

VESTFJARÐAVEGUR (NR. 60):
EYRI – VATTARNES, REYKHÓLAHREPPI
Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Vestfjarðavegar, Eyri-Vattarnes í Reykhólahreppi, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Nýr tæplega 23 km vegarkafli Vestfjarðavegar: Eyri - Vattarnes ásamt tilheyrandi efnistöðum í Reykhólahreppi.

Markmið framkvæmdar: Áfangi til að framfylgja samþykkt Alþingis, langtímaáætlun í vegagerð um uppbyggingu heilsársvegar milli Reykjavíkur og Patreksfjarðar sem uppfylli kröfur um umferðaröryggi og bættar samgöngur.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 17. maí 2001 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 1. júní 2001 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og í júní 2001 í fréttablaði Reykhólahrepps. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 1. júní til 13. júlí 2001 á skrifstofu Reykhólahrepps, Bæjar- og héraðsbókasafninu Ísafirði, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á heimasíðu Vegagerðarinnar: www.vegagerdin.is. Sjö athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar Reykhólahrepps, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Náttúruverndar ríkisins, veiðimálastjóra og Þjóðminjasafns Íslands. Þá var framkvæmdin kynnt Breiðafjarðarnefnd, Landssímanum á Ísafirði, Landsvirkjun og Orkubúi Vestfjarða.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Vestfjarðavegur (nr. 60): Eyri – Vattarnes. Mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin, Ísafirði í maí 2001.
Sérfræðiskýrslur.

Önnur gögn: Svör framkvæmdaraðila við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 4. júní, 6. júní og 21. júlí 2001.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Reykholahreppi með bréfi dags. 15. júní 2001.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 6. júní 2001.

Veidimálastjóra með bréfi dags. 30. maí 2001.

Þjóðminjasafni Íslands með bréfi dags. 2. júlí 2001.

Ekki barst umsögn frá Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða.

3. ATHUGASEMDIR

Sjö athugasemdir bárust á kynningartíma frá eftirtöldum aðilum:

Ágústi H. Bjarnasyni með bréfi dags. 27. júní 2001.

Breiðafjarðarnefnd með tölvupósti dags. 11. júlí og 8. ágúst 2001.

Landsvirkjun með bréfi dags. 2. júlí 2001.

Landssímanum Ísafirði með bréfi dags. 2. júlí 2001.

Lögreglustjóranum á Patreksfirði með tölvupósti dags. 12. júní 2001.

Stangveiðifélagi Patreksfjarðar með tölvupósti dags. 12. júní 2001.

Veiðifélagi Fjarðarhornsár með tölvupósti dags. 12. júlí 2001.

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM FRAMKVÆMDARADILA, UMSÖGNUM OG ATHUGASEMDUM

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt vegagerð frá Eyri að Vattarnesi í Reykholahreppi. Fyrirhugaður vegur er um 22,7 km langur. Að mestu leyti fylgir vegurinn núverandi vegi en á u.þ.b. helmingi kaflans er um nýlagningu að ræða. Stærstu frávikin frá núverandi vegi eru fyrir botni Kollafjarðar og á vestanverðum Klettshálsi. Auk þess er vegarstæði breytt við Múlaá og fyrir botni Skálmarfjarðar. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist haustið 2001 og ljúki haustið 2003¹. Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugað sé að fresta brúarsmíði og nýta áfram núverandi brýr á Eyrará, Múlaá, Fjarðarhornsá og Skálmardalsá. Ekki kemur fram hve lengi er fyrirhugað að nýta brýrnar en um brúna yfir Skálmardalsá segir að unnt sé að nýta hana næsta áratug eða svo.

4.1.1 Efnistaka

Samkvæmt matsskýrslu er heildarefnisþörf áætluð um 800.000 m³. Þar af er gert ráð fyrir að um 470.000 m³ af efni verði teknir úr skeringum en það sem á vantar verður tekið úr námum.

Samkvæmt matsskýrslu er mögulegt að taka efni úr eftirtöldum námum:

Eyrará: Árkeilan við ána er að mestu raskað svæði. Stór tjörn hefur verið grafin í miðja keiluna og vegslóðar liggja vítt og breytt um hana. Árkeilan er rúmir 10 ha. Miðað við 1,5 m efnisþykkt þá reiknast efnismagn keilunnar 154.000 m³. Áformað er að taka 24.000 m³ af efni í neðra burðarlag og undirbyggingu úr keilunni. Gert er ráð fyrir að tæpur helmingur fáiist með breikkun farvegjar á lítt grónu svæði,

¹ Tölvupóstur frá Vegagerðinni dags. 6. júní 2001.

fjórðungur fáið með lækkun vegar vegna flutnings vegarstæðis og það sem á vantar yrði tekið syðst á árkeilunni.

Múlaá: Heildarstærð áreyranna er um 13,9 ha. Miðað við 1,5 m efnisþykkt reiknast efni keilunnar 208.000 m³. Áformað er að taka 18.000 m³ af efni í neðra burðarlag og fyllingu. Efnistakan er fyrirhuguð fremst á eyrinni utan núverandi farvegjar árinna. Gert er ráð fyrir að sjávarföll og öldugangur muni jafna út ummerki efnistökkunnar.

Framhlaup við stöð 6000, Stekkjarási: Framhlaupið er um 2,7 ha að stærð. Efnisþykkt þess er áætluð um 10 m og heildarmagnið um 260.000 m³. Áformað er að taka 16.000 m³ af efni í fyllingar úr framhlaupinu en það samsvarar 10-12 m sneið framan úr því.

Fjarðarhornsa: Hugsanleg efnistökusvæði eru um 6,7 ha og sé miðað við 1,5 m efnistöku reiknast efnismagnið 101.000 m³. Áformað er að taka um 43.000 m³ af efni í burðarlög. Reynt verður að komast hjá efnisflutningum yfir brúna og því er stefnt að efnistöku beggja vegna árinna. Efnistakan er fyrirhuguð á áreyrunum neðan vegar en sjávarfalla gætir á stærstum hluta þeirra.

Klettsnáma: Svæðið er 6,1 ha þakið 0,9 m af moldarblönduðu yfirborðslagi en undir því eru 1,2 m af nýtanlegri möl, eða 73.000 m³. Mikið rask yrði af efnistökkunni og þess vegna er ekki fyrirhugað að taka efni úr námunni.

Klettur milli stöðva 8600 og 8800: Fyrirhugað er að taka 3.500 m³ úr klettinum í slitlag.

Námur á svæðum A á Klettshálsi; milli stöðva 12800 og 13800: Meðalþykkt lausra efna er áætlað 0,8 m, en flatarmálið er 6,5 ha. Allt laust efni verður tekið á þurrlandinu og er áætluð efnistaka um 39.000 m³.

Berg milli stöðva 13800 og 13900 og/eða við stöð 14300: Fyrirnefndi staðurinn er klapparrani en sá síðarnefndi er klettur. Ef verður af efnistökkunni er hún ætluð um 11.000 m³ á öðrum hvorum staðnum. Fyrirhugað er að sprengja bergið og nota það í burðarlög.

Námur á svæðum B á Klettshálsi; milli stöðva 13900 og 14600: Flatarmál svæðisins er rúmum 7 ha en þykkt lausra jarðefna er áætluð 1 m. Öll laus jarðefni á þurrlandinu verða fjarlægð og er áætluð efnistaka um 48.000 m³.

Bergskering við stöð 16800: Ráðgert er að nota rúma 38.000 m³ af efni úr berginu í fyllingar.

Framhlaup ofan Illugastaða: Framhlaupið er mjög efnismikið. Til að nýta það er nauðsynlegt að leggja 800 m veg úr nýju Illugastaðabeygjunni að framhlaupinu. Fyrirhugað er að hlífa framhlaupinu.

Skálmardalsá: Hugsanleg efnistökusvæði eru samtals 10,1 ha og miðað við 1,5 m djúpa efnistöku er efnið áætlað rúmum 150.000 m³. Gert er ráð fyrir að teknir verði 108.000 m³ úr eyrum Skálmardalsár. Áformað er að efnistaka verði af 100 m breiðu belti við ána sem byrjar 200 m sunnan brúar og nái 600 m upp fyrir hana.

Bergskering við stöð 19.000 og/eða milli stöðva 19600 og 19700: Báðar klappirnar eru ætlaðar úr sömu jarðmyndun. Úr annarri hvorri klöppinni er áætlað að sprengja um 3.000 m³.

Vestanverður Skálmarfjörður; framburðarkeila í gili á móts við stöð 20200:

Fyrirhugað er að taka 6.300 m³ af 0,27 ha svæði.

Vestanverður Skálmarfjörður; frostsprungnar klappir beggja vegna vegar við stöð 21700: Fyrirhugað er að rippa 10.500 m³ af efni af 1,6 ha svæði.

Vestanverður Skálmarfjörður; gömul náma beggja vegna vegar á milli stöðva 22200 og 22300: Fyrirhugað er að taka um 7.000 m³ úr námunni.

4.1.2 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að á undirbúningstíma framkvæmdarinnar voru margar vegleiðir bornar saman, þar með talin jarðgöng og núllkostur. Tillaga framkvæmdaraðila hafi verið valin á grundvelli arðsemi, fornminja, greiðfærni, kostnaðar, náttúrufars, umferðaröryggis, líftíma mannvirkisins og sambands skeringa og fyllinga, þ.e. sambandsins milli landslags og vegar.

Núllkostur: Samkvæmt matsskýrslu uppfyllir núverandi vegur hvorki lágmarkskröfur um öryggi né burðarþol. Vegurinn er einnig mjög snjóþungur, jafnvel láglandiskaflarnir og því ógerlegt að halda honum opnum að vetrarlagi.

Leið 1 á Klettshálsi: Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 1 sunnar en valkostur framkvæmdaraðila milli stöðva 13000 og 15400. Leið 1 er álíka löng en veldur meira raski á gróðurfari en valkostur framkvæmdaraðila og mun upphækkaður vegur gerbreyta landslagi og samfellu gróðurhverfa. Varanleg röskun á fuglalífi yrði líka meiri vegna skerðingar gróðurlenda. Leið 1 er hafnað vegna meiri efnisþarfar, snjóþyngsla og af náttúrufarslegum ástæðum.

Leið 2 á Klettshálsi: Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 2 sunnar og hærra á Klettshálsi en valkostur framkvæmdaraðila milli stöðva 13000 og 16200. Efnisþörf í leið 2 er um 15.000 m³ meiri en í valkosti framkvæmdaraðila. Meira klifur fylgir leið 2 og hún liggur hærra. Leið 2 er hafnað af vegtæknilegum og náttúrufarslegum ástæðum.

Leið 3 á Klettshálsi: Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 3 nokkru sunnar en valkostur framkvæmdaraðila milli stöðva 13000 og 15400. Efnisþörf í leið 3 er rúmum 11.000 m³ minni. Leiðin lækkar í Skálmardal með tveimur „hárnálabeygjum“. Leiðin er talin um margt verri en valkostur framkvæmdaraðila hvað varðar röskun á votlendi, vatnsmiðlun inn á votlendissvæði og áhrifa á fuglalíf. Leið 3 er hafnað á þeim forsendum.

Leið 4 Sjávarleið; Múlaklif – Kollafjarðarbotn: Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 4 um fjörur austan megin í Kollafjarðarbotni milli stöðva 4600 og 6900. Leið 4 er álíka löng og valkostur framkvæmdaraðila en efnisþörfin mun meiri vegna rofvarna. Tvær rústir lenda í vegstæðinu auk þess sem það liggur um óspilltar fjörur. Með hliðsjón af kostnaði við rofvarnir, fornleifum, jarðraski og fuglalífi er leið 4 hafnað.

Leið 5, þverun Kollafjarðar: Samkvæmt matsskýrslu þverar leið 5 Kollafjörð á sandleirum innarlega á firðinum. Leiðin víkur af valkosti framkvæmdaraðila við stöð 4600, en tengist honum á ný við Klettsbæinn við stöð 9000. Leiðin er um 2 km styttri, en liggur um óhreyft land og efnisþörfin yrði um 215.000 m³ meiri. Verulegar vegabætur þyrfti vegna efnisflutinganna. Sneiðingurinn ofan Kletts yrði nánast stallur inn í klettabeltið. Leirurnar virðast ekki mikið nýttar af fuglum, enda frekar líflitlar. Ef vatnsskiptum er haldið óbreyttum verða heildarbreytingar á lífríkinu sennilega litlar, en straumar myndu breytast og staðbundnar breytingar verða því samfara. Ef sjávaráhrif minnka mun lífríkið breytast mikið. Þverun fjarðarbotns fylgi umtalsverð

umhverfisspjöll og er því mun æskilegra að fara fyrir botninn eins og lagt er til. Sökum kostnaðar og inngríps í náttúruna er leið 5 talin óraunhæf.

Leið 6, Klettur – Krókavatn: Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 6 austar upp á Klettsháls að Krókavatni milli stöðva 8400 og 12400. Um óhreyft land er að ræða. Leiðinni fylgir mikið rask og ekkert er um efni, nema úr skriðum og framhlaupum úr Gunnsteinshjalla. Langhalli vegarins verður mun meiri og tvær krappar beygjur yrðu austan Krókavatns. Efnisþörf leiðarinnar yrði um 90.000 m³ meiri en valkostur framkvæmdaraðila. Með hliðsjón af vegtæknilegum kröfum, kostnaði, jarðraski og gróðurskemmdum er leið 6 hafnað.

Leið 7, Eyvindargata – Skálmardalur: Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 7 nær Illugastöðum en valkostur framkvæmdaraðila og í fjörunni fyrir botni Skálmarfjarðar milli stöðva 17000 og 19800. Radíus í lykkjunni við Illugastaði (Illugastaðabeygjan) yrði 20 m í stað 25 m. Leið 7 er um 1 km lengri og efnisþörfin 93.000 m³ meiri. Með hliðsjón af vegtæknilegum kröfum, kostnaði og jarðraski er leið 7 hafnað.

Leið 8, Eyvindargata – Skálmardalur: Samkvæmt matsskýrslu liggur leið 8 vestar niður af Klettshálsinum við stöð 16000 og þverar innstu leirur Skálmarfjarðar að stöð 20000. Leið 8 er með tveimur þröngum lykkjum. Leiðin er rúmlega 1 km styttri en valkostur framkvæmdaraðila og fer töluvert utar yfir leirur Skálmardalsár. Leið 8 liggur um hávaxinn hluta birkiskógarins. Með hliðsjón af gróðurfari, aðallega birkiskógarins og lífríki Skálmardalsáreyra er leið 8 hafnað.

Leið 9, þverun Skálmarfjarðar: Samkvæmt matsskýrslu þverar leið 9 Skálmarfjörð við Illugastaði yfir í Dómeyrarhvammi milli stöðva 17500 og 22000. Leiðin er 1,7 km styttri en valkostur framkvæmdaraðila og a.m.k. 100 mkr dýrari. Efnisflutningar verða lengri, rofvarnir dýrari og efnisþörf um 89.000 m³ meiri. Stofnkostnaður vegna nýrrar brúar félli til strax, en hægt er að nýta núverandi brú á Skálmardalsá næstu tíu ár. Hugsanlegt er að mjög lítil hindrun í vatnsstreymi út úr Skálmarfirði, fyrir innan fyrirstöðu sem er á móts við Illugastaði, gæti haft mikil áhrif á farfugla. Nokkrar fornminjar við Illugastaði svo og bæjarstæðið yrðu í hættu. Fram kemur að þverun Skálmarfjarðar, skv. leið 9, væri alvarleg aðgerð út frá umhverfissjónarmiðum.

Leið 10, jarðgöng milli Kollafjarðar og Skálmarfjarðar: Samkvæmt matsskýrslu yrði vegtenging úr jarðgöngum fyrir botni Kollafjarðar nánast beint á núverandi veg, við stöð 7400, en í Skálmardal þyrfti um 1 km tengingu við núverandi veg að stöð 19500. Áætlaður kostnaður við göngin er 1,5-1,7 milljarðar eða rúmlega 5 sinnum hærri en endurbygging vegarins yfir Klettsháls. Stytting vegalengda með gerð jarðgangna yrði um 6 km. Jarðgöng valda minna raski á gróðurfari og fuglalífi en vegur ofanjarðar en á móti kemur að leggja þyrfti nýjan veg um óraskað land að gangnamunnum beggja vegna Klettsháls. Fé til jarðgangnagerðar undir Klettsháls muni ekki fást á næstu áratugum. Framkvæmdaraðili hafnaði því göngunum.

4.2 ÁHRIF Á MENN, SAMFÉLAG OG LANDNOTKUN

Samkvæmt matsskýrslu er núverandi vegur milli Eyrar og Vattarness burðarlítill eða burðarlaus og mjög snjóþungur á köflum. Sökum þess er hann ekki á snjómoksturs-áætlun og er því lokaður langtímum saman á veturnum. Samgöngum milli Vestur-Barðastrandarsýslu og annarra landshluta er haldið uppi með ferjusiglingum milli Bjánslækjar og Stykkishólms. Að loknum fyrirhuguðum framkvæmdum má ætla að ferjusiglingum verði hætt í núverandi mynd.

4.2.1 Umferðaröryggi

Í umsögn hreppsnefndar Reykhólahrepps er talið að frestun brúarsmíða á Fjarðarhorns-, Skálmardals- og Múlaá skapi slyshættu þegar nýr vegur er kominn. Auk þess sem takmarka þurfi þungaflutninga um veginn vegna ónógs burðarþols brúnna. Lögreglustjórinn á Patreksfirði tekur í sama streng og bendir á að þegar komið sé niður brekkurnar beggja vegna Klettsháls taki við mjúkar beygjur en síðan tiltölulega krappar beygjur inn á gamlan malarveg til að komast inn á einbreiðar brýr. Hvergi sé vakin athygli á þeirri hættu sem verður því samfara að skapa aðstæður sem þessar í umferðinni.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að burðarþol gamalla brúa sé metið með tilliti til tíðni álags, ástands og styrks byggingarefna ásamt áætluðum líftíma brúarinnar. Tekið hafi verið með í reikninginn að til þess gæti komið að styrkja þyrfti brýrnar sérstaklega til að þær standist þetta mat. Aðliggjandi vegarkafar verði lagðir bundnu slitlagi. Ætla megi að brýr, af þeirri stærð, sem hér þurfi til, kosti um 50 mkr hver brú. Þessu til samanburðar megi ætla að vegur, eins og hér um ræðir, kosti um 15-20 mkr á kílómetra. Fyrir andvirði þriggja brúa mætti því leggja um 7,5-10 km af nýjum vegi.

Í umsögn hreppsnefndar Reykhólahrepps er leið 5, þverun Kollafjarðar, talin mun æskilegri, af öryggisástæðum og vegna styttingar vegar en sú leið sem framkvæmdaraðili leggur til. Ekki er talið að lífríki sé í hættu á leirunum. Einnig er bent á mikil snjóþyngsli á núverandi vegi skammt austan við Fjarðarhornsá og valkostur framkvæmdaraðila liggja á sama stað.

Í svari framkvæmdaraðila kemur fram að rök hreppsnefndar Reykhólahrepps séu góð og gild en í ljósi arðsemisathugunar á þverun Kollafjarðar sé leiðin óhagkvæm. Auk þess sé rétt að hafa í huga röskun lífríkis vegna efnistöku, um 215.000 m³, en það magn þurfi í leið 5 umfram valkost framkvæmdaraðila.

4.2.2 Hávaði

Samkvæmt matsskýrslu er reiknað með að áhrif hávaða frá umferð við hús á framkvæmdasvæðinu muni ekki breytast og verði áhrifin hverfandi eða engin.

4.2.3 Loft- og rykmengun

Samkvæmt matsskýrslu eykst útblástur frá bifreiðum og vinnuvélum meðan á framkvæmdum stendur. Útblástur, miðað við þá umferð, sem verið hefur, mun minnka með nýja veginum vegna styttingar og slæmrar legu núverandi vegar.

4.2.4 Landnotkun

Samkvæmt matsskýrslu spillir vegurinn tónum í landi Eyrrar. Undir veginn fer um 1 ha túna.

Í athugasemd Landsvirkjunar segir að fyrirhuguð framkvæmd geti haft áhrif á 132 kV Mjólkár línu 1 (Vesturlínu) sem er í eigu Landsvirkjunar. Valkostur framkvæmdaraðila virðist fljótt á litið koma best út hvað varðar heildaráhrif á línuna. Auk þess er bent á að breytingar á núverandi vegstæði taki tillit til línunnar hvað varðar öryggisatriði eins og fjarlægð vegar frá línunni sem og hæð undir línuna þar sem fyrirhugaður vegur sker hana.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki verði stórvægilegar breytingar á legu vegarins í nágrenni við Vesturlínu, nema á vestanverðum Klettshálsi. Það sé hins vegar ekki endanlega ljóst til hvaða aðgerða þurfi að grípa til að fullnægja reglum um fjarlægð milli línu og vegar. Endanleg hönnun liggur ekki fyrir, en framkvæmdaraðili geri sér ljósa ábyrgð sína gagnvart Landsvirkjun.

4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Samkvæmt matsskýrslu stafar fornminjum hættu af vegaframkvæmdunum á nokkrum stöðum. Í Vattarfirði og Skálmarfirði eru það bæjarstæði Vattarness og Illugastaða, sem eru í mestri hættu. Við Vattarnes er æskilegt að vegurinn fylgi núverandi veglínu til að koma í veg fyrir að bæjarstæðið sjálft verði fyrir raski. Á hálsinum milli Skálmarfjarðar og Kollafjarðar eru flestar varðanna fyrir utan veglínuna en þó er nauðsynlegt að gæta ýtrustu varúðar á því svæði. Í matsskýrslu kemur fram að óhjákvæmilegt er að fjarlægja eina vörðu (varða 6) og líklegt að þrjár aðrar (vörður 1, 7 og 8) þurfi einnig að víkja. Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin muni merkja sérstaklega allar fornminjar nærri vegsvæðinu sem eru innan 100 m frá vegi með varúðarborðum til áminningar fyrir þá, sem um svæðið kunna að fara, svo fornleifar verði ekki skemmdar í ógáti.

Í umsögn Þjóðminjasafnsins kemur fram að stofnunin hafi aflað leyfis hjá fornleifanefnd til að raska vörðum, en leyfið sé háð því skilyrði að samráð verði haft við Þjóðminjasafnið um rask á vörðum. Fram kemur að til fyrirmyndar þyki að merkja þær minjar sem eru nálægt framkvæmdasvæðinu. Að öðru leyti gerir Þjóðminjasafnið ekki athugasemdir við framkvæmdina eins og henni er lýst í matsskýrslu.

Framkvæmdaraðili gerir ekki athugasemdir við umsögn Þjóðminjasafnsins.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.4.1 Gróður

Samkvæmt matsskýrslu liggur fyrirhugað vegstæði hvergi yfir landslagsheildir eða heildstæð gróðurlendi þannig að það teljist til skaða. Klettsháls er viðkvæmt svæði og verður engin umferð bifreiða, véla eða tækja utan framkvæmdasvæðisins og miðist stærð þess við lágmörkun rasks. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar verði lítil.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að kaflinn Eyvindargata-Skálmaradalur liggja um svæði sem vaxið sé birkikjarri og verði því raskað vegna framkvæmdarinnar. Birkikjarri hafi verið raskað nóg á þessu svæði og eðlileg mótvægisáðgerð vegna þessa væri að fjarlægja núverandi veg frá stöð 19000 á fyrirhuguðum vegi að núverandi Illugastaðabeygju. Á gamla vegstæðinu yrði endurheimt það kjarr sem

raskað verður vegna nýbyggingar. Tenging við Illugastaði gæti legið ofan við fyrirhugaða beygju og tengst núverandi vegi í fláafæti beygjunnar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Illugastaðir þurfi að vera í vegasambandi og lagt til að þeir tengist með núverandi vegi, á láglandinu, með tengingu við nýja veginn nærri Skálmardalsá. Það hafi hins vegar verið ætlunin að nýta efni úr núverandi sneiðingi niður að Illugastaðabeygjunni í nýja veginn og græða svæðið upp. Vegna hæðarmunar muni reynast örðugt að tengja veg að Illugastöðum um núverandi sneiðing inn á nýja veginn.

Ágúst H. Bjarnason gerir athugasemdir við umfjöllun skýrslunar um gróðurfar. Ágúst telur að þekjumælingar séu ófullnægjandi þar sem vanti að jafnt tillit sé tekið til lágplantna sem háplantna. Auk þess sé hvergi gerð grein fyrir tegundum mosa og fléttna.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram² að stuðst hafi verið við svokallaða *National Vegetation Classification (NVC)*, sem byggir á öllum gróðurlögum og öllum plöntuhópum. Notað sé sjónrænt mat á þekju með endurtekningum eftir grófleika gróðursins. Bent er á vandkvæði þess að ekki hafi verið til aðgengilegar samræmdar aðferðir við gróðurgreiningu, en lögð var áhersla á að gera tæmandi tegundalista yfir blómplöntur og byrkninga. Farið hafi verið víða um svæðið í þeim tilgangi að athuga hvort gróður á vegstæðinu ætti sér samsvörun í nágrenninu og til að kortleggja vatnsmiðlun, rof og fleira það sem gæti orðið til þess að halda þeim skaða sem óhjákvæmilega verður á gróðri við framkvæmdina, í lágmarki.

4.4.2 Fuglalíf

Samkvæmt matsskýrslu eru áhrif á fuglalíf talin hverfandi á öllum svæðum nema á Klettshálsi, í austurhlíðum Skálmardalsár og við Krókavatn en á þessum stöðum verði áhrifin lítil.

Náttúruvernd ríkisins telur að vegna breytinga á vatnsborði Krókavatns þurfi að fylgjast með hvort sú aðgerð hafi tilætluð áhrif á fuglalíf. Því sé æskilegt að leggja fram vöktunaráætlun.

Í svörum framkvæmdaraðila er fallist á þetta sjónarmið og mun Náttúrustofa Vestfjarða fylgjast áfram með fuglalífi á Krókavatni.

4.4.3 Vatnafar

Samkvæmt matsskýrslu verða nýjar brýr byggðar á óseyrum Eyrar-, Múla-, Fjarðarhorns- og Skálmardalsár og munu þær hafa hverfandi áhrif á rennsli þeirra. Engra varna- né leiðigarða sé þörf við brýrnar. Fram kemur að Eyrar-, Fjarðarhorns- og Skálmardalsá séu nærri roffleti ofan brúa og leiti því út úr farvegum sínum. Undanfarin ár hafi farvegum þessarra vatnsfalla, einkum þeirra tveggja síðast nefndu, verið haldið við með því að ýta af og til malarefni upp úr farvegum og mynda garða, svo árnar flæði ekki yfir eyrarnar og brjóti tún. Yfirborðsvatni, sem rennur í lækjum, verði veitt í gegnum nýja veginn í náttúrulegum farvegum. Aðrennsli að votlendissvæðum verði tryggt með ræsum. Nýi vegurinn muni hafa nokkur áhrif á vatnafar svæðisins vegna breytinga við Krókavatn og vegna vatnsmiðlunar um votlendi á Klettshálsi. Önnur áhrif á vatnafar séu hverfandi.

4.4.4 Áhrif á lífríki Fjarðarhorns- og Skálmardalsár

² Arnín Óladóttir vistfræðingur

Samkvæmt matsskýrslu leiða rannsóknir í ljós að efnistaka á malareyrum í Fjarðarhornsa og Skálmardalsá muni hafa neikvæð áhrif á seiðabúskap, fisk og veiðistaði ána, en það fari eftir umfangi efnistöku og á hvernig búsvæðum efnið er tekið hversu mikil áhrifin verði.

Í flestum tilfellum séu áhrif efnistöku skammtímaáhrif og megi minnka neikvæð áhrif með því að rask í ánum fari fram á haustin eftir að veiðitíma lýkur. Efnistakan fari fram á fíngerðum eyrum. Í Skálmardalsá og Fjarðarhornsa er því fremur bent á neðsta hluta ána til efnistöku. Fram hefur komið hugmynd um að taka efnið mjög neðarlega í ánum, fara djúpt og búa til lón neðarlega í árkerfinu, þ.a. flatarmál efnistöku verði minna. Þetta geti einnig haft jákvæð áhrif á stofnstærð sjóbleikjunnar. Í matsskýrslu kemur fram að leitað hafi verið álits veiðimálastjóra á fyrirhugaðri brúargerð og efnistöku úr eyrum Eyrar-, Múla-, Fjarðarhornsa og Skálmardalsár. Í áliti veiðimálastjóra er fallist á fyrirhugað efnisnám með þeim skilyrðum að efnistaka fari aðallega fram neðst í ánum þar sem efni er fíngerðara og að rask sem leiði til gruggmyndunar fari fram utan veiðitímans, frá 15. júní til 1. október. Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdaraðili muni fara að tilmælum veiðimálastjóra.

Í umsögn veiðimálastjóra kemur fram að matsskýrslan geri vel grein fyrir hugsanlegum umhverfisáhrifum og fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum. Því eru ekki gerðar frekari athugasemdir við framkvæmdina.

Í umsögn hreppsnefndar Reykhólahrepps kemur fram að með frestun brúarsmíðanna verði hætta á of mikilli truflun á lífríki. Veiðifélag Fjarðarhornsa og Stangveiðifélag Patreksfjarðar taka í sama streng og telja að þessi fyrirætlan muni hafa veruleg neikvæð umhverfisáhrif á lífríki árinna, jafnt seiðabúskap og gróðurfar. Efnistaka við upphaflega vegagerð og brúargerð nokkrum árum síðar muni geta leitt til umtalsverðra og endurtekinna neikvæðra áhrifa á lífríki árinna. Ekki verði einungis um að ræða töluverð skammtímaáhrif heldur jafnframt langtímaáhrif, jafnt á lífríki árinna og möguleikana til hagnýtingar og hámarksar arðsemi af veiðiréttindum árinna. Ekki sé sýnt fram á, í matsskýrslunni, að einungis verði um töluverð skammtímaáhrif en hverfandi langtímaáhrif að ræða við það fyrirkomulag að fresta brúargerðinni. Félögin telja því að nauðsynlegt sé að standa þannig að framkvæmdunum að lágmarki verði eins og kostur er þau neikvæðu áhrif sem hún mun hafa á lífríki ána og hagnýtingu veiðiréttarins, og að það markmið náist ekki nema brúargerðin eigi sér stað samhliða nýbyggingu vegarins.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að leitað var álits Vesturlandsdeildar Veiðimálastofnunar og Náttúrustofu Vestfjarða, um efnistöku úr farvegum Fjarðarhornsa og Skálmardalsár. Þar kemur fram að áætlaðar breytingar á vegalagningunni er lúti að frestun á brúargerð yfir árnar valdi því fyrst og fremst að röskun vegna framkvæmda eigi sér stað yfir lengra tímabil en áætlað var. Heildaráhrif á lífríki ána breytist hins vegar ekki. Endurtekin röskun vegna framkvæmda við árnar sé óæskileg. Til að minnka slík áhrif á lífríki ána er bent á þá leið að samtímis efnistöku vegna vegalagningar, verði efni sem þarf til vegalagningar að og frá brúnum tekið á sama tíma þannig að farvegi ána verði ekki raskað á ný vegna efnistöku með tilheyrandi botnskriði. Æskilegt sé að framkvæmdir við brúarsmíði falli sem mest utan hefðbundins veiðitíma í ánum þannig að umferð og röskun af völdum framkvæmdanna hafi sem minnst áhrif á nýtingu veiðihlunninda við árnar.

4.6 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Samkvæmt matsskýrslu verða miklar tilfærslur á jarðefnum. Víða verða háar fyllingar og djúpar skeringar. Áhrifin á landslagið á framkvæmdasvæðinu verða umtalsverð.

Náttúruvernd ríkisins bendir í umsögn sinni á að skeringar séu oft það brattar að gróður festir þar varla rætur. Þar kemur hvort tveggja til að skeringarnar eru brattari en kjörhalli ýmiss gróðurs og smáhrun og hreyfing í skeringum komi í veg fyrir að gróður nái rótfestu. Náttúruvernd ríkisins getur ekki fallist á að skeringar með svo miklum og jöfnum halla óháð raunverulegum landhalla sé ásættanleg landmótun. Ekki sé tekið nægjanlegt tillit til gróðurframvindu þegar halli skeringa er ákveðinn. Æskilegt sé að fella yfirborð skeringa betur að yfirborði nánasta umhverfis þar sem mögulegt er. Brattar skeringar geti staðið gróðurlausar í áratugi og skorið sig úr umhverfinu.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að skriðurunnar hlíðar séu ekki stöðugar. Skriðan sé bröttust efst og brattinn minnki eftir því sem nær dregur skriðufætinum. Skeringar meðfram vegi sem liggja í sneiðing upp skriðurunna hlíð geti því verið með nokkuð flatan fláa neðst. Þegar ofar dregur í skriðuna verða skeringafláarnir óhjákvæmilega brattari. Náttúruvernd ríkisins hafi verið gerð grein fyrir því að fórna yrði hlíðinni neðan Gunnsteins, meira og minna, milli fyrirhugaðrar lykkju, ofan Kletts og Gunnsteins. Fulltrúar Náttúruverndar ríkisins hafi lagt sérstaka áherslu á að mosavöxnum hluta hlíðarinnar, á mótis við Gunnstein og upp að brún Klettsháls yrði hlíft, þ.e. þar yrðu ekki skeringar en vegurinn færður frá hlíðinni. Við þessu hafi verið orðið. Það sé hins vegar ljóst að skeringafláar verði brattir neðst í Klettshálsi, Kollafjarðarmegin. Á öðrum stöðum séu skeringafláar stöðugir. Leitast verði við að ná stöðugum skeringafláum sé þess nokkur kostur. Fram kemur að hlíðar séu stundum það brattar að ekki sé hægt að uppfylla æskileg skilyrði um gróðurframvindu. Framkvæmdaraðili tekur undir það sjónarmið að æskilegt sé að fella yfirborð skeringa að yfirborði nánasta umhverfis þar sem það er mögulegt. Ítrekað er að skeringafláar séu og verði eins flatir og skynsamlegt megi teljast en bendir jafnframt á að með flatari fláum eykst jarðrask að sama skapi.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að ljóst sé að umfram það efni sem þarf til nauðsynlegs viðhalds og viðgerða sé nánast engin eftirspurn eftir jarðefnum á svæðinu Eyri-Vattarnes. Því er lagt til að gengið verði frá þeim námum sem ófrágengnar eru á þessu svæði í tengslum við þessa framkvæmd.

Í svörum framkvæmdaraðila er fallist á tillögu Náttúruverndar ríkisins.

Breiðafjarðarnefnd bendir á að efnistaka úr eyrum Múlaár, Fjarðarhornsár og Skálmardalsár sé innan verndarsvæðis Breiðafjarðar sbr. 6. gr. laga um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995, þar sem öll fjara sé innan verndarsvæðisins.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að sótt hefur verið um heimild til Breiðafjarðarnefndar til efnistöku á eyrum Múla-, Fjarðarhorns- og Skálmardalsár. Jafnframt sé sótt um heimild til að leggja veginn, þar sem hann er ráðgerður innan verndarsvæðisins.

Í viðbótargögnum frá Breiðafjarðarnefnd er fallist á fyrirhugaða efnistöku með þeim fyrirvara að samráð verði haft við nefndina þegar þar að kemur.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins um efnistöku á námum A og B á Klettshálsi kemur fram að allt laust efni á þurrlendi verði tekið, ýtt ofan af rúmlega 13 hektara svæði og sé áætlað efnismagn um 90.000 m³. Fram kemur að Náttúruvernd ríkisins geti fallist á efnistöku af þessu tagi við ákveðin skilyrði, eins og gert var seinast á Skeiðarársandi,

en í þessu tilfalli sé ekki um ásættanlega efnistöku að ræða. Ummerki eftir ýtingu geti verið mjög áberandi svo áratugum skipti. Efnistaka af þessu tagi ætti að heyra sögunni til og leggst Náttúruvernd ríkisins því gegn efnistöku með þeim hætti sem fyrirhugað er.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki sé fallist á að þessi efnistaka sé óásættanleg. Nútímavinnubrögð byggist á því að flokka lífræna efnishlutann frá, taka lausa ólífræna efnið og flytja í veginn, og jafna síðan lífræna hlutann yfir svæðið til að auðvelda uppgræðslu. Þau svæði sem hér um ræðir, þ.e. svæði A og B, séu hins vegar mjög gróðurlítill, aðeins mosavaxin að hluta. Óhjákvæmilegt sé annað en skilja við berar klappir, en fláar verði mjúkir þar sem efnistöku lýkur.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins um efnistöku í vestanverðum Skálmarfirði kemur fram að við vestanverðan Skálmarfjörð er áætlað að rippa og ýta efni beggja vegna vegar. Náttúruvernd ríkisins telur að efnistaka á þessum stöðum verði ásættanlegri ef sprengt er í stað hliðarýtinga af því tagi sem Vegagerðin leggur hér til.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að við stöð 21700 sé frostsprungin rípanleg klöpp sem sé ógróin. Hliðarýting komi ekki til greina á þessum stað þar sem nýi vegurinn sé í skeringu gegnum klapparsvæðið. Milli stöðva 22200 og 22300 eru hins vegar eldri námusvæði, sem ekki eru fullnýtt. Þar sé heldur ekki mögulegt að hliðarýta í veg þar sem skeringaefni úr vatnsrás er nægjanlegt í fyllingar, því yrði um hefðbundna malarnámu að ræða.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs tæplega 23 km vegarkafli Vestfjarðavegar frá Eyri að Vattarnesi í Reykhólahreppi. Markmið framkvæmdarinnar er að endurbæta Vestfjarðaveg í samræmi við langtímaáætlun í vegagerð þannig að hann uppfylli kröfur um umferðaröryggi og bætta samgöngur. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist haustið 2001 og ljúki haustið 2003.

Í matsskýrslu voru tíu aðrir kostir kynntir, sem víkja að hluta til af fyrirhugaðri legu vegarins samkvæmt valkosti Vegagerðarinnar og þeir bornir saman við hann. Þrír þeirra, jarðgöng (leið 10), þverun Kollafjarðar (leið 5) og Skálmarfjarðar (leið 9) eru samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar ekki arðbærir vegna mikils kostnaðar. Auk þess sem umhverfisáhrif af völdum mikilla fyllinga eru talin veruleg. Efnisþörf er talsvert meiri vegna annarra kosta ef frá eru taldar leiðir 3 á Klettshálsi og 8 frá Eyvindargötu niður í Skálmardal. Á móti kemur að leið 3 spillir mun meira af votlendi á Klettshálsi og leið 8 raskar hávaxnasta og þéttasta hluta birkiskógarins neðan Eyvindargötu og raskar jafnframt leirum Skálmardalsár. Umhverfislegur og vegtæknilegur ávinningur af leiðum 3 og 8 er enginn, samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar, þrátt fyrir minni efnisþörf.

Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif fyrirhugaðrar vegalagningar samkvæmt leið Vegagerðarinnar lúti einkum að áberandi skeringum Kollafjarðarmegin í Klettshálsi, umfangsmikilli röskun vegna efnistöku á allstórum svæðum á ofanverðum Klettshálsi, námusvæðum A og B og nýlagningu vegar í gegnum birkikjarr neðan Eyvindargötu í Skálmardal. Óhjákvæmilegt virðist að skeringar austan í Klettshálsi verði all áberandi a.m.k. fyrstu árin að loknum framkvæmdum. Ennfremur er ljóst að efnistaka á ofanverðum Klettshálsi mun valda töluverðu raski en samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar er mjög lítil gróður á efnistökusvæðunum. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að draga úr raski eins og frekast er kostur og vanda allan frágang. Skipulagsstofnun mælist til þess að til mótvægis birkikjarris sem verður raskað neðan Eyvindargötu verði sáð eða plantað í núverandi vegstæði. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni ekki hafa veruleg áhrif á vatnsbúskap og fuglalíf á votlendi svæðisins við Krókavatn, en áhrifin verði vöktuð eins og lagt er til í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar.

Skipulagsstofnun telur að tillaga Vegagerðarinnar um efnistöku sé ásættanleg að því tilskildu að í verklok verði gengið frá öllum námum eins og fram kemur í gögnum Vegagerðarinnar. Samráð verði haft við Náttúruvernd ríkisins um þá tilhögun og frágang að framkvæmdum loknum. Einnig ber að sjá til þess að rask sem geti leitt til gruggmyndunar í ánum fari ekki fram á veiðitíma, frá 15. júní til 1. október.

Í umsögnum og athugasemdum hefur verið bent á að ástæða sé til að brúarsmíði yfir Eyrar-, Fjarðarhorns- og Skálmardalsár verði samhliða vegagerðinni til að lágmarka truflun á lífríki ána, tryggja umferðaröryggi og þungaflutninga. Skipulagsstofnun telur að unnt sé að lágmarka röskun á lífríki ána með því að efnistaka vegna fyrirhugaðra brúargerða fari fram samtímis efnistöku vegna lagningu vegarins og efnið verði geymt til þeirra nota. Fyrirhugaðar vegabætur munu auka umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur valkost Vegagerðarinnar ásættanlegan á vegstæði sé að ræða á svæðinu sem lágmarki neikvæð umhverfisáhrif og uppfylli kröfur um vegtæknileg atriði og umferðaröryggi. Vegagerðin hefur lagt fram upplýsingar um tilhögun

framkvæmda, mótvægisáðgerðir og vöktun, sem miða að því að draga úr óæskilegum áhrifum framkvæmdarinnar á dýralíf, gróður, fornminjar og landslag.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim fellst Skipulagsstofnun á lagningu Vestfjarðavegar frá Eyri að Vattarnesi í Reykhólahreppi samkvæmt valkosti Vegagerðarinnar ásamt tilheyrandi efnistöku. Niðurstaða Skipulagsstofnunar byggir á því að framfylgt verði þeirri framkvæmdatilhögun, mótvægisáðgerðum og vöktun sem framkvæmdaraðili hefur lagt til og lýst er í matskýrslu og 4. kafla þessa úrskurðar og niðurstaða úrskurðarins byggir á.

Fyrirhuguð lagning Vestfjarðarvegar samkvæmt valkosti Vegagerðarinnar er í samræmi við gildandi svæðisskipulag Dala- og Austur-Barðastrandasýslu 1992-2012. Í svæðisskipulaginu er ekki tekið með bindandi hætti á efnistöku og því þarf leyfi Breiðafjarðarnefndar til efnistöku úr námum úr fjöruborði, sbr. 2. mgr. 6. gr. laga nr. 54/1995. Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Reykhólahrepps vegna framkvæmdarinnar. Áður en leyfi er veitt til framkvæmda skal liggja fyrir áætlun um efnistöku sbr. 48. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Einnig þarf leyfi fornleifanefndar til að raska vörðum og framkvæmdir við Fjarðarhorns- og Skálmardalsá eru háðar samþykki veiðimálastjóra.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram samkvæmt 10. gr. sömu laga af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða lagningu Vestfjarðavegar frá Eyri að Vattarnesi í Reykhólahreppi ásamt tilgreindri efnistöku, eins og henni er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 19. september 2001.

Reykjavík, 13. ágúst 2001.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir