

DJÚPVEGUR (61) EYRARHLÍÐ – HÖRTNÁ Í SÚÐAVÍKURHREPPI

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Djúpvegur milli Eyrarhlíðar og Hörtnár í Súðavíkurbhreppi, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Nýr 28,3 km langur kafli Djúpvegur milli Eyrarhlíðar og Hörtnár ásamt tilheyrandi efnistöðum í Súðavíkurbhreppi.

Markmið framkvæmdar: Áfangi í uppbyggingu heilsársvegar milli Hólmavíkur og Skutulsfjarðar sem uppfyllir kröfur um umferðaröryggi og bætta samgöngur.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 27. mars 2003 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 25. júlí 2003 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og 30. júlí 2003 í Bæjarins besta. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 25. júlí til 5. september 2003 á skrifstofu Súðavíkurbhrepps, bæjar- og héraðsbókasafninu Ísafirði, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is og www.nave.is. Leitað var umsagnar Súðavíkurbhrepps, Byggðastofnunar, Ferðamálaráðs, Fornleifaverndar ríkisins, Hafrannsóknastofnunarinnar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Umhverfisstofnunar og veiðimálastjóra. Á kynningartíma bárust þrjár athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Djúpvegur nr. 61: Eyrarhlíð – Hörtná. Mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin Ísafirði í júlí 2003. Sérfræðiskýrslur með matsskýrslu

Önnur gögn: Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 26. ágúst, 1. og 11. september, 23. og 27. október, 12., 17., 21., 24. og 28. nóvember og 1. desember 2003.

2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR

Umsagnir bárust frá:

Súðavíkurhreppi með bréfi dags. 14. ágúst 2003.
 Byggðastofnun með bréfi dags. 14. ágúst 2003.
 Ferðamálaráði Íslands með bréfi dags. 12. ágúst 2003.
 Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 22. ágúst 2003.
 Hafrannsóknastofnuninni með bréfi dags. 25. nóvember 2003.
 Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 28. júlí 2003.
 Umhverfisstofnun með bréfi dags. 21. október 2003.
 Veðimálastjóra með bréfi dags. 23. júlí og tölvupósti 11. desember 2003.

Þrjár athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Hákoni Erni Halldórssyni með tölvupósti dags. 5. ágúst 2003.
 Rafni Kristjánssyni með tölvupósti dags. 26. ágúst 2003.
 Reyni Bergsveinssyni með bréfi dags. 29. ágúst 2003.
 Viðbótarathugasemd barst eftir að kynningartíma lauk frá Reyni Bergsveinssyni með bréfi dags. 30. október 2003.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning 28,3 km kafla Djúpvegjar frá Eyrarhlíð við Ísafjörð að Hörtná við utanverðan Mjóafjörð í Súðavíkurhreppi. Kynnt er tillaga Vegagerðarinnar, leið 3, að breyttri legu Djúpvegjar miðað við núverandi aðstæður og innan leiðarinnar eru kynntar fjórar útfærslur/kostir. Valkostur Vegagerðarinnar liggur frá Eyrarhlíð í vestanverðum Ísafirði, út Ísafjörð, um vestanvert Reykjanes, yfir Reykjarfjörð á Laufskálaeyri, þaðan fyrir Sveinhúsanes, um Vatnsfjörð, yfir Vatnsfjarðarháls og yfir Mjóafjörð um Hrútey að slitlagsenda utan Hörtnár. Á leið 3 þarf að byggja nýja 60 m langa brú yfir Reykjarfjörð, 9 m brú yfir Vatnsfjarðarós og 100 m langa brú yfir Hrúteyjarsund. Ekki er ljóst hvenær framkvæmdir hefjast en í samgönguáætlun er gert ráð fyrir að þeim ljúki árið 2012.

3.1 LEGA VEGAR

Í matsskýrslu kemur fram að leið 3, muni fylgja núverandi veglínu eftir því sem mögulegt sé en frávik frá henni verði einkum:

Bjarnarstaðahlíð – Vogar (Milli stöðva 7200 og 10000). Fram kemur að hér verði um nýtt vegstæði að ræða að mestu leyti í fjörum. Með hliðsjón af umhverfispáttum, kostnaði og greiðfærni telji Vegagerðin mun heppilegra að vegurinn liggi með sjó. Á þessum kafla sé ekki um aðra kosti á veglínu að ræða m.a. vegna fornminja umhverfis Bjarnarstaði.

Vogar – Svansvík (Milli stöðva 13400 og 14000). Vegna takmarkaðra sjónlengda innan Svansvíkur og upp á hjallann þurfi að fara upp úr fjörunni, sneiða fram úr efri hjallanum, inn á neðri hjallann og síðan sé farið upp í núverandi veglínu þar sem hjallarnir renni saman við stöð 14000.

Svansvíkurháls – Laufskálaeyri (Milli stöðva 15750 og 20500). Fram kemur að á þessum kafla sé fyrirhugað að nýr vegur liggja út Reykjanes, Reykjarfjarðarmegin, og að Reykjarfjörður verði þveraður með 60 m brú. Við val veglínu hafi verið tekið tillit til votlendis, gróðurfars og fuglalífs og muni vegurinn því alls staðar liggja um ógrónar klappir þar sem því verði komið við.

Sveinhúsanes – Vatnsfjörður (Milli stöðva 22600 og 24000). Fram kemur að á þessum kafla sé gert ráð fyrir verulega breyttu vegstæði fyrir ofan votlendið á nesinu. Breyttu vegstæði fylgi þeir kostir að endurheimta megi votlendið og ná fyrri samfellu í það auk þess sem miklu rýmri beygja náist fyrir Sveinhúsanesið með auknu umferðaröryggi. Ný 9 m brú á Vatnsfjarðarós verði rétt neðan núverandi brúar.

Vatnsfjörður – Skálavík (Milli stöðva 24000 og 28700). Fram kemur að á þessum kafla muni nýr vegur liggja í allt að 125 m h.y.s yfir Vatnsfjarðarháls í stað þess að hann liggja út fyrir Vatnsfjarðarnes. Efnisþörf í leiðina yfir hálsinn sé um 52 þús. m³ minni en fyrir Vatnsfjarðarnes. Leitast verði við að nýta stæði vegarins fram að Miðhúsum eins og kostur sé til að halda raski í lágmarki og jafnframt að hlífa votlendi og gróðri á hálsinum.

Skálavík – Hörtná (Milli stöðva 28700 og 31300). Fram kemur að á þessum kafla verði lagður nýr vegur yfir Mjóafjörð og á 240 m kafla um Hrótey. Fyrirhugaður vegur muni liggja um framræst tún að stöð 29170, þá um klappa- og votlendissvæði að stöð 29330 og um kletta og fjörusvæði að Hróteyjarsundi. Sundið verði brúað með 100 m langri brú í einu hafi, vegfylling verði yfir eyjuna og um 630 m löng fylling yfir sundið vestan hennar. Fram kemur að við val veglínu yfir Mjóafjörð hafi aðallega verið horft til dýpis fjarðarins og heppilegs stæðis fyrir brú, sem ekki skerði vatnsskipti. Athuganir hafi leitt í ljós að vatnsskipti verði óbreytt með óskertu Hróteyjarsundi. Breidd sundsins, þar sem það sé þrengst, sé um 90 m við meðalsjávarhæð. Sjávardýpi í sundinu í brúarstæðinu sé líðlega 13 m á hálfköllnum sjó en norðan Hróteyjar sé þröskuldur í fjarðarbotninum og dýpi aukist til beggja handa við þröskuldinn, þó meira innan hans. Valið hafi verið að leggja veginn um mestu grynningarnar norðan eyjarinnar. Hagkvæmni þverunar Mjóafjarðar byggist á að brúa Hróteyjarsund, þar sem það sé þrengst, með 100 m langri brú í einu hafi.

3.1.1 Útfærslur/kostir á legu vegarins samkvæmt leið 3

Í matsskýrslu kemur fram að eftirfarandi 4 kostir við leið 3 hafi verið skoðaðir og séu lagðir fram til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar:

Endurbygging núverandi vegar við Bjarnastaði. Fram kemur að endurbygging núverandi vegar um Bjarnarstaðahlíð sé slæmur kostur sökum þess hve hlíðin sé brött og snjóþung með mikilli svellamyndun og talin ögn dýrari en fyrirhuguð vegagerð með sjó. Sprengja þurfi úr hlíðinni fyrir allri breikkun og mikið umframefni falli til sem lítið eða ekki nýttist annars staðar. Skeringarfláar verði að mestu lóðréttir bergveggir sem muni skera sig verulega úr í hlíðinni.

Nýr vegur nær sjó undir Svansvíkurhjalla. Fram kemur að horfið hafi verið frá hugmyndum um nýtt vegstæði á þessum kafla þar sem þær skili engu skárri vegferli, miklu meira óhreyft land fari undir veg, efnisþörf sé um 30 þús. m³ meiri og auk þess dýrari í framkvæmd.

Vegur fyrir Reykjarfjörð. Fram kemur að í Reykjarfirði austanverðum muni vegurinn færast um vegbreidd nær sjó sökum svellamyndunar. Fyrir fjarðarbotninn muni vegurinn liggja fram á garð sem hafi verið lagður til að mynda lón fyrir laxeldi.

Tvær mjög langar, krappar og hættulegar beygjur verði á veginum fyrir Reykjarfjarðarbotn. Færa þurfi vegamót við Reykjanesveg innar miðað við núverandi aðstæður vegna slyshættu. Nokkrar breytingar verði á legu vegarins úr fjarðarbotninum og út undir Melgerði þar sem vegstæðið muni liggja yfir tvær tjarnir og einn vog og frammi á fjörunni neðan Reykjarfjarðarbæjarins á um 400 m kafla. Frá Melgerði að Sveinhúsanesi verði um nánast óbreytt vegstæði að ræða. Fram kemur að brú í Reykjarfjarðarbotni muni verða 9 m löng í stað 60 m langrar brúar við þverun Reykjarfjarðar. Þessi kostur yrði um 1,8 km lengri en efnismagn um 105 þús. m³ minna samanborið við valkost Vegagerðarinnar samkvæmt leið 3.

Vegur frá Vatnsfirði til Skálavíkur um Vatnsfjarðarnes. Fram kemur að Vegagerðin hafi borið saman lagningu nýs vegar yfir Vatnsfjarðarháls og endurlagningu núverandi vegar fyrir Vatnsfjarðarnes. Í þessum samanburði hafi verstu agnúarnir á núverandi vegi fyrir nesið verið sniðnir af. Vegurinn fyrir nesið verði um 4,8 km lengri en leiðin yfir hálsinn, efnismagn um 50 þús. m³ meira auk þess að vera umtalsvert dýrari. Skerða þurfi votlendi á um 150 m kafla og auk þess muni rúst, líklega gamalt naust á þessum slóðum, hverfa undir veg. Nauðsynlegt verði að færa veginn fram á fjörun á um 1 km kafla. Með hliðsjón af umhverfisþáttum og arðsemi telji Vegagerðin mun heppilegra að vegurinn liggi yfir Vatnsfjarðarháls en fyrir Vatnsfjarðarnes.

3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að heildarefnispörf í leið 3, þegar tekið hafi verið tillit til efnistaps og rýrnunar, sé um 1.100 þús. m³ og þar af komi um 570 þús m³ úr skeringum. Allar magnathuganir byggist á landlíkani og forhönnun og megi fastlega gera ráð fyrir einhverjum breytingum við verkhönnun.

Í matsskýrslu kemur fram að miðað við valkost Vegagerðarinnar um leið 3 sé áætlað að taka um 510 þús. m³ úr námum og komi eftirfarandi 16 efnistökusvæði til greina.

1. Gervidalsá. Fram kemur að um sé að ræða efnistöku í hjalla neðan nýja vegarins vestan Gervidalsár. Áætlað efnismagn sé yfir 100 þús. m³ og áætlað sé að efnistaka verði um 52 þús. m³.

2. Hestakleifargil. Fram kemur að Vegagerðin hafi um nokkurt árabil unnið malarslitlag úr framburðarkeilu Hestakleifargils og gert sé ráð fyrir að vinna milli 1-2 þús. m³ efnis í axlir og tengivegi.

3. Eyrarhlíð. Fram kemur að miðað sé við að taka um 15 þús. m³ í skeringarfláa meðfram veginum í skriðunum innst á Eyrarhlíð þannig að betra sé að græða hann upp.

4. Bjarnarstaðir og Vogar. Fram kemur að á landamerkjum Bjarnarstaða og Voga, ofan vegar sé gert ráð fyrir að taka sneið framan úr klöppinni upp með núverandi vegi. Miðað sé við að taka um 18 þús. m³ af föstu bergi til vinnslu í burðarlög.

5. Reykjarfjörður (svæði a, b, og c). Fram kemur að í Reykjarfirði austanverðum séu berggangar (svæði a) sem áformað sé að sprengja til að vinna tæplega 7 þús. m³ efnis í bundið slitlag og frágang axla. Gert sé ráð fyrir að skilja við lóðréttan hamarinn líkt og hann sé nú. Fram kemur að ef fyrirhugaður vegur muni liggja fyrir Reykjarfjarðarbotn, skv. kosti 3, þurfi að vinna um 55.000 m³ í burðarlög á svæði b í

botni gamallar námu upp með Fjarðarhornsa og svæði c í fjarðarbotninum vestanverðum.

6. Við Melgerði í Reykjarfirði. Fram kemur að í Reykjarfirði vestanverðum sé töluvert magn fyllingarefnis beggja vegna vegar og sé áætluð meðalþykkt nýtanlegs efnis 1,8 m. Vegagerðin bendi á þessa námu til vara, verði kostur 3 fyrir valinu en hún muni ennfremur nýtast við lagfæringar á heimreið að Reykjarfirði samfara leið 3, en til þeirra lagfæringa þurfi um 2 þús. m³.

7. Laufskálaeyri. Fram kemur að heildarstærð fyrirhugaðs námusvæðis sem sé ofan núverandi vegar við Laufskálaeyri sé 67 þús. m² og áætluð meðalþykkt nýtanlegs efnis um 2 m. Úr þessari námu sé áformað að taka um 168 þús. m³ í fyllingar og rofvarnir, en um 40 þús. m³ fari vegurinn fyrir Reykjarfjörð. Sé miðað við 50% nýtingu bergs í rofvarnir þurfi að nýta um 30.000 m² af svæðinu.

8. Sveinhúsamelur. Fram kemur að heildarstærð svæðisins sé um 19 þús. m² og áætluð meðalþykkt nýtanlegs efnis 1,8 m. Efnid muni nýtast sem síulag milli burðarlaga. Gert sé ráð fyrir að taka um 6 þús. m³ og miðað sé við að efnistaka verði einungis af gróðursnaudu melasvæði.

9. Vatnsfjörður. Fram kemur að um sé að ræða gamla námu, svæði a, og svæði b sem núverandi vegir að Miðhúsum, Sveinhúsum og Þúfum liggja um. Heildarstærð svæðis a sé tæpir 15 þús. m² og svæðis b tæpir 22 þús. m². Miðað sé við að efnistaka af svæði b verði einungis af gróðursnaudu svæði. Einhver gróður spillist við efnistöku af svæði a. Gert sé ráð fyrir að taka 24 þús. m³ í fyllingar úr svæðum a og b. Auk þessa sé gert ráð fyrir að úr núverandi vegi milli Sveinhúsaness og vegamóta við veginn vestur fyrir Vatnsfjarðarós fái um 4 þús. m³.

10. Vatnsfjarðarháls. Fram kemur að gert sé ráð fyrir að útvíkka skeringar í berg efst á Vatnsfjarðarhálsi, bæði til efnisöflunar og til að draga úr snjósöfnun á veginn. Magn útvíkkaðrar skeringar sé um 55 þús m³.

11. Saltvík. Fram kemur að heildarstærð námusvæðisins sé um 17 þús. m². Áætluð meðalþykkt nýtanlegs lauss efnis sé 2,3 m. Efnistakan felist í lækkun núverandi vegar og svæðis sjávarmegin við hann og gert sé ráð fyrir að taka um 13 þús. m³.

12. Skálavík. Fram kemur að heildarstærð námusvæðisins sé um 30 þús. m². Áætluð meðalþykkt nýtanlegs efnis sé 1,8 m. Efnistökusvæðið sé að mestu tún og ónothæft lífrænt yfirborðslag sé 0,3-0,4 m þykkt. Gert sé ráð fyrir að taka 20 þús. m³.

13. Skeiða í austanverðum Mjóafjarðarbotni. Fram kemur að ekki sé gert er ráð fyrir að nýta þessa námu við þá framkvæmd sem hér sé til umfjöllunar, en náman muni nýtast til viðhalds vegarins fyrir Mjóafjörð.

14. Hörtná. Fram kemur að um sé að ræða námu í berg í hjallann innan Hörtnár og áætlað efnismagn innan skeringarsvæðis sé um 200 þús. m³. Úr skeringu á þessum stað sé hægt að vinna um 500 þús. m³ af sprengdu grjóti í burðarlög, fyllingar og brimvörn yfir Mjóafjörð.

15. Gljúfurá. Fram kemur að heildarstærð námusvæðisins sé 29 þús. m² og áætlað heildarmagn 85 þús. m³. Gljúfurá hafi myndað mikla framburðarkeilu sem núverandi þjóðvegur liggja yfir nærri gilkaftinum. Efnistakan sé hugsuð sem skering neðan vegar. Dýpt efnistökkunnar muni miðast við að ekki gæti sjávarfalla í námubotninum. Fyrirhugað sé að taka 163 þús. m³. Ekki liggur fyrir hvernig efnistökkunni verði skipt milli námanna við Hörtná og Gljúfurá.

16. Sveinhúsaner. Fram kemur að efnistaka á þessu svæði feli í sér útvíkkun skeringar sem sé um 11 þús. m³. Sá hluti núverandi vegar, sem ekki sé innan útvíkkaðrar skeringar verði fjarlægður.

3.3 AÐRIR KOSTIR

Í matsskýrslu kemur fram að skoðaðir hafi verið þrjár aðrar leiðir á legu vegarins milli Eyrarhlíðar og Hörtnár sem í upphafi hafi komið til álita en hafi ekki þótt koma til greina við nánari athugun. Þessir kostir séu því ekki lagðir fram til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar.

Núll-kostur. Fram kemur að núverandi vegur uppfylli ekki þær kröfur sem gerðar séu til þjóðvega nú til dags. Hann sé seinfarinn, bratti sé víða yfir mörkum sem og krappi beygja og því sé víða mjög blint. Burðarþol vegarins nemi um 10 tonna áspunga á veikasta tíma ársins en krafist sé 11,5 tonna áspunga (Evrópuþungi) allt árið. Kaflinn um Eyrarfjall sé þó miklu veikari. Kaflinn um Eyrarfjall sé snjóþungur, enda fari vegurinn í um 333 m hæð yfir sjó, en aðrir hlutar leiðarinnar teljist snjóléttir. Vegurinn uppfylli hvorki lágmarkskröfur um öryggi né burðarþol. Hvert eitt þessara atriða sé nægjanleg ástæða til lagfæringa, sé horft til markmiða Langtímaáætlunar eða Samgönguáætlunar. Núll-kostur, það að aðhafast ekkert, eigi því ekki við.

Leið 1. Jarðgöng milli Ísafjarðar og Mjóafjarðar. Fram kemur að mögulegt væri að grafa jarðgöng í gegnum Eyrarfjall milli botna Mjóafjarðar og Ísafjarðar. Slík göng myndu verða um 4,1 km á lengd og heildarkostnað megi áætla 2,3 milljarða. Leið 1 myndi verða 8,6 km styttri en leið 2 en 7,7 km styttri en leið 3. Nýir vegir, um ósnert land, frá gangamunnum myndu verða um 4 km langir, um 2 km í hvorum firði. Auk þessa þurfi að endurleggja núverandi veg, með ákveðnum breytingum á vegstæði, úr Mjóafjarðarbotni og út fjörðinn vestanverðan út að Hörtná. Fé til jarðgangagerðar undir Eyrarfjall muni hins vegar ekki fást á næstu tveimur áratugum. Af þeim sökum séu jarðgöng ekki raunhæfur kostur til að uppfylla markmið Langtímaáætlunar eða Samgönguáætlunar. Jarðgöng hljóti að valda minna raski á gróðurfari og fuglalífi, en vegur ofanjarðar. Hins vegar þurfi að leggja nýjan veg að göngunum, sem færi beggja vegna ganganna um óraskað land. Það land þyrfti að skoða sérstaklega áður en endanleg staðsetning jarðganga væri ákveðin, ef til kæmi.

Leið 2. Um Eyrarfjall. Fram kemur að þessi kostur felist í vegi yfir Eyrarfjall í nýju eða verulega breyttu vegstæði miðað við núverandi veg. Auk þess þurfi að endurleggja núverandi veg, með ákveðnum breytingum á vegstæði, úr Mjóafjarðarbotni og út fjörðinn vestanverðan út að Hörtná. Núverandi vegur um Eyrarfjall, fari í um 333 m hæð yfir sjó. Nýr vegur færi a.m.k. í 313 m hæð yfir sjó, en lægi samt miklu lægra á löngum köflum á fjallinu. Langhalli yrði að meðaltali um 4 % á nýjum vegi. Ef nýr vegur yrði lagður yfir Eyrarfjall yrði við það miðað að langhalli færi hvergi yfir 8 % á beinum köflum eða í mjúkum beygjum og hvergi yfir 4 % í lykkjum. Á nýjum vegi um Eyrarfjall yrðu 5 lykkjur líkt og á núverandi vegi. Helstu breytingar á vegstæðinu út Mjóafjörðinn yrðu vegna nýrra brúa á Botnsá og Heydalsá, en þær yrðu byggðar nokkru framar á leirunum en núverandi brýr. Jafnfram yrðu breytingar á vegstæðinu um Botnshlíð, þar yrði nýr vegur fram á fjörum. Snjóflóð séu vel þekkt á Botnshlíð og við vegalögn um hlíðina yrði að miða við mjög víðar rásir til að taka við flóðum. Vegfláar myndu teygjast langt niður fyrir veg. Mikið land færi því undir veg í núverandi vegstæði um Botnshlíð og umtalsvert meira en undir veg með sjó. Vegur um Eyrarfjall sé og muni verða snjóþungur fjallvegur. Hann verði því óhagkvæmur í rekstri og muni valda truflunum og öryggisleysi fyrir

umferð að vetri. Ekki verði lagður vegur yfir Eyrarfjall, sem bæði uppfylli kröfur Langtímaáætlunar og Samgönguáætlunar, sem sé sambærilegur í rekstri við leið 3.

4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.1.1 Samgöngur og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdin sé liður í Langtímaáætlun í vegagerð, frá 1998, sem miðast við að ljúka uppbyggingu heilsársvegar milli Hólmavíkur og Skutulsfjarðar eigi síðar en árið 2006. Við gerð Langtímaáætlunar hafi einkum verið litið til þess að nú séu gerðar þær kröfur að vegir með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi tengi öll stærri þéttbýli landsins. Þá þurfi að tengja betur saman nálæga þéttbýlisstaði til að auka samvinnu og samnýtingu. Einnig hafi verið litið til þess að vaxandi ferðapjónusta geri það æskilegt að bundið slitlag sé lagt á fjölförnustu ferðamannaleiðir. Sívaxandi kröfur séu um aukið umferðaröryggi og hafi ríkisstjórnin mótað þá stefnu að fækka skuli umferðarslysum. Með leið 3 takist að uppfylla vegtæknilegar kröfur sem nauðsynlegar séu til að uppfylla kröfur um umferðaröryggi með eftirfarandi undantekningum:

- a) Sveinhúsanesbeygjan verði með 250 m radíus en lágmarksradíus fyrir 90 km/klst hönnunarhraða sé 280 m. Samspil beygja sé þó í lagi.
- b) Fyrirhuguð veglína á um 0,85 km kafla á Vatnsfjarðarhálsi vestanverðum, verði mjög kröpp. Krappasta beygjan á þessum kafla verði með 50 m radíus og kröfum um samspil beygja sé ekki fullnægt á þeim kafla. Vegkaflinn uppfylli engu að síður allar kröfur í Vegstaðli Vegagerðarinnar.

Í athugasemd Hákonar Arnar Halldórssonar er lagt til að veglínan verði bein milli stöðva 4800 og 5900, til þess að forðast að fara vestar yfir Eyrargil og lengja eða endurnýja ræsishólk í gílinu. Jafnframt er lagt til að veglínan verði höfð bein milli stöðva 5900 og 6750 þ.a. farið verði austar yfir Sölvavík, en þar hafi snjósöfnun með hlíðinni verið allmikil. Setja þurfi ræsi undir veginn við stöðvar 8550 og 9170 til að forðast myndun uppistöðulóns eftir vegalagningu. Þess er óskað að lögð verði ný heimreið að Bjarnarstöðum milli stöðva 9020 og 9030 en gömlu heimreiðina hafi tekið í sundur í vatnavöxtum. Ný heimreið þjóni einnig þeim tilgangi að koma í veg fyrir að gillækurinn brjóti sér leið til suðurs. Á móts við naustið sem standi austan fyrirhugaðs vegar sé æskilegt að fá útafakstursbraut.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að við verkhönnun framkvæmdarinnar verði ábendingarnar skoðaðar nánar. Í ljósi nauðsynlegra lagfæringa á hæðarlegu yfir Eyrargil þurfi að lengja hólkin, óháð því hvar veglínan fari yfir gilið. Færsla vegarins, eins og lagt sé til, kalli á verulega aukið efnismagn í fyllingar, enda hliðarhalli landsins mikill. Lega nýja vegarins miðist við að lágmarka fyllingar með því að færa veginn ofar í landið og lengja hólkin upp í gilið. Hafa verði í huga að það sé yfirleitt dýrara að fara frammar, eins og lagt sé til við Sölvavík, þannig að meta þurfi saman aukinn stofnkostnað og hugsanlegan ávinning af minni snjósöfnun á veginn. Hvarvetna sé gert ráð fyrir ræsum til að vatnsskipti verði eðlileg þar sem

skorið verði á vökur eða voga. Í nokkrum tilvikum verði fyllt upp í vogana til að komast hjá lónamyndun. Vegagerðin telji breytta legu heimreiðar slæman kost þar sem langhalli á þessari leið sé mjög mikill. Sökum fornleifa í túninu hafi verið ákveðið að færa aðalveginn fram á fjöruna. Vegagerðin sé hins vegar reiðubúin að laga núverandi heimreið, með því að tryggja vatnsrásir, endurnýja og bæta við nauðsynlegum ræsum og lagfæra farveg Ýtragils. Jafnframt fallist Vegagerðin á gerð tengingar á mótis við naustið.

Í athugasemd Reynis Bergsveinssonar er lögð fram tillaga að nýrri veglínu yfir Eyrarfjall. Fram kemur að ekki hafi verið sýnt fram á að verra sé að leggja veg yfir Eyrarfjall í 300 m hæð en á fyrirhuguðu vegstæði Vegagerðarinnar yfir fjallið. Þar sé auk þess þræddur einn erfiðasti kafli leiðarinnar sem sé ófær í flestum snjóum.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að tillaga Reynis um veg yfir Eyrarfjall fari yfir 300 m hæð. Hún fari þar að auki um jaðar eða um mesta og líklega dýrmætasta votlendi á Eyrarfjalli, austan og norðan Álftaborgar. Reynslan sýni að mesti snjórinn á núverandi vegi um Eyrarfjall sé á háfjallinu, sunnan undir Álftaborg.

4.1.2 Landnotkun og nytjar

Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin telji að fyrirhuguð framkvæmd breyti engu um landnotkun eins og hún sé skilgreind í Aðalskipulagi Súðavíkurbrepps 1999-2018 enda sé gert ráð fyrir að Djúpvegur muni liggja samkvæmt leið 3. Vegurinn spilli hvergi ræktuðu landi og séu áhrif á atvinnuhætti á framkvæmdasvæðinu því hverfandi. Fram kemur að verði Reykjarfjörður þveraður lokist fyrir siglingar skipa og stærri báta inn á fjörðinn. Hæð undir brú verði um 3,5 m á hálfköllnum sjó. Sambærilegar aðstæður séu í Borgarfirði, Dýrafirði og Önundarfirði og Kolgrafarfirði eftir þverun hans. Fram kemur að hefðbundin siglingaleið inn á Mjóafjörð sé um Hróteyjarsund og sé það bæði þröngt og straupungt og siglingar um það vandasamar. Rækjuveiðar hafi verið stundaðar í litlum mæli á Mjóafirði innan Hróteyjar. Einhverjar skemmtisiglingar kunni að vera inn á Mjóafjörð. Gert sé ráð fyrir að hæð undir brú á Hróteyjarsund verði 5 m við hálfvallinn sjó. Flestir minni sportbátar, nema skútur, eigi að komast undir fyrirhugaða brú á Hróteyjarsund. Í matsskýrslu kemur fram að nokkrir staðir á Náttúruminjaskrá séu á leið 3 eða í grennd við hana. Það eigi við um landtöku Djúpvegar við vestanverðan Mjóafjörð og vegurinn muni liggja um Reykjanes við Ísafjörð. Náma í Saltvík sé við suðurmörk svæðisins á Vatnsfjarðarnesi sem sé á Náttúruminjaskrá.

Í athugasemd Hákonar Arnar Halldórssonar kemur fram að leiksvæði barna sé rétt fyrir neðan núverandi veg ofan túns á Bjarnastöðum. Ennfremur liggja leið berjafólks þar yfir veginn, sem geti leitt til slysa með auknum hönnunarhraða á veginum. Af þessum ástæðum sé því hafnað að nota núverandi vegstæði ofan Bjarnastaða.

Í athugasemd Reynis Bergsveinssonar er bent á að áformað sé að taka efni úr túnstæði Skálavíkur auk þess sem vegurinn komi til með að liggja yfir túnin. Fyrirhuguð náma sé á friðlýstu svæði á Vatnsfjarðarnesi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að vegurinn fari yfir tún í Skálavík frá núverandi vegi og niður að Hróteyjarsundi. Skálavík sé ekki í ábúð en túnin hafi stundum verið nýtt af ábúanda handan Mjóafjarðar. Það sé ennfremur rétt að hluti námunnar sé á ræktuðu landi. Það sé rangt að Vatnsfjarðarnes sé friðlýst en það sé hins vegar á Náttúruminjaskrá.

4.1.3 Hjóðstig og loftgæði

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif hávaða frá umferðinni við hús á framkvæmdasvæðinu breytist lítið enda verði fjarlægðir milli húsa og vegar nánast óbreyttar. Fjarlægð aukist við Bjarnarstaði, verði nánast óbreytt í Svansvík, nema við útihúsin, aukist í Reykjarfirði, Vatnsfirði og Skálavík. Í heild verði áhrifin hverfandi lítil. Fram kemur að á framkvæmdatíma aukist útblástur frá bifreiðum og vinnuvélum á svæðinu óháð því hvar vegur verði lagður. Hér verði um tímabundin áhrif að ræða en útblástur miðað við þá umferð sem verið hafi muni minnka vegna betri legu fyrirhugaðs vegar í samburði við núverandi veg. Í heild verði um töluverð jákvæð áhrif að ræða, þar sem koltvísýringmagn frá umferðinni muni minnka um fimmtung.

4.1.4 Neysluvatn

Í matsskýrslu kemur fram að hvorki virðist hætta á að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa umtalsverð áhrif á rennsli yfirborðs- eða grunnvatns. Framkvæmdin muni ekki hafa áhrif á þau vatnsból sem nú séu notuð nema í Skálavík, en vatnsból bæjarins sé í tæplega 300 m fjarlægð frá fyrirhuguðum vegi.

4.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að 24 minjar hafi verið skráðar í eða við vegstæðið. 16 þeirra séu í meira en 20 m fjarlægð en 8 staðir innan við 20 m frá vegastæðinu. Vegagerðin muni merkja allar fornminjar (16 staðir) nærri vegsvæðinu. Bæjarstæðin Vogar og Eyri verði girt af. Fram kemur að í Reykjarfirði sé hætta á að Laufskálavarða verði eyðilögð við þverun fjarðarins. Við þverun Mjóafjarðar sé hætta á að þrjár rústir í Hrótey verði eyðilagðar. Óvíst sé frá hvaða tíma og hvers eðlis þær séu. Leitað hafi verið til Fornleifaverndar ríkisins sem telji að framkvæma verði lágmarks rannsókn á rústunum í Hrótey til að áætla umfang, aldur og eðli þeirra. Að lokinni slíkri forkönnun muni Fornleifavernd ríkisins meta hvort nauðsynlegt sé að stunda frekari rannsóknir eða framkvæmdir geti hafist án umfangsmeiri rannsókna í Hrótey.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að í matsskýrslu séu settar fram misvísandi fullyrðingar um fornleifar. Fram kemur að talsverður munur sé á uppgefnum fjarlægðum fornleifa frá vegstæðinu í matsskýrslu og sérfræðiskýrslu um deiliskráningu vegna Vestfjarðavegar í Ísafjarðarsýslu¹. Fornleifavernd ríkisins fallist á þær mótvægisáðgerðir að merktar verði sérstaklega allar fornminjar (16 staðir) nærri vegstæðinu (allar innan 100 m frá vegi) og að bæjarstæðin Vogar og Eyri verði girt af en telji að auk merkinga sé nauðsynlegt að fornleifafræðingur verði fenginn til framkvæmdaefirlits vegna þess að þrátt fyrir óvissu um fjarlægð nokkurra minja frá veginum sé ljóst að margar fornleifar séu mjög nærri framkvæmdasvæðinu. Yst á Laufskáleypi sé landamerkjavarða sem muni eyðileggjast verði vegurinn lagður þvert yfir Reykjarfjörð. Vörðuna þurfi að mæla upp, ljósmynda og staðsetja með GPS mælingu. Í Hrótey séu þrjár rústir í og við vegstæðið og lendi tvær þeirra í vegstæðinu. Grafa þurfi könnunarskurði í rústirnar og aðra þeirra, þá sem talin sé eldri, þurfi hugsanlega að rannsaka nánar þegar niðurstöður könnunarrannsóknarinnar liggi fyrir. Verði ekki komist hjá röskun á þriðju rústinni þurfi að grafa könnunarskurð í hana til að fá upplýsingar um eðli hennar og aldur. Verði veginum valin staður um Vatnsfjarðarnes þurfi að mæla upp rúst sem þar sé og talin sé vera gamalt naust og grafa könnunarskurð í hana til að freista þess að komast að hlutverki hennar og aldri.

¹ Deiliskráning vegna Vatnsfjarðarvegar í Ísafjarðarsýslu, viðbótarskýrsla (2003)

Fornleifavernd ríkisins leggist ekki gegn áformun um lagningu Djúpvegar skv. leið 3, verði skilyrðum um mótvægisáðgerðir fullnægt.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að af 132 minjum séu 8 innan við 20 m frá vegstæðinu en einungis 4 í bráðri hættu vegna framkvæmdanna. Augljóst sé að einhvers misskilnings gæti vegna orðavals í skýrslunni en niðurstöður hennar standi óbreyttar og að ekki sé talin þörf á fornleifarannsókn á öllu svæðinu þar sem Vegagerðin muni sjá svo til að fornminjar verði ekki fyrir raski. Aftur á móti sé nauðsynlegt að kanna rústimar í Hrótey vegna þverunar Mjóafjarðar þar sem ekki sé hægt að hnika vegstæðinu á því svæði.

Í athugasemd Hákonar Arnar Halldórssonar er lagt til að veglína milli stöðva 4800 og 5900 verði bein og verði stekknunum í gilinu þannig hlíft. Ennfremur beri að varast að raska umhverfi réttarinnar í landi Bjarnastaða.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að réttin í Bjarnastaðalandi verði ekki fyrir raski vegna framkvæmdanna. Áætlað sé að vegfyllingin verði nokkuð há og að stekkurinn lendi undir vegfyllingunni.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er fallist á að rúst stekkjarsins verði raskað með því skilyrði að hún verði mæld upp, hnitsett, ljósmynduð og henni lýst.

Í svörum Vegagerðarinnar er fallist á skilyrði Fornleifaverndar ríkisins.

4.3 SJÁVARFÖLL

Í matsskýrslu kemur fram að gert sé ráð fyrir 60 m langri brú í tveimur höfum á Reykjarfjörð. Miðað við 60 m langa brú, virkt brúarop 40 m, á Reykjarfjörð verði lítil breyting á sjávarhæð. Hins vegar aukist straumur bæði á að- og útfalli og vatnsskipti rýrist nokkuð eða um 2 %. Sjávarhæð á meðalstórstraumsflóði verði óbreytt, sjávarhæð á meðalstórstraumsfjöru verði 4 cm hærri en áður og lægsta fjara á meðalstórstraum verði 43 mínútum síðar en áður. Fram kemur að gert sé ráð fyrir að Hróteyjarsund verði óskert með 100 m langri brú, sem borin verði uppi með tveimur stálbogum. Miðað við óskert Hróteyjarsund verði litlar breytingar á sjávarhæð inn á Mjóafirði, litlar breytingar verði á sjávarhæð undir brú og þverunin hafi óveruleg áhrif á vatnsskipti. Sjávarhæð á meðalstórstraumsflóði og meðalstórstraumsfjöru verði óbreytt en lægsta fjara á meðalstórstraum verði 30 mínútum síðar en áður.

Í athugasemd Reynis Bergsveinssonar kemur fram að ef sjávarföllum seinki um hálf tíma þá muni sjávarhæð fylgja með, þar sem fallið hafi að utan vegar í hálf tíma þá muni ekki falla út eftir það. Að sama skapi muni ekki falla að inni í Mjóafirði þegar fallið hafi út utan vegar í hálf tíma.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að það felist engin mótsögn í því að fjörunni geti seinkað um 30 mínútur en samt fjarað niður í sömu hæð innan brúar og áður en fjörðurinn hafi verið þveraður. Sjávarfallið innan brúarinnar sé hliðrað í tíma miðað við sjávarfallið utan brúarinnar. Ástæðan sé sú að það þarf fall í gegnum brúaropið til að skapa þá aukningu sem þar verði í straumhröðum, miðað við óskert þversnið fjarðarins, þegar sjór renni inn og út fjörðinn. Það þurfi hins vegar ekkert fall í gegnum opið á hálfjöru og á háflóði því þá sé straumliggjandi. Vegagerðin telji að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á sjávarhæð inn á Mjóafirði. Vissulega hafi framkvæmdin einhver áhrif og t.d. megi sjá að fjaran vari heldur skemur en áður eða um sem nemi 15 mínútum. Þess megi geta að brúin í Mjóafirði sé með mjög ríflegt vatnsop miðað við aðrar brýr yfir firði hér á landi sem þó séu taldar valda óverulegum

breytingum á sjávarföllum sbr. t.d. Borgarfjarðarbrú. Þannig sé t.d. mesti meðalhraði undir brúnni í Mjóafirði aðeins 1,5 m/s en 2,7 m/s í Borgarfirði. Ástæðan fyrir þessu mikla vatnsopi í Mjóafirði sé hið mikla dýpi í Hrúteyjarsundi.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.4.1 Gróður

Í matsskýrslu kemur fram að fjölbreyttir votlendisblettir séu á framkvæmdasvæðinu. á Reykjanesi, á Vatnsfjarðarhálsi og við austurströnd Mjóafjarðar. Enginn af þessum blettum sé svo stór að um hann gildi ákvæði verndar samkvæmt lögum, en fjölbreytileiki svæðisins birtist meðal annars í því hversu breytileg samsetning gróðurs sé á litlum blettum. Kletthöft haldi við jarðvatn á Reykjanesi og því megi ekki sprengja eða mola þau til vegagerðar¹. Fram kemur að votlendissvæðin utan vegstæðis á Vatnsfjarðarhálsi séu yfirleitt stærri og fjölbreyttari en þau sem vegurinn muni fara um, þar sem vegstæði sé valið með tilliti til þess að það liggji sem mest eftir holtum og yfir sem minnst votlendi. Veglagningin geti hins vegar rofið vatnsmiðlun um votlendið og sé mælt með því að ræsi verði lögð í þær lægðir sem vatn fljóti um. Fram kemur að vegurinn fari á ríflega 3 km kafla yfir ósnortið land á Vatnsfjarðarhálsi. Fram kemur að ofan Skálavíkur vaxi hrísastör, sem sé á valista. Fyrirhugað vegstæði sé efst í votlendinu og muni því sneiða af því, auk þess muni rask við vegagerð breyta vatnsstöðu og þar með hugsanlega þeim skilyrðum sem hrísastörin þurfi að búa við. Sveigur á veglínunni yst í Vatnsfirði sé til bóta þar sem vegurinn sé fjarlægður úr votlendinu og upp á næsta holt. Áformað sé að fjarlægja efni úr núverandi vegi, þar sem hann liggji um votlendið milli Sveinhúsaness og Vatnsfjarðaróss, þannig að eðlilegt vatnsflæði verði yfir vegsvæðið. Til greina komi að skilja hluta hans eftir sem varphólma. Þessi framkvæmd auki gildi votlendisins og Sveinhúsavatns.

Í matsskýrslu kemur fram að helsta breyting við lagningu vegar um Hrútey hvað gróðurfar varði sé að einangrun eyjarinnar verði rofin, vegurinn muni skipta eyinni nánast í tvennt og ferfættir grasbítar geti komist út í eyna. Vegagerðin hafi ákveðið að ristarhlið verði sett beggja vegna eyjarinnar. Fram kemur að gróðurfar á leiðinni fyrir Vatnsfjarðarnes hafi ekki verið skoðað ítarlega en ljóst sé að þrátt fyrir að sá kostur miði fyrst og fremst að því að fylgja núverandi vegi þá muni lagfæringar á kröppustu beygjum hafa í för með sér að nýr vegur færi yfir votlendi á 150 m kafla.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að nú þegar hafi stórum hluta Reykjanes verið raskað. Með því að leggja Djúpveg eftir vestanverðu Reykjanesi verði enginn hluti nessins óraskaður og telji stofnunin að hætta sé á að röskun vegna mannvirkjagerðar muni hafa neikvæð áhrif á gróðurfar á Reykjanesi. Auk beinna áhrifa af vegagerð á gróðurlendi muni áhrifa framkvæmda gæta á votlendisgróður vegna áhrifa á vatnsmiðlun. Mögulegt sé að skeringar geti raskað kletthöftum sem haldi við jarðvatn og þar með raskað náttúrulegum vatnsbúskap viðkomandi svæðis. Ef vegur verði lagður fyrir Reykjarfjarðarbotn verði um minni áhrif á gróður að ræða þar sem fyrirhugaður vegur myndi að mestu fylgja núverandi vegi. Fram kemur að Umhverfisstofnun telji mikilvægt að búsvæði hrísastarar á Vatnsfjarðarhálsi verði ekki raskað við framkvæmdirnar. Afmarka skuli sérstaklega búsvæði plöntunnar þar sem vegurinn liggja næst því og tryggja að ekkert rask verði utan framkvæmdasvæðis.

¹ Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Eyri í Ísafirði að Hörtná við Mjóafjörð Ísafjarðardjúpi. Sérfræðiskýrsla með matsskýrslu, 2003.

Æskilegt sé að reynt verði að lágmarka skerðingu á vatnsmiðlun á þessum hluta Djúpvegur. Fram kemur að á austurströnd Mjóafjarðar muni fyrirhugaður vegur liggja um votlendisrana sem muni raskast vegna veglagningar. Umhverfisstofnun styðji hugmyndir í sérfræðiskýrslu Náttúrustofu Vestfjarða um gróðurfar um að mokað verði ofan í framræsluskurði við vegsvæðið á austurströnd Mjóafjarðar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki standi til að sprengja klettahöft sem haldi við jarðvatn á Reykjanesi. Núverandi vegur fyrir Reykjarfjörð sé lítið meira en slóði og því myndi verða rask á gróðri við endurbyggingu vegarins auk þess sem opna þyrfti fleiri námur. Verði ekki lagður vegur á vestanverðu Reykjanesi þurfi að endurbyggja núverandi veg út í Reykjanes í náinni framtíð en núverandi vegur liggi um fjölbreyttasta svæðið á Reykjanesi. Samanlagt muni það valda meiri skaða á gróðurlendi en fyrirhugaður vegur á vestanverðu Reykjanesi. Búsvæði hrisastarar á Vatnsfjarðarhálsi verði ekki raskað. Vegagerðin muni fara með grasafraeðingi á svæðið áður en framkvæmdir hefjist og afmarka svæðið nákvæmlega. Vegagerðin fallist á að moka ofan í framræsluskurð við vegstæðið í votlendi í austanverðum Mjóafirði, svo fremi sem landeigendur samþykki það.

4.4.2 Fuglar

Í matsskýrslu kemur fram að fuglalíf á Reykjanesi, Vatnsfirði og í Hrótey sé viðkvæmt á framkvæmdatíma. Á Reykjanesi verði farið yfir óraskað land og í nálægð við varplönd sem séu mikilvæg fyrir votlendisfugla. Varp geti misfarist vegna truflunar og séu það helst lómur og andartegundir sem séu viðkvæmar. Það eigi einnig við í Vatnsfirði þó framkvæmdirnar verði til bóta þegar lítið sé til langs tíma. Fram kemur að í Hrótey muni umferð um eyna og veglagning yfir hana á framkvæmdatíma hafa mest áhrif. Vegagerðin muni sjá til þess að engin umferð bifreiða, véla eða tækja verði utan framkvæmdasvæðisins og að stærð þess miðist við að lágmarka rask.

Í matsskýrslu kemur fram að varanleg áhrif á fuglalíf séu lítil nema hugsanlega við Hrótey og Reykjanes. Í Hrótey hafi æðarfuglinn verið í meirihluta en aðrar tegundir verið strjálí. Alls hafi 16 tegundir sést í Hrótey og nágrenni en ekki hafi tekist að staðfesta varp hjá þeim öllum. Allt séu þetta algengir fuglar í íslenskri náttúru. Vegurinn fari ekki yfir æðarvarpið en nálægð hans muni hugsanlega trufla nægjanlega til þess að varpið minnki eða jafnvel hætti tímabundið. Minkur komist þegar í eyna á sundi. Með tilkomu vegarins muni verða auðveldara fyrir mink og ref að komast út í Hrótey en umferð gæti haft einhver hamlandi áhrif á ferðir þeirra. Vegurinn sjálfur og umferð um hann ætti ekki hafa mikil áhrif á æðarfuglinn en það séu dæmi um varp við umferðarþung svæði eins og kaupstaði og flugvelli. Fram kemur að í Vatnsfirði sé votlendi sem sé afar mikilvægt fyrir varp votlendisfugla. Vegagerðin ráðgeri að færa veginn upp úr votlendum sem ætti til framtíðar hafa jákvæð áhrif á fuglalíf á svæðinu. Með vegagerð fyrir Vatnsfjarðarnes verði skeringar á fjörusvæðum og farið yfir framræst tún og votlendi á Vatnsfjarðarnesinu. Áhrif á fugla sem tengist votlendi og fjörusvæði yrðu líklega einhver. Á Reykjanesi sé ætlunin að leggja nýjan veg vestanmegin og verði umtalsvert jarðrask á þessu litla svæði. Áhrif á fuglalíf verði nokkur en fuglalíf sé meira austanmegin á nesinu. Samkvæmt þeim kosti að endurbyggja núverandi veg fyrir Reykjarfjörð megi gera ráð fyrir að áhrif á fuglalíf séu minni, en með lagfæringum á núverandi Reykjanesvegi muni samanlögð áhrif verða svipuð. Fram kemur að tímasetningar framkvæmda muni miðast við lágmarkun á raski lífríkis og framkvæmdir við eða nærri varpstöðum verði utan varptíma.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að nú þegar hafi stórum hluta Reykjanes

verið raskað. Með því að leggja Djúpveg eftir vestanverðu Reykjanesi verði enginn hluti nessins óraskaður og telji Umhverfisstofnun að hætta sé á að röskun vegna mannvirkjagerðar og ónæði vegna aukinnar umferðar muni sérstaklega hafa neikvæð áhrif á fuglalíf á Reykjanesi. Veruleg hætta sé á að sammögnuð áhrif vegna framkvæmda, aukinnar umferðar og ágangs á viðkvæmu svæði gæti haft umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Umhverfisstofnun telji veg fyrir Reykjarfjörð vera vænlegri kost en veg um Reykjanes.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að fyrirhugað vegstæði muni fara yfir nokkur óðul snjótitlinga og steindepla en við vettvangsathugun hafi verið fáir fuglar af þessum tegundum. Nýtt vegstæði á vestanverðu Reykjanesi muni hafa áhrif á fuglalíf vegna jarðrasks og aukinnar umferðar. Leið Vegagerðarinnar á vestanverðu Reykjanesi sé góð með tilliti til umferðar þar sem votlendi og viðkvæm fjörusvæði verði ekki fyrir raski. Leiðin fyrir Reykjarfjörðinn ætti að hafa mun minni áhrif. Verði sú leið farin þurfi að endurbæta núverandi Reykjanesveg fyrir en seinna og liggi hann í gegnum mun viðkvæmara svæði m.t.t. fuglalífs.

Í athugasemd Reynis Bergsveinssonar kemur fram að lítið sé gert úr fuglalífi Hróteyjar í matsskýrslu en 204 æðarkollur hafi orpið í eygni árið 2001. Allt fuglalíf muni leggjast af í Hrótey þar sem vegurinn muni tengjast landinu og verði farvegur fyrir ref og mink.

Í svörum Vegagerðarinnar eru ekki gerðar athugasemdir við fjölda æðarfugls í Hrótey, en bent á að Náttúrustofa Vesturlands vinni nú að viðamiklum rannsóknum á samspili rofvarna og minks í kjölfar mats á umhverfisáhrifum þverunar Kolgrafarfjarðar.

4.4.3 Fjöru- og botndýralíf

Í matsskýrslu kemur fram að á milli hólma og lands við Hrótey sé læna með klappar-, stórgrýtisfjörum með leðjupollum og sé þangþekja mikil. Það fjari fljótt úr lænuni og gegnumstreymi sé því lítið. Við þverun Mjóafjarðar við Hrótey muni lítill kafli fjörunnar eyðileggjast og ekki sé ástæða til að ætla að fjörur í nágrenninu skaðist. Fyrirhuguð veglína liggi um þröskuld við Hrótey og þar sé lífríkið fremur fábreytt og lífmassi lítill vegna þess að straumar séu stríðir á grynningunum sem séu aðal áhrifasvæði fyrirhugaðrar vegagerðar en utar aukist fjölbreytnin. Við þverun Mjóafjarðar muni straumur fjærst brúaropinun minnka eða jafnvel hverfa, fyrir utan sjávarfallastrauma. Það megi því búast við því að finna set setjist í skeljasand, allavega fjærst brúnni, en botngerðin haldist væntanlega svipuð. Samhliða botnfalli á fínu seti muni lífkerfið væntanlega breytast í grundvallaratriðum. Fjölbreytni og lífmassi muni líklega aukast, en næst brúaropinun muni lífríkið sennilega haldast svipað. Fram kemur að fjölbreytt lífríki hafi fundist á þröskuldinum í Reykjarfirði, en gert sé ráð fyrir að áhrif þverunar Reykjarfjarðar verði minni en í Mjóafirði þar sem flatarmál þröskuldsins sé meira og dýpi minna. Við þverun Reykjarfjarðar muni 40 m breið ræma hverfa við veginn en talsverður straumur verði áfram á meginhluta svæðisins og ekki sé búist við setsöfnun nema í krikunum með tilsvarendi breytingum á lífríkið. Fram kemur að einungis hafi fundist tegundir, sem séu algengar í vestfirskum fjörðum. Í heild muni áhrif þverananna verða lítil. Engu búsvæði verði eytt og það búsvæði sem skerðist mest sé með tiltölulega fábreytt lífkerfi og einungis tegundir sem séu algengar í nágrenninu.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með hliðsjón af framlögðum gögnum Vegagerðarinnar sé ekki líklegt að vegagerð í Mjóafirði hafi umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunarinnar eru ekki gerðar athugasemdir við áhrif framkvæmdanna á fjöru- og botndýralíf.

Í athugasemdum Reynis Bergsveinssonar kemur fram að austan Hróteyarsunds sé „Eyjarsker“ og milli þess og lands séu leirvogar eða sund sem fráleitt sé að loka án þess að hafa þar sjávarfallaræsi með gegnumstreymi. Þá sé líklegt að breytingar á sjávarföllum muni hafa talsverð áhrif á leirur við Botn og Heydal. Búast megi við að rýrnun á þangbelti fjörunnar verði um 8% líkt og rýrnun sjávarfallanna en megin lífríki fjörunnar sé í þangbeltinu.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki verði þörf fyrir ræsi í gegnum vegfyllinguna milli lands og Skers. Vegurinn fari yfir Skerssund þar sem það sé hæst og næg vatnaskipti verði beggja vegna fyllingarinnar með óbreyttum sjávarföllum. Í ljósi þess hve litlar breytingar verði á sjávarföllum í Mjóafirði við þverun fjarðarins telji Vegagerðin ekki ástæðu til þess að hafa áhyggjur af mögulegum breytingum á lífríki fjarðarins vegna breyttra sjávarfalla.

4.4.4 Fiskur

Í matsskýrslu kemur fram að Fjarðarhornsa í botni Reykjarfjarðar sé fiskgeng rúman km upp með henni en lítið sé af fiski í ánni. Fyrirhugaðar framkvæmdir hafi lítil sem engin áhrif á lífríki árinna þar sem brúarop verði það sama ef farið verði fyrir Reykjarfjörð annars látið óhreyft ef þverun verði fyrir valinu. Fram kemur að í Sveinhúsavatni sé lítið um fisk og veiði takmörkuð. Fyrirhugað sé að byggja nýja brú fyrir neðan gamla brúarstæðið og muni hún ekki hafa áhrif lífríki vatnsins. Hægt sé að setja þröskuld í brúaropið og stjórna betur seltustigi Sveinhúsavatns sem auki sennilega fiskgengd.

Í umsögn veiðimálastjóra kemur fram að viðkvæmustu svæðin í tengslum við lífríki í ferskvatni séu við Heydalsá og Sveinhúsavatn. Sveinhúsavatn sé sérlega viðkvæmt gagnvart framkvæmdum við útfall og mikilvægt sé að halda vatnsborði innan vegar tiltölulega háu án þess að skerða innflæði af sjó til að auka ísalt vatn í lóninu. Taka beri mið af þessu við gerð vegar og brúar við útfall vatnsins.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telji að fjarlægja ætti steypa stíflu úr útfalli Sveinhúsavatns ef mögulegt sé og jafna út hryggi og garða sem ýtt hafi verið upp og við ósinn.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin sé reiðubúin að fjarlægja gömlu stífluna og jafna svæðið fallist landeigendur og veiðiréttarhafar á þá aðgerð.

Í athugasemd Rafns Kristjánssonar er fallist á að settur verði þröskuldur í brúarop nýju brúarinnar sem til standi að byggja yfir hópið við Sveinhúsavatn að því gefnu að haft verði samráð við landeigendur um útfærslu hans. Hvatt er til þess að þröskuldurinn verði útfærður á svipaðan hátt og núverandi stífla og þess verði gætt að hafa lítið gat (um 160 mm) á þröskuldinum sem tryggji það að fiskur geti gengið inn í vatnið þó ekki sé háflæði.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að haft verði samráð við landeigendur um gerð þröskuldsins.

Í frekari umsögn veiðimálastjóra kemur fram að eðlilegt sé að Vegagerðin taki tillit til

áþendinga hagsmunaaðila við Sveinhúsavatn þegar hún byggir nýja brú á veginn. Jafnframt sé eðlilegt að þeir sem hanni brúna hafi samráð við veiðimálastjóra vegna fyrirkomulags undir brúnni þar sem um eins konar fiskveg sé að ræða, sbr. VII. kafla laga um lax- og silungsveiði nr. 76/1970.

4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í matsskýrslu kemur fram að miklar efnistilfærslur verði við fyrirhugaðar framkvæmdir. Víða verði háar fyllingar og djúpar skeringar og áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu verði töluverð. Fram kemur að á leið 3 sé farið yfir óröskuð svæði á Reykjanesi og yfir Vatnsfjarðarháls.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að mögulegt sé að vegur fyrir Reykjarfjörð sé vænlegri kostur en vegur um Reykjanes, m.a. muni fyrirhuguð náma ofan Laufskálaeyrar minnka verulega og þar með þau sjónrænu áhrif sem fylgja mundi efnistöku á þessum stað. Fram kemur að allt Reykjanes norðan Rauðagarðs sé á Náttúruinjasrá og þar sé að finna eitt mesta hverasvæði á Vestfjörðum. Umhverfisstofnun telji að fjarlægja eigi þá kafla af núverandi vegi sem ekki nýtist landeigendum eða Vegagerðinni ef unnt sé að fella vegsvæði að umhverfi svo vel sé. Ef hlutar núverandi vegar verði látnir standa ætti að jafna niður kanta þannig að þeir verði minna áberandi í landi. Fram kemur að leggja verði fram áætlun um efnistöku áður en framkvæmdaleyfi er veitt, sbr. lög um náttúruvernd þar sem grein verði gerð fyrir frágangi efnistökusvæða.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að hverasvæði sé yst á Reykjanesi og því utan framkvæmdasvæðisins. Stór hluti Reykjanes verði óraskað svæði þrátt fyrir nýjan veg á vestanverðu nesinu. Verði ekki lagður vegur á vestanverðu Reykjanesi þurfi að endurbýggja núverandi veg út í Reykjanes í náinni framtíð. Núverandi vegur liggi um fjölbreyttasta svæðið á Reykjanesi bæði hvað varði gróður og fuglalíf. Auk þess séu sjávarmyndanir í hættu og síðast en ekki síst hverasvæðið, en núverandi vegur liggi mjög nálægt Hveravík. Það sé álit Vegagerðarinnar að mjög erfitt sé að fjarlægja þessa vegi svo vel fari. Sjávarrofsmyndanir skaðist aðeins þar sem vegurinn komi á land í Reykjanesi og þær myndanir geti vart talist þær athyglisverðustu. Bent sé á að ef nýr vegur verði lagður vestanmegin sé austanverðu nesinu hlíft við frekara raski. Fram kemur að sjónræn áhrif af námum séu mest við að opna námur og aukist ekki í réttu hlutfalli við efnismagn sem tekið sé og á móti komi rask við opnun annarra náma.

Í athugasemd Hákonar Arnar Halldórssonar kemur fram að varast beri að raska heitri laug sem sé á móts við stöð 4250 og austan vegar á móts við stöðvar 6850 til 6900. Náma c í Reykjarfirði sé hellunáma og sem slík verðmæt til að sækja í hellugrjót til vegghleðslna.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að umræddar laugar verði ekki fyrir raski vegna framkvæmdanna. Vegagerðinni sé kunnugt um helluefnisnámuna. Hún sé sett fram sem möguleiki til efnisöflunar ef farið yrði fyrir Reykjarfjörð. Vissulega komi til greina að fá allt efnið úr námu upp með Fjarðarhornsa.

5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu rúmlega 28 km kafla Djúpvegjar frá Eyrarhlíð við Ísafjörð um vestanvert Reykjanes, yfir Reykjarfjörð á Laufskálaeyri, þaðan fyrir Sveinhúsanes, um Vatnsfjörð, yfir Vatnsfjarðarháls og yfir Mjóafjörð um Hrútey að Hörtná við utanverðan Mjóafjörð í Súðavíkurbreppi. Lögð er fram leið 3 ásamt 4 mismunandi útfærslum á þeirri leið, þ.e. við Bjarnastaði, Svansvíkurhjalla, í Reykjarfirði og um Vatnsfjarðarnes. Markmið framkvæmdarinnar er að byggja heilsársveg milli Hólmavíkur og Skutulsfjarðar sem uppfyllir kröfur um umferðaröryggi og bætta samgöngur. Ekki er ljóst hvenær framkvæmdir hefjast en í samgönguáætlun er gert ráð fyrir að þeim ljúki árið 2012.

5.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

5.1.1 Samgöngur og umferðaröryggi

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að gerðar séu kröfur um að vegir með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi tengi öll stærri þéttbýli landsins. Sívaxandi kröfur séu um aukið umferðaröryggi. Með leið 3 takist að uppfylla vegtæknilegar kröfur sem nauðsynlegar séu til að uppfylla kröfur um umferðaröryggi með þeim undantekningum að beygja við Sveinhúsanes og á um 1 km kafla á Vatnsfjarðarhálsi vestanverðum verði krappar en vegkaflarnir uppfylli engu að síður allar kröfur í Vegstaðli Vegagerðarinnar.

Skipulagsstofnun telur að þar sem þær 4 útfærslur við leið 3 sem kynntar eru í matsskýrslu standist kröfur um umferðaröryggi séu áhrif þeirra á samgöngur og umferðaröryggi ásættanleg.

Í athugasemd hefur verið bent á að tilbrigði við leið 2 sé ákjósanlegra en leið 3 með þverun Mjóafjarðar. Skipulagsstofnun vekur athygli á að skv. framlögðum gögnum framkvæmdaraðila var leið 2 ekki lögð fram til athugunar og úrskurðar stofnunarinnar heldur einungis til samanburðar eins og kemur fram í gögnum Vegagerðarinnar. Við umfjöllun Skipulagsstofnunar í úrskurði þessum er því ekki fjallað um leið 2 eða tilbrigði við hana sem valkost.

5.1.2 Landnotkun og nytjar

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að fyrirhuguð framkvæmd breyti engu um landnotkun eins og hún sé skilgreind í Aðalskipulagi Súðavíkurbrepps 1999-2018. Verði Reykjarfjörður þveraður lokist fyrir siglingar skipa og stærri báta inn á fjörðinn. Rækjuveiðar hafi verið stundaðar í litlum mæli á Mjóafirði innan Hrúteyjar en flestir minni sportbátar, nema skútur, eigi að komast undir fyrirhugaða brú á Hrúteyarsund. Í athugasemd hefur verið bent á að framkvæmdin muni raska tünnum í Skálavík og æðarvarpi í Hrútey.

Skipulagsstofnun telur af framlögðum gögnum að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á landnotkun. Þrátt fyrir að þveranir Reykjar- og Mjóafjarðar komi í veg fyrir siglingar stærri báta og skipa inn firðina þá séu þær takmarkanir ekki líklegar til að takmarka sjávarnytjar að neinu ráði. Skipulagsstofnun bendir á að umfjöllun um fébætur vegna tjóns á nytjum eða nytjalandi til landbúnaðar falli ekki undir málsmeðferð mats á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun telur þó ljóst að tryggja þurfi að hagsmunaaðilar fái viðeigandi bætur í einhverju formi.

5.1.3 Hljóðstig, loftgæði og neysluvatn

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin hafi ekki veruleg áhrif á hljóðstig, loftgæði og neysluvatn.

5.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins hefur verið fallist á þær mótvægisáðgerðir að merktar verði sérstaklega allar fornminjar innan 100 m frá vegi og að bæjarstæðin Vogar og Eyri verði girt af. Auk þess telur Fornleifaverndin nauðsynlegt að fornleifafræðingur verði fenginn til framkvæmdaefirlits vegna þess að ljóst sé að margar fornleifar séu mjög nærri framkvæmdasvæðinu. Fornleifavernd ríkisins setur þau skilyrði fyrir skerðingu Laufskálavörðu og stekkjans í landi Eyra að fornleifarnar verði mældar upp, ljósmyndaðar og hnitsettar með GPS staðsetningu. Grafa þurfi könnunarskurði í tvær rústir í Hrótey sem lenda muni í vegstæðinu og í þá þriðju ef hún lendi í vegstæðinu. Hugsanlega þurfi að rannsaka rústirnar nánar þegar niðurstöður könnunarrannsóknarinnar liggi fyrir. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin muni sjá svo til að fornminjar verði ekki fyrir raski. Aftur á móti sé nauðsynlegt að kanna rústirnar í Hrótey vegna þverunar Mjóafjarðar þar sem ekki sé hægt að hnika vegstæðinu á því svæði.

Skipulagsstofnun telur að fara þurfi að tillögum Fornleifaverndar ríkisins að mótvægisáðgerðum vegna áhrifa á fornleifar. Nauðsynlegt er að merkja fornleifarnar innan 100 m frá vegi og girða af bæjarstæði Voga og Eyri. Mæla þarf upp fornleifarnar Laufskálavörðu og stekk við bæinn Eyra, ljósmynda þær og hnitsetja. Kanna þarf rústir í Hrótey áður en framkvæmdir hefjast og hugsanlega rannsaka þær nánar. Vegagerðin þarf að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins um rannsóknir og mótvægisáðgerðir sem stofnunin kann að gera vegna fornleifa í Hrótey. Í ljósi framlagðra gagna telur Skipulagsstofnun ólíklegt að leið 3 muni hafa veruleg áhrif á menningarmínjar.

5.3 ÁHRIF Á SJÁVARFÖLL

Í athugasemdum hefur komið fram að þverun Mjóafjarðar muni hafa áhrif á hæð flóða innan Hróteyjar. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að þverun Mjóafjarðar muni hafa í för með sér óverulega breytingu á hæð sjávarfalla en fjaran muni vara skemur að loknum framkvæmdum.

Skipulagsstofnun telur að þverun Mjóafjarðar muni ekki hafa veruleg áhrif á vatnsskipti eða hæð sjávarfalla í firðinum.

5.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

5.4.1 Gróður

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að fjölbreyttir votlendisblettir séu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði á Reykjanesi, á Vatnsfjarðarhálsi og við austurströnd Mjóafjarðar. Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að leið 3 um Reykjanes við Reykjarfjörð muni hafa neikvæð áhrif á gróður og vatnsmiðlun til votlendis. Hins vegar muni vegur fyrir Reykjarfjörð að mestu fylgja núverandi vegi og hafa minni áhrif á gróður. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að rask verði meira á gróðri vegna endurbyggingar á núverandi vegi fyrir Reykjarfjörð, sem sé lítið meira en slóði og vegna fleiri náma sem þurfi að opna en samkvæmt leið 3.

Skipulagsstofnun telur að áhrif vegar samkvæmt leið 3 um vestanvert Reykjanesið og þess kosts að leggja veg fyrir Reykjarfjörð muni hafa neikvæð áhrif á fjölbreyttan gróður og votlendi en að áhrifin verði ekki veruleg. Skipulagsstofnun telur að til að draga úr áhrifum leiðar 3 á lítt raskað votlendi og gróður á Vatnsfjarðarhálsi ofan Skálavíkur þurfi að afmarka búsvæði hrisastarar, sem er tegund á valista, næst veginum eins og fram hefur komið í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og umsögn Umhverfisstofnunar. Tryggja þarf að ekkert rask verði utan framkvæmdasvæðis og draga úr skerðingu á vatnsmiðlun til votlendis eins og kostur er. Skipulagsstofnun telur að þessi verktilhögun sé til þess fallin að framkvæmdin muni ekki hafa veruleg áhrif á gróður á þessu svæði. Skipulagsstofnun telur til bóta að gamli vegurinn verði fjarlægður úr votlandinu við Sveinhúsavatn og að mokað verði ofan í framræsluskurði á austurströnd Mjóafjarðar til að draga úr neikvæðum áhrifum á votlendi. Skipulagsstofnun telur að leið 3 muni valda raski á gróðri í Hrótey en að með ristarhliði beggja megin eyjarinnar verði dregið úr líkum á að búpeningur komist út í eyna. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 3 á gróður í Hrótey verði ásættanleg.

5.4.2 Fuglar

Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að nú þegar hafi stórum hluta Reykjanesið verið raskað. Með því að leggja Djúpveg eftir vestanverðu Reykjanesi verði enginn hluti nessins óraskaður og veruleg hættu sé á að sammögnum áhrif vegna framkvæmda, aukinnar umferðar og ágangs á viðkvæmu svæði gæti haft umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að nýtt vegstæði á vestanverðu Reykjanesi muni hafa áhrif á fuglalíf vegna jarðrasks og aukinnar umferðar. Bent er á að fuglalíf sé meira austanmegin á nesinu.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 3 á vestanverðu Reykjanesi á fugla verði verulega meiri en áhrif þeirrar útfærslu að fara fyrir Reykjarfjörð.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að þær tegundir fugla sem verpi í Hrótey og nágrenni séu algengar. Skipulagsstofnun telur ljóst að leið 3 muni liggja mjög nálægt æðarvarpinu í eyinni og geti valdið því að varpið minnki eða hætti tímabundið á meðan framkvæmdir standa yfir. Minkur og refur munu eiga auðveldara með að komast út í eyna en áður.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 3 á fugla í Hrótey verði veruleg.

5.4.3 Fjöru og botndýralíf

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið greint frá því að samfélög og búsvæði í fjörum, sem vegaframkvæmdirnar munu hafa áhrif á, finnast víða um Vestfirði og séu ekki sjaldgæf. Botndýralíf við brýrnar þar sem fyrirhugað er að þvera firði er talið mjög fábreytt og lífmassi lítill. Skipulagsstofnun telur að næg vatnsskipti verði tryggð beggja vegna fyllingar milli lands og skers austan Hróteyjarsunds og 100 m langrar brúar á Hróteyjarsundi og vegna þverunar með 60 m langri brú yfir Reykjarfjörð eins og fram hefur komið í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar. Skipulagsstofnun telur því að áhrif leiðar 3 á fjöru og botndýralíf í Mjóafirði og Reykjafirði verði óveruleg.

5.4.4 Fiskur

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að lítið sé af fiski í Fjarðarhornasá

í botni Reykjafjarðar og í Sveinshúsavatni. Skilyrði fyrir laxfiskaseiði í Heydalsá í Mjóafirði séu ein þau bestu á Vestfjörðum. Í umsögnum hefur verið bent á að Sveinshúsavatn sé viðkvæmt gagnvart framkvæmdum við útfall.

Skipulagsstofnun telur æskilegt að halda vatnsborði Sveinshúsavatns innan vegar tiltölulega háu án þess að skerða innflæði af sjó til að auka ísalt vatn í lóninu eins og fram kemur í umsögn veiðimálastjóra. Skipulagsstofnun telur að þessi verktilhögun sé til þess fallin að leið 3 muni ekki hafa veruleg áhrif á líf í ám og vötnum á framkvæmdasvæðinu.

5.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að miklar efnistilfærslur verði við fyrirhugaðar framkvæmdir. Víða verði háar fyllingar og djúpar skeringar og áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu verði töluverð. Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að vegur fyrir Reykjarfjörð sé vænlegri kostur en vegur um vestanvert Reykjanes. Auk mögulegra umhverfisáhrifa af vegagerð á Reykjanesi muni fyrirhuguð náma ofan Laufskálaeyrar minnka verulega og þar með þau sjónrænu áhrif sem fylgja munu efnistöku á þessum stað.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á landslag verði fyrst og fremst með nýlagningu vegar samkvæmt leið 3 út vestanvert Reykjanes, yfir Vatnsfjarðarháls og þvert yfir Mjóafjörð um Hrótey þar sem enginn vegur er fyrir. Skipulagsstofnun telur að áhrif vegar samkvæmt leið 3 um vestanvert Reykjanesið og yfir Vatnsfjarðarháls verði verulega meiri á landslag en áhrif þeirra útfærslna að leggja veg fyrir Reykjarfjörð og Vatnsfjarðarnes en að áhrifin verði ásættanleg. Skipulagsstofnun telur að áhrif vegar samkvæmt leið 3 um Hrótey á landslag séu ásættanleg.

5.6 NIÐURSTAÐA

Skipulagsstofnun telur að þau áhrif af lagningu Djúpvegar frá Eyrarhlíð við Ísafjörð að Hörtná við utanverðan Mjóafjörð í Súðavíkurbreppi samkvæmt þeim útfærslum sem lagðar eru fram á leið 3 verði einkum á umferðaröryggi, landslag og fornleifar en einnig á gróður, fugla, sjávarföll, fjöru og botndýralíf Mjóafjarðar.

Skipulagsstofnun telur að leið 3 muni ekki hafa veruleg áhrif á sjávarföll, fjöru og botndýralíf í Mjóafirði og Reykjafirði og að allar 4 útfærslur á legu leiðar 3 muni bæta umferðaröryggi. Skipulagsstofnun telur áhrif vegagerðar á Vatnsfjarðarhálsi og fyrir Vatnsfjarðarnes á gróður, fugla og landslag ásættanleg. Á Vatnsfjarðarhálsi þarf að afmarka búsvæði hrísastarar næst veginum. Tryggja þarf að ekkert rask verði utan framkvæmdasvæðis og draga úr skerðingu á vatnsmiðlun til votlendis eins og kostur er. Skipulagsstofnun telur áhrif vegagerðar á gróður, fuglalíf og landslag út vestanvert Reykjanes og fyrir Reykjarfjörð ásættanleg. Skipulagsstofnun gerir ekki upp á milli þeirra útfærslna að færa vegstæðið fram á fjöruna við Svansvíkurhjalla við leið 3. Skipulagsstofnun telur að leið 3 muni valda raski á gróðri í Hrótey en að áhrifin verði ásættanleg. Hins vegar munu áhrif leiðar 3 á fugla í Hrótey verða veruleg þar sem vegurinn mun liggja mjög nálægt æðarvarpinu í eygni og líkur séu á auknu aðgengi minks og refs er valdi raski á fuglalífi í eygni með tilkomu vegarins.

Skipulagsstofnun telur ólíklegt að fyrirhuguð vegagerð skv. leið 3 muni hafa veruleg áhrif á menningarminjar að því gefnu að mótvægisáðgerðum vegna áhrifa á fornleifar sem raktar eru í kafla 5.2 hér að framan verði fylgt til hins ýtrasta. Skipulagsstofnun bendir á að leyfi Fornleifaverndar ríkisins vegna vegalagningar um Hrótey liggur ekki fyrir en það leyfi er háð niðurstöðu fornleifakönnunar á rústum í eygni.

Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin þurfi að fara að skilyrðum Fornleifaverndar ríkisins hvað það varðar.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að þverun Reykjarfjarðar er ekki í samræmi við Aðalskipulag Súðavíkurhrepps 1999-2018. Verði sú útfærsla fyrir valinu þarf að breyta Aðalskipulaginu. Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.br. þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Súðavíkurhrepps vegna framkvæmdarinnar. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt þarf framkvæmdaraðili að leggja fram áætlun um efnistöku sbr. 48. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, þar sem m.a. er gerð grein fyrir frágangi efnistökusvæða sbr. 49. gr. laganna.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð lagning um 28 km kafla Djúpvegjar frá Eyrarhlíð við Ísafjörð um vestanvert Reykjanes, yfir Reykjarfjörð, Vatnsfjarðarháls og Mjóafjörð um Hrutey að Hörtná í Súðavíkurhreppi ásamt útfærslum á legu vegarins við Bjarnastaði, Svansvíkurhjalla, í Reykjarfirði og fyrir Vatnsfjarðarnes, muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif að uppfylltum tilteknum skilyrðum sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar. Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda megi fyrirbyggja með framfylgd þeirra mótvægisáðgerða sem fjallað er um hér að framan.

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 Djúpvegjar samkvæmt leið 3 frá Eyrarhlíð við Ísafjörð að Hörtná við utanverðan Mjóafjörð í Súðavíkurhreppi ásamt útfærslum á legu vegarins við Bjarnastaði, Svansvíkurhjalla, í Reykjarfirði og fyrir Vatnsfjarðarnes með eftirfarandi skilyrðum:

1. Vegagerðin merki fornleifar innan 100 m frá vegi og girði bæjarstæði Voga og Eyri. Mæla þarf upp Laufskálavörðu og stekk við bæinn Eyrar, ljósmynda og hnitsetja. Vegagerðin þarf að standa fyrir könnun á fornleifum rústa í Hrutey sem munu lenda í vegstæðinu í samráði við Fornleifavernd ríkisins og fara að þeim tillögum að mótvægisáðgerðum sem stofnunin kann að gera vegna áhrifa á fornleifar í Hrutey.
2. Vegagerðin þarf að afmarka búsvæði hrisastarar á Vatnsfjarðarhálsi ofan Skálavíkur í samráði við Umhverfisstofnun.

7 KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfísráðherra. Kærufrestur er til 21. janúar 2004.

Reykjavík, 12. desember 2003.

Hólmfríður Sigurðardóttir

Sigurður Ásbjörnsson