



REYKHÓLAHREPPUR

FRAMKVÆMDALEYFI

Vestfjarðarvegur frá Bjarkalundi að Skálanesi

Greinargerð Reykhólahrepps með framkvæmdaleyfi
Febrúar 2020



Efnisyfirlit

1	Um afgreiðslu sveitarstjórnar	4
2	Umsókn um framkvæmdaleyfi	5
3	Yfirferð á umsókn Vegagerðar	5
3.1	Framlögð gögn eru fullnægjandi	5
3.2	Framkvæmdalýsing	7
3.3	Samræmi umsóknar við framkvæmdalýsingu í matsskýrslu Vegagerðar	8
4	Umsögn umhverfis- og náttúruverndarnefndar, Umhverfisstofnunar og Náttúrufræðistofnunar	9
4.1	Umsögn umhverfis- og náttúruverndarnefndar	9
4.2	Umsögn Umhverfisstofnunar	10
4.3	Umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands	11
5	Samræmi við skipulagsáætlanir, aðrar áætlanir og lög um náttúruvernd	14
5.1	Samræmi við Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018	14
5.2	Svæðisskipulag Dalabyggðar, Reykhólahrepps, Strandabyggðar 2018-2030	14
5.3	Landsskipulag	15
5.4	Deiliskipulag	15
5.5	Náttúruvernd	15
5.5.1	Lög um vernd Breiðafjarðar	15
5.5.2	Náttúruminjaskrá	16
5.5.3	Önnur ákvæði náttúruverndarlaga	16
6	Mat á umhverfisáhrifum og álit Skipulagsstofnunar	17
6.1	Matsskýrsla Vegagerðarinnar	17
6.2	Álit Skipulagsstofnunar	17
6.2.1	Samantekt áálits Skipulagsstofnunar	18
6.2.2	Áhrif á birkiskóglendi	19
6.2.3	Áhrif á votlendi	20
6.2.4	Áhrif á leirur og lífríki á grunnsævi	20
6.2.5	Áhrif á fuglalíf	22
6.2.6	Áhrif á fornleifar	23
6.2.7	Áhrif á samfélag	23
6.2.8	Áhrif á landslag (og verndarsvæði)	24
7	Rannsóknir og gögn lögð fram eftir álit Skipulagsstofnunar	25
8	Rökstuðningur leyfisveitingar	26
8.1	Lagaleg umgjörð	28
8.2	Umhverfis- og samfélagsáhrif	29
8.3	Kostnaður	29



8.4	Brýn nauðsyn	30
8.5	Nægileg og fullnægjandi gögn	30
8.6	Aðgerðir til að draga úr umhverfisáhrifum	30
8.7	Aðrir valkostir	31
8.8	Afstaða til álits um mat á umhverfisáhrifum	31
9	Skilyrði og vöktun	32



1 Um afgreiðslu sveitarstjórnar

Áður en umsókn um framkvæmdaleyfi er afgreidd skal sveitarfélagið meta hvort:

1. Framlögð gögn lýsi framkvæmdinni á fullnægjandi hátt.
2. Hönnunargögn séu fullnægjandi.
3. Allar nauðsynlegar umsagnir liggi fyrir, þ.e. umsögn Umhverfisstofnunar, Náttúrufræðistofnunar Íslands og náttúruverndarnefnda.
4. Framkvæmdin sé í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir og mat á umhverfisáhrifum.

Byggt á ofangreindum gögnum skal:

- Tryggt að gætt hafi verið að ákvæðum laga um náttúruvernd og annarra laga og reglugerða sem til álita koma.
- Taka afstöðu til álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum.
- Tryggja að dregið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum eins og kostur er, m.a. með því að setja skilyrði fyrir framkvæmdum.

Það er niðurstaða sveitarstjórnar, eftir ítarlega greiningu, að veita framkvæmdaleyfi fyrir leið Þ-H, Vestfjarðavegur (60) milli Skálaness og Bjarkalundar. Í undirbúningi ákvörðunar hefur Reykhólahreppur litið til margvíslegra valkosta, kannað möguleika á að draga úr kostnaði og umhverfisáhrifum kosta, lagt til nýja valkosti sem Vegagerðin hafði ekki skoðað í matsskýrslu sinni, aflað upplýsinga um samfélagsáhrif, ráðist í ítarlegan samanburð valkosta, og kannað möguleika á að lagðir verði til auknir fjármunir til Vestfjarðavegar. Í þessari vinnu hefur sveitarfélagið m.a. leitað ráðgjafar til óháðra sérfræðinga.

Reykhólahreppur telur að það sé brýn nauðsyn að ráðast í samgöngubætur í sveitarfélaginu og fyrir sunnanverða Vestfirði, sem felast í öruggum og greiðfærum vegi, styttingu á vegalengdum og bundnu slitlagi. Íbúar sveitarfélagsins og sunnanverðra Vestfjarða hafa beðið eftir slíkum samgöngubótum í nær 15 ár.

Niðurstaða umhverfismats er að leið Þ-H hefur umfangsmeiri umhverfisáhrif í för með sér en leið D2, jarðgangaleið, sem er sú leið sem hefur minnstu umhverfisáhrif í för með sér. Jarðgangaleið, eins og aðrar leiðir sem hafa verið til skoðunar, eru 4-6 ma.kr. dýrari en leið Þ-H og engin áform eru hjá ríkissjóði að auka við fjárveitingar til þessara samgöngubóta.

Það er því aðeins einn kostur sem hægt er að ráðast í fljótlega til að mæta þeirri brýnu nauðsyn sem er á samgöngubótum. Til að tryggja að framkvæmdin valdi sem minnstum mögulegum umhverfisáhrifum hefur sveitarstjórn sett fram margvísleg skilyrði fyrir framkvæmd, sem snýr m.a. að endurheimt votlendis og birkiskógar, vöktun og x.

Í þessari greinargerð er yfirlit um helstu forsendur og viðfangsefni sem sveitarstjórn Reykhólahrepps lítur til við ákvörðun um framkvæmdaleyfi fyrir Vestfjarðarveg frá Skálanesi að Bjarkalundi. Í afgreiðslu sveitarfélagsins er m.a. litið til skipulagslaga nr. 123/2010, reglugerðar um framkvæmdaleyfi nr. 772/2012, laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana, sveitarstjórnarlaga nr. 138/2011, stjórnssýslulaga nr. 37/1993, laga nr. 60/2013 um náttúruvernd og laga nr. 54/1995 um verndun Breiðafjarðar.



2 Umsókn um framkvæmdaleyfi

Vegagerðin sótti um framkvæmdaleyfi, dags. 16.12.2019.

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur um sunnanverða Vestfirði, hafa jákvæð áhrif á samfélagið með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg (60), stytta vegalegndir, leggja bundið slitlag og leggja af vegi um Hjallaháls og Ódrjúgsháls ásamt einbreiðum brúm.

Gögn sem fylgdu umsókn Vegagerðarinnar eru:

- Framkvæmdalýsing, dags. 16.12.2019.
- Yfirlitsmyndir í mælikvarða 1:4.000.
- Skýringarmyndir í mælikvarða 1:10.000.
- Yfirlitsmyndir brúarmannvirkja í mælikvarða 1:200 til 1:400.
- Efnistökuáætlun og uppdrættir sem skilgreina efnistökusvæði.

3 Yfirferð á umsókn Vegagerðar

3.1 Framlögð gögn eru fullnægjandi

Sveitarfélagið hefur í samræmi við 7. gr. reglugerðar um framkvæmdaleyfi farið yfir umsókn Vegagerðarinnar. Framlögð gögn uppfylla kvaðir sem koma fram í reglugerð.

Tafla 3.1 Yfirlit um kvaðir skv. reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 772/2012 og samræmi gagna við þær

Nr.	Kvaðir um gögn sbr. reglugerð	Innsend gögn	Uppfylla kvaðir
1	Afstöðumynd, hnitsett í mælikvarða 1:2.000 – 1:500 eða í öðrum læsilegum mælikvarða, sem sýnir fyrirhugaða framkvæmd og afstöðu hennar gagnvart aðliggjandi byggð og að landi, þ.e. sýnir mannvirki sem fyrir eru á svæðinu, hæðarlínur og annað í landslagi sem skiptir máli fyrir útfærslu framkvæmdar. Á afstöðumynd þarf að gera grein fyrir fyrirhugaðri framkvæmd, landmótun, vegtengingum og öðru sem skilmálar deiliskipulags kveða á um og önnur gögn sem við eiga.	Afstöðumynd, yfirlitsmyndir í mælikvarða 1:4.000, skýringaruppdrættir í mælikvarða 1:10.000, yfirlitsmyndir af brúm yfir Þorskafjörð, Gufufjörð og Djúpafjörð í mælikvarða 1:500 og uppdrættir sem skilgreina efnistökusvæði. Afstöðumyndir sína: Legu vegarins, brotinn fláa, fyllingar, skeringar, rofvörn, öxl, öryggissvæði, legu brúa og staðsetningar á námum hæðarlínur. Afstöðumyndir sýna jafnframt legu núverandi mannvirkja s.s. bæir, sumarhús, raflínur, fjarskiptalagnir, fornleifar og núverandi vegvegslóða. Afstöðumyndir uppfylla kvaðir sbr. reglugerð þar sem þær sýna framkvæmdir í læsilegum kvarða og nauðsynlegar upplýsingar.	✓
2	Hönnunargögn, eftir því sem við á, sem eru nauðsynleg til að framkvæma eftir. Gögnin skulu vera nægjanlega skýr til að hægt sé að ganga úr skugga um að kröfur um faglegan undirbúning, öryggi, endingu, útlit og hagkvæmni hlutaðeigandi framkvæmda sé fullnægt. Leggja þarf fram gögn m.a. um brunahönnun, hönnun og útreikninga á grundun, burðarþolsútreikninga, og	Yfirlitsmyndir brúarmannvirkja 1:200 til 1:400 sem sýna grunnmynd, hliðarmynd, snið stöpla, hæðir, lengdir og breiddir. Sveitarfélagið hefur heimild til að óska eftir nákvæmari hönnunargögnum áður en framkvæmdir hefjast við viðkomandi áfanga, sbr. 11. gr. reglugerðarinnar.	✓



	burðarvirkisupprætti vegna framkvæmda eins og stíflu- og brúargerð.		
3	Lýsing á framkvæmd og hvernig hún fellur að gildandi skipulagsáætlunum og staðháttum. Í framkvæmdalýsingu þarf að tilgreina framkvæmdatíma, hvernig fyrirhugað er að standa að framkvæmdinni og fleira sem skiptir máli.	Framkvæmdalýsing, dags. 16. desember 2019, þar sem: <ul style="list-style-type: none">• Framkvæmdaþáttur er lýst s.s. staðsetningu framkvæmda; stöðvanúmer; lengdir vega og staðsetningu vegamóta; lengd og staðsetning brúa; hvort vegur er nýr eða endurbyggður og að um bundið slitlag er að ræða.• Gerð er grein fyrir magni af jarðefnum sem þarf til framkvæmdanna, efnistökuáætlun og efnistökuáætlun.• Gerð er grein fyrir frágangi vegsvæðis og mótvægisáðgerðum.• Gerð er grein fyrir framkvæmdatíma, áfangaskiptingu í 4 verkáfanga og mögulegri tímasetningu hvers þeirra.• Gerð er grein fyrir vöktun umhverfisþátta og mótvægisáðgerðum varðandi fornleifar, votlendi og fuglalíf.• Upplýsingar um aðrar leyfisumsóknir.• Upplýsingar um samræmi við skipulagsáætlanir.• Vísað er í aðrar upplýsingar um framkvæmd í matsskýrslu og gerð er grein fyrir breytingum á framkvæmdum frá mati á umhverfisáhrifum.	✓
4	Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum ásamt þeim gögnum sem stofnunin byggði niðurstöðu sína á.	Álit Skipulagsstofnunar, dags. 28. mars 2017. Matsskýrsla Vegagerðarinnar frá febrúar 2017, ásamt sérfræðiskýrslum og umsögnum m.a. frá Umhverfisstofnun, Náttúrufræðistofnun Íslands, Minjastofnun Íslands, Hafrannsóknarstofnunarinnar, Skógræktarinnar, Breiðafjarðarnefndar, Ferðamálastofu, heilbrigðiseftirlit Vestfjarða, Samgöngustofu og Reykhólahrepps. Auk allra athugasemda sem bárust við mat á umhverfisáhrifum.	✓
5	Fyrirliggjandi samþykki og/eða leyfi annarra leyfisveitenda sem framkvæmdin kann að vera háð samkvæmt öðrum lögum, ásamt upplýsingum um önnur leyfi sem framkvæmdaaðili er með í umsóknarferli eða hyggst sækja um.	Fram kemur að Vegagerðin mun sækja um eftirfarandi leyfi: <ul style="list-style-type: none">• Leyfi til fellingar skóga til Skógræktarinnar.• Óska eftir umsögn Umhverfisstofnunar vegna röskunar á verndarsvæðum.• Umsögn og leyfi frá Minjastofnun vegna framkvæmda í námunda við fornleifar.	✓
6	Aðrar upplýsingar og gögn sem leyfisveitandi telur þörf á.	Sveitarstjórn hefur leitað umsagnar umhverfis- og náttúruverndarnefndar, Umhverfisstofnunar og Náttúrufræðistofnunar Íslands.	✓
7	Eftir atvikum skulu fylgja umsókn upplýsingar um veitur, aðkomu og aðstæður	Gögn í aðalskipulagi, matsskýrslu og álit Skipulagsstofnunar gera ítarlega grein fyrir	✓



<p>á framkvæmdasvæði, þ.m.t. hvort um sé að ræða hættusvæði eða náttúruverndarsvæði eða hvort á svæðinu séu náttúruvæðingarmark sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. [nú 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd].</p> <p>Þegar sótt er um framkvæmdaleyfi til efnistöku á svæði þar sem ekki liggur fyrir deiliskipulag skal, auk framangreinds eftir því sem við á, fylgja uppdráttur og greinargerð (efnistökuáætlun) þar sem gerð er grein fyrir hinu nýja landslagi á vinnslutíma og að efnistöku lokinni. Í gögnunum skal gerð grein fyrir stærð efnistökusvæðis, vinnsludýpi, magni og gerð efnis sem heimilt er að nýta samkvæmt leyfinu, vinnslutíma og frágangi á efnistökusvæði og yfirborðsefnum sem koma í veg fyrir fok á jarðefnum.</p>	<p>upplýsingum um framkvæmdasvæðið og umhverfisþáttum sem njóta verndar.</p> <p>Fyrir liggur efnistökuáætlun Vegagerðarinnar.</p> <p>Efnistökuáætlun er lögð fram en lokahönnun efnistökustaða verður gerð í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun.</p>	
--	--	--

3.2 Framkvæmdalýsing¹

Vegaframkvæmdir

Nýr Vestfjarðavegur víkur frá núverandi vegi inn Þorskafjörð við Kinnarstaðir þar sem Þorskafjörður er þveraður við Kóngsvakir með 260 m langri brú. Ný vegamót eru gerð við Þorskafjarðarveg. Í stöð 4300 kemur nýr vegur inn á núverandi veg vestan Þorskafjarðar og fylgir núverandi veglínu að stöð 4600.

Frá stöð 4600 liggur nýr vegur neðan fyrirhugaðs frístundasvæðis við Þórisstaði og frá stöð 5500 verður nýr vegur byggður út með Þorskafirði að vestanverðu um jarðirnar Þórisstaði, Gröf og Hallsteinsnes.

Djúpifjörður er þveraður með tveimur brúm, 230 m langri brú yfir aðalál Djúpaðar og ásamt 50 m langri brú í austanverðum firðinum. Vegurinn liggur svo um Grónes og þverar síðan Gufufjörð með 160 m langri brú. Nýr vegur liggur svo um Melanes og tengist núverandi Vestfjarðavegi við Kraká í stöð 19200.

Nýr Djúpadalsvegur tengist Vestfjarðavegi í stöð 14000 og er tæplega 6 km langur og tengist inn á núverandi veg eftir að komið er niður af Hjallahálsi. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

Ný tenging við Gufudalsveg verður gerð við Vestfjarðaveg á Melanesi í stöð 18400 og Gufudalsvegur endurbyggður með bundnu slitlagi.

Efnistaka

Alls er gert ráð fyrir að það þurfi um 1.140 þús m³ af jarðefnum til framkvæmdarinnar. Efni í framkvæmdina verður að stærstum hluta sótt í skeringar meðfram veglínunni ásamt efnistökuverðum sem skilgreindir eru í meðfylgjandi efnistökuáætlun, í aðalskipulagi og í mati á umhverfisáhrifum.

¹ Ítarleg framkvæmdalýsing er í fylgigögnum með umsókn Vegagerðarinnar um framkvæmdaleyfi



Haft hefur verið samráð við landeigendur og Umhverfisstofnun varðandi efnistöku en lokahönnun efnistökuastaða er ekki lokið.

3.3 Samræmi umsóknar við framkvæmdalýsingu í matsskýrslu Vegagerðar

Frá því að mati á umhverfisáhrifum lauk og álit Skipulagsstofnunar var gefið út árið 2017, hafa verið gerðar enn frekari ráðstafanir varðandi útfærslu framkvæmda til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið, sem eru:

- Gert er ráð fyrir tveimur brúaropum í Djúpafirði í því skyni að líkja betur eftir náttúrulegum straumum og hafa þannig minni áhrif á lífríki fjarðarins.
- Í tengslum við breytingar á aðalskipulagi Reykhólahrepps gerðu landeigendur í Skálanesi athugasemdir við veglínu um Melanes. Með hliðsjón af athugasemdum landeigenda hefur Vegagerðin hliðrað veglínunni þannig að hún fylgi núverandi Vestfjarðarvegi lengur, eða á um 880 m kafla. Breytt veglína hefur í för með sér minna rask á túnum, birkikjarri og votlendi eins og gerð er grein fyrir í umhverfisskýrslu aðalskipulagsbreytingar.

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 opunarári.

Reykhólahreppur telur að framkvæmd sem sótt er um, sé í samræmi við framkvæmdalýsingu í matsskýrslu Vegagerðarinnar. Þær breytingar sem hafa orðið á útfærslu framkvæmda eftir að álit Skipulagsstofnunar var gefið út, eru til þess fallnar að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og koma til móts við athugasemdir landeigenda. Reykhólahreppur telur að teknu tilliti til umfangs breytinganna, vægi líklegra umhverfisáhrifa vegna þeirra og þeirra hagsmuna sem þær tengjast, að ekki sé þörf á að óska eftir ákvörðun um matsskyldu vegna þeirra. Við þá ákvörðun studdist sveitarstjórn við 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum, þar sem farið var yfir eðli framkvæmdar, staðsetningu, og gerð og eiginleika hugsanlegra umhverfisáhrifa.

Breytingar á framkvæmd eru:

Hnikun á veglínu við Melanes

- Hnikun á veglínu við Melanes tekur til 2.490 m langs kafla, þar af verða 1.340 m á núverandi vegstæði í stað 460 m.
- Minna rask verður á birkikjarri, eða um 12.000 m² og ekkert rask verður á votlendi í stað 6.170 m².
- Minnarask verður á túnum, 95 m² í stað 372 m².
- Breytingar eru utan verndarsvæða.
- Breytingar taka til einnar jarðar og eru tilkomnar vegna ábendinga landeiganda.

Tvær brýr í Djúpafirði

- Gert er ráð fyrir tveimur brúm í Djúpafirði í stað einnar. Brúarstæðið er innan sömu veglínu og áður.
- Minna rask verður á botni og lífríki grunnsævis.
- Stuðlar betur að því að tryggja full vatnsskipti.
- Hefur ekki áhrif á efnisþörf.



4 Umsögn umhverfis- og náttúruverndarnefndar, Umhverfisstofnunar og Náttúrufræðistofnunar

Sveitarfélagið leitaði umsagnar Umhverfisstofnunar, Náttúrufræðistofnunar og umhverfisnefndar um framkvæmdaleyfisumsókn og drög að greinargerð um framkvæmdaleyfi, í samræmi við lög nr. 60/2013 um náttúruvernd. Í 37. gr. og 61. gr. laganna segir að leita skuli umsagnar þeirra nema fyrir liggi staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag.

4.1 Umsögn umhverfis- og náttúruverndarnefndar

Í umsögn umhverfis- og náttúruverndarnefndar, dags. 25.1.2020, kemur eftirfarandi fram:

Nefndin telur að samgöngubætur um sunnanverða Vestfirði verði ekki að veruleika nema að til komi skerðing á verndarsvæðum. Hins vegar telur nefndin brýna nauðsyn bera til að ráðast í samgöngubætur á svæðinu. Hún telur skilmála sem fram koma í framkvæmdaleyfinu ásættanlega þrátt fyrir rask á umhverfi. Fram kemur í nýlega samþykkri aðalskipulagsbreytingu, sem framkvæmdarleyfisumsóknin byggir á, að dregið hefur verið úr raski á umhverfinu eins og kostur er. Nefndin tekur undir ábendingar Skipulags-, húsnæðis- og hafnarnefnda sem bókaði eftirfarandi um málið:

- Gætt verði að því að þangsvæði skerðist sem minnst og takmarkað verði sem verða má rask vegna framkvæmdanna.*
- Komið verði fyrir ídráttarlögnum í brýr á svæðinu og að heimilt verði að leggja raf- og fjarskiptastrengi í veghelgunarsvæði.*
- Hraðað verði samningum við alla landeigendur eins og kostur er vegna uppkaupa á landi vegna framkvæmdanna.*
- Að bætt verði inn í greinargerð varðandi bundið slitlag, að það gildi einnig um Djúpadal.*
- Teikningar og hönnun á brúum liggi fyrir sem fyrst.*
- Athugað verði með breytta áfangaskiptingu verksins.*

Þá leggur nefndin áherslu á að vel verði fylgst með því að framkvæmdin verði í samræmi við þá skilmála sem settir hafa verið fram í skipulagi og framkvæmdaleyfi.

Viðbrögð sveitarstjórnar:

- Sveitarstjórn hefur bætt við skilmálum og nauðsynlegum aðgerðum í framkvæmdaleyfi, sem taka á þáttum a) til f). Framkvæmdaleyfið er því í samræmi við umsögn nefndarinnar.
- Sveitarstjórn óskaði þann 27.1.2020 eftir að Vegagerðin legði fram nákvæmari upplýsingum um mögulega áfangaskiptingu framkvæmdarinnar.

Í svarpósti frá Vegagerðinni, dags. 3.2.2020 kemur fram að: Framkvæmdinni er skipt í 4 verkáfanga. Fyrsti verkáfanginn er bygging Djúpadalsvegar, annar verkáfangi er þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar, þriðji verkáfangi er frá Hallsteinsnesi að Þórisstöðum og fjórði verkáfanginn er þverun Þorskafjarðar.

Tímasetning hvers áfanga er ekki skilgreind en gert er ráð fyrir að ljúka öllum þessum fjórum áföngum á innan fjögurra ára frá upphafi framkvæmda.

Helstu röksemdir Vegagerðarinnar fyrir þessari framsetningu snúa fyrst og fremst að verklegri hagkvæmni ásamt því mati stofnunarinnar að Ódrjúgshálsinn sé versti farartálmi Vestfjarðavegar á leiðinni til sunnanverðra Vestfjarða.



Með því að ljúka sem fyrst áfanga 1 og 2 þá er hægt að leggja leiðina um Ódrjúgsháls niður. Varðandi verklega hagkvæmni þá hefur verið gert ráð fyrir að berg í rofvarnir fyllingarinnar yfir Þorskafjörð komi að mestu úr skeringum á kaflanum milli Grafar og Hallsteinsness. Dugi það ekki til er hægt að sækja rofvarnarefni í skilgreindar námur í Gufudal (112) og á Grónesi sem væri þá hægt að aka eftir nýrri veglínu.

Verði þverun Þorskafjarðar sett fremst í framkvæmdaröðina þyrfti að sækja um 35 þ. m³ af rofvarnargrjóti annað hvort í Gufudal og flytja á núverandi vegi yfir hálsana eða frá Skarðsströnd eftir Klofningsvegi og Vestfjarðavegi. Ljóst er að slíkt fyrirkomulag mundi auka verulega kostnað verksins auk þess að leggja mikla árun á vegakerfið sem ekki er gott fyrir.

Rétt er þó að árétta að, eins og fram kemur í framkvæmdaleyfisumsókninni, þá hafa þessi áfangar ekki verið tímasettir. Sem kunnugt er þá er gert ráð fyrir, bæði í gildandi samgönguáætlun 2019-2023 og eins í endurskoðaðri samgönguáætlun 2020-2024 sem nú liggur fyrir Alþingi, að fjármagna allt verkið á árunum 2020-2023. Það ræðst nokkuð af framvindu málsins í kjölfarið á veitingu framkvæmdaleyfis hvernig staðið verður að útboði verksins hvað áfangaskiptingu varðar. Nokkrar líkur eru taldar á að framkvæmdaleyfið verði kært auk þess sem ekki hafa náðst samningar við alla landeigendur. Æskilegast er að bjóða allt verkið út í einum pakka og verður það líklega gert ef mögulegt verður. Þá opnast hugsanlega möguleiki á að ráðast í þverun Þorskafjarðar eitthvað fyrr í ferlinu og mun Vegagerðin hafa það í huga við undirbúning verksins.

4.2 Umsögn Umhverfisstofnunar

Í umsögn Umhverfisstofnunar, dags. 10.2.2020, kemur fram að leið P-H hafi mun meiri neikvæð umhverfisáhrif í för með sér en t.d. leið D og leið R, og að sveitarstjórn Reykhólahrepps hafi átt frumkvæði að athugun síðarnefndu leiðarinnar. Umhverfisstofnun telur að fræð séu rök fyrir því að brýnir hagsmunir liggi til grundvallar þeirri ákvörðun um að raska svæði á náttúruminjasrá og vistkerfum sem nota sérstakrar verndar.

Umhverfisstofnun vísar til umsagnar stofnunarinnar, dags. 30.7.2019, um aðalskipulagsbreytingu vegna Vestfjarðavegar. Í þeirri umsögn var lögð áhersla á að fyrst farið verði með veg um Teigsskóg verði valin leið sem liggi á jafnsléttu landi og forðist hlíðar og fjörur til að unnt verði að leggja lægri veg með minni skeringum og fyllingum. Jafnframt ætti að leggja mikla áherslu á að hanna skeringar og námur með þeim hætti að röskuð svæði falli sem best að aðliggjandi landi, auðveldi uppgræðslu og endurheimt gróðurs og dragi úr sjónrænum áhrifum.

Í umsögn kemur fram að sveitarstjórn Reykhólahrepps gerði kröfu um að byggðar yrðu tvær brýr á Djúpafirði til að tryggja full vatnsskipti, minnka straumhraða og draga þannig úr botnrofi og áhrifum á lífríki innan þverunarinnar. Vegagerðin hefur kynnt áætlanir um að eystri brúin í Djúpafirði verði metnaðarfullra mannvirki en almennt tíðkast og mun sú brú án efa setja mikinn svip á umhverfið.

Umhverfisstofnun telur að breytingar sem gerðar hafa verið á framkvæmdinni að kröfu sveitarstjórnar og landeigenda hafi verið til bóta.

Viðbrögð sveitarstjórnar:

- Sveitarstjórn telur að umsögn styðji það verklag sem hún hefur viðhaft í verkefninu og taki undir að þær breytingar sem hafa verið gerðar á framkvæmdinni séu til bóta. Jafnframt liggur leiðin um Teigsskóg í sléttara landi og dregið hafi verið úr fyllingum



og skeringum frá fyrri áætlunum. Sveitarstjórn setur skilmála við hönnun skeringa og námur með þeim hætti sem stofnunin nefnir í umsögn sinni

4.3 Umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar, dags. 29.1.2020, kemur fram að drög Reykhólahrepps að greinargerð með framkvæmdaleyfi sé góð samantekt og yfirferð á þeim þáttum sem þarf að skoða sérstaklega í sjálfri framkvæmdinni m.t.t. álits Skipulagsstofnunar um framkvæmdina og athugasemda sem bárust við hana í mati á umhverfisáhrifum. Í umsögninni kemur fram að stór hluti af því hversu vel tekst til um framkvæmdina felst í vinnubrögðum á vettvangi, eftirliti með framkvæmdinni og sveigjanleika til að breyta veglínu lítilsháttar þegar það á við til að lágmarka áhrif á náttúru svæðisins.

Því nefnir Náttúrufræðistofnun það mat sitt að:

- Áður en framkvæmdir hefjast þarf að skilgreina mjög vel alla vöktun og rannsóknir og jafnframt eftirlitshlutverk s.s. Reykhólahrepps, Umhverfisstofnunar og Minjastofnunar og annarra eftir því sem við á. Þetta á við bæði við meðan á framkvæmdum stendur og við frágang svæða eftir framkvæmdir.
- Framkvæmdaleyfið þarf að vera mjög skýrt varðandi ýmsa þætti s.s.: að ekki eigi að nota framandi tegundir við uppgræðslu eða endurheimt. Náttúrufræðistofnun getur þess að margt sem kemur fram í umsögn hefur áður komið fram í mati á umhverfisáhrifum og umsókn Vegagerðarinnar.

Í umsögninni er fjallað sérstaklega um eftirfarandi kafla í þessari greinargerð:

6.2.2 um áhrif á birkiskóglendi

Náttúrufræðistofnun telur að í framkvæmdaleyfi eigi að skilyrða að eingöngu megi nota staðargróður/grenndargróður við uppgræðslu þar sem þess er talin þörf. Þetta þarf að gera svo ekki verði ráðist í uppgræðslu sem á engan hátt tekur mið af staðargróðri.

Áform um endurheimt skóglendis í samráði við Skógræktina þarf að útfæra betur í framkvæmdaleyfi svo ekki fari á milli mála að ætlunin sé að endurheimta birkiskóg, með birki af svæðinu, í stað þess sem eyðileggst við vegagerðina en ekki hvaða skóglendi sem er.

Viðbrögð sveitarstjórnar:

- Sveitarstjórn tekur undir skilyrði um að nýta staðargróður/grenndargróður við uppgræðslu og hefur bætt því við í köflum 6.2.2 og 9.
- Sveitarstjórn tekur undir að nýta þarf birki við endurheimt birkiskógar og hefur skerpt á slíkum skilmálum í köflum 6.2.2 og 9, ásamt því að vísa til orðskýringa á endurheimt skógar í lögum nr. 33/2019 um skóga og skógrækt.
- Sveitarstjórn telur ekki þörf á að skilgreina samráð Vegagerðarinnar og Skógræktarinnar frekar, þar sem 18. og 19. gr. ofangreindra laga leggur fram skýrar reglur um samskipti milli framkvæmdaraðila og Skógræktarinnar við eyðingu og endurheimt skógar.

6.2.3 um áhrif á votlendi

Náttúrufræðistofnun telur að skýra þurfi betur út og setja skilyrði um verklag og framkvæmd þannig að votlendi, skóglendi og náttúruminjar raski sem minnst. Einnig hvernig skuli standa að endurheimt votlendis og vöktunaráætlun um þróun fiskungviðis,



og botndýralífs í Þorskafirði og Djúpagfirði. Náttúrufræðistofnun er tilbúin til að aðstoða við framangreint eftir því sem við á.

Viðbrögð sveitarstjórnar:

- Sveitarstjórn tekur undir ábendingarnar að hluta. Vísað er kafla 6.2.2 um samráð um endurheimt skóglendis. Varðandi samráð vegna votlendis og náttúruminjar mun sveitarstjórn setja það sem skilyrði að áður en framkvæmdir hefjast á viðkomandi svæði, skuli liggja fyrir samráðsáætlun Vegagerðarinnar og hún lögð fyrir sveitarstjórn til samþykktar. Í henni skal koma fram hver sé tilgangur samráðs, hverjir séu þátttakendur í samráði, hvernig verði staðið að samráði og hvernig það verði skjalfest.

6.2.4 um áhrif á leirur og lífríki.

Náttúrufræðistofnun tekur undir þau skilyrði sem sett eru í kafla 6.2.4. Stofnunin telur að það ætti að tilgreina faglegan samráðsaðila í framkvæmdaleyfinu varðandi framkvæmd og eftirfylgni með skilmálum, sem eru tvær brýr til að draga sem kostur er úr áhrifum á Djúpagfjörð, að tryggt sé að full vatnsskipti verði í tíma og rúmi, að Vegagerðin skuli kynna sér aðferðir Breta við endurheimt leira og vinna tilraun um slíkt.

Viðbrögð sveitarstjórnar:

- Sveitarstjórn hefur í kjölfar umsagnar skerpt á því hvernig staðið verði að vöktunaráætlun framkvæmda. Lagt er til að við tilraun um endurheimt leira verði leitað til fagaðila, s.s. Náttúrustofu Vestfjarða, Náttúrufræðistofnunar Íslands eða sambærilegra fagaðila.

6.2.5 um áhrif á fuglalíf

Náttúrufræðistofnun telur það vanti m.a. umfjöllun um áltfir í þessum kafla.

Stofnunin telur að áform um vöktun fugla fyrir og eftir framkvæmdir séu ófullnægjandi og vísar í umsögn sína, dags. desember 2016, um matsskýrslu Vegagerðarinnar. Í þeirri umsögn hafi verið bent á alþjóðlegt mikilvægi Gufufjarðar og Djúpagfjarðar fyrir rauðbrystinga og áltfir. Náttúrufræðistofnun benti á að nokkur óvissa ríkti um áhrif framkvæmda á áltfir og fuglalíf síðsumars. Þeirri óvissu hefur ekki verið eytt að mati Náttúrufræðistofnunar.

Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á að fylgst verði með áltf (fjölda, dreifingu og hegðun) með reglulegum talningum og að þær nái a.m.k. yfir fimm ár eftir að framkvæmdum lýkur. Sama eigi við um aðrar fuglarannsóknir sem ætlunin er að ráðast í.

Gera þarf vöktunaráætlun fyrir fugla áður en framkvæmdir hefjast og setja fram skilyrði í framkvæmdaleyfi um útfærslu hennar og framkvæmd.

Viðbrögð sveitarstjórnar:

- Sveitarstjórn tekur undir ábendingar um að telja þurfi fugla í Djúpagfirði og Gufufirði áður en þeir verða þveraðir, til að draga úr óvissu um áhrif á fugla síðsumars á svæðinu. Skal Vegagerðin hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða og/eða Náttúrufræðistofnun Íslands eða sambærilegra fagaðila, með útfærslu á slíkum talningum. Einnig skal Vegagerðin leggja fram vöktunaráætlun á fuglum, sem skal a.m.k. taka til 3ja ára eftir að framkvæmdum lýkur.



- Vegagerðin muni hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða og Náttúrufræðistofnun Íslands um tilhögun framkvæmda í grennd við arnarhreiður og æðarvarp. Þá verði áningarstaðir eða útskot á veginum staðsett fjarri varpstöðum arna.

6.2.8 um áhrif á landslag

Náttúrufræðistofnun tekur undir skilyrði um mótvægisáðgerðir í kafla 6.2.8 um áhrif á landslag. Stofnunin bendir á að mikilvægt sé að við endurheimt gróðurþekju sé ekki verið að nota framandi tegundir eins og t.d. lúpínu sem hefur greinilega verið gert á mörgum stöðum á Vestfjörðum. Tryggja þarf að ekki sé verið að taka efni þar sem lúpína vex og hún berist þannig inn á vegsvæðið. Þetta þarf að vera hluti af skilyrðum í framkvæmdaleyfi.

Viðbrögð sveitarstjórnar:

- Sveitarstjórn mun bæta við skilmálum, sem er ætlað að tryggja að við efnistöku berist lúpína ekki inn á vegsvæðið.



5 Samræmi við skipulagsáætlanir, aðrar áætlanir og lög um náttúruvernd

Fyrirhugaðar framkvæmdir styðja við stefnu stjórnvalda um bættar vegtengingar milli svæða og innan vinnusóknarsvæða, aukið umferðaröryggi og hagkvæmni samgangna, sbr. Aðalskipulag 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 framkvæmdir við Vestfjarðaveg munu hafa talsverð neikvæð áhrif á náttúrufarsþætti sem njóta verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd og laga um verndun Breiðafjarðar. Við undirbúning framkvæmdanna hefur rík áhersla verið lögð á að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum með hliðsjón af verndarákvæðum, leggja fram mótvægisáðgerðir og skilgreina nauðsynlega vöktun á umhverfisþáttum.

5.1 Samræmi við Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018

Gerð var breyting á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 sem Skipulagsstofnun staðfesti þann 22. nóvember 2019. Breytingin felur í sér nýja legu Vestfjarðavegar frá Bjarkalundi að Skálanesi um Teigsskóg og nánari útfærslu á þverunum yfir Þorskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð auk efnistökusvæða vegna lagningar vegarins. Um er að ræða veglínu sem er kölluð B-H leið. Einnig er gert ráð fyrir nýjum tæplega 6 km vegi að Djúpadal. Alls 17,1 km langa vegagerð.

Í umsókn er óskað eftir leyfi til efnistöku í námum 105 (E14) Þórisstaðir, 114 (E12) Hallsteinsnes, 118 (E9) Grónes, 113 (E10) Melanes, 133 (E13) Háubakkar og 134 (E11) grjótlagar. Alls er gert ráð fyrir 233.000 m³ efnistöku úr ofangreindum námum. Allar námurnar námur eru á aðalskipulagi og áætlun um efnistöku innan þeirra heimilda sem kemur fram í aðalskipulagi Reykhólahrepps.

Sett eru skipulagsákvæði um hönnun vega, framkvæmd vegagerðar og frágang mannvirkja auk þess sem tilgreindar eru aðgerðir m.a. til að draga úr neikvæðum áhrifum á birkiskóg, votlendi, leirur og fornleifar. Skilmálar í aðalskipulagi verða hluta af skilmálum í framkvæmdaleyfi, sjá kafla 9.

Samræmi

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

Lega vegar, brýr, efnistökusvæði og vinnusvæði eru í fullu samræmi við aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 m.s.br.

5.2 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

Framkvæmdin fellur að stefnu nýs svæðisskipulags Dalabyggðar, Reykhólahrepps og Strandabyggðar.

5.3 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.

Samræmi

Fyrirhuguð framkvæmd 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 framkvæmdin gengur á náttúruverndarsvæði.

5.4 Deiliskipulag

Fyrir liggur deiliskipulag fyrir Þórisstaði í Þorskafirði. Nær það að hluta til inn á veghelgunarsvæðis nýrrar veglínu Vestfjarðavegar. Í deiliskipulaginu er sýnd lega fyrirhugaðs þjóðvegar nr. 60. Deiliskipulagið í Þorskafirði var samþykkt af sveitarstjórn Reykhólahrepps þann 14. desember 2012 og staðfest í B-deild Stjórnartíðinda 16. janúar 2013.

Samræmi

Lega nýs Vestfjarðavegar er utan skipulagsmarka deiliskipulagsins. Hins vegar er fyrirhugaður Vestfjarðavegur sýndur á deiliskipulagsuppráttum. Sú framkvæmd sem sótt er um er í samræmi við legu sem sýnd er á uppráttum.

5.5 Náttúruvernd

Margvísleg náttúruverndarákvæði gilda um framkvæmdasvæðið og næsta nágrenni þess.

5.5.1 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 fjöllum 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.

Ljóst er að framkvæmd, þ.e. þveranir Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar munu hafa áhrif á verndarsvæði Breiðafjarðar. Hjá því verður ekki komist ef bæta á samgöngur á svæðinu.

Sveitarstjórn hefur m.a. litið til niðurstaðna í áliti Skipulagsstofnunar og umsagna Breiðafjarðarnefndar, sem fer með málefni verndarsvæðisins. Í umsögn nefndarinnar, dags. 21.11.2016, við frummatsskýrslu Vegagerðarinnar segir:

Breiðafjarðarnefnd 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.

Í umsögn nefndarinnar, dags. 8.1.2018, við drög að aðalskipulagsbreytingu Reykhólahrepps vegna Vestfjarðavegar segir:

Nefndin vísar í fyrri athugasemdir sem hún hefur gert um veglínuna og ítrekar mikilvægi þess að full fallaskipti séu tryggð. Nefndin leggur áherslu á að fram fari rannsóknir á straumakerfum og setflutningi.

Framkvæmdir við þveranir eru þannig útfærðar að þær stuðli að fullum fallaskiptum. Jafnframt liggja nú fyrir rannsóknir á straumakerfum og setflutningi (sjá kafla 7).

5.5.2 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

Fyrirhuguð framkvæmd felur í sér skerðingu á verndarsvæðum og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar og falla undir C-hluta náttúruminjasrár. Að því leyti er breytingin ekki í fullu samræmi við náttúruverndarmarkmið. Hins vegar hafa verið færð rök fyrir þörf á þessari skerðingu í samræmi við náttúruverndarlög og að brýn nauðsyn sé á framkvæmdum (sjá kafla 8.4).

5.5.3 Önnur ákvæði náttúruverndarlaga

Sérstök áhersla var lögð á 2., 3., 9., 37., 61. gr. og 69. gr. laga um náttúruvernd. Með mótvægisáðgerðum, samanburði valkosta og skilmálum um verklag hefur verið dregið sem kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum og tekið tillit til verndarmarkmiða náttúruverndarlaganna.

- Umhverfisstofnun og Náttúrufræðistofnun hafa veitt umsögn um aðalskipulagsbreytingu Reykhólahrepps vegna Vestfjarðavegar. Einnig liggja fyrir umsagnir þessara fagstofnana við mat á umhverfisáhrifum Vegagerðarinnar.

Reykhólahreppur hefur skoðað áhrif mismunandi valkosta á umhverfi, samfélag, þ.m.t. á atvinnulíf á Reykhólum, umferðaröryggi og kostnað. Það eru mismunandi kostir og gallar við hvern valkost til skoðunar.

Reykhólahreppur hefur skoðað alla þá kosti sem voru í matsskýrslu Vegagerðarinnar, auk þess sem hann fékk óháða ráðgjafa til að rýna þá kosti og leggja fram nýjan valkost, svokallaða Reykhólaleið (R). Tilgangurinn var að skoða möguleika á að mæta markmiðum framkvæmda með minni umhverfisáhrifum.



Brýn nauðsyn er á samgöngubótum í sveitarfélaginu og sunnanverðum Vestfjörðum og er leið Þ-H sú leið sem mætir þeirri nauðsyn best, en mun valda neikvæðum áhrifum. Ákvörðun um leyfi til framkvæmda byggir því á þeim skilmálum sem koma fram í náttúruverndarlögum.

6 Mat á umhverfisáhrifum og álit Skipulagsstofnunar

Sveitarfélagið Reykhólahreppur hefur kynnt sér matsskýrslu Vegagerðarinnar frá febrúar 2017 og þær breytingar sem gerðar hafa verið á framkvæmdinni frá því álit Skipulagsstofnunar var lagt fram. Framkvæmdin sem sótt er um er í samræmi við þá sem lýst er í matsskýrslunni, að teknu tilliti til veggja breytinga, sem samræmast aðalskipulagi Reykhólahrepps, sjá kafla 5.1. Um er að ræða tvær brýr í Djúpafirði og veglínu er hnikað við Melanes. Báðar breytingar miða að því að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

6.1 Matsskýrsla Vegagerðarinnar

Reykhólahreppur tekur undir það álit Skipulagsstofnunar að matsskýrsla Vegagerðarinnar uppfylli skilyrði laga um mat á umhverfisáhrifum og að umhverfisáhrifum sé lýst á fullnægjandi hátt. Skipulagsstofnun hefur farið yfir gildi þeirra gagna sem liggja til grundvallar matinu og niðurstöðum þess og telur þau fullnægjandi. Sveitarfélagið telur að matsskýrslan sé fullnægjandi til að byggja ákvörðun um framkvæmdaleyfi, ásamt álit Skipulagsstofnunar, umsögnum, sérfræðiskýrslum og þeim viðbótarrannsóknnum og valkostagreiningu sem Reykhólahreppur hefur staðið að eða óskað eftir. Bornir eru saman fimm valkostir, auk leiðar Þ-H, eru það D2 (jarðgangaleið), H1, A1 og I. Einnig er 0-kostur borinn saman við framkvæmdakosti.

Matsskýrslan gerir grein fyrir framkvæmd skv. valkosti Þ-H, sem er sú veglína sem sótt er um í umsókn Vegagerðarinnar um framkvæmdaleyfi fyrir Vestfjarðarveg (60) frá Bjarkalundi að Skálanesi. Einnig er gerð grein fyrir efnistökusvæðum, umfangi þeirra og frágangi.

Umsókn um framkvæmdaleyfi viku að tvennu leyti frá matsskýrslu:

- Gert er ráð fyrir tveimur brúaropum í Djúpafirði í því skyni að líkja betur eftir náttúrulegum straumum og hafa þannig minni áhrif á lífríki fjarðarins.
- Gerð er breyting á veglínu um Melanes, með hliðsjón af athugasemdum landeigenda, þannig að hún fylgir núverandi Vestfjarðarvegi lengur, eða á um 880 m kafla. Breitt veglína hefur í för með sér minna rask á túnnum, birkikjarri og votlendi eins og gerð er grein fyrir í umhverfisskýrslu aðalskipulagsbreytingar.

Í matsskýrslu er ítarlegur samanburður á valkostum og umhverfisáhrifum þeirra. Slíkur samanburður er forsenda fyrir því að geta metið möguleg og líkleg umhverfisáhrif. Með samanburðinum er því hægt að sjá hvort og hvar mögulegt sé að draga úr neikvæðum áhrifum og auka þau jákvæðu.

6.2 Álit Skipulagsstofnunar

Fyrir liggur álit Skipulagsstofnunar, dags. 28. mars 2017 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðarveg (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Sveitarfélagið telur að álit Skipulagsstofnunar fullnægi lágmarksskilyrðum um rökstuðning og efnisinnihald, þannig að sveitarfélagið geti tekið ákvörðun um umsókn Vegagerðarinnar um framkvæmdaleyfi. Í álitinu er farið yfir framlögð gögn, umsagnir og athugasemdir, mótvægisáðgerðir og gerð grein fyrir mati Skipulagsstofnunar á líklegum áhrifum.

Sveitarfélagið hefur við afgreiðslu á framkvæmdaleyfi tekið rökstudda afstöðu til álits Skipulagsstofnunar. Varðandi ákveðin atriði metur Skipulagsstofnun áhrifin neikvæðari en



sveitarfélagið gerir í umhverfisskýrslu aðalskipulagsbreytingar vegna Vestfjarðarvegur og sveitarfélagið telur vera mun á jákvæðum áhrifum valkosta sem Vegagerðin skoðaði. Fyrir aðra umhverfisþætti telur sveitarfélagið að álit Skipulagsstofnunar geri skýra grein fyrir helstu áhrifum og þeim aðgerðum sem hægt verði að grípa til við framkvæmdir til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

Við yfirferð á álit Skipulagsstofnunar og umsókn Vegagerðarinnar um framkvæmdaleyfi hefur sveitarfélagið lagt sérstaka áherslu á birkiskóglendi, votlendi, sjávarfitjar og leirur, og landslag, þar sem Skipulagsstofnun dregur fram þessa umhverfisþætti í helstu niðurstöðum í álitu sínu og telur þá verða fyrir verulega neikvæðum umhverfisáhrifum.

Í álit Skipulagsstofnunar kemur fram að afla þurfi frekari gagna áður en ákvörðun er tekin um þveranir fjarða. Í álitinu er talin óvissa um áhrif þverana á eðlisþætti sjávar, og lífríki fjöru og grunnsævis, þ.e. áhrif á strauma, botngerð og vistkerfi innan þverana. Þessi gögng og samt fleiri rannsóknir liggja nú fyrir og unnt er að taka afstöðu til valkosta, sjá kafla 7.

6.2.1 Samantekt álits Skipulagsstofnunar

Í samantekt álits Skipulagsstofnunar kemur fram að allar tillögur að veglínunum sem teknar eru fyrir í mati á umhverfisáhrifum, hafi neikvæð áhrif á náttúruverndar samkvæmt lögum. Jafnframt liggur fyrir að nauðsyn er talin á að bæta samgöngur um svæðið og að endurbygging núverandi vegar er ekki talinn vera raunhæfur valkostur. Að mati Skipulagsstofnunar er leið D2 sá kostur sem uppfyllir best markmið laga nr. 106/2000 um að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Jafnframt er að mati stofnunarinnar óvissa um áhrif þverana fjarðanna á eðlisþætti sjávar og lífríki fjöru og grunnsævis sem ekki verður eytt nema með frekari rannsóknum eins og fjallað er um í 3. kafla að framan. Út frá þekktum áhrifum á birkiskóglendi, votlendi, leirur og sjávarfitjar, tegundir sem njóta verndar, menningarminjar og landslag er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að leiðir A1, I og Þ-H séu að öllu samanlögðu líklegar til að hafa í för með sér talsverð til veruleg neikvæð umhverfisáhrif sem ekki sé hægt nema að takmörkuðu leyti að fyrirbyggja eða draga úr með mótvægisáðgerðum.

Viðbrögð

Tekið er undir álit Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd hafi í för með sér talsverð til veruleg neikvæð umhverfisáhrif sem ekki sé hægt nema að takmörkuðu leyti að fyrirbyggja eða draga úr með mótvægisáðgerðum.

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

Reykhólahreppur telur að dregið hafi verulega úr neikvæðum áhrifum á birkiskóg, sjávarbotn, lífríki sjávar og votlendi frá því að lagt var til að fara svokallaða leið B. Það hefur því talsvert áunnist við frekari útfærslu á Vestfjarðavegi. Töluverðar breytingar hafa verið gerðar á framkvæmdaáformum í tengslum við ferli við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda og breytinga á aðalskipulag Reykhólahrepps í því skyni að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum. Breytingar frá árinu 2006 eru á þá leið að rask á Teigsskógi er nú 30 ha minna en áður og liggur nú á um 2,15 km svæði í gegnum skógin í stað 6 km áður. Hætt hefur verið við efnistöku úr Teigsskógi ásamt því að lækkun vegar og breyting á veglínunni hefur leitt til mun minni efnisparfar. Þá eru gerðar



strangari kröfur varðandi straumhraða í brúatopum og miðað er við 2 m/s meðalstraumhraða í stað 2,5 m/s.

Nánar er fjallað um afstöðu Reykhólahrepps til álits Skipulagsstofnunar um áhrif á birkiskóglendi, votlendi, leirur og sjávarfitjar, tegundir sem njóta verndar, menningarminjar og landslag hér á eftir.

6.2.2 *Áhrif á birkiskóglendi*

Í áliti Skipulagsstofnunar segir:

Af því birkiskóglendi sem verður fyrir áhrifum af lagningu Vestfjarðavegar á þessum kafla, er það eingöngu Teigsskógur sem fellur undir verndarákvæði 61. gr. náttúruverndarlaga. Skipulagsstofnun telur að leið Þ-H muni hafa veruleg óafturkræf áhrif á Teigsskóg. Hinar veglínurnar fimm hafa mun minni áhrif en leið Þ-H á Teigsskóg og á annað birkiskóglendi. Í ljósi þess að allar veglínurnar fimm uppfylla umferðaröryggiskröfur telur Skipulagsstofnun ekki hafa verið sýnt fram á brýna nauðsyn á að leggja veginn samkvæmt leið Þ-H sem hefði í för með sér mest rask á þessu verndaða vistkerfi samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga.

Viðbrögð

Líkt og fjallað er um hér að ofan, ber samkvæmt náttúruverndarlögum að forðast að raska birkiskógi, sjávarfitjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafi 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.

Vinna við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar hefur leitt til þess að talsvert hefur verið dregið úr umfangi neikvæðra umhverfisáhrifa um vegstæði um Teigsskóg. 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.

Í aðalskipulagi og framkvæmdaleyfi eru settar fram mótvægisaðgerðir. 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 skógræktarfélög á svæðinu um uppgræðslu til að bæta fyrir það birkikjarr sem tapast.

- Í samræmi við umsögn Náttúrufræðistofnunar, dags. 29.1.2020, er skilyrt að nota staðargróður/grenndargróður þar sem talin er þörf á uppgræðslu á framkvæmdasvæði.
- Endurheimta skal birkiskóg, með birki, í stað þess sem eyðileggst.

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 áburðagjafar ef þurfa þykir. Einnig verður fylgst með hvort hætta er á jarðvegsrofi á framkvæmdasvæðinu. Samið skal við Skógræktina og skógræktarfélög á svæðinu um vöktun á aðgerðum til endurheimtar skóglendis. Vegagerðin ber ábyrgð á gerð og eftirfylgni vöktunaráætlana.



Reykholahreppur telur að áhrifin verði veruleg neikvæð á birki, en telur engu síður að með mótvægisáðgerðum sé unnt að endurheimta birkiskóg á svæðinu.

6.2.3 Áhrif á votlendi

Í áliti Skipulagsstofnunar segir:

Leiðir A1 og I munu raska nálægt 20 ha votlendis sem nýtur verndar samkvæmt 61. gr. laga um náttúruvernd, en í allt raska leiðir A1 og I nálægt 30 ha votlendis. Skipulagsstofnun telur að leiðir A1 og I muni hafa veruleg neikvæð áhrif á verndað votlendi. Aðrar framlagðar veglínur raska mun minna votlendi. Í ljósi þess að allar veglínurnar fimm uppfylla umferðaröryggiskröfur telur Skipulagsstofnun ekki hafa verið sýnt fram á brýna nauðsyn á að leggja veginn samkvæmt leið A1 eða I sem hefði í för með sér mest rask á þessu verndaða vistkerfi samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga.

Viðbrögð

Takið er undir mat Skipulagsstofnunar að leið B-H raski minna votlendi en leiðir A1 og I. Auk þess hefur vinna við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar leitt til þess að talsvert hefur verið dregið úr umfangi neikvæðra umhverfisáhrifa um vegstæði um Teigsskóg, m.a. er veglínu hagað þannig að hún sneiði hjá votlendi. Sett eru fram skilyrði í aðalskipulagi og framkvæmdaleyfi:

- 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 og Reykhólahrepp finni svæði þar sem votlendi verði endurheimt.
- Áður en framkvæmdir hefjast skal Vegagerðin leggja fram vöktunaráætlun á framvindu við endurheimt votlendis og skóglendis og vöktunaráætlun um þróun fiskungviðis og botndýralífs í Þorskaflirði og Djúpaflirði.

Reykholahreppur telur að áhrifin verði neikvæð á votlendi, en telur engu síður að með mótvægisáðgerðum sé unnt að endurheimta votlendi á svæðinu. Reykhólahreppur telur að fyrir liggji rökstuðningur um brýna nauðsyn á samgöngubótum í sveitarfélaginu og sunnanverðum Vestfjörðum (sbr. kafla 8.4).

- Sveitarstjórn gerir það að kröfu að Vegagerðin leggi fram samráðsáætlun og hún lögð fyrir sveitarstjórn til samþykktar. Í henni skal koma fram hver sé tilgangur samráðs, hverjir séu þátttakendur í samráði, hvernig verði staðið að samráði og hvernig það verði skjalfest.

6.2.4 Áhrif á leirur og lífríki á grunnsævi

Í áliti Skipulagsstofnunar segir:

Leirur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru víðáttumiklar og óvída við landið er að finna sambærilegt umfang þessarar vistgerðar. Leirur á svæðinu hafa hátt verndargildi samkvæmt vistgerðarflokkun Náttúrufræðistofnunar Íslands. Þá njóta leirur verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga. Auk þeirra leira sem fara munu undir vegfyllingar og liggja næst brúaropum og verða þannig fyrir beinni skerðingu hefur komið fram í matsferlinu að óvissa er um áhrif þverana fjarða á strauma og á botngerð og vistkerfi innan þverana. Þannig ríkir óvissa um áhrif þverana fjarðanna á leirur. Leirur eru eins og áður segir verndað vistkerfi samkvæmt náttúruverndarlögum. Við ákvarðanir um röskun slíkra svæða og við framfylgd laga um mat á umhverfisáhrifum ber að líta til varúðarreglu umhverfisréttar. Skipulagsstofnun telur að áður en ákvarðanir eru teknar um þveranir fjarðanna þurfi að fara fram frekari rannsóknir á



straumum og botnseti. Af þeim fimm leiðum sem fjallað er um í matsskýrslu Vegagerðarinnar felur leið D2 í sér minnst inngríp í leirur og vistkerfi þeirra. Þveranir samkvæmt hinum leiðunum fjórum geta mögulega haft frekari áhrif á leirur en Vegagerðin gengur út frá í matsskýrslu sinni, en um það ríkir óvissa.

Marhálmur, sem er ein fárra háplöntutegunda sem vaxa í sjó við Ísland, er víða að finna á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Vestfjarðavegar. Samkvæmt OSPAR samningnum ber að gæta þess að ekki sé dregið úr útbreiðslu marhálms eða búsvæði hans skert. Fram hefur komið að mikið er af marhálmi í fjörðunum þremur og þá sérstaklega Djúpafirði. Mat á áhrifum af þverun fjarðanna á marhálmi er háð óvissu af sömu ástæðum og lýst er varðandi áhrif á leirur að ofan. Það varðar fyrst og fremst þverun Djúpafjarðar samkvæmt leiðum H1, I og Þ-H og þverun Þorskafjarðar samkvæmt leiðum D2, H1 og Þ-H.

Viðbrögð

Í kjölfar álits Skipulagsstofnunar hefur verið aflað frekari gagna um áhrif á lífríki grunnsævis (sjá kafla 7) og því liggur ekki lengur fyrir sú óvissa sem getið er í áliti Skipulagsstofnunar.

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 nefna:

- 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 endurspeglar betur náttúrulega strauma að loknum framkvæmdum, samkvæmt straumvatnslíkani Vatnaskila (2017).

Reykhólahreppur telur að með þessu hafi verið dregið úr neikvæðum umhverfisáhrifum og komið til móts við áherslur Breiðafjarðarnefndar (sjá 5.5.1), 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.

Settir eru eftirfarandi skilmálar og ákvæði um mótvægisáðgerðir og vöktun í aðalskipulag og framkvæmdaleyfi:

- Vegagerðin skal kynna sér aðferðir Breta 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.
- Sveitarstjórn hefur í kjölfar umsagnar skerpt á því hvernig staðið verði að vöktunaráætlun framkvæmda. Lagt er til að við tilraun um endurheimt leira verði leitað til fagaðila, s.s. Náttúrustofu Vestfjarða, Náttúrufræðistofnunar Íslands eða sambærilegra fagaðila.



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 fjörugeta, útbreiðslu og þekju þörungna og samfélagi smádýra.
- Óvissa er um áhrif á marhálms í öllum leiðarvalkostum en marhálmsur er graskennd jurt af marhálmsætt sem vex í söltu vatni, á grunnsævi á leirbotni og líka í lygnum vogum og víkum. Marhálmsur 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 fjörugeta verða afmörkuð athugunarsvæði sem eru lýsandi fyrir heildarbreytileika innan hvernar fjörugetar. 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 marhálms séu að mestu komin fram. Vegagerðin ber ábyrgð á gerð og eftirfylgni vöktunaráætlana.

Að teknu tilliti til ofangreindra þátta telur Reykhólahreppur að áhrifin verði neikvæð, en dregið hafi verið sem kostur úr slíkum áhrifum með útfærslu framkvæmda og mótvægisáðgerðum.

6.2.5 Áhrif á fuglalíf

Í áliti Skipulagsstofnunar segir:

Vegagerðin telur allar leiðirnar nema leið A1 geta haft nokkur neikvæð áhrif á arnarvarp. Að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands er tiltölulega auðvelt að hnika einstökum verkþáttum þannig að framkvæmdir valdi ekki óæskilegum truflunum á framkvæmdatíma. Varanleg áhrif framkvæmda verði einhver en væntanlega ásættanleg svo fremi sem gefnar forsendur haldi. Þó sé ljóst að umferð um veg um mynni Djúpaþarðar og aukið aðgengi að því svæði í kjölfarið muni valda meiri truflunum en þeir kostir sem sneiða þar hjá. Þær leiðir sem fara um minni Djúpaþarðar eru leiðir H1, I og Þ-H.

Æðarvarp í nánd við framkvæmdasvæðið verður fyrir mestum áhrifum af leiðum A1 og I. Hins vegar er óvissa um áhrif veglagningar samkvæmt leiðum H1, I og Þ-H á álfir og fugla síðsumars að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands. Djúpiþarður hafi alþjóðlegt verndargildi fyrir álfir. Þá hafa firðirnir alþjóðlegt gildi fyrir rauðbrysting, því um 1% af stofni hans fer um svæðið vor og haust.

Viðbrögð

Á svæðinu er arnarvarp og friðlýst æðarvarp. Tekið er undir mat Skipulagsstofnunar um að 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. Sett eru fram skilyrði í aðalskipulag og framkvæmdaleyfi:

- Vegagerðin skal hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða og Náttúrufræðistofnun Íslands um starfsreglur varðandi tilhögun framkvæmda í grennd við arnarhreiddur 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.

Reykholahreppur leitaði umsagnar Náttúrufræðistofnunar um framkvæmdaleyfið og í kjölfar þess hefur verið ákveðið að bæta við fuglatalningum fyrir og eftir framkvæmdir, til að draga úr óvissu um möguleg áhrif á álf og rauðbrysting.

6.2.6 ***Áhrif á fornleifar***

Í áliti Skipulagsstofnunar segir:

Allar framlagðar veglínur munu raska fornleifum varanlega. Þar eru áhrif leiðar D2 talin minnst.

Viðbrögð

Tekið er undir álit Skipulagsstofnunar og sett eru fram skilyrði og mótvægisáðgerðir vegna forleifa í aðalskipulag og framkvæmdaleyfi:

- Veglínu hagað þannig að hún sneiði hjá fornleifum og votlendi.

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 aðgerðum 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.

6.2.7 ***Áhrif á samfélag***

Í áliti Skipulagsstofnunar segir:

Hvað varðar samfélagsáhrif, telur Skipulagsstofnun að allar veglínur séu til þess fallnar að hafa almennt jákvæð áhrif bæði á nærsamfélagið nærri framkvæmdasvæðinu og á þau svæði sem njóta munu bættra samgangna um Reykholahrepp, ekki síst samfélög á sunnanverðum Vestfjörðum. Þó er til staðar ákveðin óvissa um áhrif á hlunnindanýtingu á og nærri framkvæmdasvæðinu.

Viðbrögð

Tekið er undir mat Skipulagsstofnunar um að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi almennt jákvæð áhrif bæði á nærsamfélagið nærri framkvæmdasvæðinu og á þau svæði sem njóta munu bættra samgangna um Reykholahrepp, ekki síst samfélög á sunnanverðum Vestfjörðum.

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

Reykholahreppur hefur lagt áherslu á að tryggja áfram aðgengi að þangsvæðum sem hafa verið eða geta verið nýtt. Sveitarfélagið hefur sett skilmála um að áfram verði hægt að nýta þangsvæði í Djúpafríði og þurfi hönnun brúar að taka mið af slíku. Einnig er gerð



krafa um að raski á sjávarbotni verði haldið í lágmarki vegna framkvæmda á sama hátt og gert er á öðrum köflum framkvæmdarinnar.

Einnig hafa komið fram ýmsar hugmyndir um samnýtingu vegamannvirkja, t.d. að skoða möguleika á lendingarsvæðum fyrir báta við landfyllingar. Telur sveitarstjórn mikilvægt að kanna möguleika á samnýtingu, falli þeir að stefnu aðalskipulags, lögum og reglum.

Allar undirstöðuáttvinnugreinar á svæðinu þurfa góðar vegasamgöngur til að geta þrífist eðlilega, þ.e. fiskeldi, fiskvinnsla og ferðaþjónusta. Nýlegar breytingar á sunnanverðum Vestfirðum 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 Vestfirðavegi 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 Vestfirðum 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 Vestfirðum breytast til batnaðar. Opinberar stofnanir og fyrirtæki á Vestfirðum 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, óöryggari og verri leiðar. Frekari tafir á endurnýjun Vestfirðavegar munu leiða til hægari vaxtar samfélagsins á sunnanverðum Vestfirðum 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.

6.2.8 Áhrif á landslag (og verndarsvæði)

Í áliti Skipulagsstofnunar segir:

Þá hafa allar veglínur mikil áhrif á landslag. Samkvæmt náttúruverndarlögum skal varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis. Jafnframt ber samkvæmt 69. gr. sömu laga að gæta þess við hönnun vega að þeir falli sem best að svipmóti lands. Eitt af markmiðum laga um vernd Breiðafjarðar er einnig að stuðla að verndun landslags við Breiðafjörð. Skipulagsstofnun telur að leiðir A1, H1, I og Þ-H muni hafa veruleg



neikvæð áhrif á landslag, vegna þverunar fjarða, rasks á heildstæðu landslagi og lítt og ósnortnum svæðum og í tilfelli leiðar Þ-H vegna verulegra og óafturkræfra breytinga á ásjón Teigsskógar.

Viðbrögð

Takið er undir álit Skipulagsstofnunar um að leið Þ-H muni hafa verulega neikvæð áhrif á landslag. Vinna við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar hefur leitt til þess að talsvert hefur verið dregið úr umfangi neikvæðra umhverfisáhrifa um vegstæði um Teigsskóg.

- 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 lækkunar vegarins yfir landi þarf nú rúmlega 300 þús. m³ minna efni til vegagerðar, sem veldur minna raski.

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 ásjón 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 Teigsskóg 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.

7

Rannsóknir og gögn lögð fram eftir álit Skipulagsstofnunar

Frá því að matsskýrsla var gefin út og álit Skipulagsstofnunar lá fyrir hefur sveitarfélagið aflað margvíslegra gagna, óskað ítarlegri upplýsinga frá Vegagerðinni og Vegagerðin lagt fram frekari gögn og rannsóknir. Sveitarstjórn telur sig því hafa uppfyllt rannsóknarskyldu stjórnvalda. Gögn sem lögð hafa verið fram í undirbúningi að ákvörðun um Vestfjarðaveg milli Skálaness og Bjarkalundar eru eftirfarandi:

- Botndýralíf. Botndýrarannsókn í Þorskaflirði, Hafrannsóknarstofnun, 2-3 september 2017. Í samræmi við niðurstöðu um frekari rannsóknir í álti Skipulagsstofnunar.
- Fiskungviði. Fiskungviði í þremur fjörðum í Austur Barðastrandasýslu, Hafrannsóknarstofnun, 2017. Í samræmi við niðurstöðu um frekari rannsóknir í álti Skipulagsstofnunar.



- Straummælingar. Uppfærðar straumhraðamyndir vegna fyrirhugaðra fjarðarþverana í Gufudalssveit. Vatnaskil, minnisblað, 18.10.2017. Í samræmi við niðurstöðu um frekari rannsóknir í álit Skipulagsstofnunar.
- Straummælingar. Breytingar í straumhraða í brúaropum og stærð botnrofssvæða vegna lenginga vatnsopa og viðbótar útfærslu fjarðarþverana í Gufudalssvið. Vatnaskil, minnisblað, 8.2.2018. Í samræmi við niðurstöðu um frekari rannsóknir í álit Skipulagsstofnunar.
- Botnrof. Uppfærð greining á botnrofi vegna fyrirhugaðra fjarðarþverana í Gufudalssveit, Vatnaskil. Minnisblað, 18.10.2017. Í samræmi við niðurstöðu um frekari rannsóknir í álit Skipulagsstofnunar.
- 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.

8 Rökstuðningur leyfisveitingar

Í undirbúningi fyrir ákvörðun um Vestfjarðaveg um Gufudalssveit hefur Reykhólahreppur lagt sig fram við að leita að ásættanlegri niðurstöðu fyrir umhverfi og samfélag. Unnið hefur verið í samræmi við þann lagaramma sem er í gildi s.s. skipulagslög, lög um mat á umhverfisáhrifum, lög um umhverfismat áætlaða náttúruverndarlög, lög um skóga og skógrækt, vegalög og lög um verndun Breiðafjarðar.

Stefna aðalskipulags Reykhólahrepps er að auka umferðaröryggi, auka greiðfærni og stytta leiðir á svæðinu með öruggari og burðarmeiri vegi. Samgöngubætur með nýjum Vestfjarðavegi mun hafa verulega jákvæð áhrif á samfélagið í Reykhólahreppi og á sunnanverðum Vestfjörðum.

Það er hlutverk sveitarfélagsins að tryggja að ráðist verði í nauðsynlegar samgöngubætur á Vestfjarðavegi og tryggja að dregið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmda eins og kostur er. Sveitarfélagið hefur leitað lausna á þessu mikilvæga verkefni og niðurstaðan er að leið Þ-H er sá kostur sem tryggir nauðsynlegar samgöngubætur, en um leið setur sveitarfélagið skýra skilmála fyrir framkvæmdum, sem felast í að endurheimta skóg, votlendi og gróður sem raskast, og tryggja að hönnun brúa tryggi full vatnsskipti og dragi úr botnrofi.

Reykhólahreppur hefur borið saman valkosti um legu Vestfjarðavegar í sveitarfélaginu í undirbúningi að aðalskipulagsbreytingu vegna Vestfjarðavegar. Í vinnslutillögu aðalskipulags 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 og sett þá leið í aðalskipulag 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 og tillögu aðalskipulagsbreytingarinnar, og við vinnslu framkvæmdaleyfis.

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 Reykhólahrepp, 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 Reykhólahrepps 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 Reykhólahreppur 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 veita framkvæmdaleyfi fyrir leið Þ-H með ákveðnum skilmálum, sjá kafla 9. 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 Reykhólahreppi hefur sveitarstjórn litið til fyrirliggjandi gagna, markmiða og efnisgreina náttúruverndarlaga, ítarlegri rannsókna 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 aðalskipulagsvinnu sveitarfélagsins.

Sveitarfélagið telur að það hafi uppfyllt rannsóknarskyldu sína í undirbúningi fyrir ákvörðun um aðalskipulagsbreytingu Vestfjarðavegar um Gufudalssveit og síðan við ákvörðun um framkvæmdaleyfi. Það er brýn þörf á samgöngubótum. Sveitarfélaginu er óheimilt að leggja fram valkost R, þar sem umferðaröryggi þess kosts er talsvert síðri en aðrir kostir. Í vinnu sveitarfélagsins hafa einnig komið skýr svör um að ekki verði unnt að bæta við 4-6 ma.kr. fjárveitingu sem til þarf við þá 7,3 ma.kr. sem þegar liggja fyrir í Vestfjarðaveg.



Því er það niðurstaða 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 veita leyfir fyrir leyfi Þ-H með ákveðnum skilmálum.

8.1 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 liggi 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.

8.2 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, sjávarfítjar 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 Vestfjarða, með því að bæta verulega samgöngur og auka umferðaröryggi.

8.3 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.²

² Viðbót frá auglýstri tillögu vegna athugasemda um kostnaðarmat valkosta.



8.4 Brýn nauðsyn

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 ber að forðast að raska birkiskógi, sjávarfítjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafi áhrif á þessa umhverfispætti ber að liggja fyrir brýn nauðsyn fyrir 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 styttu leiðir. Það er brýn nauðsyn og brýnir almannahagsmunir á samgöngubótum á svæðinu.

Í undirbúningi fyrir ákvörðun hefur verið 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 bíða lengur.

8.5 Nægileg og fullnægjandi gögn

Í áliti Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar, 28. mars 2017, kemur fram að aflu þurfi frekari gagna áður en ákvörðun er tekin um þveranir fjarða. Í álitinu er talin óvissa um áhrif þverana á eðlisþætti sjávar, og lífríki fjöru og grunnsævis, þ.e. áhrif á strauma, botngerð og vistkerfi innan þverana. Þessi gögn ásamt fleiri rannsóknum liggja nú fyrir og unnt er að taka afstöðu til valkosta. Rannsóknir sem lagðar hafa verið fram eftir álit Skipulagsstofnunar lá fyrir koma fram í kafla 7.

8.6 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, og skerði sjávarbotn og fjörur eins lítið og kostur er.
- 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 lækkunar 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 endurspeglar 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.

8.7 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.

8.8 Afstaða til álits um mat á umhverfisáhrifum

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 Vestfjarða, með því að bæta verulega samgöngur og auka umferðaröryggi.

9 Skilyrði og vöktun

Sveitarfélagið hefur ákveðið að fallast á leið Þ-H, en með ítarlegum skilmálum sem eru eftirfarandi:

Framkvæmdir og verklag

1. Veglínu verði hagað þannig að hún sneiði hjá fornleifum og votlendi.
2. Að tvær brýr verði í þverun Djúpaðar, til að draga sem kostur eru úr áhrifum þverunar.
3. 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 Djúpaðar.
4. Að lagt verði bundið slitlag á veginn í Gufudal og Djúpadal.
5. Heimilt er að hafa tímabundnar vinnubúðir við Þórisstaði og við námu á Hallsteinsnesi.
6. Verklag við framkvæmdir skal fylgja því sem lýst er í matsskýrslu Vegagerðarinnar og í umsókn Vegagerðarinnar um framkvæmdaleyfi.
7. Frágangur á efnistökusvæðum verður samkvæmt verklagsreglum sem koma fram á heimasíðunni www.namur.is.
8. Allar nýjar námur sem tilgreindar eru í aðalskipulagi og tengjast framkvæmdum við Vestfjarðaveg verður lokað að framkvæmdum loknum. Það eru námur E9, E12 og E14.
9. Samráð skal haft við landeigendur um lokahönnun efnistökuastaða.
10. Vegagerðin skal reglulega upplýsa sveitarstjórn um framvindu verkefnisins. Við framvindu verksins skal jafnframt meta hvort forsendur séu til að endurskoða áfangaskiptingu verkefnis.
11. Vegagerðin skoði möguleika á samnýtingu samgöngumannvirkja og að hún taki til skoðunar tillögur sem sveitarstjórn leggur fram. Skoða skal möguleika á að lendingarstöðum fyrir báta við landfyllingar.

Rannsóknir, mótvægisáðgerðir og vöktun

12. Vegagerðin skal grípa til skilgreindra mótvægisáðgerða og vöktunar, eins og þeim er lýst í 8. kafla matsskýrslu Vegagerðarinnar um Vestfjarðaveg (60), milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi.
13. 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.
14. 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. Jafnframt skal hanna skeringar og námur með þeim hætti að röskuð svæði falli sem best að aðliggjandi landi, auðveldi uppgræðslu og endurheimt gróðurs og dragi úr sjónrænum áhrifum. Þessir skilmálar snúa einnig að landfyllingum og þverun fjarða.



15. Þegar skógur verður felldur, skal fornleifafræðingur fara um svæðið. Samráð verði haft við Minjastofnun komi fram nýjar upplýsingar um fornleifar á svæðinu, í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012.
16. 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.
17. Endurheimta skal birkiskóg, með birki, í stað þess sem eyðileggst.
18. Framkvæmdaraðili skal kanna möguleika á endurheimt leira í samræmi við umfjöllun í kafla 6.13.2 í matsskýrslu Vegagerðarinnar. Lagt er til að við tilraun um endurheimt leira verði leitað til fagaðila, s.s. Náttúrustofu Vestfjarða eða Náttúrufræðistofnunar Íslands.
19. Framkvæmdaraðili skal tryggja að við efnistöku berist lúpína ekki inn á vegsvæðið.
20. Framkvæmdaraðili skal telja fugla í Djúpafirði og Gufufirði áður en þeir verða þveraðir, til að draga úr óvissu um áhrif á fugla síðsumars á svæðinu. Fuglatalningar skulu taka a.m.k. til álfta og rauðbrystings. Skal Vegagerðin hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða, Náttúrufræðistofnunar Íslands eða sambærilegra fagaðila með útfærslu á slíkum talningum. Einnig skal Vegagerðin leggja fram vöktunaráætlun á fuglum, sem skal a.m.k. taka til 3ja ára eftir að framkvæmdum lýkur.
21. Vegagerðin muni hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða og Náttúrufræðistofnun Íslands um tilhögun framkvæmda í grennd við arnarhreiður og æðarvarp. Þá verði áningarstaðir eða útskot á veginum staðsett fjarri varpstöðum arna.
22. Efnistöku verður hagað þannig að ekki myndist stöðuvötn eða tjarnir í námubotnum og frárennsli frá námusvæðum verður tryggt.
23. Nota skal staðargróður/grenndargróður þar sem talin er þörf á uppgræðslu á framkvæmdasvæði.
24. Vegagerðin í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands og Reykhólahrepp finni svæði þar sem votlendi verði endurheimt.
25. Framkvæmdaraðili skal leggja fram samráðsáætlun vegna aðgerða um endurheimt votlendis og náttúruminjar áður en framkvæmdir hefjast á viðkomandi svæði. Skal hún lögð fyrir sveitarstjórn til samþykktar. Í henni skal koma fram hver sé tilgangur samráðs, hverjir séu þátttakendur í samráði, hvernig verði staðið að samráði og hvernig það verði skjalfest.
26. 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.
27. Framkvæmdaraðili skal afhenda Reykhólahreppi skýrslur um framvindu verkefnis, nýjar rannsóknir, vöktunaráætlanir og eftirfylgni með mati á umhverfisáhrifum (sbr. lýsingu í kafla 8 í matsskýrslu Vegagerðarinnar).
28. Brýr skulu gera ráð fyrir ídráttarlögnum, þannig að unnt verði að leggja raf- og fjarskiptalagnir. Einnig skal gera ráð fyrir raf- og fjarskiptastrengir verði heimilaðir innan veghelgunarsvæðis.
29. Framkvæmdaraðili skal leitast við að ná samkomulagi við landeigendur eins fljótt og hægt er.