



Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

Mat á umhverfisáhrifum,
frummatsskýrsla,
samantekt skýrslunnar
með viðbótum



Fjörur á Hallsteinsnesi, milli Þorskafjarðar og Djúpaþfjarðar sem leiðir I og Þ-H liggja um. Reykjanes er í bakgrunni.

Höfundar skýrslu:

Helga Aðalgeirsdóttir (ritstjóri)
Sóley Jónasdóttir
Kristján Kristjánsson
Reynir Óli Þorsteinsson

Ljósmyndir:

Ýmsir starfsmenn Vegagerðarinnar eða sérfræðingar sem komu að gerð skýrslunnar.

Útgefandi:

Vegagerðin, hönnunardeild
október 2016

Uppsetning þessarar útgáfu fyrir prentun:

Viktor Arnar Ingólfsson

Prentun: Oddi

Útgáfa þessi er að mestu samhljóða samantekt frummatsskýrslu vegna mats á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar (60) milli Bjarkalundar og Skálaness. Auk þess eru í þessari útgáfu tvær yfirlitsmyndir úr teikningahefti sömu skýrslu og efni tveggja kafla sem skeytt er inn í texta á viðeigandi stöðum:
3.8. Samanburður á kostnaði veglína, arðsemismat.
4.8.1 Frágangur efnistökusvæða og vegsvæðis

Í texta eru nokkar vísanir í kafla-, mynda- og töflunúmer frummatsskýrslu.

Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

Mat á umhverfisáhrifum, frummatsskýrsla, samantekt skýrslunnar með viðbótum

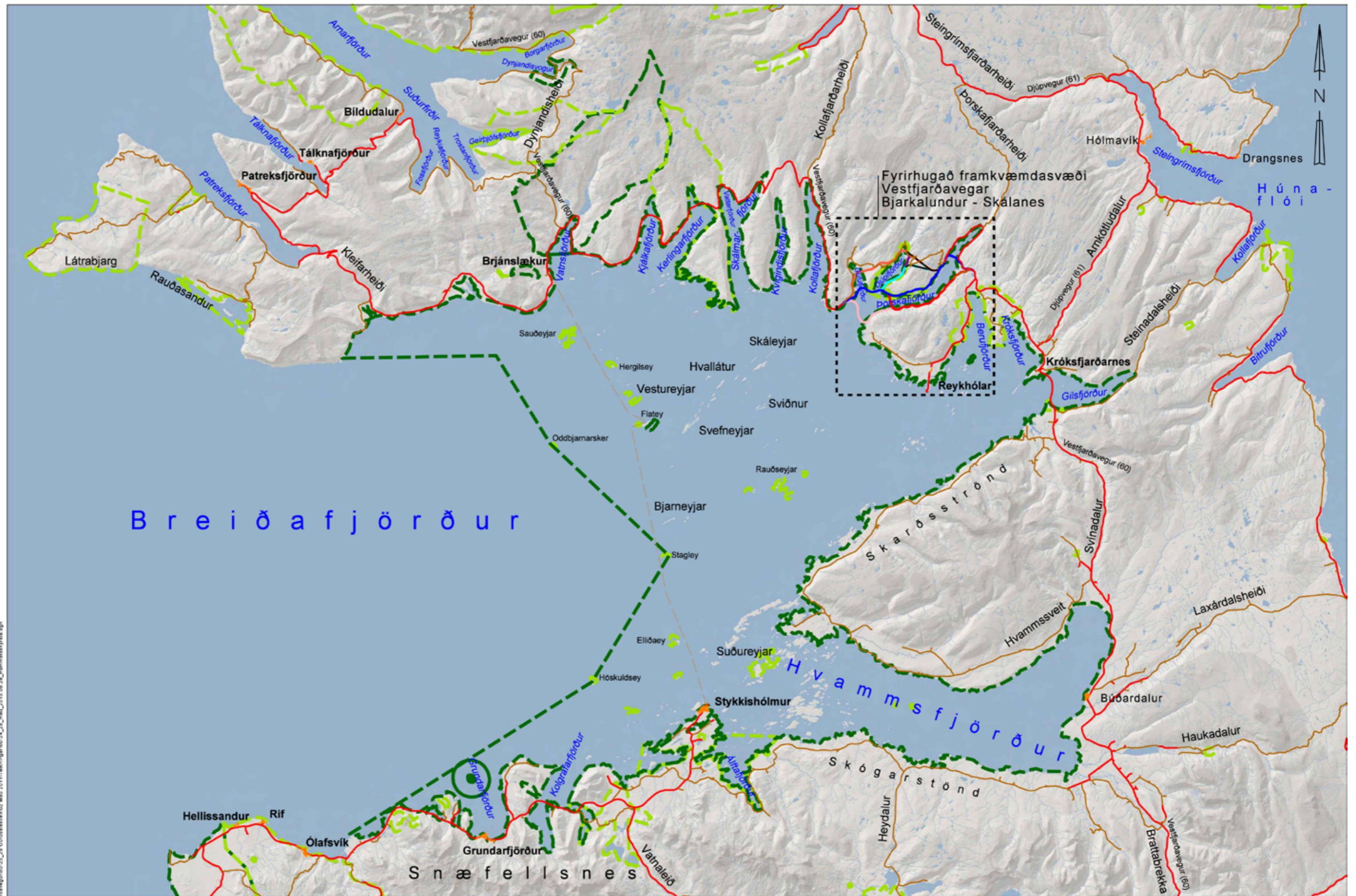
Efnisyfirlit

Kafli

Núverandi vegur	8
Upplýsingar um framkvæmdir	8
Frágangur	10
Samantekt á kostnaði veglína	11
Rannsóknir	11
Helstu áhrif framkvæmdanna	11
Landnotkun og mannvirki	12
Útivist og ferðamennska	13
Heilsa og hljóðvist	15
Fornleifar - menningarminjar	15
Gróðurfar	16
Fuglalíf	17
Lífriki straumvatna	18
Sjávarföll og vatnsgæði	19
Lífriki í fjöru, leiru og á grunnsævi	19
Jarðfræði	21
Landslag og ásýnd lands	22
Verndarsvæði	22
Niðurstaða	25
Samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum á Vestfjarðavegi við Breiðafjörð	26
Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum	26
Samantekt á leiða	27
Mótvægisáðgerðir	28
Samræmi framkvæmdarinnar við markmið sín	28
Framkvæmdin með hliðsjón af verndar- markmiðum laga um náttúruvernd	29
Leiðarval	30

Töflur

Tafla 1. Helstu kennistærðir Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness	9
Tafla 2. Samanburður á áhrifum leiða á landnotkun og mannvirki	12
Tafla 3. Samanburður á áhrifum leiða á útivist og ferðamennsku	14
Tafla 4. Samanburður á áhrifum leiða á heilsu og hljóðvist	15
Tafla 5. Samanburður á áhrifum skoðaðra leiða á fornleifar	16
Tafla 6. Samanburður á áhrifum leiða á gróðurfar	16
Tafla 7. Samanburður á áhrifum leiða á fuglalíf	17
Tafla 8. Samanburður á áhrifum leiða á lífríki straumvatna	18
Tafla 9. Samanburður á áhrifum leiða á sjávarföll og vatnsgæði	18
Tafla 10. Samanburður á áhrifum leiða á lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi	19
Tafla 11. Samanburður á áhrifum leiða á jarðmyndanir	20
Tafla 12. Samanburður á áhrifum leiða á landslag	21
Tafla 13. Samanburður á áhrifum leiða á landslagsheildir	22
Tafla 14. Samanburður á áhrifum leiða á verndarsvæði	22
Tafla 15. Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á Vestfjarðavegi, Bjarkalundur-Skálanes á einstaka umhverfispætti	27



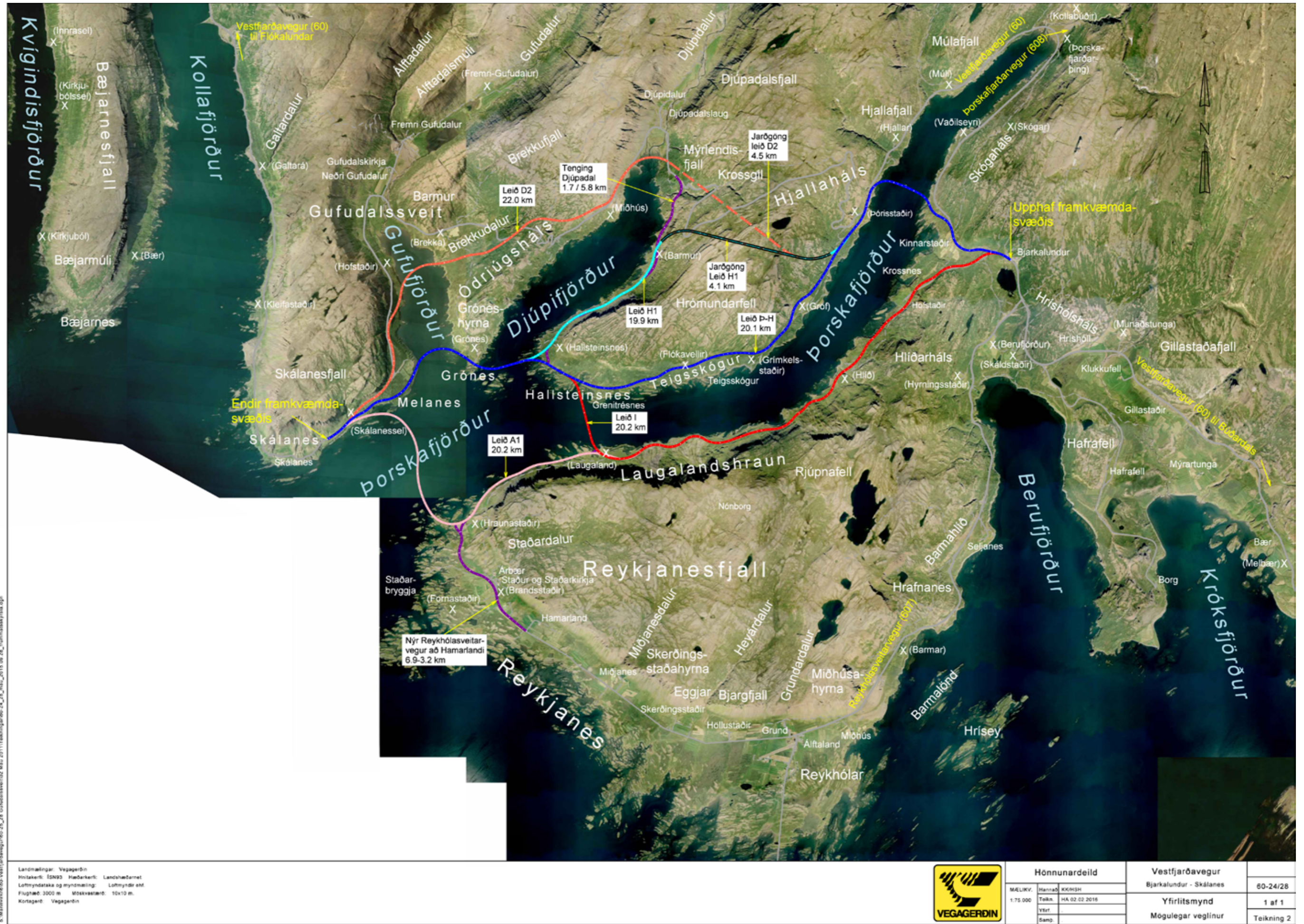
© Matís 2016. Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Tegning: 2016.02.28. Mál: 2016.02.28. Mál: 2016.02.28. Mál: 2016.02.28. Mál: 2016.02.28.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði. Afstöðumynd.

- ferjuleið
- svæði á Náttúruminjaskrá
- fríðlýst svæði
- vegur með bundnu slitlagi
- malarvegur
- fyrirhugað framkvæmdasvæði



Hönnunardeild		Vestfjarðavegur	SHU-0060255
MELIKV	1:400 000	Bjarkalundur - Skálanes	60-24/28
Blánn	KK, HSH	Grunnmynd	1 af 1
Teikn.	HA 02.02.2016	Afstöðumynd	Teikning 1
Yfirt.			
Samp.			



Fyrirhugað framkvæmda-svæði. Yfirlitsmynd, mögulegar veglínur.

Loftmynd: Loftmyndir ehf.

S:\Munavörðun\60_Vestfjarðavegur\60_28_Gufudalssveit\03_Mjú 2011\Teikningu\60_28_mjú_2016_08_26_furmasaakjara.dwg

Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ESR93 Hæðarkerfi: Landsnet
 Loftmyndataka og myndmálning: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Mörkvastærð: 10x10 m.
 Kortagerð: Vegagerðin



Hönnunardeild		Vestfjarðavegur	
MÁLKR.V.	Hannað	Bjarkalundur - Skálanes	60-24/28
1:75 000	Teltn.	Yfirlitsmynd	1 af 1
	Yfirf.	Mögulegar veglínur	Teikning 2
	Damp.		

Vegagerðinni hefur verið falið að endurbyggja og leggja nýjan Vestfjarðaveg frá Bjarkalundi að Skálanesi við Þorskafjörð. Um er að ræða 19,9-22,0 km langa vegagerð í Reykhólahreppi. Framkvæmdin er háð mati á umhverfisáhrifum skv. 5. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Núverandi vegur

Núverandi Vestfjarðavegur frá Bjarkalundi að Skálanesi er 41,6 km langur, þar af eru 34 km lagðir malar-slítlagi. Vegurinn liggur frá Bjarkalundi, fyrir botn Þorskafjarðar, yfir Hjallaháls, fyrir botn Djúpafjarðar, yfir Ódrjúgsháls og fyrir botn Gufufjarðar að Skálanesi við vestanverðan Þorskafjörð. Hann liggur um tvo bratta hálsa, Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Vegurinn uppfyllir ekki kröfur um umferðaröryggi, á honum eru fjórar einbreiðar brýr, krappar beygjur, brattar brekkur, hæðir og lægðir. Vegurinn er nú eini kaflinn sem lagður er malarslútlagi á leiðinni milli Reykjavíkur og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum. Ársdags-umferð ÁDU á veginum árið 2015 var nálægt 130 bílar, sumardagsumferð SDU var í kringum 270 bílar og vetrardagsumferð VDU um 40 bílar.

Vegagerðin telur núllkost, þ.e. óbreytt ástand í samgöngumálum á svæðinu ófullnægjandi miðað við núgildandi kröfur til umferðarmannvirkja.

Upplýsingar um framkvæmdir

Markmið framkvæmdanna er að bæta samgöngur um Vestfirði með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg nr. 60 og stytta vegalengdir. Nýr vegur verður með bundnu slítlagi og uppbyggður með tilliti til snjóa. Hönnunarhraði vegarins verður almennt miðaður við 90 km/klst hámarkshraða að lágmarki.

Áætlanir eru um að stytta vegalengdir og losna við erfiða fjallvegi um Hjallaháls og Ódrjúgsháls með því að þvera firði og/eða leggja veginn um jarðgöng. Því er lítið hægt að nýta núverandi vegstæði. Leiðin um Vestfjarðaveg verður allt að 21 km styttri að loknum framkvæmdum. Við styttinguna kann hluti núverandi vegar að verða lagður af sem þjóðvegur.

Fimm leiðir eru lagðar fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun, leiðir **A1**, **D2**, **H1**, **I** og **Þ-H**. Þær falla saman á köflum. Vegagerðin leggur til að nýr vegur verði lagður samkvæmt leið **Þ-H**.

Leið A1 liggur frá Bjarkalundi út með Þorskafirði að austanverðu og þverar Þorskafjörð í fjarðarmynninu, frá Reykjanesi að Skálanesi. Hún verður 20,2 km löng og styttr Vestfjarðaveg um 21,4 km. Byggja þyrfti þrjár 336 m langar brýr yfir Þorskafjörð, samtals 1.344 m langar. Tengja þarf Reykhólasveitarveg við **leið A1** með 3,2 km langri tengingu frá Hamarlandi. Vegakerfið lengist, því áfram þarf að halda núverandi vegi opnum til að komast að bæjum í Djúpafirði og Gufufirði.

Leið D2 fylgir núverandi vegi frá Bjarkalundi að Þorskafirði og þverar Þorskafjörð rétt utan við Mjólklárínu. Hún liggur í jarðgöngum undir Hjallaháls

og liggur svo um árósa í botni Djúpafjarðar. Þaðan fylgir hún nýju vegarstæði yfir Ódrjúgsháls, þverar svo Gufufjörð skammt utan Hofstaða og endar við Skálaneshraun á Skálanesi. Leiðin verður 22,0 km löng með 4,5 km jarðgöngum og styttr Vestfjarðaveg um 19,6 km. Byggja þyrfti 260 m langa brú yfir Þorskafjörð, 28 m brú yfir Djúpadalsá og 70 m brú yfir Gufufjörð, samtals 330 m langar brýr. Mögulegt er að leggja af langa kafla á núverandi vegi.

Leið H1 fylgir núverandi vegi frá Bjarkalundi að Þorskafirði og þverar Þorskafjörð rétt utan við Mjólklárínu. Hún liggur í jarðgöngum undir Hjallaháls og liggur svo út með Djúpafirði að austanverðu. Við Hallsteinsnes þverar hún Djúpafjörð við mynni hans, liggur síðan um Grónes og þverar svo Gufufjörð við mynni hans. Hún liggur um Melanes og endar við Skálaneshraun á Skálanesi. Leiðin verður 19,9 km löng með 4,1 km jarðgöngum og styttr Vestfjarðaveg um 21,7 km. Byggja þyrfti 260 m brú yfir Þorskafjörð, 300 m brú yfir Djúpafjörð og 130 m brú yfir Gufufjörð, samtals 690 m langar brýr. Leggja þarf 1,7 km langa tengingu að núverandi vegi í Djúpafirði. Mögulegt er að leggja af langa kafla á núverandi vegi.

Leið I liggur frá Bjarkalundi út með Þorskafirði að austanverðu og þverar Þorskafjörð milli Laugaland og Hallsteinsness. Hún liggur um Hallsteinsnes og þaðan liggur hún yfir Djúpafjörð við mynni hans, fer síðan um Grónes og þverar svo Gufufjörð við mynni hans. Hún liggur um Melanes og endar við Skálaneshraun á Skálanesi. Leiðin verður 20,1 km löng og styttr Vestfjarðaveg um 21,5 km. Byggja þyrfti tvær 336 m brýr yfir Þorskafjörð, 300 m brú yfir Djúpafjörð og 130 m brú yfir Gufufjörð, samtals 1.102 m langar brýr. Leggja þarf 6,9 km langan nýjan kafla Reykhólasveitarveg frá Hamarlandi að **leið I** við Laugaland og 5,8 km langa tengingu að núverandi Vestfjarðavegi í Djúpafirði. Mögulegt er að leggja af langa kafla á núverandi vegi.

Leið Þ-H fylgir núverandi vegi frá Bjarkalundi að Þorskafirði og þverar Þorskafjörð rétt utan við Mjólklárínu. Hún liggur svo út með Þorskafirði að vestanverðu. Við Hallsteinsnes þverar hún Djúpafjörð við mynni hans, liggur síðan um Grónes og þverar svo Gufufjörð við mynni hans. Hún liggur um Melanes og endar við Skálaneshraun á Skálanesi. Leiðin verður 20,0 km löng og styttr Vestfjarðaveg um 21,6 km. Byggja þarf 260 m brú yfir Þorskafjörð, 300 m brú yfir Djúpafjörð og 130 m brú yfir Gufufjörð, samtals 690 m langar brýr. Leggja þarf 5,8 km langa tengingu að núverandi Vestfjarðavegi í Djúpafirði. Mögulegt er að leggja af langa kafla á núverandi vegi.

Áætluð efnisþörf vegna vegagerðarinnar er á bilinu 1,0-2,2 milljón m³, háð leiðarvali. Til vegagerðarinnar þarf fyllingar-, burðarlags-, rofvarnar- og slítlagsefni sem fæst úr skeringum og námum.

Stefnt er að því að undirbúningi framkvæmda ljúki á árinu 2016 og að framkvæmdir hefjist á árinu 2017. Áætlað er að þær taki að lágmarki 2 ½ -3 ár, háð

Tafla 1. Helstu kennistærðir Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness.

Framkvæmdaþættir	Ein- ing	Núv. vegur	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Vegalengd							
Ísafjörður - Reykjavík	km	448,0	426,6	428,4	426,3	426,5	426,4
Flókalundur - Reykjavík	km	331,0	309,6	311,4	309,3	309,5	309,4
Bjarkalundur - Skálanes	km	41,6	20,2	22,0	19,9	20,1	20,0
Stytting Vestfjarðavegar	km	-	21,4	19,6	21,7	21,5	21,6
Nýlögn vegar	km	-	19,4	18,2	17,0	19,1	17,1
Þar af jarðgöng	km	-	-	4,5	4,1	-	-
Endurbygging núverandi vegar	km	-	0,8	3,8	2,9	1,0	2,9
Vegtengingar	km	-	3,2	0,0	1,7	12,7	5,8
Aflagðir vegir	km	-	0,0	11,9	15,7	12,9	15,7
Lengd brúar á Þorskafjörð	m	60	1.344	260	260	672	260
Lengd brúar á Djúpafjörð	m	32	-	28	300	300	300
Lengd brúar á Gufufjörð	m	6+24	-	70	130	130	130
Lengd brúa, samtals	m	122 ¹	1.344	330	690	1.102	690
Grjótvörn samanlögð báðum megin	m	-	8.190	3.870	6.900	6.470	7.240
Efni til framkvæmdarinnar							
Úr skeringum með vegi	þ.m ³	-	1.664	881	698	1.747	1.028
Úr jarðgöngum		-	-	310	339	-	-
Úr námum +/- umfram	þ.m ³	-	301	13	74	325	112
Samtals efnisþörf	þ.m³	-	1.965	1.204	1.111	2.072	1.231
Áætlaður kostnaður							
Vegna vegagerðar	Mkr.	-	5.091	2.378	2.492	3.579	2.660
Vegna brúa	Mkr.	-	7.130	1.895	3.320	5.436	3.320
Vegna jarðganga			-	6.474	5.923	-	-
Vegna vegtenginga			243	107	270	1.362	394
Samtals byggingarkostnaður	Mkr.	-	12.464	10.854	12.005	10.377	6.374
Öryggi							
Minnsti hönnunarhraði	km /klst	< 30	90	100	90	90	90
Mesti bratti / halli	%	20	4,8	8,0	6,5	4,9	6,5
Hæð yfir sjó	m	336	57	168	58	57	67
Lengd vegriða	km	?	10.878	4.930	8.680	8.674	8.620
Minnsti rásir (beygja)	m	10	350	450	350	350	350
Rask á landi							
Rask á birkikjarri	ha	-	3,8	14,5	16,0	14,2	29,4
Rask á votlendi	ha	-	27,6	3,9	2,7	31,7	7,1
Rask á sjávarfritjum	ha	-	1,3	0,5	0,3	1,9	1,1
Rask á leiru	ha	-	3,6	2,7	2,9	6,3	4,4
Rask á túnum	ha		6,4	1,1	1,1	6,4	1,1
Heildarsvæði sem raskast ²	ha	-	72,4	49,1	42,9	75,7	64,2
Vegur um verndarsvæði Breiðafjarðar	km	0,0	4,1	1,7	2,6	5,9	3,5
Vegur um svæði á náttúruminjaskrá	km	5,3	0,0	2,6	7,1	8,0	11,4
Vegur um hverfisverndarsvæði	km	7,5	2,1	2,7	2,7	2,1	2,7

¹ Núverandi brýr eru á Þorskafjarðará, Djúpadalsá, Gufudalsá og Síkisá. Allar brýrnar munu standa áfram.

² Þar með talið rask á sjávarbotni.

fjárveitingum í vegáætlun. Mögulegt er að skipta þeim í 2-5 áfanga, háð leiðarvali. Kostnaðaráætlun vegna framkvæmdanna er háð leiðarvali og er frá 6,4 – 12,5 milljarðar króna. Í þingsályktunartillögu um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015-2018 er gert ráð fyrir samtals 2.750 millj. kr. fjárveitingu til verksins á þessu tímabili. Í samgönguáætluninni kemur fram að gert sé ráð fyrir áframhaldandi fjárveitingum.

Frágangur

Vanda þarf allan frágang þeirra svæða sem raskað verður við vegagerð og efnistöku. Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga, skeringa og náma. Fyrirhuguð efnistökusvæði verða í hlíðar við eða í grennd við vegsvæðið. Efnistakan verður því talsvert áberandi frá veginum. Til að draga úr sjónrænum áhrifum verður reynt að laga efnistökusvæðin sem best að óhreyfðu landi við frágang.

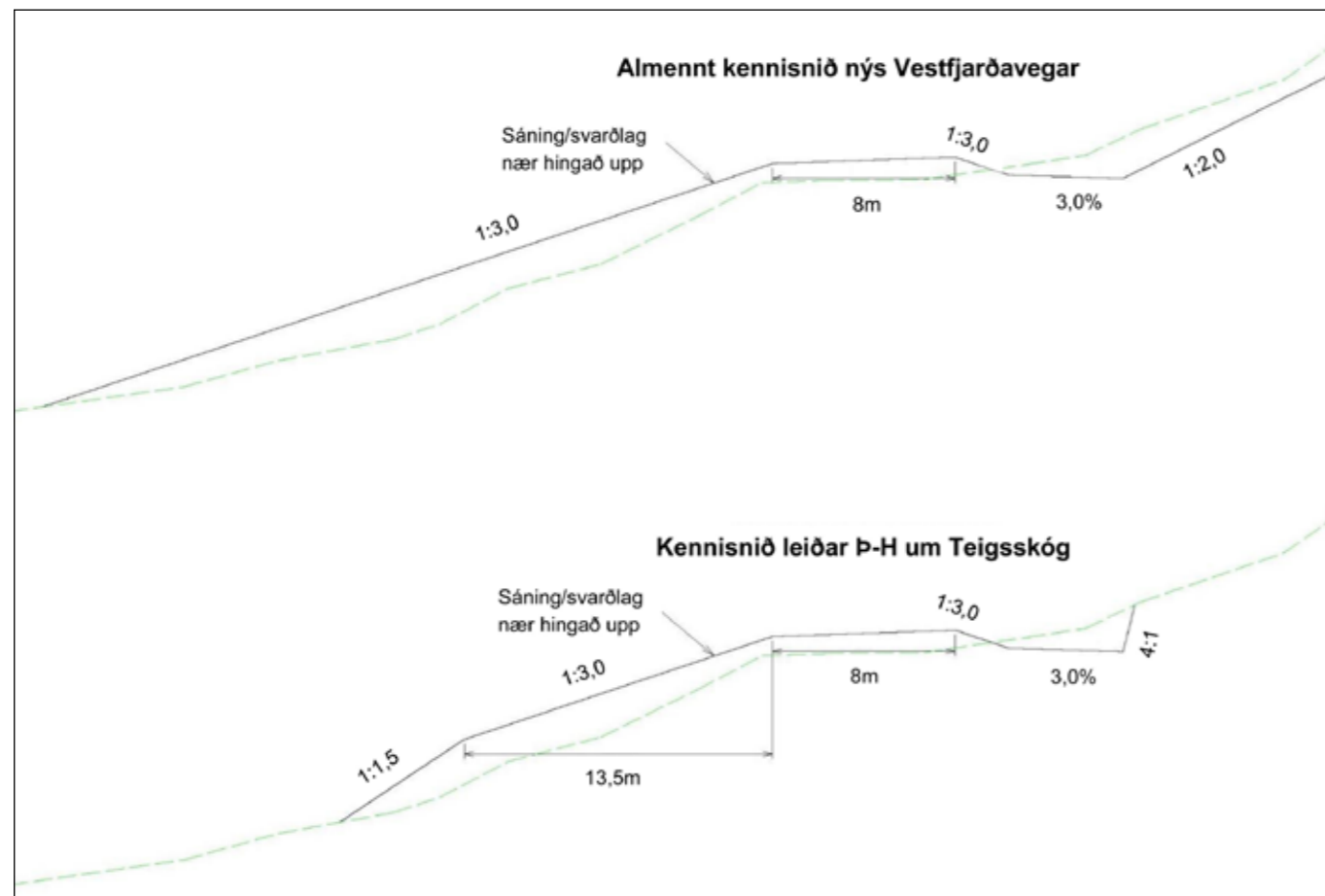
Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst. Skeringar og námur verða ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Frágangi verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Röskuð svæði verða sléttuð í samræmi við landslag og halla umhverfis þannig að þau falli sem best að umhverfi sínu. Halli fláa á grónum svæðum mun ekki verða brattari en 1:2 og þannig verður reynt

að tryggja að náttúrulegur gróður geti náð sér á strik. Brúnir efnistökusvæða og skeringa verða aðlagðar að landinu í kring og gerðar ávalar. Við frágang verður þess gætt að ekki myndist tjarnir í skeringum. Allur frágangur verður í samráði við landeigendur og eftirlitsaðila frá Umhverfisstofnun.

Miðað er við að vegsvæði og námur á grónum svæðum verði grædd upp. Farið verður eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Við uppgræðsluna verður leitast við að ná upp grenndargróðri. Svarðlag og jarðvegur verða nýtt til að endurheimta þann gróður sem fyrir var, auk þess sem sáning og áburður verða notuð eftir atvikum. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu.

Lífrænum jarðvegi (mold) úr grónum skeringum og námum verður ýtt til hlíðar áður en efnistaka hefst og hann geymdur til síðari nota til að endurheimta þann gróður sem fyrir var. Ofanafýtingin verður tvískipt. Efsta laginu sem kallast svarðlag, og er gert ráð fyrir að sé um 0,2 m þykkt, er haldið aðskildu frá annarri mold eða moldarblönduðu efni. Í lok framkvæmda verður mannvirkid aðlagð landinu meðfram því og mold og moldarblönduðu efni jafnað yfir svæðin þar sem það er til staðar og að lokum verður svarðlagi jafnað yfir. Auk þess verður áburður og sáning notuð eftir atvikum.

Þar sem kjarri eða skóglendi verður raskað verður það



Almennt kennisnið Vestfjarðavegar og kennisnið leiðar Þ-H um Teigsskóg (Vegagerðin 2016).



Horft út Porskaðafjörð í átt að Laugalandshrauni sem leiðir A1 og I liggja um. Skálanes sést handan Porskaðafjarðar.

ræktað upp að nýju í samráði við Skógrækt ríkisins. Miðað er við að kjarr verði endurheimt að lokinni lagningu vegarins á svæðum sem eru utan 1,5 m fjarlægðar frá axlarkanti, eða 5,5 m frá miðlínu vegar (kafli 3.2.3. og 6.6.4.).

Til þess að forðast að brjóta upp landslagsheildina verður almennt ekki ráðist í uppgræðslu á efnistökusvæðum eða skeringum ef landið í kring er ógróið eða þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða.

Haft verður samráð við Umhverfisstofnun, Skógrækt ríkisins, Landgræðslu ríkisins og viðkomandi landeigendur um fyrirkomulag uppgræðslu, m.a. staðarval og uppgræðsluaðferðir. Aðferðir við uppgræðslu náma og vegsvæðis munu m.a. fara eftir ríkjandi gróðurfari á svæðinu, jarðvegi, hæð yfir sjó og hvernig jarðmyndun er á svæðinu. Í töflu 1 eru upplýsingar um stærð raskaðs svæðis vegna mismunandi leiða.

Samanburður á kostnaði veglína

Tölulegur samanburður á vegalengdum og ætluðum byggingarkostnaði mismunandi kosta Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálanes kemur fram í töflu 1.

Kostnaður vegna leiðar A1 er mestur, eða 12,5 milljarðar og leið H1 kemur þar á eftir með 12 milljarða kostnað. Síðan kemur leið D2 með kostnað sem hljóðar upp á 10,9 milljarða og svo leið I upp á 10,4 milljarða. Leið Þ-H er umtalsvert kostnaðarminni en aðrar leiðar, með 6,4 milljarða kostnað.

Byggingarkostnaður hefur mikil áhrif á leiðarval, ef um jafn öruggar leiðir, álíkar að lengd, er að ræða. Sé hins vegar möguleiki á styttingu leiða, þá skiptir styttingin miklu máli varðandi arðsemi framkvæmda. Leið H1 er að vísu styst en kostnaðarmunur leiða Þ-H og H1 er hins vegar gífurlegur eða 5,6 milljarðar. Þessi stytting verður því aldrei réttlætt með arðsemisathugunum.

Í hönnun er hugað að rekstraröruggi og reynt er að lágmarka bæði stofn- og rekstrarkostnað. Jafnframt er í hönnun miðað við að uppfylla meira en lágmarkskröfur frá vegtæknilegu sjónarhorni þannig að mannvirkid úreltist ekki á skömmum tíma.

Rannsóknir

Rannsóknir á fornminjum, gróðurfari, fuglalífi, leirum og landslagi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði voru unnar af Náttúrustofu Vestfjarða. Jarðfræðideild Vegagerðarinnar mat möguleika til efnistöku auk þess að gera úttekt á jarðfræði svæðisins og ofanflóðum. ÍSOR annaðist endurvarpsmælingar á þykkt setlaga á sjávarbotni í fyrirhuguðum þverunum á leiðum H1, I og Þ-H í Djúpafríði og leiðum D2, H1 og Þ-H í Þorskaðfirði. Verkfræðistofan Vatnaskil vann að líkanathugunum á straumum, vatnsskiptum, seltu og súrefnismettum, fyrir og eftir fjarðarþveranir.

Helstu áhrif framkvæmdanna

Umhverfisáhrif framkvæmdanna eru að hluta til háð legu vegar. Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa.

Tafla 2. Samanburður á áhrifum leiða á landnotkun og mannvirki (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Beitiland	◆	◆	◆	◆	◆
Túnrækt	◆	○	○	◆	○
Búsetuskilyrði	◆◆	△	△	◆	△
Fríðsæld við íbúðarhús framkvæmdalok	◆△	△	△	◆△	△
Þangskurður	○	○	◆	◆	◆
Skelrækt og skelveiðar	◆◆◆	○	◆	◆	◆
Æðarrækt	◆◆◆	○	◆	◆◆◆	◆
Aðgengi að frístundahúsum	◆◆	△	△	△	△
Fríðsæld við frístundahús framkvæmdalok	◆	△	◆	◆	◆
Raflínur	○	○	○	○	○
Símastrengir	○	○	○	○	○
Vatnslagnir	●	●	●	●	●

Nýr vegur getur haft jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku. **Neikvæð umhverfisáhrif** framkvæmdarinnar eru háð leiðarvali en Vegagerðin telur að hann geti haft neikvæð áhrif á landnotkun, verndarsvæði, heilsu og hjóðvist, fornleifar, gróðurfar, dýralíf, jarðmyndanir og landslag. Hann getur haft neikvæð áhrif á svæði nr. 303 á náttúruvinnjaskrá og svæði sem verndað er með lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarða. Einnig getur hann skert vistkerfi sem ber að vernda skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, þ.e. votlendi, sjávarfittjar, leirur og gamlan birkiskóg,

Reynt verður að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar með góðri hönnun og frágangi mannvirkja. Einnig með mótvægisáðgerðum og vöktun.

Vægi áhrifa er kynnt í frummatsskýrslu. Skýringar við vægishugtök eru m.a. almenn viðmið úr 2. viðauka við lög nr. 106/2000 m.s.b. sem höfð eru til hlíðsjónar við mat á því hvort framkvæmd kunni að hafa umtalsverð umhverfisáhrif (sjá töflu 6.1.1.). Ennfremur tekur vægiseinkunn mið af því hvort væntanleg áhrif framkvæmdar séu þess eðlis að þau samræmist stefnuskjöllum stjórnvalda, auk þess að taka mið af umfangi áhrifanna (Skipulagsstofnun, 2005). Í frummatsskýrslu fá áhrif framkvæmdar á umhverfisþátt/-þætti eftirfarandi einkunnir:

- △△: Veruleg jákvæð áhrif
- △: Talsverð jákvæð áhrif
- : Óveruleg áhrif
- ◆: Nokkuð neikvæð áhrif
- ◆◆: Talsverð neikvæð áhrif
- ◆◆◆: Veruleg neikvæð áhrif
- : Óvissa

Landnotkun og mannvirki

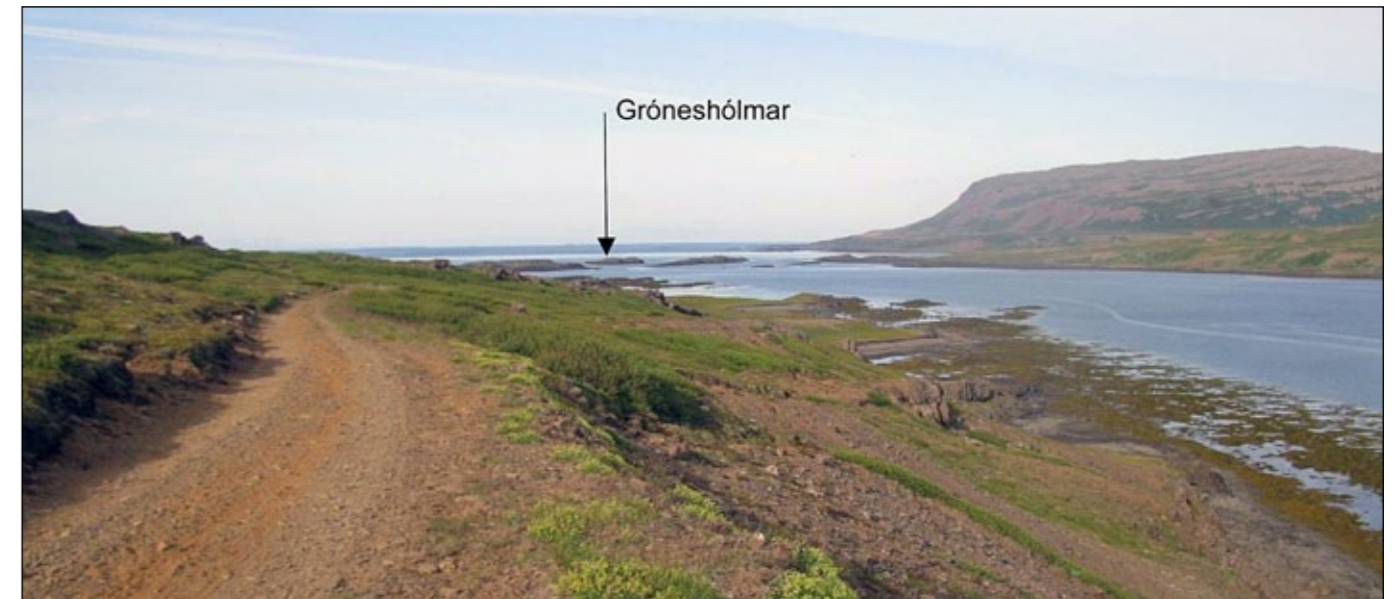
Gert er ráð fyrir að nýr Vestfjarðavegur verði að mestu á nýjum stað. Landið sem framkvæmdin raskar er skilgreint sem landbúnaðarsvæði í aðalskipulagi Reykhólahrepps.

Fyrirhuguð framkvæmd hefur áhrif á landnotkun í Gufudalssveit. Hún mun skipta landinu upp og hafa neikvæð áhrif á landbúnað með því að raska grónu landi, beitilandi og túnum. Áhrif á landbúnað verða þó ekki mikil því jafn stórt gróðurlendi og raskast verður grætt upp. Gert er ráð fyrir að **leiðir A1 og I** muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á landbúnað en **leiðir D2, H1 og Þ-H** óveruleg áhrif.

Á framkvæmdatíma munu gangagerð og lagning vegar raska fríðsæld við íbúðarhús á svæðinu, óháð leiðarvali. Framkvæmdir munu hafa neikvæð áhrif á íbúa á svæðinu en **jarðgangaleiðir, D2 og H1** munu hafa meiri neikvæð áhrif á framkvæmdatíma en aðrar leiðir. Jarðgangamunni á **leið D2** í Djúpafirði er í grennd við Djúpadal og því munu verða mikil áhrif af framkvæmdunum þar. Áhrifin eru þó aðeins tímabundin. Að loknum framkvæmdum mun nýr Vestfjarðavegur hafa talsverð jákvæð áhrif á búsetuskilyrði á svæðinu nema hann verði lagður samkvæmt **leið A1** sem hefur talsverð neikvæð áhrif á búsetuskilyrði í Djúpadal. Að framkvæmdum loknum hafa allar leiðir talsverð jákvæð áhrif á fríðsæld við íbúðarhús í Djúpadal og Gufudal en **leiðir A1 og I** hafa að auki nokkuð neikvæð áhrif á fríðsæld við íbúðarhús austan Þorskafjarða.

Möguleg þangsláttusvæði á svæðinu minnka vegna **leiða H1, I og Þ-H** en gert er ráð fyrir að áhrifin verði lítil eða nokkur.

Leið A1 getur haft veruleg neikvæð áhrif á kræklingaveiðar í Þorskafirði. **Leiðir H1, I og Þ-H** munu hafa nokkuð neikvæð áhrif á framtíðarmöguleika kræklingaræktar í Djúpafirði og Gufufirði. Vegagerðin telur



Vegur að Hallsteinsnesi við Rauðeyri í Djúpafirði austanverðum sem leið H1 og tenging að Djúpadal liggja um. Grónes og Skálanes eru í fjarska.

að **leið D2** hafi óveruleg áhrif á framtíðarmöguleika skelveiða í Gufufirði.

Leiðir A1 og I munu hafa veruleg neikvæð áhrif á friðlýst æðarvarp við Stað og Árbæ. **Leiðir H1 og Þ-H** hafa nokkuð neikvæð áhrif á æðarvarp í Gróneshólum, en **leið D2** mun hafa óveruleg áhrif á æðarvarp.

Gangagerð og lagning vegar raska fríðsæld við frístundahús á svæðinu, óháð leiðarvali. Framkvæmdir í grennd við frístundahús munu hafa neikvæð áhrif á eigendur þeirra á framkvæmdatíma.

Jarðgangaleiðir, D2 og H1 munu hafa meiri neikvæð áhrif á framkvæmdatíma en aðrar leiðir. Þau áhrif eru þó aðeins tímabundin en vara jafnan mun lengur en áhrif af lagningu vega. Að loknum framkvæmdum munu **leiðir D2, H1, I og Þ-H** hafa talsverð jákvæð áhrif á aðgengi að frístundahúsum á svæðinu. **Leið A1** mun hafa talsverð neikvæð áhrif á aðgengi að frístundahúsum á svæðinu, nema austan Þorskafjarða. Gert er ráð fyrir að umferð um nýjan Vestfjarðaveg vegna **leiða A1, H1, I eða Þ-H** muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á fríðsæld við frístundahús, en jákvæð áhrif vegna **leiðar D2**. Framkvæmdir munu hafa óveruleg áhrif á önnur mannvirki á svæðinu.

Á svæðinu er í gildi Aðalskipulag fyrir Reykhólahrepp 2006-2018. Þær leiðir sem hér eru kynntar eru ekki í samræmi við aðalskipulagið, en **leið Þ-H** liggur næst þeirri legu Vestfjarðavegar sem þar er sýnd. Í landi Árbæjar og Staðar er friðlýst æðarvarp sem **leiðir A1 og I** raska.

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á mannvirki en getur haft neikvæð áhrif á landnotkun á svæðinu. Vegagerðin telur að **leið A1** muni hafa mest neikvæð áhrif á landnotkun á svæðinu vegna varanlegra áhrifa á æðarvarp, sem er í ósamræmi við ákvæði friðlýsingar æðarvarpsins. Hún hefur einnig varanleg áhrif á skel-

veiðar í Þorskafirði og neikvæð áhrif á búsetu í Djúpadal. Vegagerðin telur að áhrif **leiðar A1** verði verulega neikvæð. Talið er að **leið I** muni hafa talsverð neikvæð áhrif vegna varanlegra áhrifa á friðlýsta æðarvarpið, að **leiðir H1 og Þ-H** hafi nokkuð neikvæð áhrif á landnotkun, vegna staðbundis rasks á beitilandi, æðarvarpi og möguleikum til þangskurðar og að **leið D2** hafi óveruleg áhrif á landnotkun. Telja má að áhrif framkvæmdarinnar á landnotkun séu varanleg en staðbundin.

Útivist og ferðamennska

Vegir eru ein forsenda þess að menn geti nálgast ferðamannastaði og útivistarsvæði. Ferðapjónusta á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er ekki mikil og takmarkast við sumartímann. Einkennandi fyrir svæðið er mikið gegnumstreymi ferðafólks, sem er á leið áfram vestur. Útivist á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði tengist mest íbúum og notendum frístundahúsa.

Fyrirhuguð framkvæmd mun hafa áhrif á útivist og ferðamennsku á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Allar leiðir munu hafa verulega jákvæð áhrif á ferðapjónustu í Bjarkalundi þar sem gera má ráð fyrir auknum fjölda ferðafólks með betri samgöngum. Það mun einnig hafa talsverð jákvæð áhrif á sölu veiðileyfa í Berufjarðarvatni. Töluverð óvissa er um ferðapjónustuna í Djúpadal. Staðurinn færast úr alfaraleið samkvæmt öllum skoðuðum leiðum sem getur haft verulega neikvæð áhrif. Styst er þó frá nýjum vegi að Djúpadal eftir **leiðum D2 og H1**. Á móti kemur að kyrrð dalsins eykst sem gæti aukið gildi hans og haft verulega jákvæð áhrif fyrir útivist og ferðamennsku. Tengivegurinn inn Djúpadal verður byggður sem góður og greiðfær vegur, með fallgu útsýni, sem gæti haft jákvæð áhrif á upplifun ferðafólks sem um hann fer.

Einnig er óvissa um áhrif framkvæmdarinnar á eftirspurn eftir veiði í Djúpdalsá og Gufudalsá, óháð vali á

Tafla 3. Samanburður á áhrifum leiða á útivist og ferðamennsku (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Ferðaþjónusta í Bjarkalundi	△△	△△	△△	△△	△△
Ferðaþjónusta Djúpadal	●	●	●	●	●
Ferðaþjónusta á Álftalandi	△△	○	○	△△	○
Ferðaþjónusta á Miðjanesi	△△	○	○	△△	○
Ferðaþjónusta á Reykhólum	△△	○	○	△△	○
Beint af býli - Staður	△△	○	○	△△	○
Sjávarböðin	△△	○	○	△△	○
Gönguleiðir/ferðir í grennd við nýjan veg	○	△	△	○	△
Fuglaskoðun í fjarðarbotnum	○-△	○-△	○-△	○-△	○-△
Fuglaskoðun á Reykhólum	△	○	○	△	○
Veiði í Berufjarðarvatni	△	△	△	△	△
Veiði í Djúpadalsá	●	●	●	●	●
Veiði í Gufudalsá	●	●	●	●	●
Berjatínsla	△	△	△	△	△
Hátíðir og aðrir viðburðir á Reykhólum	△△	○	○	△△	○
Afleidd áhrif á ferðaþjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum	△△	△△	△△	△△	△△

veglínu. Veiðisvæðin færast úr alfaraleið með nýjum leiðum sem getur haft veruleg neikvæð áhrif. **Leið D2** liggur næst fjarðarbotnunum af skoðuðum veglínunum. Þó má gera ráð fyrir því að þeir sem leggi stund á veiðimennsku sækist eftir kyrrð í náttúrunni og þannig geti framkvæmdin haft verulega jákvæð áhrif á veiði.

Leiðir A1 og I munu hafa verulega jákvæð áhrif á ferðamennsku og ferðaþjónustu á Stað, Miðjanesi, Álftalandi, Grund, Seljanesi og Reykhólum vegna minni fjarlægðar frá alfaraleið og aukinni umferð ferðafólks um svæðið. Aukinn fjöldi ferðamanna mun hafa verulega jákvæð áhrif á þá þjónustu sem í boði er á Reykhólum eins og t.d. Sjávarböðin. Fjölgun ferðamanna mun einnig auka eftirspurn eftir útivist á svæðinu, s.s. gönguferðir og fuglaskoðun við Langa- vatn. Gert er ráð fyrir að **leiðir A1 og I** muni hafa verulega jákvæð áhrif á bæjarhátíðir og tengda viðburði á Reykhólum vegna betri samgangna og styttri vegalengda.

Allar leiðir munu hafa óveruleg eða talsvert jákvæð áhrif á fuglaskoðun á leirum og sjávarfítjum svæðisins. Áhugi á fuglaskoðun á svæðinu gæti aukist verulega með aukinni kyrrð vegna minni umferðar. Ferða- og áhugafólki um fuglaskoðun gæti þótt það eftirsóknarvert. Það sama gildir um berjatínsluvæði sem koma til með að liggja innan þverana og mun því fyrirhuguð framkvæmd, óháð vali á veglínunum hafa talsvert jákvæð áhrif á berjatínslu.

Þá má gera ráð fyrir verulega jákvæðum afleiddum áhrifum framkvæmdarinnar á ferðaþjónustu vestan framkvæmdasvæðisins svo sem á Barðaströnd, Patreksfirði, Tálknafirði og Bíldudal, þegar samgöngur

á svæðinu batna og tveir farartálmur á leiðinni vestur, Hjallaháls og Ódrjúgsháls, heyrna sögunni til. Einnig má gera ráð fyrir að afleidd áhrif framkvæmdarinnar geti falist í betri dreifingu ferðafólks um Vestfirði og að ferðamannatímabilið lengist í báða enda, þar sem vegir munu haldast opnir lengur en nú er. Með því gæti ferðaþjónustan á svæðinu styrkst og grundvöllur aukist til frekari uppbyggingar í tengslum við ferðaþjónustu og styrkingar innviða.

Í gildi eru Ferðamálaáætlun 2011-2020, Bygðaaætlun 2014-2017 og Samgönguáætlun 2011-2022. Einnig hefur verið gefinn út Vegvísir í ferðaþjónustu 2015-2020. Í öllum þessum áætlunum er lögð áhersla á nauðsyn þess að bæta samgöngur til að styrkja ferðamennsku. Framkvæmdin er því í samræmi við áætlanirnar.

Framkvæmdin mun, í flestum tilvikum, hafa óveruleg eða jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Óvissa er um áhrif hennar á ferðaþjónustu í Djúpadal og veiðimennsku í Djúpadalsá og Gufudalsá. Nýr Vestfjarðavegur um Gufudalssveit, mun þó hafa veruleg jákvæð áhrif á ferðamennsku á sunnanverðum Vestfjörðum, óháð leiðarvali. **Leiðir A1 og I** munu hafa meiri jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku vegna tilkomu hringleiðar um Reykjanes en **leiðir D2, H1 og Þ-H**, því þær munu hafa meiri jákvæð áhrif á íbúa í þéttbýlinu á Reykhólum. Niðurstaðan er að **leiðir A1 og I** munu hafa veruleg jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku en **leiðir D2, H1 og Þ-H** talsvert jákvæð áhrif. Áhrif framkvæmdarinnar eru bæði staðbundin og ná til allra sunnanverðra Vestfjarða.

Heilsa og hljóðvist

Vegagerð fylgir alltaf hávaði og ryk vegna efnistöku og efnislosunar, sprenginga og umferðar þungavinnuvéla. Vegaframkvæmdum fylgir einnig mikið jarðrask. Tekið verður land undir veg á 14 - 150 m breiðri spildu, á um 20 km langri leið, háð vali á veglínunni. Einnig þarf land undir námur, efnisvinnslu og vinnubúðir. Á framkvæmdatíma munu framkvæmdir hafa áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Áhrifin eru háð leiðarvali.

Á framkvæmdatíma mun framkvæmdin hafa neikvæð áhrif á loft- og hljóðmengun á svæðinu vegna sprenginga og efnisflutninga. Einnig eykst hætta á mengunarslysum. Um er að ræða tímabundin og staðbundin umhverfisáhrif. Vegagerðin telur að á framkvæmdatíma muni **leið D2** hafa í för með sér meiri mengun og hávaða fyrir íbúa á svæðinu en aðrar skoðaðar leiðir, eða talsvert neikvæð áhrif. Aðrar leiðir muni hafa í för með sér nokkuð neikvæð áhrif.

Að loknum framkvæmdum mun útblástursmengun og umferðarhávaði færast frá núverandi vegsvæði yfir á nýtt vegsvæði. Umferðin og mengunin sem henni fylgir mun aukast. Allar skoðaðar leiðir liggja um lítið snortið land sem hingað til hefur verið án mengunar en mengun minnkar verulega að sama skapi annars staðar. Loftmengun á svæðinu mun ekki stangast á við ofangreind viðmið, lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarnir, en leiðarval mun hafa áhrif á hvort ákvæði í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða verði uppfyllt.

Vegagerðin telur að umferð á nýjum Vestfjarðavegi milli Bjarkalundar og Skálaness hafi óveruleg áhrif á heilsu og hljóðvist ef **leiðir D2, H1 eða Þ-H** verða fyrir valinu. Hins vegar muni umferðin hafa nokkuð neikvæð áhrif á heilsu og hljóðvist á svæðinu í grennd við nýjan veg ef **leiðir A1 eða I** verða fyrir valinu vegna nálægðar við frístundahús í landi Hofstaða í Þorskafröi. Telja má

Tafla 4. Samanburður á áhrifum leiða á heilsu og hljóðvist (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Á framkvæmdatíma					
Loftmengun	◆	◆	◆	◆	◆
Hávaði	◆	◆◆	◆	◆	◆
Hætta á mengunarslysum	◆	◆◆	◆◆	◆	◆
Mengun ósnerts lands	◆	◆	◆	◆	◆
Á rekstrartíma					
Mengun vegna umferðar á núverandi vegi	△	△	△	△	△
CO ₂ útstreymi	△	△	△	△	△
Svífryk við veg	△	△	△	△	△
Svífryk við gangamunna	-	◆	◆	-	-
Hætta á mengunarslysum	○	○	○	○	○
Hljóðmengun	◆◆	○	○	◆◆	○

að áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist séu varanleg en staðbundin.

Við íbúðarhús þarf að uppfylla skilyrði um hámarks- hávaða ≤ 55 dB(A) utan við húsvegg og í skilgreindri sumarrhúsbýggð um hámarkshávaða ≤ 45 dB(A) utan við húsvegg í samræmi við reglugerð nr. 724/2008.

Leiðir A1 og I uppfylla ekki þau skilyrði við frístundahús í landi Hofstaða.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er sú að framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á heilsu og hljóðvist í grennd við framkvæmdasvæðið. Áhrifin verði mest á framkvæmdatímanum og sé að mestu um að ræða tíma- bundin og staðbundin áhrif. Áhrifin vegna **leiðar D2** verði talsvert neikvæð, á framkvæmdatíma vegna aukinnar hættu á mengunarslysum og slæmrar hljóðvistar í Djúpadal en nokkuð neikvæð vegna annarra leiða. Vegagerðin telur að á rekstrartíma muni **leiðir D2, H1 og Þ-H** hafa óveruleg áhrif á heilsu og hljóðvist en að **leiðir A1 og I** muni hafa talsvert neikvæð áhrif því þær uppfylla ekki reglugerð nr. 724/2008.

Fornleifar - menningarmínjar

Á svæðinu er talsvert af fornleifum og framkvæmdin mun raska fornleifum, óháð leiðarvali, en það stangast á við lög um menningarmínjar nr. 80/2012. Hún mun hafa bein áhrif á fornleifar með því að raska þeim varanlega. Rask á fornleifum er ekki raunhæft að afturkalla og telst því óafturkræft. Því verður reynt að hlífa þeim þar sem það er hægt, annars verður gripið til mótvægisáðgerða í samræði við Minjastofnun Íslands.

Allar skoðaðar leiðir munu raska fornleifum. **Leið D2** hefur minnst áhrif á fornleifar en þó eru áhrifin nokkuð neikvæð. **Leiðir A1 og I** hafa talsvert neikvæð áhrif á fornleifar vegna áhrifa á mínjar við Hlíðarkot, en **leiðir H1 og tenging inn Djúpadal** geta haft verulega neikvæð áhrif á fornleifar vegna áhrifa á mínjar við Barm og **leið Þ-H** getur haft veruleg neikvæð áhrif á

Tafla 5. Samanburður á áhrifum skoðaðra leiða á fornleifar (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Áhrif mismunandi leiða á fornleifar	♦♦	♦	♦♦♦	♦♦	♦♦

fornleifar vegna áhrifa á minjar við Gröf.

Með breytingu á legu **leiðar Þ-H** við Gröf er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum hennar á fornleifar og eftir breytinguna eru áhrif **leiðar Þ-H** á minjar við Gröf óveruleg.

Verði Vestfjarðavegur lagður eftir **leið Þ-H eða I** þarf að leggja **tengingu inn Djúpadal**, og þar með raska minjasvæði í landi Barm. Með breytingu á legu **tengingar inn Djúpadal** við Barm er hægt að forða fornleifum þar að mestu frá raski og draga verulega úr neikvæðum áhrifum **leiða I og Þ-H** á fornleifar. Því teljast þær aðeins hafa talsverð neikvæð áhrif á fornleifar.

Vegagerðin telur að með viðeigandi aðgerðum sé hægt að halda raski á fornleifum í lágmarki. Við hönnun vegarins og með markvissum aðgerðum verður dregið úr áhrifum framkvæmdarinnar á fornleifar eins og hægt er. Áður en framkvæmdir hefjast þarf að fá leyfi Minjastofnunar Íslands til að raska viðkomandi fornleifum og fá leiðbeiningar um hvaða rannsóknir þarf að gera áður en þeim verður raskað. Fornleifar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verða merktar á áberandi hátt.

Samkvæmt lögum um menningarminjar nr. 80/2012 njóta allar fornleifar á Íslandi verndar. Við framkvæmdina verður fornleifum raskað, óháð leiðarvali. Ekki er mögulegt að færa **leið H1** við Barm og því mun hún hafa mest neikvæð áhrif á fornleifar.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin geti haft nokkuð, talsverð og veruleg neikvæð áhrif á fornleifar. **Leið D2** hefur nokkuð neikvæð áhrif á fornleifar, **leiðir A1, I og Þ-H** hafa talsverð neikvæð áhrif á fornleifar en **leið H1** hefur veruleg neikvæð áhrif á fornleifar vegna varanlegs rasks á fornleifum við Barm.

Gróðurfar

Við framkvæmdir munu votlendi, sjávarfitjar og birkikjarr skerðast, en þau ber að vernda skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og skal forðast að raska nema brýna nauðsyn beri til. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru háð leiðarvali en engar tegundir á mögulegu framkvæmdasvæði eru á vólsta.

Tafla 6. Samanburður á áhrifum leiða á gróðurfar (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Flóra	○	○	○	○	○
Gróið land	♦	♦	♦	♦	♦
Birkigróður	♦	♦♦	♦♦	♦♦	♦♦♦
Votlendi	♦♦	♦	♦	♦♦	♦
Sjávarfitjar	♦♦	♦	♦	♦♦	♦♦

Votlendi, sjávarfitjar og birkikjarr munu skerðast vegna framkvæmda, en þau ber að vernda skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og skal forðast að raska nema brýna nauðsyn beri til. Dregið verður úr áhrifum skerðingarinnar með endurheimt votlendis og uppgræðslu birkikjarrs.

Vegagerðin telur að framkvæmdin muni ekki hafa mikil neikvæð áhrif á flóru svæðisins en að hún geti haft töluverð neikvæð áhrif á gróðurfélög. **Leið Þ-H** hefur veruleg neikvæð áhrif á birkikjarr á svæðinu vegna mikillar röskunar á **Teigsskógi**, áhrifin eru bein, varanleg og óafturkræf. Aðrar leiðir hafa ekki veruleg neikvæð áhrif á gróðurfar en leiðir **A1 og I** hafa talsverð neikvæð áhrif á votlendi. Um er að ræða bæði bein og óbein, varanleg áhrif á votlendi. Áhrif framkvæmdarinnar á sjávarfitjar eru varanleg og óafturkræf en engin þeirra leiða sem lagðar eru fram hefur veruleg neikvæð áhrif á sjávarfitjar. **Leiðir D2 og H1** hafa minnst neikvæð áhrif á gróðurfar. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru staðbundin.

Til að draga úr áhrifunum verður þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang verður jafn stórt gróðurlendi og raskast grætt upp. Í samráði við Reykhólahrepp verður leitast við að endurheimta jafnstórt votlendi og raskast vegna framkvæmdanna og haft samráð við Skógrækt ríkisins um uppgræðslu til að bæta fyrir það birkikjarr sem tapast. Framkvæmdin mun hafa bein áhrif á gróður en að hluta til eru áhrifin afturkræf með mótvægisáðgerðum.

Við framkvæmdir munu votlendi, sjávarfitjar og birkikjarr skerðast, en þau ber að vernda skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og skal forðast að raska nema brýna nauðsyn beri til. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru háð leiðarvali en engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum sem eru sjaldgæf á þessu landsvæði verður raskað og engar tegundir á svæðinu eru á vólsta.

Þótt gripið verði til mótvægisáðgerða, þ.e. uppgræðslu og endurheimtar votlendis og birkikjarrs, verður ekki hægt að bæta fyrir öll þau gróðursvæði sem hverfa undir nýjan og endurbyggðan veg. Það á einkum við

Tafla 7. Samanburður á áhrifum leiða á fuglalíf (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Umferðarfuglar og vorfuglar	○	♦	○	○	○
Varpfuglar (æðarvarp)	♦♦♦	♦	♦	♦♦♦	♦
Tegundir á vólsta	○	♦	○	○	○
Haförn	○	♦	♦	♦	♦
Fuglar síðsumars	○	○	○	○	○

um sjávarfitjar, sérstæðan birkigróður og votlendi yfir 2 ha að stærð sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að allar skoðaðar leiðir hafi neikvæð áhrif á gróðurfar. Gert er ráð fyrir að **leiðir D2 og H1** hafi minnst neikvæð áhrif á gróðurfar á framkvæmdasvæðinu eða nokkuð neikvæð áhrif og að **leiðir A1, I og Þ-H** hafi talsverð neikvæð áhrif. **Leið A1** vegna varanlegra áhrifa á votlendi yfir 2 ha og sjávarfitjar, **leið I** vegna varanlegra áhrifa á votlendi yfir 2 ha, sjávarfitjar og sérstæðan birkigróður og **leið Þ-H** vegna varanlegra áhrifa á sjávarfitjar og sérstæðan birkigróður. Áhrifin eru staðbundin og taka ekki til umfangsmikils svæðis.

Teigsskógur hefur mikið vistfræðilegt mikilvægi og Vegagerðin telur að nýr Vestfjarðavegur sem lagður verði eftir **leið Þ-H** geti dregið úr vistfræðilegu mikilvægi hans. Telja má að mótvægisáðgerðir að framkvæmdum loknum hafi þar lítið að segja. Sjávarfitjar hafa einnig mikið vistfræðilegt mikilvægi og Vegagerðinni er ekki

kunnugt um aðferðir til að skapa nýjar sjávarfitjar í stað þeirra sem skerðast.

Fuglalíf

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er mikilvægt fyrir fugla. Breiðafjörður hefur ekki verið tilnefndur á skrá Ramsar samnings af hálfu Íslands en uppfyllir þó öll skilyrði hans. Markmið samningsins er að vernda votlendissvæði sem eru fyrst og fremst búsvæði votlendisfugla. Um Breiðafjörð fara fuglar (umferðarfuglar) vor og haust sem eru á leið til og frá varpstöðvum á Grænlandi og Kanada og hefur rauðbrystingur viðdvöl á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Á svæðinu er arnarvarp og friðlýst æðarvarp.

Allar leiðir koma til með að hafa áhrif á fugla á framkvæmdatíma, eins og á almennt við um vegaframkvæmdir. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt **leiðum D2, H1 og Þ-H** verði aðeins tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varan-



Hluti friðlýsts æðarvarps við Hraunastaði á Reykjanesi sem leið A1 og nýr Reykhólasveitarvegur liggja um. Útsýni frá Reykjanesi til vesturs.

Tafla 8. Samanburður á áhrifum leiða á lífríki straumvatna (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Á framkvæmdatíma	○	◆	◆	○	◆
Að loknum framkvæmdum	○	○	○	○	○

leg. Hins vegar geti **leiðir A1 og I** haft varanleg áhrif á fuglalíf.

Leirur í botni Gufufjarðar eru mikilvægar fyrir rauðbrysting en hátt í 2000 fuglar eru þar í fæðuöflun. Við þverun Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar verður tryggt að vatnsbúskapur í firðinum verði óbreyttur innan við þverun og framkvæmdir munu ekki skerða mikilvægustu fæðuöflunarsvæði rauðbrystings. **Leið D2** liggur nær mikilvægasta fæðuöflunarsvæðinu en aðrar leiðir og því er mögulegt að umferð um hana hafi nokkuð neikvæð áhrif á umferðarfugla og vorfugla en að aðrar leiðir hafi óveruleg áhrif.

Leiðir A1 og I munu raska mikilvægum búsvæðum varpfugla. Þær munu kljúfa friðlýst æðarvarp í landi Staðar og Árbæjar og geta haft veruleg neikvæð áhrif á varpið. Áhrifin eru varanleg.

Leið D2 getur haft nokkuð neikvæð áhrif á straumönd, tegund á válista. Áhrifin eru tímabundin á framkvæmdatíma.

Framkvæmdir á **leiðum H1 og D2** geta haft neikvæð áhrif á arnarvarp á framkvæmdatíma, en allar skoðaðar leiðir eru í meira en 500 m fjarlægð frá varpstöðum og áhrifin því ekki veruleg. Mikilvægustu varpstaðirnir í Djúpafirði geta orðið fyrir tímabundnum áhrifum vegna hávaða af völdum sprenginga við jarðgangaframkvæmdir. **Leið H1** myndi líklega hafa meiri neikvæð áhrif en **leið D2** en báðar leiðirnar geta haft nokkuð neikvæð áhrif á arnarvarp. Að loknum framkvæmdum mun Vestfjarðavegur samkvæmt **leið H1** liggja um Djúpafjörð austanverðan en talið er að umferð um veginn muni ekki hafa neikvæð áhrif á arnarvarp. **Leiðir H1, I og Þ-H** sem liggja nálægt arnarvarpi í Gróneshólum geta haft nokkuð neikvæð áhrif á arnarvarp á framkvæmdatíma en óveruleg áhrif að loknum framkvæmdum. Með starfsreglum varðandi tilhögun framkvæmda í grennd við arnarvarp verður dregið úr áhrifum framkvæmdarinnar á erni.

Fyrirhuguð framkvæmd mun hafa neikvæð áhrif á fuglalíf en áhrifin eru háð leiðarvali. Á svæðinu er arnarvarp og friðlýst æðarvarp sem vernduð eru með lögum nr. 64/1994.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að **leiðir I og A1** muni hafa mest neikvæð áhrif á fuglalíf, eða talsverð neikvæð áhrif, vegna staðbundinna og varanlegra neikvæðra áhrifa á friðlýst æðarvarp. Af skoðuðum leiðum mun **leið H1** hafa mest neikvæð áhrif á erni, en áhrifin eru aðeins tímabundin vegna sprenginga á framkvæmdatíma. **Leið D2** mun hafa nokkuð neikvæð áhrif á fuglalíf, aðallega á straumönd en hún er tegund á válista. Áhrifin eru þó eingöngu bundin framkvæmdatíma. **Leið Þ-H** mun hafa minnst neikvæð áhrif, en hún ásamt **leið H1** munu hafa óveruleg áhrif á fuglalíf. Með mótvægisáðgerðum verður dregið úr áhrifum framkvæmdar á fuglalíf.

Lífríki straumvatna

Framkvæmdin getur haft neikvæð áhrif á lífríki straumvatna. **Leiðir A1 og I** hafa óveruleg áhrif en efnistaka vegna **leiða D2, H1 og Þ-H** getur haft neikvæð áhrif. Í töflu 8 er greint frá vægi umhverfisáhrifa á lífríki straumvatna. Náma 103 í Múlaá er varanama og því verður reynt að komast hjá efnistöku úr henni. Náman er utan verndarsvæða. Vegagerðin telur að verði efnistaka úr Múlaá vegna **leiða D2, H1 og Þ-H** geti hún haft nokkuð neikvæð áhrif á lífríki árinna en að áhrifin verði tímabundin og staðbundin. Mögulegt er að draga úr neikvæðum áhrifum efnistökkunnar með ýmsum aðgerðum.

Vegagerðin telur að þrátt fyrir ýmsar aðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum á lífríki straumvatna verði nokkuð neikvæð tímabundin áhrif á lífríkið á framkvæmdatíma af lagningu **leiðar D2** um ósa Djúpaldalsár. Að loknum framkvæmdum er ekki hægt að koma í veg fyrir að fylling og brú yfir árós Djúpaldalsár hafi áhrif á þróun árinna, því straumrásin verður fest undir brúna. Hins vegar mun þverunin hafa óveruleg áhrif á halla árinna, komastærðir í botni og straumhraða og því gert ráð fyrir að áhrif á lífríkið verði óveruleg. Áhrifin verða staðbundin og hvorki stórvægileg eða hröð.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdir muni hafa óveruleg áhrif á lífríki straumvatna óháð leiðarvali.

Leiðir D2, H1 og Þ-H hafa meiri neikvæð áhrif á lífríki

Tafla 9. Samanburður á áhrifum leiða á sjávarföll og vatnsgæði (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Vatnsskipti að loknum framkvæmdum	○	○	○	○	○
Selta	○	○	○	○	○
Útskolun	○	○	○	◆	○
Súrefni	○	○	○	◆	○



Horft út Djúpafjörð skammt utan við leið D2. Mjólkárliða þverar fjörðinn.

straumvatna en **leiðir A1 og I**. **Leið D2** þverar Djúpaldalsá á ósi árinna en gert er ráð fyrir að neikvæð áhrif þverunarinnar á lífríki árinna verði aðeins tímabundin á framkvæmdatíma.

Mögulegt er að þörf verði á efnistöku úr námu 103 í Múlaá vegna framkvæmda á **leiðum D2, H1 og Þ-H** og að framkvæmdin geti þar með haft neikvæð áhrif á lífríki árinna, en náman er utan verndarsvæða og áhrifin verða staðbundin.

Sjávarföll og vatnsgæði

Tryggt verður að vatnsskipti við þá hluta Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar sem lenda innan við þverun verði jafn góð og áður. Með því verður dregið verulega úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríki á svæði sem verndað er með sérstökum lögum um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995.

Kannað hefur verið hvort þverun Gufufjarðar, Djúpafjarðar og Þorskafjarðar hafi áhrif á vatnsskipti, útskolun, seltu og súrefni. Almennt gildir að straummynstur mun breytast í næsta nágrenni við allar vegfyllingar. **Leiðir A1 og I** uppfylla ekki hönnunarforsendur um að mesti meðalstraumhraði í brúaropi yfir Þorskafjörð verði ekki hærri en 2 m/s. Ef ákveðið yrði að leggja veginn eftir **leið A1 eða I**, þyrfti að endurskoða hönnun þeirra til að uppfylla forsendur um straumhraða í brúaropum. Slíkt myndi óhjákvæmlega hafa í för með sér aukinn kostnað. Einnig hefur **leið A1** hvað mestu áhrifin á straummynstur og **leið I** hefur neikvæð áhrif á útskolun og súrefni í Þorskafirði sem þyrfti að skoða nánar

Tafla 10. Samanburður á áhrifum leiða á lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Lífríki í fjörum og leirum	◆◆	◆	◆	◆◆	◆
Marhálmur	○	●	●	○	●
Sjávarbotn	◆◆◆	◆	◆	◆◆	◆
Lífríki í sjó	◆	○	○	◆	○

yrði Vestfjarðavegur lagður eftir henni. Niðurstaðan er að **leið I** hafi nokkuð neikvæð áhrif á sjávarföll og vatnsgæði en aðrar leiðir óveruleg áhrif.

Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi

Allar þær leiðir sem lagðar eru fram liggja úti í sjó á kafla og raska fjöru, leirum og sjávarbotni. Þar sem tryggt verður að sjávarföll verði eðlileg eftir þverun, verða óveruleg áhrif á lífríkið innan þverunar fjarðanna. Því er að mestu um bein áhrif að ræða vegna skerðingar búsvæða sem lenda undir vegfyllingum.

Eyjar, hólmar og sker á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarinnar njóta verndar skv. lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar. Framkvæmdin mun skerða lífríki í fjöru og leirum á verndarsvæðinu. **Leiðir A1 og I** skerða fjöru og leirur á lengstum kafla.

Leiðir D2, H1, I og Þ-H skerða fjöru, fitjar og sjávartjarnir innan svæðis nr. 303 á náttúruminjasrá.

Leirur og sjávarfitjar njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga (nr. 60/2013). Framkvæmdin mun hafa varanleg en staðbundin áhrif á fjöru, sjávarfitjar og leiru sem lenda undir vegarstæðinu. Gert er ráð fyrir að **leið I** hafi mest neikvæð áhrif á sjávarfitjar og leirur.

Framkvæmdin hefur bein áhrif á lífríki í fjörum, fjöru-tjörnum, leirum og á sjávarbotni. Þær fjörugetur sem framkvæmdin raskar eru algengar við Breiðafjörð. Því er gert ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd hafi ekki áhrif á fjölbreytni náttúrufarsþátta. Vegna þess hve algengar

Tafla 11. Samanburður á áhrifum leiða á jarðmyndanir (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Leirur	♦♦	♦♦	♦♦	♦♦	♦♦
Strandhjallar	♦	♦	♦	♦	♦
Klappir	♦	♦	♦	♦	♦
Berghlaup	♦♦♦	○	♦	♦♦♦	○
Vatna- og árset	○	♦♦	○	○	○
Setlagasyrpur	♦	♦	○	♦	○
Skeljalög	♦	○	○	○	○
Jarðhiti	♦	○	○	♦	○

fjötutjarnir, sker og hólmar eru við norðanverðan Breiðafjörð skerðist upplifunargildi á fjörusvæðum lítið, þótt fjörusvæðum verði raskað.

Áhrif skerðingar búsvæða í fjöru og leiru í vegarstæðinu vegna lagningar Vestfjarðavegar eru varanleg en staðbundin. Svæðin sem skerðast eru ekki stór í samanburði við stærð leira og fjara í grenndinni. **Leiðir A1 og I** hafa meiri neikvæð áhrif á lífríki í fjörum og leirum en aðrar leiðir. Áhrifin eru staðbundin en varanleg.

Allar skoðaðar leiðir raska marhálmi. Bein skerðing á marhálmsþekju er mjög lítil. Óvíst er hver áhrifin verða á því svæði þar sem straummynstur og setflutningar breytast. Vegagerðin telur að heildaráhrifin verði óveruleg en mögulega geta þau orðið nokkuð neikvæð. Sumstaðar gætu vaxtarskilyrði marhálms batnað en annarsstaðar versnað.

Fiskungviði er að finna í öllum fjörðunum þremur. Þar á meðal seiði nytjafiska á borð við þorsk og skarkola og sildarseiði í Þorskafirði. Við þverun fjarða skerðast búsvæði sem lenda undir fyllingum. Með því

að tryggja að sjávarföll verði óbreytt eftir þverun og að vatnsbúskapur í firðinum verði óbreyttur, verður umhverfisaðstæðum í lífríkinu, t.d. seltustigi, haldið óbreyttu innan þverunar. Því telur Vegagerðin að áhrif framkvæmdarinnar á lífríki sjávar innan þverunar verði óveruleg.

Framkvæmdin hefur bein áhrif á lífríki á sjávarbotni sem lendir undir vegfyllingum og þar með á búsvæði fiskungviðis sem heldur sig við botninn á þessum stöðum. Áhrif skerðingar búsvæða við og á sjávarbotni í vegarstæðinu vegna lagningar Vestfjarðavegar eru varanleg en staðbundin. Svæðin sem skerðast eru ekki stór í samanburði við stærð sjávarbotns í grenndinni.

Leið A1 skerðir sjávarbotn meira en aðrar leiðir og **leið I** hefur eilítil neikvæð áhrif á útskolinu (sjá kafla 6.9.). Því telur Vegagerðin mögulegt að þær geti haft nokkuð neikvæð áhrif á lífríki sjávar í Þorskafirði, Gufufirði og Djúpafirði. **Leið D2**, skerðir sjávarbotn minnst, en Vegagerðin telur að hún og **leiðir H1 og Þ-H** muni hafa óveruleg áhrif á lífríki sjávar.



Laugalandshraun í Þorskafirði.

Áhrif fjarðarþverana á eðlisþætti sjávar er aðallega á straummynstur og setflutninga. Áhrifin takmarkast við nálægð við fjarðarþverun og í brúaropum. Erfitt er að meta hver áhrif breytts straummynsturs hefur á líffræðilega þætti sjávar en ólíklegt er að það hafi veruleg áhrif.

Framkvæmdin mun hafa neikvæð áhrif á lífríki fjöru, leiru, sjávar og sjávarbotns á fyrirhuguðu framkvæmda-svæði, óháð leiðarvali. Talið er að leið **D2** hafi minnst áhrif á þessa umhverfisþætti en að **leið A1** hafi mest áhrif á þá. Framkvæmdir á **leiðum A1 og I** hafa meiri neikvæð áhrif á sjávarbotn og fjörur en aðrar leiðir. Að mestu er um að ræða varanleg, bein, staðbundin neikvæð áhrif. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að **leið A1** hafi talsverð neikvæð áhrif en leiðir **D2, H1, I og Þ-H** nokkuð neikvæð áhrif.

Þar sem tryggt verður að sjávarföll verði óbreytt eftir þverun, verða óveruleg áhrif á lífríkið innan þverunar fjarðanna. Hins vegar mun framkvæmdin hafa áhrif á fjörur sem njóta verndar samkvæmt lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar, skerða leirur sem njóta verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga (nr. 60/2013) og hafa áhrif á fjörur, fitjar og sjávartjarnir innan svæðis nr. 303 á náttúruminjaskrá.

Jarðfræði

Framkvæmdirnar hafa bein neikvæð áhrif á jarðmyndanir, því þeim verður raskað með vegagerð og efnistöku. Áhrifin eru staðbundin. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem skorð er í, eru varanleg og óafturkræf. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem fyllt er yfir, má búast við að séu varanleg, en þau eru þó afturkræf. Áhrif framkvæmdarinnar taka ekki til umfangsmikils svæðis og eru staðbundin.

Ýmsar jarðmyndanir raskast við framkvæmdir, þ.e. leirur, strandhjallar, klappir, berghlaup, vatna- og árset, setlagasyrpur og skeljalög. Þær eru allar algengar. Verndargildi jarðmyndana á svæðinu felst aðallega í staðsetningu þeirra, þ.e. að þær eru innan svæðis á náttúruminjaskrá og sumar innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Áhrif á jarðmyndanir verða mest þar sem leirur verður raskað en þær njóta verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Gert er ráð fyrir að allar veglínur Vestfjarðavegar hafi talsverð neikvæð áhrif á leirur sem raskað verður í Þorskafirði, Djúpafirði og Gufufirði. **Leiðir A1 og I** hafa veruleg neikvæð áhrif á berghlaup.

Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.

Tafla 12. Samanburður á áhrifum leiða á landslag.

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Áhrif leiða á landslag	♦♦	♦♦	♦	♦♦♦	♦♦♦
Áhrif nýs Reykhólasveitarveggar á landslag	○			♦♦	
Áhrif tengivegar við Djúpadal á landslag			♦	♦	♦

Vegagerðin telur að rask á jarðmyndunum á svæðinu sé ekki í andstöðu við verndarmarkmið í 3. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Á svæðinu eru ekki jarðmyndanir sem eru sérstakar eða einstakar á lands- eða heimsvísu. Sérstæðar jarðmyndanir sem taldar eru skipta miklu máli og koma til með að raskast/eyðileggjast eða hverfa vegna framkvæmdanna eru berghlaup og leirur. Nýr Vestfjarðavegur á kaflanum frá Bjarkalundi að Skálanesi mun raska leirum í Þorskafirði, Djúpafirði og Gufufirði sem njóta verndar samkvæmt lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar. Leirur njóta einnig verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga. Framkvæmdin mun hafa talsverð neikvæð áhrif á leirur en leiðir **D2 og H1** hafa minni áhrif en aðrar leiðir. **Leiðir A1 og I** munu hafa veruleg neikvæð áhrif á berghlaup. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin muni hafa talsverð neikvæð áhrif á jarðmyndanir, óháð leiðarvali.

Landslag og ásynd lands

Á svæðinu er fallett fjarðalandslag sem margra alda búskapur á svæðinu hefur haft áhrif á. Undirlendi á svæðinu er lítið en núverandi vegur liggur meðfram strönd þriggja fjarðarbotna og um tvo hálsa, sums staðar í töluverðum hliðarhalla. Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru vegna röskunar á landslagi við breytingu á legu vegarins og þverun fjarða. Landslagi á svæðinu hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og landbúnaði. Landslag er hluti þeirra þátta sem lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995 eiga að vernda. Áhrif nýs Vestfjarðavegar á landslag eru háð leiðarvali en vegagerð, jarðgangagerð, efnistaka og brúargerð munu hafa áhrif á ásynd fjallshlíða og fjarða. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag.

Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á landslag er hvað mest af **leiðum I og Þ-H**, en svo af **A1 og D2**. Helstu áhrifaþættir í matinu lúta að óafturkræfum áhrifum á svæðum sem falla undir lagalega vernd og metin hafa verið með hátt gildi með tilliti til fjölbreytileika, heildstæðni og mikilfengleika.

Varðandi einstakar landslagsheildir er greinilegt að mestu áhrifin verða af leiðum sem fara um Grónes og Hallsteinsnes (**leiðir H1, I og Þ-H**). Enda um að ræða heildstætt landslag sem býr yfir mikilli fjölbreytni í áferð, litum og formum. Áhrifin eru óafturkræf og varanleg og teljast því verulega neikvæð. Þar að auki fer **leið Þ-H** um Teigsskóg og veldur þar einnig verulega neikvæðum áhrifum. Samantekin áhrif annarra leiða á einstakar landslagsheildir eru umfangsminni vegna

Tafla 13. Samanburður á áhrifum leiða á landslagsheildir.

Áhrif á landslagsheildir	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Botn Djúpafljarðar		♦♦			
Brekkudalur		♦			
Grónes			♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦
Hallsteinsnes			♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦
Laugalandshraun	♦♦			♦♦	
Teigsskógur			♦		♦♦♦
Gröf					♦♦♦
Sjónræn áhrif á helstu landslagsheildir frá frístunda- og bújörðum	♦	♦♦	♦♦	♦♦	♦♦

möguleika á endurheimt með mótvægisáðgerðum.

Samantekin áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á sjónlínur frá frístunda- og bújörðum á helstu landslagsheildir byggja annarsvegar á verndargildi og umfangi heildarinnar sjálfar og hinsvegar á fjölda þeirra dvalarsvæða sem hún sést frá. Minnst áhrifin verða af **leið A1** enda eingöngu um tvær áberandi landslagsheildir að ræða auk þess sem rask er ekki sýnilegt frá mörgum bú- og frístundajörðum. Áhrif annarra leiða eru talsvert neikvæð enda fara þær um landslagsheildir sem sýnilegar eru frá fleiri jörðum og er engin ein sem sker sig þar úr.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan verndarsvæða sem hafa verið metin með hátt gildi með tilliti til fjölbreytileika, heildstæðni og mikilfengleika. Áhrif framkvæmdarinnar á landslagið verða óafturkræf. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdir samkvæmt **leiðum I og Þ-H** hafi veruleg neikvæð áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu, **leiðir A1 og D2** hafi talsverð neikvæð áhrif og **leið H1** hafi nokkuð neikvæð áhrif.

Á svæðinu eru bújarðir og frístundajarðir. Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar frá þeim hafa verið metin og niðurstaða Vegagerðarinnar er að **leið A1** hafi nokkuð neikvæð sjónræn áhrif á landslagsheildir sem sjást frá frístunda- og bújörðum en að aðrar leiðir hafi talsverð neikvæð áhrif.

Verndarsvæði

Nýr og endurbyggður Vestfjarðavegur mun skerða svæði nr. 303 á náttúruminjasrá, verndarsvæði Breiðafjarðar sem verndað er með sérstökum lögum nr. 54/1995 og hverfisverndarsvæði H1 samkvæmt aðalskipulagi. Einnig skerðir hann vistkerfi sem vernduð eru með náttúruverndarlögum nr. 60/2013.

Tafla 14. Samanburður á áhrifum leiða á verndarsvæði (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Hverfisvernd	○	○	○	○	○
Lög um náttúruvernd	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦
Lög um vernd Breiðafjarðar	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦
Náttúruminjasrá	○	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦

Núverandi vegur liggur þegar um svæðin og klýfur þau, en nýr vegur mun kljúfa þau frekar. Við framkvæmdir verður reynt að raska sem minnstu svæði og frágangur verður vandaður. Vegagerðin telur að framkvæmdin geti þó haft neikvæð áhrif á verndarsvæðin. Áhrifin verða staðbundin. Áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði taka ekki til umfangsmikils svæðis, en svæðið er viðkvæmt fyrir breytingum vegna náttúruvafars.

Leið A1 hefur óveruleg áhrif á svæði á nr. 303 á náttúruminjasrá því hún liggur utan þess en Vegagerðin telur að nýr Vestfjarðavegur samkvæmt öðrum leiðum hafi veruleg neikvæð áhrif á sama svæði, vegna varanlegs rasks á landslagi, fjöru, fitjum og sjávartjörnum. **Leið Þ-H** hefur að auki áhrif á birkikjarr í Teigsskógi. Áhrifin á það verða að hluta til tímabundin, þar til tekist hefur að rækta upp birkikjarr í stað þess sem raskast (kafli 6.6.6.). Framkvæmdir á **leið Þ-H** munu draga verulega úr vistfræðilegu gildi Teigsskógar og mótvægisáðgerðir að framkvæmdum loknum geta ekki komið í veg fyrir það.

Vegagerðin telur að framkvæmdin, óháð leiðarvali, muni hafa veruleg neikvæð áhrif á verndarsvæði Breiðafjarðar, vegna áhrifa hennar á fjörur og landslag við þverun Þorskafjarðar, Djúpafljarðar og Gufufjarðar. En landslag, er einn af þeim þáttum sem lögin um vernd Breiðafjarðar eiga að vernda. Áhrifin eru varanleg.

Áhrif framkvæmdarinnar á hverfisverndarsvæði H1 verða óveruleg, óháð leiðarvali.

Samkvæmt 61. gr. laga um náttúruvernd (nr. 60/2013) ber að forðast að raska vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar nema brýna nauðsyn beri til. Við ákvörðun um legu þeirra leiða sem koma til greina við lagningu

nýs Vestfjarðavegar, var reynt að forðast að raska vistkerfum sem njóta verndar. Niðurstaðan var að landslagið á mögulegu framkvæmdasvæði hafi þau áhrif að ekki sé mögulegt að leggja greiðfæran og öruggan Vestfjarðaveg milli Bjarkalundar og Skálaness án þess að raska slíkum vistkerfum. Því er brýn nauðsyn að raska vistkerfum sem njóta verndar til að hægt sé að leggja veg um svæðið sem uppfyllir kröfur samfélagsins til nýrra vega.

Leið D2 raskar slíkum vistkerfum minnst, **leið H1** kemur þar á eftir, svo **leið Þ-H**, þar á eftir **leið A1** en **leið I** skerðir þau mest. Um er að ræða varanlega skerðingu á vistfræðilega mikilvægum birkiskógi, votlendi stærra en 2 ha, sjávarfitjum og leirum. Mótvægisáðgerðir geta aðeins dregið úr áhrifunum en ekki komið í veg fyrir að vistkerfin skerðist. Framkvæmdin mun hafa veruleg neikvæð áhrif á vistkerfi sem vernduð eru samkvæmt lögum nr. 80/2013 um náttúruvernd.

Núverandi Vestfjarðavegur liggur um svæði nr. 303 á náttúruminjasrá. Samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga (nr. 60/2013) ber að forðast að raska svæðum eða náttúrumyndunum sem skráðar hafa verið á **C-hluta náttúruminjasrá** nema *almannahagsmunir krefjist þess* og annarra kosta hafi verið leitað.

Vegagerðin hefur leitað leiða til að forðast rask á svæði nr. 303 á náttúruminjasrá. Landslagið á mögulegu framkvæmdasvæði hefur þau áhrif að fáir möguleikar eru á að leggja Vestfjarðaveg utan svæðis á náttúruminjasrá. Núverandi vegur liggur einnig um svæðið. Vegagerðin hefur skoðað möguleika á að

legga Vestfjarðaveg utan þess og ein af þeim leiðum sem lagðar eru fram, **leið A1**, raskar ekki svæði á náttúruminjasrá. Þrátt fyrir það hefur leiðin næst mest neikvæð áhrif á umhverfið af þeim leiðum sem lagðar eru fram. Af þeim leiðum sem liggja um svæði á náttúruminjasrá liggur **leið D2** um svæðið á stýstum kafla, 2,6 km en **leið Þ-H** á lengstum kafla, 11,4 km (vegtengingar innifaldar). Áhrif framkvæmdar hverrar leiðar verða aðallega vegna beinnar röskunar á viðkomandi framkvæmdasvæði. Gert er ráð fyrir að áhrif framkvæmdar á landslag og skóglendi verði að hluta til tímabundin. Þegar uppgræðslu á viðkomandi svæði verður lokið mun sárið í landslagið hvorki verða áberandi né gróðurinn skera sig úr. Áhrif framkvæmdarinnar á svæði á náttúruminjasrá verða óveruleg til veruleg, háð leiðarvali. Framkvæmdir samkvæmt **leið A1** munu hafa óveruleg áhrif á svæði á náttúruminjasrá en **aðrar leiðir** veruleg neikvæð áhrif á svæði á náttúruminjasrá.

Framkvæmdasvæðið er innan verndarsvæðis Breiðafjarðar sem verndað er með lögum nr. 54/1995. Verndunin tekur einkum til landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarmínja. Ákvæði laganna taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarinnar. Lögin taka hvergi til lands ofan stórstraumsflóðfars nema í eyjum, hólum og skerjum. Í lögnum, gr. 6. segir: „Við gerð skipulagsáætlana á því svæði sem um getur í 2. gr. skulu sveitarfélög leita umsagnar Breiðafjarðarnefndar. Í skipulagsáætlunum ber að taka tillit til verndaráætlunar Breiðafjarðarnefndar.“ Á staðfestu aðalskipulagi Reykhólahrepps



Horft inn Þorskafjörð austanverðan frá Laugalandi. Laugalandshraun sem leiðir A1 og I liggja um er áberandi í landslaginu.

2006-2018, er gert ráð fyrir nýjum Vestfjarðavegi eftir **leið B**, en leið **leið B-H** liggur næst henni af þeim leiðum sem lagðar eru fram.

Allar þær leiðir sem lagðar eru fram raska verndarsvæði Breiðafjarðar. **Leið I** sker sig frá hinum en gert er ráð fyrir raski á samtals tæplega 6 km leið, en veglínan fer um verndarsvæði beggja vegna Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar og felur í sér þrjár þveranir. Næst mest rask á svæðum er falla undir vernd Breiðafjarðar fylgir **leið A1** eða 4,1 km. Þar af er 3,2 km löng þverun yfir mynni Þorskafjarðar sem einnig er lengsta þverun allra kostanna. Minnst rask er áætlað á **leið D2** eða samtals 1,7 km. Áhrifin sem um ræðir eru í öllum tilvikum verulega neikvæð og óafturkræf. Framkvæmdin mun hafa veruleg neikvæð áhrif á verndarsvæði Breiðafjarðar.

Framkvæmdasvæðið er innan hverfisverndarsvæðis H1 í aðalskipulagi Reykhólahrepps. Um er að ræða samfelld útivistarsvæði frá byggðinni á Reykhólum, um Barmahlíð, undirlendi í Berufirði og Vaðalfjöll. Á svæðinu er fjölbreytt náttúrufar og landslag, áhugavert útivistarsvæði árið um kring. Núverandi vegur liggur um hverfisverndarsvæðið á 7,5 km löngum kafla en nýr Vestfjarðavegur mun liggja um svæðið á styttri kafla. Fyrirhuguð framkvæmd felur að mestu í sér enduruppbyggingu á núverandi vegi á svæði sem ber með sér merki um búsetu og ræktun. Mestra áhrifa kemur til með að gæta á framkvæmdatíma en þau eru að mestu afturkræf og óveruleg. Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á hverfisverndarsvæði H1.

Þrátt fyrir þau áhrif sem framkvæmdin mun hafa á verndarsvæði og vistkerfi sem njóta verndar, telur Vegagerðin að framkvæmdin sé ekki í andstöðu við verndarmarkmið í 2. og 3. gr. náttúruverndarlaga, því hún mun ekki draga úr líffræðilegri eða jarðfræðilegri fjölbreytni eða fjölbreytni landslags á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.



Sjávarfitjar í Gufudal.

2. gr. Verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi og tegundir verða uppfyllt:

- Fjölbreytni vistgerða innan náttúrulegra útbreiðslusvæða þeirra, með þeirri tegundafjölbreytni og þeim vistfræðilegu ferlum sem einkenna hverja vistgerð, verður viðhaldið á mögulegu framkvæmdasvæði þótt vistfræðilega mikilvægum vistkerfum verði raskað. Vegagerð milli Bjarkalundar og Skálaness mun skerða mikilvæg vistkerfi hlutfallslega mjög lítið, sé litið til stærðar slíkra vistkerfa innan verndarsvæðis Breiðafjarðar eða landsins í heild (kafla 6.13.5.).
- Með mótvægisáðgerðum, uppgræðslu og endurheimt verður staðið vörð um vistkerfi landsins svo eðli þeirra, gerð og virkni sé tryggð til framtíðar.
- Við frágang svæða, uppgræðslu og notkun svarðlags verða tegundir lífvera og erfðafræðileg fjölbreytni þeirra varðveitt og ákjósanleg verndarstaða þeirra tryggð þannig að tegundirnar nái að viðhalda sér í lífvænlegum stofnum til lengri tíma á náttúrulegum búsvæðum sínum.

3. gr. Verndarmarkmið fyrir jarðminjar, vatnasvæði, landslag og víðerni verða uppfyllt:

- Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á jarðfræðilega ferla og fyrirbæri sem gefa samfelld yfirlit um jarðsögu landsins
- Á svæðinu eru engar jarðmyndanir sem eru sérstakar eða einstakar á svæðis-, lands- eða heimsvísu
- Engum fossum eða stöðuvötnum verður raskað. **Leið D2** raskar farvegi Djúpadalssár tímabundið á framkvæmdatíma en ný brú festir ós hennar eins og hann er í dag. Gert er ráð fyrir að áhrif framkvæmdarinnar á lífríki árinna verði óveruleg (kafla 6.8.7.).

- Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði verður landslagi innan verndarsvæða raskað (kafla 6.12.). Rask á landslagi telst vera óafturkræft. Telja má að landslag innan verndarsvæðis Breiðafjarðar sé sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis. Í lýsingu á svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá segir: „*Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.*“ Því má gera ráð fyrir að landslag á svæðinu sé í engu frábrugðið frá landslagi annars staðar við norðanverðan Breiðafjörð. Landslag með fjölbreytilegum fjörum, skerjatöngum og hólum og hliðar með birkigróðri er að finna víðast hvar við norðanverðan Breiðafjörð. Við vegagerð á mögulegu framkvæmdasvæði verður aðeins litlum hluta af landslaginu innan verndarsvæðis Breiðafjarðar og svæðis nr. 303 á náttúruminjaskrá raskað, og áhrifin verða staðbundin.

Í kafla 6.12.10. kemur fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan verndarsvæða sem hafa verið metin með hátt gildi með tilliti til fjölbreytileika, heildstæðni og mikilfengleika. Forðast ber að raska verndarsvæðum nema brýna nauðsyn beri til, sbr. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Slíkt rask hefur alltaf í för með sér neikvæð áhrif í skilningi náttúruverndarlaga en verður þó ekki talið fara gegn markmiðum laganna enda er tilgangur þeirra og markmið ekki aðeins að vernda náttúruna heldur einnig að tryggja rétt almennings til að komast um landið og njóta þess í sátt við náttúruna, landsmönnum til heilsubóta og velsældar. Niðurstaða Vegagerðarinnar er því að framkvæmdir samkvæmt **leiðum I og B-H** muni hafa veruleg neikvæð áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu, **leiðir A1 og D2** hafi talsverð neikvæð áhrif og leið H1 hafi nokkuð neikvæð áhrif (sbr. kafla 6.12.10.). Leitast er við að draga úr raski eftir því sem frekast er unnt og hefur ákvæða 68. og 69. gr. laganna verið gætt í því sambandi.

Við framkvæmdir á svæðinu verður reynt að raska sem minnst óhreyfðu landi og við frágang verður framkvæmdasvæðið lagað vel að óhreyfðu landi meðfram því. Vegagerðin telur að með mótvægisáðgerðum megi draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag. Vegagerðin telur einnig að þrátt fyrir raskið verði landslag á svæðinu sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt varðveitt.

- Engin víðerni eru á mögulegu framkvæmdasvæði.

Rask á verndarsvæðum ber að meta sem verulega neikvætt ef raskið er í „*ósamræmi við ákvæði laga og reglugerða, almenna stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að*“ (tafla 6.1.1.). Allt rask af völdum veglagningar innan verndarsvæða og á vistkerfum sem njóta verndar er varanlegt og áhrifin óafturkræf auk þess að falla ekki að ákvæðum laga og reglugerða. Því eru áhrif allra leiðanna á verndarsvæði Breiðafjarðar, svæði á náttúruminjaskrá,

sérstætt birkikjarr, sjávarfitjar og leirur ásamt votlendi **verulega neikvæð**. Hverfisverndarsvæði, þar sem allar leiðir eiga upphaf sitt, ætti ekki að tapa gildi sínu þar sem fyrirhugað vegstæði liggur mjög nálægt núverandi vegi og áhrifin því **óveruleg**.

Leitað hefur verið leiða til að forðast að raska vistkerfum sem njóta verndar. Niðurstaðan er að *brýn nauðsyn* er til að raska vistkerfum sem njóta verndar til að hægt sé að leggja veg um fyrirhugað framkvæmdasvæði, veg sem uppfyllir kröfur samfélagsins um öryggi og greiðfærni. Leitað hefur verið leiða til að forðast rask á svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá. **Leið A1**, raskar ekki svæði á náttúruminjaskrá en hún hefur næst mest neikvæð áhrif á umhverfið af þeim leiðum sem lagðar eru fram og óvissa er um áhrif hennar á straummynstur í Þorskafirði. Niðurstaðan er að *almannahagsmunir krefjist* þess að svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá verði raskað.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að **allar leiðir** hafi veruleg neikvæð áhrif á verndarsvæði. Telja má að áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði séu varanleg en staðbundin.

Niðurstaða

Ráðist er í samgöngubætur til að efla samskipti hvort heldur er á félags- eða efnahagssviðinu. Það er skoðun stjórnvalda að efling slíkra samskipta hafi jákvæð áhrif á samfélagið og þess vegna er veitt fjármunum til bættara og nýrra samgöngumannvirkja. Þessi viðhorf eru hins vegar ekki óumdeilanleg því framkvæmdir við ný samgöngumannvirki kunna að hafa neikvæð áhrif á ýmsa umhverfisþætti, t.d. landnotkun, náttúrufar, fornleifar, jarðmyndanir og landslag. Á móti kemur að rekstur nýrra samgöngumannvirkja kann að hafa mun minni áhrif á umhverfið heldur en áframhaldandi rekstur núverandi mannvirkja. Styttling vegarins um tæp 50 % (41,6 km í 19,9-22,0 km) kann að hafa slíkt heildaráhrif.

Endurbætur á Vestfjarðavegi um Barðastrandarsýslur hafa staðið yfir í tæplega 20 ár og þær vegafarmkvæmdir sem hér eru kynntar eru langþráðar. Með lagningu nýs vegar á þessum kafla verður komin góð leið með bundnu slitlagi milli Höfuðborgarsvæðisins og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum. Við lagningu þess hluta Vestfjarðavegar sem liggur um norðanverðan Breiðafjörð hefur víða þurft að raska verndarsvæði Breiðafjarðar (mynd 2.6.1.) og svo er einnig um þessa framkvæmd. Innan verndarsvæðisins er fjaran mjög breytileg eftir sjávarföllum og víða eru skerjatangar, sker, hólmar, eyjar og miklar leirur. Til að stytta vegalengdir á Vestfjarðavegi við Breiðafjörð hafa fram að þessu verið þveraðir þrjár firðir, þ.e. Gilsfjörður, Kjálkafjörður og Mjóifjörður og á nokkrum köflum hefur vegurinn verið lagður í fjörunni á mörkum lands og sjávar, t.d. við Múlaklif í Kollafirði, við botn Vattarfjarðar og við Hörgsnes í Vatnsfirði. Á þeim kafla Vestfjarðavegar sem hér er kynntur er mögulegt að þrjár firðir í viðbót verði þveraðir, þ.e. Þorskafjörður, Djúpihfjörður og Gufufjörður.

Við þverun Gilsfjarðar var tekin ákvörðun um að



Vestfjarðavegur (60) yfir Kjálkafjörð.

skerða vatnsskipti, þ.e. í 5% af fullum vatnsskiptum og þar varð mikil breyting á lífríki sjávar. Líffræðistofnun Háskóla Íslands hefur fylgst með breytingunum. Við aðrar fjarðarveranir á landinu hefur verið notuð sams konar aðferðarfræði og notuð yrði við þverun Þorska-fjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar. Við þær þveranir er hægt að rekja óverulegar breytingar á lífríki sjávar eða fjara til þverananna (kafli 2.9.).

Samlegðaráhrif með öðrum framkvæmdum á Vestfjarðavegi við Breiðafjörð

Endurbætur á Vestfjarðavegi á köflunum Eyri - Vattarnes og Eiði - Þverá höfðu áhrif á vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, þ.e. leirur, fjörur og sjávarfítjar og þar með höfðu þær áhrif á verndarsvæði Breiðafjarðar. Einnig var votlendi og birkiskógi raskað innan svæðis nr. 304 á náttúruminjasgrá en þar var skógurinn ekki talinn vera sérstæður og eða vistfræðilega mikilvægur. Aðeins Teigsskógur virðist hafa þá sérstöðu við norðanverðan Breiðafjörð (mynd 6.6.2.).

Í skýrslu um rannsóknir og vöktun á náttúru Breiðafjarðar kemur fram að vegagerð geti ógnað lífríki fjara og þar með skert búsvæði þeirra lífvera sem nýta fjörur (Breiðafjarðarnefnd, 2007). Vegagerðin telur að það rask sem hefur orðið á fjörum, leirum, sjávarfítjum, votlendi, birkiskógi, svæði nr. 304 á náttúruminjasgrá og verndarsvæði Breiðafjarðar

vegna vegafamkvæmda á Vestfjarðavegi á seinustu tveimur áratugum hafi ekki haft veruleg neikvæð áhrif á lífríki Breiðafjarðar eða landslag. Við framkvæmdir á kaflanum frá Bjarkalundi að Skálanesi verður frekara rask á lífríki og landslagi á óhreyfðu landi, og búsvæði þeirra lífvera sem nýta fjörur skerðast þar sem þau lenda undir framkvæmdasvæðinu. Rannsóknir benda til að ef vatnsbúskapi í fjörðum er haldið óbreyttum, verði sjávarföll óbreytt og afleiðingar á lífríki oft lítt merkjanlegar. Vegagerðin telur að það muni gilda um framkvæmdina Bjarkalundur - Skálanes, óháð leiðarvali.

Vegagerðin telur að helstu uppsöfnuðu áhrifin sem framkvæmdir á Vestfjarðavegi um verndarsvæði Breiðafjarðar muni hafa á umhverfið verði vegna breytinga á landslagi þar sem óhreyfðu landi er raskað og vegna áhrifa á ferðamennsku og útivist. Nýr öruggur vegur hefur í för með sér aukna umferð en hefur einnig jákvæð áhrif á upplifun ferðamanna þegar þeir aka um fallett umhverfi.

Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum

Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar á Vestfjarðavegi á kaflanum milli Bjarkalundar og Skálaness er að hún muni hafa neikvæð áhrif á umhverfið. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á sjávarföll og vatnsgæði, nema leið I verði fyrir valinu en geti haft neikvæð áhrif á svæði á náttúruminjasgrá, verndarsvæði Breiðafjarðar, landnotkun, verndarsvæði, heilsu og hljóðvist, fornleifar, gróðurfar, fuglalíf, lífríki

straumvatna, lífríki í sjó, fjöru, leiru og á sjávarbotni, jarðmyndanir, landslag og útsýni frá frístunda- og bújörðum. Nýr vegur mun skerða vistkerfi sem ber að vernda skv. náttúruverndarlögum, þ.e. votlendi stærra en 2 ha (háð leiðarvali), sjávarfítjar, leirur og gamlan birkiskóg. Hann mun hafa jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku.

Helstu neikvæðu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar verða vegna breytinga á landslagi innan svæðis sem er á náttúruminjasgrá og innan verndarsvæðis Breiðafjarðar og vegna skerðingar á vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013. Tilgangur laga nr. 54/1995 er að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarmínja. Ákvæði laganna taka til allra eyja, hólma og skerja á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði ásamt fjörum.

Til að koma veginum fyrir þarf að breyta landslagi töluvert. Almenn gildir að lítið undirlendi er á framkvæmdasvæðinu og hliðarhalli því oft mikill. Helstu breytingar á landslagi verða á köflum þar sem nýr vegur liggur um lítið röskuð svæði og við þverun Þorska-fjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar. Einnig á köflum þar sem verða háar skeringar og fyllingar þar sem mikill hliðarhalli er á landinu í vegarstæðinu. Við þverun Þorska-fjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar verður fjörum, leirum, sjávarfítjum, sjávarbotni og landslagi raskað. Vegagerðin telur að allar leiðir Vestfjarðavegar muni hafa neikvæð áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu. Þær leiðir sem hafa mest áhrif á landslagið eru leiðir I og Þ-H, þær eru taldar hafa veruleg neikvæð áhrif. Leiðir A1 og D2 eru taldar hafa talsverð neikvæð áhrif en leið H1 nokkuð neikvæð áhrif.

Samanburður leiða

Þær leiðir sem lagðar eru fram hafa mismunandi áhrif á umhverfið. Þegar tafla 15 er skoðuð sést að leiðir D2 og H1 hafi minni neikvæð áhrif á umhverfið en aðrar leiðir og leiðir A1 og I mest neikvæð áhrif.

Vegagerðin telur að leið D2 muni hafa veruleg neikvæð áhrif á verndarsvæði og geti haft talsverð neikvæð áhrif á jarðfræði, landslag og útsýni frá frístunda- og bújörðum.

Vegagerðin telur að leið H1 muni hafa veruleg neikvæð áhrif á fornleifar og verndarsvæði og talsverð neikvæð áhrif á jarðfræði og útsýni frá frístunda- og bújörðum. Leið H1 liggur um jörðina Barm í Djúpafirði. Lagning vegar, jarðgangagröftur og vinnuástaða verktaka við gangamunna munu raska fornleifum við Barm.

Vegagerðin telur að leið Þ-H muni hafa veruleg neikvæð áhrif á landslag og verndarsvæði og talsverð neikvæð áhrif á fornleifar, gróðurfar, jarðfræði og útsýni frá frístunda- og bújörðum. Leið Þ-H liggur um gamlan bæjarhól á Gröf, þar sem stóðu mörg hús auk kirkju og bænhúss en lagt er til að veglínan verði færð frá fornleifunum til að draga úr neikvæðum áhrifum hennar. Tenging að Djúpadal liggur um minjasvæði Barms í Djúpafirði, mjög nálægt bæjarhólnum. Mögulegt er að færa tenginguna fjær bæjarhólnum til að draga úr neikvæðum áhrifum hennar á minjasvæðið. Leið Þ-H liggur um Teigsskóg sem hefur vistfræðilegt mikilvægi. Vegagerðin telur að nýr Vestfjarðavegur sem lagður verði eftir leið Þ-H, geti dregið úr vistfræðilegu mikilvægi Teigsskógar. Leið Þ-H hefur mest neikvæð áhrif á landslag af skoðuðum leiðum. Hún getur haft varanleg, óafturkræf neikvæð áhrif á landslagsheildina Grónes og Hallsteinsnes og valdið verulega neikvæðum áhrifum á landslagið í Teigsskógi.

Tafla 15. Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á Vestfjarðavegi, Bjarkalundur-Skálanes á einstaka umhverfisþætti.

Umhverfisþættir	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
1 Landnotkun og mannvirki	◆◆◆	○	◆	◆◆	◆
2 Útivist og ferðamennska	△△	△	△	△△	△
3 Heilsa og hljóðvist	◆◆	○	○	◆◆	○
4 Fornleifar - menningarmínjar	◆◆	◆	◆◆◆	◆◆	◆◆
5 Gróðurfar	◆◆	◆	◆	◆◆	◆◆
6 Fuglalíf	◆◆	◆	○	◆◆	○
7 Lífríki straumvatna	○	○	○	○	○
8 Sjávarföll og vatnsgæði	○	○	○	◆	○
9 Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi	◆◆	◆	◆	◆	◆
10 Jarðfræði	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆
11 Landslag	◆◆	◆◆	◆	◆◆◆	◆◆◆
12 Sjónræn áhrif frá frístunda- og bújörðum	◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆
13 Verndarsvæði	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆

△△: Veruleg jákvæð áhrif
△: Talsverð jákvæð áhrif
○: Óveruleg áhrif

◆: Nokkuð neikvæð áhrif
◆◆: Talsverð neikvæð áhrif
◆◆◆: Veruleg neikvæð áhrif
●: Óvissa



Horft frá Grímkelsstaðaá yfir Teigsskóg sem Leið Þ-H liggur um. Reykjanes handan Þorskafjarðar.

Vegagerðin telur að **leið A1** muni hafa veruleg neikvæð áhrif á landnotkun og verndarsvæði. Hún muni hafa talsverð neikvæð áhrif á heilsu og hljóðvist, fornleifar, gróðurfar, fuglalíf, lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi, jarðfræði og landslag. **Leið A1** getur haft varanleg neikvæð áhrif á landnotkun vegna neikvæðra áhrifa á kræklingaveiðar í Þorskafirði og á friðlýst æðarvarp við Stað og Árbæ. Hún hefur meiri neikvæð áhrif á búsetuskilyrði í Djúpadal en aðrar leiðir. Hún raskar varanlega mikilvægum búsvæðum varpugla í friðlýsta æðarvarpinu og raskar einnig fjörum og botni Þorskafjarðar varanlega. **Leið A1** uppfyllir ekki hönnunarforsendur um að mesti meðalstraumhraði í brúaropi yfir Þorskafjörð verði ekki hærrí en 2 m/s og hefur hvað mestu áhrifin á straumynstur.

Vegagerðin telur að **leið I** muni hafa veruleg neikvæð áhrif á landslag og verndarsvæði og talsverð neikvæð áhrif á landnotkun, heilsu og hljóðvist, fornleifar, gróðurfar, fuglalíf, jarðfræði og útsýni frá frístunda- og bújörðum. **Leið I** getur raskað minjum við Barm því tenging að Djúpadal liggur um minjasvæði Barm í Djúpafríði, mjög nálægt bæjarhólunum. Mögulegt er að færa tenginguna fjær bæjarhólunum til að draga úr neikvæðum áhrifum hennar á minjasvæðið. **Leið I** raskar varanlega mikilvægum búsvæðum varpugla í friðlýsta æðarvarpinu við Stað og Árbæ og getur haft varanleg, óafturkræf neikvæð áhrif á landslagsheildina Grónes og Hallsteinsnes. **Leið I** uppfyllir ekki hönnunarforsendur um að mesti meðalstraumhraði í brúaropi yfir Þorskafjörð verði ekki hærrí en 2 m/s og hefur neikvæð áhrif á útskolun og súrefni í Þorskafirði.

Mótvægisáðgerðir

Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á landslag, vistkerfi og fornleifar. Einnig með mótvægisáðgerðum og vöktun.

Til að neikvæð áhrif framkvæmdanna verði sem minnst verður vegurinn, vegtengingar og námusvæði aðlöguð landi eins vel og hægt er. Reynt verður að raska ósnertu landi sem minnst og gróðursvæði, birki-kjarr og votlendi endurheimt. Haft verður samráð við hagsmunaaðila og leyfisveitendur, svo draga meggi úr sem flestum neikvæðum áhrifum framkvæmdanna. Sérstakrar varúðar verður gætt við framkvæmdir í grennd við arnarvarp og fornleifar.

Samræmi framkvæmdarinnar við markmið sín

Forsendur framkvæmdanna eru styrking samfélags, bættar samgöngur og umferðaröryggi. Fyrirhugaður vegur verður mun öruggari en núverandi vegur. Hann verður breiðari og með breiðu bundnu slitlagi sem nær vel út í kantana. Beygjuradíusar verða mun stærri en á núverandi vegi, vegfláar verða miklu flatari, langhalli verður minni og sjónlengdir lengri. Hann verður vel uppbyggður í landinu og með breiðum vegskurðum, þar sem þörf er talin á, svo hætta á snjósöfnun á ekki að vera mikil. Slysahætta ætti því að verða minni.

Framkvæmdirnar eru í samræmi við hlutverk og markmið Vegagerðarinnar og þær munu uppfylla markmið sem koma fram í Samgönguáætlun 2011-

2022, Byggðaaætlun 2014-2017 og Ferðamálaáætlun 2011-2020. Góðar samgöngur um Vestfjarðaveg munu bæta hag íbúa á Vestfjörðum. Með styttingu leiða og betri vegi, verða ýmis samskipti auðveldari.

Framkvæmdin með hliðsjón af verndar-markmiðum laga um náttúruvernd

Framkvæmdin mun hafa áhrif á svæði og vistkerfi sem njóta verndar samkvæmt lögum. Á mögulegu framkvæmdasvæði er votlendi yfir 2 ha að stærð, sjávarfítjar og leirur ásamt sérstæðum birkiskógi, en þau njóta verndar á grundvelli 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Markmið náttúruverndarlaga er m.a. að vernda til framtíðar fjölbreytni íslenskrar náttúru, þar á meðal líffræði- og jarðfræðilega fjölbreytni og fjölbreytni landslags.

Framkvæmdin getur haft áhrif á svæði nr. 303 á náttúruminjasrá en því tilheyra fjörur, fítjar og sjávarfjarnir í Djúpafríði, milli Hallsteinsness og Grónes, ásamt skóglendi á norðurströnd Þorskafjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. Framkvæmdasvæðið nær út á grunnsævið, en Breiðafjörður nýtur verndar á grundvelli laga nr. 54/1995, um vernd Breiðafjarðar. Tilgangur þeirra er m.a. að stuðla að verndun landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarmínja á öllum eyjum, hólum, skerjum og fjörum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Upphaf framkvæmdasvæðisins við Bjarkalund liggur um Hverfisverndarsvæði H1 sbr. Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 en það nýtur verndar vegna fjölbreytts náttúrufars og landslags og einnig sem áhugavert útivistarsvæði.

Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga ber að forðast að raska vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar nema brýna nauðsyn beri til. Við ákvörðun um legu þeirra leiða sem koma til greina við lagningu nýs Vestfjarðavegar, var reynt að forðast að raska vistkerfum sem njóta verndar. Hins vegar hefur landslagið á mögulegu framkvæmdasvæði þau áhrif að enginn kostur er að leggja greiðfæran og öruggan veg á þessum stað nema raska á einhvern hátt slíkum vistkerfum. **Leið D2** hefur í för með sér minnsta röskun á vistkerfum sem njóta verndar, **leið H1** kemur þar næst á eftir, svo **leið Þ-H**, loks **leið A1** en **leið I** skerðir þau mest. Um er að ræða varanlega skerðingu á vistfræðilega mikilvægum birkiskógi, votlendi stærra en 2 ha, sjávarfítjum og leirum. Mótvægisáðgerðir geta aðeins dregið úr neikvæðum áhrifum á vistkerfin en ekki komið í veg fyrir að þau skerðist. Ekki er unnt að leggja veg um svæðið sem uppfyllir kröfur samfélagsins um öryggi og greiðfærni án þess að raska vistkerfum er njóta verndar. Telur Vegagerðin því að brýna nauðsyn beri til að raska slíkum vistkerfum.

Í 6. gr. lagar. 54/1995 um verndun Breiðafjarðar, kemur fram eftirfarandi: „Við gerð skipulagsáætlana á því svæði sem um getur í 2. gr. skulu sveitarfélög leita umsagnar Breiðafjarðarnefndar. Í skipulagsáætlunum ber að taka tillit til verndaráætlunar Breiðafjarðarnefndar.“ Á staðfestu aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018, er gert ráð fyrir nýjum Vestfjarðavegi eftir **leið B**. **Leið Þ-H** liggur næst henni af þeim leiðum sem lagðar eru fram, því hún er endurbætt útgáfa af **leið B** þar sem markmið með endurbótunum var að lágmarka áhrifin á Teigsskóg.



Núverandi Vestfjarðavegur (60) í Djúpafríði.

Í 37. gr. náttúruverndarlaga segir að forðast beri að raska svæðum eða náttúrumyndunum sem skráðar hafa verið á náttúruminjasrá nema almannahagsmunir krefjist þess og annarra kosta hafi verið leitað. Landslagið á mögulegu framkvæmdasvæði hefur þau áhrif að fáir kostir eru fyrir hendi til að leggja Vestfjarðaveg utan svæðis á náttúruminjasrá. Einnig liggur núverandi vegur um svæðið. Vegagerðin hefur skoðað möguleika á að leggja veginn utan þess og ein af þeim leiðum sem lagðar eru fram, **leið A1**, raskar ekki svæði á náttúruminjasrá. Hún raskar hins vegar mjög stóru svæði innan verndarsvæðis Breiðafjarðar, hefur næst mest neikvæð áhrif á umhverfið af þeim leiðum sem lagðar eru fram og mest áhrif á straummynstur í Þorskafirði.

Allt rask af völdum veglagningar innan verndarsvæða og á vistkerfum sem njóta verndar er varanlegt og áhrifin óafturkræf. Því eru áhrif allra leiðanna á verndarsvæði Breiðafjarðar, svæði á náttúruminjasrá, sérstætt birkikjarr, sjávarfítjar og leirur ásamt votlendi verulega neikvæð. Hverfisverndarsvæði, þar sem allar leiðir eiga upphaf sitt, ætti ekki að verða fyrir verulegum neikvæðum áhrifum, þar sem fyrirhugað vegstæði liggur mjög nálægt núverandi vegi og áhrifin af nýjum vegi yrðu því að teljast óveruleg.

Þrátt fyrir þau áhrif sem framkvæmdin mun hafa á verndarsvæði og vistkerfi sem njóta verndar, telur Vegagerðin að framkvæmdin sé ekki í andstöðu við verndarmarkmið 2. og 3. gr. náttúruverndarlaga, því hún mun ekki draga úr líffræðilegri eða jarðfræðilegri fjölbreytni eða fjölbreytni landslags á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Í köflum 6.13.7. og 9.1. þar sem fjallað er um niðurstöðu um áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði, er rakið hvernig verndarmarkmið í 2. og 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd verða uppfyllt. Þar kemur fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan verndarsvæða sem hafa verið metin með hátt gildi með tilliti til fjölbreytileika, heildstæðni og mikilfengleika og að forðast beri að raska slíkum verndarsvæðum nema brýna nauðsyn beri til, sbr. 61. gr. sömu laga. Slíkt rask hafi alltaf í för með sér neikvæð áhrif í skilningi náttúruverndarlaga en verði þó ekki talið fara gegn markmiðum laganna enda sé tilgangur þeirra og markmið ekki aðeins að vernda náttúruna heldur einnig að tryggja rétt almennings til að komast um landið og njóta þess í sátt við náttúruna, landsmönnum til heilsubótar og velsæðar. Leitast er við að draga úr raski eftir því sem frekast er unnt og hefur ákvæða 68. og 69. gr. laganna verið gætt í því sambandi.

Í köflum 6.13.7. og 9.1. kemur einnig fram að vegagerð milli Bjarkalundar og Skálaness muni skerða mikilvæg vistkerfi hlutfallslega mjög lítið, sé litið til stærðar slíkra vistkerfa innan verndarsvæðis Breiðafjarðar eða landsins í heild. Að auki kemur fram að Vegagerðin geri ráð fyrir að landslag á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé í engu frábrugðið frá landslagi annars staðar við norðanverðan Breiðafjörð. Landslag með fjölbreytilegum fjörum, skerjatöngum og hólum

og hlíðar með birkigróðri er að finna víðast hvar við norðanverðan Breiðafjörð. Við vegagerð á mögulegu framkvæmdasvæði verður aðeins litlum hluta af landslaginu innan verndarsvæðis Breiðafjarðar og svæðis nr. 303 á náttúruminjasrá raskað, og áhrifin verða staðbundin.

Leitað hefur verið allra leiða til að forðast að raska vistkerfum sem njóta verndar. Niðurstaðan er hins vegar sú að Vegagerðin telur ekki hjá því verða komist að raska vistkerfum sem njóta verndar til að hægt sé að leggja veg um fyrirhugað framkvæmdasvæði, sem uppfyllir kröfur samfélagsins um fyllsta öryggi og greiðfærni. Leitað hefur verið leiða til að forðast rask á svæði nr. 303 á náttúruminjasrá. **Leið A1**, raskar ekki svæði á náttúruminjasrá en hún hefur engu að síður næst mest neikvæð áhrif á umhverfið af þeim leiðum sem lagðar eru fram. Vegagerðin telur enn fremur að ríkir almannahagsmunir mæli með því að jafnframt sé horft sé til kostnaðar við ákvörðun um vegaf framkvæmdir. Með tilliti til alls þessa sé **leið A1** ekki góður kostur. Telur Vegagerðin samkvæmt þessu að ríkir almannahagsmunir séu fyrir því að svæði nr. 303 á náttúruminjasrá verði raskað. Aðrir kostir hafi í för með sér önnur verulega neikvæð umhverfisáhrif auk þess að vera umtalsvert dýrari.

Leiðarval

Ákvörðun um leiðarval byggist á góðum samgöngum til framtíðar, umferðaröryggi, áhrifum framkvæmdanna á umhverfið, kostnaði og arðsemi. **Leið D2** hefur minnst neikvæð áhrif af þeim leiðum sem skoðaðar hafa verið, **leið H1** kemur þar á eftir og svo **leið Þ-H**. Verði tekin ákvörðun um að leggja Vestfjarðaveg í jarðgöngum undir Hjallaháls eftir **leið D2** eða **H1**, þarf að ráðast í mun meiri undirbúningsrannsóknir en vegna annarra leiða. Rannsaka þarf jarðlög í Hjallahálsi og hanna jarðgöng, sem er mun tímafrekara en að hanna vegi og brýr. Lagning Vestfjarðavegar í jarðgöngum hluta leiðarinnar hefur minni neikvæð áhrif á umhverfið en að leggja veginn ofanjarðar. Með gerð jarðganga verður líka minni þörf á að sækja efni í námur. Jarðgangagerð hefur þó í för með sér meiri CO² losun en hefðbundnar vegaf framkvæmdir.

Vegagerðin leggur til að nýr Vestfjarðavegur verði lagður eftir **leið Þ-H**. Helstu rök Vegagerðarinnar fyrir þessari tillögu eru:

- Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir sveitarfélaga sbr. 1. mgr. 28. gr. vegalaga nr. 80/2007. Frávik **leiðar Þ-H** frá aðalskipulagi verða að teljast óveruleg frá þeirri línu sem er að finna á gildandi aðalskipulagi Reykhólahrepps og hafa forsvarsmenn sveitarfélagsins lýst þeirri afstöðu sinni.
- Innanríkisráðherra lagði fyrir alþingi þann 27. september sl. tillögu að Samgönguáætlun 2015-2026. Jarðgangaáætlun er hluti samgönguáætlunar og fram kemur að ekki er reiknað með jarðgöngum undir Hjallaháls á framangreindu tímabili og því fjármagni sem ætlað er til málaflokksins ráðstafað

til annarra jarðganga. Í sömu áætlun eru áætlaðar fjárveitingar til vegagerðar um Gufudalssveit í samræmi við áætlanir um kostnað við **leið Þ-H**. Því er ekki fyrirséð að fjármagn fái til framkvæmda á þeim leiðum sem hafa minnst neikvæð áhrif á umhverfið þ.e. **jarðgangaleiðirnar H1 og D2**. Kostnaður vegna **leiðar D2** er 10,9 milljarðar kr. og **leiðar H1** er 12,0 milljarðar kr. Dýpri kolefnisspor (sbr. kafli 6.4.3.1.) og meiri rekstrarkostnaður (sbr. kafli 3.5.4.) fylgja þessum leiðum en öðrum. Engu að síður eru þetta þær leiðir sem Vegagerðin telur að hefðu í för með sér minnst neikvæð áhrif á umhverfið.

- Við undirbúning mats á umhverfisáhrifum hefur Reykhólahreppur lagt mikla áherslu á að nýr Vestfjarðavegur verði lagður um láglandi og hvorki um Hjallaháls né Ódrjúgsháls. Því er óvíst að veitt yrði framkvæmdaleyfi fyrir **leið D2** þar sem hún liggur yfir Ódrjúgsháls.
- Ódýrasti kosturinn er að leggja Vestfjarðaveg eftir **leið Þ-H**. Sú lausn mun kosta um 6,4 milljarða kr., en sú leið sem næst er í röðinni, **leið I**, mun kosta 10,4 milljarða kr. Vegagerðin telur að sú leið sé lakari kostur en **leið Þ-H**, vegna meiri neikvæðra áhrifa á umhverfið.
- Í kafla 6.9.8. kemur fram að ef **leiðir A1 eða I** verði fyrir valinu sé æskilegt að fara í frekari rannsóknir þar sem skilyrðum um straumhraða í brúaropi sé ekki fullnægt, einnig hafi **leið A1** hvað mestu áhrifin á straummynstur og **leið I** hafi neikvæð áhrif á útskolun og súrefni í Þorskafirði, þættir sem þyrfti að skoða nánar yrði Vestfjarðavegur lagður eftir henni.

- Ef ákveðið yrði að leggja veginn eftir **leið A1 eða I**, þyrfti að endurskoða hönnun þeirra til að uppfylla forsendur um straumhraða í brúaropum. Slíkt myndi óhjákvæmlega hafa í för með sér aukinn kostnað.

Í þessum rökum vegur kostnaður þungt en veigamiklir áhrifaþættir eru enn fremur neikvæð áhrif **leiða A1 og I** á umhverfið og vilji sveitarfélagsins um að vegur verði lagður í sem mestu samræmi við gildandi skipulagsáætlanir. Samkvæmt því sem að framan er rakið er það niðurstaða Vegagerðarinnar að vegur verði ekki lagður um umrætt svæði án þess að neikvæð áhrif verði á umhverfið. Í því sambandi sé nauðsynlegt að líta til hagsmuna almennings annars vegar af því að komast um landið eftir greiðfærum og öruggum vegi og geta þannig notið náttúrunnar og hins vegar þeirrar nauðsynjar að vernda náttúruna fyrir óþarfa raski eftir því sem frekast er unnt. Vega verði þessi sjónarmið saman og gera markmið náttúruverndarlaga einmitt ráð fyrir því. **Leið A1** fer ekki um svæði á náttúruminjasrá en hún hefur þrátt fyrir það næst mest neikvæð heildaráhrif á umhverfið í för með sér auk þess að vera umtalsvert dýrari en aðrar leiðir. Þótt **leið Þ-H** fari um svæði á náttúruminjasrá, hefur markvisst verið unnið að því að draga úr umhverfisáhrifum hennar á svæðið í samanborið við fyrrnefnda **leið B**. Almannahagsmunir krefjast þess að samgöngur um svæðið verði bættar og að sú leið sem verði valin verði fullnægjandi með tilliti til umferðaröryggis. Í því sambandi verður ekki annað séð en að óhjákvæmilegt sé að sú leið sem fyrir valinu verður hafi í för með sér neikvæð umhverfisáhrif. **Leið Þ-H** er besti kosturinn í því sambandi að mati Vegagerðarinnar.



Gufudalur.

Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi

Mat á umhverfisáhrifum, frummatsskýrsla, samantekt skýrslunnar með viðbótum

Framkvæmdir á vegum Vegagerðarinnar eru fyrirhugaðar í sveitarfélaginu Reykhólahreppi í Austur-Barðastrandarsýslu. Áætlanir eru um að endurbyggja og leggja nýjan Vestfjarðaveg á um 20 km kafla milli Bjarkalundar og Skálaness í stað tæplega 42 km langs kafla, sem er að mestu lagður malarslitlagi. Um er að ræða eina kaflann með malarslitlagi á leiðinni um Vestfjarðaveg milli Höfuðborgarsvæðisins og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum.

Eftirfarandi viðmið í stefnu Vegagerðarinnar liggur til grundvallar ákvörðunar um viðkomandi framkvæmdir:
„Hlutverk Vegagerðarinnar er að þróa og annast samgöngukerfi, á sjó og landi, á sem hagkvæmasta hátt með þarfir samfélagsins að leiðarljósi“

Mat á umhverfisáhrifum framkvæmda felst í að meta og upplýsa um líkleg áhrif tiltekinna framkvæmda á umhverfið. Áhrifin eru greind, vægi þeirra metið og lagt til hvernig bregðast skuli við þeim.

Byggja skal á niðurstöðu umhverfismats þegar ákveðið er hvort veita skuli leyfi til viðkomandi framkvæmdar. Ef niðurstaðan er að veita leyfi til framkvæmdarinnar skal nýta niðurstöður umhverfismatsins við endanlega útfærslu framkvæmdarinnar, þannig að dregið verði eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum hennar á umhverfið.

Vegagerðin hefur lagt fram frummatsskýrslu fyrir Vestfjarðaveg á kaflanum Bjarkalundur – Skálanes til athugunar hjá Skipulagsstofnun. Skipulagsstofnun hefur kynnt frummatsskýrsluna fyrir almenningi og umsagnaraðilum og óskað eftir umsögn ýmissa opinberra stofnana og athugasemda almennings.

Í þessu kynningarriti er greint frá helstu niðurstöðum sem koma fram í frummatsskýrslu.

