



AÐALSKIPULAG REYKHÓLAHREPPS 2006-2018

Tillaga að aðalskipulagsbreytingu vegna legu
Vestfjarðavegar frá Bjarkarlundi að Skálanesi

Október 2019

Tillaga dags. maí 2019 uppfærð eftir auglýsingu



Samþykktir

Breytinga á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006 – 2018, sem hefur verið auglýst skv. 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, var samþykkt í sveitarstjórn Reykhólahrepps þann

Breyting á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006 - 2018 var staðfest af Skipulagsstofnun, þann



Efnisyfirlit

Samþykktir 1

1	Inngangur	4
1.1	Málsmeðferð aðalskipulagsbreytingar	5
2	Rökstuðningur leiðarvals	7
2.1	Lagaleg umgjörð	8
2.2	Umhverfis- og samfélagsáhrif	9
2.3	Kostnaður	9
2.4	Brýn nauðsyn	9
2.5	Nægileg og fullnægjandi gögn	10
2.6	Aðgerðir til að draga úr umhverfisáhrifum	11
2.7	Aðrir valkostir	11
3	Efni og umfang skipulagsbreytingar	11
3.1	Breytingar á skipulagsuppdætti	12
3.2	Breytingar á greinargerð	13
4	Fyrirliggjandi stefna og aðrar áætlanir	16
4.1	Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018	16
4.2	Samgönguáætlun	17
4.3	Landsskipulag	18
4.4	Ferðamálafélag	19
4.5	Svæðisskipulag Dalabyggðar, Reykhólahrepps, Strandabyggðar 2018-2030	20
4.6	Deiliskipulag	20
4.7	Náttúruvernd	20
4.7.1	Lög um vernd Breiðafjarðar	20
4.7.2	Náttúruminjasrá	20
5	Framkvæmdarlýsing	22
5.1	Vestfjarðarvegur milli Bjarkarlundar og Skálaness	22
5.1.1	Helstu kennistærðir	22
5.1.2	Breytt veglína frá gildandi Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018	22
5.1.3	Brýr	23
5.1.4	Áfangaskipting	24
5.1.5	Skilmálar	24
5.2	Efnistaka	25
5.2.1	E8 (112) Gufudalur	26
5.2.2	E9 (118) Klappir á Grónesi	26
5.2.3	E10 (113) Melanes	26
5.2.4	E11 (134) Grjótlager á Melanesi	27



5.2.5	<i>E12 (114) Hjalli innan Hallsteinsness</i>	27
5.2.6	<i>E13 (133) Utan Krakár / Háubakkar</i>	27
5.2.7	<i>E14 (105) Hjalli utan Þórisstaða</i>	27
5.3	Frágangur	28
5.4	Breyting á veglínu eftir auglýsingatíma	28
6	Umhverfisskýrsla	30
6.1	Áhrifa- og umhverfisþættir	30
6.2	Öflun upplýsinga og aðferðarfræði	30
6.3	Valkostir	30
6.3.1	<i>Núllkostur</i>	30
6.3.2	<i>Gangaleið D2</i>	31
6.3.3	<i>Teigsskógarleið Þ-H</i>	31
6.3.4	<i>Reykhólaleið R</i>	31
6.3.5	<i>Reykhólaleið A3</i>	31
6.4	Nálgun umhverfismats aðalskipulags	32
6.4.1	<i>Umhverfisþættir og helstu viðmið til grundvallar mati</i>	33
6.5	Samantekt á áhrifamati valkosta	34
6.5.1	<i>Landnotkun og mannvirki</i>	35
6.5.2	<i>Útivist og ferðamennska</i>	35
6.5.3	<i>Heilsa og hljóðvist</i>	35
6.5.4	<i>Fornleifar</i>	36
6.5.5	<i>Gróðurfar</i>	36
6.5.6	<i>Fuglalíf</i>	37
6.5.7	<i>Lífríki straumvatna</i>	37
6.5.8	<i>Sjávarföll og vatnsgæði</i>	37
6.5.9	<i>Lífríki í fjörum – leirum og á grunnsævi</i>	37
6.5.10	<i>Jarðfræði</i>	38
6.5.11	<i>Landslag og ásjúnd lands</i>	39
6.5.12	<i>Verndarsvæði</i>	39
6.5.13	<i>Hagrænir og félaglegir þættir</i>	39
6.5.14	<i>Greiðfærni og umferðaröryggi</i>	40
6.6	Umhverfisáhrif efnistöku	41
6.7	Umhverfisáhrif breyttar veglínu á Melanes	43
7	Kynning og samráð	44
8	Heimildir	45
9	Viðaukar	46



1 Inngangur

Sveitarstjórn Reykhólahrepps leggur fram tillögu að breytingu á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 vegna endurbóta á Vestfjarðavegi milli Bjarkalundar og Skálaness. Um er að ræða uppfærða veglínu (nefnd leið Þ-H) frá þeirri sem sýnd er í gildandi skipulagi eftir nánari skoðun framkvæmdaraðila, Vegagerðarinnar. Um er að ræða 17,1 km langa vegagerð í Reykhólahreppi. Breytingin fjallar um:

- Uppfærða veglínu á Vestfjarðavegi milli Bjarkalundar og Skálaness miðað við endurupptekið umhverfismat en veglína hefur breyst á nokkrum stöðum frá gildandi aðalskipulagi (sjá mynd 5-1).
- Nýjar upplýsingar sem liggja fyrir um umhverfis- og samfélagsáhrif.
- Ný efnistökusvæði vegna vegaframkvæmda.
- Skilmála sem sveitarfélagið setur fram um framkvæmdina.
- Valkostagreiningu og málsmeðferð sveitarfélagsins við ákvörðun um tillögu að leiðarvali.

Markmið breytingarinnar er að auka umferðaröryggi, auka greiðfærni og stytta leiðir á svæðinu með öruggari og burðarmeiri vegi. Breytingin er í samræmi við markmið gildandi aðalskipulags um vegi, en þar segir:

„Leitað verði hagkvæmustu lausna í vegagerð og stuðlað að umferðar- og rekstraröryggi og samtengingu byggðar“.

Markmið framkvæmdarinnar skv. Vegagerðinni „er að bæta samgöngur um Vestfirði með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg nr. 60 og stytta vegalengdir.“

Breytingatillagan fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006, þar sem um er að ræða matsskylda framkvæmd samkvæmt 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, viðauka 1. lið 10.08. Fyrir liggur matsskýrsla Vegagerðarinnar frá febrúar 2017 og álit Skipulagsstofnunar frá 28. mars 2017.

Reykhólahreppur hefur skoðað valkosti til að ná markmiðum um bættar samgöngur og hefur hann litið til allra valkosta sem komu fram í matsskýrslu Vegagerðarinnar (2017) auk annarra tillagna sem hafa komið fram á undirbúningsstigi skipulagsvinnunnar, sem eru valkostir R og A3. Jafnframt hefur sveitarfélagið leitað leiða til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og kostnaði valkosta. Niðurstaða sveitarfélagsins, eftir ítarlega skoðun, er að Vestfjarðavegur liggji skv. leið Þ-H, á milli Bjarkalundar og Skálaness. Þar vegur þungt að nauðsyn þess að ráðast strax í vegabætur í sveitarfélaginu og fyrir Vestfirði alla, og að ekki hafi fengist vilyrði frá stjórnvöldum fyrir því að fá fjármuni í aðra kosti, sem hafi umfangsminni umhverfisáhrif í för með sér.

Sveitarstjórn samþykkti breytingartillöguna til auglýsingar á fundi sínum 13. júní 2019.

Í kjölfar auglýsingar á breytingartillögu hefur Reykhólahreppur lagfært og breytt skipulagstillögunni. Helstu breytingarnar eru að bætt er við upplýsingum um samræmi við aðrar áætlanir, breyting á legu vegar á Melanesi, frekari skilmálar fyrir framkvæmdum, tilgreindar námur sem falla út af skipulagi og í umhverfisskýrslu er bætt við upplýsingum um umhverfisþætti og viðmið. Breytingar á skipulagsgöngum eru til bóta og teljast ekki grundvallarbreyting á skipulagstillögunni.

Aðalskipulagsbreyting Reykhólahrepps byggir á tillögum frá Landmótun (2018), Alta (2019) og Viaplan (2019).



1.1 Málsmeðferð aðalskipulagsbreytingar

Á tímabilinu 1.12.2017-5.1.2018 var aðalskipulagsbreyting kynnt á vinnslustigi í samræmi við 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Þar voru kynntar tvær leiðir, leið Þ-H og leið D2, sem er jarðgangaleið, og ekki tekin afstaða til leiðarvals. Í kjölfar kynningar var ráðist í nýjar rannsóknir til að draga úr óvissu um umhverfisáhrif, skoða möguleika til að draga úr umhverfisáhrifum og kostnaði.

Eftir úrvinnslu á umsögnum og ábendingum, ítarlegri greiningu á valkostum, skoðun nýrra rannsókna, mótun mótvægisáðgerða og samráði við stjórnvöld samþykkti sveitarstjórn 8.3.2018 að velja leið Þ-H inn á tillögu að breytingu á aðalskipulagi.

Þann 9.4.2018 var hins vegar samþykkt í skipulags-, húsnæðis- og hafnarnefnd Reykhólahrepps að fresta afgreiðslu aðalskipulagsbreytingar vegna Vestfjarðavegar og að fengin yrði óháð verkfræðistofa til að meta og fara yfir valkosti í vegagerð í Gufudalssveit. Tilgangur þess mats er að kanna hvort draga megi úr kostnaði og auka umferðaöryggi jarðgangaleiðar undir Hjallaháls (D2) t.d. með styttri göngum og breyttri veglínu í vestanverðum Djúpafirði. Í bókun nefndarinnar er rökstuðningur fyrir því að könnuð verði enn frekar leið sem tengir Reykhóla betur við Vestfjarðaveg og m.a. vísað til undirskriftalista frá íbúum þess efnis.

Ráðgjafar frá norsku verkfræðistofunni Multiconsult voru fengnir til að rýna þá vegkosti sem lágu fyrir og gera tillögur um nýja ef þeir teldu tilefni til. Niðurstaðan þeirrar rýni var að tillaga Vegagerðarinnar um valkosti D2 og Þ-H væru í samræmi við veggönnunarleiðbeiningar, þótt skoða mætti aðrar útfærslur. Stofan lagði einnig fram nýjan kost, fyrir endurbætur á Vestfjarðavegi nr. 60, svokallaðri R leið sem liggur um Reykjanesið að Árbæ og á brú þaðan yfir á Skálanes.

Sveitarstjórn Reykhólahrepps samþykkti 12.7.2018 að fresta auglýsingu aðalskipulagsbreytingarinnar á meðan könnuð yrði frekar leið R. Sveitarstjórn Reykhólahrepps fór þess á leit við Vegagerðina að taka þennan valkost til skoðunar. Vegagerðin lagði fram, í október 2018, frumathugun á valkostinum en þó með annarri útfærslu, sem nefnd er A3. Sú útfærsla er borin saman við leiðir Þ-H og D2 sem eru þeir valkostir sem hafa verið til umfjöllunar vegna breytingar á aðalskipulagi Reykhólahrepps.

Reykhólahreppur óskaði eftir því að Multiconsult myndi gefa umsögn um frumathugun Vegagerðarinnar. Í umsögninni (5.11.2018) kemur m.a. fram að „að ekki sé ljóst af þeirra hálfu að leið Þ-H sé besti kosturinn fyrir nýjan veg í Reykhólahreppi, þegar litið er til fleiri þátta en betri Vestfjarðavegar“. Einnig kom fram að „eini valkosturinn sem virðist geta keppt við leið Þ-H hvað kostnað varðar eru leiðir R og A3. Vegagerðin hefur einungis litið til Vestfjarðavegar sem slíks en ekki áhrifa nýs vegar á Reykhólahrepp og þéttbýlið á Reykhólum. Valkostur A3 er líkur leið R. Skýrsla Vegagerðarinnar leggur áherslu á að verja leið Þ-H fremur en að líta á jákvæð áhrif valkosta A3 og R.“ Talsvert ósamræmi var því á milli niðurstaðna í mati Vegagerðarinnar og Multiconsult.

Sveitarfélagið leitaði til Skipulagsstofnunar um leiðbeiningar varðandi framhaldið og funduðu sveitarstjóri og sveitarstjórnarfulltrúar með stofnuninni þann 23.10.2018. Í kjölfarið tók Skipulagsstofnun saman upplýsingar um næstu skref varðandi málsmeðferð samkvæmt skipulagslögum, lögum um umhverfismat áætlana og lögum um mat á umhverfisáhrifum, sbr. minnisblað dags. 5.11.2018. Þar lagði stofnunin til að næsta skref í ferli við breytingu aðalskipulags yrði gerð valkostaskýrsla, þar sem á skýran, aðgengilegan og hlutlægan hátt yrði dregin upp mynd af þeim valkostum sem til greina koma og þeir bornir saman m.t.t. vegtæknilegra atriða, kostnaðar og áhrifa á náttúru og samfélag, þar með talið sérstaklega á porpið á Reykhólum og nærsamfélagið í sveitarfélaginu. Í minnisblaðinu kom fram að sveitarstjórn myndi nýta þennan verkáfang skipulagsvinnunnar til að fá sambærilegan, hlutlægan samanburð á kostum til að byggja



ákvörðun sína á. Jafnframt myndi slíkur samanburður nýtast við kynningu fyrir íbúum sveitarfélagsins. Sveitarstjórn réði ráðgjafarfyrtækið Viaplan til að vinna valkostaskýrslu, sem gefin var í desember 2018 og uppfærð í febrúar 2019. „Niðurstöður valkostagreiningarinnar benda til þess að Reykhólaleið R sé vænlegasti leiðarvalkosturinn. Þegar á heildina er litið fyrir tæknilega, skipulagslega, umhverfislega og félagslega þætti sýnir Reykhólaleið R betri niðurstöður en hinir þrír leiðarvalkostirnir.“ Skýrslan var kynnt á opnum fundi á Reykhólum þann 18.12.2018. Vegagerðin gerði athugasemdir við valkostaskýrslu Viaplan og því ljóst að áfram var ósamræmi í niðurstöðum aðila um samanburð á valkostum.

Í byrjun árs 2019 lagði Vegagerðin fram frumdrög að umferðaröryggismati á fjórum veglínunum Vestfirðavegar (Þ-H, D2, R og A3) í nágrenni Þorskafjarðar. Meginniðurstaða matsins var að þar sem „leið R byggir að þriðjungi á að notast við núverandi veg, sem uppfyllir ekki kröfur um vegferla, 8 m vegbreidd og fláa, þá kemur leið R mun óhagstæðar út m.t.t. umferðaröryggis en hinir valkostirnir.“ Samkvæmt umferðaröryggismati Vegagerðarinnar kemur leið R langverst út. Vegagerðin hélt íbúafund á Reykhólum þann 9.1.2019 þar sem Vegagerðin kynnti sjónarmið sín, forsendur og niðurstöður matsins.

Skipulags-, húsnæðis- og hafnarnefndar samþykkti á fundi sínum þann 11.1.2019 að auglýsa aðalskipulagsbreytingu, með veglínu R, frá Karlseyrarvegi að Skálanesi, þar sem að samfélagslegir hagsmunir Reykhólahrepps og umhverfissjónarmiðum yrði best borgið með R-leið. Í kjölfar þess lögðu íbúar og aðrir fram undirskriftarlista til sveitarstjórnar, þar sem mótmælt var að leið R yrði valin.

Sveitarstjórn Reykhólahrepps samþykkti að fresta afgreiðslu málsins þar til fundað hefði verið með samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra. Sá fundur fór fram 21.1.2019. Eftir fund með ráðherra samþykkti meirihluti sveitarstjórnar að auglýsa tillögu að leið Þ-H, í samræmi við áður samþykktu aðalskipulagsbreytingu.

Af framgreindri lýsingu á vinnuferli við aðalskipulagsbreytingu má sjá að sveitarfélagið hafi reynt að leita allra leiða til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum sem felast í leið Þ-H. Sveitarfélagið hefur kannað hvort draga megi úr kostnaði við jarðgangaleið, kannað nýja leiðarkost með leið R og A3. Þar sem leið R kemur talsvert verr út í samanburði við aðra valkosti til skoðunar hvað varðar umferðaröryggi, er Reykhólahreppi ekki heimilt skv. vegalögum að leggja hana til. Þá hefur það komið skýrt fram hjá stjórnvöldum að ekki sé unnt að tryggja umframfjárveitingar en þeir 6,7 ma.kr. sem hafa verið samþykktir í framkvæmdir við Vestfirðaveg. Því er algjörlega óljóst hvort og hvenær unnt yrði að ráðast í framkvæmdir skv. leið A3 og D2. Þá hefur í sveitarstjórn einnig verið bókað að sveitarfélagið hefur í raun mjög takmarkað ákvörðunarvald til að fara gegn tillögu Vegagerðarinnar og fjárveitingum ríkissjóðs.

Eftir þessa umfangsmiklu skoðun á valkostum, leggur Reykhólahreppur til leið Þ-H með skilmálum um verklag, mótvægisáðgerðir og vöktun.



2 Rökstuðningur leiðarvals

Reykholahreppur hefur borið saman valkosti um legu Vestfjarðavegar í sveitarfélaginu. Í vinnslutillögu var litið til þeirra valkosta sem taldir voru raunhæfastir, þ.e. leið Þ-H og leið D2. Síðar voru lagðir til valkostir R og A3 til frekari samanburðar.

Sveitarfélagið hefur við vandlega skoðun ákveðið að velja leið Þ-H inn á tillögu að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélagsins. Leitað hefur verið leiða til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð umhverfisáhrif leiðar Þ-H, kannað hvort unnt sé að draga úr kostnaði við leið D2, A3 og auka umferðaröryggi leiða D2 og R til að þær verði a.m.k. sambærilegar og leið Þ-H. Þá hafa verið til skoðunar mismunandi útfærslur valkosta. Aflað hefur verið nýrra gagna til að draga úr óvissu um áhrif á umhverfið, upplýsa betur um samfélagsáhrif tímasetninga samgöngubóta, lagt fram umferðaröryggismat og ítarleg valkostagreining. Jafnframt hefur verið litið til þeirra athugasemda, umsagna og ábendinga sem komu fram á kynningartíma vinnslutillögu aðalskipulagsbreytingarinnar.

Reykholahreppur telur ljóst að leið Þ-H hafi umfangsmeiri neikvæð umhverfisáhrif í för með sér en leið D2, R og A3. Hins vegar eykur hún umferðaröryggi meira en leiðir D2 og mun meira en R, en A3 eykur umferðaröryggi á sambærilegan máta og Þ-H skv. umferðaröryggismati Vegagerðarinnar. Þar með er leið R ekki raunhæfur kostur í aðalskipulagi skv. vegalögum.

Samfélagsáhrifin eru mismunandi milli valkosta Þ-H, D2 og A3. Allir valkostir munu hafa jákvæð samfélagsáhrif. Lögð hafa verið fram gögn sem sýna að verulegur ávinningur felst í leið A3 fyrir Reykholahrepp, s.s. fyrir gistingu og veitingaþjónustu, hátíðir og aðra viðburði. Sú leið er hins vegar lengri, sem dregur úr ávinningi m.t.t. samgöngubóta fyrir sunnanverða Vestfirði.

Það er verulegur munur á kostnaði þessara framkvæmdakosta, sem er slíkur að hann er líklegur til að hafa afgerandi áhrif á tímasetningar samgöngubóta. Kostnaðaráætlun fyrir leið Þ-H er 7,3 ma.kr., leið D2 er 13,3 ma.kr. og leið A3 er 11,2 ma.kr., skv. mati Vegagerðarinnar (2018).

Sveitarfélagið hefur kannað hvort unnt sé að draga frekar úr umhverfisáhrifum leiðanna og hvort unnt sé að draga úr kostnaði við D2 og A3. Einnig hefur sveitarfélagið kannað hjá fjárveitingarvaldinu hvort að líkur séu á 4-6 ma.kr. viðbótarfjárveitingu, þó án árangurs.

Sveitarfélagið telur brýna þörf fyrir samgöngubætur, sem felst í auknu umferðaröryggi, aukinni greiðfærni og styttingu leiða. Sú þörf taki til mun fleiri hagsmuna en Reykholahrepps eingöngu, þar sem hagsmunir ná til allra Vestfjarða. Óásættanleg bið hefur verið á samgöngubótum. Upplýsingar frá Vegagerðinni og samgönguráðherra um að leið D2, A3 og R, sem hefur minni umhverfisáhrif í för með sér, geti orðið til þess að seinka framkvæmdum enn frekar, geri það að verkum að Reykholahreppur telur að hagsmunir samfélagsins vegna bættra samgangna séu meiri en þau neikvæðu umhverfisáhrif sem þau hafi í för með sér. Að teknu tilliti til samfélagsáhrifa, umhverfisáhrifa, samgöngubóta, tímasetninga, mótvægisáðgerða og vöktunar leggur sveitarfélagið til að setja leið Þ-H í aðalskipulag sveitarfélagsins með ákveðnum skilmálum, sjá kafla 5.1.5. Einnig er litið til þess að í samgönguáætlun, sem samþykkt var á Alþingi, eru lagðir til fjármunir sem mæta kostnaði fyrir leið Þ-H.

Við samanburð valkosta um veglínu Vestfjarðavegar í Reykholahreppi hefur sveitarstjórn litið til fyrirbyggjandi gagna, markmiða og efnisgreina náttúruverndarlaga, ítarlegri rannsókn á botndýralíf, straum- og rofi, fiskungviði, samfélagsáhrifum, umferðaröryggi, viðbragða Vegagerðarinnar við spurningum sveitarfélagsins, vegalaga, nýrra valkosta og



samanburðar valkosta, kostnaðar og umsagna og ábendinga íbúa, hagsmunaaðila, landeiganda og annarra við aðalskipulagsgögn.

2.1 Lagaleg umgjörð

Við ákvörðun um leiðaval var m.a. litið til eftirfarandi ákvæða í lögum um náttúruvernd, lög um verndun Breiðafjarðar, lögum um mat á umhverfisáhrifum, skipulagslög og vegalög.

Verndarmarkmið og ákvæði í náttúruverndarlögum nr. 60/2013, m.a.:

- Verndarmarkmið náttúruverndarlaga, sérstaklega 2. og 3. gr. um verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi, tegundir, jarðminjar og landslag.
- Forðast ber að raska svæðum eða náttúrumyndunum sem skráðar hafa verið á C-hluta náttúruminjaskrár nema almannahagsmunir krefjist þess og annarra kosta hafi verið leitað.
- Sýna skal sérstaka aðgæslu gagnvart vistgerðum, vistkerfum og tegundum á C-hluta náttúruminjaskrár til að koma í veg fyrir að náttúruleg útbreiðslusvæði eða búsvæði minnki og verndarstaða þeirra versni.
- Öllum er skylt að sýna sérstaka aðgæslu og forðast að raska svæðum þar sem friðað vistkerfi eða friðaða vistgerð er að finna, skaða friðaðar tegundir eða raska búsvæðum þeirra.
- Við töku hvers kyns ákvarðana sem áhrif geta haft á friðuð vistkerfi, vistgerðir eða tegundir skulu stjórnvöld sýna sérstaka aðgát svo ekki verði gengið gegn markmiðum friðunarinnar.
- Forðast ber að raska vistkerfum og jarðminjum sem taldar eru upp í 1. og 2. mgr. nema brýna nauðsyn beri til.

Markmiða laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, m.a.:

- Að matsferlinu sé fyrst og fremst ætlað að tryggja að við veitingu framkvæmdaleyfis liggja fyrir helstu upplýsingar um þá þætti umhverfisáhrifa framkvæmdar sem máli skipta og að tekið sé mið af þessum upplýsingum og samráði við stofnanir og almenning við útgáfu framkvæmdaleyfis.
- Að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar.

Markmið skipulagslaga nr. 123/2010, m.a.:

- Að þróun byggðar og landnotkunar á landinu öllu verði í samræmi við skipulagsáætlanir þar sem efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir landsmanna, heilbrigði þeirra og öryggi er haft að leiðarljósi.
- Að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða, tryggja vernd landslags, náttúru og menningarverðmæta og koma í veg fyrir umhverfisspjöll og ofnýtingu, með sjálfbæra þróun að leiðarljósi.

Vegalög nr. 80/2007, m.a.:

- Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum.
- Ákveða skal legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. Fallist sveitarfélag ekki á tillögu Vegagerðarinnar skal það rökstyðja það sérstaklega. Þó er sveitarfélagi óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillagan



felur í sér. Skal Vegagerðin þegar við á leggja fram mat á umferðaröryggi mismunandi kosta við vegarlagningu nægilega tímanlega til að skipulagsnefnd geti tekið afstöðu til matsins við mótun aðalskipulagstillögu. Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt skipulagslögum.

2.2 Umhverfis- og samfélagsáhrif

Sveitarstjórn telur að leið Þ-H muni hafa neikvæð umhverfisáhrif í för með sér, sem felast helst í áhrifum á landslag, birkiskóg, sjávarfitjar og leirur. Sveitarstjórn hefur leitað leiða til að draga sem mest úr áhrifum og aflað frekari gagna til að draga úr óvissu. Sveitarfélagið telur ljóst að leið Þ-H hafi umfangsmeiri neikvæð umhverfisáhrif í för með sér en leið D2, A3 og R.

Þá er verulegur munur á kostnaði þessara framkvæmdakosta sem, að mati Vegagerðarinnar, er slíkur að hann er líklegur til að hafa afgerandi áhrif á tímasetningar samgöngubóta og þar með samfélagsáhrif.

Sveitarfélagið setur skilmála fyrir framkvæmdum skv. veglínu Þ-H, sem snúa að breyttu fyrirkomulagi brúar yfir Djúpafjörð, endurheimt votlendis, uppgræðslu birkiskógar, fyrirkomulagi efnistöku og þverun fjarða. Einnig þarf Vegagerðin að leggja fram vöktunaráætlun um fiskungviði og botndýralíf, og vistkerfi fjöru.

Leiðir D2 og R eru síðri en leið Þ-H og A3 hvað varðar umferðaröryggi skv. umferðaröryggismati (Vegagerðin, 2019). Leiðir D2 og A3 kunna að hafa alvarleg neikvæð samfélagsáhrif, ef fresta þarf nauðsynlegum og þörfum samgöngubótum vegna kostnaðar og forgangsroðunar fjármuna til vegaframkvæmda á landinu. Því telur Reykhólahreppur að leiðir D2 og A3 kunni ekki að uppfylla markmið með samgöngubótum eins og leið Þ-H.

Með breytingum sem hafa orðið á leið um Teigsskóg og skilmálum sem Reykhólahreppur setur framkvæmdinni telur sveitarstjórn að dregið hafi verið sem kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Ávinningur af framkvæmdinni er hins vegar slíkur að hann réttlæti það rask sem verði á umhverfinu. Ávinningur snýr að hagsmunum íbúa sveitarfélagsins og Vestfirða, með því að bæta verulega samgöngur og auka umferðaröryggi.

2.3 Kostnaður

Kostnaðaráætlun fyrir leið Þ-H er áætlaður 7,3 ma.kr., leið D2 er 13,3 ma.kr. og leið A3 er 11,2 ma.kr., skv. mati Vegagerðarinnar (2018). Multiconsult taldi kostnað vegna R leiðar vera um 7,8 ma.kr.

Reykhólahreppur óskaði eftir að Multiconsult myndi rýna kostnaðartölur Vegagerðarinnar. Megin niðurstaða þeirrar rýni var að Multiconsult metur kostnað við Þ-H um 10% lægri en Vegagerðin og kostnað við D2 um 30% lægri. Vegagerðin hefur ekki breytt kostnaðaráætlun sinni eftir þessa rýni, þar sem hún byggir á rauntölum úr nýjustu útboðum í jarðganga- og vegaframkvæmdum á Íslandi. Reykhólahreppur hefur ekki frekari forsendur til að draga í efa kostnaðaráætlanir Vegagerðarinnar.¹

2.4 Brýn nauðsyn

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 ber að forðast að raska birkiskógi, sjávarfitjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafi

¹ Viðbót frá auglýstri tillögu vegna athugasemda um kostnaðarmat valkosta.



áhrif á þessa umhverfispætti ber að liggja fyrir brýn nauðsyn fyrri slíkum framkvæmdum. Reykhólahreppur telur að brýn nauðsyn sé fyrir hendi og að leitað hafi verið leiða til að draga úr áhrifum m.a. með því að skoða fjölmarga valkosti og útfærslu framkvæmda. Brýn þörf er á verulegum samgöngubótum í sveitarfélaginu, sem og í samhengi við aðrar nauðsynlegar samgöngubætur á sunnanverðum Vestfjörðum. Allar leiðir til skoðunar koma til með að bæta núverandi ástand. Þær eru hins vegar ólíkar.

Vegagerðin metur að kostnaður við leið Þ-H er talsvert minni en fyrir aðra valkosti og kostar 6 ma.kr. minna en leið D2 og 4 ma.kr. minna en leið A3. Multiconsult mat að leið R væri rúmlega 0,5 ma.kr. dýrari en leið Þ-H. Beðið hefur verið eftir samgöngubótum í a.m.k. 15 ár og þörfin orðin verulega brýn að ekki verði unað við lengri bið. Loks eru jákvæð teikn um byggðapróun og atvinnuþróun í landsfjórðungnum, sem mikilvægt er að nýta og styðja við. Því þarf að mati Reykhólahrepps að ráðast sem allra fyrst í samgöngubætur til að auka umferðaröryggi, greiðfærni og stytta leiðir. Það er brýn nauðsyn og brýnir almannahagsmunir á samgöngubótum á svæðinu.

Í undirbúningi fyrir ákvörðun hefur leitað upplýsinga frá sveitarstjórnar- og samgönguráðuneytinu um fjármuni til nauðsynlegra samgöngubóta. Samkvæmt þeim og upplýsingum frá Vegagerðinni munu leiðir D2 og A3 að öllum líkindum verða til þess að enn frekari tafir verði á framkvæmdum ef sú leið verði valinn. Ekki er um að ræða viðfangsefni sem snýr eingöngu að hagsmunum Reykhólahrepps. Hagsmunirnir taka til Vestfjarða og sunnanverðra Vestfjarða. Samfélagið á Vestfjörðum hefur nú beðið eftir samgöngubótum í mörg ár og ekki talið ásættanlegt að biða lengur.

2.5 Nægileg og fullnægjandi gögn

Í áliti Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar, 28. mars 2017, kemur fram að afla þurfi frekari gagna áður en ákvörðun er tekin um þveranir fjarða. Í álitinu er talin óvissa um áhrif þverana á eðlispætti sjávar, og lífríki fjöru og grunnsævis, þ.e. áhrif á strauma, botngerð og vistkerfi innan þverana. Þessi gögn ásamt fleiri rannsóknnum liggja nú fyrir og unnt er að taka afstöðu til valkosta. Rannsóknir sem lagðar hafa verið fram eftir áliti Skipulagsstofnunar lá fyrir, eru:

- Botndýralíf. Botndýrarannsókn í Þorskafirði, Hafrannsóknarstofnun, 2-3 september 2017.
- Fiskungviði. Fiskungviði í þremur fjörðum í Austur Barðastrandasýslu, Hafrannsóknarstofnun, 2017.
- Straummælingar. Uppfærðar straumhraðamyndir vegna fyrirhugaðra fjarðapverana í Gufudalssveit. Vatnaskil, minnisblað, 18.10.2017.
- Straummælingar. Breytingar í straumhraða í brúaropum og stærð botnrofssvæða vegna lenginga vatnsopa og viðbótar útfærslu fjarðapverana í Gufudalssvið. Vatnaskil, minnisblað, 8.2.2018.
- Botnrof. Uppfærð greining á botnrofi vegna fyrirhugaðra fjarðapverana í Gufudalssveit, Vatnaskil. Minnisblað, 18.10.2017.
- Samfélagsáhrif. Vestfjarðavegur. Samanburður á samfélagsáhrifum leiða D2 og Þ-H. Rannsóknarmiðstöð Háskólans á Akureyri. Desember 2017.
- New Vestfjarðavegur in Reykhólahreppur. Multiconsult. 29.6.2018.
- Leið A3. Frumathugun á valkosti um Reykjanes (leið A3). Vegagerðin. 15.10.2018.
- Umferðaröryggismat. Vestfjarðavegur, milli Borgarlandsvegar við Berufjörð að Skálanesi við Þorskafjörð. Frumdrög. Janúar 2019.



- Valkostagreining. Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp. Valkostagreining. Viaplan. 12. febrúar 2019.

2.6 Aðgerðir til að draga úr umhverfisáhrifum

Vinna við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar hefur leitt til þess að talsvert hefur verið dregið úr umfangi neikvæðra umhverfisáhrifa um vegstæði um Teigsskóg. Þar má m.a. nefna:

- Veglínu hagað þannig að hún sneiði hjá fornleifum og votlendi.
- Frá fyrstu hugmyndum hefur verið dregið úr raski á Teigsskóg um rúmlega 30 ha. Sem felst m.a. í breyttri legu vegstæðis og fallið er frá efnistöku í skóglendinu.
- Fyrri leið í gegnum Teigsskóg (leið B) hafði verið í um 6 km í skóglendi en núverandi leið Þ-H er um 2,15 km í skóglendi.
- Breytingar voru gerðar á hæð vegarins yfir landi til að draga úr sjónrænum áhrifum og minnka beint rask vegna vegagerðar. Einnig hafði verið gert ráð fyrir efnistöku til vegagerðar við veglínu í Teigsskógi en vegna breyttrar legu og lækunar vegarins yfir landi þarf nú rúmlega 300 þús. m³ minna efni til vegagerðar, sem veldur minna raski.
- Frá fyrstu hugmyndum um þverun fjarða hefur verið dregið úr líklegum neikvæðum áhrifum með því að lengja brýr og stækka op með dýpkun botns (úr 4 í 4,5 m) til þess að minnka straumhraða. Aðgerðir miða að því að straumhraði verði um 2,0 m/s, en áður var miðað við 2,5 m/s. Með þessu er stuðlað að því að full vatnsskipti geti átt sér stað án verulegra tafa frá náttúrulegu ástandi. Slíkt hefur samkvæmt Hafrannsóknarstofnun og Náttúrustofu Vestfjarða, áhrif á vaxtarskilyrði fiskungviðis, marhálms, botnrof og sjávarfitjar og leirur.
- Reykhólahreppur gerir kröfu um að tvær brýr verði við þverun Djúpafjarðar til að draga sem kostur er úr áhrifum á lífríki fjarðarins. Viðbótarbrú í Djúpafirði mun minnka möguleg botnrofssvæði ásamt því að endurspegla betur náttúrulega strauma að loknum framkvæmdum, samkvæmt straumvatnslíkani Vatnaskila (2017).

Þrátt fyrir ofangreindar aðgerðir er Reykhólahreppi ljóst að áhrifin verða talsverð neikvæð á náttúrufarsþætti og mikilvægt að grípa til mótvægisáðgerða s.s. endurheimt birkiskógar og votlendis, en jafnframt að fylgjast með þróun umhverfisþátta eftir framkvæmdir.

2.7 Aðrir valkostir

Sveitarstjórn hefur tekið til skoðunar alla fimm valkosti sem lagðir voru fram í mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness auk nýrra valkosta þ.e. leið R og A3.

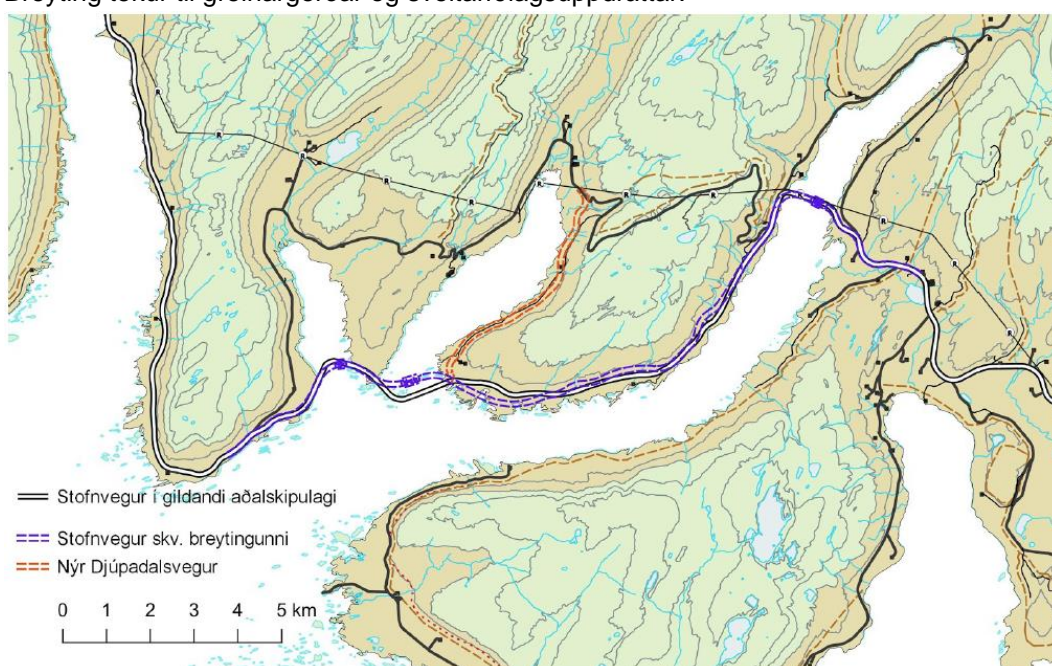
Í kjölfar álits Skipulagsstofnunar (2017) ákvað sveitarstjórn að skoða frekar leið D2, jarðgöng, og leið Þ-H. Fram til þessa hefur leið Þ-H verið tillaga Vegagerðarinnar, en hún er líkleg til að hafa talsverð til veruleg neikvæð áhrif á náttúruna. Leið D2 veldur minni umhverfisáhrifum en er um 6 ma.kr. dýrari en leið Þ-H. Sveitarfélagið leitaði leiða til að draga úr kostnaði við D2, með því að kanna möguleika á styttri göngum. Þá hefur sveitarfélagið einnig kannað nýja kosti, þ.e. leið R og A3, með það að markmiði að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og koma til móts við sjónarmið íbúa.

3 Efni og umfang skipulagsbreytingar

Breytingar á aðalskipulagi Reykhólahrepps vegna framangreindra áforma felast fyrst og fremst í því, að mörkuð er stefna um breytta veglínu og efnistöku samfara henni að teknu tilliti til nýrra upplýsinga um umhverfis- og samfélagsáhrif.

Gerðar eru breytingar á veglínu Vestfjarðavegar frá Bjarkalundi að Skálanesi við Þorskafjörð. Nýja veglínan fylgir þeirri sem sýnd er í gildandi skipulagi í megindráttum en víða á leiðinni eru nokkur frávik sem sýnd eru á mynd á næstu síðu. Einnig er sýnd lega nýs héraðsvegar, tæplega 6 km langs, sem leggja þarf að Djúpadal. Vegur að austanverðu inn að núverandi vegamótum Vestfjarðavegar og Þorskafjarðarvegar um Þorskafjarðarheiði verður tengivegur. Núverandi vegur frá vegamótum við Þorskafjarðarveg yfir Hjallaháls og að Djúpadalsvegi fellur út af vegskrá. Núverandi vegur yfir Ódrjúgsháls fellur einnig út af vegskrá. Vegna vegagerðarinnar er bætt við nýjum efnistökusvæðum í nágrenni við nýja veginn og sett eru nánari ákvæði um þau efnistökusvæði sem þegar eru í skipulaginu. Hluti efnisins til vegagerðar kemur úr skeringum úr vegstæðinu sjálfu.

Breyting tekur til greinargerðar og sveitarfélagsuppdráttar.



Mynd 3-1: Breyting á veglínu Vestfjarðarvegar (blá brotalína) frá gildandi aðalskipulagi ásamt nýjum héraðsvegi að Djúpadal (rauð brotalína). Vegir um Hjallaháls og Ódrjúgsháls munu falla af vegskrá.

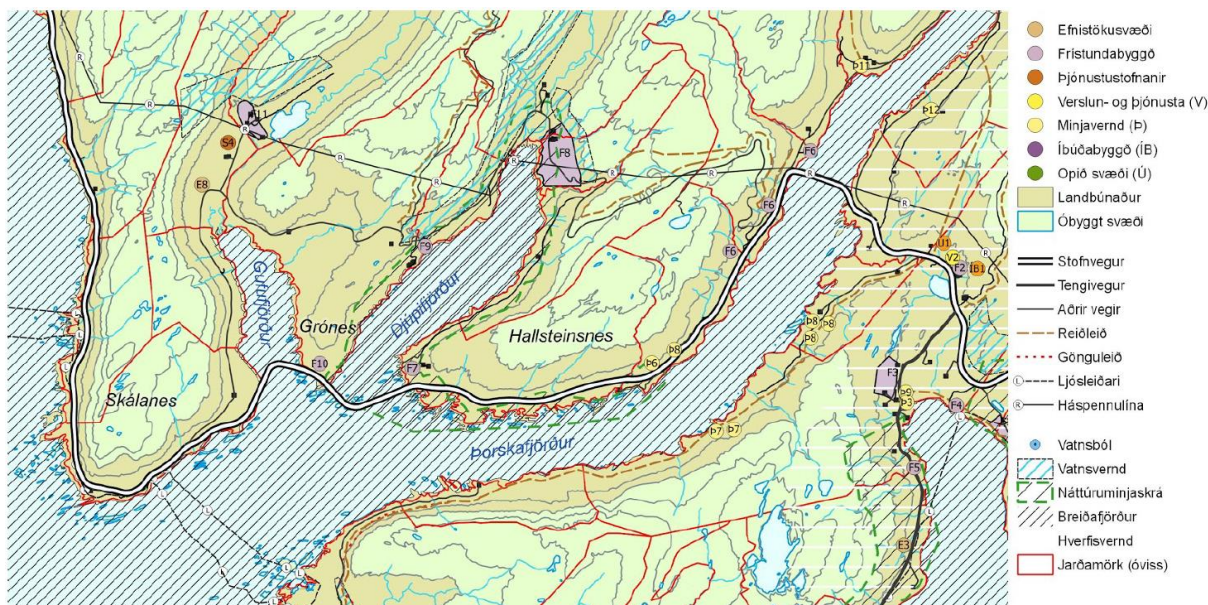
3.1 Breytingar á skipulagsuppdrætti

Gerðar eru breytingar á sveitarfélagsuppdrætti Aðalskipulags Reykhólahrepps 2006-2018 sem ná til eftirtalinna atriða:

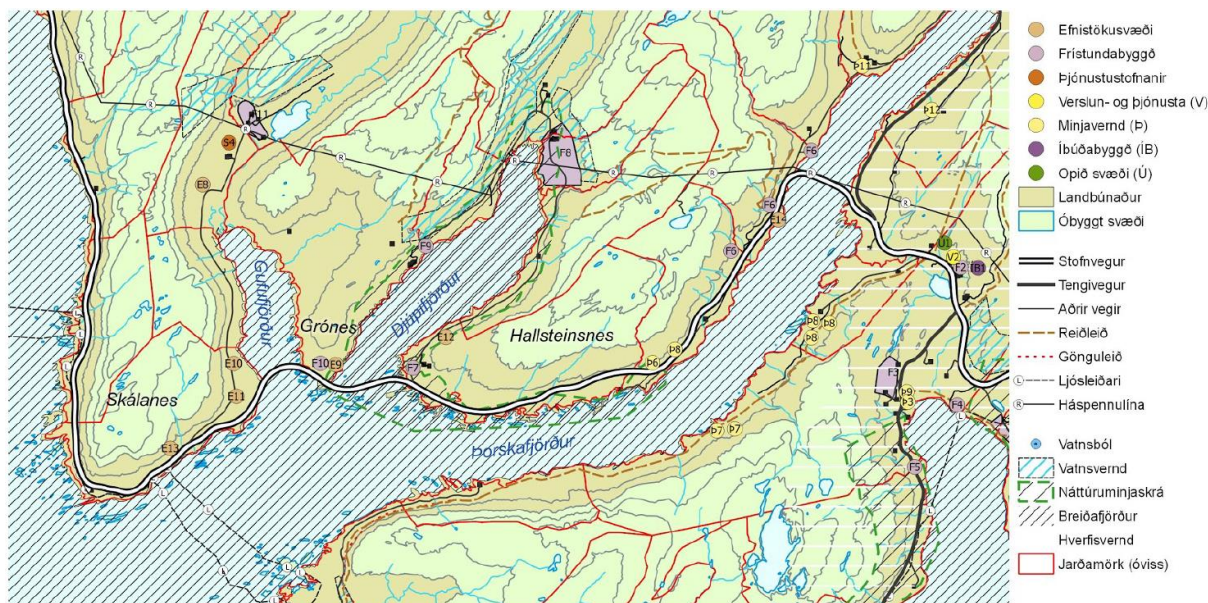
- Veglínu stofnvegar er breytt og nýr vegur að Djúpadal færður inn eins og mynd 1 sýnir.
- Vegur um austanverðan Þorskafjörð að Þorskafjarðarheiði er sýndur sem tengivegur.
- Nýjar efnisnámur eru færðar inn en fullfrágengnar námur sem hætt er að nota eru felldar út.

Mynd 3-2 sýnir hluta af sveitarfélagsuppdrættinum fyrir breytingu en mynd 3-3 sýnir sama hluta eftir breytingu.

Breytingar á veglínu á Melanesi sjást ekki í mælikvarða á sveitarfélagsuppdrætti.



Mynd 3-2: Staðfestur skipulagsuppráttur, dags. 24.08.2009 með innfærðum áorðnum breytingum. Skali 1:100.000. Sýnd eru færri örnefni en á staðfestum upprætti til að gera skipulagsákvæði skýrari.



Mynd 3-3: Breyttur uppráttur skv. tillögunni. Skali 1:100.000. Sýnd eru færri örnefni en á staðfestum upprætti til að gera skipulagsákvæði skýrari.

3.2 Breytingar á greinargerð

Í kafla 2.5.1 er tafla með svofelldri lýsingu á Vestfjarðavegi:

Gilsfjörð um Þorskaðfjörð gert er ráð fyrir þverun Þorskaðfjarðar, Djúpaðfjarðar og Gufufjarðar, Skálanes, Klettsháls, Vattarfjörð, Litlanes-sýslumörk – Skiptá.

Eftir breytingu hljóði lýsingin þannig:



Gilsfjörð um Þorskafjörð gert er ráð fyrir þverun Þorskafjarðar rétt utan við Mjólkárlínu, Djúpafjarðar frá Hallsteinsnesi að Grónesi og Gufufjarðar við mynni hans, Skálanes, Klettsháls, Vattarfjörð, Litlanes-sýslumörk – Skiptá.²

Fyrir neðan töfluna bætist eftirfarandi texti við:

Skipulagsákvæði fyrir Vestfjarðaveg milli Bjarkalundar og Skálaness:³

- Haga skal hönnun og framkvæmd þannig að votlendi, skóglendi og náttúruminjar raskist sem minnst, í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands og Skógræktina.
- Vegagerðin í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands, Skógræktina og Reykhólahrepp finni svæði fyrir endurheimt votlendis og skóglendis sem raskist vegna framkvæmda.
- Brúarop verði nægilega löng til þess að tryggja vatnsskipti og straumhraða í samræmi við þarfir lífríkisins. Tvær brýr verði í þverun Djúpafjarðar.
- Áður en framkvæmdir hefjast skal Vegagerðin leggja fram vöktunaráætlun á framvindu við endurheimt votlendis og skóglendis og vöktunaráætlun um þróun fiskungviðis og botndýralífs í Þorskafirði og Djúpafirði.
- Haga skal hönnun og framkvæmd þannig að menningarminjar raskist sem minnst, í samráði við Minjastofnun Íslands.
- Mannvirkjagerð, þ.m.t. vinnubúðir, skal vera í samræmi við framkvæmdarlýsingu sem fram kemur í 5. kafla greinargerðar aðalskipulagsbreytingar og skal þá sú framkvæmdarlýsing vera forsenda leyfisveitinga sveitarstjórnar án deiliskipulags.
- Vanda skal allan frágang mannvirkja, þ.m.t. svæði fyrir vinnubúðir.

Í kafla 1.10.1 eru taldar upp matsskyldar framkvæmdir í Reykhólahreppi.

Þar segir svo um Vestfjarðaveg:

2005040072: Vestfjarðavegur (nr. 60) Bjarkalundur-Eyri, Reykhólahreppi. Úrskurður Skipulagsstofnunnar var á þann veg að fallist á framkvæmd með skilyrðum en lagst gegn hluta framkvæmdar. Er því bent á úrskurð Skipulagsstofnunnar frá 28. febrúar 2006.

Eftir breytingu hljóði textinn þannig:

Vestfjarðavegur (nr. 60) Bjarkalundur-Eyri, Reykhólahreppi. Fyrir liggur matsskýrsla Vegagerðarinnar sbr. lög nr. 106/2000, dagsett í febrúar 2017 og álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, dags. 28. mars 2017.

² Breyting á greinargerð eftir auglýsingu skv. ábendingu Skipulagsstofnunar.

³ Skilmálar uppfærðir til samræmis við kafla 5.1.5 skv. ábendingu Skipulagsstofnunar



Breyting á efnistökusvæðum

Tafla í kafla 2.3.6 um efnistökusvæði fellur öll niður.

Tafla 1 Tafla um efnistökusvæði úr Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018, sem felld er úr gildi.⁴

Nr.	Heiti svæðis	Lýsing/Staða skipulags	Jörð
E1	Garpsdalur	Malarnáma/framtíðarnáma	Garpsdalur
E2	Króksfjarðarnes	Malarnáma/grjótnáma/framtíðarnáma	Króksfjarðarnes
E3	Seljanes	Malarnáma/framtíðarnáma	Seljanes
E4	Barmar	Malarnáma/framtíðarnáma	Barmar
E5	Miðhúsamelur	Malarnáma/framtíðarnáma	Miðhús
E6	Miðjanes	Malarnáma/grjótnáma/framtíðarnáma	Miðjanes
E7	Kollabúðareyri	Malarnáma	Kollabúðir
E8	Gufudalur	Malarnáma/framtíðarnáma	Gufudalur

Í staðinn kemur eftirfarandi tafla þar sem fullfrágengnar námur hafa verið felldar niður. Námur sem nýttar eru áfram halda númeri sínu. Námunúmerin eru því ekki í samfelldri röð. Tölur innan sviga vísa til númers í matsskýrslu Vegagerðarinnar og á skýringaruppdráttunum í viðauka.

Náma	Heiti svæðis	Lýsing og skilmálar
E2	Króksfjarðarnes	Möl og grjót í klæðingar og burðarlag. Vinnslumagn 100.000 m ³
E5	Miðhúsamelur	Möl úr fornum sjávarkambi fyrir styrktarlag, burðarlag og klæðingu. Vinnslumagn 100.000 m ³
E6	Miðjanes	Möl og grjót úr storkubergi fyrri rofvarnir og klæðingarefni. Vinnslumagn 60.000 m ³
E8 (112)	Gufudalur	Möl í fyllingar, neðra og efra burðarlag og rofvörn.
E9 (118)	Klappir á Grónesi	Efni í efra burðarlag, klæðingu og rofvörn. Vinnslumagn 100.000 m ³ , 34.000 m ² .
E10 (113)	Melanes	Efni í fyllingu og neðra burðarlag. Vinnslumagn 50.000 m ³ , 20.000 m ² .
E11 (134)	Grjótlager á Melanesi	Grjót, 20.000 m ³ , 20.000 m ² .
E12 (114)	Hjalli innan Hallsteinsness	Vinnslumagn 50.000 m ³ , 18.000 m ² .
E13 (133)	Utan Krakár/Háubakkar	Efni í fyllingu og neðra burðarlag. Vinnslumagn 100.000 m ³ , 30.000 m ² .
E14 (105)	Hjalli utan Þórisstaða	Möl úr strandhjalla fyrir fyllingar og neðra burðarlag. Vinnslumagn 90.000 m ³ , 45.000 m ² .

Á eftir töflunni bætast við eftirfarandi skipulagsákvæði:

- Skýlt er að haga efnisvinnslu vegna Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness í samræmi við framkvæmdarlýsingu og skýringaruppdrætti sem fram koma í greinargerð aðalskipulagsbreytingar. Vanda skal frágang allra efnistökusvæða.

⁴ Breyting eftir auglýsingu, sett inn tafla með efnistökusvæðum sem falla úr gildi.



4 Fyrirliggjandi stefna og aðrar áætlanir⁵

Breytingartillagan styður við stefnu stjórnvalda um bættar veltengingar milli svæða og innan vinnusóknarsvæða, aukið umferðaröryggi og hagkvæmni samgangna, sbr. Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018, Samgönguáætlun 2019-2033 og Landskipulagsstefnu 2015-2026. Vegabætur á Vestfjarðavegi eru jafnframt mikilvægar til að stuðla að markmiðum ferðamálastefnu um að ferðamenn fari sem víðast um landið, ekki síst til að dreifa álagi.

Ljóst er að áform breytingartillögu um Vestfjarðaveg munu hafa talsverð neikvæð áhrif á náttúrufarsþætti sem njóta verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd og laga um verndun Breiðafjarðar. Við mótun breytingartillögunnar hefur rík áhersla verið lögð á að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum með hliðsjón af verndarákvæðum, sbr. umfjöllun í kafla 2.

4.1 Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018

Markmið um vegi í kafla 2.5:

- Leitað verði hagkvæmustu lausna í vegagerð og stuðlað að umferðar- og rekstraröryggi og samtengingu byggðar.
- Að stuðla að bættum samgöngum í byggðalaginu með gangnagerð og gerð heilsársvega.

Leiðir:

- Stuðlað verði að bættum samgöngum við nágrannabyggðarlög til að stækka atvinnusvæðið og til að bæta möguleika svæðisins á sviði ferðaþjónustu.
- Aukið verði öryggi vegfaranda á þjóðvegum. Sérstök áhersla er lögð á öruggari veltengingar tengibrauta við Vestfjarðaveg.

Markmið aðalskipulagsins í kafla 1.2. ⁶

- Að stuðla að varðveislu náttúruminja og söguminja og annarra umhverfislegra gæða sem styrkir m.a. ferðaþjónustu.
- Að stuðla að því að nýting lands, auðlinda og mannauðs sé í samræmi við markmið sjálfbærrar þróunar.

Markmið aðalskipulagsins í kafla 2.4 um verndarsvæði og náttúruvá:

- Stuðlað verði að varðveislu friðlýstra svæða, annarra náttúruminja og umhverfislegra gæða almennt.

Leiðir:

- Með tillögu að hverfisvernd svæða er stuðlað að verndun fleiri svæða og/eða samtengingu svæða sem eru á náttúruminjaskrá annarra verndarsvæða.

⁵ Bætt hefur verið við umfjöllun um samræmi aðalskipulagsbreytingar við fyrirliggjandi stefnu og aðrar áætlanir.

⁶ Bætt við umfjöllun um markmið Aðalskipulags Reykhólahrepps 2006-2018 um verndarsvæði og nýtingu lands í kjölfar athugasemda.



Samræmi

Breytingartillagan fellur að markmiðum aðalskipulags Reykhólahrepps um samgöngur, þar sem nýr Vestfjarðavegur er öruggur heilsársvegur, sem bætir samgöngur við aðliggjandi sveitarfélög.

Breytingartillagan er ekki í fullu samræmi við markmið um varðveislu náttúruminja og verndarsvæða, þar sem nýr Vestfjarðavegur mun skerða slík svæði. Hins vegar hefur sveitarfélagið leitað leiða til að draga úr þeirri skerðingu. Leið Þ-H virðist vera eina raunhæfa lausnin til að bæta samgöngur í sveitarfélaginu, þ.e.a.s. sem hægt er að ráðast í eins fljótt og auðið er.

4.2 Samgönguáætlun

Fimm markmið um þróun í samgöngum eru sett fram í þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033. Sett eru fram markmið í fimm flokkum í þingsályktuninni og eru tíunduð hér þau sem skipta máli fyrir þau vegagerðaráform sem hér um ræðir:

- Markmið um greiðar samgöngur:
 - *Aðgengi og hreyfanleiki í samgöngukerfinu fyrir flutninga á fólki og vörum innan og á milli svæða verði bætt. Sköpuð verði skilyrði fyrir flesta landsmenn til að komast til atvinnu og þjónustukjarna á innan við einni klukkustund.*
 - *Skilgreindir verði atvinnu- og þjónustukjarnar landsins í sóknaráætlunum landshluta og landsskipulagsstefnu.*
 - *Samgöngur styrki uppbyggingu og þróun þjónustusvæða í öllum landshlutum.*
- Markmið um hagkvæmar samgöngur
 - *Hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins verði aukin. Áhersla verði lögð á að leita hagkvæmustu lausna til að ná markmiðum samgöngufirvalda. Gagnsæ verðlagning á samgöngum er liður í því og þarf hún að endurspeglar kostnað sem þeim fylgir.*
 - *Horft verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og forgangsraðað með hliðsjón af félagshagfræðilegri greiningu.*
- Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur
 - *Dregið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna með það að markmiði að þær verði umhverfislega sjálfbærar. Stefnt verði að því að losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna verði undir 750 Gg (750 þúsund tonnum) árið 2020, sem er 23% samdráttur frá 2008. Markmiðið er í samræmi við aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum.*
- Markmið um öryggi í samgöngum
 - *Stefnt verði markvisst að því að auka öryggi í samgöngum og unnið að því á gildistíma áætlunarinnar að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum eða banaslysum.*
- 1.5 Markmið um jákvæða byggðapróun
 - *Samgöngur tengja saman fólk og byggðir. Í samræmi við sóknaráætlun og svæðaskiptingu landsins verði við forgangsróðun framkvæmda tekið mið af þörfum einstakra svæða fyrir bættar samgöngur til að efla sveitarfélög, styrkja hvert svæði og landið allt.*



- *Stytting ferðatíma, uppbygging vega með bundnu slitlagi og gerð jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi skapa betri skilyrði fyrir jákvæða byggðapróun og eflingu einstakra atvinnu- og þjónustusvæða.*
- *Markmiðið er að samþætta samgönguáætlun við aðra áætlanagerð og opinbera stefnumótun. Þannig má öðlast sameiginlega framtíðarsýn fyrir alla landshluta til að efla atvinnulíf og lífsgæði, og hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum og þjónustu.*

Samræmi

Aðalskipulagsbreytingin fellur að markmiðum samgönguáætlunar hvað varðar greiðar samgöngur, hagkvæmar samgöngur, öruggar samgöngur og jákvæða byggðapróun. Þá samræmist breytingin markmiðum um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, þar leið Þ-H styttrir vegalengdir. Hins vegar hefur leið Þ-H talsverð neikvæð umhverfisáhrif í för með sér, á birkiskóg, landslag og ásýnd, og sjávarfitjar og leirur.

4.3 Landsskipulag

Í Landsskipulagsstefnu kemur eftirfarandi fram í kafla 3.5.1 um samgöngur innan vinnusóknarsvæða:

Skipulagsgerð sveitarfélaga stuðli að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða, með styrkingu byggðar að leiðarljósi. Við skipulag byggðar og samgangna verði miðað við að sem flestir íbúar komist til næsta meginkjarna á innan við einni klukkustund. Skipulag feli einnig í sér stefnu um almenningssamgöngur. Jafnframt verði mótuð stefna um tengingar milli helstu meginkjarna í samræmi við samgönguáætlun.

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026 er m.a. fjallað um skipulag í dreifbýli með svofellt meginmarkmið (2. kafli):

Skipulag í dreifbýli gefi kost á fjölbreyttri nýtingu lands, svo sem til ræktunar, ferðaþjónustu og útivistar, í sátt við náttúru og landslag.

Nánar er kveðið á um sjálfbæra byggð í dreifbýli (2.1):

Skipulag landnotkunar styðji við búsetu og samfélag í dreifbýli með langtímasýn um ráðstöfun lands til nýtingar og verndar og samþættri stefnu um byggðapróun í þéttbýli og dreifbýli.

Þar er eftirfarandi beint til skipulagsgerðar sveitarfélaga (2.1.1):

Við skipulagsgerð sveitarfélaga verði miðað að því að styðja og styrkja samfélag viðkomandi byggðarlags með því að beina vexti að þeim kjörnum sem fyrir eru.

Ennfremur segir um umhverfis og menningargæði (2.2.1):

Skipulagsákvæðanir um staðsetningu og hönnun nýrra mannvirkja í dreifbýli taki mið af byggingarhefðum, landslagi og staðháttum. Um leið verði gætt að hagkvæmni varðandi samgöngur og veitur og að byggð gangi ekki að óþörfu á svæði sem eru verðmæt til landbúnaðar eða vegna náttúruverndar.

Kaflar 2.6 og 3.5 fjallar um sjálfbærar samgöngur. Þar segir:

Skipulag landnotkunar feli í sér samþætta stefnu um byggðapróun í þéttbýli og dreifbýli með áherslu á greiðar, öruggar og vistvænar samgöngur og fjölbreyttan ferðamáta.

Eftirfarandi er beint til skipulagsgerðar sveitarfélaga (3.5.1):



Skipulagsgerð sveitarfélaga stuðli að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða, með styrkingu byggðar að leiðarljósi. Við skipulag byggðar og samgangna verði miðað við að sem flestir íbúar komist til næsta meginkjarna á innan við einni klukkustund. Skipulag feli einnig í sér stefnu um almennings samgöngur. Jafnframt verði mótuð stefna um tengingar milli helstu meginkjarna í samræmi við samgönguáætlun.

Þá segir einnig um lausn ágreiningsmála (3.5.3):

Í þeim tilvikum þegar staðfestingu aðalskipulags hefur verið frestað vegna ágreinings um uppbyggingu og legu samgöngu- eða veitumannvirkja getur um hverfis- og auðlindaráðherra að beiðni viðkomandi sveitarfélags og í samvinnu við hlutaðeigandi ráðherra haft for göngu um að settur verði á laggirnar samráðshópur til að leita sátta um lausn.

Samræmi

Aðalskipulagsbreyting fellur að Landsskipulagsstefnu hvað varðar greiðar samgöngur innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða, með styrkingu byggðar að leiðarljósi. Þá styður breytingin við stefnu um hagkvæmar og öruggar samgöngur. Hins vegar er ljóst að leið Þ-H gengur á náttúruverndarsvæði.

4.4

Ferðamálaflokkur

Í Ferðamálaflokknum er markmið um aukna dreifingu ferðamanna, að hærri hlutfall ferðamanna komi til landsins utan háannar og að gistinóttum þeirra á landsbyggðinni fjölgi. Til að svo verði eru góðar samgöngur afar mikilvægar. Eitt af forgangsmálum verkefnaáætlunar 2016-2017 í Ferðamálaflokknum er að „tryggja að samgönguáætlun taki mið af þörfum ferðapjónustu og spám um áframhaldandi fjölgun ferðamanna“. Í Ferðamálaflokknum er fjallað um öryggi ferðamanna, að „markvisst verði metnar leiðir til að draga úr slysum og óhöppum meðal innlendra og erlendra ferðamanna og auka öryggi þeirra í samvinnu lögregluþyrfa, Landsbjargar og Samtaka ferðapjónustunnar“. Bættar samgöngur hafa veruleg áhrif á öryggi allra þeirra sem ferðast um vegakerfið. Um dreifingu ferðamanna segir: Það hefur augljósa kosti að ferðamenn fari sem víðast um landið – ekki síst til að dreifa álagi. Góðar og öruggar samgöngur eru forsenda þess að svo megi verða og taka þarf tillit til þess við gerð samgönguáætlunar. Mikilvægt er að uppbygging og viðhald skilgreindra heilsársvega verði stórbætt. Eins væri æskilegt að skilgreina ferðamannaleiðir í hverjum landshluta, sem stuðlað gæti að vaxandi aðdráttarafli og lengri viðveru ferðamanna í þeim. Þá verði vegum að áfangastöðum ferðamanna haldið opnum eins og hægt er. Bættar og samræmdar leiðar- og öryggismerkingar verði um allt land. Þetta á m.a. við um merkingar á helstu vegum, ásamt vegum í dreifbýli og á hálendi. Mikilvægt er að merkingar séu bæði á íslensku og ensku og jafnvel á fleiri tungumálum.

Vegvísir í ferðapjónustu er stefna stjórnvalda um málaflokkinn. Hann var settur fram í október 2015. Þar segir svo um samgöngur:

Það hefur augljósa kosti að ferðamenn fari sem víðast um landið – ekki síst til að dreifa álagi. Góðar og öruggar samgöngur eru forsenda þess að svo megi verða og taka þarf tillit til þess við gerð samgönguáætlunar. Mikilvægt er að uppbygging og viðhald skilgreindra heilsársvega verði stórbætt. Eins væri æskilegt að skilgreina ferðamannaleiðir í hverjum landshluta, sem stuðlað gæti að vaxandi aðdráttarafli og lengri viðveru ferðamanna í þeim. Þá verði vegum að áfangastöðum ferðamanna haldið opnum eins og hægt er.



Samræmi

Aðalskipulagsbreyting fellur að Ferðamálastefnu um bættar samgöngur og öryggi allra þeirra sem ferðast um vegakerfið. Einnig fellur hún að stefnu um heilsársveg og ferðamannaleið.

4.5 Svæðisskipulag Dalabyggðar, Reykhólahrepps, Strandabyggðar 2018-2030

Í svæðisskipulaginu er mótuð stefna um þrjú svið; landbúnað, sjávarnytjar og ferðaþjónustu.

Í kafla 9.4 segir svo um vegakerfi:

Vegir á milli svæðisins og sveitarfélaga á Vestfjörðum, Vesturlandi og Norðurlandi vestra, verði bættir til að svæðið geti sem best nýtt möguleika sína til þróunar. Lögð verði sérstök áhersla á bættan veg um Skógarströnd og að einbreiðar brýr heyri sögunni til.

Þróað verði svæðisbundið leiðakerfi ökuleiða sem bjóða upp á lengri og styttri ferðir um svæðið – Breiðafjarðarleið, Strandaleið, Dalaleið og Vesturslaufan/Vesturáttan. Hver leið verði þróuð út frá nokkrum sögupráðum en hverri þeirra má einnig tengja ýmskonar þemaferðir. Þorpin þrjú verði megin þjónustustaðir leiðanna en á hverri leið verði áfangastaðir og áningarstaðir sem ýta undir að gestir staldri við á svæðinu (sjá nánari stefnu fyrir leiðirnar í köflum 8.4-8.8). Þróun leiðanna krefst þess að vegir á svæðinu verði bættir. Einkanlega er mikilvægt að byggja upp Skógarstrandarveg til að svæðið geti notið þess ávinnings í ferðaþjónustu sem bætt tenging við Snæfellsnes getur gefið. Einnig er gert ráð fyrir úrbótum á Vestfjarðavegi nr. 60 um Reykhólahrepp en lega hans er ákveðin í aðalskipulagi, eins og lega annarra vega.

Samræmi

Aðalskipulagsbreyting í Reykhólahreppi fellur að stefnu nýs svæðisskipulags Dalabyggðar, Reykhólahrepps og Strandabyggðar.

4.6 Deiliskipulag

Á mögulegu framkvæmdasvæði er til deiliskipulag fyrir Þórisstaði í Þorskafirði. Tillaga að deiliskipulagi Þórisstaða í Þorskafirði var samþykkt af sveitarstjórn Reykhólahrepps þann 14. desember 2012.

4.7 Náttúruvernd

Margvísleg náttúruverndarákvæði gilda um framkvæmdasvæðið og næsta nágrenni þess.

4.7.1 Lög um vernd Breiðafjarðar

Lögum um vernd Breiðafjarðar nr. 58/1995 er ætlað að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Ákvæði laganna taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu dreginni frá Ytranesi á Barðaströnd við fjörðinn norðanverðan í Hagadrápssker um Oddbjarnarsker, Stagley og Höskuldsey í Vallabjarg að sunnanverðu.

4.7.2 Náttúruminjasrá

Í náttúruminjasrá, sbr. lög um náttúruvernd nr. 60/2013, eru tilgreind friðlýst svæði (A-hluti), svæði sem áformað er að friðlýsa (B-hluti) og aðrar náttúruminjar sem ástæða þykir til að friðlýsa eða friða (C-hluti).



Samræmi

Aðalskipulagsbreyting felur í sér skerðingu á verndarsvæðum og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar. Að því leyti er breytingin ekki í fullu samræmi við náttúruverndarmarkmið. Hins vegar hefur verið færð rök fyrir þörf á þessari skerðingu í samræmi við náttúruverndarlög.



5 Framkvæmdarlýsing

Hér er sett fram lýsing framkvæmdaraðilans á tilhögun framkvæmdarinnar. Gert er ráð fyrir því að framkvæmda- og byggingarleyfi verði gefin út á grunnni lýsingarinnar án deiliskipulags enda eru sett skýr skipulagsákvæði í aðalskipulagsbreytingunni fyrir Vestfjarðaveg og tilheyrandi efnistökusvæði. Sveitarstjórn Reykhólahrepps veitir framkvæmdaleyfi og hefur eftirlit með að framkvæmdir séu í samræmi við skipulag og útgefin framkvæmdaleyfi, sbr. ákvæði skipulagslaga nr. 123/2010.⁷

5.1 Vestfjarðarvegur milli Bjarkarlundar og Skálaness

5.1.1 Helstu kennistærðir

Vegurinn verður gerður samkvæmt vegflokki C8 sem er 8,0 m breiður vegur með 7,0 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum öxlum hvorum megin. Hönnun tekur mið af 90 km/klst leyfðum hraða. Burðarhönnun miðast við að ekki þurfi að takmarka öxulþunga. Vegurinn verður hannaður fyrir 11,5 tonna áspunga og til að standast álag áætlaðar umferðar til 20 ára frá áætluðu opnunarári. Þá er miðað við að slitlag verði endurnýjað á 8-12 ára bili.

5.1.2 Breytt veglína frá gildandi Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018

Ný veglína skv. þeirri tillögu sem hér er fram sett er í meginráttum sú sama og í gildandi aðalskipulagi. Munurinn er einna helst þar sem vegurinn liggur um Teigsskóg og þar sem hann þverar Djúpafjörð en þverunin færist eilítið innar í fjörðinn. Skýringaruppdrætti í viðauka sýna legu vegar, staðsetningu brúa, efnistökusvæði, skeringar og áfangaskiptingu.

Núverandi Vestfjarðavegur frá Bjarkarlundi að Skálanesi er 41,6 km langur, þar af eru 34 km lagðir malarslitlagi. Vegurinn liggur frá Bjarkarlundi, fyrir botn Þorskafjarðar, yfir Hjallaháls, fyrir botn Djúpafjarðar, yfir Ódrjúgsháls og fyrir botn Gufufjarðar að Skálanesi við vestanverðan Þorskafjörð. Hann liggur um tvo bratta hálsa, Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Vegurinn uppfyllir ekki kröfur um umferðaröryggi, á honum eru fjórar einbreiðar brýr, krappar beygjur, brattar brekkur, hæðir og lægðir. Vegurinn er nú eini kaflinn sem lagður er malarslitlagi á leiðinni milli Reykjavíkur og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum. Vegagerðin telur núllkost, þ.e. óbreytt ástand í samgöngumálum á svæðinu ófullnægjandi miðað við núgildandi kröfur til umferðarmannvirkja.

Markmið framkvæmdanna er að bæta samgöngur um Vestfirði með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg nr. 60, stytta vegalengdir og losna við erfiða vegi um Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Nýr vegur verður með bundnu slitlagi og uppbyggður með tilliti til snjóá. Hönnunarhraði vegarins verður almennt miðaður við 90 km/klst. hámarkshraða að lágmarki. Fyrirhuguð efnistökusvæði verða í hlíðar við eða í grennd við vegsvæðið. Efnistakan verður því talsvert áberandi frá veginum. Til að draga úr sjónrænum áhrifum verður reynt að laga efnistökusvæðin sem best að óhreyfðu landi við frágang. Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst og skeringar og námur verða ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Miðað er við að vegsvæði og námur á grónum svæðum verði grædd upp. Frágangi verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg og röskuð svæði verða sléttuð í samræmi við landslag og halla umhverfis þannig að þau falli sem best að umhverfi sínu. Halli fláa á grónum svæðum mun ekki verða brattari en 1:2 og þannig verður reynt að tryggja að náttúrulegur gróður geti náð sér á strik. Brúnir efnistökusvæða og skeringa verða

⁷ Viðbót frá auglýstri tillögu til að bregðast við umsögn Skipulagsstofnunar.



aðlagðar að landinu í kring og gerðar ávalar og þess gætt að ekki myndist tjarnir í skeringum.

Við frágang verða skeringar og námur mótaðar í samræmi við landslag og umhverfi en einnig til hindra vindrof. Allt jarðrask og öll sár í landið verða grædd upp þar sem kostur er. Vanda skal allan frágang þeirra svæða sem raskað verður við vegagerð og efnistöku. Í útboðsgögnum verður greint nánar frá hvernig frágangi vegkanta, fyllinga, skeringa og náma skuli háttað. Fyrirhuguð efnistökusvæði verða í hliðar við eða í grennd við vegsvæðið. Efnistakan verður því talsvert áberandi frá veginum. Til að draga úr sjónrænum áhrifum verður reynt að laga efnistökusvæðin sem best að óhreyfðu landi við frágang. Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst og skeringar og námur verða ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Miðað er við að vegsvæði og námur á grónum svæðum verði grædd upp. Frágangi verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg og röskuð svæði verða sléttuð í samræmi við landslag og halla umhverfis þannig að þau falli sem best að umhverfi sínu. Halli fláa á grónum svæðum mun ekki verða brattari en 1:2 og þannig verður reynt að tryggja að náttúrulegur gróður geti náð sér á strik. Brúnir efnistökusvæða og skeringa verða aðlagðar að landinu í kring og gerðar ávalar og þess gætt að ekki myndist tjarnir í skeringum.

Farið verður eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli og allur frágangur verður í samráði við landeigendur og eftirlitsaðila frá Umhverfisstofnun. Við uppgræðsluna verður leitast við að ná upp grenndargróðri. Svarðlag og jarðvegur verða nýtt til að endurheimta þann gróður sem fyrir var, auk þess sem sáning og áburður verða notuð eftir atvikum. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu. Lífrænum jarðvegi (mold) úr grónum skeringum og námum verður ýtt til hliðar áður en efnistaka hefst og hann geymdur til síðari nota til að endurheimta þann gróður sem fyrir var. Þar sem kjarri eða skóglendi verður raskað verður það ræktað upp að nýju í samráði við Skógræktina og skógræktarfélag á svæðinu. Miðað er við að kjarr verði endurheimt að lokinni lagningu vegarins á svæðum sem eru utan 1,5 m fjarlægðar frá axlarkanti, eða 5,5 m frá miðlinu vegar.

Til þess að forðast að brjóta upp landslagsheildina verður almennt ekki ráðist í uppgræðslu á efnistökusvæðum eða skeringum ef landið í kring er ógróið eða þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða. Haft verður samráð við Umhverfisstofnun, Skógræktina, Landgræðslu ríkisins og viðkomandi landeigendur um fyrirkomulag uppgræðslu, m.a. staðarval og uppgræðsluaðferðir. Aðferðir við uppgræðslu náma og vegsvæðis munu m.a. fara eftir ríkjandi gróðurfari á svæðinu, jarðvegi, hæð yfir sjó og hvernig jarðmyndun er á svæðinu.

5.1.3 *Brýr*

Brú á Þorskafjörð

Vestfjarðavegur þverar Þorskafjörð við Kóngavakir þar sem fjörðurinn er um 1,2 km breiður. Brú á Þorskafjörð er 260 m löng og verða leiðigarðar staðsettir við hvort brúarenda til að tryggja jafnan straum í brúaropi. Neðri brún brúar verður í hæð 4,4 – 4,7 m.y.s. en veghæð verður 6,2-6,5 m.y.s. Heildarbreidd brúarinnar er 10 m, þar af breidd akbrautar 9 m. Gert er ráð fyrir að brúin verði byggð á fyllingu sem verði fjarlægð að framkvæmd lokinni og að sjávarbotn í brúaropi verði að meðaltali í hæð -3.m.y.s.

Staðsetning brúar og form leiðigarða má sjá nánar á skýringaruppdráttum.

Lengd brúar og dýpi í brúaropi miðast við að halda fullum vatnsskiptum og að meðalstraumhraði sé innan við 2 m/s.



Áhrifum þverunar á vatnafar og aðra umhverfisþætti er nánar lýst í matsskýrslu með framkvæmdinni.

Brú á Gufufjörð

Vestfjarðavegur þverar Gufufjörð milli Gróness og Melaness og er fjörðurinn um 0,8 km breiður. Brú á Gufufjörð er 130 m löng og grunduð á klöpp. Núverandi sjávarbotn í brúarstæðinu er í hæð -1 til -2,5 m.y.s. en gert er ráð fyrir aukinn straumhraði í brúaopi hreinsi laust efni af klöppinni og sjávarbotn lækki niður í hæð -3 m.y.s.

Lengd brúar og dýpi í brúaropi miðast við að halda fullum vatnsskiptum og að meðalstraumhraði sé innan við 2 m/s.

Neðri brún brúar verður í hæð 4,2 - 4,6 m.y.s. en veghæð verður 6,2 – 6,3 m.y.s. Heildarbreidd brúarinnar er 10 m, þar af verður breidd akbrautar 9 m. Gert er ráð fyrir að brúin sé byggð á fyllingu sem verði fjarlægð að framkvæmd lokinni.

Áhrifum þverunar á vatnafar og aðra umhverfisþætti er nánar lýst í matsskýrslu með framkvæmdinni.

Brú á Djúpafjörð

Vestfjarðavegur þverar Djúpafjörð milli Hallsteinsness og Gróness og er fjörðurinn um 1,5 km breiður. Í mati á umhverfisáhrifum framkvæmda var gert ráð fyrir 300 m langri brú á Djúpafjörð með þröskuldi í brúaropi í hæð -4 m.y.s. Gerðar voru ítarlegri athuganir á straumlíkönunum í kjölfar athugasemda Reykhólahrepps í febrúar 2018 og var niðurstaða þeirrar athugunar að það hefði jákvæð áhrif á náttúrulegt straumafar að bæta við öðru brúaropi.

Eystri brú á Djúpafjörð verður 170-210 m löng og er náttúrulegur botn í brúaropi í hæð -5 til -8 m.y.s. Vestari brú á Djúpafjörð verður 40-60 m löng og er botn í brúaropi í hæð -1 til -2 m.y.s.

Heildarbreidd brúarinnar er 10 m, þar af er breidd akbrautar 9 m. Hæð undir eystri brú verður í hæð 6 – 8 m.y.s. en veghæð verður 7 – 9 m.y.s.

Staðsetning brúar og form leiðigarða má sjá nánar á skýringaruppdráttum.

Lengd brúar og dýpi í brúaropi miðast við að halda fullum vatnsskiptum og að meðalstraumhraði sé innan við 2 m/s.

5.1.4 Áfangaskipting

Aðalskipulag Reykhólahrepps gerir ráð fyrir því að framkvæmdum við Vestfjarðaveg verði áfangaskipt en festir slíka skiptingu ekki í skipulagi. Ýmislegt kann að hafa áhrif á áfangaskiptingu og því talið nauðsynlegt að ákveðið svigrúm til ákvörðunar um hana, m.a. í framkvæmdaleyfi. Dæmi um áfangaskiptingu er sýnd á skýringaruppdráttum í viðauka.

5.1.5 Skilmálar

Settir eru fram eftirfarandi skilmálar um Vestfjarðaveg:

- Veglínu hagað þannig að hún sneiði hjá fornleifum og votlendi.
- Þegar skógur verður felldur, fari fornleifafræðingur um svæðið. Samráð verði haft við Minjastofnun komi fram nýjar upplýsingar um fornleifar á svæðinu, í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012.
- Vegagerðin í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands og Reykhólahrepp finni svæði þar sem votlendi verði endurheimt.



- Vegagerðin í samráði við Skógræktina, skógræktarfélag á svæðinu og Reykhólahrepp leggi til svæði fyrir endurheimt skóglendis sem raskast vegna framkvæmda. Vegagerðin skal sækja um fellingarleyfi til Skógræktarinnar og gera samning um mótvægisáðgerðir sbr. 18. og 19 gr. laga um skóga og skógrækt. nr. 33/2019.⁸
- Að útfærsla brúaropa miði við að straumhraði verði um 2,0 m/s. Einnig skuli tryggja að hæð brúa sé slík að hún skerði ekki möguleika til þangskurðar í Djúpafirði.
- Að tvær brýr verði í þverun Djúpafjarðar, til að draga sem kostur eru úr áhrifum þverunar.
- Að lagt verði bundið slitlag á veginn í Gufudal.
- Rask vegna framkvæmda verði eingöngu innan skilgreinds framkvæmdasvæðis sem er skilgreint sem vegsvæðið að viðbættum námusvæðum og akstursleiðum að og frá þeim, auk svæðis fyrir vinnubúðir.
- Heimilt er að hafa tímabundnar vinnubúðir við Þórisstaði og við námu á Hallsteinsnesi.
- Frágangur á efnistökusvæðum verður samkvæmt verklagsreglum sem koma fram á heimasíðunni www.namur.is.
- Efnistöku verður hagað þannig að ekki myndist stöðuvötn eða tjarnir í námubotnum og frárennsli frá námusvæðum verður tryggt.
- Allar nýjar námur sem tilgreindar eru í aðalskipulagi og tengjast framkvæmdum við Vestfirðaveg verður lokað að framkvæmdum loknum. Það eru námur E9, E12 og E14.⁹
- Vegagerðin skuli við endanlega hönnun tryggja að dregið hafi verið sem kostur er úr raski á svæðum og náttúruminum sem njóta sérstakrar verndar, s.s. vegna legu framkvæmda og útfærslu.
- Verklag við framkvæmdir skal fylgja því sem lýst er í matsskýrslu Vegagerðarinnar.
- Vegur samkvæmt leið Þ-H er háður framkvæmdaleyfi Reykhólahrepps skv. 14. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.
- Áður en framkvæmdir hefjast skal Vegagerðin leggja fram vöktunaráætlun á framvindu við endurheimt votlendis og skóglendis og vöktunaráætlun um þróun fiskungviðis og botndýralífs í Þorskafirði og Djúpafirði.

Í viðauka B eru settar fram skýringarmyndir sem sýna umfang skeringa, fyllinga, brúarop og umfang svæða sem njóta verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd.

5.2 Efnistaka

Við framkvæmdir verður efni í veginn einungis tekið úr skeringum og námum í nágrenni Vestfirðavegar. Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan framkvæmdasvæðisins, sem er skilgreint sem vegsvæðið að viðbættum námusvæðum og akstursleiðum að og frá þeim, auk svæðis fyrir vinnubúðir. Öll umferð vegavinnutækja verður bönnuð utan framkvæmdasvæðisins. Öll tilhögun við efnistöku og vinnslu verður í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun. Við val námusvæða hefur verið miðað við að námusvæðin geti fallið vel að umhverfi sínu að efnistöku lokinni.

⁸ Nýir skilmálar vegna athugasemda við auglýsta breytingartillögu.

⁹ Nýir skilmálar vegna athugasemda við auglýsta breytingartillögu.



Frágangur á efnistökusvæðum verður samkvæmt verklagsreglum sem koma fram á heimasíðunni www.namur.is. Landi verður ekki raskað, nema innan afmarkaðra svæða. Innan afmörkunar á efnistökusvæðunum er gert ráð fyrir efnistöku og vinnslu. Efnistöku verður hagað þannig að ekki myndist stöðuvötn eða tjarnir í námubotnum og frárennsli frá námusvæðum verður tryggt.

Gert er ráð fyrir 5 nýjum efnistökusvæðum og notkun einnar eldri námu auk eins staðar þar sem efni er tekið af lager. Gert er ráð fyrir að öllum nýjum námum sem tilgreindar eru í aðalskipulagi og tengjast framkvæmdum verði lokað að framkvæmdum loknum.¹⁰

5.2.1 **E8 (112) Gufudalur**

Malarnáma/framtíðarnáma. Efnismagn 35.000 m³, 23.000 m². Gömul náma sem nýtist í fyllingar, neðra og efra burðarlag og roförn.

Vinnsla og frágangur. Fyrirhuguð efnistaka myndi felast í því að svæðið yrði unnið aftar. Óvíst er um efnisþykkt skriðusetsins, en reikna má með að það gæti verið á bilinu 0-3 m þykkt. Skriðuefnið yrði notað í fyllingar. Úr klöppinni yrði sprengt grjótt í rofvarnir en hugsanlega væri einnig hægt að vinna neðra og efra burðarlag úr klöppinni. Gróna svæðinu fyrir ofan klöppina yrði hlíft eins og kostur er. Gengið væri frá námunni þannig að ofanafýtingu yrði ýtt upp að námustálinu og þannig væri efnistökusvæðið látið mynda brekku og reynt að fella það sem best að skriðukeilunni. Að öðru leyti yrði svæðið sléttað út og sáð í það. Miðað yrði við að námusvæðið félli sem best að landinu í kring. Engin þörf væri fyrir námuveg.

Verndargildi. Jarðmyndunin hefur meðal verndargildi þar sem efnistakan yrði nokkuð áberandi frá veginum en ganga mætti frá efnistökusvæðinu þannig að sjónræn áhrif yrðu í lágmarki.

5.2.2 **E9 (118) Klappir á Grónesi**

Ný náma sem nýtast í efra burðarlag, klæðingu og roförn. Vinnslumagn 100.000 m³, 34.000 m².

Þessi náma er hugsuð sem varanáma. Náman er í klapparholti sem er í 15-45 m hæð y.s. á Grónesi. Klappirnar eru að mestu ógrónar og er um að ræða óummyndaða stakdílotta basaltklöpp. Fast upp við klapparholtið eru hlaðnir garðar en óvíst er með um aldur þeirra.

Vinnsla og frágangur. Sprengja þyrfti í námunni og yrði náman unnin niður um 6-8 m. Við frágang námunnar yrði námustálið látið standa í hallanum 4:1. Miðað yrði við að námusvæðið félli sem best að umhverfi sínu.

Verndargildi jarðmyndunarinnar er lágt og hefur svæðið enga sérstöðu. Námusvæðið er hins vegar að hluta inn á náttúruminjasrá og telst það því hafa hátt verndargildi.

5.2.3 **E10 (113) Melanes**

Gömul náma sem nýtist skal í fyllingu og neðra burðarlag. Vinnslumagn 50.000 m³, og stærð 20.000 m².

Vinnsla og frágangur. Námunar verða unnar niður á 2-6 m dýpi en skilið verður eftir malarlag ofan á jökulleirnum. Námustál verður jafnað út og verður leitast við að fella það

¹⁰ Viðbót við auglýsta tillögu í kjölfar athugasemda.



að öröskuðu umhverfi sínu. Allri ofanafýtingu verður haldið til haga og henni jafnað út yfir námusvæðin. Sáð verður í efnistökusvæðin eftir að efnistöku lýkur og tún ræktuð upp aftur. Hægt er að haga frágangi þannig að ummerki eftir efnistöku verði hverfandi. Nokkrar skeringar í Melanesið og er þá möguleiki á að útvíkka skeringarnar í námur. Hafa ber í huga að reikna má með að strandhjallinn sé mikið til gerður úr leir og sylti neðan við efsta malarlagið og verði óstöðugur þegar verið er að vinna hann, sérstaklega í vætutíð.

Verndargildi. Námusvæðin teljast hafa lágt verndargildi þar sem um er að ræða strandhjalla sem þegar hefur verið raskað og ekki nýtur neinnar sérstakrar verndar. Birkikjarr sem er að hluta innan efnistökusvæðisins hækkar þó verndargildið upp í 3. flokk.

5.2.4 **E11 (134) Grjótlager á Melanesi**

Grjótlager er staðsettur á gamla flugvelli á Melanesi. Efnið kom úr vegaframkvæmdum milli Krakár og Eyrar í Kollafirði. Vinnslumagn 20.000 m³ og stærð 20.000 m².

Vinnsla og frágangur. Grjótið verður tekið og notað í rofvarnir. Grjótlagerinn hefur mjög lágt verndargildi (5. flokkur) og nauðsynlegt er að fjarlægja hann af svæðinu.

5.2.5 **E12 (114) Hjalli innan Hallsteinsness**

Ný náma sem nýtist í fyllingar. Vinnslumagn 50.000 m³, og stærð 18.000 m².

Vinnsla og frágangur. Fyrirhuguð efnistaka mun felast í því hjallinn verði unninn aftar og neðar. Óvíst er um efnisþykkt, en reikna má með að hún gæti verið á bilinu 0-5 m að þykkt. Um útvíkkaða skeringu að ræða við lagningu tengivegar að Djúpadal.

Verndargildi jarðmyndunarinnar er lágt og hefur svæðið enga sérstöðu. Námusvæðið er hins vegar inn á náttúruminjasrá og telst það því hafa mjög hátt verndargildi.

5.2.6 **E13 (133) Utan Krakár / Háubakkar**

Gömul náma sem nýtist í fyllingu og neðra burðarlag. Vinnslumagn 100.000 m³ og stærð 30.000 m².

Vinnsla og frágangur. Efnistakan mun fara fram í hannaðri skeringu. Hugsanlega verður skeringin útvíkuð í námu. Náman verður unnin frá Kraká að Skálanesi. Það er mögulegt að frambrún hjallans verði færð innar þannig að form hlíðarinnar haldi sér að mestu. Efnistakan mun verða nokkuð sýnileg sérstaklega frá veginum. Við frágang verður svæðið sléttuð út þannig að halli fláa verði sá sami og er nú á hlíðinni eða um 1:4. Ofanafýtingu og svarðlagi verður haldið til haga og síðan jafnað yfir efnistökusvæðið og þannig verður leitast við að ná upp grenndargróðri. Enga eiginlegra námuvega er þörf.

Verndargildi. Náman hefur meðal verndargildi og ræður gróðurfar þar mestu.

5.2.7 **E14 (105) Hjalli utan Þórisstaða**

Ný náma í strandhjalla sem nýtast skal í fyllingar og neðra burðarlag. Vinnslumagn 90.000 m³ og stærð 45.000 m². Náman er í hjalla í um 30-40 m hæð y.s. sem er líklegast hluti af strandlínu frá því að sjór stóð hærra í lok síðasta jökulskeiðs. Námusvæðið afmarkast af tveimur klapparsvæðum fyrir norður- og suðurenda svæðisins og túni að ofan. Yfirborð hjallans er grasi gróið og er jarðvegþykkt um 0-0,5 m. Svæðið mun liggja eftir gamla veginum og verður því ekki þörf á að leggja sérstakan námuveg að efnistökusvæðinu.

Vinnsla og frágangur. Yfirborðið námunnar yrði unnið niður um 1-4 m eða niður að klöpp sem má reikna með að sé á 0-4 m dýpi. Verði bergið metið nothæft í rofvarnir verður



efnistaka dýpri. Að efnistöku lokinni yrði námustálið formað þannig að það félli vel að umhverfi sínu sitt hvoru megin við efnistökusvæðið. Fláar ættu að loknum frágangi hvergi að vera brattari en 1:3. Þá yrði jarðvegi jafnað yfir efnistökusvæðið. Auðvelt væri að fella efnistökusvæðið vel að umhverfi sínu og minnka þannig sjónræn áhrif efnistökkunnar.

Verndargildi. Svæðið hefur lágt verndargildi.

5.3 Frágangur

Við frágang verða skeringar og námur mótaðar í samræmi við landslag og umhverfi en einnig til hindra vindrof. Allt jarðrask og öll sár í landið verða grædd upp þar sem kostur er. Vanda skal allan frágang þeirra svæða sem raskað verður við vegagerð og efnistöku. Í útboðsgögnum verður greint nánar frá hvernig frágangi vegkanta, fyllinga, skeringa og náma skuli háttað.

Farið verður eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli og allur frágangur verður í samráði við landeigendur og eftirlitsaðila frá Umhverfisstofnun. Við uppgræðsluna verður leitast við að ná upp grenndargróðri. Svarðlag og jarðvegur verða nýtt til að endurheimta þann gróður sem fyrir var, auk þess sem sáning og áburður verða notuð eftir atvikum. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu. Lífrænum jarðvegi (mold) úr

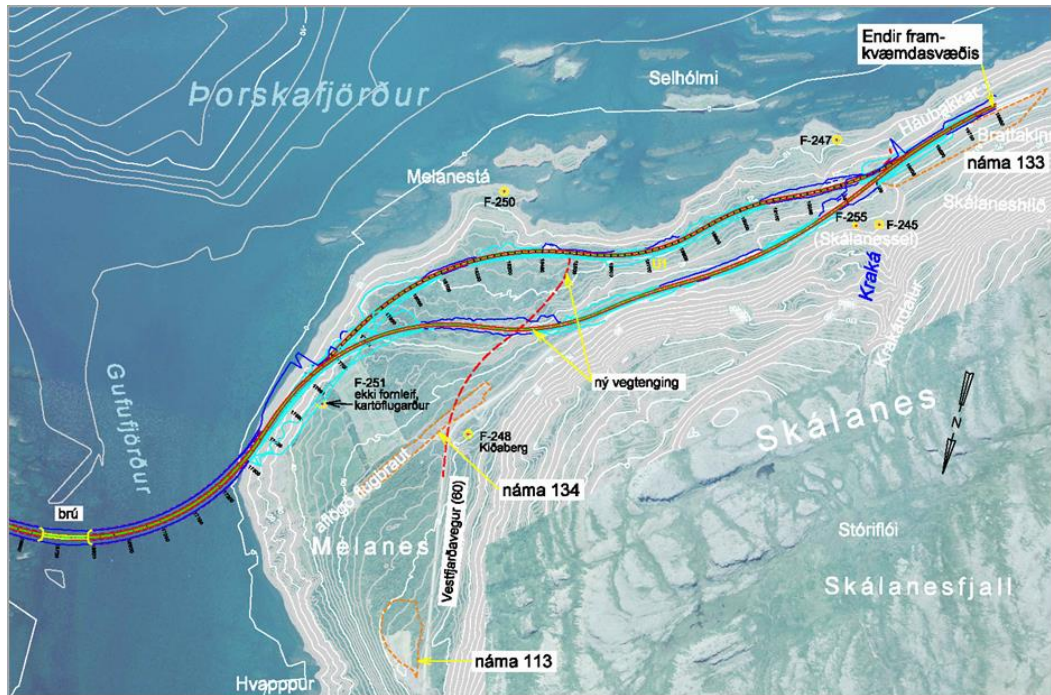
grónum skeringum og námum verður ýtt til hliðar áður en efnistaka hefst og hann geymdur til síðari nota til að endurheimta þann gróður sem fyrir var. Þar sem kjarri eða skóglendi verður raskað verður það ræktað upp að nýju í samráði við Skógræktina og skógræktarfélag á svæðinu. Miðað er við að kjarr verði endurheimt að lokinni lagningu vegarins á svæðum sem eru utan 1,5 m fjarlægðar frá axlarkanti, eða 5,5 m frá miðlínu vegar.

Til þess að forðast að brjóta upp landslagsheildina verður almennt ekki ráðist í uppgræðslu á efnistökusvæðum eða skeringum ef landið í kring er ógróið eða þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða. Haft verður samráð við Umhverfisstofnun, Skógræktina, skógræktarfélag á svæðinu, Landgræðslu ríkisins og viðkomandi landeigendur um fyrirkomulag uppgræðslu, m.a. staðarval og uppgræðsluaðferðir. Aðferðir við uppgræðslu náma og vegsvæðis munu m.a. fara eftir ríkjandi gróðurfari á svæðinu, jarðvegi, hæð yfir sjó og hvernig jarðmyndun er á svæðinu.

5.4 Breyting á veglínu eftir auglýsingatíma

Landeigendur Skálaness gerðu athugasemdir við veglínu um Melanes vegna þess rasks sem hún hefði á tún og gróið undirlendi. Með hliðsjón af athugasemdum landeigenda er veglínu hliðrað, þannig að hún fylgi núverandi Vestfjarðavegi á 880 m á lengri kafla. Breytt veglína hefur í för með sér umtalsvert minna rask á túnnum, birkikjarri og votlendi, sjá kafla 6.7.¹¹

¹¹ Vegagerðin (október 2019). Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Breyting á aðalskipulagi Reykhólahrepps. Samanburður á umhverfisáhrifum veglínu Þ-H 118 sem kynnt var í matsskýrslu Vegagerðarinnar febrúar 2017 og veglínu Þ-H 119 sem lögð er fram vegna breytinga á aðalskipulagi Reykhólahrepps.



Mynd 5-1 Eldri veglínan um Melanes (118) liggur nær ströndinni en ný veglína (119) ofar í landi.

Tilfærsla veglínu um Melanes er ekki greinanleg á sveitarfélagsupprætti. Ný veglína um Melanes er sett fram á uppfærðum skýringarupprætti í viðauka við greinargerð aðalskipulagsbreytingar. Breytt veglína um Melanes felur ekki í sér grundvallarbreytingu á auglýstri breytingartillögu.



6 Umhverfisskýrsla

6.1 Áhrifa- og umhverfispættir

Helstu þættir breytingartillögunnar, sem taldir eru geta valdið umhverfisáhrifum, eru vegagerð, efnistaka og brúargerð. Út frá þeim aðstæðum sem eru á skipulagssvæðinu voru umhverfispættir valdir og eru áhrifin mismikil á umhverfispætti eftir því hvort um ræðir vega- og brúargerð eða efnistöku.

Val á umhverfispáttum byggist á greiningu á því hvað þættir umhverfisins gætu orðið fyrir áhrifum vegna skipulagsbreytingarinnar. Fjallað er um hvern umhverfispátt í köflum 6.5.1 – 6.5.14, sbr. einnig töflu um samanburð umhverfisáhrifa mismunandi leiða í kafla 6.5. Greint verður frá mögulegum mótvægisáðgerðum og vöktun ef í ljós kemur að umhverfisáhrif í einhverjum af áður töldum þáttum eru talin veruleg.

6.2 Öflun upplýsinga og aðferðarfræði

Reykholahreppur hefur í samstarfi við Landmótun, Alta og Viaplan unnið að umhverfismati aðalskipulagsbreytingarinnar. Vinna við umhverfismatið fólst í rýni á þeim málsgögnum sem liggja fyrir í umhverfismati Vestfjarðavegar og nýjum rannsóknargögnum frá Hafrannsóknarstofnun, Rannsóknarmiðstöð Háskólans á Akureyri og Verkfræðistofunni Vatnaskil, sbr. heimildaskrá. Sveitarstjórn fól ráðgjafafyrirtækinu Viaplan að vinna að valkostagreiningu í kjölfar rýni norsku verkfræðistofunnar Multiconsult og er hún fylgigagn með skipulagsgögnum. Beitt hefur verið venjubundnum aðferðum við umhverfismat áætlana.

6.3 Valkostir

Við mat á umhverfisáhrifum áætlunarinnar verður gerður samanburður við „núllkost“, sem felst í því að engar breytingar verði gerðar á núverandi vegi og veglína áfram skilgreind eftir gildandi aðalskipulagi. Innan Reykholahrepps hefur verið litið til margvíslegra kosta. Bornir eru saman fjórir valkostir: Gangaleið D2, Teigsskógarleið Þ-H, Reykhólaleið R og Reykhólaleið A3.

6.3.1 Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum á þessum hluta Vestfjarðavegar. Þessi kostur er talinn ófullnægjandi því að hann er vegtæknilega óviðunandi en m.a. er kröfum til umferðaröryggis hvergi nærri fullnægt vegna bratta og burðarþols. Mjög örðugt yrði að tryggja viðunandi greiðfærni, einkum ef tryggja ætti umferðaröryggi samtímis. Greiðfærni og umferðaröryggi eru grunnforsendur þess að brýna nauðsyn ber til að ráðast í framkvæmdir. Núllkostur uppfyllir ekki kröfur Samgönguáætlunar um öruggar og greiðar samgöngur. Ef umferð um veginn eykst mun umferðaróhöppum fjölga að sama skapi verði ekkert gert til að auka öryggi á veginum. Umferð um vegi landsins hefur hingað til aukist ár frá ári, sem hefur haft í för með sér aukið álag á vegakerfið. Núllkostur getur því haft neikvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi sem minnkar í framtíðinni haldi umferð áfram að aukast. Núllkostur hefur óveruleg áhrif á náttúrufar og menningarminjar á svæðinu en áframhaldandi aukning umferðar á svæðinu myndi leiða til þess að fyrr eða síðar þyrfti að grípa til úrbóta á veginum og byggja nýjar brýr í stað einbreiðra brúa.

Með tilliti til markmiða framkvæmdarinnar, sem snúa að því að bæta vegasamband, tryggja greiðar samgöngur og auka umferðaröryggi á svæðinu, er ljóst að hér er ekki um raunhæfan valkost að ræða. Mikil þörf er á bættum samgöngum og auknu umferðaröryggi á Vestfjarðavegi. Með tilliti til þessa telur framkvæmdaraðili núllkost ekki raunhæfan valkost og er því ekki fjallað um hann frekar í matsskýrslu. Núllkostur er þó notaður sem grunnviðmið til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið.



6.3.2 **Gangaleið D2**

Leið D2 fylgir núverandi vegi frá Bjarkarlundi að Þorskafrði og þverar Þorskafrjörð rétt utan við Mjólkárlnu. Hún liggur í jarðgöngum undir Hjallaháls og liggur svo um árósa í botni Djúpafrjarðar. Þaðan fylgir hún nýju vegarstæði yfir Ódrjúgsháls, þverar svo Gufufjörð skammt utan Hofstaða og endar við Skálaneshraun á Skálanesi. Leiðin verður 22,0 km löng með 4,5 km jarðgöngum og styttr Vestfjarðaveg um 19,6 km. Byggja þyrfti 130 m langa brú yfir Þorskafrjörð, 28 m brú yfir Djúpadalsá og 70 m brú yfir Gufufjörð, samtals 358 m langar brýr. Mögulegt er að leggja af langa kafla á núverandi vegi. Efnispörf er 1.204 þús. m³.

Vegagerðin lagði þessa leið upp með göngum í lítilli hæð og þá 4,5 km löng en Multiconsult skoðaði göng í um 100 metra hæð og þá 3,0 km löng. Lengd ganganna hefur veruleg áhrif á kostnað. Frá Bjarkarlundi með þverun í innanverðum Þorskafrði, göng undir Hjallaháls, endurbættur vegur um Ódrjúgsháls og þverun Gufufjarðar með 260 m langri brú.

6.3.3 **Teigsskógarleið Þ-H**

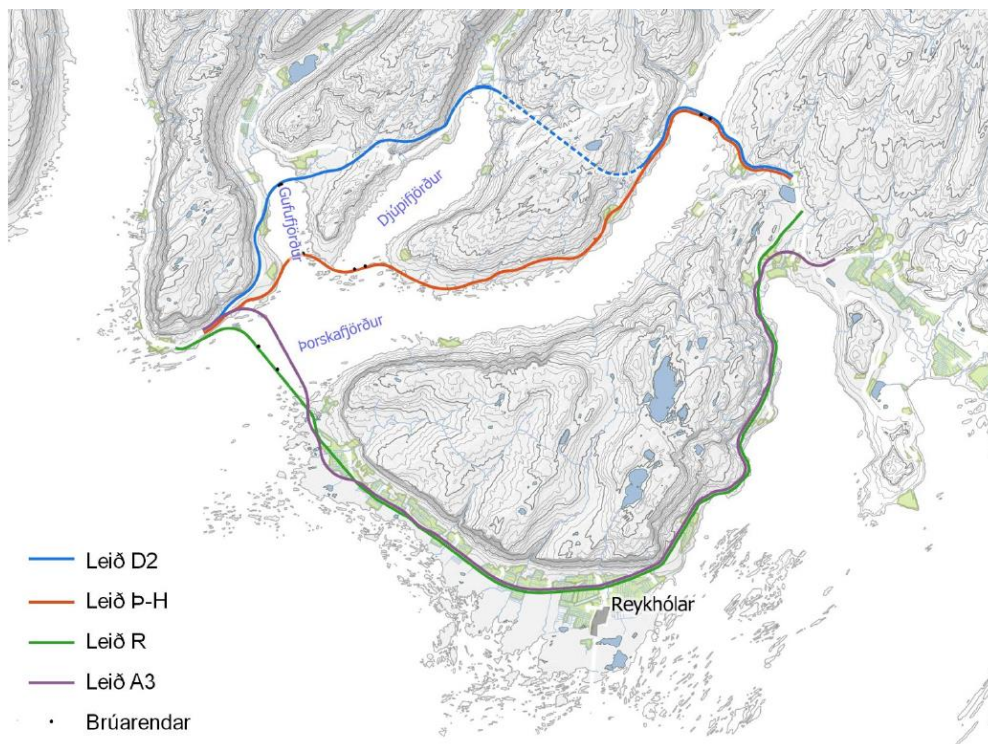
Leið Þ-H fylgir núverandi vegi frá Bjarkarlundi að Þorskafrði og þverar Þorskafrjörð rétt utan við Mjólkárlnu. Hún liggur svo út með Þorskafrði að vestanverðu. Við Hallsteinsnes þverar hún Djúpafrjörð við mynni hans, liggur síðan um Grónes og þverar svo Gufufjörð við mynni hans. Hún liggur um Melanes og endar við Skálaneshraun á Skálanesi. Leiðin verður 20,0 km löng og styttr Vestfjarðaveg um 21,6 km. Byggja þarf 260 m brú yfir Þorskafrjörð, tvær brýr verða yfir Djúpafrjörð og 130 m brú yfir Gufufjörð. Leggja þarf 5,8 km langa tengingu að núverandi Vestfjarðavegi í Djúpafrði. Mögulegt er að leggja af langa kafla á núverandi vegi. Efnispörf er 1.231 þús. m³.

6.3.4 **Reykhólaleið R**

Staðbundnar endurbætur á Reykhólasveitarvegi frá Skáldstöðum, endurbættur vegur frá Hamarlandi að Reykhólum og þaðan nýr vegur að Þorskafrði og þverun Þorskafrjarðar á 800 metra langri brú.

6.3.5 **Reykhólaleið A3**

Endurgerður vegur frá Skáldstöðum um Reykhóla að Þorskafrði og þverun Þorskafrjarðar á 900 metra langri brú.



Mynd 6-1: Valkostir um legu Vestfjarðarvegur í Reykholahreppi. Multiconsult skoðaði einnig styttri og hærri göng á leið D2 en hér eru sýnd. Leið A3 var einnig skoðuð að fylgja núverandi vegi að Vestfjarðavegi (þ.e. að fara ekki um Skáldstaði). Ekki er sýnd önnur vegalagning eða vegbætur til þess að tengja bæi í sveitinni.

6.4 Nálgun umhverfismats aðalskipulags

Breyting á Vestfjarðavegi, sem breyting á aðalskipulagi nær yfir, hefur þegar farið í mat á umhverfisáhrifum þar sem bornir voru saman nokkrir valkostir, þ.m.t. leið P-H og D2. Einnig liggur álit Skipulagsstofnunar fyrir um mat á umhverfisáhrifum þessara kosta.

Umhverfisskýrslan byggir matsskýrslu Vegagerðarinnar um Vestfjarðaveg, álit Skipulagsstofnunar¹², umferðaröryggismati Vegagerðarinnar, nýjum rannsóknum og valkostaskýrslu Viaplan (2019), umhverfismati Landmótunar og umhverfismati Alta. Nýjar rannsóknir eru: Rannsóknir Hafrannsóknarstofnunar á fiskungvið og botndýralífi (2018), rannsóknar Rannsóknarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri á samfélagsáhrifum (2017) og nýjum líkanareikningum Verkfræðistofunnar Vatnaskila (2018).

Í umfjöllun um umfang og vægi áhrifa eru notuð hugtökin **veruleg neikvæð, talsverð neikvæð, nokkuð neikvæð, óveruleg, nokkuð jákvæð, talsverð jákvæð og veruleg jákvæð** áhrif í samræmi við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar. Tilgangur þessarar flokkunar er fyrst og fremst að samræma umfjöllun á milli kafla og til að gera samanburð á áhrifum allra valkosta. Markmiðið er að fá fram upplýsingar um möguleg umhverfisáhrif valkosta og móta grundvöll fyrir því hvort þörf sé á mótvægisáðgerðum og vöktun.

Valkostur hefur verulega neikvæð áhrif á umhverfisþátt	Valkostur hefur talsverð neikvæð áhrif á umhverfisþátt	Valkostur hefur neikvæð áhrif á umhverfisþátt	Valkostur hefur óveruleg áhrif á umhverfisþátt	Valkostur hefur jákvæð áhrif á umhverfisþátt	Valkostur hefur talsverð jákvæð áhrif á umhverfisþátt	Valkostur hefur verulega jákvæð áhrif á umhverfisþátt
---	-	-/0	0	0/+	+	++

¹² Vegagerðin 2017. Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálanes í Reykholahreppi. Mat á umhverfisáhrifum-matsskýrsla.



Í umhverfisskýrslu er skylt að gera grein fyrir þeim umhverfispáttum sem líklegt er að verði fyrir verulegum áhrifum af framkvæmd áætlunarinnar. Þessa umhverfispætti þarf að velja hverju sinni í samræmi við eðli framkvæmdarinnar en Skipulagsstofnun hefur gefið út almennar leiðbeiningar í þessum efnum. Til að nýta sem best áður fram komnar upplýsingar eru sömu umhverfispættir notaðir í þessu umhverfismati skipulagsbreytingarinnar og Vegagerðin notaði í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

6.4.1 Umhverfispættir og helstu viðmið til grundvallar mati¹³

Umhverfispáttur	Viðmið
Landnotkun og mannvirki	Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 Svæðisskipulag Dalabyggðar, Reykhólahrepps, Strandabyggðar 2018-2030 Landskipulagsstefna 2015-2026
Útivist og ferðamennska	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2020 Vegvísi í ferðaþjónustu 2015-2020 Ferðamálaáætlun 2011-2020
Heilsa og hljóðvist	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2020 Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengun Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða
Fornleifar	Lög um menningarminjar nr. 80/2012
Gróðurfar	61 gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 Lög um skóga og skógrækt nr. 33/2019 Listi yfir friðlýstar plöntur Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands fyrir plöntur og um fugla og spendýr. Velferð til framtíðar, sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, áherslur 2010-2013, sjá kafla 12 um sjálfbæra gróðurnýtingu og endurheimt landgæða.
Fuglalíf	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Válisti 2, fuglar. Lög nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum. Lög um náttúruvernd nr. 60/2013. Ramsar-samningurinn um vernd votlendis. Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu.
Lífriki straumvatna	Lög um hollustuhætti og mengunarvarnir nr. 7/1998. Lög um lax- og silungsveiði, nr. 61/2006 Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu.
Sjávarföll og vatnsgæði	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Lög um hollustuhætti og mengunarvarnir nr. 7/1998. Lög um varnir gegn mengun hafs og stranda nr. 33/2004.
Lífriki í fjöru, leiru og á grunnsvævi	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2020 Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu. Samningur um líffræðilega fjölbreytni. Lög um náttúruvernd nr. 60/2013.
Jarðfræði	61 gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013
Landslag og ásynd	Sérstaða/fágæti landslags út frá vísbendingum í 61. gr. laga um náttúruvernd. Megineinkenni landslags, s.s. ósnortið/náttúrulegt yfirbragð landslags, form, litauðgi, fjölbreytni og heildstæði landslags.
Samfélag	Byggaáætlun Samgönguáætlun Ferðamálastefna

¹³ Eftir auglýsingu breytingartillögu var bætt inn umfjöllun um umhverfisviðmið með hliðsjón af umsögn Skipulagsstofnunar dags. 3. september 2019



6.5 Samantekt á áhrifamati valkosta

Megin niðurstaða umhverfismats aðalskipulagsbreytingar er að helstu umhverfisáhrif vegagerðar verða á lífríki í fjörum og grunnsævi, landslag og ásynd, verndarsvæði, greiðfærni og umferðaröryggi. Gerð er grein fyrir áhrifamati mismunandi leiða í eftirfarandi köflum. Fjallað er sérstaklega um umhverfisáhrif efnistöku í kafla 6.6.

Niðurstaða umhverfismats er að leiðir R og D2 séu líklegar til að hafa minni neikvæð umhverfisáhrif í för með sér aðrar leiðir. Þrátt fyrir að ekki liggi fyrir sambærilegar rannsóknir fyrir leiðir R og A3, má draga þá ályktun að leið Þ-H hafi neikvæðustu umhverfisáhrifin í för með sér, þrátt fyrir að tekist hafi að draga úr áhrifum með breyttri legu, útfærslu brúa og skilgreindum mótvægisaðgerðum.

Ljóst er að nokkrir mismunandi þættir stangast á vegna framkvæmdanna. Nauðsynleg fjármögnun og náttúruvernd gera verkefnið flókið og erfitt að ná samstöðu um leið.

Markmið sveitarstjórnar að gera vegasamgöngur innan sveitarfélagsins greiðari en um leið batni tengingar milli landshluta.

Skoðaðir eru fjórir kostir fyrir veglínu Vestfjarðavegar milli Skáldsstaða og Skálaness. Tveir þeirra liggja um Reykhólaþorpið (R og A3), einn gerir ráð fyrir jarðgöngum gegnum Hjallaháls (D2) og einn gerir ráð fyrir nýjum vegi um Teigsskóg ásamt þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar (Þ-H).

Núverandi Vestfjarðavegur er mjög erfiður, sérstaklega þar sem farið er um Hjallaháls og Ódrjúgsháls og því eru endurbætur mjög nauðsynlegar.

Þeir kostir sem metnir eru hafa ólík áhrif á umhverfið enda kalla þeir á misjafnlega mikið rask á óröskuðu landi. Þetta rask í vegstæði og á efnistökusvæðum vegur því einna þyngst, einkum þar sem verndargildi raskaðs lands er hátt en þar á meðal eru svæði á náttúruminjaskrá. Einnig er horft til áhrifa á lífríki í innanverðum fjörðum vegna minni vatnsskipta þar sem firðir eru þveraðir.

Eins og fram kemur í inngangi umhverfisskýrslu vakna spurningar um samhengi umhverfismats fyrir þessa aðalskipulagsbreytingu við þá stjórnsýsluferla sem hún er hluti af. Áætlunin gerir ráð fyrir að farin sé leið Þ-H, sem mestu umhverfisáhrifin hefur, þrátt fyrir að umhverfismatið gefi tilefni til annars.

Samanburður umhverfisáhrifa á leiðum Þ-H, D2, R og A3

	Þ-H	D2	R	A3
Landnotkun og mannvirki	-/0	0	-/0	-/0
Útivist og ferðamennska	+	+	+/++	+/++
Heilsa og hljóðvist	0	0	-/0	-/0
Fornleifar	-	-	0	-
Gróðurfar	--	-	-/0	-/0
Fuglalíf	-/0	-/0	-/0	-/0
Lífríki straumvatna	0	0	0	0
Sjávarföll og vatnsgæði	0	0	0	0
Lífríki í fjörum – leirum og á grunnsævi	-/--	-	-	-
Jarðfræði	-	-	-	-
Landslag og ásynd lands	--	-/--	-	-
Verndarsvæði	--	--	--	--
Hagrænir og félagslegir þættir	0/+	0/+	+/++	+/++
Greiðfærni og umferðaröryggi	++	++	+/++	++



6.5.1 Landnotkun og mannvirki

Áhrif breytingar á aðalskipulagi sem innifelur vegagerð og efnistöku mun hafa óveruleg áhrif á mannvirki en getur haft neikvæð áhrif á landnotkun á svæðinu. Áhrifin eru mismunandi eftir veglínunum.

Leið Þ-H hefur neikvæð áhrif á landnotkun, vegna mögulegs rasks á beitolandi, æðarvarpi og möguleikum til þangskurðar og skelfiskræktar.¹⁴ Við hönnun brúar í Djúpafirði hefur verið tekið mið af því að þrættar fyrir þangskurð geti siglt undir. Þar með verður áfram unnt að stunda þangskurð, þótt það þurfi að huga að sjávarstöðu hverju sinni. D2 hefur óveruleg áhrif á landnotkun þó rask kunni að vera á beitolandi.

Leiðir R og A3 er metin hafa neikvæð áhrif á landnotkun vegna mögulegs rasks á beitolandi og friðsæld við íbúðarhús þar sem leiðin liggur um bæi. Leið A3 er metin hafa neikvæð áhrif á landnotkun vegna mögulegs rasks á beitolandi, möguleikum til þangskurðar og skelfiskræktar, og á friðsæld við íbúðarhús.

Mótvægisáðgerðir

- Að útfærsla brúaropi miði við að straumhraði verði um 2,0 m/s. Einnig skuli tryggja að hæð brúar í Djúpafirði sé slík að hún skerði ekki möguleika til þangskurðar í fjörðum.

6.5.2 Útivist og ferðamennska

Valkostirnir munu, í flestum tilvikum, hafa óveruleg eða jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku, t.d. með betri dreifingu ferðamanna og lengingu á ferðamannatímabilinu vegna bættra vegasamgangna.

Nýr Vestfjarðavegur um Gufudalssveit, mun þó hafa veruleg jákvæð áhrif á ferðamennsku á sunnanverðum Vestfjörðum, óháð leiðarvali. Þá er líklegt að leiðir R og A3 kunni að hafa talsverð jákvæð áhrif á tækifæri fyrir ferðapjónustu á Reykhólum, þar sem veglínurnar munu færa staðina nær alfaraleið og þannig gera íbúum auðveldar um vik að byggja upp ferðapjónustu.

Ferðapjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum mun njóta góðs af öllum leiðarvalkostum þar sem vegalengdir styttest verulega í öllum tilfellum, um 22 km fyrir leið Þ-H, 20 km fyrir leið D2 og 17 km fyrir leið R. Ekki er talinn verða mælanlegur munur á áhrifum á ferðapjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum milli leiðarvalkosta. Helstu áhrifin felast í mun betri og öruggari vegkafla en er á svæðinu í dag og á það við um alla leiðarvalkosti.

Niðurstaðan er að leiðir D2, Þ-H, R og A3 hafa allar talsverð jákvæð áhrif.

6.5.3 Heilsa og hljóðvist

Vegagerð og efnistaka samfara henni hafa neikvæð áhrif á heilsu og hljóðvist í grennd við framkvæmdasvæðið á framkvæmdatíma. Á rekstrartíma er talið að leiðir D2 og Þ-H hafa óveruleg áhrif á heilsu og hljóðvist. Leiðir R og A3 eru kunna að hafa neikvæð áhrif á hljóðvist á rekstrartíma, þ.e. vegna aukinnar umferðar í grennd við byggð.

¹⁴ Eftir auglýsingu breytingartillögu var bætt við þættinum skelfiskrækt, sem byggir á áliti Skipulagsstofnunar frá 28. mars 2017 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar.



6.5.4 *Fornleifar*

Allar leiðir hafa áhrif á fornleifar. Leið R hefur minnst áhrif á fornleifar, eða óveruleg áhrif, og leiðir D2 og A3 hafa neikvæð áhrif. Leið A3 er metin hafa neikvæð áhrif vegna minja í fjöru og við Skáldstaði.

Leið Þ-H getur haft veruleg neikvæð áhrif á fornleifar vegna áhrifa á minjar við Gröf. Með breytingu á legu leiðar Þ-H við Gröf er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum hennar. Verði Vestfjarðavegur lagður eftir leið Þ-H þarf að leggja tengingu inn Djúpadal, og þar með raska minjasvæði í landi Barmis. Með breytingu á legu tengingar inn Djúpadal við Barm er hægt að forða fornleifum þar að mestu frá raski og draga verulega úr neikvæðum áhrifum leiðar Þ-H á fornleifar. Því telst leið Þ-H hafa talsverð neikvæð áhrif á fornleifar.

Mótvægisáðgerðir

- Nauðsynlegt er að fornleifafræðingur fari um framkvæmdasvæðið eftir að skógur hefur verið felldur og áður en eiginleg vegagerð hefst.
- Við hönnun vegarins og með markvissum áðgerðum skal dregið úr áhrifum framkvæmdarinnar á fornleifar eins og hægt er. Áður en framkvæmdir hefjast þar að fá leyfi Minjastofnunar Íslands til að raska viðkomandi fornleifum og fá leiðbeiningar um hvaða rannsóknir þarf að gera áður en þeim verður raskað.
- Fornleifar í nágrenni framkvæmdar verða merktar á áberandi hátt.

6.5.5 *Gróðurfar*

Við framkvæmdir munu votlendi, sjávarfitjar og birkikjarr skerðast, en þau ber að vernda skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og skal forðast að raska nema brýna nauðsyn beri til. Leið Þ-H hefur veruleg neikvæð áhrif á birkikjarr á svæðinu vegna mikillar röskunar á Teigsskógi. Teigsskógur hefur mikið vistfræðilegt mikilvægi og getur nýr Vestfjarðavegur sem lagður verði eftir leið Þ-H dregið úr vistfræðilegu mikilvægi hans. Leið D2 hefur nokkuð neikvæð áhrif á gróðurfar samkvæmt umhverfismati. Leiðir R og A3 eru metnar hafa neikvæð áhrif á birkiskóga við Melanes en að öðru leyti eru áhrifin óveruleg. Heildaráhrif leiða R og A3 eru metin neikvæð.

Mótvægisáðgerðir

- Til að draga úr áhrifunum skal þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang verður jafn stórt gróðurlendi og raskast grætt upp. Skal framkvæmdaraðili hafa samráð við Skógræktina og skógræktarfélag á svæðinu um uppgræðslu til að bæta fyrir það birkikjarr sem tapast.
- Í samráði við Reykhólahrepp verður leitast við að endurheimta jafnstórt votlendi og raskast.

Þótt gripið verði til mótvægisáðgerða, verður ekki hægt að bæta fyrir sjávarfitjar, sérstæðan birkigróður og votlendi yfir 2 ha að stærð sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.

Vöktun

- Að lokinni uppgræðslu skal fylgst með framvindu gróðurs meðan nýgróður er að festa rætur og svæðið að laga sig að grenndargróðri. Framkvæmdasvæðið verður tekið út eftir 2-3 ár og framgangur gróðurs athugaður og gripið til ráðstafana eins og sáningar eða áburðagjafir ef þurfa þykir. Einnig verður fylgst með hvort hætta er á jarðvegsrofi á framkvæmdasvæðinu. Samið skal við Skógræktina og skógræktarfélag á svæðinu



um vöktun á aðgerðum til endurheimtar skóglendis. Vegagerðin ber ábyrgð á gerð og eftirfylgni vöktunaráætlana.

- Sérfræðingur um endurheimt votlendis skal taka út endurheimt votlendissvæði og gera tillögur að frekari aðgerðum ef endurheimti hefur ekki náð tilætluðum árangri. Vegagerðin ber ábyrgð á gerð og eftirfylgni vöktunaráætlana.

6.5.6 *Fuglalíf*

Á svæðinu er arnarvarp og friðlýst æðarvarp. Allar leiðir koma til með að hafa áhrif á fugla á framkvæmdatíma. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H verði tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg. Leiðir R og A3 hafa neikvæð áhrif á varpfugla (æðarvarp) en að öðru leyti eru áhrifin metin óveruleg.

Mótvægisáðgerðir og skilmálar

- Vegagerðin skal hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða og Náttúrufræðistofnun Íslands um starfsreglur varðandi tilhögun framkvæmda í grennd við arnarhreiður og æðarvarp.
- Gert er ráð fyrir að engar framkvæmdir verði innan friðlýsts æðarvarps á varptíma frá 15. apríl til og með 14. júlí ár hvert. Óskað skal eftir undanþágu hjá umhverfisráðherra ef nauðsynlegt verður að vinna á svæði nærri arnarhreiðrum á tímabilinu frá 15. mars til 15. ágúst.

6.5.7 *Lífríki straumvatna*

Framkvæmdir vegna Vestfjarðavegur mun ekki hafa áhrif á lífríki straumvatna í Reykhólahreppi.

6.5.8 *Sjávarföll og vatnsgæði*

Tryggt verður að vatnsskipti við þá hluta Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar sem lenda innan við þverun verði jafn góð og áður. Með því verður dregið verulega úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríki á svæði sem verndað er með sérstökum lögum um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995.

Kannað hefur verið hvort þverun Gufufjarðar, Djúpafjarðar og Þorskafjarðar hafi áhrif á vatnsskipti, útskolun, seltu og súrefni. Almenn gildir að straummynstur mun breytast í næsta nágrenni við allar vegfyllingar.

Allar leiðir hafa óveruleg áhrif á vatnsskipti að loknum framkvæmdum, seltu, súrefni og útskolun.

Breiðafjarðarnefnd ítrekaði í umsögn sinni mikilvægi þess að full fallaskipti séu tryggð og leggur áherslu á að fram fari rannsóknir á straumakerfum og setflutningi. Niðurstaða matsins er að með útfærslu á þverunum séu full fallaskipti tryggð og ráðist hafi verið í frekari rannsóknir á straumum og botnrofi (Verkfræðistofan Vatnskil, 2018).

6.5.9 *Lífríki í fjörum – leirum og á grunnsævi*

Eyjar, hólmar og sker á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins njóta verndar skv. lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar. Allar leiðir munu skerða lífríki í fjöru og leirum á verndarsvæðinu.

Leið Þ-H skerðir fjörur og leirur á lengstum kafla. Allar leiðir skerða fjörur, fitjar og sjávartjarnir innan svæðis nr. 303 á náttúruminjasrá.



Leiðir Þ-H, R og A3 munu hafa verulega neikvæð áhrif á sjávarbotn og talsvert neikvæð áhrif á lífríki í sjó. Leið D2 mun hafa óveruleg áhrif á lífríki í sjó og talsvert neikvæð áhrif á sjávarbotn.

Með aðgerðum til að tryggja full vatnsskipti og að straumhraði við brúarop verði um 2,0 m/s er dregið sem kostur er úr líklegum áhrifum á leiru og grunnsævi. Með skilmálum um að byggja tvær brýr í Djúpafirði er dregið talsvert úr mögulegu áhrifasvæði þverunar.

Reykholahreppur telur að með þessu hafi verið komið til móts við áherslur Breiðafjarðarnefndar, sem ítrekar þá áherslu sem nefndin hefur lagt á að við þverun fjarða sé brýnt að ávallt sé gert ráð fyrir því að sem næst full vatnsskipti verði tryggð í tíma og rúmi, þannig að leirur og fjörur innan þverana verði ekki fyrir teljandi áhrifum af vegagerðinni.

Mótvægisaðgerðir og skilmálar

- Vegagerðin skal kynna sér aðferðir Bretta við endurheimt leira, sem bent er á í kafla 6.13.2. og umsögn Umhverfisstofnunar, kafla 6.13.10, í matsskýrslu Vegagerðarinnar (2017).
- Vegagerðin skal gera tilraun til endurheimtar leira.

Vöktun

- Að loknum framkvæmdum verður fylgst með lífríki fjöru innan þverana. Áætlað er að vakta lífríki fjara í tengslum við framkvæmdina. Vöktunin mun líta til þess hvort breytingar verði á útbreiðslu fjörugerða, útbreiðslu og þekju þörungna og samfélagi smádyra.
- Óvissa er um áhrif á marhálmi í öllum leiðarvalkostum en marhálmur er graskennd jurt af marhálmsætt sem vex í söltu vatni, á grunnsævi á leirbotni og líka í lygnum vogum og víkum. Marhálmur er undir sérstakri vernd samkvæmt OSPAR samningsins sem fullgiltur var á Íslandi 1997. Útbreiðsla marhálms innan áhrifasvæðis Vestfjarðavegar skal vöktuð.
- Um vöktun á áhrifum á lífríki og fjörugerða verða afmörkuð athugunarsvæði sem eru lýsandi fyrir heildarbreytileika innan hverrar fjörugerðar. Athugunarsvæðin verða í mismunandi fjarlægð frá framkvæmdinni. Áætlað er að hvert um sig sé 5x5 m eða 25 m². Á hverju svæði verður lýst fjörubeði, þekju þörungna, sjáanlegra hryggleysingja ásamt fleiri þátta eftir því sem við mun eiga hverju sinni. Áætlað er að vöktunin verði gerð 2, 5 og 10 árum eftir að framkvæmdum er lokið. Eftir 5 ár en þá er gert ráð fyrir að áhrif á marhálmi séu að mestu komin fram. Vegagerðin ber ábyrgð á gerð og eftirfylgni vöktunaráætlana.

6.5.10 Jarðfræði

Vegagerð og efnistaka sem fylgir henni hefur bein neikvæð áhrif á jarðmyndanir en áhrifin eru staðbundin. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir eru varanleg og óafturkræf. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem fyllt er yfir, má búast við að séu varanleg, en þau eru þó afturkræf.

Verndargildi jarðmyndana á svæðinu felst aðallega í staðsetningu þeirra, þ.e. að þær eru innan svæðis á náttúruminjasrá og sumar innan verndarsvæðis Breiðafjarðar.

Allar leiðir munu hafa óveruleg neikvæð áhrif jarðmyndanir, svo sem á klappir, berghlaup, setlagasýrpur, skeljalög og jarðhita.



6.5.11 Landslag og ásjúnd lands

Röskun verður á landslagi við breytingu á legu vegarins og þverun fjarða. Landslagi á svæðinu hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og landbúnaði. Landslag er hluti þeirra þátta sem lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995 eiga að vernda.

Áhrif nýs Vestfjarðavegar á landslag eru háð leiðarvali en vegagerð, jarðgangagerð, efnistaka og brúargerð munu hafa áhrif á ásjúnd fjallshlíða og fjarða. Með góðri hönnun og frágangi er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag.

Mestu áhrifin verða af Þ-H þar sem um er að ræða heildstætt landslag sem býr yfir mikilli fjölbreytni í áferð, litum og formum. Áhrifin eru óafturkræf og varanleg og teljast því verulega neikvæð. Þar að auki fer leið Þ-H um Teiggsskóg og veldur þar einnig verulega neikvæðum áhrifum.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan verndarsvæða sem hafa verið metin með hátt gildi með tilliti til fjölbreytileika, heildstæðni og mikilfengleika. Áhrif framkvæmdarinnar á landslagið verða óafturkræf.

Niðurstaðan er að leið Þ-H hafi veruleg neikvæð áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu, leið D2 hafi talsverð neikvæð áhrif og leið R og A3 hafi neikvæð áhrif, sem felast í brúargerð.

Mótvægisáðgerðir

- Röskuð svæði skulu formuð þannig að þau falli sem best að nánasta umhverfi sínu og endurheimt gróðurþekju geti tekist vel. Vegagerðin skal skoða hvort ástæða er að hnika veglínunni til á viðkvæmum svæðum, til að draga úr áhrifum hennar á umhverfið.

6.5.12 Verndarsvæði

Allt beint rask af völdum veglagningar innan verndarsvæða og á vistkerfum sem njóta verndar er metið sem varanlegt og áhrifin óafturkræf auk þess að falla ekki að ákvæðum laga og reglugerða. Því eru áhrif allra leiða á verndarsvæði Breiðafjarðar, svæði á náttúruminjaskrá, sérstætt birkikjarr, sjávarfitjar og leirur ásamt votlendi metin verulega neikvæð, sjá umfjöllun í kafla um gróðurfar, fuglalíf, sjávarföll og lífríki í fjörum, leirum og grunnsævi.

Hverfisverndarsvæði, þar sem allar leiðir eiga upphaf sitt, ætti ekki að tapa gildi sínu þar sem fyrirhugað vegstæði liggur mjög nálægt núverandi vegi og áhrifin því óveruleg.

Leitað verður leiða til að forðast að raska vistkerfum sem njóta verndar. Niðurstaðan er að brýn nauðsyn er til að raska vistkerfum sem njóta verndar til að hægt sé að leggja veg um fyrirhugað framkvæmdasvæði, veg sem uppfyllir kröfur samfélagsins um öryggi og greiðfærni.

Leitað hefur verið leiða til að forðast rask á svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá. Niðurstaðan er að almannahagsmunir krefjast þess að svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá verði raskað.

6.5.13 Hagrænir og félaglegir þættir

Þörf fyrir bættar samgöngur er sífellt að aukast, ekki síst á sunnanverðum Vestfjörðum. Bættar samgöngur eru eitt helsta atriðið sem getur stuðlað að jákvæðri þróun mannlífs og atvinnulífs á sunnanverðum Vestfjörðum.

Allar undirstöðuáttvinnugreinar á svæðinu þurfa góðar vegasamgöngur til að geta þrífist eðlilega, þ.e. fiskeldi, fiskvinnsla og ferðaþjónusta. Nýlegar breytingar á sunnanverðum Vestfjörðum með aukningu fiskeldis hafa leitt til þess að ákveðin viðspyrna hefur náðst í



Íbúapróun og atvinnulífi á svæðinu. Breytingar hafa orðið í fiskvinnslu þannig að aukin áhersla er nú á vinnslu fisks sem fer ferskur á markað erlendis. Þriðja megin breytingin er að sú að ferðaþjónusta hefur aukist mjög líkt og víða á landinu. Því hefur íbúum á svæðinu tekið að fjölga nokkuð og atvinnulífið að dafna. Allar þessar atvinnugreinar eru þó þess eðlis að þær krefjast góðra og öruggra vegsamgangna til að geta þrífist eðlilega.

Mikið magn af ferskum eldisfiski og afla úr hafinu þarf að komast á markað daglega og samgönguhindranir á Vestfjarðavegi hafa mikil og slæm áhrif á þá flutninga. Fyrir ferðaþjónustu á svæðinu eru góðar samgöngur lykilatriði og geta framkvæmdirnar haft jákvæð áhrif á fjölgun ferðamanna á svæðinu og Vestfjörðum öllum. Sökum vaxtar í atvinnugreinunum eru samgönguhindranirnar að verða stærra vandamál. Fyrir hinn almenna íbúa og þjónustu við hann, s.s. heilbrigðisþjónustu og skóla, verða tryggar samgöngur sífellt mikilvægari. Tafir, umfram það sem þegar er orðið, á því að samgöngur komist í viðunandi horf ógna þessari jákvæðu samfélagsþróun sem er að eiga sér stað á svæðinu.

Framkvæmdir við vegagerð hafa tímabundin jákvæð áhrif á atvinnulíf og að þeim loknum munu búsetuskilyrði íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum breytast til batnaðar. Opinberar stofnanir og fyrirtæki á Vestfjörðum og víðar geta styrkst. Samskipti geta aukist og einnig öryggi íbúa og vegfarenda varðandi ýmsa þjónustu. Talið er að framkvæmdirnar geti styrkt byggð og haft í för með sér verulega jákvæð áhrif á samfélagið. Með styrkingu atvinnulífs og auknu öryggi í ýmissi þjónustu er líklegt að búsetuskilyrði batni.

Með töfum á lagningu vegarins mun almenn umferð og umferð flutningabíla bera mikinn aukalegan kostnað vegna lengri, óruggari og verri leiðar. Frekari tafir á endurnýjun Vestfjarðavegar munu leiða til hægari vaxtar samfélagsins á sunnanverðum Vestfjörðum og það koma niður á lífsgæðum fólks á svæðinu.

Vegagerðin hefur áætlað að leið Þ-H taki að lágmarki 3 ár í framkvæmd en að leið D2 tæki að lágmarki 5 ár í framkvæmd, og er hún háð meiri óvissu vegna fjármögnunar jarðgangagerðar. Framkvæmdatími leiða A3 eða R er áætlaður um 3 ár, en tímasetningar eru óljósar vegna óvissu um fjármögnun.

Til að mæta þessari brýnni þörf nýrra vegsamganga sem fyrst, er talið nauðsynlegt að velja leið Þ-H þar sem fjármögnun þeirrar leiðar liggur fyrir og því líklegast að með henni komi loks nauðsynlegar samgöngubætur sem beðið hefur verið eftir á svæðinu í mörg ár.

6.5.14 Greiðfærni og umferðaröryggi

Unnið hefur verið umferðaröryggismat á öllum leiðum. Þar fá leiðir A3 og Þ-H sambærilega einkunn, eða 22 og 20 stig. Leið R kemur hins vegar verst út, með 44 stig sökum fjölda beygja og langhalla yfir 7% á hluta leiðarinnar. Leið D2 fær betri einkunn en R, en lægri en A3 og Þ-H.

Í svari Vegagerðarinnar (2018) er ljóst að hún telur leið Þ-H betri kosti, í samanburði við leið D2, til að ná markmiðum framkvæmdarinnar. Leið Þ-H kemur betur út úr samanburði í umhverfismati hvað varðar ýmsa þætti er varða öryggi og önnur áhrif á samfélagið. Leið Þ-H stytir Vestfjarðaveg um 22 km en leið D2 um 20 km. Leið Þ-H er á láglendi, fer mest í 67 m. hæð yfir sjávarál, en leið D2 liggur áfram um Ódrjúgsháls í 168 m hæð yfir sjó. Brekkur á leið D2 eru með allt að 8% bratta á 500 m kafla og 2,3 km leið yfir 7% bratta, en bratti á leið Þ-H er mestur 6,5%, með um 600 m kafla yfir 6% bratta. Umferðaröryggi og greiðfærni leiðar Þ-H er meira en leiðar D2, til að mynda eru áhrif ofanflóða álitin mikil á leið D2 en lítil á leið Þ-H.

Eins og hefur verið nefnt er nauðsynlegt að taka tillit til tímasetningar framkvæmda. Ef töf verður á vegabótum mun það hafa sífellt meiri áhrif á flutninga frá svæðinu. Þá myndi



ferðapjónusta hafa verri skilyrði til að vaxa en ella, en nýr vegur leiðir að öllum líkindum til beinnar fjölgunar ferðamanna. Frekari tafir á lagningu nýs vegar mun leiða til enn frekari vandræða og óöryggis vegfarenda og kostnaðar vegna tafa, óhappa og slysa.

6.6 Umhverfisáhrif efnistöku

Efnistaka kemur inn í samanburð þeirra vegkosta sem hér eru teknir til skoðunar á áætlanastigi. Um samanburð á efnistöku fyrir vegkosti sem Vegagerðin hefur skilgreint er fjallað í matsskýrslu Vegagerðarinnar (2017). Ekki liggur fyrir nákvæmt mat á umfangi efnistöku fyrir leið R en þar sem hún gerir ráð fyrir tiltölulega lítilli nýlagningu vega er hér gengið út frá því að slíkt mat breyti ekki niðurstöðu umhverfismatsins að öðru leyti. Þó má búast við að þverun Þorskafjarðar krefjist mikils fyllingarefnis. Í umfjöllun Vegagerðarinnar um vegkost A3 er gert ráð fyrir efnistöku úr Miðjanesnámu og Miðhúsamel fyrir þann hluta vegarins sem er vestan Reykhóla.

Leitast er við að sækja efni sem næst fyrirhugaðri veglínu vegna hagkvæmni við flutninga. Umfjöllun um efnistöku í þessari umhverfisskýrslu beinist þess vegna að því hvort efnistaka fyrir leiðina sem valin hefur verið veldur verulegum umhverfisáhrifum umfram veginn sjálfan. Skoðað er hvort ástæða er til þess að bregðast við slíkum umhverfisáhrifum með sérstökum ákvæðum í aðalskipulaginu, t.d. með mótvægisáðgerðum eða vöktun.

Ekki er talin þörf á öðru en að gera kröfu um vandaðan frágang efnistökusvæða og er þá kröfu að finna í skipulagsákvæðum. Umhverfisáhrif efnistökusvæða fyrir veglínu Þ-H vega ekki þungt samanborið við veginn sjálfan.

Efnistaka fyrir leið Þ-H

Sex efnistökusvæði ásamt einu geymslusvæði eru sýnd á aðalskipulagsuppdraetti eftir breytingu (sjá mynd 5). Skýringaruppdraettir Vegagerðarinnar í viðauka sýna nánar stærð námana og afstöðu þeirra til veglínunnar. Framkvæmdarlýsing, kafli 5.2, gerir nánari grein fyrir hverri námu fyrir sig og er umfjöllun þar byggð á umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.

Námurnar eru 18.000-45.000 m² að flatarmáli.

Vegagerðin styðst við eigin verndargildisflokkun, þar sem ekki er eingöngu metið verndargildi jarðmyndunarinnar heldur er einnig tekið mið af því hversu ásættanlegt er að fara í efnistöku á viðkomandi svæði að teknu tilliti til ýmissa atriða. Flokkunin var fyrst sett fram í ritinu Námur efnistaka og frágangur. Flokkunin er leiðbeinandi.

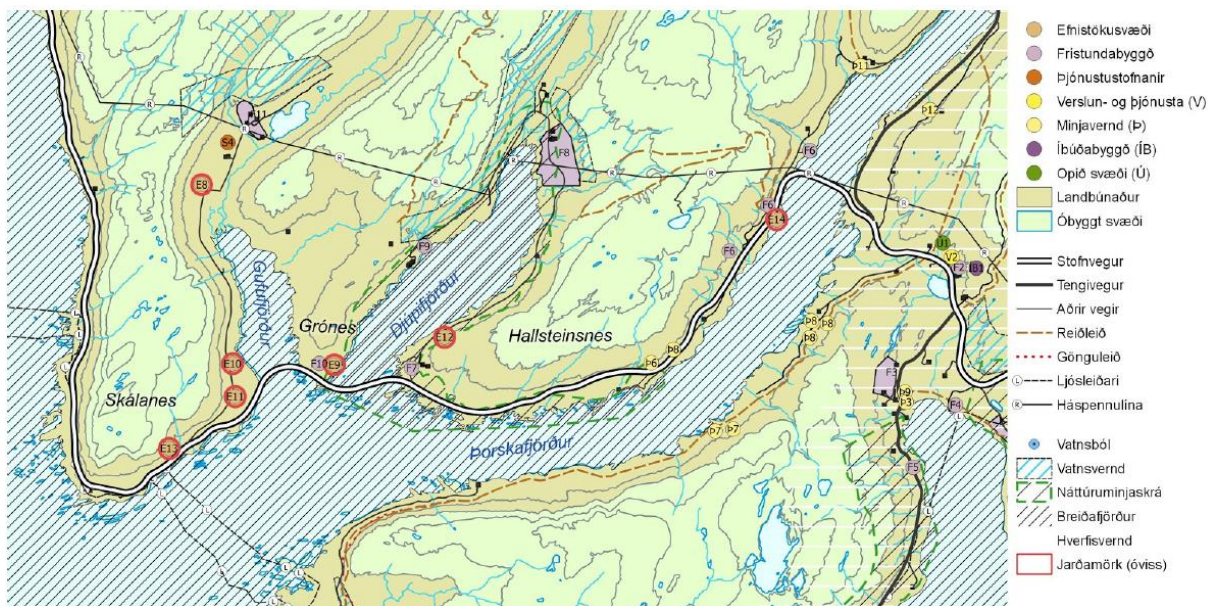
Af þeim námum sem þessi breyting á aðalskipulagi nær til er ein talin falla í 1. verndargildisflokk, það er efnistökusvæði E12, Hjalli innan Hallsteinsness (114). Í matsskýrslu Vegagerðarinnar segir: „Verndargildi jarðmyndunarinnar er lágt og hefur svæðið enga sérstöðu. Námusvæðið er hinsvegar inn á náttúruminjaskrá og telst það því hafa mjög hátt verndargildi (1)“.

Efnistökusvæði E9, Klappir á Grónesi (118), fellur í 2. verndargildisflokk. Um það segir: „Verndargildi jarðmyndunarinnar er lágt og hefur svæðið enga sérstöðu. „Námusvæðið er hinsvegar að hluta inn á náttúruminjaskrá og telst það því hafa hátt verndargildi“.

Hafa verður þann fyrirvara á ályktunum um verndargildi þessara tveggja staða fyrir efnistökusvæði að gögn um landfræðilega afmörkun svæða á C-hluta náttúruminjaskrár eru mjög gróf.

Aðrir staðir sem ætlaðir eru fyrir efnistökusvæði hafa lægra verndargildi.

Eftirfarandi eru umhverfismat á námum sem ætlaðar eru fyrir leið Þ-H.



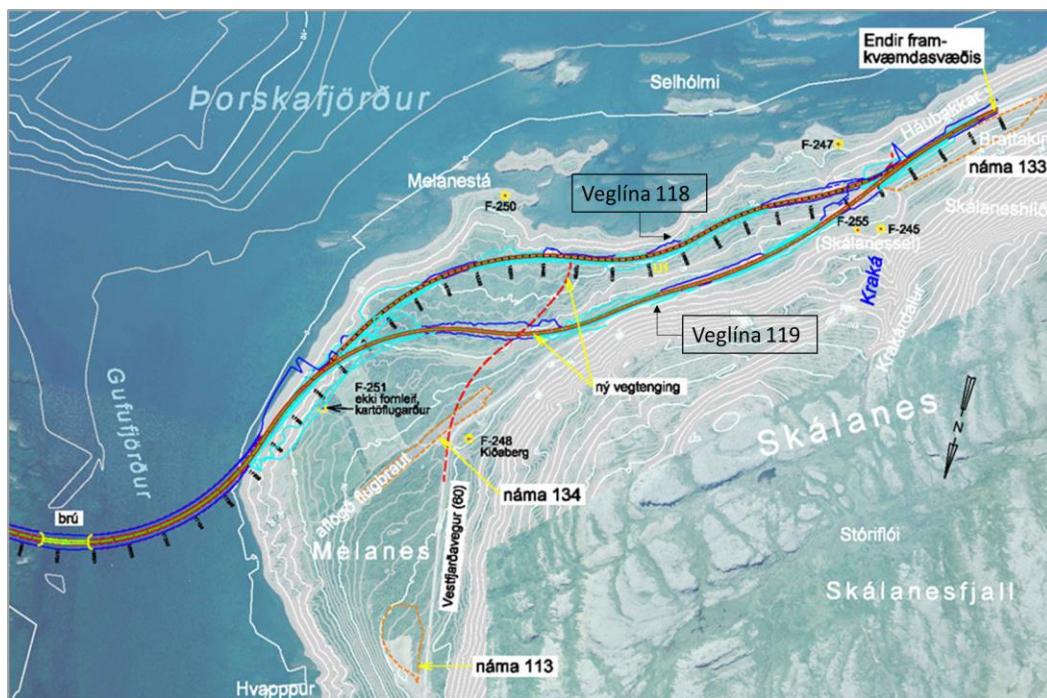
Mynd 6-2: Efnistökusvæði vegna veglínu Þ-H dregin fram með rauðum hring.

Tafla Umhverfismat nýrra efnistökusvæða

Náma	Náma E13 Klökk / skriðukeila Gufufjarðar- botni	Náma E10 Melanes	Náma E8 Hjalli innan Hallsteinsnes	Náma E9 Klappir á Grónesi	Náma E12 Utan Krakár/ Háubakka
Stærð [m ²]	23.000	100.000	18.000	34.000	0
Vinnslumagn [m ³]	35.000	300.000	50.000	100.000	0
Landnotkun og mannvirki	-/0/+	0	-/0/+	0	0
Útivist og ferðamennska	0	0	0	0	0
Heilsa og hljóðvist	0	0	0	0	0
Fornleifar	0	-	0	-	0
Gróðurfar	0/-	-	0/-	0	-
Fuglalíf	0	0	0	0	0
Lífriki straumvatna	Á ekki við	Á ekki við	Á ekki við.	Á ekki við	Á ekki við
Sjávarföll og vatnsgæði	Á ekki við	Á ekki við	Á ekki við.	Á ekki við	Á ekki við
Lífriki í fjöru, leiru og á grunnsævi	Á ekki við	Á ekki við	Á ekki við.	Á ekki við	Á ekki við
Jarðfræði	0/-	0/-	0/-	-	0/-
Landslag og ásjúnd	0/-	0	0/-	-	0/-
Samfélag	Á ekki við	Á ekki við	Á ekki við.	0	0
Verndargildi	-	-	-	-	-

6.7 Umhverfisáhrif breyttar veglínu á Melanes¹⁵

Til að bregðast við athugasemdum landeigenda var tekin ákvörðun um að breyta legu veglínunnar þar sem hún kemur á land á Melanesi. Fallið er frá veglínu Þ-H 118 á Melanesi sem kynnt var í matsskýrslu Vegagerðarinnar sem gefin var út í febrúar 2017 og kynnt ný veglína Þ-H 119 sem liggur ofar í landi og fylgir núverandi vegi á 880 m lengri kafla. Áhrif hennar á landslag verða því minni en komu fram í matsskýrslu vegna veglínunna Þ-H 118.



Mynd 6-3 Veglínur 118 og 119 (ofar í landi) á Melanesi (teikning: Vegagerðin/GIG/HA).

Með nýrri veglínu er vegalengd um lítt raskað land stýtt um 880 m og dregið úr raski á birkikjarri, túnum og votlendi.

	Veglína í matsskýrslu	Ný veglína
	Þ-H 118	Þ-H 119
Vegalengd	2.500 m	2.490
Vegalengd á núverandi vegsvæði	460	1.340
Vegalengd utan núverandi vegsvæðis	2.040 m	1.150
Rask vegna vegar	107.283m ²	113.133 m ²
Rask birkikjarra	94.011 m ²	81.990 m ²
Rask votlendis	6.170 m ²	0 m ²
Rask á túnum	372 m ²	95 m ²

Tafla 2 Þættir sem breytast við færslu veglínunna Þ-H á Melanesi milli stöðva 17.300-19.800 / 17.300-19.790.

¹⁵ Vegagerðin (október 2019). Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálness í Reykhólahreppi. Breyting á aðalskipulagi Reykhólahrepps. Samanburður á umhverfisáhrifum veglínunna Þ-H 118 sem kynnt var í matsskýrslu Vegagerðarinnar febrúar 2017 og veglínunna Þ-H 119 sem lögð er fram vegna breytinga á aðalskipulagi Reykhólahrepps.



7 Kynning og samráð

Leitað var eftir umsögnum, athugasemdum og ábendingum á vinnslutíma skipulagsbreytinga, þ.e. við skipulaglýsingu, vinnslutillögu aðalskipulagsbreytinga og tillögu að aðalskipulagsbreytingum. Leitað var umsagna allra fagstofnana. Fram hafa komið margvíslegar ábendingar s.s. um útfærslur á valkostum, nýir valkostir, mikilvægi verndarsvæða, þörf á framkvæmdum, hagsmuni landeigenda, tækifæri í ferðaþjónustu, kostnað framkvæmda, rökstuðning fyrir leiðarvali, áherslur í hönnun framkvæmda og umfang efnistökusvæða.

Aðilar sem hafa sent inn gögn í ferlinu eru m.a.:

- Heilbrigðiseftirlit Vestfirðna
- Fiskistofu
- Breiðafjarðarnefnd.
- Umhverfisstofnun
- Vegagerðin
- Minjastofnun
- Skógræktin
- Náttúruverndarsamtök Íslands
- Náttúrufræðistofnun Íslands
- Minjastofnun
- Landvernd
- Ungir umhverfissinnar
- Ísafjarðarbær
- Vesturbyggð
- Gunnlaugur Pétursson og fólki frá Gröf
- Sæmundur Guðmundsson
- Reynir Bergsveinsson
- Sævar Reynisson
- Ómar Ragnarsson
- Leifur Samúelsson
- Og fleiri, sjá viðbrögð við umsögnum og athugasemdum.

Skipulagsnefnd þakkar fyrir innsendar umsagnir og athugasemdir, sem nýttust við gerð tillögu að aðalskipulagsbreytingu. Sveitarfélagið hefur við mótun aðalskipulagsbreytingar tekið mið af þeim upplýsingum sem fram komu. Áður en sveitarfélagið tók ákvörðun um leiðaval Vestfirðavegar var leitað umsagnar Hafrannsóknarstofnunar og Náttúrufræðistofnunar Íslands í samræmi við álit Skipulagsstofnunar (2017).

Í samræmi við lýsingu verkefnis, vinnslutillögu, ábendingar og umsagnir sem bárust vann sveitarfélagið að frekari samanburði leiðavals og birti rökstuðning sinn í skipulagstillögu.



8

Heimildir

Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018.

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Nr. 201605060.

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands 2005: *Forgangsöröðun í samgöngum*, skýrsla fyrir samgönguráð.

Háskólinn á Akureyri 2012, 15. mars: *Greinagerð faghóps Háskólans á Akureyri um samgönguáætlun 2011-2022*.

Innanríkisráðuneytið 2014: *Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands*.

International Transport Forum Roundtable Reports, OECD 2017: *Quantifying the Socio-economic Benefits of Transport*.

Lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana.

Lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Lög nr. 80/2012, Lög um menningarminjar

Lög nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Lög nr. 64/1994 um vernd friðun og veiðar á villtum fuglum og spendýrum.

Multiconsult 2018, Nov 6: *New Vestfjardavegur in Reykholahreppur. Comments to report from Vegagerdin*.

Multiconsult 2018, June 29 : *New Vestfjarðavegur in Reykhólahreppur, Review of proposed alternatives*.

Náttúrufræðistofnun Íslands 1996. Válisti 1. Plöntur. Náttúrufræðistofnun Íslands. Reykjavík.

Náttúrufræðistofnun Íslands 1996. Válisti 1. Plöntur. Náttúrufræðistofnun Íslands. Reykjavík.

Náttúrufræðistofnun Íslands 1996. Válisti 2. Fuglar. Náttúrufræðistofnun Íslands. Reykjavík.

Náttúruverndarráð 1996. Náttúruminjaskrá 7. útgáfa. Náttúruverndarráð. Reykjavík.

Reglugerð nr. 536/2001 um neysluvatn.

Reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns.

Reglugerð nr. 797/1999 um varnir gegn mengun grunnvatns.

Skipulagslög nr. 123/2010.

Elsbieta Baranowska o.fl. Fiskungviði í þremur fjörðum í Austur Barðastrandarsýslu. Hafrannsóknarstofnun.

Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri 2017 desember: *Vestfjarðavegur, samanburður á samfélagslegum áhrifum leiða D2 og P-H*.

Skipulagsstofnun 2018: *Minnisblað frá Skipulagsstofnun til Reykhólahrepps*, 5. nóvember 2018.

Skipulagsstofnun 2017, 28. mars: *Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi*, Álit um mat á umhverfisáhrifum.



Skipulagsstofnun 2015, 26. maí: *Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp, Ákvörðun endurskoðun mats á umhverfisáhrifum.*

Skipulagsstofnun 2005, desember: *Leiðbeiningar um flokkun umhverfispáttá, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa.*

Steinunn H. Ólafsdóttir o.flr., 2017. Botndýrarannsókn í Þorskafirði.
Hafrannsóknarstonun.

Svör Vegagerðarinnar við fyrirspurnum Ingibjargar B. Erlingsdóttur sveitarstjóra Reykhólahrepps, dags. 12. Janúar 2018. Tilvísun: 2010040009.

Vatnaskil 2016. *Fjarðapveranir í Gufudalssveit. Straum- og vatnsgæðalíkön af Gufufirði, Djúpafirði og Þorskafirði.* Skýrsla 16.04.

Vegagerðin 2019, janúar: Vestfjarðavegur (60-25/26/27/28). Milli Borgarlandsvegar við Berufjörð að Skálanesi við Þorskafjörð. Frumdrög. Umferðaröryggismat (e. RSIA).

Vegagerðin 2018, 15. október: *Frumathugun á valkosti um Reykjanes (leið A3). Vestfjarðavegur, Hríshóll-Skálanes.*

Vegagerðin 2017, febrúar: *Mat á umhverfisáhrifum, matsskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi.*

Vegagerðin 2010, 1. ágúst: *Veghönnunarreglur Vegagerðarinnar.*

Vegagerðin 2005, september: *Vestfjarðavegur nr. 60, Bjarkalundur-Eyri í Reykhólahreppi í Austur-Barðastrandasýslu. Mat á Umhverfisáhrifum.*

9 Viðaukar

- Skýringarupprættir Vegagerðarinnar
- Áhrifamat efnistökusvæða

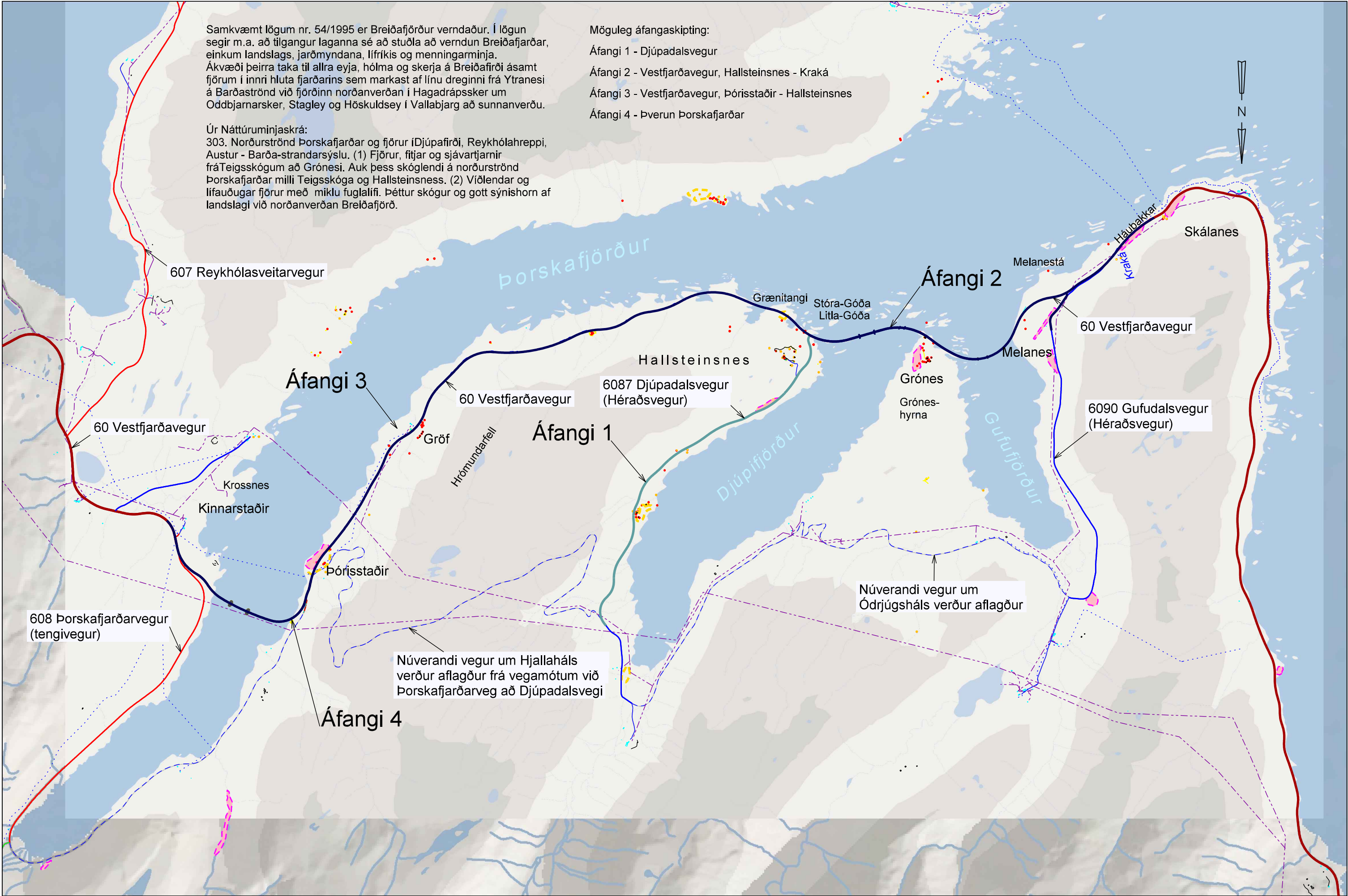


SKÝRINGARUPPDRAETTIR

Samkvæmt lögum nr. 54/1995 er Breiðafjörður verndaður. Í lögum segir m.a. að tilgangur laganna sé að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Ákvæði þeirra taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu dreginni frá Ytranesi á Barðaströnd við fjörðinn norðanverðan í Hagadrápssker um Oddbjarnarsker, Stagley og Höskuldsey í Vallabjarg að sunnanverðu.

Úr Náttúruminjasráð:
303. Norðurströnd Þorskaðfjarðar og fjörur í Djúpaðfirði, Reykhólahreppi, Austur - Barða-strandarsýslu. (1) Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskaðfjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. (2) Viðlendur og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.

- Möguleg áfangaskipting:
- Áfangi 1 - Djúpaðalsvegur
 - Áfangi 2 - Vestfjarðavegur, Hallsteinsnes - Kraká
 - Áfangi 3 - Vestfjarðavegur, Þórisstaðir - Hallsteinsnes
 - Áfangi 4 - Þverun Þorskaðfjarðar



S:\Mannvirkni\60-Vestfjarðavegur\60-25_28_Gufudalsveit\04_Verhönnun\Tekningar\60-25_28-ver_2019_08_Skýringarupprættir_tekningu.dgn

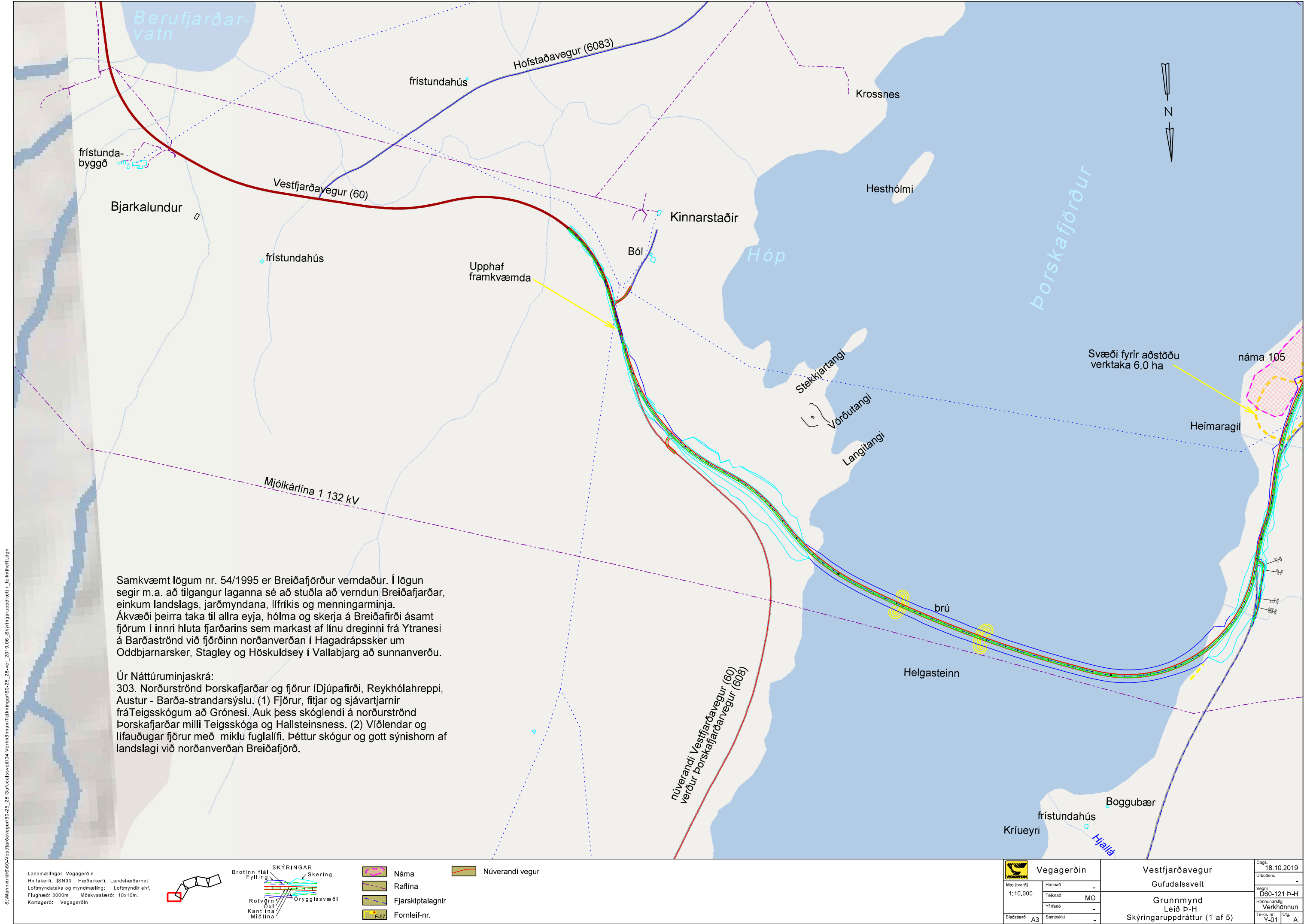
Landmælingar: Vegagerðin
Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
Flughæð: 3000m Mörskvastærð: 10x10m.
Kortagerð: Vegagerðin

Náma
Raflína
Fjarskiptalagnir
Fornleif-nr.

Núverandi vegur

Mælikvarði	Hannað	-
1:50,000	Teknað	MO
	Yfirlit	-
Bláðstærð	Samþykkt	-

Vegagerðin		Vestfjarðavegur	Dags: 18.10.2019
		Gufudalsssveit	Útböðnr.: -
		Yfirlitsmynd	Vegnr: D60-121 Þ-H
		Leið Þ-H	Hönnunarslg Verkhönnun
		Skýringarupprættur	Tekn. nr.: B-01 Útg. A

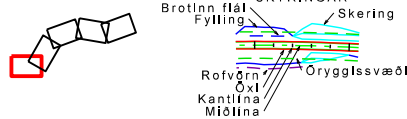


Samkvæmt lögum nr. 54/1995 er Breiðafjörður verndaður. Í lögum segir m.a. að tilgangur laganna sé að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Ákvæði þeirra taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu dreginni frá Ytranesi á Barðaströnd við fjörðinn norðanverðan í Hagadrápssker um Oddbjarnarsker, Stagley og Höskuldsey í Vallabjarg að sunnanverðu.

Úr Náttúrumínjaskrá:
303. Norðurströnd Þorskaafjarðar og fjörur í Djúpafríði, Reykhólahreppi, Austur - Barða-strandarsýslu. (1) Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskaafjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. (2) Viðlendar og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.

S:\Mannvirki\60-Vestfjarðavegur\60-25_28_Guldata\svell\04_Verhönnun\Teikningar\60-25_28-ver_2019_08_Skýringarupprættir_teknihefti.dgn

Landmælingar: Vegagerðin
Hnitakerfi: ISN93 Hæðakerfi: Landshæðarnet
Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
Flughæð: 3000m Móskaðar: 10x10m.
Kortagerð: Vegagerðin

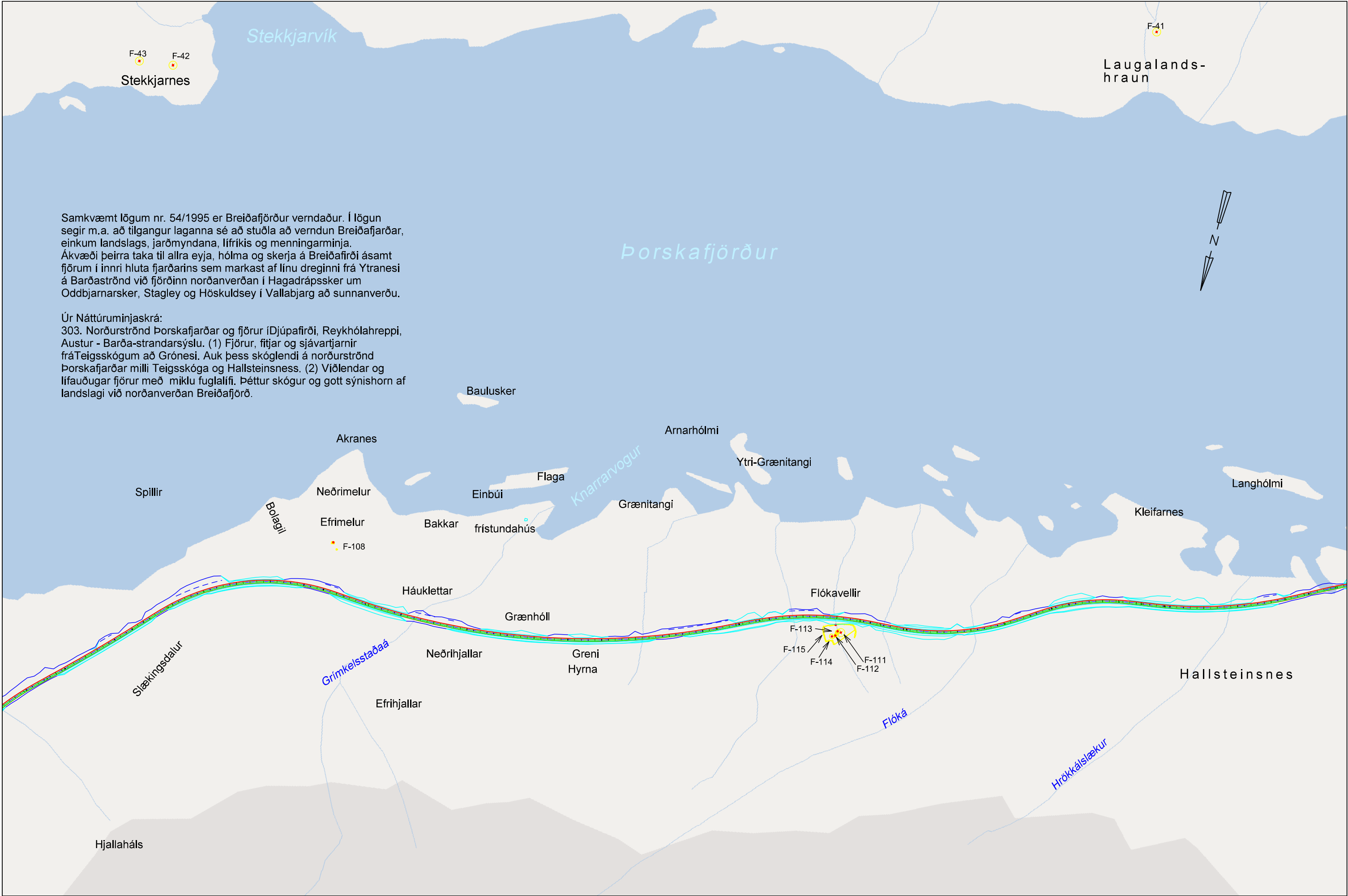


- Náma
- Raflína
- Fjarskiptalagnir
- Fornleif-nr.

Núverandi vegur

Vegagerðin		Vestfjarðavegur		Dags. 18.10.2019	
Mælikvarði		Gufudalssveit		Útbjóðnr.	
1:10.000	Hannað	-		Vegnr.	
	Teknað	MO		D60-121 Þ-H	
	Yfirráð	-		Hönnunarslg	
Bláðætur	A3	Samþykkt		Verkhönnun	
		Grunnmynd		Teikn. nr.	
		Leið Þ-H		Y-01	
		Skýringaruppráttur (1 af 5)		Útg.	
				A	





Samkvæmt lögum nr. 54/1995 er Breiðafjörður verndaður. Í lögum segir m.a. að tilgangur laganna sé að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Ákvæði þeirra taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu dreginni frá Ytranesi á Barðaströnd við fjörðinn norðanverðan í Hagadrápssker um Oddbjarnarsker, Stagley og Höskuldsey í Vallabjarg að sunnanverðu.

Úr Náttúruminjaskrá:
303. Norðurströnd Þorskaðfjarðar og fjörur í Djúpafríði, Reykhólahreppi, Austur - Barða-strandarsýslu. (1) Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskaðfjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. (2) Viðlendar og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.

S:\Mannvirki\060-Vestfjarðavegur\060-25_28_Gufudalssveit\04_Verhönnun\Tekningar\060-25_28-ver_2019_08_Skýringarupprættir_tekningu.dgn

Landmælingar: Vegagerðin
Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
Flughæð: 3000m Móskaustærð: 10x10m.
Kortagerð: Vegagerðin

SKÝRINGAR
Brotinn flái
Fylling
Rofvörn
Öxi
Kantlína
Míllína
Skerling
Öryggissvæði

Náma
Raflína
Fjarskiptalagnir
Fornleif-nr.

Núverandi vegur

Vegagerðin

Mælikvarði
1:10.000

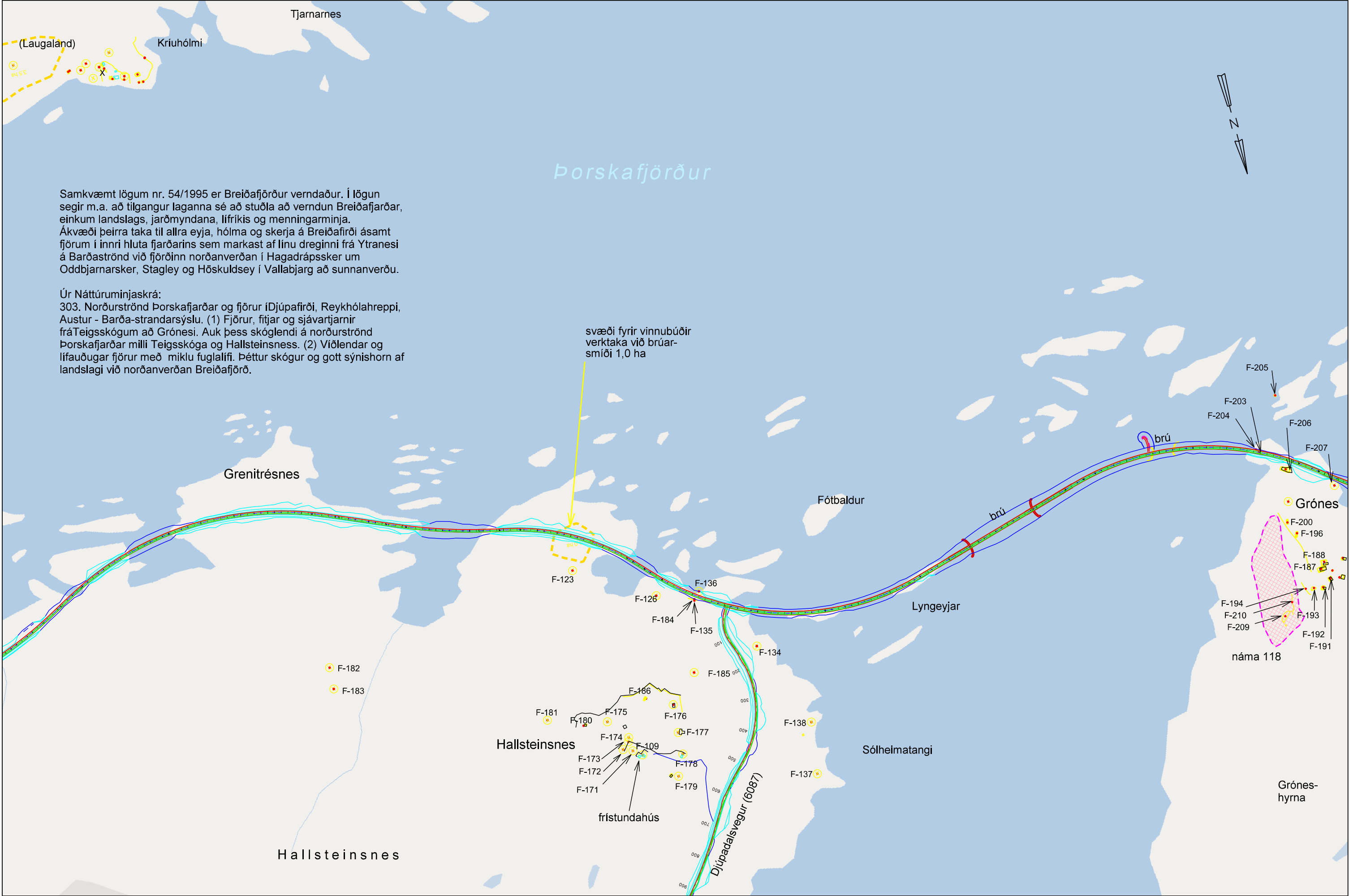
Bláustærð
A3

Hannað
-
Teiknað
MO
Yfirfarið
-
Samþykkt
-

Vestfjarðavegur
Gufudalssveit

Grunnmynd
Leið Þ-H
Skýringarupprættur (3 af 5)

Dags.
18.10.2019
Útbodsnr.
-
Vegnr.
D60-121 Þ-H
Hönnunarslg
Verkhönnun
Teikn. nr.
Y-03
Útg.
A



Samkvæmt lögum nr. 54/1995 er Breiðafjörður verndaður. Í lögum segir m.a. að tilgangur laganna sé að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Ákvæði þeirra taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu dreginni frá Ytranesi á Barðaströnd við fjörðinn norðanverðan í Hagadrápssker um Oddbjarnarsker, Stagley og Höskuldsey í Vallabjarg að sunnanverðu.

Úr Náttúruminjaskrá:
303. Norðurströnd Þorskafjarðar og fjörur í Djúpafirði, Reykhólahreppi, Austur - Barða-strandarsýslu. (1) Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskafjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. (2) Viðlendar og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.

svæði fyrir vinnubúðir
verktaka við brúar-
smíði 1,0 ha

S:\Mannvirki\060-Vestfjarðavegur\060-25_28_Gulufallaveit\04_Verhönnun\Tekningar\060-25_28-ver_2019_08_Skýringarupprættir_tekningu.dgn

Landmælingar: Vegagerðin
Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
Flughæð: 3000m Móskaftær: 10x10m.
Kortagerð: Vegagerðin

SKÝRINGAR

Brotinn flái
Fylling

Rofvörn
Kantilína
Miðlína

Öryggissvæði

Náma

Raflína

Fjarskiptalagnir

Fornleif-nr.

Núverandi vegur

Mælikvarði
1:10.000

Bláðstærð
A3

Vegagerðin

Hannað
-
Táknað
MO
Vitrínað
-
Samþykkt
-

Vestfjarðavegur
Gufudalssveit

Grunnmynd
Leið Þ-H
Skýringarupprættur (4 af 5)

Dags.
18.10.2019

Útbjóðnir.
-

Vagnr.
D60-121 Þ-H

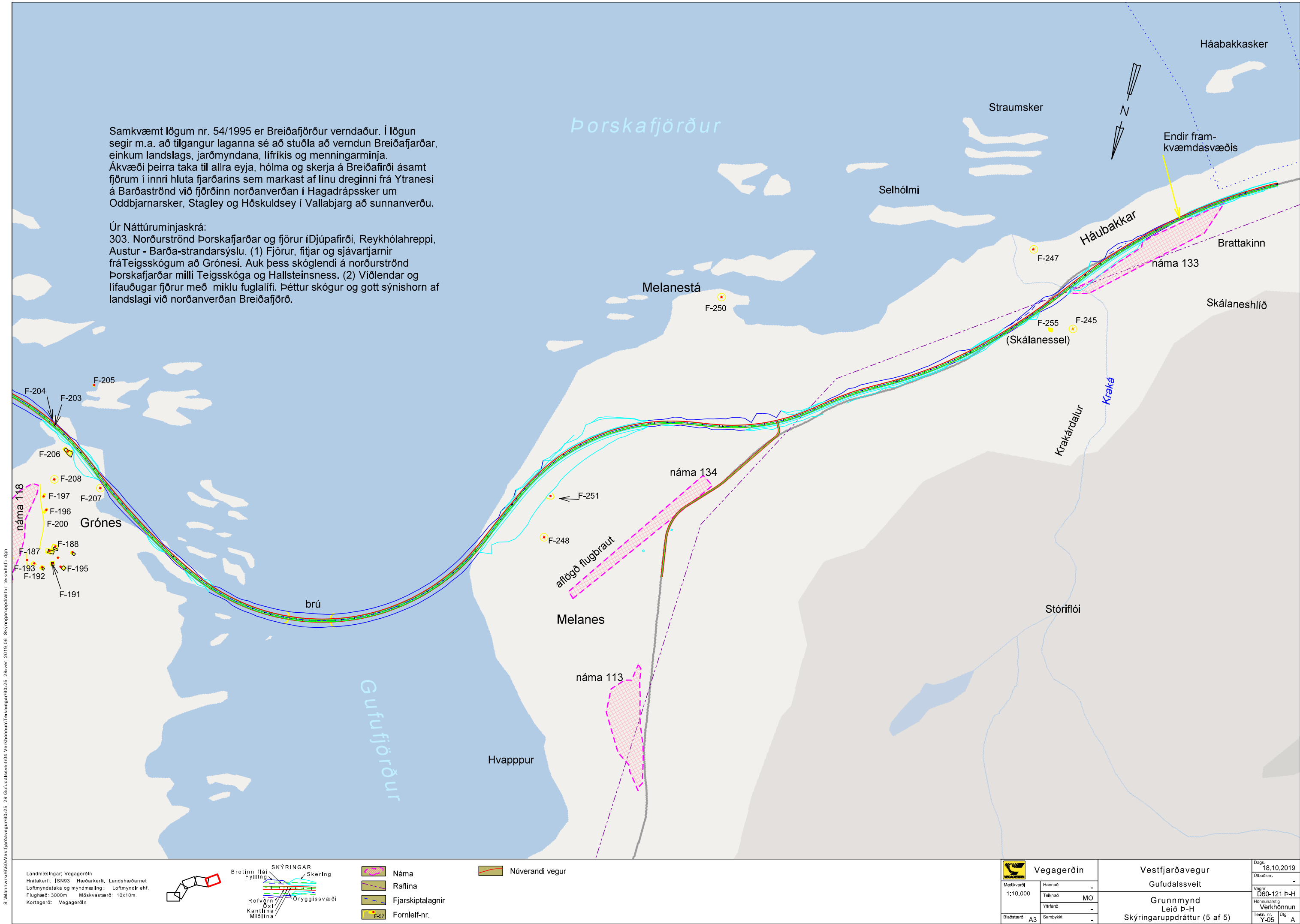
Hönnunarslg
Verkhönnun

Tekn. nr.
Y-04

Útg.
A

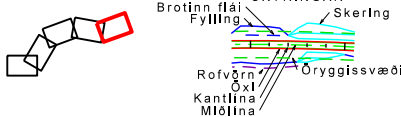
Samkvæmt lögum nr. 54/1995 er Breiðafjörður verndaður. Í lögum segir m.a. að tilgangur laganna sé að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Ákvæði þeirra taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu dreginni frá Ytranesi á Barðaströnd við fjörðinn norðanverðan í Hagadrápssker um Oddbjarnarsker, Stagley og Höskuldsey í Vallabjarg að sunnanverðu.

Úr Náttúruminjaskrá:
303. Norðurströnd Þorskaftarðar og fjörur í Djúpafríði, Reykhólahreppi, Austur - Barða-strandarsýslu. (1) Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskaftarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. (2) Viðlendar og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.



S:\Mannvirki\060-Vestfjarðavegur\060-25_28 Gufufjarðavegur\060-25_28-ver_2019_08_Skýringarupprættir_telnihefti.dgn

Landmælingar: Vegagerðin
Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
Flughæð: 3000m Mískvastærð: 10x10m.
Kortagerð: Vegagerðin



SKÝRINGAR
Brotinn flái
Fylling
Rofvörn
Öxi
Kantlína
Míllína
Náma
Raflína
Fjarskiptalagnir
Fornleif-nr.

Núverandi vegur



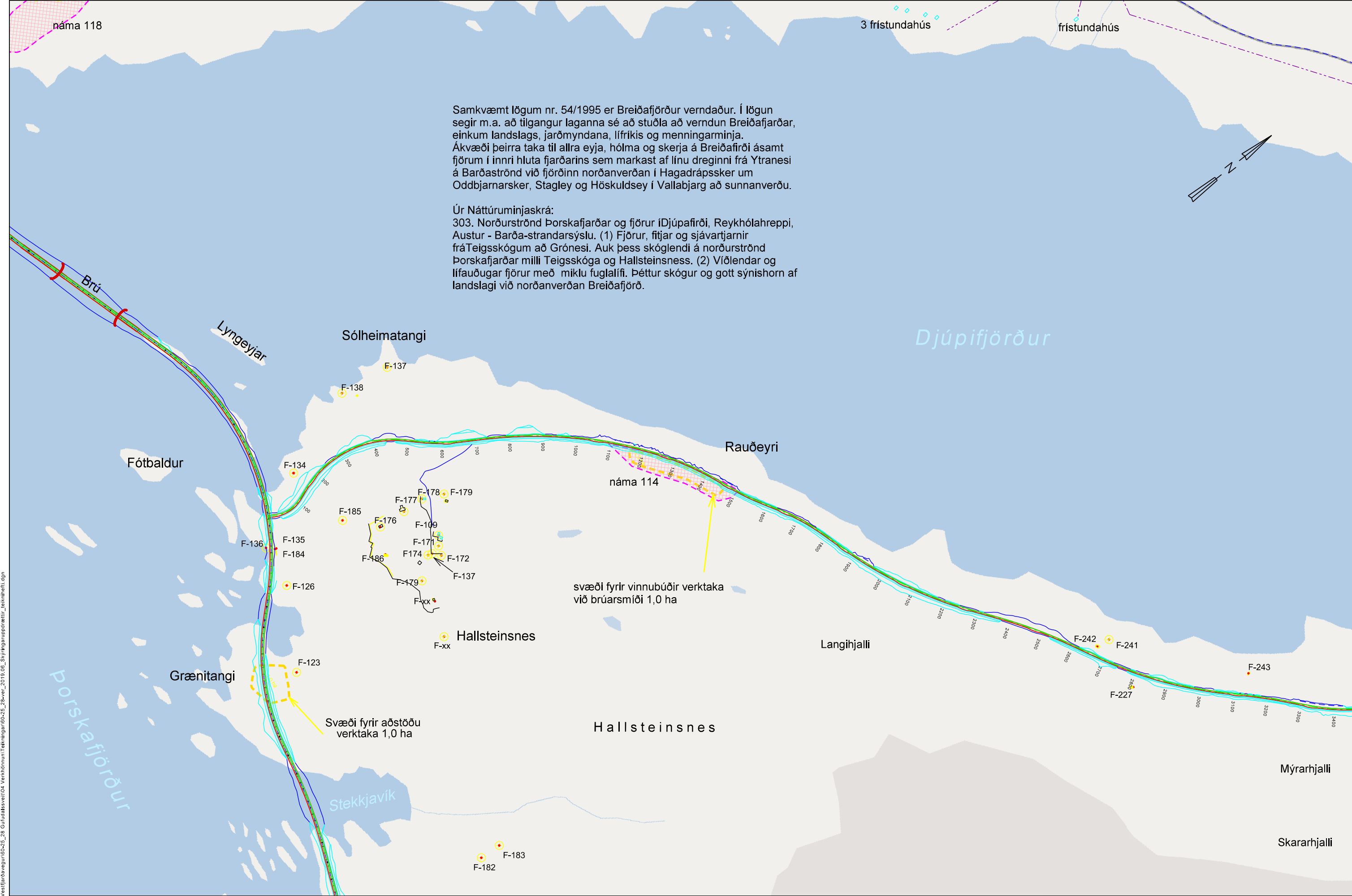
Vegagerðin

Mælikvarði	Hannað	-
1:10.000	Teknað	MO
	Yfirfarið	-
Bláðstærð	Samþykkt	-

Vestfjarðavegur
Gufudalssveit

Grunnmynd
Leið Þ-H
Skýringarupprættur (5 af 5)

Dags.	18.10.2019
Útböðnr.	-
Vegnr.	D60-121 Þ-H
Hönnunarstig	Verkhönnun
Tekn. nr.	Y-05
Útg.	A



S:\Mannvirki\060-Vestfjarðavegur\060-25_28-ver_2019_08_Skyringaruppdráttir_telinhetti.dgn

Landmælingar: Vegagerðin
Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
Flughæð: 3000m Mæskvastærð: 10x10m.
Kortagerð: Vegagerðin

SKÝRINGAR

Bröttinn flái

Fylling

Rofvörn

Öxi

Kantlína

Míðlína

Skering

Öryggissvæði

Náma

Raflína

Fjarskiptalagnir

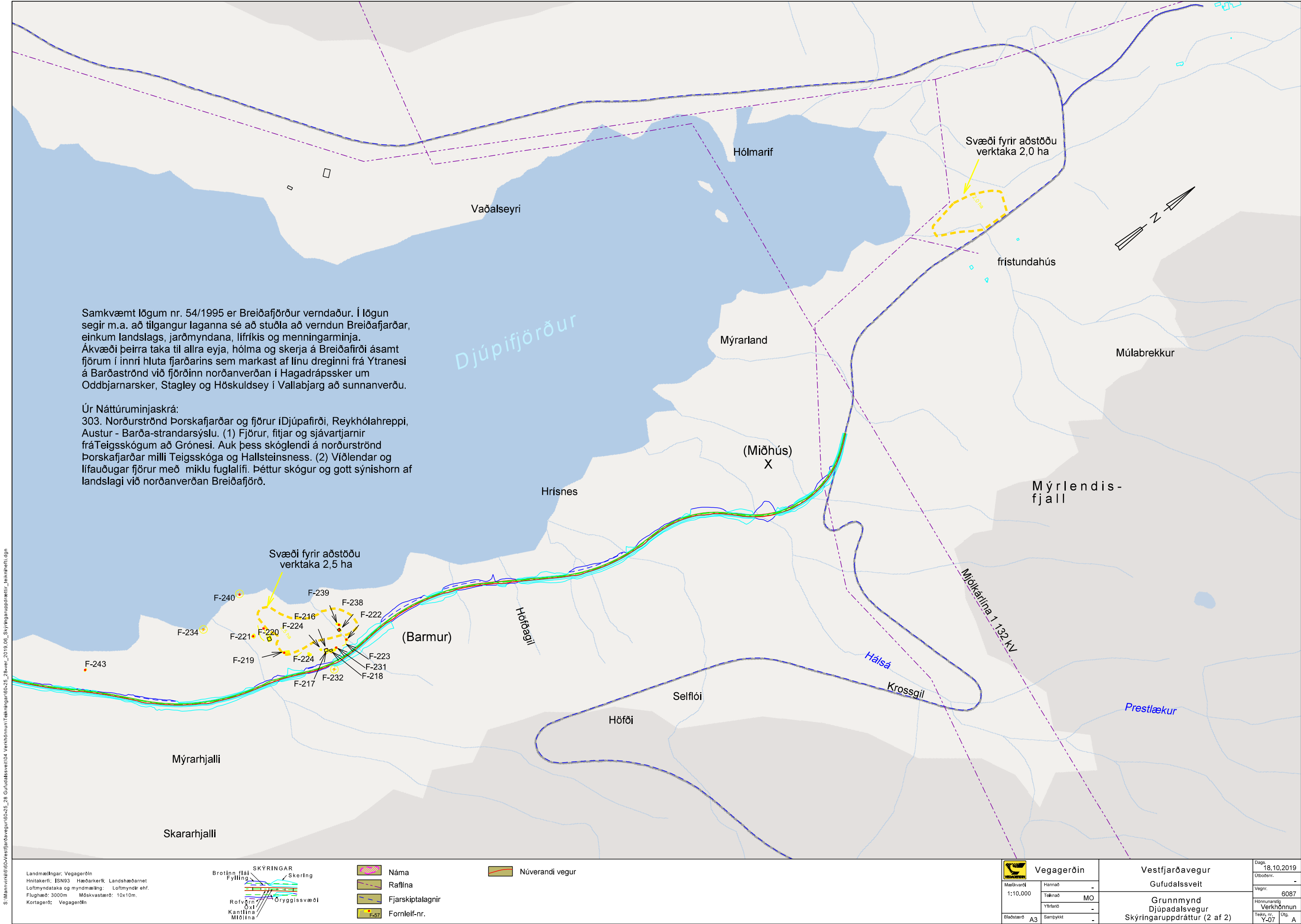
Fornleif-nr.

Núverandi vegur

	Vegagerðin	
	Mælikvarði	Hannað
	1:10.000	MO
	Bláðstærð	Samþykkt

Vestfjarðavegur	
Gufudalssveit	
Grunnmynd	
Djúpadalsvegur	
Skyringaruppdráttur (1 af 2)	

Dags:	18.10.2019
Útbjóðnr.:	-
Vegnr.:	6087
Hönnunarstlg	Verkhönnun
Tekn. nr.:	Y-06
Útg.	A



Samkvæmt lögum nr. 54/1995 er Breiðafjörður verndaður. Í lögum segir m.a. að tilgangur laganna sé að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Ákvæði þeirra taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu dreginni frá Ytranesi á Barðaströnd við fjörðinn norðanverðan í Hagadrápssker um Oddbjarnarsker, Stagley og Höskuldsey í Vallabjarg að sunnanverðu.

Úr Náttúrumínjaskrá:
303. Norðurströnd Þorskaðfjarðar og fjörur í Djúpaðfirði, Reykhólahreppi, Austur - Barða-strandarsýslu. (1) Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskaðfjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. (2) Víðlendar og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.

Svæði fyrir aðstöðu
verktaka 2,5 ha

Svæði fyrir aðstöðu
verktaka 2,0 ha

frístundahús

Múlubrekkur

Mýrlendis-
fjall

Mjókarlína 1132 kV

Hálsá

Krossgill

Prestlækur

Hrísnes

(Miðhús)
X

Selflói

Höfði

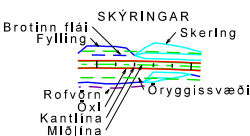
(Barmur)

Höfðagill

Mýrarhjalli

Skararhjalli

Landmælingar: Vegagerðin
Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
Flughæð: 3000m Mörskvastærð: 10x10m.
Kortagerð: Vegagerðin



- Náma
- Raflína
- Fjarskiptalagnir
- Fornleif-nr.

Núverandi vegur



Vegagerðin

Mælikvarði	Hannað	-
1:10.000	Teknað	MO
Bláðstærð	Yfirflað	-
A3	Samþykkt	-

Vestfjarðavegur
Gufudalssveit

Grunnmynd
Djúpadalsvegur
Skýringaruppráttur (2 af 2)

Dags.	18.10.2019
Útbjóðnr.	-
Vegnr.	6087
Hönnunarslg	Verkhönnun
Tekn. nr.	Y-07
Útg.	A



Náma 105

Magnúsarlundur
Þórisstaðir

A250
R1000

A500
A250

R-5000
A500

4700

4800

4900

5000

5100

5200

10

0

20

40

50

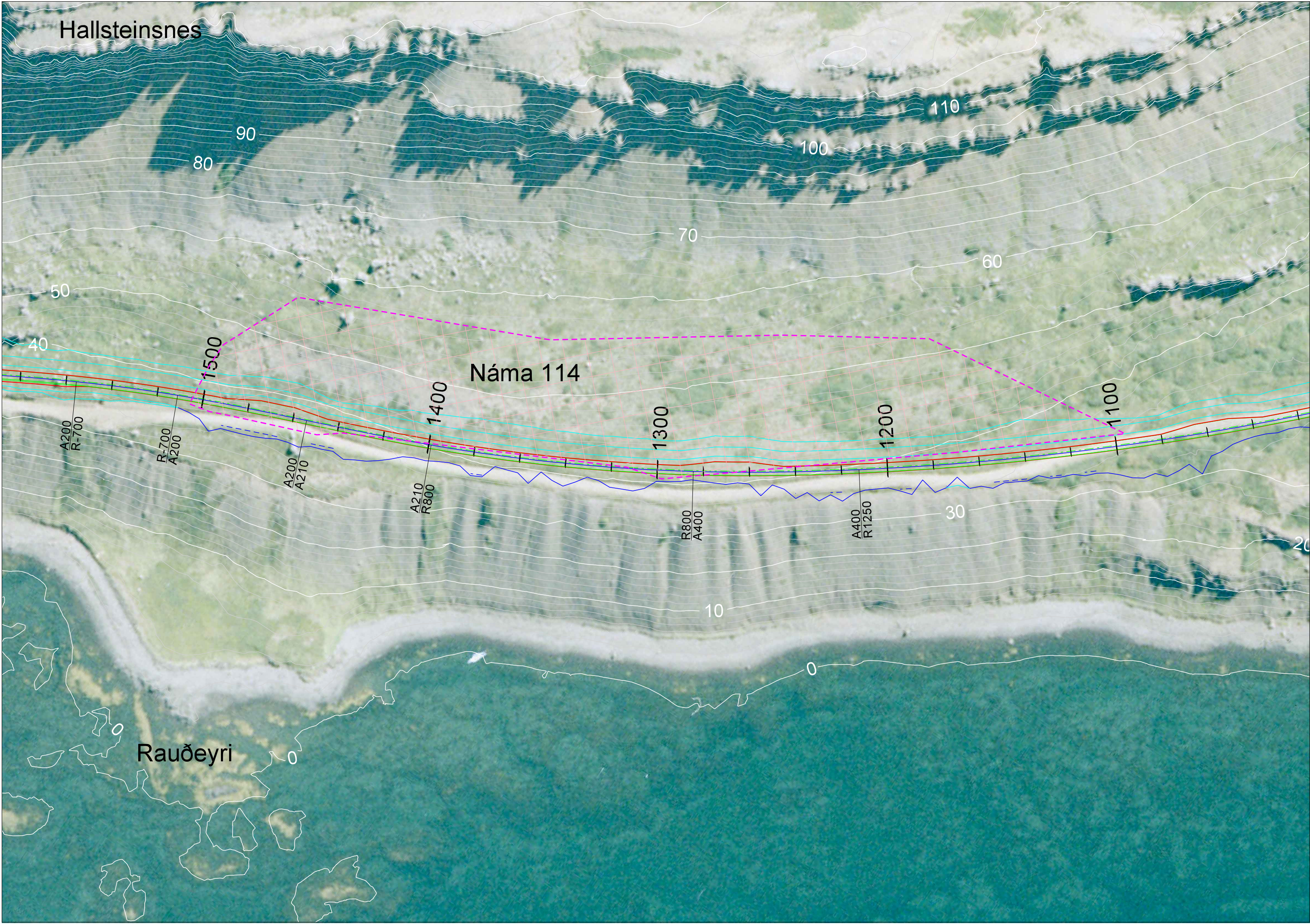
09

80

60

70

50



Grónes

Náma 118

03

20

10

15800

15900

A350
A225

2/5

002



Melanes

400

500

50

Náma 134

600

Aflögð flugbraut

A100
R0

A100
R250

60

700



Gufufjarðarbotn

Náma 112





UMHVERFISMAT EFNISTÖKUSVÆÐA

Áhrifamat efnistökusvæða

Náma E13 - Klöpp og skriðukeila í Gufufjarðarbotni (náma 112 hjá Vegagerðinni) Flatarmál 23.000 m ² , Vinnslumagn 35.000 m ³ (hugsuð sem varanáma) (D2/p-H) T/L		
<i>Umhverfisþættir/ Vægi</i>	<i>Lýsing</i>	<i>Viðmið</i>
Landnotkun og mannvirki	Engin þörf væri fyrir námuveg.	Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018
-/0/+		
Útivist og ferðamennska	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Náman getur haft jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku sem liður í að stytta og bæta vegtengingu við suðurfirði Vestfjarða.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013 Vegvísi í ferðaþjónustu 2015-2020 Ferðamálaáætlun 2011-2020
0		
Heilsa og hljóðvist	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Að öðru leyti hefur náman ekki áhrif á heilsu og hljóðvist.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013 Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengun Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða
0		
Fornleifar	Engar fornleifar eru skráðar á svæðinu (Skv. korti vegagerðarinnar http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1211/Teikning%2010.pdf)	Lög um menningarminjar nr. 80/2012
0		
Gróðurfar	Grasgróður, 75% þekja. Gróna svæðinu fyrir ofan klöppina yrði hlíft eins og kostur er. Sáð verður í svæðið að efnistöku lokinni. Engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum sem eru sjaldgæf á þessu landsvæði verður raskað og engar tegundir á svæðinu eru á válista. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni ekki hafa mikil neikvæð áhrif á flóru svæðisins. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru staðbundin. Til að draga úr áhrifunum verður þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang verður jafn stórt gróðurlendi og raskast grætt upp.	Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands fyrir plöntur og um fugla og spendýr. Listi yfir friðlýstar plöntur 61. gr. laga um náttúruvernd Velferð til framtíðar, sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, Stefnumörkun til 2020, sjá kafla 11 um sjálfbæra gróðurnýtingu og endurheimt landgæða.
0/-		
Fuglalíf	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Válisti 2, fuglar.

0	sjónrænna áhrifa. Þetta getur einnig átt við fuglalíf á svæðinu. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H verða aðeins tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg.	Lög nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum. Lög um náttúruvernd nr. 60/2013. Ramsar-samningurinn um vernd votlendis. Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu.
Lífríki straumvatna	Á ekki við.	Lög um hollustuhætti og mengunarvarnir nr. 7/1998. Lög um lax- og silungsveiði, nr. 61/2006 Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu
0		
Sjávarföll og vatnsgæði	Á ekki við.	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Lög um hollustuhætti og mengunarvarnir nr. 7/1998. lög um varnir gegn mengun hafs og stranda nr. 33/2004.
0		
Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi	Á ekki við.	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Í Stefnumörkun stjórnvalda til 2020. Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu. Samningur um líffræðilega fjölbreytni. Lög um náttúruvernd nr. 60/2013.
0		
Jarðfræði	Náman er í grónum skriðukeilum og dílabasaltklöpp í um 5-35 m hæð y.s., fast upp við núverandi veg. Dílabasaltlagið er um 7-10 m á þykkt. Gömul náma er í skriðukeilunni og hefur þar verið unnið malarslitlag. Óvíst er um efnisþykkt skriðusetsins, en reikna má með að það gæti verið á bilinu 0-3 m þykkt. Jarðmyndunum verður raskað með vegagerð og efnistöku. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem skorið er í, eru varanleg og óafturkræf. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem fyllt er yfir, má búast við að séu varanleg, en þau eru þó afturkræf. Áhrif framkvæmdarinnar taka ekki til umfangsmikils svæðis og eru staðbundin. Þær jarðmyndanir sem raskast við framkvæmdirnar eru allar algengar. Efnistökusvæði eru ekki á	61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013
0/-		

	svæðum sem njóta verndar. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.	
Landslag og ásynd	Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru vegna röskunar á landslagi við breytingu á legu vegarins og þverun fjarða. Landslagi á svæðinu hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og landbúnaði. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag.	Sérstaða/fágæti landslags út frá vísbendingum í 61. gr. laga um náttúruvernd. Megineinkenni landslags, s.s. ósnortið/náttúrulegt yfirbragð landslags, form, litauðgi, fjölbreytni og heildstæði landslags.
0/-	Fyrirhuguð efnistaka myndi felast í því að svæðið yrði unnið aftar. Úr klöppinni yrði sprengt grjót í rofvarnir en hugsanlega væri einnig hægt að vinna neðra og efra burðarlag úr klöppinni. Gengið væri frá námunni þannig að ofanafýtingu yrði ýtt upp að námustálinu og þannig væri efnistökusvæðið látið mynda brekku og reynt að fella það sem best að skriðukeilunni. Að öðru leyti yrði svæðið sléttað út og sáð í það. Miðað yrði við að námusvæðið félli sem best að landinu í kring.	
Samfélag	Á ekki við.	Byggðaáætlun
0		Samgönguáætlun. Stefna Atvinnuþróunarfélags Vestfjarða og annarra opinberra samtaka
Verndargildi	Verndargildi Jarðmyndunin hefur meðal verndargildi (3.flokkur) þar sem efnistakan yrði nokkuð áberandi frá veginum en ganga mætti frá efnistökusvæðinu þannig að sjónræn áhrif yrðu í lágmarki.	Skv. mati á umhverfisáhrifum.
-		

Náma E10 – Melanes (náma 113 hjá Vegagerðinni) Flatarmál 100.000 m ² , Vinnslumagn 300.000 m ³ (D2/P-H)		
Umhverfispættir/ Vægi	Lýsing	Viðmið
Landnotkun og mannvirki 0	Efni hefur verið tekið í tveimur námum á melnum og eru báðar ófrágengnar. Á Melanesinu er aflagður flugvöllur auk vega að námunum.	Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018
Útivist og ferðamennska 0	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Náman getur haft jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku sem liður í að stytta og bæta vegtengingu við suðurfirði Vestfjarða.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013. Vegvísir í ferðaþjónustu 2015-2020. Ferðamálaáætlun 2011-2020.
Heilsa og hljóðvist 0	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Að öðru leyti hefur náman ekki áhrif á heilsu og hljóðvist.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013 Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengun. Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða.
Fornleifar -	Fornleifar hafa verið skráðar á svæðinu (Skv. korti vegagerðarinnar http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1211/Teikning%2010.pdf)	Lög um menningarminjar nr. 80/2012.
Gróðurfar -	Á svæðinu er birkiskóglendi, 30-60 ára, 30% þekja. Tún og kjarr, þekja um 100%. Yfirborð hjallans er gróíð en efra námusvæðið er að hluta til vel gróíð auk þess er þar nokkuð um birkikjarr. Engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum sem eru sjaldgæf á þessu landsvæði verður raskað og engar tegundir á svæðinu eru á válista. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni ekki hafa mikil neikvæð áhrif á flóru svæðisins. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru staðbundin. Til að draga úr áhrifunum verður þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang verður jafn stórt gróðurlendi og raskast grætt upp.	Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands fyrir plöntur og um fugla og spendýr. Listi yfir friðlýstar plöntur. 61. gr. laga um náttúruvernd. Velferð til framtíðar, sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, Stefnumörkun til 2020, sjá kafla 11 um sjálfbæra gróðurnýtingu og endurheimt landgæða.
Fuglalíf	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Válisti 2, fuglar.

0	sjónrænna áhrifa. Þetta getur einnig átt við fuglalíf á svæðinu. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H verða aðeins tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg.	Lög nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum. Lög um náttúruvernd nr. 60/2013. Ramsar-samningurinn um vernd votlendis. Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu.
Lífríki straumvatna	Á ekki við.	
0		
Sjávarföll og vatnsgæði	Á ekki við.	
0		
Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi	Á ekki við.	
0		
Jarðfræði	Melanes er strandhjalli í 40-50 m hæð y.s. sem hefur myndast við hærri sjávarstöðu í lok síðustu ísaldar. Í hjallanum er um 3-6 m þykkt malarlag ofan á jökulleir. Námunar verða unnar niður á 2-6 m dýpi en skilið verður eftir malarlag ofan á jökulleirnum. Reikna má með að strandhjallinn sé mikið til gerður úr leir og sylti neðan við efsta malarlagið og verði óstöðugur þegar verið er að vinna hann, sérstaklega í vætutíð.	61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013
0/-	Jarðmyndunum verður raskað með vegagerð og efnistöku. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem skorið er í, eru varanleg og óafturkræf. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem fyllt er yfir, má búast við að séu varanleg, en þau eru þó afturkræf. Áhrif framkvæmdarinnar taka ekki til umfangsmikils svæðis og eru staðbundin. Þær jarðmyndanir sem raskast við framkvæmdirnar eru allar algengar. Efnistökusvæði eru ekki á svæðum sem njóta verndar. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.	
Landslag og ásýnd	Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru vegna röskunar á landslagi við breytingu á legu vegarins og þverun fjarða. Landslagi á svæðinu	Sérstaða/fágæti landslags út frá vísbendingum í 61. gr. laga um náttúruvernd.

0	<p>hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og landbúnaði. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag.</p> <p>Námustál verður jafnað út og verður leitast við að fella það að óröskuðu umhverfi sínu. Allri ofanafýtingu verður haldið til haga og henni jafnað út yfir námusvæðin. Sáð verður í efnistökusvæðin eftir að efnistöku lýkur og tún ræktuð upp aftur. Hægt er að haga frágangi þannig að ummerki eftir efnistöku verði hverfandi.</p>	<p>Megineinkenni landslags, s.s. ósnortið/náttúrulegt yfirbragð landslags, form, litauðgi, fjölbreytni og heildstæði landslags.</p>
Samfélag	Á ekki við.	
0		
Verndargildi	Námusvæðin teljast hafa lágt verndargildi þar sem um er að ræða strandhjalla sem þegar hefur verið raskað og ekki nýtur neinnar sérstakrar verndar. Birkikjarr sem er að hluta innan efnistökusvæðisins hækkar þó verndargildið upp í 3. flokk.	Skv. mati á umhverfisáhrifum.
-		

Náma E8 Hjalli innan Hallsteinsnes (náma 114 hjá Vegagerðinni) Flatarmál 18.000 m ² , Vinnslumagn 50.000 m ³ . (D2/P-H)		
Umhverfisþættir/ Vægi	Lýsing	Viðmið
Landnotkun og mannvirki	Náman er fast upp við slóða sem liggur út á nesið.	Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018
-/0/+		
Útivist og ferðamennska	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Náman getur haft jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku sem liður í að stytta og bæta vegtengingu við suðurfirði Vestfjarða.	<p>Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013</p> <p>Vegvísi í ferðapjónustu 2015-2020</p> <p>Ferðamálaáætlun 2011-2020</p>
0		

Heilsa og hljóðvist	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Að öðru leyti hefur náman ekki áhrif á heilsu og hljóðvist.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013 Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengun Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða
0		
Fornleifar	Engar fornleifar eru skráðar á svæðinu (Skv. korti vegagerðarinnar http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1211/Teikning%2010.pdf)	Lög um menningarminjar nr. 80/2012
Gróðurfar	Móar, 90% þekja. Á svæðinu er birkiskóglendi, 30-60 ára, 30% þekja.	Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands fyrir plöntur og um fugla og spendýr.
0/-	Engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum sem eru sjaldgæf á þessu landsvæði verður raskað og engar tegundir á svæðinu eru á válista. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni ekki hafa mikil neikvæð áhrif á flóru svæðisins. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru staðbundin. Til að draga úr áhrifunum verður þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang verður jafn stórt gróðurlendi og raskast grætt upp.	Listi yfir friðlýstar plöntur 61 gr. laga um náttúruvernd Velferð til framtíðar, sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, Stefnumörkun til 2020, sjá kafla 11 um sjálfbæra gróðurnýtingu og endurheimt landgæða.
Fuglalíf	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Þetta getur einnig átt við fuglalíf á svæðinu. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H verða aðeins tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg.	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Válisti 2, fuglar. Lög nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum. Lög um náttúruvernd nr. 60/2013. Ramsar-samningurinn um vernd votlendis. Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu.
0		
Lífríki straumvatna	Á ekki við.	
0		
Sjávarföll og vatnsgæði	Á ekki við.	
0		
Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi	Á ekki við.	
0		
Jarðfræði		

0/-	<p>Náman er í grónum strandhjalla í um 40-50 m hæð y.s. Setþykktin er ekki mikil en víða stínga klappir sér upp úr setinu á yfirborði hjallans. Þá eru á yfirborðinu steinar sem hafa hrúnið úr fjallshlíðinni. Fyrirhuguð efnistaka mun felast í því að hjallinn verði unninn aftar og neðar. Óvíst er um efnisþykkt, en reikna má með að hún gæti verið á bilinu 0-5 m að þykkt. Jarðmyndunum verður raskað með vegagerð og efnistöku. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem skorið er í, eru varanleg og óafturkræf. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem fyllt er yfir, má búast við að séu varanleg, en þau eru þó afturkræf. Áhrif framkvæmdarinnar taka ekki til umfangsmikils svæðis og eru staðbundin. Þær jarðmyndanir sem raskast við framkvæmdirnar eru allar algengar. Efnistökusvæði eru ekki á svæðum sem njóta verndar. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.</p>	61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013
Landslag og ásynd 0/-	<p>Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru vegna röskunar á landslagi við breytingu á legu vegarins og þverun fjarða. Landslagi á svæðinu hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og landbúnaði. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag. Náman er fast upp við slóða sem liggur út á nesið. Ef leið Þ-H verður fyrir valinu þá verður einnig um útvíkkaða skeringu að ræða við lagningu tengivegar að Djúpadal. Gengið verður frá svæðinu í fláum.</p>	<p>Sérstaða/fágæti landslags út frá vísbendingum í 61. gr. laga um náttúruvernd.</p> <p>Megineinkenni landslags, s.s. ósnortið/náttúrulegt yfirbragð landslags, form, litauði, fjölbreytni og heildstæði landslags.</p>
Samfélag 0	Á ekki við.	
Verndargildi -	<p>Verndargildi jarðmyndunarinnar er lágt og hefur svæðið enga sérstöðu. Námusvæðið er hins vegar inn á náttúruminjaskrá og telst það því hafa mjög hátt verndargildi (1).</p>	Skv. mati á umhverfisáhrifum.

Náma E9 – Klappir á Grónesi (náma 118 hjá Vegagerðinni) Flatarmál 34.000 m ² , Vinnslumagn 100.000 m ³ (hugsuð sem varanáma) (D2/P-H)		
<i>Umhverfisþættir/ Vægi</i>	<i>Lýsing</i>	<i>Viðmið</i>
Landnotkun og mannvirki		Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018
0		
Útivist og ferðamennska	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Náman getur haft jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku sem liður í að stytta og bæta vegtengingu við suðurfirði Vestfjarða.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013 Vegvísi í ferðapjónustu 2015-2020 Ferðamálaáætlun 2011-2020
0		
Heilsa og hljóðvist	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Að öðru leyti hefur náman ekki áhrif á heilsu og hljóðvist.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013 Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengun Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða
0		
Fornleifar	Náman er í klapparholti, en fast upp við klapparholtið eru hlaðnir garðar en óvíst er með um aldur þeirra. Fornleifar hafa verið skráðar á svæðinu (Skv. korti vegagerðarinnar http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1211/Teikning%2010.pdf)	Lög um menningarminjar nr. 80/2012
-		
Gróðurfar	Graslendi, minna en 10% þekja. Engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum sem eru sjaldgæf á þessu landsvæði verður raskað og engar tegundir á svæðinu eru á valista. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni ekki hafa mikil neikvæð áhrif á flóru svæðisins. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru staðbundin. Til að draga úr áhrifunum verður þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang verður jafn stórt gróðurlendi og raskast grætt upp.	Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands fyrir plöntur og um fugla og spendýr. Listi yfir friðlýstar plöntur 61. gr. laga um náttúruvernd Velferð til framtíðar, sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, Stefnumörkun til 2020, sjá kafla 11 um sjálfbæra gróðurnýtingu og endurheimt landgæða.
0		
Fuglalíf	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Válisti 2, fuglar.

0	sjónrænna áhrifa. Þetta getur einnig átt við fuglalíf á svæðinu. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H verða aðeins tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg.	Lög nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum. Lög um náttúruvernd nr. 60/2013. Ramsar-samningurinn um vernd votlendis. Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu.
Lífríki straumvatna	Á ekki við.	
0		
Sjávarföll og vatnsgæði	Á ekki við.	
0		
Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi	Á ekki við.	
0		
Jarðfræði	Náman er í klapparholti sem er í 15-45 m hæð y.s. á Grónesi. Klappirnar eru að mestu ógrónar og er um að ræða óummyndaða stakdílótta basaltklöpp. Sprengja þyrfti í námunni og yrði náman unnin niður um 6-8 m. Jarðmyndunum verður raskað með vegagerð og efnistöku. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem skorið er í, eru varanleg og óafturkræf. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem fyllt er yfir, má búast við að séu varanleg, en þau eru þó afturkræf. Áhrif framkvæmdarinnar taka ekki til umfangsmikils svæðis og eru staðbundin. Þær jarðmyndanir sem raskast við framkvæmdirnar eru allar algengar. Efnistökusvæði eru ekki á svæðum sem njóta verndar. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.	61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013
Landslag og ásýnd	Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru vegna röskunar á landslagi við breytingu á legu vegarins og þverun fjarða. Landslagi á svæðinu hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og landbúnaði. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum	Sérstaða/fágæti landslags út frá vísbendingum í 61. gr. Laga um náttúruvernd. Megineinkenni landslags, s.s. ósnortið/náttúrulegt yfirbragð landslags, form, litauðgi, fjölbreytni og heildstæði landslags.
-		

	framkvæmdarinnar á landslag. Sprengja þyrfti í námunni og yrði náman unnin niður um 6-8 m. Við frágang námunnar yrði námustálið látið standa í hallanum 4:1. Miðað yrði við að námusvæðið félli sem best að umhverfi sínu.	
Samfélag	Á ekki við.	
0		
Verndargildi	Verndargildi jarðmyndunarinnar er lágt og hefur svæðið enga sérstöðu. Námusvæðið er hins vegar að hluta inn á náttúruminjaskrá og telst það því hafa hátt verndargildi (2.flokkur).	Skv. mati á umhverfisáhrifum.
-		

Náma E12 – Utan Krakár/Háubakkar (náma 133 hjá Vegagerðinni) Flatarmál 30.000 m ² , Vinnslumagn 100.000 m ³ (D2/p-H) T		
Umhverfispættir/ Vægi	Lýsing	Viðmið
Landnotkun og mannvirki 0	Náman er utan við Kraká í Gufufirði, fast upp við núverandi veg. Hún er hálfrágengin og er í fornri strandlínu í um 40-50 m hæð y.s. Engra eiginlegra námuvega er þörf.	Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018
Útivist og ferðamennska 0	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Náman getur haft jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku sem liður í að stytta og bæta vegtengingu við suðurfirði Vestfjarða.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013 Vegvísi í ferðaþjónustu 2015-2020 Ferðamálaáætlun 2011-2020
Heilsa og hljóðvist 0	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Að öðru leyti hefur náman ekki áhrif á heilsu og hljóðvist.	Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2010-2013 Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengun Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða
Fornleifar 0	Engar fornleifar hafa verið skráðar á svæðinu (Skv. korti vegagerðarinnar http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1211/Teikning%2010.pdf)	Lög um menningarminjar nr. 80/2012
Gróðurfar -	Svæðið er nokkuð vel gróið og er kjarrgróður nokkuð áberandi við Kraká en verður strjálí þegar vestar dregur. Kjarr og lyng, 100% þekja. Engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum sem eru sjaldgæf á þessu landsvæði verður raskað og engar tegundir á svæðinu eru á válista. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni ekki hafa mikil neikvæð áhrif á flóru svæðisins. Áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar eru staðbundin. Til að draga úr áhrifunum verður þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang verður jafn stórt gróðurlendi og raskast grætt upp.	Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands fyrir plöntur og um fugla og spendýr. Listi yfir friðlýstar plöntur 61. gr. laga um náttúruvernd Velferð til framtíðar, sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, Stefnumörkun til 2020, sjá kafla 11 um sjálfbæra gróðurnýtingu og endurheimt landgæða.
Fuglalíf	Almennt gildir um framkvæmdir að á framkvæmdatíma hafa þær áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og	Lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Válisti 2, fuglar.

0	sjónrænna áhrifa. Þetta getur einnig átt við fuglalíf á svæðinu. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H verða aðeins tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg.	Lög nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum. Lög um náttúruvernd nr. 60/2013. Ramsar-samningurinn um vernd votlendis. Bernarsamningurinn um verndun villtra dýra og plantna og búsvæða í Evrópu.
Lífríki straumvatna	Á ekki við.	
0		
Sjávarföll og vatnsgæði	Á ekki við.	
0		
Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi	Á ekki við.	
0		
Jarðfræði	Náman er hálfrágengin og er í fornri strandlínu í um 40-50 m hæð y.s. Vinnslýdýp 2-6 m.	61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013
-/0	Jarðmyndunum verður raskað með vegagerð og efnistöku. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem skorið er í, eru varanleg og óafturkræf. Áhrif vegagerðar á jarðmyndanir sem fyllt er yfir, má búast við að séu varanleg, en þau eru þó afturkræf. Áhrif framkvæmdarinnar taka ekki til umfangsmikils svæðis og eru staðbundin. Þær jarðmyndanir sem raskast við framkvæmdirnar eru allar algengar. Efnistökusvæði eru ekki á svæðum sem njóta verndar. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á jarðmyndanir.	
Landslag og ásýnd	Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru vegna röskunar á landslagi við breytingu á legu vegarins og þverun fjarða. Landslagi á svæðinu hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og landbúnaði. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag.	Sérstaða/fágæti landslags út frá vísbendingum í 61. gr. laga um náttúruvernd. Megineinkenni landslags, s.s. ósnortið/náttúrulegt yfirbragð landslags, form, litauðgi, fjölbreytni og heildstæði landslags.
-/0	Efnistakan mun fara fram í hannaðri skeringu. Hugsanlega verður skeringin útvíkkuð í námu. Náman verður unnin frá Kraká að Skálanesi. Það er mögulegt að frambrún hjallans verði	

	<p>færð innar þannig að form hlíðarinnar haldi sér að mestu. Efnistakan mun verða nokkuð sýnileg sérstaklega frá veginum. Við frágang verður svæðið sléttað út þannig að halli fláa verði sá sami og er nú á hlíðinni eða um 1:4.</p> <p>Ofanafýtingu og svarðlagi verður haldið til haga og síðan jafnað yfir efnistökusvæðið og þannig verður leitast við að ná upp grenndargróðri.</p>	
Samfélag	Á ekki við.	
0		
Verndargildi	Náman hefur meðal verndargildi (3. flokkur) og ræður gróðurfar þar mestu.	Skv. mati á umhverfisáhrifum.
-		