

5

**ÖRLYGSHAFNARVEGUR
(612)
SKÁPADALUR-
PATREKSFJARÐARFLUGVÖLLUR
í Vesturbyggð**

KYNNING VEGAFRAMKVÆMDA



ágúst 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	

ÖRLYGSHAFNARVEGUR (612)

Skápadalur - Patreksfjarðarflugvöllur í
Vesturbyggð

Kynning vegaf framkvæmda vegna könnunar á
matsskyldu

Sóley Jónasdóttir
Kristján Kristjánsson
Halldór Sveinn Hauksson
Heimir F. Guðmundsson



Akureyri

ágúst 2015

Efnisyfirlit

1.	YFIRLIT	1
1.1.	ALMENNT	1
1.2.	MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR	2
1.3.	MATSSKYLDA	2
1.4.	AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR	2
1.5.	LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR	2
1.6.	RANNSÓKNIR	3
1.7.	STAÐA SKIPULAGS	3
1.8.	VERNDARSVÆÐI	3
1.9.	LEYFISVEITENDUR	5
2.	STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI	6
2.1.	STAÐHÆTTIR	6
2.2.	NÚVERANDI VEGUR	7
2.3.	UMFERÐ OG SLYS	9
3.	FRAMKVÆMDALÝSING	10
3.1.	VALKOSTIR	10
3.2.	FRAMKVÆMDALÝSING	10
3.2.1.	Styrking og endurbygging Örlygshafnarveggar	10
3.2.2.	Efnispörf	11
3.2.3.	Efnistaka	11
3.3.	FRÁGANGUR	12
3.4.	VINNUBÚÐIR	12
3.5.	MANNAFLAÐPÖRF	12
3.6.	FRAMKVÆMDATÍMI OG KOSTNAÐUR	12
3.7.	REKSTUR	13
4.	UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	14
4.1.	ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM	14
4.1.1.	Vegagerð	14
4.1.2.	Efnistaka	14
4.2.	UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM	14
5.	MÖGULEG UMHVERFISÁHRIF	15
5.1.	LANDNOTKUN OG FERÐAMENNSKA	15
5.2.	UMFERÐARHÁVAÐI OG LOFTMENGUN	16
5.3.	LANDSLAG	16
5.4.	GRÓÐURFAR OG FUGLAR	18
5.5.	JARÐMYNDANIR OG VATN	19
5.6.	MENNINGARMINJAR	19
6.	AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA	21
7.	NIÐURSTAÐA	22
8.	HEIMILDIR	23
9.	TEIKNINGAR	24

1. YFIRLIT

1.1. ALMENNT

Vegagerðin er með skýrslu þessari að kynna fyrirhugaðar framkvæmdir á Örlygshafnarvegi (612) við sunnanverðan Patreksfjörð í Vesturbyggð, Vestur-Barðastrandarsýslu (teikning 1).

Fyrirhugað er að endurbyggja, lagfæra og leggja bundið slitlag á núverandi veg milli Skápadalsár (stöð 3380) og Patreksfjarðarflugvallar (stöð 11800) (teikning 2).

Framkvæmdakafinn er um 8,4 km langur og liggur um lönd Skápadals, Kots, Hvalskers og Sauðlauksdals.

Framkvæmdin er ekki á samgönguáætlun 2011-2022 en fjármagn mun fást, fyrir hluta framkvæmdarinnar úr viðhaldssjóði tengivega, árið 2016.

Því er ljóst að framkvæmdinni verður áfangaskipt, og er stefnt að útboði fyrsta áfanga vorið 2016.

Verkinu verður framhaldið á næstu árum, eftir því sem fjármagn leyfir.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi fremur lítil umhverfisáhrif nema hvað varðar betri samgöngur og bætt umferðaröryggi á veginum.



Mynd 1. Skápadalur við Patreksfjörð (ljósmynd: Mats Wibe Lund).

1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi vegfarenda sem leið eiga um Örlygshafnarveg og tryggja greiðari samgöngur á svæðinu.

1.3. MATSSKYLDA

Framkvæmdin telst ekki matskyld skv. lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum með síðari breytingum.

Matsskylda framkvæmdarinnar hefur verið könnuð skv. 6 gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, viðauka 1, lið 10.09 B þar sem um er að ræða vegaf framkvæmd utan þéttbýlis á verndarsvæði, en fyrirhuguð framkvæmd liggur um svæði sem fellur undir hverfisverndarsvæði H1 í Aðalskipulagi Vesturbyggðar 2006-2018, þ.e. *Allt land vestan þjóðvegjar um Kleifaheiði að Látrabjargi*, sjá kafla 1.8 um verndarsvæði og teikningu 1.

Það var niðurstaða Skipulagsstofnunar, sem barst 25. júní 2015, að uppbygging Örlygshafnarvegjar milli Skápadalsár og Patreksfjarðarflugvallar væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skyldi því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdum verður hagað þannig að neikvæð áhrif þeirra á umhverfið verði sem minnst og haft samráð við hagsmunaaðila.

1.4. AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar þar sem áhrifin eru tengd bættum og öruggari samgöngum mun ná yfir sveitarfélagið Vesturbyggð og alla vegfarendur sem leið eiga um veginn á þessum kafla. Framkvæmdasvæðið sjálft, þ.e.a.s. það svæði sem fer undir vegagerð og efnistöku er í Patreksfirði og á Kleifaheiði í Vesturbyggð, sjá meðfylgjandi teikningar.

Veghelgunarsvæði Örlygshafnarvegjar, sem er tengivegur, er 30 m breitt og nær 15 m frá miðlínu vegjar til hvorrar handar. Framkvæmdin mun afmarkast af uppbyggingu vegjarins á kaflanum milli Skápadalsár og Patreksfjarðarflugvallar. Rekstur mannvirkisins og viðhald tekur við eftir að framkvæmd lýkur.

Framkvæmdasvæðið verður hvergi mjög breitt. Umhverfi næst veginum hefur áður verið raskað með lagningu núverandi vegjar, framræsluskurðum, lögnum, túnrækt og beit.

Almennt er gert ráð fyrir að takmarka breidd raskaðs svæðis eins og unnt er og verður það tilgreint í útboðsgögnum.

1.5. LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR

Samráð verður haft við eftirtalda aðila:

- **Sveitarstjórn Vesturbyggðar**, vegna framkvæmdaleyfis og frágangs á svæðinu.
- **Skipulagsstofnun**, vegna könnunar á matskyldu framkvæmdarinnar.
- **Umhverfisstofnun**, vegna efnistöku og frágangs á svæðinu.
- **Minjavörð Vesturlands**, vegna fornleifa á og í nágrenni framkvæmdasvæðisins.
- **Landeigendur**, um framkvæmdir, framkvæmdatíma og frágang á svæðinu:
 - Skápadalur (139925): Jón Magnússon (030330-5529).
 - Kot (139895): Borgar Þórisson (030765-3709), Sigurbór Pétur Þórisson (311062-4259) og Sigurbjörg Sigurbergisdóttir (110740-2559).
 - Hvalsker (139885 og 139886): Borgar Þórisson (030765-3709), Sigurbór Pétur Þórisson (311062-4259) og Sigurbjörg Sigurbergisdóttir (110740-2559).
 - Sauðlauksdalur (139917,): Ríkissjóður Íslands (540269-6459).
- **Vegna efnisvinnslu**:
 - Skápadalsnáma: Jón Magnússon (030330-5529).
 - Náma ofan Kleifabúa: Í landi Vesturbotns (139933) í eigu Vesturbyggðar (5106942369).

- **Orkubú Vestfjarða**, vegna raflínu nærri fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.
- **Mílu**, vegna lagna við veginn.

Landamörk má sjá á meðfylgjandi teikningum en þess ber að geta að þau eru ónákvæm og einungis til viðmiðunar.

1.6. RANNSÓKNIR

Þar sem um endurbýggingu á núverandi vegi er að ræða er ekki talin þörf á rannsóknum á gróðurfari og fuglalífi. Teikning með gróðurkortu fylgir með Aðalskipulagi Vesturbýggðar 2006-2018. Fornleifastofnun Íslands mun skrá fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sumarið 2015 og niðurstöður þeirrar skráningar liggja fyrir haustið 2015.

1.7. STAÐA SKIPULAGS

Aðalskipulag Vesturbýggðar 2006-2018 var staðfest 15. desember 2006.

Í greinagerð aðalskipulagssins, kafla 2.5 um samgöngur og veitur, kemur fram að á skipulagsstímabilinu verði haldið áfram almennum endurbótum á tengibrautum til að stytta vegalengdir og bæta samgöngur í sveitarfélaginu. Örlygshafnarvegur (612) er þar nefndur, þ.e. *allur kaflinn frá Barðastrandarvegi hjá Ósum við Patreksfjörð, um Hvalsker, Saudlauksdalsvaðal, Örlygshöfn og Hafnarfjall að Hvallátrum*.

Þá eru taldir upp þeir vegir sem teljast til mikilvægra ferðamannaleiða og þörf er á að endurbýggja. Uppbygging Örlygshafnarvegur úr botni Patreksfjarðar að Bjargtöngum er þar nefndur.

Látrabjarg-Deiliskipulag

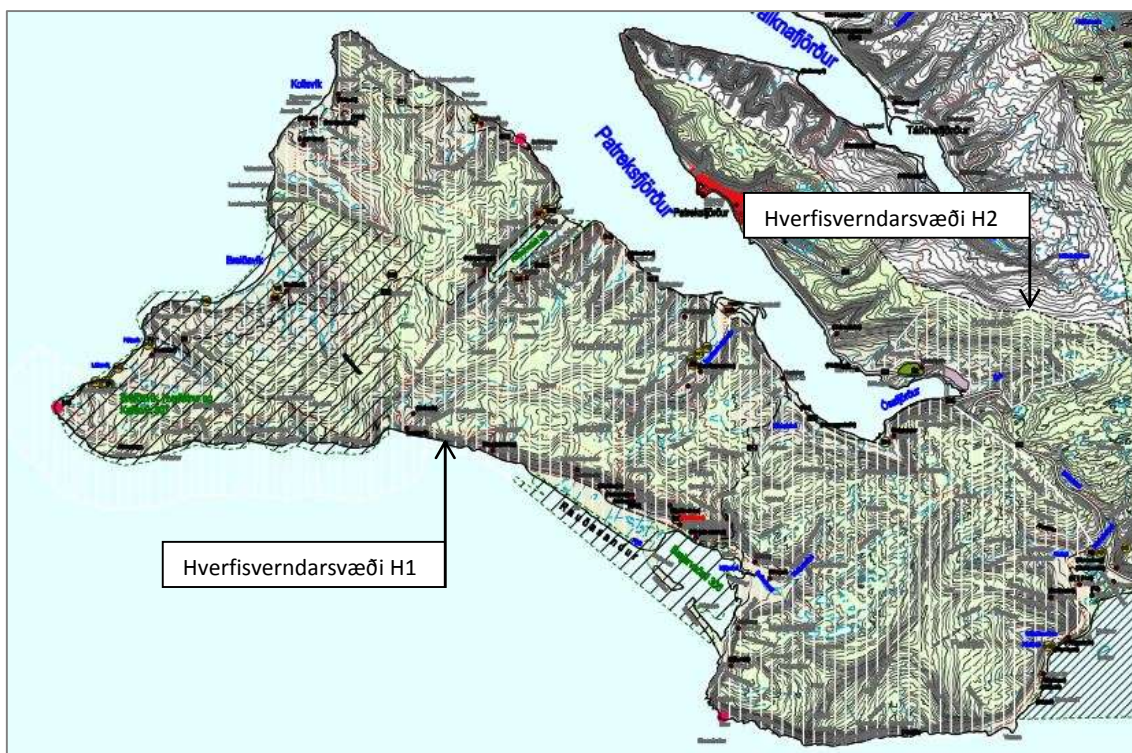
Í janúar 2011 skipaði bæjarstjórn Vesturbýggðar starfshóp um framtíðarskipulag Látrabjargs og nágrennis, en í aðalskipulagi sveitafélagsins er gert ráð fyrir að svæðið verði verndað og er nú unnið að stofnun þjóðgarðs á svæðinu Keflavík – Breiðavík – Látrabjarg, samtals um 90 km².

Arkitektastofan BAARK í samvinnu við starfshóp um Látrabjargssvæðið hefur lokið deiliskipulagsvinnu af svæðinu við Látrabjarg, nánar tiltekið af jörðunum Hvallátrum, Breiðavík og Keflavík. Deiliskipulagið er unnið í samræmi við stefnumörkun Vesturbýggðar í aðalskipulagi 2006-2018, þar sem kemur fram að mikilvægt sé að svæðið verði verndað samkvæmt náttúruverndarlögum sem friðland eða þjóðgarður með sérstaka áherslu á sjófuglabyggð, fjörusvæði, minja, útivist og bættu móttöku ferðamanna. Þá er hafin vinna við gerð [verndaráætlunar](#) fyrir væntanlegan þjóðgarð og er sú vinna í höndum Umhverfisstofnunar og fulltrúa helstu hagsmunaaðila.

1.8. VERNDARSVÆÐI

Í Aðalskipulagi Vesturbýggðar 2006-2018 er gerð tillaga að tveimur hverfisverndarsvæðum í dreifbýli Vesturbýggðar og eru þau afmökkuð á skipulaguppdrætti, sjá mynd 2. Annars vegar er um að ræða svæði **H1**, þ.e. allt land vestan þjóðvegur um Kleifaheiði að Látrabjargi, hins vegar svæði **H2** sem markast af landamerkjum jarðarinnar Vesturbotns í Patreksfirði.

Fyrirhuguð framkvæmd liggur um hverfisverndarsvæði **H1**; allt land vestan þjóðvegur að Kleifaheiði að Látrabjargi. Framan við Látrabjarg liggja mörkin 2 km á sjó út en almennt við strönd liggja mörkin 100 m í sjó.



Mynd 2. Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018, sveitarfélagsuppdráttur. Hvítar lóðréttar línur eru hverfisverndarsvæði. Svartar skálinur eru svæði á náttúruminjaskrá (Landmótun sf, Ingi Þór Loftsson, Óskar Örn Gunnarsson og Margrét Ólafsdóttir).

Hverfisverndarúkvæði eru þessi:

1. Ekki er gert ráð fyrir að hefðbundin hlunninda- og landbúnaðarnýting breytist við verndunina. Með hverfisvernd er engin afstaða tekin til þess hverjir séu eigendur lands þess sem hún tekur til eða hverjir eigi þar takmörkuð eignarréttindi.
2. Um svæðin liggja gönguleiðir sem eru skilgreindar í aðalskipulagi.
3. Nauðsynlegar framkvæmdir, s.s. til að bæta aðstöðu til móttöku ferðamanna eru heimilar, slóðar, gönguleiðir og snyrtiaðstaða. Mannvirkjagerð, efnistaka og annað jarðrask á hverfisverndarsvæðinu er háð samþykki umsjónaraðila og sveitarstjórnar sbr. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.
4. Óheimilt er að vinna náttúruspjöll, svo sem skemma gróður, trufla dýralíf að óþörfu og hrófla við jarðmyndunum. sbr. III kafla náttúruverndarlaga nr. 44/1999.
5. Óheimilt er að vinna spjöll á fornleifum, svo sem skemma hleðslu eða hrófla við öðrum sýnilegum mannvistarleifum. Sbr. 23. og 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.
6. Skytt er öllum að ganga snyrtilega um hið hverfisverndaða svæði. Hvergi má þar fleygja rusli á víðavangi né grafa það niður, heldur skal flytja það í sorpgeymslur.
7. Sveitarstjórn í samráði við landeigendur getur sett frekari reglur um hverfisvernduð svæði síðar.

Í Aðalskipulagi Vesturbýggðar 2006-2018 kemur eftirfarandi fram í kafla 2.4.5 í kafla um hverfisverndarsvæði:

Í Náttúruverndaráætlun 2004-2008 er lagt til að allt svæðið vestan Þjóðvegur um Kleifarheiði, Látrabjarg-Rauðisandur, verði skilgreint sem þjóðgarður eða friðland. Innan svæðisins eru þrjú svæði á náttúruminjaskrá:

- Bæjarvaðall (306)
- Breiðavík, Hvallátur og Keflavík (307) og
- Hafnarvaðall (308).

Í svæðislýsingu segir m.a.; *"Stórkostleg fuglabjörg, hin mestu við Norður-Atlantshaf. Vel grónar bjargbrúnir og heiðar. Vestast á Látrabjargi eru Bjargtangar sem jafnframt er vestasti tangi landsins og álfunnar. Bæjarvaðall og Rauðasandur með víðáttumiklar, rauðleitar skeljasandsfjörur og árlón með fjölbreyttu dýralífi. Hafnarvaðall í Örlygshöfn með miklar skeljasandsfjörur og fjölskrúðugt fuglalíf."*

Mikið er um þjóðminjar en fyrrum var mikið útræði stundað frá Látravík og Breiðuvík. Í Sauðlauksdal eru sérkennilegir sandhólar og garðurinn Ranglátur sem hlaðinn var til þess að hefta sandfok. Brúnkolanámur eru í Stálfjalli. Minjar eru á svæðinu um búskap við sjó og sjósókn fyrri tíma. Talið er mikilvægt að svæðið verði síðar verndað skv. náttúruverndarlögum sem friðland eða þjóðgarður með sérstakri áherslu á sjófuglabyggðir, fjörusvæði, minjar, útivist og bættu móttöku á ferðamönnum. Afmörkun hverfisverndaða svæðisins er rúmt og hluti af svæðinu er enn í byggð og ekki gert ráð fyrir að hverfisverndin breyti þeirri landnýtingu. (Landmótun, 2006)

1.9. LEYFISVEITENDUR

Framkvæmd á Örlygshafnarvegi og efnistaka henni samfara, er háð eftirfarandi leyfum:

- Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð og efnistöku til Vesturbýggðar, skv. skipulagslögum nr. 123/2010.
- 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. Umhverfisstofnun skal hafa eftirlit með efnistöku á landi.
- Framkvæmdir eru háðar starfsleyfi sem Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða veitir vegna efnistöku og vinnubúða. 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, farandeldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.
- 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.
- Í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012 þarf að sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast.

2. STADHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI

2.1. STADHÆTTIR

Sú framkvæmd sem hér er kynnt er í sunnanverðum Patreksfirði í Vesturbyggð, sveitarfélagi á sunnanverðum Vestfjörðum. Til Vesturbyggðar teljast byggðakjarnarnir Birkimelur á Barðaströnd, Bíldudalur og Patreksfjörður og sveitirnar Barðaströnd, Breiðavík, Hænuvík, Ketildalur, Látrar, Rauðisandur og Suðurfirðir.

Áður voru sex hreppar á suðursvæði Vestfjarða, þ.e. Barðastrandahreppur, Ketildalahreppur, Patrekshreppur, Rauðasandshreppur, Suðurfjarðahreppur og Tálknafjarðahreppur.

Árið 1987 voru Ketildalahreppur og Suðurfjarðahreppur sameinaðir í Bíldudalshrepp og árið 1994 sameinuðust Bíldudalshreppur, Barðastrandahreppur, Patrekshreppur og Rauðasandshreppur í Vesturbyggð. Sameiningartillagan var felld í kosningum á Tálknafirði og eru nú tvö sveitarfélög á sunnanverðum Vestfjörðum, Tálknafjarðahreppur og Vesturbyggð (www.vesturbyggd.is)



Mynd 3. Afstöðumynd af Patreksfirði og nágrenni (heimild: www.umfar.is).

Í Vesturbyggð bjuggu 949 manns þann 1. janúar 2015. Þar af 662 manns í þéttbýlinu á Patreksfirði við samnefndan fjöro (www.hagstofan.is).

Patreksfjörður er syðstur Vestfjarðanna, um 20 km langur og 4-5 km breiður utan til. Undirlendi er víðast hvar lítið. Norður úr botni hans gengur smáfjörður, Ósafjörður. Vestan Ósafjarðar er Skápadalur sem Skápadalsá rennur um.

Í Skápadal er nokkurt undirlendi og í fjörुकambinum er stálskipið Garðar.

Barðastrandarvegur (62) liggur um Kleifaheiðina (404 m) niður í Ósafjörð og áfram út Patreksfjörð að norðanverðu. Út frá Barðastrandarvegi í Ósafirði liggur Örlygshafnarvegur (612) út Patreksfjörð að sunnanverðu, allt út að Bjargtangavita við Látrabjarg.

Út frá Örlygshafnarvegi, milli Mikladalsár og Litladalsár liggur Rauðasandsvegur (614) til suðurs niður að Rauðasandi.

Yfir hásumarið er töluverð umferð ferðamanna um Örlygshafnarveg, í báðar áttir, þar sem vegurinn er eina leiðin út á Breiðuvík, Bjargtangavita og Látrabjarg. Auk þeirra ferðamanna sem fara um veginn á leið sinni vestur að Rauðasandi.



Mynd 4. Stálskipið Garðar í mynni Skápadals (heimild: veraldarvefurinn).

2.2. NÚVERANDI VEGUR

Samkvæmt vegaskrá Vegagerðarinnar er Örlygshafnarvegur 46,37 km langur. Hann liggur til suðurs úr Ósafirði um Skápadalshlíð fyrir Skápadalsmúla að Skápadalsá í Skápadal. Þá til norðvesturs, framhá Hvalsker, um Skershlíðina að Patreksfjarðarflugvelli í mynni Sauðlauksdal. Frá Sauðlauksdal liggur vegurinn um Kvígindisdal, Skalladal, Vatnsdal, Mosdal, Hafnarmúla, og Kálfadal. Þá um Örlygshöfn og Mikladal um Breiðavíkurheiði að Breiðavík, um Látraháls að Látravík og Bjargtangavita – þar sem Örlygshafnarvegur endar.

Vegaframkvæmdin sem hér er kynnt er 8,4 km löng og liggur frá stöð 3380 skammt sunnan Skápadalsár að Patreksfjarðarflugvelli við stöð 11800 (teikning 2).

Ástand vegkaflans sem hér er kynntur er misjafnt.

Fyrsti hluti hans, milli stöðva 3380-6000, var endurbýggður árið 2002 samkvæmt vegtegund C2 sem er 6,5 m breiður vegur með 1:2 - 1:3 bröttum vegfláum. Malarslitlag var endurnýjað árið 2010. Þrátt fyrir þessar endurbætur þarf að gera á honum minniháttar lagfæringar svo hann uppfylli kröfur í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar. Vegfláar eru of brattir á stöku stöðum og endurnýja þarf nokkur ræsi. Þá er nokkuð um of stóra steina innan öryggissvæðis.

Milli stöðva 6000-11800 er núverandi vegur að mestu um 4 m breiður malarvegur þrátt fyrir að í vegaskrá Vegagerðarinnar sé hann skráður sem vegur í vegtegund C₇, þ.e. 7 m breiður vegur. Vegurinn er víða illa farinn, mjór og ber ekki þá umferð sem um hann fer. Á vegkafla utan við Hvalsker (stöðvar 10400-11800) er mikið sandfok þrátt fyrir melgresi sem þar er. Á



Mynd 5. Núverandi vegur við vegamót Örlygshafnarvegur (612) og Rauðasandsvegur (614) (ljósmynd: Eiður B. Thoroddsen, mars 2015).

Þessu svæði grefst vegurinn því oft niður í sand með tilheyrandi vatns-, krapa- og ísvandamálum og hefur hann jafnvel lokast að sumarlagi vegna sandskafla. Nokkuð viðhald er á þessum kafla þar sem sandfokið veldur því að hækka þarf veginn reglulega til að verja hann vatnságangi, sjá myndir 6-7.



Mynd 6. Núverandi Örlygshafnarvegur utan við Hvalsker (ljósmynd: Eiður B. Thoroddsen, mars 2015)



Mynd 7. Núverandi Örlygshafnarvegur utan við Hvalsker (ljósmynd: Eiður B. Thoroddsen, mars 2015)

Um 29 ræsi eru í vegkaflanum og a.m.k. 10 vegtengingar. Þá er ristarhlið í stöð 8902 við Hvalsker. Ein brú er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, þ.e. brú yfir Mikladalsá við Hvalsker, í stöð 7600. Brúin er einbreið bitabrá með steypu gólfi og stöplum. Hún var byggð árið 1949, er 6 m löng og 3,8 m breið með 3 m breiðri akbraut.



Mynd 8. Núverandi brú yfir Mikladalsá við Hvalsker (heimild: myndabanki Vegagerðarinnar)



Mynd 9. Núverandi vegur um brú yfir Mikladalsá við Hvalsker (heimild: myndabanki Vegagerðarinnar)

2.3. UMFERÐ OG SLYS

Umferð um Örlygshafnarveg er töluverð yfir hásumarið og hefur aukist mjög á undanfönum árum í samræmi við aukinn fjölda ferðamanna á svæðinu. Samkvæmt upplýsingum frá umferðardeild Vegagerðarinnar var sumardagsumferðin árið 2013 208 bílar/sólarhring en vetrardagsumferðin 53 bílar/sólarhring. Hlutfall hópferðabíla er ekki þekkt.

Samkvæmt landverði á Látrabjargi eykst umferð á svæðinu sífellt og var greinileg aukning á umferð milli áruna 2013 og 2014. Landverðir á Látrabjargi stóðu fyrir skipulögðum talningum sumarið 2013 og niðurstöður þeirra benda til að 3512 bílar hafi ekið að Látrabjargi í júlímánuði 2013. Litlar líkur eru á að það dragi úr umferð á veginum á næstu árum, frekar má búast við að umferðin þangað aukist, með vaxandi ferðamennsku og þjónustu á svæðinu.

Hin mikla umferð ferðamanna að sumri til hefur haft í för með sér að öryggi á veginum hefur minnkað. Þó er slysatíðni á vegarkaflanum milli Skápadalsár og flugvallar ekki há en á mynd 10 eru sýndir þrír staðir þar sem skráð slys hafa orðið á fyrirhuguðum framkvæmdakafla á árunum 2010-2014.



Mynd 10. Upplýsingar um slys á Örlygshafnarvegi á árunum 2010-2014. Grænn hringur norðan við flugvöllinn er utan framkvæmdasvæðisins (Kortasjá Vegagerðarinnar, febrúar 2015).

- mikil meiðsl
- lítil meiðsl
- engin meiðsl
- óvissa um meiðsl

Suðvestan við Skápadalsá, í stöðvum 3730 og 5140, eru skráð 2 slys með engum meiðslum. Bæði slysin urðu við útafakstur. Þá er eitt slys skráð með litlum meiðslum í september 2013 við það að bifreið var ekið út af beinum vegi við stöð 6224.

3. FRAMKVÆMDALÝSING

3.1. VALKOSTIR

Aðeins er um einn kost að ræða, þ.e. að endurbyggja og lagfæra núverandi veg og leggja á hann bundið slitlag.

3.2. FRAMKVÆMDALÝSING

3.2.1. Styrking og endurbygging Örlygshafnarvegjar

Eins og áður hefur komið fram er fyrirhugað að endurbyggja og leggja bundið slitlag á hluta Örlygshafnarvegjar, frá Skápadalsá, við stöð 3380, að stöð 11800 við Patreksfjarðarflugvöll.

Ástand vegkaflans er mismunandi og einnig þær endurbætur sem gera þarf til að hann uppfylli kröfur í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar. Til hagræðingar hefur Vegagerðin skipt kaflanum í fjóra styttri verkhluta m.t.t. ástands hans og fyrirhugaðra úrbóta, þ.e. verkhluta 1, 2, 3 og 4, sjá töflu 1.

Gert er ráð fyrir að verkhlutar 1, 2 og 4 verði unnir sumarið 2016, fáið til þess tilskilin leyfi en verkhluti 3 þegar fjármagn fæst til framkvæmdarinnar.

Tafla 1. Fyrirhugaðir verkhlutar og vegkaflar Örlygshafnarvegjar milli Skápadalsár (stöð 3380) og Patreksfjarðarflugvallar (stöð 11800).

Líklegir verkhlutar	Upphaf kafla	Endir kafla	Framkvæmdalýsing
1	3380	6000	Endurbyggður 2002, bundið slitlag 2016
2	6000	8220	Endurbyggður með bundu slitlagi 2016 og ræsi í Mikladalsá við Hvalsker
3	8220	10400	Endurbyggður með bundnu slitlagi 201?
4	10400	11800	Endurbyggður með bundnu slitlagi 2016

Verkhluti 1. Milli stöðva 3380-6000 verða vegfláar myktir úr 1:2 í 1:3. Ræsi verða lengd í sama augnamiði. Öryggissvæði verða lagfærð þannig að þau uppfylli kröfur. Þá verður kaflinn lagður bundnu slitlagi.

Verkhluti 2. Milli stöðva 6000-8220 verður vegurinn endurbyggður í núverandi vegstæði utan tveggja stuttra kafla þar sem veglína viku út af núverandi vegi til að laga vegferil, bæði lóð- og láréttan feril. Annars vegar milli stöðva 6000-6600, þar sem veglína fer um 40 m niður fyrir núverandi veg, hins vegar milli stöðva 7200-7600 þar sem miðlína nýs vegar fer 30 m upp fyrir núverandi veg. Þá verður einbreið brú yfir Mikladalsá aflögð og áin leidd í stálhólki undir veginn. Kaflinn verður lagður bundnu slitlagi.

Verkhluti 3. Milli stöðva 8220-10400 verður vegurinn endurbyggður í sama vegstæði og lagður bundnu slitlagi, þegar fjármagn fæst til verksins.

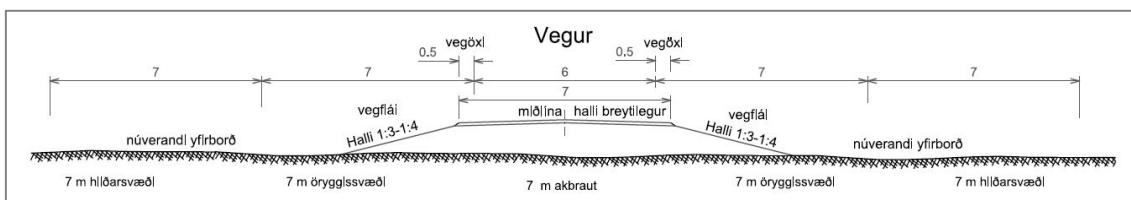
Verkhluti 4. Milli stöðva 10400-11800 er sá kafla af ofangreindum köflum sem mest þörf er á að endurbyggja. Plan- og hæðarlega hans verður lagfærð. Vegurinn verður byggður upp úr aðliggjandi landi og beygja, milli stöðva 10600-10900, víkkuð út til að auka umferðaröryggi. Á þeim stað færast miðlína nýs vegar um 20 m til vinstri frá núverandi vegi. Vegurinn verður lagður á fyllingu en töluverðar skeringar verða ofan hans til að uppfylla kröfur veghönnunar um öryggissvæði vegar. Gengið er út frá að halli í fláum í skeringum verði 1:3 - 1:2, háð landslagi í kring. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

Allur kaflinn, milli Skápadalsár og Patreksfjarðarflugvallar, verður gerður samkvæmt vegflokk C₇, sem er 7,0 m breiður vegur með 6,0 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum öxlum.

Uppbygging og burðarþol vegarins miðast við ≥ 90 km/klst og 10,0 t (11,5 t á driföxul). Halli í vegköntum í fyllingum (vegflái) verður yfirleitt 1:3.

Til að draga úr slyshættu er þörf á öryggissvæði meðfram veginum. Öryggissvæði vegarins er 7 m breitt frá vegöxl til hvorrar hliðar. Innan öryggissvæðis skulu t.d. hvergi vera ójöfnur sem mælast hærri en 0,2 m í akstursstefnu og hvergi dýpra vatn en 0,25 m að jafnaði.

Á mynd 11 er sýnd breidd öryggissvæðis samkvæmt veghönnunarreglum fyrir veg af tegund C7. Magn umferðar og hönnunarhraði eru þeir þættir sem ákvarða breidd öryggissvæðis.



Mynd 11. Tengsl veghæðar, breiddar vegfláa og breiddar öryggissvæðis á 7 m vegi.

Ræsi verða endurnýjuð, háð ástandi þeirra, og nýjum bætt við þar sem reynslan bendir til að þörf sé á.

Huga þarf að rofvrörnum þar sem vegurinn er næst sjó við Hvalsker.

3.2.2. Efnispörf

Áætluð efnispörf í framkvæmdina er um 80 þús. m³. Efnið mun fást úr skeringum og námum. Magn skeringa er áætlað um 50 þús. m³ og mun efnið verða notað í fyllingar. Magn í slitlag og axlir er áætlað um 2 þús. m³ og mun fást úr efnishaugum námu á Kleifaheiði. Magn efnis í burðarlög er áætlað um 30 þús. m³ og er miðað við að þú muni fást úr framburðarkeilu Skápadalsár.

Grjót í rofvarnir er til á lager við vegamót Örlygshafnarveggar og Barðastrandarveggar.

3.2.3. Efnistaka

Efni í veginn mun fást úr skeringum í vegsvæði auk tveggja náma;

- Skápadalsnámu
- Námu ofan Kleifabúa á Kleifaheiði.

Skápadalsnáma (E14) er í landi Skápadals og er merkt E14 á Aðalskipulagi Vesturbýggðar 2006-2018. Efnistakan er í áreyrar Skápadalsár, við brú yfir Skápadalsá. Í veggagnabanka Vegagerðarinnar er náman skráð sem setnáma, mikið notuð og með lágt verndargildi. Þá sé gott aðgengi að námunni og aðstaða til efnistöku góð.

Náma ofan Kleifabúa er í landi Skápadals/Vesturbotns og er ekki merkt á Aðalskipulagi Vesturbýggðar 2006-2018. Hún er í berggang fast sunnan Barðastrandarveggar, um 500 m ofan Kleifabúans, sem er varða í mannsmynd og vegagerðarmenn byggðu.

Um 9 km eru frá framkvæmdasvæðinu að námunni. Fyrirhugað er að taka efni úr henni í bundið slitlag.

Náman verður áfram opin að framkvæmdum loknum.

3.3. FRÁGANGUR

Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst. Frágangur mun fara fram eftir verklagsreglum Vegagerðarinnar.

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga, skeringa og náma.

Svarðlagi (lífrænum jarðvegi) sem finnst á fyrirhuguðum skeringarsvæðum meðfram vegi, verður ýtt að jöðrum framkvæmdasvæðisins og það geymt til síðari nota. Í lok framkvæmda verður svarðlagi jafnað yfir vegfláa, sem efsta lag við frágang, þar sem það er til staðar.

Frágangi á vegskeringum og námum verður hagað þannig að ekki myndist vindrof í lausan jarðveg. Þær verða sléttaðar og í samræmi við landslag og halla umhverfis. Brúnir vegskeringa verða aðlagaðar landinu í kring, svo þær verði ekki eins áberandi.

Við uppgræðslu verður farið eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í vegkanta og vegfláa á grónu landi. Raskað svæði meðfram vegi verður jafnað og fellt að umhverfinu fyrir sáningu. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu.

Allur frágangur verður í samráði við eftirlitsaðila Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar. Leitað verður eftir ráðgjöf og aðstoð hjá Landgræðslu ríkisins um uppgræðslu á svæðinu.

Vegtengingar verða aðlagaðar að nýrri hæð vegarins.

Skápadalsnáma og náma neðan Kleifabúa verða áfram opnar.

Ekki er gert ráð fyrir sérstökum reiðvegi meðfram veginum.

Nýjar girðingar verða reistar í stað girðinga sem raskast við framkvæmdir.

3.4. VINNUBÚÐIR

Ólíklegt er að verktaki muni setja upp vinnubúðir en ef svo verður, verður haft samráð við Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða, landeigendur og eftirlitsmann Vegagerðarinnar.

Í útboðsgögnum verður krafist að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

Ef vinnubúðir verða reistar, þá munu þær standa á framkvæmdatíma en verða fjarlægðar að þeim loknum. Gengið verður vel frá svæðunum, svo að ummerki um framkvæmdir hverfi fljótt.

3.5. MANNAFLAÐÖRF

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

3.6. FRAMKVÆMDATÍMI OG KOSTNAÐUR

Framkvæmdin er ekki á samgönguáætlun 2011-2022.

Fjármagn fyrir hluta framkvæmdarinnar mun fást árið 2016, úr viðhaldssjóði tengivega, um 70 milljónir kr.

Leitast verður við að lagfæra veginn milli stöðva 3380-6000, endurbýggja veginn milli stöðva 6000-8220 um Mikladalsá og endurbýggja kaflann undir Skersmúla milli stöðva 10.400-11.800. Þá verður slitlag lagt á kaflana.

Hvenær kaflinn milli stöðva 8220-10.400 verður endurbýggður mun ráðast af fjárveitingum.

3.7. REKSTUR

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins sem felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjómokstri. Þegar umferð hefur verið hleypt á veginn hefur reksturinn áhrif á öryggi samgangna. Rekstrarkostnaður er m.a. háður vegalengd, umferð og vetraraðstæðum á vegi.

Veturinn 2014-2015 var vetrarþjónusta tvisvar í viku á Örlygshafnarvegi, frá vegamótum við Barðastrandarveg að Gjögnum við Örlygshöfn.

Engar ákvarðanir hafa verið teknar um breytingu á rekstri vegarins eftir að vegaf framkvæmdum lýkur. Viðhald og rekstur á nýjum vegi mun fylgja þeim viðmiðunar- og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegflokkum, umferð o.þ.h. Innanríkisráðuneytið (innanríkisráðherra) ákvarðar snjómokstursreglur.

4. UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR

Skilgreindir eru þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og hvaða framkvæmdaþættir það eru sem valda þeim.

4.1. ÞÆTTIR SEM LÍKLEGA VALDA UMHVERFISÁHRIFUM

Eftirfarandi eru þættir sem líklegir eru til að valda umhverfisáhrifum:

4.1.1. Vegagerð

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

Helstu áhrif við endurbyggingu Örlygshafnarvegur við sunnanverðan Patreksfjörð felast í bættu umferðaröryggi. Einnig verða breytingar á því landsvæði sem fer undir veg, t.d. þar sem vegur raskar grónum svæðum. Endurbygging vegarins hefur tímabundin sjónræn áhrif.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma hefur líklega áhrif á hættu á mengunarslysum, hávaða, ryk- og útblástursmengun.

Nýr vegur er hannaður til að auka umferðaröryggi vegfarenda. Á rekstartíma getur bætt umferðaröryggi haft áhrif á heilsu vegfarenda og íbúa næst framkvæmdasvæðinu.

4.1.2. Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu, efnisþörf framkvæmdarinnar og frágangi náma að efnistöku lokinni. Efnistökuastaðir og efnisþörfin ráðast af staðsetningu vegarins.

Við endurbyggingu vegarins þarf efni í klæðingu, styrktarlag, burðarlag og fyllingar. Efnistakan breytir landslaginu og getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar og/eða jarðmyndanir.

4.2. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM

Vegagerðin hefur metið hvort líklegt sé að endurbygging Örlygshafnarvegur við sunnanverðan Patreksfjörð og efnistaka tengd henni, hafi veruleg áhrif á umhverfið.

Þar sem fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur um land sem hefur áður verið raskað með vegi, ræktun og lagningu lagna í jörð, telur Vegagerðin að áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið verði óveruleg.

5. MÖGULEG UMHVERFISÁHRIF

5.1. LANDNOTKUN OG FERÐAMENNSKA

Landnotkun

Vegurinn liggur um land Skápadals, Kots, Hvalsers og Sauðlauksdals. Engin búseta er í Skápadal en íbúðarhús er nýtt sem frístundahús. Skógrækt er á hluta jarðarinnar þar sem landeigendur Skápadals eru þátttakendur í landgræðsluverkefninu Skjólaskógar á Vestfjörðum. Í Aðalskipulagi Vesturbyggðar 2006-2018 kemur fram að gert sé ráð fyrir 22,5 ha skógræktarsvæði með fjölnytjaskógi á jörðinni.

Stálskipið Garðar stendur í fjörukambinum í mynni Skápadals. Við það er lítill áningastaður með borði og bekkjum. Þá er námuvinnsla úr Skápadalsá.

Föst búseta er á Hvalskeri en engin búskapur. Tún eru ofan íbúðarhúss og framræst land og tún eru ofan vegar í Skershlíð.

Patreksfjarðarflugvöllur er við vesturenda fyrirhugaðs framkvæmdasvæði. Þangað er ekki reglubundið flug.

Raflína (19 kV) Orkubús Vestfjarða liggur ofan vegar og í töluverðri fjarlægð frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Hún þverar núverandi veg við stöð 11100. Þá liggur úrtak úr henni vestur á Rauðasand, utan við Litludalsá.

Fjarskiptalína Mílu liggur frá Mjósundi við Rauðasand yfir Patreksfjörð, milli Rauðasandsvegar og Litludalsár. Þaðan liggur línan að Hvalskeri og áfram norðvesturs eftir Skershlíðinni fast við núverandi veg. Við stöð 10650 þverar línan Örlygshafnarveg í átt að flugvellingum, þaðan sem hún liggur um flugbrautina og aftur inn á núverandi veg vestan fyrirhugaðs útboðsenda við Dalsvaðal. Einnig liggur lína frá flugvellingum til norðurs yfir Patreksfjörð.

Ferðamennska

Ferðamennska á svæðinu hefur aukist mjög á undanförunum árum og umferð um Örlygshafnarveg að sama skapi.

Pungamiðja og þekktasta aðdráttarafli ferðamanna á svæðinu er Látrabjarg, stærsta fuglabjarg í Evrópu. Þá er fjöldi þjóðminja á svæðinu og vestast á Látrabjargi eru Bjargtangar, sem er vestasti tangi landsins og álfunnar.

Ferðamannastraumurinn að Látrabjargi og nærsvæði hefur veruleg áhrif á umferð um Örlygshafnarveg því veginn þarf að aka, fram og til baka, þar sem hann er eina akfæra leiðin að Látrabjargi. Samkvæmt landverði á Látrabjargi má áætla að um 40.000 gesta hafi heimsótt svæðið árið 2013.

Í verk- og tímaáætlun starfshóps um framtíðarskipulag Látrabjargs kemur fram að Látrabjarg sé vinsæll ferðamannastaður og einn sá fjölsóttasti á Vestfjörðum. Í dag er álag á svæðinu bundið við sumartímann, en til framtíðar má gera ráð fyrir auknu álagi yfir vetrartímann samhliða markaðssetningu stjórnvalda „Ísland allt árið“.

Á Breiðavík er ferðaþjónusta og á Hvallátrum er frístundabyggð. Tjaldsvæði er í Látravík. Ferðaþjónusta með gistingu er á Hnjóti í Örlygshöfn, Hótel Látrabjargi í Örlygshöfn auk gistingar og annarrar grunnþjónustu sem í boði er á Patreksfirði.

Í Aðalskipulagi Vesturbyggðar, kafla 2.3 um landnotkun í dreifbýli, kemur fram að stefnt sé á eflingu atvinnugreina tengdum ferðaþjónustu og útivist þannig að Patreksfjörður og Bíldudalur verði eftirsóttir staðir fyrir ferðamenn.

Töluverður fjöldi ferðamanna stoppar við stálskipið Garðar, þá er nokkuð algengt, samkvæmt rekstrarstjóra Vegagerðarinnar á Patreksfirði, að ferðamenn stoppi við vegamót Örlygshafnarvegur og Rauðasandsvegur til að taka myndir.

Tillaga að deiliskipulagi fyrir frístundabyggð í Vesturbotni við Ósafjörð í Patreksfirði liggur fyrir þar sem gert er ráð fyrir 24 lóðum. Í Vesturbotni er einnig 9 holu golfvöllur.

Patreksfjarðarflugvöllur er í mynni Sauðlauksdal en völlurinn er ekki í notkun. Áætlanaflog til Vesturbýggðar og Tálknafjarðar fer um flugvöllinn á Hvassnesi, Bíldudalsflugvöll.

Þá eru fjölmargar merktar gönguleiðir innan hverfisverndaða svæðisins í Aðalskipulagi Vesturbýggðar 2006-2018. M.a. frá Barðaströnd, um Sandheiði og niður í Skápadal. Einnig frá Sauðlauksdal, suður fyrir Vatnsdalsfjall og þaðan niður í Keflavík þar sem gönguleiðir greinast í allar áttir; til Breiðuvíkur, um Mikladal til Örlygshafnar, til Kollsvíkur og Hænuvíkur. Þá er einnig gönguleið til vesturs frá Keflavík um Látraheiði, Látrabjarg að Bjargtangavita.

Áhrif á landnotkun og ferðamennsku

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu sem hún liggur um.

Tafir verða á samgöngum á svæðinu meðan á framkvæmdum stendur og getur það haft neikvæð áhrif á ferðamennsku. Neikvæð áhrif verða þó tímabundin því að framkvæmdum loknum verða áhrif framkvæmdarinnar á ferðamennsku og ferðaþjónustu verulega jákvæð.

5.2. UMFERÐARHÁVAÐI OG LOFTMENGUN

Hávaði

Núverandi Örlygshafnarvegur (612) liggur nærri býlinu á Hvalskeri eða í um 35 m fjarlægð frá íbúðarhúsi. Almenn getur hávaði frá ökutækum borist langar leiðir í stilltu veðri, sérstaklega að vetrarlagi, þegar jörð er frosin og ökutæki á vetrardekkjum.

Líklegt er að íbúar þar verði varir við umferðarhávaða, sér í lagi yfir sumartímann þegar umferð ferðamanna um svæðið eykst.

Loftmengun

Vegna lítillar fjarlægðar frá núverandi Örlygshafnarvegi að íbúðarhúsi á Hvalskeri má gera ráð fyrir töluverðri rykmengun vegna umferðar ökutækja á þurrum dögum og í stilltu veðri.

Áhrif á hávaða og mengun

Á framkvæmdatíma eykst hljóð- og loftmengun á svæðinu tímabundið vegna þungaumferðar í tengslum við vegagerð, efnistöku, efnisflutninga og aðra vinnu. Þá má gera ráð fyrir sjónmengun frá þeim stöðum þar sem framkvæmdasvæðið blasir við.

Á framkvæmdatíma mun umferð vinnuvéla hafa áhrif á hljóðstig og loftmengun sem getur haft áhrif á starfsmenn við vegagerð, vegfarendur sem leið eiga um veginn, íbúa á Hvalskeri og aðra þá sem dvelja í grennd við framkvæmdasvæðið. Gert er ráð fyrir að áhrifin verði óveruleg því um er að ræða tímabundin og staðbundin umhverfisáhrif.

Að framkvæmdum loknum mun vegstæði endurbýggðs Örlygshafnarvegur liggja á sama stað og nú fram hjá Hvalskeri. Vegurinn verður þó hærri en núverandi vegur en ekki er talið líklegt að hljóðstig breytist mikið í nágrenni hans.

Aftur á móti hverfur rykmengun og hávaði mun minnka miðað við núverandi ástand vegna bundins slitlags, sem hefur einnig jákvæð sjónræn áhrif.

5.3. LANDSLAG

Landslagið í nágrenni framkvæmdasvæðisins er nokkuð fjölbreytt og ber merki landbúnaðar. Dreifbýlt er á svæðinu þar sem einungis er föst búseta á Hvalskeri.

Núverandi Örlygshafnarvegur liggur um undirlendið í mynna Skápadals þar sem skógrækt og efnistaka setur svip á landið. Þá til vesturs um hálfgrónar hlíðar að vegamótum Örlygshafnarvegar og Rauðasandsvegar. Við vegamótin, ofan vegar, er frágenginn efnistökuastaður sem landeigendur á Hvalskeri nýta sem geymslustað. Þá áfram til vesturs, meðfram ströndinni framhjá Hvalskeri og framræstum mýrum og túnum ofan vegar undir Skershlíðinni, þá í sjó fram við Patreksfjarðarflugvöll og undir Skersmúlanum að verkmörkum skammt suðaustan Skersmúla.

Ágætt útsýni er frá veginum yfir, út og inn fjörðinn.

Landslaginu hefur þegar verið raskað með vegagerð, efnistöku, skógrækt, túnrækt, framræslu og lögnum.

Áhrif á landslag

Búið er við að framkvæmdin muni hafa lítil áhrif á landslag þar sem að mestu er um að ræða endurbýggingu og lagfæringu núverandi vegar þótt lítillega sé vikið út af honum á stuttum köflum, þ.e. við stöð 6200 neðan Kotshlíðar, stöð 7400 ofan Kots og við stöð 10700 við Skersbug þar sem núverandi vegur liggur alveg í sjó fram.

Landslaginu á framkvæmdasvæðinu hefur þegar verið raskað með vega- og annari mannvirkjagerð. Námur er opnar og verða það áfram að framkvæmdum loknum.

Á vegsvæði mun landslagsmyndin breytast lítilsháttar þar sem nýr vegur verður hærri og breiðari en núverandi vegur. Útsýni af vegi mun aukast.

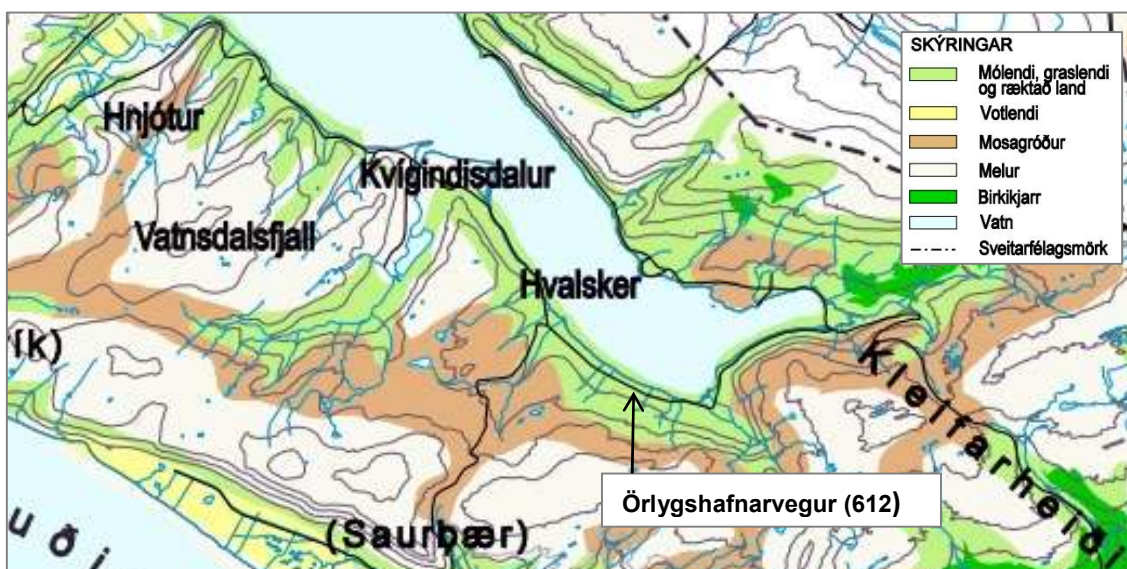
Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag. Stuðlað verður að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vel afmarkaða framkvæmdasvæði. Leitast verður við að útmörk framkvæmdasvæðisins falli sem best að landinu í kring. Lögð verður áhersla á vandaðan frágang og allur akstur vegavinnutækja utan framkvæmdasvæðis verður óheimill. Við frágang verða brúnir framkvæmdasvæða gerðar sem minnst áberandi með því að aðlaga þær að landinu í kring. Frágangi verður hagað þannig að ekki myndist vindrof í lausan jarðveg og allar brúnir afrúnnaðar. Landið verður mótað í samræmi við landslag og halla umhverfis og í það grætt upp þar sem við á.

Að loknum framkvæmdum er gert ráð fyrir að landslagið hafi breyst lítilsháttar á jákvæðan hátt, því með flatari vegfláum fellur vegurinn betur að aðliggjandi landi.

5.4. GRÓÐURFAR OG FUGLAR

Með Aðalskipulagi Vesturbýggðar fylgir teikning af gróðurkortinu frá Náttúrufræðistofnun Íslands.

Samkvæmt gróðurkortinu liggur fyrirhugað framkvæmdasvæði um mólendi, graslendi og ræktað land sem eru gróðurlendi með lágt verndargildi. Ekki kemur fram hlutfall gróðurþekju svo ekki er vitað hvort um algróið land er að ræða.



Mynd 12. Gróðurkort af fyrirhuguðu framkvæmdasvæði samkvæmt Náttúrufræðistofnun Íslands (Aðalskipulag Vesturbýggðar 2006-2018).

Lítið er vitað um fuglalíf á svæðinu.

Áhrif á gróður

Fyrirhuguð framkvæmd mun hvergi skerða ræktað land. Óhjákvæmilega skerðist gróður þar sem endurbýggður vegur liggur út fyrir núverandi vegstæði og hefur þar með neikvæð áhrif á gróður. Aðallega er um að ræða kafla við stöð 6200, stöð 7400 ofan Kots og stöð 10700 við Skersbug.

Við mat á áhrifum framkvæmda á gróður er fyrst og fremst horft á verðmæti gróðurlenda. Gróðurlendi sem teljast vera verðmæt eru m.a. mýrar og flóar sem eru 3 hektarar að stærð eða stærri, birkikjarr, fullgróið og gróskumikið land, auk þess sem ræktað land er verðmætt fyrir þá sem það eiga. Verðmæti gróðurs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Örlygshafnarvegur liggur fyrst og fremst í því að svæðið er meðfram núverandi vegi. Mikilvægt er því að græða rasksvæði upp að lokinni landmótun. Miðað er við að gróður verði í samræmi við aðliggjandi gróður.

Fyrirhuguð framkvæmd mun ekki raska verðmætu gróðurlendi og ekki er gert ráð fyrir að hún muni hafa áhrif á útbreiðslu fágætra háplantna eða mosa.

Við frágang vegsvæðis og náma er miðað við að nota svarðlag þar sem það er til staðar (kafla 3.3.). Í svarðlaginu er fræforði sem getur spírað og hjálpað til við að fá upprunalega gróðurþekju. Við uppgræðslu námusvæða verður haft samráð við landeigendur og Umhverfisstofnun.

Framkvæmdin mun hafa tímabundin áhrif á gróður. Við frágang verða gróðursvæði sem raskast meðfram vegi grædd upp. Gert er ráð fyrir að áhrifin verði óveruleg.

Áhrif á fuglalíf

Vegagerðin gerir ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd geti haft neikvæð áhrif á fugla á framkvæmdatíma vegna umferðar vinnuvéla og jarðrasks við vegagerð og efnistöku. Áhrifin á fugla á svæðinu verða tímabundin og óveruleg.

Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði sem minnst verður reynt að skerða óraskað land sem minnst.

5.5. JARÐMYNDANIR OG VATN

Jarðfræðingur á jarðefnadeild Vegagerðarinnar tók eftirfarandi texta saman:

Hraunlagastafllinn í Patreksfirði, eins og allur hraunlagastafllinn á Vestfjörðum, er myndaður í hinu forna gos- og rekbelti Snæfellsnesrekbeltinu. Þetta forna gos- og rekbelti lá eftir Snæfellsnesi og út í Húnaflóa og varð að mestu óvirkt fyrir um 6,5 milljónum árum.

Berggrunnurinn tilheyrir tertíermynduninni (míósen) og er á bilinu 10-14 milljón ára gamall og samanstendur af misþykkum basalthraunlögum með setlögum á milli hraunlaganna. Setlöggin eru yfirleitt þunn rauð leirkennd lög. Setlagasyrpa með surtarbrandi, þ.e. koluðum plöntuleifum, liggur í gegnum hálsana á milli Arnarfjarðar og Patreksfjarðar en opnur eru frekar strjálur. Jarðlagahallinn er suðaustlægur og hallar lögnum almennt 6-8° og er hann mestur næst sjávarmáli. Efst í fjöllum út með firðinum er jarðlagahallinn aðeins 1-3°. Ríkjandi stefna misgengja og bergganga er NA-SV en unleg misgengi og sprungur stefna NV-SA. Engin ummerki er að finna um megineldstöðvar í jarðlagastaflanum í nágrenni Patreksfjarðar.

Almennt má segja að berggrunnurinn beggja megin fjarðar við utanverðan Patreksfjörð, þ.e. utan við Sandodda þar sem Patreksfjarðarflugvellur er, sé nokkuð lekur og vatnsleiðandi. Lindir og lindasvæði eru algengari á þessu svæði en annars staðar á Vestfjörðum og hafa vatnsföll víða greinileg lindareinkenni. Innar í firðinum, þar sem fyrirhuguð framkvæmd stendur fyrir dyrum, er berggrunnurinn mun þéttari og lekt jarðlaga mun minni. Innar í firðinum bera vatnsföll ekki lengur lindareinkenni eins og utar í firðinum.

Jarðhiti á yfirborði finnst aðeins á Mikladal við norðanverðan Patreksfjörð og er hann óverulegur. Talið er að jarðhiti í sjó finnst á 3-4 stöðum í firðinum.

Fjörðurinn eins og allir firðir á Vestfjörðum er mótaður af jöklum ísaldar, bæði stórum skriðjöklum sem hafa komið af hærri svæðum og einnig af smærri daljöklum sem hafa sameinast stóru skriðjöklunum.

Á fjallendi er berggrunnurinn víða jökulsorfinn og víða þakinn veðrunarseti. Fjallshlíðar eru víða berar en grónar er neðar dregur. Sums staðar eru þær skriðurunnar. Á láglandi svæðum eru laus jarðlög. Um er að ræða set frá síðjökultíma og byrjun nútíma, oftast nær jökulruðning og árset. Ummerki um hærri sjávarstöðu frá ísaldarlokum finnst ekki á mörgum stöðum í Patreksfirði. Einungis er vitað um einn stað í firðinum þar sem forn fjöllumörk er að finna, þ.e. við Örlygshöfn, en þar eru strandlínur í um 26 m hys.

Áhrif á jarðmyndanir og vatn

Áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir og vatn verða lítil sem engin.

5.6 MENNINGARMINJAR

Árið 1997 vann Fornleifastofnun Íslands svæðisskráningu fornleifa fyrir Vesturbýggð, sem fólst fyrst og fremst í heimildakönnun og undibúninig fyrir aðalskráningu.

Með Aðalskipulagi Vesturbýggðar 2006-2018 fylgir kort með sögu- og minjastöðum og á því eru merktar inn friðlýstar fornleifar samkvæmt Minjastofnun Íslands [Fornleifavernd ríkisins] og aðrar fornleifar samkvæmt Fornleifastofnun Íslands. Þær fornleifar sem skráðar eru á kort aðalskipulagsins má sjá á teikningum 2-3.

Friðlýstar fornleifar eru inn í Sauðlaukdal og langt utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis. Hvað varðar aðrar fornleifar er merkt fornleif fast við vegarstæðið milli stöðva 8300-8400. Fornleifin er ónúmeruð og óvíst hver hún er.

Framkvæmdasvæði vegarins hefur að stærstum hluta verið raskað áður með vegagerð, túnrækt og lögnum.

Áhrif á fornminjar

Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan skilgreinds framkvæmdasvæðis.

Mögulegt er að raska þurfi fornleif milli stöðva 8300-8400.

Áður en framkvæmdir hefjast verður haft samráð við Minjastofnun Íslands um aðgerðar vegna fornleifar á milli stöðva 8300-8400 til að koma í veg fyrir að henni verði raskað.

Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við Minjavörð Vesturlands varðandi aðgerðir í samræmi við 23. og 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

6. AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA

- Örlygshafnarvegur verður endurbyggður og lagfærður, þar sem þörf er á, auk þess sem einbreið brú á Mikлдalsá verður aflögð og ræsi sett í hennar stað.
- Stuðlað verður að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist við fyrirfram skilgreint framkvæmdasvæði. Endurbygging vegarins verður hönnuð þannig að hún falli sem best að landslagi. Reynt verður að skerða gróðurlendi sem minnst. Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæðið, námuvegi og námur. M.a. verður allur akstur tækja bannaður utan vegsvæðis á verktíma nema að námum.
- Vegtengingar verða lagaðar að nýrri hæðarlegu vegarins. Samráð verður haft við landeigendur varðandi það land sem raskast og það bætt á viðeigandi hátt.
- Girt verður að nýju þar sem hróflað er við girðingum.
- Komi í ljós áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við minjavörð Vestfjarða eins og kveðið er á um í lögum nr. 80/2012 um menningarminjar.
- Röskuð svæði verða jöfnuð og grædd upp þar sem það á við. Ef svarðlag (lífrænn jarðvegur) finnst verður því ýtt í hauga við upphaf framkvæmda og því jafnað yfir við frágang. Reynt verður að ganga vel frá jöðrum framkvæmdasvæða og laga þau sem best að aðliggjandi landi til að gera sárin í landinu sem minnst áberandi.
- Þá verður framkvæmdin unnin í samráði við ýmsa aðila og áður en framkvæmdir hefjast og á framkvæmdatíma verður haft samráð við eftirtalda aðila:
- **Sveitarstjórn Vesturbyggðar** vegna framkvæmdaleyfis.
- **Umhverfisstofnun** um efnistöku, uppgræðslu og frágang á svæðinu.
- **Landeigendur** um framkvæmdir, frágang og uppgræðslu.
- **Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða**, varðandi leyfi til atvinnureksturs sem getur valdið mengun.
- **Landgræðslu ríkisins**, vegna uppgræðslu.
- **Minjastofnun Íslands**, vegna framkvæmda í grennd við fornleifar.
- **Mílu ehf.**, vegna framkvæmda í grennd við fjarskiptalagnir.
- **Orkubú Vestfjarða**, vegna framkvæmda í grennd við rafstrengi.

7. NIÐURSTAÐA

Við framkvæmdina verður hluti Örlygshafnarvegar í sunnanverðum Patreksfirði endurbyggður og lagfærður á um 8,4 km lögnum kafla. Gert er ráð fyrir að neikvæð áhrif vegaf framkvæmdarinnar á náttúrufar svæðisins, jarðmyndanir og landslag verði óveruleg. Vegagerðin hefur rannsakað efnisnámur í Patreksfirði og valið námur til þessarar framkvæmdar. Talið er að efnistaka úr námum muni hafa óveruleg áhrif á umhverfið.

Við framkvæmdir verður reynt að draga úr raski með því að takmarka framkvæmdasvæðið eins og hægt er auk þess sem svæðið verður mótað, grætt upp og reynt að gera ummerkin sem minnst áberandi. Þá verður haft samráð við landeigendur um endurheimt gróðurs á því landi sem raskast við framkvæmdina. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag.

Hætta á mengunarslysum á framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.

Að loknum framkvæmdum verða jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar töluverð, vegna bættra samgangna og meira umferðaröryggis á svæðinu. Framkvæmdin hefur jákvæð áhrif á loftgæði íbúa og annarra þeirra sem leið eiga um veginn, þar sem vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

Framkvæmdin er ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Vegagerðin telur að viðkomandi framkvæmd hafi óveruleg neikvæð umhverfisáhrif. Til að áhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst verður ýmsum aðgerðum beitt á framkvæmdatíma og haft samráð við ýmsa aðila.

8. HEIMILDIR

1. BAARK EHF, 2015: *Látrabjarg/Deiliskipulag*. Greinargerð deiliskipulags við Látrabjarg ásamt umhverfisskýrslu.
2. Landmótun, 2008: *Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018*. Greinargerð og uppdrættir. Unnið fyrir Vesturbyggð, mars 2008.
3. Hafrannsóknarstofnun, Landsvirkjun, Iðnaðarráðuneytið, Umhverfisráðuneytið, Vegagerðin, Veiðimálastofnun, Samband íslenskra sveitarfélaga, Náttúruvernd ríkisins, Veiðimálastjóraembættið, Siglingastofnun og Landgræðsla ríkisins 2002: *Námur, Efnistaka og frágangur*. Reykjavík, 75 bls.
4. Heimasíða Ferðapjónustunar Umfera ehf, mars 2015: www.umfar.is
5. Heimasíða Land & Saga, mars 2015: www.landogsaga.is
6. Heimasíða Vesturbyggðar, mars 2015: www.vesturbyggd.is
7. Heimasíða Fjórðungasamband Vestfirðinga, mars 2015: www.fjordungasamband.is
8. Náttúruminjaskrá, 2011: *Náttúruminjaskrá*, skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Umhverfisstofnun, heimasíða í mars 2015.
9. Ráðgjafanefnd um málefni Látrabjargssvæðisins, október 2013: *Verndaráætlun Látrabjargs og nágrennis, Verk- og tímaáætlun*.
10. Skipulagsstofnun, júní 2015: *Ákvörðun um matsskyldu*. Örlygshafnarvegur, Skápadalsá - Patreksfjarðarflugvöllur, Vesturbyggð.
11. Skjólsgógar á Vestfjörðum, *Skjólsgógar á Vestfjörðum*, skýrsla um 10 ára yfirlit 2000-2010. www.skogarbondi.is
12. Vegagerðin, 2012: *Lagfæringar á umhverfi vega*. Handbók Vegagerðarinnar, dags. 30.03.2012., 12 bls.
13. Umhverfisstofnun. 2003: *Náttúruverndaráætlun 2004-2008*. Tillaga Umhverfisstofnunar um friðlýsingar. Unnið í samstarfi við Náttúrufræðistofnun Íslands.

9. TEIKNINGAR

- Teikning 1. Vegagerðin, (2015): Afstöðumynd, mkv. 1:400.000
- Teikning 2. Vegagerðin, (2015): Yfirlitsmynd af framkvæmdasvæðinu, mkv. 1:25.000.
- Teikning 3. Vegagerðin, (2015): Grunnmyndir 1-3 af fyrirhuguðum vegi, mkv. 1:7500.