

**MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM**

**NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG**

**ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM**

**DJÚPVEG, NR. 61 UM AUSTANVERÐAN**

**ÍSAFJÖRÐ**

## **1. INNGANGUR**

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Djúpvegur nr. 61 um austanverðan Ísafjörð, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum. Framkvæmdin var áður til frumathugunar skipulagsstjóra ríkisins vorið 1999. Í úrskurði skipulagsstjóra ríkisins, dags. 25. maí 1999, var fallist á framkvæmdina með skilyrðum. Í fyrsta skilyrði úrskurðarins var kveðið á um að Múlaá yrði brúuð um 200 metrum ofar en gert var ráð fyrir í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar. Úrskurður skipulagsstjóra var kærður til umhverfisráðherra sem felldi hann úr gildi. Í úrskurðarorðum umhverfisráðherra segir m.a.: „skipulagsstjóri ríkisins skal úrskurða að nýju um mat á umhverfisáhrifum um Djúpveg, nr. 61 um austanverðan Ísafjörð, þar sem tekin skal afstaða til athugasemda framkvæmdaraðila um lagningu vegar um Múlaáreyrar, sbr. bréf framkvæmdaraðila til Skipulagsstofnunar dagsett 28. júní 1999.“

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu:** Lagning 14,3 km langs vegar frá Landamerkjálæk og fyrir botn Ísafjarðar ásamt nýjum tvíbreiðum brúm á Múlaá og Ísafjarðará og stálhólkum í stað hefðbundinna brúa í Álftagrófará og Gervidalssá.

**Markmið framkvæmdar:** Að bæta vegasamband íbúa á norðanverðum Vestfjörðum við aðalvegakerfi landsins.

**Frumathugun:** Þann 4. október 1999 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 8. október 1999 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og í Bæjarins besta þann 6. október 1999. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 8. október til 12. nóvember 1999 á skrifstofum Hólmavíkurbrepps og Súðavíkurbrepps. Einnig í Þjóðarbóklöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Fjórar athugasemdir bárust á kynningartíma.

**Gögn lögð fram við frumathugun:**

**Frummatsskýrsla:** Djúpvegur (61): um austanverðan Ísafjörð. Frummat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin á Ísafirði, september 1999.

1. Matsskýrsla: 2. útgáfa

2. Fylgigögn

3. Uppdrættir: 2. útgáfa

**Önnur gögn:** Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum, dags. 22. nóvember 1999 og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 29. nóvember 1999.

Úrskurður skipulagsstjóra ríkisins um Djúpveg, nr. 61 um austanverðan Ísafjörð, dags. 25. maí 1999.

## **2. UMSAGNIR**

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Hólmavíkurbrepps, Súðavíkurbrepps, Náttúruverndar ríkisins, veiðimálastjóra og Þjóðminjasafns Íslands.

Umsagnir bárust frá eftirtöldum aðilum:

Frá Hólmavíkurbreppi, með bréfi dags. 20. október 1999.

Frá Súðavíkurbreppi, með bréfi dags. 11. nóvember 1999.

Frá Náttúruvernd ríkisins, með bréfi dags. 5. nóvember 1999.

Frá veiðimálastjóra, með bréfi dags. 18. október 1999.

Frá Þjóðminjasafni Íslands, með bréfi dags. 29. október 1999.

## **3. ATHUGASEMDIR**

Fjórar athugasemdir bárust á kynningartíma.

Frá Jóni Guðjónssyni, ábúanda á Laugabóli, með bréfi dags. 2. nóvember 1999.

Frá Ástþóri Ágústssyni, ábúanda á Múla, með bréfi dags. 8. nóvember 1999.

Frá Hákonni Ö. Halldórssyni, f.h. eiganda Eyrarlands, með bréfi dags. 11. nóvember 1999.

Frá Guðjóni Jónssyni, Seltjarnarnesi, með bréfi dags. 11. nóvember 1999.

## 4. UMHVERFISÁHRIF DJÚPVEGAR NR. 61 UM AUSTANVERÐAN ÍSAFJÖRÐ

### 4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í frummatsskýrslu er kynnt endurbygging Djúpveggar nr. 61 í austanverðum Ísafirði. Um er að ræða 14,3 km langan kafla frá Landamerkjálæk og fyrir botn Ísafjarðar. Vikið er frá núverandi vegi á um 4,3 km kafla frá Laufskálagili og inn að Hrókseyri og á um 2,3 km kafla, frá Gervidalsá og fyrir botn Ísafjarðar. Byggðar verða nýjar tvíbreiðar brýr á Múlaá og Ísafjarðará en settir stálhólkar í Álftagrófará og Gervidalsá. Framkvæmdir eru fyrirhugaðar á árunum 1999 til 2001. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

#### 4.1.1 Lega vegar

Samkvæmt frummatsskýrslu er að mestu um nýtt vegstæði að ræða frá Laufskálagili og innundir Hrókseyri. Ný veglína er ýmist ofan eða neðan núverandi vegar, hæðarlega verður jafnari og beygjur víðari. Farið yrði yfir eyrar Múlaár samkvæmt leið 4, um 400 m neðan núverandi brúar og þar byggð um 30 m löng tvíbreið brú yfir Múlaá.

Frá Hrókseyri og inn undir Gervidalsá fylgir vegurinn að mestu núverandi vegi. Lóðrétt lega breytist þó verulega þar sem blindhæðir verða lækkaðar og vegur hækkaður milli þeirra. Stálhólkar verða settir í Álftagrófará og í Gervidalsá. Í botni Ísafjarðar er gert ráð fyrir nýrri veglínu á um 1 km löngum kafla yfir eyrar Ísafjarðar og verður byggð um 40 m löng tvíbreið brú yfir ána um 250 m neðan núverandi brúar.

#### 4.1.2 Efnistaka

Samkvæmt frummatsskýrslu er heildarefnisþörf áætluð um 272.000 m<sup>3</sup>. Þar af er áætlað að fá 217.000 m<sup>3</sup> úr skeringum. Meginhluti skeringa eru námusvæði eða útvíkkun á skeringum.

Náma E1 er samkvæmt frummatsskýrslu og áfangaskýrslu Vegagerðarinnar<sup>1</sup>, gömul náma í malarhjalla, ofan núverandi vegar innan Laugabóls. Í viðbótargögnum Vegagerðarinnar kemur fram að ráðgert er að taka efni beggja vegna vegarins á tæplega 1 km kafla. Áætlað er að taka þar um 60.000 m<sup>3</sup>. Samkvæmt skýrslu um gróðurfar<sup>2</sup> er birkikjarr ríkjandi á hjallabrúnum og aðalbláberjalýng undir hjöllum á efnistökusvæðinu.

Náma E2 er samkvæmt frummatsskýrslu á eyrum Múlaár ofan nýrrar brúar en hætt er við þessa námu og fyrirhugað að taka efni ofan núverandi brúar.

Náma E3 er innan við Álftagrófará, í óhreyfðum malarhjalla ofan vegar og er fyrirhugað að taka þar 32.000 m<sup>3</sup>, af um 10.000 m<sup>2</sup> svæði samkvæmt grunnmynd 3.

Náma E4 er í malarhjalla skammt innan við íbúðarhúsið í Gervidal og er áformað að taka þar 16.100 m<sup>3</sup> af um 3000 m<sup>2</sup> svæði samkvæmt grunnmynd 4. Náman er útvíkkun á skeringu ofan vegar.

<sup>1</sup> Fylgiskjal 5 með frummatsskýrslu

<sup>2</sup> Fylgiskjal 2 með frummatsskýrslu

Náma E5 er í grónum malarhjöllum, ofan og neðan vegar, beggja vegna Gervidalsár. Þar er áformað að taka 2.600 m<sup>3</sup> og kynnt hugmynd um að taka síðar 40.000 m<sup>3</sup> í aðrar framkvæmdir við vestanverðan Ísafjörð. Efni hefur verið tekið þar áður.

Náma E6 er samkvæmt frummatsskýrslu í farvegi Ísafjarðará og var fyrirhugað að taka þar 15.000 m<sup>3</sup> og einnig kynnt hugmynd um að taka síðar jafn mikið í aðrar framkvæmdir við vestanverðan Ísafjörð. Í viðbótargögnum Vegagerðarinnar kemur fram að hætt er við þessa efnistöku, aðeins verður tekið efni sem fellur til við aðlögun farvegjar árinna að nýrri brú. Í staðinn verður meira efni tekið í þessum áfanga úr námu E5.

Náma E7 er í skriðum Eyrarhlíðar. Þar er fyrirhugað að taka 20.000 m<sup>3</sup> sem lið í myndun öryggissvæðis, svonefnds snjóflóðaskáps, en góð reynsla er af sambærilegum aðgerðum í Oshlíð.

#### 4.1.3 Aðrir kostir

Samkvæmt frummatsskýrslu voru á undirbúningsstigi bornir saman nokkrir kostir á legu vegarins.

**Milli Laufskálagils og Laugabóls** voru skoðaðar nokkrar leiðir en horfið var frá þeim vegna skeringa í Hvalnes, dýrari vegar yfir Bólsvík, legu í landi, rasks á fornminjum, gróðri og lífríki í og við volgar tjarnir.

**Um eyrar Múlaár** voru athugaðar fimm leiðir.

Leið 1 liggur um malarrífið fremst á ósasvæði Múlaár og var horfið frá henni af náttúrufarsástæðum, vegurinn hefði þurft að vera töluvert hærri og rofvarinn alla leið vegna ágangs sjávar.

Leið 2 liggur nokkuð ofar en leið 1 og hefði í för með sér skerðingu á vík við stöð 13080 og lóni innan rifs við stöð 13260.

Leið 3 liggur á mörkum áhrifasvæðis sjávar. Hún skerðir hvorki ofangreinda vík né lón en rýrir stærð ísaltra tjarna, fer hornrétt yfir Múlaá og er beygjuradíus um 1250 m. Ekki er þörf varnargarða eða rofvarna. Telur Vegagerðin þessa leið heppilegasta og var hún lögð fram sem valkostur Vegagerðarinnar vorið 1999.

Leið 4 liggur um 150-160 m ofar en leið 3 og skerðir hvorki ofangreinda vík, lón eða ísaltar tjarnir og er með beygjuradíus 500 m. Verja þarf lítilsháttar landið og veginn nærri stöð 14000. Leið 4 er samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar eftir að úrskurður skipulagsstjóra ríkisins var kveðin upp 25. maí 1999.

Leið 5 liggur 40-50 m ofan leiðar 4, brú kæmi undir 30 gráðu horni yfir Múlaá og yrði 15 % lengri en á leið 3. Varnargarða þyrfti til að beina ánni undir brúna og beygjuradíus yrði 400 m.

Samkvæmt frummatsskýrslu hafa ýmsir aðilar lagt ríka áherslu á eftirfarandi atriði við val vegarstæðis um eyrar Múlaár svo sem verndun ósasvæðis, ísöltum tjörnum verði hlíft, gróðursvæði 7 verði hlíft, fornminjum nr. 11 verði hlíft og breytingum á farvegi Múlaár verði haldið í lágmarki.

Vegagerðin telur að öll þessi markmið náist með leið 4.

**Við Gervidalsá** voru athugaðar þrjár leiðir. Fremsta leiðin er nærri sjó, dýrust og fer yfir fornminjar 4 og 5. Efstu leiðinni fylgir há vegfylling og var horfið frá henni af fagurfræðilegum ástæðum. Fyrir valinu varð leið á milli fremstu og efstu leiða þrátt fyrir krappa hæðarlegu.

**Fyrir Ísafjarðarbotn** voru kannaðar þrjár leiðir. Fremsta leiðin er styst og liggur yfir leirur þar sem þyrfti háa vegfyllingu og samfellda rofvörn. Efsta leiðin, liggur nokkru ofar en valin leið, er krappari, lengri og óhagkvæmari. Valin leið er á mörkum lífríkis í söltu og ósöltu umhverfi, krefst ekki rofvarna nema í farvegi Ísafjarðarár og í fjarðarhorni að vestan. Efni hefur verið tekið á leirunum undanfarin ár eða áratugi.

#### 4.1.4 Snjóalög

Samkvæmt frummatsskýrslu er svæðið frekar snjólétt miðað við vestfirskar aðstæður en erfiðleikar vegna snjósöfnunar hafa verið á vegkaflanum um Gervidalsá og inn undir Ísafjarðará. Einnig myndast skafll neðan útihúsa á Laugabóli og neðan við klett um 250 m innar. Ekki er vitað um nein snjóflóð á framkvæmdasvæðinu við austanverðan fjörðinn en framkvæmdin nær inn á snjóflóðahættusvæði sem er í allri hlíðinni vestan fjarðarins. Þar er fyrirhuguð efnistaka ofan vegar til þess að mynda öryggissvæði, svonefndan snjóflóðaskáp.

## 4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

### 4.2.1 Landnýting

Samkvæmt frummatsskýrslu batna samgöngur á svæðinu með nýjum vegi. Vegurinn liggur um land jarðanna Laugabóls, Múla, Gervidals, Kleifarkots og Eyrar, en aðeins Laugaból er í byggð.

Jón Guðjónsson, krefst þess að fyrirhugaðri veglínu innan Skyrtils verði breytt og hún færð ofar sem næst núverandi þjóðvegi. Ný veglína muni valda röskun á búskaparstöðu og velja beri hana þar sem minnst spjöll verða á frjósömum jarðvegi og gróskuríkum gróðri. Ástþór Ágústsson bendir einnig á neikvæð áhrif á nytjahaga og að leggja beri veginn ofar. Guðjón Jónsson bendir á að fara beri nær núverandi vegi til að minnka áhrif á fuglalíf í fjörunni.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að gróðurfar bendi til þess að fyrirhugað svæði sé snjóléttara sem sé einnig álit snjósmokstursmanna Vegagerðarinnar. Ekki sé hægt að sjá að land sem færi undir veginn sé mjög mikilsvert beitarland og að vegur (miðlína) um 70 til 100 m frá fjöru geti ekki hindrað fjörubeit.

### 4.2.2 Aflagðir vegir og brýr

Samkvæmt frummatsskýrslu verður núverandi vegur við Laufskálagil jafnaður út en ræsi og hleðsla við gilið látin standa sem vottur um gamla verkmennt í vegagerð. Brúin á Múlaá verður látin standa svo og aðliggjandi vegir. Brýrnar á Álftagrófará og Gervidalsá verða brotnar og settar í vegfyllingu. Í viðbótargögnum Veagerðarinnar<sup>2</sup> kemur fram að brúin á Ísafjarðará verður fjarlægð. Aðrir aflagðir vegspottar verða jafnaðir út og græddir upp.

## 4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Samkvæmt fornleifakönnun Fornleifastofnunar Íslands<sup>3</sup> eru 19 fornminjar á eða við fyrirhugað vegstæði. Áformað er að merkja allar minjar innan 100 m frá veglínu svo ekki sé hætt á skemmdum, af gáleysi, á framkvæmdatíma. Í verklýsingu verður ítrekað að ekki megi hreyfa við fornminjum og haft samráð við Þjóðminjasafn Íslands um gerð verklýsingarinnar. Ekki er talin þörf á eftirliti fornleifafræðings.

<sup>3</sup> Fylgiskjal 3 með frummatsskýrslu

Þjóðminjasafn Íslands telur til bóta að samin verði nákvæm verklýsing þar sem fjallað er um umgengni við fornminjar á svæðinu en hún komi ekki í stað eftirlits fornleifafræðings á vettvangi. Því er mælt til þess að fornleifafræðingur fylgist með framkvæmdum við fornleifar 7, 12, 13, og 14 og tryggi að þær spillist ekki. Í ljósi þess að minjar nr. 11 verða ekki í hættu vegna breyttrar veglínu yfir Múlaá leggst Þjóðminjasafn Íslands ekki gegn þessari leið.

#### 4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR, DÝRALÍF, JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

##### 4.4.1 Múlaáreyrar

Samkvæmt skýrslu um gróðurfar<sup>2</sup> fundust engin svæði eða tegundir sem skylt er að friða en bent er á sérstæð svæði sem tvímælalaust er kostur að sneiða hjá við framkvæmdir.

Í greinargerð um fuglalíf<sup>4</sup> kemur fram að eyrar Múlaár eru eina svæðið þar sem veruleg röskun verður á búsvæðum fugla af völdum framkvæmdarinnar. Svæðið skeri sig úr hvað fjölbreytni varðar en er ekki talið einstakt. Full ástæða sé hins vegar til að halda raski í lágmarki og vegaf framkvæmdum utan varptíma. Vegagerðin telur leið 3 heppilegasta frá vegtæknilegu sjónarmiði og er lagt til í frummatsskýrslu sem mótvægisáðgerð við skerðingu ísöltu tjarnanna, að stækka þær sem nemur a.m.k. því flatarmáli sem fer undir veginn. Samkvæmt frummatsskýrslu hefur verið minniháttar veiði í Múlaá og mun vart teljast til hlunninda.

Samkvæmt frummatsskýrslu telur Vegagerðin að með því að leggja veginn samkvæmt leið 4 séu uppfyllt öll megin náttúrufars sjónarmið sem lögð hefur verið áhersla á í umsögnum og athugasemdum og fellst Vegagerðin á leið 4.

Sveitarstjórnir Hólmavíkurhrepps og Súðavíkurhrepps og Náttúruvernd ríkisins gera ekki athugasemdir við leið 4.

Ástþór Ágústsson er þeirrar skoðunar að leið 5 sé heppilegri kostur en leið 4. Á leið 5 sé brúarstæðið komið upp fyrir flæðimörk sjávar, heilstæðni svæðisins neðan vegar muni aukast og veglínan muni falla betur að landslagi. Verði leið 4 valin muni gróðursvæði minnka all mikið en kalhætta sé veruleg þar sem svæðið ofan vegarins fyllist af snjó og krappa í flóðum. Flóðvatn leiti lengra meðfram veginum í áttina að Laugabóli, safnist fyrir í kverkinni og þar þurfi ræsi sem leiddi vatnið út í efstu ísöltu tjarnirnar með alvarlegum áhrifum fyrir lífríki þeirra. Guðjón Jónsson leggur einnig til að veglína verði færð ofar til að hlífa ísöltu tjörnunum og búsvæðum fugla.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að framlögð lína samkvæmt leið 4 sé ofan flæðimarka sjávar og hún uppfylli þau markmið sem sett voru fyrir færslunni. Það skipti miklu máli fyrir umferð að beygjan yfir Múlaáreyrar verði með 500 m radíus í stað 400 m radíus ef farin væri leið 5. Að mati Vegagerðarinnar skiptir tilfærsla vegarins um 40 m ofar vart máli fyrir gróðurlend, landslag og flóð í ánni en rými sé augljólega meira fyrir flóðvatn eftir því sem vegurinn sé neðar. Bent er á að yfirborðsvatn rennur út á eyrar Múlaár í efstu ísöltu tjörnina og þurfi að setja ræsi í veginn. Vart skipti máli hvort minniháttar hluti flóðvatns fari einnig um ræsið.

<sup>2</sup> Fylgiskjal 2 með frummatsskýrslu

<sup>4</sup> Fylgiskjal 4 með frummatsskýrslu

Veiðimálastjóri gerir ekki athugasemd við fyrirhugaða legu vegarins og vísar til fyrri ábendinga sinna<sup>5</sup> sem hann telur að hafi verið teknar til greina að mestu leyti. Í þeim var m.a. bent á að við Múlaá verði efni tekið ofan núverandi brúar.

#### 4.4.2 Botn Ísafjarðar

Samkvæmt frummatsskýrslu er sneitt hjá viðkvæmstu gróðursvæðum. Vegur yfir leirurnar mun breyta framvindu lífríkis og með tilliti til þess telst leið ofar um þær betri kostur.

Náttúruvernd ríkisins ítrekar athugasemdir í fyrri umsögn<sup>5</sup> og telur að í botni Ísafjarðar eigi að hliðra veglínunni eins nærri núverandi vegi og hægt er til að raska ósasvæðinu eins lítið og kostur er. Þá leggur stofnunin áherslu á að farið verði eftir ábendingum og athugasemdum veiðimálastjóra<sup>5</sup> og greinargerð um varnargarða<sup>5</sup>, varðandi efnistöku við ána.

Veiðimálastjóri hefur í fyrri ábendingum<sup>5</sup> bent á að ekki verði tekið efni úr grónum svæðum fyrir botni Ísafjarðar.

Hákon Ö. Halldórsson, krefst þess að vegurinn verði lagður sem næst svokallaðri fremstu leið. Með því muni vegurinn verða styttri, minni útblástur frá umferð og aukið rými muni verða til snjósöfnunar neðan Fjarðarhornsgjár.

Vegagerðin ítrekar fyrri svör sín<sup>5</sup> þar sem fram kemur að lítilsháttar munur sé á umhverfisáhrifum þeirra þriggja veglína sem lýst er. Leirurnar séu taldar líflitlar en spillist meira ef vegurinn verði lagður fremst á þeim og valin leið fari um svæði með minni gróðurþekju en ef farið væri ofar. Fremsta leiðin gangi einnig í berhögg við álit Náttúruverndar ríkisins. Fremsta leiðin sé 220 m styttri en valin leið og efsta leiðin 115 m lengri. Kostnaður við fremstu veglínuna sé um 10 millj. kr meiri en við framlagða tillögu og þar af um helmingur vegna rofvarnar. Framlögð lína sé því hagkvæmust. Þá kemur fram að hætt er við efnistöku á svæðinu, aðra en þá sem fylgir lagfæringu á árfarveginum næst nýrri brú. Tekið er undir að vegalengd hafi áhrif á útblástur og að hugsanleg snjóflóð úr Fjarðarhornsgjá næðu síður inn á veg eftir fremstu leið.

Veiðimálastjóri mælist til<sup>5</sup> að tímasetningu vatnaveitinga vegna brúarsmíði verði hagað með tilliti til hvenær fiskur gengur í ár.

#### 4.4.3 Önnur svæði

Samkvæmt frummatsskýrslu er veglínun valin með tilliti til vegtæknilegra sjónarmiða. Á móts við Laufskálagil og innfyrir Bólsvík voru kannaðir nokkrir kostir en þar fer vegurinn að hluta um svæði með hraunstöllum og grónum hvömmum.

Jón Guðjónsson krefst þess að á um 1300 m kafla inna Skyrgils verði vegurinn lagður sem næst núverandi vegi því spjöll á gróðri og jarðvegi hljótist af framkvæmdinni. Guðjón Jónsson leggur til að innan við Laufskálagil verði vegurinn lagður nær núverandi vegi til að hlífa grónum hvammi og til að draga úr áhrifum á fuglalíf í fjörunni.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að á umræddu svæði liggur núverandi vegur á klettastalli 10 m ofar en framlögð tillaga og hefði honum verið fylgt hefðu orðið hærri fyllingar, stærri skeringar og raskað svæði stækkað. Nýr vegur liggur í um 100 m fjarlægð frá fjöru og er ekki talinn hafa áhrif á fuglalíf og leiðin sé betri með tilliti til

<sup>5</sup> Úrskurður skipulagsstjóra ríkisins dags. 25. maí 1999

hæðarlegu og sjónlengda. Samkvæmt gróðurfari sé ekki ástæða til að færa veginn ofar en ráðgert er.

Samkvæmt frummatsskýrslu þarf að gæta ítrustu varkárni við volgan læk og tjarnir á móts við Laugaból. Náttúruvernd ríkisins ítrekar fyrri ábendingar<sup>5</sup> um að farið verði þar með ítrustu gát, tjarnirnar og lækurinn sem í þær rennur skerðist ekki né rennsli lækjarins. Framkvæmdum verði hagað þannig að vatnsmagn í tjörnunum haldist sem næst óbreytt og ekki berist aur í þær á framkvæmdatíma.

Guðjón Jónsson bendir á að í frummatsskýrslunni sé ekki að finna upplýsingar um breytingar sem kunna að verða á ásýnd lands í kjölfar efnistöku eða uppbyggingar vegarins né hvernig standa eigi að efnistöku. Vegur af þeirri stærð sem hér um ræðir komi til með að verða verulegt lýti í landslagi m.a. vegna efnistöku meðfram vegi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ofan og innan við Bólsvík verði efni tekið innan 30 m frá miðlínu beggja vegna vegar, á um kílómeters kafla, auk námu neðan vegarins. Ekkert mæli á móti því að taka meira efni úr námunni og muni skeringar þá minnka sem því nemur. Í framhaldi af skeringum verði ekki ýtt efni upp í veginn, eins og gert hefur verið við eldri framkvæmdir, heldur efninu ekið í veginn til að halda raski í lágmarki. Gengið verði frá öllum námum við lok framkvæmdar nema námu við Gervidalsá en fyrirhugað er að nýta efni úr henni við vegaf framkvæmdir í vestanverðum firðinum. Uppgræðsla verði þó vart fyrir en árið 2002 en ekki sé ástæða til að óttast rof, hvorki af vatni eða vindi.

Náttúruvernd ríkisins<sup>5</sup> leggur áherslu á að við frágang vegarins og náma verði tekið mið af gróðri í næsta umhverfi og ekki sáð plöntutegundum sem skera sig úr umhverfinu. Á vissum svæðum verði náttúruleg gróðurframvinda látin ráða og er tekið undir þessar ábendingar í fyrri svörum framkvæmdaraðila. Þá minnir stofnunin á ný ákvæði um nám jarðefna í lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd en skv. 47 gr. laganna þarf að liggja fyrir umsögn stofnunarinnar og náttúruverndarnefndar ef ekki er fyrir hendi aðalskipulag sem þessir aðilar hafa gefið umsögn um.

Samkvæmt frummatsskýrslu er engin veiði í Álftagrófará og Gervidalsá en veiðimálastjóri<sup>5</sup> leggur áherslu á að ræsi í þeim verði fiskgeng og samráð haft við landeigendur um malartekju úr ánum.



## 5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur tilkynnt til frumathugunar endurbyggingu Djúpvegur nr. 61 í austanverðum Ísafirði. Um er að ræða 14,3 km langan kafla frá Landamerkjälæk og fyrir botn Ísafjarðar. Vikið er frá núverandi vegi á um 4,3 km kafla frá Laufskálagili og inn að Hrókseyri og á um 2,3 km kafla, frá Gervidalsá og fyrir botn Ísafjarðar. Byggðar verða nýjar tvíbreiðar brýr á Múlaá og Ísafjarðará en settir stálhólkar í Álftagrófará og Gervidalsá. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta vegasamband íbúa á norðanverðum Vestfjörðum við vegakerfi landsins. Framkvæmdir eru fyrirhugaðar á árunum 1999 til 2001. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

Framkvæmdin er ekki talin hafa veruleg áhrif á fornminjar verði þær merktar og um þær samin nákvæm verklýsing fyrir verktaka og farið að kröfu Þjóðminjasafn Íslands um að fornleifafræðingur fylgist með framkvæmdum við fornminjar nr. 7, 11, 12, 13 og 14.

Frá Landamerkjälæk og inn að Múlaáreyrum eru landþrengsli töluverð og mikilvægt að framkvæmdasvæði verði eins takmarkað og unnt er. Í athugasemdum er bent á að vegur eftir framlagðri leið hafi í för með sér röskun á búskaparaðstöðu og trúfli fuglalíf í fjörunni. Skipulagsstjóri telur ljóst að útilokað er að fara eftir núverandi vegi á um 500 m kafla beggja vegna Laufskálagils vegna hæðarlegu og stuttra sjónlengda og telur tillögu Vegagerðarinnar besta hvað þetta varðar. Auk þess er land ósléttara ofar og hefði færsla vegarins í för með sér meira jarðrask og eykur líkur á vandamálum vegna snjóá.

Í og utan við Bólsvík er fyrirhugað að taka efni úr allt að 30 m breiðum skeringum, beggja vegna vegar. Þessi efnistaka mun valda verulegu raski á grónu landi á löngum kafla meðfram veginum, eins og hún er fyrirhuguð. Lögð er áhersla á að efni verði tekið sem mest úr opinni námu neðan vegarins og úr vegstæði núverandi vegar og efnistaka takmörkuð úr skeringum við það sem veghönnun krefst. Þess verði einnig gætt að vegfylling hafi sem minnst áhrif á land neðan vegarins. Með þessu verði dregið úr sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar séð frá Laugarbóli. Gæta verður sérstakrar varúðar við volga lækinn og tjamirnar neðan Laugabóls svo röskun á þeim verði sem allra minnst.

Yfir Múlaáreyrar víkur veglínar verulega frá núverandi vegi og veldur raski á fuglalífi, skerðir óshólma og rýrir gildi svæðisins sem landslagsheildar. Í athugasemdum er mælt til að vegurinn verði lagður ofar yfir áreyrarnar þannig að draga megj enn frekar úr áhrifum vegarins og hugsanlegum flóðum í Múlaá á lífríki. Að mati skipulagsstjóra telst ásættanlegt að leggja veginn eftir leið 4 og er fallist á vegtæknileg rök Vegagerðarinnar gegn því að fara ofar auk þess sem það kallaði á meiri breytingu á farvegi Múlaár og rask vegna varnargarðs. Efnistaka á eyrum Múlaár verði ofan núverandi vegar og vegna nauðsynlegrar mótunar farvegar að nýrri brú.

Innan Múlaáreyra að Ísafjarðará er breyting í legu vegarins ásættanleg eins og henni er lýst í frummatsskýrslu.

Í botni Ísafjarðar víkur veglína nokkuð frá núverandi vegi og fer ofarlega yfir leirur við ósa Ísafjarðará. Vegurinn verður uppbyggður og áberandi en að mati skipulagsstjóra ríkisins telst hann ásættanlegur. Lagning vegarins eftir efstu leið er einnig ásættanleg. Vegur fremst á leirunum hefur mun meiri áhrif á vistkerfi leiranna en framlögð tillaga og efsta leið. Þó þar skapist meira rými fyrir hugsanleg snjóflóð úr

Fjarðarhornsgjá mælir Vegagerðin gegn þeirri leið. Efnistaka í eyrum Ísafjarðarar verði eingöngu vegna mótunar farvegjar árinna að nýrri brú.

Efnistaka er að öðru leyti ásættanleg eins og henni er lýst í frummatsskýrslu enda verði haft samráð við Náttúruvernd ríkisins og landeigendur um afmörkun og frágang náma og veiðiréttarhafa og veiðimálastjóra um efnistöku úr árfarvegum.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð framkvæmd á Djúpvegi nr. 61 við austanverðan Ísafjörð, samkvæmt leið 4, muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag.

## 6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á endurbyggingu Djúpvegar nr. 61 við austanverðan Ísafjörð, samkvæmt leið 4, eins og framkvæmdinni er lýst í frummatsskýrslu og viðbótargögnum Vegagerðarinnar með eftirfarandi skilyrðum:

1. Samráð verði haft við Þjóðminjasafn Íslands vegna fornminja.
2. Samráð verði haft við Náttúruvernd ríkisins um afmörkun efnistökusvæða og frágang þeirra.

## 7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 7. janúar 2000.

Reykjavík, 3. desember 1999

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir