miðað við að gera rannsóknir til að meta áhrif þeirra á framkvæmdina. Í frummatsskýrslu verður þó skoðað hvort hægt er að grípa til aðgerða til að draga úr áhrifunum.

5.3.1. Veðurfar

Nálægar veðurstöðvar eru staðsettar á Reykhólum, Þröskuldum og Klettshálsi. Þær eru allar sjálfvirkar. Nýr Vestfjarðavegur getur sums staðar haft í för með sér háar bergskeringar og háar fyllingar. Við frágang vegarins verður vegriðum komið fyrir í samræmi við hönnunarreglur Vegagerðarinnar, t.d. þar sem farið verður yfir sjó og þar sem bratt verður fram af veginum. Mörg dæmi eru um að snjór safnist í brattar skeringar og við vegrið. Við hönnun vegarins verður sérstaklega hugað að þessum þætti og reynt að draga úr hættu á snjósöfnun með því að hafa breiða vegskurði og/eða fletja bergskeringarnar út. Ekki verður fjallað nánar um veðurfar í frummatsskýrslu.

5.3.2. Náttúruvá

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruaflanna, snögg og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns. Ekki hefur verið gerð úttekt á hættusvæðum vegna ofanflóða í dreifbýli í Reykhólahreppi.

Hvar: Á svæðinu getur stafað hætta af náttúruvá. Þar ber helst að nefna snjóflóð, skriðuföll og vatnavexti. Auk þess getur stafað hætta af vondum veðrum.

Hvenær og hvernig: Jarðfræðideild Vegagerðarinnar mun kanna heimildir um náttúruvá. Leitað verður upplýsinga um ofanflóð á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Snjósöfnun og snjóflóð á svæðinu eru vel þekkt meðal þeirra sem sjá um snjóhrensun á veginum. Einnig verða kannaðar heimildir um flóð í ám á svæðinu.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir áhrifum af náttúruvá á veglínur nýs Vestfjarðavegar.

5.4. KORT OG UPPDRÆTTIR

Í frummatsskýrslu verða framkvæmdir kynntar með skýringaruppdráttum og myndum. Á loftmyndakortum verða sýndar veglínur með skeringum og fyllingum, rannsóknarsvæði, framkvæmdasvæði og afmörkuð efnistökusvæði. Gróðurlendi og fornleifar á rannsóknarsvæðinu verða sýnd á uppdráttum. Gert er ráð fyrir að mælikvarðar korta og uppdrátta verði í 1:5.000-1:50.000, í samræmi við það sem þau eiga að sýna.

5.5. NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í matsvinnunni verða bornar saman þær leiðir sem hér eru kynntar. Samanburður nær til þeirra umhverfisþátta sem rætt hefur verið um hér að framan, þ.e. náttúrufars, landslags, menningarminja og samfélagslegra þátta. Niðurstaða matsvinnunnar mun m.a. felast í 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. AÐRIR SKOÐAÐIR KOSTIR

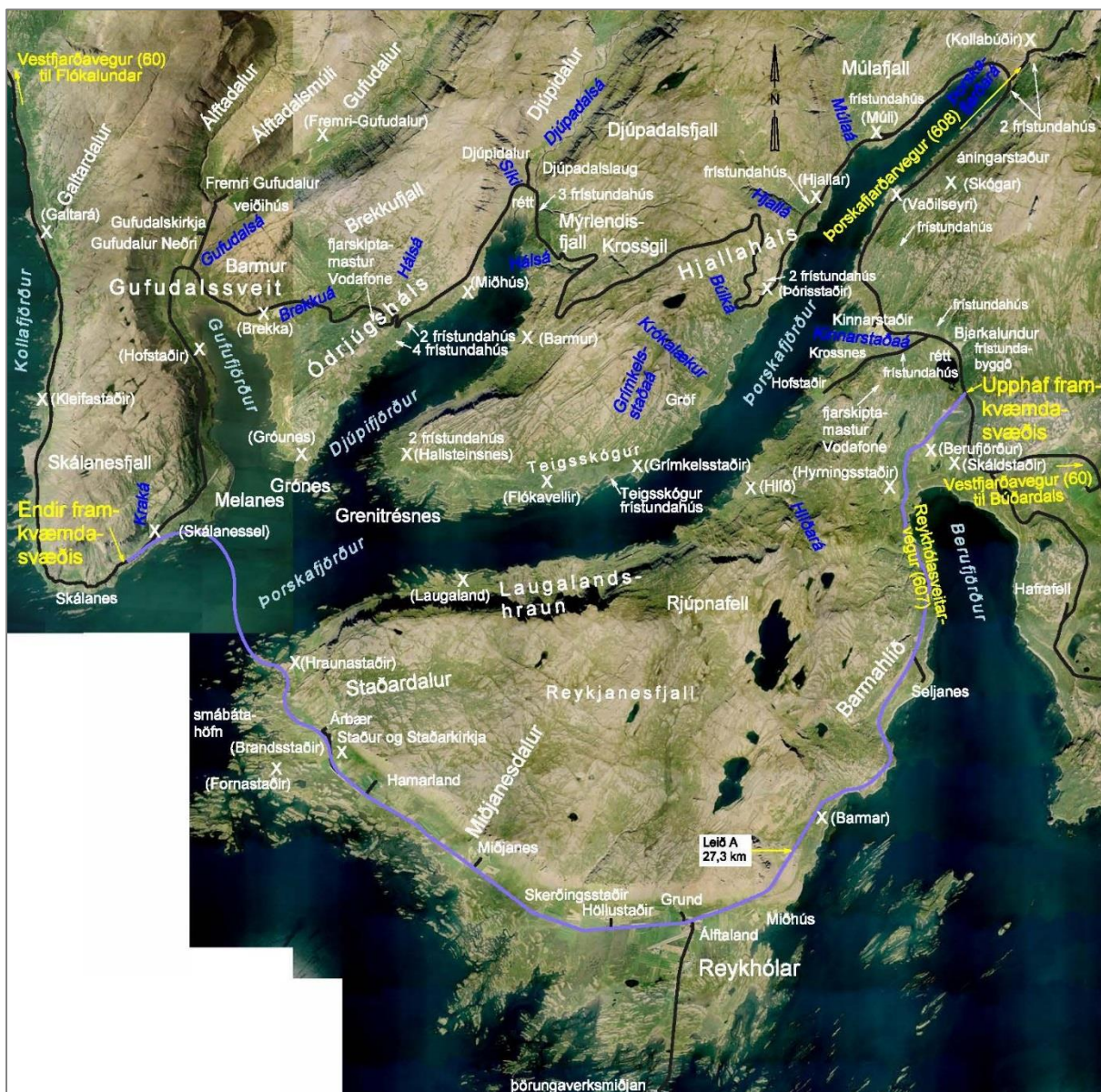
Við undirbúning mats á umhverfisáhrifum hafa margar veglínur hafa verið skoðaðar, en hér eru kynntar 4 leiðir sem ákveðið hefur verið að hafna, það eru leiðir A, B1, D og D1.

6.1. LEIÐ A UM REYKJANES

Leið A þverar Þorskafjörð við mynni fjarðarins, frá Reykjanesi að Skálanesi. Hún liggur í grennd við núverandi Reykhólasveitarveg (607).

6.1.1. Lýsing á leið A

Veglínan hefst við vegamót Vestfjarðavegar og Reykhólasveitarveg (607) í grennd við Bjarkalund. Hún liggur í grennd við Reykhólasveitarveg (607) frá upphafi hans við Bjarkalund að enda við Árbæ. Leggja þyrfti nýjan veg frá Hamarlandi.



Mynd 16. Leið A, fjólblá (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Reykhólasveitarvegur er hlykkjóttur og hæðóttur vegur með bundnu slitlagi á 13 km kafla, að tengingu að Reykhólum (Karlseyjarvegi 606). Frá tengingu að Reykhólum að Árbæ eru 8,7 km, á þeim kafla er vegurinn mjór malarvegur. Reykhólasveitarvegur uppfyllir ekki kröfur Vegagerðarinnar til stofnvega. Vegagerðin telur að leggja þyrfti nýjan veg að mestu frá Bjarkalundi að Árbæ, sem verður þó í grennd

við núverandi veg, en breiðari, með minni hæðarsveiflum og mýkri beygjum og þar af leiðandi meiri fyllingum og skeringum.

Mjög þröngt er um núverandi veg nánast samfelld milli heimreiðar að Berufirði og vestur fyrir Barma. Á því svæði liggur leið A (núverandi Reykhólaveitarvegur) í gegnum hverfisverndarsvæði H1 í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018. Hverfisverndarsvæði H1 er samfelld útivistarsvæði sem nær frá byggðinni á Reykhólum, um Barmahlíð, undirlendi í Berufirði og Vaðalfjöll (kafla 2.3.). Auk þess nær það yfir land Skóga niður í botn Þorskafjarðar. Á svæðinu er fjölbreytt náttúrufar og landslag, áhugavert útivistarsvæði árið um kring.

Frá Hamarlandi að Þorskafirði þarf að leggja nýjan veg og þaðan brú og vegfyllingu yfir Þorskafjörð að Skálanesi. Nýr vegur samkvæmt leið A yrði 27,3 km langur.

Við lagningu nýs Vestfjarðavegar samkvæmt leið A, verður rúmlega 41 km langur kafla Vestfjarðavegar sem stofnvegur lagður af. Nýjan stofnveg þarf að tengja við núverandi Vestfjarðaveg í Þorskafirði austanverðum, í grennd við Bjarkalund og í Þorskafirði vestanverðum við Skálanes. Núverandi Vestfjarðavegi, þá sem tengivegi, þarf líklega að halda opnum áfram, m.a. um Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Vegalengdir frá Vestfjarðavegi að bæjum og frístundahúsum í Þorskafirði, Djúpafirði og Gufufirði lengjast umtalsvert.

Fjarlægð frá Vestfjarðavegi að Reykhólum styttest. Við Reykhólasveitarveg eru margir bæir, auk þéttbýlisins á Reykhólum. Á Stað er aflögð sóknarkirkja, Staðarkirkja á Reykjanesi. Við veginn eru einnig nokkur eyðibýli. Nokkur frístundahús eru og tengd Reykhólasveitarvegi.

6.1.2. Ákvörðun um höfnun á leið A

Leið A er lengri en aðrar skoðaðar leiðir. Einnig er hún mun dýrari vegna langrar brúar yfir Þorskafjörð, því að ganga þarf út frá fullum vatnsskiptum og viðunandi straumálagi (straumhraða) til að draga úr umhverfisáhrifum á lífríki fjarðanna. Vegagerðin telur að umhverfisáhrif leiðarinnar verði umtalsverð þótt full vatnsskipti verði tryggð.

Vegasamband íbúa við núverandi Vestfjarðaveg, á rúmlega 41 km kafla frá Bjarkalundi að Skálanesi, mun versna.

Leggja þarf nýjan veg um Reykjanes þar sem m.a. yrði raskað svæði nr. 338 á náttúruminjasrá, Barmahlíð og hverfisverndarsvæði H1 í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018. Þar yrðu inngrip í landslagið (miklar skeringar og fyllingar) til að hægt sé að koma fyrir öruggum vegi með 90 km/klst hámarkshraða. Vegagerðin telur mjög líklegt að ef nýr Vestfjarðavegur yrði lagður samkvæmt leið A, muni fljótlega koma fram kröfur um að stytta Vestfjarðaveg með þverun Berufjarðar. Með þverun Berufjarðar fremst á leirum fylgdi nýr vegur norðan Hafrafells og um votlendið, beggja vegna Laxár, í botni Króksfjarðar. Yrði Berufjörður þveraður utar, þ.e. vegurinn færi yfir Borgarlandið sunnan Hafrafells, þyrfti að þvera Króksfjörð að auki.

Með leið A mundi vegakerfið lengjast til muna þar sem að enga núverandi vegi væri hægt að leggja niður. Hlutverk þeirra myndi verða þýðingarminna en þjónustugráðan þyrfti að verða nánast óbreytt til að sveitin væri áfram í viðunandi vegasambandi.

Vegagerðin hefur ákveðið að hafna leið A án undangengis mats á umhverfisáhrifum. Ekki verður fjallað um leið A í frummatsskýrslu.

6.2. LEIÐ B1 UM TEIGSSKÓG

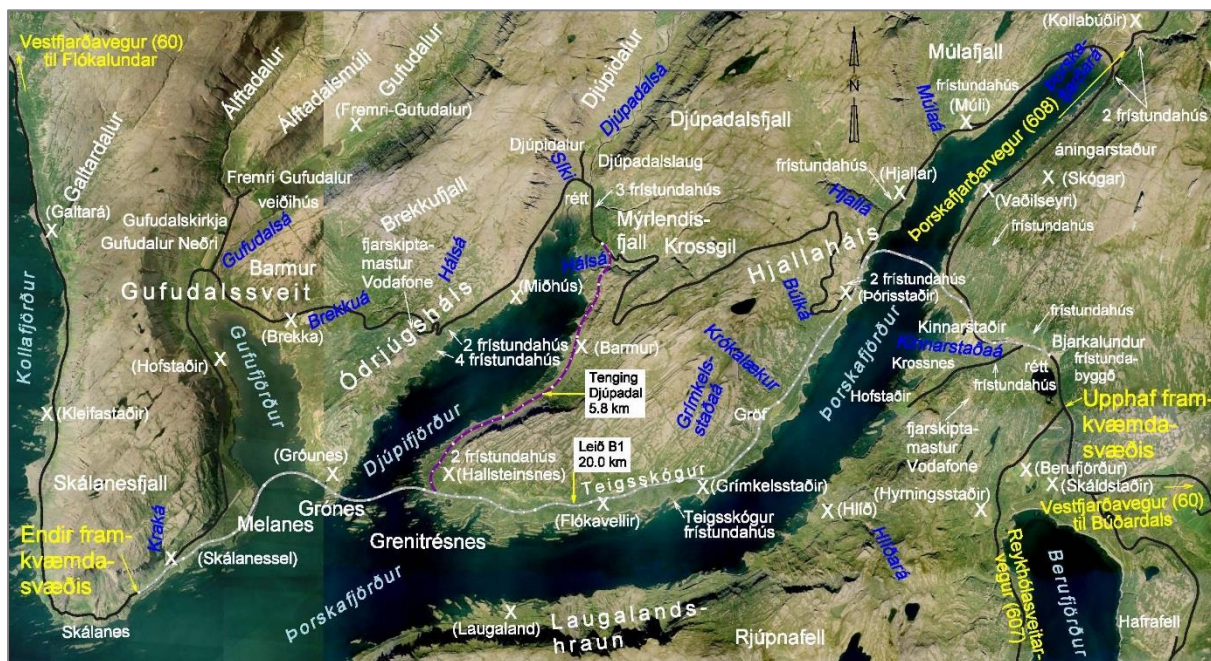
Fjallað er um leiðir B og B1 í kafla 1.1. og 1.2. Leið B1 þverar Þorskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð. Hún liggur um nýtt vegarstæði í Þorskafirði vestanverðum. Í úrskurði Umhverfisstofnunar dagsettu 5. janúar 2007 segir m.a. í úrskurðarorðum:

- Framkvæmdaraðila ber við útfærslu á vali á vegkostum að velja þann kost sem er bestur með hliðsjón af verndun Teigsskógar. Við nánari útfærslu á vegstæðinu, frágangi þess og ræsum skal leitast við að lágmarka áhrif vegagerðar á skóginn og skal framkvæmdaraðili hafa samráð um það við Umhverfisstofnun og Skógrækt ríkisins.

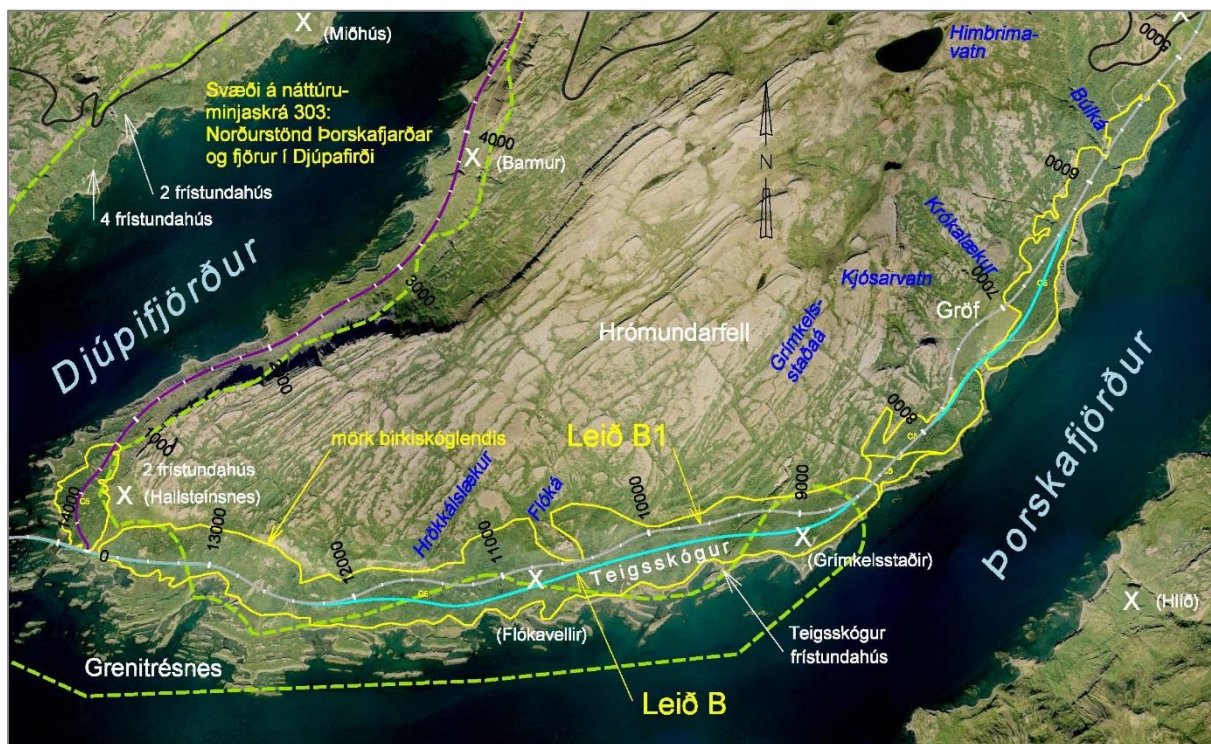
milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

- Í Teigsskógi frá Gröf að Hallsteinsnesi skal vegstæði skilgreint þröngt og efnisnám, skeringar og slóðagerð skulu takmörkuð við vegstæðið sjálft. Samráð skal haft við Umhverfisstofnun um efnisnám fyrir veginn og skeringar í Teigsskógi.

Vegagerðin hóf undirbúning nýs vegar í samræmi við úrskurðarorð ráðherra. Haft var samráð við landeigendur, þ.e. Grafar, Teigsskógar og Hallsteinsness um veglínu sem raskaði Teigsskógi minna en leið B. Samkomulag var um að vegur samkvæmt leið B1 félli best að skilyrðum ráðherra.



Mynd 17. Leið B1, grá (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).



Mynd 18. Leið B (ljósblá) og leið B1 (grá) um Teigsskóg (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Í dómi Hæstaréttar frá 22. október 2009 er úrskurður umhverfisráðherra felldur úr gildi. Úrskurður Skipulagsstofnunar stendur því óhaggaður og Vegagerðinni er ekki heimilt að leggja Vestfjarðaveg samkvæmt leið B.

Leið B1 liggur ofar í Teigsskógi en leið B. Veglínin er staðsett þannig að hún hafi sem minnst áhrif á einn stærsta og heillegasta birkiskóginn á Vestfjörðum (mynd 18). Veglína B er á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018.

6.2.1. Lýsing á leið B1

Veglínan fylgir leið D2 vestur yfir Þorskafjörð en vîkur frá henni við stöð 4600. Þaðan liggur hún út með Þorskafirði að vestanverðu um jarðirnar Þórisstaði, Gröf og Hallsteinsnes.

Á svæðinu liggur nú vegur að frístundajörðinni Gröf, en þaðan er vegslóði að frístundajörðinni Teigsskógi sem byggðist út úr Hallsteinsnesi. Leið B1 liggur ofan við bæjarhúsin í Gröf, fornleifina Grímkelsstaði, frístundahúsið Teigsskóg og fornleifina Flókavelli. Hún liggur á löngum kafla um lítt snortið svæði ofarlega í Teigsskógi (mynd 18). Yst á Hallsteinsnesi eru tvö frístundahús sem yrðu ofan vegar. Frá Hallsteinsnesi fylgir veglínin leið H að enda vegarkaflans við stöð 19981.

6.2.2. Ákvörðun um höfnun á leið B1

Umhverfisráðherra staðfesti Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 þar sem Vestfjarðavegur skuli lagður samkvæmt leið B en með fyrirvara um mat á umhverfisáhrifum

Vegagerðin lítur svo á að leið B hafi verið hafnað í úrskurði Skipulagsstofnunar 2005 vegna verndargildis birkiskógarins milli Þórisstaða og Hallsteinsness við vestanverðan Þorskafjörð. Úrskurður umhverfisráðherra um að heimila lögn vegarins samkvæmt leið B1 með ákveðnum skilyrðum, var felldur úr gildi í Hæstarétti þar sem ráðherra beitti rökum sem ekki samrýmdust lögum um mat á umhverfisáhrifum, lögum nr. 106/2000.

Veturinn 2013-2014 aflaði Vegagerðin frekari upplýsinga um útbreiðslu Teigsskógar í samráði við Skógrækt ríkisins og Náttúrustofu Vestfjarða. Í kjölfar þess var ákveðið að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1. Vegagerðin leggur fram nýja veglínu, leið B-H sem raskar Teigsskógi minna en leið B1.

Ekki verður fjallað um leið B1 í frummatsskýrslu.

6.3. LEIÐ D UM HJALLAHÁLS OG ÓDRJÚGSHÁLS

Umhverfisáhrif leiðar D voru metin í matsskýrslu Vegagerðarinnar frá september 2005. Leið D nær yfir 1. áfanga sem kynntur var í matsskýrslunni og leið D á 2. áfanga (kafla 1.1.). Skipulagsstofnun féllst á þessa leið í úrskurði sínum (dags. 28. febrúar 2006) með eftirfarandi skilyrðum:

1. Vegagerðin tryggi að vatnsskipti haldist óbreytt innan þverunar Þorskafjarðar og skulu mælingar á seltu fara fram áður en framkvæmdir hefjast og eftir að framkvæmdum er lokið.
2. Vegagerðin tryggi að vatnsskipti haldist óbreytt innan þverana Djúpafjarðar [fjörðurinn verður ekki þveraður] og Gufufjarðar og skulu mælingar á seltu fara fram áður en framkvæmdir hefjast og eftir að framkvæmdum er lokið [sjá kafla 5.1.10.].
3. Framkvæmdir við þverun Gufufjarðar skulu ekki fara fram í maí þegar rauðbrýstingur nýtir innfjarðarleirurnar til fæðuöflunar.

Fjallað er um leið D í matsáætlun til samanburðar við nýjar leiðir. Umhverfisáhrif hennar liggja fyrir og verða ekki metin frekar.

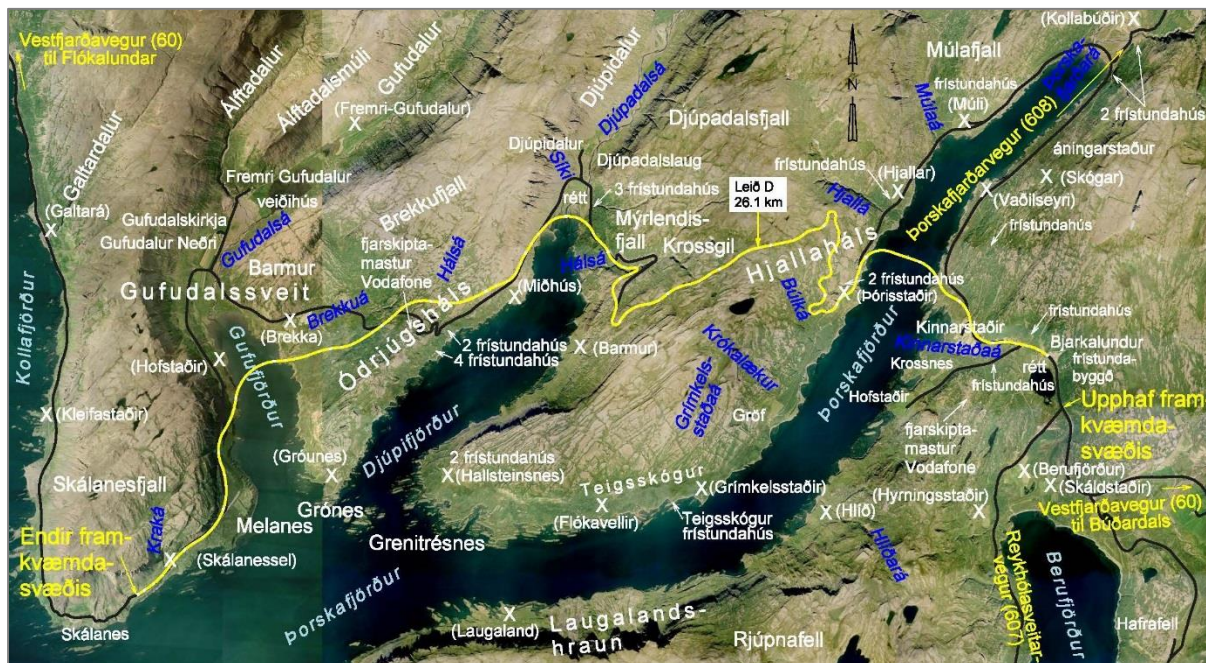
6.3.1. Lýsing á leið D

Leið D þverar Þorskafjörð og Gufufjörð og liggur um árósa Djúpadalsár í Djúpafirði. Hún liggur yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls, fylgir núverandi vegi yfir Hjallaháls nema á kafla að vestanverðu, en mikil breyting verður á legu vegarins um Ódrjúgsháls.

Veglínan fylgir núverandi vegi fyrstu 2 km (stöð 0-2000) en hann hefur nýlega verið endurbyggður á þessum kafla og getur því staðið óbreyttur. Veglínin vîkur út af honum við austanverðan Þorskafjörð og þverar fjörðinn rétt utan við Mjólkárínu 1. Við stöð 4300 kemur veglínin inn á núverandi veg og fylgir honum að stöð 12400. Þar vîkur hún út af veginum á kaflanum um Hálsá, til að komast hjá snjópungu svæði undir Mýrlendisfjalli. Veglínin liggur þar í krappri hárnálabeygju en liggur svo á hárrí fyllingu yfir grunnsævi í botni Djúpafjarðar, utan við sjávarfitjar í botni fjarðarins. Við stöð 15600 kemur veglínin inn á núverandi veg á stuttum kafla en vîkur síðan frá honum aftur við stöð 16000. Veglínin fer í skeringu

milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

upp á Ódrjúgshálsinn, talsvert áður en komið er að brekkunni sem núverandi vegur hlykkjast um. Veglínan liggur ofan við stórt gil sem Hálsá fellur um, svo að fallegum klettamyndunum á barmi gilsins verður ekki raskað. Veglínan fylgir núverandi vegi á stuttum kafla í grennd við stöð 19000 á háhálsinum, en stefnir þaðan niður í Gufufjörð. Veglínan þverar Gufufjörð skammt utan Hofstaða í Gufufirði, í grennd við mynni Brekkuár. Hún liggur í grennd við núverandi veg frá stöð 23000 að enda vegarkafans við stöð 26129.



Mynd 19. Leið D, gul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

6.3.2. Ákvörðun um höfnun á leið D

Við mat á umhverfisáhrifum 2005 var fallist á leið D með skilyrðum eins og fram kemur hér að framan. Kröfur til stofnvega jukust verulega með nýjum veghönnunarreglum frá 2010. Lega núverandi vegar yfir Hjallaháls uppfyllir ekki þessar auknu kröfur. Langhalli vegarins er á löngum köflum 9% sem þýðir að hönnunarhraði vegarins er aðeins 60 km/klst. Margar krappar beygjur eru á veginum og er hönnunarhraði gegnum þær jafnvel innan við 60 km/klst. Umferðaröryggi verður ábótavant við slíkar aðstæður.

Vegagerðin telur að ekki sé hægt að ráða bót á þessum ágöllum vegarins yfir Hjallaháls án verulegra breytinga og þá með umtalsverðum inngripum í ósnert svæði sé þá slík leið fyrir hendi. Í annan stað telur sveitarstjórn veg yfir Hjallaháls alltaf verða farartálma og fram hefur komið að lagst verði gegn breytingum á aðalskipulagi sem fælu í sér framtíðarlegu Vestfjarðavegar yfir Hjallaháls og jafnframt verði lagst gegn því að veita framkvæmdaleyfi fyrir endurbótum á vegi yfir hálsinn.

Vegagerðin hefur ákveðið að hafna leið D án undangengis mats á umhverfisáhrifum. Ekki verður fjallað um leið D í frummatsskýrslu.

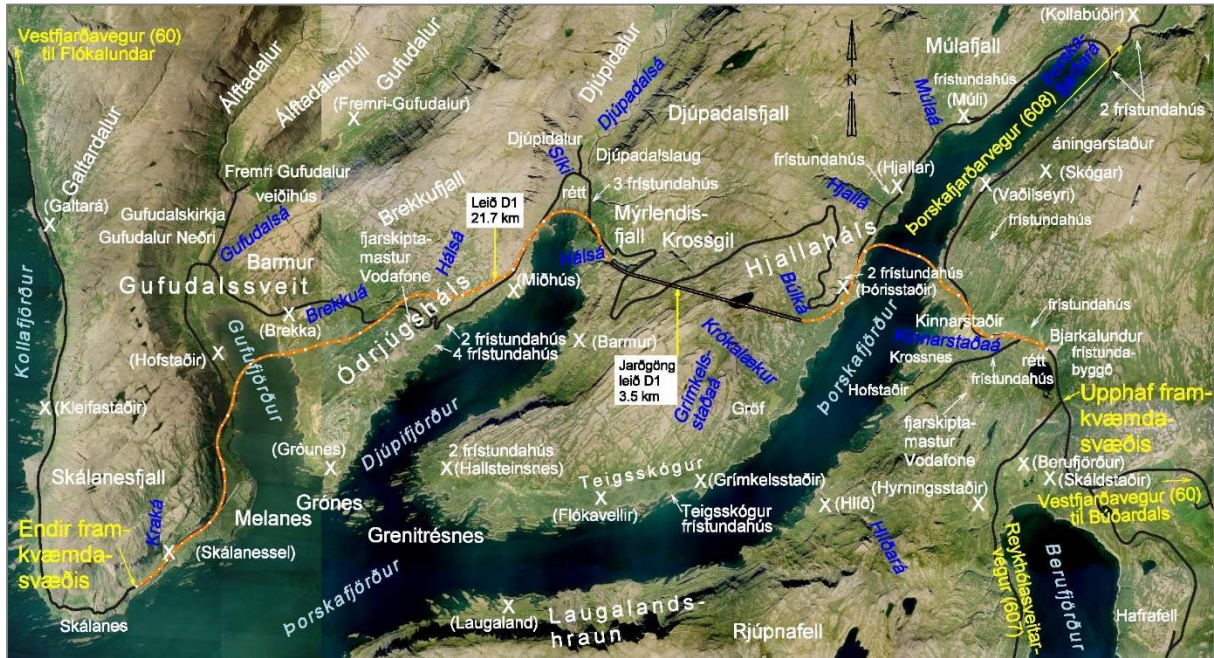
6.4. LEIÐ D1 UM JARÐGÖNG UNDIR HJALLAHÁLS EN VEG YFIR ÓDRJÚGSHÁLS

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar frá september 2005 kemur fram að margir valkostir hafi verið skoðaðir, þar með talin jarðgöng. Um var að ræða jarðgöng milli Gufufjarðar og Berufjarðar. Þeim var hafnað í matsáætlun vegna mikils framkvæmdakostnaðar. Jarðgöng undir Hjallaháls voru einnig til skoðunar en ekki kynnt í tillögu að matsáætlun.

Haustið 2011 tók Ögmundur Jónasson, þáverandi innanríkisráðherra, ákvörðun um að Vegagerðin skyldi skoða alla kosti láglandisleiðar fyrir Vestfjarðaveg á þessum kafla, þ.m.t. jarðgöng undir Hjallaháls.

6.4.1. Lýsing á leið D1

Veglínan vikur frá leið D við stöð 4600. Þaðan liggur hún að jarðgangamunna við stöð 5800. Milli stöðva 5800-9300 er veglínan í 3,5 km löngum í jarðgöngum. Jarðgangamunninn er við Hálsá, undir Mýrlendisfjalli, og komist er hjá snjóþungu svæði. Veglínan fylgir leið D frá stöð 10400 í Djúpaafirði að enda vegarkafans við Melanes, stöð 21698 (sjá lýsingu á leið D hér að framan).



Mynd 20. Leið D1, appelsínugul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

6.4.2. Ákvörðun um höfnun á leið D1

Árið 2012 tók sveitarstjórn Reykhólahrepps ákvörðun um deiliskipulag frístundabyggðar í landi Þórisstaða, þar sem gert var ráð fyrir gangamunnum á leið D1. Vegagerðin ákvað því að hafna leið D1 án undangengis mats á umhverfisáhrifum. Ekki verður fjallað um leið D1 í frummatsskýrslu.

7. KYNNING OG SAMRÁÐ

7.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU

Viðbótarrannsóknir á svæðinu fóru fram sumarið 2012 og héldu áfram sumarið 2013 og 2015. Vegagerðin áformar að vinna við hönnun veglína og gerð frummatsskýrslu veturinn 2015-2016. Vorið 2016 er áætlað að senda frummatsskýrslu til Skipulagsstofnunar. Gert er ráð fyrir að kynna frummatsskýrsluna og fyrirhugaða framkvæmd í samráði við Skipulagsstofnun þegar athugun Skipulagsstofnunar á frummatsskýrslu er hafin. Áætlanir eru um að matsskýrslan verði send til formlegrar athugunar hjá Skipulagsstofnun sumarið 2016 og 4 vikum síðar muni stofnunin gefa álit sitt um fyrirhugaða framkvæmd.

Tafla 7. Tímaáætlun matsvinnu

	2015					2016						
	júlí	ágú	sept	okt		feb	mar	apríl	maí	júní	júlí	
Drög að tillögu að matsáætlun kynnt												
Tillaga að matsáætlun til meðferðar hjá Skipulagsst.												
Vinnsla frummatsskýrslu í samræmi við matsáætlun												
Skipulagsstofnun metur hvort frummatssk. uppfylli kröfur												
Formleg athugun Skipulagsstofnunar á frummatsskýrslu												
Framkv.aðili vinnur úr ums. og athugasemdum í matsskýrslu												
Álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu												

7.2. SAMRÁÐ

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

Sveitarstjórn Reykhólahrepps	Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
Landeigendur	Samráðsaðili
Breiðafjarðarnefnd	Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
Landgræðsla ríkisins	Umsagnaraðili og samráðsaðili
Minjastofnun Íslands	Umsagnaraðili og mögulegur leyfisveitandi
Umhverfisstofnun	Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
Fiskistofa	Umsagnaraðili og mögulegur leyfisveitandi
Orkustofnun	Umsagnaraðili og mögulegur leyfisveitandi
Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða	Umsagnaraðili og leyfisveitandi
Skógrækt ríkisins	Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
Hafrannsóknastofnun	Umsagnaraðili
Náttúrufræðistofnun Íslands	Umsagnaraðili
Landsnet	Samráðsaðili

7.3. ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN

Í júlí 2012 voru drög að matsáætlun Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Melaness í Reykhólahreppi kynnt. Drögin voru send leyfisveitendum, umsagnar- og samráðsaðilum. Þau voru einnig kynnt almenningi með auglýsingu á heimasíðum Reykhólahrepps, Tálknafjarðarhrepps og Vesturbyggðar, <http://www.reykholar.is>, <http://talknafjordur.is>, <http://www.vesturbyggd.is> og voru aðgengileg á heimasíðu Vegagerðarinnar <http://www.vegagerdin.is>.

Umsagnaraðilum, samráðsaðilum og almenningi var veittur 4ja vikna frestur til að skila inn athugasemdum varðandi drög að tillögu að matsáætlun. 29 athugasemdir bárust. Eftirfarandi eru þær athugasemdir sem bárust og svör Vegagerðarinnar við þeim.

1	Reykhólahreppur	16	Umhverfisstofnun
2	Vesturorka	17	Arnóf H. Ragnarsson
3	Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur	18	Þórður Jónsson
4	Þórólfur Halldórsson	19	Guðlaugur Theódórsson
5	Breiðfjarðarnefnd	20	Guðmundur Theódórsson
6	Fiskistofa	21	Gunnlaugur Pétursson
7	Fjórðungssamband Vestfirðinga	22	Steinunn Erla Magnúsdóttir
8	Fornleifafræðingafélag Íslands	23	Þórisstaðafélagið
9	Óskar Leifur Arnarson	24	Bjarni Gunnarsson
10	Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða	25	Kristinn Bergsveinsson
11	Landsnet	26	Vilhjálmur Ragnarsson
12	Landvernd	27	Björn Kristjánsson
13	Leið ehf	28	Sigurjón Páll Ísaksson
14	Náttúrufræðistofnun Íslands	29	Sölvi R Sólbergsson
15	Orkustofnun		

Tekið skal fram að þegar drög að matsáætlun voru kynnt stóð ekki til að meta umhverfisáhrif af vegi í gegnum Teigsskóg, leið B1 eða Þ-H. Fram kom að Vegagerðin teldi fullreynt að fá heimild til að leggja Vestfjarðaveg um birkiskógin í vestanverðum Þorskafirði milli Þórisstaða og Hallsteinsness og teldi því ekki rétt að leggja fram slíkan kost í mati á umhverfisáhrifum.

Leiðir B og B1 voru kynntar í drögum að tillögu að matsáætlun en fram kom að þeim væri hafnað. Leið Þ-H var ekki kynnt í drögunum en Vegagerðin lítur svo á að athugasemdir um leið B1 eigi einnig við leið Þ-H.

1. Sveitarstjórn Reykhólahrepps, bréf dags. 2. ágúst 2012, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Vegagerðin sendi Reykhólahreppi þau drög sem hér um ræðir til kynningar 6. júlí 2012. Á fundi hreppsnefndar Reykhólahrepps 23. júlí 2012 voru drögin kynnt nefndinni og þau tekin til efnislegrar umfjöllunar.

Hreppsnefnd lýsir undrun sinni á því að leið B skuli ekki vera inni í drögum að mati á umhverfisáhrifum, þar eð sú leið er á aðalskipulagi Reykhólahrepps og sveitarfélög fara með skipulagsvaldið lögum samkvæmt.

Hreppsnefnd krefst þess jafnframt að leið A1 verði tekin til mats á umhverfisáhrifum til samanburðar við leið I. Við hönnun brúar á leið A1 verði athugaður möguleiki á samstarfi við Vesturorku um sjávarfallavirkjun.

Á samráðsfundum með innanríkisráðherra haustið 2011 voru skilaboðin þau, að skoða ætti alla kosti á láglandi. Sveitarstjórn sér ekki að það sé uppfyllt nema tekið verði tillit til ofangreindra athugasemda.

Greinargerð.

Umhverfismati er ætlað að kynna fyrir almenningi umhverfisáhrif framkvæmda sem falla undir ákvæði laga um umhverfismat og mótvægisáðgerðir vegna þeirra. Jafnframt skal almenningi gefinn kostur á því að koma á framfæri athugasemdum og upplýsingum áður en álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar liggur fyrir. Umhverfismat er ekki ákvörðun um leiðarval heldur aðferð til þess að leggja mat á kosti og galla mismunandi leiða.

Í framlögðum drögum að matsáætlun hafnar Vegagerðin því að leggja fram leiðir B og B1 sem kost í mati á umhverfisáhrifum. Þetta er einmitt sú leið sem samþykkt er í aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018. Það vekur furðu hreppsnefndar að Vegagerðin skuli telja sig geta tekið þessa ákvörðun í trássi við staðfest aðalskipulag Reykhólahrepps.

Í skipulagsreglugerð segir: Sveitarstjórn ber ábyrgð á að gert sé aðalskipulag. Aðalskipulag skal fjalla um allt land innan viðkomandi sveitarfélags. Aðalskipulag er háð staðfestingu umhverfisráðherra og tekur gildi þegar staðfesting þess hefur verið birt í B-deild Stjórnartíðinda.

Vegagerðin leggur til að leið I skuli lögð fram sem kostur í mati á umhverfisáhrifum. Reykhólahreppur krefst þess að leið A1 verði tekin inn sem kostur til samanburðar við leið I. Í tillögu að matsáætlun kemur hvergi fram dýpi Þorskafjarðar þar sem ætlaður vegur á leið I myndi liggja eða upplýsingar um brúargerð (grundun brúa) yfir fjörðinn. Í samtölum við Vegagerðina hefur aðeins komið fram að þar kæmu tvær 336 m brýr. Skv. mælingum er dýpi á þessu svæði allt að 20 metrar. Miðað við að vegur þessi yrði gerður með fyllingu og brúm er nokkuð ljóst að mikið efnismagn þyrfti í svo háa uppbyggingu frá sjávarbotni.

Á leið A1 er við þröskuldur við mynni Þorskafjarðar líkt og í ýmsum öðrum fjörðum landsins. Þar er mesta dýpi 11 metrar í ca.150 metra breiðum ál þar sem mestur straumur er. Að álum beggja vegna, frá Hraunstöðum annars vegar og Skálanesseli hins vegar, er 3-4 metra dýpi niður á sléttan landgrunn (sjá meðfylgjandi kort). Þar sem svo grunnt er yfir fjörðinn ætti öryggi vegagerðar að vera talsvert og efnisnotkun vegna fyllingar hóflegri. Sé hægt að hanna veginn þannig að fylling yrði að álum beggja vegna og hann brúaður með einni af þeim brúm sem ætlaðar yrðu er það mat okkar að hægt væri að komast fyrir mesta straumalagið á mannvirkni.

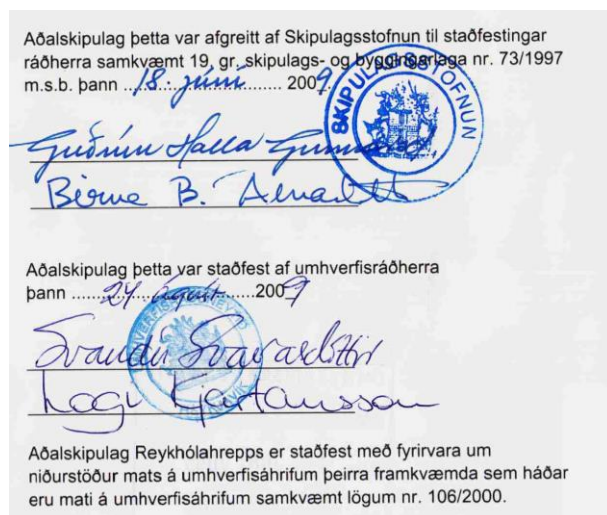
Ekki er hægt að fullyrða um umhverfisáhrif slíkrar vegagerðar nema með umhverfismati. Þá er ekki hægt að horfa framhjá því, að yrði vegurinn hannaður í samvinnu við Vesturorku með það í huga að Þorskafjörður verði virkjaður í framtíðinni (þær hugmyndir eru í góðum farvegi) myndi slík samvinna stuðla að framförum til framtíðar.

Með afleggjara inn Gufudal yrði öll almenn þjónusta við bæi þar aðgengilegri. Áfram yrði að halda við vegum í Þorskafirði sem innansveitarvegum, þá sérstaklega úr Gufudal yfir í Djúpadal. Með leið A1 kæmi til sögunnar styttri og öruggari leið í alla þjónustu, auk þess sem Reykhólar kæmst í alfaraleið.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Reykhólahrepps

Vegagerðin mun meta umhverfisáhrif af leið A1 (kafli 3.4.) en rannsóknir og gögn vegna þeirrar leiðar verða minni en vegna annarra leiða (kafli 4.2.). Vegna mikils framkvæmdakostnaðar og umhverfisáhrifa leiðar A1 (kafli 3.4.1.) telur Vegagerðin mjög litlar líkur á að Vestfjarðavegur verði lagður samkvæmt henni. Það er hins vegar hlutverk Vesturorku að meta umhverfisáhrifin af breyttum sjávarföllum vegna virkjunarinnar. Vegagerðin miðar sínar athuganir við full vatnsskipti og lítinn straumhraða (2,0 m/sek). Við virkjun mundu menn sækjast eftir meiri straumhraða og spurning hvort þá náist full vatnsskipti, sem nú eru talin afar mikilvæg viðmiðun við fjarðarþveranir.

Vesturorka hefur ekki leitað samstarfs við Vegagerðina enda er fyrirtækið veikburða. Samkvæmt ársreikningi 2010 var eigið fé fyrirtækisins 76 þús. kr. og eignir talda nema 86 þús. kr. Ársreikningi hefur ekki verið skilað fyrir árið 2011. Vesturorka hefur gert athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun, sjá athugasemd nr. 2.



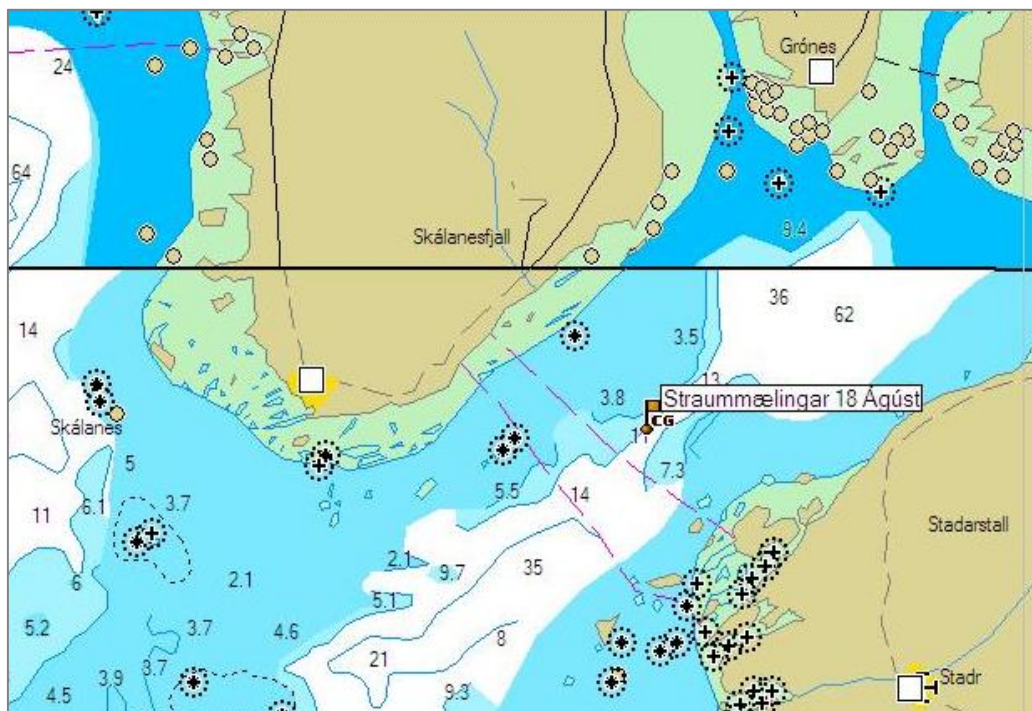
Mynd 21. Staðfesting umhverfisráðherra á aðalskipulagi Reykhólahrepps.

Ráðherra fór ekki að tillögu Skipulagsstofnunar og staðfesti aðalskipulagið með fyrirvara og þá með vísan til gildandi laga sem eru önnur en þau sem matið 2005 fór eftir.

Í kafla 6.2.2. er fjallað um niðurstöðu Vegagerðarinnar um að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1 en meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg.

Leið A1

Í greinagerð sveitarstjórnar Reykhólahrepps er farið nokkrum orðum um dýpi í Þorskafirði. Ekkert hefur enn komið fram um að dýptarkort þau, sem Vegagerðin leggur til grundvallar, séu ekki fullnægjandi. Á þeim dýptartölum, sem sveitarstjórn nefnir til sögunnar, er ljóst að miðað er við stórstraumsfjöru eins og jafnan er gert við sjókort vegna siglinga en ekki meðalsjárhæð eins og jafnan er byggt á í skipulagsgerð og við gerð mannvirkja annarra en hafnarmannvirkja. Sé þetta haft í huga eru dýptarkort Vegagerðarinnar mjög álík mælingum eins og Vegagerðin hefur t.d. fengið frá Birni Samúelssyni og Vesturorku en um sömu kort er þar að ræða.



Mynd 22. Dýptarmælingakort af Þorskafirði (kort sem barst frá Reykhólahreppi, Vesturorku og Birni Samúelssyni).

Kostnaður við vegfyllinguna, eina og sér, í leið A1 er innan við 15% af áætluðum heildarkostnaði leiðarinnar og minni háttar breytingar á dýpi eru vel innan skekkjumarka en reiknað er með 30% óvissu á alla þætti allra leiða.

Vegna leiðar A1 var miðað við að byggja 4 brýr á Þorskafjörð, hverja um sig 336 m langa. Þá væri hægt að koma fyrir túrbínum þegar fram líða stundir og loka fyrir eða stýra rennsli um brýr og túrbínur.

Sveitarstjórn fjallar um að nota aðeins eina brú af fjórum fyrirhuguðum á leið A1. Slík tilhögun myndi ekki ná því markmiði að vatnsskipti yrðu óbreytt. Með lónmyndun innan vegfyllinga myndu fæðusvæði (leirur) ýmissa fugla, bæði far- og staðbundinna fugla, skerðast verulega og líklega væri þjóðin að ganga í berhögg við alþjóðlega samninga, sem hún hefur skrifað undir. Slík skerðing væri í ósamræmi við 37. grein Náttúruverndarlaga og lögin um verndun Breiðafjarðar.

Hugmyndir um sjávarfallavirkjanir eru mjög óljósar að mati Vegagerðarinnar. Aftur á móti er hugmynd stofnunarinnar um fjórar brýr til þess fallin að hægt væri að loka einni eða fleiri í áföngum síðar meir, ef hagkvæmt yrði að virkja. Fá svör hafa fengist frá Vesturorku um hugmyndir fyrirtækisins um áhrif virkjana á sjávarföll né hvernig bregðast skuli við skerðist þau að marki (sjá athugasemdir nr. 16).

Illt er að átta sig á merkingu eftirfarandi setningar sveitarstjórnar: „Ekki er hægt að fullyrða um umhverfisáhrif slíkrar vegagerðar nema með umhverfismati.“ Aldrei hefur staðið til að meta umhverfið heldur áhrif framkvæmdarinnar á það. Enn síður er hægt að fullyrða í mati, því mat er og verður mat. Hægt er fylgjast með áhrifum framkvæmda á umhverfið til að ganga úr skugga um hvort matið hafi verið innan eðlilegra marka eða hvort áhrifin hafi reynst allt önnur en ráð var gert fyrir.

Síðasta málsgreinin í greinargerð sveitarstjórnar er illskiljanleg. Það er nokkuð ljóst að þjónusta, einkum og sér í lagi vetrarþjónusta, á innansveitarvegum verður önnur en á aðalvegum og því vandséð hvernig þjónusta við bæi verði aðgengilegri með leið A1. Djúpidalur yrði tengdur um Hjallaháls eða Ódrjúgsháls, ef ekki báða, en sveitarstjórn hefur hingað til talið þá hið mesta torleiði. Með leið A1 kæmst Reykhólar ekki í alfaraleið en hægt yrði að komast að Reykhólum beggja vegna frá en sú yrði einnig raunin með leið I. Bæði Djúpi- og Gufudalur kæmst í mun betra vegasamband með leið I en leið A1.

Dýptarmælingar, sjávarfallavirkjanir o.fl.

Ekkert er því til fyrirstöðu að leggja fram sundurliðun kostnaðarmats. Ávinningur af leið A1 umfram leið I er að styttra verður frá Skálanesi og Gufudal til Reykhóla. Mun styttra verður aftur á móti frá Djúpadal á Reykhóla með leið I. Styttra verður um leið I en leið A1 milli Vesturbyggðar og Dalabyggðar. Fram hefur komið í athugasemdum við greinargerð með athugasemdum sveitarstjórnar Reykhólahrepps að athuganir Vegagerðarinnar byggi hugsanlega á ótraustum upplýsingum um dýpt fjarðanna. Unnið er við að sannreyna dýptarkortin og síðari mælingar í Þorska-, Djúpa og Gufufirði hafa leitt í ljós að dýptarmæling Sjómælinga Íslands frá 1975 er vissulega nægjanlega nákvæm. Það er mat hönnuða vega og brúa að breyttar botnaðstæður geti einungis haft minniháttar áhrif á kostnaðaráætlanir. Þær gætu hins vegar haft afgerandi áhrif á sjávarfallavirkjanir einkum ef þeim fylgdi aukinn straumhraði. Það er mat Vegagerðarinnar að rannsóknir á botnlögum séu óþarfar til að meta meggi kostnað fjarðarþveranna enda byggt á mikilli og langri reynsla í þeim efnum. Að sama skapi telur Vegagerðin að boranir í Hjallahálsi eða almennt í jarðgangaleiðir bæti engu við kostnaðarmat.

Sjálfsgagt er af hálfu Vegagerðarinnar, komi til virkjana sjávarfalla í fjarðarþverunum, að túrbínum verði komið fyrir í brúaropi eða brúaropum að því tilskildu að þær hafi ekki áhrif á sjávarföll, botnrof eða valdi hreyfingum á seti. Áður en til framkvæmda kæmi yrði að huga að því hvernig umferð á framkvæmda- og viðhaldstíma slíkra virkjana gæti gengið án umtalsverðra eða óviðunandi tafa.

Tafla 8. Yfirlit um áætlaðan kostnað (*leið F er fjöruleið vestan Þorskafjarðar)

Vísitala 153.56	Leið A1 Mkr	Leið I Mkr	Leið Þ-H Mkr	Leið D1 Mkr	Leið H Mkr	Leið F* Mkr
1. Áfangi: Þverun Þorskafjarðar						
Vegagerð	0	0	710	710	710	
Brú	0	0	1,100	1,100	1,100	1,100
Vegagerð	3,770	3,164	2,411	1,339	1,113	3,570
Göng undir Hjallaháls	0	0	0	5,100	5,100	0
Brú á Þorskafjörð	6,400	3,000	0	0	0	0
Brú á Djúpafjörð	0	1,400	1,400	0	1,400	1,400
Brú á Djúpadalsá	0	0	0	160	0	0
Brú á Gufufjörð	0	480	480	460	480	480
Tengivegur að Hamarlandi	209	1,063	0	0	0	0
Djúpadalsvegur	0	393	393	0	0	393
Gufudalsvegur	250	200	200	200	200	200
Núverandi vegur	600	0	0	0	0	0
Samtals	11,229	9,699	6,694	9,069	10,103	7,143

Rétt er að taka fram að hugsanlega má lækka kostnað við tengiveg að Hamarlandi á leið I með því að leggja veginn upp í hlíðinni í stað þess að leggja hann með sjó. Miðað er við veg milli Laugalands og Hraunastaða í sama gæðaflokki og í leið A1, þ.e. stofnveg.

2. Vesturorka, Bjarni Maríus Jónsson, tölvubréf dags. 7. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Vesturorka gerir þá athugasemd við drög að matsáætlun fyrir Vestfjarðaveg 60, að ekki standi til að fara í mat á umhverfisáhrifum á leið A og einnig að ekki hafa verið gerð drög að kostnaðaráætlun fyrir þá leið.

Vesturorka hefur lagt fram hugmyndir um að samþætta vegagerð og sjávarfallavirkjun yfir mynni Þorskafjarðar á svipuðum slóðum og leið A liggur og telur þjóðhagslega hagkvæmt að láta virkjun borga upp kostnað við mannvirki yfir fjörðinn.

Við óskum eftir að þessar athugasemdir verði teknar til greina og leið A verði tekin með af fullri alvöru í þetta ferli.

Í tölvubréfi dags. 9. ágúst 2012 er fyrirspurn frá Aðalsteini Óskarssyni hjá Fjórðungssambandi Vestfirðinga um hvort fyrir liggja nauðsynlegar upplýsingar um dýpi og botngerð fyrir þessar þveranir þ.e. leið A / A1 og leið I eða það þurfi viðbótar rannsóknir. Í annan stað hafi samgöngunefnd FV áhuga á að fá afrit af þeim gögnum sem liggja fyrir um dýpi og botngerð á þessu svæði og óskað er eftir þeim gögnum eða leiðbeiningu hvar þau er að finna.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Vesturorku

Vesturorka er sprotafyrirtæki sem var stofnað með það að markmiði að kanna möguleika á að vinna raforku með því að nýta orku sjávar. Eigendur Vesturorku eru: Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða, Orkubú Vestfjarða, Nýsköpunarmiðstöð Íslands og Bjarni M. Jónsson. Vegamálastjóri hefur stutt verkefnið.

Misskilnings gætir í athugasemdum Vesturorku. Leið A1 fer yfir Þorskafjörð á sama stað og leið A. Lónstærðir og annað er máli kann að skipta við sjávarfallavirkjanir eru þær sömu í báðum tilvikum. Kostnaðarmat á leið A1 er í drögum að matsáætlun.

Vegagerðin hefur fallist á að taka leið A1 með í mati á umhverfisáhrifum. Það er hins vegar hlutverk Vesturorku að meta umhverfisáhrifin af breyttum sjávarföllum vegna virkjunarinnar.

Fyrir liggja dýptarmælingar. Könnun á botnlögum á leiðum A1 og I liggja ekki fyrir né á leið D2 yfir Gufufjörð. Gerð botnlaga hefur hverfandi áhrif á umhverfið og á framkvæmdakostnað. Litið er svo á að ekki sé þörf á rannsóknum á botnlögum vegna þessara leiða fyrr en við verkhönnun, háð leiðarvali.

Vegna mikils framkvæmdakostnaðar og umhverfisáhrifa leiðar A1 (kafli 3.4.1.) telur Vegagerðin mjög litlar líkur á að Vestfjarðavegur verði lagður samkvæmt henni.

Dýptarmælingar/kort bæði frá sveitarstjórn og Vesturorku, Bjarna M. Jónssyni ber vel saman við mælingar Vegagerðarinnar.

Geta má þess að hámark sjávarfalla er um 13.400 m³/sek og því magni þarf að koma í gegnum vatnsopin. Lónið innan vegfyllingarinnar verður um 31,2 km².

Vegagerðin hafði samband við Vesturorku og óskaði eftir upplýsingum um sjávarföll í gegnum ætlaðar túrbínur í leiðum A eða A1. Því liggja þurfi fyrir hvort sjávarföll verði óbreytt eða þá hvað þau rýrna mikið. Ennfremur hve stór hluti leira (fæðusvæði fugla) skerðist ef sjávarföll skerðast.

Svar frá Vesturorku barst með tölvupósti þann 9. september 2012. Þar segir: „Það er því miður ekki hægt að segja nákvæmlega til um þetta fyrr en búið er að hanna virkjunina. Venjan er þó sú að ná eins miklu vatni og hægt er inn í fjörðinn til að fá sem mest út í gegnum vélarnar, þannig að fullt vatnsflæði er það sem leitast er við að ná. Útflæðinu er seinkað um ca. 1,5 klst eða þar til nægum hæðarmun er náð. Leirur eiga ekki að skerðast og umhverfisáhrif eru hverfandi.“

Sjá annars svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Reykhólahrepps um leið A1.

3. Sveitarstjórnir Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps, bréf dags. 6. ágúst 2012, gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur senda sameiginlega inn umsögn vegna draga að tillögu að matsáætlun (hér eftir DTM) vegna Vestfjarðavegar (60), Bjarkalundur-Melanes í Reykhólahreppi. Sveitarfélögin gera alvarlegar athugasemdir við að ekki sé óskað eftir umsögn Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps um málið þar sem framkvæmdin er eitt stærsta hagsmunamál íbúa þeirra sveitarfélaga.

Sveitarfélögin Vesturbyggð, Tálknafjarðarhreppur og Reykhólahreppur hafa um árabil haft samvinnu sín á milli í vegamálum, sérstaklega hvað varðar úrbætur á Vestfjarðavegi (60) við norðanverðan Breiðafjörð. Margt hefur áunnist og rétt er að fagna því að framkvæmdir séu hafnar á kaflanum Kjálkafjörður-Eiði. Þá er eftir sá kafli sem erfiðastur er yfirferðar af Vestfjarðavegi 60, Bjarkalundur – Melanes en hann liggur um tvo illfæra fjallvegi Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Sveitarfélögin og íbúar hafa alfarið og ítrekað hafnað veglagningu yfir hálsa þegar möguleiki er á láglendisleið. Það eru því mikil vonbrigði að sjá að í DTM sem hér um ræðir skuli vera lögð til ein leið sem gerir ráð fyrir veglagningu yfir Ódrjúgsháls.

Í kafla 1.1 inngangi DTM, er farið yfir sögu málsins sem endar á dómi Hæstaréttar frá 22. október 2009. Á þeim tveim árum og níu mánuðum sem liðin eru frá dómsuppkvaðningu Hæstaréttar hafa sveitarfélögin átt samráð sín á milli og ekki síður við samgönguyfirvöld um leiðarval á þessum vegkafla. Mikið ánægjuefni er að fyrir liggja drög að tillögu um matsáætlun sem beðið hefur verið eftir um all nokkurt skeið. Það er von sveitarfélaganna að hægt verði að ná sátt um vegagerð á þessu svæði svo hægt verði að koma í veg fyrir frekari fólksflotta og skerta samkeppnishæfi svæðisins.

Lagaumhverfi vegafarmkvæmda

Í lögum um samgönguáætlun nr. 33/2008 segir í 1. gr „markmið laga þessara er að samræma áætlanagerð við framkvæmdir og rekstur í samgöngumálum. Það skal gert með samgönguáætlun til tólf ára skv. 2. gr. og fjögurra ára áætlun skv. 3. gr. sem er hluti af og innan ramma samgönguáætlunar.“

Gildandi Samgönguáætlun frá 2011– til 2022 var samþykkt á vörþingi 2012. Fyrsti kafli hennar fjallar um stefnumótun og byggir á þeim meginmarkmiðum sem sett eru fram í lögum um samgönguáætlun nr. 33/2008. Í 2. mgr., 2. gr. segir m.a. : „Við gerð samgönguáætlunar skal m.a. byggja á þeim

meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðapróun“. Í 3. mgr. 2. gr. segir : „b. að ná fram hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla“. Í 4. mgr. 2. gr. segir: „Einnig skal taka mið af því að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best og skal forgangsroðun byggjast á mati á þörf fyrir samgönguframkvæmdir í landinu í heild og í einstökum landshlutum.“

Í 5. gr. vegalaga nr. 80/2007 eru tilgreind helstu verkefni Vegagerðarinnar en þau eru m.a.

aðstoð við ráðherra við mótun og framkvæmd stefnu stjórnvalda í samgöngumálum og vinna í samræmi við markmið samgönguáætlunar hverju sinni.

Í 41. gr vegalaga : „Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem hagkvæmastan hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest.“

Allar þessar lagagreinar ættu því að liggja til grundvallar ákvörðunartöku um legu Vestfjarðavegar 60, Bjarkalundur-Melanes.

Leiðarval Vestfjarðavegar 60, Bjarkalundur-Melanes

Leið B1

Þegar farið er yfir lagaumhverfi samgöngufirvalda er það óskiljanlegt að ekki skuli vera lagt til í fyrirbyggjandi DTM að lagt verði mat á umhverfisáhrif á leið B1 eins og gert var á sínum tíma. Í upphafi kafla 1.6.6 á bls 19 í DTM, kemur fram að **Vegagerðin telji kosti leiða B1 og I langbestu kostina þegar tekið er tillit til umferðaröryggis og greiðfærni en samt sem áður hafnar Vegagerðin leið B1 í kafla 1.6.3 í DTM. Þrátt fyrir þá staðreynd að leiðin sé rúmlega 3,0 milljörðum ódýrari en leið I og um 2,9 milljörðum króna ódýrari en leið D2.** Sú ákvörðun að undanskilja leið B1 er því að öllu leyti óskiljanleg þegar litið er til stöðu ríkissjóðs og almannahagsmuna.

Sýna má fram á að skóglendi sem ryðja þarf við lagningu vegar skv. leið B1 er að meðaltali aðeins 10 ára gamalt. Þá kemur ennfremur fram í kafla 1.6.2. DTM „að heildarstærð skóglendis sem gæti spillst yrði að hámarki 24 ha eða um 6%“. Þá skal minnt á að skipulagsvald er hjá sveitarfélögum og í gildi er aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018. Í 28. gr. Vegalaga nr. 80/2007 segir : „Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum“. Einnig er bent á 34.gr. laga um náttúruvernd, nr. 44/1999: „Meiriháttar framkvæmdir sem áhrif hafa á umhverfið og breyta ásýnd þess, svo sem breyting lands með jarðvegi eða efnistöku, skulu vera í samræmi við skipulagsáætlanir“.

Sveitarfélögin gera því alvarlegar athugasemdir við að gengið sé á sjálfsákvörðunarrétt sveitarfélaga með því að fara ekki að gildandi aðalskipulagi í tillögum Vegagerðarinnar í fyrirbyggjandi drögum að tillögu að matsáætlun.

Í töflu 2 á bls. 16 í DTM sést vel að leið B1 er sú leið sem uppfyllir öll þau lagaskilyrði sem og markmið sem samgöngufirvöld hafa sett sér varðandi vegagerð, ásamt því sem sveitarfélögin telja einn megin kost leiðarinnar að hún styttingu vegalengdina um 21,6 km. Allar aðrar leiðir sem lagðar eru til hljóta því að miðast við B1, sé litið til styttingu vegalengda, umferðaröryggis, greiðfærni og framkvæmdakostnaðar.

Rétt er að minna á umsögn, dagsetta þann 15. desember 2005, sem sveitarfélögin tvö ásamt Reykhólahreppi sendu inn vegna þáverandi tillögu að matsáætlun en þar segir:

„Áfangi 2, Þórisstaðir – Kraká

Leið B

Sveitarfélögin samþykkja fyrir sitt leyti leiðarval Vegagerðinnar á Hallsteinsnesi, þ.e. neðri kost á leiðinni Þórisstaðir-Gröf og neðri kost í 20-40 m.y.s. á leiðinni Gröf-Hallsteinsnes, sem eru bestu kostirnir umferðartæknilega séð.

Ábending er sett fram um að vegurinn um Teigsskóg utan Grafar verði lagður út en ekki ýttur upp, þannig að framkvæmdasvæði vegarins verði hvergi breiðara en nauðsyn krefur vegna fyllinga eða

skeringa. Með því móti má lágmarka þau neikvæðu áhrif sem vegagerðin mun hafa á skóglendið. Til mótvægis mætti girða af skóginn neðan fjallsbrúnar milli þverunar við Þórisstaði og sjávar á Hallsteinsnesi, svo skóglendið geti breitt úr sér innan girðingar án þess að búfé sé beitt á það. Með því móti verður til fallett útivistarsvæði sem almenningur hefur greiddan aðgang að, sem ekki hefur verið hingað til.

Þverun Djúpaþfjarðar hvort heldur er samkvæmt rauðri eða ljósblárrí línu skv. mynd 3.3 er ásættanleg að mati sveitarfélaganna ásamt samsvarandi veglínum yfir Grónesið og áfram yfir Gufufjörð og rauðri veglínu áfram upp á Melanesið og áfram að Kraká.

Sveitarfélögin telja að gera verði þá kröfu að leið B verði boðin út í einu lagi. Þannig muni fást hagstæðust boð í þessa stóru framkvæmd, en einnig sem ekki er minna um vert, að með því móti megi komast hjá því að leggja veg inn Grónesið frá þveruninni að Hálsá. Það eru ekki frambærileg rök að leggja verði þennan veg til þess að unnt sé að skipta leið B í tvo áfanga í útboði, og að af þeim sökum og til að tengja Djúpadal við Þjóðveginn, verði þessi hluti leiðar C að teljast nauðsynlegur hluti af leið B. Þó áfram verði að aka um Ódrjúgsháls meðan á framkvæmdatímanum stendur, er það óhagræði smámunir miðað við það óafturkræfa og óþarfa rask sem af vegagerð þarna hlytist. Ástæðulaust er með öllu að eyðileggja þannig til frambúðar varpstað eins frjósamasta arnarpars landsins og um leið þær jarðmyndanir sem stuðlabergsborgirnar eru. Sumarbústaðir í Miðhúsalandi og bústaðir Landhelgisgæslunnar á Grónesi yrðu fyrirsjáanlega fyrir mikilli röskun einnig við þessa vegagerð, en viðhalda status quo ef frá henni er horfið.

Tekið er undir ábendingar um að tengja Djúpadalsbæinn um sunnanverðan Djúpaþfjörð um þann vegslóða sem þar liggur sem heimreið að eyðibýlinu Hallsteinsnesi, þó þvera verði Krossgilið neðarlega með fyllingu og ræsi.

Leið B hefur það fram yfir leið D að hún styttr leiðina mun meira eða um 6,2 km, en stytting leiðar B er í raun 11,2 km meiri en leiðar D þar sem það jafngildir 5 km styttingu að sleppa því að klifra í um 500 metra hæð yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Heildarstytting Vestfjarðavegar með þverun Þorskafjarðar og leið B jafngildir þannig 27,2 km sem hefur gríðarlega mikið að segja bæði hvað varðar ferðatíma og umferðaröryggi, en einnig varðandi aðra umhverfisþætti s.s. útblástur bifreiða og umferðarhávaða.

Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur ítreka þá skoðun sína að lagt verði mat á umhverfisáhrif á leið B1. Jafnframt leggja sveitarfélögin til að skoðuð verði leið neðan Teigsskógar í vestanverðum Þorskafirði. Ekki verður séð að mikill munur sé á þeirri leið og veglínu um austanverðan Þorskafjörð sem lögð er til skv. leið I.

Leið A og A1

Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur benda á og taka undir samþykkt sveitarstjórnar Reykhólahrepps frá fundi 23. júlí s.l. þar sem krafist er að metin verði leið A1 í matsáætluninni.

Leið D1

Sveitarfélögin hafna alfarið tillögu að leið D1 þar sem enn er gert ráð fyrir að farið verði yfir illfæran fjallveg, Ódrjúgsháls. Jafnframt hafna sveitarfélögin þeirri skoðun sem Vegagerðin setur fram á bls.19 í þriðju málsgrein : „Vegagerðin telur á þessu stigi sé líklegast að Vestfjarðavegur verði lagður skv. leið D1“. Sveitarfélögin benda á leið D1 fellur alls ekki að lagaumhverfi og markmiðum Samgönguáætlunar, sbr. yfirferð hér að framan.

Leið H

Sveitarfélögin fagna tillögum ráðherra um að leggja jarðgöng undir Hjallaháls en benda jafnframt á að þau jarðgöng sem nú eru tilgreind í Samgönguáætlun hafi beðið í fjölda ára og ekki eru miklar líkur eins og staða ríkissjóðs er í dag að sú leið verði farin á næstu árum. Bent er á að við leiðarval séu þjóðhagslegir hagsmunir ekki hafðir í huga enda eru jarðgöng dýrasti kosturinn í þessari vegagerð. Leið H uppfyllir kröfu um láglandisveg og jafnframt styttr hún veginn mest allra þeirra leiða sem settar eru fram í töflu 2 á bls. 16, eða um 21,9 km. Sveitarfélögin styðja það álit Vegagerðarinnar að lagt verði mat á umhverfisáhrif leiðar H, en undirstrika þann fyrirvara að fjármagn til framkvæmdarinnar verði að

fylgja á samgönguáætlun þannig að framkvæmdum ljúki á þriðja tímabili 2015 – 2018, annað er óásættanlegt.

Leið I

Sveitarfélögin gera ekki athugasemd við leiðarval I en benda þó á að einkennilegt megi teljast að stjórnvöld ætli sér að fara margfalt dýrari leið en áður hafði verið samþykkt að fara vegna hagsmuna örfárra landeigenda á svæðinu. Leið I uppfyllir kröfu um láglandisveg og jafnframt stytir hún veginn um 21,7 km. Varðandi þetta leiðarval á það einnig við að fjármagn á samgönguáætlun verður að fylgja sbr. umfjöllun sveitarfélaganna um leið H.

Samantekt

Vesturbyggð og Tálknafjarðahreppur leggja til að lagt verði mat á umhverfisáhrifa á þær fjórar leiðir sem uppfylla kröfu um láglandisleið og stytta Vestfjarðaveg (60) mest eða leiðir A1, B1, H og I. Sveitarfélögin leggja mikla áherslu á að unnið verði hratt og benda á að skv. heimildaskrá DTM liggur fyrir mikið af gögnum og rannsóknum sem ætti að flýta fyrir mati á umhverfisáhrifum. Þá ítreka sveitarfélögin þá skoðun sína sem fram kom á samráðsfundum í Innanríkisráðuneytinu s.l. haust að umsagnaraðilar og stofnanir vinni hratt að afgreiðslu þessara mála þó þannig að ávallt verði virtir lögbundnir umsagnarfreistir.

Að öðru leyti gera sveitarfélögin Vesturbyggð og Tálknafjarðahreppur ekki athugasemdir við fyrirbyggjandi drög að tillögu matsáætlun um Vestfjarðaveg 60, Bjarkalundur-Melanes.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum sveitarstjórna Vesturbyggðar og Tálknafjarðahrepps

Vesturbyggð og Tálknafjarðahreppur teljast ekki sjálfkrafa til umsagnaraðila vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun getur tekið ákvörðun um að sveitarfélögin verði umsagnaraðilar þegar hún sendir tillögu að matsáætlun til umsagnar hjá umsagnaraðilum.

Í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda segir: „*Umsagnaraðilar sem leitað er álits hjá við mat á umhverfisáhrifum eru jafnan stjórnir þeirra sveitarfélaga sem framkvæmd fellur innan og stofnanir sem hafa lögbundnu hlutverki að gegna varðandi einhvern þátt framkvæmdar eða umhverfis. Misjafnt er hvaða aðrir aðilar eru umsagnaraðilar og fer það eftir eðli og staðsetningu framkvæmdar.*“ (Skipulagsstofnun, 2005).

Í þeim kafla umsagnarinnar, sem kallast Lagaumhverfi vegaframkvæmda, er hvergi getið laga um náttúruvernd, laga um mat á umhverfisáhrifum, laga um verndun Breiðafjarðar né skipulags- og byggingarlaga en einungis horft til laga um samgönguáætlun og vegalaga. Samgönguáætlunin sem slík hefur þó frekar stöðu viljayfirlýsingar Alþingis en laga.

„*Sveitarfélögin gera því alvarlegar athugasemdir við að gengið sé á sjálfsákvörðunarrétt sveitarfélaga með því að fara ekki að gildandi aðalskipulagi í tillögum Vegagerðarinnar í fyrirbyggjandi drögum að tillögu að matsáætlun.*“

Ágreiningur er uppi meðal lögspekinga hvort Aðalskipulag Reykhólahrepps hafi staðfestingu ráðherra skipulagsmála en staðfesting hans er með fyrirvara vegna allra framkvæmda sem sæta skuli mati á umhverfisáhrifum eða eru tilkynningaskyld samkvæmt þeim lögum.

Líta þarf sérstaklega til athugasemda eða greinargerðar með frumvarpinu að lögunum um verndun Breiðafjarðar en þar er bent á að virða beri ákvörðunarrétt sveitarstjórna í skipulagsmálum og það sé ekki hlutverk Breiðafjarðarnefndar að koma í veg fyrir vilja heimamanna í skipulagsmálum. Skipulagsáætlanir eru í höndum sveitarstjórna og við framkvæmdir á verndarsvæði skv. 6. grein laga um vernd Breiðafjarðar skal leita umsagnar Breiðafjarðarnefndar og sé litið til athugasemda við frumvarpið er skýrt kveðið á um ábyrgð sveitarstjórna við vernd Breiðafjarðar.

„**6. gr.** Við gerð skipulagsáætlana á því svæði sem um getur í 2. gr. skulu sveitarfélög leita umsagnar Breiðafjarðarnefndar. Í skipulagsáætlunum ber að taka tillit til verndaráætlunar Breiðafjarðarnefndar.

Þar sem ekki eru fyrir hendi samþykktar skipulagsáætlanir á því landsvæði sem um getur í 2. gr. er hvers konar mannvirkjagerð óheimil, svo og jarðrask, nema að fengnu [leyfi Umhverfisstofnunar].¹⁾

Framkvæmdir, sem nauðsynlegar og eðlilegar teljast til búskapar á lögbýlum, eru leyfilegar nema spjöllum valdi á menningarsögulegum minjum, náttúruminum eða lífríki að [mati Umhverfisstofnunar]¹⁾ eða þjóðminjaráðs þegar um fornleifar er að ræða.

[Ákvarðanir sem Umhverfisstofnun tekur og varða veitingu, endurskoðun eða afturköllun leyfis samkvæmt þessari grein sæta kærnu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála.

Um aðild, kærufrest, málsmeðferð og annað er varðar kærana fer samkvæmt lögum um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála.]²⁾

Í athugasemdum við frumvarpið að lögunum um vernd Breiðafjarðar segir í inngangi, lið 2

„2. Fellt er út ákvæði þess efnis að leyfi ráðherra þurfi vegna hvers konar mannvirkja gerðar og jarðrasks á svæðinu sem lögin taka til. Þess í stað er lögð áhersla á gerð skipulagsáætlana sem taki mið af samþykktum Breiðafjarðarnefndar.“

Í athugasemdum við einstakar greinar frumvarpsins segir um 6. grein, sjá sérstaklega undirstikaða hlutann:

„Samkvæmt skipulagslögum er landið allt skipulagsskylt. Í 4. gr. skipulagslaga segir: „Allar byggingar ofan jarðar og neðan og önnur mannvirki, sem áhrif hafa á útlit umhverfisins, aðrar en byggingar á lögbýlum, skulu byggð í samræmi við áður gerðan skipulagsupprátt, sem samþykktur hefur verið af hlutaðeigandi sveitarstjórn og skipulagsstjórn ríkisins.“ Í skipulagsáætlunum felst stefnumörkun sveitarstjórnar um þróun byggðar og landnotkun innan sveitarfélagsins. Skýrt er tekið fram í skipulagsreglugerð að við gerð skipulagsáætlana skuli gæta umhverfissjónarmiða og leitast við að vernda náttúru landsins og minjar og forðast hvers konar mengun eftir því sem unnt er. Við undirbúning skipulags skal kanna náttúruferðir á svæðinu, auðkenna á uppráttum og lýsa í greinargerð friðlýstum svæðum samkvæmt náttúruverndarlögum, þeim svæðum sem eru á náttúruminjasrá og æskilegt er að friða á einhvern hátt. Samkvæmt 18. gr. þjóðminjalaga skal fornleifaskráning fara fram áður en gengið er frá skipulagi eða endurskoðun þess. Samkvæmt skipulagsreglugerð skal meta umhverfisleg áhrif þeirra framkvæmda sem ráðgerðar eru samkvæmt skipulagsáætlun. Einnig er kveðið á um að leita skuli umsagnar þeirra stofnana sem um einstaka málaflokka fjalla.

Þróun skipulagsmála á síðustu árum hefur verið í þá átt að auka frumkvæði og ábyrgð sveitarfélaga við gerð skipulagsáætlana. Samkvæmt 6. gr. verða skipulagsáætlanir meðal þeirra stjórnþækja sem ætlað er að stuðla að vernd Breiðafjarðar. Hér er því ekki farin sú leið að ráðherra veiti leyfi fyrir einstökum framkvæmdum, heldur að gerðar verði á vegum sveitarfélaga skipulagsáætlanir sem miða að vernd Breiðafjarðar. Við gerð þeirra ber að leita umsagnar Breiðafjarðarnefndar og taka tillit til vörsluáætlunar hennar, en skv. 4. gr. skal semja hana í samráði við sveitarstjórnir. Hér er því lögð rík áhersla á samráð og samvinnu og að ekki sé verið að taka ábyrgð frá sveitarstjórnunum.

Þar sem samþykktar skipulagsáætlanir eru ekki fyrir hendi er hvers konar mannvirkjagerð óheimil, svo og jarðrask, nema að fengnu samþykki Breiðafjarðarnefndar.

Framkvæmdir á lögbýlum eru ekki háðar skipulagi, heldur eingöngu leyfi byggingarnefndar. Leiki vafi á því hvort hætta sé á að framkvæmd vegna búskapar valdi spjöllum á náttúruminum eða lífríki skal bera hana undir Breiðafjarðarnefnd eða þjóðminjaráð þegar um fornleifar er að ræða. Um framkvæmd 6. gr. fer samkvæmt skipulagslögum og lögum um mat á umhverfisáhrifum eftir því sem við á.“

Umhverfismat á leið B liggur fyrir. Málið snýst um að samkvæmt nýju lögunum er það sveitarstjórn, sem fer með úrskurðarvaldið en það var áður hjá Skipulagsstofnun.

Í kafla 6.2.2. er fjallað um niðurstöðu Vegagerðarinnar um að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1 en meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg.

Einnig er bent á svör Vegagerðarinnar við athugasemdum Reykhólahrepps.

4. Þórólfur Halldórsson, bréf dags. 7. ágúst 2012, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Ekki verður betur séð en að tilgreind drög að tillögu að matsáætlun fari beinlínis í bága við lög.

Vegalög nr. 80/2007 og lög um samgönguáætlun nr. 33/2008, auk fjárlaga, eru helstu vegvísar Vegagerðarinnar um hvernig stofnunin skuli standa að þeim verkefnum sem henni eru falin.

Í 28. gr. vegalaga segir: „*Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum.*“

Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 sem var staðfest af ráðherra 24. ágúst 2009 gerir ráð fyrir að Vestfjarðavegur (60) verði lagður um austan- og sunnanvert Hallsteinsnes samkvæmt leið B eða B1. Að ráðherra hafi samþykkt aðalskipulagið með hefðbundnum fyrirvara um mat á umhverfisáhrifum, merkir alls ekki að leiðir B og B1 skuli ekki fara í mat á umhverfisáhrifum, heldur einmitt þvert á móti að þær fari í mat á umhverfisáhrifum, að öðrum kosti væri þessi fyrirvari ráðherra markleysa.

Þrátt fyrir afdráttarlaust aðalskipulag og skýr fyrirsmáli 28. gr. vegalaga leyfir Vegagerðin sér að leggja fram drög að tillögu að matsáætlun þar sem í kafla 3.4.12. er kynnt sú ákvörðun Vegagerðarinnar að hafna leiðum B og B1. Vísan Vegagerðarinnar til þess að Skipulagsstofnun hafi með úrskurði sínum 2005 hafnað leið B vegna verndargildis birkiskógarins milli Þórisstaða og Hallsteinsness, hefur enga þýðingu – og allra síst í ljósi þess að birkikjarrið í umræddu vegstæði sé að meðaltali aðeins 10-15 ára gamalt. Þess utan liggur fyrir að heildarstærð kjarrlendis sem kann að spillast við vegagerðina er að hámarki 24 ha en ekki 49-52 ha eins og kom fram í úrskurði Skipulagsstofnunar 2005.

Vegagerðin telur síðan fullreynt að fá heimild til að leggja veginn samkvæmt leið B eða B1. Ekki eru færð frekari rök fyrir þessum uppgjafartóni Vegagerðarinnar, sem í reynd merkir að Vegagerðin ætlar að leggja til að þröngir sérhagsmunir örfárra landeigenda sem eiga upp á pallborð einhverra þrýstihópa og ráðamanna verði teknir framyfir þá almannahagsmuni sem felast í því að leggja veginn samkvæmt leið B1 (eða I) sem Vegagerðin kveður vera langbesta kostinn þegar tekið er tillit til umferðaröryggis og greiðfærni.

Samkvæmt 5. gr. vegalaga er eitt af helstu verkefnum Vegagerðarinnar að vinna í samræmi við markmið samgönguáætlunar hverju sinni. Í 2. gr. laga um samgönguáætlun segir í 2. mgr. að við gerð samgönguáætlunar skuli m.a. byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðaþróun, í 3. mgr. að taka skuli mið af því að ná fram hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla, og í 4. mgr. að einnig skuli taka mið af því að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best.

Þegar þessi lagaákvæði eru skoðuð í samhengi við ákvörðun Vegagerðarinnar um að leiðir B og B1 fari ekki í mat á umhverfisáhrifum verður hún enn furðulegri og óskiljanlegri. Ekki aðeins er leið B1 langbesti kosturinn þegar tekið er tillit til umferðaröryggis og greiðfærni, heldur er hún jafnframt rúmlega 3,0 milljörðum ódýrari en leið I og 2,4 milljörðum ódýrari en leið D1. Þessi ákvörðun lýsir satt best að segja furðulegu viðhorfi til ríkisfjármálanna, og verður ekki annað séð en að hún stríði beinlínis gegn framangreindum ákvæðum 2. gr. laga um samgönguáætlun.

Í rúman áratug hafa íbúar og sveitarstjórnir á sunnanverðum Vestfjörðum mótmælt tilburðum Vegagerðarinnar til að koma því til leiðar að Vestfjarðavegur (60) verði lagður til frambúðar um hálsana í Gufudalssveit, Ódrjúgsháls og Hjallaháls. Það lýsir því mikilli óbilgirni og lítillsvirðingu Vegagerðarinnar gagnvart þessum sjónarmiðum heimamanna að leggja til að leið D1 með jarðgöngum fari í mat á umhverfisáhrifum. Sú leið er algjörlega í óþökk heimamanna enda beinir hún umferðinni áfram yfir Ódrjúgsháls.

Sá er munur á leiðum D1 og H með jarðgöngum að leið H sneiðir hjá hálsunum og er að öllu leyti á láglandi, sem leið D1 gerir ekki. Það eru því engin frambærileg rök fyrir því að leggja til að verja tíma og fjármunum í að setja leið D1 með jarðgöngum í mat á umhverfisáhrifum. Raunar má halda því fram að fjarðstæðukennt sé yfir höfuð að setja þessa jarðgangakosti í mat á umhverfisáhrifum í ljósi þess að

markmiðum um umferðaröryggi og greiðfærni verður mun betur náð með leiðum B og/eða B1 og leið I, auk þess sem leið B1 er 2,4 til 3,4 milljörðum ódýrari en leiðir D1 og H.

Ég geri þá kröfu til Vegagerðarinnar að hún fari að lögum. Í því ljósi og með framangreindum rökstuðningi er krafa mín jafnframt sú að eingöngu leiðir B/B1 og I fari í mat á umhverfisáhrifum.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Þórólfs Halldórssonar

Þórólfur beitir nánast sömu rökum í sínum athugasemdum og sveitarstjórnir Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps. Bent er á svör Vegagerðarinnar við þeim athugasemdum. Í kafla 6.2.2. er fjallað um niðurstöðu Vegagerðarinnar um að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1 en meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg.

5. Breiðafjarðarnefnd, bréf dags. 24. júlí 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Að mati Breiðafjarðarnefndar er ekki ástæða til þess að leið D1 með jarðgöngum fari í mat á umhverfisáhrifum. Sú leið hefur í för með sér að gert er ráð fyrir að leggja veginn um sjávarfitjarnar fyrir botni Djúpafjarðar og árósa Djúpadalsár, með miklum neikvæðum umhverfisáhrifum. Breiðafjarðarnefnd hefur áður gert alvarlegar athugasemdir við þá veglínu.

Breiðafjarðarnefnd gerir ekki athugasemdir við að leið I og leið H með jarðgöngum fari í mat á umhverfisáhrifum.

Breiðafjarðarnefnd telur eðlilegt að leið B1 ofan Teigsskógar og með þverun Þorskafjarðar á Ytri Vaðli [Kóngavakir] fari í mat á umhverfisáhrifum, enda leiðin tilgreind sem framtíðar vegstæði Vestfjarðavegar í nýsamþykktu aðalskipulagi Reykhólahrepps. Í áður nefndri skýrslu Vegagerðarinnar á bls. 16 og bls. 19 kemur m.a. fram að leiðin sé hagkvæmust og besti kostur miðað við umferðaröryggi og greiðfærni.

Tillaga Breiðafjarðarnefndar er því að leiðir B1, H og I verði skoðaðar og fari í mat á umhverfisáhrifum.

Breiðafjarðarnefnd bendir á mikilvægi þess að vanda notkun örnefna í skýrslu Vegagerðarinnar enda eru örnefni hluti menningararfsins. Nefndin bendir á að Teigsskógur er þekkt örnefni á afmörkuðu svæði á jörðinni Teigsskógi. Fleirtalan Teigsskógar er ekki til sem örnefni á þessum slóðum en kemur samt alloft fyrir í skýrslunni.

Breiðafjarðarnefnd telur nauðsynlegt að gera með samræmdari hætti grein fyrir jörðum á framkvæmdasvæðinu og áhrifa sem framkvæmdirnar kunna að hafa á starfsemi sem þar fer fram. Taka þarf fram hvaða jarðir eru enn í ábúð eða eru nýttar í tengslum við búskap. Rætt er um sum eyðibýli sem nú eru hluti einstakra jarða eins og þau séu sérstakar jarðir t.d. Flókavelli á jörðinni Hallsteinsnesi og Grímkeisstaði á jörðinni Gröf. Síðan eru Hallsteinsnes kallað eyðibýli en Gröf bær, þó eins hátti með báðar jarðir, sem eru eingöngu nýttar til frístundar líkt og jörðin Teigsskógur sem liggur á milli þeirra.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Breiðafjarðarnefndar

Í kafla 6.2.2. er fjallað um niðurstöðu Vegagerðarinnar um að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1 en meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg. Vegagerðin hefur yfirfarið tillögu að matsáætlun m.t.t. örnefna og nýtingu jarða.

6. Fiskistofa, tölvubréf dags. 1. ágúst 2012, hefur farið yfir kafla 4.1.7. í drögum að tillögu að matsáætlun og gerir engar athugasemdir við fyrirhugað matsferli.

7. Fjórðungssamband Vestfirðinga, bréf dags. 7. ágúst 2012, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Tillaga Vegagerðarinnar að ofangreindri matsáætlun, var á dagskrá fundar samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga á fundi nefndarinnar þann 1. ágúst s.l. og afgreiddi þar bókun um málið. Fundargerð nefndarinnar var síðan kynnt á fundi stjórnar FV þann 7. ágúst 2012.

Stjórn FV staðfesti efni bókunar samgöngunefndar og áréttar mikilvægi efni tillagna Vegagerðar í drögum að matsáætlun, þar sem eingöngu eru gerðar tillögur að lágglendisleiðum. Hér væri stutt við samþykktu stefnu sveitarfélaga á Vestfjörðum í samgöngumálum og mikilvægt að tekið er undir þá stefnu með þessum hætti.

Bókun samgöngunefndar er síðan sem hér segir:

Samgöngunefnd Fjórðungssambands Vestfirðinga fagnar því að í tillögum Vegagerðarinnar er leið D, um Ódrjúgsháls og Hjallaháls, hafnað. Hér er tekið undir áralanga kröfu sveitarfélaga og íbúa á Vestfjörðum, að farin sé lágglendisleið á þessum vegkafla Vestfjarðavegar 60.

Samgöngunefnd telur mikilvægt að fleiri lágglendisleiðir séu skoðaðar til samanburðar en tillaga Vegagerðarinnar að matsáætlun gerir ráð fyrir. Bendir samgöngunefnd í þeim efnum á samþykkt sveitarstjórnar Reykhólahrepps frá fundi 23. júlí s.l., þar sem krafist er að metin verði leið A1, sem þverar Þorskafjörð við mynni fjarðarins, frá Reykjanesi að Skálanesi. Í samþykkt sveitarstjórnar er einnig bent á að leið B, vegstæði við og í gegnum Teigsskóg, er tillaga sveitarfélagsins samkvæmt gildandi aðalskipulagi. Nánari skoðun þeirrar leiðar er hafnað og hið sama á við B1 sem liggur í ofanverðum jaðri Teigsskógar.

Samgöngunefnd vekur athygli á að með tillögu matsáætlunar Vegagerðarinnar, er að óbreyttu hafnað ódýrasta kosti á gerð lágglendisvegar þ.e. leið B1. Áætlað er að aukinn kostnaður geti numið 2,4 til 4,5 milljörðum króna, sem telja verður kostnað samfélagsins sem verður af verndun Teigsskógar. Mikilvægt er að tryggt verði að sá aukakostnaður sé að fullu fjármagnaður og verði settur til viðbótar þeim framlögum sem áætluð eru í framkvæmdir á samgönguáætlunartímabilinu 2015-2018. Tryggt sé þar með að ljúka þeirri framkvæmd á ætluðum tíma og um leið sé ekki raskað fjármögnun né tímasetningu annarra samgönguframkvæmda á Vestfjörðum sem nú eru komin á samgönguáætlun.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Fjórðungssambands Vestfirðinga

Vegagerðin hefur engar athugasemdir við bréf Fjórðungssambands Vestfirðinga. Í kafla 6.2.2. er fjallað um niðurstöðu Vegagerðarinnar um að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1 en meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg.

8. Fornleifafræðingafélag Íslands, tölvubréf dags. 7. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Fornleifafræðingafélag Íslands (FFÍ) gerir athugasemdir við fornleifaskráningu vegna verkefnisins Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Melaness í Reykhólahreppi, drög að tillögu að matsáætlun. FFÍ gerir eftirfarandi athugasemdir varðandi fyrirhugaða matsáætlun.

1. Fornleifaskráningarskýrslurnar NV nr.17-04 frá 2004 og NV nr. 25-08 frá 2008 sem lagðar eru til grundvallar matsáætluninni voru gerðar 2004 og 2008 og eðlilegt er að ný skráning fyrir allt svæðið sé gerð þegar um svo umfangsmikla vegagerð er að ræða. Nú átta og fjórum árum síðar geta verið sýnilegar minjar á vegstæðum sem ekki sáust við skráningu á vettvangi sumarið 2004 og 2008.

2. Í fyrirbyggjandi fornleifaskráningarskýrslum frá 2004 og 2008 eru engar ljósmyndir af skráðum minjum, en lágmarkskrafa er að í fornleifaskráningarskýrslum séu ljósmyndir af öllum þeim minjum sem skráðar eru á vettvangi. Að auki vantar inn teikningar af skráðum minjastöðum í skýrslunni frá 2004 en í stöðlum Fornleifaverndar ríkisins fyrir fornleifaskráningu frá 2008 bls. 46 segir:

III.6.6 Teikning og ljósmynd

Formi fornleifa er best lýst með teikningu. Skrásetjari skal teikna upp fornleifarnar á vettvangi. Á teikningu komi glögg fram breidd veggja, fjöldi hólfra og hlutföll. Þá verður að vera ljóst hvernig

fornleifarnar liggja, þ.e. að setja inn áttir (norður-pílu). Einnig skal taka ljósmynd af fornleifunum. Í skýrslum komi fram í myndatexta, í hvaða átt myndin er tekin, hvert er viðfangsefnið, hver tók myndina og hvenær (ár).

Hægt er að nálgast staðlana hér <http://www.fornleifavernd.is/files/8/20080609105155104.pdf>. Ljóst er að skýrslurnar NV nr.17-04 frá 2004 og NV nr. 25-08 uppfylla ekki kröfur að þessu leiti.

3. Ekkert verndunarmat er í fornleifaskráningarskýrslunum frá 2004 og 2008 sem er ekki í samræmi við áður nefnda staðla fyrir fornleifaskráningu frá 2008 bls. 41-44. Ljóst er að skýrslurnar NV nr.17-04 frá 2004 og NV nr. 25-08 uppfylla ekki kröfur að þessu leiti.

4. Mjög fáar fornleifarannsóknir hafa farið fram í þessum landshluta og lítið hefur verið skráð á vettvangi. Því er erfitt að leggja heildarmat á varðveislugildi minja á svæðinu sem veldur því að sérstaklega mikilvægt að fornleifaskráning vegna framkvæmda á svæðinu sé mjög vönduð.

Fornleifafræðingafélag Íslands skorar hér með á Vegagerðina að láta skrá allt svæðið að nýju í samræmi við staðla um fornleifaskráningu til að tryggja að ómetanlegar minjar fari ekki forgörðum við framkvæmdirnar. Ófullnægjandi fornleifaskráning á vettvangi getur leitt til tafa og þar með aukins kostnaðar við framkvæmdina. Vegagerðin sem fyrirtæki í eigu íslenska ríkisins ber ríka ábyrgð gagnvart fornminjum á framkvæmdasvæðum sínum og ætti að sjá sóma sinn í að standa þar vel að málum.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Fornleifafræðingafélags Íslands

Athugasemdir Fornleifafræðingafélags Íslands lúta að framkvæmd fornleifakannana á framkvæmdasvæði. Þær ættu frekar að berast Minjastofnun Íslands, sem er bæði leyfisveitandi og eftirlitsaðili með slíkum könnunum. Vegagerðin kaupir fornleifakannanir að og felur viðkomandi aðila að afla tilskilinna leyfa og gengur út frá að viðkomandi hafi bæði þekkingu og reynslu til að sinna verkefnum sem þessum. Vegagerðin forðast almennt að raska fornleifum og greiðir ekki fyrir rannsóknir né skráningar á fornleifum sem ekki stafar hætta af framkvæmdum.

Fornleifaskráning vegna fyrirhugaðra veg framkvæmda á Vestfjarðavegi var gerð árið 2004 og var framkvæmd í fullu samstarfi við Fornleifavernd ríkisins (nú Minjastofnun Íslands) og fylgdi þeim stöðlum sem stofnunin hafði þá til hliðsjónar. Skráningin var samþykkt af Fornleifavernd ríkisins sem fullnægjandi skráning. Allar athugasemdir við skráninguna, 8 árum síðar, ættu að vera sendar á Minjastofnun Íslands en ekki Vegagerðina þar sem Minjastofnun er sú stjórnslustofnun sem sér um verndun fornminja á Íslandi.

Hvorki fornleifafræðingafélag Íslands né einstaka fornleifafræðingar hafa stjórnslu- né ákvörðunarvald þegar kemur að opinberri stefnu um verndun fornminja. Ef félagasamtök eða einstaka fornleifafræðingar hafa áhyggjur af fornminjum er nauðsynlegt að benda þeim á rétta boðleið svo að hægt sé að taka tillit til áhyggna þeirra.

9. Óskar Leifur Arnarsson, bréf dags. 7. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Árið 2004 var gerð fornleifaskráning á umræddu vegastæði. Sú skráning byggir mest á upptalningu minja úr heimildum (örnefnaskrá og túnakortum sem er hluti af svokallaðri svæðisskráningu), en mjög lítil hluti þeirra er staðsettur með GPS, ljósmyndaður eða teiknaður eins og krafa er gerð um við fornleifaskráningu. Árið 2008 var svo gerð skráning á jörðinni Barmi í Djúpafríði, þar sem vantar inn ljósmyndir og nákvæmar teikningar í samræmi við staðla Fornleifaverndar ríkisins [nú Minjastofnunar Íslands].

Fornminjum á þessu svæði er mikil hætta búin þegar lagt er af stað í eins umfangsmikið verkefni og lagning nýs vegar er. Þá er landsvæðið sem umræddur vegur fer um víða þröngt; stutt er milli fjalls og fjöru og því erfitt að koma fyrir vegi án þess minjum stafi ógn af eða lendi innan hættusvæðis vegna framkvæmdarinnar.

Á liðnum árum hef ég undirritaður unnið við að færa örnefni inn á loftmyndir í Reykhólahreppi. Eins hef ég skráð fornminjar á nokkrum stöðum í sveitafélaginu. Vinnan við örnefnaskráninguna hefur mest byggst á viðtölum við staðkunnugra heimildarmenn á svæðinu. Með þeirri vinnu hef ég fengið upplýsingar um fjölda fornminja sem leynast á umræddum vegakafla en ekki hafa verið skráðar. Minjar þessar eru af öllum stærðum og gerðum.

Á bls.32 í Drögum að matsáætlun Vegagerðarinnar er tekið fram að: "Fornleifakönnun hefur farið fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis. Aðeins á eftir að gera rannsóknir á svæði austan og vestan Þorskafjarðar."

Athugasemd mín beinist ekki aðeins að svæðinu austan og vestan Þorskafjarðar sem til stendur að kanna sumarið 2012 skv. drögunum, heldur öllum þeim leiðum sem til umræðu eru á milli Melaness að Bjarkalundi. Eins geri ég athugasemdir við kaflann milli Skálaness og Melaness. Þá er hætta búin í kringum þekktar námur sem hugsanlega verða nýttar og stækkaðar og eins ný námusvæði og haugsetningarsvæði.

Mér er kunnugt um að Magnús A. Sigurðsson, þá minjavörður Vesturlands og Vestfjarða, hafi merkt inn minjastaði á svæðinu milli Eyrar og Skálaness árið 2006, sem ekki höfðu verið skráðir á vettvangi. En um það svæði hefur nú verið lagður nýr vegur.

Við umrædda veglagningu og eins veglagningu vestar á Vestfjarðavegi nr.60 hafa minjastaðir skaðast eða eyðilagst á liðnum árum. Því er mjög mikilvægt að Vegagerðin bæti úr vinnubrögðum með því að láta gera vandaða fornleifaskráningu fyrir svæðið. Þannig verður koma í veg fyrir að frekara óþarfa eyðileggingu á minjastöðum á þeim vegkafla sem eftir er. Með því móti verður einnig minjum og sögu svæðisins sýndur sá sómi sem þeim ber skv. lögum. Þá væri með því móti einnig reynt að koma í veg fyrir dýrar og óþarfa tafir sem gæta skapast ef áður óþekktar fornminjar fyndust á framkvæmdatíma veglagningarinnar.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Óskars Leifs Arnarsonar

Sjá svar við athugasemdum Fornleifafræðingafélags Íslands.

10. Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða, bréf dags. 13. júlí 2012 gerir engar athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun.

11. Landsnet, Árni Jón Elíasson, tölvubréf dags. 7. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Landnet vekur athygli á tilvist 132 kV Mjólkárlnu 1, en hún liggur að hluta til um þau framkvæmdasvæði, sem um er fjallað í skýrslunni. Við hugsanlegar nýjar framkvæmdir í nágrenni línunnar þarf að taka tillit til þeirra reglna sem gilda um helgunarsvæði hennar. Að öðru leyti gerir Landsnet ekki athugasemdir við fyrirhugaðar framkvæmdir á þessu stigi málsins.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Landsnets

Í kafla 5.1.1. er fjallað um Mjólkárlnu 1. Við undirbúning framkvæmdarinnar verður haft samráð Landsnet og tekið tillit til þeirra reglna sem gilda um helgunarsvæði Mjólkárlnu 1 (kafla 2.6.).

12. Landvernd, bréf dags. 13. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Breiðafjörður er einstakt svæði og innan þess er stór hluti af fjörum, leirum og sjávarfitjum á Íslandi. Leirur og sjávarfitjar njóta sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Fjörur á svæðinu njóta auk þess verndar samkvæmt lögum 54/1995 um vernd Breiðafjarðar. Landvernd leggur ríka áherslu á að fullt tillit sé tekið til þessara laga við umbætur í vegasamgöngum við Vestfjarðaveg.

Landvernd leggur áherslu á að spornað sé við frekari þverunum eða eyðileggingu á leirum og sjávarfitjum og leitað leiða til að komast hjá því að fara um óraskað land. Landvernd telur að Vegagerðinni beri að fjalla um fleiri kosti í frummatsskýrslu en gert er ráð fyrir í drögum að tillögu að matsáætlun. Mikilvægt er að matsáætlun geri ráð fyrir því að skoðaðir séu sem flestir mögulegir kostir, þannig að finna megi hvaða leiðir eru líklegar til að hafa minnst umhverfisáhrif. Mat á umhverfisáhrifum á þannig að nýtast sem samanburður á mismunandi kostum framkvæmda.

Þrátt fyrir að jarðgöng yrðu sett undir Hjallaháls (leið D1 og H), myndi það ekki koma í veg fyrir þveranir fjarða og umtalsverða röskun á strandlengjunni. Með leið I yrði líklegast ekki um jafn mikla röskun leira og sjávarfitja í fjörðunum þremur, en hinsvegar yrði farið um tiltölulega lítt snortið landsvæði við austanverðan Þorskafjörð. Landvernd setur sig ekki á móti því að fjallað verði um leiðir D1, H og I í frummatsskýrslu, en að auki telja samtökin að það þyrfti að fjalla um eftirfarandi í frummatsskýrslu:

1. Veglína um Reykjanes og í jarðgöngum undir Þorskafjörð

Landvernd telur að kanna beri kosti þess að fara leið A um Reykjanes og í jarðgöngum undir Þorskafjörð. Jarðgöng hafa oftast en ekki lítil umhverfisáhrif í samanburði við aðra vegagerð og getur verið heppilegur kostur á svæðum þar sem náttúrufer er viðkvæmt við röskun, líkt og er á umræddu svæði. Þrátt fyrir mikinn kostnað við jarðgangnagerð, er umhverfiskostnaður líklega mun meiri við aðrar leiðir.

Líklegt er að með þessari aðgerð mætti koma í veg fyrir neikvæð umhverfisáhrif á líffríki Breiðafjarðar, ekki síst við strandlengjuna frá Þorskafirði að Skálanesi. Framkvæmdin fæli ekki í sér neina þverun fjarða á svæðinu, en allmargir firðir hafa þegar verið þveraðir á Vestfjörðum, eða að þveranir eru fyrirhugaðar. Þá yrði komist hjá röskun leira og sjávarfitja í fjörðunum á svæðinu. Landvernd leggur ríka áherslu á að þessi kostur verði kannaður.

2. Leið A um Reykjanes og yfir Þorskafjörð

Landvernd mótmælir því að Vegagerðin hyggist ekki fjalla um leið A (sjá bls. 14 í drögum) í frummatsskýrslu og fer þess á leit við stofnunina að hún bæti úr því. Þessi veglína, eins og henni er líst í drögum Vegagerðarinnar, myndi draga úr röskun á fjarðabotnum Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar. Vegarstæði er til staðar stærstan hluta leiðarinnar þó svo að sá vegur teljist óviðunandi eins og hann er í dag. Landvernd leggur áherslu á að halda leið A inni í umfjöllun frummatsskýrslu.

3. Leið D1

Landvernd telur að í leið D1 ætti einnig að meta uppbyggingu vegarins í Djúpadal á núverandi veglínu, því það gæti mögulega dregið úr raski í botni fjarðarins.

4. Varðandi þveranir

Mikilvægt er að halda fullum vatnsskiptum þar sem firðir eru þveraðir, en einnig þarf að taka tillit til þess að straumakerfi geta gjörbreyst með tilheyrandi áhrifum á setefnasöfnun og lífverur. Það er mikilvægt að fjallað verði um þessa þætti í tengslum við hugmyndir um þveranir umræddra fjarða.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Landverndar

Í kafla 2.6. í að tillögu að matsáætlun kemur fram að Vegagerðin mun fara að lögum og reglum sem eru í gildi við matsvinnuna, m.a. lögum um náttúruvernd og lögum um vernd Breiðafjarðar.

1. Veglína um Reykjanes og í jarðgöngum undir Þorskafjörð

Vegagerðin hefur skoðað marga kosti við undirbúning framkvæmdarinnar en við mat á umhverfisáhrifum hennar eru aðeins raunhæfir kostir til skoðunar.

Hugmyndir um neðansjávargöng eru óraunhæfar sökum kostnaðar. Kostnaðarmunur er um 6-7 milljarðar króna. Hafa verður í huga að þau munu alls ekki stytta leiðir sé horft til innansveitarumferðar. Tengivegur að Reykhólum lengist, svo og leiðin að Gufudal og Djúpadal. Lausnin þýðir tvöfalt vegakerfi, sem er mjög óæskilegt þar sem heildarumferð er mjög lítil.

2. Leið A um Reykjanes og yfir Þorskafjörð

Vegagerðin telur að Landvernd hafi misst sjónar af eigin markmiðum með því að leggja til að kostur samkvæmt leið A komi til álit. Það er mikill misskilningur að vegarstæði sé til staðar stærstan hluta leiðar A. Leggja þarf nýjan, 27 km langan veg, m.a. um svæði nr. 338 á Náttúruminjaskrá, Barmahlíð.

3. Leið D1

Ef hægt væri að leggja nothæfan nýjan veg í núverandi vegstæði þá yrði það gert hvað sem liði mögulegum styttingum.

4. Varðandi þveranir

Einungis það sem verður í matsáætlun verður metið. Orðið straumakerfi er óskiljanlegt í þessu sambandi. Sjávarföllin munu ekki breytast og straumhraði verður að hámarki 2,0 m/sek (kafli 3.5.2.) og setefnasöfnun (sennilega setflutningar á ákveðna staði) verður hverfandi.

13. Leið ehf, tölvubréf dags. 7. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Athugasemdir lúta að því að svokölluð leið B um Teigsskóg teljist á allan hátt heppilegasta leiðin og ekki sé skynsamlegt að skoða aðrar leiðir frekar en orðið er.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Leiðar ehf

Í kafla 6.2.2. er fjallað um niðurstöðu Vegagerðarinnar um að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1 en meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg.

14. Náttúrufræðistofnun Íslands, bréf dags. 14. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Náttúrufræðistofnun hefur á undanförunum árum komið að vegagerð á þessu svæði með margvíslegum hætti bæði sem ráðgjafaraðili og umsagnaraðili. Náttúrufræðistofnun vill koma eftirfarandi á framfæri:

- A) Stofnunin telur að það sé mjög til bóta að leggja til hliðar tillögur um að farið sé með vegagerð um Teigsskóg
- B) Stofnunin vill ítreka að það er mat stofnunarinnar að skynsamlegast sé að fara svokallaða hálsleið, bæði af náttúrufræðisástæðum og að sú leið geti hraðað framkvæmdum.
- C) Stofnunin telur hugmyndir um göng vera góða viðbót við fyrri hugmyndir um vegaf framkvæmdir á þessu svæði.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Náttúrufræðistofnunar Íslands

Vegagerðin hefur ekki athugasemdir við bréf Náttúrufræðistofnunar Íslands. Bent er á að leið D uppfyllir ekki kröfur veghönnunarreglna (kafli 3.4.13.).

15. Orkustofnun, bréf dags. 14. ágúst 2012 gerir ekki athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun að svo stöddu.

16. Umhverfisstofnun, bréf dags. 10. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Frágangur

Á bls. 21 segir m.a. um frágang skeringa og náma: *Skeringar og námur verða sléttaðar í samræmi við landslag og umhverfi.*

Umhverfisstofnun telur notkun orðsins sléttun óheppilega í því samhengi sem hér um ræðir. Sléttun vísar til eldri vinnubragða sem viðhöfð voru við frágang raskaðra svæða. Betur færi á að nota mótun í stað sléttunar, sem væri í meira samræmi við kröfur um að móta röskuð svæði í líkingu við landform á öröskuðu landi utan skeringa og náma.

Á bls. 21 segir m.a. um frágang aflagðra vega: *Haft verður samráð við landeigendur og sveitarstjórn á svæðinu um hvað gera skuli við þá hluta núverandi vegar sem verða aflagðir.*

Umhverfisstofnun telur að Vegagerðin eigi að hafa forgöngu um að fjarlægja aflagða vegkafla þegar engin skilgreind not eru fyrir þessa kafla. Leggja ætti áherslu á að fjarlægja efni sem t.d. mætti nota í fláafleyga í stað þess að jafna aflagða kafla út, þar sem ekki er völ á að afmá ummerki um veginn með t.d. uppgæðslu eða skógrækt.

Til að draga úr áhrifum á landslag telur Umhverfisstofnun að leggja eigi áherslu á að fjarlægja öll ummerki um núverandi veg um Ódrjúgsháls.

Kostir

Umhverfisstofnun hefur lagt mikla áherslu á að við mannvirkjagerð verði leitast við að endurbyggja þau mannvirki sem fyrir eru og að nýtt verði núverandi mannvirkjabelti eins og kostur er í stað þess að taka ný landsvæði undir mannvirki. Umhverfisstofnun telur að Leið I sé ekki góður kostur hvað landnýtingu varðar þar sem leiðin liggur nánast alfarið um óraskað land, sem ýmist er á náttúruminjaskrá eða innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Auk þess mun vegur lagður skv. leið I kalla á enn frekari vegagerð í Djúpafirði og veglagningu frá nýjum Vestfjarðavegi að Reykhólasveitarvegi. Umhverfisstofnun vill benda á að leið I liggur um óraskað svæði sem talið er hafa mikið náttúruverndargildi. Vafalítið mun verðmæti slíkra svæða aukast í framtíðinni, því ætti ekki að fjalla um leið I sem valkost.

Varðandi valkost Vegagerðarinnar, þ.e. D1 telur Umhverfisstofnun að þegar hafi verið fjallað um umhverfisáhrif þeirrar leiðar að jarðgöngum undanskildum. Einnig hefur Skipulagsstofnun fallist á þá leið með skilyrðum.

Samhengi

Umhverfisstofnun telur að þegar fjallað er um forsendur fyrirhugaðra framkvæmda verði ávinningur eins og t.d. ferðahraði og greiðfærni ekki eingöngu bundin við fyrirhuguð framkvæmdasvæði heldur skoðuð í stærra samhengi s.s. áhrif á ferðatíma og greiðfærni frá Ísafirði og Patreksfirði til Reykjavíkur. Á þennan hátt mætti skoða áhrif á ferðatíma vegna minni hraða í jarðgöngum undir Hjallaháls sbr. bls. 19 í drögum.

Jarðgöng

Umhverfisstofnun telur að gera eigi grein fyrir samspili jarðgangagerðar og þverunar Þorskafjarðar annars vegar og hins vegar efnistöku vegna þverunar Þorskafjarðar ef ekki verður af jarðgangagerð undir Hjallaháls.

Efnisþörf og efnistaka

Í drögum að tillögu að matsáætlun leggur Vegagerðin til svo takmarka megi röskun að endanlegar efnisrannsóknir fari ekki fram fyrir en mat á umhverfisáhrifum framkvæmda telst lokið. Umhverfisstofnun tekur undir ofangreinda tillögu Vegagerðarinnar, sem felur í sér að efnisrannsóknir með stórvirkum vinnuvélum verði einskorðaðar við framkvæmdasvæði. Í frestun rannsókna felst að ákveðin óvissa verður varðandi umhverfisáhrif sem efnistakan gæti haft í för með sér, en þau áhrif eru að öllum líkindum hverfandi í samburði við sjálfar framkvæmdirnar sem fyrirhugað er að ráðast í.

Að öðru leyti gerir Umhverfisstofnun ekki athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Umhverfisstofnunar

Vegagerðin getur fallist á öll atriði í athugasemdum UST nema eftirfarandi:

Frágangur

Efni úr núverandi vegarköflum sem verða aflagðir mun ekki nýtast til vegagerðar. Það er jafnan svo að nýir vegir eru fullgerðir áður en umferð er hleypt á þá og því ekki hægt að fjarlægja núverandi vegi eða hluta af jarðefnum úr þeim fyrir en umferðin er komin á nýja veginn.

Vegagerðin telur að það muni ekki draga úr áhrifum á landslag í heild að flytja allt efni úr núverandi vegi um Ódrjúgsháls og koma því fyrir annars staðar. Áfram þarf að vera hægt að komast um Ódrjúgsháls vegna innansveitarumferðar. Ákvörðun um hvað gera skuli við aflagða vegi verður tekin í samráði við landeigendur og sveitarstjórn.

Kostir

Það eru vandfundin svæði á þessum slóðum sem ekki njóta einhverrar verndar. Allar skoðaðar veglínur liggja að hluta til um verndarsvæði. Vegagerðin gerði þau mistök í drögum að tillögu að matsáætlun að

taka fram að veglína I liggja um ósnortið svæði milli stöðva 5000 og 10600. Eftir skoðun á vettvangi er ljóst að svæðið er ekki ósnortið (sjá lýsingu á veglínu I í kafla 3.4.4.) því víða eru leifar búskapar og gamals vegar. Svæðið er því lítið raskað. Óvíst er hvort verðmæti slíkra svæða muni aukast í framtíðinni verði ekki af framkvæmdum. Aðgengi er oft verulegur áhrifavaldur í því samhengi að auka verðmæti svæða.

17. Landeigendur Hofstaða í Þorskafirði, Hlíðar og Laugaland, Arnór H. Ragnarsson, Eiríkur Snæbjörnsson og Guðmundur Theódórsson, tölvubréf dags. 27. júlí 2012 gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

1. Við erum því algerlega mótfallnir að vegur verði lagður um land Hofstaða, Hlíðar og Laugaland samkvæmt leið I og teljum það skjóta skökku við að leggja til vegagerð þessa leið þegar mun hentugra vegstæði býðst samkvæmt leið B eða B1 yfir Þorskafjörð hjá Kinnarstöðum og út Hallsteinsnes.
2. Við teljum það einnig óverjandi að ætla að leggja til leið I sem er 3,0 milljörðum dýrari en leið B eða B1 og hvorki betri með tilliti til umferðaröryggis né greiðfærni. Með sömu rökum er óverjandi að leggja til leið D1 sem er 2,4 milljörðum dýrari og fer þar að auki áfram yfir Ódrjúgsháls.
3. Við gerum athugasemdir við að í skýrsludrögunum er enginn greinarmunur gerður á því hvort jarðir á framkvæmdasvæðinu eru í ábúð og/eða nýttar af ábúendum, og þeim jörðum sem eru hreinar eyðijarðir til margra áratuga og lítið eða ekkert nýttar nema til frístundar. Við teljum nauðsynlegt að mat sé lagt á þetta og bendum á mikilvægi þess fyrir sveitarfélagið að sem flestar jarðir séu áfram í ábúð.
4. Á jörðinni Hofstöðum er föst búseta túnin nýtt til heyskapar og úthagi til beitar, sem hvort tveggja skerðist umtalsvert við veglagninguna.
5. Undirlendi á jörðinni Hlíð, sem er nýtt frá Stað, er mjög lítið, og ljóst að vegur um land jarðarinnar mun draga verulega úr nýtingarmöguleikum hennar. Því skal vakin athygli á því að á jörðinni eru skrásettar og friðaðar fornmenjar samkvæmt þinglýstu friðlýsingarskjali fornmenjavarðar frá árinu 1930.
6. Á jörðinni Laugalandi er íbúðarhúss sem er nýtt til sumardvalar, undirlendi á jörðinni Laugalandi er nýtt frá Árbæ.
7. Loks vekur það furðu okkar sem íbúar í Reykhólahreppi að Vegagerðin skuli með því að hafna leiðum B og B1 virða að vettugi nýsamþykkt aðalskipulag fyrir Reykhólahrepp, sem gerir ráð fyrir að Vestfjarðavegur nr. 60 skuli einmitt lagður samkvæmt þeirri leið.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum landeigenda Hofstaða í Þorskafirði, Hlíðar og Laugaland

Liður 1 og 2: Vegagerðin hefur móttakið þessi mótmæli og verða þau höfð til hliðsjónar við áframhaldandi vinnu við að finna stæði undir Vestfjarðaveg í Gufudalssveit. Sjá umfjöllun í kafla 6.2.2. um ákvörðun um að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1 en meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg.

Liður 3, 4, 5 og 6: Í kafla 2.1. í tillögu að matsáætlun hefur verið bætt við upplýsingum um nýtingu jarða sem byggðar eru á athugasemdum landeigenda.

Liður 7: Ráðherra skipulagsmála staðfesti aðalskipulag Reykhólahrepps með fyrirvara um mat á umhverfisáhrifum. Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum á leið B liggur fyrir og ekki hefur, þrátt fyrir kærumál, tekist að fá þeirri niðurstöðu breytt fyrir dómstólum. Óheimilt er því að leggja Vestfjarðaveg samkvæmt leið B. Vegna margra rökstuddra athugasemda við drögum að tillögu að matsáætlun hefur Vegagerðin í samráði við innanríkisráðherra ákveðið að meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg.

18. Landeigendur Árbæjar og Staðar, Þórður Jónsson og Eiríkur Snæbjörnsson, tölvubréf dags. 31. júlí 2012 gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

1. Við erum því algerlega mótfallnir að vegur verði lagður um land Árbæjar og Staðar samkvæmt leið I og leið A1 teljum það skjóta skökku við að leggja til vegagerð þessa leið þegar mun hentugra vegstæði býðst samkvæmt leið B eða B1 yfir Þorskafjörð hjá Kinnarstöðum og út Hallsteinsnes.
2. Við teljum það einnig óverjandi að ætla að leggja til leið I sem er 3,0 milljörðum dýrari en leið B eða B1 og hvorki betri með tilliti til umferðaröryggis né greiðfærni. Með sömu rökum er óverjandi að leggja til leið D1 sem er 2,4 milljörðum dýrari og fer þar að auki áfram yfir Ódrjúgsháls.
3. Við gerum athugasemdir við að í skýrsludrögunum er enginn greinarmunur gerður á því hvort jarðir á framkvæmdasvæðinu eru í ábúð og/eða nýttar af ábúendum, og þeim jörðum sem eru hreinar eyðijarðir til margra áratuga og lítið eða ekkert nýttar nema til frístundar. Við teljum nauðsynlegt að mat sé lagt á þetta og bendum á mikilvægi þess fyrir sveitarfélagið að sem flestar jarðir séu áfram í ábúð.
4. Skerðing á tünnum Árbæjar og Staðar vegna vegarins myndi skerða búsetuskilyrði á jörðunum verulega enda nær allt ræktunarland þar upp urið nú þegar. Þá yrði verulegt óhagræði af því hvernig vegurinn klýfur jarðirnar og gerir mun erfiðara að nýta þær.
5. Loks vekur það furðu okkar sem íbúar í Reykhólahreppi að Vegagerðin skuli með því að hafna leiðum B og B1 virða að vettugi nýsamþykkt aðalskipulag fyrir Reykhólahrepp, sem gerir ráð fyrir að Vestfjarðavegur nr. 60 skuli einmitt lagður samkvæmt þeirri leið.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum landeigenda Árbæjar og Staðar

Liður 1 og 2: Vegagerðin hefur móttakið þessi mótmæli og verða þau höfð til hliðsjónar við áframhaldandi vinnu við að finna stæði undir Vestfjarðaveg í Gufudalssveit. Sjá umfjöllun í kafla 6.2.2. um ákvörðun um að meta ekki umhverfisáhrif leiðar B1 en meta umhverfisáhrif nýrrar leiðar Þ-H um Teigsskóg.

Liður 3 og 4: Í kafla 2.1. í tillögu að matsáætlun hefur verið bætt við upplýsingum sem byggðar eru á athugasemdum landeigenda.

Liður 5: Sjá svar Vegagerðarinnar við athugasemdum landeigenda Hofsstæða, Hlíðar og Laugalands, varðandi 7. lið.

19. Guðlaugur Theódórsson landeigandi Laugalands, tölvubréf dags. 6. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Ég undirritaður eigandi Laugalands við Þorskafjörð ætla hér með að mótmæla að leið I rétt innan við bæinn að Laugalandi yfir fjörðinn verði valin.

Tel hinsvegar að besta leiðin sé A1. Sú leið býður upp á betri tengingu við Reykhóla og fjölbreyttari möguleika enda mun minna dýpi þar heldur en við Laugaland og mæli ég sérstaklega með henni, enda kæmu eðlilegar bætur fyrir land sem færi undir veginn.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Guðlaugs Theódórssonar

Vegagerðin hefur móttakið þessi mótmæli og verða þau höfð til hliðsjónar við áframhaldandi vinnu við að finna stæði undir Vestfjarðaveg í Gufudalssveit.

Fjallað er um leið A1 í svari Vegagerðarinnar við athugasemdum sveitarstjórnar Reykhólahrepps.

20. Guðmundur Theódórsson landeigandi Laugalands, hringdi dags. 9. júlí 2012 vegna hugsanlegrar vegagerðar um land Laugalands í Þorskafirði:

Hann benti á að leigt hefur verið út land undir frístundahús í landi Laugabóls. Leigutaki er Elísabet Gunnarsdóttir á Ísafirði. Það þarf að setja staðsetningu lóðar undir frístundahús á teikningar en

Guðmundur telur að veglína A1 og tengivegurinn frá veglínu I að Stað og Árbæ á Reykjanesi sé sýndur yfir miðja lóðina. Einnig benti hann á að við Laugaland væri gamall geymsluskúr og sundlaug sem þurfi að koma í veg fyrir að verði fyrir raski.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdu Guðmundar Theódórssonar

Starfsmenn Vegagerðarinnar skoðuðu staðsetningu bygginga og sundlaugar á Laugalandi. Vegagerðin leitaði upplýsinga um staðsetningu lóðar undir frístundahús og þær hafa verið færðar inn á teikningar. Veglína tengivegarins liggur þvert í gegnum landið þar sem fyrirhugað er að reisa frístundahús við stöð 5900.

Tekið skal fram að um er að ræða tillögur að veglínum sem geta breyst við frekari hönnun og samráð við landeigendur og aðra hagsmunaaðila. Einnig er óvíst að þessar leiðir verði fyrir valinu. Ekki er minnst á frístundahús á þessu svæði í aðalskipulagi sveitarfélagsins. Við gerð frummatsskýrslu verður skoðað hvort hægt sé að færa til veglínur þar sem þær liggja um lóð undir frístundahús.

21. Gunnlaugur Pétursson, fulltrúi landeiganda Grafar, tölvupóstur dags. 6. og 25. júlí 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Grímkelsstaðir

Bent var á að Grímkelsstaðir væru ekki rétt staðsettir á teikningum í drögum að tillögu að matsáætlun. Send voru GPS hnit af tveimur hælum sem Þór fyrrverandi þjóðminjavörður rak þar niður fyrir fjölmörgum árum.

Hæll 1: N: 65°31,956' V: 22°13,970'

Hæll 2: N: 65°31,964' V: 22°13,990'

Einnig var send lýsing á Grímkelsstöðum (BA-48:031) úr fornleifaskráningu Náttúrustofu Vestfjarða í Reykhólahreppi og kort 4 á bls. 102 í sömu skýrslu.

Eftirfarandi athugasemdir voru gerðar:

Leið D1

- 1) Í skýrslunni ("drög að tillögu að matsáætlun") er þess hvergi getið (eða ég finn það a.m.k. ekki) að leið D1 (og D einnig) sé hægt að gera í áföngum. Endilega komið því skýrt á framfæri. Einnig vantar upplýsingar um hvað þetta gæti sparað í fjárhæðum. Þá má einnig minnst betur á að það sé búið að gera umhverfismat á D1-leið, nema fyrir göngin. Þar sparast einnig eitthvað (100 Mkr?).
- 2) Í kortaskránni á bls. 3 og 5 er misritun: Þar á að standa "Hallsteinsnes" en ekki "Teigsskógur" við landamerki að Gröf að sunnan.
- 3) Á bls. 11 í skýrslunni stendur þetta: „Vegagerðin hóf undirbúning nýs vegar í samræmi við úrskurðarorð ráðherra. Haft var samráð við landeigendur, þ.e. Grafar, Teigsskógar og Hallsteinsness og Barms um veglínu sem raskaði Teigsskógum minna en leið B. Samkomulag var um að vegur samkvæmt Leið B1 félli best að skilyrðum ráðherra.“

Það var ekki samkomulag gert milli Vegagerðarinnar og landeigenda Grafar a.m.k. (og örugglega einnig Hallsteinsness), að leið B1 félli best að "skilyrðum ráðherra".

Ég óska eftir að Gröf verði felld þarna niður.

Einnig: Var talað við landeigendur í Barmi varðandi "leið ráðherra"?

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdu Gunnlaugs Péturssonar

Við endurskoðun á tillögu að matsáætlun hefur verið tekið tillit til athugasemda í lið 1 og 2.

- 3) Það er álit Vegagerðarinnar að það hafi verið samkomulag um að leið B1 félli best að skilyrðum ráðherra. Rætt var við eigendur Barms vegna Djúpadalsvegar og var sátt um þá framkvæmd.

22. Steinunn Erla Magnúsdóttir, landeigandi Kinnarstaða, tölvupóstur dags. 7.

ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Athugasemdir við drögin eru hér með gerðar varðandi áætlaðan veg í landi Kinnarstaða vegna þverunar Þorskafjarðar.

Það er að segja hvort að það sé ekki hægt að halda sig við núverandi veglínu niður að sjó. Ekki eru komin 5 ár frá því að þessi veglína var endurgerð. Einnig þyrfti landeigandi að sjá betur útfærslu á tillögum um veg þar sem hann beygir af núverandi þjóðvegi yfir á Hofstaðaveg á landamerkjum jarðanna Kinnarstaða og Hofstaða.

Vinsamlegast hafið samband við landeiganda vegna þessa.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Steinunnar Erlu Magnúsdóttur

Þetta verður skoðað við gerð frummatsskýrslu og samráð verður haft við landeigendur. Fyrirhuguð þverun Þorskafjarðar og legu vegar inn í Þorskafjarðarbotn hefur ekki verið breytt frá 2005.

Í kafla 2.1. í tillögu að matsáætlun hefur verið bætt við upplýsingum sem byggðar eru á athugasemdum landeigenda.

23. Ólafur Gylfason, formaður Þórisstaðafélagsins sem er félagsskapur

landeigenda jarðarinnar, tölvupóstur dags. 10. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir f.h.

Þórisstaðafélagsins við drög að tillögu að matsáætlun:

Landeigendur eru algjörlega á móti því að jarðgöng fari í gegnum umrætt svæði Þórisstaðajarðarinnar (139699 og 139700).

Þórisstaðafélagið hefur þegar varið miklum fjármunum í skipulag jarðarinnar og látið m.a. gera deiliskipulag sem bíður samþykktar hjá Reykhólahreppi.

Þórisstaðir er ekki landmikil jörð en okkur sýnist sem að 27 hektara fari þegar undir vegi og veghelgunarsvæði á undirlendi auk 7 hektara til viðbótar undir gangamunna. Jarðgangamunninn er auk þess á því landi jarðarinnar sem er fýsilegast til uppbyggingar á jörðinni en þar er fyrirhuguð sumarhúsabygging.

Vegagerðin er því með tillögum sínum í raun að taka jörðina algjörlega yfir og halda henni í gíslingu um ókomin ár. Það er auk þess líka alveg óvíst hvort og hvenær Vegagerðinni þóknast að fara í framkvæmdir þ.e.a.s. ákveði hún þá á annað borð að fara þessa leið.

Ég vil því góðfúslega fara þess á leit við ykkur að þið fallið frá þessari leið enda ljóst að Þórisstaðafélagið mun berjast á hæl og hnakka gegn þessum áætlunum.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Ólafs Gylfasonar

Gangamunninn var færður út fyrir skilgreinda frístundabyggingu, eins og hún er skilgreind í deiliskipulagi, sjá kafla 2.3.

Það er ekki á valdsviði Vegagerðarinnar að ákvarða hvar vegir liggja heldur ræður sveitarstjórn og þær stofnanir, sem ráða verndarsvæðum, nánast öllu þar um.

Vegagerðin ræður einnig litlu um hvenær Alþingi veitir fjármunum til einstakra vegaframkvæmda þótt álitis hennar sé jafnan leitað.

Í kafla 2.3. í tillögu að matsáætlun hefur verið bætt við upplýsingum um deiliskipulagið.

24. Bjarni Gunnarsson, tölvupóstur dags. 6. júlí 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir

við drög að tillögu að matsáætlun:

Ég er áhugamaður um vegagerð og er nýkominn frá Barðaströnd og keyrði þá um Ódrjúgsháls og Hjallaháls. Þessir fjallvegir eru engum þjóðandi sem vetrarvegir og skilur maður því reiði Vestfirðinga um bið þeirra eftir samgönguúrbótum þarna.

Ég er að skoða nýju „drögin að tillögu að matsáætlun um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar (60)“, dags. júlí 2012. Það er fagnaðarefni að þar skuli vera fjallað um leið B1 um hinn margumtalaða Teigsskóg. Það er hart fyrir flesta Vestfirðinga að deilurnar skuli stöðva vegagerð þarna og ef vegurinn verður lagður annarsstaðar en um Teigsskóg, erum við að tala um lengri vegalengdir og dýrari framkvæmdir sem nemur ca. 3 milljörðum króna sem þýðir enn frekari seinkun á framkvæmdum.

Það sem gerst hefur er að Skipulagsstofnun lagðist gegn leið B (í 2. áfanga) vegna eins og segir í þeirra úrskurði 28. feb. 2006 : „Lagning vegar samkvæmt 2. áfanga frá Þórisstöðum að Kraká samkvæmt leiðum B og C ásamt tilheyrandi efnistöku í Teigsskógi, á Hallsteinsnesi og Grónesi mun að mati Skipulagsstofnunar hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér og því er lagst gegn því að vegur verði lagður samkvæmt þeim leiðum.“

Ég vil hér benda á að Hæstiréttur synjaði úrskurði Umhverfisráðherra um leið B með vissum skilyrðum. Leið B1 hefur aftur á móti aldrei farið í mat á umhverfisáhrifum og því legg ég til að sú leið verði metin í því matsferli sem þið hjá Vegagerðinni eruð að undirbúa. Það getur ekki talist óeðlilegt að meta leið B1 þar sem um er að ræða breytta legu, breytt efnisnám og helmings minnkun á flatarmáli skóglendis sem fer undir veg (12,5% ->6% skóglendi sem fer undir veg) miðað við leið B sem var hafnað.

Fjöruleið

Annar tölvupóstur barst þann 9. júlí 2012. Þar segir: Sá í gögnum ykkar að fjöruvegur væri erfiður og gróft áætlað 140 m.kr. dýrari en leið B. Er ekki ástæða til að skoða þá leið betur þar sem 140 m.kr. eru smápeningar í samanburði við mismunandi kostnað leiða. Er t.d. nokkuð að því að setja þá leið í mat á umhverfisáhrifum? (Umræddar 140 m.kr. sá ég í „Mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar, Bjarkalundur – Eyri, dags. sept. 2005“. Nánar tiltekið á bls. 50 þar sem fjallað er um leiðina Gröf – Hallsteinsnes).

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Bjarna Gunnarssonar

Vegagerðin hefur fengið leyfi hjá Skipulagsstofnun til að leggja fram leið B-H um Teigsskóg í nýju mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp.

Fjöruleið

Mismunur á kostnaði vegna leiðar B og fjöruleiðar hefur hækkað með verðbólgu, breiðara þversniði o.p.h. úr 140 Mkr í 570 Mkr (tafla 8). Upphæðin er engu að síður smápeningar í öllum samanburði eins og bent er á.

Fjöruleiðinni var hafnað á sínum tíma ekki eingöngu vegna kostnaðar heldur töldu náttúrufræðingar sem komu að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar árið 2005 að áhrif vegar á lífríki fjörunnar yrðu mun miklu meiri heldur en á birkiskóginn. **Vegagerðin tók því þá afstöðu að leggja fjöruleiðina ekki fram sem kost í mati á umhverfisáhrifum.**

25. Kristinn Bergsveinsson frá Gufudal, bréf dags. 3. september 2012 sendi opið bréf til helstu forsvarsmanna samgöngumála:

Ég fékk í hendur loftmyndir um leiðir sem Vegagerðin ætlar að fara með í umhverfismat. Þar er B-leið ekki tekin með.

Á síðasta sumri (2011) fékk ég vegamálastjóra og samgönguráðherra í hendur tillögu um að vegur kæmi með fjörum, neðan við kjarrið, eins og víða er á þjóðvegum 60 og 61, sem endurbýggðir hafa verið á undanförunum árum. Engin svör eða viðbrögð hef ég fengið frá ykkur, en margir hafa þakkað mér fyrir og talið að sú lausn sé raunhæfur kostur. Hagstæðara gæti þó verið að fara eftir jeppaslóðanum út undir Teigsskóg og þaðan neðan skógar um nes og voga.

Sömu rök Vegagerðarinnar hljóta að gilda á þessari leið og lögð voru fram í umhverfismati á vegi í Mjóafirði og Kjálkafirði.

Ég tek undir ályktun sveitarstjórnar Reykhólahrepps frá 23. júlí 2012 um að fara eigi eftir aðalskipulagi hreppsins, og vil bæta við deiliskipulagi. Þær þrjár leiðir sem Vegagerðin leggur til eru allar óraunhæfar, sérhver með stóra galla, rústa skipulagi og skerða nýttjaland til búskapar.

Jarðgöng í stað fárra kílómetra vegar á láglandi eru algjört rugl og engum sæmandi. Þau væru móðgun við þá sem bíða eftir lífsnauðsynlegum göngum.

Kostnaður við hverja af þessum þremur leiðum Vegagerðarinnar, hver sem væri valin, yrði að líkindum 3,5 til 4,5 milljörðum hærrí en kostnaður við B-leið.

Það er því mikið á sig leggjandi að leggja þessi deilumál til hliðar. Þar er ábyrgð umhverfisráðherra mikil. Trúarofstæki þarf að leggja af en leggja fram í staðinn líffræðileg rök og rannsóknir sem sanni að einmitt þarna sé auðugra lífríki en við aðra innfirði Breiðafjarðar. Slík rök hafa ekki sést ennþá.

Nú eru að verða níu ár síðan þverun Þorskaðafjarðar var samþykkt í umhverfismati. Samgöngunefnd Alþingis hundsar óskir íbúa í Gufudalssveit um að farið sé í þá framkvæmd sem fyrst, en hún hefði í för með sér styttingu leiðar um tíu kílómetra. Konurnar í Gufudalssveit sem sækja vinnu á Reykhólum munar um það. Börnin sem ferðast með skólabílnum dag hvern munar um það.

Vegagerðinni er ekki sæmandi að hræðast hótanir um áframhaldandi málaferli. Hæstaréttardómurinn snerist um vinnubrögð þáverandi umhverfisráðherra, ekki að bannað væri að leggja veg ofan eða neðan við Teigsskóg.

Náist ekki að leysa þetta mál ber Alþingi skylda til að setja sérlög um B-leið.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Kristins Bergsveinssonar

Athugasemdir Kristins eru svipaðar athugasemdum Bjarna Gunnarssonar. Bent er á svör Vegagerðarinnar við þeim athugasemdum.

Einnig gerir Kristinn Bergsveinsson eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

I Eigendur Þórisstaða sætta sig ekki við veglínuna. Svo sýnist mér beygjan ekki standast viðmið Vg. Það heita Kóngavakir en ekki Ytri Vaðall. Hann er frá Múlaá í stefnu á Vaðalfjöll. Vg á að staðsetja örnefni rétt.

II Leið neðan Teigsskógar. Sjávarfitjar eru á sumum nesjum. Fuglar verpa ekki þar sem sjór fellur yfir. Enginn kannast við mikið fuglalíf. Á D1 kæmi vegur yfir sjávarfitjar í Djúpadal.

III Leið sem skerðir minna Melanesið og tún. Enda Melanesið mun lægra yst og efni sandur og mól, en innar Jökulleir. Semja við Svein á Skálanesi um veglínuna þar.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Kristins Bergsveinssonar

Vegagerðin mun hafa þessar athugasemdir til hliðsjónar við gerð frummatsskýrslu. Örnefni hefur verið breytt á teikningum.



Mynd 23. Teikning frá Kristni Bergsveinssyni þar sem nýjar veglínur (svartar) eru teiknaðar á svæðum I, II og III.

26. Vilhjálmur Ragnarsson, tölvupóstur dags. 4. júlí 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Mér finnst leið A sú eina sem vit er í að fara, það er að segja þvert yfir Þorskafjörðinn og tengja Reykhóla við Hringveginn. Allar hinar leiðirnar valda stórkostlegu tjóni á strandlengjum fjarðanna sem eru sennilega þeir fallegustu á landinu.

Helst vildi ég sjá sjávarfallavirkjun þarna í leiðinni. Hugsu til framtíðar.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Vilhjálms Ragnarssonar

Athugasemdirnar verða hafðar til hliðsjónar við áframhaldandi vinnu við að finna stæði undir Vestfjarðaveg í Gufudalssveit. Sjá annars svör við athugasemdum Reykhólahrepps og Vesturorku.

27. Björn Kristjánsson, Örn Sveinsson, Ingibergur Vilhjálmsson og Björn Samúelsson, á Reykhólum, tölvupóstur dags. 9. ágúst 2012 gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Við sem íbúar Reykhólahrepps krefjumst þess að leið A1 verði skoðuð og send í umhverfismat og Vegagerðin leggi fram rök um kostnaðarmun milli leiða A1 og I.

Það er okkar krafa, íbúa Reykhólahrepps að valin verði leið A1 út af samfélagslegum þáttum, við að Reykhólar komist í þjóðbraut hækkar þjónustustigið og þá eykst atvinna á svæðinu. Svo skal því haldið til haga að Vesturorka er með áætlun um sjávarfallavirkjun í minni Þorskafjarðar sem Vegagerðin verður að taka tillit til við hönnun brúar á leið A1, og er mjög spennandi verkefni. Virkjun sem skapar 9-13 störf 12-20 afleidd störf og 300-400 störf á verk tíma.

Við undirritaðir sem erum sjómenn og höfum áratuga reynslu í siglingum um Breiðafjörð, undrumst mjög að leið I skuli nú vera aðalvalkostur Vegagerðarinnar. Á leið I er jafndýpi 12-18 metrar yfir þveran fjörðinn sem er meira en 1 kílómetur á breidd en á leið A1 er áll sem er 11 metra djúpur og 160 metra breiður og dýpi upp að landinu beggja vegna Melanes, Staðareyja 2,7 metrar til 3,9 metrar. Óskað er eftir rökstuðningi og magn tölum á efni sem fer í báðar leiðir I og A1. Samkvæmt okkar heimildum er Vegagerðin að styðjast við sjúkort frá 1975 við vinnu þessarar veghönnunar og viljum við fá það staðfest að það sé verið að styðjast við þessi gömlu gögn við svona mikilvægt verkefni. Hvers vegna er ekki gerðar nýjar mælingar?

Teljum við samfélagslega ábyrgð Vegagerðarinnar sem og ríkisstjórnar mikla í þessum efnum, því til langtíma litið er arðbærni leiðar A1 meiri, með aukinni þjónustu á svæðinu og með möguleika á virkjun.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Björns Kristjánssonar, Arnar Sveinssonar, Ingibergs Vilhjálmssonar og Björns Samúelssonar

Athugasemdirnar verða hafðar til hliðsjónar við áframhaldandi vinnu við að finna stæði undir Vestfjarðaveg í Gufudalssveit. Sjá annars svör við athugasemdum Reykhólahrepps og Vesturorku.

28. Sigurjón Páll Ísaksson, tölvupóstur dags. 8. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Í drögum að tillögu að matsáætlun eru kynntir nokkrir valkostir fyrir veg úr Reykhólasveit vestur í Gufudal, þar á meðal valkostur D1, með jarðgöngum undir Hjallaháls.

Í því sambandi vil ég benda á að ástæða er til að bæta við þeim valkosti að fara með jarðgöng undir Gufudalsháls. Þau jarðgöng yrðu um 1.900 m en stytting vegarins yrði um 9 km. Þar er um svo mikla styttingu að ræða að líklegt er að hún komi síðar til athugunar, hvaða valkostur sem nú verður valinn.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Sigurjóns Páls Ísakssonar

Þessi ábending kom margsinnis fram við mat á umhverfisáhrifum 2005. Sökum kostnaðar var henni kastað fyrir róða. Nú er þegar búið að leggja nýjan veg frá Kraká að Galtará, sem yrði þá

innansveitarvegur, ef jarðgöng undir Gufudalsháls yrðu grafin. Göng undir Gufudalsháls, 1,9 km löng, myndu kosta 2,7 milljarða króna og í ljósi umferðar yrði sú fjárfesting seint arðbær.

29. Sölvi R. Sólbergsson, tölvupóstur dags. 7. ágúst 2012 gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Tillaga að drögum að þessari matsáætlun er vel unnin, efnistökin yfirgripsmikil og margar athuganir fyrirhugaðar. Það er einungis tvö atriði sem ég vil koma á framfæri.

Leið I hefur sérstöðu umfram H og D1, er að tenging innan sveitar er ólík við Reykhóla. T.d. hringvegur fyrir Reykjanes. Einnig ferðapjónustan á Stað Reykjanesi, Djúpadal og Gufudal eru allar í svipaðri stöðu með fjarlægð frá þjóðvegi, innbyrðis tengingar stuttar og enginn með þjóðveginn um hlaðið hjá sér. Aðgangur að fjöru og fjarðarbotnum til útivistar er því mjög ólíkur eftir leiðarvali. Möguleikar til landnotkunar gæti því verið mis verðmætur þjóðfélagslega séð.

Í kafla 2.1.1. Samfélag. bls 24 undir „Framsetning“, er ekki nefnt nærsamfélagið og þar á undan stendur að ekki er talin þörf á sérstakri samfélagsrannsókn. Legg til að þetta atriði verði skoðað betur og þá hvort ástæða er til að skoða hvaða leið skapar mesta vaxtamöguleika nærsamfélagsins m.t.t. ferðapjónustu og jafnvel annarra þátta.

Hitt atriðið er að mér finnst koma til greina er að hafa möguleika á að áfangaskipta verkinu ef D1 verði hafnað. Hvernig útfæra á matsáætlunina svo þetta verði hægt veit ég ekki og kem því ekki með breytingartillögu hvað þetta varðar. Núgildandi samgönguáætlun gerir ekki ráð fyrir nægu fjármagni til að ljúka öllu verkinu hvort sem er. Nýta fyrst það fjármagn sem er til ráðstöfunar til þess að losna við Ódrjúgsháls sem fyrst. Þá gefst betri tími til nánari skoðunar á hvaða leið verði valin frá Hallsteinsnesi að Bjarkalundi. Til þess að hægt yrði að hefja framkvæmdir við þennan fyrri áfanga, þá þarf að skoða og fjalla um leið H inn Djúpafjörðinn sem bráðabirgðaleið og helst breyta legu hans innst og hækka hann verulega í landinu þar, sem getur þurft töluverða fyllingu undir veg. Hafa að markmiði, engar meiriháttar beygjur uppá Hjallaháls vestanmegin og losna þannig við Krossgil og beygjuna þar fyrir ofan.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Sölva R. Sólbergssonar

Rétt ábending um nærsamfélagið. Því hefur verið bætt við kafla 2.1.1. Áfangaskipting annarra leiða en Leiðar D2 verður ætíð erfið. Hafa verður í huga að regluleg endurskoðun samgönguáætlunar mun eiga sér stað áður en framkvæmdir hefjast og menn hljóta að taka mið af leið og kostnaði við ákvörðun um fjárframlög til verksins.

Athugasemdirnar verða hafðar til hliðsjónar við áframhaldandi vinnu við að finna stæði undir Vestfjarðaveg í Gufudalssveit.



Mynd 24. Kröpp beygja á núverandi vegi á Ódrjúgshálsi Djúpafjarðarmegin (ljósmynd: Vegagerðin, 2012).

8. ORÐASKÝRINGAR

- ÁDU** Meðalársumferð eða meðalfjöldi bíla á dag allt árið.
- SDU** Sumardagsumferð. Meðalfjöldi bíla mánuðina júní - september.
- VDU** Vetrardagsumferð. Meðalfjöldi bíla mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.
- Slysatíðni** Fjöldi óhappa á hverja milljón ekna kílómetra.
- Uppbygging vegar:** Hefðbundinn vegur er byggður upp í þremur lögum: undirbyggingu, burðarlagi og slitlagi. Burðarlag og slitlag er gjarnan nefnt yfirbygging. Yfirbyggingin telst fastur kostnaður við byggingu vegar í ákveðnum gæðaflokki. Breytilegi kostnaðurinn felst í gerð undirbyggingarinnar.
- Undirbygging:** Fyllingar og skeringar mynda í sameiningu undirbyggingu vegarins. Þær eru neðsta lag hans og eru að jafnaði ódýrasti hluti mannvirkisins, sé miðað við kostnað á magneiningu. Gæði vegarins, þ.e. hve brattur hann verður og hve krappur hann verður í láréttri og lóðréttri legu, endurspeglast í hve miklu fé er varið til undirbyggingarinnar. Mistök í gerð undirbyggingar verða seint leiðrétt því að þeim fylgir óhjákvæmilega endurnýjun dýrasta hluta mannvirkisins, þ.e. yfirbyggingarinnar.
- Burðarlag:** Miðlagið, burðarlagið, er tiltölulega dýrt. Það er tvískipt. Þykkt neðri hlutans er 400-800 mm, háð gæðum undirstöðu og umferðarpunga. Hann er venjulega úr mól eða sprengdu bergi. Kröfur til neðra burðarlags felast aðallega í sáldurferli efnisins, en sáldurferillinn endurspeglar frostnæmi, þjöppunareiginleika og stöðugleika efnisins. Frostnæmi efnis segir til um hvernig efnið hagar sér undir álagi á þáartíma. Þjöppunareiginleikar segja til um hversu vel efnið dreifir álagi niður á undirstöðuna. Stöðugleikinn endurspeglar hjólfaramyndun í laginu. Neðra burðarlagið er almennt um tvöfalt dýrara en fylling. Efri hluti burðarlagsins er um 150-200 mm þykkt malað efni, annaðhvort úr setlagi eða sprengdu bergi. Til efra burðarlags eru, auk krafa um sáldurferil, gerðar kröfur um berggæði. Efra burðarlagið er 2-3 sinnum dýrara en neðra burðarlagið miðað við einingu.
- Slitlag/klæðing:** Efsta lag vegarins er slitlagið. Hefðbundið bundið slitlag á íslenskum þjóðvegum nefnist klæðing, sem er steinefni bundið með asfalti. Það er langdýrasti hluti vegarins miðað við magn. Verð á asfalti er háð heimsmarkaðsverði á olíuvörum og gengi krónunnar. Mjög stífar kröfur eru gerðar til steinefnis í klæðingu, einkum til veðrunar- og slitpólseiginleika. Viðloðun steinefnisins við asfalt er einnig lykileiginleiki þess.
- Áhrifasvæði:** Svæði þar sem ætla má að umhverfisáhrifa framkvæmda og starfsemi þeim tengdum muni helst gæta.
- Áningarstaður:** Áningarstaðir eru settir við þjóðvegi landsins í tvennum tilgangi. Annars vegar eru þeir staðir þar sem vegfarendur geta áð um stund, áður en förinni en haldið lengra, þar eru umferðaröryggissjónarmið höfð að leiðarljósi. Hins vegar er þeim fundinn staður þar sem boðið er upp á fallett útsýni eða umhverfi til að vegfarendur geti notið þess sem fyrir augu ber.
- Áningarstöðum er skipt upp í flokka eftir þeirri aðstöðu sem boðið er upp á á hverjum stað. Á hinum stærri hafa verið sett upp upplýsingaskilti, þar sem vegfarendum er bent á áhugaverði staði í nágrenninu og sagt frá því helsta sem fyrir augu ber.
- Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum:** Álit Skipulagsstofnunar á því hvort matskýrsla framkvæmdaraðila uppfylli skilyrði laganna og þeirra reglugerða og leiðbeininga sem settar eru á grundvelli þeirra og jafnframt hvort umhverfisáhrifum sé lýst á fullnægjandi hátt og í samræmi við leiðbeiningar stofnunarinnar. Í áliti Skipulagsstofnunar er gerð grein fyrir helstu forsendum og niðurstöðum matsins þ.m.t.

gildi þeirra gagna sem liggja til grundvallar matinu. Í álitinu er ennfremur fjallað um afgreiðslu framkvæmdaraðila á þeim athugasemdum og umsögnum sem bárust við kynningu á frummatsskýrslu. Álit Skipulagsstofnunar er auglýst.

Ferðamennska: Tímabundin hreyfing fólk til áfangastaða utan hins venjubundna heimilis og vinnustaðar ekki skemur en 24 tímar og ekki lengur en eitt ár samfleytt, athafnir fólks meðan á ferðinni stendur, samskipti ferðamanna og heimamanna og sú aðstaða sem komið hefur verið upp á áfangastaðnum til að sinna þörfum ferðamanna. Ferðalög geta verið í frítíma, til affreyningar eða vegna viðskiptalegs tilgangs. Ferðamennska umlykur allt viðkomandi ferðalaginu, þ.e. skipulagningu ferðarinnar, ferðalagið til áfangastaðarins, dvölinna sjálfa, heimkomuna og endurminningar um ferðina (www.wikipedia).

Framkvæmdaraðili: Lögaðili, t.d. ríki, sveitarfélag, stofnun, fyrirtæki eða einstaklingur, er hyggst hefja framkvæmd sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdir: Hvers konar nýframkvæmdir eða breytingar á eldri framkvæmdum og starfsemi sem þeim fylgir.

Fláar / vegfláar: Hallandi land frá vegöxl niður að fláafæti er oft kallað vegflái. Í skeringum er landið frá fláafæti að enda vegskeringar oft kallað flái.

Fláafleygar: Við frágang vega þarf að setja efni utan á vegfyllingar, til að gera hliðar vegarins meira aflíðandi. Slíkt efni kallast fláafleygar. Eftir því sem hliðar vegarins eru flatari, því minni hættu er á að bílar velti við útafakstur.

Fláafótur: Þar sem vegur og óhreyft land eða skering mætast.

Framkvæmdaleyfi: Leyfi sveitarfélaga til framkvæmda og starfsemi sem þeim fylgir í kjölfar þess að álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum samkvæmt matsskýrslu liggur fyrir.

Frummatsskýrsla: Skýrsla framkvæmdaraðila um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir. Skipulagsstofnun auglýsir skýrsluna til þess að gefa almenningi kost á að leggja fram athugasemdir. Stofnunin leitar ennfremur umsagna leyfisveitenda og annarra eftir því sem við á. Framkvæmdaraðili vinnur síðan úr umsögnum og athugasemdum í endanlega matsskýrslu.

Fylling: Sá hluti undirbyggingar, þar sem efni er fyllt ofan á óhreyft land.

Hindrunaráhrif: Við vegaframkvæmdir er landi skipt og sú landnotkun sem verið hefur raskast. Vegur getur hindrað ferðaleiðir dýra og manna, útbreiðslu plantna og vatnsflæði.

Hraðbraut: Hraðbraut er vegur með aðskildum akstursstefnum. Hann er hannaður fyrir öruggan hraðakstur vélknúinna ökutækja og öll gatnamót eru mislæg. Hraðbrautir eru venjulega með að minnsta kosti tvær akreinar í báðar áttir og samfellt vegrið milli akstursstefna. Hraðbrautir eru oft valkostur við annað þjóðvegakerfi og oft þarf að greiða vegtoll ýmist þegar ekið er inn á eða út af hraðbraut. Algengur hámarkshraði á hraðbraut er á milli 100 og 150 km/klst.

Landlíkan: Tölvugerð mynd af landslagi sem byggir á loftmynd og þekktum mælingum af viðkomandi svæði. Nákvæmni líkans er talið nægjanlegt við frumhönnun. Áður en útboðsgögn eru unnin þarf yfirleitt að mæla þversnið í landinu á 20 m fresti til að magntölur verði réttar.

Landsvegir: Til þessa vegflokks skal telja þjóðvegi sem ekki tilheyra stofnvegum, tengivegum, eða héraðsvegum. Þar er um að ræða vegi yfir fjöll og heiðar, þar á meðal vegi sem tengja saman landshluta, vegi innan þjóðgarða og vegi að fjölsóttum ferðamannastöðum. Á vegum þessum skal yfirleitt einungis gera ráð fyrir árstíðabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum þjóðvegum.

Leirur: Leirur teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999.

Leirur eru fínefnaríkt lag (fínn sandur, sylti og leir) á svæði þar sem sjávarfalla gætir. Miðað er við að leira sé það svæði sem kemur upp á stórstraumsfjöru.

Leirur eru fínkornóttar fjörur sem finnast við skýldar aðstæður, og eru oft mjög umfangsmiklar. Þörungagróður er oftast lítt áberandi á leirum, gagnstætt því sem hagar til í grýttum fjörum, og lífríkið einkennist mjög af dýrum sem lifa grafin ofan í setinu. Leirur á Íslandi eru umfangsmiklar (áætlað heildarflatarmál 174 km²) og af ýmsum gerðum (Agnar Ingólfsson 2006).

Sjávarfitjar: Sjávarfitjar teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999.

Sjávarfitjar má skilgreina sem svæði við efstu mörk fjöru, þar sem beðurinn er fíngerður, og seltupolnar háplöntur eru ríkjandi. Nokkrar tegundir, m.a. sjávarfitjungur (*Puccinellia maritima*), vaxa hvergi nema við slíkar aðstæður. Sjávarfitjar eru litlar að flatarmáli héraendis og er heildarflatarmál þeirra sennilega innan við 2 km² (Agnar Ingólfsson 2006).

Leyfisveitandi: Lögbært stjórnvald sem veitir leyfi til framkvæmda. Dæmi um leyfisveitendur eru Umhverfisstofnun sem veitir starfsleyfi og leyfi til framkvæmda á friðlýstum svæðum samkvæmt lögum um náttúruvernd og sveitarfélög sem veita byggingar- og framkvæmdaleyfi.

Mannvirkjabelti: Skilgreining á mannvirkjabelti kemur fram á korti um beltaskipta landnotkun í Svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands 2015. Þar segir: „*Allri meiriháttar mannvirkjagerð á Miðhálandinu er haldið innan ákveðinna brauta, s.k. mannvirkjabelta. Á mannvirkjabeltunum eru allir aðalfjallvegir (stofnvegir) hálandisins og mannvirki sem tengjast raforkuvinnslu, lónastæði, háspennulínur og sjálf orkuverin. Ennfremur helstu þjónustusvæði ferðamanna, jaðarmiðstöðvar, hálandismiðstöðvar og hluti skálasvæða. Flestar jaðarmiðstöðvar eru í byggð í námunda við hálandisjaðarinn.*“

(<http://halendi.is/media/files/landnotkunarkort.pdf>)

Matsáætlun: Samþykkt tillaga framkvæmdaraðila að matsáætlun ásamt eftir atvikum athugasemdum Skipulagsstofnunar. Matsáætlun er lögð til grundvallar mati á umhverfisáhrifum og gerð frummatsskýrslu.

Matsskyld framkvæmd: Framkvæmd ásamt starfsemi sem henni fylgir sem fellur undir ákvæði 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum eða framkvæmd ásamt starfsemi sem henni fylgir sem fellur undir 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum og tekin hefur verið ákvörðun um að skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Matsskýrsla: Skýrsla framkvæmdaraðila um mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir að teknu tilliti til athugasemda umsagnaraðila og almennings sem komu fram við frummatsskýrslu ásamt tillögum um mótvægisáðgerðir eftir því sem við á. Skipulagsstofnun gefur álit um mat á umhverfisáhrifum á grundvelli matsskýrslu. Matsskýrsla er ekki auglýst.

Mótvægisáðgerð: Áðgerðir sem ekki eru nauðsynlegur hluti framkvæmdar en gripið er til á hönnunartíma, framkvæmdatíma eða að loknum framkvæmdum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir, draga úr eða bæta fyrir neikvæð umhverfisáhrif sem framkvæmd kann að hafa í för með sér.

Orsökun umferð: Er sú umferð sem orsakast af vegbótum, vegna styttingar vegalengda og/eða betri vega milli staða.

Ósnortið víðerni: Landsvæði sem er a.m.k. 25 km² að stærð eða þannig að hægt sé að njóta þar einveru og náttúrunnar án truflunar af mannvirkjum eða umferð vélknúinna farartækja á

jörðu, er í a.m.k. 5 km fjarlægð frá mannvirkjum og öðrum tæknilegum ummerkjum, svo sem raflinum, orkuverum, miðlunarlónum og þjóðvegum, og þar sem ekki gættir beinna ummerkja mannsins og náttúran fær að þróast án álags af mannlegum umsvifum.

Skering: Skeringum má skipta í tvennt. Í fyrsta lagi eru skeringar þar sem fjarlægja þarf efni til að koma veginum fyrir í landinu og annars vegar eru skeringar þar sem fjarlægja þarf efni við hlið vegar til að aðlaga vegaframkvæmdina að landi, hindra snjósöfnun og til afvötnunar.

Stofnvegir: Vegir sem 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. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvegir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvegir eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.

Stál í grjótnámu: Lóðrétt hlið námu þar sem efnistaka hefur farið fram.

Tengivegir: Vegir utan þéttbýlis sem liggja af stofnvegi á stofnveg eða af stofnvegi á tengiveg og eru a.m.k. 10 km langir, vegir sem tengja landsvegi við stofnvegi, vegir sem ná til þéttbýlisstaða með færri en 100 íbúa og tengja þá við stofnvegakerfið, vegir að helstu flugvöllum og höfnum sem mikilvegir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu, og vegir að ferjuhöfnum ef þeir eru ekki stofnvegir, vegir að þjóðgöllum og innan þeirra og vegir að fjölsóttum ferðamannastöðum utan þéttbýlis. Þar sem tengivegur endar í þéttbýli skal tengja hann fyrstu þvergötu sem tilheyrir vegakerfi þéttbýlisins og enda þar.

Tillaga að matsáætlun: Tillaga framkvæmdaraðila um það hvað eigi að meta, hvernig standa eigi að mati á umhverfisáhrifum og hvernig upplýsingar verði settar fram í matsskýrslu.

Umhverfi: Umhverfi er litið víðum skilningi í lögum um mat á umhverfisáhrifum og felur í sér bæði samfélagslega og náttúrufarslega þætti. Það er samheiti fyrir menn, dýr, plöntur og annað í lífríkinu, jarðveg, jarðmyndanir, vatn, loft, veðurfar, landslag, samfélag, heilbrigði, menningu og menningarminjar, atvinnu og efnisleg verðmæti.

Umhverfisáhrif: Áhrif framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið. Umhverfisáhrif geta verið bein eða óbein, jákvæð eða neikvæð, tímabundin eða varanleg, afturkræf eða óafturkræf, samvirk eða sammögnuð.

Umsagnaraðili: Opinberar stofnanir, sveitarfélög eða aðrir aðilar sem sinna lögbundnum verkefnum er varða matsskyldar framkvæmdir og umhverfisáhrif þeirra og Skipulagsstofnun leitar til við ákvörðun um matsskyldu framkvæmdar, við ákvörðun um tillögu að matsáætlun eða við athugun matsskyldrar framkvæmdar.

Umtalsverð umhverfisáhrif: Veruleg óafturkræf áhrif á umhverfi eða veruleg spjöll á umhverfinu sem ekki er hægt að fyrirbyggja eða bæta úr með mótvægisáðgerðum. Hvort umhverfisáhrif eru metin umtalsverð fer meðal annars eftir einkennum áhrifanna, varanleika og tíðni þeirra, hverjar líkur séu á áhrifum, hvort þau eru afturkræf, yfir hverskonar svæði þau ná og eftir viðmiðum í lögum, reglugerðum og alþjóðlegum samþykktum.

Veghelgunarsvæði: Veghelgunarsvæði er svæði meðfram vegi sem Vegagerðin hefur forræði yfir. Innan þess má ekki staðsetja byggingar, leiðslur, auglýsingar, skurði eða önnur mannvirki, föst eða laus nema með leyfi veghaldara. Í VI. kafla vegalaga nr. 80/2007 þar sem fjallað er um skipulag og veghelgunarsvæði kemur fram að veghelgunarsvæði stofnvega er 60 m breitt en veghelgunarsvæði annarra vega er 30 m breitt. Veghelgunarsvæði Vestfjarðavegar telst því vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Vegsvæði: Vegsvæði er það land sem Vegagerðin kaupir og fær afsal fyrir. Hvað varðar stofnvegi er yfirleitt um 40 m breitt svæði að ræða sem nær 20 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar. Á það við um Vestfjarðaveg.

Verkmörk: Ystu mörk svæðis sem framkvæmd nær yfir.

Vetrarþjónusta: Vetrarþjónusta er öll vinna við framkvæmd, eftirlit, aðstoð og beina verkstjórn á verkstað við snjómokstur og hálkuvarnir, hreinsun og flutningur á ís og krapa af vegi, úr vegrásum, ræsum og niðurföllum og frá umferðarmerkjum og öðrum mannvirkjum við veginn svo og hreinsun vegyfirborðs og rása eftir hrun í þeim tilfellum þar sem það er af völdum snjóskriða eða ísmyndunar ofan vegar, rekstur og minni viðgerðir á sandgeymslum, sandsílóum, viðgerðir á snjóflóðanetum, stofnkostnaður og viðgerðir á saltkistum, snjógrindum og öðrum minni háttar snjóvarnavirkjum svo og viðhald snjóstika og snjóspíra sem lagfæra þarf á meðan snjómokstur stendur yfir.

Vetrarþjónusta er einnig endurnýjun á girðingum og öðrum minni háttar mannvirkjum utan vegar sem verða fyrir skemmdum í snjómokstri að því tilskildu að um leið séu gerðar ráðstafanir til að hliðstæðar skemmdir endurtaki sig ekki við sambærilegar aðstæður.

Vægi umhverfisáhrifa: Við mat á áhrifum framkvæmdar á umhverfi þarf að leggja mat á hvert er vægi áhrifanna (t.d. hvort þau séu verulega jákvæð, talsvert jákvæð, óveruleg, talsvert neikvæð, verulega neikvæð eða að um þau ríki óvissa) á tiltekna umhverfisþætti (loft, vatn, jörð, vistkerfi og heilsa og öryggi) að teknu tilliti til einkenna þeirra og viðeigandi viðmiða. Almenn fer vægi áhrifa eftir eðli, gerð, umfangi, tíðni og tímalengd umhverfisáhrifa, hverjar séu líkur á áhrifum og hvort þau séu óafturkræf að teknu tilliti til viðkvæmni fyrirhugaðs framkvæmda- og áhrifasvæðis. Jafnframt þarf að horfa til þess að áhrif eru í eðli sínu bein eða óbein og að þau geta verið samvirk og sammögnuð í tíma og rúmi.

Vöktun: Vöktun merkir kerfisbundna og síendurtekna skráningu einstakra breytilegra þátta í umhverfinu.

Vegleiðari, vegrið: Mannvirki oftast úr stáli sem komið er fyrir meðfram vegi á hættulegum stöðum til að minnka hættu á útafakstri.

Þjóðvegir: Þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegaskrá. Þjóðvegum skal skipt í stofnvegi, tengivegi, safnvegi, héraðsvegi og landsvegi.

9. HEIMILDIR

1. Agnar Ingólfsson, 1976. *Forkönnun á lífríki Gilsfjarðar, Þorskafjarðar, Djúpaþfjarðar, Gufufjarðar og nærliggjandi fjarða*. Fjölrit nr. 8. Líffræðistofnun Háskólans.
2. Agnar Ingólfsson, 1986: *Fjörulíf í innanverðum Dýrafirði*. Fjölrit nr. 24. Líffræðistofnun Háskólans.
3. Agnar Ingólfsson og Jörundur Svavarsson, 1989: *Forkönnun á lífríki Gilsfjarðar*. Fjölrit nr. 26. Líffræðistofnun Háskólans.
4. Agnar Ingólfsson, 1990: *Athuganir á rauðbrystingum í Gilsfirði í maí 1990*. Fjölrit nr. 29. Líffræðistofnun Háskólans.
5. Agnar Ingólfsson, 2005: *Umhverfisrannsóknir í Gilsfirði*. Þriðja rannsóknalota: Ástand umhverfis og lífríkis fimm til sex árum eftir þverun fjarðarins.
6. Agnar Ingólfsson, 2006: *The intertidal seashore of Iceland and its animal communities*. The Zoology of Iceland I, 7: 1-85.
7. Arnlin Óladóttir, 2004: *Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi*. Unnið fyrir Vegagerðina. NV nr. 12-04.
8. Arnbór Garðarsson og Guðmundur A. Guðmundsson, 1991: *Yfirlit um gildi einstakra fjörusvæða fyrir vaðfugla*. Áfangaskýrsla.
9. Arnbór Garðarsson, Ólafur Karl Nielsen og Agnar Ingólfsson, 1980: *Rannsóknir í Öndarfirði og víðar á Vestfjörðum 1979*: Fuglar og fjörur. Fjölrit nr. 12. Líffræðistofnun Háskólans.
10. Ása L. Aradóttir, 2006: *Sérfræðialit um eiginleika og sérstöðu skóglendis í utanverðum Þorskafirði (Teigsskógur) vegna úrskurðar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60*.
11. Breiðafjarðarnefnd, 2010: Heimasíða í janúar 2010 www.breidafjordur.is.
12. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2005: *Fuglalíf í Gufudalssveit og nágrenni*. Unnið fyrir Vegagerðina vegna mats á umhverfisáhrifum. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 6-05.
13. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008: *Rauðbrystingur í Barðastrandasýslum 2006 og 2007*. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 1-08.
14. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008: *Fuglalíf frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði*. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða. NV nr. 13-08.
15. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008: *Dýralíf í Öndarfirði og Dýrafirði: Fuglar*. Áfangaskýrsla 5. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 19-08.
16. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2011: *Skarkolaseiði við norðanverðan Breiðafjörð*. Náttúrustofa Vestfjarða, minnisblað frá 9.05.2011. 2 bls.
17. Guðmundur A. Guðmundsson og Arnbór Garðarsson, 1985: *Fuglaathuganir í Dýrafirði og Öndarfirði 1985*. Líffræðistofnun Háskólans, fjölrit nr. 23.
18. Guðmundur Arason, Gunnar Bjarnason, Björn Stefánsson o.fl., 2002: *Námur. Efnistaka og frágangur*. Embætti veiðimálastjóra, Hafrannsóknarstofnun, Iðnaðarráðuneytið, Landgræðsla ríkisins, Landsvirkjun, Náttúruvernd ríkisins, Samband íslenskra sveitarfélaga, Siglingastofnun Íslands, Umhverfisráðuneytið, Vegagerðin og Veiðimálastofnun, 75 s.
19. Hafdís Sturlaugsdóttir og Cristian Gallo, 2008: *Athugun á gróðurlendum í Djúpaþfirði, Austur-Barðastrandarsýslu*. Unnið fyrir Vegagerðina. NV nr. 23-08.
20. Hafdís Sturlaugsdóttir, 2008: *Leiðbeiningar um meðferð svarðlags við vegagerð*. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 20-08.
21. Hafrannsóknastofnun, 2015: *Umsókn um styrk úr rannsóknasjóði Vegagerðarinnar*. Vefumsókn.

22. Hagstofa Íslands, 2012: Heimasíða, janúar 2012. Mannfjöldi á Íslandi 1. desember 2011. www.hagstofan.is
23. Jóhann Skaptason, 1959: *Barðastrandarsýsla*. Árbók Ferðafélag Íslands.
24. Landmótun, 1998: *Svæðisskipulag Dalasýslu og Austur-Barðastrandarsýslu 1992- 2012*. Staðfest 4. janúar 1996.
25. Margrét Hallmundsdóttir og Caroline Paulsen, 2008: *Fornleifakönnun vegna vegaframkvæmda í Djúpafirði í Reykhólahreppi*. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 25-08.
26. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: *Válisti 1 – Plöntur*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
27. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: *Válisti 2 – Fuglar*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
28. Náttúruminjaskrá, 2011: *Náttúruminjaskrá*, skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Umhverfisstofnun, heimasíða í október 2011.
29. Ólafur Ólafsson, 2003: *Landnámsjörðin Hallsteinsnes í Austur Barðastrandarsýslu*. Árbók Barðastrandarsýslu.
30. Ómar Bjarki Smárason 2003: *Barðaströnd grjótnám fyrir þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar*. Jarðfræðistofan Stapi. Unnið fyrir Vegagerðina.
31. Ómar Bjarki Smárason 2005: *Gufudalsdalssveit-Grjótnám 2004 (drög)*. Jarðfræðistofan Stapi. Unnið fyrir Vegagerðina.
32. Ragnar Edvardsson, 2004: *Fornleifaskráning í Reykhólahreppi, A-Barðastrandarsýslu. Vegna ný- og endurlagningar Vestfjarðavegar nr. 60*. Náttúrustofa Vestfjarða. NV nr. 17-04.
33. Reykhólahreppur, 2008: *Aðalskipulag 2006-2018*. Skipulagstillaga. Samþykkt 24.08. 2009.
34. Sigurður Már Einarsson, Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson, 2005: *Rannsóknir á Þorskafjarðará, Músará, Djúpadalsá og Gufudalsá vegna framkvæmda á Vestfjarðavegi nr. 60*. Veiðimálastofnun Vesturlandsdeild og Náttúrustofa Vestfjarða. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 05-05.
35. Skipulagsstofnun, 2005: *Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda*. Skipulagsstofnun.
36. Skógrækt ríkisins, 2005: Umsögn um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda vegna Vestfjarðavegar nr. 60, Bjarkalundur-Eyri, Reykhólahreppi. Bréf til Skipulagsstofnunar dags. 30.11.05.
37. Sóknarlýsingar Vestfjarða, 1952: *I. Barðastrandarsýsla*. Samband Vestfirzkra Áttthagafélaga. Reykjavík.
38. Trausti Valsson og Ragnar Sigbjörnsson, 1996: *Náttúruvá á Íslandi*. Arkitektúr verktækni og skipulag. SAV, Reykjavík.
39. Umhverfisráðuneytið, 2002: *Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi*. Stefnumörkun til 2020. Reykjavík. 82 bls.
40. Vegagerðin, 2009: *Jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Vestur-Ísafjarðarsýslu*. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla. Ísafjörður, 82 bls.
41. Þorleifur Eiríksson, 2001: *Fuglaathuganir í Kollafirði, Skálmarfirði, Vattarfirði og á Klettshálsi*. Unnið fyrir Vegagerðina vegna endurbyggingar vegar. Náttúrustofa Vestfjarða.
42. Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson, 2005: *Fjörur í Gufudalssveit Þorskafjörður, Djúpi fjörður og Gufufjörður*. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða NV nr. 07-05.
43. Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson, 2008: *Dýralíf í Önundarfirði og Dýrafirði*. Rannsóknir á fjörum í Önundar- og Dýrafirði. Áfangaskýrsla 4. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 21-08.
44. Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson, 2011: *Áhrif vegagerðar á arnarvarp við norðanverðan Breiðafjörð*. Náttúrustofa Vestfjarða, minnisblað frá 20.06.2011. 7 bls.

10. TEIKNINGAR

1. Afstöðumynd. Mkv. 1:400.000
2. Yfirlitsmynd, skoðaðar veglínur. Mkv. 1:75.000
3. Yfirlitsmynd, rannsóknarsvæði. Mkv. 1:55.000
4. Yfirlitsmynd, leiðir sem er hafnað eða utan umhverfismats, leið A og D. Mkv. 1:55.000
5. Grunnmynd, 1/3, 2/3 og 3/3, mögulegar veglínur. Mkv. 1:30.000

11. FYLGISKJÖL

Fylgiskjal 1. Vestfjarðavegur (60): í vestanverðum Þorskafirði í Reykhólahreppi. Greinargerð. Tillaga að nýrri veglínu á milli Þórisstaða og Hallsteinsness. Vegagerðin, mars 2014.

TEIKNINGAR

- Teikning 1. Vegagerðin, (2013): Afstöðumynd. Mkv. 1:400.000
- Teikning 2. Vegagerðin, (2013): Yfirlitsmynd, mögulegar veglínur. Mkv. 1:75.000.
- Teikning 3. Vegagerðin, (2013): Yfirlitsmynd, rannsóknarsvæði. Mkv. 1:50.000.
- Teikning 4. Vegagerðin, (2013): Yfirlitsmynd, leiðir sem er hafnað eða utan umhverfismats, leið A og D. Mkv. 1:55.000.
- Teikning 5. Vegagerðin, (2013): Grunnmynd, teikningar 1/3, 2/3 og 3/3, mögulegar veglínur. Mkv. 1:30.000

FYLGISKJÖL

Fylgiskjal 1. Vestfjarðavegur (60): í vestanverðum Þorskafirði í Reykhólahreppi. Greinargerð. Tillaga að nýrri veglínu á milli Þórisstaða og Hallsteinsness. Vegagerðin, mars 2014.