

VESTFJARÐAVEGUR (60) MILLI EIÐIS Í VATTARFIRÐI OG ÞVERÁR Í KJÁLKAFIRÐI, REYKHÓLAHREPPI OG VESTURBYGGÐ

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði áhrif á landslag og sjónræn áhrif og þá einkum vegna veglagningar um Litlanes og vegna þverunar Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar. Fyrirhugaðar þveranir Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar munu verða mjög áberandi mannvirki þar sem gert er ráð fyrir að fyllingar sem liggja að brúm verði allt að 80 m breiðar og 20 m háar og munu þannig skipta upp landslagsheildum fjarðanna. Þá er ljóst að þveranirnar eru á svæði sem nýtur verndar samkvæmt sérlægum um vernd Breiðafjarðar, m.a. vegna landslags, en einnig fjörur og leirur, og að mati Skipulagsstofnunar munu fyrirhuguð mannvirki rýra gildi svæðisins. Skipulagsstofnun telur að ekki séu til mótvægisáðgerðir sem dragi úr neikvæðum áhrifum þverananna á landslag og því verði áhrif á landslag og verndarsvæði vegna þverana Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar verulega neikvæð í ljósi staðsetningar, umfangs mannvirkanna og varanleika áhrifanna, burtséð frá því hvort um er að ræða veglínu A eða B. Rými til veglagningar á Litlanesi er takmarkað og ljóst er að við slíkar aðstæður kallar umfangsmikill vegur eins og Vegagerðin fyrirhugar, á verulegar fyllingar og skeringar, sem munu verða breiðar og djúpar og ná hátt upp í hlíð Litlanesfjalls á vestanverðu nesinu. Einnig er fyrirhugað að leggja veginn á breiðum fyllingum um vikur og fjörur á nesinu (veglína A) og á þeim stutta kafla mun fara undir veginn um 70% af þeim leirum sem framkvæmdin í heild mun raska. Skipulagsstofnun telur að þegar tekið er tillit til umfangs skeringa og fyllinga megni mótvægisáðgerðir, sem Vegagerðin fyrirhugar, lítið til að draga úr, koma í veg fyrir eða bæta fyrir neikvæð áhrif á landslag á Litlanesi. Vegna umfangs vegarins, staðsetningar hans og óafturkræfni áhrifanna verði áhrif á landslag nessins verulega neikvæð, burtséð frá því hvort um er að ræða veglínu A eða B. Skipulagsstofnun telur að á öðrum svæðum verði áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á landslag talsvert neikvæð vegna umfangs og óafturkræfni áhrifanna.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrifin á fugla verði á erni á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Lagning vegarins samkvæmt veglínu A mun leiða til þess að á kafla vegarins verða megin varpstæðir arna á því svæði sýnilegri vegfarendum en frá núverandi vegi og auk þess á lengri kafla. Skipulagsstofnun telur því líkur á að það geti leitt til þess að forvitni vegfarenda verði vakin og umgangur við hreiður arnanna verði meiri en nú er. Truflun yfir varptímamann geti leitt til þess að varp misfarist og ítrekaðar truflanir leitt til langvinnis misbrests. Misfarist arnarvarp um áraðir vegna truflunar á varptíma verði áhrif vegagerðar um viðkomandi vegarkafla verulega neikvæð og hætta sé á að þau verði varanleg. Verði vegurinn hins vegar lagður eftir núverandi vegi á áðurnefndum kafla (veglína B) telur Skipulagsstofnun að neikvæð áhrif umferðar á arnarvarp verði áþekk því sem nú sé og því megi gera ráð fyrir að varp þar haldi áfram að framkvæmdum loknum. Í ljósi þess að hávaði vegna vegavinnu getur styggt erni frá varpi telur Skipulagsstofnun að áhrifin geti verið að minnsta kosti talsvert neikvæð á framkvæmdatíma, óháð því hvor kosturinn verði valinn (veglína A eða B).

Skipulagsstofnun telur að í framkvæmdaleyfi þurfi að setja skilyrði um að vinna við vegaframkvæmdir verði bönnuð nærri virkum varpstöðum arna á þeim tíma sem varp stendur yfir. Þá þurfi Vegagerðin að hafa samráð við Náttúrufræðistofnun Íslands um endanlega staðsetningu vegstæðis í námunda við varpstæði arna og tilhögun vegavinnu þar m.a. með hliðsjón af 19. grein laga um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum (nr. 64/1994).

1	INNGANGUR.....	3
1.1	Athugun Skipulagsstofnunar	3
1.2	Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar.....	3
2	FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ	5
3	KOSTIR	5
4	NÚVERANDI VEGUR	6
5	SAMGÖNGUR OG UMFERÐARÖRYGGI.....	6
6	AÐRIR KOSTIR.....	6
6.1	Athugasemdir Skipulagsstofnunar við drög að frummatsskýrslu og svör Vegagerðarinnar.....	7
6.2	Umsagnir um frummatsskýrslu	10
7	NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	11
7.1	Áhrif á landslag og sjónræn áhrif og áhrif á verndarsvæði	11
7.2	Áhrif á fugla.....	14
7.3	Áhrif á gróður	17
7.4	Áhrif á jarðmyndanir	19
7.5	Áhrif á vatnsskipti fjarða og lífríki í fjörum, á leirum og hafsbotni	21
7.6	Áhrif á fornleifar.....	23
7.7	Áhrif á landnotkun og útivist.....	24
8	STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA	24
9	NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	25

1 INNGANGUR

1.1 Athugun Skipulagsstofnunar

Þann 19. júlí 2011 sendi Vegagerðin, frummatsskýrslu um vegagerð á Vestfjarðavegi milli Eiðis í Vattarfiðri og Þverár í Kjálkafirði í Reykhólahreppi og Vesturbyggð til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Frankvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 26. júlí 2011 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og Fréttablaðinu og 28. júlí 2011 í Bæjarins besta. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 26. júlí til 6. september 2011 á bæjarskrifstofu Reykhólahrepps, bæjarskrifstofu Vesturbyggðar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Vegagerðin kynnti frummatsskýrsluna almenningi á fundi á Reykhólum 24. ágúst og Patreksfirði 25. ágúst. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is. Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Reykhólahrepps, Vesturbyggðar, Breiðafjarðarnefndar, Fiskistofu, Fornleifaverndar ríkisins, Hafrannsóknastofnunarinnar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Skógræktar ríkisins og Umhverfisstofnunar. Á kynningartíma bárust Skipulagsstofnun þrjár athugasemdir og ein að liðnum kynningartíma. Skipulagsstofnun sendi umsagnirnar og athugasemdirnar til Vegagerðarinnar.

Þann 13. október 2011 sendi Vegagerðin, frummatsskýrslu um vegagerð á Vestfjarðavegi milli Eiðis í Vattarfiðri og Þverár í Kjálkafirði í Reykhólahreppi og Vesturbyggð til Skipulagsstofnunar og óskaði eftir álitni stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Við undirbúning þessa álits var farið á vettvang á fyrirhugað framkvæmdasvæði.

1.2 Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar

Frummatsskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Eiðis í Vattarfiðri og Þverár í Kjálkafirði í Reykhólahreppi og Vesturbyggð. Júlí 2011.

Önnur gögn:

VIÐAUKI I - Fylgiskjöl

1. Vestfjarðavegur. Eiði-Þverá. Greinargerð um ofanflóð. Teikningar af skriðufarvegum. Höskuldur Búi Jónsson. Jarðfræðideild Vegagerðarinnar, janúar 2011.
2. Verndarflokkar Vegagerðarinnar. Námur, efnistaka og frágangur, 2002, Vegagerðin o.fl., Reykjavík.
3. Leiðbeiningar Umhverfisstofnunar um mat á röskun og endurheimt votlendis. Umhverfisstofnun, janúar 2006.
4. Minnisblað um brúarlengdir í Mjóafirði. Brúadeild Vegagerðarinnar, janúar 2011.
5. Minnisblað um brúarlengdir í Kjálkafirði. Brúadeild Vegagerðarinnar, janúar 2011.
6. Virk vatnsop í Mjóafirði og Kjálkafirði, útreikningar. Brúadeild Vegagerðarinnar, desember 2010.
7. Umsögn vegna vegagerðar frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði. Sigurður Már Einarsson, 2008-07-03. Veidimálastofnun. Umsögn til Náttúrustofu Vestfjarða.
8. Veglínur og umferðaröryggi. Veghönnunardeild Vegagerðarinnar, janúar 2011.
9. Skerðing fjörusvæða, veglína A og B. Veghönnunardeild Vegagerðarinnar, febrúar 2011.
10. Verðmætamat á birki í vegstæði Vestfjarðavegar. Bréf frá Skógrækt ríkisins, Hallgrímur Indriðason, febrúar 2011.
11. Leiðbeiningar um meðferð svarðlags við vegagerð. Unnið fyrir Vegagerðina. Hafdís Sturlaugsdóttir, Náttúrustofa Vestfjarða, desember 2008. NV nr. 20-08.
12. Minnisblað. Vestfjarðavegur (60-32) um Litlanes í Austur-Barðastrandarsýslu. Val veglínu um Litlanes, dags. 05.03.2011. Vegagerðin.
13. Viðmið sem notuð voru við greiningu á gildi landslags. Náttúrustofa Vestfjarða.
14. Fornleifakönnun á námum í tengslum við Vestfjarðaveg milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði. Náttúrustofa Vestfjarða, apríl 2011.
15. Skarkolaseiði við norðanverðan Breiðafjörð. Náttúrustofa Vestfjarða, maí 2011.

16. Kirkjuból vestra á Litlanesi við Kerlingarfjörð. Bænhússtaður í katólskri tíð. Finnboi Jónsson, apríl 2011.
17. Greinargerð um fjarðaþveranir og rannsóknir fram til ársins 2011. Náttúrustofa Vestfjarða, 6. maí 2011.
18. Minnisblað. Umfjöllun um vatnsskipti í fjörðum og setflutninga vegna fyrirhugaðra þverana í Kjálkafirði og Mjóafirði. Verkfræðistofan Vatnaskil, 3. maí 2011.
19. Mjóifjörður – Minnisblað um brúarlengd. Einar Hafliðason, Brúadeild Vegagerðarinnar, 9. maí 2011.
20. Kjálkafjörður – Minnisblað um brúarlengd. Einar Hafliðason, Brúadeild Vegagerðarinnar, 9. maí 2011.
21. Áhrif vegagerðar á arnarvarp við norðanverðan Breiðafjörð. Náttúrustofa Vestfjarða, 20. júní 2011.
22. Sjávarfallamælingar í Kolgrafafirði og Dýrafirði. Unnið fyrir Vegagerðina. Verkfræðistofan Mannvit, 3. júní 2011.

VIÐAUKI II - Fornleifakönnun vegna ný- og endurlagningar Vestfjarðavegar nr. 60. Frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði. Margrét Hallmundsdóttir og Caroline Paulsen. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Vestfjarða, ágúst 2008. Skýrsla NV nr. 15-08.

VIÐAUKI III - Greinargerð um fornleifar nærri veglínu vegna vegagerðar frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði í Barðastrandarsýslum. Þorleifur Eiríksson, Caroline Paulsen og Böðvar Þórisson. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Vestfjarða.

VIÐAUKI IV - Vestfjarðavegur. Eiði-Þverá. Greinargerð um ofanflóð. Höskuldur Búi Jónsson. Jarðfræðideild Vegagerðarinnar, janúar 2011.

VIÐAUKI V - Gróður í Kerlingarfirði og Kjálkafirði. Hafdís Sturlaugsdóttir. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Vestfjarða, sept. 2008. Skýrsla NV nr. 3-08.

VIÐAUKI VI - Fuglaathuganir frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða, desember 2008. Skýrsla NV nr. 13-08.

VIÐAUKI VII - Rauðbrystingur í Barðastrandarsýslum 2006 og 2007. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða, febrúar 2008. Skýrsla NV nr. 1-08.

VIÐAUKI VIII - Ernir í Kerlingarfirði, Kjálkafirði og Vatnsfirði. Trúnaðarskjal. Þorleifur Eiríksson, Böðvar Þórisson og Hafdís Sturlaugsdóttir. Í samvinnu við Kristín Hauk Skarphéðinsson Náttúrufræðistofnun Íslands. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Vestfjarða, nóvember 2008.

VIÐAUKI IX - Leirur í Kjálkafirði og Mjóafirði í Barðastrandarsýslu. Þorleifur Eiríksson, Kristjana Einarsdóttir, Cristian Gallo og Böðvar Þórisson. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Vestfjarða, desember 2008. Skýrsla NV nr. 22-08.

VIÐAUKI X - Athugun á fjöru við mynni Mjóafjarðar í Kerlingarfirði í Reykhólahreppi. Þorleifur Eiríksson, Cristian Gallo og Böðvar Þórisson. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Vestfjarða, janúar 2011. Skýrsla NV nr. 1-11.

VIÐAUKI XI - Lífmassamælingar í veglínu Eiði - Þverá. Hafdís Sturlaugsdóttir. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Vestfjarða, febrúar 2011. Skýrsla NV nr. 4-11.

VIÐAUKI XII - Landslag við norðanverðan Breiðafjörð. Mat á áhrifum vegaframkvæmda á landslag, milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði. Kristjana Einarsdóttir og Sóley Valdimarsdóttir. Unnið fyrir Vegagerðina, Náttúrustofa Vestfjarða, mars 2011. Skýrsla NV nr. 8-11.

VIÐAUKI XIII - Kerlingarfjörður, Kjálkafjörður og Mjóifjörður. Straumlíkan. Unnið fyrir Vegagerðina. Verkfræðistofan Vatnaskil, maí 2011.

Umsagnir bárust frá:

- Reykhólahreppi með bréfi dags. 9. september 2011.
- Vesturbyggð með bréfi dags. 19. ágúst 2011.
- Breiðafjarðarnefnd með bréfi dags. 17. ágúst 2011.
- Fiskistofu með bréfi dags. 26. júlí 2011.
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 9. ágúst 2011 og tölvupóstum dags. 15. og 20. september 2011.
- Hafrannsóknastofnuninni með bréfi dags. 16. september 2011.
- Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 28. júlí 2011.
- Náttúrufræðistofnun Íslands með bréfi dags. 2. september 2011.
- Skógrækt ríkisins með bréfi dags. 18. ágúst 2011.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 24. ágúst 2011.

Athugasemdir bárust frá:

- Finnboi Jónssyni með tölvupóstum til Fornleifaverndar ríkisins dags. 19. og 20. apríl, 17. maí og 31. júní 2011.
- Rósu Magnfríði S. Ívarsdóttur með tölvupósti dags. 31. ágúst 2011.
- Ágústi H. Bjarnasyni dags. 25. júlí 2011.

Athugasemdir bárust að loknum kynningartíma frá:

- Kristni Bergsveinssyni dags. 25. september 2011.

Matsskýrsla: Vestfjarðavegur (60): Milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði í Reykhólahreppi og Vesturbyggð. Október 2011.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Í matsskýrslu kemur fram að leggja eigi nýjan uppbyggðan veg með bundnu slitlagi á 16-19 km löngum kafla Vestfjarðavegar, á milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði, sem nýti eins og hægt sé núverandi vegstæði. Í matsskýrslu leggur Vegagerðin fram tvo kosti á veglínu, veglínu A (16,5 km löng leið) og B (19,2 km löng leið), sem báðar fari að miklu leyti eftir núverandi vegi, en nýlögn verði 9,1 km (veglína A) og 8 km (veglína B). Frávik frá legu núverandi vegar verði á Litlanesi og einnig í Mjóafirði og Kjálkafirði, þar sem hvor fjörður um sig verði þveraður með uppfyllingum og brú í stað þess að fylgja núverandi vegi um fjarðarbotna. Vegna lítils landrýmis á Litlanesi sé ekki hægt að fylgja núverandi vegstæði um nesið, miðað við kröfur um veghönnun og geri önnur veglínan ráð fyrir að vegurinn fylgi fjörum um nesið (veglína A) en hin verði ofar í landinu þar sem nú sé klettabelti og fornt bæjarstæði Litlaness (veglína B). Í Mjóafirði verði uppfylling og brú fremst í firðinum (veglína A) eða innst í honum (veglína B). Gert sé ráð fyrir einni útfærslu á þverun Kjálkafjarðar (veglína A). Í matsskýrslu er einnig gerð grein fyrir þriðja kostinum, veglínu C, sem fylgi að öllu leyti veglínu A, nema á kaflanum fyrir Litlanes. Sá kostur geri ráð fyrir vegi um Litlanes með lægri hönnunarhraða (70 km/klst í stað 90 km/klst), sem Vegagerðin telji ekki eins greiðfæran og öruggan fyrir vegfarendur og þeir kostir sem Vegagerðin leggi fram til mats á umhverfisáhrifum. Fram kemur að Vegagerðin leggi til að vegurinn verði lagður samkvæmt veglínu A.

Í matsskýrslu kemur fram að verði vegurinn lagður samkvæmt veglínu A muni vegalengd styttest um 7,8 km miðað við núverandi veg, en 5,1 km samkvæmt veglínu B. Þeir kaflar núverandi vegar sem ekki verði nýttir verði lagðir af. Þverun á Kjálkafirði verði með 116 m langri brú, þverun í mynni Mjóafjarðar með 160 m langri brú (veglína A) en 16 m löng brú í þverun innst í firðinum (veglína B). Efnisþörf til vegagerðarinnar verði um 1.500 þús. m³ ef veglína A verði valin en um 1.200 þús. m³ samkvæmt veglínu B. Áætlað sé að 1.190 – 1.490 þús. m³ af efni falli til vegna skeringa meðfram veginum, sem fullnægja muni allri efnisþörf vegna vegagerðarinnar.

Fram kemur að með bættum samgöngum verði áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg tryggðar og vegalengdir til og frá Vestfjörðum styttest. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist 2011 og þær taki að minnsta kosti tvö ár. Áætlaður kostnaður við verkið sé 3.150 milljónir króna.

3 KOSTIR

Í matsskýrslu (kafla 3.1) kemur fram að Vegagerðin leggi fram tvo kosti á veglínunum til mats á umhverfisáhrifum, báðar liggi saman á stórum hluta leiðarinnar en frávikin felist í tveimur mismunandi útfærslum á þverun Mjóafjarðar og tveimur útfærslum á legu vegarins á Litlanesi.

Veglína A. Samkvæmt þessari veglínu verður Mjóifjörður þveraður í mynni fjarðarins og utarlega á Litlanesi, þar sem hann liggur um fjörur á nesinu.

Veglína B. Samkvæmt þessari veglínu verður Mjóifjörður þveraður í botni fjarðarins og innar á Litlanesi en veglína A gerir ráð fyrir, þar sem hann liggur í djúpri skeringu í gegnum gamalt bæjarstæði Litlaness og klettabelti ofan við bæjarstæðið.

4 NÚVERANDI VEGUR

Í matsskýrslu kemur fram að núverandi vegur úr Vattarfirði í Kjálkafjörð hafi verið lagður fyrir 1970 og sé 24,3 km langur. Á veginum séu fjórar einbreiðar brýr; yfir Mjóafjarðará, Skiptá, Kjálkafjarðará og Þverá. Vegurinn sé malarvegur og standist ekki kröfur um burðarþol né fullnægjandi öryggissvæði við veginn. Krappar beygjur séu á veginum við Eiði (100 m radíus), í botni Mjóafjarðar (100 m radíus), á Litlanesi (90 m radíus, leiðbeinandi hraði 40 km/klst) og í botni Kjálkafjarðar (180 m radíus). Fram kemur að veginn um svæðið ætti að skilgreina sem vegtegund C8, en á slíkum vegi megi beygjuradís ekki vera undir 335 m miðað við 90 km/klst hönnunarhraða. Einnig kemur fram að snjór safnist fyrir á veginum í botni Kjálkafjarðar (austan- og vestanverðum) og í botni Mjóafjarðar. Við Eiði séu vegtengingar við vegslóða um Þingmannaheiði og fyrrum Fjarðarhlíðarveg (609), sem liggur að nokkrum eyðibýlum á Skálmarnesi og einnig við slóða með Kjálkafjarðará í botni Kjálkafjarðar.

5 SAMGÖNGUR OG UMFERÐARÖRYGGI

Í matsskýrslu (kafla 3.3) er fjallað um umferð og umferðaröryggi á Vestfjarðavegi. Fram kemur að miðað við núverandi aðstæður sé 455 km vegalengd milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg, þar af sé malarvegur á um það bil 120 km og sums staðar þurfi að fara um erfiða fjallvegi sem lokist auðveldlega að vetrarlagi. Hluti umferðarinnar um Vestfjarðaveg milli Snæfellsness og Vestfjarða fari með ferjunni Baldri yfir Breiðafjörð. Núverandi malarvegur á kaflanum frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði sé hættulegur, með kröppum beygjum, einbreiðum brúm og blindhæðum. Hámarkshraði á þessum hluta Vestfjarðavegar sé 80 km/klst en leiðbeinandi hraði á köflum mun lægri. Þá kemur fram að mikill snjór safnist á veginn í botni Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar, en þó sé sjaldgæft að vegurinn lokist af þeim sökum. Árið 2009 hafi meðalumferð á dag yfir árið verið 85 bílar (ÁDU, ársdagsumferð), sumardagsumferð verið 186 bílar (SDU, meðalumferð á dag mánudina júní, júlí, ágúst og september) og vetrardagsumferð verið 21 bíll (VDU, meðalumferð á dag mánudina janúar, febrúar, mars og desember). Loks kemur fram að þrátt fyrir vetrarþjónustu Vegagerðarinnar, hafi núverandi Vestfjarðavegur á kaflanum frá Búðardal að Flókalundi stundum lokast á veturna og Klettsháls sé aðal farartálminn á þeirri leið.

Fram kemur að Vegagerðin fái upplýsingar um umferðarslys frá Umferðarstofu og reikni slysatiðni (fjöldi slysa á ekna milljón kílómetra) á þjóðvegum á grundvelli þeirra gagna. Á árunum 2003-2008 hafi slysatiðni verið breytileg frá ári til árs: 0 til 2,77 á kafla Vestfjarðavegar milli Skálmardalsár í Vattarfirði og Mjóafjarðarár í Mjóafirði, 0 til 8,12 á kaflanum milli Mjóafjarðarár og Skiptár í Kjálkafirði og frá Skiptá til Fossár í Kjálkafirði hafi slysatiðnin verið 0 til 6,37. Á sama tímabili hafi slysatiðni á öllum Vestfjarðarvegi verið 1,47 til 2,62 og meðalslysatiðni á vegum í dreifbýli á Íslandi verið 1,17 til 1,36. Fram kemur að á vegarkaflanum milli Eiðis og Þverár hafi orðið sextán slys á árunum 2003-2010; meiðsl hafi orðið í tveimur slysanna (mikil meiðsl í öðru) en engin meiðsl í fjórtán þeirra.

6 AÐRIR KOSTIR

Í matsskýrslu (kafla 3.1.2) er fjallað um nýjan kost á veglínu um Litlanes, veglínu C. Fram kemur að í ákvörðun Skipulagsstofnunar um tillögu að matsáætlun hafi verið bent á að forsendur veghönnunar leiði til þess að leggja þurfi veginn um fjörur Litlaness (veglínu A) svo mannvistarleifum á Litlanesi verði hlíft, sem ella muni raskast ef vegurinn yrði lagður í veglínu B. Í ljósi þess að lög um verndun Breiðafjarðar taki sérstaklega til m.a. fjöru, taldi Skipulagsstofnun að Vegagerðin ætti að kanna möguleika sem minnki umfang vegarins um

Litlanes og að í frummatsskýrslu yrði fjallað um kost, sem miði að því að raska ekki fjörum og mannvistarleifum og gerði t.d. ekki ítrustu kröfur um umferðarhraða.

Fram kemur að veglína C með lægri hönnunarhraða (70 km/klst) muni fylgja núverandi vegi að öllu leyti nema um hamarinn yst á Litlanesi. Fyrirhugaður vegur verði þó breiðari og með betri hæðarlegu en núverandi vegur og skeringar og fyllingar talsvert miklar miðað við þann veg. Á vestanverðu Litlanesi sé forn rétt í öxl núverandi vegar (fornleif 139638-81:005, sjá kafla 6.4 í matsskýrslu) og útihús skammt frá vegi (fornleif 139638-81:002) og þar sé stutt niður í fjöruna. Þó núverandi vegi yrði fylgt á þeim kafla verði ekki hjá því komist að raska annaðhvort fornleifunum eða fjörunni. Fram kemur að veglína C muni hafa minni áhrif á þessa umhverfisþætti miðað við veglínur A og B, því samkvæmt þeirri leið verði minna rask á leirum (miðað við veglínunni A) og minna rask á fornleifum (miðað við veglínunni B). Auk þess muni veglína C ekki liggja um vikur á austan- og vestanverðu Litlanesi og ekki raska bæjarstæði Litlaness (fornleif 139638-81:001). Veglína A spilli fjörum en raski ekki fornleifum, veglína B raski fornleifum en spilli ekki fjörum, en bæði fjörur og fornleifar muni spillast verði veglínunni C fylgt. Vegagerðin telur að ef menn velti fyrir sér verðmætum fornleifa og fjara á Litlanesi, hljóti fornleifarnar að vera verðmætari því lítill hluti af fjörum í landi Litlaness muni spillast og hverfandi hluti þeirra fjörusvæða sem njóti verndar samkvæmt lögum um vernd Breiðafjarðar. Út frá hagsmunum landeiganda muni veglínur B og C leiða til þess að verðmætasti hluti svæðisins, gamla bæjarstæðið, verði ónýtanlegt sökum nálægðar við umferð um veginn og hávaða af hennar völdum. Vegur samkvæmt veglínunni A verði neðan við kletta á Litlanesi og því lítið sýnilegur frá gamla bæjarstæðinu og þar verði lítill umferðarhávaði. Vegagerðin mælir gegn veglínunni C á grundvelli þess að sú leið sé ekki eins greiðfær og veglínur A eða B og öryggi vegfarenda á þeirri leið verði verulega minna. Fram kemur að Vegagerðin hafi ákveðið að meta ekki umhverfisáhrif veglínunni C.

6.1 Athugasemdir Skipulagsstofnunar við drög að frummatsskýrslu og svör Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu (kaflar 2.1.3 til 3.1.5) eru athugasemdir Skipulagsstofnunar og svör Vegagerðarinnar rakin. Fram kemur að Skipulagsstofnun teldi að það ætti ekki að leiða til minna öryggis vegfaranda þó hönnunarhraði væri lægri en 90 km/klst á köflum þar sem landrými til vegagerðar sé þröngt eins og tilfellið sé á leið Vestfjarðavegar um Litlanes. Hraði á þjóðvegum landsins sé of mikill og þar verði flest dauðaslys og alvarlegustu slysin, sem of mikill ökuhraði miðað við aðstæður valdi líklega mestu um, en betri vegir og öruggari bílar vegi ekki að fullu upp þar á móti (*Umferðaröryggisáætlun 2002 – 2012. Tillaga starfshóps, desember 2001*). Samkvæmt vegalögum nr. 80/2007 skuli veghaldari gæta þess að vegagerð valdi ekki meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt sé til að unnt sé að ná markmiðum um hagkvæmni og öryggi umferðar og að umferð eigi greiða og góða leið um vegi að teknu tilliti til umhverfis-, náttúru- og minjaverndar í samræmi við kröfur sem leiði af gildandi lögum á hverjum tíma (12. grein vegalaga).

Fram kemur að Skipulagsstofnun hafi bent á að í heildina muni fyrirhuguð vegagerð á Vestfjarðavegi raska 2,6 ha af leirum, þar af 1,8 ha á stuttri leið vegarins um fjörur á Litlanesi (veglína A). Kostur Vegagerðarinnar muni jafnframt þvera tvær mjög formsterkar vikur og valda mikilli röskun á landslagi þar. Bendir stofnunin á að samkvæmt frummatsskýrslu hafi landslag á Litlanes hátt verndargildi sökum fjölbreytilegra landforma, sérstöðu landslagsins og upplifunargildis og að tilgangur laga um verndun Breiðafjarðar sé m.a. að vernda landslag við Breiðafjörð. Einnig njóti leirur í fjörum Litlaness verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd og fornleifar á nesinu séu verndaðar samkvæmt þjóðminjalögum. Skipulagsstofnun telji því að Vegagerðin eigi að leita allra leiða til þess að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum á Litlanesi við vegagerð þar, eins og stofnunin benti á í

ákvörðun sinni um matsáætlun. Þá telji Skipulagsstofnun að Vegagerðin þurfi að skýra hvernig öryggi vegfarenda á leið um Litlanes minnki við það að lækka umferðarhraða á þeim kafla og leiði til þess að vegurinn verði ekki eins greiðfær. Ljóst sé að kröfur um vegaöryggi séu aðrar en voru á þeim tíma þegar núverandi vegur var lagður og því eðlilegt að skeringar og fyllingar á nýjum vegum séu umfangsmeiri en áður var. Í athugasemdum sínum (við drög að frummatsskýrslu) telji Skipulagsstofnun því villandi að nota umfang skeringa og fyllinga á núverandi vegi til að fullyrða, að því er virðist, að hönnunarhraði skipti litlu sem engu máli varðandi umfang skeringa og fyllinga því þær verði alltaf meiri en á gamla veginum. Með vísan í álit starfshóps um umferðaröryggisáætlun og kvaðir sem vegalög setji veghaldara telji Skipulagsstofnun að forsendur séu fyrir því að lækka umferðarhraða á þessum stutta vegarkafli þannig að fjörum verði ekki raskað, mannvistarleifum verði ekki raskað meira en orðið sé, fjarlægð vegar frá gömlu bæjarstæði verði sambærileg og nú sé og dregið verði úr neikvæðum áhrifum á landslag nessins miðað við þá kosti sem Vegagerðin leggur fram um vegstæði.

Fram kemur að Skipulagsstofnun hafi bent á að þó að markmið samgönguáætlunar sé m.a. að tryggja umferðaröryggi eins og kostur sé réttlæti þau ekki skilyrðislaust lagningu vega um svæði sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt ákvæðum laga. Spurt er hvað sé því til fyrirstöðu að draga úr neikvæðum áhrifum á Litlanesi með því að leggja veg sem uppfylli ekki ítrustu kröfur um sjónlengdir, hæðarlegu og beygjuradíus miðað við 90 km/klst hönnunarhraða, á sama hátt og gert var í tilfelli Axarvegur¹. Á þeim vegi sé gert ráð fyrir að hönnunarhraði og leiðbeinandi hraði á 4-5 km löngum köflum verði annars vegar 70 km/klst og hins vegar 30 km/klst. Stofnunin telji að þegar aðstæður séu eins og á Litlanesi verði að vera sveigjanleiki í veghönnun sérstaklega í ljósi þess að nýr vegur um svæðið frá Eiði að Kjálkafirði verði mikil samgöngubót miðað við núverandi veg þó að hönnunarhraði yrði lækkaður á stuttum kafla til þess að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að það sé hennar að skilgreina hvaða kostir uppfylli markmið tiltekinnar framkvæmdar, samanber dóm Héraðsdóms Reykjavíkur varðandi úrskurð umhverfisráðherra um matsáætlun vegna Hringvegur um Hornafjarðarfljót (mál nr. E-4705/2007), sem staðfestur hafi verið af Hæstarétti (mál nr. 22/2009): „Í hinum kærða úrskurði kemur fram að lög um mat á umhverfisáhrifum gefi framkvæmdaraðila rúmt svigrúm til að ákveða hvaða framkvæmdakosti hann telji að uppfylli markmið framkvæmdarinnar og beri því að skoða í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum. Fallast ber á það mat ráðherra að framkvæmdaraðili hafi, að meginstefnu til, forræði á því hvaða framkvæmdakosti hann telji uppfylla markmið tiltekinnar framkvæmdar, enda sé mat hans byggt á málefnalegum og hlutlægum grunni.“ Telur Vegagerðin að Skipulagsstofnun fari út fyrir hlutverk sitt með því að véfengja mat Vegagerðarinnar á því hvaða kostir uppfylli markmið framkvæmdarinnar í stað þess að fjalla um hvort drög að frummatsskýrslu uppfylli kröfur laga um mat á umhverfisáhrifum. Þá telur Vegagerðin að starfshópur um umferðaröryggismál hafi ekki haldið því fram að leyfður hámarkshraði sé of mikill heldur hinu, að menn virði ekki leyfðan hámarkshraða. Vegagerðin telji mestu máli skipti að ökuhraði sé jafn og öruggur og leyfður hraði á þjóðvegum verði í samræmi við gæði og öryggi vegarins hverju sinni. Hönnunarhraði Vestfjarðavegar milli Vattarness og Flókalundar verði yfir 90 km/klst en lægri hámarkshraði á kaflanum um Litlanes (veglína C) muni leiða til þess að ökuhraði verði ekki jafn og umferð þar verði ekki örugg. Slys verði helst í kröppum beygjum, en stærri beygjuradíus minnki slyshættu og alvarleika slysa. Hættulegt sé að hafa krappa beygja á tiltölulega beinum vegi eða vegi með mjúkum beygjum, en ef vegur sé sveigður áður en komi að krappri beygju aukist slyshætta lítið. Aksturshraði sé að jafnaði hærri á vegum þar sem

¹ Matsskýrsla: Axarvegur (939), Hringvegur (1) um Skriðdal og Hringvegur (1) um Berufjarðarbotn. Mars 2011

umferðarþungi sé lítill og því rík ástæða til að hönnunarhraði á aðliggjandi hringbogum breytist um minna en 20 % og að eftir beinan vegarkafila komi beygja með a.m.k. 500 m radíus. Lækkun á hönnunarhraða úr 90 km/klst í 70 km/klst samsvari um 30 % breytingu á hraða og því falli samspil beygja úr því að vera öruggt í tiltölulega öruggt samspil (sjá flokkun 1-4, bls. 30 í matsskýrslu). Hönnunarhraði á fyrirhuguðum vegi beggja vegna Litlaness sé hins vegar a.m.k. 110 km/klst (ekki 90 km/klst), sem samsvari um 60 % breytingu og samkvæmt því verði samspil beygja mjög hættulegt. Með því að telja að lækkun hraða auki umferðaröryggi, eða a.m.k. dragi ekki úr öryggi, slíti Skipulagsstofnun umfjöllun um umferðaröryggi úr samhengi. Skipulagsstofnun gangi út frá að ökumenn virði leyfðan umferðarhraða, en svo sé ekki (sbr. mynd 3.1.7 í matsskýrslu) og auk þess sé umferðarhraði jafnan meiri á fáförnum vegum en fjölförnum. Fullyrðingar Vegagerðarinnar séu rökstuddar en hins vegar slíti Skipulagsstofnun úr samhengi niðurstöður starfshópsins um umferðaröryggisáætlun.

Vegagerðin segir m.a. í svari sínu að í tilfelli Axarvegjar hafi Vegagerðin lagt fram hugmyndir í sama anda og tillaga C nú, í þeim tilgangi að sýna fram á að þær lausnir væru ekki nothæfar og kæmu því ekki til álitu, en Skipulagsstofnun hafi hins vegar kosið að fjalla um þær í áliti sínu. Vegna mikils bratta á Axarvegi niður í Berufjörð hafi ekki verið hægt að mæta kröfum um 90 km/klst hönnunarhraða á 4,5 km löngum vegarkafila og sótt hafi verið um undanþágu til að hanna hann miðað við 70 km/klst. Aðstæður á Axarvegi og á Litlanesi séu ekki sambærilegar. Vegagerðin hafi lagt sig fram við að finna veginum stað á Litlanesi þannig að hvorki fjörum eða mannvistarleifum yrði raskað (veglína C), en ekki tekist og því sé ekki hægt að meta umhverfisáhrif slíkrar útfærslu. Veglína C komi ekki til móts við óskir landeiganda og uppfylli ekki kröfur fyrir 90 km/klst hönnunarhraða. Reynslan sýni að þar sem slakað hafi verið á kröfum um hönnunarhraða líði skammur tími þar til fram komi óskir um breytingar.

Í athugasemdum Skipulagsstofnunar við 2. drög að frummatsskýrslu kemur fram að meginstefnan sé sú að framkvæmdaraðili hafi forræði yfir hvaða kosti hann leggi fram í mati á umhverfisáhrifum, samkvæmt dómi Héraðsdóms Reykjavíkur og Vegagerðin vísi til. Eitt af markmiðum laga um mat á umhverfisáhrifum sé að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar og það feli m.a. í sér að kannaðir séu ýtarlega þeir kostir sem kunni að uppfylla markmið laganna. Skipulagsstofnun sé því skylt að óska eftir skýrum rökstuðningi þegar afskrifaðir séu kostir sem virðast sannanlega hafa minni umhverfisáhrif, m.a. í ljósi þess að fyrirhugaðar framkvæmdir séu á svæði sem um gilda sérstök lög. Stofnunin hafi vakið athygli á ákvæðum vegalaga um að veghaldari gæti umferðaröryggis og að umferð eigi greiða og góða leið um vegi að teknu tilliti til umhverfis-, náttúru og minjaverndar og í samræmi við kröfur sem leiði af gildandi lögum á hverjum tíma. Við val á kostum hljóti ákvæðin þó að setja þær skyldur á herðar Vegagerðarinnar að horfa ekki eingöngu til sjónarmiða um umferðaröryggi og greiðfærni heldur þurfi jafnframt að taka tillit til verndarsjónarmiða. Þá bendir Skipulagsstofnun á að ávallt skuli gera grein fyrir helstu möguleikum sem til greina komi og umhverfisáhrifum þeirra og þeir bornir saman (9. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum). Skipulagsstofnun bendir einnig á að í drögum að frummatsskýrslu komi fram að „*Hönnunarhraðinn er hins vegar ekki 90 km/klst beggja vegna Litlaness, heldur a.m.k. 110 km/klst*“ en á öðrum stað að hönnunarhraði nýs vegar verði 90 km/klst. Þessa mótsögn þurfi að skýra og telji stofnunin hana vera dæmi um misvísandi upplýsingar sem dragi úr trúverðugleika röksemda Vegagerðarinnar. Í tilfelli samanburðar við Axarveg sé ljóst að Vegagerðin mat umhverfisáhrif kosta sem gerðu ráð fyrir lægri hönnunarhraða á um 5 km kafila vegarins. Jafnframt bendir Skipulagsstofnun á að áður hafi Vegagerðin lagt fram tillögu að nýjum vegarkafila með lægri hönnunarhraði, samanber veg í Kömbunum þar sem hönnunarhraði sé 60-70 km/klst (matsskýrsla um Suðurlandsveg frá

Hólmsá til Hveragerðis, júní 2009). Nauðsynlegt sé að vegir séu öruggir, en Skipulagsstofnun ítreki álit sitt að taka þurfi tillit til aðstæðna á viðkomandi svæði, m.a. á svæðum með verndargildi, sem staðfest sé í sérlögum, líkt og fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Vegagerðin telur ljóst að Skipulagsstofnun líti öðrum augum á téðan Hæstaréttardóm en Vegagerðin. Vegagerðin vinni samkvæmt vegalögum og öðrum lögum og reglum sem henni beri að vinna eftir. Þar með talin tilskipun Evrópusambandsins 2008/96/EC um öryggisstjórnun á vegamannvirkjum, sem geri ráð fyrir að litið sé á umferðaröryggi með sama rétti og samsíða hagrænum og umhverfislegum greiningum. Mörgum hafi orðið hált á hugtakinu hönnunarhraði sem gæti verið skilgreint þannig: „*The design speed is a selected speed used to determine the various geometric design features of the roadway.*“ Hönnuðir skuli velja „geometriska parametra“ sem að minnsta kosti uppfylli kröfur samkvæmt völdum hönnunarhraða. Engum detti í hug að raða saman hönnunarparametrum svo hönnunarhraðinn verði alltaf jafn og hönnunarhraði sem miðað sé við. Því geti hönnunarhraði verið hærri á ákveðnum köflum vegar en í kröppustu beygju eða bröttustu brekkunni. Hönnunarhraði vegar miðist því við verstu geometrisku skilyrði. Með hliðsjón af öryggi ætti hönnunarhraði ekki að vera lægri en leyfður hámarkshraði og dæmigert sé að slys verði þar sem breyting (stökk) verði í hönnunarhraða (einkennir t.d. svokallaða svartbletti). Oft hátti svo til að landfræðilegir eða fjárhagslegir kostir geri það að verkum að ekki sé hægt að leggja vegkafla með æskilegum hönnunarhraða og þannig hafi háttað til með Öxi og Kamba. Í tilviki Litlaness hafi val á veglínu tekið mið af: fjörum, jarðmyndunum, fornleifum, hagsmunum landeiganda og umferðaröryggi. Þessir þættir hafi ótvírætt verið veglínu A í hag og Vegagerðin segist ekki sátt við athugasemd um að ekki hafi verið horft „*til aðstæðna á viðkomandi svæði, m.a. í tilfelli Vestfjarðavegar sem leggja á um svæði sem hefur verndargildi sem staðfest er í sérlögum.*“

6.2 Umsagnir um frummatsskýrslu

Umhverfisstofnun ítrekar umsögn sína um tillögu að matsáætlun og telur hvorugan kostinn góðan sem Vegagerðin leggi fram þar sem annar muni raska klettum ofan núverandi vegar, en hinn fjörum og víkum beggja vegna Litlaness. Ekki sé óþekkt að fallið sé frá ýrústu kröfum um hönnunarhraða þar sem landfræðilegar aðstæður séu sérstaklega erfiðar og með því væri mögulegt að fá fram veglínu sem félli betur að þeim aðstæðum sem eru á Litlanesi og þar með draga úr neikvæðum áhrifum vegagerðarinnar þar á landslag og fjörur. Í þessu sambandi bendir stofnunin á að á núverandi vegi um Vattarnes sé umtalsvert lægri hraði í beygjunni þar. Að mati Umhverfisstofnunar muni veglína C valda minna raski á fjörum, sem séu hluti af verndarsvæði Breiðafjarðar og falla undir sérstaka vernd skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Vegagerðin haldi því fram að fornleifar séu verðmætari en fjörur en Umhverfisstofnun telur að allan rökstuðning vanti fyrir þeirri niðurstöðu. Ekki sé tekið tillit til þess að Breiðafjörður sé verndaður með lögum og hve mikið af fjörum Litlaness verði raskað með veglínu A og framkvæmdin sé of fyrirferðamikil fyrir Litlanes. Veglína C fari ekki um fornleifar nema þar sem núverandi vegur hafi þegar verið lagður. Ekki sé ljóst hvað Vegagerðin eigi við með að veglína C sé minna greiðfær, þó ætla megi að það sé vegna lægri hönnunarhraða á kaflanum fyrir Litlanes. Áhrif veglínu C hafi ekki verið metin en ætla megi að sú leið hefði þyrmt fjörum og valdið minna raski á klettum á Litlanesi.

Vegagerðin segir að eldri vegir standist oft ekki þær kröfur sem gerðar eru til vegagerðar nú á dögum. Við krappa beygju um Litlanes á veglínu C þyrfti að hafa leiðbeinandi hraða sem 70 km/klst, þó hámarkshraði væri áfram 90 km/klst, sem skapi hættu á slysum. Síðar yrði þrýstingur um að beygjan verði löguð og betra sé að leggja veglínuna strax samkvæmt veglínu A, en að raska landslaginu á Litlanesi fyrst með veglínu C og svo einhverjum árum síðar með veglínu A. Ekki sé hægt að finna veglínu um Litlanes sem hvorki raskaði fornminjum, fjörum

né jarðmyndunum og fullnægði jafnframt lágmarkskröfum um umferðaröryggi. Veglína C muni liggja í miklum skeringum um nesið og liggja um hamarinn þar. Hamarinn og fornleifarnar skapi mikilvæga heild sem væri slæmt að raska meira en þegar hefur verið gert með núverandi vegi. Þá séu landeigendur Litlaness mótfallnir veglínu C, sem skerða muni möguleika þeirra til að nýta nesið. Loks bendir Vegagerðin á að Breiðafjarðarnefnd hafi fallist á veglínu A.

Náttúrufræðistofnun Íslands segir að engin efist um forræði Vegagerðarinnar á ákveðnum þáttum framkvæmdarinnar, en telur að ef nást eigi góð niðurstaða um vegagerð sem uppfylli „nú tíma kröfur“ þar með talið kröfur um náttúru- og umhverfisvernd þá verði forsendur fyrir vegagerð að taka fullt tillit til verndarþátta. Full vatnsskipti eru gott dæmi um hönnun þar sem Vegagerðin kemur til móts við verndarsjónarmið þó aðrir þættir hafi einnig áhrif (sjá umfjöllun í kafla 7.5 í þessu álit). Ekki virðast göng koma til greina sem kostur né að minni hönnunarhraði á ákveðnum vegköflum. Telur Náttúrufræðistofnun að velja beri veglínu B vegna minni áhrifa á arnarhreiður, landslag og leirur og þar með verndarsvæði Breiðafjarðar, en þó eingöngu m.t.t. þeirra kosta sem til boða standi.

Vegagerðin segir að við undirbúning vegaframkvæmda sé tekið tillit til verndarþátta en auk þess þurfi m.a. að taka tillit til umferðaröryggis. Meta þurfi framkvæmdina í heild en ekki einungis með hliðsjón af verndun náttúrunnar og umhverfisins, sem séu síbreytilegir þættir. Nú tíma kröfur séu einnig síbreytilegar; það sem þyki gott í dag sé ekki viðunandi á morgun. Vegagerðið bendir á að veglína B muni hafa meiri áhrif á landslagið en veglína A og Umhverfisstofnun sé Vegagerðinni sammála um að velja skuli veglínu A í Mjóafirði.

7 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

7.1 Áhrif á landslag og sjónræn áhrif og áhrif á verndarsvæði

Í matsskýrslu (köflum 6.3 og 6.10) er fjallað um landslag og verndargildi svæða. Þar kemur fram að helstu umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda séu vegna röskunar á landslagi við þverun Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar og við breytingu á legu vegarins á Eiði og Litlanesi. Í skýrslunni kemur jafnframt fram að í greinargerð Náttúrustofu Vestfjarða, sem unnin hafi verið fyrir Vegagerðina, sé varpað ljósi á helstu landslagseinkenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, verndargildi þess metið og metið hve mikil áhrif framkvæmdin geti haft á sjónræna þætti og upplifunargildi svæðisins. Í kaflanum er síðan fjallað um aðferðir og viðmið Náttúrustofu Vestfjarða sem liggja til grundvallar við mat á verndargildi og mati á sjónrænum áhrifum framkvæmdanna og áhrifum á landslag. Viðmiðin séu m.a. þau að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé á svæðum sem njóti ýmiss konar verndar. Þannig muni hluti vegarins liggja um svæði sem falli undir ákvæði laga nr. 54/1995 um verndun Breiðafjarðar en tilgangur laganna sé að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Þá muni jafnframt hluti vegarins liggja um eða við leirusvæði sem njóti verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd auk þess sem allt framkvæmdarsvæðið austan Kjálkafjarðarár sé á náttúruminjaskrá. Fram kemur að áætlað framkvæmdasvæði nái yfir nokkuð stórt landsvæði með ólíkum landslagþáttum þannig að í umfjöllun í matsskýrslu sé því skipt upp í eftirfarandi svæði við mat á landslagi: Svæði I – veglína A: Tjarnarnes – Eiði, svæði II – veglína A: Eiði-Gormur, svæði III – veglína A: Gormur-Borgarnes, svæði IV – veglína B: Gormur-Borgarnes, svæði V – veglína A: Borgarnes-Litlanes, svæði VI – veglína A og B: Litlanes – Stekkjarnes, svæði VII – veglína A: Stekkjarnes - Slægjubrekkur og svæði VIII – veglína A: Deildará – Barká.

Í matsskýrslu kemur fram að sú niðurstaða að áhrif beggja veglínukosta (A og B) á landslag og sjónræn áhrif verði verulega neikvæð á svæðum III, VI og VII (samanber hér að ofan), talsvert neikvæð á svæðum I, IV, V og VIII en að báðir kostirnir muni hafa óveruleg áhrif á

svæði II. Fram kemur að á ýmsum ofangreindum svæðum verði þörf á miklum fyllingum til að halda hæð vegarins rétttri, að jafnaði um 35-40 m breiðum en einnig umfangsmikum skeringasvæðum allt að 120 m á breidd sem raska muni klettum, hömrum og fjörum og einkum muni skeringar hafa í för með sér varanlegar breytingar á núverandi formi og áferð landslags m.a. berghlaupi á Litlanesi Kjálkafjarðarmegin þar sem skeringar muni ná hátt upp í hlíð Litlanesfjalls. Mikil óafturkræf sjónræn áhrif verði einnig af þverun Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar með allt að 80 m breiðri fyllingu sem skeri hafflötinn í tvennt. Við þverun fjarðanna muni útsýni frá landi breytast og manngerð áhrif verði greinilegri í landslaginu en nú sé. Af þeim tveim kostum sem settir séu fram um þverun Mjóafjarðar, þ.e. ytri og innri leið, muni innri leiðin hafa minni áhrif á þætti sem gefi landslaginu gildi þrátt fyrir að hún sé lengri.

Fram kemur að á Litlanesi, svæði VI - Litlanes-Stekkjarnes, sé landslag ólíkt landslagi annars staðar á framkvæmdasvæðinu. Þar séu lagðar fram tveir veglínukostir sem báðir muni hafa veruleg áhrif á landslag á Litlanesi og muni mótvægisáðgerðir lítið draga úr áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda þar. Neðri leiðin, veglína A, raski fjörum bæði Kjálkafjarðar- og Mjóafjarðarmegin og klöppum á nesinu miðju og í hlíðinni vestanmegin. Efri leiðin, veglína B, muni hlífa fjörum beggja vegna nassins en þó breyta ásýnd landsins í nágrenni þeirra Kerlingarfjarðarmegin, vegna mikilla fyllinga. Uppá nesinu verði umfangsmikil skering sem raski klettum með sérstöku mikilvægi.

Fram kemur að sé horft til áhrifa á verndarsvæði þá muni veglína B hafa meiri neikvæð áhrif á svæði á náttúruminjasrá en veglína A þar sem sú leið muni raska stærra svæði af kjarrivöxnu landi (sjá umfjöllun í 7.3 í þessu álit). Fjörur í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði þeki tæplega 370 ha svæði og muni rúmlega 9 ha (2,5%) þeirra raskast samkvæmt veglínu A og tæplega 5 ha (1,4%) samkvæmt veglínu B. Áhrif vegagerðarinnar verði því talsvert neikvæð og varanleg á verndarsvæði Breiðafjarðar vegna þverunar Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar, óháð veglínu.

Í matsskýrslu eru raktar aðgerðir við frágang (kafla 6.10.15), m.a. að hönnun vegar, brúa og efnistaka muni miðast við að raska sem minnst landslagi eða helstu náttúruminjum svæðisins. Mannvirki verði felld sem best að landi og rask takmarkað við vegarstæðið sjálft og reynt að gera skeringar, fyllingar og námur sem minnst áberandi með því að aðlaga brúnir þeirra að landinu í kring. Þá segir í matsskýrslu (kafla 6.3.5) að á þeim köflum vegarins þar sem raska þurfi verndarsvæðum verði framkvæmdasvæðið skilgreint þröngt í útboðsgögnum og áréttað verði að allt rask utan vegfyllinga og öryggissvæðis sé óleyfilegt.

Umhverfisstofnun bendir á að Mjóifjörður og innsti hluti Kjálkafjarðar séu þröngir og telur stofnunin að þveranir muni valda minni umhverfisáhrifum en ef vegur yrði lagður inn firðina. Aðstæður á Litlanesi séu þröngar og telur stofnunin að þar muni báðir veglínukostir valda umtalsverðum umhverfisáhrifum, annars vegar á landslag (veglína B) og hins vegar á verndaðar fjörur (veglína A). Umhverfisstofnun telur að draga eigi úr umfangi fyrirhugaðra mannvirkja á Litlanesi í því skyni að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum þar sbr. 35. gr. laga um náttúruvernd. Að mati stofnunarinnar séu til fjöldi dæma um lækun hraða við sérstakar aðstæður t.d. í Kömbunum. Stofnunin telur veglínu A betri kost en B, nema þar sem vegurinn fari um Litlanes og þar hefði veglína C verið besti kosturinn. Umhverfisstofnun telur að þegar á heildina er litið sé ekki líklegt að vegagerð muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Vegagerðin segir að við verkhönnun framkvæmdarinnar verði áhersla lögð á að draga sem mest úr umfangi djúpra skeringa og mjög hárra fyllinga. Aðstæður á Hringvegi um Kamba og á Vestfjarðavegi milli Eiðis og Þverár séu ekki sambærilegar, en land í Kömbum bjóði vart upp á aðra legu vegarins. Vegagerðin mæli gegn veglínu C um Litlanes þar sem hún sé ekki

eins greiðfær og þeir kostir sem lagðir séu fram og öryggi vegfarenda verði verulega minna samkvæmt þeirri leið. Veglína A muni raska leirum og víkum báðum megin á Litlanesi, en fyllingar á veglínu C muni einnig ná út í sjó vestan megin á Litlanesi á 100 m kafla og raska þar leirum á 1.400 m² svæði. Svo verði að vera því vegurinn þurfi að liggja utar en núverandi vegur á vestanverðu nesinu, ef koma eigi að mestu í veg fyrir að raska fornleifum þar.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa í för með sér töluverðar breytingar á landslagi og heildar yfirbragð náttúru þessa hluta Vestfjarða, sérstaklega þegar litið sé til samlegðaráhrifa vegagerðar frá Gilsfirði að Vatnsfirði. Þrátt fyrir gríðarlegar skeringar við Litlanes og þar sem vegurinn fari einnig um fjöru á verndarsvæði Breiðafjarðar telji Vegagerðin veglínu A betri kost. Náttúrufræðistofnun segir að landslag verði t.d. fyrir mun meiri áhrifum vegna þverana ef leið A verði farin, og að auki við Litlanes. Telur stofnunin óvíst hvers vegna Vegagerðin hafi komist að þeirri niðurstöðu að útivist verði fyrir meiri neikvæðum áhrifum af veglínu B og það talið veglínu A til bóta. Þá telur Náttúrufræðistofnun að sé eingöngu litið til þeirra kosta sem Vegagerðin setji fram í mati á umhverfisáhrifum beri að velja veglínu B vegna minni áhrifa á landslag og leirur og þar með verndarsvæði Breiðafjarðar. Með því að sleppa ytri þverun Mjóafjarðar muni draga úr heildaráhrifum á landslag og leið A um Litlanes sé greinilega mun frekari á land þar í alla staði en veglína B.

Vegagerðin bendir á að Náttúrustofa Vestfjarða hafi komist að þeirri niðurstöðu að veglína A hafi meiri áhrif á landslag Mjóafjarðar en veglína B, en veglína A muni hins vegar hafa minni áhrif á landslag á Litlanesi. Vegur samkvæmt veglínu A leiði til þess að stærri hluti Mjóafjarðar verði án umferðar og því muni sú leið hafa jákvæðari áhrif á útivist en veglína B.

Í umsögn Breiðafjarðarnefndar kemur fram að nefndin leggist ekki gegn þeirri veglínu sem Vegagerðin leggi til (veglína A). Nefndin telji að neikvæðum umhverfisáhrifum sé haldið í því lágmarki sem unnt sé miðað við þrönga kosti sem landsvæðið bjóði upp á til vegagerðar. Þá telur nefndin að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir og vöktun sem kynntar séu í frummatsskýrslu séu ásættanlegar.

Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði áhrif á landslag og sjónræn áhrif og þá einkum vegna veglagningar um Litlanes og vegna þverunar Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar. Stofnunin bendir á að landslagsásýnd fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis er náttúruleg og yfirbragð þess lítt snortið að frátöldum núverandi vegi. Umfang fyrirhugaðs vegar er hins vegar af allt annarri stærðargráðu þannig að ekki er saman að jafna áhrifum veganna á landslag. Fyrirhugaðar þveranir Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar munu verða mjög áberandi mannvirki þar sem gert er ráð fyrir að fyllingar sem liggja að fyrirhuguðum brúm verði allt að 80 m breiðar og 20 m háar og munu þannig skipta upp landslagsheildum fjarðanna. Þá er ljóst að þveranirnar eru á svæði sem nýtur verndar samkvæmt sérlögum um vernd Breiðafjarðar, m.a. vegna landslags og að mati Skipulagsstofnunar muni fyrirhuguð mannvirki rýra gildi þess svæðis. Skipulagsstofnun fær ekki séð að til séu mótvægisáðgerðir sem dragi úr neikvæðum áhrifum þverananna á landslag. Skipulagsstofnun telur því að áhrif þverana Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar á landslag og verndarsvæði, (svæði III, IV og VIII) burtséð frá hvort um er að ræða veglínu A eða B, verði verulega neikvæð í ljósi staðsetningar, umfangs mannvirkanna og varanleika áhrifanna. Stofnunin tekur þó undir með umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um að þverun Mjóafjarðar innar í firðinum skv. veglínu B hafi ívið minni neikvæð áhrif á landslag en ytri þverun fjarðarins skv. veglínu A.

Vegagerðin fyrirhugar að leggja veg um Litlanes á milli Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar sem einungis á stuttum kafla fylgir núverandi vegstæði. Vegagerðin leggur fram tvær veglínur um nesið, A og B, en ekki veglínu C, sem jafnframt var skoðuð en ekki lögð fram sem kostur, á

þeim forsendum að sú leið uppfylli ekki kröfur um greiðfærni og öryggi vegfarenda (sjá umfjöllun í kafla 6 í þessu álit). Samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar er landslag á Litlonesi fjölbreytt og með öllu ólíkt landslagi annars staðar innan framkvæmdasvæðisins og verndargildi svæðisins metið hátt. Rými til veglagningar er takmarkað á nesinu og ljóst er að við slíkar aðstæður kallar umfangsmikill vegur eins og Vegagerðin fyrirhugar, á verulegar skeringar og fyllingar. Skeringasvæði munu þannig verða allt að 70 m breið og 12 m djúp og á vestanverðu nesinu mun skeringasvæði ná hátt upp í hlíð Litlonesfjalls. Ljóst er að fjörur á Litlonesi njóta verndar samkvæmt sérlögum um Breiðafjörð, en fyrirhugað er að leggja veginn á fyllingum um vikur og fjörur á alllögum köflum á nesinu sem verði að jafnaði 30-40 m á breidd en geta orðið allt að 60 m breiðar (veglína A). Veglína B mun hins vegar raska óafurkræft klettum og hömrum ofar á nesinu. Skipulagsstofnun telur ótvírætt að ekki verður hægt að koma fyrir vegamannvirki á Litlonesi, af því umfangi sem fyrirhugað er, þannig að það falli að landslagi og hafi ekki í för með sér varanlegar breytingar á landslagsásýnd svæðisins. Stofnunin telur að þegar tekið er tillit til umfangs skeringanna og fyllinganna verði mótvægisáðgerðir sem Vegagerðin fyrirhugar, svo sem að takmarka rask við vegarstæðið sjálft og reyna að gera skeringar og fyllingar sem minnst áberandi, megni lítið að draga úr, koma í veg fyrir eða bæta fyrir neikvæð áhrif á landslag á þessu svæði. Skipulagsstofnun telur þannig að í ljósi umfangs vegarins, staðsetningar hans og óafturkræfni áhrifanna verði áhrif á landslag verulega neikvæð á 3-4 km kafla um Litlones (svæði VI og VII), burtséð frá því hvort um er að ræða veglína A eða B. Skipulagsstofnun hefur rakið í kafla 6.1 í þessu álit að stofnunin telji að veglína C hefði minni neikvæð áhrif á landslag og bent á að þar sem aðstæður eru með þeim hætti sem raun ber vitni á Litlonesi þurfi að gera ráð fyrir sveigjanleika í veggönnun og að slaka þurfi á ýrústu hönnunarkröfum með það að markmiði að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum veglangingar á slíkum svæðum. Eðlilegt væri að ætlast til að það væri gert á svæðinu á Litlonesi að mati Skipulagsstofnunar enda hefur Vegagerðin gert ráð fyrir því í nýlegum framkvæmdum að hönnunarhraði og umfang vega á köflum væri minna, samanber umfjöllun í kafla 6.1 um aðrar kosti í þessu álit.

Skipulagsstofnun telur að á öðrum svæðum (I, II og V) verði áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á landslag talsvert neikvæð vegna umfangs og óafturkræfni áhrifanna. Miklar skeringar verða á Eiði og á svæðinu frá Borgarnesi út að Litlonesi sem koma til með að hafa varanlegar breytingar á landslag. Þó að fyrirhugaður vegur fylgi núverandi vegstæði að mestu leyti á síðarnefnda svæðinu er ljóst að það megnar lítið að draga úr neikvæðum áhrifum þar sem nýr vegur mun verða miklu umfangsmeiri en núverandi vegur.

7.2 Áhrif á fugla

Í matsskýrslu (kafla 6.7) kemur fram að búsvæði fugla á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé einsleitt en votlendi við Eiðshúsaá í Kerlingarfirði auki fjölbreytni fuglalífs í firðinum. Fram kemur að fyrirhugað framkvæmdasvæði hafi alþjóðlegt gildi því votlendisfuglar, svo sem rauðbrystingur, hafi þar viðdvöl á leið til og frá varpstöðvum á Grænlandi og Kanada. Með hliðsjón af rauðbrystingi sé verndargildi leira mest við Vörðusker og Hjalley og einnig innan við Tvíhólma í Kjálkafirði. Þverun Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar muni hafa lítil áhrif á fæðusvæði rauðbrystinga og annarra fugla sem nýti leirurnar.

Fram kemur að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði séu tvö arnarsetur, eitt í Kerlingarfirði/Mjóafirði og annað í Kjálkafirði og innan hvers þeirra séu þekktir staðir þar sem örninn hefur orpið, en sumir varpstaðanna hafi þó ekki verið notaðir lengi, jafnvel í 50-80 ár. Allt frá árinu 1996 hafi tveir varpstaðir aðallega verið notaðir í Kerlingarfirði og Mjóafirði. Í Kjálkafirði hafi einn varpstaður aðallega verið notaður síðustu 30 ár. Fram kemur að við veggönnun hafi áhersla verið lögð á að vernda þá staði sem ernir hafi verpt í undanfarin 50 ár og draga úr líkum á því að fólk stoppi í grennd við varpstaði arna eða sjái til þeirra á stuttu

færi. Fram kemur að í Mjóafirði verði veglína A ekki nær virkum varpstöðum en núverandi vegur en hugsanlega verði þeir betur sýnilegir frá fyrirhuguðum vegi en séð frá núverandi vegi um Mjóafjörð. Hluta leiðarinnar verði vegurinn í innan við 1 km fjarlægð frá varpstöðunum, en aðrir varpstaðir á þessu svæði verði fjær fyrirhuguðum vegi. Vegur um Mjóafjörð (veglína B) verði í svipaðri fjarlægð frá varpstöðum og núverandi vegur sé. Í Kjálkafirði verði vegur í um 300 m fjarlægð frá varpstað erna þar og í svipaðri fjarlægð og hann er frá núverandi vegi. Líklegt sé þó að varpstaðurinn verði betur sjáanlegur frá veglínu A en nú sé, sem auki líkur á að fólk stoppi til að skoða ernina í návígi á varptíma. Aðrir varpstaðir í Kjálkafirði verði fjær umferðinni miðað við núverandi veg og það gæti leitt til þess að í framtíðinni komist þeir aftur í notkun. Fram kemur að uppfyllingar vegna þverana fjarða og meira umfang nýja vegarins miðað við núverandi veg muni breyta landslagi svæðisins og þannig geti fyrirhuguð vegagerð haft tímabundin áhrif á varp erna á framkvæmdasvæðinu.

Í matsskýrslu kemur fram að jarðrask og umferð ökutækja vegna vegagerðarinnar muni valda afföllum varpfugla og unga og rýra varpland og fæðusvæði fugla. Þessi neikvæðu áhrif komi einkum fram á framkvæmdatíma en í heildina muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á varpfugla (óháð veglínukostum). Á framkvæmdatíma verði reynt að skerða óraskað land sem minnst og séstakrar varúðar verði gætt á varptíma (byrjun maí til loka júlí). Fyrirhugaður vegur muni liggja fram hjá flóðsetri rauðbrystings á Vörðuskerum í mynni Mjóafjarðar, en með ytri þverun fjarðarins (veglína A) verði nálægð vegarins við flóðsetrið á lengri kafla en ef vegurinn yrði lagður samkvæmt veglínu B. Því sé líklegt að rauðbrystingur verði fyrir meiri neikvæðum áhrifum af veglínu A á þeim kafla, en munurinn milli veglínukosta verði líklega lítill. Áhrif vegagerðarinnar, óháð kostum, verði lítill á fæðusvæði rauðbrystings við Hjalley í mynni Kerlingarfjarðar og innan við Tvíhólma í Kjálkafirði. Þverun Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar, sem tryggi full vatnsskipti, muni því hafa lítill áhrif á leirur og ætisskilyrði rauðbrystinga og annarra fugla sem nýti leirurnar. Í heildina verði áhrif vegagerðarinnar á umferðarfugla nokkuð neikvæð (óháð veglínukostum).

Fram kemur að veglína A muni hafa neikvæð áhrif á tvo megin varpstaði erna á framkvæmdasvæðinu þar sem þeir verði frekar sýnilegir en ef vegur verði lagður samkvæmt veglínu B. Í ljósi þess að aðrir þekktir varpstaðir erna verði fjær Vestfjarðavegi en nú sé, verði veglína A valin, telji Vegagerðin líklegt að ernir muni verpa þar á ný í framtíðinni. Áhrif á erni, einkum á framkvæmdatíma, verði nokkuð til talsvert neikvæð vegna veglínu A, en áhrifin verði nokkuð neikvæð vegna veglínu B. Vegagerðin muni hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða og Náttúrufræðistofnun Íslands um tilhögun framkvæmda í grennd við arnarhreiður. Tryggt verði að truflandi framkvæmdir verði ekki í grennd við arnarhreiður á viðkvæmum tíma fyrir fuglinn og áningarstaðir eða útskot við veginn verði staðsett fjarri varpstöðum erna. Nýr vegur verði í svipaðri fjarlægð frá arnarvarpi og núverandi vegur og að framkvæmdum loknum muni umferð því ekki hafa meiri áhrif á erni en umferð um núverandi veg. Hugsanlega valdi umferð um nýjan veg minni truflun á fuglalífi en nú sé vegna minna ryks af vegi með bundnu slitlagi og minni hávaða frá umferð.

Umhverfisstofnun bendir m.a. á að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé alþjóðlega mikilvægt fyrir votlendisfugla og við framkvæmdir sé mikilvægt að tekið verði tillit til varptíma fugla á svæðinu. Stofnunin taki undir að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa veruleg neikvæð áhrif á fuglalíf og mikilvægt sé að Vegagerðin leiti leiða til að minnka áhrif á arnarvarp í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands.

Vegagerðin bendir á að stofnunin hafi komist að þeirri niðurstöðu að áhrif framkvæmda á fuglalíf verði nokkuð neikvæð en ekki verulega neikvæð eins og fram komi í umsögn Umhverfisstofnunar. Í svari sínu rekur Vegagerðin hvaða mótvægisáðgerða verði gripið til til

að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar og í öllum tilfellum verði farið eftir lögum sem snúi að vernd lífríkis og vistgerða.

Náttúrufræðistofnun Íslands telur að með tilliti til þeirra kosta sem Vegagerðin leggi fram eigi að velja leið B, m.a. vegna minni áhrifa á varpstaði arna. Framkvæmdir við varpstaði eigi að vera utan varptíma og að herða eigi eftirlit með að framkvæmdaleyfi sé í samræmi við niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum t.d. sérstaklega með tilliti til arnarvarps.

Vegagerðin bendir á að veglína B muni hafa meiri áhrif á landslag en veglína A. Undir þetta hafi Umhverfisstofnun tekið sem telji að velja eigi veglínu A í Mjóafirði. Kostir veglínu A séu ótvíræðir ef horft sé til rasks á grónum, birkiklæddum hlíðum beggja vegna Mjóafjarðar og rasks á landslagi á Litlanesi vegna veglínu B. Vegagerðin sé sammála Náttúrufræðistofnun varðandi tilhögun framkvæmda við varpstaði arna og að framkvæmdaleyfi skuli vera í samræmi við niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun áréttar að ernir njóta verndar samkvæmt lögum um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum (nr. 64/1994). Stofnunin telur að þeir fuglar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sem verði helst fyrir neikvæðum áhrifum vegagerðarinnar verði ernir. Líklegt er að vegur samkvæmt veglínu A muni gera mikilvæga varpstaði arna sýnilegri en ef núverandi vegstæði yrði fylgt samkvæmt veglínu B. Á varptíma eru því líkur á að vegfarendur stoppi til að skoða ernina í návígi. Eins og fram kemur í matsskýrslu er erfitt að álykta um áhrif vegagerðar á varpárangur arna með hliðsjón af vegaframkvæmdum á öðrum hlutum Vestfjarðavegar á undanförmum árum. Ekki verður þó litið fram hjá því að iðulega misförst arnarvarp á tilteknum stað í Gilsfirði frá því að umferð hófst um veg yfir mynni fjarðarins og færðist nær varpstaðnum en áður var, að því er ráða má af gögnum matsskýrslu. Á þrettán ára tímabili tókst varp í fjórum tilfellum og fimm ungar komust á legg. Skipulagsstofnun telur að óvissa sé um hver þróun arnarvarpsins á þessum stað í Gilsfirði verður í framtíðinni og að hve miklu leyti vegur yfir fjörðinn hafi áhrif á þróunina. Engu að síður beri að skoða þróun varpsins sem vísbendingu um að í þeim tilfellum þegar ný veglína færir umferð nálægt varpstað og gerir hreiðurstæði sýnilegra en áður var, geti arnarvarp raskast a.m.k. tímabundið (meira en 10 ár miðað við áðurnefnt dæmi í Gilsfirði). Fram kemur í matsskýrslu að veglína A mun leiða til þess að á hluta leiðarinnar verði megin varpstaðir arna sýnilegri vegfarendum en frá núverandi vegi og auk þess á lengri kafla. Skipulagsstofnun telur því líkur á að vegur þar geti leitt til þess að forvitni vegfarenda verði vakin og umgangur við hreiður arnanna verði meiri en nú er. Truflun yfir varptímamann geti leitt til þess að varp misfarist og ítrekaðar truflunir leitt til langvinnis misbrests. Misfarist arnarvarp um áraraddir vegna truflunar á varptíma (eins og hugsanlegt er í Gilsfirði) verði áhrif vegagerðar samkvæmt veglínu A verulega neikvæð og hætta sé á að þau verði varanleg. Verði vegurinn hins vegar lagður eftir núverandi vegi samkvæmt veglínu B telur Skipulagsstofnun að neikvæð áhrif umferðar um svæðið á arnarvarp verði áþekk því sem nú sé og gera megi ráð fyrir að varp þar haldi áfram að framkvæmdum loknum. Í ljósi þess að hávaði vegna vegavinnu getur styggt erni frá varpi telur Skipulagsstofnun að áhrifin geti verið að minnsta kosti talsvert neikvæð á framkvæmdatíma, óháð því hvor kosturinn verði valinn (veglína A eða B). Því telur Skipulagsstofnun að miklu skipti að vinna við veginn nærri varpstöðum verði ekki á varptíma arna og tekur þar með undir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands varðandi framkvæmdatíma.

Skipulagsstofnun telur miklar líkur á því að lengd brúa í fyrirhuguðum þverunum og straumhraði undir þeim tryggi fullnægjandi vatnsskipti undir þær og að lítil seinkun verði á flóði og fjöru innan við þveranir (sjá umfjöllun í kafla 7.5 í þessu álit). Skipulagsstofnun telur því að forsendur séu fyrir því að þveranir muni hafa lítil neikvæð áhrif á lífríki sjávar í þeim fjörðum sem um ræðir, þar með talið lífríki leira þar sem votlendisfuglar leita ætis. Því telur Skipulagsstofnun að áhrif framkvæmda á ætisskilyrði votlendisfugla, þar með talið

rauðbrystinga, verði óveruleg. Helstu neikvæðu áhrif á rauðbrystinga verði vegna ónæðis frá umferð um veginn nærri ætisslóð fuglanna á leirum í Mjóafirði (veglína B) og nærri flóðsetri rauðbrystings á Vörðuskerum í mynni Mjóafjarðar, en þar mun veglína A liggja meðfram skerjunum á lengri kafla en veglína B. Á framkvæmdatíma munu áhrifin verða talsvert neikvæð þar sem ónæði frá vegagerð á fyllingum getur truflað aðgengi votlendisfugla að leirum í Mjóafirði, einkum á þeim árstímum sem far rauðbrystinga stendur yfir. Að framkvæmdum loknum verði varanlegt ónæði frá daglegri umferð um svæðið og áhrifin því nokkuð neikvæð.

7.3 Áhrif á gróður

Í matsskýrslu kemur fram (kafla 6.6) að birkikjarr með ríkulegum undirgróðri einkenni gróður á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Birkikjarr sé mest áberandi í Kerlingarfirði og í Mjóafirði og þar nái það upp undir kletta, beggja vegna fjarðarins auk þess að vera áberandi í innanverðum Kjálkafirði. Fram kemur að austanmegin í mynni Mjóafjarðar, í grennd við Eiðshús, liggi núverandi vegur um 4,2 ha votlendi, en stærsti hluti þess sé neðan við veginn og að sjó. Meðfram veginum þar séu litlar tjarnir með fjölbreyttum gróðri. Á Litlanesi sé graslendi með víðikjarri og fjalldrapa.

Fram kemur að háplöntur sem fundist hafi á svæðinu séu algengar, engar þeirra séu á valista og gróðurfélög á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði séu algeng á því landsvæði sem vegurinn liggi um. Engin heildstæð gróðurhverfi muni fara undir fyrirhugaðan veg. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði liggi verðmæti gróðurs fyrst og fremst í birkikjarri, votlendi og samfelldri gróðurþekju. Áætlað sé að vegagerð muni raska 5,6 ha af birki ef veglína A verði valin, en verði veglína B valin muni framkvæmdir raska 7,7 ha af birki. Veglína A muni ekki liggja um votlendi. Veglína B muni hins vegar hafa í för með sér að 1,1 ha af votlendi raskist við Eiðshús í mynni Mjóafjarðar. Vegna vegagerðarinnar muni um 6 ha af grónu óræktuðu landi fara undir veg samkvæmt veglínu A og um 5,5 ha samkvæmt veglínu B.

Fram kemur að þeir kaflar núverandi vegar sem verði aflagðir í Mjóafirði og Kjálkafirði (vegna veglínu A a.m.k. 3,3 km og vegna veglínu B a.m.k. 1,2 km) verði græddir upp með birki sem samsvari 12 ha svæði (veglína A) eða 4,5 ha (veglína B) auk 6 ha svæðis á aflögðum kafla núverandi vegar frá Skiptá í Kjálkafirði að nýjum vegi (a.m.k. 1,7 km kafla). Endurheimt birkis verði því á stærra svæði en sem nemi skerðingunni vegna framkvæmdarinnar og verði staðið að endurheimtinni í samráði við Skógrækt ríkisins. Vegagerðin, í samráði við Umhverfisstofnun, muni endurheimta jafn stórt votlendi og tapast muni við vegaf framkvæmdina. Þá verði gróið land sem tapast vegna framkvæmdanna endurheimt með því að græða upp vegkanta og skeringar við nýja veginn og gróðurlausar skeringar meðfram núverandi vegi á þeim köflum sem hann verði lagður af. Leitað verði eftir leiðbeiningum Landgræðslu ríkisins um hvaða tegundir og aðferðir skuli nota við uppgræðsluna. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmda samkvæmt veglínu A verði nokkuð neikvæð á alla gróðurþætti (gróðurfélög, flóru, votlendi og birki) en samkvæmt veglínu B verði áhrifin nokkuð neikvæð á gróðurfélög og flóru en talsvert neikvæð á votlendi og birki.

Skógrækt ríkisins bendir á í umsögn sinni að báðir veglínukostir muni leiða til skógareyðingar. Með því að leggja af gömul vegsvæði í Mjóafirði og Kjálkafirði skapist möguleiki á að græða þau upp með birki. Mælir stofnunin með því að veglína A verði valin.

Umhverfisstofnun bendir á að vegaf framkvæmdirnar verði á svæði með óvenju gróskumiklum upprunalegum birkigróðri sem ekki skuli eyða að óþörfu, samkvæmt náttúruverndarlögum. Stefna íslenskra stjórnvalda til sjálfbærrar þróunar geri ráð fyrir að forðast eigi að skerða frekar en orðið er votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands. Flatarmál upprunalegra birkiskóga á Íslandi sé nú um 1.200 km² sem sé um 5% af áætlaðri þekju birkiskóga við

landnám. Því eigi að forðast rask á náttúrulegum birkiskógum eins og kostur sé. Samkvæmt frummatsskýrslu ætli Vegagerðin að endurheimta jafn stórt skóglendi og votlendi og raskað verði með framkvæmdinni og telur Umhverfisstofnun mikilvægt að áætlunin verði unnin í samráði við hlutaðeigandi aðila. Þá telur stofnunin einnig mikilvægt að við endurheimt gróðurs verði notaður gróður af svæðinu svo fyrri landgæði náist fram.

Í svari Vegagerðarinnar er ítrekað það sem fram kom í frummatsskýrslu um endurheimt birkiskógar og votlendis og samráð.

Náttúrufræðistofnun Íslands segir vissulega ljóst að vegurinn muni fara um svæði þar sem vegur sé fyrir og birki skerðast. Engu að síður muni t.d. tvær þveranir fjarða skerða verndarsvæði Breiðafjarðar meiri ef veglína A verði valin og því telji stofnunin ekki ljóst af hverju Vegagerðin telji veglínu A betri kost en veglína B. Bendir stofnunin á að annarsstaðar á Vestfjarðarvegi, frá Gilsfirði í Vatnsfjörð, hafi vernd birkiskóga ekki verið talin næg ástæða til að hafna vali á leið samanber umfjöllun um Teigsskóg þó þar sé ekki líku saman að jafna að öðru leyti. Þá tekur Náttúrufræðistofnun undir að nota eigi gróður af svæðinu til uppgræðslu þar sem þess gerist þörf en ekki t.d. dreifa lúpínu með vegköntum.

Vegagerðin segir að verði veglína A valin muni minna af birki skerðast, sem sé á svæði á náttúruminjaskrá, miðað við veglínu B. Í tilviki leiðar B um Teigsskóg hafi ekki verið um annan kost að ræða en að leggja veginn í gegnum skóginn. Fram kemur að Vegagerðin hafi hingað til ekki notað lúpínu til að græða upp vegkanta.

Ágúst H. Bjarnason gerir athugasemdir við aðferðir við mat á flóru og gróðri. Gróðurkort séu í grófum mælikvarða og gróðurfélagseiningar, sem notaðar séu, nái ekki til sérstæðra og sérkennilegra gróðurfélaga. Því geti kortin ekki orðið grunnur að mati á gróðurfélögum vegna umhverfismats. Engar greiningar hafi verið gerðar á þekju einstakra tegunda né tíðni þeirra. Upptalning á tegundum segi lítið, ef ekki liggja fyrir nákvæmar mælingar á gróðurfélögum. Séu gróðurmælingar ekki gerðar sé hætt á, að ýmsar tegundir verði útundan og athygli veki að t.d. vanti á listann mýrelftingu, mosajafna, tungljurt, þrílaufung, friggjargras og belgjastör. Einungis sé birtur listi yfir tegundir æðaplantna (háplantna), en ekki sé getið mosa né fléttna sem m.a. kunni að vaxa á birki. Þá sé það af og frá að ræktun birkis í stað þess sem fari forgörðum nái að bæta fyrir það lífríki, sem aldir tók að ná fótfestu á þessum stað.

Vegagerðin bendir á að rannsóknir á gróðurfari hafi verið gerðar í samræmi við matsáætlun. Þær hafi verið gerðar á svipaðan hátt og í mati á umhverfisáhrifum annarra vegaf framkvæmda og sjaldan séu mosar eða fléttur skráðar. Ákvörðun um hvaða rannsóknir skuli gerðar séu teknar í samráði við Skipulagsstofnun og umsagnaraðila við gerð matsáætlunar.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif vegaf framkvæmdarinnar á gróður verði á birkikjarr sem þróast hefur á svæðinu í aldir, óháð því hvor veglína verður valin, því veglagning samkvæmt báðum veglínunum mun raska talsvert stóru birkigrónu svæði. Þá mun veglína B einnig raska votlendi á rúmlega hektara svæði í grennd við Eiðshús, í mynni Mjóafjarðar. Stofnunin telur að þó að Vegagerðin fyrirhugi að endurheimta jafnstórt svæði birkis og votlendis og það sem verði fyrir raski sé líklegt að áratugir líði áður en ný vistkerfi hafi náð fullum þroska og ólíklegt sé að þau komi að öllu leyti í stað þeirra sem hafa fengið að þróast um aldir. Samkvæmt náttúruminjaskrá er kjarrgróður einkennandi fyrir fyrirhugað framkvæmdasvæði og telur stofnunin að áhrif framkvæmdarinnar verði talsvert neikvæð og langvarandi þar sem það taki að öllum líkindum áratugi að ná fullum þroska. Skipulagsstofnun telur engu að síður mikilvægt að ráðist verði í fyrirhugaða endurheimt á birki og val á svæðum og fyrirkomulag mótvægisáðgerðanna verði í samráði við m.a. Skógrækt ríkisins og Umhverfisstofnun. Í þessu ljósi telur Skipulagsstofnun mikilvægt að þess verði gætt eins og kostur er að endurheimtin tryggi að fjölbreytileiki verði áþekkur og nú er, t.d. að plantað verði reynitjárm í þeim mæli sem fyrir er.

7.4 Áhrif á jarðmyndanir

Í matsskýrslu kemur fram (kafla 6.5) að laus jarðlög séu víða á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, einkum fornir strandhjallar, skriðuset og berghlaup. Á Eiðinu milli Kerlingarfjarðar og Vattarfjarðar og við Borgarnes í Kerlingafirði séu ummerki um hærri sjávarstöðu frá því að ísöld lauk og setlög með skeljum við fjöru suðaustanvert við Litlanesfjall, séu einnig ummerki um hærri sjávarstöðu en nú sé. Tvö berghlaup hafi orðið í Litlanesfjalli: Kirkjubólshraun hafi runnið til Kerlingarfjarðar og Litlaneshraun til Kjálkafjarðar. Einnig sjáist ummerki um berghlaup innan við Kirkjubólshraun. Í hraunlagi við Litlanes séu för eftir forna trjáboli en á framkvæmdasvæðinu sé þó sjaldgæft að finna surtarbrand.

Fram kemur að til greina komi að vinna berg fyrir burðarlag og klæðingu vegarins af fjórum efnistökusvæðum, þar sem umfangsmiklar skeringar verði gerðar út frá fyrirhuguðum vegi: Eiði (náma D, 122.000 m³), við Borgarnes (náma G, 315.000 m³), á Litlani (náma H, 45.000 m³) og Litlaneshrauni (náma I, 300.000 m³). Öll svæðin séu í klöpp nema í Litlaneshrauni, sem sé berghlaup. Ef þessar skeringar fullnægi ekki efnisþörfinni komi til greina að taka til viðbótar efni (klapparefni) á sjö svæðum við veginn, þrjú á framkvæmdasvæðinu og fjögur utan þess. Innan framkvæmdasvæðis verði efnistökusvæðin þessi: á móts við Vörðusker í Kerlingafirði (náma E, 20.000 m³) og vestanvert í Mjóafirði (námur F1 og F2, 40.000 m³ og 25.000 m³). Utan framkvæmdasvæðis verði efnistökusvæðin þessi: á Klettshálsi (náma A, 15.000 m³), við Dómarahvamm í Skálmarfirði (náma B, 12.000 m³) og í Þingmannarjórri í Vattarfirði (náma C, 30.000 m³) og við núverandi veg í innanverðum Kjálkafirði að vestanverðu (náma J, 40.000 m³). Ljóst sé að efnisþörf vegna veglínu A verði töluvert meiri en veglínu B og þegar fyrir liggi hvaða veglína verði valin verði gerðar ítarlegar rannsóknir á gæðum jarðefna á efnistökusvæðunum og þau endanlega valin í kjölfarið af því.

Fram kemur að stór hluti framkvæmdasvæðisins sé innan verndarsvæða og verndargildi jarðmyndana sé því mikið. Neikvæð áhrif vegagerðarinnar verði á jarðmyndanir sem séu algengar í grennd við núverandi veg og hafi á köflum þegar verið raskað með vegagerð. Sérstæðar jarðmyndanir verði ekki fyrir miklum neikvæðum áhrifum. Ýmsar jarðmyndanir muni raskast við framkvæmdirnar, þ.e. klappir, berghlaup, skriðukeilur, tertíersetlög austanvert við Litlanesfjall, fornt hraunlag á Litlani, leirur, fjörur og grynningar. Framkvæmdirnar muni hafa bein neikvæð áhrif á jarðmyndanir, því þeim verði raskað með vegagerð og efnistöku. Ýmsar jarðmyndanir muni raskast: klappir, berghlaup, skriðukeilur, tertíersetlög austanvert við Litlanesfjall, fornt hraunlag á Litlani, leirur, fjörur og grynningar. Varanleg og óafturkræf neikvæð áhrif verði þar sem vegur skeri jarðmyndanir og einnig þar sem fyllt verði yfir jarðmyndanir. Áhrif á jarðmyndanir verði mest þar sem leirum og fjörum verði raskað og nokkuð neikvæð áhrif verði á aðrar jarðmyndanir, en í heildina muni framkvæmdirnar hafa nokkuð neikvæð áhrif á jarðmyndanir. Neikvæð áhrif framkvæmdarinnar taki þó ekki til umfangsmikils svæðis og séu staðbundin. Báðar veglínur muni hafa talsverð neikvæð áhrif á leirur og fjörur í Mjóafirði og Kjálkafirði, en veglína A þó meiri en veglína B. Hins vegar muni veglína B hafa talsverð neikvæð áhrif á svæði á náttúruminjasrá en áhrif veglínu A verði óveruleg. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum verði hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir. Efnistökuastaðir verði staðsettir þannig að hægt verði að fella þau að landinu að efnistöku lokinni og við frágang á námum og skeringum verði svæðin færð í sem upprunalegast horf.

Umhverfisstofnun bendir á að neikvæð áhrif muni hljóta af þverun Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar, en telur að vegagerð um botn Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar muni ekki síður raska náttúruminum. Bendir stofnunin á að veglína B muni raska fornu hraunlagi á Litlani, og veglína A leirum og víkum við Litlanes. Að mati Umhverfisstofnunar hefði veglína C

komið í veg fyrir hluta af þessum röskunum. Þá telur stofnunin að í ljósi þess hve framkvæmdin verður umfangsmikil sé nauðsynlegt að Vegagerðin endurskoði reglulega m.a. áætlun um efnistöku og í samráði við hlutaðeigandi aðila.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að allar veglínurnar, A, B og C, muni skerast í gegnum klettabeltið á Litlanesi og raska fornu hraunlagi með trjábolförum, en ekki hafi verið metið hvort veglína A eða B muni raska því meira. Líklegt sé að veglína C myndi raska því minna en þær tvær. Fram kemur að Vegagerðin muni hafa samráð við hlutaðeigandi aðila, varðandi m.a. efnistöku, frágang vegsvæða, frágang efnistökusvæða og uppgræðslu.

Náttúrufræðistofnun Íslands ítrekar athugasemdir stofnunarinnar við tillögu að matsáætlun um að mjög miklar skeringar og stórar námur við veginn væru til mikilla lýta. Ekki hafi verið reynt að bregðast við þeim ábendingum, forsendur vegagerðarinnar séu þær sömu og áður og svæðið ekki talið það merkilegt að gera þurfi sérstakar ráðstafanir. Engar tillögur séu um að taka efni annarsstaðar eða minnka efnispörf með hönnun. Vissulega geti það leitt til aukins kostnaðar, t.d. vegna lengri efnisflutninga eða minni hönnunarhraða, en líta verði á það sem eðlilegan hluta af framkvæmdinni með sama hætti og t.d. að stytta vegalengdir. Spyr stofnunin hvort Vegagerðin líti svo á að markmið laga um mat á umhverfisáhrifum sé aukaatriði eða það eingöngu skoðað með hliðsjón af fyrirfram völdum forsendum. Telur Náttúrufræðistofnun að endurskoða eigi alla efnistöku og skeringar og reyna að hanna veginn þannig að skeringar verði sem minnst og að efnistaka verði ekki með þeim hætti sem ætlunin sé í Kjálkafirði.

Vegagerðin segist nota niðurstöðu um mat á umhverfisáhrifum vegaf framkvæmda til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmda og við leiðarval. Samhliða vinnu við matskýrslu sé verið að hanna veginn og reynt sé að finna betra jafnvægi á milli efnisparfar og efnistöku, draga úr umfangi stórra skeringa og hárra fyllinga og hnika veglínu til svo vegurinn falli betur að landi og forðast rask á fornleifum. Til að fella veglína A betur að landslagi hafi henni nú verið hliðrað um allt að 5 m, dregið hafi verið lítilsháttar úr skeringum og talsvert úr fyllingarfláum. Efnistaka í Litlaneshrauni verði talsvert áberandi en framhlaup eins og Litlaneshraun sé hvorki sérstök né sjaldgæf jarðmyndun í Austur-Barðastrandarsýslu. Með því að taka efni við hlið vegar muni framkvæmdin hafa minni áhrif á landslagið, en með því að opna nýjar námur í óhreyfðu landi. Þá geti nýjar námur aukið efnispörf vegna námuvega og haft í för með sér lengri efnisflutningar sem leiði til meiri útblásturs.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif vegagerðarinnar á jarðmyndanir verði á Litlaneshraun (báðar veglínur) og fornt hraunlag á Litlanesi (veglína B) auk neikvæðra áhrifa á leirur og fjörur. Hraunlagið er með förum eftir forna trjáboli, en samkvæmt matskýrslu finnast slíkar jarðminjar víðar á Litlanesfjalli og nágrenni þess, auk þess sem hraunlagið er þykkt þar sem vegurinn mun fara um hraunið. Skipulagsstofnun telur því að vegurinn muni hafa nokkuð neikvæð og varanleg áhrif á hraunið. Núverandi vegur liggur í gegnum berghlaupið Litlaneshraun og fyrirhugaður vegur verður lagður eftir honum á þeim kafla. Vegurinn verður þó miklu meira mannvirki en núverandi vegur og er gert ráð fyrir að framkvæmdasvæðið (vegur og hvoru megin hans vegöxl, öryggissvæði og hliðarsvæði) verði allt að 130 m breitt. Þar að auki munu skeringar fjallsmegin við veginn ná í um það bil 20 til 70 m hæð frá veginum upp í berghlaupið. Þá er áætlað að taka um 300.000 m³ af jarðefni úr Litlaneshrauni, sem er 20 til 25% af áætlaðri efnispörf vegna framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun telur ljóst að berghlaupið muni rýrna umtalsvert vegna vegagerðarinnar og efnistöku og áhrif framkvæmdarinnar á Litlaneshraun verði verulega neikvæð og varanleg.

7.5 Áhrif á vatnsskipti fjarða og lífríki í fjörum, á leirum og hafsbotni

Í matsskýrslu (kafla 6.9) kemur fram að við ákvörðun á stærð brúaropa í þverunum í Kjálkafirði og Mjóafirði hafi eftirfarandi forsendur verið settar fyrir útreikningum á brúarlengd: Að full vatnsskipti um þverunina yrðu tryggð, botn undir brú verði 3 m undir sjávarmáli og meðalstraumhraði á meðalstórstraum verði ekki meiri en 2,0 m/s. Samkvæmt þessum forsendum hafi niðurstöður líkanreikninga gefið til kynna að í Mjóafirði þyrfti virkt vatnsop að vera 130 m breitt (veglína A) eða 16 m (veglína B) og 90 m breitt í Kjálkafirði. Samanburður á niðurstöðum útreikninga á vatnsskiptum í fjörðunum án vegfyllinga (grunnástand) og með mannvirkjum leiddu í ljós að heildarvatnsskipti í Mjóafirði (veglína A) yfir þrjár sjávarfallasveiflur reyndust vera 99,7% af grunnvatnsskiptum fjarðarins og 99,8% í Kjálkafirði. Einnig leiddi samanburður í ljós að fjarri fyrirhuguðum vegfyllingum verði óverulegar breytingar á sjávarfallastraumum miðað við grunnástand, en í nágrenni þeirra muni myndast iður. Því megi ætla að vegfyllingar yfir firðina muni valda óverulegum breytingum á sjávarfallastraumum og setflutningum fjarri fyllingum en ekki sé hægt að útiloka að þessir þættir breytist næst vegfyllingunum. Þverun fjarðanna muni leiða til þess að úthafsalda berist síður inn í botn fjarðanna en engin breyting verði á hæð og sveiflutíma vindöldu í vindáttum þvert á firðina. Vegna þverananna muni ölduálag á botninn minnka og búast megi við að dragi úr róti setefna á botni. Fram kemur að neikvæð áhrif framkvæmdanna á vatnsskipti, sjávarföll og setflutninga verði óveruleg, óháð leiðarvali.

Í matsskýrslu er fjallað um lífríki í fjörum, leirum og á sjávarbotni (kafla 6.8) og um vatnsskipti, sjávarföll og setflutninga (kafla 6.9). Fram kemur að gljúpar leirur í Mjóafirði og Kjálkafirði séu með miklu lífmagni og fjölbreytni og í hörðum sandleirum á svæðinu séu fáar tegundir. Breytileiki leiranna geti þó verið töluverður eins og einnig megi sjá í nálægum fjörðum, en einnig sé lífríki í fjörum og leirum þar algengt á Vestfjörðum. Fram kemur að í Mjóafirði og Kjálkafirði séu sjávarfitjar á 1-3 m breiðu beltí með strönd fjarðanna. Þá kemur fram að rannsóknir gefi til kynna að útbreiðsla skarkolaseiða sé bundin við annes og utanverða firði við norðanverðan Breiðafjörð og líklega sé lítið um skarkolaseiði innanlega í fjörðum.

Fram kemur að vegna ytri þverunar Mjóáfjarðar (veglína A) munu m.a. sjávarfitjar og leirur í mynni fjarðarins fara undir veginn beggja vegna fjarðarins. Á þessum kafla muni leirur skerðast á 0,6 ha svæði, þangleirur á 0,9 ha og sjávarfitjar á 0,2 ha svæði. Þverun í botni hans (veglína B) muni liggja að mestu á sandeyri vestan megin í firðinum en leira skerðast á 0,4 ha svæði, en engar sjávarfitjar. Á Litlonesi austanverðu muni veglína A liggja um tvo voga og um fjörur nessins að vestanverðu og 1,8 ha af leirum skerðast vegna vegarins. Vegur um fyllingar og brú í Kjálkafirði muni ekki skerða leirur í botni fjarðarins, en tæplega 1 ha af leirum muni fara undir veginn að vestanverðu.

Fram kemur að full vatnsskipti undir fyrirhuguðum brúm muni leiða til þess að selta fjarðanna haldist óbreytt og ekki verði marktækar breytingar á leirum í fjörðunum vegna þverunar þeirra. Vegurinn í heildina muni valda beinni skerðingu á 4,4 ha af leirum, leirum/þangfjörum og sjávarfitjum vegna veglínu A og 1,3 ha vegna veglínu B. Framkvæmdin muni hafa varanleg en staðbundin neikvæð áhrif á þær fjörur, sjávarfitjar og leirur sem lendi undir veginum, en lífríki þeirra sé ekki sérstætt og lítil hætta sé á að fágætum tegundum eða vistgerðum verði raskað vegna vegarins. Svæðið sem skerðist sé ekki stórt í samanburði við allar nærliggjandi leirur. Fram kemur að Vegagerðin telji að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á lífríki sjávarbotns (tafla 6.8.4) og nokkuð neikvæð áhrif á lífríki fjöru í Mjóafirði og Kjálkafirði, en neikvæð áhrif á leirur verði talsverð vegna veglínu A og nokkuð neikvæð vegna veglínu B.

Umhverfisstofnun tekur undir að þar sem fjörur, leirur, sjávarfitjar og sjávarbotn í Mjóafirði og Kjálkafirði lendi undir vegfyllingum vegna þverana muni framkvæmdin raska slíkum svæðum. Vegna lífríki á samsvarandi svæðum annars staðar í fjörðunum sé afar mikilvægt að full vatnsskipti verði tryggð um þveranirnar. Stofnunin bendir á að samkvæmt frummatsskýrslu muni veglína A skerða mun meira af leiru, leiru/þangfjöru og sjávarfitjum (4,4 ha) en veglína B (1,3 ha) þar af muni veglína A skerða 1,82 ha af slíkum fjörugerðum á Litlanesi. Umhverfisstofnun bendir á að með veglínu C um Litlanes yrði röskunin minni (sjá umfjöllun í kafla 6.2 í þessu álitu).

Vegagerðin segir í svari sínu að Umhverfisstofnun þurfi ekki að efast um að Vegagerðin muni standa við að full vatnsskipti verði tryggð í Mjóafirði og Kjálkafirði. Brú yfir Mjóafjörð, samkvæmt veglínu A, verði 160 m löng (virkt vatnsop 130 m) og brú yfir Kjálkafjörð verði 116 m löng (virkt vatnsop 90 m). Vegagerðin hafi tekið ákvörðun um að vegna umferðaröryggis komi veglína C á Litlanesi ekki til greina sem kostur (sjá kafla 3.1.2.-3.1.7 í matsskýrslu).

Hafrannsóknastofnunin telur að lítil seinkun verði á flóði og fjöru innan við fyrirhugað brúarop í Mjóafirði og Kjálkafirði og áætlaður straumhraði undir miðju brúar ásætlanlegur. Stofnunin ítrekar umsögn á fyrri stigum málsins um að við brúargerð í Mjóafirði og Kjálkafirði vegna þverana fjarðanna sé mikilvægt að tryggja næg vatnsskipti við innri hluta fjarðanna. Leirur séu mjög mikilvæg búsvæði fugla og fiska og hafa beri í huga að á svæðinu sé mikið um ungvíði flatfiska sem talin séu leita í æti upp á sandmaðksleirur. Því sé mikilvægt að halda bæði leirum og aðgengi fiska að þeim vel opnum og raska þeim sem minnst. Bendir Hafrannsóknastofnunin á að ályktun í frummatsskýrslu um að flatfiskaseiði séu einkum við annes en ekki grynnt í fjörðunum sé byggð á fremur rýrum gögnum og nánari rannsóknir myndu leiða í ljós hvort seiði leiti inn á leirusvæðin til fæðuöflunar. Mikilvægt sé að full vatnsskipti fjarðanna verði tryggð og þar með að leirur verði verndaðar eins og 37. grein laga nr. 44/1999 kveði á um. Þá telur stofnunin að skerðingar á fjörum og leirum verði fyrst og fremst bundnar við vegstæðið sjálft og verði þannig í lágmarki.

Vegagerðin bendir á að ályktun um að lítið sé um skarkolaseiði innst í fjörðum sé dregin af niðurstöðum rannsókna sem þegar liggja fyrir. Skerðingum á fjörum og leirum verði haldið í lágmarki og við þverun Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar verði lengd brúa mjög rífleg svo vatnsskipti skerðist ekki.

Skipulagsstofnun bendir á að samkvæmt skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða teljast Kjálkafjörður, Kerlingafjörður og Mjóifjörður mikilvægir fyrir rauðbrystinga á alþjóðavísu, þar sem meira en 1% stofnsins nýtir hvern fjörð á ferð sinni um Ísland. Þá liggur fyrir að lífríki og fjörur á framkvæmdasvæðinu falla undir lög um verndun Breiðafjarðar og leirur og sjávarfitjar njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar eru miklar líkur á því að vatnsskipti um fyrirhugaðar þveranir verði fullnægjandi og tekur Skipulagsstofnun undir umsögn Hafrannsóknastofnunarinnar um að líklega verði lítil seinkun á flóði og fjöru innan við fyrirhugað brúarop í Mjóafirði og Kjálkafirði. Þá telur Skipulagsstofnun að forsendur séu fyrir því að ætla að selja sjávar, sjávarfallastraumar og setflutningar á svæðum innan við fyrirhugaðar þveranir verði áþekkir og við núverandi aðstæður og að fjörur og leirur viðhaldist áfram á þann veg sem nú er. Því verði neikvæð áhrif þverana ekki veruleg á lífverur sem nýta fjörur og leirur sem búsvæði og því líklegt að ætisslóðir rauðbrystings skerðist lítið í kjölfar framkvæmdanna. Á sömu forsendum megi einnig ætla að aðgengi flatfiskaseiða að leirum innst í Mjóafirði og Kjálkafirði verði sambærilegt og nú er, ef raunin er sú að seiðin leiti þangað eftir æti. Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á fjöru- og sjávarlífverur verði þar sem vegurinn liggur um fjörur og sjávarbotn og eyðir lífríki. Bein neikvæð áhrif af þessum sökum verða staðbundin og varða einkum lífríki á innan við 2% af flatarmáli leira á

framkvæmdasvæðinu, eins og ráða má af matsskýrslu. Skipulagsstofnun telur að áhrifin verði nokkuð neikvæð vegna veglínu B en nokkuð til talsvert neikvæð vegna veglínu A, þar sem sá vegur mun liggja um fleiri fjörugerðir (m.a. sjávarfitjar) og fara um stærri leirusvæði en veglína B, þar af eyðist 1,8 ha af leirum á Litlanesi sem er u.þ.b. 70% af öllum leirum sem vegurinn mun raska. Í öllum tilfellum verði áhrifin varanleg og óafturkræf.

7.6 Áhrif á fornleifar

Í matsskýrslu kemur fram (kafla 6.4) að Náttúrustofa Vestfjarða hafi staðsett 29 fornleifar innan áhrifasvæðis fyrirhugaðrar framkvæmdar og athugasemdir við frummatsskýrslu frá Finnboaga Jónssyni hafi leitt í ljós níu fornleifar til viðbótar, sem nú hafi verið staðsettar og hætta vegna framkvæmdanna metin og kynnt í matsskýrslu. Flestar fornleifarnar séu í landi Kirkjuból í Kerlingafirði (20) en einnig á jörðunum Litlanesi (11), Fjörðum (4) og Auðshaug (3). Fram kemur að flestar fornleifarnar verði í lítilli hættu samkvæmt viðmiði Vegagerðarinnar (tafla 6.4.1 í matsskýrslu) þar sem þær verði í meiri en tuttugu metra fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu. Fornleifar sem verði í miðlungs hættu (6-20 m frá framkvæmdasvæði) séu flestar í landi Kirkjuból vegna veglínu A og B (tvö útihús, þrjú naust, bryggja, brunnur og stekkur), ein í landi Fjörðu (veglína A, sel) og ein í landi Litlaness (veglína B, útihús). Fornleifar í stórhættu (innan við 5 m frá framkvæmdasvæði) verði fjórar vegna veglínu A (hleðsla við Eiðshús, túngarður nálægt gömlu bæjarstæði Kirkjuból, fornt naust neðan við bæjarstæðið Litlaness og varða í landi Auðshaug) og sex vegna veglínu B (túngarður nálægt gömlu bæjarstæði Kirkjuból, bæjarstæði, tvö útihús og rétt á Litlanesi og varða í landi Auðshaug). Þá verði varða innarlega í Kjálkafirði í stórhættu vegna efnistöku (náma J).

Fram kemur að verði veglína A valin til vegagerðar þurfi að kanna frekar hleðslu við Eiðshús, garðlag við Kirkjuból og naust á Litlanesi og vegna veglínu B þurfi að kanna garðlag við Kirkjuból og nokkrar fornleifar á Litlanesi; bæjarstæði, fjárhús, útihús og stekki. Að könnun lokinni þurfi að ákveða hvort rannsaka eigi fornleifarnar nánar. Allmargar fornleifar við Kirkjuból verði nálægt fyrirhuguðu vegstæði (veglína A og B), sem merkja þurfi vel eða verja á annan hátt. Ef taka þurfi efni úr námu í Kjálkafirði (náma J) þurfi að fá leyfi Fornleifaverndar ríkisins til að fjarlægja vörðu sem þar standi. Vegagerðin telur að með rétttri hönnun vegarinnar og markvissum aðgerðum meðan á framkvæmdum standi megi draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á fornleifar. Áður en framkvæmdir hefjist verði samráð haft við Fornleifaverndar ríkisins um hvaða fornleifar þurfi að rannsaka og hverjum megi raska. Aðrar fornleifar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verði merktar á áberandi hátt. Vegagerðin telur að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa talsverð neikvæð áhrif á fornleifar á Litlanesi samkvæmt veglínu B en nokkuð neikvæð áhrif samkvæmt veglínu A.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að mögulega þurfi að rannsaka minjar í landi Kirkjuból og góðar merkingar á fornleifum geti hugsanlega komið í veg fyrir rask á fornleifum í nágrenni bæjarstæðisins þar. Verði veglína B valin þurfi að rannsaka bæjarhól Litlaness og rústir í nágrenni hans áður en framkvæmdir geti hafist. Fornleifavernd tekur undir það sem Vegagerðin kynnir varðandi mótvægisáðgerðir og varúðaráðgerðir á framkvæmdatíma (kafla 6.4.3 í matsskýrslu) og leggst stofnunin ekki gegn neinum þeirra kosta sem kynntir séu. Komi í ljós að vegurinn raski bænhúsi og kirkjugarði í landi Kirkjuból þurfi að kanna hvort hægt sé að færa til vegstæðið á þeim kafla. Vegna fornleifa sé veglína A um Litlanes mun betri kostur en veglína B.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin geri ekki athugasemdir við umsögn Fornleifaverndar ríkisins.

Skipulagsstofnun telur ljóst að Vegagerðin mun hafa samráð við Fornleifavernd ríkisins varðandi merkingar og fyrirkomulag framkvæmda við fornleifar í nágrenni vegarins og rannsóknir á fornleifum þar sem vegurinn mun farga þeim. Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á minjar verði á Litlanesi ef veglína B verði valin þar og undir veginn fari gamalt bæjarstæði og útihús. Skipulagsstofnun telur að í heildina muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á fornleifar verði fullt samráð haft við Fornleifavernd um tilhögun mótvægisáðgerða.

7.7 Áhrif á landnotkun og útivist

Í matsskýrslu kemur fram (kafla 6.2) að fyrirhugaður vegur muni liggja um beutiland fimm jarða: Fornasel í Vattarfirði, Kirkjuból og Eiðshús (Fjarðarsel), Litlanes, Auðshaug og Auðnar. Allar jarðirnar séu í eyði, en eigendur Litlaness hafi áhuga á að reisa frístundahús í landinu. Fyrirhugað framkvæmdasvæði virðist lítið notað til útivistar, en það sé þó þekkt sem gott berjaland. Fram kemur að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á berjatínslu á svæðinu og beutilandi sem raskað verði vegna fyrirhugaðra framkvæmda hafi þegar verið spilt með lagningu núverandi vegar um svæðið. Nýr vegur verði þó breiðari og muni krefjast meira landrýmis en gamli vegurinn, en veglína B krefjist þó meira gróins lands en veglína A. Hávaði og ryk muni fylgja framkvæmdunum en að þeim loknum kunni að skapast nýir möguleikar á landnotkun vegna betri samgangna um svæðið. Nýr vegur verði með bundnu slitlagi og því verði ryk og hávaði frá umferð minni í samanburði við núverandi malarveg og hann muni skapa meira næði og friðsæld en nú sé þar sem hann fari ekki um botn Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar. Ekki verði mögulegt að reisa frístundahús á Litlanesi verði vegurinn lagður samkvæmt veglínu B. Neikvæð áhrif framkvæmdanna á landnotkun verði tímabundin vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa á framkvæmdatíma. Verði veglína A valin muni áhrif á útivist verða talsvert jákvæð þar sem vegurinn liggja þá fjarri fjarðarbotnum og á Litlanesi geti áhrifin orðið talsvert jákvæð þar sem vegurinn verði fjarri þeim stað sem landeigendur hyggjast reisa frístundahús.

Rósa Magnfríður S. Ívarsdóttir áréttar að samkomulag hafi verið gert við Vegagerðina um að valin verði hin svokallaða A leið, um land Litlaness og væntir þess að ekki verði brugðið útaf þeirri braut.

Vegagerðin svarar því til að hún leggi til að veglína A verði fyrir valinu á kaflanum um Litlanes.

Skipulagsstofnun telur ljóst að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er landnotkun og útivist lítil. Neikvæð áhrif vegagerðarinnar verði því óveruleg og helst stafi þau af umferð vegavinnutækja meðan á framkvæmdum stendur.

8 STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna vegagerðar milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Framkvæmdin vegna veglagningar og efnistöku er ekki í samræmi við Aðalskipulag Reykhólahrepps.
- Framkvæmdin vegna veglagningar og efnistöku er ekki í samræmi við Aðalskipulag Vesturbyggðar.
- Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Reykhólahrepps og Vesturbyggðar samkvæmt 14. grein skipulagslaga nr. 123/2010.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða samkvæmt lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun.

- Sækja þarf um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hættu er á að fornleifar geti raskast í samræmi við þjóðminjalög nr. 107/2001.
- Samkvæmt Skógræktarlögum nr. 3/1955 um meðferð skóga og kjarrs má ekkert svæði rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra.

Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út þarf Vegagerðin að leggja fram áætlun um efnistöku í samræmi við lög um náttúruvernd nr. 44/1999 þar sem gera þarf grein fyrir magni, gerð efnis, vinnslutíma og frágangi efnistökusvæðis.

9 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og 24. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matsskýrsla Vegagerðarinnar byggði á auglýstri frummatsskýrslu, umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu Vegagerðarinnar til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrsla Vegagerðarinnar hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er í 18. grein reglugerðar nr. 1123/2005. Einnig telur stofnunin að í matsskýrslu sé gerð grein fyrir athugasemdum og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim sé svarað á fullnægjandi hátt.

Skipulagsstofnun áréttar að fyrirhuguð vegagerð milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði verður umfangsmikil framkvæmd á svæði sem um gilda ýmis lög er lúta að náttúruvernd og að mestu innan svæðis á náttúruminjasrá. Þau lög sem skipta hér máli eru: Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995 (landslag, lífríki, fjörur og leirur) og lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nr. 64/1994 (ernir) en einnig almenn lög, þ.e. lög um náttúruvernd nr. 44/1999 (landslag, birkiskógar, votlendi, sjávarfitjar, leirur og efnistaka). Skipulagsstofnun telur einnig vert að hafa í huga að svæðið hefur yfirbragð lítt snortinnar náttúru þrátt fyrir núverandi veg og strjála byggð, sem nú er að mestu komin í eyði.

Áhrif á landslag og sjónræn áhrif og áhrif á verndarsvæði. Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði áhrif á landslag og sjónræn áhrif og þá einkum vegna veglagningar um Litlanes og vegna þverunar Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar. Landslag svæðisins nýtur sérstakrar verndar samkvæmt lögum um vernd Breiðafjarðar. Miðað við núverandi veg um svæðið verður nýr vegur af allt annarri stærðargráðu þannig að ekki er saman að jafna áhrifum veganna á landslag. Fyrirhugaðar þveranir Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar munu verða mjög áberandi mannvirki þar sem gert er ráð fyrir að fyllingar sem liggja að brúm verði allt að 80 m breiðar og 20 m háar og munu þannig skipta upp landslagsheildum fjarðanna. Þá er ljóst að þveranirnar eru á svæði sem nýtur verndar samkvæmt sérlögum um vernd Breiðafjarðar, m.a. vegna landslags, en einnig fjörur og leirur, og að mati Skipulagsstofnunar munu fyrirhuguð mannvirki rýra gildi svæðisins. Skipulagsstofnun fær ekki séð að til séu mótvægisáðgerðir sem dragi úr neikvæðum áhrifum þverananna á landslag. Skipulagsstofnun telur því að áhrif þverana Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar á landslag og verndarsvæði, (svæði III, IV og VIII) burtséð frá því hvort um er að ræða veglínu A eða B, verði verulega neikvæð í ljósi staðsetningar, umfangs mannvirkjanna og varanleika áhrifanna.

Vegagerðin fyrirhugar að leggja veg um Litlanes á milli Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar sem einungis á stuttum kafla fylgir núverandi vegstæði. Samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar er landslag á Litlanesi fjölbreytt og með öllu ólíkt landslagi annars staðar innan framkvæmdasvæðisins og verndargildi svæðisins metið hátt. Rými til veglagningar er

takmarkað á nesinu og ljóst er að við slíkar aðstæður kallar umfangsmikill vegur eins og Vegagerðin fyrirhugar, á verulegar skeringar og fyllingar. Skeringasvæði munu þannig verða allt að 70 m breið og 12 m djúp og á vestanverðu nesinu munu skeringasvæði ná hátt upp í hlíð Litlanesfjalls. Ljóst er að fjörur á Litlanesi njóta verndar samkvæmt sérlögum um Breiðafjörð, en fyrirhugað er að leggja veginn á fyllingum um vikur og fjörur á alllögum köflum á nesinu, sem verða að jafnaði 30-40 m á breidd en geta orðið allt að 60 m breiðar (veglína A) og á þeim stutta kafla mun fara undir veginn um 70% af þeim leirum sem framkvæmdin í heild mun raska. Veglína B mun hins vegar raska óafurkræft klettum og hömrum ofar á nesinu. Skipulagsstofnun telur ótvírætt að ekki sé hægt að koma fyrir vegamannvirki á Litlanesi, af því umfangi sem fyrirhugað er, þannig að það falli að landslagi og hafi ekki í för með sér varanlegar breytingar á landslagsásýnd svæðisins. Stofnunin telur að þegar tekið er tillit til umfangs skeringanna og fyllinganna megni mótvægisáðgerðir sem Vegagerðin fyrirhugar, svo sem að takmarka rask við vegarstæðið sjálft og reyna að gera skeringar og fyllingar sem minnst áberandi, lítið til að draga úr, koma í veg fyrir eða bæta fyrir neikvæð áhrif á landslag á þessu svæði. Skipulagsstofnun telur þannig að í ljósi umfangs vegarins, staðsetningar hans og óafturkræfni áhrifanna verði áhrif á landslag verulega neikvæð á 3-4 km kafla um Litlanes (svæði VI og VII), burtséð frá því hvort um er að ræða veglínu A eða B. Skipulagsstofnun telur að á öðrum svæðum (I, II og V) verði áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á landslag talsvert neikvæð vegna umfangs og óafturkræfni áhrifanna. Miklar skeringar verða á Eiði og á svæðinu frá Borgarnesi út að Litlanesi sem koma til með að hafa í för með sér varanlegar breytingar á landslagi. Þó að fyrirhugaður vegur fylgi núverandi vegstæði að mestu leyti á síðarnefnda svæðinu er ljóst að það megnar lítið að draga úr neikvæðum áhrifum þar sem nýr vegur mun verða miklu umfangsmeiri en núverandi vegur.

Áhrif á fugla. Skipulagsstofnun telur að ernir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði verði helst fyrir neikvæðum áhrifum vegagerðarinnar. Ernir njóta verndar samkvæmt lögum um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum. Lagning vegarins samkvæmt veglínu A mun leiða til þess að á kafla vegarins verða megin varpstæðir arna á því svæði sýnilegri vegfarendum en frá núverandi vegi og auk þess á lengri kafla. Skipulagsstofnun telur því líkur á að það geti leitt til þess að forvitni vegfarenda verði vakin og umgangur við hreiður arnanna verði meiri en nú er. Truflun yfir varptímann geti leitt til þess að varp misfarist og ítrekaðar truflanir leitt til langvinnis misbrests. Misfarist arnarvarp um áraðir vegna truflunar á varptíma (eins og hugsanlegt er í tilviki Gilsfjarðar, sjá umfjöllun Skipulagsstofnunar í kafla 7.2 í þessu álit) verði áhrif vegagerðar um viðkomandi vegarkafla verulega neikvæð og hætta sé á að þau verði varanleg. Verði vegurinn hins vegar lagður eftir núverandi vegi á áðurnefndum kafla (veglína B) telur Skipulagsstofnun að neikvæð áhrif umferðar á arnarvarp verði áþekk því sem nú sé og því megi gera ráð fyrir að varp þar haldi áfram að framkvæmdum loknum. Í ljósi þess að hávaði vegna vegavinnu getur styggt erni frá varpi telur Skipulagsstofnun að áhrifin geti verið að minnsta kosti talsvert neikvæð á framkvæmdatíma, óháð því hvor kosturinn verði valinn (veglína A eða B). Því telur Skipulagsstofnun að miklu skipti að vinna við veginn nærri varpstöðum verði ekki á varptíma arna og tekur þar með undir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands varðandi framkvæmdatíma.

Skipulagsstofnun telur miklar líkur á því að brýr í áformuðum fyllingum yfir Mjóafjörð og Kjálkafjörð og sjávardýpi undir þeim fullnægi því að setflutningar um firðina verði áþekkir og nú er, vatnsskipti undir brúm verði fullnægjandi og að lítil seinkun verði á flóði og fjöru innan við þveranir (sjá umfjöllun í kafla 7.5 í þessu álit). Skipulagsstofnun telur því að forsendur séu fyrir því að þveranir muni hafa lítil neikvæð áhrif á lífríki sjávar í þeim fjörðum sem um ræðir, þar með talið lífríki leira þar sem votlendisfuglar leita ætis. Því telur Skipulagsstofnun

að áhrif framkvæmda á ætisskilyrði votlendisfugla, þar með talið rauðbrystinga, verði óveruleg. Helstu neikvæðu áhrif á rauðbrystinga verði vegna ónæðis frá umferð um veginn nærri ætisslóð fuglanna á leirum í Mjóafirði (veglína B) og nærri flóðsetri rauðbrystings á Vörðuskerum í mynni Mjóafjarðar, en þar mun veglína A liggja meðfram skerjunum á lengri kafla en veglína B. Á framkvæmdatíma munu áhrifin verða talsvert neikvæð, óháð veglínukostum, þar sem ónæði frá vegagerð á fyllingum getur truflað aðgengi votlendisfugla að leirum í Mjóafirði, einkum á þeim árstímum sem far rauðbrystinga stendur yfir. Að framkvæmdum loknum verður varanlegt ónæði frá daglegri umferð um svæðið og áhrifin því nokkuð neikvæð.

Áhrif á gróður. Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif vegaf framkvæmdarinnar á gróður verði á birkikjarr, sem nýtur verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd og hefur þróast á svæðinu í aldir. Veglagning samkvæmt báðum veglínunum (A og B) mun raska talsvert stóru birkigrónu svæði og neikvæð áhrif verða því áþekkt. Þá mun veglína B einnig raska votlendi á rúmlega hektara svæði í grennd við Eiðshús, í mynni Mjóafjarðar. Stofnunin telur að þó að Vegagerðin fyrirhugi að endurheimta jafnstórt svæði birkis og votlendis og það sem verði fyrir raski sé líklegt að áratugir líði áður en ný vistkerfi hafi náð fullum þroska og ólíklegt sé að þau komi að öllu leyti í stað þeirra sem hafa fengið að þróast um aldir. Samkvæmt náttúruminjasrá er kjarrgróður einkennandi fyrir fyrirhugað framkvæmdasvæði og telur stofnunin að neikvæð áhrif framkvæmdarinnar verði talsvert neikvæð og langvarandi þar sem það taki að öllum líkindum áratugi að ná fullum þroska.

Áhrif á vatnsskipti fjarða og lífríki í fjörum, á leirum og hafsbotni. Skipulagsstofnun telur ljóst að Kjálkafjörður, Kerlingafjörður og Mjóifjörður eru mikilvægir fyrir rauðbrystinga á alþjóðavísu, þar sem meira en 1% stofnsins nýtir hvern fjörð á ferð sinni um Ísland. Þá liggur fyrir að lífríki og fjörur á framkvæmdasvæðinu falla undir lög um verndun Breiðafjarðar og leirur njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar eru miklar líkur á því að vatnsskipti um fyrirhugaðar þveranir verði fullnægjandi og líkur eru á að setflutningar um firðina verði áþekktir og nú er og lítil seinkun verði á flóði og fjöru innan við fyrirhugað brúarop í Mjóafirði og Kjálkafirði. Skipulagsstofnun telur því að forsendur séu fyrir því að ætla að selta sjávar, sjávarfallastraumar og setflutningar á svæðum innan við fyrirhugaðar þveranir verði áþekktir og við núverandi aðstæður og að fjörur og leirur viðhaldist áfram á þann veg sem nú er. Því verði neikvæð áhrif þverana ekki veruleg á lífverur sem lifa í fjörum og leirum og því líklegt að ætisskilyrði rauðbrystings skerðist lítið í kjölfar framkvæmdanna. Á sömu forsendum megi einnig ætla að aðgengi flatfiskaseiða að leirum innst í Mjóafirði og Kjálkafirði verði sambærilegt og nú er, ef raunin er sú að seiðin leiti þangað eftir æti. Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á fjöru- og sjávarlífverur verði þar sem vegurinn liggur um fjörur og sjávarbotn og eyðir lífríki. Bein neikvæð áhrif af þessum sökum verða staðbundin og varða einkum lífríki á innan við 2% af flatarmáli leira á framkvæmdasvæðinu. Skipulagsstofnun telur að áhrifin verði nokkuð neikvæð vegna veglínu B en nokkuð til talsvert neikvæð vegna veglínu A, þar sem sá vegur mun liggja um fleiri fjörugerðir (m.a. sjávarfitjar) og fara um stærri leirusvæði en veglína B. Þar af eyðist 1,8 ha af leirum á Litlanesi sem er u.þ.b. 70% af öllum leirum sem vegurinn mun raska. Í öllum tilfellum verði áhrifin varanleg og óafturkræf.

Áhrif á aðra umhverfisþætti. Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif vegagerðarinnar á jarðmyndanir muni verða á Litlaneshraun (báðar veglínur) og fornt hraunlag á Litlanesi, með förum eftir forna trjáboli (veglína B), auk neikvæðra áhrifa á leirur og fjörur. Hraun með trjábolaförum finnst víðar á Litlanesfjalli og nágrenni þess, auk þess sem hraunlagið er þykkt þar sem vegurinn mun fara um hraunið. Skipulagsstofnun telur því að vegurinn muni hafa nokkuð neikvæð og varanleg áhrif á hraunið. Núverandi vegur liggur í

gegnum berghlaupið Litlaneshraun og fyrirhugaður vegur verður lagður eftir honum á þeim kafla. Vegurinn verður þó miklu meira mannvirki en núverandi vegur og er gert ráð fyrir að framkvæmdasvæðið (vegur og hvoru megin hans vegöxl, öryggissvæði og hliðarsvæði) verði allt að 130 m breitt. Þar að auki munu skeringar fjallsmegin við veginn ná í um það bil 20 til 70 m hæð frá veginum upp í berghlaupið. Þá er áætlað að taka um 300.000 m³ af jarðefni úr Litlaneshrauni, sem er 20 til 25% af áætlaðri efnispörf vegna framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun telur ljóst að berghlaupið muni rýrna umtalsvert vegna vegagerðarinnar og efnistöku og áhrif framkvæmdarinnar á Litlaneshraun verði verulega neikvæð og varanleg.

Skipulagsstofnun telur ljóst að Vegagerðin mun hafa samráð við Fornleifavernd ríkisins varðandi merkingar og fyrirkomulag framkvæmda við fornleifar í nágrenni vegarins og rannsóknir á fornleifum þar sem vegurinn mun farga þeim. Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á minjar verði á Litlanesi ef veglína B verði valin þar og undir veginn fari gamalt bæjarstæði og útihús. Skipulagsstofnun telur að í heildina muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á fornleifar verði fullt samráð haft við Fornleifavernd um tilhögun mótvægisáðgerða.

Skipulagsstofnun telur ljóst að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er landnotkun og útivist lítil. Neikvæð áhrif vegagerðarinnar verði því óveruleg og helst stafi þau af umferð vegavinnutækja meðan á framkvæmdum stendur.

Skilyrði vegna framkvæmdaleyfis. Skipulagsstofnun telur að í framkvæmdaleyfi þurfi að setja skilyrði um að vinna við veg framkvæmdir verði bönnuð nærri virkum varpstöðum arna á þeim tíma sem varp stendur yfir. Þá þurfi Vegagerðin að hafa samráð við Náttúrufræðistofnun Íslands um endanlega staðsetningu vegstæðis í námunda við varpstæði arna og tilhögun vegavinnu þar m.a. með hliðsjón af 19. grein laga um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum (nr. 64/1994).

Möguleg efnistökusvæði. Skipulagsstofnun bendir á að ef til kemur að nota eigi efnistökusvæði A, B, C eða J verður Vegagerðin að tilkynna þær framkvæmdir til Skipulagsstofnunar samkvæmt grein 13a í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.

Veglína C

Á forstigi mats á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði (ákvörðun um tillögu að matsáætlun) taldi Skipulagsstofnun að í frummatsskýrslu ætti Vegagerðin að fjalla um kost, sem gerði ráð fyrir minna umfangi vegarins í litlu landrymi á Litlanesi og miðaði að því að raska ekki fjörum (veglína A) og mannvistarleifum (veglína B) á Litlanesi. Var Skipulagsstofnun ljóst að til þess að ná þessum markmiðum þyrfti að slaka á ítrustu kröfum um umferðarhraða. Við þessu varð Vegagerðin og í frummatsskýrslu lagði stofnunin fram veglínu C um Litlanes, sem gerði ráð fyrir 70 km/klst hönnunarhraða á kafla vegarins um nesið í stað 90 km/klst, en ákvað að meta ekki umhverfisáhrif þeirrar veglínu (sjá umfjöllun í kafla 3.1.2 í matsskýrslu og teikningu 9 í teikningahefti með skýrslunni). Mælti Vegagerðin gegn því að þessi veglína yrði farin á grundvelli þess að sú leið væri ekki eins greiðfær og veglínur A eða B og öryggi vegfarenda á þeirri leið yrði verulega minna. Þá taldi Vegagerðin að landeigendur gætu ekki nýtt verðmætasta hluta svæðisins, gamla bæjarstæðið, ef vegurinn færi veglínu B eða C sökum nálægðar við umferð um veginn og hávaða af hennar völdum. Lokst taldi Vegagerðin að ef menn veltu fyrir sér verðmætum fornleifa og fjara á Litlanesi, hljóti fornleifarnar að vera verðmætari því lítil hluti af fjörum í landi Litlaness muni spillast og hverfandi hluti þeirra fjörusvæða sem njóti verndar samkvæmt lögum um vernd Breiðafjarðar.

Í matsskýrslu eru raktar athugasemdir Skipulagsstofnunar við drög að frummatsskýrslu og drög að matsskýrslu og svör Vegagerðarinnar við þeim (kaflar 3.1.3 til 3.1.5 og 3.1.8 í matsskýrslu, sjá einnig kafla 6.1 í þessu álitu). Efnislega snérust athugasemdir Skipulagsstofnunar um markmið laga um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda um að draga eigi eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar og um þá staðreynd að fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir væru á svæði sem um gilda ýmis lög er lúta að náttúruvernd, t.d. fjörur og leirur Litlanness, og munu verða að mestu innan svæðis á náttúruminjaskrá. Þá benti Skipulagsstofnun á að samkvæmt vegalögum skuli veghaldari m.a. gæta þess að vegagerð hafi ekki meiri áhrif á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum um hagkvæmni og öryggi umferðar. Þó að markmið samgönguáætlunar sé m.a. að tryggja umferðaröryggi eins og kostur sé, réttlæti þau ekki skilyrðislaust lagningu vega um svæði sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt ákvæðum laga. Skipulagsstofnun taldi sér skylt að óska eftir skýrum rökstuðningi þegar afskrifaðir væru kostir sem virðast sannanlega hafa minni umhverfisáhrif, t.d. veglína C í þessu sambandi. Í tilfellum eins og vegagerð á Litlnessi ætti ekki eingöngu að horfa til sjónarmiða um umferðaröryggi og greiðfærni heldur þurfi jafnframt að taka tillit til verndarsjónarmiða. Óskaði Skipulagsstofnun m.a. eftir því að Vegagerðin færði rök fyrir því af hverju minni hönnunarhraði á stuttum kafla vegarins fyrir Litlness feli í sér minna umferðaröryggi en aðrir kostir sem Vegagerðin leggur fram. Til samanburðar benti Skipulagsstofnun á lægri hönnunarhraða í Kömbum á Suðurlandsvegi og Axarvegi á Austurlandi.

Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin hafi ekki fært sannfærandi rök fyrir því af hverju öryggi vegfarenda er ógnað á vegi þar sem gert er ráð fyrir minni umferðarhraða. Skipulagsstofnun telur að veglína C uppfylli í meginatriðum forsendur um að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar á Litlnessi.

Reykjavík, 5. desember 2011

Rut Kristinsdóttir

Sigmar Arnar Steingrímsson