
Vegaframkvæmdir á Dynjandisheiði og Bíldudalsvegi Álit um mat á umhverfisáhrifum

1 INNGANGUR

1.1 Framlagning matsskýrslu og ósk um álit

Þann 16. mars 2020 lagði Vegagerðin fram matsskýrslu um um Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði og Bíldudalsveg frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði og óskaði eftir álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar sbr. 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum.

Gögn

Matsskýrsla: Vestfjarðarvegur (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur (63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. Vegagerðin, mars 2020.

Viðaukar með matsskýrslu, umfram það sem lá fyrir í frummatsskýrslu (sjá að neðan):

- Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum sem bárust vegna frummatsskýrslu.
- Umsagnir og athugasemdir sem bárust vegna frummatsskýrslu.
- Vestfjarðavegur (60-34-38). Vatnsfjörður - Mjólka Frumdrög. Umferðaröryggismat (e. RSIA), júlí 2019. 20 bls.
- Þrívíddarmyndir í viðauka 18. Mat á áhrifum framkvæmda á landslag - Ljósmyndir frá Náttúrustofu Vestfjarða. Þrívíddarmyndir frá Loftmyndum ehf. Vegagerðin, nóvember 2019.
- Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur (63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ. Mat á umhverfisáhrifum, þrívíddarmyndir. Vegagerðin, nóvember 2019.
- Minnisblað frá kynningarfundum um frummatsskýrslu í Ísafjarðarbæ og Vesturbyggð.

Eftir að matsskýrsla lá fyrir óskaði Skipulagsstofnun frekari upplýsinga frá Vegagerðinni um tiltekin atriði og bárust svör við þeim 18. júní 2020.

1.2 Kynning frummatsskýrslu

Vegagerðin lagði fram frummatsskýrslu um Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði og Bíldudalsveg frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði til athugunar Skipulagsstofnunar þann 19. desember 2019 sbr. 10. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 6. janúar 2020 í Fréttablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrslan lá frammi til kynningar frá 6. janúar til 17. febrúar á Bókasafninu á Ísafirði, Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á vef Skipulagsstofnunar. Þann 4. febrúar 2020 hélt Vegagerðin kynningarfund á Ísafirði og þann 5. febrúar 2020 á Bíldudal um framkvæmdina og mat á umhverfisáhrifum hennar.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Ísafjarðarbæjar, Vesturbyggðar, Umhverfisstofnunar, Breiðafjarðarnefndar, Ferðamálastofu, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Skógræktarinnar og Landgræðslunnar.



Gögn

Frummatsskýrsla: Vestfjarðarvegur (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur (63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla. Vegagerðin, nóvember 2019.

Viðaukar með frummatsskýrslu:

Viðauki 1 - Fylgiskjöl

1. Verndarflokkar Vegagerðarinnar. Námur, efnistaka og frágangur 2002, Vegagerðin o.fl., Reykjavík, bls. 62.
2. Leiðbeiningar um meðferð svarðlags við vegagerð. Unnið fyrir Vegagerðina. Hafdís Sturlaugsdóttir, Náttúrustofa Vestfjarða, desember 2008. NV nr. 20-08.
3. Leiðbeiningar Umhverfisstofnunar um mat á röskun og endurheimt votlendis. Umhverfisstofnun, janúar 2006.
4. Viðmið sem notuð voru við greiningu á gildi landslags.
5. Greinargerð um fjarðarþveranir og rannsóknir fram til ársins 2011. Náttúrustofa Vestfjarða, 6. maí 2011.
6. Gróðurlykill Náttúrufræðistofnunar Íslands.
7. Brýr á Vestfjarðavegi, Vegagerðin, Frumdrög, september 2019. Guðrún Þóra Garðarsdóttir.
8. Brýr á Bíldudalsvegi, Vegagerðin, Frumdrög, september 2019. Guðrún Þóra Garðarsdóttir.
9. Umferðarhávaði við Flókalund og Reykjarfjarðarlaug. Margrét Aðalsteinsdóttir, Verkfræðistofan Efla, 27.júní 2018, 8 bls.
10. Vatnsfjörður – Vegtæknileg umfjöllun og kostnaður, Kristján Kristjánsson, verkfræðingur, 20. nóvember 2018. 15 bls.
11. Dynjandisheiði, samanburður á A-línunum. Minnisblað 21. ágúst 2018. Höskuldur Búi Jónsson, jarðfræðingur, Vegagerðin, 2 bls.
12. Heitar laugar og volgrur sem geta raskast við Bíldudalsveg. Minnisblað 3. maí 2019. Helga Aðalgeirsdóttir, Kristján Kristjánsson og Höskuldur Búi Jónsson, 3 bls.
13. Minnisblað vegna stærð rasks á veglínu F2 í Vatnsfirði. Náttúrustofa Vestfjarða, Hulda Birna Albertsdóttir, 14.05.2019.
14. Niðurstöður á athugunum viðvörunarmarka. Minnisblað 13. júní 2019. Kristján Kristjánsson, 2 bls.

Viðauki 2 - Náttúrustofa Vestfjarða. Gróðurathugun á Dynjandisheiði og Bíldudalsvegi.

Viðauki 3 - Náttúrustofa Vestfjarða. Fuglaathuganir á Dynjandisheiði.

Viðauki 4 - Náttúrustofa Vestfjarða. Fuglaathuganir á Bíldudalsvegi.

Viðauki 5 - Náttúrustofa Vestfjarða. Ár og stöðuvötn við Vestfjarðaveg (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsveg (63).

Viðauki 6 - Hafrannsóknarstofnun. Rannsóknir á lífríki Djúpvatns og nálægra tjarna á Dynjandisheiði.

Viðauki 7 - Náttúrustofa Vestfjarða. Athugun á fjöru í Vatnsfirði í Vestur-Barðastrandarsýslu.

Viðauki 8 - Náttúrustofa Vestfjarða. Fjörur í botni Fossfjarðar, Reykjarfjarðar og við Sunnnes.

Viðauki 9 - Vegagerðin. Greinargerð um jarðfræði, jarðmyndanir, efnistöku og ofanflóð.

Viðauki 10 - Vegagerðin. Greinargerð um jarðfræði, jarðmyndanir, efnistöku og ofanflóð. Viðbætur.



Viðauki 11 - Verkfræðistofan Vatnaskil. Þverun í Vatnsfirði. Straum og vatnsgæðalíkan.

Viðauki 12 - Náttúrustofa Vestfjarða Mat á áhrifum framkvæmdar á fornleifar. Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur (63). Með viðbótum vegna breytinga á veglínunum.

Viðauki 13 - Náttúrustofa Vestfjarða. Rannsóknir vegna framkvæmda á Vestfjarðavegi (60) og Bíldudalsvegi (63). Fjöruathugun, gróður og fuglar. Viðbót við fyrri rannsóknir.

Viðauki 14 - Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri. Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur (63). Mat á samfélagsáhrifum.

Viðauki 15 - Verkfræðistofan Vatnaskil. Þverun í Vatnsfirði. Straumlíkangerð vegna fyrirhugaðrar veglínu.

Viðauki 16 - Verkfræðistofan Vatnaskil. Þverun í Vatnsfirði. Straumlíkangerð vegna fyrirhugaðrar vegfyllingar.

Viðauki 17 - Hafrannsóknastofnun. Rannsóknir á lífríki Pennu á Barðaströnd.

Viðauki 18 - Náttúrustofa Vestfjarða. Mat á áhrifum framkvæmda á landslag. Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur (63).

Umsagnir um frummatsskýrslu bárust frá:

- Breiðafjarðarnefnd, dags. 27. janúar 2020.
- Fiskistofu, dags. 27. febrúar 2020.
- Hafrannsóknarstofnun, dags. 6. febrúar 2020.
- Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða, dags. 24. janúar 2020.
- Ísafjarðabæ, dags. 12. febrúar 2020.
- Landgræðslunni, dags. 27. janúar 2020.
- Minjastofnun Íslands, dags. 27. janúar 2020.
- Náttúrufræðistofnun Íslands, dags. 11. febrúar 2020.
- Samgöngustofu, dags. 9. janúar 2020.
- Skógræktin, dags. 23. janúar 2020.
- Umhverfisstofnun, dags. 24. janúar 2020.
- Vesturbyggð, dags. 20. febrúar 2020.

Ekki barst umsögn frá Ferðamálastofu.

Eftirtaldir sendu athugasemdir á kynningartíma frummatsskýrslu:

- Ásdís Kolbeins og Þórarinn K. Ólafsson, dags. 17. febrúar 2020.
- Guðmundur R. Björgvinsson, dags. 12. febrúar 2020
- Orkubú Vestfjarða, dags. 8. janúar 2020.
- Penna ehf., dags. 17. febrúar 2020.
- Sigmundur Fríðar Þórðarson, Gunnar Gísli Sigurðsson og Agnes Arnardóttir, dags. 17. febrúar 2020.
- Sölvi Sólbergsson, dags. 8. janúar 2020.
- Þorbergur Steinn Leifsson, dags. 7. febrúar 2020.
- Þorbjörn Pétursson, dags. 10. febrúar 2020.



2 FRAMKVÆMD

2.1 Framkvæmd og markmið

Fyrirhugað er að endurbyggja hluta Vestfjarðavegar og hluta Bíldudalsvegar, ýmist í núverandi eða nýju vegstæði. Kaflinn á Vestfjarðavegi er 33-39 km langur frá Hörgsnesi í Vatnsfirði, um Dynjandisheiði og langleiðina að Mjólkárirkjun í Borgarfirði og kemur í stað 40 km langs vegar, sem að mestu er lagður malarslitlagi. Kaflinn á Bíldudalsvegi er tæplega 29 km langur frá Bíldudalsflugvelli á Hvassnesi að Vestfjarðavegi í Helluskarði á Dynjandisheiði og kemur í stað um 29 km langs kafla, sem lagður er malarslitlagi. Núverandi vegir eru samtals 70 km langir en nýir vegir verða 63-68 km, háð leiðarvali. Þeir verða lagðir sem heilsársvegir og að nýr vegur verði lagður með bundnu slitlagi og uppbyggður með tilliti til snjóá.

Meginmarkmið Vegagerðarinnar með framkvæmdinni samkvæmt matsskýrslu er að:

- Bæta samgöngur um Vestfirði með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg og Bíldudalsveg með lagningu heilsársvegar um Dynjandisheiði.
- Styrking samfélags á Vestfjörðum.

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að með nýjum vegum verða samgöngur á svæðinu áreiðanlegri og öruggari og muni nýtast öllum, jafnt íbúum sem og ferðamönnum. Fram kemur að núverandi Vestfjarðavegur uppfylli ekki lágmarkskröfur um öryggi að mati Vegagerðarinnar.

Að loknum framkvæmdum verða Vestfjarðarvegur (60) milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða og Bíldudalsvegur (63) milli Bíldudals og Vestfjarðavegar heilsársvegir og hringleiðin um Vestfirði opin allan ársins hring. Þá munu Dýrafjarðagöng ekki nýtast að fullu fyrir en lagður hefur verið heilsársvegur um Dynjandisheiði með tengingu til Bíldudals.

Framkvæmdin er í tveimur sveitarfélögum, Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ. Í matsskýrslu er framkvæmdum skipt í þrjá áfanga:

- **Áfangi I**, Vestfjarðavegur, Hörgsnes – Tröllaháls, veglínur A1, A2, A3, F, F2 og F3.
- **Áfangi II**, Vestfjarðavegur, Tröllaháls - Mjólkárirkjun, veglínur F, B2, D og E.
- **Áfangi III**, Bíldudalsvegur, Bíldudalsflugvöllur – Vestfjarðavegur, veglínur X, Y, Z og Q.

Í matsskýrslu er fjallað sérstaklega um hvern áfanga fyrir sig og lagt mat á áhrif veglína innan hvers áfanga á tiltekna umhverfisþætti.

2.2 Framkvæmdalýsing

2.2.1 Hönnun vega

Fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar að fyrirhugað sé að leggja vegi samkvæmt vegflokki C8 sem er 8,0 m breiður vegur með 7,0 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum öxlum hvorum megin. Miðað sé við að þeir verði lagðir bundnu slitlagi, þ.e. klæðingu. Burðarhönnun miðist við að ekki þurfi að takmarka öxulþunga. Vegurinn verði hannaður fyrir 11,5 tónna áspunga og til að standast álag áætlaðrar umferðar til 20 ára frá áætluðu opunarári. Þá sé miðað við að slitlag verði endurnýjað á 8-12 ára bili. Tölulegar upplýsingar um veglínur eru í töflum 3.4.1.-3.4.3. í matsskýrslu.

Almennt sé leitast við að hafa hönnunarhraða 15-20 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða. Aðstæður geti þó valdið því að draga þurfi úr hönnunarhraða niður í 70-90 km/klst og allt niður í 50 km/klst. Fram kemur að helstu takmarkanir séu landfræðilegar, svo sem kröpp nes sem beygja þarf fyrir og bratti í fjallshlíðum. Þá kemur fram í matsskýrslu að halli vegfláa verði 1:3 eða flatari verði því við komið. Á öðrum stöðum þurfi vegrið og miðist vegfláar þá við stæðni fyllingarefnis, væntanlega á bilinu 1:1,5-1:2. Vegrið verði einnig sett þar sem vegurinn liggur að vatni og ekki er



mögulegt að uppfylla skilyrði um öryggissvæði. Botnbreidd vegrásar í skeringum sé breytileg, frá 4 m, háð hættu á snjósöfnun, grjóthruni, skriðuföllum og sjónlengdum. Miðað sé við að mesti langhalli á veglínunum verði 8%.

Brýr og ræsi

Fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar að 10 einbreiðar brýr séu á núverandi Vestfjarðavegi sem byggðar voru á árunum 1959- 1988 og fimm einbreiðar brýr á Bíldudalsvegi sem byggðar voru á árunum 1955-1963. Við lagningu Vestfjarðavegar sé ráðgert að brúa Vatnsfjörð eða Þingmannaá, Vatnsdalsá og Pennu háð leiðarvali. Einnig sé fyrirhugað að brúa Smjördalsá eða Pennu og lengja steiptan stökk á Dynjandisá. Við lagningu Bíldudalsvegar þurfi að brúa Dufansdalsá, Þernudalsá, Fossá, Reykjarfjarðará og Sunndalsá. Aðrar ár og lækir verði leiddar undir veg í stál- eða plastræsum. Mögulegt sé að byggðir verði nýir áningarstaðir við vegina. Hönnun brúaropa og hálfboga ræsa miðast við 100 ára flóð en hefðbundinna hringlaga ræsa við 50 ára flóð. Minni vatnsföll og yfirborðsvatn verði leidd um ræsi og er eingöngu fjallað um þau almennt í matsskýrslu.

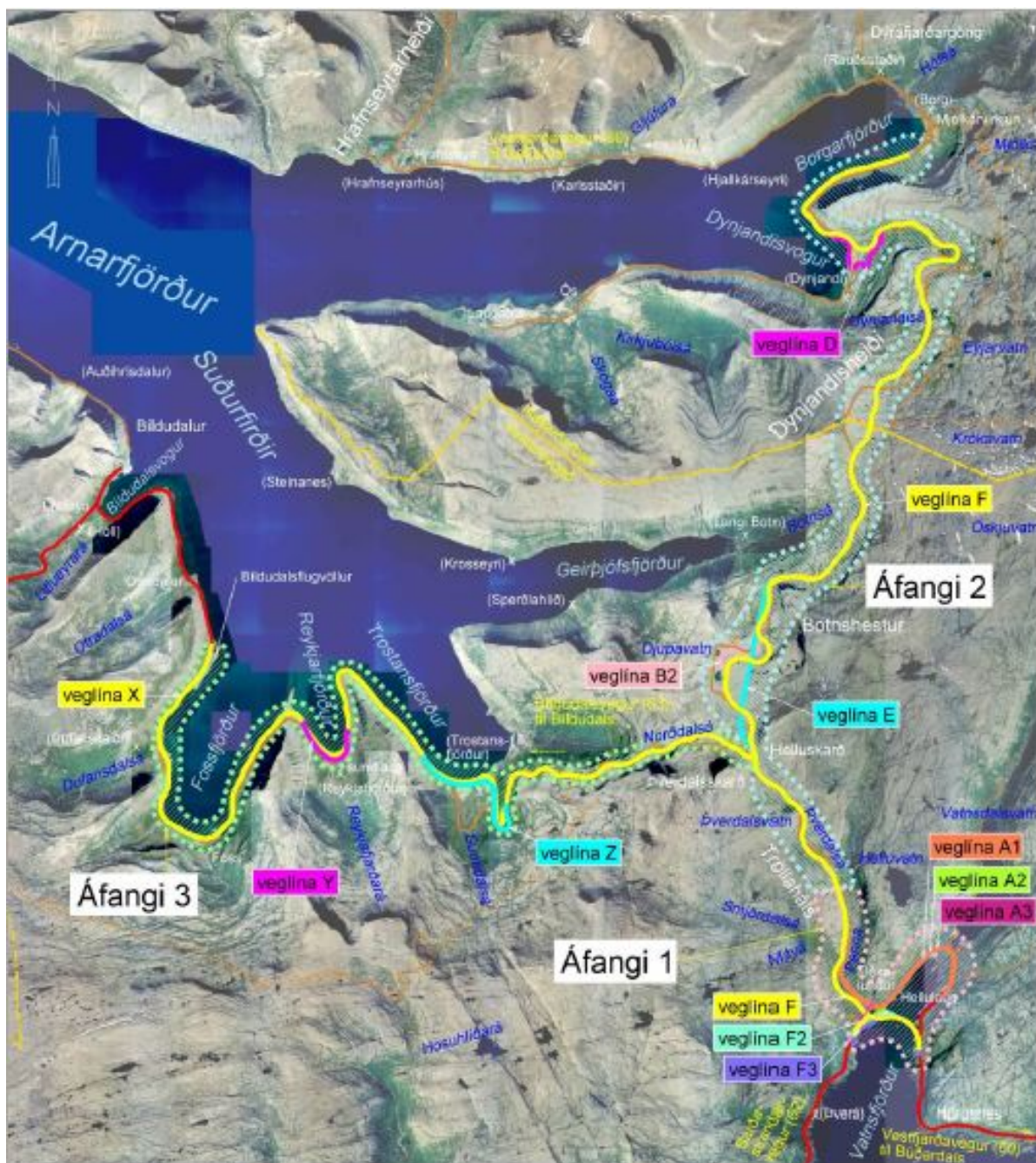
Efnistaka

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar eru kynnt 25 fyrirhuguð efnistökusvæði sem kunna að nýtast við framkvæmdina. Alls geti 3 námur nýst á áfanga I, 13 námur á áfanga II og 11 námur á áfanga III. Þá geti 4 námur nýst við framkvæmdir á tveimur áföngum þ.e. V-02, V-03, V-04, og V-05 en þær séu allar innan friðlandsins í Vatnsfirði og hafi mjög hátt verndargildi nema V-05 sem hafi þegar verið raskað og sé því metin með hátt verndargildi. Ekki sé fyrirhugað að nýta allar námurnar en fullnaðarrannsóknir verði ekki gerðar fyrr en leiðarval liggur fyrir. Í töflum 4.5.6. og 4.5.7. í matsskýrslu má sjá samantekt um mögulegar námur. Fyrirhuguð efnistökusvæði eru aðallega klappir en ein náma er berggangur og ein klöpp í sjávarhalla.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að áætluð efnisþörf vegna framkvæmdarinnar sé á bilinu 3,2-3,7 milljón m³, háð leiðarvali. Áætluð þörf vegna Vestfjarðavegar á áfanga I um Vatnsfjörð sé 320 - 670 þús. m³ af efni í undirbyggingu, yfirbyggingu og rofvarnir. Vegna áfanga II um Dynjandisheiði sé áætluð þörf 1.580 - 1.860 þús. m³ af efni í undirbyggingu, yfirbyggingu og rofvarnir. Áætluð þörf vegna Bíldudalsvegar á áfanga III, frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði sé 1.090 – 1.310 þús. m³ af efni í undirbyggingu, yfirbyggingu og rofvarnir. Framangreindar magntölur fyrir áfanga I–III séu allar háðar leiðarvali. Fram kemur í matsskýrslu að fyrirhugað er að afla efnis til veglagningar að stærstum hluta úr skeringum en það sem upp á vanti úr námum. Staðsetningar náma og stærstu skeringa má sjá á teikningum 3-12 í matsskýrslu. Öll efnistaka sé hönnuð með þeim hætti að frágangur verði jafnóðum og samkvæmt verklagsreglum Vegagerðarinnar. Haft verði samráð við landeigendur og Umhverfisstofnun. Við val námusvæða sé miðað við þau falli vel að umhverfi sínu að efnistöku lokinni.

2.3 Valkostir

Lagðir eru fram í matsskýrslu framkvæmdaraðila níu valkostir veglína Vestfjarðavegar, þ.e. A1, A2, A3, F, F2, F3, B2, D og E í áfanga I og II auk fjögurra veglína Bíldudalsvegar, þ.e. X, Y, Z og Q í áfanga III (sjá mynd 1).



Mynd 1. Veglínur og fyrirhuguð áfangaskipting framkvæmdar Vestfjarðavegar og Bildudalsvegur. (Mynd 3.3.1 í matsskýrslu).

Vestfjarðavegur

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að margar leiðir hafi verið skoðaðar, m.a. jarðgangaleiðir um Dynjandisheiði en ákveðið hafi verið að vegurinn muni liggja í grennd við núverandi vegstæði þar sem það er hægt. Lögð er fram ein grunnlína F sem þverar Vatnsfjörð en fylgir annars núverandi vegi. Auk hennar eru lagðar fram átta veglínur sem víkja frá veglínu F á köflum þar sem tilefni er að skoða aðra möguleika. Þær eru veglína F2, F3, A1, A2 og A3 á áfanga I og veglína B2, D og E á áfanga II.

Veglína F er 34,9 km löng. Þar af eru 5,5 km á áfanga I og 29,4 km á áfanga II. Hún hefst á Hörgsnesi, þverar Vatnsfjörð innan Helluhólma og kemur á land sunnan Pennu og Hótel Flókalundar. Hún liggur svo í grennd við núverandi Vestfjarðaveg frá Barðastrandarvegi, langleiðina að Mjólkárirkjun



í Borgarfirði. Þverun Vatnsfjarðar styttir Vestfjarðaveg um 3,7 km. Í drögum að tillögu að matsáætlun var kynnt veglína með nafnið veglína B. Vegna athugasemda við veglínuna í drögnum var ákveðið að breyta henni og leggja fram nýja línu sem kallast veglína F. Veglína F vikir frá veglínu B í Vatnsfirði og á 6,5 km kafla, frá nýjum vegamótum við Bíldudalsveg og norður fyrir Botnshestinn, og fylgir þar veglínu C sem var kynnt í drögum að tillögu að matsáætlun og er nú hluti af veglínu F. Breytingin var gerð einkum með tilliti til snjóa og efnismagns. Nokkrar minniháttar hliðranir eru síðan norður af, til að draga úr efnisþörf og löngum fláum fyllinga í miklum hliðarhalla.

Veglína F2 er 5,2 km löng. Vegna athugasemda við tillögu að matsáætlun var ákveðið að leggja fram nýja línu sem þverar Vatnsfjörð, en kemur á land norðan Pennu við Flókalund og fylgir núverandi vegi framhjá Hótel Flókalundi og yfir Pennu í Penningsdal að veglínu F.

Veglína F3 er 5,7 km löng. Vegagerðin ákvað að leggja fram nýja línu sem þverar Vatnsfjörð þar sem Barðastrandarvegur er í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi. Vestfjarðavegur liggur um T-vegamót, kemur á land sunnan Pennu og liggur að veglínu F í Penningsdal.

Veglína A1, er 8,9 km löng. Vegna athugasemda við tillögu að matsáætlun var ákveðið að leggja fram nýja línu sem fylgir núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð, framhjá Hótel Flókalundi og yfir Pennu í Penningsdal að veglínu F.

Veglína A2, er 9,5 km löng. Í drögum að tillögu að matsáætlun var kynnt veglína með nafnið veglína A. Vegna athugasemda við veglínuna í drögnum var ákveðið að breyta henni og leggja fram nýja línu sem kallast veglína A2. Veglínun liggur fyrir Vatnsfjörð en úti í sjó við Flókalund. Barðastrandarvegur er í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi svo Vestfjarðavegur liggur um T-vegamót. Veglínun sameinast veglínu F sunnan Pennu, við núverandi Barðastrandarveg.

Veglína A3, er 9,3 km löng. Hún er afbrigði við veglínu A2 og er lögð fram í samráði við Umhverfisstofnun, vegna athugasemda við drög að tillögu að matsáætlun. Hún fylgir veglínu A2 að stöð 3700 en fylgir þaðan núverandi vegi fram hjá Flókalundi, beygir svo inn á Barðastrandarveg, fer yfir Pennu á nýrri tvíbreiðri brú. Barðastrandarvegur er í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi svo Vestfjarðavegur liggur um T-vegamót. Veglínun sameinast veglínu F sunnan Pennu, í grennd við núverandi Barðastrandarveg. Fram kemur í matsskýrslu að veglína A3 komi ekki til álita þar sem hún uppfylli ekki kröfur um umferðaöryggi.

Veglína B2, er 6,5 km löng og vikir frá veglínu F (6,6 km) frá nýjum vegamótum við Bíldudalsveg og norður fyrir Botnshest. Hún fylgir þar veglínu B sem kynnt var í drögum að tillögu að matsáætlun.

Veglína D, er 4,1 km löng og vikir frá veglínu F (3,2 km) á kafla við Dynjanda þar sem hún fylgir núverandi vegi. Vegna athugasemda við drög að tillögu að matsáætlun, var ákveðið að meta umhverfisáhrif af lagningu veglínu sem vikir minna frá núverandi vegi en veglína F innan friðlýsta svæðisins við Dynjanda. Athugasemdirnar lutu m.a. að því að veglína F kunni að verða mjög áberandi í hlíðinni ofan Búðavíkur einkum séð frá bílastæðinu og gönguleiðum við Dynjanda.

Veglína E, er 5,5 km löng með 2,6 km löngum jarðgöngum og vikir frá veglínu F (6,8 km) milli Norðdalsár og Vatnahviltar. Vegna athugasemda við drögum að tillögu að matsáætlun, var ákveðið að meta umhverfisáhrif af gerð jarðganga, „Kollaganga“, á snjóþungum hluta leiðarinnar.

Bíldudalsvegur

Fram kemur í matsskýrslu að margar leiðir hafa verið skoðaðar en niðurstaðan er að vegurinn skuli liggja í eða nærri núverandi vegstæði sé þess kostur. Lögð er fram ein 28,5 km löng grunnveglína Bíldudalsvegur sem kynnt var í drögum að tillögu að matsáætlun. Hún liggur frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði og kallast veglína X. Auk hennar eru lagðar fram tvær veglínur sem vika frá veglínu X, á köflum þar sem tilefni er til að skoða aðra möguleika á legu vegarins. Þær eru veglína Y og veglína Z og eru þær valkostir Vegagerðarinnar en veglína X er kynnt til



samanburðar. Vegna athugasemda við frummatsskýrslu var bætt við nýrri veglínu Q sem fylgir núverandi vegi betur en veglína X.

Veglína X liggur frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði. Hún er 28,5 km löng og nálægt núverandi vegi.

Veglína Y liggur um botn Reykjarfjarðar og fylgir núverandi vegi betur en veglína X. Hún er lögð fram vegna athugasemda við drög að tillögu að matsáætlun. Veglínan er 1,5 km löng og víkur frá veglínu X á 1,3 km kafla.

Veglína Z liggur um Trostansfjörð og þverar Sunndalsá ofar en veglína X. Hún er m.a. lögð fram vegna athugasemda við drög að tillögu að matsáætlun. Veglínan er 4,2 km löng og víkur frá veglínu X á 3,9 km kafla.

Veglína Q liggur um botn Reykjarfjarðar og fylgir núverandi vegi betur en veglína X. Veglínan er 1,4 km löng og víkur frá veglínu X á 1,1 km kafla.

Fram kemur í matsskýrslu að áfangi I, Hörgsnes - Tröllaháls í Vatnsfirði, verði síðastur í framkvæmd þar sem að á kaflanum Hörgsnes-Barðastrandarvegur sé Vestfjarðavegur heilsársvegur með bundnu slitlagi. Frá Barðastrandavegi að enda áfanga I við Tröllaháls er malarvegur. Þá verði núverandi vegur um Flókalund nýttur nánast óbreyttur þar til ákvörðun um leiðarval liggir fyrir.

3 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er framkvæmdinni skipt upp í þrjú áfanga. Svæðin eru kölluð áfangi I, áfangi II og áfangi III. Fjallað er um áhrif framkvæmdar á umhverfið innan hvers áfanga fyrir sig.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er lagt fram mat á áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar á tiltekna umhverfisþætti og stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Til viðbótar við þær vægiseinkunnir sem koma fram í leiðbeiningarriti Skipulagsstofnunar eru notaðar vægiseinkunnirnar „nokkuð jákvæð áhrif“ og „nokkuð neikvæð áhrif“. Skýringar á ofangreindum hugtökum er að finna í töflu 6.1.1 í matsskýrslu. Í þessu álitinu notar Skipulagsstofnun sömu vægiseinkunnir og gert er í matsskýrslu.

3.1 Áfangi I - Vatnsfjörður

3.1.1 Lýsing á valkostum

Á áfanga I eru kynntar sex veglínur, A1, A2, A3, F, F2 og F3. Auk þess er í matsskýrslu fjallað um veglínu A4 sem er afbrigði af veglínu A1. Hún felst í því að vegur liggir þar sem Hótel Flókalundur er staðsett í dag. Ekki er fjallað um þá veglínu í álitinu þessu.

Veglína F er 5,5 km löng. Hún hefst í austanverðum Vatnsfirði í stöð 0. Hún fylgir núverandi vegi við Uppsali en sveigir síðan niður í fjöruna í stöð 100. Þaðan heldur veglínan áfram um nes, víkur og út í sjó og fer þar yfir grynningar ofan við Helluhólma. Hún fer yfir grynningar framan við ósa Pennu og kemur í land sunnan við ósana. Þaðan heldur hún áfram upp með farvegi Pennu yfir Smjördalsá og upp sunnanverðan Penningsdal frá stöð 3500-5500 upp á Tröllaháls.

Veglína F2 er 5,2 km löng. Hún hefst í austanverðum Vatnsfirði í stöð 350 og fylgir núverandi vegi við Uppsali en sveigir niður í fjöruna í stöð 450. Milli stöðva 450-850 fer veglínan um nes, víkur og út í sjó. Veglínan þverar Vatnsfjörð milli stöðva 850-1950. Þaðan fer veglínan yfir grynningar ofan við Helluhólma milli stöðva 1250-1650. Þaðan fer veglínan upp fjöruna og klettana neðan við Hótel Flókalund milli stöðva 1950-2050. Veglínan kemur inn á núverandi Vestfjarðaveg við stöð 2050. Hún fylgir svo núverandi vegi að mestu, þar sem hann liggur um kjarri vaxin klapparholt að stöð



3200. Hún liggur yfir Pennu við hlið núverandi brúar, við stöð 3230, og fylgir núverandi vegi að stöð 3400. Veglínan liggur svo upp sunnanverðan Penningsdal upp á Tröllaháls.

Veglína F3 er 5,7 km löng. Hún hefst í austanverðum Vatnsfirði í stöð 360. Hún fylgir núverandi vegi við uppsali en sveigir niður í fjöru í stöð 450. Þaðan fer veglínan um nes, vikur og út í sjó og þverar Vatnsfjörð milli stöðva 720-2190. Á Pennunesi eru vegamót Vestfjarðavegar og Barðastrandarvegar. Vestfjarðavegur endar í stöð 2190 og Barðastrandarvegur tekur við. Við vegamótin hefst ný stöðvasetning fyrir veglínu F3, þar sem veglínan inn Penningsdal hefst í stöð 1590. Veglínan liggur úti í sjó milli stöðva 1590-1800. Veglínan þverar núverandi Barðastrandarveg í stöð 1920 og liggur þaðan um kjarri vaxin klapparholt sunnan Pennu. Hún kemur inn í veglínu F í stöð 2550 og fylgir henni þaðan að enda áfangans í stöð 5500.

Veglína A1 er 8,9 km löng. Hún hefst á sama stað og veglína F á Hörgsnesi í Vatnsfirði en fylgir núverandi vegi óbreyttum á 1,7 km kafla. Veglínan fylgir núverandi Vestfjarðavegi fyrir Vatnsfjörð og framhjá Hótel Flókalundi að núverandi brú á Pennu. Frá stöð 300 og upp fyrir Pennu, á 5,2 km kafla er fyrirhugað að breikka veginn. Frá Pennu að enda áfangans liggur veglínan ofan núverandi vegar á 2 km kafla. Hún sameinast veglínu F í Penningsdal og fylgir henni að enda áfangans.

Veglína A2 er 9,5 km löng. Hún hefst á sama stað og veglína F á Hörgsnesi í Vatnsfirði. Hún fylgir núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð en vikur frá honum við Flókalund þar sem hún liggur út í sjó við árósa Pennu. Með því yrðu vegamót á Vestfjarðavegi úti í sjó þar sem Barðastrandarvegur verður í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi en T-vegamót með 90° beygju á Vestfjaravegi. Hún endar við núverandi Barðastrandarveg og sameinast þar veglínu F og fylgir henni að enda áfangans.

Veglína A3 er 9,3 km löng. Veglína A3 hefst á sama stað og veglína F á Hörgsnesi í Vatnsfirði. Hún fylgir núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð en vikur frá honum við Flókalund og fer yfir Pennu um 40 m neðar en núverandi brú á Barðastrandarvegi. Hún kemur inn á Barðastrandarveg sunnan Pennu og beygir svo upp Penningsdal að sunnanverðu. Hún sameinast veglínu F frá stöð 1900 og fylgir henni að enda áfangans. Barðastrandarvegur verður í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi en T-vegamót með 90° beygju verða á Vestfjarðavegi.

3.1.2 Áhrif á landnotkun og samfélag

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar tekur umfjöllun um áhrif á landnotkun og mannvirki á áfanga I til mögulegra áhrifa framkvæmdar á eftirfarandi þætti: landbúnað, búsetuskilyrði, starfsemi fiskeldisfyrirtækja, frístundahús og mannvirki. Þar sem tekur til áhrifa framkvæmdar á samfélag notast Skipulagsstofnun við yfirskriftina *áhrif á landnotkun og samfélag*.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar segir að gert sé ráð fyrir að áfangi I hafi óveruleg neikvæð áhrif á landbúnað. Framkvæmdir hafi neikvæð áhrif á íbúa og aðra sem dvelja á svæðinu á framkvæmdatíma en áhrifin séu þó aðeins tímabundin og staðbundin. Á framkvæmdatíma raski lagning Vestfjarðavegar á áfanga I friðsæld við Hótel Flókalund og frístundahús á svæðinu, óháð leiðarvali. Að loknum framkvæmdum verði mögulega meiri friðsæld við Hótel Flókalund, háð leiðarvali. Vegagerðin telur að lagning áfanga I hafi nokkuð jákvæð áhrif á búsetuskilyrði á svæðinu vegna styttingar leiða verði Vatnsfjörður þveraður, en óveruleg áhrif fylgi nýr vegur núverandi vegi fyrir fjörðinn.

Þungaflutningar fara um Vestfjarðaveg en í matsskýrslu Vegagerðarinnar segir að árið 2017 hafi 9 flutningsbílar farið daglega með eldislax frá sunnanverðum Vestfjörðum til Reykjavíkur, Keflavíkur eða Seyðisfjarðar og til baka með fóður, umbúðir o.fl. Gert sé ráð fyrir að framleiðsla á eldislaxi muni vaxa umtalsvert á komandi árum. Vegagerðin telur að áfangi I hafi óveruleg áhrif á starfsemi fiskeldisfyrirtækja verði Vestfjarðavegur lagður fyrir Vatnsfjörð eftir veglínu A1, A2 eða A3 en nokkuð jákvæð áhrif verði fjörðurinn þveraður með veglínu F, F2 eða F3, vegna styttingar leiða.



Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að lagning nýrra vega raski friðsæld við frístundahús á svæðinu. Framkvæmdir í grennd við frístundahús hafi neikvæð áhrif á notendur þeirra á framkvæmdatíma. Áhrifin verði þó aðeins tímabundin og staðbundin. Nýr vegur á áfanga I geti haft jákvæð áhrif á aðgengi að frístundahúsum á svæðinu. Áhrifin verði óveruleg, verði Vestfjarðavegur lagður fyrir Vatnsfjörð eftir veglínu A1, A2 eða A3, en nokkuð jákvæð verði Vatnsfjörður þveraður með veglínu F, F2 eða F3, vegna styttingar leiða.

Vegagerðin telur að áhrif áfanga I á landnotkun verði nokkuð jákvæð fyrir veglínu F, F2 og F3 en óveruleg fyrir aðrar veglínur á áfanganum.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er gerð athugasemd við þá niðurstöðu Vegagerðarinnar að áhrif veglína F, F2 og F3 verði nokkuð jákvæð á landnotkun. Bendir stofnunin á að náttúruvernd sé einnig landnotkun og að umræddar veglínur muni hafa verulega neikvæð áhrif á landslag og náttúruvernd.

Niðurstaða

Vegagerðin telur að áhrif verði nokkuð jákvæð á búsetuskilyrði, starfsemi fiskeldisfyrirtækja og frístundahús vegna styttingar vegalengdar verði leiðir F, F2 eða F3 fyrir valinu. Skipulagsstofnun bendir á að valkostir sem fela í sér þverun Vatnsfjarðar stytta vegalengdir um 3,4 km. Að mati Skipulagsstofnunar hefur sú stytting takmarkað vægi þegar horft er á þær samgönguúrbætur sem framkvæmdin í heild sinni hefur í för með sér. Horfa ber til eðlis þeirrar landnotkunar sem er til staðar í Vatnsfirði. Um er að ræða ferðaþjónustu og gististaði í friðlandi og alls óvíst hvort lítilsháttar stytting á ferðatíma vegi upp á móti neikvæðum áhrifum fjarðaþverana á aðra þætti sem kunna að vera mikilvægir hvað varðar þess konar landnotkun. Með tilliti til eðlis þeirrar landnotkunar sem fyrir er í Vatnsfirði telur Skipulagsstofnun líklegra að áhrif fjarðaþverana verði nokkuð neikvæð en ekki nokkuð jákvæð, líkt og Vegagerðin telur. Með tilliti til samfélagslegra áhrifa í stærra samhengi telur Skipulagsstofnun að áhrif valkosta F, F2 og F3 verði jákvæð hvað varðar þungaflytninga um Vestfjarðaveg. Að öðru leyti eru áhrif allra valkosta á áfanga I líkleg til að vera sambærileg. Að því sögðu telur Skipulagsstofnun að framkvæmdir á áfanga I séu líklegar til að hafa óveruleg áhrif á landnotkun og samfélag, óháð leiðarvali.

3.1.3 Áhrif á útivist og ferðamennsku

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er vísað til Ferðamálaáætlunar 2011-2020, Byggðaáætlunar 2018-2024, Samgönguáætlunar 2019-2033 auk Vegvísis í ferðaþjónustu 2015-2020. Í öllum þessum áætlunum sé lögð áhersla á nauðsyn þess að bæta samgöngur til að styrkja ferðamennsku. Að mati Vegagerðarinnar komi framkvæmdin til með að styðja við þessar áætlanir. Framkvæmdin muni, í flestum tilvikum, hafa jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku á fyrrihuguðu framkvæmdasvæði.

Vegagerðin telur að á áfanga I muni veglínur F, F2 og F3 hafa nokkuð jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku en að veglínur A1, A2 og A3 muni hafa óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif á þessa þætti.

Fram kemur í matsskýrslu að verði Vestfjarðavegur lagður eftir veglínu F, F2 eða F3 muni framkvæmdin hafa veruleg jákvæð áhrif á þá sem dvelja í Vatnsfirði, því kyrrð í honum aukist sem gæti aukið gildi hans og haft verulega jákvæð áhrif fyrir útivist og ferðamennsku. Áhugi á fuglaskoðun á svæðinu gæti aukist með aukinni kyrrð vegna minni umferðar um fjarðarbotninn. Ferða- og áhugafólki um fuglaskoðun gæti þótt það eftirsóknarvert. Það sama gildi um berjatínslu- og veiðisvæði sem koma til með að liggja innan þverunar. Verði núverandi Vestfjarðavegur endurnýjaður fyrir Vatnsfjörð, eftir veglínu A1, A2 eða A3 muni gegnumstreymisumferð um



fjarðarbotninn aukast. Vegagerðin telur að það myndi hafa nokkuð neikvæð áhrif á útivist í friðlandinu.

Að mati Vegagerðarinnar muni nýr Vestfjarðavegur á áfanga I hafa neikvæð áhrif á upplifun þeirra sem nota náttúrulegna Hellulaug, því nýr vegur verði í sjónlínu þegar horft verði frá lauginni út á Vatnsfjörðinn verði vegurinn lagður eftir veglínu F, F2 eða F3. Verði hann lagður eftir veglínu A1, A2 eða A3 verði aukið ónæði við Hellulaug vegna meiri umferðar og gönguleiðin milli Hótel Flókalundar og laugarinnar verði hættulegri nema gripið verði til aðgerða.

Fram kemur í matsskýrslu að Vestfjarðavegur muni raska gönguleið meðfram Pennugili að sunnanverðu verði hann lagður sunnan Pennu eftir veglínu A2, A3, F eða F3, en veglína F3 muni raska henni mest. Hann muni breyta upplifun fólks á göngu um Penningsdal, beggja vegna árinna, og hafa neikvæð áhrif á útivist þar. Með tengingu gönguleiðarinnar sunnan Pennu við nýjan veg og gerð útskota í vegkanti á þeim stöðum, auk þess að merkja gönguleið meðfram gilinu ofan brúarinnar á Pennu, sé mögulegt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á gönguleiðina, nema vegna veglínu F3. Verði núverandi vegur endurbýggður norðan Pennu meðfram Pennugili, eftir veglínu A1 eða F2, verði gönguleiðum ekki raskað en gönguleiðin norðan Pennu þveru veginn og verði í vegkanti á tæplega 400 m kafla frá stöð 2100 við Hótel Flókalund að stöð 2480, nema þar verði gripið til aðgerða með lagningu nýrrar gönguleiðar.

Veglínur A1 og F2 munu einnig breyta upplifun fólks á göngu um Penningsdal, beggja vegna árinna, og hafa neikvæð áhrif á útivist þar. Endurbýggður vegur verði breiðari og hærri en núverandi vegur og umferð um hann mun meiri en á núverandi vegi. Gert sé ráð fyrir að framkvæmdin geti haft nokkuð neikvæð áhrif á Pennugil, verði vegurinn lagður sunnan árinna eftir veglínu A2, A3 eða F, talsverð neikvæð áhrif verði hann lagður eftir veglínu F3, en óveruleg áhrif verði hann lagður norðan hennar, eftir veglínu A1 eða F2.

Vegagerðin telur að veglínur A1 og F2 muni hafa óveruleg áhrif á gistingu og veitingaþjónustu í grenndinni en að veglínur A2, A3, F og F3 muni hafa nokkuð jákvæð áhrif á sömu þætti.

Í skýrslu Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri sem unnin var fyrir Vegagerðina er bent á að Veglínur A1, A2, A3 og F2 geti talist síðri kostir þar sem breytt ferðamynstur muni valda meiri áhrifum á ferðaþjónustu en F og F3. Ástæður þess séu að við F og F3 verði meiri friðsæld innan þverunar, meiri útivistarmöguleikar og ónæði ferðamanna við Flókalund vegna umferðar minnkar.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands segir að það sé stofnuninni hulin ráðgáta, enda ekki rökstutt, hvornig sú niðurstaða er fengin að leiðir A1, A2 og A3 muni hafa óveruleg til neikvæð áhrif en ekki veglínur F, F2 og F3.

Í svörum Vegagerðar segir: „Nú þegar liggur vegur með bundnu slitlagi um botn Vatnsfjarðar. Vegagerðin telur að verði Vestfjarðavegur endurbýggður um fjarðarbotninn verði þar meira ónæði af umferð vegna aukningu umferðar, sem getur haft neikvæð áhrif á útivist og ferðamennsku í innanverðum Vatnsfirði.“

Í athugasemdum Pennu ehf., rekstraraðilar Hótel Flókalundar, við frummatsskýrslu segir að það eigi alls ekki að þvera Vatnsfjörð. Jafnframt er bent á að Hellulaug sé fjölsóttur ferðamannastaður og að þverun muni hafa neikvæð áhrif á laugina sökum áhrifa á útsýni frá lauginni. Áður höfðu rekstraraðilar hótelsins gert athugasemd við drög að matsáætlun þar sem fram kom sú skoðun þeirra að þau að þveranakostir kæmu til með að rýra rekstrarskilyrði starfseminnar.

Niðurstöður

Vegagerðin telur að á áfanga I muni veglínur F, F2 og F3 hafa nokkuð jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku en að veglínur A1, A2 og A3 muni hafa óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif á þessa þætti.



RHA bendir á að Veglínur A1, A2, A3 og F2 geti talist síðri kostir þar sem breytt ferðamynstur muni valda meiri áhrifum á ferðaþjónustu en F og F3 þar sem friðsæld innan þverunar verði meiri sem og útivistarmöguleikar og ónæði ferðamanna við Flókalund vegna umferðar muni minnka.

Rekstraraðilar hótels Flókalundar telja áhrif þveranakosta meiri því þeir rýri rekstrarskilyrði. Hægt sé að mæta áhrifum vegna stærri vegar með undirgöngum og hægt að færa allan veginn niður í 70 km/klst sem hafi minni áhrif á greiðfærni, dragi úr slyshættu og bæti upplifun.

Að mati Skipulagsstofnunar munu áhrif af vegaframkvæmdum um friðlandið í Vatnsfirði verða neikvæð samkvæmt öllum valkostum. Fjarðarþveranir, aukin umferð og umferðarhraði munu hafa áhrif á yfirbragð friðlandsins og er vægi þeirra áhrifa meira en Vegagerðin leggur fram þar sem heildaryfirbragð þessa svæðis breytist. Fjarðarþverun samkvæmt valkostum F, F2 og F3 hefur veruleg neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins. Slík breyting, bæði á ásýnd og umferð verður ekki veginn upp með aukinni friðsæld innan þverunar. Ekki er getið um sjónræn áhrif frá útivistarsvæðum innan þverunar að vegi og fyllingu, né tiltekið að öll sú afþreying og útivist sem getið er um að hægt verði að stunda innan þverunar sé þegar til staðar þar í dag. Jafnframt verða meiri áhrif á einstaka mikilvæga staði, s.s. Hellulaug og ósa Pennu. Jákvæð áhrif af þverun á útivist innan botns Vatnsfjarðar eru því ofmetin.

Skipulagsstofnun telur að með mótvægisáðgerðum séu áhrif valkosta A1, A2, A3 talsverð neikvæð vegna aukinnar umferðar og umfangsmeiri vegar og það sama gildi um áhrif F, F2 og F3 vegna neikvæðra áhrifa á ásýnd og yfirbragð friðlýsts svæðis – sem er meginaðdráttarafi fyrir ferðamenn sem á svæðið koma. Skipulagsstofnun bendir á að við áframhaldandi mótun valkosta sé mikilvægt að haft sé samráð við rekstraraðila í Flókalundi til að leggja sem réttastar upplýsingar til grundvallar við hönnun veglína.

3.1.4 Áhrif á heilsu og hljóðvist

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er fjallað um áhrif á framkvæmdatíma á áfanga I, með tilliti til heilsu og hljóðvistar, á eftirfarandi þætti: loftmengun, hávaða, hættu á mengunarslysum og mengun lítt snerts lands. Fjallað er um áhrif framkvæmdar á eftirfarandi þætti á rekstartíma: CO₂ útstreymi, svifryk við veg, hættu á mengunarslysum og hljóðvist.

Í matsskýrslu kemur fram að sumarhóтелиð Flókalundur standi við núverandi Vestfjarðaveg í Vatnsfirði og sé í um 40 m fjarlægð frá vegi. Tjaldsvæðið á Kýrholti ofan hótelsins sé í um 20 m fjarlægð frá Vestfjarðavegi. Við Barðastrandarveg, sunnan Pennu, sé orlofshúsabyggð stéttarféлага. Fyrirhugað framkvæmdasvæði í Vatnsfirði sé mikið notað til útivistar að sumarlagi og þá sé nokkur umferð gangandi vegfarenda á veginum milli Flókalundar og Hellulaugar.

Fram kemur í matsskýrslu að framkvæmdir á áfanga I í grennd við Flókalund muni hafa í för með sér meiri mengun og hávaða fyrir þá sem dvelja á svæðinu en aðrir hlutar framkvæmdarinnar. Vegagerðin telur þó að framkvæmdin muni ekki hafa mikil áhrif á þessa umhverfisþætti, því afar fáir búi í grennd við framkvæmdarsvæðið.

Í matsskýrslu kemur fram að að loknum framkvæmdum muni útblástursmengun og umferðarhávaði færast frá núverandi veghelgunarsvæði yfir á nýtt veghelgunarsvæði. Þá geti dregið úr hávaða frá umferð við Flókalund. Umferðin og mengunin sem henni fylgir muni þó líklega aukast smám saman ef ferðamönnum haldi áfram að fjölga og því geti aðstæður til útivistar í grennd við veginn versnað, sérstaklega ef vegurinn verði lagður eftir veglínunni A1, A2 eða A3 fyrir botn Vatnsfjarðar, en þar er nú þegar vegur með bundnu slitlagi og því lítil rykmengun frá vegi.

Að mati Vegagerðarinnar verði nokkuð til talsverð neikvæð áhrif á heilsu og hljóðvist á framkvæmdatíma vegna aukinnar hættu á mengunarslysum og vegna hávaða frá framkvæmdum



og umferð. Að mestu sé um að ræða tímabundin og staðbundin áhrif. Á rekstartíma verði meiri umferð en á núverandi vegi og því geti nýr vegur haft nokkuð neikvæð áhrif á heilsu og hljóðvist.

Vegagerðin telur að neikvæð áhrif verði mest í innanverðum Vatnsfirði þar sem veglínur A1, A2 og A3 fylgja núverandi vegi, og í Penningsdal þar sem veglínur A1 og F2 fylgja núverandi vegi. Þar verði áhrifin nokkuð neikvæð, vegna aukins umferðarhávaða um innanverðan Vatnsfjörð, við Hellulaug, Hótel Flókalund og tjaldsvæðið á Kýrholti.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Guðmundur Björgvinsson bendir á að veglína A1 muni vart tryggja kyrrð og öryggi við Flókalund. Best mætti tryggja viðunandi hljóðvist og öryggi með veglínu A2.

Niðurstaða

Vegagerðin kemst að þeirri niðurstöðu að veglínur F, F2 og F3 komi til með að hafa nokkuð jákvæð áhrif á losun CO² þar sem veglínurnar stytta núverandi vegalengdir. Að mati Skipulagsstofnunar ber að horfa til þess að framkvæmdin felur í sér samgöngubætur sem eru líklegar til að fjölga ferðum. Í matsskýrslu eru ekki færð rök fyrir því að minni útblástur vegna styttingar vegalengdar um 3-4 km sé líkleg til að vega upp á móti auknum útblæstri vegna fjölgunar ferða. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin sem slík sé heilt yfir líkleg til að hafa neikvæð áhrif á útblástur. Að því sögðu telur stofnunin að vægi áhrifa allra kosta á áfanga I séu óveruleg.

Í matsskýrslu eru einungis sýndir hljóðútreikningar fyrir þrjár veglínur á áfanga I, þ.e. veglínur A2, A3 og F. Ástæða þess er sú að þegar hljóðútreikningar voru gerðir lágu aðeins fyrir þrjár veglínur. Taldi Vegagerðin óþarfi að gera hljóðútreikninga fyrir þær veglínur sem bættust við síðar í ferlinu þar sem lega þeirra var áþekkt upphaflegu veglínunum í nágrenni við Flókalund og orlofshúsabyggð. Með hliðsjón af aðstæðum á áfanga I féllst Skipulagsstofnun á rök Vegagerðarinnar að óþarfi væri að leggja fram frekari hljóðútreikninga.

Forsendur hljóðútreikninga eru þær að gert er ráð fyrir jöfnum hraða um veglínur og er miðað við leyfilegan hámarkshraða. Því er t.d. ekki tekið tillit til breytilegrar hröðunar við vegamót eða til lægri eða hærrí umferðarhraða á tilteknum köflum. Þá liggja ekki fyrir hljóðútreikningar miðað við núverandi veg og þar af leiðandi er uppi viss óvissa um vægi áhrifa þar sem ekki er hægt að bera áætlað hljóðstig saman við núverandi ástand. Að því sögðu telur Skipulagsstofnun að gera megí ráð fyrir að veglínur F, F2 og A2 komi til með að fela í sér minni neikvæð áhrif á hljóðvist við Flókalund og tjaldsvæði við Kýrholt en aðrar veglínur. Þá eru veglínur sem fara fyrir Vatnsfjörð líklegri til að hafa meiri neikvæð áhrif á hljóðvist við Hellulaug.

Að teknu tilliti til mótvægisáðgerða og þess að hljóðstig við Flókalund verður innan viðmiða reglugerðar um hávaða óháð veglínu telur Skipulagsstofnun að áhrif áfanga I á hljóðvist eru líkleg til að vera óveruleg óháð veglínu.

3.1.5 Áhrif á fornleifar

Mat Vegagerðarinnar

Náttúrustofa Vestfjarða annaðist fornleifaskráningu vegna fyrirhugaðra breytinga á Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegi fyrir hönd Vegagerðarinnar. Í úttekt Náttúrustofu Vestfjara er gefin upp fjarlægð minja frá miðlínu þeirra veglína sem lagðir eru fram til mats á umhverfisáhrifum. Allar fjarlægðir miðast við loftlínu og upplýsingar um legu framkvæmdasvæða á kortum frá Vegagerðinni. Fjallað er um hverja veglínu fyrir sig og þær minjar sem eru innan 200 m áhrifsvæðis hennar. Fram kemur að 60 minjar séu skráðar innan hundrað metra frá ystu línu vegskeringa eða fyllinga, þar af séu þrjár rétt utan 100 metra línu. Möguleg námusvæði voru einnig könnuð með tilliti til fornleifa og framkvæmt hættumat vegna fyrirhugaðrar efnistöku. Engir skráðir minjastaðir eru innan námumarka. Nánari grein er gerð fyrir staðsetningu, skráningu og hættumati minja í



viðauka 12 með matsskýrslu. Þá leggur Náttúrustofa Vestfjarða til mótvægisáðgerðir vegna hugsanlegra áhrifa á fornminjar.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að gert sé ráð fyrir að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á fornleifar á áfanga I vegna veglína F, F2, F3 og A2 en nokkuð neikvæð áhrif vegna veglína A1 og A3 þar sem raska þurfi hluta af götu á báðum leiðum. Minjasvæði innan áhrifsvæðis framangreindra veglína tilheyrir eyðibýlinu Hellu í Vatnsfirði. Merkja þurfi leifar túngarðs og traðar sem þar séu. Rústir bæjar og úthúsa séu ekki í hættu vegna fyrirhugaðra veglína en gott væri að merkja þær einnig. Æskilegt sé að allar þessar minjar verði merktar og sækja þarf um leyfi frá Minjastofnun til að raska túngarði [1833-49] og hluta af leið [1833-56]. Vegagerðin telur aðrar minjar ekki í hættu vegna fyrirhugaðra framkvæmda þó þær séu innan við 100 m frá veglínu en æskilegt væri að merkja þær ef veglínur A1, A2 eða A3 verða fyrir valinu.

Tafla 6.5.10. í matsskýrslu. Samanburður á fjölda fornleifa við skoðaðar veglínur í áfanga I.

	Áfangi I					
	Veglínur nýs Vestfjarðavegar í Vatnsfirði					
	A1	A2	A3	F	F2	F3
Fornleifar í vegstæði eða námu	1	0	1	0	0	0
Fornleifar í < 50 m frá ystu brún	4	3	4	0	5	0
Fornleifar ≥ 50 m frá miðlínu	4	5	3	0	2	0
Samtals	9	8	8	0	7	0

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er greint frá áformaðri verktilhögun á framkvæmdatíma sem felst í frekari rannsóknum og merkingum á framkvæmdasvæðinu. Þá kemur fram að Vegagerðin muni stuðla að því að halda raski í lágmarki og að framkvæmdin takmarkist við vegstæðið sjálft. Vegskerlingar verða takmarkaðar þar sem því verður við komið til að hlífa fornleifum. Allar minjar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verði merktar vandlega og afmarkaðar og verði umferð vinnuvéla bönnuð innan þeirra svæða. Þá verði varast að hafa vinnuskúra og/eða efnageymslur of nálægt fornleifum. Könnunarskurðir og nákvæm uppmæling til að kanna aldur og gerð minja verði gerð þar sem það á við. Þá muni framkvæmdaraðili hafa samráð við Minjastofnun Íslands ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar í vegstæðinu.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Minjastofnunar Íslands er fjallað um fornleifar sem geta raskast og lagðar til mótvægisáðgerðir. Minjastofnun telur að girða þurfi neðan við rústaheild eyðibýlisins Hellu, milli fyrirhugaðs vegar og túngarðsins og traðarinnar. Þannig ætti að vera tryggt að fornleifum á og í nágrenni bæjarhóls Hellu verði ekki raskað af vangá á meðan á framkvæmdum stendur vegna veglínu A1. Vegna veglínu A2 leggur Minjastofnun til að setja upp girðingu eða línu meðfram minjasvæðinu að norðanverðu til að koma í veg fyrir að fornleifum verði raskað á framkvæmdartíma. Vegna veglínu A3 telur Minjastofnun Íslands að girða þurfi neðan við rústarheildina, milli fyrirhugaðs vegar og túngarðsins. Vegna tengivegar veglínu F2 leggur Minjastofnun til að sömu mótvægisáðgerðir og vegna veglínu A1. Vegna annarra minja telur Minjastofnun að skráning sé fullnægjandi mótvægisáðgerð en minnir á að sækja þarf um leyfi stofnunarinnar til að raska fornleifum sbr. 21. gr. laga um menningarminjar.



Niðurstaða

Í umsögn Minjastofnunar Íslands um frummatsskýrslu eru settar fram kröfur stofnunarinnar um mótvægisáðgerðir vegna fornleifa sem verða fyrir áhrifum af fyrirhuguðum framkvæmdum. Stofnunin tilgreinir til hvaða áðgerða þurfi að grípa miðað við mismunandi veglínur. Minjastofnun gerir ekki athugasemdir við mat framkvæmdaraðila um áhrif á fornminjar en leggur til mótvægisáðgerðir vegna fornleifa sem kunna að verða fyrir áhrifum. Jafnframt leggur Minjastofnun til að girða af menningarminjar við býlið Hellu til að tryggja að þeim verði ekki spillt af vangá vegna lagningar veglína A1, A3 og F2.

Að mati Vegagerðarinnar verða áhrif veglína A2, F, F2 og F3 óveruleg á menningarminjar en áhrif A og A3 nokkuð neikvæð vegna þess að þær komi til með að rasks hluta götu. Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að veglínur A og A3 koma til með að hafa neikvæðari áhrif á fornleifar en aðrar veglínur en Skipulagsstofnun telur samt sem áður að með tilliti til lítils umfangs rasks og eðlis þeirra minja sem verða fyrir raski að áhrif af lagningu veglína A og A3 séu óveruleg. Jafnframt gæti verið unnt að útfæra aðkomu að Flókalundi með öðrum hætti og komast hjá raski á götunni. Skipulagsstofnun telur því, að teknu tilliti til boðaðra mótvægisáðgerða, að áhrif áfangar I á menningarminjar vera óveruleg, óháð veglínu.

3.1.6 Áhrif á gróðurfar

Mat Vegagerðarinnar

Náttúrustofa Vestfjarða sá um að rannsaka gróður á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði fyrir hönd Vegagerðarinnar. Gerð var úttekt á núverandi gróðurfari rannsóknarsvæðisins á 200 m breiðu belti, 100 m frá miðlínu vegar. Gróður- og landgerðir, gróðurþekja og gróðurfar svæðisins var kannað. Lífmassamælingar voru gerðar á þeim svæðum þar sem birkiskóg og birkikjarr er að finna. Í matsskýrslu Vegagerðarinnar tekur umfjöllun um áhrif á gróðurfar til mögulegra áhrifa framkvæmdar á eftirfarandi þætti: Birkiskóg og birkikjarr, lífmassa, votlendi, stöðuvötn og tjarnir, og sjávarfitjar.

Fram kemur í matsskýrslu að vistgerðir á áfangar I séu 14 talsins. Kjarrskógavist sé algengasta vistgerðin, þá grasmóavist og lynngrasmóavist á láglandi, auk urðarskriðuvistar. Birkiskógur og birkikjarr falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, séu þeir sérstæðir eða vistfræðilega mikilvægir. Samkvæmt Náttúrustofu Vestfjarða, í samráði við Skógræktina, falli birkiskógar eða kjarr á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði ekki undir verndarákvæði 61. gr. náttúruverndarlaga. Skógræktin fyrirhugi að skilgreina náttúrulega birkiskóga og birkikjarr landsins m.t.t. verndargildis þeirra, en þeirri vinnu er ólokið.

Birkiskógur/birkikjarr

Í matsskýrslu kemur fram að veglínur A1, A2 og A3 liggi um birkikjarr/kjarrskógavist. Veglínur A2 og A3 þó meira en veglína A1 þar sem veglína A1 fylgi á lengstum hluta núverandi vegi. Nýr vegur verði þó hærri og breiðari en núverandi vegur og munu vegaxlir nýs vegar ná út í það birkikjarr sem er meðfram núverandi vegi um fjörðinn. Veglínur A2 og A3 liggi vestan Pennu og skerða það birkikjarr sem þar er, auk þess sem vegtenging Barðastrandarvegar við veglínur A2 og A3 liggi um birkikjarr neðan núverandi Barðastrandarvegar.

Fram kemur í matsskýrslu að veglínur F, F2 og F3 liggi um birkikjarr/kjarrskógavist. Veglínur F2 og F3 þó meira en veglína F. Veglínur F og F3 liggi vestan Pennu og skerði það birkilendi sem þar er, auk þess sem vegtenging Barðastrandarvegar út frá veglínunum F og F2 liggi um birkikjarr neðan núverandi Barðastrandarvegar. Veglína F2 fylgi núverandi vegi á kafla framhjá Flókalundi en þar sem nýr vegur verði hærri og breiðari en núverandi vegur munu vegaxlir nýs vegar ná út í það birkikjarr sem er meðfram núverandi vegi.



Allar veglínur í Vatnsfirði muni raska birki/kjarrskógavist. Veglína A2 raskar mest af birki, þá veglína A3, F og F3. Veglínur F2 og A1 raska birki minnst, sjá töflu 6.6.9 í matsskýrslu.

Tafla 6.6.9 í matsskýrslu. Bein skerðing á flatarmáli birkikjarrs, lífmassa, votlendis og sjávarfitja í áfanga I.

Áfangi I	Eining	Veglína A1	Veglína A2	Veglína A3	Veglína F	Veglína F2	Veglína F3
Skerðing á birki	ha	3,8	7,2	6,8	5,5	2,9	4,9
Skerðing á lífmassa	kg/purrefnis	11.560	45.815	43.197	33.506	8.845	29.851
Skerðing á votlendi *	ha	0	0,8 / 0,28	0,8 / 0,28	0,8 / 0,28	0 / 0	0,21 / 0
Skerðing á sjávarfitjum	ha	0	0	0	0,02	0,02	0,02

* Fyrri talan sýnir heildarskerðingu votlendis og sú seinni skerðingu á votlendi sem nýtur verndar.

Lífmassi

Lífmassi var mældur í Helluhlíð, beggja vegna Pennu og neðan Barðastrandarvegar. Í matsskýrslu kemur fram að allar veglínur skerði lífmassa svæðisins. Veglína A2 þó mest, þá veglína A3. Veglínur F2 og A1 skerði lífmassa minnst, sjá töflu 6.6.9 í matsskýrslu.

Votlendi

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að votlendi sem falli undir verndarákvæði náttúruverndarlaga sé á tveimur stöðum innan rannsóknarsvæðis veglína A1, A2 og A3. Annars vegar við Vatnsdalsvatn þar sem sé 2 ha stór flói með tjarnastör og klófífu. Hins vegar sé 3,4 ha mýri með mýrastör og fjalldrapa vestan Pennu. Vistgerð flóans við Vatnsdalsvatn sé brokflóavist og vistgerð mýrarinnar vestan Pennu sé starungsmýravist. Báðar vistgerðirnar hafa mjög hátt verndargildi. Veglínur A2 og A3 muni liggja um mýrina vestan Pennu en veglína A1 muni hvergi liggja um votlendi. Votlendi sem fellur undir verndarákvæði náttúruverndarlaga sé á einum stað innan rannsóknarsvæðis veglína F, F2 og F3. Um sé að ræða 3,4 ha mýri með mýrastör og fjalldrapa vestan við Pennu.

Fram kemur í matsskýrslu að veglínur A2, A3, F og F3 raski vernduðu votlendi í Vatnsfirði þar sem þær liggja upp með Pennu að vestanverðu. Veglínur A2, A3 og F þó mest eða á samtals um 120 m löngum kafla. Veglína F3 liggja á kafla í jaðri votlendisins og raski því þess vegna minna en veglínur A2, A3 og F. Veglínur A1 og F2 liggja hvergi um votlendi, sbr. töflu 6.6.9 í matsskýrslu.

Stöðuvötn og tjarnir

Fram kemur að engin stöðuvötn eða tjarnir séu innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis áfanga I.

Sjávarfitjar

Sjávarfitjar falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga og hafa mikið vistfræðilegt gildi. Ekki er vitað um aðferðir til að skapa nýjar sjávarfitjar í stað þeirra sem skerðast. Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að í Vatnsfirði séu 3 lítil svæði með sjávarfitjungi (*Puccinellia maritima*) á mjóu belti í fjörunni, beggja vegna fjarðarins, á tveimur svæðum í fjörunni undir Uppsalaahnjúk í austanverðum firðinum og á einum stað í vestanverðum firðinum, í fjörunni austan bílastæðis við Hellulaug. Stærð þeirra sé 0,06 - 0,1 ha. Veglínur F, F2 og F3 muni allar skerða sjávarfitjar á 10 m breiðu belti í austanverðum Vatnsfirði. Veglínur A1, A2 og A3 skerði hvergi sjávarfitjar, sjá töflu 6.6.9 í matsskýrslu.

Vegagerðin telur að framkvæmdir á áfanga I komi til með að hafa nokkuð neikvæð til talsvert neikvæð áhrif á gróðurfar. Mest áhrif hafi veglínur F og F3 en þær eru taldar hafa nokkuð neikvæð áhrif á gróið land, votlendi og sjávarfitjar en talsvert neikvæð áhrif á á birkigróður. Þá hafi veglínur A2 og A3 einnig talsvert neikvæð áhrif á birkigróður. Veglína A1 hafi minnst neikvæð áhrif á gróðurfar. Þá skerði veglína A1 hvorki votlendi né sjávarfitjar.



Mótvægisáðgerðir

Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin muni stuðla að því að röskun á gróðri verði sem minnst og takmarkist að mestu við vegstæðið sjálft. Gengið verði frá skeringum þannig að sem minnst hætta verði á rofi. Við frágang vegarins verða fyllingar og skeringar aðlagðar að nærliggjandi umhverfi. Þá verði öll svæði við hlið vegar, vegkantar, skeringar og aflagðir vegkaflar, jöfnuð og grædd upp þar sem við á að framkvæmdum loknum.

Jarðlagi og svarðlagi verði haldið til haga og jafnað verði yfir röskuð svæði eins fljótt og hægt er. Þá verði að minnsta kosti jafn mikið gróðurlendi grætt upp og raskast við framkvæmdirnar.

Samráð verði við Skógræktina áður en framkvæmdir hefjast. Framkvæmdum verði hagað þannig að reynt verði að skerða birkikjarr sem minnst. Birkiskógur og birkikjarr sem raskast við framkvæmdir verði mæld og samið um mótvægisáðgerðir og vöktun að lokinni uppgræðslu. Tekið verði mið af grenndargróðri við uppgræðslu.

Samráð verði haft við Skógræktina, Umhverfisstofnun og Landgræðsluna varðandi frekari leiðbeiningar um hvaða tegundir og aðferðir skuli nota við uppgræðslu. Að lokinni uppgræðslu verði fylgst með framvindu gróðurs meðan nýgróður er að ná sér á strik. Þá verði einnig fylgst með hvort hætta sé á rofi. Þá verði reynt að skerða votlendi sem minnst og að minnsta kosti jafn stórt votlendi og raskast verður endurheimt. Endurheimt votlendis verði í samáði við sérfræðing um endurheimt votlendis, hagsmunaaðila og viðkomandi sveitarfélags.

Áhrif á sjávarfitjar eru varanleg og óafturkræf. Ekki er vitað um aðferðir við að endurheimta sjávarfitjar.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Landgræðslunnar kemur fram að í matsskýrslu sé vel gerð grein fyrir þeim þáttum sem snúa að gróðri og jarðvegi. Þá séu umhverfisáhrif framkvæmdar vel skilgreind. Varðandi gróður og jarðveg eru fyrst og fremst umhverfisáhrif þar sem víkja á út fyrir núverandi veglínu. Landgræðslan leggur áherslu á að við val á veglínunum verði þær leiðir sem fela í sér minnst rask á jarðvegi og gróðri fyrir valinu.

Fram kemur í umsögn Skógræktarinnar að til að draga úr neikvæðum áhrifum veglagningar á vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar ætti að forðast eins og kostur er að rjúfa samfelldar gróðurheildir eða vistkerfi. Leitast ætti við að leggja vegi í jaðar slíkra svæða til að þau séu ekki bútuð niður í smærri einingar. Þegar ákvörðun um leiðarval liggur fyrir þarf að mæla birkiskóg og birkikjarr sem raskast við framkvæmdina. Þá þurfi að semja um mótvægisáðgerðir til að bæta fyrir eyðingu skógarins sbr. 19. gr. laga um skóga og skógrækt nr. 33/2019.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram umfangsmestu birkiskógarnir séu á veglínu F og F2 en þeir þekja megin hluta veglínanna í neðri hluta Penningsdals. Þá sé mjög mikilvægt að í framkvæmdaleyfi verði tryggt að ekki verði heimilt að nota framandi tegundir við uppgræðslu og vegna birkiskóga sé eingöngu notast við birki af svæðinu en ekki framandi trjáplöntur. Við efnistöku þarf að tryggja að ekki sé notað efni þar sem lúpína vex.

Þá bendir Náttúrufræðistofnun Íslands á að vegna votlendis í Penningsdal við ána Pennu sunnanverða virðist betri kostur að velja veglínu F3 norðan Pennu en F, en báðar veglínur liggja um nokkuð sambærileg birkiskógasvæði.

Vegagerðin tekur undir sjónarmið Náttúrufræðistofnunar Íslands um að betra sé að velja veglínu F3 norðan Pennu en veglínu F. Hins vegar liggur veglína F3 nær Pennugili á kaflanum við votlendið og raskar þar göngustíg meðfram gilinu á tæplega 200 m kafla. Á það hafi ekki verið minnst í kafla 6.3.3.3. í frummatsskýrslu, en úr því hefur verið bætt í matsskýrslu og endurskoðuð áhrif veglínu F3 á ferðamannastaðinn Pennugil og útivist í Pennugili.



Jafnframt bendir NÍ á að sjávarfitjungsvist hefur hátt verndargildi og sé forgangsvistgerð.

Niðurstaða

Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru háð leiðarvali. Gróðurlendi sem skerðast eru algeng á svæðinu. Í rannsókn Náttúrustofu Vestfjarða kom fram að engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum sem eru sjaldgæf á þessu landsvæði verði raskað. Fram kemur að marhálmur (*Zostera angustifolia*) finnist í Vatnsfirði við fyrirhugaða þverun, þó ekki í miklum mæli, en hann er undir sérstakri vernd samkvæmt OSPAR samningnum.

Engar tegundir á svæðinu eru á valista. Skógurinn á framkvæmdarsvæðinu er heldur gisnari en skógar eru almennt við norðanverðan Breiðafjörð. Á svæði við Pennu í Vatnsfirði er skógurinn orðinn mjög gisinn og tré vaxinn fléttum. Annarsstaðar á því svæði er að koma upp þéttur skógur. Kjarrskógavist sem hefur hátt verndargildi mun skerðast en samráð Náttúrustofu Vestfjarða og Skógræktarinnar hefur leitt í ljós að birkigróður á mögulegu framkvæmdasvæði fellur ekki undir 61. gr. náttúruverndarlaga. Framkvæmdin mun hafa bein áhrif á gróður. Við framkvæmdir munu votlendi og sjávarfitjar skerðast, en þessar vistgerðir ber að vernda skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og skal forðast að raska þeim nema brýna nauðsyn beri til.

Skipulagsstofnun tekur undir umsagnir Landgræðslunnar og Skógræktarinnar um að við val á leiðum verði hugað að því að skerða gróðurlendi og vistgerðir sem njóti verndar sem minnst. Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við niðurstöðu Vegagerðarinnar um vægi ólíkra valkosta og telur að veglína A1 hafi minnst áhrif á gróðurfar. Þá skerðir veglínan hvorki votlendi né sjávarfitjar. Þar sem um friðlýst svæði er að ræða þarf að liggja fyrir ítarleg útfærsla mótvægisáðgerða og mat á virkni þeirra áður en leyfið er gefið.

3.1.7 Áhrif á fuglalíf

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að framkvæmdin geti haft áhrif á fugla á svæðinu, sérstaklega þar sem vikið er frá núverandi vegi. Neikvæð áhrif á fuglalíf verði vegna jarðrasks og umferðar, sem valdi afföllum á varpfuglum og ungum. Framkvæmdin rýri einnig varpland og fæðusvæði.

Náttúrustofa Vestfjarða vann fuglaathuganir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði fyrir hönd Vegagerðarinnar. Fram kemur í matsskýrslu að í birkikjarri meðfram Pennu hafi mátt sjá þúfuttlinga, skógarpresti, hrossagauka og músarrindla. Sömu fuglar séu einnig algengir þar sem búsvæði sé blandað mólendi og birki. Nokkuð hafi verið af fugli á sjónum við ósa Pennu. Mest hafi verið af æðarfugli en einnig hafi verið hópur af tjaldi á því svæði. Flestir tjaldar hafi verið við ætisleit á leirum innarlega í Vatnsfirði. Algengustu fuglategundirnar á athugunarsvæðinu séu algengar á Vestfjörðum og um land allt.

Í matsskýrslu kemur fram að vaðfuglar noti fjöru í Vatnsfirði til fæðuöflunar og sé fjöldi þeirra mestur um miðjan maí. Stærsti einstaki stofn sem fari um Ísland á þessum tíma sé rauðbrystingur sem er ábyrgðartegund hér á landi. Í Vatnsfirði hafi verið taldir á bilinu 600-1.300 rauðbrystingar á svæðinu. Einnig kemur fram að þótt Breiðafjörður hafi ekki verið tilnefndur á skrá Ramsarsamningsins af hálfu Íslands uppfylli fjörðurinn öll skilyrði hans. Markmið samningsins sé að vernda votlendissvæði sem hafi alþjóðlegt gildi fyrir votlendisfugla og það eigi við um rauðbrysting.

Við útfærslu framkvæmdar samkvæmt veglínu F, F2, F3 eða A2 fer hluti af svæðinu undir veg en með fullum vatnsskiptum telur Vegagerðin að ekki verði miklar breytingar á fæðuöflunarsvæðinu. Umferðarfuglar gætu orðið fyrir neikvæðum áhrifum ef unnið væri í vegagerð úti í sjó á meðan þeir stoppa hér á landi þ.e. vor og haust. Veglínur F, F3, A2 og A3 feli í sér að Vestfjarðavegur færirist suður fyrir Pennu. Þar yrði votlendi og birkikjarri raskað svo framkvæmdir gætu haft neikvæð áhrif á búsvæði fugla. Veglína A1 sem fylgi núverandi vegi hafi minnst neikvæð áhrif á fugla á



framkvæmdatíma. Vegagerðin telur að áhrif verði óveruleg að loknum framkvæmdum. Gert sé ráð fyrir að áhrif framkvæmda á fugla vegna veglína A1, A2 og A3 og á veglínunum F, F2, og F3 verði talsverð neikvæð á meðan á framkvæmdum stendur en óveruleg eftir að þeim lýkur.

Mat vegagerðarinnar er að áhrif á fuglalíf á áfanga I séu talsvert neikvæð á meðan á framkvæmdum stendur en óveruleg eftir að þeim lýkur. Þá er það mat Vegagerðarinnar að við þverun Vatnsfjarðar verði tryggt að vatnsbúskapur í firðinum haldist óbreyttur innan þverunar og muni því ekki skerða mikilvæg fæðuöflunarsvæði rauðbrystings.

Mótvægisáðgerðir

Fram kemur í matsskýrslu að uppgræðsla með birki (sjálfsáning eða sáningar) í vegstæði eldri vegar, gæti komið til móts við áhrif á þá fugla við Pennu sem háðir eru birkikjarrar. Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði sem minnst verði reynt að skerða óraskað land sem minnst. Engum nýjum, grónum svæðum verði raskað á varptíma fugla, frá byrjun maí fram í lok júlí. Þar sem núverandi vegir liggja í gegnum birkikjarr og verða aflagðir, þ.e. við Pennu, í Sunndal, í Trostansfirði og í Dynjandisvogi, verða þeir græddir upp með birki í samráði við landeigendur, Umhverfisstofnun og Skógræktina. Miðað er við að engar framkvæmdir verði innan æðarvarps á varptíma frá 15. apríl til og með 14. júlí ár hvert.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að fuglar séu oft áttahagatryggir og leita á sömu svæði ár eftir ár í ætisleit og til varps. Náttúrufræðistofnun Íslands telur því ekki hægt að fullyrða eins og framkvæmdaraðili heldur fram að vistfræðilegir ferlar og tegundafjölbreytni haldist líkt og haldið sé fram í matsskýrslu.

Í umsögn Breiðafjarðanefndar kemur fram að þverun Vatnsfjarðar muni hafa neikvæð áhrif á lífríki í innanverðum Vatnsfirði og muni skerða búsvæði þörunga og dýra, þar á meðal fugla. Þverun brjóti því í bága við verndarmarkmið 2. og 3. gr laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Þó að skerðing yrði ekki stórkostleg að flatarmáli þá hafi nú þegar fjölmargir firðir verið þveraðir á sunnanverðum Vestfjörðum og búsvæði verið skert. Það geri fjörur í Vatnsfirði enn verðmætari en áður. Þá kemur einnig fram að með þverum Vatnsfjarðar verði Helluhólmi líklega aðgengilegur fyrir refi á stórstraumsfjöru sem gæti haft neikvæð áhrif á fuglalíf í hólmanum. Ekki hafi fuglalíf verið kannað í hólmanum né metin möguleg áhrif refs.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að fuglalíf í Helluhólma hafi ekki verið kannað sérstaklega þar sem hólmanum verði ekki raskað. Ef til þverunar kæmi yrði kannað hvort að Helluhólmi yrði aðgengilegur fyrir ref og gripið til aðgerða til að reyna að hindra að refur kæmist út í Helluhólma.

Niðurstaða

Framkvæmdin mun hafa áhrif á fugla á svæðinu, sérstaklega þar sem vikið verður út af núverandi vegi. Neikvæð áhrif vegaf framkvæmda á fuglalíf eru vegna jarðrasks og umferðar ökutækja, sem veldur afföllum á varpfuglum og ungum. Framkvæmdasvæði rýra einnig varpland og fæðusvæði. Áhrif framkvæmda á fugla eru að mestu tímabundin meðan á framkvæmdum stendur en geta orðið varanleg þar sem fæðuöflunarsvæði og varpsvæði fara undir veglagningu. Þá eru áhrif þverunar Vatnsfjarðar á fuglalíf og lífríki fjöru og fjöruvistgerða ekki að fullu ljós eins og Náttúrufræðistofnun Íslands og Breiðafjarðanefnd benda á og því ber að raska þeim sem minnst. Þá hafa áhrif þverunar á lífríki Helluhólma ekki verið könnuð né hvaða áhrif aðgengi refs eða annars vargs hafi á lífríki hólmans. Þá kemur ekki fram til hvaða mótvægisáðgerða Vegagerðin ætli sér að grípa til að varna aðgengi refs að hólmanum. Ekki er talið að vegagerð muni hafa áhrif á varpstaði eða umferð friðaðra eða sjaldgæfra fugla á rannsóknarsvæðinu. Algengustu fuglategundirnar á athugunarsvæðinu eru algengar á Vestfjörðum og um land allt.



Skipulagsstofnun tekur undir með Náttúrufræðistofnun Íslands og Breiðafjarðarnefnd að áhrif þverunar í Vatnsfirði muni hafa í för með sér neikvæð áhrif á fæðuöflunarsvæði fugla, sérstaklega rauðbrystings. Þá kunni þverun að hafa í för með sér neikvæð áhrif á Helluhólma með því að gera hann aðgengilegan fyrir ref eða annan varg. Þá tekur Skipulagsstofnun undir með sjónarmiði Breiðafjarðarnefndar að í ljósi þess að nú þegar hafi fjölmargir firðir á sunnanverðum Vestfjörðum þegar verið þveraðir og búsvæði skert sé gildi Vatnsfjarðar enn mikilvægari en áður. Í ljósi þeirra verndarákvæða sem um svæðið gilda og umsagna Náttúrufræðistofnunar Íslands, Breiðafjarðarnefndar og Umhverfisstofnunar telur Skipulagsstofnun að áhrif veglína F, F2, F3, A2 og A3 muni hafa talsverð neikvæð áhrif á fugla eftir að framkvæmdum líkur vegna röskunar á búsvæðum fugla sunnan Pennu auk þeirra óljósu og mögulegu afleiddu áhrifa sem þverun Vatnsfjarðar getur haft í för með sér. Þá telur Skipulagsstofnun að þar sem um friðlýst svæði er að ræða þurfi að liggja fyrir ítarleg útfærsla mótvægisáðgerða og mat á virkni þeirra áður en leyfið er gefið.

3.1.8 Áhrif á sjávarföll og vatnsgæði

Mat Vegagerðarinnar

Vatnsfjörður er um 9 km langur fjörður í norðanverðum Breiðafirði, í fjarðarmynni er fjörðurinn breiður en þrengist innar. Munur flóðs og fjöru í Vatnsfirði eru rúmir fjórir metrar á stórstraumsflóði. Innan fyrirhugaðrar þverunar er Vatnsfjörður grunnur og fer hann nánast á þurrt á stórstraumsfjöru.

Í matskýrslu Vegagerðarinnar segir að þveranir fjarða með vega- og brúargerð leiði af sér breytingar á straummynstri, straumhraði aukist staðbundið í og við brúarop en mögulega lækki hraðinn í krikum við vegfyllingar. Sé gengið of langt í að þrengja fjörð með þverun geti orðið breytingar á sjávarföllum innan þverunar sem geti haft áhrif á vatnsgæði fjarða og innan þeirra.

Fram kemur í matskýrslu Vegagerðarinnar að við hönnun fjarðarþverunar sé leitast við að takmarka áhrif mannvirkis á umhverfið af fremsta megni og tryggja að sjávarföllin eigi greiða leið inn og út fjörðinn. Mat á nauðsynlegri brúarlengd og staðsetning brúar miðist við að tryggður verði óbreyttur vatnsbúskapur, þ.e. að sjávarföllin innan þverana verði óbreytt. Jafnframt sé miðað við að meðalstraumhraði á meðalstórstraum verði ekki hærri en 2 m/s í brúaropi.

Fyrir liggja líkanareikningar verkfræðistofnunar Vatnaskila á áhrifum þverana á strauma í Vatnsfirði. Niðurstöður reikninga gefa til kynna að straumar komi til með að breytast í nágrenni vegfyllinga og að straummynstur verði í tilvikum nokkuð breytt frá núverandi ástandi. Samkvæmt útreikningum verða full vatnsskipti tryggð í öllum tilvikum eftir tilkomu vegfyllingar. Þá gefa útreikningar til kynna að útskolun verði lítillega betri með tilkomu vegfyllinga.

Þá reiknaði Vatnaskil út skerspennu við botn til að leggja mat á útmörk mögulegra botnrofssvæða vegna þverana. Ekki var metið hversu mikið hugsanlegt botnrof verði eða hvar setefni geti safnast upp.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að allar veglínur á áfanga I sem þvera Vatnsfjörð hafi óveruleg áhrif á vatnsskipti og útskolun, sjávarföllin verða óbreytt eftir þverun og vatnsgæði Vatnsfjarðar skerðast ekki. Almennt gildir að straummynstur mun breytast í næsta nágrenni við allar veglínurnar en óvissa er um áhrif þess á botnrof og setflutninga.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar segir að þverun Vatnsfjarðar muni hafa áhrif á öldugang fyrir innan og við landfyllingu, endurnýjun súrefnis og vatnsskipti innan landfyllingar. Vegna landfyllingarinnar sé líklegt að umhverfið geti orðið fyrir breytingum vegna breyttra strauma og straumhraða. Við alla valkosti sem þvera fjörðinn geti straumhraðinn norðan við brú aukið rof á Háatanga og þá ekki eingöngu í álnum eða undir brúnni sjálfri.



Í svari Vegagerðarinnar segir að samkvæmt niðurstöðum Vatnaskila séu full vatnsskipti tryggð fyrir öll tilvik þverana og útskolun verði lítillega betri með tilkomu þverana. Með virkari útskolun taki skemmri tíma að endurnýja vatnabúskap svæðisins innan þverunar með ferskum sjó. Endurnýjun súrefnis innan þverunar ætti þ.a.l. að verða lítillega virkari. Verði innrennsli ferskvatns í fjörðinn mikið og þverun haldi aftur af rennslinu sé hugsanlegt að sjávarselta minnki. Ef vatnsskipti eru tryggð og þess gætt að sama vatnsmagn berist inn og út um brúaropið og það hefði gert um sniðið án vegfyllingar ættu áhrif þverunar á seltu í firðinum að vera óveruleg.

Niðurstaða

Miðað við fyrirliggjandi líkanaútreikninga má gera ráð fyrir að áhrif á vatnsskipti og útskolun verði heilt yfir óveruleg í öllum tilvikum þverana. Þveranir eru þó í öllum tilvikum líklegar til að hafa áhrif á straumstefnu, straumhraða og öldugang. Þá er óvissa um umfang mögulegs botnrofs og setflutninga eftir þverun. Þar af leiðandi telur Skipulagsstofnun ekki hægt að segja til um vægi áhrifa með nokkurri vissu. Að teknu tilliti til áðurnefndrar óvissu og verndargildi Vatnsfjarðar telur Skipulagsstofnun líklegt að áhrif veglína F, F2 og F3 á sjávarföll og vatnsgæði verði nokkuð til talsvert neikvæð.

Skipulagsstofnun tekur undir með Hafrannsóknastofnun að allir valkostir sem fela í sér þverun geta aukið rof á Háatanga.

Með tilliti til mögulegs botnrofs telur Skipulagsstofnun veglínur F og F3 með tveimur brúaropum sístu kostina. Samkvæmt útreikningum er mögulegt botnrofssvæði meðfram landfyllingu stærst á veglínu F. Veglína F3 með tveimur brúaropum er frábrugðin öðrum þverunarkostum að því leyti að með henni verður til mögulegt botnrofssvæði við ósa Pennu.

3.1.9 Áhrif á lífríki í fjöru og leiru

Mat Vegagerðarinnar

Vegagerðin fékk Náttúrustofu Vestfjarða til að gera athugun á fjörum í Vatnsfirði, kortleggja þær og flokka (sjá viðauka 7 og 13).

Í athugun Náttúrustofu Vestfjarða var lagt mat á hversu lík samfélögin við Hellsu, Pennuós og við Uppsali voru við samfélög í öðrum rannsóknum sem hafa verið gerðar á fjörum við norðanverðan Breiðafjörð. Samkvæmt niðurstöðum Náttúrustofu Vestfjarða eru dýrasamfélög við Hellsu svipuð og á öðrum rannsókuðum svæðum við norðanverðan Breiðafjörð. Dýrasamfélög einkennist aðallega af ánum við Pennu en baugasnotru hjá kuðungum við Uppsali. Þær tegundir sem fundust séu algengar í líkum samfélögum við Ísland. Engir þörungar eða hryggleysingar fundust sem eru á valista Alþjóðanáttúruverndarsambandsins IUCN.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar segir að fjarðarþveranir geti haft áhrif á lífríki sjávar og fjöru, annars vegar vegna beinnar skerðingar þ.e. svæði raskast sem fara undir fyllingu og hins vegar vegna áhrifa sem geta stafað af breytingum á eðlisfræðilegum þáttum sjávar.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er vísað til rannsókna á lífríki Dýrafjarðar og Gilsfjarðar eftir þverun. Að mati Vegagerðarinnar bendi niðurstöður rannsókna til þess að ef tryggð séu full vatnsskipti dragi það verulega úr áhrifum á lífríki fjarða. Í tilfelli Dýrafjarðar séu áhrif á lífríkið ekki merkjanleg en í Gilsfirði hafði þverun umtalsverð áhrif á lífríkið.

Mat Vegagerðarinnar byggir á því að sjávarföll verði eðlileg innan þverana sem leiði til þess að áhrif á lífríki, utan þess svæðis sem lendir undir vegfyllingu, verði óverulegt. Einhver óvissa er þó vegna breytinga á straumum og áhrif þess á setflutninga og hvaða áhrif það hefur á líffræðilega þætti sjávar.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að allar veglínur komi til með að hafa áhrif á lífríki í fjöru og leiru. Fjarðarþveranir (F, F2 og F3) hafi meiri áhrif á fjöru og leirur en veglínur sem fela ekki í sér



þverun. Veglína A2 fylgi núverandi vegi en þveri Pennuós þannig að bein áhrif á fjörlífrikið verði sambærileg við bein áhrif vegna fjarðarþvera. Helsti munur ólíkra fjarðarþvera er hvernig vegur komi að landi vestan megin í firðinum og möguleg áhrif á ós Pennu. Beint og óbeint rask sé svipað fyrir allar fjarðarþveranirnar en veglínur F og F3 eru líklegri til að hafa áhrif á þróun óss Pennu en veglína F2. Veglína A2 sé líkleg til að hafa meiri áhrif á þróun Pennuóss en aðrar leiðir.

Að mati Vegagerðarinnar muni allar framlagðar veglínur skerða lífríki í fjöru og leirum á verndarsvæði Breiðafjarðar sem og innan friðlands Vatnsfjarðar. Framkvæmdin muni hafa varanleg en staðbundin áhrif á fjöru og leiru sem lenda undir vegstæðinu. Með tilliti til stærðar svæða sem raskast beint við framkvæmdir, óvissu um óbeint rask og verndargildis fjöruvistgerða sem verða fyrir raski er mat Vegagerðarinnar að áhrif af veglínunum A1 og A3 verði óveruleg en að veglínur A2, F, F2 og F3 hafi talsverð neikvæð áhrif á lífríki í fjörum og leirum.

Vegagerðin telur að áhrif skerðingar búsvæða í fjöru og leiru í vegstæðinu vegna lagningar Vestfjarðavegar verði varanleg en staðbundin.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar er bent á að firðir í norðanverðum Breiðafirði séu þekkt uppvaxtarsvæði ýmissa fiskistofna. Ekki sé búið að rannsaka lífríki neðan fjöru í Vatnsfirði. Stofnunin mælir með að úttekt verði gerð á botndýralífriki í Vatnsfirði ef til þverunar kemur, bæði innan fyrirhugaðar þverunar og utan.

Þá bendir Hafrannsóknastofnun á að í Vatnsfirði séu leirur og afar fjölbreytt lífríki sem sé aðlagð að núverandi aðstæðum. Verði fjörðurinn þveraður sé líklegt að umhverfið verði fyrir breytingum vegna breyttra strauma og straumhraða. Til þess að lánmarka áhrif á lífríki og vistkerfi fjarðarins þurfi að tryggja að vatnsskipti séu sem best. Tvær brýr myndu auðvelda vatnsskiptin milli innri hluta fjarðarins og þess ytri, en það sé líklegt að allir valkostir sem þvera fjörðinn hafi talsverð áhrif á leirur við Pennuósa. Við valkost F3 (með tveimur brúm) myndi hins vegar straumhraðinn við Pennuósa aukast verulega, sem gæti valdið talsverðu rofi á leirunum. Við valkosti F og F3 (með einni brú) gæti hins vegar straumhraðinn við Pennuósa minnkað talsvert sem auki ferskvatnsáhrif ásamt því að aukin setmyndun yrði og minni vatnsskipti.

Í svörum Vegagerðarinnar segir að ef ráðist verður í þverun Vatnsfjarðar verði gerð úttekt á botnlífriki í Vatnsfirði í samráði við Hafrannsóknastofnun áður en til þverunar kemur, svo mögulegt verði að vakta breytingar á lífríkinu. Sýni yrðu tekin bæði innan og utan fyrirhugaðrar fyllingar yfir fjörðinn.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að við val á leiðum sé mikilvægt að hafa í huga að vistkerfi og lífríki fjara byggist á flóknu samspili lífrænna og ólífrænna þátta. Því sé erfitt að spá fyrir um áhrif framkvæmda á fjörur og fjöruvistgerðir og því þeim mun mikilvægara að alltaf sé litið til þess að raska fjörum sem minnst og gæta fyllstu varúðar. Auk þess er bent á að töluverð óvissa sé uppi um strauma og öldufar eftir framkvæmdir. Vatnsfjörður sé mjög grunnur og því geta áhrif á lífríki svæðisins orðið mjög mikil ef setflutningar breytast. Vegna þessara óvissuþátta sé ekki hægt að fullyrða um t.d. flutning næringarefna eða rask á botni innan þverunar. Breytingar á öldufari geti einnig haft áhrif á vistkerfi fjara. Ljóst sé að þverun fjarða með vegfyllingum hafi óhjákvæmilega áhrif á eðliseiginleika sjávar með margvíslegum hætti og því ónákvæmt að tala um áhrif sem staðbundin.

Í umsögn Breiðafjarðarnefndar segir að þverun Vatnsfjarðar hefði neikvæð áhrif á lífríki í innanverðum Vatnsfirði og myndi skerða búsvæði þörungum og dýra, þar á meðal fugla. Þverunin bryti því í bága við verndarmarkmið 2. og 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Að flatarmáli yrði skerðingin ekki stórkostleg en safnast þegar saman kemur, því nú þegar hafa fjölmargir firðir verið þveraðir í eða nærri fjarðarbotnum á sunnanverðum Vestfjörðum, þar sem búsvæði hafa verið



skert, gjarnan leirur með seti ríku af lífrænum efnum og lifandi dýrum eða líffjölbreyttar klettafjörur. Þetta gerir fjörur við Vatnsfjörð enn dýrmætari en áður.

Niðurstaða

Fjörur og lífríki Vatnsfjarðar njóta verndar á grundvelli laga um verndun Breiðafjarðar sem og á grundvelli friðlýsingar Vatnsfjarðar. Innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar eru leirur sem njóta verndar á grundvelli 61. gr. náttúruverndarlaga og vistgerðin klóþangsklungur sem hefur mjög hátt verndargildi.

Fyrir liggur að veglínur F, F2, F3 og A2 koma til með að fela í sér beint risk á klóþangsklungri á svæði sem nemur bilinu 1,6-1,9 ha. Veglína F2 er eina veglínan sem felur í sér beint risk á leirum en allar þveranir geta þó haft neikvæð áhrif á leirur innan þverana vegna breytinga á straumum og uppsöfnun sets ásamt mögulegu botnrofi.

Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að áhrif veglína A1 og A3 á fjörur og leirur eru líkleg til að vera óveruleg. Skipulagsstofnun telur að mikil óvissa sé um áhrif valkosta sem fela í sér þverun Vatnsfjarðar á lífríki og vistgerðir í fjöru. Vistkerfi og lífríki í fjöru byggja á flóknu samspili lífrænna og ólífrænna þátta og geta litlar breytingar haft víðtæk áhrif. Með tilliti til verndargildis Vatnsfjarðar og þeirra vistgerða sem þar er að finna telur Skipulagsstofnun að áhrif veglína F, F2, F3 og A2 verði talsvert neikvæð.

Verði af þverun Vatnsfjarðar er mikilvægt að fram fari úttekt á botndýralífi fjarðarins á áhrifasvæði framkvæmdar. Skipulagsstofnun telur að setja þurfi skilyrði um að slík úttekt liggi fyrir áður en til framkvæmda samkvæmt kostum F, F2 og F3 og að samráð verði haft við Hafrannsóknastofnun um útfærslu slíkrar úttektar. Þá er að mati Skipulagsstofnunar mikilvægt að kveðið verði á um vöktun á lífríki í framkvæmdaleyfi.

3.1.10 Áhrif á lífríki straumvatna og stöðuvatna

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er fjallað um áhrif á lífríki straumvatna og stöðuvatna í kafla 6.8 og áhrif á stöðuvötn og tjarnir sem njóta verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga í kafla 6.13. Í þessu álitni fjallar Skipulagsstofnun um áhrif á ár og stöðuvötn sem og viðeigandi verndarákvæði í sama kaflanum.

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að innan áhrifasvæðis Vestfjarðavegar á áfanga I séu eftirfarandi vatnsföll: Þingmannaá, Vatnsdalsá, Penna og Smjördalsá.

Fram kemur í matsskýrslu að litlar upplýsingar séu til um lífríki Vatnsdalsár og Þingmannaár. Stangveiði sé stunduð í Vatnsdalsá. Gögn um veiði séu stopul en skráð veiði árin 2008-2013 hafi verið á bilinu 30-107 laxar. Heimildir bendi til þess að sjóbirtingur hafi gengið í Þingmannaá en ekki sé vitað um skipulega veiðinýtingu í ánni. Heimildir bendi til þess að Penna hafi verið mikil veiðiá og að helst hafi verið að finna fiska við árósa hennar. Samkvæmt rannsóknnum Hafrannsóknastofnunar frá árinu 2017 sé fiskgengur hluti árinna stuttur en búsvæði hentug til hrygningar og fyrir seiðauppeldi á laxfiskum. Til staðar séu litlir stofnar af laxi og bleikju.

Í matsskýrslu kemur fram að það séu fyrst og fremst breytingar á ósasvæði ánnar á þessu svæði sem geti haft áhrif á göngufiska laxfiska sem lifa í ánum, þ.e. seiði á leið til sjávar og göngufisk sem dvelur í ósnum fyrir uppgöngu í árnar.

Í matsskýrslu kemur fram að þeir þrír valkostir sem liggja fyrir Vatnsfjörð (A1, A2 og A3) hafi óveruleg áhrif á fiskistofna laxfiska í ánum sem falla til Vatnsfjarðar. Hvorki búsvæðum í straumvatni eða ósi ánnar verði raskað og bygging nýrrar brúar hafi yfirleitt lítil áhrif á lífríki árinna utan framkvæmdatíma nema að henni fylgi breytingar á farvegi árinna. Undantekning sé veglína A2 sem þrengi töluvert að ósi Pennu.



Fram kemur í matsskýrslu að þverun Vatnsfjarðar (F, F2 og F3) yrði skammt frá árósum Pennu. Vatn úr Pennu myndi falla í Vatnsfjörð innan þverunar á veglínu F og F3 en utan þverunar á veglínu F2. Ekki verði hróflað við farvegi árinna og tryggt að vatn úr farvegi hennar komist út í sjó. Við lagningu vegarins verði tryggt að vatn úr farvegi Pennu, Þingmannaár og Vatnsdalsá eigi greiða leið til sjávar og sjávarföll innan þverunar í Vatnsfirði verði óbreytt.

Verði full vatnsskipti tryggð og selta í lóninu áþekk og fyrir þverun gerir Vegagerðin ekki ráð fyrir neikvæðum áhrifum á stofna Vatnsdalsár og Þingmannaár verði Vatnsfjörður þveraður. Einhver óvissa sé um áhrif á ósa Pennu þar sem veglínur F og F3 koma að landi í grennd við ósinn en leitast verði við í hönnun að takmarka möguleg áhrif.

Vegagerðin telur að veglína A2 geti haft meiri neikvæð áhrif á ósa Pennu en aðrar veglínur á áfanganum, að loknum framkvæmdum, ef straumrásin í ósnum er fest undir nýja brú.

Í matsskýrslu kemur fram að við hönnun vegfyllinga, brúa og ræsa verður leitast við að takmarka áhrif þessara mannvirkja á stöðuvötn, árfarvegi og strauma. Því gerir Vegagerðin ráð fyrir að áhrif á lífríki straumvatna og stöðuvatna á áfanga I að loknum framkvæmdum verði óveruleg.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Fiskistofu segir að þar sem nokkuð skortir á þekkingu er óvíst um það hver áhrifin verða á lífríki í straum- og stöðuvötnum. Fiskistofa telur að hægt verði að þvera vötnin án þess að þrengja að farvegi þeirra. Ef þess er gætt munu brýr ekki hafa áhrif á straumhraða, sem getur breytt skilyrðum mikið í vötnum. Í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða kemur fram að mælst er til að byggð verði brú en ekki ræsi á fiskgenga hlutanum í ám og á það við alla kosti leiða. Fiskistofa telur að með því megi lágmarka áhrif á lífríki fallvatna. Skerðing á lífríki í fjöru getur haft áhrif á viðkomu laxfiskastofna, einkum urriða og bleikju, og því mikilvægt að greina hugsanleg áhrif á lífríki fjörunnar eins og gert er í matinu.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar segir að mikilvægt sé að við gerð ræsa og brúa sé þess gætt að straumhraðinn í gegnum ræsin og undir brúnum sé ekki of mikill. Einnig að ekki myndist stallur fyrir neðan slík mannvirki. Þetta er mikilvægt vegna þess að stallur og mikill straumhraði geta haft neikvæð áhrif á hæfni fiska til þess að ganga um ár og læki og rjúfa með því samfellu. Mikilvægt er að stærð ræsa sé nægileg svo áhrif verði sem minnst og helst á að nota ræsi sem eru löguð líkt og öfugt U og með náttúrulegum botnefnum. Þar sem um göngufiska er að ræða skiptir samfella miklu máli og er hún eitt af þeim atriðum sem metin eru við mat á ástandi straumvatnshlota skv. lögum um stjórn vatnamála (Vatnatilskipun).

Umhverfisstofnun telur að veglínur F3 og A2 komi til með að raska ósum Pennu og valda óafturkræfum umhverfisáhrifum. Jafnframt telur Umhverfisstofnun að veltenging við Barðastrandaveg frá veglínu A1 ofan ósa Pennu feli í sér minni umhverfisáhrif en veltengingar í og við ósa Pennu.

Niðurstaða

Hvað varðar möguleg áhrif framkvæmda á áfanga I á lífríki í ám og vötnum þá snúa þau fyrst og fremst að áhrifum þverana vatnsfalla og Vatnsfjarðar á göngufisk.

Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni um að áhrif á Þingmannaá og Vatnsdalsá séu líkleg til að vera óveruleg, óháð valkostum. Þær veglínur sem fara fyrir fjörðinn þvera vatnsföllin á sama stað og í dag, með steiptum hálfboga á Þingmannaá og nýrri brú á Vatnsdalsá. Telja má að áhrif þeirra framkvæmda verði óveruleg. Aðrar veglínur fela ekki í sér framkvæmdir við vatnsföllin.

Skipulagsstofnun telur að þeir valkostir sem fela í sér þverun Vatnsfjarðar (F, F2 og F3) eða þverun ósa Pennu (A2) komi til með að hafa neikvæð áhrif á göngufisk. Áðurnefndar veglínur koma allar til með að fela í sér breytingar á ósasvæði Pennu og koma því óumflýjanlega til með að hafa einhver áhrif á göngufisk. Í Pennu er bæði lax og bleikja og telur Skipulagsstofnun að framkvæmdin sé líkleg



til að hafa meiri áhrif á bleikju þar sem sjóbleikja dvelur á strandsvæðum og við ósa frá vori fram á mitt sumar við ætisleit. Að teknu tilliti til ofangreinds og niðurstöðu úttektar Hafrannsóknastofnunar á lífríki Pennu telur Skipulagsstofnun að nokkra óvissu vera uppi um áhrif veglína F, F2, F3 og A2 á lífríki árinna en þau eru líkleg til að vera nokkuð neikvæð. Af áðurnefndum veglínunum kann valkostur F að vera sístur vegna þess hve mikið hann þrengir að ósasvæði árinna.

Smjördalsá fellur í Pennu fyrir ofan ófiskgengan foss í Pennu og telur Skipulagsstofnun að þverun árinna (valkostir F, F3, A2 og A3) komi fyrst og fremst til með að hafa staðbundin og óveruleg áhrif þar sem þverað verður.

Valkostir A1, A4 og F2 fela í þverun á Pennu í Penningsdal nálægt núverandi þverun nokkru ofar ármótum Pennu og Smjördalsá. Áin er ekki fiskgeng á þeim hluta og telur Skipulagsstofnun að áhrifin verði staðbundin og óveruleg.

3.1.11 Áhrif á jarðfræði

Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur í matsskýrslu að framkvæmdin hafi bein neikvæð áhrif á jarðmyndanir með vegagerð og efnistöku. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem skorið er í, séu varanleg og óafturkræf. Búast megi við að áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem fyllt er yfir séu varanleg, en þau geti þó verið afturkræf. Áhrif framkvæmdarinnar taki ekki til umfangsmikils svæðis og séu staðbundin.

Engum jarðmyndunum sem njóta verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 verði raskað á áfanga I og felst verndargildi þeirra aðallega í staðsetningu þeirra innan verndarsvæðis Vatnsfjarðar.

Fram kemur í matsskýrslu að jarðhiti vætla úr suðurvegg Pennugljúfurs í 50-100 m fjarlægð frá veglínunum F, F3, A1 eða A2 á milli stöðva 2500-3000. Ekki sé talið að framkvæmdin muni hafa áhrif á hann.

Vegagerðin telur að veglínur A1, A2 og A3 muni hafa meiri neikvæð áhrif á jarðmyndanir en veglínur sem þvera fjörðinn vegna meira rasks á klöppum við veg einkum í Helluhlíð. Vegna staðsetningar innan verndarsvæðis séu áhrif allra veglína á áfanga I á jarðmyndanir talin talsverð neikvæð.

Fram kemur í matsskýrslu að við frágang á námum og skeringum verði leitast við að færa svæðin í sem upprunalegast horf. Reynt verði að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi og verði efnistöku staðsettir þannig að hægt sé að fella þá sem best að landi að efnistöku lokinni. Við gerð stórra klapparskeringa á svæðinu þurfi að gæta þess að flokka efnið frá upphafi sprenginga til mismunandi nytja, og gæta að því að nægilegt landrými sé til reiðu fyrir slíkt á framkvæmdatíma. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að almennt telur stofnunin að fyrirhugaðar framkvæmdir muni ekki hafa neikvæð áhrif á mikilvægar jarðminjar og eigi það við um alla áfanga leiðarinnar. Því geri stofnunin ekki athugasemdir við framkvæmdina m.t.t. jarðminja.

Niðurstaða

Framkvæmdir á áfanga I koma ekki til með að raska jarðminjum sem teljast mikilvægar eða njóta sérstakrar verndar á grundvelli náttúruverndarlaga. Náttúra Vatnsfjarðar nýtur þó verndar, sbr. friðlýsingu fjarðarinnar.

Allar veglínur fela í sér skeringar sem raska jarðmyndunum. Veglínunum sem fara fyrir Vatnsfjörð mun fylgja aukið rask á klöppum í Helluhlíð meðfram núverandi vegi. Fjarðarþveranir fela ekki í sér rask í Helluhlíð en þeim fylgja almennt umfangsmeyri skeringar í Penningsdal. Þá eru veglínur sem fara



upp Penningsdal sunnan við Pennu líklegri til að hafa meiri áhrif á jarðminjar en þær veglínur sem fylgja núverandi vegi upp dalinn vegna skeringa í hlíðum á óröskuðu svæði.

Þrátt fyrir að um sé að ræða umfangsmikla framkvæmd innan verndarsvæðis er Skipulagsstofnun ekki sammála Vegagerðinni að áhrif á jarðminjar verði talsvert neikvæð. Með hliðsjón að því að framkvæmdir koma ekki til með að raska mikilvægum jarðminjum telur Skipulagsstofnun að áhrif á jarðminjar verði nokkuð neikvæð á jarðminjar á áfanga I, óháð veglínunum.

3.1.12 Áhrif á landslag og ásýnd

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að innan áfanga I eru tvö svæði til umfjöllunar þ.e. frá Hörgsnes í Vatnsfirði að Pennunesi og frá Pennunesi að Þverdalsá. Á áfanga I sé ein skering skilgreind sem náma (náma V-02). Á áfanganum verði engar námur opnaðar utan vegsvæðis.

Í matsskýrslu Vegagerðar kemur fram að þverun Vatnsfjarðar samkvæmt valkosti F verði sýnileg frá flestum stöðum í Vatnsfirði og sjónræn áhrif séu talin veruleg vegna sýnileika mannvirkisins, útsýnis frá Hellulaug og Flókalundi. Heildarásýnd fjölbreytts fjöruandslags muni raskast, útsýni frá landi muni breytast og manngerð áhrif verði greinilegri þar sem veglínan sker sundur sjávarflötinn sem eina landslagsheild. Í matsskýrslu Vegagerðar segir að færsla vegar úr fjarðarbotninum muni auka friðsæld þar.

Fram kemur í matsskýrslu að framkvæmdin muni hafa áhrif á áður óröskuð svæði að mestu og svæði sem skilgreint er friðland og verndað með lögum um vernd Breiðafjarðar. Umfang mannvirkisins sé talið verulegt og erfitt að aðlaga með hönnun eða mótvægisáðgerðum og séu eru áhrif talin veruleg. Að mati Vegagerðarinnar verði heildaráhrif veglínu F um Vatnsfjörð verulega neikvæð. Í matsskýrslu Vegagerðarinnar segir að í Penningsdal muni veglína F hafa áhrif á áður óröskuð svæði að mestu og svæði sem er friðlýst. Meiri friðsæld verði á tjaldsvæðinu við Flókalund þar sem vegurinn færir fjær því en gæti minnkað í kringum orlofshúsabyggðina. Vegurinn verði sýnilegur frá Flókalundi, tjaldsvæðinu og orlofshúsabyggðinni og séu sjónræn áhrif þess vegna talin veruleg og eigi það sérstaklega við neðri hluta Penningsdals þó áhrif verði líklega minni þegar gróður hefur náð sér á strik. Heildaráhrif framkvæmdar veglínu F á svæði 2 verði talsvert neikvæð, sérstaklega í neðri hluta Penningsdals.

Vegagerðin telur að áhrif veglínu F2 og F3 verði sambærileg og áhrif veglínu F á svæði 1, þ.e. verulega neikvæð. Veglína F2 liggir eins og veglína A1 um Penningsdal, með núverandi veglínu. Að mati Vegagerðarinnar verði heildaráhrif veglínu F2 á svæði 2 óveruleg, en talsvert neikvæð á tengiveginum við tjaldsvæðið. Áhrif veglínu F3 á svæði 2 verði sambærileg og af veglínu F.

Í matsskýrslu kemur fram að veglína A1, A2 og A3 muni hafa óveruleg áhrif á svæði sem falla undir lög um verndun Breiðafjarðar. Sjónrænna áhrifa af nýrri veglagningu samkvæmt þessum valkostum um Vatnsfjörðinn að stöð 3600 gæti helst með umfangsmeiri skeringum og fyllingum á áður röskuðu svæði en þau áhrif séu talin óveruleg á þá þætti sem gefa landslaginu sjónrænt gildi. Stærsti hluti framkvæmdarinnar fari yfir áður raskað land og er umfang óverulegt og ekki talið að rofnar séu í sundur skýrar landslagsheildir. Vegagerðin telur að áhrif á landslag verði óveruleg og mögulegt verði að fella mannvirkid að landslaginu að mestu leyti. Heildaráhrif framkvæmdarinnar vegna veglínu A1, A2 og A3 á svæði 1 séu talin óveruleg.

Fram kemur í matsskýrslu að umfang mannvirkis upp Penningsdal, samkvæmt valkosti A1, verði óverulegt á neðri hluta svæðis 2. Stærstur hluti framkvæmdarinnar fari yfir land sem þegar hafi verið raskað með vegagerð en eðli áhrifanna verði langvarandi og óafturkræft. Mesta raskið á óröskuðu landi sé frá stöð 3500 að enda svæðisins. Þar sé þó lítill gróður og lítið um þætti sem gefa landslaginu hátt gildi. Önnur röskun muni felast í breikkun vegar með skeringum og fyllingum en þau áhrif séu talin óveruleg. Tengivegur muni þó raska áður óröskuðu svæði. Breytingar á landslagi



verði litlar og hægt að fella vel að áður röskuðu landslagi. Vegagerðin metur heildaráhrif framkvæmdar veglínu A1 á svæði 2 óveruleg, en talsverð neikvæð á tengiveginum við tjaldsvæðið.

Í matsskýrslu kemur fram að frá stöð 3660 fari vegur samkvæmt veglínu A2 út af núverandi vegi og neðanvert við hann út í fjöruborðið með fyllingum, yfir ós Pennu og upp á land við veiðihúsið á Pennunesi. Tengivegur fyrir Flókalund komi í stöð 3820 og liggja sú tenging að núverandi vegi og verði aðkoma að Flókalundi áfram eins og hún er í dag. Á Pennunesi liggja veglínur að mestu eftir slóða en með miklum skeringum að stöð 4780 þar sem hún sameinist Barðastrandarvegi. Skeringar fyrir ofan veg skerði birki en þær verði um 22-27 metra út frá miðlínu vegar að ofanverðu og 12-20 metra að neðanverðu, ásamt fyllingu á tveimur stöðum sem ná ofan í fjöruborð. Við þetta myndi ós Pennu þríhyrnt fjöru/ósasvæði sem myndi að öllum líkindum breytast frá núverandi ástandi með árunum, svo líklega yrði fyllt upp í svæðið. Vegamót Barðastrandarvegur og Vestfjarðavegar verði í stöð 4300 þar sem veglínur haldi áfram upp Penningsdalinn á fyllingu að núverandi Barðastrandarvegi þar sem svæði 1 endar. Annar tengivegur verði settur á stöð 4780 fyrir sumarhúsabyggingu og muni liggja mikið til á sama stað og núverandi vegur.

Fram kemur að svæðinu sem veglína A2 fari um hafi að mestu leyti verið raskað af núverandi vegi frá upphafi svæðis að stöð 3700 og frá stöð 4400 að enda svæðis í stöð 5200. Önnur svæði séu áður óröskuð af mannavöldum, og þá sérstaklega ós Pennu. Sjónrænna áhrifa af nýrri veglagningu gæti helst með umfangsmeiri fyllingum og skeringum á áður röskuðu svæði nema við ós Pennu þar sem um nýlagningu sé um að ræða. Helstu útsýnissvæði í kringum veglínu A2 séu við Flókalund, við Hellulaug og inn og út Vatnsfjörðinn. Við vegagerð á veglínu A2 muni útsýni breytast við Flókalund þar sem vegur sker ós Pennu. Auk þess muni útsýni breytast frá Hellulaug en breytast lítið inn og út Vatnsfjörðinn. Vegagerðin telur að áhrif á útsýni verði miðlungs. Áhrif á landslag vegna veglínu A2 verði óveruleg nema við ós Pennu þar sem þau verði talsverð neikvæð.

Í matsskýrslu kemur fram að veglína A3 liggja eins og veglínur A1 og A2 frá upphafi svæðis að stöð 3600. Þaðan liggja leiðin ofan á núverandi vegi með breikkuðum vegfláa að Flókalundi og verði ný vegtenging Barðastrandarvegur í stöð 3920. Veglínur þverja Pennu með fyllingum og brú skammt neðan við núverandi Barðastrandarveg og tengist svo veginum fljótlega eftir þverunina. Við stöð 4300 haldi veglínur áfram upp Penningsdalinn á svæði 2 en tengingin við Barðastrandarveg haldi áfram niður að Pennunesinu með miklum skeringum og nokkrum fyllingum þar til hún tengist aftur Barðastrandarvegi í stöð 4850 þar sem hún liggja eftir vegslóðanum. Vegagerðin telur að heildaráhrif veglínu A3 verði talsvert neikvæð á svæði 2, sérstaklega í neðri hluta Penningsdals.

Í matsskýrslu Vegagerðar er fjallað um helstu aðgerðir sem mögulegt er að beita við frágang og mótvægisáðgerðir á viðkvæmum svæðum með tilliti til ásynðar landslags. Tekin eru dæmi um mótvægisáðgerðir en ekki er gefið nánara yfirlit yfir það hvernig Vegagerðin hyggist beita þessum mótvægisáðgerðum, hver muni bera ábyrgð á framfylgd þeirra og hver virkni þeirra sé með tilliti til þess að koma í veg fyrir, draga úr eða bæta fyrir umhverfisáhrif.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Umhverfisstofnunar segir að stofnunin telur að veglína F muni breyta landslagi í Vatnsfirði á varanlegan og óafturkræfan hátt og er það bæði vegna mannvirkjagerðar á áður óröskuðum svæðum í firðinum og sunnan Pennu og mikillar efnistöku úr skeringu í Penningsdal auk þess sem nýr sneiðingur ofan núverandi vegar mun sömuleiðis hafa verulega neikvæð sjónræn áhrif í för með sér. Umhverfisstofnun telur hið sama gilda um veglínur F3 og A2 því auk ofangreindra áhrifa munu þessar veglínur raska ósum Pennu og valda óafturkræfum umhverfisáhrifum. Vegamótin yrðu mjög áberandi í landinu og gerð vegtenginga á grunnsævi og í fjörum verður að teljast óheppileg staðsetning að flestu leyti með tilliti til náttúrufars og landslags.

Að mati Umhverfisstofnunar hefur leið F2 sömu landslagsáhrif og leið F um Vatnsfjörð, en áhrif í Penningsdal verða minni því ráðgert er að leiðin fylgi núverandi vegi upp dalinn. Það sama gildir um



veglínu A3 nema með öfugum formerkjum, þ.e. áhrif eru ásættanleg á leiðinni fyrir fjörðinn en mikil röskun á áður óröskuðu svæði sunnan Pennu.

Í athugasemd Pennu ehf., rekstraraðila Hótel Flókalundar er bent á að í umfjöllun Vegagerðarinnar er veglína A1 ekki sögð vænleg vegna 700 metra langs vegar sem þarf að leggja að tjaldstæði. Telur Penna ehf. að mjög auðvelt væri að leggja veg frá bílastæði við hótelið og að tjaldsvæðinu, um 50 til 100 metra. Þá verði ekki þörf á tengingu frá þjóðvegi að tjaldsvæði.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun tekur undir mat Vegagerðarinnar um að veglínur F, F2 og F3, sem þvera Vatnsfjörð, muni hafa veruleg neikvæð áhrif í för með sér. Umfang áhrifanna eru mikil og ekki hefur verið sýnt fram á að hægt sé að draga úr vægi áhrifanna með mótvægisáðgerðum. Um er að ræða áhrif innan svæðis þar sem landslagi og ásýnd svæðis hefur verið gefið sérstakt gildi með friðlýsingu samkvæmt lögum um náttúruvernd og með lögum um verndun Breiðafjarðar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif af valkostum A2 og A3 á svæðið í kringum Pennu og ósa hennar séu jafnframt verulega neikvæð. Umfang mannvirkja á þeim stað, einkenni og umfang áhrifa, sem og gildi svæðisins veldur því að staðbundin áhrif á þeim stað verða að teljast veruleg. Ekki hefur verið sýnt fram á að mótvægisáðgerðir dragi úr neikvæðum áhrifum.

Valkostur A1 hefur minnst áhrif á landslagsheildir. Umfang framkvæmdar er hins vegar nokkuð, þrátt fyrir að vera umfangsminnst af framlögðum kostum, og gildi svæðis er hátt og því um nokkur til talsverð áhrif að ræða en ekki óveruleg eins og fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar.

Skipulagsstofnun telur að allir framlagðir kostir komi til með að fela í sér talsverð neikvæð áhrif í neðri hluta Penningsdals sökum staðsetningar vegarins innan friðlýsts svæðis Vatnsfjarðar. Með tilliti til heildaráhrifa telur Skipulagsstofnun að veglínur sem fylgja sem mest núverandi vegstæði á þessum kafla muni hafa minni neikvæð áhrif á landslag innan friðlandsins í Vatnsfirði þrátt fyrir að þeim fylgi ný vegtenging við tjaldsvæði. Vert er að halda því til haga að mögulega megi útfæra tengingu við tjaldsvæði með öðrum hætti sem kæmi til með að valda töluvert minna raski en sú útfærsla sem kynnt var við meðferð framkvæmdarinnar.

3.1.13 Samanburður valkosta í áfanga I og helstu áhrif

Mat Vegagerðarinnar

Í lokaorðum matsskýrslu ber Vegagerðin saman valkosti á áfanga I. Þar segir að leiðir sem lagðar eru fram á áfanga I hafi mismunandi áhrif á umhverfið. Fram kemur að við skoðun á töflu 9.3.1 í matsskýrslu megi sjá að veglínur F, F2 og F3 sem þvera Vatnsfjörð hafi meiri jákvæð áhrif á umhverfið en veglínur sem fylgja núverandi vegi fyrir fjörðinn, því meiri friðsæld skapist í Vatnsfirði innan þverunar. Þær hafi hins vegar meiri neikvæð áhrif á landslag en aðrar veglínur. Allar veglínur í Vatnsfirði hafi neikvæð áhrif á verndarsvæði. Veglína A1 hafi minnst neikvæð áhrif á umhverfið en hún ásamt veglínunum A3 og F2, muni raska fornleifum við Hellu og hafa neikvæð áhrif á hljóðvist við Flókalund.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í niðurstöðukafla umsagnar Umhverfisstofnunar um frummatsskýrslu segir að stofnunin telji mikilvægt að samþætta hagsmuni náttúruverndar og ferðapjónustu í friðlandinu í Vatnsfirði og eins og fyrr segir telur Umhverfisstofnun að þveranir Vatnsfjarðar og ný veglagning sunnan Pennu samræmist ekki þeim reglum sem um friðlandið gilda og ákvæðum laga um náttúruvernd. Þverunin yrði sýnileg víða að og röskun á heildarásýnd landslagsins mikil auk þess sem óröskuðu landsvæði sunnan árið Pennu yrði spillt á óafturkræfan hátt. Umhverfisstofnun telur að veglagning skv. leið A1 feli í sér minnst rask innan friðlandsins en í því felst að núverandi vegur verði endurbýggður og



öryggis í friðlandinu og við Flókalund gætt með því að draga enn frekar úr umfangi framkvæmdarinnar með lægri hönnunarhraða og lækkun umferðarhraða. Samhliða yrði ráðist í aðrar þær aðgerðir við hótelið sem nauðsynlegar þykja til að tryggja öryggi vegfarenda og hótलगesta.

Umhverfistofnun telur það ekki samræmast skilmálum fyrir friðlýsingu Vatnsfjarðar að veita leyfi fyrir valkostum F, F2, F3, A2 og A3.

Breiðafjarðarnefnd leggst gegn þverun fjarðarins sökum áhrifa á verndargildi eyja og fjara, áhrifa á vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar, áhrifa á ásýnd, áhrifa á lífríki í innanverðum Vatnsfirði og skerðingar á búsvæðum auk óvissu um breytingar á setflutningum og strauma og áhrifa þessara þátta á lífríki, líklegs aukins aðgengis vargs út í Helluhólma og verndar arna samkvæmt lögum nr. 64/1994.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um niðurstöðu matsskýrslu segir ennfremur að veglína A1 muni hafa langminnst áhrif á náttúru Vatnsfjarðar og að þverun Vatnsfjarðar eigi ekki að koma til greina bæði vegna mögulegra áhrifa á vistgerðir og lífríki svæðisins og vegna eyðileggingar á landslagi Vatnsfjarðar. Einnig segir að þverun Vatnsfjarðar sé á engan hátt hægt að réttlæta með almannahagsmunum þar sem að um marga aðra valkosti sé að ræða fyrir lagningu vegarins. Stytting á Vestfjarðarvegi sé það lítil með þverun Vatnsfjarðar að hún ein og sér réttlæti ekki að eyðileggja landslag friðlands og að raska verulega verndarsvæði Breiðafjarðar. Í þessu sambandi er ekki hægt að horfa fram hjá því að búið sé að þvera þrjá firði og til standi að þvera þrjá til viðbótar á sunnanverðum Vestfjörðum.

Í umsögn Ísafjarðarbæjar segir að með hliðsjón af valkostum sé þverun Vatnsfjarðar ákjósanlegasti kosturinn í leiðarvali í fyrsta áfanga þ.e. að farnar verði veglínur F2 eða F3, gera má ráð fyrir því að ásýnd í landslagi verði veruleg, hins vegar felur umhverfismat í sér að samfélagsleg, efnahagsleg og umhverfisleg sjónarmið séu metin. Veglínur F2 og F3 í áfanga I munu hafa jákvæð áhrif á þá sem munu dveljast í Vatnsfirði þar með jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku. Einnig má gera ráð fyrir nokkuð neikvæðum áhrifum á fornleifar og gróður við leiðarval A1 og A3 í áfanga I.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að engin ákvörðun hafi verið tekin um leiðarval í Vatnsfirði. Ákvörðunin verður tekin í samráði við Umhverfisstofnun og viðkomandi sveitarstjórn að loknu mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Í svörum Vegagerðarinnar er vísað til þess að Vegagerðinni beri að fara eftir lögum, m.a. vegalögum nr. 80/2007, en í 41. gr. þeirra segir um hönnun, lagningu og viðhald vega: „Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem hagkvæmastan hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest“. Jafnframt segir Vegagerðin að umferðaröryggi sé meira, kolefnisfótspor minna og aðstæður til útivistar í Vatnsfirði betri á veglínunum sem þvera fjörðinn en veglínunum sem liggja fyrir hann en að veglínur sem liggja fyrir fjörðinn hafa minni neikvæð áhrif á landslag.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun hefur yfirfarið niðurstöður Vegagerðarinnar sem settar eru fram í samanburðartöflu 9.3.1 og að teknu tilliti til framlagðra gagna, umsagna og athugasemda er tekið undir niðurstöðu Vegagerðar hvað varðar áhrif á fornleifar, jarðfræði og lífríki í fjöru og leirum.

Með tilliti til samfélagslegra áhrifa í stærra samhengi telur Skipulagsstofnun að áhrif valkosta F, F2 og F3 verði jákvæð hvað varðar þungaflutninga um Vestfjarðaveg. Að öðru leyti eru áhrif allra valkosta á áfanga I líkleg til að vera sambærileg. Að því sögðu telur Skipulagsstofnun að framkvæmdir á áfanga I séu líklegar til að hafa óveruleg áhrif á landnotkun og samfélag, óháð



leiðarvali. Munur á leiðum A1-A3 og F, F2 og F3 er ekki af því umfangi að munur sé á milli vægiseinkunnar þessara valkosta.

Að mati Skipulagsstofnunar munu áhrif af vegaframkvæmdum um friðlandið í Vatnsfirði verða neikvæð samkvæmt öllum valkostum á ferðamennsku og útivist. Fjarðarþverun samkvæmt valkostum F, F2 og F3 hefur veruleg neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins. Slík breyting, bæði á ásýnd og umferð mun ekki verða vegin upp með aukinni friðsæld innan þverunar. Ekki er getið um sjónræn áhrif frá útivistarsvæðum innan þverunar, né tiltekið að öll sú afþreying og útivist sem getið er um að hægt verði að stunda innan þverunar sé til staðar þar í dag. Jafnframt verða meiri áhrif á einstaka mikilvæga staði, s.s. Hellulaug og ósa Pennu. Jákvæð áhrif af þverun á útivist innan botns Vatnsfjarðar eru því ofmetin. Niðurstaða Skipulagsstofnunar er að allir framlagðir valkostur muni hafa óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif á ferðamennsku og útivist innan Vatnsfjarðar.

Vegagerðin kemst að þeirri niðurstöðu að veglínur F, F2 og F3 komi til með að hafa nokkuð jákvæð áhrif á losun CO² þar sem veglínurnar stytta núverandi vegalengdir. Að mati Skipulagsstofnunar ber að horfa til þess að framkvæmdin felur í sér samgöngubætur sem eru líklegar til að fjölga ferðum. Í matsskýrslu eru ekki færð rök fyrir því að minni útblástur vegna styttingar vegalengdar um 3-4 km sé líkleg til að vega upp á móti auknum útblæstri vegna fjölgunar ferða. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin sem slík sé heilt yfir líkleg til að hafa neikvæð áhrif á útblástur. Að því sögðu telur stofnunin að vægi áhrifa allra kosta á áfanga I séu óverulega neikvæð.

Að teknu tilliti til mótvægisáðgerða og þess að hljóðstig við Flókalund verður innan viðmiða reglugerðar um hávaða óháð veglínu telur Skipulagsstofnun að áhrif áfanga I á hljóðvist eru líkleg til að vera óveruleg óháð veglínu.

Skipulagsstofnun tekur undir með Náttúrufræðistofnun Íslands og Breiðafjarðarnefnd að áhrif þverunar í Vatnsfirði muni hafa í för með sér neikvæð áhrif á fæðuöflunarsvæði fugla sérstaklega rauðbrystings. Þá kunnir þverun að hafa í för með sér neikvæð áhrif á Helluhólma með því að gera hann aðgengilegan fyrir ref eða annan varg. Þá tekur Skipulagsstofnun undir með sjónarmiði Breiðafjarðarnefndar að í ljósi þess að nú þegar hafi fjölmargir firðir á sunnanverðum Vestfjörðum þegar verið þveraðir og búsvæði skert sem geri Vatnsfjörð enn mikilvægari en áður. Í ljósi þeirra verndarákvæða sem um svæðið gilda og umsagna Náttúrufræðistofnunar Íslands, Breiðafjarðarnefndar og Umhverfisstofnunar telur Skipulagsstofnun að áhrif veglína F, F2, F3, A2 og A3 muni hafa talsverð neikvæð áhrif á fugla eftir að framkvæmdum líkur vegna röskunar á búsvæðum fugla sunnan Pennu auk þeirra óljósu og mögulegu afleiddu áhrifa sem þverun Vatnsfjarðar getur haft í för með sér. Þá telur Skipulagsstofnun að þar sem um friðlýst svæði er að ræða þurfi að liggja fyrir ítarleg útfærsla mótvægisáðgerða og mat á virkni þeirra áður en leyfið er gefið út.

Miðað við fyrirbyggjandi líkanútreikninga má gera ráð fyrir að áhrif á vatnsskipti og útskolun verði heilt yfir óveruleg í öllum tilvikum þverana. Þveranir eru þó í öllum tilvikum líklegar til að hafa áhrif á straumstefnu, straumhraða og öldugang. Þá er óvissa um umfang mögulegs botnrofs og setflutninga eftir þverun. Þar af leiðandi telur Skipulagsstofnun ekki hægt að segja til um vægi áhrifa með nokkurri vissu. Að teknu tilliti til áðurnefndrar óvissu og verndargildi Vatnsfjarðar telur Skipulagsstofnun líklegt að áhrif veglína F, F2 og F3 á sjávarföll og vatnsgæði geti orðið nokkuð til talsvert neikvæð en séu háð óvissu.

Áður en tekin er afstaða til þverunar Vatnsfjarðar er mikilvægt að fram fari úttekt á botndýralífi fjarðarins á áhrifasvæði framkvæmdar. Skipulagsstofnun telur að setja þurfi skilyrði um að slík úttekt liggja fyrir áður en kemur til framkvæmda samkvæmt kostum F, F2 og F3 og að samráð verði haft við Hafrannsóknastofnun um útfærslu slíkrar úttektar. Þá er að mati Skipulagsstofnunar mikilvægt að kveðið verði á um vöktun á lífríki í framkvæmdaleyfi.

Skipulagsstofnun telur að þeir valkostir sem fela í sér þverun Vatnsfjarðar (F, F2 og F3) eða þverun ósa Pennu (A2) komi til með að hafa neikvæð áhrif á göngufisk. Áðurnefndar veglínur koma allar til



með að fela í sér breytingar á ósasvæði Pennu og koma því óumflýjanlega til með að hafa einhver áhrif á göngufisk. Í Pennu er bæði lax og bleikja og telur Skipulagsstofnun að framkvæmdin sé líkleg til að hafa meiri áhrif á bleikju þar sem sjóbleikja dvelur á strandsvæðum og við ósa frá vori fram á mitt sumar við ætisleit. Að teknu tilliti ofangreinds og niðurstöðu úttektar Hafrannsóknastofnunar á lífríki Pennu telur Skipulagsstofnun að nokkra óvissu vera uppi um áhrif veglína F, F2, F3 og A2 á lífríki árinna en þau eru líkleg til að vera nokkuð neikvæð. Af áðurnefndum veglínunum kann valkostur F að vera sístur vegna þess hve mikið hann þrengir að ósasvæði árinna.

Skipulagsstofnun tekur undir mat Vegagerðarinnar um að veglínur F, F2 og F3, sem þvera Vatnsfjörð, muni hafa veruleg neikvæð áhrif í för með sér á landslag. Skipulagsstofnun telur að áhrif af valkostum A2 og A3 á svæðið í kringum Pennu og ósa hennar séu jafnframt verulega neikvæð. Umfang mannvirkja á þeim stað, einkenni og umfang áhrifa, sem og gildi svæðisins veldur því að staðbundin áhrif á þeim stað verða að teljast veruleg. Valkostur A1 hefur minnst áhrif á landslagsheildir. Umfang framkvæmdar er hins vegar nokkuð, þrátt fyrir að vera umfangsminnst af framlögðum kostum, og gildi svæðis er hátt og því um nokkur til talsverð áhrif að ræða en ekki óveruleg eins og fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar.

Skipulagsstofnun getur hvorki tekið undir það sem fram kemur í svörum Vegagerðarinnar að kolefnisfótspor framkvæmdarinnar í heild sinni breytist til hins verra svo um muni við það að fara eftir leið A1 á þessum afmarkaða kafla leiðarinnar né að aðstæður til útivistar verði betri í heildina í Vatnsfirði. Munur á áhrifum framlagðra kosta hvað þessa þætti varðar er óverulegur og í engu tilliti nægjanlegur sem rök til að ráðast í þverun Vatnsfjarðar sem er verndaður samkvæmt bæði lögum um náttúruvernd og sérlögum um verndun Breiðafjarðar. Að mati Skipulagsstofnunar eru veglínur sem þvera Vatnsfjörð umtalsvert verri kostir en þær veglínur sem fara fyrir fjörðinn hvað varðar áhrif á flesta umhverfisþætti.

Skipulagsstofnun telur að veglína A1 sé besti kosturinn af framlögðum veglínunum með tilliti til umhverfisáhrifa.

3.2 Áfangi II - Dynjandisheiði

3.2.1 Lýsing á valkostum

Á áfanga II eru fjórar veglínur til skoðunar, veglínur F, B2, D og E.

Veglína F á áfanga II er 29,4 km löng. Í matsskýrslu hefur henni verið skipt upp í þrjú svæði þ.e. Tröllaháls-Helluskarð, Helluskarð-Dynjandisheiði og Dynjandisheiði-Borgarfjörður.

Tröllaháls-Helluskarð: Veglína F hefst í stöð 5500 við Tröllaháls þar sem áfangi I endar. Þaðan liggur veglínan upp Þverdal og þverar núverandi veg nálægt stöð 6980. Vinstra megin milli stöðva 8000-8100 er núverandi vegur og hinum megin við hann Þverdalsvatn. Á milli stöðva 8100-9700 fylgir veglínan að mestu núverandi vegi, en utan vegar eru mest lítið gróin klapparholt. Í stöð 9660, við Helluskarð, er tenging til vinstri í veglínu Bíldudalsvegar, veglínu X.

Helluskarð-Dynjandisheiði: Frá gatnamótum við veglínu X fer veglínan að mestu um lítt gróin klapparholt utan núverandi vegar að stöð 15800. Veglínan fer í sneiðingum niður hjalla frá stöð 12600-13400 og niður í Hærri-Vatnahvilft. Við stöð 14000 er veglínan við jaðar Hærrihvilftarvatns. Milli stöðva 14300-15100 fer veglínan niður stöllóttu og lítið gróna hlíð. Veglínan fer fyrir Botnshest frá stöð 15100-15900 og er á kafla á núverandi vegi. Frá 15900-19400 fylgir veglínan að mestu núverandi vegi, um Neðri Trölladal. Milli stöðva 19400-21110 er veglínan að mestu utan núverandi vegar og fer um lítið gróin klapparholt.

Dynjandisheiði – Borgarfjörður: Milli stöðva 21110-23300 er veglínan að mestu utan núverandi vegar og fer um lítið gróin klapparholt. Í stöð 22080 og 22980 þverar veglínan núverandi veg. Frá stöð 23200-24800 fylgir veglínan að mestu núverandi vegi. Milli stöðva 24400-24630 er veglínan í



og við farveg Dynjandisár og tjarnar ofan vegar. Milli stöðva 24800-27600 sveigir veglínan niður fyrir núverandi veg og um lítið gróna hjalla milli Neðriaxlar og Hærriaxlar. Veglínan fer yfir núverandi veglínu í stöð 26560 og svo í U-sveig um Afréttardal ofan við Afréttarvatn um vel gróið land. Milli stöðva 27600-28100 fylgir veglínan að mestu núverandi vegi, í skriðurunninni hlíð. Frá 28100-30300 liggur veglínan um Fremridal sem er skriðurunninn efst, en mjög gróinn og kjarri vaxinn neðar með stökum nöktum klapparholtum á milli. Í stöð 30300-35500 liggur veglínan um skriðurunnar hlíðar Meðalnesfjalls. Í stöð 30730 þverar veglínan núverandi veg og liggur um fjöruborð Búðahlíðar milli stöðva 31200-31700 og í Mjólkárhlíð milli stöðva 33000-34400. Frá 34600-34920 fer veglínan um grasigróið og lítið hallandi land þar sem vottar fyrir mýrlendi og endar í stöð 34920.

Veglína B2 er 6,5 km löng. Hún víkur frá veglínu F milli við vegamót Bíldudalsvegar, en sameinast síðan veglínu F aftur undir Botnshestinum. Talið er að veglína F verði snjóléttari, bæði við Djúpavatn og í sneiðingnum niður í Hærri-Vatnahvilft. Milli stöðva 9700-15800 er veglínan að mestu leyti utan við núverandi veg og fer um lítt gróin klapparholt. Veglínan er samhliða núverandi vegi frá stöð 10500-10800, en farið er yfir Norðdalsá í stöð 10850. Seljadalsvatn er til vinstri við stöð um 12000-12100 og fer svo veglínan yfir hornið á Djúpavatni í stöð um 12540. Veglínan fer í sneiðingum niður hjalla frá stöð 12800-13300 og niður í Hærri-Vatnahvilft. Milli stöðva 14200-15000 fer veglínan niður stöllótta og lítið gróna hlíð. Veglínan fer fyrir Botnshest frá stöð 15000-15800 og er á kafla á núverandi vegi.

Veglína D er 4,1 km löng. Hún víkur frá veglínu F á 3,2 km kafla í grennd við vegamót Dynjandavegar (621) og Vestfjarðavegar, frá stöð 28500 að stöð 31700 á veglínu F, en það eru stöðvar 28500-32570 á veglínu D. Veglína D sveigir af veglínu F til vinstri í stöð 28600, og liggur um kjarrgróna skriðu Fremridals. Í stöð 29400 sveigir veglína D inn á núverandi veg og fylgir honum að mestu að stöð 31200 framhá Dynjandavegi og Búðavík. Hér liggur núverandi vegur í hlykkjum um kjarri vaxin klapparholt og niður í fjöru í Búðavík. Á núverandi vegi er mjög kröpp beygja og þar víkur veglínan út af honum á stuttum kafla svo beygjan verði ekki of kröpp fyrir 50 km/klst. hámarkshraða. Á því svæði er kjarrlendi. Við Búðavík eru fornleifar fast við núverandi veg sem þarf að koma í veg fyrir að raskist. Í stöð 31300 víkur veglínan útaf núverandi vegi og liggur skammt ofan fjöruborðs í Mjólkárhlíð að stöð 31700. Hún liggur út í sjó milli stöðva 31700-31900 og um fjöruborð milli stöðva 31900-32500. Hún endar í stöð 32570 þar sem hún sameinast veglínu F í stöð 31700. Þar sem veglína D endar og kemur aftur inn í veglínu F falla stöðvar þeirra ekki saman, því veglína D er 870 m lengri en veglína F. Stöð í veglínu D er 870 m hærrí við stöð 31700 á veglínu F eða 32570.

Veglína E er 5,5 km löng. Veglína E víkur frá veglínu F við Norðdalsá og liggur þaðan í jarðgöngum að Neðri-Vatnahvilft til að komast hjá snjóþungu svæði við Djúpavatn og í sneiðingnum þaðan niður í Hærri-Vatnahvilft. Hún sameinast veglínu F að nýju við Hærri-hvilftarvatn. Veglínan liggur í 2,7 km löngum jarðgöngum frá Norðdalsá, undir fjallshrygginn norður í Neðri-Vatnahvilft. Gangamunni að sunnanverðu yrði í um 420 m y.s. en að norðanverðu í um 355 m y.s. í Neðri-Vatnahvilft. Jarðgöngin liggja um svæði þar sem núverandi vegur liggur um brattar brekkur og krappar beygjur. Veglína E víkur frá veglínu F á 6,7 km kafla í grennd við ný vegamót við Bíldudalsveg og norður fyrir Botnshest, frá stöð 9700 að stöð 16400 en það eru stöðvar 9700-15240 á veglínu E. Veglínan er 1160 m styttri en veglína F.

3.2.2 Áhrif á landnotkun og samfélag

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar tekur umfjöllun um áhrif á landnotkun og mannvirki á áfanga II til mögulegra áhrifa framkvæmdar á eftirfarandi þætti: landbúnað, búsetuskilyrði, starfsemi fiskeldisfyrirtækja, frístundahús og mannvirki. Þar sem tekur til áhrifa framkvæmdar á samfélag notast Skipulagsstofnun við yfirskriftina *áhrif á landnotkun og samfélag*.



Vegagerðin gerir ráð fyrir að áfangi II hafi óveruleg neikvæð áhrif á landbúnað. Talið er að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á friðsæld við Dynjanda, því þar er bæði margt fólk að sumarlagi og mikill fossniður. Mikil breyting verður á möguleikum á heilsársbúsetu í Flókalundi í Vatnsfirði, Laugabóli og Ósi í Arnarfirði og Mjólkárvírkjun í Borgarfirði. Vegagerðin telur að áfangi II hafi veruleg jákvæð áhrif á búsetuskilyrði.

Vegagerðin telur að nýr vegur á áfanga II muni hafa veruleg jákvæð áhrif á starfsemi fiskeldisfyrirtækja á svæðinu vegna heilsárstengingar um Dynjandisheiði. Einnig geti heilsársvegur um Dynjandisheiði haft talsverð jákvæð áhrif á notendur frístundahúsa á svæðinu því aðgengi að þeim verður betra allan ársins hring og auðveldara fyrir þá sem dvelja í þeim að ferðast um svæðið.

Vegagerðin telur að áhrif áfanga II á landnotkun verði talsverð jákvæð, óháð leiðarvali. Telja má að áhrif framkvæmdarinnar á landnotkun verði varanleg en staðbundin.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun telur ljóst að heilsársvegur um Dynjandisheiði kemur til með að fela í sér verulegar samgöngubætur á stóru svæði og fyrir fjölda fólks. Saman munu framkvæmdir á áfanga II og III fela í sér stórbættar vetrarsamgöngur á milli Ísafjarðardjúps og sunnanverðra Vestfjarða. Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að áhrif áfanga II verði talsvert jákvæð, óháð leiðarvali.

3.2.3 Áhrif á útivist og ferðamennsku

Mat Vegagerðarinnar

Megináhrif á útivist og ferðamennsku innan áfanga II eru samkvæmt matsskýrslu þau að framkvæmdin muni auka möguleika til útivistar á Dynjandisheiði að vetrarlagi og lengja tímabilið þar sem hægt er að heimsækja svæðið. Framkvæmdir á áfanga II munu hafa áhrif á gönguleiðir á svæðinu. Áhrifin verða helst á framkvæmdatíma, vegna rasks á landi, sjónrænna áhrifa, hávaða og umferðar stórvirkra vinnuvéla. Að framkvæmdum loknum megi búast við jákvæðum áhrifum þar sem rykmengun og hávaði frá umferð minnkar með betri veglínunum (minni halla og víðari beygjum) og bundnu slitlagi.

Á áfanga II við Dynjanda eru lagðar fram tvær veglínur, veglína F og D. Í matsskýrslu kemur fram að nýr Vestfjarðavegur færir fjær Dynjanda verði hann lagður eftir veglínunni F en veglína D sem fylgi núverandi vegi fylgi mun minna rask. Að loknum framkvæmdum muni rykmökkur frá umferðinni hverfa og framkvæmdin hafi þar með jákvæð áhrif á upplifun þeirra sem heimsækja fossinn. Vegagerðin telur að lagning Vestfjarðavegar á áfanga II muni hafa talsverð jákvæð áhrif á Dynjanda óháð leiðarvali.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Ísafjarðarbær gerir eftirfarandi athugasemdir við áhrif á útivist og ferðamennsku á áfanga II: „Í áfanga II eru lagðar fram eftirfarandi valkostir þ.e. veglínur F, B2, D og E, í samanburði valkosta er leið E frá Norðurdalsár og norður fyrir Botnshestinn þ.e. jarðgangaleiðin ákjósanlegasti kosturinn með tilliti til umhverfisáhrifa framkvæmdarinnar. Í framhaldi áfanga II er Veglína F um Dynjandisvog ákjósanleg m.t.t. umferðaröryggissjónarmiða og minna rasks á fornminjum. Skipulags- og mannvirkjanefnd leggur til að leið F verði farin um Dynjandisvog og að ásýnd framkvæmdarinnar verði lágörkuð með mótvægisáðgerðum. Nefndin leggst gegn leiðarvali D þar sem hún uppfyllir ekki viðmið um hönnunarstaðla, þar sem forsendur framkvæmdarinnar er styrking samfélags með bættum samgöngum og með m.t.t. umferðaröryggis.“

Umhverfisstofnun gerir athugasemdir við veglínur vegna áhrifa á landslag, sbr. umfjöllun um áhrif á landslag. Að mati Umhverfisstofnunar er veglína skv. leið F talin hafa veruleg áhrif á landslag og ekki samræmast friðlýsingarskilmálum Dynjanda.



Niðurstaða

Að mati Skipulagsstofnunar eru áhrif valkostar F á útivist og ferðamennsku við Dynjanda talin jákvæðari en af valkosti D. Vegur færirst fjær áfangastaðnum, lengir það tímabil sem hægt er að sækja staðinn á hverju ári og eykur umferðaröryggi.

Þessi niðurstaða er háð því að farið sé í mótvægisáðgerðir sem fela í sér að fjarlægja núverandi veg og endurheimta ásýnd gamla vegsvæðisins í samræmi við aðliggjandi svæði. Umhverfisstofnun bendir á að aðstæður til að ná birkigróðri á strik á því svæði sem veglína D fer um séu ákjósanlegar. Bendir Umhverfisstofnun bendir á að Vegagerðin lýsir slíkum mótvægisáðgerðum ekki nema með almennum hætti og ekki liggi fyrir hvort eldri veglína verði fjarlægð. Þar sem um friðlýst svæði er að ræða þarf að liggja fyrir ítarleg útfærsla mótvægisáðgerða og mat á virkni þeirra áður en leyfi er gefið, þ.m.t. að ákveðið sé að fjarlægða eldri veg innan hins friðlýsta svæðis og samræma ásýnd á yfirborði gamla vegsvæðisins við aðliggjandi svæði.

3.2.4 Áhrif á heilsu og hljóðvist

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar segir að áhrif á heilsu og hljóðvist á áfanga II verði nokkuð neikvæð á framkvæmdatíma, vegna aukinnar hættu á mengunarslysum og vegna hávaða frá framkvæmdum. Á rekstartíma verður minni mengun og hávaði en af núverandi vegi og því muni nýr vegur hafa nokkuð jákvæð áhrif á heilsu og hljóðvist. Niðurstaða Vegagerðarinnar er sú að áfangi II muni hafa óveruleg áhrif á heilsu og hljóðvist í grennd við framkvæmdasvæðið.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að áhrif framkvæmda á áfanga II á heilsu og hljóðvist séu líkleg til að vera nokkuð neikvæð á framkvæmdatíma. Skipulagsstofnun gerir þó athugasemd við mat Vegagerðarinnar um áhrif á rekstartíma. Framkvæmdin í heild sinni er líkleg til að auka umferð og auka hraða þeirra bíla sem aka um veginn. Því vart hægt að gera ráð fyrir jákvæðum áhrifum á losun gróðurhúsalofttegunda eða hljóðvist. Að því sögðu telur Skipulagsstofnun að heildaráhrif áfanga II á heilsu og hljóðvist verði óveruleg.

3.2.5 Áhrif á fornleifar

Mat Vegagerðarinnar

Náttúrustofa Vestfjarða annaðist fornleifaskráningu vegna fyrirhugaðra breytinga á Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegi fyrir hönd Vegagerðarinnar. Í úttekt Náttúrustofu Vestfjarða er gefin upp fjarlægð minja frá miðlínu þeirra veglína sem lagðir eru fram til mats á umhverfis-áhrifum. Allar fjarlægðir miðast við loftlínu og upplýsingar um legu framkvæmdasvæða á kortum frá Vegagerðinni. Fjallað er um hverja veglínu fyrir sig og þær minjar sem eru innan 200 m áhrifasvæðis hennar. Nánari grein er gerð fyrir staðsetningu, skráningu og hættumati minja í viðauka 12 með matsskýrslu. Þá leggur Náttúrustofa Vestfjarða til mótvægisáðgerðir vegna hugsanlegra áhrifa á fornminjar.

Í matsskýrslu kemur fram að á áfanga II fundist 10 fornminjar, 6 innan jarðarinnar Dynjanda og 4 innan jarðarinnar Borgar. Gert sé ráð fyrir að framkvæmdin hafi nokkuð neikvæð áhrif á fornleifar á veglínu F á áfanga II, þar sem raska þurfi vörðu vegna tengingar að Dynjanda auk þjóðleiðar í landi Borgar, en veglína D hafi talsverð neikvæð áhrif vegna rasks á minjaklasanum í Búðavík. Fram kemur að engar fornleifar séu skráðar innan áhrifasvæðis veglína B2 og E á Dynjandisheiði þar sem þær víkja frá veglínu F og er því aðeins um að ræða fornleifar innan áhrifasvæðis veglína F og D.



Tafla 6.5.11. í matsskýrslu. Samanburður á fjölda fornleifa við skoðaðar veglínur í áfanga II.

	Áfangi II			
	Veglínur nýs vestfjarðavegar um Dynjandisheiði			
	F	B2	D	E
Fornleifar í vegstæði eða námu	2	2	5	2
Fornleifar í < 50 m frá ystu brún	1	1	3	1
Fornleifar ≥ 50 m frá miðlínu	4	4	4	4
Samtals	7	7	10	7

Í matsskýrslu kemur fram að alls séu sjö minjastaðir skráðir innan áhrifasvæðis veglínu F (B2 og E). Minjar innan 50 m frá miðlínu veglínu F (B2 og E) séu 3 talsins, þar af séu tvær fornminjar sem lenda í vegstæði, annars vegar fornleif (1833-48) í vegstæði tengingar að Dynjanda í Dynandisvogi og hins vegar fornleif (1833-03) í Borgarfirði sem lendi á nokkrum stöðum í vegstæði nýs Vestfjarðavegar. Fornleif (1833-12) sé heimild um samkomustað ofan Afréttarvatns og telur Náttúrustofa Vestfjarða að nægjanlegt sé að merkja þann stað.

Í matsskýrslu kemur fram að alls séu 10 minjastaðir skráðir innan áhrifasvæðis veglínu D. Minjar innan 50 m frá miðlínu nýs vegar séu sex talsins, þar af er þrjár fornleifar sem verða fyrir beinum áhrifum á framkvæmdatíma og ein fornleif sem liggur í tæplega 1 m fjarlægð frá ystu brún fyllingar. Mikilvægt að rannsókn fari fram verði Vestfjarðavegur lagður eftir veglínu D, enda liggja skeringar alveg að minjum og yfir þær að hluta.

Í matsskýrslu er greint frá áformaðri verktilhögun á framkvæmdatíma sem felst í frekari rannsóknum og merkingum á framkvæmdasvæðinu. Þá kemur fram að Vegagerðin muni stuðla að því að halda raski í lágmarki og að framkvæmdin takmarkist við vegstæðið sjálft. Vegskeringar verði takmarkaðar þar sem því verður við komið til að hlífa fornleifum. Allar minjar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verði merktar vandlega og afmarkaðar og umferð vinnuvéla verði bönnuð innan þeirra svæða. Þá verði þess gætt að hafa vinnuskúra og/eða efnageymslur ekki of nálægt fornleifum. Könnunarskurðir og nákvæm uppmæling til að kanna aldur og gerð minja verði gerðir þar sem það á við. Þá muni framkvæmdaraðili hafa samráð við Minjastofnun Íslands ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar í vegstæðinu.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Minjastofnunar kemur fram að fornleifarnar í Búðavík tilheyra líklega allar býlinu sem þar stóð og eru væntanlega frá sama tíma. Fornleifarnar myndi þannig minjaheild sem gefi þeim meira gildi en ella. Þá tekur Minjastofnun Íslands undir sjónarmið Náttúrustofu Vestfjarða um að rannsaka þurfi allar fornleifarnar með fornleifauppgreftri. Auk sýnilegra fornleifa má ætla að mannvistaleifar séu undir sverði á milli og í kring um skráðar fornleifar á svæðinu. Mikilvægar upplýsingar um lifnaðarhætti á staðnum kunni að liggja undir yfirborðinu og grafa þarf könnunarskurði til að ganga úr skugga um umfang mannvistarleifa annarra en skráðra mannvirkja. Ef í ljós kemur að lög séu rík af mannvist þarf að rannsaka þau að fullu. Þá telur Minjastofnun að gera þurfi verktökum grein fyrir fornleifum og staðsetningu þeirra til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá. Að auki leggur Minjastofnun til að gamla þjóðleiðin (1833-03), í landi Borgar í Borgarfirði, sem lendir undir veglínu D á nokkrum stöðum verði mæld inn með GPS tæki, hafi það ekki þegar verið gert, áður en henni verði raskað. Þá minnir stofnunin jafnframt á að sækja þarf um leyfi stofnunarinnar til að raska fornleifum sbr. 21.gr. laga um menningarminjar.



Niðurstaða

Skipulagsstofnun tekur undir með umsögn Minjastofnunar og tillögu Náttúrustofu Vestfjarða að rannsaka þurfi að fullu fornleifar í Búðavík verði veglína D fyrir valinu. Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við niðurstöðu Vegagerðarinnar um vægi áhrifa veglína F (B2 og E) og D á fornleifar og er sammála þeirri niðurstöðu Vegagerðarinnar að veglína D muni hafa neikvæðari áhrif á fornminjar en veglína F.

3.2.6 Áhrif á gróðurfar

Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur í matsskýrslu að veglínur F, B2, D og E (jarðgangaleið) liggja um fjölbreytilegt land milli Penningdals í Vatnsfirði og Mjólkár í Borgarfirði. Stór hluti svæðisins sé ógróinn en mosagróður víðáttumikill auk graslendis með smárunnum. Algengasta vistgerðin sé mosamelavist og hraungambravist, auk grasmóavistar og fjalldrapamóavistar. Í Penningsdal séu skriður ofan vegar en neðan vegar megi finna fjalldrapamóa og mosaholt með grösum og smárunnum. Þekja gróðurs á þessu svæði sé ekki heil og eru mosaholtin að mestu með um 25% þekju. Frá brúnni á Þverdalsá og meðfram henni sé nokkuð graslendi og votlendi.

Birkiskógur/birkikjarr

Í matsskýrslu kemur fram að birki sé ekki að finna á Dynjandisheiði. Hins vegar sé birkikjarr meðfram Svíná upp af Dynjandisvogi í Afréttardal, sem allar veglínur F, B2, D, og E muni liggja um, veglínur B2, E og F þó meira en veglína D. Birkið sé þó ekki samfellt heldur með mosaholtum og skriðum á milli. Birki á svæðinu falli ekki undir verndarákvæði í 61. gr. náttúruverndarlaga en samkvæmt vistgerðaflokkun sé á þessu svæði um grasmóavist, fjalldrapamóavist, og kjarrskógavist að ræða, auk urðarskriðuvistar. Bæði grasmóavist og kjarrskógavist séu með hátt verndargildi en fjalldrapamóavist og urðarskriðuvist með miðlungs verndargildi.

Lífmassi

Í matsskýrslu kemur fram að lífmassi hafi verið reiknaður út fyrir allar veglínur í Dynjandisvogi. Allar veglínur F, B2, D og E skerði lífmassa á svæðinu vegna rasks á birki. Veglínur F, B2 og E þó lítilla meira en veglína D.

Votlendi

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að votlendi sem fellur undir verndarákvæði náttúruverndarlaga sé að finna á þremur stöðum innan rannsóknarsvæðis veglína F, B2, D og E.

Norðvestan við Þverdalsvatn, í grennd við núverandi veg sé 4,5 ha mýri með mýrastör og klóffu. Þar muni allar veglínur að mestu liggja í núverandi vegstæði en þar sem nýr vegur samkvæmt veglínunum F, B2, D og E verði hærri og breiðari en núverandi vegur muni fyllingar hans liggja út í jaðar votlendisins á tveimur köflum eða á samtals um 350 m löngum kafla. Vistgerðirnar séu brokflóa- og starungsmýravistir sem hafi mjög hátt verndargildi.

Skammt ofan við Dynjandistjörn sé 3,3 ha flói með klóffu, bláberjalyngi og fjalldrapa. Fyllingar veglína F, B2, D og E muni liggja út í jaðar hans á um 50 m löngum kafla. Vistgerðin á umræddu svæði sé brokflóavist sem hafi mjög hátt verndargildi.

Við Afréttarvatn sé tjarnar- og gulstararflói við austanvert vatnið. Stærð hans sé um 3,2 ha og liggja allar veglínur F, B2, D og E um hann á um 100 m löngum kafla. Aðalvistgerðin á þessum stað sé gulstararflóavist en einnig er nokkuð af tjarnarstararflóavist en þær hafi mjög hátt verndargildi.

Allar veglínur F, B2, D og E skerði votlendissvæði. Þar sem veglínurnar liggja í sama vegstæði við votlendissvæðin, raski þær svæðunum allar jafn mikið.



Stöðuvötn og tjarnir

Fram kemur í matsskýrslu að allar veglínur raski stöðuvötnum og tjörnum sem njóta verndar samkvæmt náttúruverndarlögum en þær séu sjö talsins. Þær flokkast allar undir vistgerðina kransþörungavötn á hálendi og hafi miðlungsverndargildi.

Framkvæmdin raski Þverdalsvatni, Djúpavatni og „Dynjandistjörn“ en þeim hafi öllum verið raskað við lagningu núverandi Vestfjarðavegar. Milli stöðva 8000-8100 sé ný veglína við núverandi veg þar sem hann liggur í jaðri Þverdalsvatns og telur framkvæmdaraðili að endurlagning vegarins muni ekki hafa mikil viðbótaráhrif á vatnið.

Fyllingar veglínu B2 muni liggja út í austanverðan jaðar Djúpavatns milli stöðva um 12500-12560. Vatninu hafi ekki verið raskað áður á þessum stað, þó séu áhrifin metin óveruleg neikvæð.

Milli stöðva um 24300-24530 sé veglínan í og við farveg Dynjandisár og tjarnar sem núverandi vegur hafi myndað, en vatnasvið Dynjandisár er hluti af friðlýstu náttúruvætti. Fram kemur að tilvonandi vegur muni ekki hafa mikil viðbótaráhrif á það rask sem núverandi vegur hefur nú þegar haft.

Þá liggja allar veglínur í sveig í kringum Afréttarvatn í Afréttardal og hafi þannig óbein áhrif á stöðuvatn og umhverfi þess, án þess þó að raska því sjálfu.

Veglína B2 raski stöðuvötnum og tjörnum meira en veglínur F, D og E, þar sem fyllingar veglínu B2 liggja út í austanvert Djúpavatn á kafla en veglínur F, D og E hafi engin áhrif á vatnið.

Sjávarfitjar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að engar sjávarfitjar séu á II. áfanga framkvæmdar.

Heildaráhrif á gróður

Þegar borin eru saman áhrif veglína F, B2, D og E á birki/kjarrskógavist í Dynjandisvogi sést að veglínur F, B2 og E raska allar birki/kjarrskógavist jafn mikið eða rúmlega 4 ha meðan raskar af völdum veglínu D er um 3,5 ha. Samkvæmt Skógræktinni telst birkikjarrið á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í Dynjandisvogi ekki falla undir sérstaka vernd samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, lið b. Hins vegar er vistlendið sem þau heyra undir, þ.e. kjarrskógavist, með hátt verndargildi. Mögulegt er að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á birkikjarr með mótvægisáðgerðum á framkvæmdatíma.

Þegar borin eru saman áhrif veglína á skerðingu lífmassa í Dynjandisvogi sést að veglínur F, B2 og E skerða lífmassa jafn mikið eða tæplega um 28.000 kg/þurrefnis meðan veglína D skerðir rúmlega 26.000 kg/þurrefnis.

Við samanburð á áhrifum veglína F, B2, D og E á votlendi sést að allar veglínur skerða votlendi jafn mikið, eða um 1,5 ha.

Við samanburð á beinum áhrifum veglína F, B2, D og E á stöðuvötn og tjarnir sést að allar veglínur raska stöðuvötnum og/eða tjörnum, veglína B2 þó mest eða tæplega 1 ha.

Gert er ráð fyrir að áhrif framkvæmdar á áfanga II muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á gróðurfar, óháð leiðarvali. Mest áhrif eru talin vera á birkigróður og votlendi á öllum veglínunum eða nokkuð neikvæð en óveruleg áhrif á flóru, gróið land, stöðuvötn og tjarnir.

Tafla 6.6.10 í frummatsskýrslu. Bein skerðing á flatarmáli birkikjarrs, lífmassa, votlendis, stöðuvatna og tjarna í áfanga II.

Áfangi II	Eining	Veglína F	Veglína B2	Veglína D	Veglína E
Skerðing á birkikjarri	ha	4,2	4,2	3,5	4,2
Skerðing á lífmassa	kg/þurrefnis	27.953	27.953	26.326	27.953
Skerðing á votlendi *	ha	1,5 / 0,67	1,5 / 0,67	1,5 / 0,67	1,5 / 0,67
Skerðing á stöðuvötnum og tjörnum ≥ 0,1 ha	ha	0,65	0,85	0,65	0,65

* Fyrri talan sýnir heildarskerðingu votlendis og sú seinni skerðingu á votlendi sem nýtur verndar.



Mótvægisáðgerðir

Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin muni stuðla að því að röskun á gróðri verði sem minnst og takmarkist að mestu við vegstæðið sjálft. Gengið verði frá skeringum þannig að sem minnst hætta verði á rofi. Við frágang vegarins verði fyllingar og skeringar aðlagðar að nærliggjandi umhverfi. Þá verði öll svæði við hlið vegar, vegkantar, skeringar og aflagðir vegkaflar, jöfnuð og grædd upp þar sem við á að framkvæmdum loknum.

Þá verði jarðlagi og svarðlagi haldið til haga og jafnað verður yfir röskuð svæði eins fljótt og hægt er. Þá verði að minnsta kosti jafn mikið gróðurlendi grætt upp og raskast við framkvæmdirnar.

Samráð verði við Skógræktina áður en framkvæmdir hefjast. Framkvæmdum verði hagað þannig að reynt verður að skerða birkikjarr sem minnst. Birkiskógur og birkikjarr sem raskast við framkvæmdir verði mæld og samið um mótvægisáðgerðir og vöktun að lokinni uppgræðslu. Tekið verði mið af grenndargróðri við uppgræðslu.

Samráð verði haft við Skógræktina, Umhverfisstofnun og Landgræðsluna varðandi frekari leiðbeiningar um hvaða tegundir og aðferðir skuli nota við uppgræðslu.

Að lokinni uppgræðslu verði fylgst með framvindu gróðurs meðan nýgróður er að ná sér á strik. Þá verði einnig fylgst með hvort hætta sé á rofi.

Þá verði reynt að skerða votlendi sem minnst og að minnsta kosti jafn stórt votlendi og raskast verður endurheimt. Endurheimt votlendis verði í samráði við sérfræðing um endurheimt votlendis, hagsmunaaðila og viðkomandi sveitarfélags. Til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á votlendi er fyrirhugað að endurheimta votlendi sem ræst hefur verið fram í grennd við framkvæmdasvæðið.

Ekki sé hægt að endurheimta tjarnir eða stöðuvötn en Vegagerðin leggur til að endurheimt verði votlendi í stað þeirra tjarna sem skerðast vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar.

Áhrif á sjávarfitjar séu varanleg og óafturkræf. Ekki er vitað um aðferðir við að endurheimta sjávarfitjar.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á að þótt mótvægisáðgerðir eins og endurheimt votlendis séu til bóta verði að hafa í huga að vötn í vel grónu hálendi jafngildi ekki votlendi á láglandi. Aðstæður til endurheimtar séu fyrst og fremst á láglandi og ólíklegt að tegundir sem þrífast á hálendari svæðum geti nýtt sér slík búsvæði. Því verði að gera þá kröfu að reynt sé með öllum tiltækum ráðum að forðast að raska votlendi á hálendi.

Fram kemur í umsögn Landgræðslunnar að við mótvægisáðgerðir og ákvörðun á umfangi skuli hafa í huga að endurheimt vistkerfa og virkni þeirra getur tekið langan tíma og verði jafnvel aldrei endurheimt að fullu, þetta eigi sérstaklega við um jarðveg. Þá leggur Landgræðslan til að endurheimt verði vistkerfi sem nemi þrefaldri stærð þeirra sem sannarlega tapast við framkvæmdina. Landgræðslan er jákvæð í garð umfjöllunar í matsskýrslu um endurheimt staðargróðurs. Þá sé umfjöllun í matsskýrslu þar sem fjallað er um nýtingu svarðlags og jarðvegs sem fellur til við framkvæmdina við frágang og mótvægisáðgerðir jákvæð.

Fram kemur í svari Vegagerðarinnar að reynt verði að forðast að leggja vegi um votlendi. Hjá því verði hins vegar ekki komist á nokkrum stöðum á Dynjandisheiði. Þá kemur fram að Vegagerðinni hafi ekki borist þær upplýsingar að endurheimt votlendis á láglandi teljist ekki sem mótvægisáðgerð við raski votlendis á hálendum svæðum. Það komi ekki fram í vinnureglum Umhverfisstofnunar sem Vegagerðin hefur unnið eftir. Í umræddum vinnureglum kemur fram að leitast skuli við að endurheimta svipaða votlendisgerð og tapast sé þess kostur.

Náttúrufræðistofnun Íslands leggur til að skoðað verði að færa veglínu F neðar í hlíðina við Hærri-Öxl þar sem að hið nýja vegstæði fari sveig umhverfis Afréttarvatn. Þar sé votlendissvæði sem



skerðast við framkvæmdina. Gróin votlendissvæði, einkum í grennd við tjarnir/vötn séu almennt lítil og fá á svæðinu en þetta sé eitt þeirra stærri. Skoða mætti að hafa vegstæðið áfram vestan vatnsins eins og það liggur nú þar sem það myndi raska vatnasviði og votlendi umhverfis vatnið minna, eða skoða hvort færa megi veglínuna eitthvað austar.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að mikil snjósöfnun er á núverandi veg í Afréttardal. Vegna hættu á snjósöfnun er ekki hægt að færa veginn austar en veglínu F við Afréttarvatn og enn síður væri hægt að fylgja núverandi vegi. Vegagerðin telur jákvætt að flytja Vestfjarðaveg fjær Hærri-Öxl sem er á B-hluta náttúruverndarlaga og tilnefnd til friðunar vegna ferskvatnsvistgerðar. Fram kemur að þeir valkostir sem lagðir eru fram til mats á umhverfisáhrifum raska ekki lindasvæðinu Hærri-Öxl.

Niðurstaða

Endurbættur Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði mun að mestu liggja um lítt gróin klapparholt með lítilli gróðurþekju. Allar veglínur koma til með að raska stöðuvötnum og tjörnum sem njóta verndar á grundvelli náttúruverndarlaga. Jafnframt mun framkvæmdinni fylgja töluvert rask á birki, sem fellur ekki undir verndarákvæði náttúruverndarlaga en hefur samt sem áður hátt verndargildi auk þess að vera innan friðlýsts svæðis Dynjanda.

Allar veglínur koma til með að raska votlendissvæðum á hálendi sem njóta sérstakrar verndar á grundvelli náttúruverndarlaga auk þess sem þar má finna vistgerðir með mjög hátt verndargildi. Telur Skipulagsstofnun sérstaklega óheppilegt að ekki hafi verið mögulegt að komast hjá raski á votlendi við Afréttarvatn og vatnasviði þess, til dæmis með því að leggja veg einhverjum tugum metrum austar en ráðgert er.

Vegagerðin áformar að endurheimta votlendi í stað þess votlendis og þeirra tjarna sem verða fyrir raski af framkvæmdinni. Líkt og Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á þá hafa vel gróin vötn og votlendissvæði á hálendi tiltekna sérstöðu og endurheimt votlendissvæða á láglandi ekki líkleg til með að skapa sambærileg búsvæði.

Að teknu tilliti til ofangreinds telur Skipulagsstofnun að áhrif framkvæmdar á gróðurfar á áfanga II verði talsvert neikvæð, óháð valkosti.

3.2.7 Áhrif á fuglalíf

Mat Vegagerðarinnar

Náttúrustofa Vestfjarða vann fuglaathuganir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði fyrir hönd Vegagerðarinnar.

Í matsskýrslu kemur fram að athugunarsvæði Vestfjarðavegar á áfanga II sé nokkuð fjölbreytt. Uppi á heiðinni séu mosaholt algengust. Þar hafi heiðlóa, snjótittlingur og steindepill verið algengustu fuglarnir í athugunum. Í birkikjarri í Dynjandisvogi hafi þúfutittlingar, skógarprestir, hrossagaukar og músarrindlar verið algengastir en þeir hafi einnig verið algengir í búsvæði sem var blandað birki og mólendi. Á votlendum svæðum við ár og vötn hafi sést lómar og álfir á vötnunum í varpi. Einnig mátti sjá straumönd og himbrimi við vötnin.

Fram kemur í matsskýrslu að alls hafi 30 tegundir fugla sést á rannsóknarsvæðinu við athuganir 2007 og 2015. Niðurstöður þéttleikareikninga fyrir allt rannsóknarsvæðið sýni að þúfutittlingur sé algengasti fuglinn en þéttleiki hans reiknist 50,2 pör/km². Hrossagaukur hafi verið með þéttleikann 14,2 pör/km² en skógarþröstur og snjótittlingur um 12 pör/km² hvor tegund. Aðrar tegundir sem hafi verið það algengar að hægt sé að reikna út þéttleika voru heiðlóa (7 pör/km²), steindepill (6,5 pör/km²) og músarrindill (1,4 pör/km²).

Að mati Vegagerðarinnar muni framkvæmdin hafa talsverð neikvæð áhrif á algengustu tegundirnar þ.e. þúfutittling, skógarþröst og hrossagauk sem séu algengastar í og við birkikjarr á meðan á



framkvæmdum stendur en óveruleg áhrif til lengri tíma. Upp á heiðinni séu það þúfutittlingur, heiðlóa og snjótittlingur sem gætu orðið fyrir talsverðum neikvæðum áhrifum á meðan á framkvæmdum stendur en óverulegum áhrifum til lengri tíma.

Vegagerðin telur að við Afréttarvatnið megi búast við talsverðum neikvæðum áhrifum fyrir álf þar sem álfardyngja sé við vatnið austanvert. Algengustu fuglategundirnar á athugunarsvæðinu séu algengar á Vestfjörðum og um land allt.

Vegagerðin telur að að framkvæmdir áfanga II muni hafa óveruleg áhrif á fugla.

Mótvægisáðgerðir

Fram kemur í matsskýrslu að þar sem núverandi vegir yrðu aflagðir og græddir upp með birki (sjálfsáning eða sáning) gætu þær aðgerðir komið til móts við áhrif á þá fugla sem háðir eru birkikjarri. Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði sem minnst verði reynt að skerða óraskað land sem minnst. Engum nýjum, grónum svæðum verði raskað á varptíma fugla frá byrjun maí fram í lok júlí. Þar sem núverandi vegir liggja í gegnum birkikjarr og verða aflagðir í Dynjandisvogi verða þeir græddir upp með birki í samráði við landeigendur, Umhverfisstofnun og Skógræktina.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Engar umsagnir eða athugasemdir bárust varðandi áhrif framkvæmdar á fuglalíf á áfanga II.

Niðurstaða

Framkvæmdin mun hafa áhrif á fugla á svæðinu, sérstaklega þar sem vikið verður út af núverandi vegi. Neikvæð áhrif vegaf framkvæmda á fuglalíf eru vegna jarðrasks og umferðar ökutækja, sem veldur afföllum á varpfuglum og ungum. Nýr vegur rýrir einnig varpland og fæðusvæði. Helstu neikvæð áhrif framkvæmdar á fuglalíf verða vegna skerðingar á votlendissvæðum og tjörnum. Áhrif framkvæmda á fugla eru að mestu tímabundin meðan á framkvæmdum stendur en geta orðið varanleg þar sem fæðuöflunarsvæði og varpsvæði fara undir veg. Við Afréttarvatn er álfardyngja við vatnið austanvert og getur framkvæmd haft neikvæð áhrif á álf á svæðinu.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við niðurstöðu Vegagerðarinnar um vægi ólíkra valkosta á fuglalíf og er sammála þeirri niðurstöðu að Vegagerðarinnar að áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf séu óveruleg og að mestu leyti staðbundin og bundin við framkvæmdartíma.

3.2.8 Áhrif á lífríki straumvatna og stöðuvatna

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar segir að eftirfarandi vatnsföll séu innan 200 m áhrifasvæðis fyrirhugaðra framkvæmda á áfanga II: Þverdalsvatn, Þverdalsá, Norðdalsá, Seljadalsvatn, Djúpavatn, Kollagötuá, Austurá, Trölladalsá, Dynjandisá, „Dynjandistjörn“, Afréttarvatn og Svíná.

Í matsskýrslu kemur fram að veglína F komi til með að þvera Þverdalsá á ræsi þar sem áin fellur úr Þverdalsvatni. Þá verða Norðdalsá, Kollagötuá, Austurá, Trölladalsá og Svíná þveraðar með stálræsi sem mögulega verði hálfbogar á steyptum undirstöðum. Fram kemur að ekki liggja fyrir upplýsingar um lífríki vatnsfallanna á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Veglína E er frábrugðin F að því leyti að hún kemur til með að fara um jarðgöng undir Norðdalsá og því ekki þörf á þverun vatnsfallsins.

Fram kemur í matsskýrslu að núverandi vegur liggja yfir stökk yfir Dynjandisá á milli Kálfeyrarfoss og Dynjandistjarnar. Veglína F feli í sér að stökkurinn verði lengdur út í tjörnina.

Í matsskýrslu kemur fram að á áfanga II komi veglínur F og E til með að raska Þverdalsvatni og Dynjandistjörn. Veglína B2 komi auk þess til með að raska Djúpavatni. Áðurnefnd vötn njóta öll verndar á grundvelli 61. gr. náttúruverndarlaga. Í tilfelli Þverdalsvatns sé um að ræða 0,2 ha rask



en vatnið sé um 6,2 ha. Djúpvatn sé 1,8 ha að stærð og áætlað rask vegna veglínu B3 er áætlað 0,2 ha. Þá sé Dynjandistjörn um 4 ha en áætlað rask sé um 0,4 ha.

Að mati Vegagerðarinnar geti lagning Vestfjarðavegar á áfanga II haft neikvæð áhrif á lífríki í ám og vötnum sem vegurinn raskar. Talið er að áhrifin verði aðallega á framkvæmdatíma en að honum loknum verði áhrif óveruleg.

Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hafi skoðað ýmsar úrfærslur á legu vegarins við Dynjandistjörn. Vegagerðin hafi valið að raska frekar tjörninni en Kálfeyrarfossi. Við verkhönnun verði skoðað hvort hægt sé að draga úr áhrifum á tjörnina án þess að hróflað verði við fossinum. Við það muni skeringin á norðurbakka árinna óhjákvæmilega aukast. Því geta fylgt verulegir ókostir.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við niðurstöðu Vegagerðarinnar um að áfangi II komi til með að hafa óveruleg áhrif á lífríki í ám og vötnum að loknum framkvæmdum. Takmarkaðar upplýsingar liggja þó fyrir um lífríki í ám og vötnum á áfanga II, til að mynda hvort finna megi staðbundna fiskistofna í þeim ám sem á að þvera. Því er mikilvægt að við hönnun þverana verði þess gætt að hönnun ræsa verði með þeim hætti sem lýst er í kafla 6.8.5 í matsskýrslu. Þrátt fyrir að takmarkaðar upplýsingar liggja fyrir um lífríki í vötnum og ám á áfanganum má gera ráð fyrir að í flestum tilfellum verði áhrif þverana staðbundin og óveruleg. Gera má ráð fyrir að veglína B2 hafi meiri neikvæð áhrif á lífríki í ám og vötnum en veglína F vegna rasks á Djúpvatni.

3.2.9 Áhrif á lífríki í fjöru og leiru

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er ekki fjallað sérstaklega um áhrif áfanga II á lífríki í fjöru eða leiru en fram kemur að þau áhrif séu talin óveruleg.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar segir að til standi að leggja nokkra vegkafla við fjöru, m.a. í Suðurfirði og Borgarfirði. Bent er á gagnsemi þess að gera vegkantinn aflíðandi í stað bratts sem mótvægisáðgerð vegna lífríkis sem mun raskast við framkvæmdirnar. Aflíðandi kantur myndi auka líkur á að frumframleiðendur og dýr gætu tekið sér bólfestu á nýju svæði og myndi það líkja eftir náttúrulegri fjöru. Þessi mótvægisáðgerð á einnig við um landfyllingar og myndi gagnast þar sem þvera á Vatnsfjörð.

Í svari Vegagerðarinnar segir að Vegagerðin muni hafa í huga við veghönnun að aðlaga vegfláa sem liggja við strönd og út í sjó sem best að náttúrulegu umhverfi. Reynt skal að draga úr bratta þar sem það er hægt og talið er að það yrði lífríkinu á svæðinu til bóta.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun bendir á að á áfanga II koma vegur og vegfyllingar til með að liggja í fjöru í Borgarfirði og Dynjandisvogi. Ekki liggja fyrir upplýsingar um umfang rasks né upplýsingar um lífríki í þeim fjörum sem verða fyrir raski. Samkvæmt vistgerðaflokkun Náttúrufræðistofnunar Íslands er að finna fjöruvistgerðir með hátt og mjög hátt verndargildi í Borgarfirði og Dynjandisvogi.

Skipulagsstofnun telur að áhrifin verði nokkuð neikvæð en vægi áhrifa kemur til með að ráðast af umfangi rasks og þeim vistgerðum sem það rask nær til ásamt því hversu vel takist til að draga úr þeim áhrifum með nánari hönnun vegfyllinga. Því telur Skipulagsstofnun mikilvægt að haft verði samráð við Hafrannsóknastofnun um nánari útfærslu vegamannvirkja sem koma til með að liggja í fjöru.



3.2.10 Áhrif á jarðfræði

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að lagning nýs Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði á áfanga II muni raska jarðmyndunum sem séu innan friðlýstra svæða Vatnsfjarðar og Dynjanda, innan svæðis nr. 310 á C-hluta náttúruminjaskrár og innan hverfisverndarsvæðis H1 í Ísafjarðarbæ. Engum jarðmyndunum sem njóta verndar 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 verði raskað. Klappir séu algengar á svæðinu og hafi allar veglínurnar í för með sér rask á þeim, sem hafi talsverð neikvæð áhrif á jarðmyndanir þar sem farið sé um vernduð svæði. Vegagerðin telur að á áfanga II muni framkvæmdir hafa talsverð neikvæð áhrif á klappir, en að veglína E muni hafa minni neikvæð áhrif en aðrar veglínur þar sem hún liggir í jarðgöngum á kafla. Vegna staðsetningar eru áhrif allra veglína á áfanga II á jarðmyndanir talin talsverð neikvæð.

Fram kemur í matsskýrslu að við frágang á námum og skeringum verði leitast við að færa svæðin í sem upprunalegast horf. Reynt verði að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi. Þá verði efnistöku staðsettir þannig að hægt sé að fella þá sem best að landi að efnistöku lokinni. Við gerð stórra klapparskeringa á svæðinu þurfi að gæta þess að flokka efnið frá upphafi sprenginga til mismunandi nytja og gæta að því að nægilegt landrymi sé til reiðu fyrir slíkt á framkvæmdatíma. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum sé hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Fram kemur í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands að almennt telji stofnunin að fyrirhugaðar framkvæmdir muni ekki hafa neikvæð áhrif á mikilvægar jarðminjar og á það við um alla áfanga leiðarinnar. Því gerir stofnunin ekki athugasemdir við framkvæmdina m.t.t. jarðminja.

Niðurstaða

Innan áhrifasvæðis áfanga II eru ekki jarðmyndanir sem eru sérstakar eða einstakar á lands- eða heimsvísu. Ekki er talið að rask á jarðmyndunum á svæðinu sé ekki í andstöðu við verndarmarkmið í 3. gr. Náttúruverndarlaga. Engum jarðmyndunum sem njóta verndar 61. gr. náttúruverndarlaga verður raskað en staðsetning framkvæmda innan verndarsvæða gerir það að verkum að jarðmyndanirnar hafa meira verndargildi en ella. .

Þrátt fyrir að um sé að ræða umfangsmikla vegaf framkvæmd sem fer um verndarsvæði er Skipulagsstofnun ekki sammála Vegagerðinni að áhrif á jarðminjar verði talsvert neikvæð. Með hliðsjón að því að framkvæmdir koma ekki til með að raska mikilvægum jarðminjum telur Skipulagsstofnun að áhrif verði nokkuð neikvæð á jarðminjar á áfanga II, óháð veglínunum.

3.2.11 Áhrif á landslag og ásýnd

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að Borgarfjörður og Dynjandisvogur eru innan hverfisverndarsvæðis í aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar. Dynjandi og aðrir fossar í Dynjandisá ásamt umhverfi þeirra eru friðlýstir sem náttúruvætti. Svæðið hafi hátt verndargildi með tilliti til fjölbreytileika, heildstæði og mikilfengleika. Í Dynjandisvogi sé veglína F með tengivegum aðeins lengri en veglína D en veglínan sjálf sé styttri. Nýlögn vegar verði töluvert meiri á veglínu F, sem geri það að verkum að skerðing hverfisverndarsvæðis og friðlýsts svæðis Dynjanda verði meiri á veglínu F en veglínu D.

Vegagerðin telur að áhrif veglínu F, með tilliti til verndargildis og vægis áhrifa, verði óveruleg á landslag og sjónræna þætti nema í Dynjandisvogi þar sem áhrifin verði talsvert neikvæð. Neikvæð áhrif sé að hluta til hægt að lágmarka með því að beita mótvægisáðgerðum, til dæmis á gróður. Áhrif annarra kosta B2, D og E séu einnig óverulega neikvæð.



Að mati Vegagerðarinnar eru heildaráhrif veglína F, B2 og E á landslag á áfanga II líkleg til að vera nokkuð neikvæð en áhrif af veglínu D óveruleg.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Umhverfisstofnun telur að jarðgangalínan E hafi minni áhrif en veglínur F og B2. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að: „helstu umhverfisáhrif áfanga II á landslag gætu orðið í Dynjandisvogi sökum áhrifa af skeringum og fyllingum ef vegur verður lagður skv. veglínu F. Að mati Umhverfisstofnunar hefði sú veglagning varanleg og verulega neikvæð áhrif á landslag innan hins friðlýsta svæðis.

Umhverfisstofnun telur að Vegagerðin eigi að leggja fram ákveðnar hugmyndir um aðgerðir til að afmá aflagða vegi sérstaklega þar sem einungis standa eftir stuttir kaflar án sýnilegs tilgangs. Þetta ætti að vera sérstaklega auðvelt á Dynjandisheiði þar sem vegurinn er víða afar ófullkomið og efnislítið mannvirki. Að mati Umhverfisstofnunar ætti einnig að kanna hvort ekki megi draga aflagða vegi betur saman og draga úr sýnileika þótt þeir verði áfram nýttir sem aðkomuleið að öðrum mannvirkjum s.s. á Meðalnesi.

Umhverfisstofnun gerir athugasemd við veglínu F um Meðalnes og segir að á fyrri stigum hafi verið „bent á að skoðað verði hvort á þessari leið sé unnt að leggja veginn á mörkum fjalls og fjöru þar sem hægt er í stað þess að leggja veginn í fjöruna eins og gert er á nokkrum stöðum. Þetta þýðir ekki að Umhverfisstofnun telji að leggja eigi vegi í miðjum hlíðum eins og fram kemur í greinargerð á bls. 78 - 81. Til að skýra málið enn frekar er bent á mynd 6.6.23. Þar sem sjá má veg sem að mati Umhverfisstofnunar liggur á mörkum fjalls og fjöru.“

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin sé ósammála umsögn Umhverfisstofnunar um að veglína F muni hafa umtalsverð neikvæð áhrif á landslagið ofan Búðavíkur. Vegagerðin er sammála Umhverfisstofnun um að veglína F hafi meiri neikvæð áhrif á landslag og ásýnd en veglína D í Dynjandisdal og ofan Búðavíkur. Vegagerðin telur þó að áhrifin verði ekki umtalsverð, heldur talsverð og vísar til niðurstöðu sérfræðiskýrslu Náttúrustofu Vestfjarða (sbr. bls. 50 í viðauka 18).

Í umsögninni segir ennfremur varðandi athugasemd um legu vegar í fjörunni við Meðalnes að „þar sem núverandi vegur liggur um brattar hlíðar verður hann fluttur niður að sjó þar sem það er mögulegt. Í frummatsskýrslu er fjallað um ofanflóð. Ofanflóðahætta er þar sem núverandi vegur liggur um brattar hlíðar, m.a. Búðahlíð og Mjólkárhlíð. Þar er mikilvægt að færa veginn niður að sjó, frá hlíðinni og hafa breiða vegrás meðfram honum, til að taka við ofanflóðum. Með því verður öryggi vegfarenda aukið verulega.

Varðandi athugasemd um að ekki liggi fyrir hvort vegir verði fjarlægðir vísar Vegagerðin í kafla 4.8.5. en þar er lýsing á frágangi núverandi vegar þar sem hann verður aflagður. Nánari ákvörðun um frágang hans sé háð leiðarvali, samningum við landeigendur og samráði við Umhverfisstofnun og sveitarstjórn.

Vegagerðin er sammála Umhverfisstofnun um að jarðgangalínan E hafi minni neikvæð áhrif í för með sér en veglínur F og B2. Vegna kostnaðar kemur hún þó tæplega til greina og því leggur Vegagerðin til að veglína F verði fyrir valinu, þar sem veglínur E og B2 víkja frá henni.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun tekur undir mat Vegagerðarinnar um að á áfanga II hafi veglína F óveruleg áhrif stærsta hluta leiðarinnar en talsverð neikvæð áhrif í Dynjandisvogi. Ef bornar eru saman veglínur sem liggja um sömu svæði hafa allar veglínurnar F, B2 og E við Botnshest óveruleg áhrif. Veglína D við Dynjanda hafi óveruleg áhrif.

Innan friðlýsts svæðis við Dynjanda telur Umhverfisstofnun að leið D sé betri kostur en leið F þar sem leið F ofan Búðavíkur mun fela í sér umtalsverð umhverfisáhrif vegna varanlegra breytinga á landslagi og ásýnd svæðisins.



Tekið er undir með Umhverfisstofnun að með tilliti til landslag er veglína samkvæmt leið D betri kostur, þar sem farið er með núverandi vegi.

Þar sem um friðlýst svæði er að ræða þarf að liggja fyrir ítarleg útfærsla mótvægisáðgerða og mat á virkni þeirra áður en leyfi er gefið, þ.m.t. að ákveðið sé að fjarlægða eldri veg innan hins friðlýsta svæðis og samræma ásýnd á yfirborði gamla vegsvæðisins við aðliggjandi svæði. Að því gefnu að metið sé að slíkar áðgerðir séu raunhæfar til að færa ásýnd í kringum vegsvæði D til fyrra horfs eru heildaráhrif af valkosti F um Dynjanda á landslag talsverð að mati Skipulagsstofnunar.

Tekið er undir að jarðgangalína E hafi minnst áhrif í för með sér en gerir ekki athugasemdir við svör Vegagerðarinnar.

3.2.12 Samanburður valkosta í áfanga II og helstu áhrif

Mat Vegagerðarinnar

Að mati Vegagerðarinnar koma þær veglínur sem lagðar eru fram á áfanga II til með að hafa svipuð áhrif á umhverfið. Veglína D raski fornleifum meira en aðrar veglínur en landslagi minna.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Ísafjarðarbæjar segir að í „framhaldi áfanga II er Veglína F um Dynjandisvog ákjósanleg m.t.t. umferðaröryggissjónarmiða og minna rasks á fornminjum. Skipulags- og mannvirkjanefnd leggur til að leið F verði farin um Dynjandisvog og að ásýnd framkvæmdarinnar verði lágmarkuð með mótvægisáðgerðum. Nefndin leggst gegn leiðarvali D þar sem hún uppfyllir ekki viðmið um hönnunarstaðla, þar sem forsendur framkvæmdarinnar er styrking samfélags með bættum samgöngum og með m.t.t. umferðaröryggis.“

Í umsögn Umhverfisstofnunar segir að helstu umhverfisáhrif áfanga II gætu orðið í Dynjandisdal og Dynjandisvogi. Annars vegar vegna áhrifa á birki og hins vegar vegna neikvæðra áhrifa á landslag. Þar vegast á verndarhagsmunir annars vegar landslags og ásýndar og hins vegar gróðurfars. Við mat á veglínu D og F telur Umhverfisstofnun að fyrst og fremst eigi að líta til varanleika og umfangs neikvæðra áhrifa. Veglína F mun liggja um áður óraskað svæði og verða mjög áberandi í landi. Veglína D liggur um þegar raskað svæði og einnig eru þar meiri möguleikar við endurheimt gróðurs á svæðum sem raskað verður s.s. í skeringum. Líta ber til þess að birkigróður á Vestfjörðum hefur undanfarna áratugi verið í mikilli framför sbr. umfjöllun í greinargerð, bæði vegna minnkandi álags vegna sauðfjárbeitar og breytinga í veðurfari. Því má ætla að unnt verði að endurheimta og auðvelda landnám birkis, jafnvel í vegfláum eins og Vegagerðin hefur kynnt sem möguleika við lagningu Vestfjarðavegar í Þorskafirði. Umhverfisstofnun telur því að veglína D falli betur að verndarhagsmunum svæðisins þar sem miklar skeringar og fyllingar skv. línu F ofan Búðavíkur muni valda umtalsverðum og varanlegum breytingum á landslagi og ásýnd svæðisins. Þá fær Umhverfisstofnun ekki séð að það samræmist skilmálum friðlýsingar Dynjanda að veita leyfi fyrir veglínu F innan hins friðlýsta svæðis.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun að helstu neikvæð áhrif vegna framkvæmda á áfanga II verði í Dynjandisdal og Dynjandisvogi. Þar eru lagðar fram tvær veglínur, F og D, og eru þær báðar líklegar til að hafa talsverð neikvæð áhrif á friðlýst svæði Dynjanda. Áhrifin eru þó mismunandi eftir umhverfisþáttum og takast á ólík sjónarmið varðandi það hvor leiðin sé heppilegri.

Skipulagsstofnun er sammála Umhverfisstofnun að veglínu F komi til með að fylgja umfangsmikið rask í öröskuðum hlíðum Dynjandisdals. Því mun hún hafa mikil áhrif á landslag innan svæðis sem er friðlýst vegna landslags. Að mati Skipulagsstofnunar hefur veglína F þó þann kost að vegur og veltenging færir fjær náttúruvættinu Dynjanda og nær útmörkum hins friðlýsta svæðis. Þannig



færast meginumferð fjær áfangastaðnum. Að mati Skipulagsstofnunar myndi mótvægisáðgerð sem felst í að fjarlægja ummerki eldri vegar og ganga frá eldri svæðum með þeim hætti að ásýnd þess svæðis sé sem næst upprunalegu horfi vera til þess fallin að vega verulega upp á móti neikvæðum áhrifum á landslag.

Veglína D hefur þann ókost, fram yfir leið F, að raska menningarminjum við Búðarvík auk þess að hún kemur til með að raska birki á stærra svæði. Aðstæður til þess að endurheimta birki kunna þó að vera ákjósanlegar, samanber umsögn Umhverfisstofnunar, sem geta dregið úr áhrifum rasks á gróðri.

Þá er einnig vert að benda á að samkvæmt Vegagerðinni er öryggi vegfarenda meira og það tímabil sem hægt er að nýta veginn á ársgrundvelli lengri samkvæmt valkosti F.

3.3 Áfangi III - Bíldudalsvegur

3.3.1 Lýsing á valkostum

Á áfanga III eru fjórar veglínur til skoðunar, veglínur X, Y, Z og Q.

Veglína X er 28,5 km löng og byrjar í stöð 6400 í Fossfirði á núverandi vegi við afleggjarann að flugvellinginum á Hvassnesi. Veglínan fylgir núverandi vegi til að byrja með að stöð 8400. Frá stöð 8400 liggur línan að mestu ofan núverandi vegar þar til hún á um 500 m í Dufansdalsá. Þar þverar hún núverandi veg og liggur nokkuð fyrir neðan hann yfir Dufansdalsá þar til hún kemur í núverandi veglínu undir Dufansdalsnúp. Veglína X víkur svo aftur frá núverandi vegi í Þernudal og þverar á nna neðan núverandi brúar. Veglínan fylgir svo að mestu núverandi vegi þar til komið er að Fossá þar sem línan fer um fjörur og ósa árinna. Um Hrafns-skagahlíð liggur línan að mestu neðan núverandi vegar allt þar til komið er í Reykjarfjörð þar sem hún þverar núverandi veg inn að botni. Við botn fjarðarins liggur línan um grunnsævi utan við ós Reykjarfjarðarar.

Frá botni Reykjarfjarðar fer línan um skriður og fjörur út Reykjarfjörðinn. Þegar utar dregur liggur hún að mestu í fjöru utan núverandi vegar þar til hún fer fyrir Sunnunes og sameinast núverandi vegi yst í Trostansfirði.

Inn Trostansfjörðinn fer línan um skriður og fjöruborð. Fyrst um sinn að mestu á núverandi vegi en utan hans þar sem núverandi vegar liggur ofar í landi. Veglínan liggur svo utan núverandi vegar um malarbaka og fjörukamb fyrir botni fjarðarins þar til hún sveigir upp kjarrigrónar hlíðar við ós Sunndalsár. Ofar í hlíðum Trostansfjarðar kemur línan inn á núverandi veg og hefur svipaða legu og núverandi vegur upp úr dalnum. Línan fylgir núverandi vegi að miklu leyti efst í hlíðum Norðdals. Hún víkur þó nokkuð frá núverandi vegi á kafla þar sem hún þverar Norðdalsá tvisvar áður en hún tengist Vestfjarðavegi nokkru sunnar en núverandi Bíldudalsvegur.

Veglína Y er 2,2 km löng og víkur frá veglínu X á 2 km kafla í Reykjarfirði, milli stöðva 17000-19000. Veglínan er 250 m lengri en veglína X. Hún liggur uppi á landi þar sem veglína X liggur úti í sjó. Veglínan er í grennd við núverandi Bíldudalsveg í botni Reykjarfjarðar, en færast aðeins fjær Reykjarfjarðarlag. Veglína Y er lögð fram vegna athugasemda landeigenda og bæjarstjórnar Vesturbýggðar. Veglínan liggur ofar í landi í vesturhlíðum Reykjarfjarðar en veglína X og þverar Reykjarfjarðará grynningum utan við ós Reykjarfjarðarar. Þaðan er veglínan til að byrja með samsíða og svo ofan á núverandi vegi þar til hún sameinast veglínu X.

Veglína Q er 1,4 km löng og víkur frá veglínu X á 1,1 km kafla í Reykjarfirði, milli stöðva 17600-18700. Hún liggur uppi á landi þar sem veglína X liggur úti í sjó. Veglína Q liggur um botn Reykjarfjarðar og fylgir núverandi vegi betur en veglína X. Veglínan er í grennd við núverandi Bíldudalsveg í botni Reykjarfjarðar og fer um grynningar fyrir utan við ós Reykjarfjarðar. Þaðan er veglínan til að byrja með samsíða og svo ofan á núverandi vegi. Veglínan liggur skammt neðan við



núverandi veg framhjá Reykjarfjarðarlaug. Hún fylgir svo núverandi vegi þar til hún sameinast veglínu X.

Veglína Z liggur um Trostansfjörð. Hún er 4,2 km löng og víkur frá veglínu X á 3,9 km kafla frá sjávarkambinum í vestanverðum Trostansfirði að núverandi Bíldudalsvegi í brekkunni ofan Trostansfjarðar. Veglínan fer um skriður og fjöruborð Trostansfjarðar ofar í landi en veglína X. Hún þverar Sunndalsá einnig ofar en veglína X.

Veglínan sveigir upp kjarrigrónar hlíðar Trostansfjarðar og liggur svo fast við núverandi veg en stefnir svo lengra til suðurs í víðari beygju en núverandi vegur og veglína X og liggur um kjarri vaxnar hlíðar.

3.3.2 Áhrif á landnotkun og mannvirki

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar tekur umfjöllun um áhrif á landnotkun og mannvirki á áfanga III til mögulegra áhrifa framkvæmdar á eftirfarandi þætti: landbúnað, búsetuskilyrði, starfsemi fiskeldisfyrirtækja, æðarrækt, frístundahús og mannvirki. Þar sem tekur til áhrifa framkvæmdar á samfélag notast Skipulagsstofnun við yfirskriftina *áhrif á landnotkun og samfélag*.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að nýr Bíldudalsvegur á áfanga III, skerði tún við bæinn Foss. Áhrif á landbúnað verði ekki mikil, þau verði að mestu bein en staðbundin og tímabundin því jafn stórt gróðurlendi og raskast verði grætt upp. Að mati Vegagerðarinnar kemur áfangi III til með að hafa nokkuð neikvæð áhrif á landbúnað.

Fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar að lagning Bíldudalsvegar á áfanga III komi til með að raska friðsæld við íbúðarhús á Fossi og við frístundahús í grennd við veginn. Að framkvæmdum loknum verði meiri friðsæld við íbúðarhús á Fossi að sumarlagi en nú. Búsetuskilyrði á svæðinu versni tímabundið og staðbundið á meðan framkvæmdir standa yfir en að loknum framkvæmdum verði miklar jákvæðar breytingar á aðstæðum til heilsársbúsetu á Fossi. Vegagerðin telur að áfangi III hafi veruleg jákvæð áhrif á búsetuskilyrði við veginn.

Að mati Vegagerðarinnar kemur nýr vegur á áfanga III til með að hafa veruleg jákvæð áhrif á starfsemi fiskeldisfyrirtækja á svæðinu vegna heilsárstengingar um Bíldudalsveg.

Vegagerðin telur að nýr Bíldudalsvegur á áfanga III komi til með að hafa staðbundin, varanleg jákvæð áhrif á æðarrækt í landi Foss, vegna stækkunar varpsins. Vegagerðin telur að færsla Bíldudalsvegar við æðarvarpið geti haft talsverð jákvæð áhrif á varpið.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að lagning nýrra vega raski friðsæld við frístundahús á svæðinu. Framkvæmdir í grennd við frístundahús hafi neikvæð áhrif á notendur þeirra á framkvæmdatíma. Áhrifin verði þó aðeins tímabundin og staðbundin. Að loknum framkvæmdum verði betra aðgengi að frístundahúsum á svæðinu allan ársins hring og auðveldara fyrir þá sem dvelja í þeim að ferðast um svæðið.

Fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar að fyrirhugaðar framkvæmdir dragi úr landnotkunarmöguleikum Dufansdals-Efri á svæði neðan vegar, sunnan Dufansdalsár (mynd 6.2.3.). Vegagerðin telur að þrátt fyrir neikvæð áhrif á landnotkunarmöguleika Dufansdals-Efri, geti áfangi III haft talsverð jákvæð áhrif á notendur frístundahúsa á svæðinu.

Vegagerðin telur að áhrif framkvæmda á áfanga III komi til með að hafa talsverð jákvæð áhrif á landnotkun á svæðinu.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Eigendur Dufansdals-Efri gera athugasemdir við fyrirhugaða breytingu á legu vegar um land sitt. Nýr vegur kemur til með að skerða möguleg afnot þeirra af jörð sinni.



Niðurstaða

Að mati Skipulagsstofnunar felast áhrif framkvæmda á áfanga III fyrst og fremst í jákvæðum áhrifum á búsetuskilyrði á Vestfjörðum vegna samgöngubóta og þá sér í lagi vegna bættra vetrarsamgangna.

Áhrif á landbúnað eru líkleg til að vera neikvæð en með tilliti til lítils umfangs rasks telur Skipulagsstofnun þau áhrif vera óveruleg. Þá kann framkvæmdin að hafa neikvæð áhrif á landnotkunarmöguleika einstakra landeigenda en þau áhrif verða þó að teljast óveruleg í heildina.

Áhrif á æðarvarp verða mögulega jákvæð en með tilliti til þess að með framkvæmdum verði mögulegt að stækka eitt æðarvarp lítilla telur Skipulagsstofnun að áhrif áfanga III á æðarvarp verði óveruleg.

Áhrif á búsetuskilyrði í næsta nágrenni við framkvæmdasvæðið eru líkleg til að vera jákvæð vegna bættra samgangna og þá er aðgengi að frístundahúsum að sama skapi líklegt til að verða betra. Að teknu tilliti til þess hve lítil búseta er á svæðinu og fá frístundahús telur Skipulagsstofnun áhrifin vera nokkuð jákvæð.

Að teknu tilliti til ofangreinds eru framkvæmdir á áfanga III líklegar, að mati Skipulagsstofnunar, til að hafa talsvert jákvæð áhrif á landnotkun og samfélag, óháð leiðarvali. Tekur sú niðurstaða Skipulagsstofnunar tillit til framkvæmda á áfanga II. Enda eru jákvæð áhrif betri Bíldudalsvegur að stórum hluta háð því að heilsársvegur verður lagður yfir Dynjandisheiði.

3.3.3 Áhrif á útivist og ferðamennsku

Mat Vegagerðarinnar

Í matskýrslu Vegagerðarinnar segir að framkvæmdin muni auka möguleika til útivistar við Bíldudalsveg að vetrarlagi. Í Fossfirði og Reykjarfirði færast Bíldudalsvegur, veglína X, fjær vinsælum ferðamannastöðum, þ.e. fossinum í Fossá og Reykjarfjarðarlaug. Í Fossfirði færast vegurinn um 130 m, en við færsluna skapist betra næði fyrir íbúa og meira pláss fyrir ferðamenn til að njóta fossins. Þegar ekið verður frá Dynjandisheiði í átt að Fossi verði betra útsýni að fossinum frá nýjum vegi en núverandi vegi. Ekki hafi verið tekin ákvörðun um hvort núverandi brú verði fjarlægð. Nýr Bíldudalsvegur á áfanga III muni færast fjær Reykjarfjarðarlaug og rykmökkur frá umferðinni hverfur.

Lagðar eru fram þrjár veglínur í Reykjarfirði, veglína X, Y og Q (mynd 6.2.10.). Vegagerðin telur að veglína X muni hafa neikvæð áhrif á útsýni frá Reykjarfjarðarlaug og því hafi veglínur Y og Q meiri jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku. Framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á upplifun þeirra sem heimsækja laugina. Vegagerðin telur að nýr Bíldudalsvegur á áfanga III muni hafa nokkuð jákvæð áhrif á áhugaverða ferðamannastaði í grenndinni óháð leiðarvali. Fjölgun ferðamanna muni auka eftirspurn eftir útivist á svæðinu, t.d. gönguferðum, fuglaskoðun, berjatíslu og veiði. Þá megi gera ráð fyrir verulega jákvæðum afleiðum áhrifum framkvæmdarinnar á ferðaþjónustu vestan og norðan framkvæmdasvæðisins, þegar samgöngur á svæðinu batna. Einnig megi gera ráð fyrir að afleið áhrif framkvæmdarinnar geti falist í betri dreifingu ferðafólks um Vestfirði og að ferðamannatímabilið lengist í báða enda, þar sem vegir verði opnir allan ársins hring. Með því gæti ferðaþjónustan á svæðinu styrkst og grundvöllur aukist til frekari uppbyggingar í tengslum við ferðaþjónustu og styrkingu innviða.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Umsögn barst frá Ísafjarðarbæ um áhrif á útivist á ferðamennsku á áfanga III: „Áfangi III Bíldudalsvegur, Bíldudalsflugvöllur-Vestfjarðarvegur er lagt upp með veglínur X, Y og Z, almenn sátt virðist ríkja á milli Vegagerðar og landeigenda með veglínunni Z og leggur Vegagerðin til að sú leið verði valin, nefndin tekur undir sjónarmið Vegagerðar“



Niðurstaða

Skipulagsstofnun tekur undir vægiseinkunn Vegagerðarinnar um áhrif á ferðamennsku og útivist innan áfanga III.

3.3.4 Áhrif á heilsu og hljóðvist

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að fjarlægð sundlaugar í Reykjarfirði frá vegi sé nú 25 m en verði 163 m verði Bíldudalsvegur lagður eftir veglínu X en 35 m verði hann lagður eftir veglínu Y. Aðstæður fyrir botni Reykjarfjarðar muni batna en með veglínu Y verður hávaði áfram ofan leyfilegra marka sé miðað við jafngildishljóðstigið 45 dB(A).

Fram kemur í matsskýrslu að fjarlægð íbúðarhúss á Fossi frá vegi sé nú 103 en verði 165 m eftir framkvæmdir.

Að mati Vegagerðarinnar kemur áfangi III til með að hafa nokkuð neikvæð áhrif á heilsu og hljóðvist á framkvæmdatíma, vegna aukinnar hættu á mengunarslysum og vegna hávaða frá framkvæmdum. Að loknum framkvæmdum verði verði minni mengun og hávaði en af núverandi vegi og því muni nýr vegur hafa nokkuð jákvæð áhrif á heilsu og hljóðvist á rekstrartíma. Niðurstaða Vegagerðarinnar er sú að áfangi III muni hafa óveruleg áhrif á heilsu og hljóðvist í grennd við framkvæmdasvæðið.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að framkvæmdir á áfanga III séu líklegar til að hafa nokkuð neikvæð áhrif á heilsu og hljóðvist á framkvæmdatíma.

Að mati Skipulagsstofnunar eru áhrif framkvæmda á áfanga III að loknum framkvæmdum líkleg til að vera óveruleg á heilsu og hljóðvist en ekki nokkuð jákvæð líkt og Vegagerðin gerir. Ástæðan er sú að fáir búa eða hafa viðveru í nágrenni vegarins auk þess sem samgönguúrbætur eru líklegar til að auka umferð um Bíldudalsveg og þar með draga að einhverju marki úr jákvæðum ávinningi framkvæmda á heilsu og hljóðvist.

Skipulagsstofnun telur að veglínur Y og Q séu líklegar til að hafa meiri neikvæð áhrif á hljóðvist í Reykjarfirði en veglína X. Stofnunin telur samt sem áður, líkt og fyrr segir, að allar veglínur séu líklega til með að hafa óveruleg áhrif á hljóðvist að framkvæmdum loknum.

3.3.5 Áhrif á fornleifar

Mat Vegagerðarinnar

Náttúrustofa Vestfjarða annaðist fornleifaskráningu vegna fyrirhugaðra breytinga á Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegi fyrir hönd Vegagerðarinnar. Nánari grein er gerð fyrir staðsetningu, skráningu og hættumati minja í viðauka 12 með matsskýrslu.

Gert er ráð fyrir að framkvæmdir á áfanga III muni allar veglínur X, Y, Z og Q hafa nokkuð neikvæð áhrif á fornleifar vegna rasks á garðlagi í Dufansdal og vörðu í Trostansfirði. Auk þess mun veglína Q raska mógröfum í Reykjarfirði.



Tafla 6.5.12.í matsskýrslu. Samanburður á fjölda fornleifa við skoðaðar veglínur í áfanga III

	Áfangi III			
	Veglínur nýs Bíldudalsvegjar			
	X	Y	Z	Q
Fornleifar í vegstæði eða námu	3	3	3	4
Fornleifar í < 50 m frá ystu brún	11	14	12	13
Fornleifar ≥ 50 m frá miðlínu	11	11	10	11
Samtals	25	28	25	28

Í matsskýrslu kemur fram að alls séu 25 minjastaðir skráðir innan áhrifsvæðis veglínu X. Minjar innan 50 m frá miðlínu veglínu X séu 14 talsins, þar af eru þrjár í sjálfu vegstæðinu og tvær fornminjar nálægt eða fast við útbrún skeringar. Minjar utan 50 m svæðis frá miðlínu séu 11, þar af hluti rústaþyrpingar við ós Dufansdalsár sem Náttúrustofa Vestfjarða leggur til að verði girt af í heild sinni vegna framkvæmda við nýja brú á Dufansdalsá. Umræddar rústir séu m.a. svokallað Ánargerði/Akurgerði (1833-31) sem sagt er vera frá landnámsöld. Náttúrustofa Vestfjarða telji afar brýnt að fara í aðgerðir til að vernda gerðið fyrir skemmdum á framkvæmdartíma. Aðrar fornminjar þurfi að merkja á áberandi hátt. Sækja þurfi um leyfi til Minjastofnunar til að raska túngarði Stekkjartanga í landi Dufansdals (1833-44), vegi í landi Reykjarfjarðar (1833-22) og vörðu í landi Trostansfjarðar (1833-14).

Fram kemur í matsskýrslu að alls séu 28 minjastaðir skráðir innan áhrifsvæðis veglínu Y og Q. Minjar innan 50 m frá miðlínu veglínu Y séu 17 talsins, þar af séu þrjár í sjálfu vegstæðinu og tvær fornminjar nálægt eða fast við útbrún skeringar. Minjar utan 50 m svæðis frá miðlínu séu 11 talsins þær sömu og vegna veglínu X. Sækja þurfi um leyfi til Minjastofnunar til að raska mógröfum (1833-47) auk þeirra sem nefndar eru vegna veglínu X.

Í matsskýrslu kemur fram að sömu minjastaðir séu innan áhrifsvæðis veglínu Q. Minjar innan 50 m frá miðlínu séu 17 talsins, þar af séu fjórar í sjálfu vegstæðinu og tvær fornminjar nálægt eða fast við útbrún skeringar. Minjar utan 50 m svæðis frá miðlínu séu 11 talsins og þær sömu og vegna veglína X og Y. Sækja þurfi um leyfi til Minjastofnunar til að raska sömu minjum og á veglínu Y.

Fram kemur að alls séu 25 minjastaðir skráðir innan áhrifsvæðis veglínu Z. Minjar innan 50 m frá miðlínu veglínu Z séu 15 talsins, þar af séu þrjár í sjálfu vegstæðinu og tvær fornminjar nálægt eða fast við útbrún skeringar. Minjar utan 50 m svæðis frá miðlínu séu minjarnar 10 talsins, þar af hluti áður nefndrar rústaþyrpingar við ós Dufansdalsár. Aðrar fornminjar þurfi að merkja á áberandi hátt. Sækja þarf um leyfi til Minjastofnunar til að raska túngarði Stekkjartanga í landi Dufansdals (1833-44), vegi í landi Reykjarfjarðar (1833-22) og vörðu í landi Trostansfjarðar (1833-14).

Í matsskýrslu er greint frá áformaðri verktilhögun á framkvæmdatíma sem felst í frekari rannsóknum og merkingum á framkvæmdasvæðinu. Þá kemur fram að Vegagerðin muni stuðla að því að halda raski í lágmarki og að framkvæmdin takmarkist við vegstæðið sjálft. Vegskeringar verða takmarkaðar þar sem því verður við komið til að hlífa fornleifum. Allar minjar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verða merktar vandlega og afmarkaðar og verður umferð vinnuvéla bönnuð innan þeirra svæða. Þá verður varast að hafa vinnuskúra og/eða efnageymslur of nálægt fornleifum. Könnunarskurðir og nákvæm uppmæling til að kanna aldur og gerð minja verður gerður þar sem það á við. Þá muni framkvæmdaraðili hafa samráð við Minjastofnun Íslands ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar í vegstæðinu.



Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Fram kemur í umsögn Minjastofnunar um veglínu X séu 11 minjar innan 50 m frá veglínu þar sem grípa þurfi til mótvægisáðgerða. Vegna minja (1833-13), (1833-20), (1833-26), (1833-30), (1833-41), (1833-43), (1833-45) og (1833-46) sé nægjanlegt að merkja fornminjar með áberandi hætti til að að koma í veg fyrir að fornleifarnar raskist af vangá á meðan á framkvæmdum stendur. Vegna Seljarústar (1833-27), túngarðs (1833-28) og rústar (1833-29) telur Minjastofnun að girða þurfi meðfram fornleifunum, milli þeirra og vegarins til að koma í veg fyrir að fornleifarnar raskist af vangá á meðan á framkvæmdum stendur. Ef ekki verður komist hjá raski á rústunum þarf að sækja um leyfi Minjastofnunar fyrir raskinu og sæta þeim skilmálum um rannsóknir sem stofnunin kanna að setja fallist hún á að fornleifunum verði raskað.

Varða (1833-14) í Trostansfirði lendir í skeringu en hún hefur þegar verið skráð og telur Minjastofnun skráningu vera fullnægjandi mótvægisáðgerð en minnir á að sækja þarf um leyfi stofnunarinnar til að rask fornleifum. Á Skeleyri liggur vegur (1833-22) sem er alveg gróinn og uppbyggður og hefur líklega verið gerður fyrir bifreiðar. Minjastofnun leggur til að grafinn verði könnunarskurður þvert í gegnum vegin þar sem honum verði raskað til að fá betri upplýsingar um aldur og gerð vegarins.

Við bakka Dufandalsár er Ánargerði/Akurgerði (1833-31) og telur Minjastofnun að um merkar fornminjar geti verið að ræða. Stofnunin telur mjög mikilvægt að vel verði staðið að merkingu og fornleifafræðingur verði hafður með þegar minjar verði merktar. Þá geti minjarnar einnig verið í hættu vegna brúarframkvæmda og umferðar um svæðið. Ef ekki verði komist hjá raski þarf leyfi Minjastofnunar fyrir raskinu og skal framkvæmdaraðili sæta þeim skilmálum um rannsóknir sem stofnunin kanna að setja fallist hún á að gerðinu verði raskað.

Stekkjartangatóft (1833-42): Minjastofnun Íslands telur að girða þurfi meðfram fornleifunum til að koma í veg fyrir að fornleifarnar raskist af vangá á meðan á framkvæmdum stendur. Verði ekki komist hjá raski þarf að sækja um leyfi Minjastofnunar fyrir raskinu og sæta þeim skilmálum um rannsóknir sem stofnunin kanna að setja varðandi leyfisveitingu.

Túngarður (1833-44) lá utan um rústir (1833-42, 1833-43) og rústarbungu (1833-45). Núverandi þjóðvegur liggur í gegnum garðinn. Þar sem veglína X mun liggja nær sjónum en núverandi vegur mun hún skerða meira af garðinum en núverandi vegur hefur þegar gert. Vegurinn mun hins vegar liggja fjær rústunum sem eru innan garðsins. Minjastofnun Íslands telur að fornleifafræðing þurfi til að skoða snið garðsins þar sem honum verður raskað til að reyna að fá frekari upplýsingar um gerð hans.

Í umsögn Minjastofnunar um veglínu Y sem viku frá veglínu X í botni Reykjarfjarðar kemur fram að séu fjórar minjar þar sem grípa þurfi til mótvægisáðgerða. Lagt er til að rannsaka það sem eftir er af rúst (1833-23) með fornleifauppgreftri, en fyrri vegagerð hafi raskað rústinni að hluta. Tvær minjar eru við núverandi veg um Reykjarfjörð torfhús (1833-24) og girðing (1833-25) og telur Minjastofnun að merkja þurfi hús og girðingu til að koma í veg fyrir að þau raskist af vangá. Þá kemur fram að umsögn Minjastofnunar um veglínu Y á áfanga III gildir einnig fyrir veglínu Q en hún liggur yfir mógrafir (1833-47), þar sem veglína Y liggur framhjá þeim. Minjastofnun Íslands telur skráningu mógrafanna fullnægjandi mótvægisáðgerð en minnir á ef raska þarf gröfunum þarf að sækja um leyfi stofnunarinnar til að raska fornleifum, sbr. 21. gr. laga um menningarminjar. Fram kemur að grípa þurfi til mótvægisáðgerða vegna þriggja minja vegna veglínu Z. Þar sé varða (1833-13) 30 m frá skeringu sem þurfi að merkja auk vörðu (1833-14) sem lendir í skeringu, hún hafi þegar verið merkt og telur Minjastofnun það vera fullnægjandi mótvægisáðgerð. Þá þurfi að merkja rétt (1833-18) á áberandi hátt.



Niðurstaða

Á áfanga III, frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðarvegi á Dynjandisheiði, eru skráðar 36 fornleifar á jörðunum Dufansdal, Fossi, Reykjarfirði og Trostansfirði. Flestar fornleifar eru skráðar innan áhrifasvæðis veglína Y og Q eða 28 en aðeins færri innan áhrifasvæðis X og Z eða 25. Minjastofnun hefur yfirfarið framlögð gögn og gerir ekki athugasemdir við mat framkvæmdaraðila en leggur til mótvægisáðgerðir vegna fornleifa sem kunna að verða fyrir áhrifum. Flestar minjanna má verja með því að merkja þær, eða girða af, þó þær séu nærri framkvæmdum. Skipulagsstofnun tekur undir með umsögn Minjastofnunar að brýnt sé að girða af í heild sinni Ánargerði/Akurgerði (1833-31), sem sagt er vera frá landnámsöld, við ós Dufandalsár vegna framkvæmda við nýja brú við ána.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við niðurstöðu Vegagerðarinnar um vægi ólíkra valkosta á fornminjar og er sammála þeirri niðurstöðu Vegagerðarinnar að veglínur X, Y, Z og Q muni allar hafa nokkuð neikvæð áhrif á fornminjar.

Vakin er athygli á að allar framkvæmdir sem kunna að raska eða valda skaða á minjum ber að tilkynna til Minjastofnunar Íslands sem tekur ákvarðanir um mótvægisáðgerðir og veitir leyfi til að fjarlægja eða hylja minjar samkvæmt lögum um menningarminjar.

Fram kemur að framkvæmdaraðili hyggst fara að tilmælum um mótvægisáðgerðir sem Minjastofnun Íslands fer fram á í umsögn sinni háðar leiðarvali. Áður en framkvæmdir hefjast verður haft samráð við Minjastofnun Íslands og aflað leyfa til fornleifarannsóknna og til að raska fornleifum sem óhjákvæmilegt er að lendi innan framkvæmdasvæðis.

3.3.6 Áhrif á gróðurfar

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu segir að veglínur muni liggja um fjölbreytilegt land milli Hvassness í Fossfirði og Vestfjarðavegar á Dynjandisheiði. Stór hluti svæðisins sé ógróinn en graslendi og mosagróður sé víðáttumikil gróðurlendi á svæðinu. Þá sé töluvert birkilendi auk lyngmóa. Algengasta vistgerðin sé grasmóavist en útbreiðsla kjarrskógavistar og mosamelavistar sé einnig töluverð. Þá eru bugðupuntsvist, ljónslappaskriðuvist og hraungambravist einnig útbreiddar vistgerðir.

Birkiskógur/birkikjarr

Fram kemur í matsskýrslu að allar veglínur X, Y og Z muni raska birki/kjarrskógavist í Hrafnsskagahlíð í vestanverðum Fossfirði og í Trostansfirði. Veglínur X, Y og Q raski birki/kjarrskógavist minna en veglína Z, eða 7,5 ha meðan veglína Z raski um 9 ha. Samkvæmt Skógræktinni teljast birkilendin í Hrafnsskagahlíð og Trostansfirði undanþegin 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, lið b. Hins vegar hafi vistgerðin sem þau heyra undir, þ.e. kjarrskógavist, hátt verndargildi. Mögulegt sé að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á birkikjarr með mótvægisáðgerðum á framkvæmdatíma. Gróðurlendi og vistgerðir fyrir veglínu Q hafi ekki verið mæld, en hún liggja um sömu gróðurlendi og vistgerðir og veglína Y, þótt hún víki frá henni á rúmlega 1 km kafla. Umfjöllun um gróðurfar á veglínu Q miðist við þær rannsóknir sem gerðar hafa verið vegna annarra veglína.

Lífmassi

Fram kemur í matsskýrslu að lífmassi hafi verið reiknaður út fyrir allar veglínur í Trostansfirði. Allar veglínur X, Y og Z skerði lífmassa svæðisins með raski á birki. Meiri lífmassi sé í vegstæði veglína X og Y en veglínu Z og því skerði veglínur X og Y meiri lífmassa, rúmlega 67.000 kg/þurrefnis, en veglína Z, tæplega 49.000 kg/þurrefnis, þrátt fyrir að skerða minna birki/kjarrskógavist en veglína Z.



Votlendi

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð framkvæmd skerði votlendissvæði í vestanverðum Fossfirði, í Dufansdal og innanlega í vestanverðum Reykjafirði. Umfang rasks á öllum línunum sé nokkuð jafnt eða um 0,7 ha en veglínur X og Q liggja neðar um votlendið í Reykjafirði og hafi því minni áhrif á það en veglína Y. Til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á votlendi sé fyrirhugað að endurheimta votlendi sem ræst hefur verið fram í grennd við framkvæmdasvæðið.

Stöðuvötn og tjarnir

Fram kemur í matsskýrslu að nýir vegir muni liggja í jaðri tveggja stöðuvatna og raska tjörnum. Flestar tjarnanna séu á hálandasta hluta Dynjandisheiðar, gróðursnauðar, vatnslitlar og grunnar, og þess eðlis að þorna upp að hluta yfir sumartímann. Veglína X skerði tjarnir á Dynjandisheiði þar sem fyllingar hennar ná út í tjarnirnar. Annars vegar sé tjörn við stöð 34100 á Dynjandisheiði, hins vegar sé tjörn milli stöðva 34500-34550 á Dynjandisheiði. Þar sem veglínur Y og Z fylgja veglínu X um þetta svæði sé bein skerðing vegna veglína sú sama eða um 0,1 ha. Vegagerðinni er ekki kunnugt um aðferðir við að endurheimta tjarnir í stað þeirra sem raskast en leggur til að aukið svæði votlendis verði endurheimt í stað þeirra stöðuvatna og tjarna sem raskast vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Sjávarfitjar

Í matsskýrslu kemur fram að sjávarfitjar með sjávarfitjungi séu við ósa Dufansdalsár og í botni Fossfjarðar. Þar sem allar veglínur X, Y, Z og Q liggja í sama vegstæði við umrædd svæði er skerðing þeirra sú sama eða um 0,1 ha. Vegagerðinni er ekki kunnugt um aðferðir til að endurheimta sjávarfitjar.

Tafla 6.6.11. Bein skerðing á flatarmáli birkikjarrs, lífmassa, votlendis, stöðuvatna og tjarna og sjávarfitja í áfanga III.

Áfangi III	Eining	Veglína X	Veglína Y	Veglína Z	Veglína Q
Skerðing á birki	ha	8,9	8,9	9,5	8,9
Skerðing á lífmassa	kg/þurrefnis	67.355	67.355	48.750	67.355
Skerðing á votlendi *	ha	1,5 / 0,7	1,5 / 0,7	1,5 / 0,7	1,5 / 0,7
Skerðing á stöðuvötnum og tjörnum ≥ 0,1 ha	ha	0,12	0,12	0,12	0,12
Skerðing á sjávarfitjum	ha	0,1	0,1	0,1	0,1

*Fyrri talan sýnir heildarskerðingu votlendis og sú seinni skerðingu á votlendi sem nýtur verndar.

Vegagerðin telur að lagning Bíldudalsvegar á áfanga III komi til með að hafa nokkuð neikvæð áhrif á gróðurfar.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á að sýnatökustöðvar í Fossfirði voru allar fyrir utan fyrirhugaðan veg (leið X) og þ.a.l. var ekki kannað dýralíf sem finnst á sjávarfitjunum í firðinum. Einnig virðist ekki hafa verið lagt mat á vatnsskipti. Hætt er við að með því að leggja veginn út fyrir sjávarfitjarnar muni þær hverfa vegna þess að ferskvatnsáhrif aukist og sjávarfalla muni ekki gæta nóg fyrir innan til að viðhalda þeim aðstæðum sem sjávarfitjar þurfa til að þrífast. Náttúrufræðistofnun Íslands telur ólíklegt að sjávarfitjar geti þrífist við ós Fossár sé leið X valin.

Í svari Vegagerðarinnar segir að forhönnun brúar yfir Fossá gerir ráð fyrir 17 m langri brú. Það sé umtalsvert lengri brú en þarf til að tryggja að sjávarföll verði óbreytt innan þverunar eftir framkvæmd. Vegagerðin telur afar ólíklegt að aðstæður í Fossfirði breytist vegna þverunar að því marki að þær hefðu afdrifaríkar afleiðingar fyrir sjávarfitjar í Fossfirði og telur að áhrifin séu fyrst



og fremst beint rask sem fer undir vegfyllinguna sem er um 0,13 ha. Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á að Veglína Z í Sunndal virðist valda minni skerðingu á birkiskógum en veglína X. Fara þurfi með gát og skoða hvort Stefánssól vaxi í fyrirhuguðu vegstæði.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að í Trostansfirði hafi veglínur X og Z bæði kosti og galla og að mati stofnunarinnar sé besta veglínan blanda þessara tveggja þ.e. veglína Z um fjarðarbotninn en veglína X um birkiskóg í Sunndal næst núverandi vegi. Að mati Umhverfisstofnunar gæti veglína Z haft verulega neikvæð áhrif á birkiskóg vegna legu um óraskað svæði sunnan núverandi vegar.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að stofnunin telji rétt ályktað að veglína Z komi til með að skerða birkiskóga síður en veglína X.

Fram kemur í svörum Vegagerðarinnar að hafi ekki reynst unnt að mæta tillögum Umhverfisstofnunar um að fylgja veglínu Z yfir Sunndalsá og tengjast svo veglínu X við eyðibýlið í Trostansfirði þar sem langhalli yrði of mikill. Þá telur Umhverfisstofnun að þar sem veglína Z liggur sunnan við núverandi veg í Trostansfirði muni hún hafa veruleg neikvæð áhrif á birkiskóg og kljúfa skóginn að nýju. Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að veglína Z raskar birki á stærra svæði en veglína X í Trostansfirði, en að hún skerði minni lífmassa en veglína X. Vegna athugasemda Umhverfisstofnunar við veglínur X og Y í Reykjarfirði sem kynntar voru í frummatsskýrslu um að færa veglínu Y nær jaðri votlendis var kynnt til sögunnar ný veglína Q. Hún liggur í jaðri votlendis milli stöðva 17200 og 18000 til að draga úr áhrifum framkvæmdar á votlendi.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun telur óvissu uppi um áhrif vegfyllingar Bíldudalsvegar á sjávarfitjar við Fossá. Þrátt fyrir vatnsskipti verði tryggð, líkt og Vegagerðin telur, þá kemur vegfylling til með að liggja þétt við sjávarfitjarnar og óvíst er hvort straumur aukist á aðfalli og útfalli meðfram fyllingum og valdi þannig rofi á sjávarfitjunum. Þá bendir Skipulagsstofnun á að Vegagerðin áformar nýja tengingu við bæinn Foss sem samkvæmt kortum kemur til með að liggja þvert yfir sjávarfitjar. Ekki kemur fram í matsskýrslu hvernig sú vegtenging verður útfærð en hún mun að líklega fela í sér meira beint rask á sjávarfitjum en lagning Bíldudalsvegar. Auk þess að raska sjávarfitjum beint mun hún loka af hluta þeirra frá hafi. Ekki virðast útreikningar í matsskýrslu taka tillit til þess rasks sem verður vegna vegtengingarinnar. Heildarstærð sjávarfitja á Íslandi er lítil og njóta þær sérstakrar verndunar á grundvelli náttúruverndarlaga. Forðast ber að raska sjávarfitjum nema brýna nauðsyn beri til. Með hliðsjón af ofangreindu telur Skipulagsstofnun að tenging við bæinn Foss þurfi að vera eftir núverandi vegi. Auk þess telur Skipulagsstofnun að í framkvæmdaleyfi verði kveðið á um vöktun á sjávarfitjunum.

Skipulagsstofnun tekur undir með umsögn Umhverfisstofnunar um að veglína Z hafi veruleg neikvæð áhrif á birkiskóg í Sunndal og rjúfi gróðurheilid á svæðinu á nýjan leik. Þá kemur fram í umsögn skógræktarinnar að þó að skógurinn í Sunndal falli ekki undir 61. gr laga um náttúruvernd þá er vistlendið sem þau heyra undir, þ.e. kjarrskógarvist, með mjög hátt verndargildi. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að veglína Z skerði birkiskóg í Trostansfirði meira en veglína X þá komi fram að hún skerði lífmassa minna. Þá kemur fram í svörum Vegagerðarinnar að ekki sé hægt að fylgja veglínu Z á fyrri hluta leiðar og fylgja síðan veglínu X eins og Umhverfisstofnun leggur til þar sem hún hafi meiri áhrif á landslag og umferðaröryggi verði minna.

3.3.7 Áhrif á fuglalíf

Mat Vegagerðarinnar

Náttúrustofa Vestfjarða vann fuglaathuganir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði fyrir hönd Vegagerðarinnar.

Fram kemur í matsskýrslu að athugunarsvæði á áfanga III sé fjölbreytt og nái frá sjávarmáli og í 450 m hæð. Samkvæmt athugunum hafi þúfuttlingur og steindepill verið algengustu varpfuglarnir í



mosaþembu efst á rannsóknarsvæðinu. Í birkikjarri í Sunndal og í Fossfirði hafi þúfutittlingar, skógarþrestir og hrossagaukar verið algengastir. Músarindill hafi ekki sést á svæðinu en heyrst hafi í honum. Telja megi að hann sé varpfugl á svæðinu enda birkiskógar hans aðalbúsvæði. Votlendi sé ekki mikið á rannsóknarsvæðinu en í mýrlendi í Reykjarfirði hafi heiðlóur, hrossagaukar og stelkar verið algengastir.

Í matsskýrslu kemur fram að við bæinn Foss sé mikið fuglalíf. Þar sé æðarvarp og talið að þar verpi um 10 tegundir fugla. Langalgengasti fuglinn hafi verið æðarfugl og svo kría. Æðarfugl sé einnig algengur meðfram ströndinni meira og minna. Fram kemur að fuglalíf við Sunndalsá hafi verið áberandi lítið þegar athugun hafi verið gerð og hefði mátt ætla að þar væri mun meira fuglalíf. Hugsanlegt sé að ófriður hafi verið á þessu svæði frá mink eða ref.

Fram kemur í matsskýrslu að grágæs og hrafn sem eru á válista hafi sést á athugunarsvæðinu. Einnig straumönd sem er talin í yfirvofandi hættu samkvæmt válista. Grágæs hafi verið á hreiðri í æðarvarpinu við Foss. Á sama svæði hafi straumönd líklega verið á hreiðri. Hrafnslapur hafi ekki sést á athugunarsvæðinu. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni ekki hafa áhrif á varp grágæsar og straumandar.

Í matsskýrslu segir að algengir umferðarfuglar séu t.d. rauðbrystingur, sanderla og tildra. Í maí 2015 hafi verið áætlað að í Reykjarfirði væru um 2.000 rauðbrystingar (*Calidris canutus*) á leirum í fæðuleit. Áætlað sé að um 0,25% af þeim rauðbrystingum sem fara um hér á landi nýti svæðið í Reykjarfirði til fæðuöflunar. Algengustu fuglategundirnar á athugunarsvæðinu séu algengar á Vestfjörðum og um land allt.

Framkvæmdin muni hafa áhrif á skógarþröst, þúfutittling og hrossagauk sem verpa á svæðum í Sunndal og í Fossfirði sem raskist vegna vegagerðar. Einnig hafi framkvæmdin áhrif á fæðusvæði umferðarfugla s.s. rauðbrysting í botni Reykjarfjarðar þar sem veglína X þveri óseyrar. Þar liggja veglína Y uppi á landi og hefur minni áhrif á rauðbrysting en veglína X. Æðarvarp við bæinn Foss gæti einnig orðið fyrir einhverjum áhrifum.

Fram kemur í matsskýrslu að veglína X í Reykjarfirði raski mikilvægu fæðuöflunarsvæði rauðbrystings þar sem hún liggja þvert yfir óseyrarnar í botni fjarðarins. Að loknum framkvæmdum muni vegurinn í Reykjarfirði skera óseyrarnar í tvennt og fæðuöflunarsvæði rauðbrystings verði skert varanlega. Áhrifin séu á heimsvísu, því um er að ræða fæðuöflun umferðarfugla sem eru á leið til og frá varpstöðvum á Grænlandi og Kanada vor og haust. Þau séu hins vegar ekki á umfangsmiklu svæði og mögulega verði þau afturkræf, ef vegurinn yrði fjarlægður. Vegagerðin telur að veglína X muni hafa talsverð neikvæð áhrif á umferðarfugla og vorfugla, bæði á framkvæmdatíma og að loknum framkvæmdum. Veglínur Y og Q raska ekki óseyrum í botni Reykjarfjarðar og munu hafa óveruleg áhrif á umferðarfugla og vorfugla.

Vegagerðin telur að vegagerð muni ekki hafa áhrif á varpstaði eða umferð friðaðra eða sjaldgæfra fugla á rannsóknarsvæðinu. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf á áfanga III verði talsverð neikvæð verði veglína X fyrir valinu í Reykjarfirði en óveruleg verði veglína Y eða Q fyrir valinu.

Mótvægisáðgerðir

Fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar að til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði reynt að skerða óraskað land sem minnst. Engum nýjum, grónum svæðum verði raskað á varptíma fugla, frá byrjun maí fram í lok júlí. Þar sem núverandi vegir liggja í gegnum birkikjarr og verða aflagðir verða þeir græddir upp með birki í samráði við landeigendur, Umhverfisstofnun og Skógræktina, til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á fugla sem háðir eru birkikjarri. Miðað er við að engar framkvæmdir verði innan æðarvarps á varptíma frá 15. apríl til og með 14. júlí ár hvert.



Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að skerðing er á fjörusvæðum í Reykjarfirði, veglína X og Z og Fossfirði veglína X. Fjörusvæðið í Reykjarfirði er mikilvægt fæðuöflunarsvæði fyrir rauðbrysting og eru áhrif skerðingar á heimsvísu.

Niðurstaða

Allar leiðir koma til með að hafa talsverð neikvæð áhrif á fugla á framkvæmdatíma. Veglína X í Reykjarfirði mun skera óseyrnar í botni fjarðarins í tvennt og með því skerða mikilvægt fæðuöflunarsvæði rauðbrystings varanlega. Þau áhrif eru á heimsvísu þar sem um er að ræða umferðarfugla sem eru á leið til og frá varpstöðvum á Grænlandi og Kanada að vori og hausti. Vegagerðin telur að veglína X muni hafa talsverð neikvæð áhrif á umferðarfugla og vorfugla, bæði á framkvæmdatíma og að loknum framkvæmdum. Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við niðurstöðu Vegagerðarinnar um vægi ólíkra valkosta á fuglalíf og er sammála þeirri niðurstöðu Vegagerðarinnar að veglína X muni hafa talsvert neikvæð áhrif á fuglalíf en áhrif annarra veglína verði óveruleg. Að teknu tilliti til áhrifa veglína X á fæðuöflunarsvæði rauðbrystings í Reykjarfirði telur Skipulagsstofnun að velja eigi veglínur Y eða Q um botn fjarðarins.

3.3.8 Áhrif á lífríki í fjöru og leiru

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að veglínur í Fossfirði og Reykjarfirði þveri botn fjarðanna og eru svæðin þar sem vegfyllingar séu áformaðar þurr á fjöru. Við Sunnunes nái vegfylling út í sjó.

Vegagerðin fékk Náttúrustofu Vestfjarða til að gera athuganir á mögulegu framkvæmdasvæði í Reykjarfirði, Fossfirði og við Sunnunes sem fólust í að kortleggja og flokka fjöru.

Í matsskýrslu kemur fram að á rannsóknarsvæðinu við ós Fossár einkennist fjörubeður aðallega af mól og sandi. Þekja þörunga sé um 40% og bólubang mest áberandi tegundin. Að minnsta kosti 25 tegundir/hópar smádyra hafi fundist í fjörunni. Á rannsóknarsvæðinu við ós Reykjarfjarðarár einkennist fjörubeður einnig af mól og sandi. Eins og við ós Fossár sé bólubang mest áberandi tegundin en þekja þörunga sé um 60%. Að minnsta kosti 22 tegundir/hópar smádyra hafi fundist í fjörunni. Við Sunnunes sé fjörubeðurinn grýttur og að hluta til mól og sandur. Þar hafi klóþang og bólubang verið algengust. Dýrasamfélögin við ósa Fossár og Reykjarfjarðarár séu svipuð og dýrasamfélög á samanburðarsvæðum í botni Steingrímsfjarðar, Mjóafjarðar og Dýrafjarðar. Engir þörungar eða hryggleysingjar hafi fundist sem eru á valista Alþjóðanáttúruverndarsambandsins IUCN.

Fram kemur í matsskýrslu að veglínur X, Y og Q muni skerða lífríki í fjöru. Með tilliti til stærðar svæða sem verða fyrir beinu raski, óvissu um óbeint rask og litlu verndargildis fjöruvistgerða sem verða fyrir raski er mat Vegagerðarinnar að áhrif af veglínunum X, Y og Q verði óveruleg. Miðað er við að veglína Z fylgi veglínu X í Reykjarfirði.

Að mati Vegagerðarinnar verði áhrif skerðingar búsvæða í fjöru og leiru í vegstæðinu vegna lagningar Bíldudalsvegjar varanleg en staðbundin. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmda á áfanga III komi til með að hafa óveruleg áhrif á lífríki í fjörum og leirum.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Náttúrufræðistofnun Íslands telur leið Y vera betri kost en X fyrir botn Reykjarfjarðar.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar segir að til standi að leggja nokkra vegkafla við fjöru m.a. í Suðurfirði og Borgarfirði. Bent er á gagnsemi þess að gera vegkantinn aflíðandi í stað bratts sem mótvægisáðgerð vegna lífríkis sem mun raskast við framkvæmdirnar. Aflíðandi kantur myndi auka



líkur á að frumframleiðendur og dýr gætu tekið sér bólfestu á nýju svæði og myndi það líkja eftir náttúrulegri fjöru. Þessi mótvægisáðgerð á einnig við um landfyllingar og myndi gagnast þar sem þvera á Vatnsfjörð.

Í svari Vegagerðarinnar segir að Vegagerðin muni hafa í huga við veghönnun að aðlaga vegfláa sem liggja við strönd og út í sjó sem best að náttúrulegu umhverfi. Reynt skal að draga úr bratta þar sem það er hægt og talið er að yrði lífríkinu á svæðinu til bóta.

Niðurstaða

Veglína X felur í sér töluvert meira beint risk á fjörusvæðum í Reykjarfirði en veglína Y eða Q. Þá getur veglína X einnig fylgt töluvert meira óbeint risk vegna mögulegra áhrifa breyttra strauma og setflutninga innan vegfyllingar. Skipulagsstofnun telur því veglína Y ákjósanlegri kost í Reykjarfirði en veglína X með tilliti til áhrifa á fjörur.

Veglína við Fossá í Fossfirði kann að hafa áhrif á sjávarfitjar sem njóta sérstakrar verndar á grundvelli 61. gr. laga um náttúruvernd. Skipulagsstofnun fjallar um þau áhrif í kafla um gróðurfar.

Samkvæmt vistgerðaflokkun Náttúrufræðistofnunar Íslands er að finna vistgerðina þangklungur á fyrirhuguðu vegstæði við Sunnunes. Verndargildi þangklungurs ræðst af undirgerð en er ýmist hátt eða mjög hátt.

Um fjöllun Vegagerðarinnar um fjörur í matsskýrslu tekur fyrst og fremst mið af veglagningu á þeim svæðum þar sem rannsóknir fóru fram, þ.e. við botn Reykjarfjarðar, við Fossá í Fossfirði og við Sunnunes. Skipulagsstofnun bendir á að fyrirhugaðar framkvæmdir á áfanga III gera ráð fyrir vegi og vegfyllingum í fjöru mun víðar. Heildarumfang rasks á fjöru á áfanga III liggur því ekki fyrir eða upplýsingar um lífríki sem kann að verða fyrir áhrifum. Þó er vert að benda á að samkvæmt vistgerðaflokkun Náttúrufræðistofnunar Íslands er að finna vistgerðina þangklungur á köflum þar sem vegamannvirki koma líklega til með að liggja í fjöru. Skipulagsstofnun getur því ekki tekið undir með Vegagerðinni að áhrif áfanga III á lífríki í fjörum verði óveruleg. Að mati Skipulagsstofnunar má vera ljóst að framkvæmdin kemur til með að raska fjörum víða á löngum köflum í Trostansfirði, Reykjarfirði og Fossfirði. Jafnframt eru líkur á því að talsvert risk verði á fjöruvistgerðum með hátt eða mjög hátt verndargildi. Skipulagsstofnun telur að áhrifin verði talsvert neikvæð en það kemur til með að ráðast af umfangi rasks og þeim vistgerðum sem það risk nær til ásamt því hversu vel tekst til að draga úr þeim áhrifum með nánari hönnun vegfyllinga. Því telur Skipulagsstofnun mikilvægt að haft verði samráð við Hafrannsóknastofnun um nánari útfærslu vegamannvirkja sem koma til með að liggja í fjöru.

3.3.9 Áhrif á lífríki straumvatna og stöðuvatna

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að eftirfarandi vatnsföll séu innan 200 m áhrifasvæðis fyrirhugaðra framkvæmda á Bíldudalsvegi á áfanga III: Dufansdalsá, Þernudalsá, Fossá, Reykjarfjarðará, Sunndalsá og Norðdalsá.

Ekki liggja fyrir rannsóknir á lífríki Þernudalsár, Fossár og Reykjarfjarðarár og því telur Náttúrustofa Vestfjarða, sem Vegagerðin fékk til að taka saman heimildir um ár og stöðuvötn á framkvæmdasvæðinu og leggja mat á vægi umhverfisáhrifa á ár og vötn, að vægi áhrifa á lífríki ána vera óviss.

Fram kemur í matsskýrslu að nýr Bíldudalsvegur muni þvera Dufansdalsá með fyllingum og steiptum hálfboga neðan við núverandi brú og að botn árinna verði óhreyfður. Dufansdalsá sé fiskgeng en í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða eru ræsi og fyllingin talin geta valdið talsverðum neikvæðum áhrifum á lífríki árinna. Bent er á að huga verði að tímabili framkvæmdarinnar svo sem



minnst truflun verði á göngutíma ferskvatnsfiska. Beita megi mótvægisáðgerðum til að umhverfisáhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst á lífríkið í Dufansdalsá.

Í matsskýrslu kemur fram að veglína X þveri Sunndalsá á steiptum hálfboga nálægt árósum hennar í Trostansfirði en veglína Z þveri hana á brú ofar. Sunndalsá er fiskgeng og þarf því að huga að lífríki hennar við framkvæmdir. Brýr og ræsi geta breytt rennslisháttum, botnagerð og birtustigi í ám. Með því að tryggja að þverunin þrenji ekki að ánni má frekar halda áhrifum á náttúrulegar hreyfingar í lágmarki svo hún megi þróast á eðlilegum forsendum. Tímasetning framkvæmdar verður miðuð við að sem minnst truflun verði á göngutíma ferskvatnsfiska. Á þeim tíma getur verið mikil röskun á birtustigi og botni árinna og eru þá áhrifin talsverð neikvæð. Ef beitt verður viðeigandi mótvægisáðgerðum gætu áhrif framkvæmdarinnar að framkvæmdum loknum verið óveruleg á lífríki Sunndalsár

Bíldudalsvegur kemur til með að þvera Norðdalsá á tveimur stöðum með stálræsi. Ekki liggja fyrir upplýsingar um lífríki árinna á þeim stöðum. Í rannsókn Hafrannsóknastofnunar á útbreiðslu og þéttleika seiða laxfiska á Vestfjörðum er áætlað að fiskgengur hluti árinna sé um 2,5 km. Þveranir eru nokkuð ofar. Gera má ráð fyrir að áhrif verði óveruleg.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar segir að gera megi ráð fyrir fyrir að veglínur á áfanganum geti haft neikvæð áhrif á lífríki ánnar. Það á við um ósa Fossár, Reykjarfjarðarár og Sunndalsár. Þar getur ný fylling og brú eða steipt hálfbogarási yfir árósa haft áhrif á þróun ánnar, ef straumrásin verður fest undir nýja brú. Veglína X hefur meiri áhrif en veglínur Y, Z og Q.

Gert er ráð fyrir að neikvæð áhrif þverana á lífríki ánnar verði aðeins tímabundin og staðbundin á framkvæmdatíma.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Fiskistofa telur að með því að byggja brýr en ekki ræsi á fiskgengnum hlutum í ám megi lágmarka áhrif á lífríki fallvatna. Skerðing á lífríki fjöru geti haft áhrif á viðkomu laxfiskastofna.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar segir að mikilvægt sé að við gerð ræsa og brúa sé þess gætt að straumhraðinn í gegnum ræsin og undir brúnum sé ekki of mikill. Einnig að ekki myndist stallur fyrir neðan slík mannvirki. Þetta er mikilvægt vegna þess að stallur og mikill straumhraði geta haft neikvæð áhrif á hæfni fiska til þess að ganga um ár og læki og rjúfa með því samfellu. Mikilvægt er að stærð ræsa sé nægileg svo áhrif verði sem minnst og helst á að nota ræsi sem eru löguð líkt og öfugt U og með náttúrulegum botnefnum.

Niðurstaða

Hafrannsóknastofnun, áður Veiðimálastofnun, rannsakaði þéttleika laxfiskaseiði í ám á Vestfjörðum árin 2015 og 2016. Í báðum tilvikum reyndist þéttleiki laxaseiða hárr í Sunndalsá og jafnframt sá hæsti í þeim 16 vatnsföllum sem rannsökuð voru í hvort skipti. Urriðaseiði fundust einnig í ánni í báðum rannsóknum og var þéttleikinn töluverður í síðari rannsókninni. Skipulagsstofnun telur að veglína X með um 50 m löngum steiptum hálfboga staðsettum á malarífi við ós árinna sé líklegri til að hafa neikvæð áhrif en veglína Z sem felur í sér þverun á brú nokkuð ofar í ánni. Þverunin gæti tafið fiska á leið úr sjó. Þau áhrif verða væntanlega minniháttar en eru samt sem áður bundin nokkurri óvissu.

Þrátt fyrir að ekki liggja fyrir upplýsingar um lífríki Norðdalsár á þeim stöðum þar sem fyrirhugað er að þvera ánnar telur Skipulagsstofnun ólíklegt að framkvæmdin komi til með að hafa varanleg neikvæð áhrif á lífríki árinna með tilliti til laxfiska. Í rannsókn Hafrannsóknastofnunar á útbreiðslu og þéttleika seiða laxfiska á Vestfjörðum er áætlað að fiskgengur hluti árinna sé um 2,5 km. Þveranir eru nokkuð ofar. Því má gera ráð fyrir að áhrif verði óveruleg að loknum framkvæmdum.

Fyrirhugað er að þvera Dufansdalsá með steiptum hálfboga við ós árinna og ekki eru lagðir fram aðrir valkostir við þverun vatnsfallsins. Veglagningunni mun óumflýjanlega fylgja þrenging á



árfarvegi við ós og tap á botnsvæði. Skipulagsstofnun telur áhrif framkvæmdar á laxastofn árinna háð nokkurri óvissu en með rétttri hönnun má lágmarka áhrif á göngufisk þannig að þau verði minniháttar. Mikilvægt er að við nánari hönnun á ræsinu verði haft samráð við Hafrannsóknastofnun.

3.3.10 Áhrif á jarðfræði

Mat Vegagerðarinnar

Fram kemur í matsskýrslu að nýr Bíldudalsvegur á áfanga III muni liggja yfir algengar jarðmyndanir, s.s. klappir eða setlög. Þá muni vegur liggja yfir strandhjalla, sem og um vatna- og árset í Dufansdal, við Fossá og í Trostansfirði, en þar sem þær jarðmyndanir njóti ekki sérstakrar verndar og þessi svæði séu ekki á vernduðum svæðum þá telji Vegagerðin rask á þeim óverulegt. Þá telur Vegagerðin að með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum sé hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.

Fram kemur í matsskýrslu að við frágang á námum og skeringum verði leitast við að færa svæðin í sem upprunalegast horf. Reynt verður að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi. Þá verði efnistökuastaðir staðsettir þannig að hægt sé að fella þá sem best að landi að efnistöku lokinni. Við gerð stórra klapparskeringa á svæðinu þarf að gæta þess að flokka efnistöku frá upphafi sprenginga til mismunandi nytja, og gæta að því að nægilegt landrými sé til reiðu fyrir slíkt á framkvæmdatíma. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.

Vegagerðin telur að áhrif framkvæmda á áfanga III á jarðmyndanir verði nokkuð neikvæð, óháð leiðarvali.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Fram kemur í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands að almennt telji stofnunin að fyrirhugaðar framkvæmdir muni ekki hafa neikvæð áhrif á mikilvægar jarðminjar og á það við um alla áfanga leiðarinnar. Því gerir stofnunin ekki athugasemdir við framkvæmdina m.t.t. jarðminja.

Niðurstaða

Fram kemur að lagning Bíldudalsvegar muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á jarðmyndanir, óháð leiðarvali. Framkvæmdin mun hafa bein neikvæð áhrif á jarðminjar með veglagningu og efnistöku. Á svæðinu eru ekki jarðminjar sem eru sérstakar eða einstakar á lands- eða heimsvísu. Engum jarðminjum sem njóta verndar á grundvelli 61. gr. náttúruverndarlaga verður raskað.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við niðurstöðu Vegagerðarinnar um mat á áhrifum framkvæmdarinnar á jarðminjar á áfanga III. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdar á jarðminjar verði nokkuð neikvæð og óháð vali á valkosti.

3.3.11 Áhrif á landslag og ásjón

Mat Vegagerðarinnar

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er veglínun um Bíldudalsveg skipt niður á sjö minni svæði en veglínan er 28,5 km löng. Á áfanga III eru lagðir fram til mats 4 veglínur; X, Y, Z og Q. Á þeim eru 7 námur sem flestar eru skeringar meðfram vegi. Aðeins ein náma (náma B-07) er utan vegsvæðis. Veglína Q var ekki rannsökuð af Náttúrustofu Vestfjarða og því byggir umfjöllun um hana á rannsóknum vegna veglína X og Y.

Í matsskýrslu að veglína X muni liggja neðarlega í fjallsrótunum frá Boða að Reykjarfjarðabotninum og ekki rjúfa landslagsheildina sem Hrafnsskaganúpur myndar. Þverunin og tengivegur að Reykjarfirði komi til með að hafa veruleg sjónræn áhrif í botni fjarðarins þar sem veglínan skeri í sundur sjávarflötinn sem eina landslagsheild og eru þau áhrif almennt talin neikvæð. Vegagerðin



verði mest sýnileg þegar ekið er inn að botni Reykjarfjarðar frá Boða eða frá Sunnesi inn að botni. Með tímanum sé hinsvegar líklegt að sjónræn áhrif þess minnki þegar landið og fjaran hafi jafnað sig.

Fram kemur í matsskýrslu að veglína Y feli nánast alfarið í sér nýlagningu á vegi og muni veglínan liggja neðarlega í fjallsrótunum frá Boða að Reykjarfjarðarbotni en gæti rofið landslagsheildina sem Hrafnskaganúpur myndar. Vegagerðin verði mest sýnileg þegar ekið er inn að botni Reykjarfjarðar frá Boða og frá Sunnesi að botni. Þverun Reykjarfjarðarar muni hafa einhver sjónræn áhrif. Útsýni frá Reykjarfjarðarbotninum breytist ekki og séu sjónræn áhrif talin miðlungs. Fjarðarbotninn beri nú þegar með sér röskun af mannavöldum (gömul tún, girðingar) og sé því ekki um röskun á náttúrulegu yfirbragði að ræða þó umtalsverðar skeringar og fyllingar á smærri svæðum fylgi fyrirhuguðum framkvæmdum. Skorið verði í sundur votlendi sem sé um 3,5 ha að stærð og undir sérstakri vernd. Mikilfengleiki svæðisins rýrist. Áhrif af veglínu Q séu sambærileg við áhrif af veglínu Y.

Í matsskýrslu kemur fram að í Trostansfirði sé fyrirhuguð framkvæmd á veglínu X að mestu nýlögn vegar en að stærstum hluta við hliðina á núverandi vegi en hann verði nýttur að hluta til við uppbyggingu á nýrri veglínu. Vegagerðin sé mest sýnileg þegar ekið er frá botni Trostansfjarðar út fjörðinn og liggja ný veglína að mestu fyrir ofan fjöruborð og fyrir neðan fjallshlíð svo staðsetning veglínu í landinu sé talin betri en á núverandi vegi þar sem veglínan muni þá ekki skera í sundur landslagsheildina sem Sunnfjall myndar og eru sjónræn áhrif því talin óveruleg. Veglínan skerði ekki þætti sem gefa svæðinu vægi vegna heildstæðni og sé umfang mannvirkisins talið miðlungs og áhrif á landslag einnig. Svæðið sé ekki talið viðkvæmt fyrir breytingum og séu heildaráhrif framkvæmdar veglínu X í Trostansfirði því talin óveruleg. Veglína Z liggja eins og veglína X frá upphafi svæðisins að stöð 24100 þar sem hún skilji við veglínuna og fari ofar í landið. Áhrif hennar í Sunnhlíð séu því þau sömu og vegna veglínu X og sjónræn áhrif á Sunnhlíð talin óveruleg þar til leiðir skilja en áhrif veglínu Z eru talin talsverð í hlíðum Sunndals.

Að mati Vegagerðarinnar eru niðurstöður mats á áhrifum í áfanga III þær að veglína X hafi óveruleg áhrif nema talsverð neikvæð í Reykjarfirði, þar sem veglínur Y og Q hafa óveruleg áhrif. Í Trostansfirði hafi veglína Z talsverð neikvæð áhrif á hlíðar Sunndals þar sem veglína X hefur óveruleg áhrif.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Í umsögn Umhverfisstofnunar segir að „Umhverfisstofnun geri ekki athugasemdir við veglínu X á Bíldudalsvegi að öðru leyti en því að í Reykjarfirði ætti að velja veglínu Y vegna minni áhrifa á landslag heldur en um botn fjarðarins þar sem hægt er að velja jafn góða veglínu á landi eða því sem næst“.

Í Trostansfirði telur Umhverfisstofnun að veglínur X og Z hafi báðar kosti og galla en að mati stofnunarinnar er besta veglínan á þessum stað blanda þessara tveggja veglína, þ.e. veglína Z um fjarðarbotninn en veglína X um birkiskóg sem næst núverandi vegi, þar sem veglína Z gæti haft verulega neikvæð áhrif á birkiskóg vegna legu um óraskað svæði sunnan núverandi vegar.

Í svörum Vegagerðar segir að nýr Bíldudalsvegur verði lagður eftir veglínu Y og Z þar sem þær víkja frá veglínu X. Vegagerðin hefur kannað hvort unnt er að færa veglínu Y nær jaðri votlendis, þ.e. nær veglínu X milli stöðva 17200 og 18000, til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á votlendi. Niðurstaðan er að svo sé. Í kafla 3.3.6.2b. er kynnt veglína Q í Reykjarfirði sem er í samræmi við athugasemd Umhverfisstofnunar.

Eftir fund Vegagerðarinnar og Umhverfisstofnunar þann 4. mars 2020 var veglínan í Trostansfirði skoðuð, til að reyna að mæta óskum stofnunarinnar. Niðurstaðan er sú að það er ekki hægt að fara að óskum Umhverfisstofnunar í þessu tilfalli. Í Trostansfirði er ekki mögulegt að fylgja veglínu Z yfir Sunndalsá og tengjast svo veglínu X við eyðibýlið Trostansfjörð því langhalli (bratti) á leiðinni yfri



of mikill. Langhalli veglínu X og Z upp á Neðrafell er sá sami, eða 7,5%, og því eykst langhalli veglínu Z ef hún stýttist.

Niðurstaða

Skipulagsstofnun getur ekki tekið undir með Vegagerðinni að áhrif veglínu X hafi óveruleg áhrif nema í Reykjarfirði. Veglína X er 28,5 km löng og mun á löngum köflum liggja utan núverandi vegar. Þá kemur veglinan víða til með að liggja í fjöru ásamt því að breyta ásýnd fjarða og dala með því að þvera vatnsföll í fjöru eða nálægt ósum.

Þá getur Skipulagsstofnun ekki tekið undir mat Vegagerðarinnar á ólíkum kostum í Trostansfirði, það er að veglína Z komi til með að hafa talsverð neikvæð áhrif en veglína X óveruleg. Að mati Skipulagsstofnunar er ekki svo mikill munur á áhrifum kostana á landslag en stofnunin telur að báðar veglínur komi til með að hafa neikvæð áhrif. Báðar veglínur koma til með að fela í sér töluverðar skeringar og fyllingar í hlíðum Sunndals á kafla fremst í dalnum kemur lína X til með að liggja ofar í landi en veglína Z og mun þar af leiðandi líklega vera greinilegri frá miðjum dalnum eða vesturhluta hans. Veglína Z fer lengra inn dalinn og tekur víðari beygju upp fjallshlíðina. Veglína Z mun því væntanlega almennt vera meira áberandi í hlíðum Sunndals. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdar á landslag í Trostansfirði verði nokkuð neikvæð.

Skipulagsstofnun telur að horfa beri einnig til áhrifa veglagningar fyrir botni Trostansfjarðar á landslag. Að mati stofnunarinnar mun veglína X raska ásýnd strandarinnar í meira mæli en veglína Z.

Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni varðandi áhrif ólíkra valkosta í Reykjarfirði.

3.3.12 Samanburður valkosta í áfanga III og helstu áhrif

Mat Vegagerðarinnar

Í lokaorðum í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram samanburður á valkostum á áfanga III. Þar kemur fram að leiðir sem lagðar eru fram á áfanga III muni hafa svipuð áhrif á umhverfið. Fram kemur að veglína X komi þó til með að hafa meiri neikvæð áhrif á fuglalíf í Reykjarfirði en veglínur Y og Q. Þá raski veglínur Y og Q landslagi í Reykjarfirði minna en veglína X. Í Reykjarfirði leggur Vegagerðin til að veglína Q verði valin en hún raskar votlendi minna en fornleifum meira en veglína Y. Í Trostansfirði leggur Vegagerðin til að Bíldudalsvegur fylgi veglínu Z.

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Fram kemur í umsögn Umhverfisstofnunar að hún telji að veglína Y muni hafa mun minni umhverfisáhrif en veglína X vegna neikvæðra áhrifa á landslag sem þverun veglínu X um Reykjarfjörð hefur. Í Trostansfirði telur Umhverfisstofnun að velja ætti línu sem væri á fyrri hluta leiðarinnar eftir veglínu Z en fylgdi annars veglínu X með núverandi vegi þannig að rask vegna framkvæmda kæmi í framhaldi af röskuðum svæðum sem þegar eru við núverandi veg. Ef veglínu Z væri fylgt sunnan núverandi vegar er líklegt að sú framkvæmd myndi hafa verulega neikvæð áhrif á birkiskóg og kljúfa skóginn að nýju. Fram kemur að Náttúrufræðistofnun Íslands telur veglínu Y vera skást þeirra valkosta sem komi til greina.

Náttúrufræðistofnun Íslands telur að velja eigi veglínu Y í Reykjarfirði þar sem hún raskar fjöru minna en veglína X.

Niðurstaða

Í Reykjarfirði telur Skipulagsstofnun að veglína X hafi mest neikvæð umhverfisáhrif af framlögðum valkostum. Hún kemur til með að fela í sér töluvert rask á fjöru sem mun hafa neikvæð áhrif á lífríki í fjöru auk þess að hafa neikvæð áhrif á rauðbrýsting sem nýtir fjöruna til fæðuöflunar. Jafnframt felur hún í sér neikvæðari áhrif á landslag fjarðarins en aðrar línur. Veglínur Y og Q munu hafa



töluvert minni áhrif á áðurnefnda umhverfisþætti. Veglína Y hefur þann ókost að hún kemur til með að hafa meiri neikvæð áhrif á votlendi en línur X og Q. Hvað önnur umhverfisáhrif varðar þá eru þau talin hverfandi ef frá eru talin meiri neikvæð áhrif af veglínu Q á menningarminjar. Skipulagsstofnun tekur því undir með Vegagerðinni að velja eigi leið Q um Reykjarfjörð. Verði leið Q fyrir valinu minnir Skipulagsstofnun á að hafa þarf samráð við Minjastofnun Íslands um mótvægis-aðgerðir vegna áhrifa leiðarinnar á menningarminjar.

Í Trostansfirði eru lagðar fram tvær veglínur; X og Z. Lega þeirra er ólík fyrir botni fjarðarins sem og upp hlíðar Norðdalsfjalls. Fyrir botni fjarðarins telur Skipulagsstofnun óumdeilt að lega veglínu Z sé æskilegri með tilliti til helstu umhverfisáhrifa en lega veglínu X. Veglína Z liggur þar ofar í landi og felur í sér minna rask á fjöru ásamt því að þvera Sunndalsá á brú nokkru ofar en veglína X þvera ána með ræsi við ósa árinna. Þá eru áhrif veglínu X neikvæðari hvað varðar landslag.

Í hlíðum Sunndals felst munur línanna meðal annars í því að veglína Z fylgir núverandi vegi betur en veglína X á kafla en tekur svo víðari beygju upp hlíðina og felur því í sér aukið rask í birkigrónum hlíðum Sunndals nokkru sunnar núverandi vegstæðis. Þrátt fyrir að veglína Z muni raska vistgerðinni birki/birkikjarri meira en veglína X þá kemur veglína X til með að raska meiri lífmassa birkis. Þá felur veglína Z í sér meiri áhrif á landslag í hlíðum Sunndals þar sem hún liggur sunnar og tekur víðari beygju en veglína X.

Því takast á ólík sjónarmið um hvort línan sé heppilegri með tilliti til umhverfisáhrifa. Með tilliti til heildaráhrifa og mögulegrar mótvægisáðgerða telur Skipulagsstofnun þó að lína Z hafi minni áhrif á umhverfi Trostansfjarðar og Sunndals en lína X.

4 SKIPULAG OG LEYFI

4.1 Skipulag

Aðalskipulag

Breyta þarf legu Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegar á aðalskipulagi Vesturbyggðar óháð leiðarvali á áfanga I og III. Breyta þarf legu Vestfjarðavegar á aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar óháð leiðarvali á áfanga II. Fram kemur í matsskýrslu að Vegagerðin hyggst nýta skipulagsferlið sem tæki til ákvörðunar um leiðarval í Vatnsfirði.

Deiliskipulag

Gera þarf breytingu á deiliskipulagi Hótelis Flókalundar þegar breyting verður gerð á legu þjóðvegarins.

4.2 Leyfi

Vegagerð, efnistaka og rekstur starfsmannabúða á framkvæmdatíma er háð ýmsum leyfum meðal annars framkvæmda- og byggingarleyfi frá Ísafjarðarbæ og Vesturbyggð. Gerð er grein fyrir leyfisveitingum í kafla 2.7 í matsskýrslu.

Framkvæmdasvæðið nýtur margvíslegrar verndar vegna landslags og jarðminja, gróðurfars, dýralífs og menningarminja sem kann eftir atvikum að kalla á leyfi frá þeim stjórnvöldum sem fara með framfylgd viðkomandi laga. Einnig er sérstök athygli vakin á að samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga ber að forðast að raska vistkerfum og jarðminjum sem njóta verndar samkvæmt greininni nema brýna nauðsyn beri til. Við mat á leyfisumsókn þar um skal líta til verndarmarkmiða sem tilgreind eru í 2. og 3. gr. náttúruverndarlaga og jafnframt huga að mikilvægi minjanna og sérstöðu í íslensku og alþjóðlegu samhengi. Þá er minnt á ákvæði 7. mgr. 13. gr. skipulagslaga um framkvæmdaleyfi, en þar er mælt fyrir um hvernig fara skuli með vistgerðir og



jarðminjar sem njóta verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga við undirbúning og afgreiðslu framkvæmdaleyfa.

5 MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG VÖKTUN

Í umfjöllun um mótvægisáðgerðir skortir á ítarlegri umfjöllun um mótvægisáðgerðir. Mótvægisáðgerðir er almennt of óljóst orðaðar, ótímasettar og ekki gerð grein fyrir því hver ber ábyrgð á einstaka þáttum. Þá eru ekki lagðar fram mótvægisáðgerðir né áætlanir um vöktun vegna þeirra umhverfisáhrifa sem þverun Vatnsfjarðar mun hafa í för með sér, en þar ríkir óvissa um áhrifin að mati Skipulagstofnunar.

Mótvægisáðgerðir

Í kafla 8.1 um mótvægisáðgerðir kemur fram að öllum áðgerðum sem hafi verið lofað varðandi tilhögun framkvæmdar í matsskýrslu verði birt í útboðslýsingu fyrir framkvæmdina.

Nokkuð ítarlega er gerð grein fyrir mótvægisáðgerðum vegna neikvæðra umhverfisáhrifa á fornminjar, jarðminja og gróðurfar. Þá eru vöktun á framvindu gróðurs og rofi gerð ágætlega skil. Margar af þeim mótvægisáðgerðum sem taldar eru upp eru þó almennar og sjálfsagðar umgengisreglur. Ekki kemur fram hvar og hvernig hverri mótvægisáðgerð skal beitt og hver beri ábyrgð á framfylgd hennar heldur er um almennan lista að ræða af mögulegum mótvægisáðgerðum í bland við aðrar almennar og sjálfsagðar áðgerðir og umgengisreglur.

Ekki er nægjanlega gerð grein fyrir mótvægisáðgerðum vegna neikvæðra áhrifa á:

- Samfélag og landnotkun
- Útivist og ferðamennsku
- Heilsu og hljóðvist
- Fuglalíf
- Lífríki í straum og stöðuvötnum
- Lífríki í fjöru og leiru
- Landslag og ásýnd
- Verndarsvæði

Vegagerðin skal tryggja að við umsókn um framkvæmdaleyfi séu að lágmarki þær mótvægisáðgerðir sem tilgreindar eru hér að neðan settar skýrar fram með nánari lýsingu, tímasetningu og ábyrgð. Mótvægisáðgerðir sem verktakar verks þurfa að inna af hendi skulu jafnframt settar fram í útboðsgögnum og gert ráð fyrir kostnaðarliðum í framkvæmd þeirra og eftirlit með þeim.

Jafnframt er bent á að margar áðgerðir sem nefndar eru hér að neðan teljast ekki til mótvægisáðgerða heldur sjálfsagðra vinnubragða við framkvæmdir en ætti þeim þó jafnframt að vera gerð nánari skil í útboðs- og eftirlitsgögnum.

Landnotkun og samfélag

- Leitast verði við að raska búskap sem minnst. Miðað verði við að ekki verði girt meðfram nýjum Vestfjarðavegi eða Bíldudalsvegi nema við tún. Girt verði í samráði við landeigendur og sveitarstjórn. Ef girt verður meðfram vegi skal kanna möguleika á undirgöngum fyrir búfé í samráði við landeigendur.
- Umferð vegavinnutækja utan skilgreinds framkvæmdasvæðis verði ekki leyfð á framkvæmdatíma.



- Í útboðsgögnum verði kynnt hvar framkvæmdin getur raskað raflinum, vatnslögnum og símalögnum. Tekið verði fram að varast skuli að raska þeim. Vegagerðin skal greiða fyrir allar breytingar eða færslur á raflinum, vatnslögnum og jarðsímastrengjum sem nauðsynlegar eru vegna framkvæmdanna.
- Helgunarsvæði 66 kV háspennulínu er 25 m. Allar hugsanlegar þveranir veglínu undir háspennulínuna kalla á náíð samráð um útfærslur. Yfirborð jarðar undir háspennulínum verður ekki hækkað án náins samráðs við viðkomandi raforkuflutningsfyrirtæki. Forðast skal að taka efni nálægt undirstöðum mastra. Lögð verði áhersla á aðgengi starfsmanna viðkomandi raforkuflutningsfyrirtæki að háspennulínunni að loknum framkvæmdum.
- Ákvæði reglugerðar um raforkuvirki nr. 586/2004 munu koma fram í útboðsgögnum. Tryggt verði að verktakar kynni sér ákvæði reglugerðarinnar og þeirra fjarlægðarmarkna sem hún vísar til (IST EN 50341 -1:2001 og ísl. viðaukanum EN - 50341-3-12:2001). Mikilvægt er að þar sem unnið verður að verklegum framkvæmdum nálægt háspennulínum verði gætt ítrustu varúðar og reglur um fjarlægðarmörk virtar í hvívetna. Sérstakrar varúðar þarf að gæta ef unnið er með háreist tæki.
- Landeigendum verða greiddar bætur fyrir efni, sem notað verður til vegagerðar og það land sem lendir undir vegarframkvæmdum, í samræmi við vegalög nr. 80/2007.
- Samráð verði haft við Umhverfisstofnun, Landgræðsluna, Skógræktina og landeigendur um framkvæmdir, uppgræðslu og frágang svæðis að loknum framkvæmdum. Metið verður hversu stórt gróðurlendi raskast og a.m.k. jafn stórt svæði grætt upp í samráði við ofangreinda aðila.
- Gert er ráð fyrir að ekki verði hávaðasamar framkvæmdir í minna en 500 m fjarlægð frá æðarvarpi í landi Foss á varptíma frá 15. apríl til og með 14. júlí ár hvert.

Útivist og ferðamennska

- Samráð verði við landeigendur og viðkomandi sveitarfélög um staðsetningu áningarstaða á svæðinu. Tryggt verði að þeir verði fjarri varpstöðum arna. Líklegt er að gerð verði útskot eða áningarstaðir við vegi þar sem útsýni er gott og ferðamenn stoppa nú.
- Að loknum framkvæmdum verði haft samráð við fulltrúa Umhverfisstofnunar hvort mögulegt sé að tengja gönguleiðina meðfram Pennugili að sunnanverðu nýjum vegi í grennd við stöð 2750 og gera bílastæði við veginn í tengslum við gönguleiðina.
- Samráð verði haft við Umhverfisstofnun um hvort merkja eigi gönguleið upp með Pennugili ofan núverandi brúar á Pennu á Vestfjarðavegi.
- Samráð verði haft við Umhverfisstofnun og Hótel Flókalund um undirgöng fyrir gangandi vegfarendur undir nýjan veg í grennd við hótelið og um staðsetningu göngustígs frá hótelinu að Hellulaug, háð leiðarvali við Flókalund.
- Hugað verði vel að því að aðstaða við Dynjanda verði í samræmi við aukinn fjölda ferðamanna sem bættar vegasamgöngur munu hafa í för með sér.
- Farið verði í mótvægisáðgerðir til að verja gangandi vegfarendur og ferðamenn sem eru á ferli kringum hótelið, tjaldstæðið og milli þessa svæðis og fjörunnar við Vatnsfjörð, t.d. til og frá Hellulaug háð leiðarvali.

Heilsa og hljóðvist

- Öll skilyrði um hljóðvist við íbúðarhúsnæði og frístundahús verði uppfyllt í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða.
- Við frekari hönnun vegarins verða skoðaðar mótvægisáðgerðir við þau hús þar sem reiknað hljóðstig er yfir viðmiðunarmörkum. Gera þarf grein fyrir þeim mótvægisáðgerðum.



- Verktaki þarf að fá leyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða til að reisa vinnubúðir á svæðinu (kaflí 4.7.). Engin hættuleg efni verða geymd í minna en 50 m fjarlægð frá sjó. Verktakinn mun farga spilliefnum s.s. olíu og sorpi í samráði við heilbrigðiseftirlitið. Verktakinn gerir sérstaka öryggis- og heilbrigðisáætlun fyrir starfsfólk sitt (kaflí 4.7.).
- Á framkvæmdartíma er aukin hætta á mengunarslysum. Líklegt má telja að helsta hætta á mengunarslysi á framkvæmdatíma, umfram þá sem almenn umferð getur valdið, tengist olíu, s.s. áfyllingu olíu á vélar og tæki, olíuleka frá tækjum og að glussi leki niður ef glussaslöngur springa. Reynt verði að tryggja með viðhaldi og eftirliti að lágmarka þessa áhættu.
- Ef slys koma upp þá verði þau tilkynnt skv. tilkynningarskyldu um mengunarslys. Verktaki gerir áætlun um viðbrögð, í samráði við Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða, eigi mengunarslys sér stað á framkvæmda- og rekstrartíma.

Fornleifar

- Að hnika til veglínu þar sem það er mögulegt til að forðast rask á fornminjum.
- Heildaruppgröftur og/eða uppmæling fornleifa áður en vegur er lagður þar sem það á við.
- Könnunarskurður og nákvæm uppmæling verði gerð til að kanna aldur og gerð minjanna sem svo yrðu fjarlægðar eða huldar með leyfi Minjastofnunar Íslands.
- Minjar fjarlægðar eða huldar með leyfi Minjastofnunar Íslands án frekari fornleifarannsóknna eftir atvikum.
- Framkvæmdaefirlit þar sem fornleifafræðingur fylgist með framkvæmdum á viðkvæmum svæðum þar sem fornleifar kunna að vera í hættu.

Gróðurfar

- Vegagerðin skal stuðla að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegstæðið sjálf.
- Við frágang á svæðinu verði gengið þannig frá skeringum að ekki verði hætta á rofi.
- Jarðvegi og svarðlagi verði haldið til haga og jafnað yfir röskuð svæði eins fljótt og kostur er.
- A.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdirnar verði grætt upp. Við frágang vegarins verði skeringar og fyllingar aðlagðar nærliggjandi umhverfi. Öll svæði við hlið vegar, vegkantar, skeringar og aflagðir vegkaflar, verða jöfnuð og grædd upp þar sem við á að verki loknu, í samráði við landeigendur, Landgræðsluna, Skógræktina og Umhverfisstofnun (kaflí 4.9.1.). Við uppgræðslu á vegköntum þar sem það á við, verður tekið mið af grenndargróðri.
- Samráð verði við Skógræktina áður en framkvæmdir hefjast. Framkvæmdum verði hagað þannig að reynt verður að skerða birkikjarr sem minnst. Birkiskógur og birkikjarr sem raskast við framkvæmdir verði mæld og samið um mótvægisáðgerðir og vöktun að lokinni uppgræðslu.
- Að lokinni uppgræðslu verði fylgst með framvindu gróðurs meðan nýgróður er að festa rætur og svæðið að laga sig að grenndargróðri. Einnig verður fylgst með hvort hætta er á jarðvegsrofi á framkvæmdasvæðinu.
- Endurheimt votlendis verði í samráði við sérfræðing um endurheimt votlendis, viðkomandi landeigendur og Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ.



Fuglalíf

- Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði sem minnst verður reynt að skerða óraskað land sem minnst. Engum nýjum, grónum svæðum verði raskað á varptíma fugla, frá byrjun maí fram í lok júlí.
- Þar sem núverandi vegir liggja í gegnum birkikjarr og verða aflagðir, þ.e. við Pennu, í Sunndal, í Trostansfirði og í Dynjandisvogi, verða þeir græddir upp með birki í samráði við landeigendur, Umhverfisstofnun og Skógræktina, til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á fugla sem háðir eru birkikjarri.
- Miða skal við að engar framkvæmdir verði innan æðarvarps á varptíma frá 15. apríl til og með 14. júlí ár hvert.

Lífríki straum og stöðuvatna

- Ár á svæðinu teljast til veiðivatna því þarf að fylgja lögum nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði við efnistöku, ræsagerð eða aðrar framkvæmdir í eða við ár á svæðinu. Áður en framkvæmdir hefjast skal leitað leyfis hjá Fiskistofu varðandi mögulegar framkvæmdir við árnar. Leitast verður við af fremsta megni að spilla sem minnst ánum og umhverfi þeirra og draga þannig úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríkið.
- Við hönnun ræsa verði þess gætt að straumhraði í ræsunum verði ekki of mikill fyrir þá laxfiska sem nýta svæðið og að vatnsdýpi í ræsunum sé nægilegt. Miðað er við að silungur þurfi lágmark 15 cm dýpi í ræsinu og lax og stærri silungar um 30 cm. Þau ræsi sem eru minni en 2 m að þvermáli verði grafin 30 cm niður í árfarveginn og stærri ræsi a.m.k. 15% af þvermáli sínu. Með því móti sé hægt að koma í veg fyrir að fallhæð myndist við útfall.
- Samráð verður við Hafrannsóknastofnun um tímasetningu framkvæmda á fiskgengum hlutum vatnsfalla svo sem minnst truflun verði á göngutíma ferskvatnsfiska.
- Til þess að takmarka umhverfisáhrifin á lífríki í ám og stöðuvötnum verður reynt að breyta ekki eðli vatnsfalls, hvorki mjókka það, né breikka, grynnka eða dýpka til að halda áhrifum á náttúrulegar hreyfingar í lágmarki svo vatnalíf verði fyrir sem minnstum áhrifum af framkvæmdinni.
- Reynt verður að breyta botngerð sem minnst og að skila vatnsföllum í svipuðu ásigkomulagi og þau voru í fyrir framkvæmdir.
- Á framkvæmdartíma er aukin hættu á mengunarslysum. Með markvissu viðhaldi og eftirliti er hægt að lágmarka þessa áhættu.
- Til að lágmarka áhættu við áfyllingu olíu á vélar og tæki á svæðum innan 100 m fjarlægðar frá ám, skal fara fram á sérstakar aðgerðir umfram venjulegar verklagsreglur Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verði sett sérstök skilyrði um aðgæslu við notkun olíu, hreinsiefna og annarra mengandi efna á þeim svæðum. Farið verður fram á að vatnspéttir dúkar verði notaðir undir áfyllingasvæði og þar sem geymd verða hættuleg efni.
- Ef slys koma upp þá verði þau tilkynnt skv. tilkynningarskyldu um mengunarslys. Í starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða til verktaka verði sett fram áætlun um viðbrögð eigi mengunarslys sér stað á framkvæmdatíma.
- Fínefni sem falla til við þvott steinefna verði fönguð í þar til gerðum settjörnum.

Sjávarföll og vatnsgæði

- Til að lágmarka áhættu við áfyllingu olíu á vélar og tæki á svæðum þar sem unnið er á vegfyllingum við fjarðarþveranir, skuli fara fram á sérstakar aðgerðir umfram venjulegar verklagsreglur Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verði sett sérstök skilyrði um aðgæslu við



notkun olíu, hreinsiefna og annarra mengandi efna á þeim svæðum. Farið verði fram á að vatnsþéttir dúkar verði notaðir undir áfyllingasvæði og þar sem geymd verða hættuleg efni.

- Ef slys koma upp þá verða þau tilkynnt skv. tilkynningarskyldu um mengunarslys. Í starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða til verktaka verði áætlun um viðbrögð eigi mengunarslys sér stað á framkvæmdatíma.

Lífriki í fjöru og leiru

- Gæta skal þess að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegstæðið sjálft.
- Við byggingu brúar á Vatnsfjörð verður tryggt að sjávarföll verði eðlileg eftir þverun og að vatnsbúskapur í firðinum verði eins og fyrir þverun.
- Ræsum verði komið fyrir þar sem nýir vegir þvera viku eða voga til að þar verði áfram vatnsskipti.
- Samráð verði við Hafrannsóknastofnun um tímasetningu framkvæmda úti í sjó svo sem minnst truflun verði á göngutíma seiða.

Jarðfræði

- Efnistökuastaðir verða staðsettir þannig að hægt sé að fella þá sem best að landi að efnistöku lokinni. Við frágang á námum og skeringum verða svæðin færð í sem upprunalegast horf. Reynt verður að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi.
- Við gerð stórra klapparskeringa á svæðinu þarf að gæta þess að flokka efnið frá upphafi sprenginga til mismunandi nytja, og gæta að því að nægilegt landrými sé til reiðu fyrir slíkt á framkvæmdatíma.

Landslag og ásjón

- Frágangur landslags á röskuðum svæðum verður í samræmi við nærliggjandi umhverfi og skarpar brúnir fyllinga og skeringa verða mótaðar ávalar.
- Yfirborð aflagðra vegkafla verði losað og aðlagð að landinu til að auðvelda framvindu gróðurs. Með því verður reynt að tengja raskað svæði við nærliggjandi land og mynda nýja eða stækka núverandi landslagsheild.
- Gengið verður frá fláum þannig að þeir falli sem best að umhverfi sínu. Halli fláa á grónum svæðum skal ekki vera brattari en 1:2 en með því er reynt að tryggja að náttúrulegur gróður geti náð sér á strik.
- Leitast skal þó við að útlit skeringar endurspegli línur og form í nærliggjandi landslagi með það markmið fyrir augum að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum framkvæmda. Röskun gróðurs verði haldið í lágmarki við vegagerð og gróðurþekju ekki raskað að óþörfu.
- Við val á aðferðum við endurheimt staðargróðursins verði tekið mið af umhverfisaðstæðum en mismunandi uppgræðsluaðferðir geta hentað mismunandi svæðum. Nýttar verða upplýsingar um uppgræðslu í tengslum við framkvæmdir sem er að finna í riti Landbúnaðarháskóla Íslands, Vegvist.
- Varðveita skal svarðlag og lífrænan jarðveg við upphaf framkvæmdar og nýta að þeim loknum til að endurheimta þann gróður sem fyrir var. Til þess að sjónræn áhrif vegstæðis séu sem minnst er mikilvægt að taka mið af grenndargróðri framkvæmdarsvæðis við uppgræðslu.
- Við sáningar að framkvæmdum loknum skal vanda val á gróðurtegundum svo nýr gróður skeri sig ekki úr umhverfinu og breyti heildarásjón svæðisins. Safna fræjum af staðargróðri og dreifa á framkvæmdarsvæði eftir að framkvæmdum lýkur.



- Ef birkigróður raskast vegna framkvæmda skal hafa í huga að endurheimta þann gróður á öðrum stað, til dæmis með því að sá/planta í aflagða vegakafla eða önnuð röskuð svæði, með tilliti til fyrrgreindra þátta.
- Hafðar verði í huga landslagsheildir við frágang framkvæmdasvæðis. Með því að halda sömu yfirborðsásýnd fyrir og eftir framkvæmd verði dregið úr sjónrænum áhrifum framkvæmdar ásamt því að landslagsheildir eru láttnar halda sér.

Verndarsvæði

- Innan verndarsvæða verði dregið úr raski vegna framkvæmdarinnar eins og framast er kostur, með því að fella vegi eins vel og hægt er að landfræðilegum aðstæðum.
- Í útboðsgögnum verði verndarsvæði sýnd á teikningum og lýst í staðháttalýsingu.
- Í útboðsgögnum verði settar fram kröfur um umgengni á framkvæmdasvæðinu með sérstakri áherslu á verndarsvæðin og með vísun til viðkomandi laga og reglugerða. Öll umferð verður bönnuð utan afmarkaðra fláafóta og/eða skeringabruna.

Landgræðslan leggur til að endurheimt votlendis skuli vera þrefalt meira en það votlendi sem verður raskað. Fram kemur í svörum Vegagerðarinnar að hún telji sig aðeins bera skyldu til þess að endurheimta jafn mikið votlendi að það sem raskast.

Fram kemur í aðgerðaráætlun samráðshóps um endurheimt votlendis á vegum umhverfis- og auðlindaráðuneytisins að tilefni sé til að endurskoða hlutfall endurheimtar 1:1 vegna rasks á votlendi. Það sé mikilvægt sérstaklega í ljósi þess að oft er verið að raska ósnortnu votlendi en niðurstaða endurheimtar sé oft háð nokkurri óvissu. Í aðgerðaráætlun um endurheimt votlendis er lagt til að hlutfall þess lands sem raskað er á móti því landi sem er endurheimt verði aldrei minna en 1:2. Skipulagsstofnun tekur undir með sjónarmiðum Landgræðslunnar um að æskilegt sé að endurheimta stærra svæði en verður raskað. Þá leggur Skipulagsstofnun til að flatarmál hins endurheimta svæðis verði aldrei minna en að minnsta kosti tvöfalt flatarmál þess svæðis sem er raskað, í samræmi við tillögur samráðshóps um endurheimt votlendis.

Vöktun

Skipulagsstofnun telur að ekki sé nægjanlegt að fullyrða að áhrif á lífríki innan þverunar verði óveruleg þar sem full vatnsskipti verði tryggð. Þá hafi ekki farið fram rannsóknir á botnlífríki innan þverunar. Þá er ljóst að straumar og straummynstur breytist óhjákvæmilega í nágrenni við þverun sem gæti haft áhrif á setflutninga, en óvissa ríkir um hvort og hvaða afleiðingar það gæti haft á lífríki fjarðarins. Þá er ekki fjallað um vöktun vegna áhrifa þverunar Vatnsfjarðar né til hvaða aðgerða megi grípa til ef í ljós kemur að áhrif framkvæmdarinnar verði meiri og/eða meiri en gert var ráð fyrir.

Sjávarfitjar njóta sérstakrar verndar á grundvelli náttúruverndarlaga. Sjávarfitjar eru ekki víðfemar á landsvísu og ekki liggur fyrir þekkt leið til að endurheimta vistgerðina. Fyrirhuguð framkvæmd kemur til með að raska sjávarfitjum í Fossfirði á áfanga II. Náttúrufræðistofnun Íslands telur ólíklegt að sjávarfitjar geti þrífist við ós Fossár verði af framkvæmdum. Með hliðsjón af framangreindu telur Skipulagsstofnun að í framkvæmdaleyfi eigi að setja skilyrði um vöktun sjávarfitja við Fossá að framkvæmdum loknum og að hafa eigi samráð um Náttúrufræðistofnun Íslands um útfærslu þeirrar vöktunar.



6 NIÐURSTAÐA

Í samræmi við 11. gr. laga og 26. gr. reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar um endurbætur á Vestfjarðavegi og Bíldudalsvegi sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Skipulagsstofnun telur að matsskýrslan uppfylli skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum.

Fyrirhuguð framkvæmd felst í að endurbyggja hluta Vestfjarðavegar og hluta Bíldudalsvegar, ýmist í núverandi eða nýju vegstæði. Kaflinn á Vestfjarðavegi er 33-39 km langur frá Hörgsnesi í Vatnsfirði, um Dynjandisheiði og langleiðina að Mjólkárirkjun í Borgarfirði og kemur í stað 40 km langs vegar, sem að mestu er lagður malarslitlagi. Kaflinn á Bíldudalsvegi er tæplega 29 km langur og kemur í stað um 29 km langs kafla, sem lagður er malarslitlagi. Núverandi vegir eru samtals 70 km langir en nýir vegir verða 63-68 km, háð leiðarvali. Þeir verða lagðir sem heilsársvegir og nýr vegur verður með bundnu slitlagi og uppbyggður með tilliti til snjóá.

Framkvæmdinni er skipt í þrjá áfanga:

- Áfangi I á Vestfjarðavegi sem liggur frá Hörgsnesi í Vatnsfirði og að Tröllahálsi á Dynjandisheiði.
- Áfangi II á Vestfjarðavegi sem liggur frá Tröllahálsi um Dynjandisheiði og endar nálægt Mjólkárirkjun í Borgarfirði.
- Áfangi III á Bíldudalsvegi sem liggur frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi.

Framkvæmdasvæðið er að hluta til innan friðlandsins Vatnsfjarðar, friðlýsts svæðis Dynjanda, svæðis nr. 310 á C-hluta náttúruminjaskrár, Geirþjófsfjarðar, og að hluta til innan verndarsvæðis Breiðafjarðar skv. lögum nr. 55/1995. Þá fer fyrirhugaður vegur um hverfisverndarsvæði H1 í Ísafjarðarbæ. Innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar eru ýmis vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar á grundvelli 61. gr. náttúruverndarlaga. Þá er að finna menningarminjar innan áhrifasvæðisins.

6.1.1 Áfangi I

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er lagt mat á umhverfisáhrif sex valkosta um legu og útfærslu vegar á áfanga I, sem í grófum dráttum eru:

- Veglína F þverar Vatnsfjörð og kemur á land sunnan Pennu og Hótel Flókalundar. Hún liggur svo sunnan og vestan við Pennu og þverar Smjördalsá áður en hún heldur áfram inn Penningsdal og að Tröllahálsi.
- Veglína F2 þverar Vatnsfjörð og kemur á land norðan Pennu neðan við Hótel Flókalund og fylgir núverandi vegi að mestu þar sem hann liggur meðfram Pennu. Veglínin þverar svo Pennu áður en hún heldur inn Penningsdal og sameinast veglínu F.
- Veglína F3 þverar Vatnsfjörð og sameinast Barðastrandavegi á vegfyllingum í sjó nokkru sunnan Pennu. Tenging upp á Dynjandisheiði verður um T-vegamót á fyllingu. Frá vegamótunum liggur veglínin sunnan við Pennu þar sem hún sameinast veglínu F.
- Veglína A1 fylgir núverandi Vestfjarðavegi fyrir Vatnsfjörð og framhjá Hótel Flókalundi að núverandi brú á Pennu og fylgir núverandi vegi að mestu þar sem hann liggur meðfram Pennu. Veglínin þverar svo Pennu áður en hún heldur inn Penningsdal og sameinast veglínu F.
- Veglína A2 liggur fyrir Vatnsfjörð en úti í sjó við Flókalund. Barðastrandarvegur er í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi svo Vestfjarðavegur liggur um T-vegamót á landfyllingum. Veglínin sameinast veglínu F sunnan Pennu, við núverandi Barðastrandarveg.
- Veglína A3 fylgir núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð en víkur frá honum við Flókalund og fer yfir Pennu um 40 m neðar en núverandi brú á Barðastrandarvegi. Hún kemur inn á



Barðastrandarveg sunnan Pennu og beygir svo upp Penningsdal að sunnanverðu þar sem hún sameinast veglínu F.

Sá kafli Vestfjarðavegar sem liggur um Vatnsfjörð hefur þá sérstöðu, hvað þessa framkvæmd varðar, að vera nú þegar með bundnu slitlagi ásamt því að vera ekki sérstakur farartálmi að vetri. Jákvæð áhrif af lagningu nýs vegar á áfanga I hvað varðar bættar samgöngur felast fyrst og fremst í betri vegi upp Penningsdal á leiðinni upp á Dynjandisheiði. Áfangi I er því ekki sambærilegur áföngum II og III hvað varðar jákvæð áhrif á samgöngur á Vestfjörðum.

Við hönnun vega innan mikilvægra náttúruverndarsvæða þarf að taka ríkt tillit til verndar-sjónarmiða og gæta þess að framkvæmdir rýri sem minnst verndargildi svæðisins. Að mati Skipulagsstofnunar hafa þau sjónarmið ekki hlotið nægilega vigt við undirbúning Vestfjarðavegar um Vatnsfjörð.

Niðurstaða Skipulagsstofnunar eftir samanburð valkosta á áfanga I er að veglína A1 sé besti kosturinn af framlögðum veglínunum með tilliti til umhverfisáhrifa og í raun eini kosturinn sem ætti að koma til greina. Að mati Skipulagsstofnunar hefur sá valkostur þó ekki verið útfærður á þann hátt sem gera ætti kröfu um, til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á verndarsvæði Vatnsfjarðar eins og framast er unnt. Skipulagsstofnun telur bæði mögulegt og nauðsynlegt að útfæra þennan valkost frekar með tilliti til aðstæðna á svæðinu.

Skoða þarf frekar tengingu við Barðastrandarveg auk veltenginga við Flókalund og tjaldsvæði í nágrenni Flókalundar. Þá ætti öll hönnun að taka mið af lækkuðum hönnunarhraða og leyfilegum hámarkshraða í næsta nágrenni við Flókalund en með lækkuðum hraða má leysa ýmis vandamál sem snúa að veltengingum.

Á fyrri stigum í umhverfismatsferli framkvæmdarinnar óskaði Skipulagsstofnun eftir því við Vegagerðina, með vísan til landfræðilegra aðstæðna í Vatnsfirði og verndargildis fjarðarins, að skoðaðar væru útfærslur við Flókalund þar sem notast væri við hraðalækkandi aðgerðir ásamt því að nýttar væru heimildir til að víkja frá veghönnunarreglum og heimildir veghaldara til að veita undanþágu frá 32. gr. vegalaga. Svar Vegagerðarinnar var á þá leið að almennt væri ekki heimilt að nota undanþáguheimildir frá lögum né reglum nema brýna nauðsyn beri til. Að mati Skipulagsstofnunar er sú brýna nauðsyn til staðar í Vatnsfirði vegna verndargildis svæðisins og þeirra sérstöku aðstæðna sem þar eru. Bendir stofnunin í því sambandi á að dæmi eru um að vikið sé frá hönnunarreglum eða viðmiðum um hönnunarhraða við útfærslu vega, þegar staðbundnar aðstæður, til dæmis vegna náttúruverndar, kalla á. Nefna má nýlega endurbyggingu Þingvallavegar um Þjóðgarðinn í því samhengi, en einnig er víða þörf á að víkja frá veghönnunarreglum utan verndarsvæða vegna landfræðilegra aðstæðna eða hagkvæmnisjónarmiða.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar er að finna minnisblað um hraðaminnkandi aðgerðir (sjá fylgiskjal 10 í viðauka 1 með matsskýrslunni). Ályktanir í minnisblaðinu eru dregnar út frá því að ekki verði hnikað forsendum um hönnun, svo sem hönnunarhraða. Í minnisblaðinu er einnig í stuttu máli greint frá því að ekki sé góður árangur af hraðaminnkandi aðgerðum við þéttbýlisstaði og eru Freysnes og Hella á Rangárvöllum tekin sem dæmi. Ekki er gerður samanburður við svæði sem gætu talist sambærileg við friðlandið, til dæmis áður nefnda endurbyggingu Þingvallavegar. Þar var til dæmis gert ráð fyrir 50 km hámarkshraða auk þess sem gert var ráð fyrir bílastæðum við veg. Taka ber fram að gert er ráð fyrir að ársdagsumferð á Þingvallavegi geti orðið allt að 4.000 bílar í gegnum Þingvelli árið 2040 en til samanburðar er gert ráð fyrir því að ársdagsumferð um Vatnsfjörð verði 334 bílar árið 2042 samkvæmt töflu 3.5.6 í matsskýrslu Vegagerðarinnar.

Stytting ferðatíma er almennt jákvæð aðgerð en að mati Skipulagsstofnunar eru jákvæð áhrif þess að stytta Vestfjarðaveg með þverun Vatnsfjarðar óveruleg þegar horft er til þeirra samgöngubótar sem framkvæmdin í heild sinni felur í sér annarsvegar og gildis svæðisins hinsvegar. Ef jákvæð áhrif styttri ferðatíma á þessum afmarkaða kafla eru borin saman við neikvæð áhrif þess að þvera



fjörðinn telur Skipulagsstofnun ekki vera forsendur til að þvera fjörðinn og tekur í því sambandi undir framkomnar umsagnir Umhverfisstofnunar, Breiðafjarðarnefndar og Náttúrufræðistofnunar Íslands.

Áður en ákveðið er hvaða valkostur verður fyrir valinu í Vatnsfirði þarf Vegagerðin að mati Skipulagsstofnunar að útfæra veglínu A1 nánar með meginhagsmunaaðilum, sveitarstjórn Vesturbyggðar, Umhverfisstofnun, og eftir atvikum Breiðafjarðarnefnd. Jafnframt er hvatt til þess að samráð verði haft við rekstraraðila í Flókalundi og aflað upplýsinga frá staðarhöldurum um aðstæður og möguleika til tengingar við Hótel Flókalund og við tjaldsvæði.

Verði endanleg niðurstaða sú að þvera Vatnsfjörð þarf að fara fram rannsókn á botndýralífi í Vatnsfirði ásamt því að útfæra vöktunaráætlun. Þá þarf að kveða á um vöktun áhrifa þverunar á lífríki Vatnsfjarðar í framkvæmdaleyfi.

Samlegðaráhrif

Skipulagsstofnun bendir á að mikilvægt er að skoða mögulega þverun Vatnsfjarðar með tilliti til annarra vegaf framkvæmda innan verndarsvæðis Breiðafjarðar, bæði þeirra sem átt hafa sér stað og þeirra sem fyrirhugaðar eru. Nú þegar hafa fimm firðir innan Breiðafjarðar verið þveraðir auk þess sem áform Vegagerðarinnar fela í sér mögulega þverun á þremur fjörðum til viðbótar að Vatnsfirði undanskildum. Núverandi áform um frekari þveranir eru öll á sunnanverðum Vestfjörðum. Verði þau áform að veruleika er ljóst að meirihluta fjarða frá Gilsfirði að Vatnsfirði hefur verið raskað með þverunum eða vegagerð á fyllingum fyrir botni fjarða.

Í verndaráætlun fyrir Breiðafjörð 2014-2019 kemur fram að meðal helstu ógna sem steðja að verndarsvæði Breiðafjarðar er eyðilegging búsvæða með mannvirkjagerð, þ.m.t. vegagerð. Jafnframt kemur fram að vegagerð sé helsta ógnin sem steðji að leirum og hafi þegar skaðað mikilvægar leirur á verndarsvæðinu. Brýnt sé að þeir sem taka ákvarðanir um legu vega hlífi leirum eins og kostur er.

Skipulagsstofnun telur að veglínur sem gera ráð fyrir þverun Vatnsfjarðar feli í sér verulega neikvæð samlegðaráhrif með vegaf framkvæmdum sem átt hafa sér stað og eru áformaðar innan verndarsvæðis Breiðafjarðar.

6.1.2 Áfangi II

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er lagt mat á umhverfisáhrif fjögurra valkosta um legu og útfærslu vegar á áfanga II, sem í grófum dráttum eru:

- Veglína F liggur frá Tröllahálsi yfir Dynjandisheiði. Hún fer suður fyrir Afréttarvatn áður en hún liggur niður Dynjandisdal þar sem hún liggur nokkuð austar en núverandi vegur. Línan liggur í fjöru undir Búðahlíð, fer svo fyrir Meðalnes og endar í nágrenni Mjólkárvegarinnar.
- Veglína B2 vikur frá veglínu F við vegamót Bíldudalsvegur en sameinast henni aftur undir Botnshesti.
- Veglína D vikur frá veglínu F í Dynjandisdal og fylgir núverandi vegi að miklu leyti þar til komið er framhjá Búðavík. Hún sameinast línu F undir Búðahlíð.
- Veglína E vikur frá veglínu F við Norðdalsá þaðan sem hún liggur um 2,7 km löng jarðgöng að Neðri-Vatnahvilft. Hún sameinast veglínu F skömmu síðar.

Með tilkomu heilsársvegur um Dynjandisheiði munu samgöngur á Vestfjörðum batna umtalsvert frá því sem nú er. Almennt má segja að umhverfisáhrif vegaf framkvæmda á sjálfri Dynjandisheiði verði takmörkuð. Þar kemur vegur að mestu til með að liggja um lítt gróin klapparholt með lítilli gróðurþekju.



Önnur helstu umhverfisáhrif áfanga II felast í neikvæðum áhrifum á friðlýst svæði Dynjanda. Þar eru lagðar fram tvær veglínur (F og D) sem að mati Skipulagsstofnunar hafa báðar talsvert neikvæð áhrif á verndarsvæðið. Áhrif valkostanna á þá umhverfisþætti sem lagt er mat á eru mismunandi og takast því á ólík sjónarmið varðandi það hvor kosturinn sé heppilegri innan verndarsvæðisins.

Veglína F liggur að miklu leyti um óraskað svæði og liggur ofar í landi en veglína D. Þá fylgja línu F umfangsmiklar skeringar og fyllingar. Veglína F hefur því neikvæðari áhrif á landslag innan verndarsvæðisins en veglína D. Veglína F hefur á móti þann kost að liggja fjær Dynjanda sjálfum. Því kann hún að leiða til aukinnar friðsældar í næsta nágrenni fossins. Verði núverandi vegur fjarlægður og unnið vel að uppgræðslu birkis í núverandi vegstæði verður aukin samfella í birkikjarri. Þá liggur veglína F einnig fjær minjaheild við Búðavík sem felur í sér tækifæri til að gera menningarminum innan verndarsvæðisins betri skil.

Veglína D liggur að stórum hluta um núverandi veg og felur í sér mun minna rask á óröskuðu svæði en veglína F. Hún felur því í sér töluvert minni breytingu á landslagi svæðisins frá núverandi ástandi en veglína F. Helsti ókostur línunnar er rask á minjaheild við Búðavík.

Skipulagsstofnun tekur ekki afstöðu til þess hvort kosturinn eigi að verða fyrir valinu en bendir á að Umhverfisstofnun telur að framkvæmdir samkvæmt valkosti F samræmist ekki verndarskilmálum friðlýsts svæðis við Dynjanda.

6.1.3 Áfangi III

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar er lagt mat á umhverfisáhrif fjögurra valkosta um legu og útfærslu vegar á áfanga III, sem í grófum dráttum eru:

- Veglína X liggur frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði. Hún er 28,5 km löng og nálægt núverandi vegi.
- Veglína Y vîkur frá veglínu X á 1,3 km kafla í botni Reykjarfjarðar og fylgir núverandi vegi betur en veglína X.
- Veglína Z vîkur frá veglínu X í Trostansfirði á 3,9 km kafla og þverar Sunndalsá ofar en veglína X.
- Veglína Q vîkur frá veglínu X á 1,1 km kafla í botni Reykjarfjarðar og fylgir núverandi vegi betur en veglína X.

Líkt og með heilsárvegi um Dynjandisheiði mun betri Bíldudalsvegur með bundnu slitlagi fela í sér mikla samgöngubót.

Að mati Skipulagsstofnunar felast önnur helstu umhverfisáhrif framkvæmda á áfanga III í því að nýr Bíldudalsvegur er víða fyrirhugaður á fyllingum í fjöru og ósum vatnsfalla. Að framkvæmdum loknum mun því hafa átt sér stað umtalsvert rask á náttúrulegri strandlengju þriggja innfjarða Suðurfjarða Arnarfjarðar. Vegagerð mun raska lífríki fjöru á löngum köflum, þar sem finna má vistgerðir með hátt eða mjög hátt verndargildi, sem og hafa áhrif á þær fuglategundir sem nýta sér fjörur til fæðuöflunar. Þá koma framkvæmdir til með að fela í sér talsverða ásynðarbreytingu á strandlengju og fjarðarbotnum.

Ef horft er til einstakra svæða innan áfanga III telur Skipulagsstofnun að áhrif verði einna mest við Fossá í Fossfirði. Þar kemur nýr Bíldudalsvegur til með að liggja yfir ósa Fossár ásamt því að raska sjávarfitjum sem njóta sérstakrar verndar á grundvelli 61. gr. náttúruverndarlaga. Þar er jafnframt áformuð veltenging við bæinn Foss sem fyrirhugað er að leggja þvert yfir sjávarfitjarnar. Með hliðsjón af verndargildi sjávarfitja og að forðast ber að raska þeim nema brýna nauðsyn beri til er það mat Skipulagsstofnunar að veltenging frá Bíldudalsvegi að bænum Fossi þurfi að vera frá núverandi vegi en ekki með veltengingu um sjávarfitjar.



Einnig verða töluverð áhrif í Reykjarfirði en umfang þeirra er þó háð vali á veglínu. Veglína X gerir ráð fyrir þverun fjarðarins um fjöru á löngum vegfyllingum. Sú tilhögun mun fela í sér miklar ásýndarbreytingar auk rasks á lífríki fjöru. Einna þyngst vegur þó að fjörur Reykjarfjarðar eru mikilvægt fæðuöflunarsvæði fyrir rauðbrystinga. Veglínur Y og Q, sem einnig liggja um Reykjarfjörð, þvera fjörðinn nær landi og fela í sér umtalsvert minni neikvæð umhverfisáhrif. Að mati Skipulagsstofnunar er veglína Q besti kostur í Reykjarfirði.

Vegagerð í Trostansfirði mun fylgja töluvert rask á birki og breytingar á landslagi. Í Trostansfirði eru lagðar fram tvær veglínur og telur Skipulagsstofnun veglínu Z vera betri kost en veglínu X.

Reykjavík, 3. júlí 2020

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir

Egill Þórarinsson