

VESTFJARÐAVEGUR (NR. 60) BJARKALUNDUR – EYRI Í REYKHÓLAHREPPI

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Vestfjarðavegar nr. 60 milli Bjarkalundar og Eyrar í Reykhólahreppi, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Lagning nýs vegar, allt að 48 km, frá Bjarkalundi að Eyri í Kollafirði í Reykhólahreppi.

Markmið framkvæmdar: Framkvæmdin er liður í samgönguáætlun 2003-2014 sem gerir ráð fyrir að ljúka á tímabilinu uppbyggingu Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar í Reykhólahreppi og Flókalundar í Vatnsfirði. Framkvæmdinni er ætlað að bæta samgöngur annars vegar innan Reykhólahrepps og hins vegar frá Hringvegi til og um Vestur Barðastrandasýslu og norðanverða Vestfirði. Veginum skal haldið opnum að vetrarlagi og á burðargeta hans að fullnægja ítrustu kröfum.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 8. nóvember 2005 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 9. nóvember 2005 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og Fréttablaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 9. nóvember til 21. desember 2005 á skrifstofum Reykhólahrepps, Tálknafjarðarhrepps og Vesturbyggðar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.nave.is. Leitað var umsagnar Reykhólahrepps, Breiðafjarðarnefndar, Fornleifaverndar ríkisins, Hafrannsóknarstofnunarinnar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Siglingastofnunar Íslands, Skógræktar ríkisins, Umhverfisstofnunar og veiðimálastjóra. Framkvæmdin var kynnt Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi. Á kynningartíma bárust 18 athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Vestfjarðavegur (60): Bjarkalundur – Eyri í Reykhólahreppi, Austur-Barðastrandasýslu. Mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin. September 2005.

Sérfræðiskýrslur með matsskýrslu:

Vegagerðin. 2004. Vestfjarðavegur 60 - Þverun Þorskafjarðar.

Vegagerðin. 2004. Vestfjarðavegur 60 - Þverun Djúpafjarðar.

Vegagerðin. 2004. Vestfjarðavegur 60 - Þverun Gufufjarðar.

Vegagerðin 2004. Vestfjarðavegur 60 - Leiðarval-Teikningahefti.

Vegagerðin. 2004. Vestfjarðavegur 60 - Leiðarval-skýrsla.

Vegagerðin. 2004. Vestfjarðavegur 60 - Jarðmyndanir og námur.

Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson. 2005. Fjörur í Gufudalssveit - Þorskafjörður, Djúpi fjörður og Gufufjörður. Náttúrustofa Vestfjarða NV nr. 07-05.

Arnín Óladóttir. 2004. Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 12-04.

Ragnar Edvardsson. 2004. Fornleifaskráning í Reykhólahreppi, A-Barðastrandarsýslu vegna ný- og endurlagningar Vestfjarðavegar nr. 60. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 17-04.

Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson. Fuglalíf í Gufudalssveit og nágrenni. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 06-05.

Sigðurður Már Einarsson, Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson. 2005. Rannsóknir á Þorskafjarðará, Músará, Djúpadalsá og Gufudalsá vegna framkvæmda á Vestfjarðavegi nr. 60. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 05-05.

Kristinn Haukur Skarphéðinsson. 2005. Ernir og vegagerð í Djúpaafirði. Náttúrufræðistofnun Íslands.

Viðbótarupplýsingar:

Önnur gögn: Svör Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum dags. 28. nóvember og 14. desember 2005, 4., 5., 9., 10., 11. og 26. janúar og 6., 10. og 15. febrúar 2006.

2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR

Umsagnir bárust frá:

Reykhólahreppi með bréfi dags. 15. desember 2005 og 24. janúar 2006.

Breiðafjarðarnefnd með bréfi dags. 15. desember 2005.

Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 29. desember 2005.

Hafrannsóknarstofnuninni með bréfi dags. 20. desember 2005.

Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 30. nóvember 2005.

Siglingastofnun Íslands með bréfi dags. 16. nóvember 2005.

Skógrækt ríkisins með bréfi dags. 30. nóvember 2005.

Umhverfisstofnun með bréfi dags. 23. desember 2005 og 30. janúar 2006.

Veiðimálastjóra með bréfi dags. 21. nóvember 2005.

18 athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Bergsveini G. Reynissyni með bréfi dags. 21. desember 2005.

Brynju Þórdísi og Guðrúnu Ólöfu Þorbergsdætrum með bréfi dags. 20. desember 2005.

Finni Bergsveinssyni með bréfi mótt. 21. desember 2005.

Einari V. Hafliðasyni með tölvupósti mótt. 21. desember 2005.

Fuglavernd með bréfi dags. 21. desember 2005.

Guðmundi Páli Ólafssyni með tölvupósti dags. 21. desember 2005.

Guðrúnu Ö. Gísladóttur og Gísla S. Guðmundssyni með tölvupósti dags. 20. desember 2005.

Gunnlaugi Péturssyni með bréfi dags. 18. desember 2005.

Jóhanni Óla Hilmarssyni með bréfi dags. á vetrarsólstöðum 2005.

Kristni Bergsveinssyni með bréfi dags. 15. desember 2005.

Landvernd með bréfi dags. 21. desember 2005.

Náttúrustofu Vesturlands með tölvupósti dags. 21. desember 2005.

Náttúruverndarsamtökum Íslands með tölvupósti dags. 21. desember 2005.

Reykhólahreppi, Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi með sameiginlegu bréfi dags. 20. desember 2005.

Reyni Bergsveinssyni með bréfi dags. 21. desember 2005.
 Starfsmannafélagi Landhelgisgæslunnar með tölvupósti dags. 20. desember 2005.
 Presti Reynissyni með tölvupósti dags. 22. desember 2005.
 Össuri Stefánsyni með tölvupósti dags. 21. desember 2005.

Eftirfarandi athugasemdir bárust eftir að kynningartíma lauk frá:

Reyni Bergsveinssyni með bréfi dags. 12. janúar 2005.
 Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri með bréfi dags. 26. janúar 2006.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu kemur fram að gert er ráð fyrir að fyrirhugaðri framkvæmd verði skipt í þrjú áfanga: 1. áfangi er á milli Bjarkalundar og Þórisstaða vestan Þorskafjarðar; 2. áfangi er á milli Þórisstaða og Krakár vestan Gufufjarðar og 3. áfangi er frá Kraká fyrir Skálanes að Eyri í Kollafirði. Lagðir eru fram tveir kostir á 1. áfanga til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Annars vegar fyrir Þorskafjörð og hins vegar þvert yfir Þorskafjörð. Á 2. áfanga eru lagðar fram þrjár leiðir til athugunar og úrskurðar, leiðir B, C og D. Á 3. áfanga er lögð fram ein leið. Í matsskýrslu kemur fram að allir áfangar á Vestfjarðavegi verði af vegtegund C 1, 7,5 m breiðir með bundnu slitlagi. Safnvegir, þ.m.t. heimreiðar að bæjum og sumarhúsum verði með malarslitlagi af vegtegund D.

Í matsskýrslu kemur fram að núverandi vegur á milli Bjarkalundar og Eyrar sé um 54 km. Þverun Þorskafjarðar styttr leiðina um 9,5 km. Ef leið B verður fyrir valinu á 2. áfanga verður heildarvegalengdin milli Bjarkalundar og Eyrar um 33 km, um 38 km eftir leið C og um 39 km eftir leið D. Fram kemur að heildarefnisþörf er breytileg eftir því hvaða kostir verði fyrir valinu. Ef farið yrði fyrir Þorskafjörð þarf um 115.000 m³ en um 364.000 m³ við þverun fjarðarins. Á 2. áfanga þarf um 790.000 m³ skv. leið B, um 750.000 m³ skv. leið C og um 765.000 m³ skv. leið D. Í 3. áfanga þarf um 350.000 m³ efnis. Í matsskýrslu kemur fram að í samgönguáætlun sé gert ráð fyrir að framkvæmdunum verði lokið fyrir árið 2014. Gert er ráð fyrir að heildarkostnaður við framkvæmdirnar m.v. þverun Þorskafjarðar og skv. leið B í 2. áfanga verði um 3,1 milljarðar, en 2,7 milljarðar ef leið C verði fyrir valinu í 2. áfanga og 2,6 milljarðar ef leið D verði fyrir valinu.

3.1 LEGA VEGAR

3.1.1 Áfangi 1: Bjarkalundur-Þórisstaðir

3.1.1.1 Fyrir Þorskafjörð

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaður vegur komi til með að fylgja núverandi vegi að mestu leyti en lagfæra þarf vegstæðið á um 1 km kafla milli Hofstaða- og Kinnarstaðavegar austan Þorskafjarðar auk þess sem nauðsynlegt er að byggja nýja tveggja akreina brú yfir Þorskafjarðará. Vegurinn yrði um 13,5 km langur á þessum kafla en núverandi vegur er um 14 km langur og eru um 8 km með bundnu slitlagi en stærstur hluti þess er einbreitt.

3.1.1.2 Yfir Þorskafjörð

Í matsskýrslu kemur fram að vænlegast sé að þvera Þorskafjörð skammt utan við þann stað sem Vesturlína þverar fjörðinn. Með þverun Þorskafjarðar er vegurinn á 1. áfanga um 4 km langur. Gert er ráð fyrir umtalsverðum fyllingum og 182 m langri

brú til að halda óbreyttum vatnsskiptum. Beggja vegna fjarðarins eru háir sjávarbakkar og því óhjákvæmilegt að umtalsverðar skeringar fylgi landtöku. Gert er ráð fyrir því að vegurinn sunnan fjarðarins muni tengja veginn yfir Þorskafjarðarheiði við Vestfjarðaveg.

3.1.2 Áfangi 2: Þórisstaðir-Kraká í Gufufirði

3.1.2.1 Leið B

Í matsskýrslu kemur fram að leið B er rúmí 15 km á lengd og liggur frá Þórisstöðum í Þorskafirði, út Þorskafjörð vestanverðan, um Hallsteinsnes, þvert yfir utanverðan Djúpafjörð vestur á Grónes (Grónes) og þaðan þvert yfir utanverðan Gufufjörð. Vestan Gufufjarðar liggur vegurinn frá Melanesi og vestur fyrir Kraká. Landhali milli fjalls og fjöru er frekar lítil á vestfirskan mælikvarða, nema næst fjörunni; þar eru jafnan 10-20 m háir, brattir bakkar. Á leiðinni frá Þórisstöðum út á Hallsteinsnes eru lagðir fram 6 kostir sem skipt er í tvennt annars vegar í neðri kost þar sem veglínurnar eru í 20-40 m h.y.s. og hins vegar efri kost, þar sem veglínurnar eru í 50-70 m h.y.s. Þar sem vegurinn færir fram hjá bænum Gröf er efra vegsvæðið í um 100 m fjarlægð frá íbúðarhúsinu en neðra í um 30 m fjarlægð. Við þverun Djúpafjarðar frá Hallsteinsnesi yfir á Grónes eru 6 mögulegir kostir í staðsetningu veglína sem allar liggja á svipuðum slóðum um fjöruna beggja megin fjarðarins en eru misjafnlega utarlega í fjarðarmynninu. Ystu þrjú kostirnir fara um hólma og sker við mynni fjarðarins en innri kostirnir þvera fjörðinn þar sem er mun meira dýpi. Vestan Gufufjarðar eru bornir saman þrjú kostir í legu vegarins um Melanes að Kraká vegna hárra leirbakka á nesinu. Efsta leiðin liggur úr fjörunni og upp á bakkann á um 400 m sneiðingi en neðsta fylgir fjörunni á um 1 km kafla áður en hún fer upp á bakkann og sú þriðja fer bil beggja. Leið B er valkostur Vegagerðarinnar.

3.1.2.2 Leið C

Í matsskýrslu kemur fram að leið C er um 21 km löng og er gert ráð fyrir að hún fylgi að mestu leyti núverandi vegi frá Þórisstöðum yfir Hjallaháls og að Krossgili austan Djúpafjarðar. Um Krossgil er gert ráð fyrir breytingu á legu vegarins til að minnka halla og fækka kröppum beygjum. Farið er um leirur Djúpafjarðar og síðan er fylgt núverandi vegi að frístundabyggð neðan Ódrjúgsháls en leggja þarf nýjan veg þaðan út á Grónes. Frá Grónesi yfir Gufufjörð að Kraká eru sömu kostir til skoðunar og á leið B.

3.1.2.3 Leið D

Í matsskýrslu kemur fram að leið D er um 21,6 km löng og liggur frá Þórisstöðum í Þorskafirði, yfir Hjallaháls, fyrir Djúpafjörð, út fyrir Miðhús í Djúpafirði vestanverðum eins og leið C. En frá Miðhúsum yfir Ódrjúgsháls sunnan Brekkvár, yfir Gufufjörð utan Hofstaða, og út með Gufufirði vestanverðum og vestur fyrir Kraká. Leið D er sá kostur sem fylgir að mestu leyti núverandi vegi en mestu breytingarnar felast í nýjum vegi yfir Ódrjúgsháls og Gufufjörð.

3.1.2.4 Áfangi 3: Kraká-Eyri í Kollafirði

Í matsskýrslu kemur fram að 3. áfangi er um 11,7 km langur og fylgi að lang mestu leyti núverandi vegi. En á tveimur stöðum er gert ráð fyrir nokkrum breytingum, annars vegar þar sem farið er fyrir Skálanes og hins vegar milli Kleifastaðamels og Kleifastaða. Skoðaðir voru fimm kostir vegalagningar fyrir Skálanes. Neðsti kostur er dýrastur, lengstur og slítur jafnframt sambandið milli bæjar og sjávar. Miðkostur, sem er nánast núverandi vegur, fer mjög nærri útihúsum í Skálanesi og er nokkuð lengri,

krappari og dýrari en efsti kostur. Vegagerðin leggur til að miðkosturinn verði valinn. Við Kleifastaði þarf að færa veginn nokkuð þar sem núverandi vegur stenst ekki vegtæknilegar kröfur.

3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að efnispörf til framkvæmdanna er breytileg eftir því hvaða kostir verða fyrir valinu. Munurinn á milli kosta er mestur á 1. áfanga eftir því hvort ráðist verður í þverun Þorskafjarðar eða farið fyrir botn fjarðarins.

Tafla 3.1 Efnispörf til framkvæmdanna eftir áföngum og leiðum. Tölur eru í þúsundum rúmmetra. (Byggt á matsskýrslu)

	1. áfangi		2. áfangi			3. áfangi
	Þverun	Fyrir botn	Leið B	Leið C	Leið D	
Efnispörf	364	115	791	747	764	354

Í matsskýrslu kemur fram að 35 námur komi til greina til efnistöku.

Tafla 3.2 Námur sem til greina koma. Taflan sýnir heildarefni í hverri námu og hámark þess efnis sem til greina kemur að taka úr hverri námu eftir áföngum og leiðavali. Tölur eru í þúsundum rúmmetra. (Byggt á matsskýrslu)

Heiti námu	nr.	Heild í námu	Hámark efnistöku	1. áfangi		2. áfangi			3. áfangi
				Þverun	Fyrir botn	Leið B	Leið C	Leið D	
Kinnarstaðir	1	100	77	77					
Músará	2	100	42		42				
Múlaá	3	75	15	15					
Hjalli utan Þórisstaða	5	80	10			10	7	7	
Hjalli innan Grímkeisstaða	6	40	25			25			
Grjót HST-2	7a	25	21			21			
Grjót HST-6	7b	60	56			56			
Grjót HST-3	7c	24	24			24			
Grjót HST-4	7d	118	118			118			
Melanes	8	300	129			129	116	123	
Djúpifjörður	9	145	30				30		
Djúpifjörður stuðlaberg	10	80	75			12	75		
Skálanes og Háahraun	11	500	37			37	37	30	
Utan Síkisár	12	60	35					35	
Hofstaðir framhlaup	14	40	30					30	
Kleifastaðamelur	16	50	35					35	
Tangi v/Galtará	18	30	27					27	
Djúpadalsá	19	35	20				10	10	
Hjallaháls	20	200	53				31	53	
Kraká Háubakkar	22	100	15					15	
Eyrará	24	10	8					8	
Króksfjarðarnes	26	20	3	3	3				
Gufudalur	28	30	30					30	
Innan Kleifastaða	29	20	20			20	20	20	
Miðhúsamelur	31	60	45			10	10	45	
Grónes	32	80	55			55	28		
Grónes	33	60	57			35	57		

Grónes	34	25	24				24		
Þorskafjarðar- botn	39	40	31		31				
Klökk utan Kleifastaða	40	40	33						33
Gufufjörður stuðlaberg	41	75	32					32	
Innan Hallsteinsness	42	50	35			35			
v/stöð 5.900	43	100	67	67					
Skeringanáma	68			70		40	40	40	
Skeringanáma	69			20	30	25	25	25	25
Samtals				252	106	652	510	480	163

Fram kemur að það sem á vantar til að uppfylla efnisþörfina samkvæmt töflu 3.1 verði fengið úr skeringum.

Námur

Kinnarstaðir, náma 1. Náman er í klapparholtum fyrir neðan núverandi veg rétt vestan Kinnarstaða. Náman er útvíkkuð skering. Svæðið er gróið nema þar sem klapparholt ganga niður til sjávar. Náman mun einungis nýtast ef fjörðurinn verður þveraður. Ekki er um sérstæðar jarðmyndanir að ræða né gróðurfar og því telst svæðið hafa lágt verndargildi.

Músará, náma 2. Náman er á áreyrum Þorskafjarðar- og Músarár að mestu á ógrónu landi. Vegslóðar liggja víða um eyrarnar og munu þeir nýtast sem námuvegir. Áður hefur verið tekið efni úr námunni sem er í virkum farvegum og meðfram þeim. Fyrirhuguð efnistaka verður 1-3 m djúp. Efnistakan verður ekki áberandi og ganga má frá efnistökusvæðinu þannig, að sjónræn áhrif verði í lágmarki.

Múlaá, náma 3. Í matsskýrslu kemur fram að efnistakan verður í áreyrum Múlaár í Þorgeirdal í um 40-50 m h.y.s. Farvegur árinna er ógróinn en eldri grónar eyrar eru örlítið hærra. Eitthvað er um birkikjarr á gróna svæðinu og auk þess gamalt tún sem er í órækt. Gamli vegurinn um Þorskafjörð mun nýtast sem námuvegur en hann þarf að styrkja á kafla. Tekið verður 1-2 m þykkt lag á áreyrum og ganga má frá efnistökusvæðinu þannig að sjónræn áhrif verði í lágmarki.

Hjalli utan Þórisstaða, náma 5. Náman er í hjalla í um 30-40 m h.y.s. Yfirborð hjallans er grasi gróið og er jarðvegþykkt allt að 0,5 m. Svæðið liggur fast við gamla þjóðveginn, sem nýtist sem námuvegur fyrir leiðir D og C en leið B mun liggja eftir gamla veginum og því ekki þörf á nýjum námuvegi. Auðvelt er að fella efnistökusvæðið vel að umhverfi sínu og minnka þannig sjónræn áhrif efnistökkunnar.

Melur innan Grímkelsstaða, náma 6. Náman er í grónum hjalla innan við Grímkelsstaðará. Lítils háttar efnistaka hefur farið fram uppi á hjallanum. Vegslóð sem liggur að sumarbústað við árosinn mun nýtast að hluta sem námuvegur. Námusvæðið er að mestu gróið birkikjarr, hefur hátt verndargildi og er á náttúruminjaskrá. Efnistakan verður ekki áberandi og ganga má frá efnistökusvæðinu þannig að sjónræn áhrif verði í lágmarki ef vel tekst til með endurheimt grenndargróðurs.

Grjót HST-2, náma 7a. Náman er í basaltklökk skammt fyrir austan eyðibýlið Hallsteinsnes. Á klökkinni er mosi, birki og lyng. Sprengja þarf klökkina og gert er

rád fyrir því að hún verði notuð í rofvarnir við veginn yfir Djúpafjörð. Leggja þarf veg að svæðinu. Svæðið telst hafa fremur hátt verndargildi þar sem það er á náttúruminjaskrá og gróið birkikjarri.

Grjót HST-6, náma 7b. Náman er í basaltklöpp. Klappirnar eru ógrónar en land austan og vestan við þær er gróið birkikjarri. Sprengja þarf klöppina og gert er ráð fyrir því að hún verði notuð í rofvarnir við veginn yfir Djúpafjörð. Vegstæði leiðar B mun liggja um námuna. Svæðið telst hafa fremur hátt verndargildi þar sem það er á náttúruminjaskrá og gróið birkikjarri.

Grjót HST-3, náma 7c. Náman er í basaltklöpp í Teigsskógi. Náman mun liggja fast við vegstæðið. Svæðið telst hafa fremur hátt verndargildi þar sem það er á náttúruminjaskrá og gróið birkikjarri.

Grjót HST-4, náma 7d. Náman er í basaltklöpp í Teigsskógi um 2,5 km austan við eyðibýlið Hallsteinsnes. Svæðið er gróið þétu birkikjarri. Veglínan mun liggja við efnistökusvæðið. Svæðið telst hafa fremur hátt verndargildi þar sem það er á náttúruminjaskrá og gróið birkikjarri.

Melanes, náma 8. Í matsskýrslu kemur fram að náman er í sethjalla í 40-50 m h.y.s. Á hjallanum eru tveir ófrágengnir efnistökuastaðir og er gott aðgengi að þeim báðum frá öllum veglínunum um utanverðan Gufufjörð. Á Melanesi er flugvöllur, tún og vegir að námunum. Efra námusvæðið er að hluta til vel gróið og þar er nokkuð birkikjarr. Allri ofanafýtingu verður haldið til haga og henni jafnað út yfir námusvæðin, grædd upp og tún ræktuð upp aftur. Hægt er að haga frágangi þannig að ummerki eftir efnistöku verði hverfandi.

Djúpifjörður, námur 9a,b og c. Náma 9a er í nokkuð vel grónu framhlaupi í 40-50 m h.y.s. fast neðan núverandi vegar, um 450 m innan Fannlækjar. Gróður er á yfir helmingi svæðisins og ber þar mest á birkikjarri. **Náma 9b** er í frambrún framhlaups í um 20-40 m h.y.s. Svæðið er nokkuð vel gróið en ógrónir blettir eru inn á milli. Kjarr er bæði á efnistökusvæðinu og í jöðrum þess. Efnistökusvæðið er báðum megin við veglínuna. Með efnistökunni yrði frambrún hlaupsins færð innar. **Náma 9c** er í framhlaupi og er frambrún hlaupsins í um 30-40 m h.y.s. Frambrún hlaupsins er ógróin en þar fyrir ofan er gróðurþekjan nokkuð þétt. Að efnistöku lokinni verða efnistökusvæðin mótuð þannig að þau falli vel að umhverfinu sínu. Jarðvegi og svarðlagi verður að lokum jafnað yfir þau og þannig verður leitast við að ná upp grenndargróðri.

Stuðlaberg í Djúpafirði, náma 10. Náman er skering fyrir vegstæði Svæðið er að mestu ógróið. Svæðið hefur mjög hátt verndargildi vegna arnarhreiddurs í klettunum sem ekki má hrófla við.

Skálanes- og Háahraun, námur 11a og 11b. Um er að ræða tvö aðskilin framhlaup sitt hvoru megin við bæinn Skálanes. Framhlaupin einkennast af hryggjum með stórgrýti á yfirborði og myndu stærstu steinar þar nýtast í rofvarnir, en annars í fyllingar. Núverandi vegur liggur þvert yfir Skálaneshraun en framan við Háahraun. Framhlaupin eru að hluta til ógróin en Skálaneshraunið er vel gróið í lægðum á milli hryggjanna og sums staðar er kjarrgróður. Háahraunið er hins vegar minna gróið. Gengið verður frá námu eins og um skeringu væri að ræða.

Utan Síkisár, náma 12. Náman er í ógrónum skriðukeilum í austurhlíðum Brekkufjalls í 5-30 m h.y.s. Svæðið er fast upp við núverandi veg og við veglínur C og D. Töluvert efni hefur verið tekið úr námunni og er hún ófrágengin. Keilurnar eru

lítt grónar og er ekki gert ráð fyrir sáningu í lok frágangs. Efnistaka í skriðukeilum er áberandi og er erfitt að hylja ummerki um efnistöku algjörlega.

Framhlaup utan Hofstaða, náma 14. Náman er skering í lítið framhlaup í vestanverðum Gufufirði í um 40-50 m h.y.s. Framhlaupið er allvel gróið og núverandi vegur liggur þvert í gegnum það. Að lokinni efnistöku verður svæðið sléttað út og fláar felldir að umhverfi sínu eins og frekast er kostur. Framhlaupið er áberandi í hlíðum Skálanesfjalls og myndi efnistaka þarna hafa nokkur sjónræn áhrif. Vegur hefur þegar verið lagður í gegnum framhlaupið og dregur það úr verndargildi þess.

Kleifastaðamelur, náma 16. Náman er í sléttum ógrónum hjalla neðan við núverandi veg. Malarslitlagsefni hefur verið unnið úr námunni. Náman verður unnin niður á um 1-3 m dýpi en leitast verður við að halda yfirborði flötu þannig að ásýnd þess breytist sem minnst. Svæðið er ógróið er ekki gert ráð fyrir öðrum frágangi en að slétta það.

Tangi innan Galtarár, náma 18. Náman er í basaltklöpp sem gengur fram í sjó innan við Galtará. Smávegis gróður er í lægðum við klöppina en annars er hún ógróin. Náman er við núverandi veg og þarf því ekki að leggja námuveg. Í viki í klöppinni er hlaðinn garður en óvíst er um aldur hans. Einnig hefur verið plantað nokkrum grenitrjám í vikið. Sunnan við klöppina er gömul náma og er lagt til að klöppin verði unnin þaðan til norðurs. Efnið sem fæst úr námunni verður nýtt í rofvarnir og smærri efni í fyllingu. Klöppin nær í sjó fram og er hluti þess friðaða svæðis sem fellur undir lög um vernd Breiðafjarðar eða að hún sé í jaðri svæðisins. Náman telst því hafa hátt verndargildi.

Djúpadalsá, náma 19. Náman er í ógrónum áreyrum og í farvegi Djúpadalsár. Vegur liggur frá Þjóðvegi að sundlaug við Djúpadal og þaðan er slóði niður að á og mun hann nýtast sem námuvegur. Aka þarf yfir ána til að komast inn á fyrirhugað námusvæði. Í ánni er silungsveiði. Efnistökuverður þannig hátt að hún komi ekki til með að raska túni né hitavatnslögn. Náman er metin með nokkurt verndargildi, þar sem efnistaka mun að hluta til fara fram í árfarveginum.

Klappir á Hjallahálsi, námur 20b,c,d og e. Náma 20B er fast upp við núverandi veg. Hún er í ógrónu jökulruðningsholti og má búast við að þar undir sé klöpp. Ef tekið verður efni úr klöppinni þá verður námustálið brattara. Náma 20C er í klöpp við núverandi veg. Svæðið er að mestu leyti ógróið og hefur þegar verið raskað þar sem jökulruðningur hefur þegar verið tekin ofan svæðinu næst veginum. Ofanafýtingu verður haldið til haga og henni dreift yfir námugólfið að lokinni vinnslu. Náma 20D er frágengin náma við veg og úr henni var áður tekinn jökulruðningur. Undir ruðningnum, sem lítið er eftir af, er basaltklöpp. Gert er ráð fyrir að klöppin verði sprengd niður á 3-6 m dýpi. Ofanafýtingu verður haldið til haga og henni dreift yfir námugólfið að lokinni vinnslu. Náma 20E er í klapparholti fast upp við núverandi veg. Náman er frágengin og hefur jökulruðningur verið skafinn ofan af klöppinni. Svæðið er að mestu ógróið en strjáll gróður hefur tekið við sér þar sem efnistaka hefur átt sér stað. Um 3 m hátt stál verður skilið eftir en upp að því verður ýtt ofanafýtingu til að hylja neðri brún þess.

Utan Krakár-Háubakkar, náma 22. Gömul, hálfgrágengin, náma er utan við Kraká í Gufufirði, fast upp við núverandi veg. Náman er í fornum strandhjalla í um 40-50 m h.y.s. Svæðið er nokkuð vel gróið og er kjarrgróður nokkuð áberandi við Kraká en verður strjáll þegar vestar dregur. Efnistakan mun verða nokkuð sýnileg sérstaklega frá veginum. Ofanafýtingu og svarðlagi verður haldið til haga og síðan jafnað yfir efnistökusvæðið og þannig verður leitast við að ná upp grenndargróðri.

Árkeila Eyrarár, náma 24. Náman er í ógróinni árkeilu Eyrarár. Náman er í notkun og var síðast tekið efni úr henni sumarið 2004. Vegslóðar liggja vítt og breitt um keiluna. Eftir að vinnslu lýkur verða kantar jafnaðir út og efnistökusvæðið verður sléttað þannig að áin geti eytt ummerkjum um efnistöku.

Króksfjarðarnes, náma 26. Náman er í klapparholti rétt sunnan við Króksfjarðarnes. Náman er opin og er nú notuð sem ruslahaugur fyrir Reykhólahrepp. Við frágang verður látið nægja að slétta botninn og lausu grjóti sem fellur til við vinnslu verður ýtt upp að námustálinu.

Klöpp og Skriðukeila í Gufufjarðarbotni, náma 28. Náman er í grónum skriðukeilum og basaltklöpp í um 5-35 m h.y.s., fast upp við núverandi veg. Klappirnar eru í útjaðri efnistökusvæðisins og er svæðið þar að hluta til gróið. Gömul náma er í keilunni og hefur þar verið unnið efni í malarslitlag. Gengið verður frá námunni þannig að ofanafýtingu verður ýtt upp að námustálinu og þannig verður efnistökusvæðið látið mynda brekku og reynt verður að fella hana sem best að skriðukeilunni. Að öðru leyti verður svæðið sléttað út og sáð verður í það.

Klöpp innan Kleifastaða, náma 29. Náman er í klapparholti rétt fyrir ofan við núverandi veg. Um er að ræða tvö hraunlög og er efra lagið um 15 m þykkt en einungis sést í efstu 2 m á því neðra. Núverandi stál klapparholtsins er lóðrétt og verður það unnið aftar og þannig má hugsa sé að það færast innar í hlíðina. Jarðmyndunin nýtur engrar sérstakrar verndar en er nokkuð áberandi í landslagi.

Miðhúamelur, náma 31. Náman er í ógrónum mel, í 30-60 m h.y.s. rétt innan við Miðhús. Minni háttar efnistaka hefur farið fram efst á melnum, næst núverandi vegi. Svæðið er ógróið og verður ekki sáð í það að vinnslu lokinni. Með því að slétta út efnistökusvæðið þannig að það falli vel að umhverfinu verða sjónræn ummerki eftir efnistöku hverfandi.

Strandhjalli á Grónesi, náma 32. Náman er í fornum strandhjalla, í um 30-50 m h.y.s. utarlega á Grónesi. Hjallinn er nokkuð gróinn. Möl er á yfirborði og á stöku stað má sjá lábarða steina. Sáð verður í námuna eftir að efnistöku og frágangi lýkur. Efnistaka verður ekki áberandi og ganga má frá efnistökusvæðinu þannig, að sjónræn áhrif verði í lágmarki.

Strandhjalli á Grónesi, náma 33. Náman er í landi Gróness og er í fornum strandhjalla í um 50-55 m h.y.s. yst á nesinu. Hjallinn er ógróinn og yfirborð hans er slétt með möl og lóbörðum steinum. Eftir að efnistöku líkur verður svæðið sléttað og það felld að umhverfi sínu. Til að nýta þessa námu þarf að leggja um 300 m langan námuveg. Gamall slóði liggur á milli náma 33 og 35 sem, með lagfæringum og styrkingu, yrði nothæfur námuvegur. Gengið verður frá námusvæðinu þannig að ummerki efnistökkunnar verði í lágmarki.

Klappir á Grónesi, náma 34. Náman er í klapparholti sem er í um 35-45 m h.y.s. Klappirnar eru að mestu ógrónar. Fast upp við klapparholtið eru hlaðnir garðar en óvíst er um aldur þeirra. Skal miða að því að námusvæðið falli sem best að umhverfi sínu. Endurbættur slóði milli náma 33 og 35 yrði nýttur sem námuvegur.

Klapparholt eða hraunlag í botni Þorskafjarðar, náma 39. Náman verður í 10-15 m háu hraunlagi fyrir botni Þorskafjarðar að vestanverðu. Ofan á klettunum liggur gamall vegur sem lá um botn fjarðarins. Fjölbreyttur gróður er ofan á klettunum og ber þar nokkuð á birkikjarri. Ofanafýtingu verður haldið til haga og henni jafnað yfir námugólf eftir að vinnslu lýkur.

Klökk utan við Kleifastaði, náma 40. Náman er í basaltklökk sem gengur til sjávar frá núverandi vegi. Yfirborð klapparinnar er vel gróid. Klökkin verður unnin inn frá klettaveggnum og verður leitast við að láta námustálið mynda eðlilegt framhald af klettabeltinu niður að sjó. Halli fláa verði svipaður halla klettabeltisins.

Stuðlaberg í Gufufirði, náma 41. Náman er í stuðlabergsholti í sunnanverðum Brekkudal í Gufufirði. Svæðið er nokkuð vel gróid í skriðurótum og í hlíðum en gróður lítill uppi á holtinu. Náman er um 1,2 km frá Brekku, en þaðan liggur slóði út á Grónes sem hægt væri að styrkja og nýta sem námuveg. Einn kostur leiðar D, liggur í jaðri námunnar og hentar hún ákaflega vel í því ljósi. Frágangur yrði með þeim hætti að hreinsað yrði frá námustálinu þannig að stuðlabergið í stálinu fengi að njóta sín.

Hjalli innan við Hallsteinsnes, náma 42. Náman er austanmegin í utanverðum Djúpafirði, rétt innan við Hallsteinsnes. Náman er í lítillaga grónum sethjalla í um 40-50 m h.y.s. Náman er fast upp við slóða sem liggur út á nesið og er í um 1,1 km fjarlægð frá veglínu. Efnið yrði einungis notað við leið B og þá í hluta vinnuplans við smíði brúar á Djúpafjörð. Leggja þyrfti um 0,8 km nýjan veg að námunni, sem jafnframt mundi nýtast sem heimreið að Hallsteinsnesi.

Klökk við stöð 5900 á Hallsteinsnesi, náma 43. Náman er í basaltklökk um 850 m vestan við Grímkelsstaðaá. Enginn vegur liggur að námunni og þarf því að leggja námuveg að svæðinu. Svæðið er að mestu vaxið þéttu birkikjarri. Um er að ræða skeringu í klökk ef veglína d660-015 verður valin. Sprengja þarf klökkina og gert er ráð fyrir því að hún verði notuð í rofvarnir á leiðinni yfir Djúpafjörð. Ef aðrar veglínur verða valdar þá þarf að leggja veg að námunni. Svæðið telst hafa hátt verndargildi þar sem það er á náttúruminjaskrá auk þess sem nokkuð er um birkikjarr á svæðinu.

3.3 AÐRIR KOSTIR

Í matsskýrslu kemur fram að við undirbúning framkvæmdarinnar hafi verið fleiri kostir sem ekki reyndust koma til greina og Vegagerðin hafi ákveðið að leggja ekki fram til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar.

Fjöruleið á leið B í 2. áfanga. Á kaflanum frá Gröf og út á Hallsteinsnes var skoðaður vegur sem yrði fram á fjörum og færi hvergi yfir 10 m y.s. en honum var hafnað þar sem hann yrði a.m.k. 140 mkr dýrari en efri leiðirnar auk þess sem sá kostur hefði í för með sér töluverða röskun á fjörulífi.

Leið E. Skoðað var að fara með göng í gegnum Gufufjarðarháls en því var hafnað vegna mikils kostnaðar.

Núllkostur. Í matsskýrslu kemur fram að núverandi vegur, núllkostur, komi ekki til greina. Á 1. áfanga hefur vegurinn viðunandi legu, að undanskildum 1 km kafla milli Hofstaða- og Kinnarstaðavegar. Á 2. áfanga fer vegurinn hæst í um 336 m y.s. á Hjallahálsi og er nokkuð krappur og brattur. Engu að síður telji Vegagerðin að vegurinn á þessum kafla sé fullnægjandi fyrir þá umferð sem um hann fer. Núverandi vegur frá Krossgili og vestur fyrir Kraká er hins vegar óviðunandi. Snjóavandamál eru undir Mýrlendisfjalli, þar er mikill bratti og tvær krappar lykkjur. Óviðunandi langhalli og krappi er upp á Ódrjúgsháls að sunnan. Snjóflóð eru þekkt undir Brekkubarminum í Gufufirði. Vegagerðin telur að núllkostur komi því ekki til greina á kaflanum milli Krossgilja og Krakár. Á 3. áfanga er vegurinn burðarlítill auk þess sem hann er víða of brattur og beygjur eru of krappar. Vegagerðin telur að núllkostur komi því ekki til greina þar.

4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.1.1 Áhrif á landnotkun og skipulag

Í matsskýrslu kemur fram að sauðfjárrækt sé ráðandi atvinnugrein í nágrenni framkvæmdasvæðisins en ferðaþjónusta sé vaxandi. Í Svæðisskipulagi Dala- og Austur Barðastrandarsýslu sé gert ráð fyrir landbúnaði í Djúpadal og Gufudal. Þar sé jafnframt gert ráð fyrir sumarhúsabyggð milli Þórisstaða og Grafar, á Hallsteinsnesi og á þremur stöðum í Djúpafirði og skógrækt í sunnanverðum Þorskafirði. Fram kemur að í Djúpafirði sé stundaður þangskurður frá Þörungaverksmiðjunni á Reykhólum. Vegurinn spilli hvergi ræktuðu landi en bættar samgöngur muni hafa jákvæð áhrif á ferðaþjónustu á svæðinu. En áhrif á atvinnuhætti á framkvæmdasvæðinu muni verða hverfandi sé eingöngu litið til hefðbundinna atvinnugreina innan þess. Áhrif á atvinnu á beggja vegna framkvæmdasvæðisins muni verða jákvæð. Sama máli gegni um búsetu í Vestur-Barðastrandarsýslu. .

Í umsögn **Hafrannsóknastofnunarinnar og athugasemdum Gunnlaugs Péturssonar, Landverndar, Bergsveins og Þrastar Reynissona og Reynis Bergsveinssonar** kemur fram að þar sem gert sé ráð fyrir að þvera Djúpafjörð og Gufufjörð, lendi nokkuð af því þangskurðarsvæði sem Þörungaverksmiðjan á Reykhólum hafi nýtt fyrir innan vegstæðið. Gert sé ráð fyrir vegfyllingu og brú með svipuðu sniði og sé í Kolgrafarfirði, þannig að full sjávarföll haldist og þangið þrífist óhindrað. Í Kolgrafarfirði sé einungis hægt að koma þangskurðarpramma undir brúna á stórstraumsfjöru en ekki nauðsynlegum dráttarbat og því síður flutningaskip. Það sé ómögulegt að koma þanginu frá sér eftir slátt, nema með margfaldri fyrirhöfn miðað við það sem gerist við eðlilegar aðstæður. Þangið sé því í raun ekki aðgengilegt.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að við endanlega hönnun hugsanlegrar þverunar verði farið yfir þessar ábendingar og tryggt að þangnám sé mögulegt eftir sem áður.

Í athugasemd **Gunnlaugs Péturssonar** kemur fram að í matsskýrslu sé einungis fjallað um áhrif framkvæmdanna á hefðbundna atvinnustarfsemi sem verði hverfandi. Það sé hins vegar ekkert fjallað um áhrif mismunandi leiða innan 2. áfanga á ferðaþjónustu í Djúpadal og Gufudal sem sé afar miður, því nær öruggt megi telja að leið B muni hafa veruleg neikvæð áhrif þar á. Vegurinn verði langt frá Djúpadal og Gufudal. Búast megi við að ferðamenn líti þannig á að bæirnir verði komnir langt inn í afdali. Heimreiðin að Djúpadal verði nokkurra kílómetra löng og vegalengdin milli Djúpadals og Þórisstaða lengist um 7 km.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að áhrif leiðar B á ferðaþjónustu í Djúpa- og Gufudal séu af tvennum toga. Báðir staðir hverfi úr þjóðbraut samfara leið B. Beinir afleiðingar af því séu annars vegar lengri heimreiðar, staðirnir verða afskiptari og hins vegar verði meiri friður fyrir gesti og náttúruunnendur, sem gæti í framtíðinni, orðið mjög þýðingarmikið fyrir ferðaþjónustu á þessum stöðum. Þessi kostur, friður fyrir gesti og náttúruunnendur, rýri að sjálfsögðu verðmæti þess lands þar sem þjóðbraut liggja um.

Í athugasemd **Guðrúnar Ö. Gísladóttur og Gísla S. Guðmundssonar** kemur fram að leið B eyðileggi útivistarsvæðið í landi Grafar.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að vegurinn rýri það land sem hann fari um, bæði vegna svæðis sem fer beint undir veginn og að auki rýrist svæði vegna umferðarhávaða. Að mati Vegagerðarinnar sé of sterkt til orða tekið að segja að framkvæmdin eyðileggi útivistarsvæðið í landi Grafar.

Í sameiginlegri athugasemd **Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** kemur fram að til mótvægis við þá röskun sem verði vegna leiðar B megi girða af skóginn neðan fjallsbrúnar milli þverunar við Þórisstaði og sjávar á Hallsteinsnesi, svo skóglendið geti breitt úr sér innan girðingar án þess að búfé sé beitt á það. Með því móti verði til fallett útivistarsvæði sem almenningur hafi greiðan aðgang að, sem ekki hafi verið hingað til.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að mjög lítil sauðfjárbúskapur sé nú á þessu svæði og beit því lítil. Umrædd girðing yrði dýr, bæði með hliðsjón af stofn- og rekstrarkostnaði. Einnig verði að hafa í huga að girðingum fylgi jafnan nokkuð landrask, einkum vegna slóða fyrir farartæki til flutnings girðingarefnis auk þess sem iðulega þurfi að jafna land undir girðingar.

Í athugasemdum **Starfsmannafélags Landhelgisgæslunnar** kemur fram að leið C myndi hafa í för með sér mikið rask í landi félagsins og jafnvel koma í veg fyrir að félagsmenn geti haft sumarbústaði áfram á svæðinu við Grónes.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að minnsta fjarlægð milli núverandi vegar og bústaðar sé um 300 m. En samkvæmt leið C yrði minnsta fjarlægð um 60 m og mesta fjarlægð um 95 m. Hins vegar myndi vegurinn, sem heimreið að Djúpadal, stytta verulega vegalengdina (að sunnan) í bústaðina og slík stytting hljóti að vera kostur fyrir þá sem nýti bústaðina.

Í athugasemdum **Landverndar** kemur fram að leið D skaði síður hagsmuni þeirra sumarhúsaeygenda sem hafi komið sér fyrir á svæðinu, en leiðir B og C. Náttúra og landslag sé helsta aðráttarafl ferðamanna sem fari um Barðaströndina og sumarhús hafi verið byggð á svæðinu til þess að njóta þessara gæða. Svo umfangsmikil eyðilegging á verðmætum svæðum, ef farið verði eftir leið B, muni óhjákvæmilega hafa einhver áhrif á útivist og ferðaþjónustu á svæðinu.

Í athugasemd **Prastar Reynissonar** kemur fram að mikilvægt sé fyrir vaxandi ferðaþjónustu á Vestfjörðum að Reykhólasveit verði áfram ein fallestasta sveit landsins. Það sé ekki nóg að komast hratt yfir heldur verði einnig að vera unnt að njóta þess svæðis sem ekið sé um. Verði leið B fyrir valinu sé mikilvægt að hún verði lögð sem mest eftir landinu.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að sé vegur lagður eftir landinu þar sem það sé fjölbreytt; hæðir, hryggir, ásar o.s.frv., sé hætta á að lega vegarins verði mjög kröpp, sé landinu fylgt stíft. Krappur vegur, blindhæðir og blindbeygjur, sé hættulegur. Takmarka þurfi umferðarhraða og þeir, sem ekki virði slíkar takmarkanir, setji sjálfa sig og aðra vegfarendur í verulega hættu. Megin forsenda þess að Vegagerðin hafi valið leið B sé að sú leið sé greiðfærust. Greiðfærni og umferðaröryggi séu samvinnuð hugtök og verði ekki sundur skilin. Með því að leggja veg samkvæmt leið B með hraðatakmarkunum hverfi megin ávinningurinn af leiðinni og hún því vart vænlegur kostur eftir.

4.1.2 Áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi

4.1.2.1 Áhrif 1. áfanga á samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að þverun Þorskafjarðar ein, stytta leiðina milli Bjarkalundar og Eyrar um 9,5 km. Fram kemur að verði fallið frá því að þvera Þorskafjörð þá verði með hliðsjón af umferðaröryggi, eldsneytiseyðslu og akstursþægindum að leggja bundið slitlag á malarkafla vegarins og breikka einnar akreinar slitlagið. Jafnframt sé nauðsynlegt að lagfæra vegarkaflann milli Hofstaða- og Kinnarstaðavegar.

Í sameiginlegri athugasemd **Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** er hafnað alfarið áformum Vegagerðarinnar um að fara fyrir botn Þorskafjarðar og talið að sú umferðaraukning sé í sjónmáli á Vestfjarðavegi sem geri 9,5 km styttingu vegarins með þverun Þorskafjarðar jafn arðbæra öðrum vegaf framkvæmdum. Líta beri á samhengi hinna ýmsu vegaf framkvæmda s.s. vegar um Arnkötludal og jarðganga milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar og vegar um eða undir Dynjandisheiði, sem samanlagt muni hafa þau áhrif til framtíðar að Vestfjarðavegur verði aðal vegtengingin frá Vestfjörðum öllum inn á hringveginn. Hafna verði þeim kosti að fara fyrir Þorskafjörð, þó ekki væri nema fyrir þá sök að ekki liggi fyrir hvar ný framtíðarbrú og vegur að henni fyrir botni fjarðarins verði staðsett og sé því ókleift að gera sér grein fyrir áhrifum þeirra mannvirkja á umhverfið.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að nokkurs misskilnings gæti um þær framkvæmdir, sem Vegagerðin leggi til á milli Kinnarstaða og Þórisstaða sem teljist fremur viðhald en nýframkvæmdir. Bent sé á að jarðgöng milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar séu frumforsenda þess að umferð aukist á Vestfjarðavegi í Gufudalssveit. Gert sé ráð fyrir að Músará og Þorskafjarðará muni renna eins og þær renni í dag og ný, tvíbreið brú, komi í staði núverandi brúar. Á framkvæmdastigi yrði líklega komið fyrir bráðabirgðabrétt ofan núverandi brúar.

4.1.2.2 Áhrif 2. áfanga á samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að leið B stytta Vestfjarðaveg um rúma 11 km en leið D stytta veginn um nærri 6 km. Annar mikilvægur munur á leiðum B og D sem skipti verulegu máli sé að á leið D sé farið yfir Hjallaháls í 330 m h.y.s. og Ódrjúgsháls í 170 m h.y.s. Samtals sé um að ræða 500 m "klifur" fyrir ökutæki sem svari til 5 km vegar á sléttlendi og megi því áætla að munurinn á ferðatíma samkvæmt leiðum B og D svari til 11 km aksturs. Einnig sé aukin slyshætta og minna öryggi í samgöngum á leið D en leið B. Meginkostur leiðar B sé hve lágt hún liggur, nánast hvergi yfir 60 m y.s. og engar krappar beygjur. Meginókostur leiða C og D sé að þær liggi yfir Hjallaháls þar sem vegur yrði í sveigjum og mesti halli 9 %, en öryggi, einkum í hálfu að vetrarlagi, sé mjög háð bratta og sveigju. Greiðfærni sé því langtum meiri á leið B en C og D. Nýr vegur um Ódrjúgsháls yrði hins vegar bæði öruggur og greiðfær.

Í umsögn **Reykhólahrepps** kemur fram að mjög mikilvægt sé að tryggja vegtengingar verði til bæjanna fjögurra, þ.e. Djúpadals, Brekku, Gufudals og Fremri-Gufudals, sem verði fyrir mestri röskun ef leið B verði valin. Safn- og tengivegir heim að þessum bæjum lengist og ganga þurfi vel frá þeirri vegagerð í samráði við ábúendur. Djúpadalsbæinn verði að tengja með vegi út sunnanverðan Djúpafjörð en Gufudalsbæina og Brekku með vegi um Hofstaðahlíð. Með leið B styttest mjög leiðin bæði að Skálanesi og Múla í Kollafirði sem sé mjög jákvætt.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að af umsögn Reykhólahrepps megi ráða að leggja skuli af annars vegar þjóðveginn frá Þórisstöðum, yfir Hjallaháls að hugsanlegum vegi um sunnanverðan Djúpafjörð, þann sem hreppurinn leggi til og hins vegar frá Djúpadalsvegi yfir Ódrjúgsháls að Brekku. Sé horft til nýs vegar (heimreiðar) úr Djúpafjarðarbotni og út í Hallsteinsnes mundi núverandi vegur í fjarðarbotninum nýtast á 1,0 km kafla eða 14 % leiðarinnar, núverandi slóði eða vegur mundi nýtast á 1,85 km kafla eða 27 % leiðarinnar. Nýr vegur yrði á 4,1 km kafla eða 59 % leiðarinnar. Hluti þessa nýja vegar lægi um vöxtuglegan birkiskóg. Krossgilið sé a.m.k. 18 m djúpt þar sem eðlilegt virðist að fara yfir það og um 7 m djúpt gil sé við Barma.

Í frekari umsögn **Reykhólahrepps** kemur fram að nauðsynlegt sé að tengja Djúpadalsbæinn með láglandisvegi út með Djúpafirði sunnanverðum. Reykhólahreppur telji eðlilegt að núverandi vegur milli Þórisstaða og Brekku verði áfram til staðar og nýtist sem sumarvegur, auk þess sem hann hafi varðveislugildi sem sýnishorn af bröttum og hlykkjóttum fjallvegum sem áður fyrr þóttu boðlegir sem þjóðvegir.

Í athugasemd **Gunnlaugs Péturssonar** kemur fram að engin rök séu færð fyrir því að setja slysatíðnina 1 á leið B og tíðnina 2 á leið D líkt og gert sé í sérfræðiskýrslu um leiðaval. Leið D liggja um Hjallaháls og Ódrjúgsháls, en með verulegum endurbótum. Núverandi vegur vestan við Djúpafjörð, um Ódrjúgsháls og um Gufudalssveit sé ófullnægjandi og þarfnist endurbyggingar. En nýr vegur stæðist kröfur um öryggi og greiðfærni. Nýr vegur hafi verið lagður yfir Hjallaháls fyrir rétt rúmum 20 árum og sé því vegurinn tiltölulega nýr. Samanburður á lokun vegna snjóþyngsla á Klettshálsi og Hjallahálsi á árunum 1992 til 2005 sýni að Hjallaháls hafi nánast aldrei verið lokaður síðastliðin ár (samtals 6 daga á 6 síðustu árum og aldrei síðustu 3 ár!) og ekkert í líkingu við Klettsháls hér áður fyrr. Klettsháls hafi hins vegar batnað verulega eftir endurbætur.

Í athugasemdum **Finns Bergsveinssonar** kemur fram að vegtenging inn vestanverðan Djúpafjörð muni kljúfa land sumarhúsa í tvennt með tilheyrandi ónæði. En vegtenging inn vestanverðan Djúpafjörð skv. leið B sé óþörf þar sem bærinn Djúpidalur muni eftir sem áður hafa vegtengingu yfir Ódrjúgsháls og Hjallaháls.

Í athugasemdum **Kristins Bergsveinssonar** kemur fram að miðað við álit Vegagerðarinnar um að núverandi vegur um Hjallaháls sé viðunandi þá eigi hann að geta þjónað sem tengivegur fyrir bæi og sumarhús í Djúpadal.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að Djúpidalur hafi tengingu bæði um Hjallaháls og Ódrjúgsháls a.m.k. á meðan þjóðleiðin liggur um eða fyrir Djúpafjarðarbotn. Með nýjum vegi samkvæmt leið B muni þessar tengingar, sem tengivegur skv. vegalögum, leggjast af. Viðhald þeirra, ef þær yrðu til frambúðar, yrði verulegur hluti þeirra fjármuna er renni til viðhalds safnvega í sýslunni og ljóst að um reglulegan snjóruðning yrði ekki að ræða og kostnaður af öllum snjóruðningi á þessum leiðum mundi falla a.m.k. að hálfu á sveitarsjóð. Láglandistenging af nýjum vegi inn í Djúpafjarðarbotn hljóti því að teljast mikilvæg ef ekki nauðsynleg.

Í sameiginlegri athugasemd **Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** er tekið undir með Vegagerðinni um að leið B sé besta leiðin með hliðsjón af umferðaröryggi og greiðfærni. En að leið B verði að bjóða út í einu lagi. Með því móti megi komast hjá því að leggja veg inn Grónes frá þveruninni að Hálsá. Það sé ekki frambærileg rök að leggja verði þennan veg til þess að unnt sé að skipta leið B í tvo áfanga í útboði og til að tengja Djúpadal við þjóðveginn. Þó áfram

verði að aka um Ódrjúgsháls meðan á framkvæmdatímanum stendur, sé það óhagræði smámunir miðað við það óafturkræfa og óþarfa rask sem hlytist af vegagerð þarna. Djúpadalsbæinn megi tengja um sunnanverðan Djúpafjörð um þann vegslóða sem þar liggja sem heimreið að eyðibýlinu Hallsteinsnesi, þó þvera verði Krossgil neðarlega með fyllingu og ræsi. Leið B hafi það framyfir leið D að hún stytti leiðina mun meira eða um 6,2 km, en stytting leiðar B sé í raun 11,2 km meiri en leiðar D þar sem það jafngildi 5 km styttingu að sleppa því að klifra í um 500 metra hæð yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls.

Í umsögn **minnihluta Breiðafjarðarnefndar** og athugasemdum **Landverndar, Náttúruverndarsamtaka Íslands og Prastar Bergsveinssonar** kemur fram að Klettsháls verði eftir sem áður megin hindrun í samgöngum á svæðinu. Af þeim sökum yrði ávinningur þess að færa samgöngur af Hjallahálsi og Ódrjúgshálsi niður á láglandi með leið B ekki eins mikill og gefið sé í skyn í matsskýrslu.

Í athugasemd **Einars V. Hafliðasonar** kemur fram að ekki sé rétt að núverandi vegur um Hofstaðahlíð til tengingar bæjanna í Gufufirði við Þjóðveg muni vera nokkuð trygg. Þær leiðir sem nú tengi Brekku, séu algjörlega ófullnægjandi vegna sjóflóðahættu og bratta. Það þurfi að huga að nýjum tengingum verði leið B valin og þau vegstæði verði að fara í umhverfismat. Einnig sé bent á að leið D myndi hafa minnsta röskun á búsetu manna á svæðinu og þar af leiðandi meira öryggi fyrir vegfarendur. Leið B hafi þá ókosti í för að stytting og umferðaröryggi aukist ekki nógu mikið til réttlætningar á þeirri leið. Til styttingar á leiðinni sé einboðið að fara leiðina yfir Þorskafjörð. Ekki hafi verið skoðaður nægilega sá möguleiki að fara með veg undir Gufudalsháls og komast þannig hjá að eyðileggja þær náttúruperlur sem séu við Skálanes. Þetta myndi stytta vegalengdir verulega og leysa námuvandamál. Vegur undir Gufudalsháls með tengingu við leið D yrði lang stysta leiðin og myndi spara verulega í tengingum safnvega að bæjunum Djúpadal, Brekku, Gufudal og Fremri-Gufudals. Nauðsynlegt sé að búsetuskilyrðum verði ekki raskað þannig að ekki verði möguleiki að stunda þar hefðbundinn landbúnað. Á þetta sé bent þar sem fyrirhugað sé að taka nánast allt túnið á Melanesi undir námusvæði nr. 8. Varðandi snjó og hálkuvandamál á Ódrjúgs og Hjallaháls sum sé sennilegt að svipað ástand verði á leið B um Teigsskóg. Heimamenn þekki hálkuvandamál sem sé viðvarandi á Barmahlíð á Reykhólavegi. Aðstæður í Teigsskógi og annars staðar á Hallsteinsnesi séu mjög svipaðar, þar sem suðlægu vindáttirnar séu hæggar og leysing því hæg og snjór fjúki ekki af vegi vegna þess að trjágróður skýli veginum.

Í svörum **Vegagerðarinnar** er því andmælt að núverandi vegur verði ekki nokkuð trygg tenging fyrir Gufudalsbæina sé tekið mið af hvernig hann hefur reynst. Ábendingar Einars verði hafðar til hliðsjónar við endanlega ákvörðun og aðgerðir við núverandi veg inn í Gufufjarðarbotn. Það sé hins vegar nokkuð ljóst að um engar aðgerðir verði að ræða á núverandi vegi frá Brekku að Gufudalsvegi. Vegagerðin taki undir skoðanir Einars um samspil vinda og háлку og álit hans á viðvarandi háлку, þar sem skjólsælt sé.

Í athugasemd **Landverndar** kemur fram að við tengingu vegarins við byggð á svæðinu þurfi að líta til þess að föst búseta, búskapur og ferðaþjónusta sé á svæðinu. Með leið D verði tenging þessara heimila og ferðaþjónustu við vegakerfið því sem næst óbreytt. Nálægð vegar við fasta búsetu skapi öryggi fyrir vegfarendur og greiði fyrir staðbundnum samgöngum. Verði farið eftir leið B verði bæði búseta á svæðinu og ferðaþjónusta úr leið og því fylgi kostnaður og óþægindi.

4.1.2.3 Áhrif 3. áfanga á samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að þrátt fyrir margvíslega annmarka á núverandi vegi þá muni nýr vegur ekki stytta vegalengdir sem nokkru nemi. Engu að síður muni umferðaröryggi og greiðfærni verða mun betri með bættri hæðarlegu og lagfæringum á kröppum beygjum.

4.1.3 Áhrif á loftgæði og hljóðvist

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif hávaða frá umferðinni við hús, sumarhús þar með talin, á framkvæmdasvæðinu muni í flestum tilfellum breytast lítið enda verði óverulegar breytingar á fjarlægð milli húsa og vegar. Hljóðstig muni vaxa við Gröf, Grímkelsstaði og Hallsteinsnes á leið B og við sumarhús Starfsmannafélags Landhelgisgæslunnar á leið C. En á þessum stöðum er nánast engin umferð nú. Við Skálanesbæinn muni hljóðstig lækka nokkuð frá því sem nú sé þar sem nýr vegur verði fjær íbúðarhúsinu.

Fram kemur að vegna bættrar legu vegar muni draga úr útblæstri frá bílum, áhrifin verði breytileg eftir þeim kostum sem verði fyrir valinu.

Í umsögn **meirihluta Breiðafjarðarnefndar** og sameiginlegri athugasemd **Reykholahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** kemur fram að stytting Vestfjarðavegar með þverun Þorskafjarðar í 1. áfanga og leið B í 2. áfanga dragi úr mengun af völdum útblásturs bifreiða.

4.1.4 Sjónræn áhrif

4.1.4.1 Sjónræn áhrif 1. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að ef farið verði inn fyrir Þorskafjörð verði lítil sjónræn áhrif af veginum þar sem núverandi vegi verði að mestu fylgt. Ef fjörðurinn verði þveraður muni uppfyllingin og brúin blasa við þegar keyrt er inn fjörðinn þar sem hún verði þvert á akstursstefnu.

4.1.4.2 Sjónræn áhrif 2. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að með leið B verði tveir firðir þveraðir og muni þveranirnar verða all áberandi. Þær verði misjafnlega áberandi eftir sjónarhorni, einna minnst af veginum en mest úr hlíðum og innan til úr fjörðunum. Þar sem samfelldur birkiskógur verði rofinn í vestanverðum Þorskafirði verði það áberandi úr hlíðum fjallanna en síður á láglandi. Skeringar í hjalla á Melanesi verði áberandi þegar ekið sé í vesturátt. Ef leið D verði farin muni þverun í innanverðum Gufufirði verða áberandi þegar komið sé af Ódrjúgshálsi.

Í athugasemd **Þrastar Bergsveinssonar** er bent á að útsýni sé betra af fjallvegnum heldur en láglandisvegnum.

4.1.4.3 Sjónræn áhrif 3. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að 3. áfangi framkvæmdanna komi ekki til með að hafa umtalsverð sjónræn áhrif í för með sér þar sem hann fylgi að mestu núverandi vegstæði.

4.1.5 Áhrif á verndarsvæði

Í matsskýrslu kemur fram að allar eyjar og fjörur að stórstraumsflóðmörkum á framkvæmdasvæðinu falli undir lög um vernd Breiðafjarðar, nr. 54/1995. Jafnframt séu vesturströnd Þorskafjarðar og skóglendi á norðurströnd hans milli Teiggsskógar og

Hallsteinsness á náttúruminjasrá. Auk þess falli sjávarfitjar og leirur undir 37. gr. laga um náttúruvernd, nr. 44/1999 sem vistkerfi sem skuli njóta sérstakrar verndar.

Fram kemur að ströng fyrirmæli séu um umgengni við erni í lögum um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum, nr. 64/1994. En samkvæmt lögnum sé óheimilt frá 15. mars til 15. ágúst að koma nær arnarhreiðrum en 500 m. Þessi takmörkun á umferð gildi bæði þar sem ernir séu að búa sig undir varp og við þau hreiður sem orpið hefur verið í og eru með eggjum eða ungum. Jafnframt sé óheimilt að hrófla við hreiðrum og hreiðurstæðum arna og svæði sem takmarkast af 100 m hringmáli umhverfis, hvort sem er á varptíma eða utan hans. Frá þessu geti umhverfisráðherra veitt undanþágu í sérstökum tilvikum, svo sem vegna lagningar þjóðvega eða annarrar mannvirkjagerðar í almannaðágu, að fenginni umsögn Umhverfisstofnunar og Náttúrufræðistofnunar Íslands. Í lögum um skógrækt, nr. 3/1955, komi fram að ekkert svæði megi rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra, og þó því aðeins, að sá, sem höggvi, skuldbindi sig til þess að breyta landinu í tún eða græða upp skóg að nýju á öðru jafnstóru svæði og hafa byrjað á því innan tveggja ára.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að við mat á áhrifum framkvæmdar á verndargildi þess svæðis sem friðlýst er með lögum um vernd Breiðafjarðar þurfi að taka mið af markmiðum fyrrgreindra laga sem sé að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja.

Framkvæmdin hafi áhrif á birkiskóga en samkvæmt 39. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd skuli Umhverfisstofnun ásamt Skógrækt ríkisins vinna að verndun og eftirliti með náttúrulegum birkiskógum og skógum til útivistar. Samkvæmt stefnumörkun íslenskra stjórnvalda til sjálfbærrar þróunar til ársins 2020 (Velferð til framtíðar: Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi) skuli forðast eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands.

Í umsögn **minnihluta Breiðafjarðarnefndar og athugasemdum Fuglaverndar, Landverndar, Náttúruverndarsamtaka Íslands, Guðmundar Páls Ólafssonar og Jóhanns Óla Hilmarssonar** kemur fram að leið B fari um svæði sem sé skráð á náttúruminjasrá og það undirstriki að þar sé að finna verðmæti á héraðsvísu og jafnvel landsvísu. Svæðið falli undir lög um vernd Breiðafjarðar og hann sé á norrænum lista yfir strandsvæði á Norðurlöndum sem mikilvægt sé að vernda og á evrópskum lista yfir 32 sjávarsvæði þar sem hentugt og æskilegt sé að stunda rannsóknir á líffræðilegum fjölbreytileika. Auk þess teljist Gufufjörður hafa alþjóðlegt náttúruverndargildi vegna viðkomu rauðbrystings og vegstæði leiðar B færi skaðlega nálægt varpstöðum arnar sem njóti verndar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að skv. lögum geti Vegagerðin sótt um heimildir stjórnvalda til að leggja vegi um ákveðin svæði þar sem þau stjórnvöld hafi undanþáguheimildir. Vegagerðin geri sér grein fyrir að engan veginn sé víst að heimildir fáist til framkvæmda á ákveðnum leiðum. Í því ljósi séu allar leiðir lagðar fram til úrskurðar og þess getið sérstaklega í tillögugerð t.d. að sé leið B hafnað komi leið D til álita enda leið D ódýrari og vel frambærilegur kostur.

4.1.6 Hættur

Í matsskýrslu kemur fram að vitað sé að lítil snjóflóð hafi fallið úr hlíðum Múlahlíðar í vestanverðum Þorskafirði, hlíðinni innan Fannlækjar í vestanverðum Djúpafirði og hlíðinni frá Skálanesi inn að Galtará í austanverðum Kollafirði en ríkjandi vindáttir

séu þó fremur samsíða hlíðunum en þvert á þær. Brekkubarmur í Gufufirði sé þó þvert á norðlæggar áttir og það svæði þar sem snjóflóð falli oftast niður á veg.

Í athugasemd **Einars V. Hafliðasonar** kemur fram að á leiðinni um Hofstaðahlíð falli bæði krapahlaup og aurskriður úr lækjum. Auk þess sé snjóflóðahætta á núverandi vegi að Brekku.

Í athugasemd **Kristins Bergsveinssonar** kemur fram að engin umfjöllun sé í matsskýrslu um snjóflóðahættu og stórviðri á leiðinni frá Múlaá að vegamótum í Þorskafjarðarbotni. Þá séu mörg dæmi um mikla veðurhæð og foktjón í Djúpadal og Gufudal í suðvestan áttum.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að vitað sé að bílar hafi fokið út af vegum í Gufudalssveit en ekki á Múlahlíð. Út frá almennum forsendum séu líkur á að vindstrengir séu meiri og einnig tíðari á leiðum C og D heldur en leið B, einkum á hálsunum og í fjarðabotnum. En almennt séu vindstrengir fátíðir á annesjum. Vegagerðin telji að veðurfar í Gufudalssveit sé ekki umtalsvert verra á einum stað en öðrum. Vegagerðinni sé ekki kunnugt um neina sérstaka vegarkafli innan framkvæmdasvæðisins þar sem veðurhæð, ein og sér, valdi sérstakri hættu fyrir vegfarendur.

4.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að heimildir hafi fundist um 529 minjastaði á svæðinu og að við vettvangskönnun, sem náði 300 m út frá mögulegum veglínunum hafi verið skráðir 77 minjastaðir. Tveir staðir á svæðinu eru á friðlýsingarskrá Grímkelsstaðir í Teigsskógi og Þorskafjarðarþingstaður í landi Kollabúða.

Í matsskýrslu eru minjasvæði flokkuð í þrennt eftir því hvaða hætta þeim stafar af framkvæmdunum: Varúðarsvæði 1- 3. Í fyrsta flokkinn falla minjar innan veghelgunarsvæðis, þ.e. 0-60 metra. Í þjóðminjalögum hefur friðlýst fornleif 20 m friðhelgað svæði en framkvæmdaraðili taldi að afmarka þyrfti stærra svæði (0-60 m) þar sem vegur ásamt skeringum getur verið allt að 30 m á breidd og jafnvel í sumum tilvikum meira. Framkvæmdaraðili telur því allar minjar í varúðarflokk 1 í talsverðri hættu. Í annan flokk falli minjar sem eru það nálægt vegstæðinu að framkvæmdir gætu raskað fornminjum, þ.e. 60 – 300 metra fjarlægð. Í þriðja flokkinn falli minjar í engri hættu vegna framkvæmdanna, þ.e. í meira en 300 m fjarlægð frá vegstæðinu. Fram kemur að framkvæmdaraðili muni sjá til þess að allar minjar innan varúðarsvæðis 1 miðað við þær leiðir og kosti sem verði valdir, verði sérstaklega vel merktar og varðar ef þess gerist þörf. Ef ekki verði hægt að komast hjá því að raska fornleif þá verði Fornleifavernd ríkisins skýrt frá því eins og lög geri ráð fyrir. Framkvæmdaraðili muni einnig sjá til þess að þær minjar sem eru 60-100 m frá vegstæði á varúðarsvæði 2 verði merktar.

Í 3. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. eru svæði innan 100 m fjarlægðar frá fornleifum sem njóta verndar samkvæmt þjóðminjalögum sérstaklega tilgreind hvað varðar svæði sem athuga þurfi hversu viðkvæm eru m.t.t. til mögulegra áhrifa af framkvæmd. Hér á eftir eru því aðeins tilgreindar þær fornleifar sem eru innan við 100 m frá fyrirhuguðum vegi.

4.2.1 Áhrif á menningarminjar á 1. áfanga

Tafla 4.1 Minjar innan 100 m frá vegstæði á 1. áfanga.

Fornleif	Varúðarsvæði 1 (0-60 m)		Varúðarsvæði 2 (60-100 m)	
	Fyrir Þorskafjörð	Yfir Þorskafjörð	Fyrir Þorskafjörð	Yfir Þorskafjörð
Kinnarstaðir (43:30)	x	x		
Kinnarstaðir (43:22)			x	x
Múli (46:20)	x			
Múli (46:21)	x			
Þórisstaðir (48:33)	x			
Þórisstaðir (48:62)		x	x	
Þórisstaðir (48:63)			x	
Þórisstaðir (48:64)		x	x	

Í matsskýrslu kemur fram að á 1. áfanga fyrirhugaðs Vestfjarðavegar séu 8 fornminjar innan við 100 m frá fyrirhuguðu vegstæði. Verði valin leið fyrir Þorskafjörð verði 4 þessara fornminja innan við 60 m frá vegi og þar með á varúðarsvæði 1 og séu þar með í nokkuri hættu á að raskast vegna framkvæmda. Verði valið að þvera Þorskafjörð verði 3 fornminjar innan við 60 m frá fyrirhuguðu vegstæði. Náttthagi við Kinnarstaði (43:22) sé í hættu sama hvor leiðin verði valin og nauðsynlegt sé að merkja náttthaga (43:30) vel og jafnvel verja ef þess gerist þörf. Ef núverandi vegstæði verði byggt upp við Múla geti minjum í og við bæjarstæði jarðarinnar stafað hætta af framkvæmdum og sé nauðsynlegt að fara með gát á því svæði því minjar geti komið í ljós við framkvæmdir. Minjar við Þórisstaði þurfi að merkja og jafnvel verja.

Fornleifavernd ríkisins bendir á í umsögn sinni að eftirtaldar fornleifar séu ekki í beinni hættu en þó þurfi að gera verktökum grein fyrir tilvist þeirra til að forðast að þær raskist af vangá: Kinnastaðarétt (43:022), bæjarstæði Hjalla (47:01) og rúst (48:63) í landi Þórisstaða. Eins er bent á að nokkrar fornleifar liggi nærri núverandi vegi sem fyrirhugað sé að nota áfram. Komi til viðgerða eða endurbóta á veginum þurfi að taka tillit til þeirra og ef ekki verði komist hjá raski á þeim þurfi að rannsaka þær. Þessar fornleifar séu: Stekkjartóft í náttthaga (43:30), fjárhúsrúst (46:20), rústarhóll (46:21) og túngarður (48:62). Í landi Þórisstaða sé bæjarhóll (48:33) í u.þ.b. 60 m fjarlægð frá miðlínu vegar og þurfi að gæta að því að ekki sé farið of nálægt bæjarstæðinu. Merkja þurfi rúst (48:64) á meðan á framkvæmdum standi til að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá.

4.2.2 Áhrif á menningarminjar á 2. áfanga

Leið B

Tafla 4.2 Minjar innan 100 m frá vegstæði á leið B annars vegar frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi og hins vegar um Grónes og Melanes.

Fornleif	Varúðarsvæði 1 (0-60 m)		Varúðarsvæði 2 (60-100 m)	
	Efri kostur	Neðri kostur	Efri kostur	Neðri kostur
Gröf (48:01)	x			x
Ferhyrnd rúst(48:66)	x			x
Fjárhús (48:54)			x	
Fjárhús (48:55)			x	
Útihús (48:56)			x	
Ferhyrnd rúst(48:67)			x	
Heygarður (48:76)			x	
Kálgarður (48:70)		x		
Rétt (48:69)	x			

Byrgi (48:73)				x
Bústaður (48:31)		x		
Leið (48:24)	x			
Býli (49:03)	x			x
Túngarður (49:71)	x		x	x
Tóft (49:72)			x	x
Varða (49:73)		x	x	
Varða (49:74)	x			x
Stekkur (49:10)			x	x
Túngarður (49:80)	x			x
Varða (49:70)			x	
Lending (49:76)		x		
Fjárhús (49:53)			x	
Grónes	Ystu-kostir (5)	Innsti kostur	Ystu-kostir (5)	Innsti kostur
Tóft (53:23)	x			x
Naust (53:06)	x			x
Legstaður (53:08)	x			x
Óregluleg rúst (53:24)		x	x	
Rúst (53:28)		x	x	
Túngarður (53:21)		x	x	

Í matsskýrslu kemur fram að á leið B frá Þórisstöðum og að Hallsteinsnesi hafi verið skráðar alls 22 fornminjar innan við 100 m annaðhvort frá efri eða neðri kosti. Verði efri kostur fyrir valinu verði 8 fornminjar innan 60 m frá fyrirhuguðu vegstæði og þar með á varúðarsvæði 1, en 4 fornminjar lendi í þessum flokki verði neðri kostur fyrir valinu. Fram kemur að á leiðinni um Grónes séu 6 fornminjar innan við 100 m frá fyrirhuguðu vegstæði. Verði einn af ystu kostum fyrir valinu lendi 3 fornminjar innan við 60 m frá fyrirhuguðu vegstæði og þar með á varúðarsvæði 1, það sama eigi við ef innsti kostur yrði valinn. Samkvæmt matsskýrslu er ein rúst (58:41) austast á Melanesi og yrði hún um 70-90 m frá fyrirhuguðu vegstæði sama hvaða leið yrði fyrir valinu. Ef efri kostur verði farinn við bæjarstæði Grafar þurfi fornleifafraeðingur að fylgjast með framkvæmdum þar sem minjar gætu komið í ljós í túni jarðarinnar. Ef efri kostur verði valinn við Flókavelli þá sé líklegt að rústum verði raskað og sé nauðsynlegt að rannsókn fari fram á minjum innan efnistökusvæða 6 og 7a. Gæta þurfi varúðar við lagningu námuvegar að námu 42. Fram kemur að vegna vandamála við að fara um Teigsskóg hafi verið óskað eftir því að fá frest fyrir fornleifaskráningu þar þangað til ljóst yrði að framkvæmdir yrðu á svæðinu og hafi Fornleifavernd ríkisins veitt hann. Fornleifafraeðingur þurfi að vera á staðnum þegar skógurinn verði höggvinn. Margar minjar séu á Grónesi og mikilvægt að þær minjar sem séu utan vegstæðis en eru á varúðarsvæði 1 séu vel merktar og varðar ef þess gerist þörf. Þegar ljóst sé að raska þurfi minjum verði þær rannsakaðar áður en að framkvæmdum kemur.

Einn líklegur minjastaður er innan námusvæðis nr. 8 og verði rannsakaður áður en til efnistöku komi. Á Melanesi séu heimildir um minjar sem ekki fundust við vettvangskönnun.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er farið nákvæmlega í gegnum það hvaða aðgerðum skuli beitt við einstakar fornminjar reynist þær í hættu vegna fyrirhugaðrar veglagningar. Vegna meiri nálægðar við friðlýstu fornleifarnar á Grímkeisstöðum telur Fornleifavernd ríkisins neðri kost leiðar B um Teigsskóg mun verri valkost en þann efri. Eins kemur fram í umsögninni að þar sem leið B þveri Djúpafjörð og komi á land syðst á Grónesi séu nokkrar fornleifar sem taka þurfi tillit til, hvaða vegkostur

sem valin verði. Fornleifaverndin telur innsta kostinn betri en hina þar sem hugsanlega þurfi að rannsaka rúst, naust og dys verði ystu kostirnir valdir.

Fornleifavernd ríkisins telur að á þeim stað þar sem leið B þveri Gufufjörð og sameinast leið C á Melanesi séu kostirnir svo svipaðir með tilliti til fornleifa að ekki verði valið á milli þeirra en ítrekað það sem bent er á í skráningarskýrslu að heimildir hafi bent til þess að á Melanesi væru fleiri rústir en að þær hafi ekki fundist við vettvangskönnun. Ekki sé því hægt að útiloka að minjar komi í ljós við framkvæmdir á nesinu. Fornleifavernd ríkisins telur að þegar og ef framkvæmdir hefjist á þessu svæði verði fornleifafræðingur að vera þar til eftirlits.

Fornleifavernd ríkisins telur leið B lakasta kostinn í áfanga 2. Leiðin liggi nærri friðlýstum fornleifum á Grímkelsstöðum og hafi áhrif á mun fleiri fornleifar en leiðir C og D og það þrátt fyrir að ekki sé búið að skrá fornleifar í Teigsskógi og að líkur bendi til að þar leynist óþekktar fornleifar.

Í athugasemdum **Gunnlaugs Péturssonar** kemur fram að í landi Grafar séu tvennar friðlýstar fornminjar sem eru í stórhættu vegna leiðar B: 1) "Rústir fornbylisins Grímkelsstaða fast innan við Grímkelsstaðaá niðri undir sjó. Túnstaði er milli Akranesmels og Grímkelsstaðaár og eru bæjarrústirnar innan túngarðsins". 2) "Fornt akurgerði í Akraneshvammi milli Akraness og Grímkelsstaðaár."

Í athugasemdum **Prastar Reynissonar** kemur fram að þar sem vegurinn komi upp á Melanes þurfi að gæta varúðar ef leiðir B eða C verði fyrir valinu og af þeim yrði fylgt þeim kosti sem gengur lengst fram í Melanestá. (Syðsta hluta Melanessins.)

Í vikinni austan við tána séu forn naust sem ekki sé getið um í matsskýrslu.

Samkvæmt fyrirbyggjandi kortum megi ekki miklu muna að þau lendi undir vegfláanum.

Í athugasemd **Landverndar** kemur fram að með leiðum B og C sé meiri hætta á því að menningarminjum verði spillt heldur en ef leið D verði farin.

Í athugasemdum **Brynju Þ. og Guðrúnar Ó. Þorbergsdætra** kemur fram að samkvæmt matsskýrslu stafi fornminjum mikil hætta af leið B en nánast engin á leið D. Í Teigsskógi og í hlíðinni að Hallsteinsnesi séu líklega fleiri fornminjar en getið sé um í matsskýrslu og sumar þeirra jafnvel frá landnámi.

Í svörum **Vegagerðarinnar** er þresti þakkað fyrir ábendingu um að fornt naust sé við Melanestá.

Leið C.

Tafla 4.3 Minjar innan 100 m frá vegstæði leiðar C í 2.áfanga.

Fornleif	Varúðarsvæði 1 (0-60 m)	Varúðarsvæði 2 (60-100 m)
Varða (51:22)	x	
Þúst (53:16)		x
Varða (53:17)		x
Varða (53:18)		x
Býli (53:01)	x	
Útihús (53:13)	x	
Útihús (53:20)	x	
Rúst (53:25)	x	
Fjánhús (53:14)	x	
Fjánhús (53:15)	x	
Tóft (53:22)		x
Túngarður (53:27)		x
Túngarður (53:21)	x	

Í matsskýrslu kemur fram að 13 fornminjar séu innan við 100 m frá fyrirhuguðu vegstæði leiðar C í 2. áfanga. Af þeim séu 8 fornminjar innan við 60 m frá vegstæðinu og því á varúðarsvæði 1. Leið C liggja þvert í gegnum túnstæði jarðarinnar Gróness og sé líklegt að þar þurfi að raska einhverjum minjum og veglínan liggja. Þurfi að rannsaka þær, merkja aðrar minjar og verja eftir þörfum.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að leið C liggja nærri bæjarhól Gróness. Ekki sé fulljóst hvort bæjarhóllinn og rústir honum tengdar muni raskast vegna framkvæmda en ef ekki verði hægt að komast hjá raski þurfi að leggja í umfangsmiklar fornleifarannsóknir.

Leið D.

Tafla 4.4 Minjar innan 100 m frá vegstæði leiðar D í 2. áfanga.

Fornleif	Varúðarsvæði 1 (0-60 m)	Varúðarsvæði 2 (60-100 m)
Varða (51:22)	x	
Naust (54:15)		x
Býli (57:01)		x
Tóft (57:16)		x
Tóft (57:17)		x
Tóft (57:18)		x
Tóft (57:19)		x
Túngarður (57:20)		x
Sel (58:14)		x
Fjánhús (58:39)	x	

Í matsskýrslu kemur fram að 10 fornminjar séu innan við 100 m frá fyrirhuguðu vegstæði leiðar D í 2. áfanga. Af þeim séu 2 fornminjar innan við 60 m frá vegstæðinu og því á varúðarsvæði 1 en stafi þó ekki hætta af framkvæmdum. Mikilvægt sé að fara með gát við bæjarstæði og þá sérstaklega Brekku, Hofstaði og Miðhús. Náma 5 sé nálægt minjastað 48:66 (varúðarsvæði 1) og því þurfi að merkja minjastaðinn vel.

Í umsögn **Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að ein varða hafi fundist í nágrenni vegstæðis leiðar D á Hjallahálsi. Verði kosturinn, „Miðhús-Melanes vestan Brekkuár”, fyrir valinu þurfi að merkja nokkrar fornleifar, einkum í kringum bæjarstæði Hofstaða og þurfi fornleifafræðingur að vera til eftirlits á meðan á framkvæmdum við Brekku stendur.

Fornleifavernd ríkisins telur að leið D sé besti kosturinn í áfanga 2 sérstaklega ef sá hluti leiðarinnar sem kallaður sé „Miðhús-Melanes sunnan Brekkuár” verði fyrir valinu.

4.2.3 Áhrif á menningarminjar á 3. áfanga

Tafla 4.5 Minjar innan 100 m frá vegstæði við Skálanes á 3. áfanga.

Fornleif	Varúðarsvæði 1 (0-60 m)			Varúðarsvæði 2 (60-100 m)		
	g660-002	g660-994	Efstu-kostir	g660-002	g660-994	Efstu-kostir
Rétt (58:40)	x	x				x
Býli (58:01)		x				
Útihús (58:33)	x					
Útihús (58:34)	x	x				x
Útihús (58:35)	x					
Útihús (58:36)	x					
Útihús (58:37)				x		
Útihús (58:38)		x				
Hugs. rúst (58:41)					x	
Hugs. rúst (58:42)	x					

Í matsskýrslu kemur fram að 10 fornminjar séu innan við 100 m frá fyrirhuguðu vegstæði við Skálanes og af þeim séu 8 minjar innan við 60 m og þar með á varúðarsvæði 1. Engar minjar séu í hættu verði efstu kostir valdir en 6 minjar séu í hættu á leið g660-002 og 4 á leið g660-994. Miklar líkur séu á því að ef til framkvæmda kemur á svæði milli Skálanesbæjarins og sjávar þá muni minjar koma í ljós og í því í tilvikum sé nauðsynlegt að fornleifafræðingur verði til staðar á meðan framkvæmdum stendur.

Tafla 4.6 Minjar innan 100 m frá vegstæði, frá Kleifastöðum að Eyri á 3. áfanga.

Fornleif	Varúðarsvæði 1 (0-60 m)	Varúðarsvæði 2 (60-100 m)
Rúst (59:20)	x	
Útihús (60:15)		x
Útihús (60:16)		x
Rúst (60:21)		x
Rúst (60:18)		x
Rúst (60:19)		x
Rúst (60:20)		x
Rúst (60:22)		x
Dys (60:10)	x	
Útihús (60:14)	x	

Í matsskýrslu kemur fram að 10 fornminjar séu innan við 100 m frá fyrirhuguðu vegstæði frá Kleifastöðum að Eyri og af þeim séu 3 innan við 60 m og þar með á varúðarsvæði 1. Við Galtará séu heimildir um minjar rétt austan megin við núverandi veglínu og því sé nauðsynlegt að fara með gát við framkvæmdir á því svæði. Garðlag muni raskast vegna námu 18.

Fornleifavernd ríkisins gerir í umsögn sinni kröfu um mótvægisáðgerðir varðandi alla kosti sem lagðir séu fram vegna leiðar um Skálanes. Þeir kostir sem kallaðir séu efstu kostir hafi minnst áhrif á fornleifar og séu því bestir. Merkja þurfi nokkrar fornleifar við veginn milli Kleifastaða og Eyrar og svo gæti farið að rannsaka þyrfti eina rúst með fornleifauppgreftri.

Fornleifavernd ríkisins gerir í umsögn sinni kröfur um aðgæslu og/eða beinar mótvægisáðgerðir varðandi eftirtaldar námur: Nr. 5, 6, 7a, 7b, 8, 10, 18, 23, 31, 33, 34, 35, 36 og 42.. Náma 6 sé rétt sunnan við Grímkelstaði þar sem séu friðlýstar fornleifar, rústir innan túngarðs og fornt akurgerði. Þá séu þrjú líklegir minjastaðir innan efnistökusvæðisins sem rannsaka þurfi áður en efnistaka gæti hafist. Fornleifavernd ríkisins telur mjög æskilegt að ekki verði ráðist í efnistöku í námu 6.

Fornleifavernd ríkisins bendir á að talsverð óvissa sé ríkjandi varðandi fjarlægð fornleifa frá einstaka vegkostum. Þar sem mismunandi kostir leiða séu dregnir saman í færri kosti, eins og t.d. sex kostir leiðar B frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi í þrjú kosti (efri-, neðri- og fjörkost) og oft á tíðum ónákvæm staðsetning fornleifa miðað við vegkosti, sagðar í 0-60 m fjarlægð eða 60-100 m fjarlægð, leiði það til þess að ekki sé hægt að líta á umsögn Fornleifaverndar ríkisins sem endanlega. Þegar endanlegt leiðarval hafi farið fram muni stofnunin þurfa að fá þá tillögu til umsagnar ásamt nákvæmri afstöðu leiðarinnar til fornleifa til að geta sagt til um hver áhrif vegagerðin muni hafa á fornleifar og til hvaða mótvægisáðgerða beri að grípa.

Að lokum bendir stofnunin á að varast beri að hafa vinnuskúra og efnisgeymslur of nálægt fornleifum og að haga beri akstri vinnuvéla með tilliti til fornleifa.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að GPS-hnit allra fundinna fornminja séu til. Við verkhönnun verði hægt að ofanvarpa þessum hnitum á veglínuna og fá nákvæmar fjarlægðir. Á því stigi verði ákveðið hvort sneiða megi hjá þeim fornleifum, sem lendi of nærri framkvæmdasvæðinu eða hvort leita skuli samþykkis Fornleifaverndar til að fórna fornleifinni að undangengnum rannsóknum. Í svörum Vegagerðarinnar kemur einnig fram að hún telji það einnig mjög eðlileg vinnubrögð að þegar endanlegt leiðaval hafi farið fram þá muni Fornleifavernd fá þá tillögu til umsagnar ásamt nákvæmri afstöðu leiðarinnar til fornleifa til að geta sagt til um hver áhrif veglagningin muni hafa á fornleifar og til hvaða mótvægisáðgerða beri að grípa.

4.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG FUGLA

4.3.1 Áhrif á gróður

4.3.1.1 Áhrif á gróður á 1. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að 1. áfangi muni ekki hafa áhrif á gróðurfar nema örtiltar spildur sem tengi núverandi vegstæði við fjöruna, ef fjörðurinn verði þveraður. Þar sé lítið birkikjarr og lyng í lögðum, gisin graslendi efst en ógróin urð þar sem brattast sé. Verði farið fyrir fjörðinn sé aðeins um að ræða óverulega breikkun á núverandi vegstæði og áhrif á gróður því hverfandi.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að ekki liggi fyrir sambærilegar upplýsingar um gróður á þessum áfanga og fyrir aðra áfanga þar sem ekki hafi verið gert gróðurkort af svæðinu.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að gróðurfari á 1. áfanga hafi verið lýst í texta og gróðurkort hefði engu bætt við þá lýsingu þar sem gróðurfar er það sama frá vegi og niður undir fjöru.

4.3.1.2 Áhrif á gróður á 2. áfanga

Leið B. Í matsskýrslu kemur fram að á leið B raskist heildstætt, nánast ósnortið land frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi og allir valkostir ofan við fjörukostinn raski samfelldum birkiskógi, Teigsskógi, sem sé nálægt 400 ha að flatarmáli. Skógurinn sé mjög þéttur og ófær bæði mönnum og skepnum og hafi þróast án nýtingar eða beitar og þar hafi fundist 130 tegundir plantna. Flatarmál vegarins og vegskeringa frá Þórisstöðum og að sjó við Hallsteinsnes mun verða á bilinu 25 – 40 ha eftir mismunandi valkostum. Af því sé flatarmál skóglendis á bilinu 23 – 26 ha. Auk þess er gert ráð fyrir að allt að 5 m breitt svæði beggja vegna vegar geti orðið fyrir hnjaski, eða nálægt 8 ha og rask vegna efnistöku 17,4 ha. Alls verði því rask á 49-52 ha af skóginum eða nálægt 12,5% hans. Skógurinn sé víðast 200 – 500 m breiður og því muni vegstæði um hann endilangan og opnun námusvæða einnig hafa veruleg áhrif á það sem eftir standi. Fimm af sex námusvæðum séu jafnframt klettaranar sem myndi skjól fyrir skógin þar sem hann sé vöxtulegastur.

Samkvæmt könnun á birkiskógum hafi Teigsskógur nokkra sérstöðu í A-Barðastrandarsýslu. Önnur skóglendi sem séu talin svipaðrar stærðar eða stærri, séu ekki jafn samfelld, eða séu gisin og inni í dölum eða fjörðum. Teigsskógur sé eina stóra skóglendið sem snúi í suður og eitt af tveimur sem sé á utanverðum nesjum. Heildarflatarmál allra birkiskóga í sýslunni sé metið ríflega 5.000 ha, en birkiskógur og kjarr á Vestfjörðum rúmlega 20.000 ha eða sem næst 4% af láglandi að 400 m hæð yfir sjávarmáli. Aðeins sé eftir brot af upprunalegum birkiskógum landsins, eða innan við 5%, lítið er um rannsóknir á þeim og ekki hefur verið mörkuð stefna um verndargildi þeirra. Aðeins ríflega 1% landsins er vaxið birkiskógi en mjög fá svæði

séu vaxin eins þéttum skógi og svo ósnortin af mönnum og búsmala og Teigsskógur. Verndargildi skógarins lýtur annars vegar að því að hér hafi skógurinn verið um aldir og því sé um að ræða heildstætt þróað vistkerfi og hins vegar gæti verið verndargildi í því erfðaeefni sem þarna sé að finna. Vegur opni fyrir umferð og þar með beit búfjár sem gæti haft jákvæð áhrif á vöxt birkisins og framleiðni kerfisins til skamms tíma, ef þarna sé um staðnað vistkerfi að ræða. Hins vegar hafi þéttasti hluti skógarins ákveðin einkenni; t.d. reynitré og þrílaufung í undirgróðri sem hvort tveggja þoli nánast enga beit. Einnig er bent á að smölun sé mjög erfið í jafn þéttu kjarlendi.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að gera megi ráð fyrir að áhrif framkvæmdarinnar nái til nánast alls skógarins. Teigsskógur hafi mikið verndargildi og að það rask á skóginum sem verði vegna fyrirhugaðar vegagerðar sé með öllu óásættanlegt. Ekki skipti máli hvaða veglína verði fyrir valinu þar sem einstök svæði innan skógarins séu líklega mjög misjöfn í svona fjölbreyttu landslagi þar sem skiptist á skýldir, rakir bollar og opin holt. Birkiskógar hafi jafnframt almennt mikið verndargildi þar sem innan við 5% sé eftir af upprunalegum birkiskógum landsins. Umhverfisstofnun bendir á að það sé rangt sem fram komi í matsskýrslu og í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða að ekki hafi verið mörkuð stefna um verndargildi birkiskóga. Stofnunin bendi á að samkvæmt 39. gr. laga um náttúruvernd skuli Umhverfisstofnun ásamt Skógrækt ríkisins vinna að verndun og eftirliti með náttúrulegum birkiskógum og skógum til útivistar. Í stefnumörkun íslenskra stjórnvalda til sjálfbærrar þróunar til ársins 2020 séu skilgreind markmið á sviði sjálfbærrar þróunar og leiðir að þeim markmiðum. Eitt þessara markmiða sé að forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands. Samkvæmt stefnumörkuninni skuli einnig leitast við að hefja markvissar tilraunir og aðgerðir við endurheimt upprunalegra vistkerfa, s.s. birkiskóga. Þar sem mikilvægum vistkerfum sé raskað með framkvæmdum skuli vera almenn regla að framkvæmdaraðili reyni að endurheimta sambærileg landsvæði. Umhverfisstofnun telur að flatarmál þess skóglendis sem þurfi að endurheimta ef leið B verði valin sé öllu meira en flatarmál þess skógar sem verði fyrir beinu raski þar sem efnisvinnsla og slóðagerð rýri enn frekar gildi þess sem eftir sé. Ófullnægjandi sé að fylgjast með skógræktinni í einungis 2 ár. Til að hægt sé að meta árangur af endurheimt skógræktar sé nauðsynlegt að fylgjast með framvindu hennar í fjölda ára og meta árangur eftir 10-20 ár. Þá telji Umhverfisstofnun að setja beri það skilyrði að Vegagerðin stuðli að endurheimt jafn stórs votlendis og þurfi að raska vegna framkvæmdanna, þ.m.t. grunnsævi.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að birkiskógar séu afar mismunandi, bæði hvað varði aldur skógarins sem vistkerfis á hverjum stað, vaxtarlag trjáanna, erfðaeefni birkisins, undirgróður og aðstæður allar. Þessir skógar hafi lítið verið rannsakaðir og ekki ljóst hvert verndargildi eins skóglendis sé í samanburði við annað. Sett hafi verið fram sú kenning að þau tré sem standi í skóglendum eins og Teigsskógi séu teinungar af aldagömlum rótum, þó að einstaka stofnar séu ekki nema hundrað ára gamlir. Þetta sé ekki vitað, en ef rétt er, hljóti það að auka verndargildi svæðisins. Tekið sé undir athugasemdir Umhverfisstofnunar varðandi vöktun. Breytingar gerist hægt í náttúrunni og eigi það sérstaklega við um gróður á norðurslóðum. Vöktun á gróðurfari þurfi að eiga sér stað í langan tíma og ljóst þurfi að vera hver beri ábyrgð á henni. Vöktun á fyrirsjáanlegum breytingum af manna völdum segir hins vegar ekki nema hálfá söguna, því að náttúran sé sífelldum breytingum undirorpin. Vegagerðin fellst á sjónarmið Umhverfisstofnunar um endurheimt votlendis en telji að einungis sé

hægt að endurheimta votlendi á landi. Votlendisaðgerðir á grunnsævi séu óframkvæmanlegar.

Í frekari umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að ekki sé hægt að líta á endurheimt votlendis á landi sem mótvægisáðgerð vegna skerðingar á grunnsævi. Hægt sé að endurheimta grunnsævi í Gilsfirði með því að tryggja þar full vatnsskipti, en með þverun Gilsfjarðar hafi verið raskað 4% af leirum landsins. Vegna lögunar skógarins, vegagerðar eftir honum endilöngum, náma og námuvega og affalla sem geti orðið við endurheimt sé rétt að gera ráð fyrir meiri endurheimt en hægt sé að sýna fram á að verði raskað með beinum hætti. Skilyrða eigi að endurheimtur skógur verði á sama svæði og ekki sé óeðlilegt að meta þurfi endurheimtina bæði með beina og óbeina röskun í huga og vegna áhrifa á landslag. Gera þurfi því ráð fyrir að endurheimta á samfelldu svæði í það minnsta tvöfalda stærð þess svæðis sem verði eyðilaggt.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að endurheimt birkiskóga í þessu sambandi sé langtímaverkefni og markmiðið, þegar upp er staðið, að endurheimt hafi verið a.m.k. það sem hafi spillst. Vafasamt sé að leggja til að endurheimt verði tiltekið hlutfall umfram það sem verði fyrir raski þegar ekki sé ljóst hver spjöllin verði.

Í umsögn **Skógræktar ríkisins** kemur fram að Teigsskógur hafi nokkra sérstöðu meðal Vestfirskra skóga. Hann sé talin vera um 378 ha að flatarmáli og skipi þannig sess með stærstu skóglendum landshlutans. Telja megi að skógurinn nái frá Þórisstöðum um Gröf og langleiðina að gömlum túngarði við bæinn Hallsteinsstaði yst á skaganum. Lengd fyrirhugaðs vegar í skóginum sé milli 7–8 km og breidd skógarins sé víðast milli 400–500 m. Þéttleiki birkisins í Teigsskógi sé einstakur og á stöku stað í miðhluta skógarins megi líta stórvaxinn reynivið sem myndi yfirhæð í frekar lávöxnu birkikjarrinu. Birkiskógurinn sé hvergi hávaxinn; meðal hæð gæti verið um 2 m þar sem skógurinn sé hæstur. Framtíðarnytjar skógarins kunni að felast í sérstöðu hans sem heildrænu og sérstöku vistkerfi. Einnig megi ætla að útivist í og við Þorskafjörð vaxi í réttu hlutfalli við byggðaðþróun og bættar samgöngur á vesturlandi. Báðir kostirnir í gegnum Teigsskóg muni hafa í för með sér mikla skógareyðingu. Gera megi ráð fyrir að vegagerð eftir hliðunum gæti haft áhrif á jarðraka neðan vegar. Vegurinn gæti virkað eins og framræsluskurður, eftir endilangri hliðinni með þeim afleiðingum að dragi úr frjósemi svæðisins. Verulegt rask muni hljóttast af fyrirhuguðum framkvæmdum vegagerðar í Teigsskógi. Stóran hlut af því raski mætti bæta með uppgræðslu. Reyndar megi reikna með að með tímanum muni birkið sá sér að verulegu leyti sjálft í hið raskaða land. En einnig þurfi að gera ráð fyrir að vegna snjóruðnings af veginum muni verða töluvert um brot og sligun á trjágróðri næst veginum. Reikna megi þó með að neðri kosturinn þurfi öllu meira pláss, en hann muni kljúfa skóginn eftir endilöngu. Varlega áætluð skógareiðing vegna þeirrar framkvæmar sé um 50 ha sem verði þá mesta samfellda skógareiðing sem átt hafi sér stað vegna framkvæmda hér á landi í seinni tíð. Verði efri kosturinn valinn verði um mun minni skógareiðingu að ræða. Efri leiðin virðist fylgja skógarjaðrinum að verulegu leyti og útlit sé fyrir að skeringar og fláafætur verði umfangsminni, en ef neðri leið verði valin. Þar sem um minni hliðarhalla sé að ræða. Halli í vesturhlíð Þorskafjarðar sé 10–30° en ofan við skóginn sé flatur hjalli sem virðist af náttúrunnar hendi eðlilegt vegstæði. Hugmyndir Vegagerðarinnar um efri kost vegstæðis um Teigsskóg fylgi þessum hjalla að mestu leyti. Þó verði veruleg skógareiðing í tengslum við efnistöku og námur sem framkvæmdinni fylgi. Efnistökusvæðin sem tengist skógarruðningi á leið B um Teigsskóg séu á sex stöðum og muni valda umtalsverðu raski.

Fram kemur að skógareyðing vegna vegagerðar um Teigsskóg, efri og neðri leið sé af slíkri stærðargráðu að ekki verði við unað án sérstakra mótvægisáðgerða. Framkvæmdaaðili hafi leitað til Skjólskóga um tillögu að mótvægisáðgerðum sem lagt hafi til að skógur verði ræktaður á að minnsta kosti jafn stóru svæði í landi Skóga í Þorskafirði. Skógrækt ríkisins leggur til að efnistökusvæði í Teigsskógi verði grædd upp með skógi um leið og framkvæmdum ljúki. Ef valin verði leið B um Teigsskóg leggur Skógrækt ríkisins til að við framkvæmdina verði staðið snyrtilega að ruðningi og leitað verði til skógarvarðar á svæðinu um ráðleggingar. Jafnframt sé nauðsynlegt að fylgst verði með áhrifum vegarins á skóginn. Sérstaklega verði haft í huga hvaða áhrif vegalögnin sjálf hafi á vistkerfi skógarins. Einnig beri að kanna og fylgjast með því hvaða áhrif umferð og snjóruðningur um veginn kunni að hafa á skóginn. Eðlilegt sé einnig að fylgjast með og meta árangur mótvægisáðgerða sem felist í skógrækt í landi Skóga.

Skógrækt ríkisins bendir á að á Melanesi sé birkiskógur og inni á milli birkipláka sé graslendi og votlendispollar umvafðir bláberja- og krækilyngsmóum. Við sjóinn séu djúpir, víðir hvammar, í þeim ystu séu fjalldrapa- og lyngmóar, utar sé birki- og loðvíðikjarr. Eftir að fyrirhugaður vegur þveri Gufufjörð séu sýndir þrír möguleikar á landtöku við Melanes. Af þeim leggi Skógrækt ríkisins til að valin verði fjöruleið upp á Melanesið.

Í umsögn **minnihluta Breiðafjarðarnefndar** kemur fram að á leið B verði farið í gegnum þveran og endilangan stærsta náttúrulega birkiskóg á Vestfjörðum. Skógurinn hafi varðveist vel, líklega vegna þess hversu þéttur hann sé og torfar mönnum og búfé en örugglega einnig vegna þess að þarna séu kjöraðstæður fyrir birki. Vegagerðin leggi til að birkiskógur annars staðar í sýslunni verði endurheimtur, sem mótvægisáðgerð við vegagerð í Teigsskógi. Ólíklegt sé að þar muni vaxa skógur líkur þeim sem spillt verði í Teigsskógi. Þar hafi sá skógur fengið að þróast og þroskast án umtalsverðrar beitar og annarra eyðingaraflla og orðið sérstaklega vöxtulegur og þéttur. Ekki sé hægt að útiloka að staðbundinn breytileiki sé í erfðaeefni birkis, sem haft geti umtalsverð áhrif. Minnihluti Breiðafjarðarnefndar leggi því til að ef af leið B verður, þá muni verða endurheimt meira af birkiskógum en sem nemi því sem raskað verður.

Í umsögn **Reykholahrepps** er eindregið mælt með leið B en huga þurfi að því að sem minnst verði tekið af Teigsskógi undir veginn.

Í athugasemd **Landverndar** kemur fram að í Teigsskógi yrði tæplega 50 hekturum yrði eytt. Friðsæld svæðisins yrði rofin og bæði Hallsnes og Grónes myndu glata gildi sínu sem eyðines.

Í athugasemd **Náttúruverndarsamtaka Íslands** kemur fram að Vegagerðin fyrirhugi að birkiskógur annars staðar í Barðastrandarsýslu verði endurheimtur, sem mótvægisáðgerð við vegagerð í Teigsskógi. Slíkt sé óraunhæft þar sem Teigsskógur hafi viðhaldist, þrátt fyrir mikla beit áður fyrir og orðið mjög þroskalegur og þéttur. Slíkan skóg endurheimti menn ekki með hefðbundnum skógræktaraðgerðum.

Í athugasemd **Gunnlaugs Péturssonar** kemur fram að Vegagerðin hafi mælt með línu í 20-40 m hæð, sem skeri Teigsskóg endilangan. Vegagerðin haldi opnum möguleika á veglínu sem liggi í 50-70 m hæð. Ekki verði séð annað en að sú leið fari yfir allteins mikinn skóg og neðri leiðin, enda nái skógurinn langt upp í hlíðina, eða upp í um 120 m hæð, nema e.t.v. yst á Hallsteinsneshlíð.

Í sameiginlegri athugasemd **Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** kemur fram að í Náttúruverndaráætlun 2004-2008 sé Teigsskógur ekki einn af þeim 22 birkiskógum á Íslandi sem Skógrækt ríkisins telji að þarfnist verndar. Um sé að ræða skóg sem sé örllítið brot af öllum birkiskógi í landinu og lítið brot af öllum birkiskógi á Vestfjörðum og það sé unnt að planta út eða sá nýju birki til mótvægis við það birki sem verði að víkja fyrir veginum.

Skipulagsstofnun leitaði til Umhverfisstofnunar og óskaði eftir umfjöllun stofnunarinnar um verndargildi Teigsskógar í ljósi athugasemdar sveitarfélaganna hér að ofan.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** um verndargildi Teigsskógar kemur fram að þau svæði sem Skógrækt ríkisins benti á við gerð náttúruverndaráætlunar hafi á engan hátt verið allsherjar úttekt á verndargildi skóga heldur benti hún á helstu birkiskóga landsins og auk þess hafi sérstaklega verið bent á svæði sem þurftu sérstakrar verndar vegna fágætis. Til dæmis svæði eins og Fagriskógur, torfa með hávöxnum skógi, eða Leirhafnarfjöll, nyrstu kjarrleifar á Íslandi og Laugarvalladalur, kjarrleifar í yfir 500 m h.y.s. Þessi 22 svæði endurspegli því ekki náttúruverndargildi einstakra birkiskógasvæða á Íslandi nema að því marki sem nefnt sé hér að ofan. Þar sem mörg svæðin njóti þegar verndar hafi ekki verið hægt að líta á nema hluta svæðanna sem beinar tillögur um frekari vernd. Engin úttekt hafi verið gerð af hálfu Skógræktar ríkisins á verndargildi einstakra skóglenda á Vestfjörðum eða öðrum landshlutum. Umhverfisstofnun bendi á mikilvægi Teigsskógar og verndargildi hans með vísan í náttúruminjasrá. Teigsskógur haldi gildi sínu þrátt fyrir að skógurinn sé ekki á náttúruverndaráætlun 2004-2008. Í undirbúningi sé stofnun vinnuhóps á vegum umhverfisráðuneytis sem muni sérstaklega taka á vernd og endurheimt náttúrulegra birkiskóga. Í drögum að endurskoðun á Velferð til framtíðar sem kynnt voru á síðasta umhverfisþingi umhverfisráðuneytisins segir: "Unnin verður áætlun um endurheimt náttúrulegra vistkerfa, þar á meðal birkiskóga á grundvelli stefnumörkunar um líffræðilega fjölbreytni. Áætlunin verður felld inn í næstu Náttúruverndaráætlun sem taka á gildi árið 2009." Hér komi greinilega í ljós sá vilji stjórnvalda að viðhalda íslenskum birkiskógum og að í næstu náttúruverndaráætlun eigi að leggja áherslu á vernd þeirra og endurheimt. Engin ástæða sé því nú til að ryðja yfir 50 ha af náttúrulegum birkiskógi og hafa áhrif á alls um 400 ha.

Í athugasemd **Brynju Þ. og Guðrúnar Ó. Þorbergsdætra** kemur fram að með leið B verði rofinn stærsti samfelldi birkiskógur á Vestfjörðum. Gróðursvæðið í hlíðinni sé ekki breitt en vegurinn skeri það í sundur. Auk þess sé ekki síður tjón af völdum efnistöku í skóginum sem að hluta felist í því að fjarlægja skjólmyndandi hryggi. Verði leið B fyrir valinu sé eðlilegt að ræktun skógar til mótvægis fari fram í landi Grafar og Hallsteinsness í stað Skóga eins og fyrirhugað sé.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að Teigsskógur sé hluti af 5.000 ha skóglendi í A-Barðastrandasýslu og af rúmlega 20.000 ha á Vestfjörðum. Bent sé á að til séu önnur sambærileg svæði að stærð. Sú mótvægisáðgerð að rækta skóg í landi Skóga, í stað þeirrar röskunar sem verði á Teigsskógi, sé ekki bindandi og útiloki ekki að rækta skóg annars staðar ef ástæða þyki til, en nauðsynlegt hafi verið að koma með áætlun í matsskýrslunni.

Í athugasemd **Bergsveins Reynissonar** kemur fram að fyrirhugað vegar- og námusvæði á Hallsteins- og Grónesi, séu síðustu óspilltu "fjöruskógar" á svæðinu. Mótmælt er slíkri meðferð á náttúru hreppsins og bent á að ekki séu mörg svæði þar sem bæði má finna fjall og fjöru, vaxið birkiskógi án þess að vegur skilji að.

Í athugasemd **Þrastar Reynissonar** kemur fram að námur 7d annars vegar og 7a, 7b og 7c í sameiningu hins vegar á Hallsteinsnesi muni taka yfir allt gróðurbeltið milli fjalls og fjöru. Sama gildi um allar námur framan í Grónesi. Ásamt með veginum sjálfum muni námur 32, 33, 34, 35 og 36 skilja aðeins eftir mjóar ræmur af ósnortnu landi. Við þær allar þurfi að setja ströng skilyrði um snyrtilega umgengni og nota allar tiltækar aðferðir til að endurheimta upprunalegan gróður.

Leið C. Í matsskýrslu kemur fram að leið C raski ósnortnu landi utan núverandi vegar við Djúpaþjórd. Þar skiptist á holt og klettaranar með deiglendi á milli. Gróðurhverfin séu öll algeng bæði á héraðs- og landsvísu, en ósnortið landsvæði hafi ákveðið verndargildi í sjálfu sér. Leiðin um Melanes, bæði á leið B og C, raski birkiskóginum þar, mest þar sem gisnir birkiflákar skiptast á við deigt graslendi. Ekki sé um víðáttumikið svæði að ræða og svipað gróðurfar sé innar á nesinu og ofan framkvæmdasvæðis.

Leið D. Í matsskýrslu kemur fram að leið D fylgi núverandi vegi að mestu og því sé minnst rask á grónu landi sem fylgi henni og lítið um að heildstæð gróðurhverfi verði fyrir áhrifum. Helst þarf að huga að fitjunum í botni Djúpa- og Gufufjarðar, og votlendum kjarrmóum í austanverðum Gufufirði. Á Ódrjúgshálsi verði rask á holtagróðri sem sé viðkvæmur en sái sér auðveldlega út í raskað land. Einnig séu lynglautir og birkikjarr sem verði fyrir raski, en með vönduðum frágangi og varkárni í umgengni ætti það rask að gróa á náttúrulegan hátt á fáum árum. Meiri eftirsjá sé af votlendum kjarrmóum Gufufjarðarmegin, og sé lagt til að þar verði fylgt holtum eins og kostur sé. Lega vegarins sé þvert á hallalínur þannig að vatnsmiðlun verði að mestu óbreytt um það land sem ekki verði fyrir beinu raski af framkvæmdinni. Farið verði yfir fitjarnar í botni Djúpaþjórdar og þar með tapast a.m.k. tímabundið um 10 ha af fitjagróðri, en þegar litið sé til lengri tíma gæti framburður árinna og lega vegarins orðið til þess að þetta gróðurlendi myndist aftur utan vegarins. Leið D þveri Gufufjörð utan við fitjarnar og gert sé ráð fyrir fullum vatnsskiptum. Erfitt sé að segja fyrir um hver verði áhrif framkvæmdanna á fitjarnar. Ef farin verði leið D, gætu aðstæður breyst að einhverju leyti, og þar með skilyrði gróðurs. Sé litið til eilítið lengri tíma megi jafnvel gera ráð fyrir að framburður árinna og rof úr hlíðinni safnist hraðar upp innan vegarins og svæðið fái yfirbragð þurrlandis, en einnig gætu myndast fitjar utan við veginn, þar sem fjörðurinn er aðgrunnur.

Fram kemur að flest efnistökusvæðin á 2. áfanga séu lítt gróin fyrir utan þau sem séu í Teigsskógi.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að ekki liggi fyrir gróðurkort af vestanverðum Ódrjúgshálsi heldur einvörðungu af hálsinum austanverðum og því sé ekki ljóst hvort tekið hafi verið tillit til ábendinga Náttúrustofu Vestfjarða um að þar verði fylgt holtum eins og kostur sé við val á veglínu. Þar sem vikið sé frá núverandi vegi, s.s. á Ódrjúgshálsi, ætti sem mótvægisáðgerð að fjarlægja núverandi veg og græða vegsvæðið upp. Við uppgræðsluna verði reynt að endurheimta grenndargróður. Umhverfisstofnun telji að einnig eigi að setja sem skilyrði fyrir framkvæmdum að endurheimt verði minnst jafnmikið votlendi og það sem raskast við framkvæmdina, þ.m.t. grunnsævi.

4.3.1.3 Áhrif á gróður á 3. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að röskun verði á Skálaneshraunum vegna efnistöku sem hafi afgerandi áhrif á vaxtarskilyrði gróðurs á hraununum og á milli þeirra. Við framkvæmdina skerðist einnig samningsbundið skógræktarsvæði Skálanesbónda um 4 ha. Að öðru leyti fylgi þessi áfangi núverandi vegi og rask sem óhjákvæmilega fylgi

framkvæmdum af þessu tagi einskorðist við nánasta umhverfi vegarins, aðallega graslendi og lítið grónar eyrar.

Í umsögn **Skógræktar ríkisins** er bent á að eðlilegt sé að hafa samráð við ábúanda og Skjólskóga um framkvæmdina í landi Skálaness vegna skógræktinnar í Skálanesi.

4.3.2 Áhrif á fugla

4.3.2.1 Áhrif á fugla á 1. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að hvort sem farið verði fyrir eða yfir Þorskafjörð eigi áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf að verða lítil. Efnistaka kunni að hafa tímabundin áhrif.

4.3.2.2 Áhrif á fugla á 2. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að um 1% þeirra rauðbrystinga er fari um Ísland á hverju vori haldi sig í Gufufirði. Þær leiðir er komi til greina muni skerða hluta fæðusvæðis rauðbrystings og sé engin leið betri en önnur í því tilviki. Mikilvægustu svæðin muni sleppa en þau séu upp undir sjávarfitjunum í Gufufirði og undan Brekku í Gufufirði og vatnsskipti verði full. Aðrir vaðfuglar noti sömu svæði í Gufufirði einnig mjög mikið að vori.

Leið B. Í matsskýrslu kemur fram að 34 tegundir fugla hafi sést á vegsvæði leiðar B. Mest hafi verið um skógarþröst, hrossagauk og þúfutittling. Stelkur hafi einnig verið mjög algengur úti á Hallsteinsnesi, bæði við fjöruna og við ísaltar tjarnir og mýrlendi. Neðri-kostur milli Grafar og Hallsteinsness fari nokkuð nærri tjörnunum á Hallsteinsnesi og gæti haft neikvæð áhrif á fjölbreytnina á því svæði. Að öðru leyti sé lítill munur á kostum frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi. Vegleiðir í gegnum Teigsskóg muni hafa mest áhrif á þúfutittling, hrossagauk og skógarþröst en einnig aðrar tegundir eins og auðnutittling, músarindil og rjúpu. Við þverun Djúpafjarðar verði farið yfir eyjar og sker. Æðarvarp sé á eyjunum og á sjávarhólmum við Grónes. Ysta leiðin fari yfir flestar eyjar (hólma) og fækki þar með valkostum á hreiðurstæðum. Einnig auðveldi vegur aðkomu refs og minks út í eyjarnar. Milli leiðin fari yfir færri eyjar og hafi því minni áhrif. Innstu kostirnir muni ekki hafa áhrif á varpstaði æðarfugls en raska fæðustöðvum. Fram kemur að þrjár af sex leiðum um mynni Djúpafjarðar liggi um Gróneseyjar, 180-305 m frá arnarsetri í Ystey. Hugsanlegt sé að ernir geti nýtt varpstaðinn ef innsta línan verði valin en nánast engar líkur séu á því ef hinar tvær verði valdar. Aðrar þrjár veglínur liggi 800-1000 m frá setrinu í Ystey og sé ólíklegt að vegur á þeim slóðum hafi umtalsverð áhrif á framtíð arnarvarps í Gróneseyjum.

Leið C. Í matsskýrslu kemur fram að áhrif leiðar C verði mest á skógarþröst, þúfutittling og hrossagauk og þá næst sumarþstöðum í Miðhúsalandi en fuglalíf sé lítið á öðrum hlutum leiðarinnar. Vegleiðirnar séu innan við 100 m frá arnarvarpstöðum í og við Grónesborg, sumar í 20-30 m fjarlægð og að mati Náttúrufræðistofnunar muni arnarvarpið leggjast af til frambúðar, án tillits til þess hvaða leið verði valin.

Leið D. Í matsskýrslu kemur fram að mestu áhrifin á leið D verði á varpfugla í Gufufirði, einkum skógarþröst, þúfutittling, hrossagauk og stelk. Á Djúpafirði eru álf, rauðhöfði og toppönd í fell. Álfirnir haldi sig í marhálmi en þær hafi einnig sést uppi í landi innan Hallsteinsness. Áhrif þverunar vegarins eigi að vera lítil enda verði tryggð full vatnsskipti.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að vegagerð sem hafi í för með sér rask á arnarsetri sé í andstöðu við þá stefnu stjórnvalda að vernda beri arnarstofninn og stuðla að viðgangi hans. Hafa verði í huga að arnarstofninn á Íslandi sé lítill en á vordögum 2004 var hann talinn vera allt að 64 pör. Í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands komi fram að Grónes hafi um áratugaskeið verið eitt af mikilvægustu arnarsetrum landsins og það langmikilvægasta við norðanverðan Breiðafjörð. Samkvæmt lögum geti umhverfisráðherra veitt undanþágu frá banni við umferð við arnarsetur í sérstökum tilvikum, svo sem vegna lagningar þjóðvega eða annarrar mannvirkjagerðar í almannapágu. Að mati Umhverfisstofnunar verði að leggja fram sterk og gild rök fyrir því að slík undanþága verði veitt. Hvað varði vegagerð hljóti að þurfa að gera þá kröfu að ekki verði farið í hana ef hún raski arnarsetri nema enginn annar valkostur komi til greina og að slík vegagerð sé nauðsynleg í almannapágu. Fyrir liggi að leið D uppfylli vegtæknilegar kröfur og hafi ekki áhrif á arnarsetur. Fram kemur að Gufufjörður sé mikilvægur fyrir rauðbrystinga og þá sérstaklega innsti hluti hans. Þegar hafi verið gengið á búsvæði rauðbrystings, s.s. með þverun Gilsfjarðar en við þá framkvæmd hafi um 4% leira landsins verið spillt.

Í umsögn **Breiðafjarðarnefndar** er alfarið lagst gegn leið C og talið brýnt að halda hlífiskildi yfir einu frjósamasta arnarpari landsins sem verpi á þeirri leið. Sömu rök mæli eindregið gegn því að námur 9b, 9c, 10 og 32 verði opnaðar á Grónesi.

Í umsögn **meirihluta Breiðafjarðarnefndar** kemur fram að við þverun Djúpafjarðar sé æskilegast að fara leið d660-063 hvít lína, eða leið d660-008 rauð lína. Fyrirnefndi kosturinn sé ekki líklegur til að hafa neikvæð áhrif á æðarvarp í eyjum til framtíðar og útiloki ekki að örn geti nýtt varpstað í Ystey sem útilokað yrði ef tvær ystu veglínur yrðu valdar. Af þeim sökum er lagst eindregið gegn því að veglína samkvæmt ysta kosti verði fyrir valinu. Fram kemur að fuglar sem reiði sig á fæðusvæði á fitjum og leirum í innanverðum Djúpafirði og Gufufirði verði fyrir minni truflun vegna leiðar B en leiða C og D, en á móti komi skerðing fæðusvæða í vegstæðum yfir firðina utanvert.

Í umsögn **minnihluta Breiðafjarðarnefndar** kemur fram að á framkvæmdasvæðinu séu fuglategundir, bæði í varpi og fari, sem alþjóðlegar skuldbindingar taka til og Íslendingar hafi staðfest. Haförn, álft og tildra séu meðal þeirra tegunda sem falli undir viðauka II í Bernarsamningnum um villtar plöntur og dýr. Íslendingar beri alþjóðlega ábyrgð á nokkrum fuglastofnum sem líklega verði fyrir áhrifum af framkvæmdinni, þó mismikið eftir leiðavali. Þetta séu t.d. haförn, rauðbrystingur, álft, og tildra, vegna þess hve stór hluti stofna þessara tegunda er háður náttúru landsins. Framkvæmdasvæðið sé sjálft alþjóðlega mikilvægt fyrir a.m.k. rauðbrysting, þar sem um 1% stofnsins fari um svæðið að vori, skv. matsskýrslunni. Ysta leiðin yfir Djúpafjörð komi ekki til greina vegna neikvæðra áhrifa á örn og vegna meiri áhrifa á eyjar og sker en aðrar leiðir. Líklega hefði hvít leið (d660-063) einna minnst áhrif á verndarsvæði Breiðafjarðar en þó séu innstu leiðirnar tvær bestar m.t.t. áhrifa á arnarvarpið í Ystey.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að brúarstæði á ystu leiðum (Fótbaldasundi) þ.e. í aðalálum sé talið best, mest dýpi og þar þarf því stystu brúna. Dýpi í sundinu á næst ysta kosti (d660-008) sé litlu minna. Fjarlægð milli varpstaðar og vegar yrði þá um 420 m. Innsti kostur á leið D fari nokkuð nálægt sjávarfitjunum í Gufufirði og líklegt að sú leið muni hafa meiri áhrif á rauðbrysting, en ytri kostur á leið D og leið B og sá kostur því sístur. Ekki virðist vera mikill munur á ytri kosti á leið D og B leið hvað þetta varði, en þar sem almennt sé betra að þvera innar sé ytri kostur á leið D

skástur. Almennt hafi umferð lítil áhrif á fuglalíf og gildi svo einnig í þessu tilfelli, enda sjáist rauðbrystingar oft á fjörusvæðum nærri vegum.

Í frekari umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að hvort sem ysti kostur verði valinn eða sá næst ysti hafi með því ekki verið tekið tillit til ábendinga í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um fjarlægð frá arnarvarpi í Gróneseyjum, þ.e. að hugsanlegt sé að ernir gætu nýtt varpstaðinn þar ef innsta línan verður valin. Eftir standi þó að allir valkostir vegna þverunar Djúpafjarðar raski arnarvarpi, enda sé ný veglagning að Djúpadal eftir vestanverðum Djúpafirði hluti af framkvæmdum við leið B.

Í athugasemd **Finns og Kristins Bergsveinssona** kemur fram að óásættanlegt sé að leið B tengist Djúpafirði frá austanverðu Grónesi þar sem arnarvarpið í Grónesborgum muni leggjast af.

Í athugasemd **Gunnlaugs Péturssonar** kemur fram að miður sé að ekki hafi farið fram neinar athuganir á fuglum að vetrarlagi í Teigsskógi. Þó sé vitað að talsvert er um rjúpur á svæðinu sem hafi átt þar gríðastað að vetrarlagi. Svæðið hafi verið fremur óaðgengilegt hingað til og landeigendur hafi friðað það fyrir rjúpnaveiði. Verði leið B fyrir valinu muni arnarvarpið í Grónesi nánast örugglega leggjast af, enda liggi vegurinn um austanvert Grónes rétt við varpstaðinn. Hreiðrið hafi verið það lang besta við norðanverðan Breiðafjörð í áratugi og getið af sér 33 unga síðustu fjóra áratugi, sem hafi verið 15-26% af viðkomu stofnsins við norðanverðan Breiðafjörð. Það dyljist engum að það yrði gríðarlegt áfall fyrir arnarstofninn á þessum slóðum, ef svo færi að arnarvarpið legðist af. Sú lína sem Vegagerðin leggi til á leið B yfir Djúpafjörð liggi einnig allt of nærri setrinu í Ystey og langt innan 500 m nálgunarbannshings um arnarhreiður. Önnur þeirra tveggja veglína yfir Djúpafjörð sem í matsskýrslu sé talin eyðileggja arnarvarpið í Ystey sé lína Vegagerðarinnar. Í matsskýrslunni sé sagt að innstu þrjár veglínurnar liggi í 800-1000 m fjarlægt frá setrinu í Ystey. Við skoðun á korti í matsskýrslu megi sjá að fjarlægðirnar séu mun minni eða frá 650 til 820 m. Um Gufufjörðinn fari a.m.k. 1% rauðbrystingastofnsins. Fjörðurinn hafi því alþjóðlegt verndargildi samkvæmt Ramsarsamningnum. Það hefði því verið ástæða til að skoða sérstaklega hvaða áhrif þverun fjarðarinnar hafi (t.d. hvort full fallaskipti verða í raun og veru við ystu þverun), enda sé talið að fæðusvæði rauðbrystingsins muni skerðast við leiðir B og C. Þetta sé þeim mun nauðsynlegra, vegna þess að þegar sé búið að skerða fæðusvæðin með þverun Gilsfjarðar.

Í athugasemd **Náttúruverndarsamtaka Íslands** kemur fram að ysta leiðin yfir Djúpafjörð komi ekki til greina vegna neikvæðra áhrifa á örn. Eins verði meiri áhrif á eyjarnar við mynni Djúpafjarðar ef ystu leiðir verði valdar. Svo virðist sem miðkostur (hvít leið) hafi einna minnst áhrif á örn. Líkt og á leið C muni arnarvarp í Grónesi fordjarfast í kjölfar vegagerðar, þar sem tenging að bænum í Djúpadal lægi nánast ofan í einu besta arnarhreiðri landsins á vesturströnd Djúpafjarðar sem sé óásættanlegt.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að ernir hafi orpið í Ystey 6 sinnum en aldrei komið upp ungum. Ef farið verði með veg eftir ystu kostunum við mynni Djúpafjarðar sé óvíst hver áhrifin verði á arnarparið. Ef arnarparið haldi áfram að verpa í Grónesi þá sé ekki hægt að tala um neikvæð áhrif.

Í athugasemd **Guðmundar Páls Ólafssonar** kemur fram að þveranir fjarða eyðileggi bithaga margra fugla og búi í haginn fyrir mink sem yrði verulega til tjóns fyrir æðarbændur.

Í athugasemd **Fuglaverndar** er harmað að enn einu sinni skuli vera til umfjöllunar framkvæmd sem muni hafa í för með sér óbætanlegan skaða á alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði. Þá muni leiðir B eða C hafa varanleg neikvæð áhrif á viðkomu fuglategundar sem sé á Válista. Eitt frjósamasta arnarpar landsins verpi í Grónesi við Djúpafjörð og muni sá varpstaður leggjast af ef leið B eða C verði fyrir valinu. Varpstaðurinn hafi því mikið gildi fyrir arnarstofninn og sé bæði lagalega og siðferðilega skyldu að vernda hann. Í Gufufirði felli 400-800 álfir fjaðrir að sumarlagi sem sé töluvert meira en 1% viðmið um alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði. Ýmsir vaðfuglar nýti fjörur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Samkvæmt matsskýrslu fari um svæðið um 1% af stofni rauðbrystinga sem fer um Ísland á fartíma. Við þverun Gilsfjarðar hafi verið gengið á þau fæðusvæði sem rauðbrystingur nýti og séu honum nauðsynleg, og slíkt hafi verið gert víðar, s.s. á Innnesjum. Þess vegna beri að forðast alla frekari röskun á fæðusvæðum rauðbrystings. Í matsskýrslu sé talið að fæðusvæði rauðbrystings muni skerðast og sé það háð því að forsendur Vegagerðarinnar um full vatnsskipti haldist. Ef þær forsendur bresti muni fæðusvæðin hins vegar skerðast verulega.

Í athugasemd **Brynju Þ. og Guðrúnar Ó. Þorbergsdætra** kemur fram að leið B muni hafa veruleg áhrif á erni vegna nálægðar við setur þeirra við mynni Djúpafjarðar og á Grónesi.

Í sameiginlegri athugasemd **Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** kemur fram að ef arnarvarpið á Grónesi hefði lagst af fyrir 40 árum, hefði arnarstofninn á Íslandi öllu verið 5-7% minni fram yfir 2000 en 3-4% síðustu árin. Eitt frjósamasta arnarpar landsins verpi á leið C og brotthvarf þess myndi hafa umtalsverð áhrif á viðkomu arnarstofnsins í landinu, en það sé ekki í mannlegu valdi að finna arnarparinu annað varpóðal í stað þess sem hverfi við vegagerðina.

4.3.2.3 Áhrif á fugla á 3. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að í 3. áfanga verði að mestu fylgt núverandi vegstæði og verði því áhrif á fuglalíf lítil. Við Galtará verpi tjaldur í fjöruborðinu og sé nokkuð af vaðfuglum á vorin innan við Galtará, á leirum við Kálhólma. Náma 18 sé í klapparholt innan Galtará er nái niður í fjöruborð og náman raski því fæðusvæði vaðfugla á leirunum. Áhrif á landi verði á tjald og sandlóu en þau verði lítil.

4.4 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif framkvæmdarinnar á landslag verði mest á 2. áfanga. Samfelldur birkiskógur verði rofinn í vestanverðum Þorskafirði og verði það áberandi úr hlíðum fjallanna en síður á láglandi. Skeringar á Melanesi verði all áberandi. Á leið C gildi það sama og á leið B hvað varði þverun Gufufjarðar. Erfitt verði að fella vegi að landslagi í vestanverðum Djúpafirði og einhverjar skeringar verði þar. Yfir Hjallaháls verði auknar skeringar í vestanverðum hálsinum. Á leið D úr botni Djúpafjarðar og upp á Ódrjúgsháls verði vegurinn í fjallshlíð og ógrónum skriðum með tilheyrandi skeringum. Fram kemur að rask verði á báðum Skálaneshraunum vegna veglagningar í 3. áfanga.

Í umsögn **Reykhólahrepps** kemur fram að lagst sé gegn efnistöku úr námum 9b, 9c og 10 sem sé eingöngu fyrirhugað að nýta í leið C. Náma 10 sé stuðlaberg sem hafi hátt verndargildi. Efni úr námu 32 sé einnig fyrirhugað að nýta að hluta til í leið C og flatarmál námunnar sé mjög mikið og hún sé áberandi. Yrðu þessar námur nýttar þurfi að leggja veg að þeim sem myndi hafa mikið rask í för með sér.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að nýta eigi núverandi veg fyrir Skálanes eins og kostur sé til að draga sem mest úr raski á berghlaupunum við Skálanes. Hanna ætti skeringar og veg þannig að sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst og halda framkvæmdasvæðinu samfelldu yfir eystra framhlaupið til að minnka sjónræn áhrif. Í Háahrauni sé mikilvægt að yfirborð og halli skeringar taki mið af núverandi frambrún berghlaupsins. Þar sem vegsvæði liggja nærri mannvirkjum sem hugsanlega mættu víkja, s.s. þegar um gömul útihús er að ræða, ætti að leggja mat á hvort hugsanlegt sé í vissum tilfellum að rífa eða flytja viðkomandi byggingar og draga með þeim hætti úr jarðraski. Umhverfisstofnun telur ekki ásættanlegt að gera ráð fyrir sérstöku efnistökusvæði í framhlaupunum við Skálanes.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að vegir séu hannaðir með framkvæmdakostnað í huga. Kostnaðurinn endurspeglar í magni þess efnis, sem þurfi til vegarins. Raskið eða sjónrænu áhrifin séu því í beinu hlutfalli við kostnaðinn. Ef farið yrði enn frekar eftir núverandi vegi en gert sé, yrðu sjónrænu áhrifin mun meiri en í þeim kosti, sem Vegagerðin leggi til. Að vísu væri hægt að draga úr sjónrænum áhrifum en það yrði þá á kostnað greiðfærni og umferðaröryggis. Ekki sé gert ráð fyrir sérstöku efnisnámi úr framhlaupunum við Skálanes. Magnið, 37 þús. m³, sem ætlað sé að taka sé skering umfram fyllingu á kaflanum.

Í frekari umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að þar sem um sé að ræða efnistöku umfram það sem massajafnvægi vegarins krefjist sé spurning hvort hér sé ekki um námu að ræða. Stofnunin ítrekar ábendingar þess efnis að halda röskuðum svæðum sem mest samfelldum til að minnka sem mest sjónræn áhrif vegagerðarinnar og að skeringafláar og brúnir verði aðlagðar að landi eins og kostur sé. Umhverfisstofnun telji að við veglagningu um vestara framhlaupið eigi að gæta þess við hönnun og frágang skeringa að halda halla frambrúnar eins og hann sé nú.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að massajafnvægi sé ekki alltaf ákjósanlegt. Hafa verði í huga að búið sé að raska hraununum við gerð og viðhald núverandi vegar. Eðlilegt sé því að takmarka frekara rask og í því felist tillaga Vegagerðarinnar. Lausnin felist í því að rýmka beygjur án þess þó að uppfylla staðalkröfur um stærð boga. Við þær aðgerðir þurfi að taka framan úr bökkum framhlaupanna á stöku stað, flá þá niður svo þeir verði stöðugir og græða megi þá upp. Við þetta falli til efni umfram það sem þurfi í fyllingar um hraunin og ástæðulaust sé að hækka fyllingar á svæðinu til að ná einhverju jafnvægi milli skeringa og fyllinga. Háar fyllingar á flötu landi, þ.e. um túnin og við hús in í Skálanesi, myndu ekki falla vel að landinu. Lágmarkun rasks í þessu tilfelli felist í því að koma efninu fyrir í vegfyllingu annars staðar í stað þess að koma því fyrir á ósnertu landi. Engu að síður sé Vegagerðin sammála Umhverfisstofnun um nauðsyn þess að rask verði lágmarkað.

Í umsögn **minnihluta Breiðafjarðarnefndar** kemur fram að leið B valdi mestu umhverfisraski allra leiðanna og skerði landslagsheild sem sé sérstök á landsvísu. Mikilvægt sé að fara varlega við framkvæmdir í framhlaupum við Skálanes og velja leið sem raski þeim sem minnst.

Í athugasemd **Guðrúnar Ö. Gísladóttur og Gísla S. Guðmundssonar** kemur fram að ekki ætti að koma til greina að leggja veg á ósnortnu landi, samkvæmt leið B, þegar aðrir kostir séu í stöðunni. Henni muni fylgja óafturkræfar skemmdir.

Í sameiginlegri athugasemd **Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** kemur fram að áhrif þverunar Þorskafjarðar á landslag verði minni fyrir þá sök að tillaga sé gerð um að þverunin liggja samsíða háspennulínu, sem þveri fjörðinn á sama stað. Þar sé fyrir garður út í miðjan fjörð frá vesturlandinu að

tilbúnum hólma með háspennumastri. Endamöstur línunnar séu á stórum steinsteyptum mannvirkjum sitt hvoru megin fjarðarins. Áhrif mannvirkjagerðar séu því nú þegar til staðar á þeim stað sem vegurinn muni þvera fjörðinn og verði neikvæð áhrif hans á landslag því mun minni fyrir vikið. Gerð sé athugasemd við hugmynd um langa skeringu út alla Miðhúsahlíðina og upp á Ódrjúgsháls sem verði gríðarlega áberandi í landslaginu og vegur mitt niður í gegnum kjarrlendi og votlenda kjarrmóa í landi Brekku verði einnig mjög áberandi í landslaginu.

Í athugasemd **Einars V. Hafliðasonar** kemur fram að með efnistöku í landi Brekku og Gróness nr. 9b - 9c – 10 – 32 – 34 – 36 og 41 sé áformað að ganga á mestu náttúruperlur á svæðinu og spilla ásýnd lands með stórfelldum hætti. Það sama megi segja um námur á Hallsteinsnesi nr. 6 – 7a – 7b – 7c og 43. Þess í stað er bent á námu við Álftadalsá.

Í umsögn **Náttúruverndarsamtaka Íslands** kemur fram að afar brýnt sé að vernda landslagsheild svæðisins, enda séu fjöllin og láglandi við Breiðafjörð órjúfanlegir þættir í heildarmyndinni. Því verði að skoða áhrif þeirra framkvæmda sem um ræði sem eina heild en ekki einblína á þau fyrirsjáanlegu áhrif sem séu á sjálfu verndarsvæðinu. Stuðlaberg á Grónesi hafi hátt verndargildi og grjótnám úr því sé óásættanlegt.

Í athugasemdum **Prastar Reynissonar** kemur fram að ríkulegur gróður um allar hlíðar; lyng og kjarr setji einna mestan svip á svæðið. Gróðurbeltið sé víðast innan við 500 m breitt og nútíma vegur, sem í brattlendi virðist gjarnan verða um 150 m með fláum og skeringum verði óhjákvæmilega ríkjandi þáttur í landslagi þar sem hann liggir. Þeir vegir og vegslóðar sem þegar séu á svæðinu setji alls staðar sterkan svip á hlíðarnar, þótt þeir séu allir lagðir án verulegrar tilfærslu á efni eða efnistöku. Á 11 nesjum í A – Barðastrandarsýslu séu nú aðeins 6 hlíðar ósnortnar af vegagerð. Leiðir B og C myndu fækka þeim í 4. Bent sé á að yfir Ódrjúgsháls liggir efsta veglínun um ógrónar skriður að sunnanverðu en aðrar veglínur, sem liggja yfir gil og fossa með gífurlegum fyllingum komi ekki til greina. Mælt sé með efnistöku úr námu í eyrum Álftadalsár í Gufudal. Þar varð umhverfisslys þegar lækir hlupu út í veginn og grófu sér nýja farvegi og 45 þús. m³ af efni bárust niður í Álftadalsá og fram á eyrarnar. Ástæða sé til að nýta efnið þar sem það auki hættu á að áin flæði yfir tún.

4.5 ÁHRIF Á VATNAFAR OG LÍFRÍKI STRAUMVATNA

Í matsskýrslu kemur fram að ræsi verði sett í læk og leitast við að velja öðrum ræsum stað þar sem rofhætta sé lítil eða hverfandi. Þar sem vegur geti haft áhrif á aðrennsli að votlendissvæðum verði stærð og þéttleiki ræsa miðaður við að vatnsmiðlunin inn á þau breytist eins lítið og kostur sé. Framkvæmdin muni því ekki hafa veruleg áhrif á vatnsmiðlun til gróðurs eða umtalsverð áhrif á rennsli yfirborðs- eða grunnvatns. Framkvæmdin hafi ekki áhrif á vatnsból.

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð sé efnistaka úr aurkeilu í farvegi Músarár í Þorskafirði og utan hans frá brú og niður að ármótum við Þorskafjarðará. Sjóbleikja er í ánni og einnig hafa fundist þar laxaseiði. Ekkert sé hins vegar vitað um veiði í ánni. Verði efnistaka leyfð muni botnrof og bratti farvegarins aukast en skaði verði lítil. Efnistaka utan við Gufudalsá muni ekki komi til með að hafa áhrif á ána eða lífríki hennar. Í Djúpadalsá sé gert ráð fyrir að vinna efni af áreyrunum neðst í ánni bæði í farvegi og utan hans. Á svæðinu sé töluvert af seiðum og eitthvað um veiðistaði. Efnistökusvæðið sé allt að 1 km á lengd og verði unnið á 30 – 40 m breiðum kafla í farveginum. Áætlað sé að 7 – 8 km árinna séu fiskgeng og

efnistökusvæðið væri þá að raska 4% af búsvæðum hennar. Seiðadauði verði verulegur þar sem efnið verði tekið beint úr farveginum og mjög líklegt að finna verði ánni nýjan farveg eftir að efnistöku ljúki. Botnskrið muni verða mikið í kjölfarið þar til árbotninn nái jafnvægi á ný. Veiðistaðir geti spillst, en lítið sé um þá vitað. Til skemmi tíma muni efnistakan hafa neikvæð áhrif á bleikjugengd og bleikjuveiði, en erfitt sé að meta það þar sem engar skýrslur séu til um veiðar úr ánni. Verði efnistaka leyfð í Djúpadalsá verður nýr farvegur bugðóttur og gert ráð fyrir eðlilegu flóðfari og bugðumyndun árinna þannig að ekki sé hætt á að hún rjúfi malar- eða grjótgarða sem stundum er ýtt upp til að halda henni í farvegi sínum. Ekki verða skildar eftir malarhrúgur eða efnishaugar heldur umframefni efnið sléttá út.

Í umsögn **veiðimálastjóra** er minnt á að framkvæmdaaðila beri að leita sérstakrar heimildar embættis veiðimálastjóra fyrir efnistöku úr ám eða árfarvegum til að tryggja að fylgt verði sérfræðilegri ráðgjöf varðandi útfærslu efnistöku.

Í athugasemd **Einars V. Hafliðasonar** kemur fram að skammtíma áhrif framkvæmdarinnar kunni að verða hverfandi, en gætu raskað einhverjum árgöngum í fiskistofnum vegna efnistöku. Langtímaáhrif séu vafasamari þar geti breyttir straumar og sjávarföll, ekki síður en uppsafnaður framburður innan brúa, haft veruleg áhrif á göngumynstur fiskistofna.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að samantekt á áhrifum á göngumynstur fiskistofna hafi verið gerð á áhrifum þverunar Gilsfjarðar. Niðurstaða þeirrar samantektar var að vatnsop Gilsfjarðarbrúar sé nægilega stórt til að þeir fiskar sem ætli sér að ganga í árnar fyrir innan finni þá leið og komist leiðar sinnar. Straumaskipti geti hugsanlega haft áhrif á fiskigengd um brúarop en tæpast í margar klukkustundir. Ekki hafi orðið vart við breytt göngumynstur laxfiska í bergvatnsám Borgarfjarðar eftir að Borgarfjarðarbrú hafi verið tekin í notkun árið 1980. Afar ólíklegt verði því að teljast að göngufiskar finni ekki leiðina inn í straumvötnin innan þverana þótt göngur kunni að tefjast um einhverja klukkutíma á straumaskiptum.

4.6 ÁHRIF Á SJÁVARFÖLL OG LÍFRÍKI SJÁVAR

4.6.1 Áhrif á sjávarföll og lífríki sjávar á 1. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að við þverun Þorskafjarðar verði trygg full vatnsskipti innan þverunar. Fram kemur að fjörur í Þorskafirði séu mjög víðáttumiklar, einkum við Þórisstaði. Þangfjörur séu víðáttumestar við fjörðinn að sunnanverðu. Berggangar með leiruskikum á milli gangi víða út í sjó utantil að vestanverðu og þar sé einnig allmikið af smáum ísöltum lónum. Við þverun Þorskafjarðar skaðist leirur sem nemi flatarmáli vegarins þar sem hann fari yfir en þær séu einsleitar og svipaðar og í öðrum fjörðum á svæðinu. Full vatnsskipti verði og ætti lífríki innan og utan þverunar ekki að breytast að neinu marki.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að ekki hafi farið fram sambærilegar rannsóknir vegna hugsanlegrar þverunar Þorskafjarðar og annarra fjarðaþverana sem fjallað sé um í matsskýrslunni. Bent sé á skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða um fjörur í Gufudalssveit því til stuðnings. Því telji stofnunin að ekki sé unnt að taka afstöðu til þverunar Þorskafjarðar á grundvelli fyrirliggjandi gagna. Í matsskýrslu komi fram að sjálft vegstæðið yfir Þorskafjörð muni líklega hafa lítil sem engin áhrif á skarkolaseiði en ekki liggi fyrir flatarmál þess svæðis innan þverunar sem set gæti safnast á og því vart hægt að fullyrða út frá fyrirliggjandi gögnum að áhrif á skarkolaseiði verði lítil sem engin.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að gera megi ráð fyrir að þverun fjarðar með fullum vatnsskiptum hafi áhrif á strauma í firðinum á svæði sem nemi breidd fjarðarins fyrir innan og utan vegfyllinguna. Á stórum hluta þessa svæðis aukist straumhraðinn í átt að brúnni. Í Þorskafirði megi búast við að fínefni geti safnast fyrir næst vegfyllingunni þar sem hún komi að landi en stærð svæðis sé ekki þekkt en væntanlega u.þ.b. 0,2 km². Til samanburðar sé flatarmál Þorskafjarðar innan við mynni fjarðarins 18,2 km². Bent sé á að fyrirbyggjandi séu ítarlegar rannsóknir á fjörum í Þorskafirði frá árinu 1976 sem unnar hafi verið með tilliti til vegagerðar í fjörðunum. Síðari rannsóknir hafa fallið vel að þessum gömlu gögnum og því sé ekki hægt að sjá að sýnataka í Þorskafirði bæti fyrirbyggjandi gögn, svo um muni.

Í umsögn **meirihluta Breiðafjarðarnefndar** kemur fram ánægja með að gert sé ráð fyrir að halda óbreyttum vatnsskiptum í Þorskafirði. Hins vegar séu neikvæð áhrif þverunarinnar að hún hafi í för með sér meiri skerðingu á grunnsævi og fjöru en vegur fyrir fjörðinn, með þeim fyrirvara að ekki sé ljóst hvaða breyting verði á legu vegarins fyrir fjarðarbotninn við byggingu nýrrar brúar þar.

Í umsögn **minnihluta Breiðafjarðarnefndar** kemur fram að gert sé ráð fyrir að full vatnsskipti haldist innan þverunar Þorskafjarðar, enda sé það nauðsynlegt til að lágmarka umhverfisáhrif. Einnig þurfi að tryggja að ekki verði meiri seltusveiflur innan fyllingar en nú sé, sérstaklega í vatnavöxtum. Þá sé óvíst hvaða áhrif breyttir sjávarstraumar og setflutningar hafi á lífríki svæðisins.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að Vegagerðin noti orðalagið „full vatnsskipti” en í því felist samt að skerðing á sjávarsveiflu gæti orðið allt að einu prósentu. Hins vegar sé aldrei hægt að verða við þeirri kröfu að við þverun fjarða verði vatnsskipti óbreytt í bæði tíma og rúmi og að fæðuöflunartími fugla á leirum innan við þveranir styttest ekki. Við þverun Þorskafjarðar, Djúpaþfjarðar og/eða Gufufjarðar sé miðað við „full vatnsskipti” og því engum breytingum á seltu innan vegfyllinga.

Í sameiginlegri athugasemd **Reykholahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** kemur fram að fjara sem fari undir veginn við þverunina sé af algengri gerð við Breiðafjörð og með því að hafa brúna það langa að full vatnsskipti innan hennar verði tryggð sé sennilegt að neikvæð áhrif þverunar á lífríkið í Þorskafirði verði minni en ef vegur og brú yrðu byggð í fjöru í fjarðarbotninum.

Í athugasemd **Guðmundar Páls Ólafssonar** kemur fram að þveranir fjarða eyðileggi og spilli lífríki sjávar.

4.6.2 Áhrif á sjávarföll og lífríki sjávar á 2. áfanga

Í matsskýrslu kemur fram að við þverun Djúpaþfjarðar og Gufufjarðar verði tryggð full vatnsskipti eins og í Þorskafirði. Því muni lífríki í fjörum og á leirum innan þverunar ekki skaðast að marki. Á leið B verði farið yfir fjörur á utanverðu Hallsteinsnesi, Grónesi og Melanesi og muni fjörur og/eða leirur skerðast sem nemi flatarmáli vegarins. Fjörur á þessu svæði séu lífmiklar og fjölbreyttar en jafnframt af algengri fjörugerð í norðanverðum Breiðafirði. Flatarmál skaðans sé tiltölulega lítið og skaði á lífríki í fjörum á svæðinu því ekki mikill í heild.

Um leið C gildi það sama og leið B varðandi þverun Gufufjarðar. Á leið D sé gert ráð fyrir að fara yfir leirur í innanverðum Gufufirði en utan við mýksta og lífmesta hluta leirunnar sem sé mest nýttur af fuglum og skaðist hann lítt. Skaði af því að fara yfir fjörðinn samkvæmt þessum kosti sé minni en ef farið væri yfir fjörðinn innar.

Fram kemur að þó að áhrif á einstaka þætti lífríkis fjarðanna séu afmörkuð séu þveranir eins eða tveggja fjarða alvarleg aðgerð og samanlögð áhrif veruleg.

Víðáttumesta samfélagsgerðin í Djúpafríði séu sandmaðksleirur með kræklingadreif. Við austanverðan fjörðinn sé klóþang ríkjandi en bólþang að vestan. Á allstóru svæði við miðbik fjarðarins hafi marhálmsengjar 50-80% þekju en annarsstaðar mun minni. Fjölbreyttar þangfjörur með leiruskikum og grófum sandi inni á milli séu við Grónes. Þar sé kræklingur með blettótta dreifingu og marhálmsdreif.

Gufufjörður sé mjög grunnur og séu sandmaðksleirur algengasta samfélagsgerðin. Þangfjörur séu utarlega í Gufufirði og bólþang og klóþang ríkjandi. Klettagangar með leiruskikum séu í firðinum og þar finnst vottur af marhálmi en lítill kræklingur.

Í umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að skilgreina verði vel hvað átt sé við með fullum vatnsskiptum. Vísað sé til nýlegra fjarðarþverana með fullum vatnsskiptum. Í Kolgrafarfirði sé sjávarhæð á meðalstórstraumsflóði óbreytt en á meðalstórstraumsfjöru 5 cm hærri en áður. Lægsta fjara á meðalstórstraum sé þar 9 mínútum síðar en áður. Full vatnsskipti virðist því ekki felast í því að allir eðlisrænir þættir haldist óbreyttir. Umhverfisstofnun bendi á að þó vatnsskipti sem slík verði óbreytt geti orðið breytingar á þáttum eins og seltu, straumum og setflutningum. Stofnunin telji að gera verði þá kröfu að við þverun fjarða verði vatnsskipti óbreytt í tíma og rúmi og að fæðuöflunartími fugla á leirum innan við þveranir styttest ekki.

Ekki sé ljóst hvað átt sé við með því að þverun Djúpa- og Gufufjarðar muni líklega ekki hafa teljandi áhrif á fitjarnar. Ýjað sé að því að óvissa ríki um raunveruleg áhrif þverana en slíkt telji Umhverfisstofnun ekki ásættanlegt. Við þverun Djúpa- og Gufufjarðar, fari grunnsævi undir veg. Umhverfisstofnun bendir á að sjór þar sem dýpi sé innan við sex metra teljist votlendi. Í úrskurðum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda hafi verið mörkuð sú stefna að ef fyrirhugaðar framkvæmdir hafi í för með sér rask á votlendi verði endurheimt a.m.k. jafnmikið votlendi og það sem raskist við framkvæmdirnar. Ekki hafi verið gerð krafa um endurheimt leira eða fjörugerða á grunnsævi, heldur hafi eingöngu verið um að ræða endurheimt votlendis á landi. Ætla megi að erfitt sé um vik við endurheimt grunnsævis af þessari gerð en slíkt hljóti að kalla á enn íhaldssamari stefnu varðandi rask á grunnsævi vegna framkvæmda. Umhverfisstofnun telji endurheimt fyrrgreindra votlendisgerða sem mótvægisáðgerð, nánast vera ógjörning og eigi mótvægisáðgerðir í þessu tilviki fyrst og fremst að felast í því að raska þeim ekki.

Verði leið D fyrir valinu sé fyrirhugað að breyta legu vegarins í botni Djúpafríðar og liggi ný veglína þvert yfir fitjar í botni fjarðarins. Þar með tapist um 10 ha af fitjagróðri og líklegt að við taki hefðbundið þurrlandis graslandi eins og sé efst á fitjunum. Umhverfisstofnun telji ekki ásættanlegt að farið verði með veginn yfir fitjarnar í botni Djúpafríðar. Í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða komi fram ábendingar þess efnis að þegar til lengri tíma sé litið gæti framburður árinna og legu vegarins orðið til þess að þetta gróðurlendi myndist aftur utan vegarins, en hins vegar sé ekki tryggt að það gerist. Umhverfisstofnun telji að engin rök hnígi að því að nauðsynlegt sé að fara með veginn yfir fitjarnar. Stofnunin telji því að færa eigi veglínuna innar í fjörðinn þannig að hún liggi ofan við fitjarnar eða í jaðri þeirra neðan við túnin fyrir fjarðarbotninum. Með þeim hætti yrðu fitjarnar að mestu óraskaðar og þær verndaðar sem ein heild.

Ekki sé hægt að fallast á þverun Gufufjarðar nema tryggt sé að hún hafi ekki áhrif á fitjar í firðinum og að vatnsskipti verði óbreytt í bæði tíma og rúmi. Skoða eigi þann

möguleika að reisa lágbrú yfir fjörðinn og draga úr fyllingum. Að líkindum sé þverun fjarðarins samkvæmt ytri leið betri kostur m.t.t. áhrifa á fitjar og leirur en innri leiðin.

Í umsögn Umhverfisstofnunar segir ennfremur að ósamræmi virðist vera milli niðurstaðna í rannsóknum á fuglalífi og fjörulífi í Gufufirði. Fjörðurinn sé mikilvægt fæðuöflunarsvæði fyrir vaðfugla, einkum á vorin og hafi alþjóðlegt mikilvægi fyrir rauðbrysting en þó sé smádyralíf þar ekki mikið samkvæmt rannsóknum á fjörulífi.

Ekki sé hægt að búast við því að áhrif af þverun fjarða séu að fullu komin fram tveimur árum eftir að framkvæmdum ljúki og því telji Umhverfisstofnun að gera verði mun ítarlegri vöktunaráætlun sem nái til lengri tíma.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að við þverun fjarðanna sé miðað við „full vatnsskipti” og því engum breytingum á seltu innan vegfyllinga. Deila megi um það hvort orðalagið sem Vegagerðin noti þ.e. full vatnsskipti sé rétt þegar um sé að ræða eitt prósent skerðingu á sjávarsveiflu. Komið hafi fram að stórstraumsmörk fjöru verði ekki alveg jafn neðarlega og fyrir þverun og muni u.þ.b. 5 cm. Fjörusvæðið sé því ekki eins víðáttumikið á stórstraum og áður var. En stórstreymt sé fáa daga í mánuði og rýrnun fjörunnar því mun minni en ætla mætti. Hins vegar sé aldrei hægt að verða við þeirri kröfu Umhverfisstofnunar að við þverun fjarða verði vatnsskipti óbreytt í bæði tíma og rúmi og að fæðuöflunartími fugla á leirum innan við þveranir styttest ekki. Það verði að teljast ótrúlegt að 5 cm hækkun á fjöruborði og 9 mínútna seinkun á fjöru teljist veruleg umhverfissröskun. Engin rök séu til þess að ætla að framburður, hvort heldur hann komi með vatnsföllum eða stafi af rofi úr hlíðum, safnist frekar upp í fjarðarbotnum eftir þverun en fyrir. Aukinn straumhraði í brúaropi sökum þrengingar ætti frekar að leiða til þess að framburðurinn bærast lengra út en ella. Framburður áa og lækja haldi áfram, óháð þverun, og muni hafa áhrif á fitjar og lífríki á leirunum. Hægt sé að færa veginn ofar í Djúpafirði en það lengi leiðina. Jafnframt muni beygjan fyrir fjörðinn kreppast, sem hafi í för með sér aukinn þverhalla, sem sé neikvætt einkum um nýja brú á Djúpadalsá. Miklu auðveldara sé að færa veginn frammar, 100-150 m, og lægi hann þá á hörðum malareyrum neðan fitjanna en ekki út á mjúka hluta leirunnar þar fyrir utan.

Í frekari umsögn **Umhverfisstofnunar** kemur fram að með færslu vegarins yfir Djúpafjörð sé dregið verulega úr neikvæðum áhrifum vegagerðar í botni fjarðarins.

Í umsögn **Hafrannsóknastofnunarinnar** kemur fram að fjörur í Djúpa- og Gufufirði muni skaðast þar sem vegarstæði gengur í sjó. Þetta muni að einhverju leyti skaða vaxtarsvæði skarkolaseiða sem séu mest yst og í utanverðum fjörðunum.

Hafrannsóknastofnunin telur þó að með því að vatnsskipti verði tryggð, þannig að önnur svæði innan við þverunina skaðist ekki, sé um það lítinn hluta fjörunnar að ræða að ekki sé ástæða til að gera fyrirvara hér um. Hafrannsóknastofnunin tekur undir val Vegagerðarinnar um að ytri kostur á leið D yfir Gufufjörð sé heppilegri á þeirri leið. Leirurnar í Gufufirði og Djúpafirði séu sérstakar og svipi mjög til leira sem hafi verið í Gilsfirði áður en sá fjörður var þveraður. Í leirunum sé sérstakt lífríki, en að auki séu þær mjög mikilvægt fæðusvæði fugla, ekki síst farfugla á vissum tímum árs. Því telji Hafrannsóknastofnunin mikilvægt að leirurnar verði sem allra minnst skertar og að þær breytist ekki vegna áhrifa vegaf framkvæmda.

Lykilatriði í því efni sé að vatnsskipti verði tryggð innan við þverun en einnig að jarðraski vegna vegagerðarinnar verði haldið í lágmarki. Þá hvetur Hafrannsóknastofnunin til að sem minnstu fjörusvæði verði raskað í fyrirhuguðum framkvæmdum á 3. áfanga.

Í umsögn **meirihluta Breiðafjarðarnefndar** kemur fram að fjörur og leirur muni ekki skaðast mikið í heild þar sem þær séu af algengri fjörugerð í norðanverðum Breiðafirði. Þá bendi ýmislegt til þess að þverun við mynni Djúpafjarðar sé ásættanlegri en leið yfir fitjasvæði fyrir botni Djúpafjarðar samkvæmt leiðum C og D með hliðsjón af neikvæðum umhverfisáhrifum á lífríkið. Nefndin telur að þverun Gufufjarðar samkvæmt leið B sé betri kostur heldur en þær þveranir fjarðarins sem gert sé ráð fyrir samkvæmt leið D. Byggi nefndin það á þeim rannsóknargögnum sem fylgi matsskýrslunni og fjalli um áhrif þverana á fitjar, leirur, lífríki og fæðusvæði fugla í innanverðum Gufufirði. Vestan Gufufjarðar leggi nefndin áherslu á að fjöruleið verði alls ekki fyrir valinu, en geri ekki greinarmun á því hvor hinna veglínanna verði fyrir valinu.

Í umsögn **minnihluta Breiðafjarðarnefndar** kemur fram að þótt gert sé ráð fyrir fullum vatnsskiptum sé ófyrirséð hvaða áhrif breyttir straumar og setflutningur hafi á lífríki svæðisins ofan sjávar og neðan og sé hvergi í skýrslunni reynt að meta þau áhrif. Þótt full vatnsskipti verði tryggð, þá verði þau einnig að viðhaldast í tíma. Tryggja þurfi að vatnsskiptin verði því sem næst eins og áður. Ekki sé nægjanlegt að sjávarhæð verði svipuð og áður heldur að fjaran vari jafn lengi og áður, þ.e. að fuglar hafi jafn langan tíma til fæðuöflunar á leirum og fyrir framkvæmd. Ef forsendur Vegagerðarinnar um full vatnsskipti haldi ekki, jafnvel þótt um tiltölulega lítil frávik verði að ræða, bresti allar forsendur um áhrif á innfirði sem gengið sé út frá í mati Vegagerðarinnar. Því sé að mati minnihluta Breiðafjarðarnefndar mikilvægt að vanda mjög til útreikninga á því hversu langar brýr þurfi til að tryggja full vatnsskipti, óskekkt sjávarfallasveiflu og óbreytta seltu, t.d. með líkanagerð og helst óháðu mati utanaðkomandi aðila. Skýran samanburð á umhverfisáhrifum þverunar Gufufjarðar vanti skv. leið B annars vegar og tveggja mismunandi þverana skv. leið D hins vegar. Ekki sé ljóst af skýrslunni hver þverananna þriggja sé talin hafa mest áhrif á umhverfið en að mati minnihluta Breiðafjarðarnefndar sé sá samanburður nauðsynlegur. Vestan Gufufjarðar sé nauðsynlegt að fjöruleið verði alls ekki fyrir valinu. Fari svo að leið C verði fyrir valinu, leggi minnihluti Breiðafjarðarnefndar áherslu á að vegur fyrir botn Djúpafjarðar verði ekki lagður yfir sjávarfitjarnar þar, heldur væri æskilegt að færa hann dálítið innar og hafa veglínuna í suðvesturjaðri túnanna í fjarðarbotninum. Þetta hefði væntanlega lítil áhrif á gæði vegarins.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að við verkhönnun hugsanlegra þverana verði vatnsskiptin reiknuð eins nákvæmlega og nútíma tækni leyfi. Með ítrun á virkum brúaropum fáist straumhraði í hverju tilviki og þá forsendur til að reikna botnrof og brúarlengdir. Þetta séu þekktar aðferðir og nýjustu líkön hafi verið notuð við þverun Kolgrafarfjarðar og svo Mjóafjarðar og Reykjarfjarðar í Djúpi. Hægt sé að færa veginn í Djúpafirði ofar en það lengi leiðina. Jafnframt myndi beygjan fyrir fjörðinn kreppast, sem hafi í för með sér aukinn þverhalla, sem sé neikvætt einkum um nýja brú á Djúpadalsá. Miklu auðveldara væri að færa veginn frammar, 100-150 m, og lægi hann þá á hörðum malareyrum neðan fitjanna en ekki út á mjúka hluta leirunnar þar fyrir utan. Með þessum nýjasta kosti Vegagerðarinnar í Djúpafirði sé ljóst að þverun fjarðarins inni í botni á hörðum líflitlum sandleirum hafi minnst umhverfisáhrif. Aðalmunurinn á kostum við þverun Djúpafjarðar á leið B sé sá að annars vegar sé farið yfir eyjar og sker en hinsvegar eingöngu fjörusvæði. Munur á smádyralíf ætti ekki að vera mikill. Almennu megi búast við að eftir því sem þverunin sé utar því meira verði inngrip í náttúrulegt umhverfi og þar af leiðandi betra að þvera frekar innar en utar nema sérstakar ástæður mæli á móti því.

Í athugasemd **Náttúruverndarsamtaka Íslands** kemur fram að leið B þveri tvo firði og þrátt fyrir fögur fyrirheit Vegagerðarinnar um óheft vatnsskipti sé ekki reynt að meta áhrif breyttra strauma og hvaða áhrif setflutningar gætu haft. Þetta sé að mati Náttúruverndarsamtakanna lykilatriði við umfjöllun málsins, því smávægileg frávik, t.d. á seltu muni gjörbreyta öllum forsendum. Aðeins sé lagður fram einn kostur um þverun Gufufjarðar skv. leið B. Hins vegar vanti í matsskýrslu skýran samanburð á umhverfisáhrifum þverunar skv. leið B annars vegar og tveggja mismunandi þverana Gufufjarðar skv. leið D hins vegar. Ekki sé ljóst af skýrslunni hver þverananna þriggja sé talin hafa mest áhrif á umhverfið en sá samanburður sé nauðsynlegur. Þá leggjast samtökin gegn fjöruleið á Melanesi vegna mikils tjóns á fjörunni sem af henni hlýst. Fram kemur að því sé haldið fram í matsskýrslu að ytri leiðin í Gufufirði muni líklega hafa minni áhrif á fæðusvæði fugla innst í firðinum en innri leiðin. En í skýrslunni sé lítið sem ekkert fjallað um mögulegar breytingar á seltu, straumum og setflutningum og áhrif breytinga á sveiflu sjávarfalla, sem líklegt sé að verði þrátt fyrir að full vatnsskipti verði tryggð. Því sé erfitt að meta hvort þetta mat Vegagerðarinnar á kosti ytri leiðar haldi en mikilvægt sé að sannreyna þessar forsendur áður en framkvæmdir hefjist. Eins sé nauðsynlegt að hafa brúna eins langa og kostur sé. Undanfarin áratug eða svo hafi það verið stefna stjórnvalda að endurheimta votlendi í stað þess sem raskað sé vegna framkvæmda og hafi það verið gert með endurheimt mýrlendis, vatna og tjarna. Það verði að teljast ógjörningur að endurheimta fjörusvæði en nú þegar hafi mikilvægum fjörusvæðum hérlendis verið raskað vegna vegagerðar og annarra framkvæmda. Skerðing á fjörum og grunnsævi verði ekki bætt með endurheimt sambærilegra svæða að mati Náttúruverndarsamtakanna.

Í athugasemd **Gunnlaugs Péturssonar** kemur fram að 100 % fallaskipti í Djúpafirði byggji á því að botnrof í brúaropi muni á ótilgreindum tíma nema um 4 m. En við óhreyfðan botn verði fallaskipti eingöngu 50%. Það sé því vafasamt að fullyrða að 100% fallaskipti verði eftir þverun fjarðanna.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að við ákvörðun um stærð virkra vatnsopa í hugsanlegum þverunum verði tryggð full vatnsskipti.

Í sameiginlegri athugasemd **Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps** kemur fram að þveranir utarlega í fjörðunum með fullum vatnsskiptum innan brúa sýnist ávallt hafa minni neikvæð umhverfisáhrif á lífríki en þveranir innar í fjörðum.

Í svörum **Vegagerðarinnar** kemur fram að almennt eigi að vera auðveldast að lámarka umhverfisáhrif þveranna sem séu staðsettar innarlega í fjörðum. Hvað varði Gufufjörð sé aftur á móti innsti kosturinn (leið D) sístur t.d. vegna fuglalífs. Almennt megi gera ráð fyrir að þverun fjarða með fullum vatnsskiptum hafi áhrif á strauma í firðinum á svæði sem nemi breidd fjarðarins fyrir innan og utan vegfyllinguna. Á stórum hluta þessa svæðis aukist straumhraðinn í átt að brúnni. Í Þorskafirði megi búast við að fínefni geti safnast fyrir næst vegfyllingunni þar sem hún komi að landi. Stærð svæðis sé ekki þekkt en sé að hámarki u.þ.b. 0,2 km². Til samanburðar megi nefna að flatarmál Þorskafjarðar innan við mynni fjarðarins er 18,2 km². Í ljósi þess að flatarmál vatnasviða þeirra vatnsfalla sem renna til Þorskafjarðar séu lítil (Þorskafjarðará 92 km² og Múlaá 20 km²) megi gera ráð fyrir að framburður þeirra til Þorskafjarðar sé einnig lítill. Það verði því að teljast afar ótrúlegt að fínefni safnist saman á framangreindu svæði sem nokkru nemi. Starfsmaður Vegagerðarinnar hafi farið til Önundar- og Dýrafjarðar í janúar 2006 til að athuga um setmyndun innan þverana í þessum fjörðum. Önundarfjörður hafi verið þveraður 1980 og Dýrafjörður

1991. Við vettvangsskoðun hafi hvergi vottað fyrir fínefnaseti við landtökur né í kverkum leiðigarða. Vottur af sandi hafi sést í kverkinni á leiðigarðinum að utan og sunnan í Dýrafirði.

Í athugasemd **Náttúrustofu Vesturlands, Einars V. Hafliðasonar og Guðmundar Páls Ólafssonar** kemur fram að minnkar muni gera sér fylgsni í grjótvörnum við fyllingar í fjörðum sem aftur komi ójafnvægi á í lífríkinu og þess vegna verði að grípa til mótvægisáðgerða.

Í svörum **Vegagerðarinnar** er vísað til athugunar á mink í grjótgarði í Gilsfirði. Þar kemur fram að minkum geti ekki fjölgað nema upp að því marki sem framboð fæðu og hentugra felustaða leyfi. Grjótgarðar feli ekki sjálfkrafa í sér fjölgun á mink en erfðara geti verið að vinna minkinn og því meira tjón samfara því. Garðurinn sé líklega mjög óhentugur fyrir greni þar sem enginn gróður sé í honum og erfitt sé að loka greni af. Þeir minnkar sem hafi fundist í Gilsfirði séu því líklega fullorðin karldýr og það hversu langt var á milli þeirra styrki það. Garðurinn sé því að öllum líkindum ekki uppeldisstöð minka.

5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Eyrar í Reykhólahreppi. Framkvæmdinni er skipt í 3 áfanga. Áfangi 1 er milli Bjarkalundar og Þórisstaða og á honum eru lagðar fram tvær leiðir, fyrir Þorskafjörð og þvert yfir hann. Vegurinn fyrir fjörðinn fylgir núverandi vegstæði að mestu leyti og yrði um 13,5 km langur, með þverun styttist 1. áfangi um 9,5 km og yrði um 4 km. Áfangi 2 er á milli Þórisstaða og Krakár í Gufufirði og á honum eru lagðar fram 3 leiðir. Leið B er 15,3 km löng og liggur út á Hallsteinsnes og þverar bæði Djúpafjörð og Gufufjörð. Leið C er rúmlega 21 km og fylgir núverandi vegi yfir Hjallaháls en liggur út vestanverðan Djúpafjörð út á Grónes og þverar Gufufjörð á sama stað og leið B. Leið D er um 21,5 km löng og fylgir núverandi vegi yfir Hjallaháls og fer fyrir Djúpafjörð en yfir Ódrjúgsháls á nýju vegstæði frá Miðhúsum, niður vestanverðan hálsinn sunnan Brekkuár og þverar Gufufjörð utan Hofstaða og liggur út með firðinum að vestanverðu. Áfangi 3 er um 11,7 km langur. Aðeins er lögð fram ein leið á 3. áfanga en nokkrir kostir koma til álita á veginum fyrir Skálanes.

Ekki er mikill munur á efnisþörf í framkvæmdina eftir því hvaða kostir verða fyrir valinu í 2. áfanga. Hámarksefnisþörf er áætluð frá 1,2 til 1,5 milljónum rúmmetra eftir því hvort Þorskafjörður verður þveraður eða ekki.

5.1 ÁHRIF Á SAMGÖNGUR, UMFERÐ OG UMFERÐARÖRYGGI

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að Vestfjarðavegur í Barðastrandasýslu sé megin vegtenging sunnanverðra Vestfjarða við Hringveg. Núverandi vegur frá Bjarkalundi að Eyri í Kollafirði sé 54 km langur en eftir fyrirhugaðar framkvæmdir styttist leiðin um tæpa 10 km, verði Þorskafjörður þveraður. Ef farin verði leið B í 2. áfanga verði heildarlengdin um 31 km, um 37 km eftir leið C en rúmir 37 km eftir leið D. Allar framlagðar leiðir, þ.e. fyrir og yfir Þorskafjörð í 1. áfanga og leiðir B, C og D í 2. áfanga og 3. áfangi séu ásættanlegar hvað varðar vegtæknilegar forsendur og öryggi. Hvorki séu brattar brekkur né krappar beygjur á leið B og hafi hún því vegtæknilega yfirburði yfir aðrar leiðir í 2. áfanga. Megin ókostur leiða C og D sé að þær liggja yfir Hjallaháls, þar sem vegur yrði með krappari sveigum og brattari. Öryggi, einkum í hálku að vetrarlagi, sé mjög háð bratta og sveigjum vegar og leið B því lang greiðfærust. Í athugasemdum hafa þau sjónarmið komið fram að til lítils sé að færa veginn niður af Hjallahálsi og Ódrjúgshálsi þar sem aðal flöskuhálsinn í illviðrum sé Klettsháls sem er nokkru vestan við framkvæmdasvæðið. En einnig hefur verið bent á að með því að leggja veginn á láglandi styttist aksturstími þar sem 500 m klifur yfir Klettsháls og Ódrjúgsháls svari til 5 km aksturs á láglandi.

Skipulagsstofnun telur báða kosti á 1. áfanga framkvæmdanna, þ.e. fyrir og yfir Þorskafjörð, ásættanlega með tilliti til umferðaröryggis og vegtækni. Munur leiðanna felst fyrst og fremst í því að endurbætur á veginum fyrir fjörðinn þjóna betur þeim sem eiga leið yfir Þorskafjarðarheiði en þverun fjarðarins hefur í för með sér umtalsverða styttingu fyrir þá sem eiga leið um Barðaströnd.

Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir fyrirhugaðar vegabætur milli Bjarkalundar og Eyrar þá verði Klettsháls eftir sem áður mesti farartálminn á veginum gegnum Reykhólahrepp þegar eitthvað bjátar að veðri. Hins vegar telur Skipulagsstofnun að slík rök séu haldlítill til að leggja gegn því að vegir verði lagðir á láglandi annars staðar í stað þess að leggja þá yfir fjöll og hálsa. Skipulagsstofnun tekur undir að ef leið B verður fyrir valinu þá verði tenging bæjanna í Djúpadal og Gufudal lakari þar

sem þeir verða ekki lengur í þjóðbraut. Leggja þurfi sérstaka vegtengingu inn Djúpafjörð og e.t.v. lagfæra núverandi veg vestan Gufufjarðar og það verði minni vetrarþjónusta við bæina heldur en ef leið D verði fylgt sem og minna öryggi fyrir vegfarendur vegna fjarlægðar frá bæjunum ef slys eða stórvíðri hamla för. Þrátt fyrir minni háttar breytingar á vegstæði í 3. áfanga leiðarinnar telur Skipulagsstofnun að breytingarnar muni auka umferðaröryggi til mikilla muna þar sem sjónlengdir munu aukast. Skipulagsstofnun telur að leiðir C og D uppfylli kröfur Vegagerðarinnar um umferðaröryggi og greiðfærni en leið B hafi töluverða yfirburði í 2. áfanga þar sem hún liggur eingöngu á láglandi.

5.2 ÁHRIF Á LANDNOTKUN, FERÐAÞJÓNUSTU OG FRÍÐUÐ SVÆÐI

5.2.1 Landnotkun

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á hefðbundinn landbúnað á svæðinu en skerði um 4 ha af samningsbundnu skógræktarsvæði á Skálanesi. Í umsögn og athugasemdum hefur komið fram að verði leiðir B eða C í 2. áfanga fyrir valinu og Djúpifjörður- og Gufufjörður þveraðir þá verði nánast ógerningur að stunda þangskurð innan þverana þar sem illfært verði með dráttarbát undir fyrirhugaðar brýr án þess að sæta sjávarföllum. Vegagerðin hefur svarað því til að við endanlega hönnun brúa verði séð til þess að þangskurður verði eftir sem áður framkvæmanlegur innan þverana.

Skipulagsstofnun telur að með yfirlýsingu Vegagerðarinnar um að við endanlega hönnun brúa yfir Djúpafjörð og Gufufjörð verði tryggt að unnt verði að stunda þangskurð innan þverana og þá muni leiðir B og C á 2. áfanga hafa óveruleg áhrif á umræddar nytjar. Vegna skerðingar á skógræktarsvæði á Skálanesi telur Skipulagsstofnun að bæta verði fyrir raskað skógræktarland á jörðinni og verður Vegagerðin að sjá til þess að vel takist til um endurheimt tapaðra landgæða.

5.2.2 Ferðaþjónusta

Í umsögnum og athugasemdum hefur verið lögð áhersla á greiðar og öruggar samgöngur ekki síst fyrir ferðaþjónustu á Vestfjörðum. Í athugasemdum hefur verið bent á að leið B muni hafa neikvæð áhrif á ferðaþjónustu á svæðinu bæði með röskun á náttúruperlum á borð við Teigsskóg og í Djúpadal og Gufudal þar sem ábúendur hafa byggt upp ferðaþjónustu á undanförunum árum. Þess ber þó að geta að jafnframt hafa komið fram öndverð sjónarmið sem telja að verði vegur lagður samkvæmt leið B í gegnum Teigsskóg þá verði ferðamönnum gert auðveldar fyrir með að njóta þeirrar gersemar sem skógurinn er og aukin friðsæld inni í dölunum hafi aðdráttarafl.

Skipulagsstofnun telur að hin öndverðu sjónarmið sem fram hafa komið varðandi áhrif leiða B og D á ferðaþjónustu í 2. áfanga séu bæði réttmæt. Skipulagsstofnun vill hins vegar benda á að ekki er hörgull á aðgengilegum birkiskógum til útivistar. Hitt er fágætara að samfelldur birkiskógur sé milli fjalls og fjöru líkt og sjá má í Teigsskógi. Þó svo að erfitt sé að gera upp á milli þeirra ólíku sjónarmiða sem fram hafa komið telur Skipulagsstofnun einsýnt að verðmæti svæðis á borð við Teigsskóg, sem lítt snortins svæðis, muni með tíð og tíma fara vaxandi, til útivistar og fyrir ferðaþjónustu. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmda í 1. og 3. áfanga á ferðaþjónustu muni verða fremur jákvæð vegna aukins umferðaröryggis og greiðfærni á báðum áföngum óháð kostum á 1. áfanga.

5.2.3 Friðuð svæði

Í gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að verulegur hluti fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis falli undir lög, reglugerðir og alþjóðleg tilmæli á sviði náttúruverndar. Allar eyjar og fjörur á framkvæmdasvæðinu falli undir lög um vernd Breiðafjarðar, nr. 54/1995. Vesturströnd Þorskafjarðar og fjörur í Djúpafirði, fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógi að Grónesi og skóglendi á norðurströnd Þorskafjarðar milli Teigsskógar og Hallsteinsness séu á náttúruminjaskrá. Auk þess falla sjávarfitjar og leirur undir 37. gr. laga um náttúruvernd, nr. 44/1999 sem vistkerfi sem skuli njóta sérstakrar verndar og samkvæmt 39. gr. sömu laga skuli unnið að verndun birkiskóga. Þá séu ströng fyrirmæli um umgengni við erni í lögum um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum, nr. 64/1994. Auk þess sé örninn bæði á íslenskum og alþjóðlegum válista. Í lögum um skógrækt, nr. 3/1955, kemur fram að ekkert svæði megi rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra.

Í umsögnum og athugasemdum hefur jafnframt verið bent á að Breiðafjörður sé á norrænum lista yfir strandir á Norðurlöndum sem mikilvægt sé að vernda og á evrópskum lista yfir 32 sjávarsvæði þar sem hentugt og æskilegt sé að stunda rannsóknir á líffræðilegum fjölbreytileika. Auk þess teljist Gufufjörður hafa alþjóðlegt náttúruverndargildi vegna viðkomu rauðbrystings, þar sem meira en 1 % stofnsins hafi þar viðkomu.

Skipulagsstofnun telur að lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum, nr. 64/1994 útiloki nánast að vegur verði lagður samkvæmt leið C í 2. áfanga. Leið C liggja í innan við 100 m fjarlægð frá gjöfulu arnarhreidi á Grónesi og er nánast öruggt að sá varpstaður muni fara í eyði ef vegur verður lagður eftir leið C. Sama gildir um veltengingu af leið B inn vestanverðan Djúpafjörð. Skipulagsstofnun telur að leið B stríði um margt gegn verndarákvæðum í ofangreindum lögum og samþykktum. Einkum vegna stöðu Teigsskógar sem er á náttúruminjaskrá ásamt fjörum fitjum og sjávartjörnum að Grónesi og samkvæmt lögum um náttúruvernd nýtur birkiskógurinn verndar. Vegagerð um skóginn er háð leyfi skógræktarstjóra. Skipulagsstofnun telur hins vegar að þó svo að Breiðafjörður sé friðaður samkvæmt sérstökum lögum og svæðið er talið hafa mikilvægi sem hentugt svæði til rannsókna á náttúrulegum fjölbreytileika þá séu engin skýr fyrirmæli í þeim lögum eða tillögu að rannsóknarsvæði sem útiloki vegagerð á svæðinu með þverun fjarða.

Skipulagsstofnun telur að enginn framlagðra kosta í 2. áfanga muni hafa umtalsverð áhrif á alþjóðlegt verndargildi Gufufjarðar vegna viðkomu rauðbrystings þar að því tilskildu að tryggð verði full vatnsskipti við þverun fjarðarins. Skipulagsstofnun telur að veglagning fyrir Þorskafjörð í 1. áfanga og veglagning í 3. áfanga muni ekki hafa áhrif á svæði sem njóti verndar í lögum. Skipulagsstofnun telur að óhjákvæmilega muni þverun Þorskafjarðar hafa nokkur áhrif á svæði sem fellur undir lögin um vernd Breiðafjarðar. Með því að skilyrði um full vatnsskipti verði framfylgt þá sé unnt að tryggja að leirur innan þverunar verði ekki fyrir skaða heldur eingöngu sá hluti grunnsævis sem fer undir fyllingu að brúaropi beggja vegna fjarðarins.

5.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG FUGLA

5.3.1 Áhrif á gróður

Í gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að þverun Þorskafjarðar á 1. áfanga muni hafa í för með sér lítils háttar skerðingu á birkikjarri og lyngi austan fjarðarins en ef farið verði fyrir fjörðinn verði áhrif á gróður hverfandi. Leið B í 2. áfanga raski samfelldum birkiskógi, Teigsskógi, sem er að flatarmáli nálægt 400 ha, mjög þéttur og

ófær bæði mönnum og skepnum og hafi því þróast án nýtingar eða beitar. Í skóginum hafi fundist 130 tegundir plantna. Flatarmál skóglendis sem færi undir veg sé á bilinu 23 – 26 ha eftir því hvaða kostur verði fyrir valinu, um 8 ha vegna 5 m öryggissvæðis beggja vegna vegar og 17,4 ha vegna námuvinnslu eða alls 49-52 ha eða nálægt 12,5% skógarins. Þó að vegagerðin sjálf raski aðeins hluta skógarins, geri lögum hans það að verkum að nánast allur skógurinn verði fyrir áhrifum af framkvæmdinni samkvæmt leið B. Samkvæmt könnun á birkiskógum hefur Teigsskógur nokkra sérstöðu í A-Barðastrandarsýslu, hann sé samfelldastur, eina stóra skóglendið sem snúi í suður og eitt af tveimur sem sé á utanverðum nesjum. Heildarflatarmál allra birkiskóga í sýslunni er metið ríflega 5000 ha en birkiskógur og kjarr á öllum Vestfjörðum neðan 400 m um 20 þúsund ha. Mjög fá af þessum svæðum séu vaxin jafn þéttum skógi og eins ósnortin af mönnum og búsmala og Teigsskógur. Verndargildi skógarins lúti annars vegar að því að skógur hafi um aldir verið á þessum stað og því sé um að ræða heildstætt þróað vistkerfi og hins vegar gæti verið verndargildi í því erfðaefni sem þar er að finna. Fram hefur komið að auk Teigsskógar muni skerðast nokkuð af birkikjarri á Melanesi ef leiðir B eða C verði fyrir valinu í 2. áfanga. Verði leið D fyrir valinu þá muni skerðast nokkuð af birkikjarri utan í Ódrjúgshálsi. Í 3. áfanga kemur gróður, einkum birkikjarr, í lautum í Skálaneshraunum til með að skerðast nokkuð. Að öðru leyti verði óveruleg skerðing á sérstæðu gróðurlendi í 3. áfanga.

Í umsögnum og athugasemdum hefur komið fram að óráðlegt sé að leggja veg í gegnum Teigsskóg þar sem um fágætt þróað vistkerfi er að ræða sem yrði fyrir miklum spjöllum. Umhverfisstofnun hefur bent sérstaklega á að Teigsskógur er á náttúruminjaskrá og að veglagning gegnum skóginn sé í andstöðu við 39. grein laga um náttúruvernd auk þess sem stjórnvöld hafi lagt fram stefnu til sjálfbærar þróunar til ársins 2020 þar sem m.a. kemur fram að forðast beri eins og kostur er að skerða frekar birkiskóga. Þá hefur Skógrækt ríkisins bent á að veglagning hefði í för með sér allt að 50 ha skógareiðingu sem verði þá mesta samfellda skógareiðing sem átt hafi sér stað vegna framkvæmda hér á landi í seinni tíð. Skógræktin hefur jafnframt bent á að framtíðarnytjar skógarins kunni að felast í sérstöðu hans sem heildrænu og sérstöku vistkerfi. Einnig megi ætla að útivist í og við Þorskafjörð vaxi í réttu hlutfalli við byggðapróun og bættar samgöngur á Vesturlandi. Umhverfisstofnun hefur bent á að vegna fyrirsjáanlegra affalla við gróðursetningu sé eðlilegt að miða við endurheimt á allt að tvöföldu svæði miðað við það sem skerðist í Teigsskógi. En í athugasemdum hefur verið bent á að eðlilegt sé að endurheimt fari fram á jörðum við vestanverðan Þorskafjörð.

Skipulagsstofnun telur að þó svo að á Vestfjörðum sé hlutfall birkiskóga mun herra en annars staðar á landinu, eða um 4 % af láglandi, þá dragi það hvorki úr verndargildi Teigsskógar né réttlæti skerðingu skógarins án þess að fyrst hafi verið leitað annarra leiða við vegagerð með minni áhrifum eða stuðlað að endurheimt í stað þess sem nauðsynlegt er að eyða. Skipulagsstofnun bendir á að tvö svæði gróin birki á sunnanverðum Vestfjörðum eru á náttúruminjaskrá, þ.e. Vatnsfjörður og Teigsskógur og því liggur fyrir að verndargildi þeirra hefur verið metið meira en annarra birkiskóga á svæðinu. Ennfremur telur Skipulagsstofnun að þrátt fyrir að unnt sé að gróðursetja í jafnstórt eða jafnvel enn stærra svæði en það sem raskast á leið B þá geti sú endurheimt aldrei komið algjörlega í stað þeirrar miklu röskunar sem verði í þróðu vistkerfi Teigsskógar. Þó svo að mismunandi vegleiðir í gegnum Teigsskóg feli í sér mismikla röskun á skóginum þá er sá munur óverulegur í ljósi þess að allir kostir kljúfa skóginn að endilöngu og rýra hann umtalsvert. Skipulagsstofnun telur að

ógerningur sé að leggja veg samkvæmt leið B út vestanverðan Þorskafjörð í gegnum Teigsskóg án þess að það hafi í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og veglagning þar samræmist ekki lögum um náttúruvernd og stefnumörkun stjórnvalda til sjálfbærar þróunar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar C á gróðurfar verði mun minni, en leiðar B, en verði helst þar sem farið yrði um gróið og óraskað land á Grónesi og þar sem þverun Gufufjarðar tengist landi á Melanesi. Skipulagsstofnun telur eðlilegt að í stað þess birkis sem þarf að raska á Melanesi beri Vegagerðinni að endurheimta jafn stórt svæði í nágrenni þess svæðis sem verður fyrir raski. Áhrif á leið C verði nokkur en ásættanleg.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar D á gróðurfar verði ekki veruleg. Í 2. áfanga skerðist birki við Ódrjúgsháls. Í 1. og 3. áfanga verður nokkur skerðing á birki, annars vegar við þverun Þorskafjarðar og hins vegar við breytingar á vegstæði við Skálanes. Skipulagsstofnun telur að þar sem birkiskógar og votlendi njóti um margt sambærilegrar stöðu sem heildstæð vistkerfi þá sé eðlilegt að við framkvæmdir sem hafa í för með sér röskun á slíkum svæðum séu gerðar sambærilegar kröfur um mótvægisáðgerðir. Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun nauðsynlegt að Vegagerðin endurheimti að lágmarki jafnstór birkisvæði og þau sem nauðsynlegt er að raska vegna þverunar Þorskafjarðar, á austanverðum Ódrjúgshálsi og við Skálanes. Skipulagsstofnun telur eðlilegast að endurheimtin fari fram sem næst því svæði sem skerða þarf en takist ekki samkomulag við landeigendur um fyrirkomulag þess þá verði leitað að svæði annars staðar í Reykhólahreppi. Nauðsynlegt er að halda öllu raski á gróðurlendi í lágmarki og vandað til uppgræðslu þar sem hún á við. Skipulagsstofnun telur að með því móti verði lágörkuð hin neikvæðu áhrif framkvæmdanna í 1. og 3. áfanga og á leið D í 2. áfanga á gróðurfar og að áhrifin verði ásættanleg.

5.3.2 Áhrif á fugla

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að áhrif 1. og 3. áfanga framkvæmdanna á fugla verði fremur lítil og helst vegna tímabundins ónæðis á framkvæmdatíma. Um 1% þeirra rauðbrystinga sem fari um Ísland á hverju vori haldi sig í Gufufirði og þær leiðir sem komi til greina í 2. áfanga muni skerða eitthvað af fæðusvæði rauðbrystings og sé engin leið betri en önnur í því tilviki. Mikilvægustu svæðin muni þó sleppa, en þau séu upp undir sjávarfitjunum í Gufufirði og tryggð verði full vatnsskipti. Fram kemur að 34 tegundir fugla hafi sést á leið B. Vegur í gegnum Teigsskóg muni hafa mest áhrif á þúfutittling, hrossagauk og skógarþröst en einnig auðnutittling, músarindil og rjúpu. Með þverun Djúpafjarðar verði farið yfir eyjar og sker. Æðarvarp sé í eyjunum og á sjávarhólmum við Grónes. Ysti vegkostur fari yfir flestar eyjar (hólma) og fækkar þar kostum á hreiðurstæðum. Einnig auðveldar vegur aðkomu refs og minks út í eyjarnar. Vegur skv. miðkosti fari yfir færri eyjar og hafi því minni áhrif á varpstaði fyrir æðarfugl. Innstu kostirnir muni engu breyta um varpstaði fyrir æðarfugl en raska fæðustöðvum fugla. Fram kemur að þrjár af sex leiðum um mynni Djúpafjarðar liggi um Gróneseyjar, 180-305 m frá arnarsetri í Ystey. Hugsanlegt sé að ernir geti nýtt varpstaðinn ef innsta línan verði valin en nánast engar líkur séu á því ef hinar tvær verði valdar. Aðrar þrjár veglínur liggi innar, 800-1000 m frá setrinu í Ystey og sé ólíklegt að vegur á þeim slóðum hafi umtalsverð áhrif á framtíð arnarvarps í Gróneseyjum. Áhrif leiðar C verði mest á skógarþröst, þúfutittling og hrossagauk og þá næst sumarþróttum í Miðhúsalandi. Fram kemur að þær leiðir sem til greina komi út um Grónes að sunnan séu innan við 100 m frá arnarvarpstöðum í og við Grónesborg og sumir í 20-30 m fjarlægð.

Arnarvarp muni leggjast af til frambúðar á þessum stöðum, án tillits til þess hvaða kostur á leið C verði valinn. Ef leið D verði farin verði mestu áhrifin á varpfugla í Gufufirði, einkum skógarpröst, þúfutittling, hrossagauk og stelk. Fram kemur að í Djúpafirði séu álftr, rauðhöfði og toppönd í fellu. Álftrir haldi sig í marhálmi en þær hafi einnig sést uppi í landinu innan Hallsteinsness. Áhrif þveranna eigi að vera lítil enda verði tryggð full vatnsskipti.

Skipulagsstofnun telur að leið C muni hafa umtalsverð áhrif á erni. Þrátt fyrir að eingöngu sé um eitt arnarsetur að ræða þá er ljóst að úr því hefur komið um 5 % af öllum arnarungum á Íslandi á árunum 1964-2004 og um 20% arnarunga við norðanverðan Breiðafjörð á sama tíma og því mikið í húfi að setrið verði áfram í ábúð. Skipulagsstofnun telur með sömu rökum að fyrirhuguð veltenging af leið B frá Grónesi inn vestanverðan Djúpafjörð muni hafa umtalsverð áhrif á erni.

Skipulagsstofnun telur einnig að tveir ystu kostir við þverun Djúpafjarðar á leið B muni hafa umtalsverð áhrif á arnarsetrið í Ystey en aðrir kostir mun síður en þó gætu orðið tímabundin áhrif á framkvæmdatíma. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar B á fæðuöflun rauðbrystings í Gufufirði verði óhjákvæmilega nokkur en mikilvægt sé að tryggja full vatnsskipti við þverun fjarðarinnar svo framkvæmdirnar dragi sem minnst úr fæðuframboði fyrir fugla. Skipulagsstofnun telur að allar leiðir í 2. áfanga muni hafa áhrif á rauðbrysting en til lengri tíma litið ráðist það fyrst og fremst af stærð þess svæðis sem fer undir vegfyllingar við þverun fjarðarinnar. Þá telur Skipulagsstofnun að við þverun Gufufjarðar sé brýnt að framkvæmdir, einkum á leið D, standi ekki á þeim tíma sem rauðbrystingur nýtir svæðið til fæðuöflunar. Fyrir utan það sem fram hefur komið um áhrif framkvæmda í 2. áfanga á erni og rauðbrystinga telur

Skipulagsstofnun að framkvæmdirnar muni hafa fremur lítil áhrif á fugla.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmda í 1. og 3. áfanga á fugla muni verða fremur lítil. Þeir fuglar sem verði fyrir áhrifum séu fremur algengir á svæðinu auk þess sem áhrifin verði að mestu tímabundið ónæði á framkvæmdatíma.

5.4 ÁHRIF Á VATNAFAR OG LÍFRÍKI STRAUMVATNA

Ræsi verða sett í læk og þar sem vegur getur haft áhrif á aðrennsli að votlendissvæðum verður stærð og þéttleiki ræsa miðaður við að vatnsmiðlunin inn á svæðin breytist eins lítið og kostur er. Framkvæmdin mun því ekki hafa veruleg áhrif á vatnsmiðlun yfirborðs- eða grunnvatns. Fyrirhuguð er efnistaka úr farvegum Músarár í Þorskafirði og Djúpadalsá. Báðar árarnar eru fiskgengar og í Djúpadalsá geta verið veiðistaðir. Efnistaka utan við Gufudalsá mun ekki koma til með að hafa áhrif á ána eða lífríki hennar.

Skipulagsstofnun telur að með hliðsjón af framkvæmdalýsingu Vegagerðarinnar muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á vatnsmiðlun. Við efnistöku, við og úr farvegum fiskgengra áa telur Skipulagsstofnun brýnt að ekki verði hróflað við farvegum á veiðitíma þar sem það á við. Einnig þarf að huga að því að efnistaka úr árfarvegum valdi ekki stórfelldu rofi með tilheyrandi landspjöllum. Heimild

Landbúnaðarstofnunar þarf ef nauðsynlegt reynist að taka efni úr árfarvegi, fá þarf leiðbeiningu um hvernig að því ber að standa og um frágang svæðanna í verklok. Verði ábendingum Landbúnaðarstofnunar hlýtt telur Skipulagsstofnun að efnistaka úr farvegum Músarár og Djúpadalsár muni hafa óveruleg áhrif á lífríki ána. En nokkur tímabundin áhrif kunni að verða af efnistöku.

5.5 ÁHRIF Á SJÁVARFÖLL OG LÍFRÍKI SJÁVAR

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að við þverun Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar verði tryggt að full vatnsskipti verði innan þverana. Við verkhönnun verði tekið mið af því að áhrif brúa verði ekki meiri en við nýlegar fjarðarþveranir með fullum vatnsskiptum. Með fullum vatnsskiptum sé átt við að selta breytist ekki en lægsta fjara sé nokkrum sentimetrum hærri og lægsta fjara verði síðar en fyrir þverun. Í Þorskafirði skaðist leirur sem nemi flatarmáli vegarins þar sem vegurinn fari yfir en lífríki innan og utan þverunar eigi ekki að breytast að neinu marki. Leirurnar séu einsleitar og svipaðar og í öðrum fjörðum á svæðinu. Á leið B verði farið yfir fjörur á utanverðu Hallsteinsnesi, Grónesi og Melanesi og muni fjörur og/eða leirur skerðast sem nemi flatarmáli vegarins. Fram kemur í gögnum Vegagerðarinnar að fjörur á þessu svæði séu lífmiklar og fjölbreyttar en jafnframt af algengri fjörugerð í norðanverðum Breiðafirði. Um leið C gildi það sama og leið B við þverun Gufufjarðar. Á leið D hafi verið gert ráð fyrir að fara yfir leirur í innanverðum Gufufirði en mýksti og lífmesti hluti leirunnar og sá hluti sem sé mest nýttur af fuglum sé innan fyrirhugaðrar þverunar og skaðist því lítt. Minni skaði sé að því að fara yfir fjörðinn samkvæmt ytri kostinum á leið D. Fram kom tillaga frá Vegagerðinni um að á leið D væri farið yfir Djúpafjörð um 100-150 m utar en gert hafi verið ráð fyrir í matsskýrslu og lægi hann þá á hörðum malareyrum neðan fitjanna en ekki á mjúkum leirum og telur Umhverfisstofnun að með því sé dregið verulega úr neikvæðum áhrifum vegagerðar í botni fjarðarins. Fram kemur í gögnum Vegagerðarinnar að þó að áhrif á einstaka þætti lífríkis fjarðanna séu afmörkuð séu þveranir eins eða tveggja fjarða alvarleg aðgerð og samanlögð áhrif veruleg.

Í umsögnum og athugasemdum hafa komið fram áhyggjur af hugsanlegum neikvæðum áhrifum af breyttum straumum, takmörkuðum vatnsskiptum og breytingum á setflutningi á lífríki á grunnsævi, í kjölfar þverana. Vegagerðin hefur bent á að þveranir hafi engin áhrif á framboð sets og gruggs en vegna aukins straumhraða í brúaropum sé líklegra að þaðan berist set í burtu í stað þess að safnast fyrir. Jafnframt bendi vettvangsathugun við þveranir í Dýrafirði og Önundarfirði til þess að engin setsöfnun eigi sér stað við hliðstæða staði.

Skipulagsstofnun telur hægt að fallast á þveranir Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar í ljósi þess að full vatnsskipti, sbr. skilgreiningu Vegagerðarinnar, innan þverana verði tryggð. Að því tilskildu telur Skipulagsstofnun að áhrif framkvæmdanna á lífríki sjávar verði fyrst og fremst á þann hluta sem lendir undir fyllingum og vegna breyttra strauma nærri brúaropum. Með hliðsjón af því að þær fjörur sem skerðast við veglagninguna eru af algengri gerð í norðanverðum Breiðafirði telur Skipulagsstofnun að áhrif á lífríki þeirra verði nokkur en ásættanleg. Skipulagsstofnun telur sérstaklega brýnt að leirur verði ekki skertar og telur því að fyrirhugaðar þveranir utan leira í Djúpafirði og Gufufirði muni valda mun minni skaða ef fylgt verður ytri kosti, þar sem botninn er sendnari.

5.6 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að áhrif vegalagningar á 1. áfanga framkvæmdanna fyrir Þorskafjörð verði óveruleg þar sem núverandi vegstæði verði að mestu fylgt. Hins vegar muni þverun fjarðarins hafa töluverð áhrif á landslag vegna skeringa í háa sjávarbakka og mikilla fyllinga beggja vegna fjarðarins að brú. Áhrif framkvæmdanna á landslag verði mest í 2. áfanga. Ef vegur verði lagður samkvæmt leið B verði samfelldur birkiskógur rofinn í vestanverðum Þorskafirði og verði vegur þar áberandi úr hlíðum fjallanna en síður af láglandi. All áberandi skeringar verði á

Melanesi þar sem leiðir B og C koma yfir vestanverðan Gufufjörð. Erfitt verði að fella veg að landslagi í vestanverðum Djúpafirði og þar verði töluverðar skeringar. Yfir Hjallaháls liggja leið D að mestu eftir núverandi vegi en auknar skeringar verða í vestanverðum hálsinum. Á leið D, úr botni Djúpafjarðar og upp á Ódrjúgsháls verði vegur í fjallshlíð og ógrónum skriðum með tilheyrandi skeringum. Fyrirhugað er að skerða Skálaneshraun og Háahraun á 3. áfanga og því verði óhjákvæmilega röskun á þeim jarðmyndunum.

Í umsögnum og athugasemdum hefur ítrekað verið bent á að mikil spjöll verði af völdum efnistöku á Grónesi og í minna mæli á Hallsteinsnesi. Af athugasemdum er jafnframt ljóst að heimamönnum er afar annt um að vegagerð fyrir Skálanes verði með þeim hætti að sem minnst verði spillt af framhlaupunum, Skálaneshrauni og Háahrauni. Í athugasemdum hefur verið bent á mikilvægi landslagsheildar svæðisins og að fáar hlíðar í A-Barðastrandasýslu séu ósnortnar af vegagerð. Núverandi vegir og slóðar setji þegar sterkan svip á útlit svæðisins án þess að þar hafi verið um miklar efnistilfærslur að ræða.

Skipulagsstofnun telur að leið B í gegnum Teigsskóg og tilheyrandi efnistaka í Teigsskógi, á Hallsteinsnesi og Grónesi muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Þó svo að unnt verði að græða upp efnistökusvæðin og jafnvel endurheimta birkiskóg á þeim, þá verði ummerki þeirra varanleg. Vegur í gegnum Teigsskóg og út á Hallsteinsnes mun rjúfa landslagsheild og rýra umtalsvert heildarmynd svæðisins. Skipulagsstofnun telur að leið C í 2. áfanga muni hafa veruleg áhrif á landslag, einkum vegna vegagerðar út á Grónes sem er lítt snortið, en að áhrifin verði mun minni en af völdum leiðar B. Efnistaka úr námum á Grónesi mun hafa umtalsverð neikvæð áhrif í för með sér þar sem hún verður mikil að umfangi á öröskuðu svæði. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar D á landslag verði töluverð vegna skeringa í gróðurlitlar skriður í austanverðum Ódrjúgshálsi og þverunar Djúpafjarðar og Gufufjarðar þar sem bæði er nýtt vegstæði vestan í Ódrjúgshálsi og firðirnir þveraðir á grynningum. Skipulagsstofnun telur afar brýnt að við vegagerð í austanverðum Ódrjúgshálsi verði framkvæmdir miðaðar við að lágmarka röskun á jarðmyndunum líkt og Vegagerðin hefur bent á að stefnt sé að. Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að þverun Þorskafjarðar í 1. áfanga muni hafa töluverð áhrif á landslag einkum vegna skeringa í sjávarbakkana beggja megin fjarðarins. Skipulagsstofnun telur afar mikilvægt að við framkvæmdina í heild verði öllu raski haldið í lágmarki, og vandað til frágangs í verklok, með því móti sé unnt að milda áhrif framkvæmdarinnar á landslag.

5.7 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að alls hafi fundist heimildir um 529 minjastaði á svæðinu en við vettvangsathugun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar hafi verið skráðar 77 minjar. Þar af séu tveir friðlýstir minjastaðir, Grímkelsstaðir í Teigsskógi og Þorskafjarðarþingstaður í landi Kollabúða fyrir botni Þorskafjarðar. Í 1. áfanga séu 8 minjar í minna en 100 m fjarlægð frá veglínu ef farið yrði fyrir Þorskafjörð en fjórar ef fjörðurinn verði þveraður. Í 2. áfanga séu 28 minjar í minna en 100 m fjarlægð frá veglínu B en 13 frá veglínu C og 10 á leið D. Í 3. áfanga séu 20 minjar í innan við 100 m fjarlægð frá veglínu.

Fornleifavernd ríkisins hefur bent á að vegna fornminja í 1. áfanga þurfi að gera verktökum grein fyrir tilvist Kinnastaðaréttar, bæjarstæðis Hjalla og rústar (48:63) í landi Þórisstaða til að forðast að þessar minjar raskist af vangá. Eins er bent á að nokkrar fornleifar liggja nærri núverandi vegi sem fyrirhugað er að nota áfram. Ef ekki

verður komist hjá raski á þeim þarf að rannsaka þær. Þessar fornleifar eru: Stekkjartóft í náthaga (43:30), fjárhúsrúst (46:20), rústarhóll (46:21) og túngarður (48:62). Í landi Þórisstaða er bæjarhóll (48:33) í u.þ.b. 60 m fjarlægð frá miðlínu vegar. Ef kemur til viðgerða eða endurbóta á veginum á þessum stað þarf að gæta að því að ekki sé farið of nálægt bæjarstæðinu. Merkja þarf rúst (48:64) á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá.

Vegna fornminja í 2. áfanga, leið B, bendir Fornleifaverndin á að vegna meiri nálægðar við friðlýstu fornleifarnar á Grímkelsstöðum telji stofnunin neðri kost leiðar B um Teigsskóg mun verri valkost en þann efri. Þar sem leið B þveri Djúpafjörð og tengist við land syðst á Grónesi eru nokkrar fornleifar sem taka þurfi tillit til, hvaða vegkostur sem valinn verði. Innsti kosturinn er betri en hinir þar sem hugsanlega þurfi að rannsaka rúst, naust og dys verði ystu kostirnir valdir. Stofnunin ítrekar að heimildir hafi bent til þess að á Melanesi væru fleiri rústir sem ekki sé hægt að útiloka að komi í ljós við framkvæmdir á nesinu og því verði fornleifafræðingur að vera þar til eftirlits ef til framkvæmda kemur. Leið B sé lakasti kostur í áfanga 2. Leiðin liggir nærri friðlýstum fornleifum á Grímkelsstöðum og hafi áhrif á mun fleiri fornleifar en leiðir C og D og það þrátt fyrir að ekki sé búið að skrá fornleifar í Teigsskógi og að líkur bendi til að þar leynist óþekktar fornleifar. Leið C liggir nærri bæjarhól Gróuness en ekki sé fulljóst hvort bæjarhóllinn og rústir honum tengdar muni raskast vegna framkvæmda. Ef ekki verði hægt að komast hjá raski á bæjarhólnum þurfi að leggja í umfangsmiklar fornleifarannsóknir. Ein varða hafi fundist í nágrenni vegstæðis leiðar D á Hjallahálsi. Verði valið að fara vestan Brekkuár niður af Ódrjúgshálsi þurfi að merkja fornleifarnar: vörðu (BA-51:22), naust (BA-54:15), bæjarhól (BA-57:01), tóft (BA-57:16), tóft (BA-57:17), tóft (BA-57:18), tóft (BA-57:19), túngarð (BA-57:20), sel (BA-58:14) og rúst (BA-58:39) og fá þarf fornleifafræðing til eftirlits á meðan á framkvæmdum við Brekku stendur.

Fornleifavernd ríkisins hefur bent á að í 3. áfanga hafi efstu kostir vegleiðar fyrir Skálanes minnst áhrif á fornleifar og eru því bestir. En vegna mið- og neðstu leiðar þurfi fornleifafræðingur að vera til eftirlits vegna hugsanlegra minja sem kunni að leynast innan gamla túnstæðis Skálaness. Ennfremur þurfi að gera verktökum grein fyrir rústunum: útihús (BA-58:37), rúst (BA-58:41) og útihús (BA-58:34). Á 3. áfanga þurfi jafnframt að merkja rústirnar: rúst (BA-59:20), rúst (BA-60:15), rúst (BA-60:16), rúst (BA-60:21), rúst (BA-60:18), rúst (BA-60:19), rúst (BA-60:20) og rúst (BA-60:22). Auk þess séu tvær rústir sem hugsanlega þurfi að rannsaka með uppgrefti (BA-60:14) og (BA-58:42) sem eru taldar í innan við 60 m fjarlægð frá veglínu. Ef þær verði innan við 20 m frá veglínu og ekki talið tryggt að þær raskist ekki af völdum framkvæmdarinnar þarf að rannsaka þær með fornleifauppgrefti. Rétt (BA-58:40) þarf að mæla upp og teikna nákvæmlega áður en framkvæmdir hefjast.

Þá bendir Fornleifavernd ríkisins á að vegna efnistöku þurfi að rannsaka með fornleifauppgrefti stekk (BA-49:10), tóft (BA-49:72) og (BA-60:14). Grafa þurfi könnunarskurði í túngarð (BA-49:71), rústir (BA-58:41) og minjastaði (BA-49:77, 78 og 79) og meta frekari rannsóknþörf áður en hafin verður efnistaka í nágrenni þeirra. Ennfremur þurfi að rannsaka með fornleifauppgrefti rústina (BA-48:66) og minjarnar (BA-49:10, 71 og 72) ef í ljós kemur að þær eru innan við 20 m fjarlægð frá efnistökusvæðum og ekki verður talið tryggt að þær sleppi við rask, annars ber að merkja þær með áberandi hætti. Fornleifavernd ríkisins telur að ef vörðurnar (BA-53:17) verði merktar með áberandi hætti þá eigi þær ekki að vera í hættu vegna framkvæmdanna. Bent er á að Grímkelsstaðir (BA-48:31) eru rétt norðan við námu 6.

Þar eru friðlýstar fornleifar, rústir innan túngarðs og fornt akurgerði. Ef nýta á þessa námu þarf að ryðja skóg frá friðlýstu minjunum og fylgjast með áhrifum námuvinnslnunnar á minjarnar en skv. Þjóðminjalögum fylgir friðlýstum minjum 20 metra friðhelgt svæði út frá ystu sýnilegu mörkum fornleifanna.

Skipulagsstofnun telur að hvort heldur að farið yrði fyrir eða yfir Þorskafjörð í 1. áfanga þá muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á menningarminjar að því tilskildu að allar minjar innan 100 m fjarlægðar frá veglínu verði merktar rækilega og verktökum gerð grein fyrir tilvist þeirra. Skipulagsstofnun tekur undir með Fornleifavernd ríkisins og telur leið B lakasta í 2. áfanga með hliðsjón af áhrifum á fornleifar. Leiðin liggur nærri friðlýstum fornleifum á Grímkelsstöðum, hefur áhrif á mun fleiri fornleifar en leiðir C og D og það þrátt fyrir að ekki sé búið að skrá fornleifar í Teigsskógi þar sem líkur bendi til að leynist óþekktar fornleifar. Skipulagsstofnun telur afar brýnt að á þeirri leið í 2. og 3. áfanga sem verður fyrir valinu þá verði fylgt tilmælum Fornleifaverndar ríkisins um merkingar og fornleifauppgröft. Jafnframt tekur Skipulagsstofnun undir með Fornleifavernd ríkisins um nauðsyn þess að fornleifafræðingur verði til eftirlits við framkvæmdir á Melanesi, við Brekku og innan gamla túnstæðis Skálaness. Skipulagsstofnun telur eðlilegt að þegar nákvæmari upplýsingar liggja fyrir um val á veglínunum og staðsetningu þeirra muni Vegagerðin kynna þær Fornleifavernd ríkisins. Skipulagsstofnun telur að meginreglan eigi að vera sú að allar minjar innan 100 m frá veglínunum og efnistökusvæðum verði afmarkaðar og merktar með áberandi hætti á framkvæmdatíma en þær minjar sem líklegt er að þurfi að raska vegna framkvæmdarinnar verði rannsakaðar áður í samráði við Fornleifavernd ríkisins.

5.8 NIÐURSTAÐA

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Eyrar í Reykhólahreppi. Framkvæmdinni er skipt í 3 áfanga. Áfangi 1 er milli Bjarkalundar og Þórisstaða og á honum eru lagðar fram tvær leiðir, fyrir Þorskafjörð eða þvert yfir hann. Vegurinn fyrir fjörðinn fylgir núverandi vegstæði að mestu leyti og yrði um 13,5 km langur, með þverun styttist 1. áfangi um 9,5 km og yrði um 4 km. Áfangi 2 er á milli Þórisstaða og Krakár í Gufufirði og á honum eru lagðar fram 3 leiðir. Leið B er 15,3 km löng og liggur út á Hallsteinsnes og þverar bæði Djúpafjörð og Gufufjörð. Leið C er rúmlega 21 km og fylgir núverandi vegi yfir Hjallaháls en liggur út vestanverðan Djúpafjörð út á Grónes og þverar Gufufjörð á sama stað og leið B. Leið D er um 21,5 km löng og fylgir núverandi vegi yfir Hjallaháls fer fyrir Djúpafjörð en yfir Ódrjúgsháls á nýju vegstæði frá Miðhúsum, liggur niður vestanverðan hálsinn sunnan Brekkuár og þverar Gufufjörð utan Hofstaða og út vestanverðan fjörðinn. Áfangi 3 er um 11,7 km langur. Aðeins er lögð fram ein leið í 3. áfanga, utan nokkurra kosta fyrir Skálanes.

Skipulagsstofnun telur að báðir kostir í 1. áfanga framkvæmdanna, fyrir og yfir Þorskafjörð séu ásættanlegar með tilliti til umferðaröryggis og vegtækni. Munur leiðanna felst fyrst og fremst í því að endurbætur á veginum fyrir fjörðinn þjóna betur þeim sem eiga leið yfir Þorskafjarðarheiði en þverun fjarðarins hefur í för með sér umtalsverða styttingu fyrir þá sem eiga leið um Barðaströnd. Skipulagsstofnun telur að leiðir C og D uppfylli kröfur Vegagerðarinnar um umferðaröryggi og greiðfærni en leið B hafi töluverða yfirburði í 2. áfanga þar sem hún liggur eingöngu á láglandi. Þrátt fyrir minni háttar breytingar á vegstæði í 3. áfanga leiðarinnar telur Skipulagsstofnun að breytingarnar muni auka umferðaröryggi vegna bættrar legu

vegarins. Skipulagsstofnun telur að með hliðsjón af því öryggi sem felst í nálægð bæja við þjóðveg ef slyss eða stórvíðri hamla för sé leið D ákjósanlegust í 2. áfanga. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir fyrirhugaðar vegabætur milli Bjarkalundar og Eyrar þá verði Klettsháls eftir sem áður mesti farartálminn vegna óveðurs eða ófærðar á veginum í gegnum Reykhólahrepp.

Skipulagsstofnun telur að þau ólíku sjónarmið sem fram hafa komið varðandi áhrif leiða B og D, í 2. áfanga, á ferðaþjónustu og náttúruvernd endurspegli afstöðu mismunandi hagsmunahópa. Sjónarmiðin eru góð og gild og ólíkir hópar hafa fært greinargóð rök fyrir afstöðu sinni. Auk þess að meta fram komin rök þarf Skipulagsstofnun að horfa til gildandi laga, reglugerða og opinberra samþykka. Þannig telur Skipulagsstofnun að lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum, nr. 64/1994 geri það illmögulegt að vegur verði lagður samkvæmt leið C í 2. áfanga. Sama gildir um veltengingu af leið B inn vestanverðan Djúpafjörð. Fyrir liggur að verndargildi Teigsskógar á leið B er meira en annarra birkiskóga á svæðinu, þar sem hann er á náttúruminjaskrá og vegagerð um skóginn samræmist illa lögum um náttúruvernd og gengur í berhögg við stefnumörkun stjórnvalda til sjálfbærar þróunar. Skipulagsstofnun telur hins vegar að þó svo að Breiðafjörður sé friðaður samkvæmt sérstökum lögum þá séu engin skýr fyrirmæli í þeim lögum sem útiloki vegagerð á svæðinu með þverun fjarða. Skipulagsstofnun telur að ógerningur sé að leggja veg samkvæmt leið B út vestanverðan Þorskafjörð í gegnum Teigsskóg án þess að það hafi í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Þrátt fyrir að unnt sé að gróðursetja í jafnstórt eða jafnvel enn stærra svæði en það sem raskast á leið B þá geti sú endurheimt aldrei komið algjörlega í stað þeirrar miklu röskunar sem verði í þróðu vistkerfi Teigsskógar.

Skipulagsstofnun telur að þar sem birkiskógar og votlendi njóti um margt sambærilegrar stöðu sem heildstæð vistkerfi þá sé eðlilegt að við framkvæmdir sem hafa í för með sér röskun á slíkum svæðum séu gerðar sambærilegar kröfur um mótvægisáðgerðir. Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun nauðsynlegt að Vegagerðin endurheimti að lágmarki jafnstór birkisvæði og raskast vegna framkvæmda við þverun Þorskafjarðar, við vegagerð yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls og á Skálanesi. Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að nokkurt rask verði á grónum svæðum einkum þar sem fundið verði nýtt vegstæði og opna þarf nýjar námur en mikilvægt sé að þannig verði staðið að framkvæmdum og að því miðað að halda gróðurspjöllum í algjöru lágmarki.

Skipulagsstofnun telur að leið C muni hafa umtalsverð áhrif á erni þar sem veruleg hætta er á að arnarsetur sem hefur gefið af sér um 20% arnarunga við norðanverðan Breiðafjörð leggist í eyði og sama gildir um áhrif veltengingar af leið B frá Grónesi inn vestanverðan Djúpafjörð. Þá telur stofnunin að tveir ystu kostir við þverun Djúpafjarðar á leið B muni hafa umtalsverð áhrif á arnarsetrið í Ystey.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar B á fæðuöflun rauðbrystings í Gufufirði verði óhjákvæmilega nokkur og mikilvægt að tryggja full vatnsskipti við þverun fjarðarins. Að öðru leyti verði áhrif allra leiða í 2. áfanga fyrst og fremst á algengar tegundir fugla en muni ekki hafa veruleg áhrif á búsvæði þeirra. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmda í 1. og 3. áfanga á fugla muni verða fremur lítil. Þeir fuglar sem verði fyrir áhrifum eru fremur algengir á svæðinu, auk þess sem áhrifin verða að mestu tímabundið ónæði á framkvæmdatíma.

Vegna efnistöku úr farvegum fiskgengra áa telur Skipulagsstofnun brýnt að ekki verði hróflað við farvegum á veiðitíma þar sem það á við og fengin heimild Landbúnaðarstofnunar ef nauðsynlegt reynist að hreyfa við farvegum og samráð haft

við stofnunina um frágang svæðanna í verklok. Skipulagsstofnun telur að efnistaka úr farvegum Músarár og Djúpadalsár muni hafa óveruleg áhrif á lífríki ána, en nokkur tímabundin áhrif kunni að verða.

Til að draga sem mest úr áhrifum á fjörur og vistkerfi á leirum er afar brýnt að Vegagerðin tryggi full vatnsskipti við þverun Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar. Þar með eigi eingöngu að tapast sá hluti grunnsævis sem fer undir fyllingu að brúaropi beggja vegna fjarðarins. Skipulagsstofnun telur sérstaklega brýnt að leirur verði ekki skertar og telur því að fyrirhugaðar þveranir innarlega í Djúpafirði og Gufufirði muni valda mun minni skaða ef fylgt verður ytri kostum á leið D þar sem botninn er sendnari og lífmeiri leirum yrði hlíft. Skipulagsstofnun telur að leiðir B og C í 2. áfanga framkvæmdanna komi til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér en leið D og 1. og 3. áfangar munu hafa nokkur neikvæð umhverfisáhrif í för með sér.

Skipulagsstofnun telur að leið B í gegnum Teigsskóg og tilheyrandi efnistaka í Teigsskógi, á Hallsteinsnesi og á Grónesi muni hafa umtalsverð áhrif á landslag í för með sér. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar D á landslag verði töluverð annars vegar vegna skeringa í gróðurlitlar skriður í austanverðum Ódrjúgshálsi og hins vegar vegna þverunar Gufufjarðar á grynningum. Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að þverun Þorskafjarðar í 1. áfanga muni hafa töluverð áhrif á landslag sem munu verða mest vegna skeringa í sjávarbakkana beggja megin fjarðarins. Skipulagsstofnun telur afar mikilvægt að við framkvæmdina verði öllu raski haldið í lágmarki og vandað til frágangs í verklok, með því móti sé unnt að milda áhrif á landslag og jarðmyndanir.

Skipulagsstofnun telur að hvort heldur sem farið yrði fyrir eða yfir Þorskafjörð í 1. áfanga þá muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á menningarminjar. Tekið er undir álit Fornleifaverndar ríkisins um að leið B sé lakasti kostur í 2. áfanga með hliðsjón af áhrifum á fornleifar. Leiðin liggur nærri friðlýstum fornleifum á Grímkelsstöðum og hefur áhrif á mun fleiri fornleifar en leiðir C og D og það þrátt fyrir að ekki sé búið að skrá fornleifar í Teigsskógi en líkur bendi til að þar leynist óþekktar fornleifar. Afar brýnt er að í 2. og 3. áfanga verði fylgt tilmælum Fornleifaverndar ríkisins um merkingar og fornleifauppgröft eftir því sem við á. Jafnframt er tekið undir kröfu Fornleifaverndar ríkisins um að fornleifafræðingur verði til eftirlits við framkvæmdir á Melanesi, við Brekku og innan gamla túnstæðisins á Skálanesi. Skipulagsstofnun telur eðlilegt að þegar nákvæmari upplýsingar liggja fyrir um val á veglínunum og staðsetningu þeirra muni Vegagerðin kynna þær Fornleifavernd ríkisins.

Skipulagsstofnun telur að meginreglan eigi að vera sú að allar minjar innan 100 m frá veglínunum og efnistökusvæðum verði afmarkaðar og merktar með áberandi hætti á framkvæmdatíma en þær minjar sem einsýnt er að verði í hættu vegna framkvæmdarinnar verði rannsakaðar samkvæmt kröfum Fornleifaverndar ríkisins.

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna framkvæmdarinnar bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

1. Þverun Þorskafjarðar í 1. áfanga sem og 2. áfangi framkvæmdarinnar, leið D, er ekki í samræmi við Svæðisskipulag Dala- og Austur-Barðastrandarsýslu 1992-2012 og kallar því á breytingu á því.
2. Veglagning og efnistaka er háð framkvæmdaleyfi Reykhólahrepps samkvæmt skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997. Leita þarf umsagnar Umhverfisstofnunar áður en veitt er framkvæmdaleyfi sem geta haft í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem falla undir 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Efnistaka á þeim svæðum sem falla undir lög nr. 54/1995 um vernd

Breiðafjarðar er háð leyfi Umhverfisstofnunar þar sem hún er ekki á samþykktari skipulagsáætlun. Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út þarf Vegagerðin að leggja fram áætlun um efnistöku í samræmi við lög um náttúruvernd. Efnistaka og starfsemi vinnubúða eru háðar starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða samkvæmt lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Ennfremur þarf Vegagerðin að leita heimildar veiðimálastjóra vegna efnistöku, brúar- og ræsagerðar í fiskgengum ám samkvæmt 41. gr. laga nr. 76/1970 um lax- og silungsveiði.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að lagning 1. áfanga Vestfjarðavegar samkvæmt báðum leiðum milli Bjarkalundar og Þórisstaða, 2. áfanga milli Þórisstaða og Krakár samkvæmt leið D og 3. áfanga milli Krakár og Eyrar muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif að uppfylltum tilteknum skilyrðum sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar.

Lagning vegar samkvæmt 2. áfanga frá Þórisstöðum að Kraká samkvæmt leiðum B og C ásamt tilheyrandi efnistöku í Teigsskógi, á Hallsteinsnesi og Grónesi mun að mati Skipulagsstofnunar hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér og því er lagst gegn því að vegur verði lagður samkvæmt þeim leiðum.

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 Vegagerðarinnar við þeim.

1. áfangi, Vestfjarðavegur í Reykhólahreppi frá Bjarkalundi að Þórisstöðum.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á báðar leiðir 1. áfanga. Þverun Þorskafjarðar er háð eftirfarandi skilyrði:

1. Vegagerðin tryggi að vatnsskipti haldist óbreytt innan þverunar Þorskafjarðar og skulu mælingar á seltu fara fram áður en framkvæmdir hefjast og eftir að framkvæmdum er lokið.

2. áfangi, Vestfjarðavegar í Reykhólahreppi frá Þórisstöðum að Kraká.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er lagst gegn leiðum B og C í 2. áfanga vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa. Fallist er á leið D í 2. áfanga með eftirfarandi skilyrðum:

1. Vegagerðin tryggi að vatnsskipti haldist óbreytt innan þverana Djúpafjarðar og Gufufjarðar og skulu mælingar á seltu fara fram áður en framkvæmdir hefjast og eftir að framkvæmdum er lokið.
2. Framkvæmdir við þverun Gufufjarðar skulu ekki fara fram í máí þegar rauðbrystingur nýtir innfjarðarleirurnar til fæðuöflunar.

3. áfangi, Vestfjarðavegar í Reykhólahreppi frá Kraká að Eyri.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á 3. áfanga.

Allir áfangar.

Vegna áhrifa á birkiskóga og menningarminjar eru allir áfangar framkvæmdarinnar háðir eftirfarandi skilyrðum:

1. Vegagerðin endurheimti birkiskóg á a.m.k. jafnstóru svæði og því sem skerðist við þverun Þorskafjarðar, við vegagerð yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls og á Skálanesi.
2. Þegar endanlegt val á veglínnum og kostum liggur fyrir þarf Vegagerðin að greina Fornleifavernd ríkisins frá þeim menningarminjum sem augljóslega þarf að raska vegna framkvæmdanna sem og þeim minjum sem eru innan 20 m frá vegsvæði og efnistökusvæðum. Vegagerðinni ber að fylgja skilyrðum Fornleifaverndar ríkisins um rannsóknir og eftirlit vegna þeirra fornminja sem eru í mestri hættu. Vegagerðin afmarki og merki allar fornleifar sem eru innan 100 m frá þeim veglínnum og efnistökusvæðum sem verða fyrir valinu og tryggi með því móti að fornleifarnar verði ekki fyrir raski.

7 KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 30. mars 2006.

Reykjavík, 28. febrúar 2006.

Dóroddur F. Dóroddsson

Sigurður Ásbjörnsson