



5

VESTFJARÐAVEGUR (60):
Milli Bjarkalundar og Melaness
í Reykhólahreppi

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN



júlí 2012

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, álitserðir, skýrslur, yfirlit | Blár |
| Ú | Útboðslýsingar | |

Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Melaness í Reykhólahreppi

Drög að tillögu að matsáætlun

Helga Aðalgeirsdóttir
Kristján Kristjánsson



Veghönnunardeild
júlí 2012

Efnisyfirlit

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR | 2 |
| 1.1. INNGANGUR | 2 |
| 1.2. MATSSKYLDA | 4 |
| 1.3. NÚVERANDI SAMGÖNGUR – NÚVERANDI VEGUR | 4 |
| 1.4. MARKMIÐ FRAMKVÆMDA | 7 |
| 1.5. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA | 7 |
| 1.6. KOSTIR..... | 8 |
| 1.6.1. Ákvörðun um höfnun á leið A..... | 17 |
| 1.6.2. Ákvörðun um höfnun á leið A1..... | 17 |
| 1.6.3. Ákvörðun um höfnun á leið B og B1 | 18 |
| 1.6.4. Ákvörðun um höfnun á leið D | 18 |
| 1.6.5. Núllkostur..... | 18 |
| 1.6.6. Valkostur Vegagerðarinnar | 19 |
| 1.7. FRAMKVÆMDALÝSING..... | 19 |
| 1.7.1. Vegagerð..... | 19 |
| 1.7.2. Ræsi og brýr | 19 |
| 1.7.3. Jarðgöng..... | 20 |
| 1.7.4. Efnispörf og efnistaka | 20 |
| 1.7.4. Efnislosun | 20 |
| 1.7.4. Frágangur | 21 |
| 1.7.5. Mannaflapörf og vinnubúðir | 22 |
| 1.8. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR | 22 |
| 1.9. REKSTUR- OG REKSTRARTÍMI | 22 |
| 1.9.1. Samgöngur og umferð..... | 22 |
| 2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ | 23 |
| 2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS | 23 |
| 2.1.1. Samfélag | 24 |
| 2.2. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU | 24 |
| 2.3. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN | 26 |
| 2.4. LEYFI OG VERNDUN | 26 |
| 2.4.1. Náttúruminjaskrá og lög um verndun Breiðafjarðar..... | 28 |
| 3 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM – VINSUN | 29 |
| 3.1. ALMENN ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI | 29 |
| 3.1.1. Vegagerð, jarðgangagerð og brúargerð..... | 29 |
| 3.1.2. Efnistaka og efnislosun..... | 29 |
| 3.2. VINSUN..... | 29 |
| 3.3. ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR | 29 |
| 3.4. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM..... | 30 |
| 4 GÖGN OG RANNSÓKNIR | 31 |
| 4.1. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM AF FYRIRHUGAÐRI FRAMKV .. | 31 |
| 4.1.1. Landnotkun, mannvirki og útvist..... | 31 |
| 4.1.2. Verndarsvæði | 31 |
| 4.1.3. Heilsa og hjóðvist..... | 31 |
| 4.1.4. Menningarmínjar..... | 32 |
| 4.1.5. Gróðurfar | 32 |
| 4.1.6. Fuglalíf..... | 34 |
| 4.1.7. Vatnafar og lífríki straumvatna | 34 |
| 4.1.8. Lífríki í fjöru, leiru og á sjávarbotni | 35 |
| 4.1.9. Vatnsskipti, selta og sjávarföll..... | 36 |
| 4.1.10. Jarðfræði | 37 |
| 4.1.11. Landslag, ásýnd lands | 37 |
| 4.2. MÓTVÆGISÆÐGERÐIR OG VÖKTUN | 38 |
| 4.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD | 38 |
| 4.3.1. Veðurfar..... | 38 |
| 4.3.2. Náttúruvá | 38 |
| 4.4. KORT OG UPPDRÆTTIR | 39 |
| 4.5. NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM | 39 |
| 5. KYNNING OG SAMRÁÐ | 40 |
| 5.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU | 40 |
| 5.2. SAMRÁÐ..... | 40 |
| 6. HEIMILDIR | 41 |
| 7. TEIKNINGAR | 43 |

1. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR

1.1. 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 frá Bjarkalundi, um Þorskafjörð, Djúpaþfjörð og Gufufjörð að Melanesi í mynni Þorskafjarðar. Núverandi vegur er 41,6 km langur en nýr vegur verður 19,7-21,7 km langur, háð leiðarvali (teikning 2). Skoðaðar hafa verið margar leiðir, en áætlanir eru um að meta umhverfisáhrif þriggja þeirra, þ.e. D1, H, og I.

Mat á umhverfisáhrifum 2005-2009

Umhverfisáhrif viðkomandi vegarkafla 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. Matskýrslan 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 Djúpaþfjörð samkvæmt leið C.

Aðalskipulag Reykhólahrepps, sem umhverfisráðherra staðfesti 24.08.2009, var staðfest með fyrirvara um niðurstöður mats á umhverfisáhrifum þeirra framkvæmda sem háðar eru mati á umhverfisáhrifum samkvæmt lögum nr. 106/2000.

Þar eð ráðherra staðfesti aðalskipulagið með þessum fyrirvara en hafnaði því ekki þótt mat á umhverfisáhrifum hefði farið fram, verður að álykta að hann hafi beint því til sveitarstjórnar að fram geti farið nýtt mat á umhverfisáhrifum allra nýrra kosta í legu Vestfjarðavegar í Gufudalssveit. Ekki verður af gögnum málsins ráðið að fyrri kostir séu útilokaðir.

Í þessu sambandi er þó rétt að vekja athygli á niðurlagi bréfs Skipulagsstofnunar til Umhverfisráðuneytisins, dagsettu 18. júní 2009, þar sem segir: „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. Ráðherra staðfesti síðan aðalskipulagið 24.08.2009.

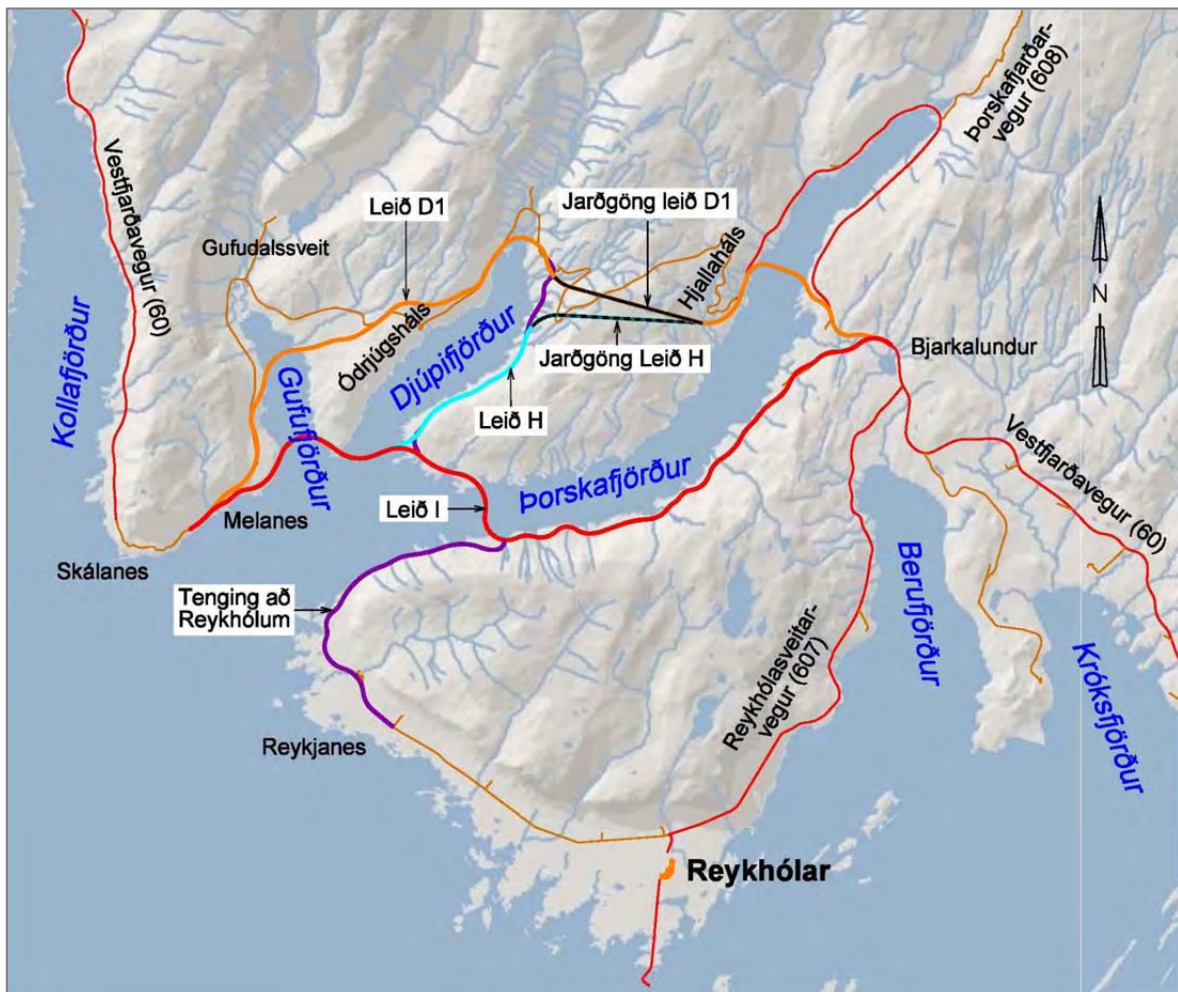
Vegagerðin kynnir því hér leið B1, sem er sú leið sem gert er ráð fyrir í aðalskipulaginu, með nokkrum breytingum. Breytingar á leiðinni voru gerðar í samráði við landeigendur og sveitarstjórn. Náttúrufræðistofnun Íslands, Skógrækt ríkisins og Umhverfisstofnun komu einnig að vali á leið B1 eftir úrskurð umhverfisráðherra 05.01.2007 og þar til dómur Hæstaréttar féll 22.10.2009. Eftir dóm Hæstaréttar hefur málið legið í láginni þar til að hreyft er við því nú á nýjan leik.

Framkvæmdum á 3. Áfanga, frá Kraká að Eyri er nú að mestu lokið, nema á kaflanum um Skálanes, en þar er unnið að framkvæmdum. 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.

Nýtt mat á umhverfisáhrifum

Sumarið og haustið 2011 hélt innanríkisráðherra fundi með hagsmunaaðilum. Á fundunum kom fram að íbúar á Vestfjörðum eru almennt sammála um að nýjan veg skuli leggja á láglandi. Í kjölfarið ákvað Vegagerðin að leggja fram 3 leiðir, leið D1, H og I og meta umhverfisáhrif þeirra. Þær 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 dagsettu 5. janúar 2007. Þá hafnaði Vegagerðin hugmyndum um að vegurinn yrði lagður í jarðgöngum. Í þessu mati eru lagðar fram 2 leiðir, D1 og H, sem liggja í jarðgöngum undir Hjallaháls. Lögð er fram ný leið, I, sem þverar Þorskafjörð utan við Teigsskóga og liggur um Þorskafjörð að austanverðu.



Mynd 1. Fyrirhugað framkvæmdasvæði Vestfjarðavegar.

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á sunnanverðum Vestfjörðum. Í júní 2012 samþykkti Alþingi samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022. Þar eru fjárveitingar til vegaframkvæmda á

Vestfjarðavegi um Gufudalssveit áætlaðar á 2. tímabili, þ.e. á árunum 2015-2018 (kafli 1.8.) og verði leið D1 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 frummaskýrslu verður fjallað um þær veglínur sem koma til greina og mögulega verður ein veglína lögð fram sem valkostur Vegagerðarinnar.

Drög að tillögu að matsáætlun eru kynnt á vef Vegagerðarinnar: www.vegagerdin.is. Almennigur getur 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. Senda skal tölvupóst til: kristjan.kristjansson@vegagerdin.is og helga.adalgeirsdottir@vegagerdin.is. Hringja má í síma 522 1231 (Kristján) eða 899 6444 (Helga). Þá er auk þess hægt að senda skriflegar athugasemdir til:

Vegagerðin
b.t. Kristjáns Kristjánssonar
Borgartúni 5-7
105 Reykjavík

1.2. MATSSKYLDA

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

1.3. NÚVERANDI SAMGÖNGUR – NÚVERANDI VEGUR

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 Öfundarfjörð, um jarðgöng undir Breiðadals- og Botnsheiði á Djúpveg í Skutulsfirði. Vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg er núna 455 km, þar af eru 318 km með bundnu slitlagi en 138 km af malarvegum. Vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur eftir Djúpvegi sem er með bundnu slitlagi er 455 km.

Í undirbúningi og í framkvæmd eru miklar vegabætur á Vestfjarðavegi 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 138 km Vestfjarðavegar með malarfirborði og er sums staðar um erfiða fjallvegi að fara sem lokast auðveldlega 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 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.

Nokkrar endurbætur hafa verið gerðar á Vestfjarðavegi við norðanverðan Breiðafjörð á síðustu árum en frekari endurbætur eru í undirbúningi.

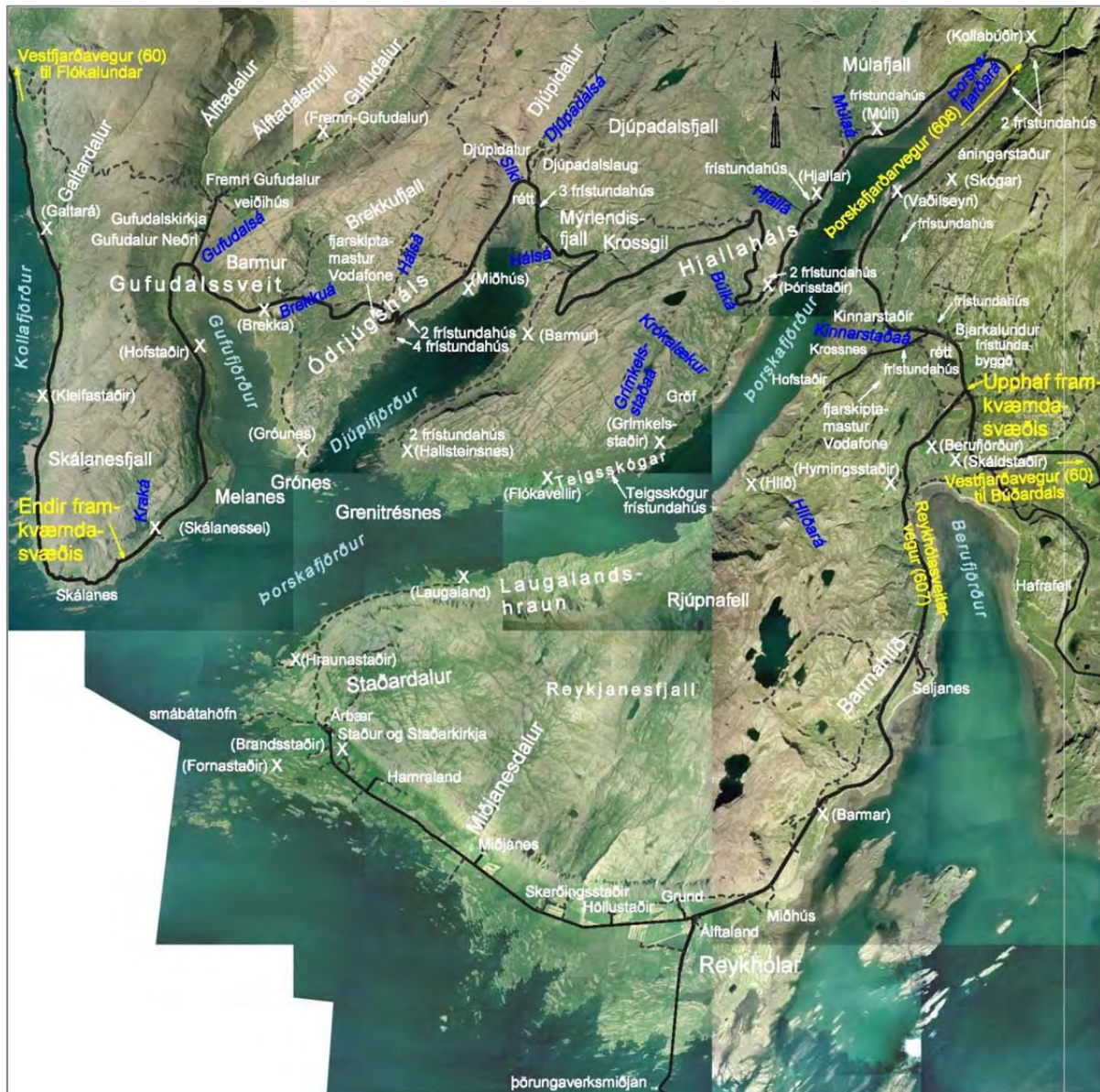
Ennþá er malarvegur á kaflanum frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Melanasi, austan við Skálanes, sem er sá kafli sem hér er fjallað um. Þessi framkvæmd getur stytta leiðina um rúmlega 20 km. Við styttinguna kynni hluti núverandi vegar að verða lagður af.

Núverandi vegur liggur frá Bjarkalundi að Melanasi, við mynni Þorskafjarðar, og er 41,6 km langur. Vegurinn er algjörlega 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.

Bjarkalundur-Þórisstaðir í Þorskaflirði

Vegurinn um sunnanverðan Þorskafljörð var endurlagður um 1970. Vegurinn úr Þorskafljarbotni, út með Þorskaflirði að vestan, yfir Hjallaháls og í botni Djúpafljarðar 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 Þorskafljarðará að Þórisstöðum. Vegurinn hefur þó viðunandi legu á þessum kafla og burðargeta hans telst fullnægjandi. Í Þorskafljarbotni er 60 m löng einbreið brú yfir Þorskafljarðará, sem byggð var árið 1981.

Á vegarkaflanum eru veltengingar að bæjunum Hofstöðum og Kinnarstöðum. Frá heimreið að Hofstöðum liggur vegur að einbýlishúsinu Krossnesi. Einnig eru tengingar að frístundahúsum og eyðibýlum. Eitt frístundahús er í landi Hofstaða, tvö í landi Kinnarstaða, tvö í landi Skóga í botni Þorskafljarðar, eitt í landi Kollabúða, eitt við Múla, eitt í landi Hjalla og tvö í landi Þórisstaða. Úr botni Þorskafljarðar liggur Þorskafljarvegur (608) um Þorskafljarheiði að Djúpvegi (61) á Steingrímsfjarðarheiði. Í landi Skóga er áningarstaður og minnismerki um Matthías Jochumsson.



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

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

Á vegarkafnanum er ein einbreið brú, Djúpadalsá sem er 32 m löng og byggð árið 1952.

Þorskafjarðarmegin er vegtenging að bænum Gröf og þaðan út að frístundahúsinu Teigsskógi. Djúpafjarðarmegin er vegtenging að eyðibýlunum Barmi og Hallsteinsnesi. Á Hallsteinsnesi eru tvö frístundahús. Einnig eru vegtengingar að 3 frístundahúsum austan við botn Djúpafjarðar

Djúpidalur í Djúpafirði-Melanes

Núverandi vegur sem liggur frá Djúpadalsá í botni Djúpafjarðar, um Ódrjúgsháls og Gufufjörð, að Melanesi er óviðunandi. Hann var lagður um 1950 og liggur yfir hálsinn í mjög 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 öxulþunga á hluta hans á vorin.

Á vegarkafnanum eru tvær einbreiðar brýr. Skammt frá heimreið að Djúpadal í Djúpafirði 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 Djúpafirði er vegtenging að bænum Djúpadal í botni fjarðarins þar sem er sundlaug og ferðapjónusta. Einnig eru vegtengingar að 6 frístundahúsum í firðinum vestanverðum, þar sem vegurinn liggur upp á Ódrjúgsháls.

Í Gufufirði eru vegtengingar að bæjunum Gufudal Neðri og Fremri Gufudal. Við Gufudal eru m.a. veiðihús og kirkja, Gufudalskirkja. Einnig eru vegtengingar að eyðibýlunum Brekku og Hofstöðum. Á Melanesi er tenging að aflögðum flugvelli. Vegslóði (jeppaslóði) liggur yfir túnin á Brekku, yfir vað á Brekkuá og út í Grónes.

Vetrarpjónusta og umferð

Veturinn 2011-2012 er vetrarpjónusta á Vestfjarðavegi á kaflanum frá Búðardal að Brjánslæk, 6 daga í viku, þ.e. alla daga nema laugardaga.

Samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2010 var umferðin um Vestfjarðaveg á viðkomandi vegarkafli mismunandi eftir vegaköflum (tafla 1):

Tafla 1. Umferð á Vestfjarðavegi 2010, á kaflanum frá Reykhólasveitarvegi að Kleifastaðum.

| Vegarkafli | Lengd | ÁDU | SDU | VDU | Eknir þ. km |
|-----------------------------------------|-------|-----|-----|-----|-------------|
| Reykhólasveitarvegur-Þorskafjarðarvegur | 8,31 | 136 | 239 | 69 | 413 |
| Þorskafjarðarvegur- Gröf | 6,78 | 69 | 140 | 31 | 171 |
| Gröf - Djúpadalsvegur | 11,48 | 75 | 152 | 33 | 314 |
| Djúpadalsvegur- Fremri-Gufudalsvegur | 9,24 | 78 | 157 | 36 | 263 |
| Fremri-Gufudalsvegur - Kleifastaðir | 12,14 | 82 | 163 | 38 | 363 |

ÁDU Meðalársúmfærð eða meðalfjöldi bíla á sólarhring allt árið.

SDU Sumardagsumferð eða meðalfjöldi bíla á sólarhring júní – september.

VDU Vetrardagsumferð 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 sem rennur út 31. maí 2012. Rætt hefur verið um að samningurinn verði framlengdur þar til Vestfjarðavegur milli Bjarkalundar í Þorskafirði og Þverár í Kjálkafirði 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 Djúpaþarðarmegin (ljósmynd: Oddur Jónsson).

1.4. 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).

1.5. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um langa framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði sést á teikningu 2 en það nær frá Bjarkalundi að Melanasi við mynni Þorskafjarðar að vestanverðu. Núverandi vegur er 41,6 km langur. Nýr vegur mun fylgja núverandi vegstæði á köflum en fer á öðrum yfir óraskað land, háð leiðarvali. Framkvæmdinni má skipta í fimm þætti:

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

Vegsvæði Vestfjarðavegar telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar. Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar lendir oftast innan vegsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur framkvæmdasvæðið náð út fyrir vegsvæðið. 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 vegsvæðið til að geyma efni tímabundið. Er það gert í samráði við hlutaðeigandi aðila.

1.6. KOSTIR

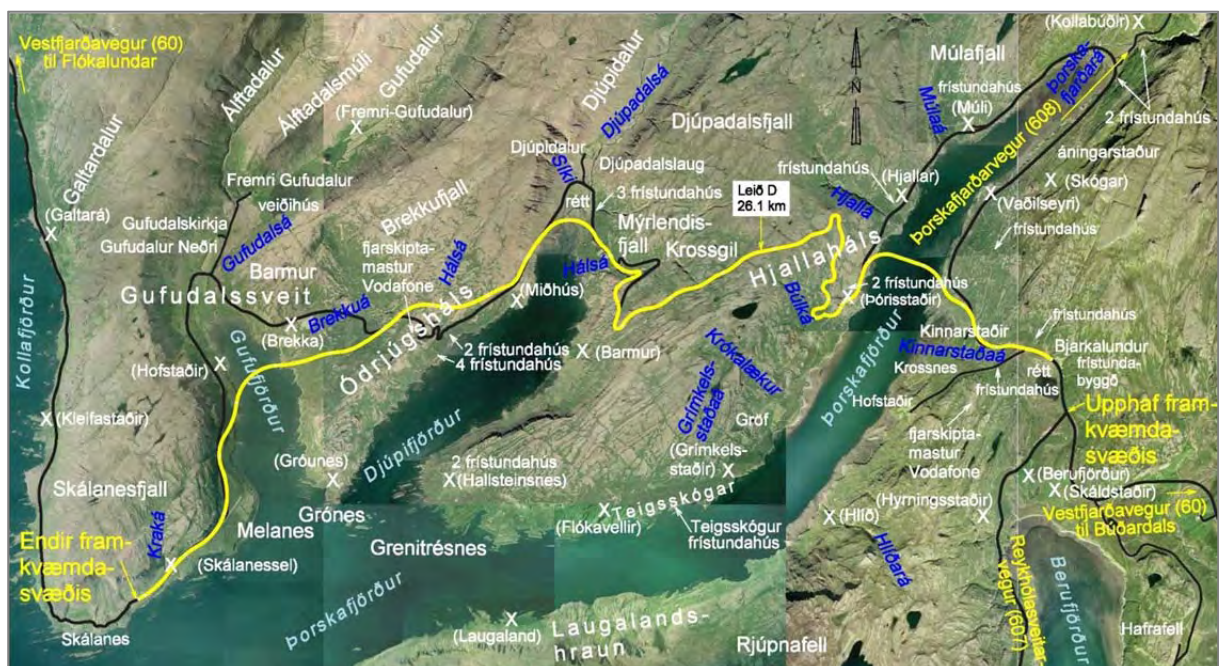
Vegarkafllinn byrjar á móts við Hótel Bjarkalund, sem er á milli Berufjarðar og Þorskafjarðar. Margar veglínur hafa verið skoðaðar, en hér eru kynntar 7 leiðir, D, D1, H, B1, I og A og A1. Ákveðið hefur verið að meta umhverfisáhrif þriggja þeirra, þ.e. D1, H, og I. Allar veglínur nema leið A hefjast á sama stað, og enda á sama stað, til að samanburður verði auðveldari. 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.

Leið D

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 Djúpadalsár í Djúpafljóði [fjórðurinn verður ekki þveraður] og Gufufjarðar og skulu mælingar á seltu fara fram áður en framkvæmdir hefjast og eftir að framkvæmdum er lokið [sjá kafla 4.1.9.].
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. Ekki verður fjallað nánar um leið D í frummatsskýrslu.



Mynd 4. Leið D, gul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Leið D þverar Þorskafjörð og Gufufjörð og liggur um árósa Djúpadalsár í Djúpafljóði. Hún liggur yfir Hjóla og Ódrjúgsháls, fylgir núverandi vegi yfir Hjóla 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 endurbýggður á þessum kafla og getur því staðið óbreyttur. Veglínan víkur út af honum við austanverðan Þorskafjörð og þverar fjórðinn á Ytri-Vaðli, rétt utan við Mjólkárínu 1. Við stöð 4300 kemur veglínin inn á núverandi veg og fylgir honum að stöð 12400. Þar víkur hún út af veginum á kaflanum um Hálsá, undir Mýrlendisfjalli, til að komast hjá snjóþungu svæði. Veglínan liggur þar í krappri hárnálabeygju en liggur svo á hárrí fyllingu yfir árósa í botni Djúpafljóðs, utan við sjávarfítjar í botni fjarðarins. Við stöð 15600 kemur veglínin inn á núverandi veg á stuttum kafla en víkur síðan frá honum aftur við stöð 16000.

Veglínan fer í skeringu 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 grennd við mynni Brekkuár. Hún liggur í grennd við núverandi veg frá stöð 23000 að enda vegarkafans við stöð 26129.

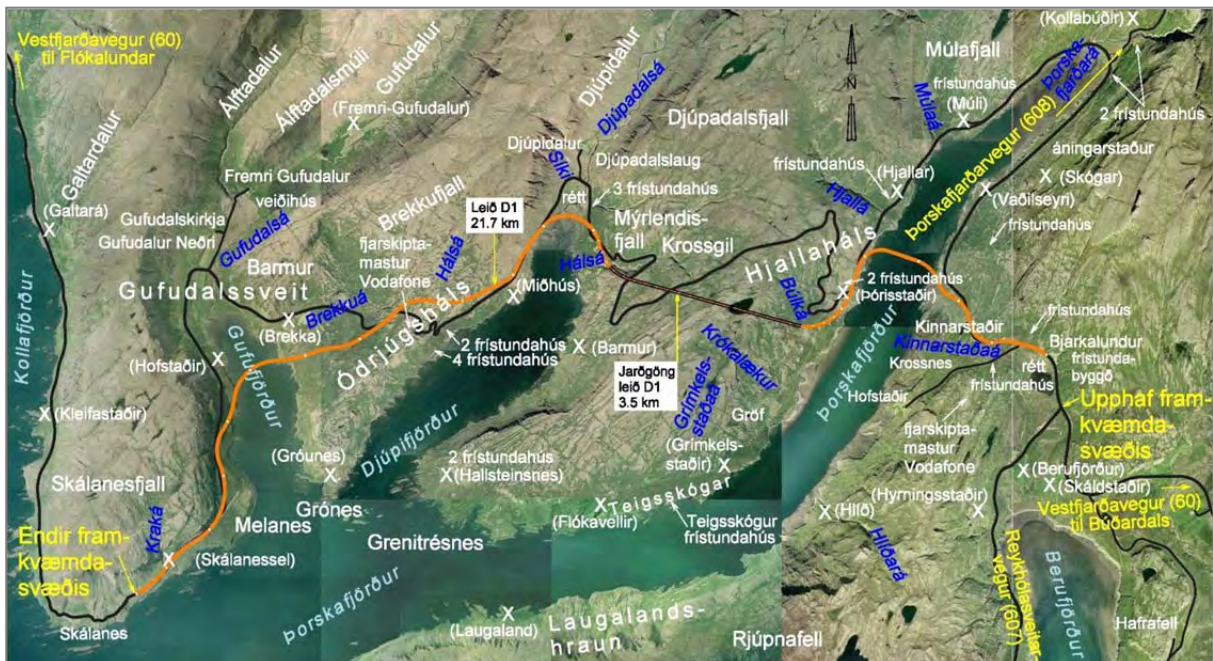
Við þverun Þorskafjarðar samkvæmt leið D verður tæplega 12 km kafla á núverandi Vestfjarðavegi lagður af sem stofnvegur. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi Vestfjarðaveg beggja vegna Þorskafjarðar, í grennd við stöðvar 2000 og 4000. Þorskafjarðavegur (608) lengist og vegalengd frá Vestfjarðavegi að bænum Múla og frístundahúsum í innanverðum Þorskafirði verður lengri. Lagfæra þarf vegamót tenginga að bænum Gröf og frístundahúsi í Teigsskógum.

Við breytingu á legu Vestfjarðavegar í botni Djúpaþfjarðar verður tæplega 2 km langur kafla á Vestfjarðavegi lagður af. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi veg, en mögulega aðeins öðrum megin fjarðarins, í grennd við stöð 14500 eða 15500. Ekki er gert ráð fyrir að fjarlægja núverandi brýr á Djúpadalsá og Síkisá. Heimreið að Djúpadal lengist. Við lagningu nýs Vestfjarðavegar þar sem farið er upp á Ódrjúgsháls í Djúpaþfirði þarf að útbúa tengingu við nýja veginn í grennd við stöð 16500. Vegur að frístundahúsum undir Ódrjúgshálsi lengist.

Við þverun Gufufjarðar verður rúmlega 7 km langur kafla á Vestfjarðavegi lagður af. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi veg beggja vegna Gufufjarðar, við stöðvar 19000 og 23000. Hann þarf einnig að tengja við slóða sem liggur út í Grónes, við stöð 20000. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bæjunum Gufudal og Fremri Gufudal lengist.

Leið D1 - jarðgangalína

Leið D1 þverar Þorskafjörð og Gufufjörð og liggur um árósa Djúpadalsár í Djúpaþfirði. Hún liggur í jarðgöngum undir Hjallaháls en liggur yfir Ódrjúgsháls. Þar verður mikil breyting á legu vegarins í samanburði við núverandi veg. Hún fylgir leið D nema á kaflanum um Hjallaháls.



Mynd 5. Leið D1, appelsínugul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

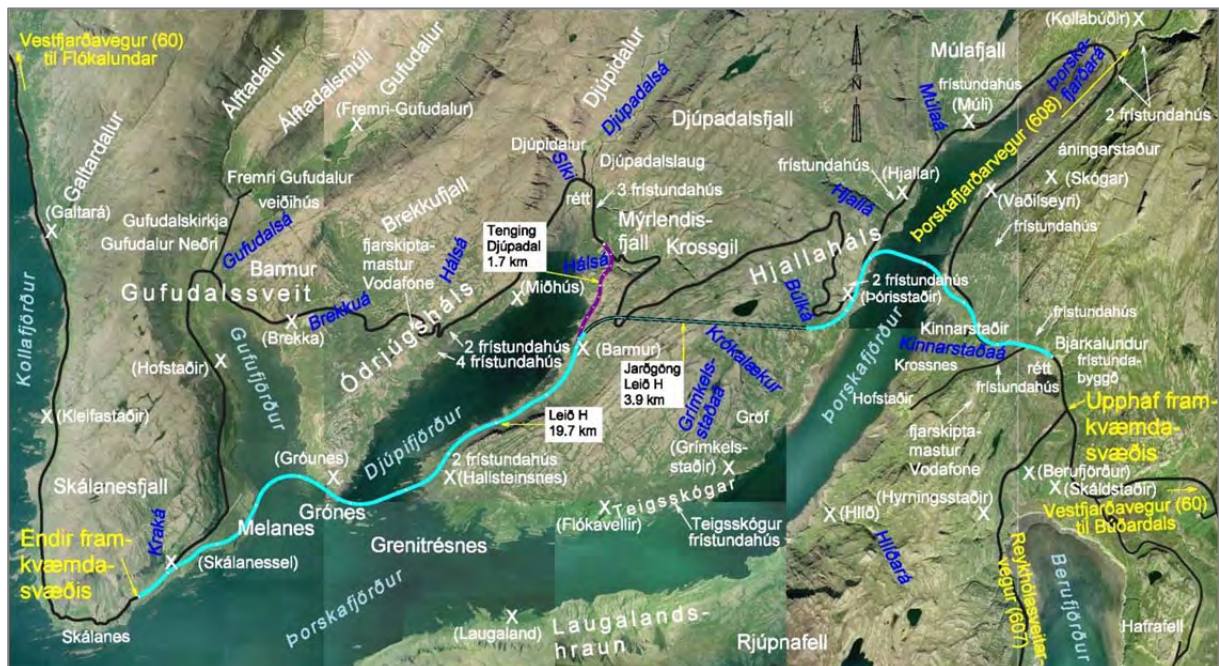
Veglínan víkur frá leið D við stöð 4600. Þaðan liggur hún að jarðgangamunna við stöð 5800. Milli stöðva 5800-9300 er veglínan í 3,5 km löngum í jarðgöngum. Jarðgangamunninn er við Hálsá, undir Mýrlendisfjalli, og komist er hjá snjóþungu svæði. Veglínan fylgir leið D frá stöð 10400 í Djúpaþfirði að enda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

Vegasamband á svæðinu mun breytast. Við þverun Þorskafjarðar verður tæplega 12 km kafli á núverandi Vestfjarðavegi lagður af og með jarðgöngum undir Hjallaháls rúmlega 9 km kafli. Í botni Djúpaþfjarðar verður tæplega 2 km langur kafli lagður af og í Gufufirði rúmlega 7 km langur kafli. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bæjunum Djúpadal, Gufudal og Fremri Gufudal lengist og vegur að frístundahúsum undir Ódrjúgshálsi lengist.

Í Þorskafirði þarf að tengja nýjan veg samkvæmt leið D1 við nýjan veg beggja vegna Þorskafjarðar, í grennd við stöðvar 2000 og 4000. Í Djúpaþfirði þarf mögulega að tengja nýjan veg við núverandi veg beggja vegna Djúpaþfjarðar, í grennd við stöð 10000 og/eða 11000. Þar sem farið er upp á Ódrjúgsháls í Djúpaþfirði þarf að útbúa tengingu við nýja veginn í grennd við stöð 12000. Nýjan veg í Gufufirði þarf að tengja við núverandi veg beggja vegna Gufufjarðar, við stöð 14800 og stöð 18200. Hann þarf einnig að tengja við slóða sem liggur út í Grónes, við stöð 15600.

Leið H - jarðgangalína

Leið H þverar Þorskafjörð, Djúpaþfjörð og Gufufjörð. Hún liggur í jarðgöngum undir Hjallaháls og liggur um nýtt vegarstæði í Djúpaþfirði austanverðum.



Mynd 6. Leið H, ljósblá (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Veglínan fylgir leið D til að byrja með en víkur frá henni við stöð 4600. Þaðan liggur hún að jarðgangamunna við stöð 5800. Milli stöðva 5800-9700 er veglínan í 3,9 km löngum í jarðgöngum. Jarðgangamunninn að vestanverðu er í grennd við eyðibýlið Barm. Veglínan liggur þaðan út með Djúpaþfirði austanverðum. Um svæðið liggur vegur að Hallsteinsnesi og veglínan fylgir honum á kafli. Milli stöðva 9700 og 13700 fylgir veglínan að mestu Djúpadalsvegi (6087) en úrskurður liggur fyrir að ekki þurfi að meta umhverfisáhrif hans (kafli 1.1.). Við Hallsteinsnes þverar veglínan Djúpaþfjörð. Veglínan mun liggja yfir fjörðinn milli stöðva 13700-15200. Hún kemur á land á Grónesi, liggur þar um fjörur, vík og nes, að stöð 16000. Þaðan þverar veglínan Gufufjörð og kemur á land á Melanasi við stöð 16900. Veglínan liggur neðar en núverandi vegur um Melanes að stöð 19000 við Skálanessel en fylgir þaðan núverandi vegi að enda vegarkafli við stöð 19653.

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

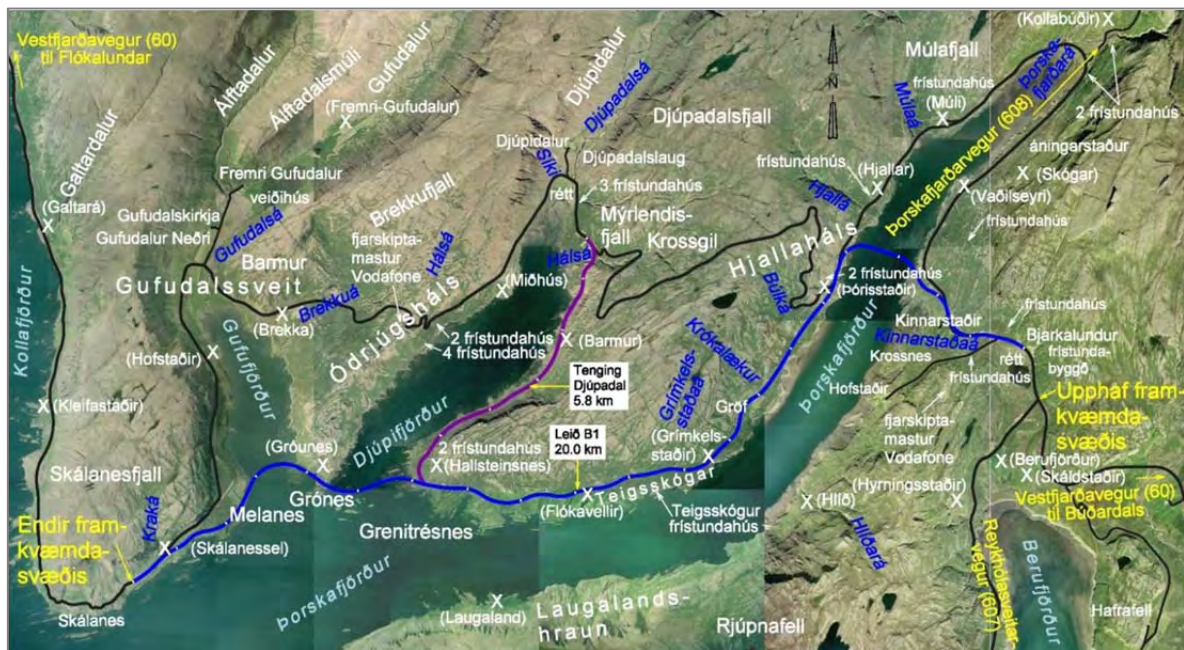
Nýjan Vestfjarðaveg þarf að tengja við núverandi veg við Gufufjörð vestanverðan, í grennd við stöð 19000, skammt frá enda framkvæmdasvæðisins. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bæjunum Brekku, Gufudal og Fremri Gufudal lengist.

Leið B1

Leið B1 þverar Þorskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð. Hún liggur um nýtt vegarstæði í Þorskafirði vestanverðum. Í úrskurði Umhverfisstofnunar dagsettum 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 Teigsskóga. 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.
- 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 og Barmur um veglínu sem raskaði Teigsskógum minna en leið B. Samkomulag var um að vegur samkvæmt Leið B1 félli best að skilyrðum ráðherra.

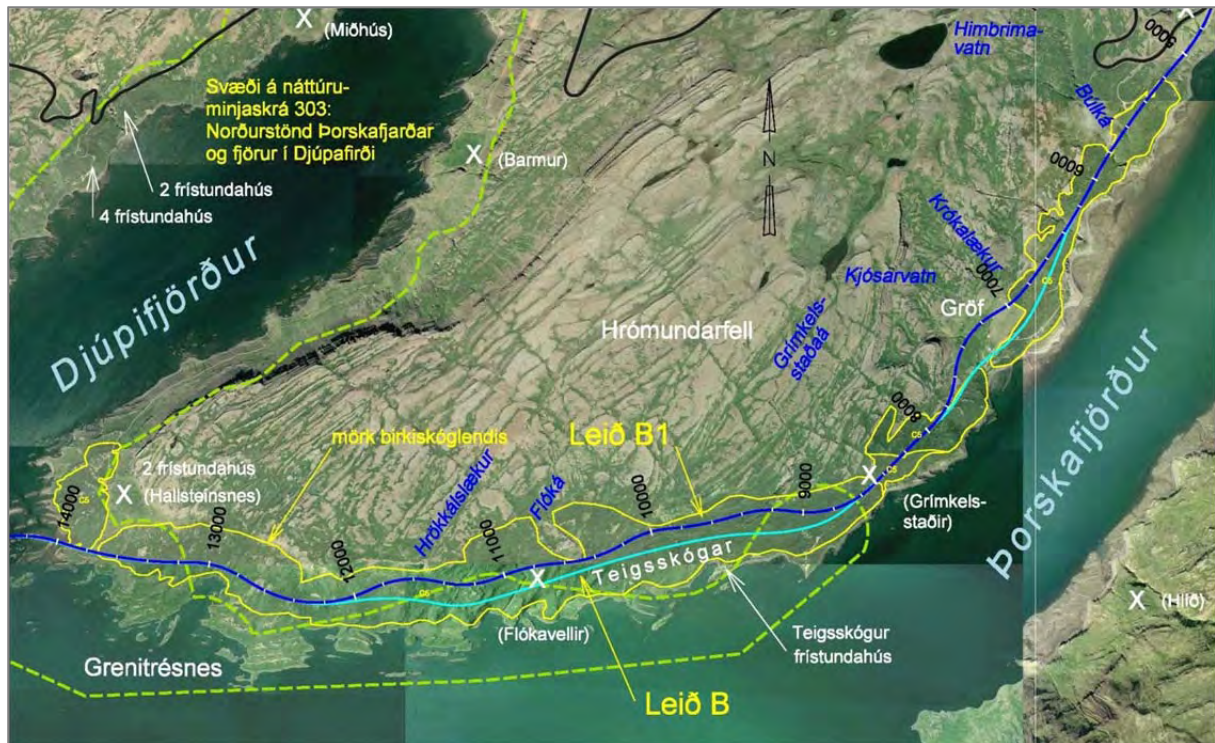


Mynd 7. Leið B1, dökkblá (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

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

Leið B1 liggur ofar í Teigsskógum en leið B. Veglínan er staðsett þannig að hún hafi sem minnst áhrif á einn stærsta og heillegasta birkiskóginn á Vestfjörðum (mynd 8).

Veglínan fylgir leið D til að byrja með en vikur frá henni við stöð 4600. Þaðan liggur hún út með Þorskafirði að vestanverðu.



Mynd 8. Leið B (ljósblá) og leið B1 (dökkblá) um Teigsskóga (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Á svæðinu liggur vegur að bænum Gröf en þaðan er vegslóði að frístundahúsinu Teigsskógi sem er við sjóinn, neðan við Teigsskóga. Veglínan liggur ofan við bæinn Gröf, neðan við eyðibýlið Grímkelsstaði, ofan við eyðibýlið Flókavelli og um ósnortið svæði ofarlega í Teigsskógum (mynd 8). Hún liggur neðan við eyðibýlið Hallsteinsnes, sem nýtt er sem frístundahús. Frá Hallsteinsnesi fylgir veglínan leið H að enda vegarkafans við stöð 19981.

Á kaflanum þar sem leið B1 liggur utan leiða D og H mun Vestfjarðavegur liggja framhjá bænum Gröf og frístundahúsum í Teigsskógum og á Hallsteinsnesi. Útbúa þarf nýjar tengingar að þessum húsum.

Með nýjum Vestfjarðavegi út með Þorska firði vestanverðum og við þverun Djúpa fjörðar og Gufufjarðar verður tæplega 27 km langur kafli á Vestfjarðavegi lagður af sem stofnvegur. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi veg í Djúpa firði með nýrri, 5,8 km langri veltengingu (Djúpadalsvegi 6087, sbr. kafla 1.1.) sem liggur frá stöð 13800 á Hallsteinsnesi að núverandi vegi undir Mýrlendisfjalli. Vegalengd frá Vestfjarðavegi að bænum Djúpadal og frístundahúsum í Djúpa firði og undir Ódrjúgshálsi austanverðum lengist mikið. Fjarlægð að bænum Gröf og frístundahúsum í Teigsskógum og á Hallsteinsnesi styttest.

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

Leið I

Leið I þverar Þorskafjörð, Djúpaþfjörð og Gufufjörð. Hún liggur um nýtt vegarstæði í Þorskafirði austanverðum.



Mynd 9. Leið I, rauð (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Veglínan fylgir núverandi vegi fyrstu 400 m. Hún víkur út af honum við vegtengingu að Hofsstöðum og liggur í grennd við heimreiðina að stöð 2600. Við bæjarstæði 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 ósnortið svæði, þar sem er mikill hliðarhalli á köflum. Veglínan liggur um berghlaupið Laugalandshraun. Við stöð 10600 liggur veglínan út í Þorskafjörð 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 Djúpaþfjörð. Veglínan mun liggja yfir fjörðinn milli stöðva 13900-15400. 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 17100. Veglínan liggur neðar en núverandi vegur um Melanes að stöð 19200 við Skálanessel en fylgir þaðan núverandi vegi að enda vegarkafans við stöð 19860.

Við lagningu nýs Vestfjarðavegar samkvæmt leið I, verður rúmlega 41 km langur kafli á Vestfjarðavegi lagður af. Nýjan veg þarf að tengja við núverandi Vestfjarðaveg í Þorskafirði austanverðum, við stöð

600, í grennd við Bjarkalund. Þorskaufjarðavegur (608) lengist og vegalengd frá Vestfjarðavegi að bænum Múla og frístundahúsum í Þorskafirði, bæði í botni fjarðarins og einnig vestan hans (Hjallar, Þórisstaðir, Gröf og Teigsskógur), verður lengri.

Líklega þarf að leggja nothæfan veg frá nýjum Vestfjarðavegi samkvæmt leið I að Reykhólasveitarvegi. Nú liggur fremur lélegur 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.laga nr. 80/2007 (Vegalaga).

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 styttest.

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 Brekku, Gufudal og Fremri Gufudal lengist.

Leið A

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

Veglínan hefst við vegamót Vestfjarðavegar og Reykhólasveitarvegar (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.

Reykhólasveitarvegur er krókóttur 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 2.2.). Auk þess nær það yfir land Skóga niður í botn Þorskaufjarðar. 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 Melanesi. 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 Melanes. 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 sumarhús eru og tengd Reykhólasveitarvegi.



Mynd 10. Leið A, fjóluþlá (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Leið A1

Leið A1 þverar Þorskaftafjörð við mynni fjarðarins, frá Reykjanesi að Skálanesi.

Leið A1 lægi eins og leið I frá Bjarkarlundi, út með Þorskaftafirði 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.

Nýr vegur samkvæmt leið A1 yrði 20,3 km langur.

Við lagningu nýs Vestfjarðavegar samkvæmt leið A1, verður rúmlega 41 km langur kafla á Vestfjarðavegi lagður af. Nýjan stofnveg þarf að tengja við núverandi Vestfjarðaveg í grennd við Hofstaðaveg að austan og á Melanesi 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 Þorskaftafirði, Djúpafirði og Gufufirði lengjast umtalsvert.



Mynd 11. Leið A1, ljósbleik (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2005).

Samanburður á leiðum

Sjö leiðir eru kynntar hér að framan, leiðir D, D1, B1, H, I, (teikning 3), A og A1 (teikning 4). Allar munu þær stytta Vestfjarðaveg, en mismunandi mikið (tafla 2). Samkvæmt markmiðum Samgönguáætlunar er æskilegt að stytta veginn sem mest. Kostnaður og efnisþörf er mjög mismunandi og við val á veglínu þarf að bera saman áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, styttingu leiða, greiðfærni og kostnað.

Tafla 2. Upplýsingar um mögulegar leiðir.

| | Eining | Núv. vegur | Leið D | Leið D1 | Leið B1 | Leið H | Leið I | Leið A | Leið A1 |
|----------------------------------------|--------|------------|--------|---------|---------|--------|--------|-------------|---------|
| Vegalengd Bjarkalundur-Melanes | km | 41,6 | 26,1 | 21,7 | 20,0 | 19,7 | 19,9 | 27,3 | 20,3 |
| Vegalengd Ísafjörður-Reykjavík* | km | 447,2 | 431,7 | 427,3 | 425,6 | 425,3 | 425,5 | 431,9 | 425,7 |
| Stytting Vestfjarðavegar | km | | 15,5 | 19,9 | 21,6 | 21,9 | 21,7 | 14,3 | 21,3 |
| Kostnaður | Mkr. | | 5.350 | 9.100 | 6.700 | 10.100 | 9.700 | Ekki metinn | 11.230 |
| Umframkostnaður | Mkr. | | 0 | 3.750 | 1.350 | 4.750 | 4.350 | | 5.880 |

*með innifalinni fyrirhugaðri 7,8 km styttingu á kaflanum Vestfjarðavegur Eiði-Þverá

Allar skoðaðar leiðir sneiða hjá snjóþungu svæði undir Mýrlendisfjalli. Allar leiðirnar þvera firði og hafa áhrif á fjörur og leirur. Rofverja þarf veginn þar sem firðir eru þveraðir og annars staðar þar sem ágangs sjávar gætir. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um legu leiða.

Allar styttingar Vestfjarðavegar hafa í för með sér nýja tengi- eða héraðsvegi. Megin hluti þeirra verður núverandi Vestfjarðavegur. Líklega verður einungis mögulegt að leggja um 9,0 km kafla um Hjallaháls af, aðrir hlutar núverandi Vestfjarðavegar verða meira og minna í notkun framvegis. Tengivegir vegna leiða B1 og H yrðu álíka langir. Með leiðum A og A1 yrði núverandi Vestfjarðavegur fyrir Þorskafjörð og vestur á Skálanes tengivegur. Með leið B1 yrði lagður nýr tengivegur inn Djúpafjörð að austan. Með leiðum B1, H og D1 yrði núverandi Vestfjarðavegur í vestanverðum Gufufirði tengivegur. Þessu verða gerð frekari skil í frummatsskýrslu.

1.6.1. 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 Melanesi, 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 skoðað leið A og ákveðið að hafna henni án undangengis mats á umhverfisáhrifum. Ekki verður fjallað um leið A í frummatsskýrslu.

1.6.2. Ákvörðun um höfnun á leið A1

Leið A1 er mun dýrari en aðrar skoðaðar leiðir (nema leið A) vegna langrar brúar á 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 tæplega 40 km kafla frá Bjarkalundi að Melanesi, mun 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 Laugalands 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 A 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.

Vegagerðin hefur skoðað leið A1 og ákveðið að hafna henni án undangengis mats á umhverfisáhrifum. Ekki verður fjallað um leið A1 í frummatsskýrslu.

1.6.3. Ákvörðun um höfnun á leið 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 2005 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 færi 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 kemur hins vegar í ljós að heildarstærð skóglendis, sem gæti spillst, yrði að hámarki 24 ha eða um 6 % skóglendisins. Deila má um hvort 6 % teljist umtalsverður hluti eða ekki.

Vegagerðin telur fullreynt að fá heimild til að leggja Vestfjarðaveg um birkiskóginn í vestanverðum Þorskafirði milli Þórisstaða og Hallsteinsness og telur 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 2,4 milljörðum króna ódýrari en leið D1.

1.6.4. Ákvörðun um höfnun á leið D

Við mat á umhverfisáhrifum 2005 var fallist á leið D með skilyrðum eins og fram kemur í undirkafla Leið D í upphafi kafla 1.6 Kostir 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.

1.6.5. Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum á þessum hluta Vestfjarðavegar, sjá kafla um núverandi veg. Vegagerðin telur þennan valkost ófullnægjandi því að hann er vegtæknilega óviðunandi. Kröfum til umferðaröryggis er hvergi nærri fullnægt. Megin ágallar hans eru alltof mikill bratti og alltof krappar beygjur. Vegurinn stenst heldur ekki kröfur til burðarþols og þarf því oft að grípa til þungatakmargana. 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.

1.6.6. Valkostur Vegagerðarinnar

Vegagerðin telur kosti B1 og I bestu langbestu kostina þegar tekið er tillit til umferðaröryggis og greiðfærni. Eins og fram hefur komið er leið B1 hafnað (kafla 1.6.3.). Leiðir D1 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 verið sívaxandi.

Leið D1, sem fylgir áður samþykktari leið D nema um Hjallaháls þar sem hún liggur í jarðgöngum, er ódýrust af þeim leiðum sem Vegagerðin hefur ákveðið að velja til mats á umhverfisáhrifum (tafla 2). Áætlaður kostnaðarmunur á leið I og D1 er 0,6 milljarðar króna.

Vegagerðin telur að á þessu stigi sé líklegast að Vestfjarðavegur verði lagður samkvæmt leið D1. Verði hún 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 m.s.b. og lið 13.a í 2. viðauka laganna.

1.7. FRAMKVÆMDALÝSING

1.7.1. 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 19,7 - 21,7 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 fjarðarþvera og þar sem vegurinn liggur um ósnortin svæði.

Nýr vegur um Ódrjúgsháls (leið D1) mun hafa mikil áhrif á landslagið þar. Nýr vegur út Djúpafjörð austanverðan (leið H og I) mun hafa mikil áhrif á landslagið í Djúpafirði, en nú liggur vegslóði um svæðið. Nýr vegur út með Þorskafirði út með Þorskafirði að austanverðu breyta landslaginu í Þorskafirði mikið (leið I).

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

1.7.2. Ræsi og brýr

Byggðar verða brýr á Þorskafjörð, Djúpafjörð (eða yfir árósa Djúpadalsár) og Gufufjörð. Nauðsynleg brúarlengd er miðuð 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 á Ytri-Vaðli, þverun Djúpafjarðar milli Hallsteinsness og Gróness og þverun Gufufjarðar milli Gróness og Melaness. Rannsaka þarf botnlög í þverunum á leið D1 í Gufufirði og leið I í Þorskafirði. Botnrannsóknir eru eingöngu nauðsynlegar fyrir endanlega grundun brúa en hafa engin áhrif á lengd þeirra.

Þorskafjörður

Gert er ráð fyrir brú á Ytri Vaðli í Þorskafirði á leið D1 og H, en undan Laugalandi á leið I.

Djúpifjörður

Gert er ráð fyrir brú á áreyrum Djúpadalsár á leið D1 en brú við mynni Djúpafjarðar, frá Hallsteinsnesi að Grónesi á leið H og I.

Gufufjörður

Gert er ráð fyrir brú á Gufufjörð á mótis við Brekkuá í Gufufirði á leið D1 en brú við mynni Gufufjarðar á leið H og I.

Aðrar ár og lækir falla annað hvort innan þverana eða verða leidd um ræsi. Hönnun brúaropa mun miðast við 100 ára flóð en ræsa við 50 ára flóð. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um brýr og ræsi í tengslum við framkvæmdina.

1.7.3. Jarðgöng

Mögulegt er að gerð verði 3,5-3,9 km löng jarðgöng undir Hjallaháls. Niðurstöður jarðfræðiathugunar munu ráða endanlegri legu jarðganganna og verður hún kynnt í frummatsskýrslu. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir nákvæmari staðsetningu gangamunna og lengd jarðganga.

Greint verður frá byggingu og útliti vegskála í frummatsskýrslu. Vegskálum er ætlað að tryggja umferðaröryggi við gangaop.

1.7.4. Efnispörf og efnistaka

Áætluð efnispörf við lagningu hinna ýmsu kosta er sýnd í töflu 3. Efnið verður fengið úr skeringum og námum á svæðinu eða úr sprengdu bergi sem fellur til við jarðgangagerð.

Tafla 3. Efnispörf (m³) Bjarkalundur - Melanes, fyrir mismunandi leiðir*.

| Verkþáttur | A1 Þús. m ³ | Leið I Þús. m ³ | Leið B1 Þús. m ³ | Leið D1 Þús. m ³ | Leið H Þús. m ³ |
|--------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Efnispörf | 2.020 | 2.176 | 1.106 | 1.015 | 905 |
| Efni úr skeringum | 1.560 | 1.635 | 863 | 649 | 745 |
| Efni úr jarðgöngum | | | | 300 | 300 |
| + Námur - Umfram | 461 | 543 | 243 | 66 | -140 |

*Allar tölur í töflu 3 eru nettó tölur.

Gerðar hafa verið frumathuganir á efnistökmöguleikum á svæðinu. Staðsetning náma og stærstu skeringa er sýnd á meðfylgjandi teikningum. Tekið skal fram að á teikningum 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 101-128 og eru námur merktar eftir því í hvaða lög vegarins gert er ráð fyrir að efnið verði notað (sjá töflu 4).

Þar sem gera má ráð fyrir að veigamikil umhverfisáhrif framkvæmdanna verði vegna umfangsmikilla skeringa við veginn, verður í frummatsskýrslu fjallað um stærstu skeringar sem námur 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 megji röskun á svæðinu, að endanlegar efnisrannsóknir fari ekki fram fyrr en mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar telst lokið. 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 nánari grein fyrir því hvernig efnismálum verður háttað og staðsetning efnistökuastaða 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 efnistökuastaða. Lagt verður mat á verndargildi efnistökuastaða. Vegagerðin mun hafa samráð við Umhverfisstofnun og landeigendur varðandi efnistöku.

1.7.4. 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 Þorskaðfjörð. Verði samt sem áður þörf á haugsetningu,

verður hún unnin í samráði við landeigendur, Reykhólahrepp og skipulagsráðgjafa sveitarfélagsins sem vinna að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélagsins og umhverfismati þess.

Tafla 4. Yfirlit yfir mögulegar námur. Vegagerðin telur að námur í gulum reitum muni falla út. Þær tengjast veglínun D og B. Námur í grænum reitum eru til vara

| Námur | | | Veglínur | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------------|---------|-----------------------|----------|----|---|---|---|---|----|---|---|---|---|----|---|---|---|
| | | | D1 | | | | | H | | | | | I | | | | |
| Heiti | Nýtt nr | Gamalt nr. í máu 2005 | F | St | B | K | R | F | St | B | K | R | F | St | B | K | R |
| Kinnarstaðir A | 101 | 1 (38) | X | | X | X | X | X | | X | X | X | X | | X | X | X |
| Klökk í botni Þorskafjarðar | 102 | 39 | | | X | X | | | | X | X | | | | | | |
| Múlaá | 103 | 3 | X | X | | | | X | X | | | | | | | | |
| Bergskering innan Þórisstaða | 104 | 4 | X | | | | | X | | | | | | | | | |
| Hjalli utan Þórisstaða | 105 | 5 | X | X | | | | X | X | | | | | | | | |
| Hjallaháls | 106 | 20(b,c,d,e) | | | X | X | | | | X | X | | | | | | |
| Áreyrar Djúpadals | 107 | 19 | X | X | | | | | | | | | | | | | |
| Skriður utan Síkisár | 108 | 12 | X | | | | | | | | | | | | | | |
| Miðhúsamalur | 109 | 31 | X | | | | | | | | | | | | | | |
| Ódrjúgsháls-klökk (Skering) | 110 | 37 | | | | X | X | | | | X | X | | | | X | X |
| Stuðlaberg í Gufufirði | 111 | 41 | | | | X | X | | | | X | X | | | | X | X |
| Klökk og skriðukeila í Gufufjarðarbotni | 112 | 28 | X | X | X | | X | | | | | | | | | | |
| Melanes | 113 | 8 | X | X | | | | X | X | | | | X | X | | | |
| Hjalli innan Hallsteinsnes | 114 | 42 | | | | | | X | | | | | X | | | | |
| Grjótnám á Hallsteinsnesi | 116 | 7(a,b,c) | | | | | | | | X | X | X | | | X | X | X |
| Strandhjallar á Grónesi | 117 | 32 og 33 | | | | | | X | X | | | | X | X | | | |
| Klappir á Grónesi | 118 | 34 | | | | | | | | X | X | | | | X | X | |
| Klappir á Grónesi (var skering) | 119 | 36 | | | | | | | X | X | X | | | X | X | X | |
| Setstallur innan Hofstaða | 120 | | | | | | | | | | | | X | X | | | |
| Klappir við Kotlæk | 121 | | | | | | | | | | | | | | | X | |
| Litlahraun | 122 | | | | | | | | | | | | X | | | | |
| Klappir innan Hlíðarhlíðar | 123 | | | | | | | | | | | | | X | X | | |
| Klappir neðan Flókavallagnýpu | 124 | | | | | | | | | | | | | | X | X | X |
| Laugalandshraun | 125 | | | | | | | | | | | | X | | | | X |
| Klappir við laugaland | 126 | | | | | | | | | | | | | | X | X | |
| Klappir utan Hákalatröndar | 127 | | | | | | | | | | | | | | | | X |
| Sethjalli utan Hákalatröndar | 128 | | | | | | | | | | | | X | X | | | |

F: Fyllingar

St: Styrkingar

B: Burðarlag

K: klæðing

R: Rofvarnir

1.7.4. Frágangur

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

Við þverun fjarða og gerð jarðganga breytist vegakerfið mikið. Þar sem búið er í innanverðum Djúpafríði og Gufufirði þurfa áfram að liggja vegir inn í fjarðarbotnana.

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 viðkomandi sveitarstjórn.

1.7.5. Mannafloppur 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.

1.8. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR

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 jarðjangerðar undir Hjallaháls. Samtals eru ráðgerðar fjárveitingar því 8.200 millj. kr.

Samkvæmt töflu 2 er kostnaður vegna leiðar D1 9.100 millj. kr. Fyrirhugaðar fjárveitingar munu því ekki duga til framkvæmda.

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 geti hafist árið 2015 en tímalengd framkvæmda er háð leiðarvali, t.d. hvort jarðgangaleið verður fyrir valinu. Fjallað verður um framkvæmdatíma og fjárveitingar í frummatsskýrslu.

1.9. 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.

1.9.1. 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.

Ársdagsumferð á vegarkaflanum árið 2010 var mismunandi, en á stærsta hluta hans var hún í kringum ÁDU 80 (tafla 1). Með bættum og greiðari samgöngum (kafla 1.3.), má gera ráð fyrir að ársdagsumferð geti aukist í 140 þegar nýr vegur verður tekinn í notkun. Ef miðað er við eðlilega þróun eftir það gæti ársdagsumferðin orðið líðlega 200 árið 2026.

Slysatiðni er fjöldi óhappa á hverja milljón ekinna kílómetra. Vegna lítillar umferðar er slysatiðni á vegarkaflanum breytileg milli ára. Banaslys varð á Múlahlíð í Þorskafirði í ágúst 2000. Á árunum 2003-2011 eru skráð 17 slys á vegarkaflanum. Í flestum þeirra urðu engin meiðsl, en í tveimur þeirra lítil meiðsl. Af einstökum vegarköflum sker Hjallaháls sig úr. Í brekkunni og beygjunum í austanverðum hálsinum hafa orðið 5 slys á þessum árum, flest við útafakstur.

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

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

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður fjallað um greiðfærni og umferðaröryggi, sem eru forsenda framkvæmdarinnar. Skoðaðir verða vegtæknilegir þættir og metin áhrif bættra samgangna á umferðaröryggi, vegalengdir og vetrarlokun. Skoðað verður hvort framkvæmdin geti haft áhrif á leiðarval vegfarenda. Umferðaspá til ársins 2030 verður gerð. Arðsemi framkvæmdarinnar verður metin. Fjallað verður um viðhald, rekstur og fyrirhugaða vetrarþjónustu á nýjum vegi.

2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ

2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS

Framkvæmdasvæðið er í sveitarfélaginu Reykhólahreppi. Reykhólahreppur er eina sveitarfélagið í Austur-Barðastrandarsýslu. Að Reykhólum er þéttbýli en annars er sveitarfélagið strjálbýlt og talsvert um eyðjarðir. Nær eina landnotkunin á undirlendi sveitarfélagsins er landbúnaður, þar sem m.a. fer fram hefðbundinn landbúnaður, s.s. sauðfjárrækt, nautgripærækt og skógrækt (Reykhólahreppur, 2008). Í sveitarfélaginu bjuggu 278 manns 1. desember 2011. Þar af tæplega 130 á Reykhólum (Hagstofa Íslands, 2012). 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 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 fallegt. Í tæplega 2 km fjarlægð frá Stað er smábáta- og ferjubryggja. Þaðan siglir ferðaþjónustufyrirtækið Eyjasigling út í Skáleyjar, Hvalláttur og Flatey á Breiðafirði á sumrin.

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, Djúpifjörður og Gufufjörður.

Búseta er á tveimur bæjum í Þorskafirði: Hofstöðum og Kinnarstöðum. Einnig er einbýlishús á Krossnesi sem er á milli Hofstaða og Kinnarstaða. Bjarkalundur er elsta sumarhótel landsins, byggt á árunum 1945-47. Frístundahús eru á nokkrum stöðum í Þorskafirði: Eitt frístundahús er við heimreið að Hofstöðum, tvö í landi Kinnarstaða, tvö í landi Skóga innst í firðinum að austanverðu, eitt í landi Kollabúða, eitt við Múla, eitt við eyðibýlið Hjalla, tvö við eyðibýlið Þórisstaði og eitt við Teigsskóga. Jörðin Gröf er nýtt sem frístundajörð. Á Skógum í Þorskafirði fæddist skáldið Matthías Jochumsson árið 1835. Þar er talsverð skógrækt.

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. Á Ytri-Vaðli milli Hjalla og Þórisstaða liggur háspennulína Landsnets yfir fjörðinn, Mjólkárhlína 1, sem er 132 kV.

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

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 ofan í fjörðinn, að austan 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 (sami eigandi er að Grónesi og Brekku), 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 búsaðlarlegt 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 Melanasi, við mynni Gufufjarðar að vestanverðu, er aflögð flugbraut.

2.1.1. Samfélag

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

Hvar: 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.

Hvenær, hvernig: 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 veltengingar 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.

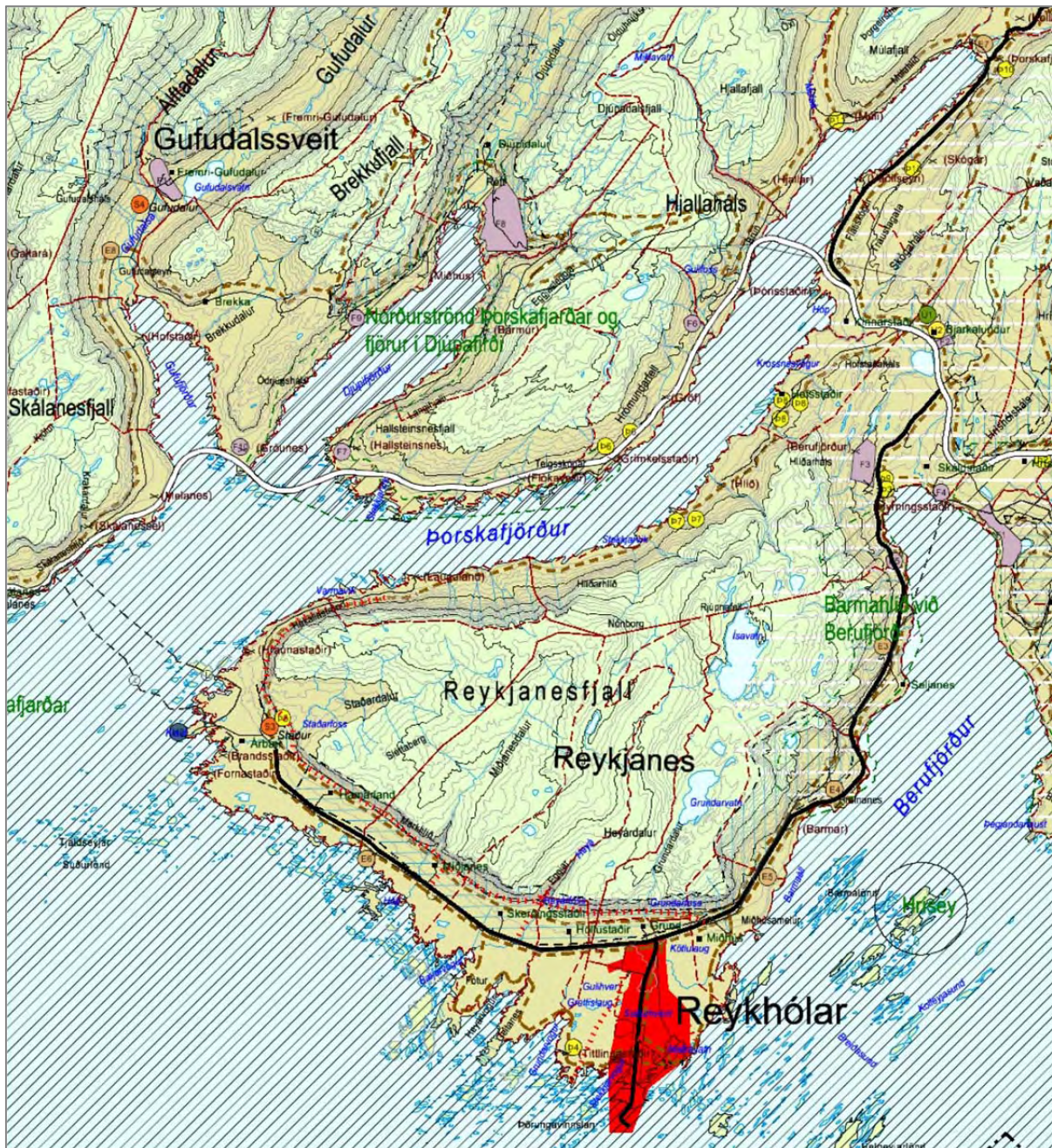
Framsetning: Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif samgöngubóta á samfélagið á Vestfjörðum, m.a. á almenning, atvinnulíf og opinbera þjónustu.



Mynd 11. Gufudalskirkja (Ljósmynd: Oddur Jónsson).

2.2. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

Framkvæmdasvæðið er í Reykhólahreppi. Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 var staðfest 24. ágúst 2009. Á aðalskipulagsupprætti er lega nýs Vestfjarðavegar sýnd fylgja leið B sem kynnt var í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005. Þeirri leið var hafnað í úrskurði Skipulagsstofnunar 2005.



Mynd 12. Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 (Landmótun, 2008). Ljósbrún svæði eru landbúnaðarsvæði. Ljósgræn svæði eru óbyggð svæði ofan 200 m hæð y.s. Bleik svæði eru fyrir frístundabyggð. Svæði skástrikuð með grænu eru svæði á náttúruminjaskrá. Gulir fylltir hringir eru fornminjar.

Í greinargerð með aðalskipulaginu kemur fram að megin landnotkun á undirlendi Reykhólahrepps er landbúnaður.

Núverandi Vestfjarðavegur liggur um hverfisverndarsvæði í Berufirði og Þorskaftfirði (sýnt með hvítum þverstrikum á mynd 12). Svæðið er nr. H1 og heitir **Berufjörður, Barmahlíð og Vaðalfjöll**. Í lýsingu á því í aðalskipulagsgreinargerð segir: Samfellt útivistarsvæði frá byggðinni á Reykhólum, um Barmahlíð, undirlendi í Berufirði og Vaðalfjöll. Auk þess land Skóga niður í botn Þorskaftafjarðar. Á svæðinu er fjölbreytt náttúrufar og landslag, áhugavert útivistarsvæði árið um kring.

Ákvæði hverfisverndar eru þessi:

- a. Hefðbundnar nytjar, svo sem beit og veiðar geta haldist eins og verið hefur. Sveitarstjórn getur þó sett reglur um takmörkun eða stjórn beitar á svæðinu.

- b. Framræsla votlendis á svæðunum er óheimil. Lögð er til endurheimt votlendis þar sem því verður við komið.
- c. Halda skal byggingarframkvæmdum í lágmarki og þess gætt að þær leiði til eins lítillar röskunar og kostur er.
- d. Nákvæm skráning fornleifa skal fara fram áður en ráðist er í byggingar- eða framkvæmdaleyfisskyldar framkvæmdir.
- e. 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.

Verði þörf á breytingum á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 vegna fyrirhugaðrar vegagerðar milli Bjarkalundar og Melaness mun Vegagerðin hafa samráð við fulltrúa sveitarfélagsins um breytinguna.

2.3. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Lega framkvæmdasvæðisins er háð leiðarvali. Framkvæmdin mun hafa áhrif á alla landeigendur og eða ábúendur á svæðinu frá Bjarkalundi að Melanesi, þótt vegurinn muni ekki liggja um allar jarðirnar. Við færslu vegarins ýmist lengjast eða styttest vegalengdir að Vestfjarðavegi.

Á uppdrætti 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 vegarkafila. 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 beutilandi, en mögulegt er að vegna leiðar I verði tünnum við Hofstaði í Þorskafirði raskað.

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, Hofstaðir, Melanes og Skálanes

Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um landnotkun á svæðinu (kafli 4.1.1.). 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.

2.4. LEYFI OG VERNDUN

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 veglínu. 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 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 og -eldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti 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 malarnám úr áreyrum. Sennilega þarf ekki leyfi Fiskistofu vegna brúarsmíði í fjarðarverunum.
8. Í samræmi við þjóðminjalög nr. 107/2001 þarf að sækja um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hætta 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 sjávarfítjar, 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. 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. *Ernir* 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 ýtrustu 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 örnun 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 örnun 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 amnarhreiður 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.

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

Framkvæmdin snertir fjörur og leirur sem tilheyra Verndarsvæði Breiðafjarðar (Lög um vernd Breiðafjarðar, nr. 54/1995), en þar segir í 2. grein.

„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. Lögin um verndun Breiðafjarðar taka ekki til landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja ofan stórstraumsflóðborðs, þ.e. uppi á föstu landi.



Mynd 13. Verndarsvæði Breiðafjarðar (www.breidafjordur.is, kort Sigurgeir Skúlason, 2005.).

3 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM – VINSUN

3.1. ALMENN ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI

Í frummatsskýrslunni verður fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. Fjallað verður um áhrif á framkvæmdatíma og rekstrartíma.

3.1.1. 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.

Nýir vegir eru lagðir til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Á rekstrartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðapjónustu/útivist og opinbera þjónustu. Loks má gera ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd hafi áhrif á hagræna þætti og fara þeir eftir arðsemi framkvæmda. Þá munu breyttar samgöngur hafa áhrif á umferðarhávaða og útblástur mengandi efna frá umferð.

3.1.2. 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.

3.2. 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 náttúrufer. Fjallað verður um gróðurfar, fuglalíf 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 fyrri umhverfismats og nýjum rannsóknum sem gerðar verða í austanverðum Þorskafirði.

3.3. ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR

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 vegi, brýr, jarðgöng, efnistöku og haugsetningu, hins vegar svæði þar sem áhrifa bættra samganga gætir. Reynt verður að meta líklegt áhrifasvæði framkvæmdarinnar varðandi:

- Fornleifar
- Dýralíf
- Gróður og jarðveg
- Jarðmyndanir
- Vatnafar/sjávarföll
- Sjónræn áhrif

Í frummatsskýrslu verður reynt að meta hversu umfangsmikið áhrifasvæðið er á umræddum sviðum, þ.e. hversu langt áhrifa gætir.

Tafla 5. Áhrif framkvæmda- og rekstrarþátta á umhverfið.

| FRAMKVÆMDAÞÆTTIR | | REKSTRARÞÆTTIR | |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| VEGA- JARÐGANGA- OG BRÚAGERÐ | EFNISTAKA OG EFNISLOSUN | REKSTUR | |
| UMHVERFISÞÆTTIR | Vegsvæði <ul style="list-style-type: none"> • Gróðurfar • Smádýralíf • Fuglar • Fornminjar • Jarðmyndanir | Efnistökusvæði <ul style="list-style-type: none"> • Gróðurfar • Smádýralíf • Fuglar • Fornminjar • Jarðmyndanir | |
| | Landslag <ul style="list-style-type: none"> • Landslag | Landslag <ul style="list-style-type: none"> • Landslag | Landslag <ul style="list-style-type: none"> • Landslag |
| | Vatnafar <ul style="list-style-type: none"> • Árvatn • Sjávarstraumar | | Vatnafar <ul style="list-style-type: none"> • Árvatn • Sjávarstraumar |
| | Lífríki í ám og sjó <ul style="list-style-type: none"> • Silungur • Sjávarfiskur • Leirur | | Lífríki í ám og sjó <ul style="list-style-type: none"> • Silungur • Sjávarfiskur • Leirur |
| | Umferð <ul style="list-style-type: none"> • Hávaði • Loftgæði • Mengunarslys | Umferð <ul style="list-style-type: none"> • Hávaði • Loftgæði • Mengunarslys | Umferð <ul style="list-style-type: none"> • Hávaði • Loftgæði • Mengunarslys |
| | Samfélag <ul style="list-style-type: none"> • Atvinna • Útivist | Samfélag <ul style="list-style-type: none"> • Atvinna • Útivist | Samfélag <ul style="list-style-type: none"> • Útivist/ferðaþjónusta • Landnotkun |

3.4. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Rannsóknarsvæðið vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda á nýjum Vestfjarðavegi frá Bjarkalundi að Melanasi 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 svæðis sem afmarkað er á teikningum sem rannsóknarsvæði. Ef í ljós kemur, meðan á mati á umhverfisáhrifum stendur, 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.

4 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 þegar hafa verið gerðar í tengslum við mat á umhverfisáhrifum þessarar framkvæmdar árið 2005 og öðrum rannsóknum í tengslum við vegagerð við Breiðafjörð.

4.1. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM AF FYRIRHUGAÐRI FRAMKVÆMD

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.

4.1.1. 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 á Ytri-Vaðli, liggur yfir Hjallaháls í grennd við núverandi veg og þverar botn Djúpafjarðar. Hún liggur neðan núverandi vegar á kafla í Djúpafirði vestanverðum 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, utan við mögulegt framkvæmdasvæði.

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.

4.1.2. Verndarsvæði

Mögulegt framkvæmdasvæði liggur um svæði sem er á náttúruminjaskrá og verndarsvæði Breiðafjarðar (teikning 1). Einnig liggur það um hverfisverndarsvæði nr. H1, **Berufjörður, Barmahlíð og Vaðalfjöll**, í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 (kafla 2.2.).

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 nr. H1 í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018.

4.1.3. Heilsa og hljóðvist

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 hafa jákvæð áhrif á heilsu þeirra sem ferðast um veginn eða dveljast í nágrenni hans.

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 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 sumarhúsabyggð 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.

4.1.4. Menningarminjar

Fornleifakönnun hefur farið fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis. Aðeins á eftir að gera rannsóknir á svæði austan og vestan Þorskafjarðar.

Við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar 2005, fékk Vegagerðin Náttúrustofu Vestfjarða til að kanna fornleifar á mögulegu framkvæmdasvæði. Skýrsla Náttúrustofu Vestfjarða frá október 2004 ber heitið: „Fornleifaskráning í Reykhólahreppi vegna ný- og endurlagningar Vestfjarðavegar nr. 60“, NV nr. 17-04.

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 Náttúrustofu Vestfjarða frá desember 2008 ber heitið: „Fornleifakönnun vegna vegaframkvæmda í Djúpafirði í Reykhólahreppi“, NV nr. 25-08.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á menningarminjar á svæðinu.

Hvenær og hvernig: Fornleifafræðingur verður fenginn til að gera fornleifaskráningu og vettvangsathuganir á mögulegu framkvæmdasvæði austan Þorskafjarðar. Við vettvangsvinnu verður farið yfir svæði við fyrirhugaðar veglínur sem liggja utan þess svæðis sem þegar hefur verið rannsakað. Skoðað verður 300 metra breitt svæði meðfram veglínunum, þ.e. 150 m til hvorrar handar. Ekki verða skráðar minjar sem eru utan þessarar viðmiðunar.

Önnur ný svæði sem kunna að raskast vegna framkvæmdarinnar, s.s. möguleg ný námusvæði og haugsetningasvæði verða einnig könnuð með tilliti til fornminja.

Allir skráðir staðir verða innmældir inn í ÍSN93, hnitakerfi Íslands. Minjastöðunum verður lýst og teknar ljósmyndir af hverjum stað. Rannsóknir munu fara fram 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 Fornleifavernd ríkisins í samræmi við þjóðminjalög nr. 107/2001. Framkvæmdaraðili mun hafa samráð um það við rannsóknaraðila og afla leyfa ef þörf krefur.

4.1.5. Gróðurfar

Rannsóknir á gróðurfari hafa farið fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis. Aðeins á eftir að rannsaka svæði austan Þorskafjarðar.

Við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar 2005, fékk Vegagerðin Náttúrustofu Vestfjarða til að rannsaka gróður á mögulegu framkvæmdasvæði. Skýrsla Náttúrustofu Vestfjarða frá desember 2004 ber heitið: „Gróðurfur á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi“, NV nr. 12-04. 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 Náttúrustofu Vestfjarða frá desember 2008 ber heitið: „Athugun á gróðurlendum í Djúpaidal, Austur-Barðastrandarsýslu“, NV nr. 23-08.



Mynd 14. Birkiskóglendi í utanverðum Þorskafirði og nærliggjandi fjörðum (hluti af kortblaði 2 úr skýrslu Arnórs Snorrasonar o.fl. 2006, Birkiskóglendi í Austur-Barðastrandarsýslu)

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á gróður. Greint verður frá einkennum og sérstöðu gróðurfars á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Sjávarfitjar og votlendi sem eru stærra en 3 ha 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. Mögulegt er að framkvæmdin geti haft áhrif á sjávarfitjar og/eða votlendi sem er stærra en 3 ha.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Vestfjarða verður fengin til að rannsaka gróðurfur á mögulegu framkvæmdasvæði austan Þorskafirðar. Önnur ný svæði sem kunna að raskast vegna framkvæmdarinnar, s.s. möguleg ný námusvæði og haugsetningasvæði verða einnig rannsökuð með tilliti til gróðurfars. Miðað verður við a.m.k. 100 m áhrifasvæði meðfram veglínunum og á efnistökusvæðum. Rannsóknir munu fara fram sumarið 2012. Þær verða sambærilegar við rannsóknir sem gerðar voru við fyrra mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Framsetning: Útbúið verður stafrænt gróðurlendakort af rannsóknarsvæðinu. Gróðurlendi verða afmörkuð á loftmyndakorti og sýnd í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða 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 (kafli 4.2).

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 hljótask af fyrirhugaðri vegagerð. Metið verður flatarmál þess skógar sem ruddur kann að verða vegna fyrirhugaðra framkvæmda svo og lífmassa 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 gróðurfar, 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 hljótask af fyrirhugaðri framkvæmd.

4.1.6. Fuglalíf

Rannsóknir á fuglalífi hafa farið fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis. Fyrirliggjandi gögn verða notuð eins og kostur er. Fuglalíf á nýjum leiðum 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 Náttúrustofu Vestfjarða 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 umferðarfugla 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 Íslands frá 2005 ber heitið: „Erni 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 og austan Djúpafjarðar. Önnur ný svæði sem kunna að raskast vegna framkvæmdarinnar, s.s. möguleg ný námusvæði og haugsetningasvæði voru einnig rannsökuð með tilliti til fugla. 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.

4.1.7. 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 Veidimálastofnunar 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.

4.1.8. 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 Gufudalssveit, Þorskafjörður, Djúpiþfjörður og Gufufjörður“, NV nr. 07-05.

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“.

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.

Frekari rannsóknir á lífríki í fjöru, leiru og á sjávarbotni verða aðeins gerðar á einum stað í grennd við Laugarland í austanverðum Þorskafirði, þar sem vegtenging frá leið I að Reykhólasveitarvegi (607) mun liggja úti í sjó. Þar verða tekin sýni á einu sniði til að skoða lífríki í fjöru og leiru á svæðinu.

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

Hvenær og hvernig: Í frummatsskýrslu verður lífríki í fjöru, leirum og sjávarbotni á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði lýst og mælt hve stór leirusvæði skerðast vegna framkvæmdarinnar.

Leirur verða staðsettar á loftmyndum en engin áform eru um að teikna mörk mismunandi leiru- eða fjörugerða á loftmyndirnar.

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.

4.1.9. Vatnsskipti, selta og sjávarföll

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 Ytri-Vaðli eða við Laugaland. Á Ytri-Vaðli, 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 -12 m (á leið A/A1 er sjávardýpi einnig mest -12 m).

Í Djúpafirði er möguleg þverun við mynni fjarðarins, 5,5 km frá botni hans þar sem sjávardýpi er mest -6 m.

Í Gufufirði er möguleg þverun nálægt ósi Brekkuár, eða við mynni fjarðarins. Við ós Brekkuár, 1 km frá botni fjarðarins er sjávardýpi mest -3 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 mesti 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 Ytri-Vaðal, hafa verið kannaðir með bylgjubrotsmælingu í fyrirhuguðum brúarstæðum.

Verkfræðistofan Vatnaskil hefur unnið straumlíkan fyrir Gufufjörð, Djúpafjörð og Þorskafjörð fyrir Vegagerðina. Skýrsla Vatnaskila sem er frá júní 2008 ber heitið: „Gufufjörður, Djúpi fjörður og Þorskafjörður. Straumlíkan. Unnið fyrir Vegagerðina.

Áhrif þverunar Gufufjarðar og Djúpafjarðar á strauma í fjörðunum voru könnuð með straumlíkani. Straumlíkanið sýnir strauma við núverandi ástand og við fyrirhugaðar þveranir. Líkanið tók til Þorskafjarðar jafnframt og afmarkaðist í vestri af mynni Þorskafjarðar við Skálanes. Virkt brúarop var miðað við lægri botnkóta og meiri straumhraða (2,5 m/sek) en nú er stefnt að. Endurreikna þarf líkanið fyrir alla framlagða kosti miðað við breyttar forsendur. Grunnskilyrði um virkt vatnsop og botnkóta miðast við „full“ vatnsskipti og straumhraða ≤ 2 m/sek.

Nauðsynlegar botnrannsóknir við innri þverun Gufufjarðar á leið D/D1 og þverun Þorskafjarðar á leið I hafa ekki farið fram. Kanna þarf botn fjarðanna á þessum leiðum.

Selta

Við mat á umhverfisáhrifum 2005 var fallist á leið D með skilyrðum um seltumælingar eins og fram kemur í undirkafla Leið D í upphafi kafla 1.6 Kostir hér að framan.

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.

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

Hvenær, hvernig: Fjallað verður um og gerð grein fyrir útreikningum nauðsynlegra brúaropa 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.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður gerð nánari grein fyrir nauðsynlegum brúaropum við þverun Þorska-, Djúpa- og Gufufjarðar svo að tryggt verði að breytingar á vatnsskiptum og sjávarföllum verði hverfandi. Vegagerðin telur að ekki þurfi að meta möguleg áhrif framkvæmdarinnar á vatnsskipti, sjávarföll og setflutninga því að engin hættu er á að framkvæmdin muni hafa veruleg áhrif á þessa þætti.

4.1.10. Jarðfræði

Rannsóknir á jarðfræði og efnistökmöguleikum hafa farið fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis. Aðeins á eftir að gera rannsóknir á mögulegri veglínu austan Þorskafjarðar.

Árið 2002 gerði Stapi ehf – Jarðfræðistofa rannsóknir á mögulegum efnistökusvæðum í Gufudalssveit vegna fyrirhugaðrar þverunar Djúpa- og Gufufjarðar. Árið 2004 voru boraðar kjarnaholur til ákvörðunar á grjótnámi vegna endurbóta á veginum vestan Skálaness og einnig vegna hugsanlegrar þverunar Gufufjarðar og Djúpa- og Gufufjarðar. Skýrslur Stapa ehf heita: *Barðaströnd grjótnám fyrir þverun Gufufjarðar og Djúpa- og Gufufjarðar 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.

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. Jarðfræðiheilmildir 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.

4.1.11. Landslag, 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 Vestfjarðarvegi 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 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 4.2.).

Við hönnun vegarins verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar og fyllingar sem best að landslagi. Niðurstöður umhverfismatsins verða nýttar til að meta hvort ástæða sé til að hliðra veglínunni til á köflum m.t.t. áhrifa á landslag.

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. Í frummatsskýrslu verða metin áhrif framkvæmdarinnar á landslag, t.d. hvort framkvæmdin fylgir ríkjandi línunum í landslaginu og hvernig hún fellur inn í það. 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 völdum íbúðarhúsum, frístundahúsum og útsýnisstöðum. Einnig verða sýndar yfirlitsmyndir úr lofti. Tilgreint verður hvar myndirnar eru teknar, hvert sjónarhornið er og hvað myndirnar eiga að sýna.

4.2. 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 uppgræðsluáðferðir.

4.3. 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.

4.3.1. 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.

4.3.2. Náttúruvá

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruaflanna, snöggt 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 snjóhreinsun 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.

4.4. KORT OG UPPDRÆTTIR

Í frummatsskýrslu verða framkvæmdir kynntar með skýringaruppdráttum og myndum. Sýndar verða veglínur með skeringum og fyllingum, rannsóknarsvæði, framkvæmdasvæði og afmörkuð efnistökusvæði á loftmyndakortum. 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.

4.5. 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. til náttúrufars, landslags 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.

5. KYNNING OG SAMRÁÐ

5.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU

Viðbótarrannsóknir á svæðinu munu fara fram vorið og sumarið 2012. Vegagerðin áformar að vinna við hönnun veglína og gerð frummatsskýrslu veturinn 2012-2013. Í maí 2013 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 í júní 2013 og 4 vikum síðar muni stofnunin gefa álit sitt um fyrirhugaða framkvæmd.

Tafla 6. Tímaáætlun matsvinnu

| | 2012 | | | 2013 | | | | | | | | |
|-----------------------------------------------------|------|------|-----|------|-----|-----|-----|----|------|-----|-----|-----|
| | ág | sept | okt | apr | maí | jún | júl | ág | sept | okt | nóv | des |
| Tillaga að matsáætlun til meðferðar hjá Skst. | | | | | | | | | | | | |
| Vinnsla frummatsskýrslu í samr. við matsáætlun | | | | | | | | | | | | |
| Skst. metur hvort frummatssk. uppfylli kröfur | | | | | | | | | | | | |
| Formleg athugun Skst. á frummatsskýrslu | | | | | | | | | | | | |
| Framkv. aðili vinnur úr ums. og aths. í matsskýrslu | | | | | | | | | | | | |
| Álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu | | | | | | | | | | | | |
| Framkvæmdaleyfi sveitastjórnar | | | | | | | | | | | | |
| Kærufrestur til úrskurðarnefndar | | | | | | | | | | | | |

5.2. 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 |
| Fornleifavernd ríkisins | 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 |
| Hafrannsóknastofnunin | Umsagnaraðili |
| Náttúrufræðistofnun Íslands | Umsagnaraðili |
| Landsnet | Samráðsaðili |

6. HEIMILDIR

1. Agnar Ingólfsson, 1976. *Forkönnun á lífríki Gilsfjarðar, Þorskafjarðar, Djúpafjarðar, 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, 1990: *Athuganir á rauðbrystingum í Gilsfirði í maí 1990*. Fjölrit nr. 29. Líffræðistofnun Háskólans.
4. Agnar Ingólfsson, 2005: *Umhverfisrannsóknir í Gilsfirði*. Þriðja rannsóknalota: Ástand umhverfis og lífríkis fimm til sex árum eftir þverun fjarðarins.
5. Agnar Ingólfsson og Jörundur Svavarsson, 1989: *Forkönnun á lífríki Gilsfjarðar*. Fjölrit nr. 26. Líffræðistofnun Háskólans.
6. Arnlín Óladóttir, 2004: *Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi*. Unnið fyrir Vegagerðina. NV nr. 12-04.
7. Arnþór Garðarsson og Guðmundur A. Guðmundsson, 1991: *Yfirlit um gildi einstakra fjörusvæða fyrir vaðfugla*. Áfangaskýrsla.
8. Arnþór Garðarsson, Ólafur Karl Nielsen og Agnar Ingólfsson, 1980: *Rannsóknir í Önundarfirði og víðar á Vestfjörðum 1979*: Fuglar og fjörur. Fjölrit nr. 12. Líffræðistofnun Háskólans.
9. Ása L. Aradóttir, 2006: *Sérfræðiálit um eiginleika og sérstöðu skóglendis í utanverðum Þorskafirði (Teigsskógur) vegna úrskurðar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60*.
10. Breiðafjarðarnefnd, 2010: Heimasíða í janúar 2010 www.breidafjordur.is.
11. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2005: *Fuglalíf í Gufudalssveit og nágrenni*. Unnið fyrir Vegagerðina vegna mats á umhverfisáhrifum. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 6-05.
12. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008: *Rauðbrystingur í Barðastrandasýslum 2006 og 2007*. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 1-08.
13. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008: *Fuglalíf frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði*. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða. NV nr. 13-08.
14. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008: *Dýralíf í Önundarfirði og Dýrafirði: Fuglar*. Áfangaskýrsla 5. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 19-08.
15. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2011: *Skarkolaseiði við norðanverðan Breiðafjörð*. Náttúrustofa Vestfjarða, minnisblað frá 9.05.2011. 2 bls.
16. Guðmundur A. Guðmundsson og Arnþór Garðarsson, 1985: *Fuglaathuganir í Dýrafirði og Önundarfirði 1985*. Líffræðistofnun Háskólans, fjölrit nr. 23.
17. 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.
18. Hafdís Sturlaugsdóttir, 2008: *Athugun á gróðurlendum í Djúpafirði, Austur-Barðastrandasýslu*. Unnið fyrir Vegagerðina. NV nr. 23-08.
19. Hafdís Sturlaugsdóttir og Cristian Gallo, 2008: *Leiðbeiningar um meðferð svarðlags við vegagerð*. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 20-08.
20. Hagstofa Íslands, 2012: Heimasíða, janúar 2012. Mannfjöldi á Íslandi 1. desember 2011. www.hagstofan.is

21. Jóhann Skaptason, 1959: *Barðastrandarsýsla*. Árbók Ferðafélag Íslands.
22. Landmótun, 1998: *Svæðisskipulag Dalasýslu og Austur-Barðastrandarsýslu 1992-2012*. Staðfest 4. janúar 1996.
23. Margrét Hallmundsdóttir og Caroline Paulsen, 2008: *Fornleifakönnun vegna vegafamkvæmda í Djúpafirði í Reykhólahreppi*. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 25-08.
24. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: *Válisti 1 – Plöntur*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
25. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: *Válisti 2 – Fuglar*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
26. Náttúruminjaskrá, 2011: *Náttúruminjaskrá*, skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Umhverfisstofnun, heimasíða í október 2011.
27. Ólafur Ólafsson, 2003: *Landnámsjörðin Hallsteinsnes í Austur Barðastrandarsýslu*. Árbók Barðastrandarsýslu.
28. Ómar Bjarki Smárason 2003: *Barðaströnd grjótnám fyrir þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar*. Jarðfræðistofan Stapi. Unnið fyrir Vegagerðina.
29. Ómar Bjarki Smárason 2005: *Gufudalsdalssveit-Grjótnám 2004 (drög)*. Jarðfræðistofan Stapi. Unnið fyrir Vegagerðina.
30. Ragnar Edvardsson, 2004: *Fornleifaskráning í Reykhólahreppi, A-Barðastrandarsýslu. Vegna ný- og endurlagningar Vestfjarðavegar nr. 60*. Náttúrustofa Vestfjarða. NV nr. 17-04.
31. Reykhólahreppur, 2008: *Aðalskipulag 2006-2018*. Skipulagstillaga. Samþykkt 24.08.2009.
32. 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.
33. Skipulagsstofnun, 2005: *Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda*. Skipulagsstofnun.
34. Sóknarlýsingar Vestfjarða, 1952: *I. Barðastrandarsýsla*. Samband Vestfirzkra Áttthagafélaga. Reykjavík.
35. Trausti Valsson og Ragnar Sigbjörnsson, 1996: *Náttúruvá á Íslandi*. Arkitektúr verktækni og skipulag. SAV, Reykjavík.
36. Umhverfisráðuneytið, 2002: *Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi*. Stefnumörkun til 2020. Reykjavík. 82 bls.
37. Vegagerðin, 2009: *Jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Vestur-Ísafjarðarsýslu*. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla. Ísafjörður, 82 bls.
38. Þorleifur Eiríksson, 2001: *Fuglaathuganir í Kollafirði, Skálmarfirði, Vattarfirði og á Klettshálsi*. Unnið fyrir Vegagerðina vegna endurbyggingar vegar. Náttúrustofa Vestfjarða.
39. Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson, 2005: *Fjörur í Gufudalssveit Þorskafjörður, Djúpi fjörður og Gufufjörður*. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða NV nr. 07-05.
40. Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson, 2008: *Dýralíf í Önuðarfirði og Dýrafirði*. Rannsóknir á fjörum í Önuðar- og Dýrafirði. Áfangaskýrsla 4. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 21-08.
41. Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson, 2011: *Áhrif vegagerðar á arnarvarp við norðanverðan Breiðafjörð*. Náttúrustofa Vestfjarða, minnisblað frá 20.06.2011. 7 bls.

7. TEIKNINGAR

1. Afstöðumynd. Mkv. 1:400.000
2. Yfirlitsmynd, mögulegar veglínur. Mkv. 1:75.000
3. Yfirlitsmynd, rannsóknarsvæði. Mkv. 1:50.000
4. Yfirlitsmynd, leiðir sem er hafnað eða utan umhverfismats, leið A, A1, B1 og D. Mkv. 1:55.000
5. Grunnmynd, 1/3, 2/3 og 3/3, mögulegar veglínur. Mkv. 1:30.000