



5

VESTFJARÐAVEGUR (60)
um Dynjandisheiði og
BÍLDUDALSVEGUR (63)
frá Bíldudalsflugvelli að
Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði
í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN



maí 2018

Flokkun gagna innan Vegagerðarinnar

Flokkur	Efnissvið	Einkenni (litur)
1	Lög, reglugerðir, og önnur fyrirmæli stjórnvalda	Svartur
2	Stjórnunarleg fyrirmæli, skipurit, verkefnaskipting, númeraðar orðsendingar	Gulur
3	Reglur, alm. verklýsingar, sérskilmálar	Rauður
4	Handbækur, leiðbeiningar	Grænn
5	Greinargerðir, álitsgerðir, skýrslur, yfirlit	Blár
Ú	Útboðslýsingar	

Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur (63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ

Mat á umhverfisáhrifum Tillaga að matsáætlun

Helga Aðalgeirsdóttir, Kristján Kristjánsson, Sóley Jónasdóttir og
Reynir Óli Þorsteinsson



Efnisyfirlit

1. INNGANGUR	3
1.1. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	4
1.1.1. <i>Almennt um matsáætlanir</i>	4
1.1.2. <i>Drög að tillögu að matsáætlun</i>	5
1.1.3. <i>Athugasemdir við tillögu að matsáætlun og viðbrögð Vegagerðarinnar</i>	5
1.1.4. <i>Tillaga að matsáætlun</i>	6
1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDA	6
2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ	7
2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS	7
2.1.1. <i>Samfélag</i>	10
2.2. NÚVERANDI SAMGÖNGUR – NÚVERANDI VEGUR	12
2.2.1. <i>Almennt um Vestfjarðaveg</i>	12
2.2.2. <i>Núverandi Vestfjarðavegur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði</i>	12
2.2.3. <i>Núverandi Bíldudalsvegur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði</i>	25
2.2.4. <i>Vetrarþjónusta, umferð og slys</i>	32
2.3. SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU	34
2.3.1. <i>Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018</i>	35
2.3.2. <i>Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020</i>	35
2.4. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN	38
2.4.1. <i>Landnotkun og mannvirki</i>	38
2.5. VERNDARSVÆÐI	39
2.5.1. <i>Friðlýst svæði</i>	39
2.5.2. <i>Svæði á náttúruminjasrá</i>	42
2.5.3. <i>Verndarsvæði Breiðafjarðar</i>	42
2.5.4. <i>Hverfisvernd</i>	43
2.6. LEYFI OG VERNDUN	45
3. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR	47
3.1. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA	47
3.2. LEIÐARLJÓS VIÐ VAL Á LEGU OG HÖNNUN	47
3.2.1. <i>Lagaumhverfi Vegagerðarinnar</i>	47
3.2.2. <i>Markmið við hönnun</i>	48
3.3. HÖNNUN VEGAR	49
3.3.1. <i>Hönnunarhraði</i>	50
3.3.2. <i>Breidd raskaðra svæða meðfram vegi</i>	51
3.3.3. <i>Öryggissvæði meðfram vegi</i>	51
3.3.4. <i>Breidd vegar</i>	52
3.4. KOSTIR	52
3.4.1. <i>Veglína F (d60-503 F) Vestfjarðavegur</i>	55
3.4.2. <i>Veglína A2 (d60-503A2) Vestfjarðavegur</i>	56
3.4.3. <i>Veglína A3 (d60-503A2) Vestfjarðavegur</i>	56
3.4.4. <i>Veglína B2 (d60-503B) Vestfjarðavegur um Vatnahvilt</i>	57
3.4.5. <i>Veglína D (d60-503D) Vestfjarðavegur um Dynjanda</i>	57
3.4.6. <i>Veglína E (g660-333B) Vestfjarðavegur um Kollagötugöng</i>	58
3.4.7. <i>Veglína X (i63-886) Bíldudalsvegur</i>	58
3.4.8. <i>Veglína Y (i63-889) Bíldudalsvegur</i>	59
3.4.9. <i>Veglína Z (i63-889) Bíldudalsvegur</i>	60
3.4.10. <i>Samanburður á leiðum</i>	60
3.4.11. <i>Núllkostur</i>	61
3.5. FRAMKVÆMDALÝSING	62
3.5.1. <i>Vegagerð</i>	62
3.5.2. <i>Jarðgöng</i>	62
3.5.3. <i>Ræsi og brýr</i>	62
3.5.4. <i>Efnispörf og efnistaka</i>	64
3.5.5. <i>Frágangur</i>	64
3.5.6. <i>Mannaflapörf og vinnubúðir</i>	65
3.5.7. <i>Aðrar framkvæmdir</i>	65
3.6. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJARVEITINGAR	65
3.7. REKSTUR- OG REKSTRARTÍMI	66
4. UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	67
4.1. ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI	67

4.1.1.	Vegagerð, jarðgangagerð og brúargerð	67
4.1.2.	Efnistaka	67
4.2.	VINSUN	67
4.3.	ÁHERSLUR Í FRUMMATSSKÝRSLU	68
4.4.	RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	68
5.	GÖGN OG RANNSÓKNIR	69
5.1.	UMHVERFISÞÆTTIR - ÁHRIF AF FRAMKVÆMDUM	69
5.1.1.	Gróðurfar.....	69
5.1.2.	Fuglalíf	70
5.1.3.	Lífriki í ám og vötnum	71
5.1.4.	Lífriki í fjöru, leiru og grunnsævi	72
5.1.5.	Sjávarföll og vatnsgæði	72
5.1.6.	Jarðmyndanir	73
5.1.7.	Vatnafar og vatnsvernd.....	74
5.1.8.	Landnotkun og mannvirki.....	74
5.1.9.	Landslag og ásjón lands	74
5.1.10.	Útivist og ferðamennska	77
5.1.11.	Menningarminjar	79
5.1.12.	Verndarsvæði.....	80
5.1.13.	Heilsa og hljóðvist.....	81
5.2.	MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG VÖKTUN	82
5.3.	UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD	82
5.3.1.	Veðurfar	82
5.3.2.	Náttúruvá	82
5.4.	KORT OG UPPDRÆTTIR	83
5.5.	FYRIRLIGGJANDI GÖGN	83
5.6.	NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	83
6.	KYNNING OG SAMRÁÐ.....	84
6.1.	TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU	84
6.2.	SAMRÁÐ	84
6.3.	ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN	85
7.	ORÐASKÝRINGAR	120
8.	HEIMILDIR	125
9.	TEIKNINGAR	126



Mynd 0. Núverandi vegur um norðanverða Dynjandisheiði í maí 2015 (mynd: Vegagerðin).

1. INNGANGUR

Fyrirhugað er að endurbyggja Vestfjarðaveg (60) um Dynjandisheiði, á kafla sem nær frá Hörgsnesi í Vatnsfirði, langleiðina að Mjólkárviðunni í Borgarfirði. Einnig er fyrirhugað að endurbyggja Bíldudalsveg (63) á kafla sem nær frá Bíldudalsflugvelli á Hvassnesi að Vestfjarðavegi í Helluskarði á Dynjandisheiði. Framkvæmdin er í tveimur sveitarfélögum, Vesturbyggð í Vestur-Barðastrandarsýslu og Ísafjarðarbæ í Vestur-Ísafjarðarsýslu. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða. Hún ásamt Dýrafjarðargöngum er lokahnykkurinn við gerð heilsárshringvegur um Vestfirði.

Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði er ekki haldið opnum yfir háveturinn á kaflanum frá Hótel Flókalundi í Vatnsfirði að Þingeyri í Dýrafirði. Sama gildir um Bíldudalsveg á kaflanum frá Fossi að Vestfjarðavegi í Helluskarði á Dynjandisheiði. Í undirbúningi og í framkvæmd eru miklar vegabætur á Vestfjarðavegi með lagningu Dýrafjarðarganga. Jarðgöngin munu ekki nýtast að fullu fyrr en lagður hefur verið heilsársvegur um Dynjandisheiði með tengingu til Bíldudals.

Framkvæmdin felur í sér nýjan og endurbyggðan veg á hluta Vestfjarðavegar og á hluta Bíldudalsvegur.

1. **Nýr kafla Vestfjarðavegar (60)** verður 35–40 km langur, háð leiðarvali (teikning 2). Hann verður lagður í staðinn fyrir tæplega 41 km langan veg, sem hefst á Hörgsnesi rétt innan Uppsalaár við austanverðan Vatnsfjörð. Þaðan liggur hann um Vatnsfjörð, framhjá hótel Flókalundi, upp Penningsdal, yfir Helluskarð, um efstu drög Norðdals og um Dynjandisheiði í Dynjandisvog, þaðan um Búðahlíð, fyrir Meðalnes, um Mjólkárhlíð í Borgarfirði og endar við veg að bryggju í grennd við nýja brú á Mjólká er fellur undir framkvæmdina Dýrafjarðargöng. Þessi hluti Vestfjarðavegar liggur innan sveitarfélaganna Vesturbyggðar í Vestur-Barðastrandarsýslu og Ísafjarðarbæjar í Ísafjarðarsýslu (teikningar 1 og 2).
2. **Nýr kafla Bíldudalsvegur (63)** verður líðlega 28 km langur. Hann verður lagður í staðinn fyrir rúmlega 29 km langan veg sem liggur frá vegamótum við Flugvallarveg við Bíldudalsflugvöll á Hvassnesi, um Dufansdal, Þernudal, botn Fossfjarðar, út Hrafnsskagahlíð, fyrir Hrafnsskaga, Reykjarfjörð, Sunnes og inn Trostansfjörð, upp á Norðdalsfjall og á Vestfjarðaveg rétt norðan Helluskarðs. Þessi hluti Bíldudalsvegur er í Vesturbyggð í Vestur-Barðastrandarsýslu (teikningar 1 og 2).

Í samþykktri fjögurra ára samgönguáætlun 2015–2018 er 850 millj. kr. fjárveiting til Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði en engin fjárveiting til Bíldudalsvegur.

Í tillögu að samgönguáætlun 2015–2026 kemur fram að óvíst er um kostnað vegna framkvæmda á Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði, en gert ráð fyrir samtals 5 milljarða kr. fjárveitingu til framkvæmda á þessu tímabili.

Árið 2009 skipaði ráðherra samgöngumála starfshóp um framkvæmdir á Dynjandisheiði því liðin voru 50 ár frá því að vegur um Dynjandisheiði var opnaður. Verkefni hópsins var að fara yfir þær athuganir og hugmyndir sem lágu fyrir og standa fyrir nauðsynlegum viðbótarrannsóknum og úttektum til að hægt væri að leggja fram endanlegar tillögur um gerð og legu vegarins. Huga þurfti að þeim útfærslum og ráðstöfunum sem þarf að gera til að tryggja varanlegt og öruggt heilsárs vegasamband. Starfshópurinn var skipaður þremur fulltrúum frá Vegagerðinni og tveimur fulltrúum frá Fjórðungssambandi Vestfirðinga.

Skoðaðar voru margar leiðir, m.a. jarðgangaleiðir og láglandisleið. Þá voru einnig skoðaðir ýmsir möguleikar á tengingu Vestfjarðavegar við Patreksfjörð, Tálknafjörð og Bíldudal. Niðurstaða starfshópsins var að nýr Vestfjarðavegur skuli lagður í grennd við núverandi veg og tengdur við Bíldudalsveg í grennd við núverandi vegamót (Starfshópur um vegarstæði yfir Dynjandisheiði, 2017). Núverandi Vestfjarðavegur um Vatnsfjörð uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar og því tók Vegagerðin ákvörðun um að endurskoða einnig legu hans. Í frummatskýrslu verður fjallað um þá veglegukosti sem koma til greina.

Lögð er fram grunnveglína **Vestfjarðavegar (60)** milli Hörgsness sunnan Vatnsfjarðar og Mjólkár í Borgarfirði, **veglína F**. Auk hennar eru lagðar fram fimm veglínur sem víkja frá **veglínu F**, á köflum þar

sem Vegagerðin telur tilefni til að skoða aðra möguleika á legu vegarins. Þær eru **veglína A2, veglína A3, veglína B2, veglína D og veglína E**:

- **Veglína A2**, fylgir núverandi vegi um Vatnsfjörð en liggur úti í sjó við Flókalund.
- **Veglína A3**, fylgir núverandi vegi um Vatnsfjörð og við Flókalund.
- **Veglína B2**, liggur frá nýjum vegamótum við Bíldudalsveg og norður fyrir Botnshest.
- **Veglína D**, fylgir núverandi vegi við Dynjanda.
- **Veglína E**, fer um Kollagötugöng.
- **Veglína F**, þverar Vatnsfjörð og liggur um Dynjandisheiði.

Á Bíldudal eru aukin umsvif vegna fiskeldis í Arnarfirði sem hafa í för með sér aukna þungaflutninga um Bíldudalsveg og Vestfjarðaveg. Því hefur verið ákveðið að í tengslum við nýjan Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði sé nauðsynlegt að endurbyggja Bíldudalsveg frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði. Vegagerðin leggur fram grunnveglínu **Bíldudalsvegur (63)** sem liggur frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði sem kallast **veglína X**. Auk hennar eru lagðar fram 2 veglínur sem víkja frá **veglínu X**, á köflum þar sem Vegagerðin telur tilefni til að skoða aðra möguleika á legu vegarins. Þær eru **veglína Y og veglína Z**:

- **Veglína X** liggur frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði.
- **Veglína Y** liggur um botn Reykjarfjarðar og fylgir núverandi vegi betur en veglína X.
- **Veglína Z** liggur um Trostansfjörð og þverar Sunndalsá ofar en veglína X.

Fyrirhugað er að skipta framkvæmdinni í þrjá áfanga. Í frummatsskýrslu verður fjallað sérstaklega um hvern áfanga fyrir sig og lagt mat á áhrif veglína innan áfangans á tiltekna umhverfisþætti. Áfangarnir eru eftirfarandi:

- **Áfangi I**, Vestfjarðavegur, Hörgsnes - Barðastrandarvegur, **veglínur A2, A3 og F**.
- **Áfangi II**, Vestfjarðvegur, Barðastrandarvegur - Mjólkárvírkjun, **veglínur B2, D, E og F**.
- **Áfangi III**, Bíldudalsvegur, Bíldudalsflugvöllur – Vestfjarðavegur, **veglínur X, Y og Z**.

Framkvæmdaraðili er Vegagerðin sem ber ábyrgð á mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda. Matsáætlun fyrir framkvæmdina er unnin skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum.

Í tillögu að matsáætlun er afmarkað rannsóknarsvæði sem miðað er við að nýr vegur rúmist innan. Í matsferlinu kann veglínunum að verða breytt og verður rannsóknarsvæðinu breytt í samræmi við það.

1.1. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Samkvæmt 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum (nr. 106/2000) m.s.br., viðauka 1. lið 10.08, er framkvæmdin matsskyld, þar sem nýlögð vegar utan þéttbýlis nær a.m.k. 10 km að lengd.

Við mat á umhverfisáhrifum er óskað eftir athugasemdum frá almenningi og hagsmunaaðilum um áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, val á veglínu og fleiri atriði sem verða til umræðu og ákvörðunar síðar í ferlinu. Miðað er við að mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegur um Dynjandisheiði ljúki á árinu 2019 (kafli 6.1.) og hefst þá undirbúningur framkvæmda, frekari jarðvegsrannsóknir, verkhönnun og útboð.

1.1.1. Almennt um matsáætlanir

Matsáætlun er áætlun um það á hvaða þætti framkvæmdar og umhverfis lögð verður áhersla við matsvinnuna og fjallað verður um í frummatsskýrslu. Áætlunin er nokkurs konar verklýsing fyrir framkvæmdaraðila, Skipulagsstofnun, umsagnaraðila og almenning til að vinna eftir og fylgjast með því hvort fullnægjandi upplýsingar komi fram í frummatsskýrslu um framkvæmd, starfsemi sem henni fylgir og áhrif á umhverfið.

Í matsáætlun þarf að koma fram hvaða upplýsingar verða birtar í frummatsskýrslu, hvernig og hvenær þeirra var/verður aflað og til hvaða svæðis þær ná. Framkvæmdaraðili þarf að leggja fram tillögu að matsáætlun til ákvörðunar Skipulagsstofnunar eins snemma á undirbúningsstigi framkvæmdar og kostur

er. Mikilvægt er að gera sér grein fyrir því að tillaga að matsáætlun byggist á fyrirbyggjandi gögnum og að ekki er gert ráð fyrir beinum rannsóknum vegna undirbúnings matsáætlunarinnar sjálfar.

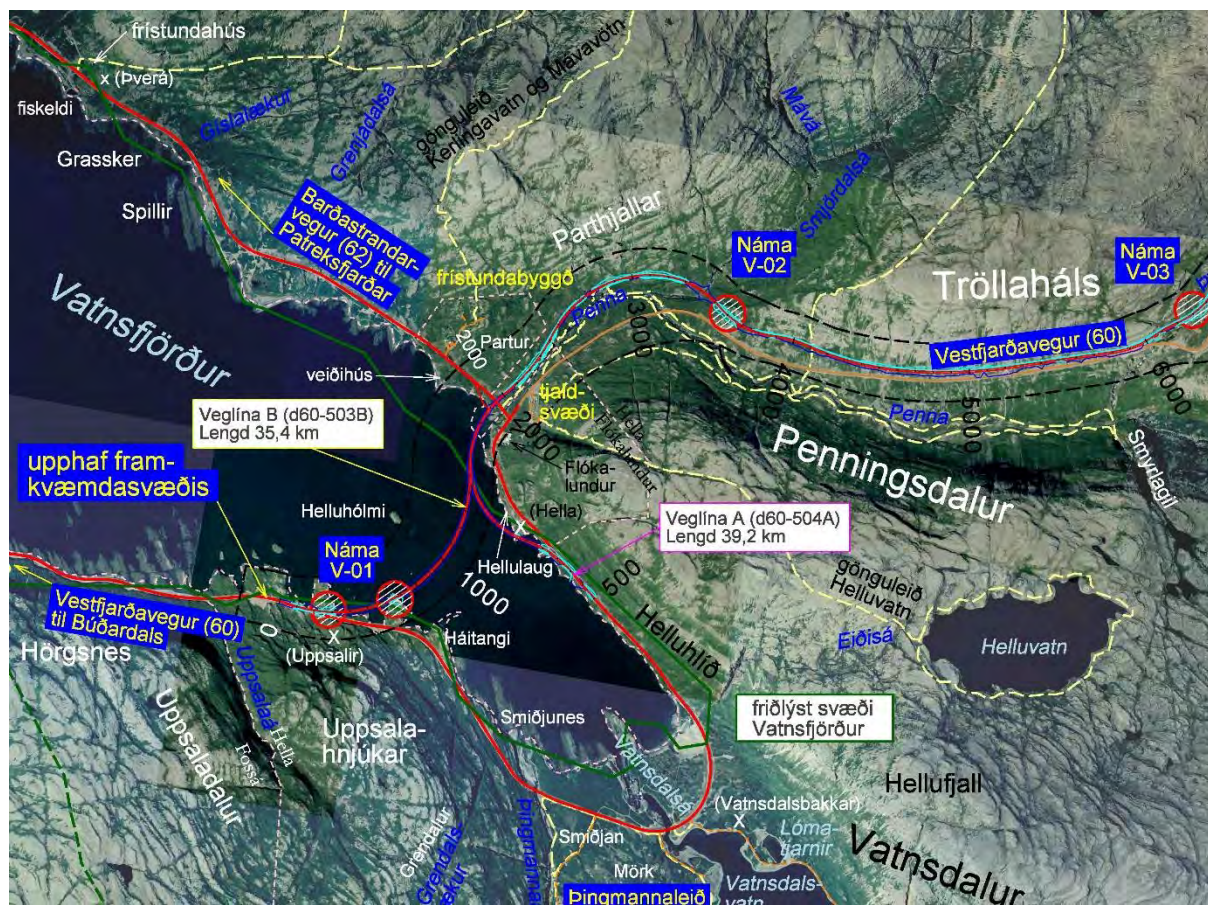
Matsáætlun er tæki framkvæmdaraðila til að velja eða einangra þá þætti sem skipta mestu máli til umfjöllunar og sem nauðsynlegt er að afla vitneskju um til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið.

1.1.2. Drög að tillögu að matsáætlun

Drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt á vef Vegagerðarinnar: www.vegagerdin.is í júlí 2017. Almennigur gat komið á framfæri athugasemdum og fyrirspurnum um matsáætlunina og bent á hvernig staðið skuli að einstökum þáttum matsvinnunnar, t.d. hvort rannsóknir nái til nauðsynlegra umhverfisþátta og fyrirhugaðar kynningar séu nægjanlegar.

Í drögum að tillögu að matsáætlun voru lagðar fram þrjár veglínur Vestfjarðavegar, **veglínur A, B og C** og ein veglína Bíldudalsvegar, **veglína X**. Í drögnum var fyrirhugaðri framkvæmd, valkostum og framkvæmdasvæði lýst og fjallað um umfang og áherslur mats á umhverfisáhrifum. Jafnframt var tilgreint hvaða gögn eru fyrir hendi sem nýtt verða við matsvinnuna og hvaða gagnaöflun er yfirstandandi eða fyrirhuguð.

Fram kom að í frummatsskýrslu yrði lagt mat á áhrif framkvæmda á eftirfarandi umhverfisþætti: Náttúrufar svo sem gróður, jarðveg, dýralíf, jarðmyndanir, vatnafar, sjávarstrauma og landslag. Verndarþætti svo sem vatnsvernd, menningarminjar, verndarsvæði, náttúruminjar og vistkerfi og jarðmyndanir sem njóta verndar, og samfélagsþætti svo sem ásýnd lands, útivist, ferðamennsku, landnotkun og mannvirki.



Mynd 1. Veglínur í Vatnsfirði sem kynntar voru í drögum að tillögu að matsáætlun (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011 og 2017).

1.1.3. Athugasemdir við tillögu að matsáætlun og viðbrögð Vegagerðarinnar

Athugasemdir bárust frá 20 aðilum og er fjallað um þær og þeim svarað í kafla 6.3. Athugasemdirnar snúa flestar að þeim veglínunum sem kynntar voru, en einnig um áfangaskiptingu framkvæmdarinnar. Tekin var ákvörðun um að áfangaskipta framkvæmdinni og endurskoða legu veglína sem lagðar eru

fram. Í tillögu að matsáætlun eru lagðar fram fleiri veglínur en kynntar voru í drögum að tillögu að matsáætlun, auk þess sem lagðar eru fram breyttar veglínur í Vatnsfirði. **Veglínur A2 og A3** í stað **veglínu A** og **veglína F** (sjá teikningar) í stað **veglínu B** (mynd 1). Engar athugasemdir voru gerðar við fyrirhugaðar rannsóknir vegna mats á umhverfisáhrifum (kafli 5.1.).

1.1.4. Tillaga að matsáætlun

Þessi endurskoðaða tillaga að matsáætlun hefur verið send til ákvörðunar Skipulagsstofnunar. Stofnunin hefur 4 vikur til að taka ákvörðun um tillöguna. Á þeim tíma þarf Skipulagsstofnun að leita eftir umsögn leyfisveitenda og eftir atvikum annarra aðila um tillöguna. Umsagnaraðilar fá a.m.k. 10 virka daga til að gefa umsögn sína. Skipulagsstofnun mun einnig kynna tillöguna með fréttatilkynningu og á heimasíðu stofnunarinnar. Allir munu geta sent Skipulagsstofnun athugasemdir innan tilskilins tímafrests sem er 10 virkir dagar. Að loknum kynningartíma tekur Skipulagsstofnun ákvörðun um áætlunina. Niðurstaða Skipulagsstofnunar getur verið á þrjú vegu: Fallist á tillögu framkvæmdaraðila, fallist á tillögu framkvæmdaaðila með athugasemdum, eða tillögunni er synjað.

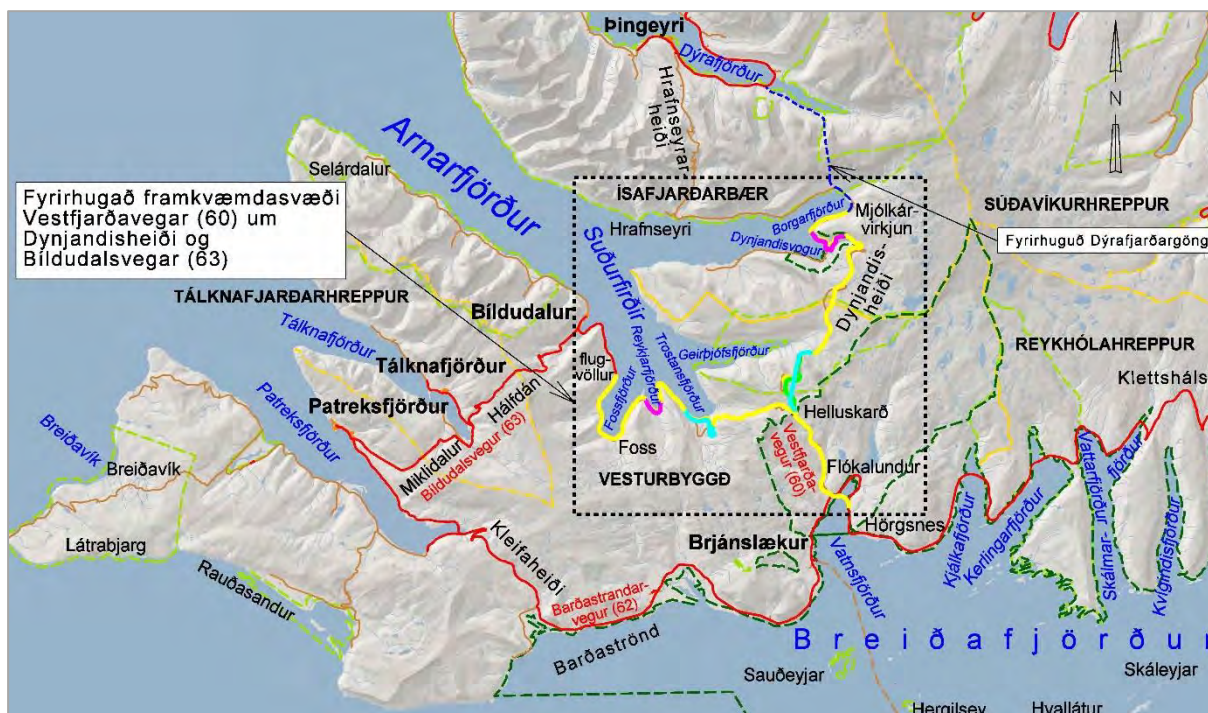
1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDA

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur um Vestfirði og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Með nýjum vegum verða samgöngur á svæðinu áreiðanlegri og öruggari. Að loknum framkvæmdum verða Vestfjarðarvegur (60) milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða og Bíldudalsvegur (63) milli Bíldudals og Vestfjarðavegar heilsársvegir og hringleiðin um Vestfirði opin allan ársins hring sé á annað borð ferðaveður.

2. FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ

2.1. STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS

Sá hluti Bíldudalsvegar sem hér er til umfjöllunar er í Vesturbyggð. Vestfjarðavegur um Vatnsfjörð, Dynjandisheiði, Dynjandisvog og Mjólkárhlíð liggur um tvö sveitarfélög; Vesturbyggð í Vestur-Barðastrandarsýslu að sunnan og Ísafjarðarbæ í Vestur-Ísafjarðarsýslu að norðan. Sýslumörkin og um leið sveitarfélagamörkin eru á háheiðinni milli Geirþjófsfjarðar og Dynjandisvogar. Heilsársbúseta við Vestfjarðaveg er í Mjólkárirkjun og á Laugabóli en heilsársbúseta við Bíldudalsveg er á Fossi.



Mynd 2. Fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Vesturbyggð er annað af tveimur sveitarfélögum í Vestur-Barðastrandarsýslu. Til Vesturbyggðar teljast byggðakjarnarnir Krossholt á Barðaströnd, Bíldudalur og Patreksfjörður og sveitirnar Barðaströnd, Örylgshöfn, Breiðavík, Hænuvík, Ketildalur, Látrar, Rauðisandur og Suðurfirðir. Miklar breytingar hafa orðið á landnotkun í sveitarfélaginu á seinustu árum. Landbúnaður hefur minnkað til muna í allri Vesturbyggð en helsta landbúnaðarsvæðið er á Barðaströndinni, sem er svæðið frá Vatnsfirði að Siglunesi. Árið 2008 var búskapur stundaður á 37 jörðum, einkum sauðfjárrækt og mjólkurframleiðsla (Vesturbyggð, 2008). Í Vesturbyggð bjuggu 1.030 manns 1. janúar 2017 (Hagstofa Íslands, 2017).

Ísafjarðarbær nær til norðvesturhluta Vestfjarða, þ.e. frá Geirólfsgrúpi í norðri að Langanesi í Arnarfirði í suðri, að undanskildu landi Bolungarvíkurkaupstaðar, Strandabyggðar og Súðavíkurhrepps (teikning 1). Sveitarfélagið skiptist í tvö landfræðilega aðskilin svæði, sem eru annars vegar norðan og hins vegar sunnan eða vestan Ísafjarðardjúps. Í sveitarfélaginu eru fimm þéttbýliskjarnar, þ.e. Þingeyri við Dýrafjörð, Flateyri við Önundarfjörð, Suðureyri við Sógandafjörð, Ísafjörður í Skutulsfirði og Hnífsdalur. Ísafjarðarbær, sem er stærsti kjarninn, er sameinað sveitarfélag margra fyrrum hreppa og Ísafjarðarkaupstaðar (Teiknistofan Eik, 2009). Í Ísafjarðarbæ bjuggu 3.608 manns 1. janúar 2017 (Hagstofa Íslands, 2017).

Vatnsfjörður er um 9 km langur fjörður á milli Hjarðarness og Barðastrandar í Breiðafirði. Sjávarföll hér við land eru hvergi meiri en í Breiðafirði. Norður úr Breiðafirði ganga margir smáfirðir og er Vatnsfjörður vestastur þeirra. Barðaströnd er fremur þéttbýl en sveitirnar norðan og austan Vatnsfjarðar eru að mestu komnar í eyði. Vatnsfjörður var friðlýstur árið 1975.

Vatnsfjörður er breiður í mynnið en þrengist innar. Í miðju fjarðarmynninu er allhá eyja sem nefnist Engey. Inn af firðinum gengur Vatnsdalur og í honum er stöðuvatnið Vatnsdalsvatn, sem er stærsta stöðuvatn Vestfjarða. Í vatnið og úr því fellur Vatnsdalsá. Hlíðarnar umhverfis vatnið eru skógi vaxnar milli fjalls og fjöru. Í Vatnsdalsskógi er mikið um reynivið, sem verður áberandi á haustin vegna fagurra haustlita.

Í Vatnsfirði er mikil náttúrufegurð og veðursæld og er hann því vinsæll áningarstaður ferðamanna á sumrin. Flókalundur (í landi Hellu) er hótél sem byggt var af Barðstrendingafélaginu árið 1966. Þar er einnig tjaldsvæði, matvöru- og minjagripaverslun. Við Hótél Flókalund og víðar í Vatnsfirði er orlofshúsabyggð. Frá Hótél Flókalundi er um 1½ klst. akstur á Látrabjarg, Rauðasand, Selárdal og Ísafjörð, um ½ klst. að Dynjanda og 5 mínútna akstur að Brjánslæk þar sem er höfn fyrir ferjuna Baldur sem siglir á milli Brjánslækjar og Stykkishólms með viðkomu í Flatey.

Penningsdalur eða Peningsdalur er rétt vestan við Flókalund. Hann gengur til norðurs, og ná nyrstu drög hans norður undir Lónfell, sem gnæfir í norðri fyrir botni dalsins. Úr dalnum fellur áin Penna eða Peningsdalsá um þröngt og djúpt gljúfur til Vatnsfjarðar. Vestfjarðavegur var lagður um Penningsdal á árunum upp úr 1950 og við veginn er „Karlinn“, tómsundaverk vegagerðarmanna. Sömu menn gerðu Kleifabúann á Kleifaheiði. Tröllaháls er vestan Penningsdals, en þá tekur við Þverdalur, Þverdalsá og Þverdalsvötn. Þverdalsá fellur í gljúfri og fögrum fossum til Penningsdals. Um Penningsdal og Þverdal er gamall reiðvegur, Kollagata, sem liggur til Geirþjófsfjarðar. Kollagata liggur yfir efstu drög Norðdals og ofan í Vatnahvilft vestan Botnshests, til Geirþjófsfjarðar (Jóhann Skaptason, 1959).

Vestan Þverdals eru hnjúkar, sannkallaðar fjalladrottningar, sem kallast Hornatær og eru rúmlega 700 m háir. Hornatærnar, þ.e. **Ísufell**, **Breiðafell**, **Klakkur** og **Ármannsfell** eru kóróna Vatnsfjarðarins og þekkt kennileiti víða af. Úr Arnarfirði blasa þær við fyrir botni Trostansfjarðar. Talið er að þær ásamt **Lónfelli** hafi myndað sker í ísbreiðunni á síðustu ísöld þar sem þær eru um og yfir 200 metrum hærrí en hásléttan í kring.

Skarðið milli Ísufells og Lónfells heitir Helluskarð eða Þverdalsskarð. Vestfjarðavegur liggur um Helluskarð og þar eru vegamót Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegar. Þann 11. september 1959 var ekið í fyrsta sinn á bíl yfir Helluskarð og Dynjandisheiði, milli Vatnsfjarðar og Arnarfjarðar. Þar með opnaðist landleiðin frá Reykjavík til Ísafjarðar (www.mbl.is/greinasafn/grein/1299712).

Vestfjarðavegur liggur á kafla liggur utan í Botnshesti, háu hamrafjalli ofan við botn Geirþjófsfjarðar. Þar er mjög fagurt útsýni af veginum niður í Geirþjófsfjörð.

Dynjandisheiði er fjallendið úr Trölladölum og niður í Svínadal ofan Dynjandisvogur. Núverandi vegur um heiðina liggur hæst í 503 m y.s. á sýslumörkum. Frá Dynjandisheiði liggur Vestfjarðavegur niður í Dynjandisvog.

Arnarfjörður er mikill fjörður sem opnast milli Kópaness og Sléttaness. Hann er 5-10 km breiður og um 40 km langur inn í botn Borgarfjarðar. Innanvert skiptir Langanes honum í tvær álmur og heitir sú syðri Suðurfirðir en úr nyrðri álmunni ganga Borgarfjörður og Dynjandisvogur. Yst að firðinum ganga sæbrött hamrafjöll, einkum að norðan, og undirlendi er hvarvetna lítið. Arnarfjörður er allur djúpur nema sandrif gengur út af Langanesi. Vestastur Suðurfjarða er Bíldudalsvogur en til suðurs og austurs greinast hinir eiginlegu **Suðurfirðir**, þ.e. **Fossfjörður**, **Reykjarfjörður**, **Trostansfjörður** og **Geirþjófsfjörður**. Að fjörðunum liggja snarbrattar, skriðurunnar hlíðar en inn af þeim stuttir dalir með brekkum og hjöllum, flestar vaxnar kjarri og skógi, en fjöldi lækja og áa falla í fossum fram af hjallabrunum. Suðurfirðir eru að kalla í eyði nema Otradalur, hið forna kirkju- og prestssetur, og Foss fyrir botni Fossfjarðar. Í Dufansdalsnúpi við Fossfjörð var unninn surtarbrandur árið 1908 og árið 1915-1918 var unninn brandur í Þernudalsfjalli í Fossfirði. Þar eru allmiklir hellisskútar í surtarbrandslögin. Jarðhiti er á nokkrum stöðum í Suðurfjörðum. Mestur er hann í Reykjarfirði og þar hefur verið komið upp sundlaug. Á Hvassnesi við mynni Fossfjarðar er flugvöllur fyrir Bíldudal (Tómas Einarsson o.fl., 1989).

Geirþjófsfjörður er lengstur Suðurfjarða. Hann er fremur mjór og liggja að honum brattar hlíðar á báða vegu. Lítilsháttar undirlendi er við fjarðarbotninn og fellur Botnsá þar um eyrar út í fjörðinn. Hlíðar dalsins eru kjarri vaxnar. Skógurinn í Geirþjófsfirði er friðaður af Skógrækt ríkisins. Geirþjófsfjörður er

landnámsbýli Suðurfjarða og mun bærinn hafa staðið þar sem síðar hét Botn eða Langibotn. Samkvæmt Gísla sögu Súrssonar bjó þar Auður Vésteinsdóttir, kona Gísla meðan hann dvaldi í útlegð. Við Einhamar í Geirþjófsfirði var Gísli felldur og þar hefur táknmynd verið greypt í klettinn (Tómas Einarsson o.fl., 1989).

Dynjandi er mesti foss Vestfjarða og einn fegursti foss landsins (mynd 3). Hann er í Dynjandisá, þar sem hún fellur til sjávar í Dynjandisvog. Fossinn fellur fram af fjallsbrúninni niður nær 100 m hátt bungumyndað berg með smástöllum. Efst er hann um 30 m breiður en 60 m neðst. Neðar í ánni eru 5 aðrir fossar. Býlið Dynjandi stóð skammt frá árósum en er nú í eyði. Við Dynjanda er vinsæll áningarstaður ferðamanna með upplýsingaskiltum (Tómas Einarsson o.fl., 1989).



Mynd 3. Dynjandi (mynd: HA, 2012).

Frá Dynjanda liggur Mosdalsvegur (621), sem er 10,8 km langur, að Mosdal, sem er allbreitt dalverpi sem gengur inn í norðurhlíð Langaness í Arnarfirði. Þar er allvíðáttumikið gróðurlendi og skógur. Í dalnum voru sex bæir en nú eru þeir í eyði nema Laugaból og Ós. Á Laugabóli er heilsársbúseta, þar er jarðhiti og hefur verið gerð sundlaug.

Mjólkárveitur er stærsta vatnsaflsvirkjun á Vestfjörðum. Á árinu 1956 hófu Rafmagnsveitur ríkisins byggingu virkjunar í Mjólká sem nýtti fallið úr Borgarhvilft niður í Borgarfjörð, u.þ.b. 210 m. Virkjunin tók til starfa haustið 1958. Á árunum 1958-1960 lauk tengingu Mjólkárveiturar við kaupþúnin frá Patreksfirði til Bolungarvíkur, ásamt tengingu við Reiðhjallavirkjun. Línukerfið kallast Mjólkárveita og liggur yfir hinar háu heiðar Vestfjarða, með sæstrengi yfir ála Arnarfjarðar og Dýrafjarðar.

Á árinu 1972 hófu Rafmagnsveitur ríkisins síðan undirbúning að annarri virkjun í Mjólká sem nýtir fallið úr Langavatni og niður í Borgarfjörð, u.þ.b. 490 m. Á árunum 1971-1972 var byggð stífla við Langavatn til miðlunar fyrir þáverandi virkjun í Mjólká. Framkvæmdir hófust við byggingu á Mjólká II 1973 og þar með talið Tangavatnsmiðlun. Virkjunin var gangsett 1975. Núverandi Mjólkárveitur er því í raun tvær virkjanir sem nýta sama stöðvarhús og aðstöðu í botni Borgarfjarðar. Eldri virkjunin, Mjólká I, er minni, 2,4 MW en Mjólká II er 5,7 MW.

Þann 1. janúar 1978 var Orkubú Vestfjarða stofnað og tók við rekstri Mjólkárveiturar ásamt allri starfsemi Rafmagnsveitu ríkisins og annarra rafveitna í Vestfjarðakjördæmi.

Byggingu Vesturlínu (Mjólkárínu 1) var lokið 1980 og þar með komst Mjólkárveita í tengingu við landskerfið. Fram að þeim tíma var Mjólkárveitur grunnaflstöð fyrir svæðið en er nú rekin sem stjórnstöð fyrir afl- og orkukaup Orkubúsins af Landsvirkjun (Orkubú Vestfjarða, 2012, www.ov.is).

Vestfirðir eru tengdir við byggðalínuna með Mjólkárínu 1 sem er 132 kV og liggur frá Hrutatungu í Hrutafirði um Glerárskóga og Geiradal í Mjólkárveitur. Tengingin er um 162 km löng. Slæm veðurskilyrði á Mjólkárínu 1 valda oft truflunum sem vara lengi vegna fjarlægðar frá byggð og erfiðrar aðkomu við slík skilyrði (Landsnet, 2007).

Í Mjólkárverkjun er spennt niður á 66 kV og þar tekur einfalt 66 kV kerfi við. Frá Mjólkárverkjun liggur 66 kV lína yfir að Keldeyri í Tálknafirði (Tálknafjarðarlína 1) og er það eina flutningslínan á sunnanverðum Vestfjörðum. Frá Keldeyri liggja dreifilínur til nálæggra byggðarlaga.

Tálknafjarðarlína 1 þverar núverandi Vestfjarðaveg á fimm stöðum ofan við Geirþjófsfjörð og Bíldudalsveg á einum stað (teikning 2).

2.1.1. Samfélag

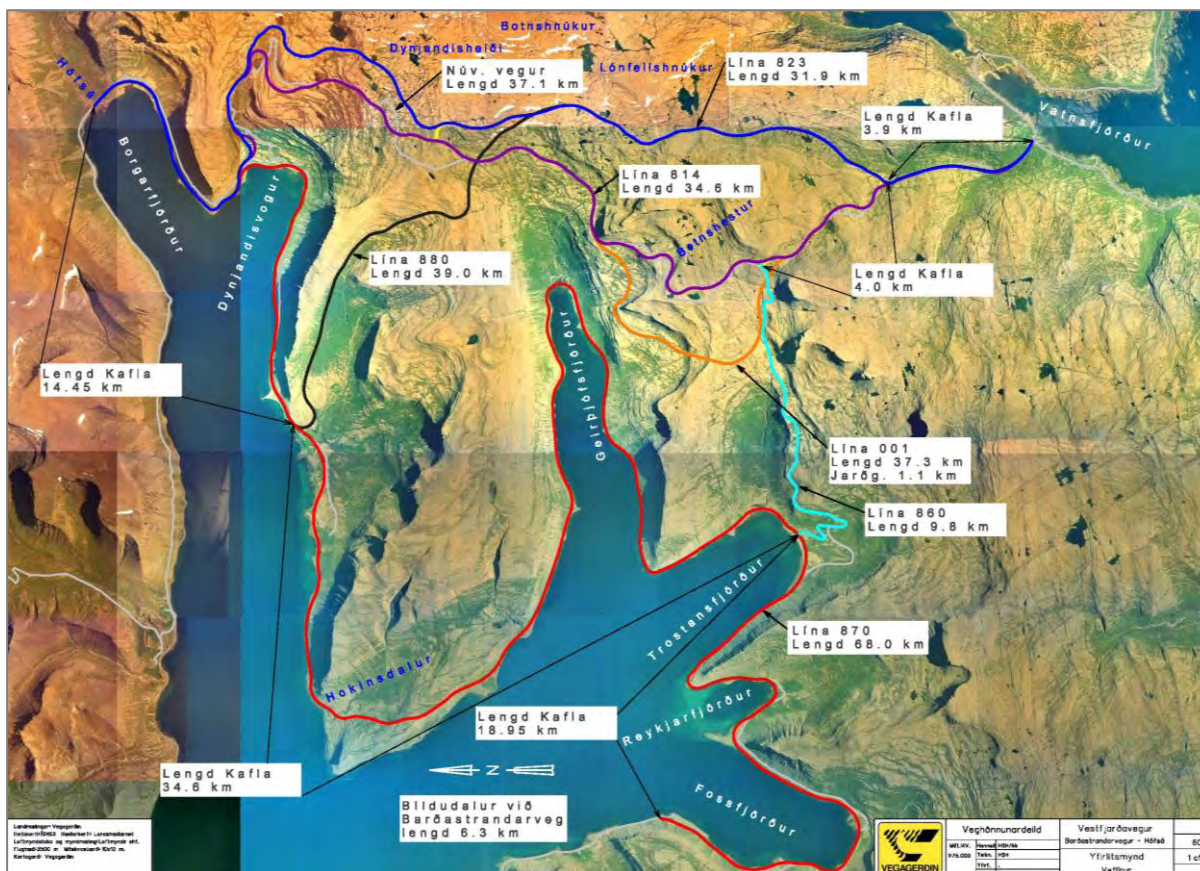
Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri mat samfélagsáhrif nýs vegar um Dynjandisheiði. Litið var til áhrifa af heilsárssamgöngum milli Vesturbyggðar og Tálknafjarðar annars vegar og Ísafjarðarbæjar hins vegar. Skýrslan kom út í júní 2010 og hana má finna á slóðinni: <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/nr/2339>.

Það mætti velja fyrir sér hvort skýrsluhöfundar hefðu aðra sýn í dag en fyrir 8 árum að fengnum niðurstöðum af áhrifum Héðinsfjarðarganga. Íbúum Vesturbyggðar hefur fjölgað á seinustu árum vegna aukins fiskeldis bæði í Patreks- og Arnarfirði og vegna vaxtar í ferðaþjónustu. Það skal hafa í huga við lestur eftirfarandi kafla sem tekinn er úr skýrslunni.

Helstu niðurstöður RHA um samfélagsleg áhrif heilsárssamgangna um Dynjandisheiði eru:

- „Skilgreint áhrifsvæði rannsóknarinnar eru einkum sunnanverðir Vestfirðir, þ.e. Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur. Einnig er litið til samfélagsáhrifa á norðanverðum Vestfjörðum, með Ísafjörð sem þungamiðju, og í Reykhólahreppi að austanverðu.
- Íbúafækkun í sveitarfélögum á áhrifsvæðinu hefur í flestum tilvikum verið umtalsverð og þess má m.a. sjá stað í aldursamsetningu mannfjöldans þar sem ungt fólk er hlutfallslega fámenn í flestum sveitarfélögum. Samgöngur í samræmi við kröfur nútímans, þ.e. um Dýrafjarðargöng og nýjan veg um Dynjandisheiði munu bæta búsetuskilyrðin á sunnanverðum Vestfjörðum og rjúfa vetrareinangrun svæðisins og landshlutakjarnans á Ísafirði.
- Ákveðin „eyða“ er í vegakerfinu um Hrafseyrarheiði, Arnarfjörð og Dynjandisheiði, líklega alvarlegasta hindrunin í samgöngukerfi landshlutans. Samskipti milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða markast af þessu. Frá sunnanverðum Vestfjörðum er sjaldan sótt þjónusta til Ísafjarðarsvæðisins en þess í stað er nánast allt sótt suður sem ekki fæst heima fyrir. Það mun líklega taka nokkurn tíma að byggja upp hefð fyrir þjónustusókn milli sunnan- og norðanverðra Vestfjarða eftir að heilsárssamgöngur eru komnar á.
- Framhaldsnám er afar lítið sótt frá sunnanverðum Vestfjörðum til Ísafjarðar en útibú Fjölbrautaskóla Snæfellinga á Patreksfirði hefur verið í mikilli sókn. Bættar samgöngur milli sunnanverðra Vestfjarða og Ísafjarðar gætu eflt Menntaskólann á Ísafirði en þar sem á svæðinu hefur skapast hefð fyrir skólasókn annað, gæti slík breyting tekið langan tíma.
- Tekjur einstaklinga á svæðinu eru að meðaltali lakari en á landinu í heild en eftir efnahagshrunið hefur orðið hagvöxtur í landshlutanum eftir langt skeið stöðnunar eða samdráttar. Áberandi er hve þjónusta leggur minna til framleiðslunnar en í öðrum landshlutum þannig að þarna virðast vera sóknarfæri. Samgöngubæturnar munu auka þjónustusókn innan landshlutans og þannig renna styrkari stoðum undir margvíslega starfsemi innan hans.
- Verð fasteigna á Patreksfirði var lægst meðal 25 þéttbýlisstaða á landinu í árslok 2009. Þess má vænta að auðveldari sókn í ýmsa þjónustu frá sunnanverðum Vestfjörðum til Ísafjarðarsvæðisins muni hafa jákvæð áhrif á húsnæðismarkaðinn.
- Heilsársvegur milli Ísafjarðar og Patreksfjarðar verður tæplega til þess að gerðar verði miklar breytingar á mannahaldi heilbrigðisstofnana. Til þess verður vegalengdin of mikil. Einhver samlegðaráhrif í yfirstjórn gætu þó komið til greina.“
- „Dýrafjarðargöng og nýr vegur í stað núverandi vegar um Dynjandisheiði eru forsendur fyrir þeim tillögum sveitarstjórnarmanna sem snúa að aukinni samvinnu eða mögulegri sameiningu sveitarfélaga annars vegar á sunnan- og hins vegar á norðanverðum Vestfjörðum. Í sumum mála-flokkum, s.s. sorpförgun er mikilvægt að geta skipulagt þjónustu sveitarfélaga yfir stór landsvæði.

- *Nýr vegur yfir Dynjandisheiði myndi varla hafa teljandi áhrif á rekstur flugvalla og flugsamgöngur á athugunarsvæðinu.*



Mynd 4. Valkostir sem kynntir voru í skýrslu Rannsókn- og þróunarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri við mat á samfélagsáhrifum nýs vegar um Dynjandisheiði.

- *Af þeim valkostum sem helst koma til greina um nýja veglínu í stað núverandi vegar á Dynjandisheiði álíta skýrsluhöfundar að svokölluð **lína 823**, blá, lítilsháttar austan núverandi vegar, ætti að vera fyrsti kostur. Hún er ásamt **fjöluþlárrí línu 814**, sem liggur nánast í sömu línu og núverandi vegur, sú sem eykur samskipti mest milli sunnanverðra Vestfjarða og Ísafjarðarsvæðisins. Að auki er blá **lína 823** sú sem eykur mest samskipti Ísafjarðarsvæðisins við aðra landshluta. Sú leið gæti skapað samlegðaráhrif til enn meiri samskipta þar á milli í tengslum við möguleg framtíðarverkefni s.s. veg um Þingmannaheiði eða styttingar um firði við norðanverðan Breiðafjörð.“*

Margar ástæður eru fyrir því að Vegagerðin leggur til að Vestfjarðavegur verði lagður í grennd við núverandi veg. Bent er á að 3 km eru á milli núverandi vegar og **línu 823** og að komið er inn á allt annað veðursvæði austan Lónfells og Botnshests. Vestfjarðavegur liggur um verndarsvæði Vatnsfjarðar og því mun lagning vegarins í grennd við núverandi veg hafa minni neikvæð áhrif á verndarsvæðið og umhverfið. Lagning Vestfjarðavegar samkvæmt **leið 823** myndi lengja Bíldudalsveg mjög mikið. Bent er á að loknum þessum framkvæmdum og öðrum fyrirhuguðum framkvæmdum á Vestfjarðavegi hefur fólk val, a.m.k. meira val en áður, á ferða- og flutningsmáta.

Umfjöllun í frummatsskýrslu

Gerð hefur verið sérstök samfélagsrannsókn í tengslum við framkvæmdina. Framkvæmdin mun hafa áhrif á samfélagið í heild. Hún mun hafa mest áhrif á íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum.

Ekki verður fjallað nánar um áhrif samgöngubóta á samfélagið á Vestfjörðum, þ.e. á almenning, atvinnulíf og opinbera þjónustu í frummatsskýrslu. Bent er á ítarlega umfjöllun í ofangreindri skýrslu.

2.2. NÚVERANDI SAMGÖNGUR – NÚVERANDI VEGUR

2.2.1. Almennt um Vestfjarðaveg

Vestfjarðavegur er 333 km langur og er skilgreindur sem stofnvegur í vegakerfi landsins og hluti af grunnnetinu. Hann liggur frá Hringvegi hjá Dalsmynni, um Bröttubrekku, Búðardal, Svinadal og Gilsfjörð um Þorskafjörð, Skálanes, Klettsháls, Vattarfjörð, Litlanes, Hjarðarnes og **fyrir Vatnsfjarðarbotn, um Helluskarð, Dynjandisheiði, Arnarfjörð, Hrafnseyrarheiði, Dýrafjörð, Gemlufallsheiði og Önundarfjörð, um jarðgöng undir Breiðadals- og Botnsheiði á Djúpveg í Skutulsfirði. Vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg er núna 447 km og þar af eru 352 km með bundnu slitlagi en 95 km af malarvegum.**



Mynd 5. Yfirlitskort af vegakerfinu á Vestfjörðum (Náttúrustofa Vestfjarða, 2009).

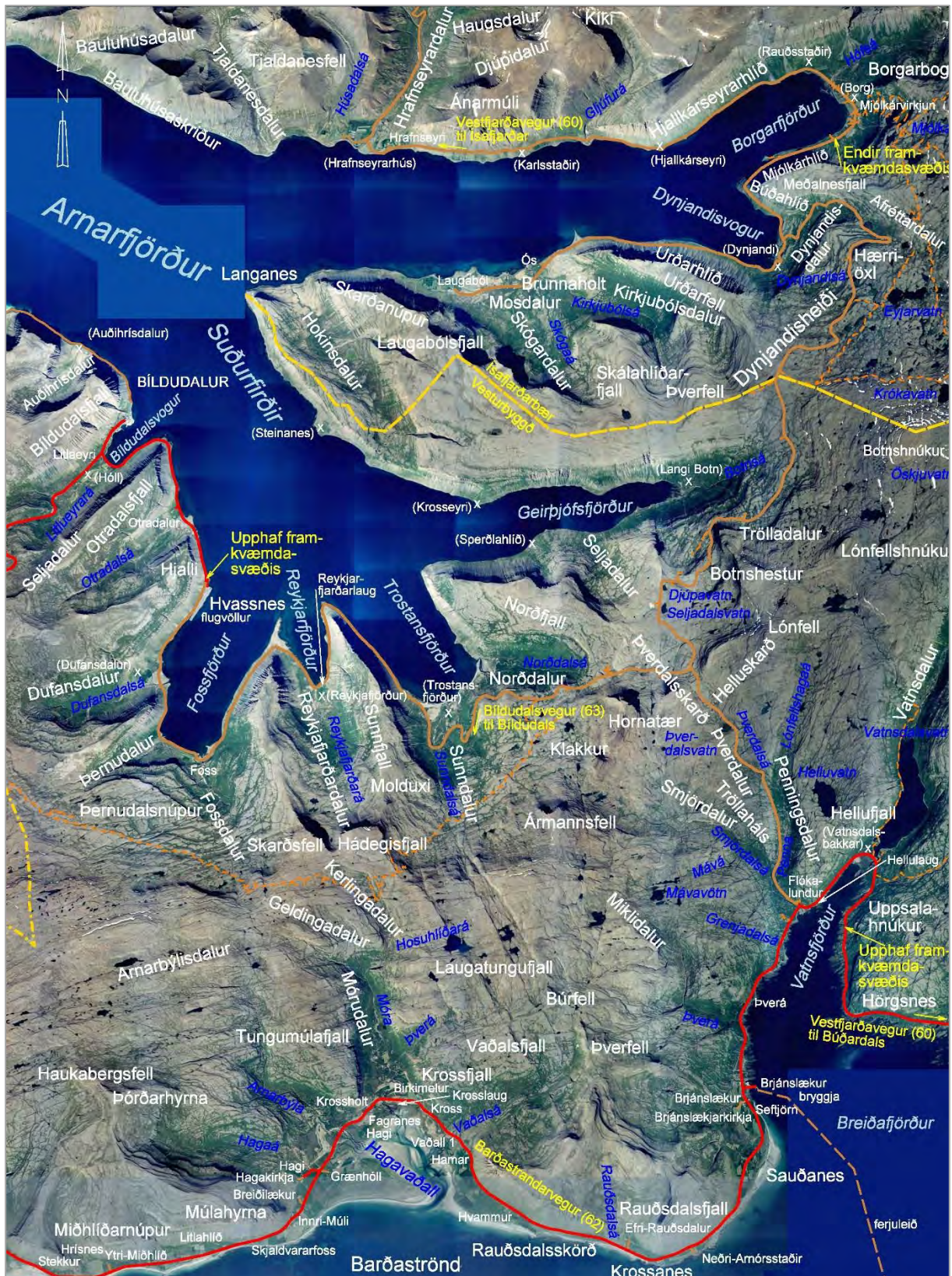
Haustið 2009 lauk miklum vegabótum á Vestfjörðum þegar nýr vegur um Gautsdal, Þröskulda og Arnkötludal var opnaður. Með tilkomu hans er hægt að aka um Djúpveg á bundnu slitlagi milli Reykjavíkur og Ísafjarðar en vegalengdin er 455 km og því aðeins lengri en leiðin um Vestfjarðaveg.

Í undirbúningi og í framkvæmd eru miklar vegabætur á Vestfjarðavegi til að tengja saman byggðarlög og til að hægt verði að fara hringleið um Vestfirði á bundnu slitlagi, allan ársins hring. Eins og kemur fram hér að framan eru ennþá 95 km Vestfjarðavegar með malaryfirborði og er sums staðar um erfiða fjallvegi að fara sem lokast auðveldlega að vetrarlagi. Vegna snjóþyngsla á Hrafnseyrarheiði er vegurinn milli Vatnsfjarðar og Dýrafjarðar ekki mokaður reglulega. Þegar hann lokast eykst vegalengdin á milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða margfalt miðað við á sumrin.

Jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, í stað fjallvegarins um Hrafnseyrarheiði, munu stytta Vestfjarðaveg um 27 km. Miklar endurbætur hafa verið gerðar á Vestfjarðavegi við norðanverðan Breiðafjörð á seinustu árum en frekari endurbætur eru í undirbúningi á kaflanum frá Bjarkalundi að Skálanesi við Þorskafjörð. Nýr vegur á þeim kafla getur stytta leiðina um rúmlega 20 km. Með fjarðarpverunum í Gufudalssveit og hugsanlegri þverun Vatnsfjarðar svo og styttingu leiðar um Dynjandisheiði eru áform um að stytta leiðina meira, þannig að hún verði að lokum tæplega 400 km.

2.2.2. Núverandi Vestfjarðavegur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði

Vestfjarðavegur (60), sem liggur frá Uppsalaá á Hörgsnesi um Dynjandisheiði að Mjólkárirkjun í Borgarfirði, er 40,6 km langur (mynd 6). Kaflinn um Hörgsnes að Flókalundi er með bundnu slitlagi. Hann var tekinn í notkun haustið 1977 en áður lá leiðin um Þingmannaheiði. Kaflinn um Dynjandisheiði var opnaður 1959 og er barn síns tíma og algjörlega ófullnægjandi. Hann fer upp í 501 m y.s. við Djúpavatn og 503 m y.s. efst á Dynjandisheiði. Vegurinn er mjór fjallvegur með malarslitlagi og 10 einbreiðum brúm (tafla 9 bls. 61). Hann er krókóttur og mjög brattur á köflum. Þá er víða bratt fram af honum og kröfum um öryggissvæði er hvergi fullnægt. Frá veginum er víða mjög fallett útsýni.



Mynd 6. Núverandi vegir í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Rauðir vegir eru með bundnu slitlagi, brúnir vegir eru malarvegir (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011).

Við Vestfjarðaveg eru þrjú vegamót; við Barðastrandarveg (62) í Vatnsfirði, við Bíldudalsveg (63) í Helluskarði og við Dynjandaveg (621) í Dynjandisvogi. Með nýjum vegi bætast við vegamót til að tengja núverandi veg við nýjan veg í Vatnsfirði.

Barðastrandarvegur liggur frá Flókalundi til Patreksfjarðar. Þaðan liggur Bíldudalsvegur til Bíldudals og áfram að Vestfjarðavegi við Helluskarð á Dynjandisheiði. Barðastrandarvegur og Bíldudalsvegur tengjast báðir við Vestfjarðaveg og tengja hann við þéttbýliskjarna á sunnanverðum Vestfjörðum. Á Barðastrandarvegi er einbreið brú á Pennu við vegamótin í Vatnsfirði.

Á teikningu 3 eru merktir helstu snjóastaðir við Vestfjarðaveg og á teikningu 4 sjást helstu hrunsvæði við hann.

Vestfjarðavegi um fyrirhugað framkvæmdasvæði er skipt í fimm kafla í vegaskrá Vegagerðarinnar. Þeir eru:

• Kafli 34, Hörgsnes - Barðastrandarvegur (Flókalundur)	5,6 km
• Kafli 35, Barðastrandarvegur (Flókalundur) - Bíldudalsvegur (Helluskarð)	8,0 km
• Kafli 36, Bíldudalsvegur (Helluskarð) - sýslumörk (Dynjandisheiði)	11,5 km
• Kafli 37, sýslumörk (Dynjandisheiði) - Dynjandavegur	10,6 km
• Kafli 38, Dynjandavegur – Mjólkárvið í Borgarfirði	<u>4,9 km</u>
Samtals	40,6 km

Fjallað er um hvern kafla fyrir sig í eftirfarandi texta.

Vestfjarðavegur, kafli 34, Hörgsnes - Barðastrandarvegur (Flókalundur) (teikning 5, blað 1 af 3)

Vestfjarðavegur (60) um Vatnsfjörð frá Uppsalaá að Flókalundi er 5,6 km langur láglendisvegur með bundnu slitlagi. Kafliinn að Þingmannaá er 1,9 km langur og uppfyllir hönnunarkröfur. Þaðan að Flókalundi uppfyllir vegurinn ekki hönnunarkröfur Vegagerðarinnar um stofnvegi þar sem hann er of mjór og á honum er einbreið brú. Á þeim kafla þarf að breikka veginn. Krappasta beygja á vegkaflanum er við Flókalund. Hótel Flókalundur er mjög nálægt vegi og á veginum framhjá hótelinu er talsverð umferð gangandi vegfarenda sem skapar hættu. Þar er viðvörunarmerki um gangandi vegfarendur og merktur 50 km/klst leiðbeinandi hraði.



Mynd 7. Flókalundur og næsta umhverfi (© Mats Wibe Lund).

Á vegkaflanum eru tvær brýr. Á Þingmannaá er 14 m löng einbreið brú sem byggð var árið 1975 og er 4,0 m breið. Á Vatnsdalsá er 28 m löng brú sem byggð var árið 1987 og er 6,8 m breið með 6 m akbrautarbreidd. Brúin telst tvíbreið en er of mjó, því 8 m breiðrar akbrautar er krafist í gildandi veghönnunarreglum.



Mynd 8. Einbreið brú á Þingmannaá í Vatnsfirði (mynd: SJ, 2015).



Mynd 9. Vestfjarðavegur í vestanverðum Vatnsfirði (mynd: SJ, 2015).



Mynd 10. Vestfjarðavegur um Flókalund (mynd: SJ, 2015).

Á vegkaflanum eru nokkrar vegtengingar. Milli Þingmannaár og Vatnsdalsár þverar Þingmannaleið Vestfjarðaveg. Við Vatnsdalsá að austanverðu er vegtenging að Vatnsdalsvatni. Vestan árinna er tenging við veg sem liggur meðfram Vatnsdalsvatni að vestanverðu og inn í Vatnsdal. Við Eiðisá í botni Vatnsfjarðar er stórt frágengið námusvæði, Fjarðarhorn.

Kaflinn úr Vatnsfjarðarbotni (Eiðisá) að Flókalundi er jafnan nefndur Helluhlíð. Eins og mynd 9. sýnir vantar öryggissvæði eða vegrið meðfram vegi. Vegurinn er lagður 6,5 m breiður með 6 m breiðu slitlagi. Fláinn að fjöru er 1:1,5 í stað 1:3.

Í grennd við Flókalund eru margar vegtengingar. Um 450 m austan við þjónustumiðstöðina er tenging að litlu bílastæði við náttúrulega heita laug, Hellulaug, sem er í flæðarmálinu. Laugin er hluti af verkefninu Vatnavinir sem fékk Global Award for Sustainable Architecture 2011 (www.flokalundur.is).

Við Flókalund eru þrjár tengingar að Vestfjarðavegi og við þá vestustu eru krossvegamót og tenging að tjaldsvæði sunnan vegar. Þar eru upplýsingaskilti sem Vegagerðin sér um (mynd 11). Segja má að allar þessar tengingar séu samfelldar og á miðtengingunni er mögulegt að aka inn og út af vegi á um 30 m kafla (mynd 10). Um 150 m austan Flókalundar er rafrænt skilti Vegagerðarinnar um færð á Klettshálsi. Á sama stað, neðan vegar er bílastæði með sorpgám sem er á vegum sveitarfélagsins.



Mynd 11. Vegamót Vestfjarðavegar og Barðastrandarvegar við Flókalund (mynd: SJ, 2016).

Við Hótel Flókalund eru vegamót Vestfjarðavegar og Barðastrandarvegar (mynd 11). Sjónlengdir við vegamótin uppfylla ekki þær kröfur sem gerðar eru í dag. Fast við vegamótin liggur Barðastrandarvegur yfir Pennu á 12 m langri einbreiðri brú sem byggð var árið 1984. Brúin er 6 m breið, akbrautin er 4 m breið og meðfram henni er 2 m göngubraut.

Vestfjarðavegur, kafli 35, Barðastrandarvegur (Flókalundur) - Bíldudalsvegur (Helluskarð) (teikning 5, blað 1 af 3)

Vegurinn frá Flókalundi í Vatnsfirði að Bíldudalsvegi í Helluskarði er 8,0 km langur. Hann liggur hæst í um 446 m y.s. í Helluskarði. Mesti langhalli vegarins er 12 % beggja vegna brúar á Þverdalsá. Vegurinn liggur á kafla um Pennusneiðinginn sem er utan í hlíð Tröllaháls. Þar er hliðarhalli mikill og hætta á skriðuföllum.

Krappasta beygja á vegkaflanum er við brú á Þverdalsá, með 90 m radíus. Þar er hönnunarhraði 50 km/klst.

Á vegkaflanum eru þrjár einbreiðar brýr, ein á Pennu (mynd 12) og tvær á Þverdalsá (myndir 14 og 15). Skammt ofan við Hótel Flókalund er 10 m löng brú á Pennu. Hún var byggð árið 1958 og er 3,2 m breið. Á Þverdalsá er annars vegar 33,6 m löng brú sem byggð var árið 1959 og er 3,2 m breið og hins vegar 8 m löng brú sem byggð var árið 1961 og er 3,4 m breið.

Á vegkaflanum er aðeins tvær vegtengingar, annars vegar að tjaldsvæði í grennd við Flókalund og hins vegar við Bíldudalsveg í Helluskarði.



Mynd 12. Brú á Pennu og „Karlinn“ sbr. kafli 2.1. (mynd: HA, 2012).



Mynd 13. Vestfjarðavegur um Pennusneiðing (mynd: HA, 2012).



Mynd 14. Brú á Þverdalsá (mynd: HA, 2012).



Mynd 15. Brú á Þverðalsá (mynd: HA, 2012).



Mynd 16. Við vegamót Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegur (mynd: HA, 2012).

Vestfjarðavegur, kafli 36, Bíldudalsvegur (Helluskarð) - sýslumörk (Dynjandisheiði)

(teikning 5, blað 1 og 3)

Vegurinn frá vegamótum við Bíldudalsveg í Helluskarði að efsta hluta Dynjandisheiðar er 11,5 km langur. Vegurinn er í um 446 m y.s. í Helluskarði og fer í 501 m y.s. ofan Seljadals milli Seljadalsvatns og Djúpavatns. Hann lækkar smám saman og fer í um 300 m hæð í Neðri Trölladal en hækkar svo aftur og endar í 503 m hæð, efst á Dynjandisheiði. Mesti langhalli vegarins er 12 % á tveimur stöðum, annars vegar í grennd við Botnshest, þ.e. í brekku niður í Hærri Vatnavilft og hins vegar í brekkunni fyrir neðan Kollagötuá. Við Botnshest er kröpp beygja, með 120 m radíus (hönnunarhraði 60 km/klst). Mjög bratt er fram af veginum og fallett útsýni niður í Geirþjófsfjörð.

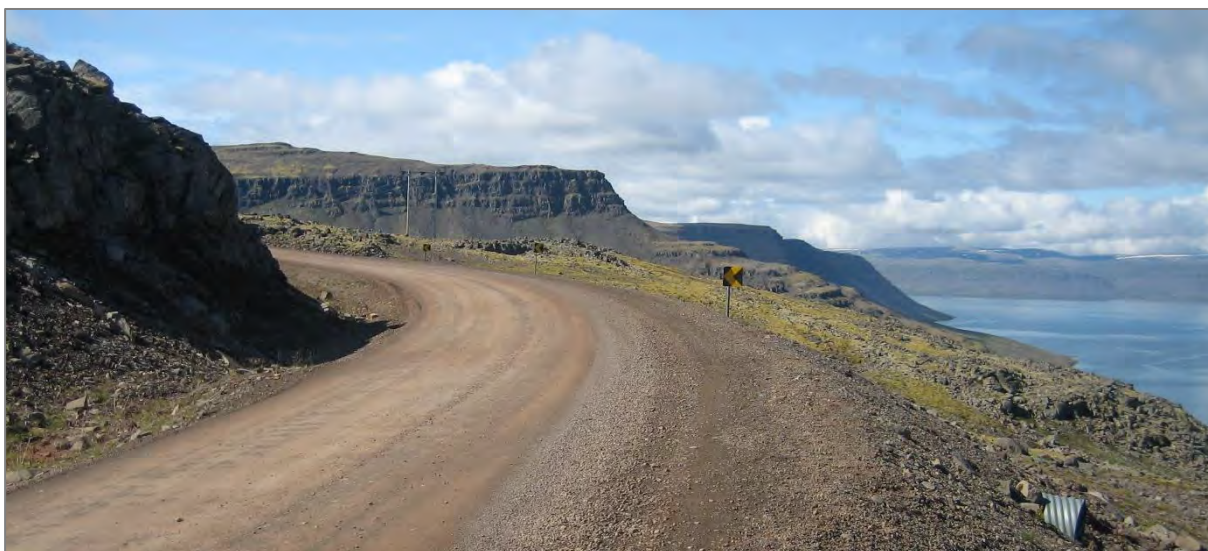
Krappasta beygjan á vegkaflanum er við Djúpavatn, með 100 m radíus sem leyfir einungis 50 km/klst hraða.

Á vegkaflanum eru fjórar einbreiðar brýr, á Norðdalsá, Kollagötuá, Austurá og Trölladalsá (tafla 9 bls. 61). Skammt frá vegamótum við Bíldudalsveg er 18 m löng brú á Norðdalsá. Norðvestan við Botnshest er 8 m löng brú á Kollagötuá. Norðaustan við Botnshest er 8 m löng brú á Austurá. Um 230 m norðan við hana er 7 m löng brú á Trölladalsá. Brýrnar voru allar byggðar árið 1960 og eru 3,2-3,5 m breiðar.

Á vegkaflanum er engin vegtenging en áningarstaður með tveimur söguskiltum um Gísla Sögu Súrssonar er um 140 m austan við brúna á Trölladalsá.



Mynd 17. Kröpp beygja við Djúpavatn (mynd: HA, 2012).



Mynd 18. Kröpp beygja undir Botnshesti (mynd: HA, 2012).



Mynd 19. Brú á Austurá (mynd: HA, 2012).



Mynd 20. Vestfjarðavegur undir Botnshesti, mynd tekin frá áningarstað með söguskiltum (mynd: HA, 2012).

Vestfjarðavegur, kafli 37, sýslumörk (Dynjandisheiði) - Dynjandavegur

(teikning 5, blað 2 af 3)

Vegurinn frá sýslumörkum að Dynjanda er 10,6 km langur. Þar er erfiðasti hluti leiðarinnar með tilliti til snjóa. Vegurinn er í 503 m y.s. þar sem kafllinn hefst og hallar þaðan niður í Dynjandisvog. Langhalli niður í Dynjandisdalinn er 11-12% á nokkrum stöðum og á köflum er vegurinn einnig hlykkjóttur. Vegurinn liggur utan í brattri hlíð Dynjandisdals, þar sem grjóthrun og snjóflóð eru alltið (myndir 25 og 26).

Rúmllega 2 km norðan við upphaf vegkaflans, ofan við Þverdalsá, er beygja með 60 m radíus (mynd 21). Við Hærriöxl er beygja með 55 m radíus. Nálægt brú á Svíná er beygja með 60 m radíus (mynd 25) og skammt frá vegamótum við Mosdalsveg (621) er beygja við Stórahól sem er með 50 m radíus (mynd 26). Hönnunarhraði í þessum beygjum er 40 km/klst.

Á vegkaflanum eru tvær einbreiðar brýr. Á Dynjandisá er 7 m langur stokkur sem er 6,0 m breiður. Hann var byggður árið 1988. Á Svíná er 6 m löng brú sem er 3,6 m breið. Hún var byggð árið 1958.

Skammt ofan við brúna yfir Dynjandisá fellur áin í fossi ofan í lítið stöðuvatn sem hér kallast „Dynjandistjörn“. Þar er vinsæll viðkomustaður ferðamanna (myndir 23 og 24).

Á vegkaflanum er vegtenging að útsýnisstað við Hærriöxl. Þaðan er fallett útsýni yfir Dynjandisvog.



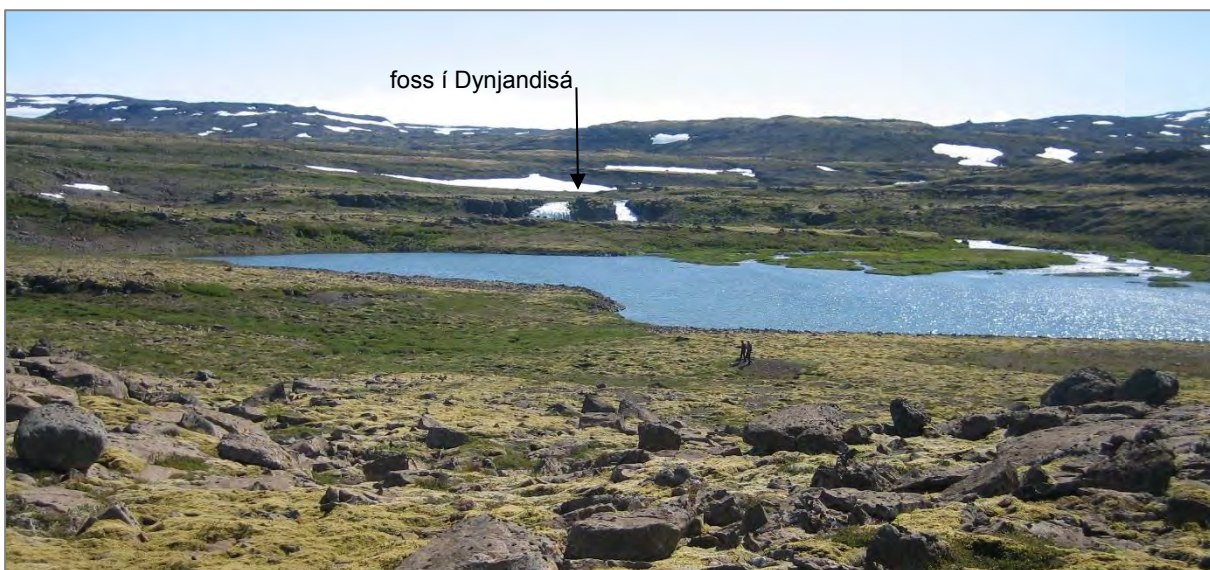
Mynd 21. Kröpp beygja á veginum um Dynjandisheiði (60 m radíus) í grennd við stöð 23000. Vötnin kallast Þverárvötn og vatn úr þeim fellur í Dynjandisá (mynd: HA, 2012).



Mynd 22. Útsýni í átt að Dynjandisá og „Dynjandistjörn“ (mynd: HA, 2012).



Mynd 23. Vestfjarðavegur við „Dynjandistjörn“ sem er stöðuvatn í Dynjandisá (mynd: HA, 2012).



Mynd 24. Tvískiptur foss í Dynjandisá ofan vegar við „Dynjandistjörn“ (mynd: HA, 2012).



Mynd 25. Krappar beygjur í sneiðingi efst í Dynjandisdal (mynd: HA, 2012).



Mynd 26. Núverandi Vestfjarðavegur í sneiðingnum í Dynjandisdal (mynd: HA, 2012).



Mynd 27. Útsýni í átt að Dynjanda og kröpp beygja við Stórahól (mynd: HA, 2012).



Mynd 28. Útsýni frá Dynjanda að Vestfjarðavegi um Dynjandisdal (mynd: HA, 2012).

Vestfjarðavegur, kafli 38, Dynjandavegur - Mjólkárveikjun í Borgarfirði

(teikning 5, blað 2 af 3)

Vegurinn frá Dynjanda að ferjubryggju við Mjólkárveikjun í Borgarfirði er 4,9 km langur. Hann fer hæst í 100 m y.s. á Meðalnesi, en fyrir nesið er kröpp beygja, með 40 m radíus. Hönnunarhraði í beygjunni er 30 km/klst. Vegurinn liggur í miklum hliðarhalla beggja vegna Meðalness, um Búðahlíð (mynd 30) og Mjólkárhlíð (mynd 32), þar er hætta á skriðuföllum og bratt fram af vegi. Við Búðavík hefur myndast útskot á vegi þar sem er útsýni að Dynjanda (mynd 29).

Við upphaf vegkaflans er tenging við Dynjandaveg (621) sem liggur að bílastæði og áningarstað við fossinn Dynjanda. Frá bílastæðinu liggur svo Mosdalsvegur (6204) að bænum Laugabóli. Í Mjólkárhlíð er endurvarpsstöð við hlið vegar (mynd 31). Tæplega 1 km austan Mjólkár er vegtenging að lítilli ferjubryggju en þangað kemur póstbáturinn frá Bíldudal þegar landleiðin er ófær. Vegkaflinn endar í grennd við hana.



Mynd 29. Útsýni frá Búðavík að Dynjanda (mynd: HA, 2012).



Mynd 30. Vegurinn um Búðavík og Búðahlíð (mynd: HA, 2012).



Mynd 31. Vegurinn um Búðahlíð (mynd: HA, 2012).



Mynd 32. Vegurinn um Mjólkárhlíð. Endurvarpsstöð í vegkantinum (mynd: HA, 2012).

2.2.3. Núverandi Bíldudalsvegur á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði

Bíldudalsvegur (63) sem er 63 km langur var opnaður í kringum 1960. Hann liggur af Barðastrandarvegi í Patreksfirði, um Mikladal, fyrir Tálknafjarðarbotn, um Hálfán til Bíldudals, um Suðurfirði, Norðalsfjall og á Vestfjarðaveg rétt norðan við Helluskarði (mynd 6, bls. 13). Á vegamótum Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegar í Helluskarði er vegurinn í 446 m y.s. Kaflinn frá Hvassnesi að Helluskarði, sem fyrirhugað er endurbyggja, er 29,1 km langur og er barn síns tíma. Á þeim kafla eru vegamót við; Flugvallarveg (620) og Fossveg (6192). Auk þess eru tengingar að frístundahúsum í Dufansdal, Reykjarfirði og Trostansfirði. Vegurinn er víðast mjór malarvegur, með 7 einbreiðum brúm (tafla 10, bls. 62), á köflum krókóttur og brattur. Víða er bratt fram af honum og kröfum um öryggissvæði er hvergi fullnægt. Á teikningu 3 eru merktir helstu snjóastaðir við Bíldudalsveg og á teikningu 4 sjást helstu hrunsvæði við hann.

Bíldudalsvegi um fyrirhugað framkvæmdasvæði er skipt í 3 kafla í vegaskrá Vegagerðarinnar. Þeir eru:

• Kafli 04, Ketildalavegur - Fossvegur	12,5 km	til umfjöllunar	6,1 km
• Kafli 05, Fossvegur – Trostansfjörður			14,5 km
• Kafli 06, Trostansfjörður – Vestfjarðavegur (Helluskarði)			<u>8,5 km</u>
		Samtals	29,1 km

Fjallað er um hvern kafla fyrir sig í eftirfarandi texta.

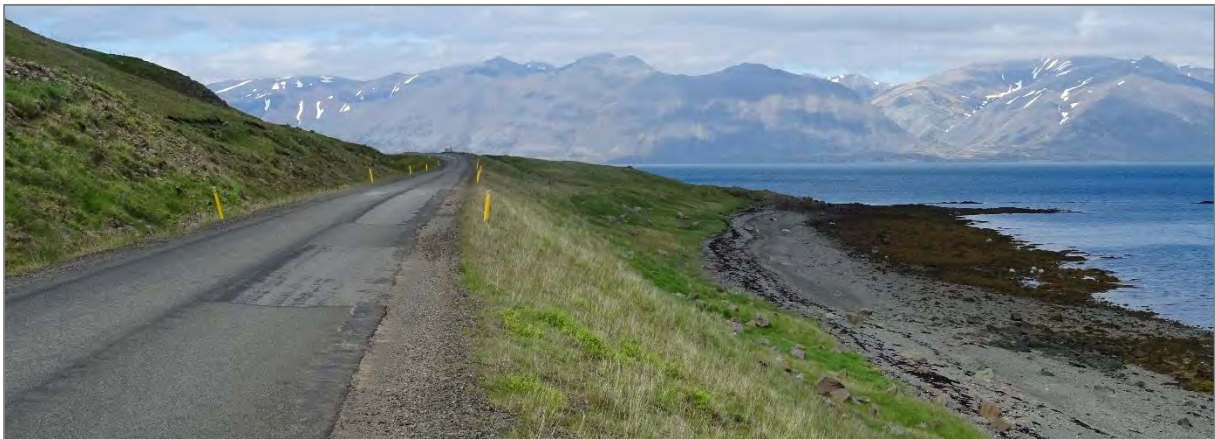
Bíldudalsvegur, kafli 04, Ketildalavegur – Fossvegur (teikning 5, blað 3 af 3)

Bíldudalsvegur (63) frá Ketildalavegi að Fossvegi er 12,5 km langur láglendisvegur. Hann liggur meðfram sjónum, um Bíldudalsvog, Otradal og Fossfjörð. Hann er með bundnu slitlagi á 6,4 km kafla að Flugvallarvegi (620) á Hvassnesi, en slitlagið er víðast einbreitt og á þeim kafla eru tvær blindhæðir og tvær einbreiðar brýr; á Litlu-Eyrrará og Otradalsá. Í þeirri framkvæmd, sem hér er til umfjöllunar, felast ekki aðgerðir á þeim kafla.

Frá Flugvallarvegi að Fossi er mjór malarvegur. Hann uppfyllir ekki hönnunarkröfur Vegagerðarinnar um stofnvegi þar sem hann er of mjór og á honum er 2 einbreiðar brýr; á Dufansdalsá og Þernudalsá.

Á Litlu-Eyrrará er 10 m löng brú sem er 4,2 m breið. Hún var byggð árið 1977. Á Otradalsá er 8 m löng brú sem er 3,4 m breið. Hún var byggð árið 1963. Á Dufansdalsá er 8 m löng brú sem er 3,0 m breið. Hún var byggð árið 1955. Á Þernudalsá er 8 m löng brú sem er 3,4 m breið. Hún var byggð árið 1963.

Vegurinn liggur um láglendi og eru nokkrar vegtengingar að bæjum og eyðibýlum. Við upphaf vegkaflans er tenging að Litlu-Eyri og í botni Bíldudalsvogar er tenging að kirkjugarði Bíldudals. Á Haganesi er tenging að mastri yst á nesinu. Í grennd við landamerki Litlu-Eyrrar og Otradals er tenging niður í fjöru. Í landi Otradals eru nokkrar tengingar, bæði að námum, túnum og niður í fjöru. Á Hvassnesi er tenging að flugvelli fyrir Bíldudal. Við eyðibýlið Dufansdal eru þrjár vegtengingar, að bænum, upp með ánni og að sjónum þar sem er laxeldi. Við bæinn Foss eru nokkrar tengingar, bæði að bænum, að túnum og að sjónum.



Mynd 33. Einbreitt slitlag norðan Otradals. Horft í átt að Haganesi (mynd: SJ, 2016).



Mynd 34. Kröpp blindhæð skammt norðan Otradals (mynd: SJ, 2016).



Mynd 35. Horft frá Dufansdal í átt að Bíldudalsflugvelli á Hvassnesi (mynd: SJ, 2016).



Mynd 36. Brú á Dufansdalsá (mynd: SJ, 2016).

Bíldudalsvegur, kafli 05, Fossvegur – Trostansfjörður (teikning 5, blað 3 af 3)

Bíldudalsvegur (63) frá Fossvegi að Trostansfirði er 14,5 km langur láglendisvegur. Hann liggur meðfram sjónum, um Fossfjörð, Reykjarfjörð og Trostansfjörð. Engar brattar brekkur eru á vegkaflanum, en hann liggur víða í miklum hliðarhalla, þar sem er bratt niður að sjónum. Krappar beygjur eru um nesin milli fjarðanna. Við Boða er beygja með 80 m radíus (50 km/klst hönnunarhraði) og á Sunnesi er beygja með 30 m radíus (30 km/klst hönnunarhraði).

Á vegkaflanum eru þrjár einbreiðar brýr. Á Fossá, Reykjarfjarðará og Sunndalsá. Á Fossá er 20 m löng brú sem er 3,0 m breið. Hún var byggð árið 1955. Á Reykjarfjarðará er 8 m löng brú sem er 3,4 m breið. Hún var byggð árið 1958 og á Sunndalsá er 10 m löng brú sem er 3,2 m breið. Hún var byggð árið 1963.

Í Fossfirði er tenging að byggingu neðan við veginn, við Höfða, í jaðri Selskógar. Við Boða liggur vegtenging út á nesið. Í Reykjarfirði eru þrjár vegtengingar; vestan Reykjarfjarðarár er tenging að frístundahúsi, og austan árinna eru tvær tengingar, annars vegar að sundlaug, og áfram að eyðibýlinu Reykjarfirði efri og hins vegar að eyðibýlinu Reykjarfirði neðri. Við enda vegkaflans er vegtenging að eyðibýlinu Trostansfirði. Þaðan liggur slóði í Norðdal, þar sem eru þrjú frístundahús í birkiskógi.



Mynd 37. Bíldudalsvegur og fjaran í botni Fossfjarðar (mynd: HA, 2012).



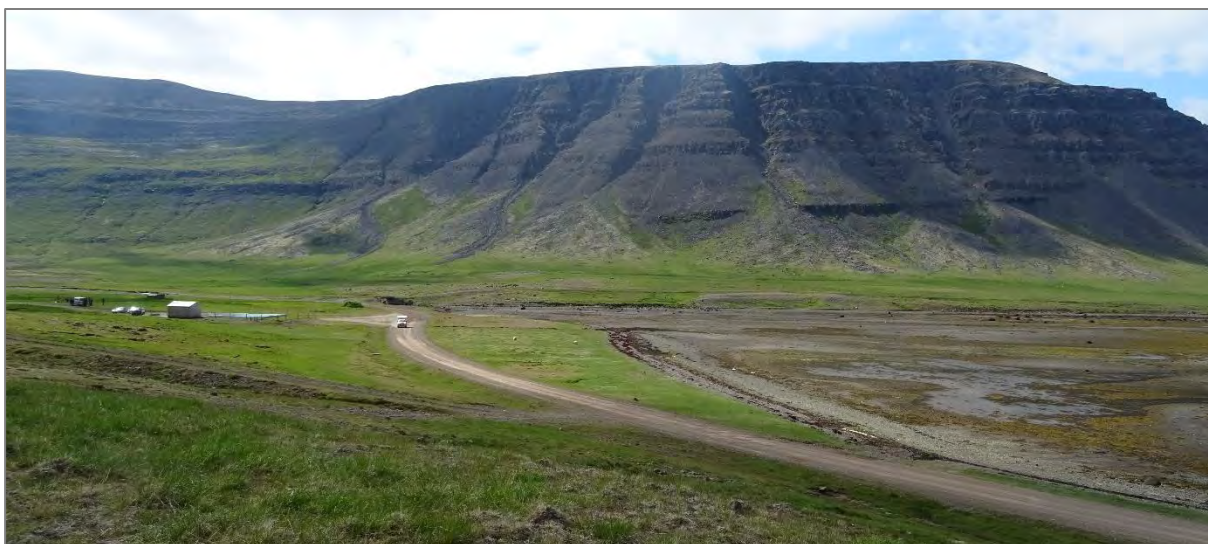
Mynd 38. Foss í Fossfirði (mynd: HA, 2012).



Mynd 39. Bíldudalsvegur við Boða. Horft yfir Reykjarfjörð í átt að Sunnnesi (mynd: HA, 2012).



Mynd 40. Heflun Bíldudalsvegar við Reykjarfjarðará. Gunnar Óli Björnsson við stjórnvölinn (mynd: SJ, 2016).



Mynd 41. Botn Reykjarfjarðar. Sundlaug skammt frá Bíldudalsvegi (mynd: SJ, 2016).



Mynd 42. Horft inn Reykjarfjörð frá Sunnnesi (mynd: SJ, 2016).



Mynd 43. Beygjan krappa fyrir Sunnnes (mynd: SJ, 2016).



Mynd 44. Undir Sunnhlíð á fjöru (mynd: SJ, 2016).

Bíldudalsvegur, kafli 06, Trostansfjörður - Vestfjarðavegur (Helluskarð) (teikning 5, 1/3 og 3/3)

Vegurinn upp Norðdalsfjall, frá heimreið að bænum Trostansfirði að vegamótum í Helluskarði er 8,5 km langur. Hann er í um 40 m y.s. við tengingu að Trostansfirði en hallar þaðan upp á við og endar í 446 m y.s. í Helluskarði. Langhalli á veginum á þessum kafla er allt að 12 % og vegurinn er krókóttur á köflum. Krappasta beygjan er skammt frá upphafi kaflans. Hún er með 50 m radius og þar með 40 km/klst hönnunarhraða. Á vegkaflanum er engin brú en við upphaf hans er vegtenging að Trostansfirði. Helstu snjóastaðir eru á 1,5 km kafla næst Vestfjarðavegi (teikning 3).



Mynd 45. Kröpp beygja efst í Sunndal í Trostansfirði (mynd: SJ, 2016).



Mynd 46. Bíldudalsvegur undir Efracelli (mynd: HA, 2012).



Mynd 47. Snjóastaður á Bíldudalsvegi á Norðdalsgrundum við Norðdalsá (mynd: SJ, 2016).

2.2.4. Vetrarþjónusta, umferð og slys

Vegagerðin hefur mikil gögn um núverandi Vestfjarðaveg og Bíldudalsveg, svo sem um umferð, slys, vegalengdir og lokanir vegna veðurfars. Nýlega endurgerður vegur er af Hörgsnesi að Þingmannaá. Kafiinn þaðan að Barðastrandarvegi er með bundnu slitlagi. Hann er fremur mjór og næst Flókalundi eru margar tengingar sem skapa hættu. Vestfjarðavegur frá Barðastrandarvegi að Mjólkárirkjun og Bíldudalsvegur frá Bíldudalsflugvelli á Hvassnesi að Vestfjarðarvegi í Helluskarði eru hættulegir malarvegir, með einbreiðum brúm, kröppum beygjum og bröttum brekkum. Hámarkshraði á malarvegum er 80 km/klst en leiðbeinandi hraði á vegunum er mun lægri á köflum. Vestfjarðavegur liggur hátt yfir sjó. Hann fer hæst í rúmlega 500 m y.s. við Djúpavatn og á sýslumörkum.

Vetrarþjónusta

Sökum mikilla snjóa og kostnaðar er talið óráðlegt að halda Hrafnseyrarheiði opinni að vetrarlagi og því er Dynjandisheiði ekki mokað og leiðin um Bíldudalsveg frá Bíldudalsflugvelli að Barðastrandarvegi um Norðdalsfjall þar með einnig lokað.

Veturinn 2017-2018 er aðeins vetrarþjónusta á Vestfjarðavegi á kaflanum frá Flókalundi í Vatnsfirði að Þingeyri við Dýrafjörð 2x í viku að vori og hausti á meðan snjólétt er. Barðastrandarvegur og Bíldudalsvegur milli Patreksfjarðar og Bíldudals eru mokaðir alla daga. Bíldudalsvegur frá Bíldudal að Bíldudalsflugvelli á Hvassnesi er mokaður í tengslum við áætlunarflug. Á kaflanum milli flugvallarins og bæjarins Foss er helmingamokstur Vegagerðarinnar og sveitarfélagsins, mokað er eftir þörfum.

Umferð

Samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2016 var umferðin um Vestfjarðaveg og Bíldudalsveg mismunandi eftir vegaköflum. Sumardagsumferð á vegarköflunum árið 2016 kemur fram í töflu 1. Á stærstum hluta Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegar var hún í kringum SDU 250.

Tafla 1. Umferð á Vestfjarðavegi (60) og Bíldudalsvegi (63) árið 2016

Vegkafli	Lengd	ÁDU	SDU	VDU	Eknir þ. km
Vestfjarðavegur					
60 - 34 – Fossá - Barðastrandarvegur	11,65	172	351	48	733
60 - 35 – Barðastrandarvegur - Bíldudalsvegur	8,04	78	192	1	230
60 - 36 – Bíldudalsvegur - sýslumörk	11,50	100	265	1	421
60 - 37 – Sýslumörk - Dynjandavegur	10,62	108	282	1	420
60 - 38 – Dynjandavegur - Geldingadalsá	23,84	107	276	1	934
Bíldudalsvegur					
63 – 04 – Ketildalavegur - Fossvegur	12,51	164	232	143	751
63 – 05 – Fossvegur - Trostansfjörður	14,50	83	135	47	440
63 – 06 – Trostansfjörður - Vestfjarðavegur	8,50	81	132	45	252

ÁDU Meðalársúmfærð eða meðalfjöldi bíla á dag allt árið.

SDU Sumardagsúmfærð eða meðalfjöldi bíla á dag júní – september.

VDU Vetrardagsúmfærð eða meðalfjöldi bíla á dag janúar – mars og desember.

Ástæða þess hve ársdagsúmfærðin er lítil er að yfir háveturinn er vegurinn um Dynjandisheiði og Hrafnseyrarheiði lokaður og því engin umferð að vetrarlagi. Vetrarlokunin hefur í för með sér gríðarlegan mun á vegalengdum milli Ísafjarðar og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum á veturna og á sumrin. Á veturna þarf að fara um Djúpveg (61) til að komast á milli þessara staða.

Hluti umferðarinnar milli sunnanverðra Vestfjarða og Vesturlands fer með Breiðarfjarðarferjunni Baldri yfir Breiðafjörð, milli Brjánslækjar og Stykkishólms. Í gildi er samningur um rekstur ferjunnar. Rætt hefur verið um að samningurinn verði framlengdur þar til Vestfjarðavegur milli Bjarkalundar og Skálaness hefur verið endurbygður.

Tafla 2. Vegalengdir milli Ísafjarðar og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum.

Þéttbýlisstaðir	Lýsing á leið	Núverandi vegur km
Ísafjörður - Bíldudalur	Um Vestfjarðaveg og Bíldudalsveg	145
	Um Vestfjarðaveg, Barðastrandarveg og Bíldudalsveg	205
	Um Djúpveg, Vestfjarðaveg og Barðastrandarveg	471
Ísafjörður - Tálknafjörður	Um Vestfjarðaveg, Bíldudalsveg og Tálknafjarðarveg	162
	Um Vestfjarðaveg, Barðastrandarveg og Bíldudalsveg	192
	Um Djúpveg, Vestfjarðaveg og Barðastrandarveg	459
Ísafjörður - Patreksfjörður	Um Vestfjarðaveg og Bíldudalsveg	173
	Um Vestfjarðaveg og Barðastrandarveg	178
	Um Djúpveg, Vestfjarðaveg og Barðastrandarveg	444

Gera má ráð fyrir að með Dýrafjarðargöngum og nýjum vegi yfir Dynjandisheiði muni hluti umferðarinnar að og frá Ísafjarðarsýslum fara í meira mæli um Vestfjarðaveg, en verið hefur, og dragi þá eitthvað úr umferð um Djúpveg.

Umferðardeild Vegagerðarinnar hefur skoðað hugsanlega þróun á ofangreindum vegköflum, eftir að ný göng í Dýrafirði hafa verið tekin í notkun og gert umferðarspá til ársins 2046. Spáin miðast við ÁDU umferð. Hún er sú að áhrif Dýrafjarðarganga muni að lang stærstum hluta verða á þeim vegkafla sem liggur í gegnum fjallið (60-38) og fjara síðan út til beggja átta.

Tafla 3. Umferðarspá, ÁDU fyrir fyrirhugað framkvæmdasvæði. ÁDU er meðalársúmfærð eða meðalfjöldi bíla á dag allt árið.

<i>Umferðarspá - ÁDU</i>		upphafsár spá	Árlegur vöxtur fram að opnun ganga	Umferð við opnun ganga	Fyrsta heila ár eftir að göng opna	Árlegur vöxtur eftir að göng opna	Lok spátíma
Vegheiti	Vegkafla	2016		2021	stökk 2022		2046
Vestfjarðavegur							
60 - 35 – Barðastrandarvegur - Bíldudalsvegur		78	3,0%	90	10,0% 100	2,0%	160
60 - 36 – Bíldudalsvegur - sýslumörk		100	2,5%	115	12,5% 130	2,0%	210
60 - 37 – Sýslumörk - Dynjandavegur		108	2,0%	120	15,0% 140	2,0%	225
60 - 38 – Dynjandavegur - Geldingadalsá		107	2,0%	120	20,0% 145	2,0%	235
Bíldudalsvegur							
63 – 04 – Ketildalavegur - Fossvegur		115	2,0%	125	15,0% 145	2,0%	235
63 – 05 – Fossvegur - Trostansfjörður		83	2,0%	90	12,5% 100	2,0%	160
63 – 06 – Trostansfjörður - Vestfjarðavegur		81	2,0%	90	10,0% 100	2,0%	160

Dýrafjarðargöng munu hafa áhrif á leiðarval lökumanna og eru áhrifin innifalin í umferðarstökki og árlegum vexti, eftir að þau opna.

Umferðaröryggi

Slysatíðni er fjöldi óhappa á hverja milljón ekinna kílómetra. Vegna lítillar umferðar er slysatíðni á vegarköflunum breytileg milli ára. Á árunum 2006-2015 urðu 20 óhöpp á Vestfjarðavegi (60) á kaflanum um Dynjandisheiði, frá Hörgsnesi að Mjólkárirkjun. Þar af urðu 6 slys með litlum meiðslum. Á sama

tímabili urðu 18 óhöpp á Bíldudalsvegi (63) á kaflanum frá Bíldudalsflugvelli á Hvassnesi að Vestfjarðavegi. Þar af varð 1 slys með litlum meiðslum. Ekkert slys var með miklum meiðslum og engin banaslys voru skráð á þessa vegkafla.

Hafa verður í huga að vegirnir er lokaðir langtímum saman á vetrum en þá eru fjallvegir jafnan hættulegastir. Dynjandisheiði var að meðaltali lokað 80 daga á hverju ári árin 2000-2008. Snjór við hlið vegar svo og ruðningar draga hins vegar yfirleitt mjög úr alvarleika slysa.



Mynd 48. Snjóastaður á Bíldudalsvegi við Norðdalsá horft til vesturs (mynd: HA, 2012).

Umfjöllun um samgöngur, umferð og umferðaröryggi í frummatsskýrslu

Með nýjum vegum verður vegakerfið á svæðinu svipað og það er nú, en samgöngur munu breytast mjög mikið til hins betra. Þegar opnað verður fyrir umferð um Dýrafjarðargögn og Hrafnseyrarheiði verður ekki lengur þröskuldur, verður tekin upp vetrarþjónusta á Dynjandisheiði og stefnt að því að leiðinni milli Ísafjarðar og Bíldudals eða Flókalundar verði haldið opinni nema í aftakaveðri. Að vetrarlagi styttest leiðin milli Ísafjarðar og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum, þ.e. Patreksfjarðar, Tálknafjarðar og Bíldudals, mjög mikið (tafla 2).

Mögulegt verður að velja um tvær leiðir: Annars vegar um Bíldudalsveg að Vestfjarðavegi í Helluskarði, og áfram til Ísafjarðar. Hins vegar um Barðastrandarveg frá Patreksfirði að Flókalundi og svo um Vestfjarðaveg frá Flókalundi til Ísafjarðar.

Að vetrarlagi verða báðar leiðirnar færar og styttri en núverandi vegtenging milli þessara þéttbýlisstaða og Ísafjarðar, því nú þarf að fara um Djúpveg (tafla 2).

Framkvæmdin mun hafa áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi á Vestfjarðavegi og Bíldudalsvegi. Í frummatsskýrslu verður fjallað um greiðfærni og umferðaröryggi, sem eru forsenda framkvæmdarinnar. Skoðaðir verða vegtæknilegir þættir og metin áhrif bættra samgangna á umferðaröryggi, vegalengdir, ferðatíma og vetrarlokun. Skoðað verður hvort framkvæmdin geti haft áhrif á leiðarval vegfarenda, m.a. á milli landshluta og hvort hún geti haft áhrif á þungaflutninga. Umferðaspá verður gerð samkvæmt veghönnunarreglum. Spáð verður fyrir um umferð á áætluðu opunarári beggja vega, mögulega 2022, og síðan árið 2046, rúmum 20 árum síðar.

Þegar umferðarspá liggur fyrir verður unnið umferðaröryggismat fyrir þá valkosti sem lagðir verða fram við mat á umhverfisáhrifum. Mögulegt er að arðsemi einstakra hluta framkvæmdarinnar verði metin, ef þörf verður talin á því. Fjallað verður um viðhald, rekstur og fyrirhugaða vetrarþjónustu á nýjum vegi.

2.3 SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

Framkvæmdasvæðið er í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ. Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018 var staðfest 15. desember 2006 (teikning 6). Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020 var staðfest 31. mars 2010 (teikning 7).

Núverandi Vestfjarðavegur og Bíldudalsvegur eru sýndir á uppdráttum. Þeir liggja að mestu um óbyggð svæði ofan 200 m y.s., en einnig um landbúnaðarsvæði á láglandi. Nýir vegir verða í grennd við núverandi vegi, svo breyting á landnotkun verður lítil.

Núverandi vegur og nýr vegur munu liggja innan friðlýstra svæða umhverfis Vatnsfjörð og Dynjanda og innan svæðis í kringum Geirþjófsfjörð sem er á náttúruminjaskrá. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði um Ísafjarðarbæ liggur Vestfjarðavegur um hverfisverndarsvæði.

Breyta þarf Aðalskipulagi Vesturbyggðar 2006-2018 og Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 áður en framkvæmdir hefjast. Vegagerðin mun hafa samráð við fulltrúa sveitarfélaganna um breytingu á skipulagi. Eftirfarandi texti er tekinn úr aðalskipulagsgreinargerðum sveitarfélaganna.

2.3.1. Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018

Í Aðalskipulagi Vesturbyggðar 2006-2018 er gerð grein fyrir stofnvegum og tengivegum á skipulagsupprætti (teikning 6). Fram kemur að forgangsverkefni í vegamálum verði að lagfæra þá vegi sem fyrir eru og leggja bundnu slitlagi.

Í skipulaginu eru eftirfarandi markmið um vegi:

- „Leitað verði hagkvæmustu lausna í vegagerð og stuðlað að umferðar- og rekstraröryggi og samtengingu byggðar, m.a. vegna skólaaksturs og atvinnu utan býla.“*
- Tengivegir innan byggðarinnar verða endurbættir vegna skólaaksturs og vinnusóknar utan heimilis.*
- Að stuðla að bættum samgöngum m.a. með gerð heilsársvega.“*

Leiðir til að ná markmiðum um vegi:

- „Stuðlað verði að bættum samgöngum við nágrannabyggðalög til að stækka atvinnusvæðið og til að bæta möguleika svæðisins á sviði ferðaþjónustu.“*
- Öryggi vegfaranda á þjóðvegum verði aukið. Sérstök áhersla er lögð á öruggari vegtengingar tengibrauta við Vestfjarðaveg.“*

Vegasamgöngur og tenging við nágrannabyggðalög er góð í sveitarfélaginu. Þjóðvegir á láglandi flokkast í stofnbrautir og tengibrautir. Safnvegum og einkavegum er ekki gerð sérstök skil í aðalskipulagi, en þeir helstu eru sýndir til skýringar á skipulagsupprætti. Gönguleiðir á láglandi eru ekki auðkenndar sérstaklega, en fjallað er um helstu gönguleiðir í dreifbýli ofan byggðar. Skipulagsáætlunin staðfestir núverandi vegakerfi Vegagerðarinnar.

Fram kemur að stytting Vestfjarðavegar nr. 60, Dynjandisheiði, sé matsskyld framkvæmd. Í greinargerðinni segir: „Skipulagsáætlunin gerir ekki ráð fyrir miklum breytingum á vegakerfinu nema að hugmyndir sem settar eru fram í Byggingaráætlun Vestfjarða, í Vaxtarsamningi fyrir Vestfirði og jarðgangaáætlun Vegagerðarinnar, verði að veruleika. Sú tillaga sem snertir Vesturbyggð beint, þar sem framkvæmdir væru að miklu leyti innan sveitarfélagamarkanna, eru göng frá Vatnsfirði yfir í Borgarfjörð en það er endurskoðuð útgáfa af hugmyndum Vegagerðarinnar en í þeirri hugmynd komu göngin niður í Dynjandisvog. Göngin yrðu 13 km löng (í stað 10,8 km) og vegstytting yrði 12-14 km. Annar kostur eru tvenn jarðgöng milli þessara staða þar sem komið yrði út í Geirþjófsfirði og lengir sá kostur gangaleiðina um 1,4 km. Þar sem vegaáætlun gerir ekki ráð fyrir að göngin verði byggð fyrir 2018 eru þau ekki sýnd í þessari skipulagstillögu.“

Í greinargerðinni kemur fram að sú vegagerð sem myndi hafa mest áhrif á svæðið í heild sinni yrðu göng frá Vatnsfirði yfir í Dynjandisvog.

2.3.2. Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020

Í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 kemur fram að í dag eru ekki heilsárssamgöngur á milli fjölmennustu sveitarfélaganna á Vestfjörðum, þ.e. Vesturbyggðar og Ísafjarðarbæjar. Samgöngur að sumri séu heldur ekki viðunandi og hafi þetta leitt til minnkandi samskipta á milli svæðanna. Að sama skapi hafi samskipti út fyrir landshlutann aukist vegna bættra samgangna þar.

Á undanförunum árum hafi verið unnið að styttingu leiða á milli Ísafjarðar og höfuðborgarsvæðisins um Djúpveg.

Nokkuð hafi verið unnið í styttingu leiðarinnar um Vestfjarðaveg með göngum undir Breiðadals- og Botnsheiði árið 1996 og endurbótum í Austur-Barðastrandarsýslu. Að vetri til nýfast þessar endurbætur

leiðarinnar ekki nógu vel, fyrr en Vestfjarðavegur verður heilsársvegur á milli norður- og suðurhluta Vestfjarða.

Eftirfarandi texti er tekinn úr greinargerð með aðalskipulaginu.

Í skipulaginu eru eftirfarandi markmið um samgöngur:

- „Tryggja heilsársamgöngur á milli þéttbýlisstaða og annarra svæða á Vestfjörðum. Mikilvægt er að samgöngubótum verði flýtt til að auka samkeppnishæfni svæðisins
- Tryggja heilsársamgöngur til annarra landshluta
- Auka öryggi vegfarenda
- Tekið verði tillit til náttúru og sérstöðu svæðisins við skipulag og ákvarðanatöku í samgöngumálum
- Auka áreiðanleika flugsamgangna
- Koma upp millilandaflugvelli innan sveitarfélagsins til að auka tækifæri í atvinnumálum, s.s. ferðaþjónustu, iðnaði og auka möguleika á þjónustu við Austur-Grænland
- Auka vægi vöruflutninga á sjó
- Bæta tollafgreiðslu í sveitarfélaginu
- Efla almenningsamgöngur
- Á svæðinu norðan Djúps verði samgöngur fyrst og fremst sjóleiðis og nýir vegir ekki lagðir utan landbúnaðarsvæða“

Stefna sveitarfélagsins í samgöngumálum er eftirfarandi:

„Góðar og öruggar samgöngur skipta sköpum fyrir þróun sveitarfélagsins. Bættar samgöngur munu efla ferðaþjónustu, renna styrkari stöðum undir aðrar atvinnugreinar og bæta þannig almenn búsetuskilyrði. Aukinn samgangur á milli svæða kallar á aukna þjónustu og eykur þannig þróunarmöguleika atvinnulífsins í sveitarfélaginu. Ísafjörður er skilgreindur sem einn af fjórum byggðakjörnum landsins en erfitt er að sinna því hlutverki án öflugra samgangna. Sérstök áhersla er því lögð á það að tengja saman byggðir á Vestfjörðum og bæta samgöngur til annarra landshluta sem og annarra landa.

Samgöngunefnd Fjórðungssambands Vestfirðinga leggur áherslu á langtímalausnir í samgöngumálum. Aðalskipulag þetta styður þá stefnu og leggur áherslu á það að jarðgöng leysi af hólmi vegi sem ekki uppfylla kröfur um öryggi og áreiðanleika. Jafnframt er lögð áhersla á það að flugsamgöngur verði bættar. Það er einnig mikilvægt að íbúar hafi val um samgöngumáta og er því lögð áhersla á almenningsamgöngur og net göngu-, hjóla- og reiðleiða.

Bættar samgöngur hafa jákvæð áhrif á vöruflutninga til og frá sveitarfélaginu. Þó er mikilvægt að koma á vöruflutningum á sjó til að bæta samkeppnisstöðu svæðisins og minnka álag á vegakerfið.“

Um fjöllun um vegi og jarðgöng í aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar

„Hálfrar aldar gamall malarvegur liggur frá Dýrafirði til Breiðafjarðar. Mjög lítil umferð er um veginn, þó hann tengi saman sunnan- og norðanverða Vestfirði, enda er hann aðeins fær yfir sumartímann og uppfyllir ekki kröfur um öryggi og áreiðanleika. Að sumri er vegalengdin á milli Þingeyrar og Patreksfjarðar 125 km. Að vetrinum, þegar Hrafnseyrar- og Dynjandisheiði eru lokaðar, lengist leiðin á milli staðanna í [487] km. Frá Ísafirði, sem er einn af opinberum byggðakjörnum landsins, eru 173 km til Patreksfjarðar að sumri en [444] að vetri.“

Þrír kostir eru skoðaðir sem möguleg veltenging á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar í umhverfismati aðalskipulagsins:

- „Núverandi vegi verði haldið við með sama hætti og hingað til
- Nýr vegur verði lagður yfir Dynjandisheiði
- Vegurinn verði lagður í göng

Skv. niðurstöðum umhverfismats aðalskipulags er líklegt að jarðgöng undir heiðina hafi jákvæðustu áhrifin á samfélagið og jafnframt minnst áhrif á náttúruna. Nýr vegur yfir heiðina er þó líklegur til að hafa

jákvæð áhrif. Áhrif á náttúruna eru þó mjög háðar þeim útfærslum sem fyrir valinu verða.“ Nánar er fjallað um þessa valkosti í viðauka í aðalskipulaginu.

Í aðalskipulaginu er miðað við að Vestfjarðavegur verði lagður í göng, sbr. töflu 3 en það er þó ekki sýnt á sveitarfélagsupprætti (teikning 7).

Tafla 4. Upplýsingar um Vestfjarðaveg í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008–2020.

Vegur/Lýsing	Ákvæði
Vestfjarðavegur nr. 60. Frá sýslumörkum á Dynjandisheiði , um Arnarfjörð, Dýrafjörð og Önundarfjörð að Djúpvegi í Skutulsfirði. Vegurinn liggur um Dynjandisheiði, Hrafneyrarheiði og göng undir Breiðadals- og Botnsheiði. Vegurinn er að hluta innan hverfisverndarsvæða H1 og H5.	Gert er ráð fyrir því að vegurinn verði lagður í göng, annars vegar á milli botna Dýrafjarðar og Arnarfjarðar og hins vegar á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar með tilheyrandi tengingum að núverandi stofnvegum. Gert ráð fyrir viðhaldi og endurbótum á öðrum hlutum vegarins í samræmi við markmið um samgöngur. Taka skal mið af ákvæðum hverfisverndar við viðhald vega á hverfisverndarsvæðum. Vegurinn um Hrafneyrarheiði að Þingeyri breytist í héraðsveg. Vegurinn að Þingeyri frá Vestfjarðavegi verður áfram stofnvegur. Vegurinn um Dynjandisheiði breytist í ferðamannaleið.
Vegur um Dynjandisheiði . Frá Dynjandisvogi að sýslu-mörkum, eftir að Vestfjarðavegur hefur verið lagður í göng. Vegurinn er innan hverfisverndarsvæðis H1.	Gert er ráð fyrir því að vegunum verði haldið við og þeir nýttir sem ferðamanna- og útivistarleið. Ekki er þó gert ráð fyrir miklum framkvæmdum eða endurbótum á þessum vegarhlutum. Taka skal mið af ákvæðum hverfisverndar við viðhald vega á hverfisverndarsvæðum.
Göng á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar . Fyrirhuguð jarðgöng. Líklegt er að lega ganganna verði innan hverfisverndarsvæðis H1.	Lega ganga skal miðast við hámarks styttingu leiða og lágmarks neikvæð áhrif á samfélag og náttúru. Sérstaklega skal hugað að svæðum á náttúruminjasrá og leitað leiða til að lágmarka rask innan þeirra. Taka skal mið af ákvæðum hverfisverndar við viðhald vega á hverfisverndarsvæðum.

Stefna Ísafjarðarbæjar varðandi vegagerð er eftirfarandi:

- „Bæta og auka öryggi á vegum
- Tengja saman þéttbýlisstaði innan og utan sveitarfélagsins sem og til annarra landshluta
- Styttu vegalengdir á milli þéttbýlisstaða og annarra landshluta
- Tryggja að ferðamannaleiðum verði viðhaldið
- Hlífa ósnortinni náttúru eins og frekast er kostur“

„Vestfjarðavegur á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar skal bættur til að auka öryggi vegfarenda. Mesta stytting fæst með jarðgöngum undir Dynjandisheiði á milli Dynjandisvogs og Vatnsfjarðar, ásamt því að öryggi eykst verulega. Góður heilsársvegur er þó raunhæfur valkostur, enda heiðin mun snjóléttari en heiðar norðan Glámu. Gera þarf nákvæmt mat á mögulegum leiðum, þar sem jafnframt er haft í huga að leiðin liggur um verndarsvæði, s.s. við Dynjanda og fleiri svæði utan skipulagsvæðisins. Endanleg ákvörðun um leiðarval skal kynnt og auglýst sem breyting á aðalskipulagi ásamt umhverfismati skv. lögum um umhverfismat áætlaða. Framkvæmdin skal vera í samræmi við almenn verndarmarkmið aðalskipulagsins.“

„Með ofangreindum lagfæringum verður Vestfjarðavegur stysta leiðin til annarra landshluta, s.s. til Borgarness og Akureyrar. ...

Stefnt skal að því að allar brýr á stofn- og tengivegum í sveitarfélaginu verði tvíbreiðar fyrir lok skipulagstímabilsins. Við lagningu nýrra vega skal umhverfinu hlíft eins og kostur er og **sérstaklega litið til þess að strandsvæði verði ekki skert að óþörfu**. Tekið skal mið af ákvæðum hverfisverndar við framkvæmdir eða viðhald á þeim vegarhlutum sem liggja innan hverfisverndarsvæða. ... Við skipulagsgerð skal hljóðstig vegna umferðar ökutækja vera undir skilgreindum mörkum í viðauka reglugerðar um nr. 724/2008.

Után þéttbýlis skal þess gætt að ekki sé byggt nær stofn- og tengivegum en 100 m og ekki nær öðrum þjóðvegum og almennum vegum en 50 m skv. skipulagsreglugerð. Um veghelgunarsvæði er vísað til Vegalaga nr. 80/2007.“

2.4. LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Lega framkvæmdasvæðisins er háð leiðarvali í Vatnsfirði. Nýir og endurbættir vegir munu fylgja núverandi vegum á köflum. Vegirnir liggja um landbúnaðarsvæði sem er að stórum hluta nýtt sem beitiland sauðfjár. Vestfjarðavegur liggur framhjá tveimur vinsælum ferðamannastöðum. Annars vegar Hótel Flókalundi í Vatnsfirði og hins vegar Dynjanda í Dynjandisvogi. Í Borgarfirði liggur hann í grennd við Mjólkárirkjun. Mögulegt framkvæmdasvæði er á landi í opinberri eigu og í einkaeign. Búseta á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er háð árstíma og vetrarlokun samgangna. Á sumrin þegar Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði er fær er Hótel Flókalundur starfrækt. Búið er á Laugabóli, Ósi og í Mjólkárirkjun en heilsársbúseta er aðeins á Laugabóli og í Mjólkárirkjun, en þar eru alltaf a.m.k. tveir starfsmenn. Heilsársbúseta við Bíldudalsveg er á Fossi.



Mynd 49. Mjólkárirkjun (mynd: HA, 2012).

2.4.1. Landnotkun og mannvirki

Framkvæmdin getur haft áhrif á landeigendur, landnotkun og mannvirki á svæðinu. Í Vatnsfirði, við vegamót Vestfjarðavegar og Barðastrandarvegar er hótelið Flókalundur, verslun og tjaldsvæði. Tæplega 0,5 km suðvestan við vegamótin er vinsæl orlofshúsabyggð. Svæðið er þekkt berjaland og vinsælt til útivistar (kafla 5.1.10). Vatnsdalsá er þekkt laxveiðiá.

Tálknafjarðarlína 1, 66 kV lína í eigu Landsnets liggur um mögulegt framkvæmdasvæði. Hún þverar núverandi Vestfjarðaveg á fimm stöðum ofan við Geirþjófsfjörð og Bíldudalsveg á einum stað.

Aflað var upplýsinga hjá Mílu um legu síma- og ljósleiðaralagna. Við Flókalund er símalögn sunnan við vegamót Vestfjarðavegar (60) og Barðastrandarvegar (62). Á framkvæmdatíma þarf að merkja strenginn en framkvæmdir eiga ekki að hafa áhrif á hann. Frá Mjólkárirkjun liggur ljósleiðari neðan vegar út Mjólkárhlíð að endurvarpsstöð við stöð 30500. Mögulegt er að færa þurfi strenginn á kafla vegna framkvæmda við Vestfjarðaveg. Efst á Dynjandisheiði er endurvarpsstöð.



Mynd 50. Útsýni frá Vestfjarðavegi að endurvarpsstöð efst á Dynjandisheiði (Mynd: HA, 2012).

Fast við núverandi veg í Trostansfirði er fjárrétt úr timbri sem hugsanlega þarf að færa lítilsháttar.

Á uppdrætti með Aðalskipulagi Vesturbyggðar 2006-2018 eru sýndar nokkrar gönguleiðir í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði (teikning 6). Þær liggja allar á milli Suðurfjarða og Breiðafjarða. M.a. frá Vatnsdal í Geirþjófsfjörð, frá Brjánslæk í Trostansfjörð og frá Krossholti og Haga að Fossfirði.

Á uppdrætti með Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 er sýnd reiðleið meðfram núverandi Vestfjarðavegi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði (teikning 7). Einnig er sýnd reiðleið meðfram Mosdalsvegi (6204), úr Dynjandisvogi að Laugabóli, reiðleiðin heldur svo áfram fyrir Skarðanúp og um Hokinsdal og endar við sveitarfélagamörkin. Gönguleið er sýnd meðfram Mosdalsvegi frá Laugabóli að Dynjanda og áfram meðfram Dynjandavegi og Vestfjarðavegi að Mjólkárirkjun.

Í botni Geirþjófsfjarðar eru friðlýstar fornleifar, sem merktar eru með Þ24-26 á aðalskipulagsuppdrætti (teikning 6).

Þ24 Botn *Fylgsni Gísla Súrssonar hið syðra er í litlum grashvammi við ána, fyrir neðan Kleifarnar.*
Þinglýst 14.02.1931.

Þ25 Botn *Auðarbær eða Gíslabær svo nefndur, sem er rúst undir lágri brekku er liggur frá Botnsá til norðurs, skammt fyrir ofan túnið á Botni.*

Þ26 Botn *Fylgsni Gísla Súrssonar hið nyrðra er í lægð framan í þúfnabarði nokkru í nokkrum halla, uppi undir hlíðinni fyrir norðan Botnsá, nokkru ofar en beint upp undan Auðarbæ.*

Framkvæmdir við nýjan Vestfjarðaveg og Bíldudalsveg munu aðallega raska beitilandi. Þær geta haft áhrif á eigendur eftirfarandi jarða og fyrirtækja:

Í Vesturbyggð:

Hótel Flókalundur, Hella í Vatnsfirði, Trostansfjörður og Langi Botn við Vestfjarðaveg og Dufansdalur, Foss, Reykjarfjörður og Trostansfjörður við Bíldudalsveg.

Í Ísafjarðarbæ:

Framkvæmdir verða í landi Dynjanda og Borgar. Framkvæmdirnar munu breyta aðgengi að Laugabóli, Ósi, Kirkjubóli, Hokinsdal, Skógum og Horni. Mjólkárirkjun er við enda framkvæmdasvæðisins.

Á teikningum eru sýnd landamerki. Tekið skal fram að þau geta verið ónákvæm, því þau eru að grunninum til frá Nyttalandi (2006). Landamerki eru ekki þinglýst.

2.5. VERNDARSVÆÐI

Með verndarsvæðum er átt við svæði sem verndarkvaðir hvíla á t.d. vegna náttúruverndar. Núverandi Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði og þar með fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur um friðlýst svæði, hverfisverndað svæði og svæði á náttúruminjaskrá (www.ust.is) (teikning 2).

Vatnsfjörður er friðland en hann er einnig innan verndarsvæðis Breiðafjarða. Dynjandi er friðlýstur sem náttúruvætti, Geirþjófsfjörður er á náttúruminjaskrá og mögulegt framkvæmdasvæði í Ísafjarðarbæ er innan hverfisverndarsvæðis H1.

2.5.1. Friðlýst svæði

Samkvæmt náttúruverndarlögum skiptast friðlýstar náttúruminjar í eftirfarandi flokka;

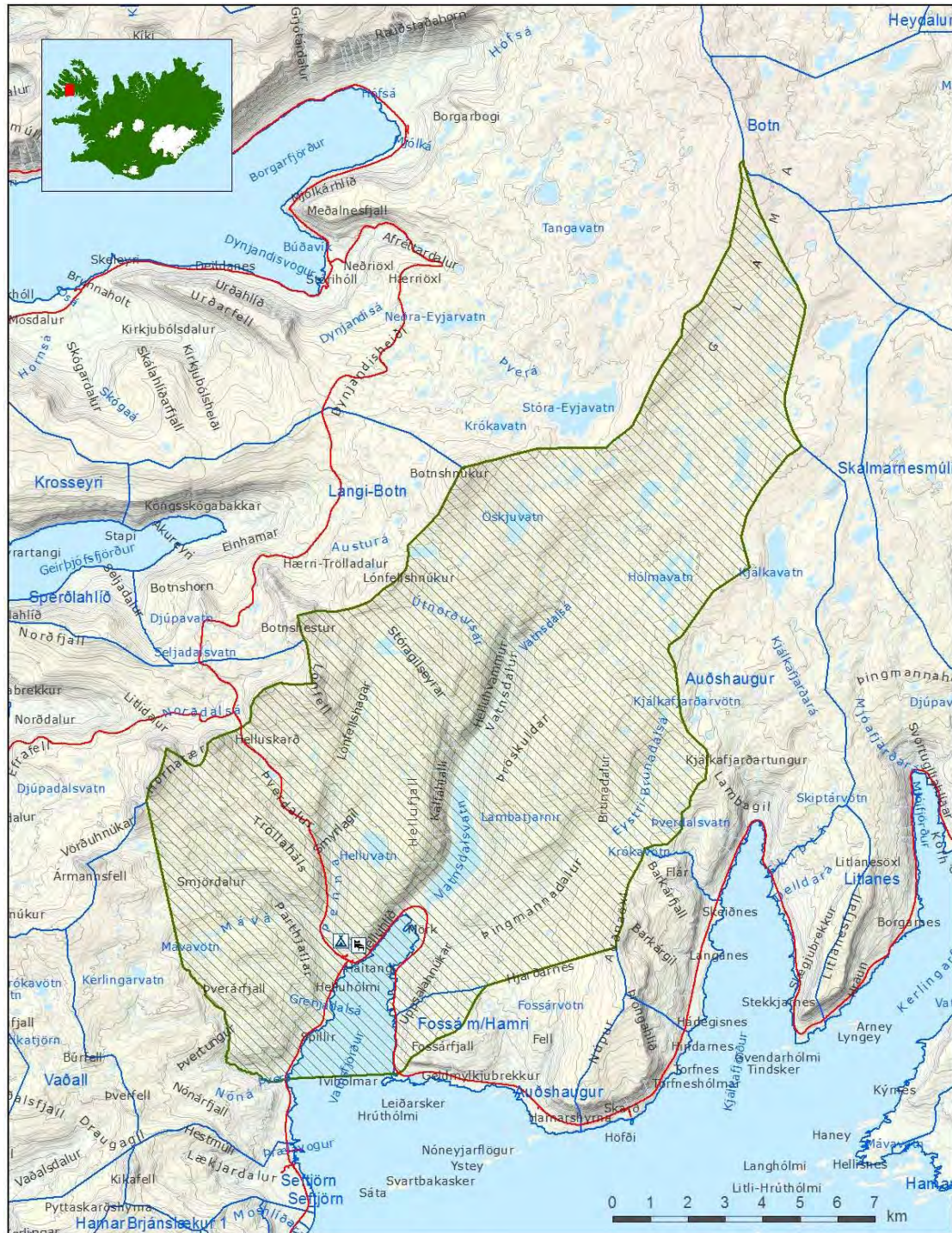
- Þjóðgarða
- Friðlönd
- Náttúruvætti
- Friðlýstar lífverur, búsvæði, vistgerðir og vistkerfi
- Fólkvanga

Friðlýst svæði og minjar eru mjög misjöfn og umgengisreglur einnig. Um sum svæði gilda sérstök lög meðan um önnur svæði eru almennar umgengisreglur.

Vatnsfjörður

Vatnsfjörður var lýstur friðland með auglýsingu í Stjórnartíðindum B, nr. 96/1975. Tilgangur friðlýsingar er að vernda náttúru landsins á þann hátt að fólki gefist kostur á að njóta hennar.

Náttúrulegur reyniviður og birkiskógur sem breiða úr sér frá flæðarmáli og langt uppá heiðar er einkenni Vatnsfjarðar. Skógurinn ásamt víðáttumiklum leirum eru búsvæði fjölskrúðugs lífríkis. Svæðið er vinsælt til útivistar. Friðlandið er í landi höfuðbólsins Brjánslækjar og eyðjarða sem liggja undir því. Samkvæmt reglum um friðlandið mega hefðbundnar nýttjar haldast og er sauðfjárrækt nokkur á svæðinu. Mörk friðlandsins eru við Þverdalsá að vestan, síðan er í grófum dráttum fylgt vatnaskilum um Hornatær og Dynjandisheiði norður í Glámu. Þaðan suður á Þingmannaheiði og suðvestur í Hörgsnes sem markar fjarðarmynnið að austan.



 UMHVERFISSTOFNUN www.ust.is	Friðland í Vatnsfirði	Friðlandsmörk Jarðamerkjagrunnur FMR 2007		Flatarmál: 19.000 ha (190 km²)
				Kortavörpun: Lambert keiluvörpun
				Hnattstaða: ISN93
				Kortagerð: Guðni Hannesson LMÍ
				Dags: 07-04-2015
				Loftmynd: SPOT

Mynd 51. Friðland í Vatnsfirði (www.ust.is, 2016).

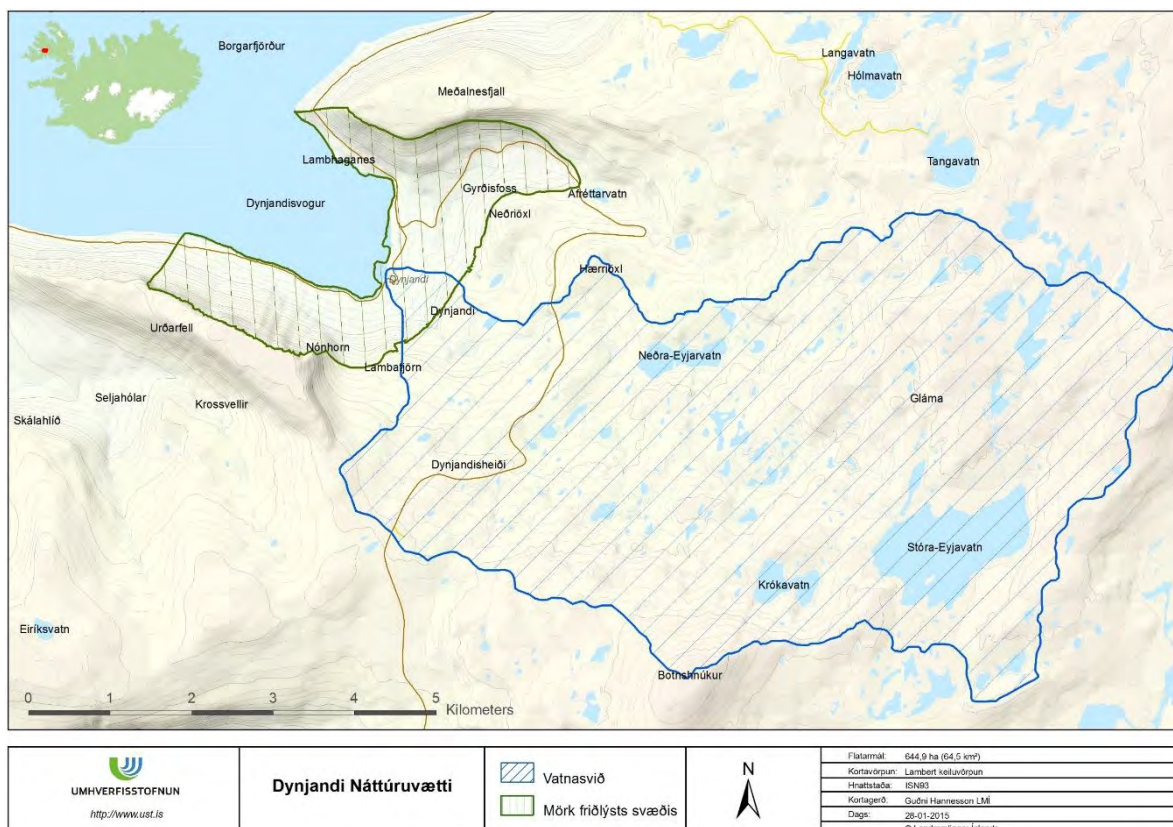
Fríðlandið er um 20.000 ha og um fjórir fimmtu hlutar þess eru grýtt og gróðurlítið hálandi en láglendið er að mestu vaxið kjarri. Í fríðlandinu gilda eftirfarandi reglur:

1. Mannvirkjagerð og jarðrask og hvers konar breytingar á landi eru háðar leyfi Umhverfisstofnunar.
2. Almennungi er heimil för um svæðið og dvöl á því, í lögmætum tilgangi, enda sé góðrar umgengi gætt. Umferð um eyjar og hólma er háð leyfi. Stefnt skal að því að merkja leiðir fyrir gangandi og riðandi ferðamenn.
3. Akstur utan vega og ómerktra slóða er óheimil án leyfis. Bannað er að skerða gróður, trufla dýralíf og skemma jarðmyndanir eða aðrar minjar að óþörfu.
4. Berjatínsla, önnur en til neyslu á staðnum, svo og veiði á fugli og fiski er óheimil án leyfis.
5. Beit búfjár sem og aðrar hefðbundnar nýttjar haldast svo sem verið hefur. Þó er heimilt að takmarka beit á einstökum svæðum, ef nauðsyn þykir til þess bera, svo sem vegna skógverndar, í samráði við ábúendur og leigjendur.

Til undanþágu frá reglum þessum þarf leyfi Umhverfisstofnunar eða þess sem fer með umboð stofnunarinnar. Um viðurlög vegna brota á reglum þessum fer eftir ákvæðum náttúruverndarlaga.

Dynjandi

Dynjandi og aðrir fossar í Dynjandisá ásamt umhverfi þeirra var fríðlýst sem náttúruvætti árið 1981. Fríðlýsingin var endurskoðuð með auglýsingu í Stjórnartíðindum B, nr. 348/1986. Stærð fríðlýsta svæðisins er 644,9 ha. Í júní 2015 gaf Umhverfisstofnun út verndar- og stjórnunaráætlun 2015-2024 fyrir Dynjanda. Einnig liggur fyrir deiliskipulag fyrir aðkomu að Dynjanda og framkvæmdaáætlun 2016-2020. <http://ust.is/einstaklingar/nattura/fridlyst-svaedi/vestfiridir/dynjandi-i-arnarfirdi/>



Mynd 52. Náttúruvættið Dynjandi og aðrir fossar í Dynjandisá (www.ust.is, 2016).

Markmið fríðlýsingarinnar er að vernda fossastigann í ánni sem hefur orðið til vegna lagskiptingar bergsins í hraunlög og lausari millilög. Á fríðlandinu gilda eftirfarandi reglur:

1. Í fríðuninni felst að ekki má skerða vatnsrennsli til fossanna. Gildir þetta einnig utan hins fríðlýsta svæðis, að Stóra Eyjavatni og aðrennslissvæði þess undanskildu. Um hugsanlega vatnsmiðlun þar er skylt að hafa samráð við Umhverfisstofnun.

2. Mannvirkjagerð og jarðrask, svo og aðrar breytingar á landi eru háðar leyfi Umhverfisstofnunar.
3. Stefnt skal að verndun kjarlendis á hinu friðlýsta svæði. [Umhverfisstofnun] getur sett nánari reglur um gróðurvernd þar.
4. Umferð um hið friðlýsta svæði er öllum heimil, enda sé góðrar umgengni gætt. Akstur er óheimill utan vegar. Umhverfisstofnun getur sett nánari reglur um aðgang almennings að svæðinu og dvöl þar.

Til undanþágu frá reglum þessum þarf leyfi Umhverfisstofnunar eða þess sem fer með umboð stofnunarinnar.

2.5.2. Svæði á náttúruminjaskrá

Náttúruminjaskrá er skrá yfir öll friðlýst svæði á Íslandi og mörg önnur merkileg svæði sem hafa ekki enn verið friðlýst. Þau svæði sem eru á náttúruminjaskrá geta hýst sjaldgæfar tegundir eða tegundir í útrýmingarhættu. Þau geta verið óvenju tegundarík eða viðkvæm fyrir röskun eða að þau eru nauðsynleg til að viðhalda sterkum stofni mikilvægra tegunda. Svæðin geta haft vísindalegt, félagslegt, efnahagslegt eða menningartengt gildi. Þau geta einnig verið mikilvæg til að viðhalda náttúrulegum þróunarferlum, haft alþjóðlegt náttúruverndargildi eða verið einkennandi fyrir náttúruferlunum viðkomandi landshluta. Lýsing á Geirþjófsfjörð er tekin úr náttúruminjaskrá (www.ust.is, 2015).

Geirþjófsfjörður

Geirþjófsfjörður er svæði nr. 310 í náttúruminjaskrá. Þar segir: Geirþjófsfjörður, Vesturbyggð (áður Bíldudalshr.), V-Barðastrandarsýslu. (1) Geirþjófsfjörður innan Krosseyrartanga og Ófæruneess. Að norðan ráða sýslumörk, að suðaustan hreppamörk og vatnaskil að sunnan. (2) Fjölbreytt og fagurt landslag, ríkulegur gróður, skóglendi.



Mynd 53. Geirþjófsfjörður, svæði nr. 310 á náttúruminjaskrá.

2.5.3. Verndarsvæði Breiðafjarðar

Öll vegagerð í sjó, fjörum og leirum fellur undir lög um verndun Breiðafjarðar nr. 54/1995. Í 2. grein laganna segir: „Ákvæði laganna taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins.“ Núverandi Vestfjarðavegur liggur utan verndarsvæðis Breiðafjarðar.

Tilgangur laga um vernd Breiðafjarðar er að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja. Lögin um verndun Breiðafjarðar taka ekki til landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja ofan stórstraumsflóðborðs, þ.e. uppi á föstu landi.



Mynd 54. Verndarsvæði Breiðafjarðar (Breiðafjarðarnefnd, 2016. Kort Sigurgeir Skúlason, 2005.).

2.5.4. Hverfisvernd

Hverfisvernd felur í sér allhiða vernd sem tekur til náttúruminja, mikilvægustu lindasvæða og fornleifa. Mörg þessara svæða hafa mikið útivistargildi, þ.á.m. jaðarsvæði að byggð. Tilgangur með hverfisvernd svæða er að stuðla að jafnvægi milli nýtingar og verndunar. Um hvert hverfisverndarsvæði gilda ákveðnar reglur, sem bæjarstjórn setur, sem kveða nánar á um verndun og skilyrði til uppbyggingar og framkvæmda.

Hverfisvernd í dreifbýli í Ísafjarðarbæ

Í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 falla stór svæði undir hverfisvernd. Í aðalskipulagsgreinargerð sveitarfélagsins segir: „Í skipulagsáætlunum getur sveitarstjórn sett sérstök ákvæði um hverfisverndarsvæði án þess að um lögformlega friðun sé að ræða. Þau kveða á um verndun sérkenna vegna sögulegs, náttúrulegs eða menningarlegs gildis.

Sérstaða svæðisins norðan Djúps er mikil en svæðið frá Snæfjallaströnd er án vegtengingar og því hafa náttúru- og menningarminjar varðveist vel. Svæðið er vinsælt til sumardvalar og gönguferða. Stór landsvæði sunnan Djúps eru einnig sérstæð eins og náttúruminjasrá sýnir glögg.

Samfara fjölbreyttari nýtingu náttúruauðlinda og aukinni samkeppni um land eykst álag á náttúruna og hugsanlegum hagsmunaárekstrum fjölgar. Á sama tíma er löggjöf sem snertir náttúru, umhverfi og skipulag landsins orðin strangari og ítarlegri en áður.“

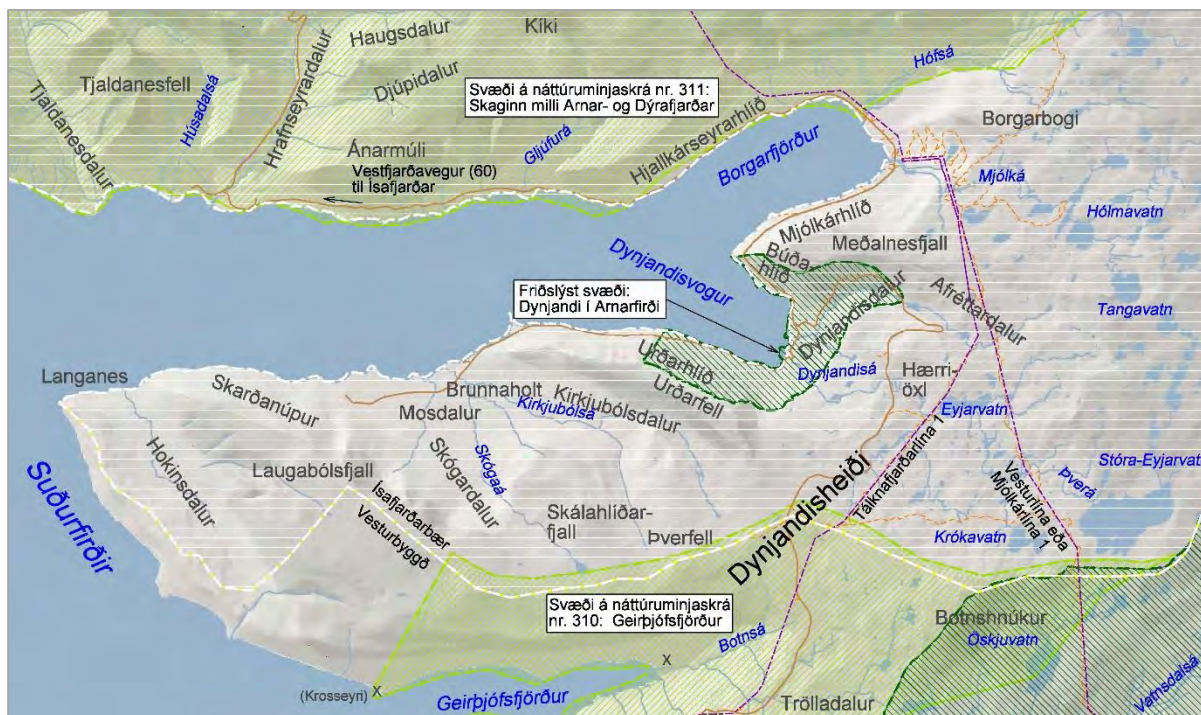
Í skipulaginu eru eftirfarandi markmið um hverfisvernd:

- „Tryggja langtíma verndun þeirra auðlinda sem geta aukið velferð íbúa og gesta á svæðinu.

Við gerð deiliskipulags á hverfisvernduðum og friðlýstum svæðum ber þeim er stendur að gerð deiliskipulags að gera greiningu á áhrifum í samræmi við staðlaða matstöflu í viðauka aðalskipulagsins. Þannig er reynt að tryggja að tillit sé tekið til áhrifa á umhverfi og samfélag og að deiliskipulag sé í samræmi við markmið aðalskipulagsins. Greiningin tryggir jafnframt faglega málsmeðferð við ákvarðanatöku sveitarstjórnar og framkvæmdaðila.“

Hverfisverndað svæði H1 sunnan Djúps

„Hverfisverndinni er ætlað að varðveita sérkenni svæðanna, þ.e. menningar- og náttúruminjar á afskekktum svæðum og hálendi. Hluti hverfisvernduðu svæðanna er á náttúruminjaskrá“. Í töflu 7 eru sett fram skipulagsákvæði fyrir hverfisverndað svæði H1 sunnan Djúps.



Mynd 55. Hverfisverndarsvæði H1, merkt með hvítum þverstrikum (Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020).

Tafla 5. Verndarákvæði hverfisverndaðs svæðis H1

Svæði	Ákvæði
<p>H1 - Innanverður Dýrafjörður og suður um Arnarfjörð að sveitarfélagsmörkum. Landbúnaðarsvæði í ábúð og góðri tengingu við innviði falla ekki undir hverfisvernd. 607 km².</p> <p>Stór hluti svæðisins er lítt snortinn.</p> <p>Svæðið einkennist af fjölbreyttu og stórbrotnu landslagi, jökulhvilftum, árgljúfrum framhlaupum, jökulminjum og plöntusteingervingum. Á svæðinu eru einnig gróðursælar hlíðar og dalir með fjölskrúðugu gróður, kjarr- og skóglendi.</p> <p>Dynjandi og nágrenni er náttúruvætti stór hluti svæðisins er á náttúruminjaskrá.</p> <p>Jarðir geyma minjar um sögu og menningu, m.a. Hrafnseyri en einnig eyðijarðir.</p>	<p>Ákvæði hverfisverndar hafa ekki áhrif á hefðbundnar nýttar og landbúnað á landbúnaðarsvæðum.</p> <p>Ekki verði gert ráð fyrir framræslu lands eða öðru meiri háttar jarðraski utan landbúnaðarsvæða. Þó er gert ráð fyrir því að hægt verði að verja mannvirki í augljósri hættu með viðeigandi leyfum Ísafjarðarbæjar.</p> <p>Svigrúm er fyrir virkjanafarmkæmdir á Glámuhálendinu og viðhald og uppbyggingu á iðnaðarsvæði Mjólkár í Arnarfirði. Framkvæmdir skulu þó vera í samræmi við almenn verndarmarkmið aðalskipulagsins.</p> <p>Öllu raski við hús utan landbúnaðarsvæða verði haldið í lágmarki.</p> <p>Allar framkvæmdir og öll nýting landeigenda eyðijarða verði í samræmi við verndarmarkmið aðalskipulagsins.</p> <p>Áhrif framkvæmda skulu metin í sérstakri greiningu á áhrifum deiliskipulags, sem gera skal samfara deiliskipulagi.</p> <p>Hverfisverndarákvæði um frístundabyggð og varðveislu menningarminja er að finna í kafla 7.5.4. í aðalskipulaginu.</p> <p>Hverfisverndarákvæði um skógrækt er að finna í kafla 4.2. í aðalskipulaginu.</p>

2.6. LEYFI OG VERNDUN

Við matsvinnuna verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. Helstu lög í þessu sambandi eru lög um náttúruvernd nr. 60/2013 og lög um menningarminjar nr. 80/2012. Við matsvinnuna verða verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi, tegundir, jarðminjar, vatnasvæði og landslag sem fjallað er um í 2. og 3. gr. náttúruverndarlaga höfð að leiðarljósi.

Fyrirhuguð framkvæmd og efnistaka henni samfara getur verið háð eftirfarandi leyfum sem aflað verður að loknu mati á umhverfisáhrifum:

1. Afla skal framkvæmdaleyfis sveitarstjórnar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 vegna meiri háttar framkvæmda sem áhrif hafa á umhverfið og breyta ásýnd þess, svo sem breytingar lands með jarðvegi eða efnistöku, og annarra framkvæmda sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.
2. Öll efnistaka er háð lögum nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð. Þar kemur fram í 8. gr. að öll efnistaka á landi, úr botni vatnsfalla og stöðuvatna og úr sjávarbotni innan netalaga er háð framkvæmdaleyfi hlutaðeigandi sveitarstjórnar, sbr. skipulagslög, nr. 123/2010. Áður en leyfi er veitt fyrir efnistöku skal liggja fyrir áætlun um væntanlega efnistöku þar sem m.a. skal gerð grein fyrir magni og gerð efnis, vinnslutíma og frágangi á efnistökusvæði.
3. Framkvæmdin þarf að vera í samræmi við aðalskipulag Vesturbyggðar og Ísafjarðarbæjar. Breyta þarf aðalskipulagi vegna breyttra veglína.
4. Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 gr. 57 skal leyfisveitandi leita umsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands og viðkomandi náttúruverndarnefndar áður en veitt er leyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðminja og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. grein nema fyrir liggja staðfest aðalskipulag og samþykkt deiliskipulag. Ef um er að ræða röskun birkiskóga sem falla undir 61. gr. skal einnig leita umsagnar Skógræktar ríkisins.
5. Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem heilbrigðiseftirlit Vestfjarða veitir vegna vinnubúða og starfssemi sem fylgir efnistöku. Í gildi er reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olúskipti o.fl.
6. Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingarvinnustað.
7. Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Fiskistofu varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Fiskistofu, lax- og silungsveiðisviðs, vegna nýrra brúa á ár og malarnáms úr áreyrum.
8. Ekki má breyta farvegi eða gera fyrirhleðslur nema með samþykki Landgræðslu ríkisins skv. lögum um varnir gegn landbroti nr. 91/2002.
9. Í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012 þarf að sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast.
10. Samkvæmt skógræktarlögum nr. 3/1955 (II. kafli, 6. gr.) um meðferð skóga og kjarrs má ekkert svæði rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra og þá því aðeins að grætt verði upp að nýju jafnstórt svæði.
11. Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, njóta gamlir birkiskógar, sjávarfitjar, leirur og votlendi að stærð 2 ha eða stærri, sérstakrar verndar.
12. Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 17/1965, 17. gr. þarf sá sem veldur landspjöllum, með mannvirkjagerð eða á annan hátt, að bæta þau. Í 18. gr. kemur m.a. fram að Landgræðslan eigi að segja fyrir um hvernig þau skuli bæta.
13. Í samræmi við lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995 þarf að fá umsögn Breiðafjarðarnefndar ef nauðsynlegt verður að raska fjörum, eyjum, skerjum eða þvera firði sem teljast hluti af Breiðafirði.

14. Samkvæmt vatnalögum nr. 15/1923 eins og þeim var breytt með lögum nr. 132/2011 þarf leyfi Orkustofnunar vegna framkvæmda sem tengjast vatni og vatnafari. Undanþegnar eru allar framkvæmdir sem skylt er að tilkynna til Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði en Fiskistofa sér um miðlun upplýsinga til Orkustofnunar. Framkvæmdin kann að vera bæði tilkynningar- og leyfisskyld hjá Orkustofnun.
15. Þar sem veglína skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náíð samráð við eiganda hennar, Landsnet eða Orkubú Vestfjarða, um útfærslur. Engar framkvæmdir verða innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggja heimild frá viðkomandi raforkuflutningsaðila.
16. Vegagerðin hefur aflað upplýsinga um erni á svæðinu í samráði við Náttúrustofu Vestfjarða og Náttúrufræðistofnun Íslands. Leita þarf samþykkis umhverfisráðherra vegna framkvæmda ef nýr vegur liggur nær hreiðurstæði arnar en 500 m í samræmi við lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nr. 64/1994.

Auk þess er Ísland aðili að ýmsum alþjóðlegum samþykktum sem þarf að uppfylla, t.d. samningi um líffræðilega fjölbreytni sem gerður var í Rio de Janeiro 1992 og Bernarsamningi sem fjallar um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu.

3. FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR

3.1. ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um langa framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði sést á teikningu 2. Það nær frá Hörgsnesi í austanverðum Vatnsfirði, langleiðina að Mjólkárviðkjún í Borgarfirði og frá Bíldudalsflugvelli á Hvassnesi í grennd við Bíldudal að vegamótum Vestfjarðavegar í Helluskarði á Dynjandisheiði. Núverandi Vestfjarðavegur á framkvæmdasvæðinu er um 41 km langur og núverandi Bíldudalsvegur er um 29 km langur. Samtals ná veginir yfir 70 km. Nýr vegur mun fylgja núverandi vegi á köflum en fara á öðrum stöðum yfir lítt raskað land. Framkvæmdinni má skipta í fimm þætti:

1. Vegagerð
2. Efnistaka
3. Brúargerð
4. Jarðgangagerð
5. Rekstur

Veghelgunarsvæði Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegar telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar. Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar rúmast oftast innan veghelgunarsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur hluti framkvæmdasvæðisins náð út fyrir veghelgunarsvæðið. Á nokkrum stöðum kann enn fremur að vera nauðsynlegt að víkka út skeringar sem getur orðið til þess að framkvæmdasvæði lendi utan veghelgunarsvæðis. Einnig eru sum þeirra námusvæða sem til athugunar eru, utan veghelgunarsvæðis. Reynt verður að halda stærð framkvæmdasvæðisins í lágmarki. Á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir veghelgunarsvæðið til að geyma efni tímabundið. Verður það gert í samráði við hlutaðeigendur.

3.2. LEIÐARLJÓS VIÐ VAL Á LEGU OG HÖNNUN

3.2.1. Lagaumhverfi Vegagerðarinnar

Í þessum kafla er greint frá þeim greinum vegalaga nr. 80/2007 og reglum nr. 180/2015 sem hafa áhrif á legu og hönnun vega. Einnig er fjallað um núllkost.

Vegalög nr. 80/2007

II. kafli. Stjórn vegamála.

5. gr. [Framkvæmd og stjórnarsýsla laganna.

Vegagerðin annast þátt ríkisins í framkvæmd laga þessara nema á annan veg sé kveðið í lögnum. Samgöngustofa annast eftirlit með framkvæmd umferðaröryggisstjórnunar vegamannvirkja. Samgöngustofa skal setja verklagsreglur um framkvæmd eftirlitsins.

Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða nánar á um hlutverk Vegagerðarinnar og Samgöngustofu samkvæmt lögum þessum.] ¹⁾ [L. 14/2015, 2. gr.](#)

VIII. kafli. Hönnun, lagning og viðhald vega.

41. gr. Almenn.

Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem hagkvæmasta hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest.

42. gr. Lágmarkskröfur um vegi.

Ráðherra er heimilt að setja almennar reglur ¹⁾ um hönnun vega sem opnir eru almenningi til frjálstrar umferðar og eftirlit með gerð þeirra. Veghaldari ber ábyrgð á að kröfur þessar séu uppfylltar. ¹⁾[Rg. 992/2007](#). Rgl. 180/2015. [Rg. 477/2015](#).

Reglur nr. 180/2015 um hönnun þjóðvega sem opnir eru almenningi til frjálsrar umferðar

Í 4. gr. segir: „Vegagerðin gefur út veghönnunarreglur á grundvelli reglna þessara. Tilgangur reglnanna er að tryggja fullnægjandi og samræmd gæði vegakerfisins með því að vega saman öryggi, afköst, umhverfi og fjárhagslega hagkvæmni hverju sinni.“

Núllkostur og uppbygging núllkostar:

Þegar Vegagerðinni er falin framkvæmd nýbyggingar, eins og hér er til umfjöllunar, er það vegna þess að stjórnvöld telja núverandi vegi ekki uppfylla kröfur sem settar hafa verið um öryggi og greiðfærni. Í mati á umhverfisáhrifum er skilgreindur svonefndur núll-kostur, þ.e. sá kostur að aðhafast ekkert.

Skipulagsstofnun hefur í umsögn um tillögu að matsáætlun lagt til við Vegagerðina að skoðuð verði uppbygging núllkosts Bíldudalsvegar í þeim tilgangi að draga úr umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Margir trúa því að auka megi umferðaröryggi með því að lækka leyfðan hámarkshraða með uppsetningu hraðaskilta. Reynslan sýnir að svo er ekki. Lækkun hámarkshraða gæti virst skynsamleg en hún mun ekki leysa vandamál tengd glannalegum eða hættulegum akstri.

Við staðsetningu nýs Bíldudalsvegar er hvergi vikið frá núverandi vegstæði þar sem með uppbyggingu þess næst að mæta kröfum samkvæmt 4. gr reglna nr. 180/2015. Í fjárhagslegri hagkvæmni felst m.a. að auðvelt sé að halda vegum opnum og greiðfærum, þótt veðrið sé óhagstætt. Hrafnskagahlíð og Sunnhlíð eru dæmi um hlíðar þar sem skriðu- og grjóthrun er algengt. Bent skal á að nýr vegur og núverandi vegur undir Sunnhlíð falla saman í eina landmótun. Vissulega er hægt að reisa varnarmannvirki gegn grjót- og skriðuföllum svo og snjóflóðum. Kostnaður er hins vegar mjög mikill.

Til að tryggja umferðaröryggi er grundvallaratriði að ekkert á, í eða við veginn komi ökumönnum á óvart. Ökumaður á 90 km hraða er sjaldnast viðbúinn krappri beygju bakvið blindhæð, beygju sem ekkert bendir til að sé til staðar. Skilti gætu hjálpað honum séu þau í lagi, þ.e. ekki hulin snjó eða fallin undan grjóthruni eða aurskriðum, en mögulegt er að þau hafi ekki verið sett upp að nýju þegar vegurinn var opnaður. Hefði veginum verið valinn réttur staður hefði hann ekki þurft að lokast.

Beygjurnar undir Hrafnskaganúp og fyrir Sunnnes eru mjög varhugaverðar sérstaklega þegar löng ökutæki eru þar ferð. Krappi þeirra er einfaldlega of mikill.

Breytingar í Trostansfjarðarbotni eru af tvennum toga og fara þar saman hagmunir. Verulega tekst að draga úr langhalla vegar upp á Norðdalsfjall og í því felst mjög aukið umferðaröryggi. Hinn kosturinn er að landeigendur fá Sunndalinn nánast óskiptan aftur.

Breytingar efst á Norðdalsfjalli, ofan 300 m hæðarlínunnar, eru til að forðast snjó, allt að 12% bratta og mjög krappar beygjur.

Vegagerðin telur að hönnun betrubóta á Bíldudalsvegi frá Flugvallarvegi að Vestfjarðavegi sé mjög í anda 41. og 42. greinar Vegalaga.

3.2.2. Markmið við hönnun

Til að markmiðum framkvæmdarinnar verði fullnægt verða eftirfarandi atriði höfð að leiðarljósi við staðsetningu nýs og endurbyggðs **Vestfjarðavegar** um Dynjandisheiði og **Bíldudalsvegar** frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði.

- Vegirnir hafi sem minnst áhrif á landslag, verndarsvæði og náttúru- og menningarminjar.
- Sjónræn áhrif veganna verði sem minnst og að þeir falli vel að landslagi.
- Vegirnir séu staðsettir með tilliti til annarra mannvirkja.
- Gróðurlendum verði hlíft eins og kostur er.
- Framkvæmdin hafi jákvæð áhrif á ferðamennsku og dragi ekki úr möguleikum til útivistar.

Eftirfarandi atriði verða höfð að leiðarljósi við hönnun nýrra og endurbyggðra vega:

- Við hönnun brúarops í Vatnsfirði er miðað við að tryggja að vatnsbúskapur í firðinum verði óbreyttur og að mesti straumhraði í brúaropi verði 2 m/s.
- Vegirnir verða byggðir upp svo auðveldara verði að halda þeim opnum að vetrarlagi.

- Vegunum er valin lega um snjóléttari svæði en núverandi vegir liggja um.
- Vegirnir verða lagðir bundnu slitlagi, til að auka þægindi vegfarenda, auðvelda og draga úr viðhaldi, forðast rykmengun og draga úr eldneytiseyðslu og um leið draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.
- Vegir verða 8,0 m breiðir og brýr 10,0 m breiðar með 9 m akbrautarbreidd.
- Hönnunarhraði er háður landslagi. Almenn er miðað við að halda hönnunarhraða ≥ 90 km/klst en 70 km/klst þar sem aðstæður leyfa ekki meiri hraða.
- Allar veglínur eru mjúkar og aflíðandi til að auka jákvæða upplifun vegfarenda og einnig umferðaröryggi.
- Vegirnir verða felldir að landslagi því það hefur minni breytingar á útliti lands í för með sér en vegir sem hannaðir eru án tillits til landforma.
- Miðað er við að vegirnir liggja við jaðra svæða með ólík landslags- eða gróðureinkenni þar sem því verður við komið.
- Mörk vega og óraskaðs lands verða aflíðandi og ávöl eftir því sem hægt er.
- Reynt er að gera vegina eins lítt sýnilega í landslaginu og mögulegt er til að skerða ekki upplifun útivistarfólks.
- Leitast er við að útsýni verði hvergi skert og að leiðirnar verði fallegar útsýnisleiðir.

3.3. HÖNNUN VEGAR

Í 8. gr. vegalaga nr. 80/2007 kemur fram að þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálstrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegaskrá. Þjóðvegum skal skipað í 4 flokka; stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi og eru stofnvegir skilgreindir sem vegir í hæsta flokki þjóðvega. Um þá segir: *Stofnvegir eru hluti af grunnkerfi samgangna eins og það er skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni. Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.*

Í núgildandi samgönguáætlun eru Vestfjarðavegur (60) og Bíldudalsvegur (63) skilgreindir sem stofnvegir. Við endurskoðun vegaskrár árið 2010 tók Vegagerðin ákvörðun um að allir stofnvegir á Íslandi skyldu að minnsta kosti vera samkvæmt vegtegund C₈, þegar að endurgerð kæmi, en annars háð umferð. Það var gert til að auka umferðaröryggi þegar stórir bílar (t.d. fólksflutningabílar) mætast á 70-90 km/klst hraða. Það er því ekki eingöngu umferðarmagn sem ákveður vegtegund heldur einnig hlutverk vegarins í vegakerfinu. Þannig flokkast jafnvel umferðarminnstu stofnvegir á Vestfjörðum, Norðurlandi eystra og hálendinu sem C₈ vegir, t.d. Vestfjarðavegur (60), Djúpvegur (61), Norðausturvegur (85) og Sprengisandsleið (26). Utan stofnvegakerfisins er breidd vega almennt háð umferðarpunga.

Veghönnunarreglur tengja saman veghönnun, ökulag, aflfræði ökutækja og umferðaröryggi. Í grunnatriðum fyrir veghönnunarreglur, sem er að finna á heimasíðu Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is, kemur fram að stofnvegir eigi að vera a.m.k. samkvæmt vegtegund C₈, sjá töflu 5.

Tafla 6. Vegtegundir notaðar í hverjum vegflokki (Vegstaðall, 01 Grunnatriði).

Vegflokkar	Vegtegundir										
	A ₃₄	A ₂₂	B ₁₉	B _{15,5}	B ₁₂	C ₁₀	C ₉	C ₈	C ₇	D	F
Stofnvegir	x	x	x	x	x	x	x	x			
Tengivegir		x	x	x	x	x	x	x	x		
Héraðsvegir								x	x	x	
Landsvegir							(x)	x	x	x	x

Talan, hnévisirinn, fyrir aftan bókstafinn í vegtegundum segir til um breidd vegarins

3.3.1. Hönnunarhraði

Í umferðarlögum nr. 50/1987 eru almenn ákvæði um leyfilegan hámarkshraða á vegum eftirfarandi:

- Vegir með bundnu slitlagi í dreifbýli 90 km/klst
- Vegir með malarslitlagi í dreifbýli 80 km/klst

Í dag er því leyfður hraði á Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegi, á kaflanum frá Flugvallarvegi við Bíldudalsflugvöll á Hvassnesi að Helluskarði, 80 km/klst.

Tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2008/96/EC frá 19.11.2008, fjallar um umferðaröryggi. Í 9. grein er fjallað um rýnendur og kröfur um hæfi þeirra. Hönnunarreynsla og reynsla við slysgreiningu vegur þungt í hæfismati. Í viðauka 2 með tilskipuninni eru tiltekin þau hönnunatriði sem fjalla skal um í öryggisrýni á frum- og verkhönnunarstigi. Öllum þeim atriðum eru gerð skil í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar og norskum veghönnunarreglum, sem jafnan er gripið til, skorti á íslenskar reglur.

Í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar segir: „Í dreifbýli skal almennt velja eins háan hönnunarhraða og umferðaröryggi og aðstæður leyfa og hagkvæmt er miðað við stofnkostnað og rekstrarkostnað.“ Ennfremur segir: „Hönnunarhraði skal vera jafn eða meiri en leyfilegur hraði og við hönnun skal þess gætt að raunhraði á veginum geti orðið sem jafnastur og þær hraðabreytingar sem nauðsynlegar kunna að vera vegna vegferils verði ekki of miklar.“

Í stefnu Vegagerðarinnar um notkun nýrra veghönnunarreglna, 01.08.2010, segir um hönnun:

- „**Stofnvegir.** Við nýbyggingu allra stofnvega, skal stefnt að því að hanna alla þætti með hliðsjón af veghönnunarreglum og hönnunarhraða ≥ 90 km/klst.
- **Tengivegir.** Við nýbyggingu allra tengivega með umferð > 50 ÁDUh (ætlun árdagsumferð 20 árum eftir að nýr vegur er opnaður fyrir umferð) skal stefnt að því að hanna alla þætti með hliðsjón af veghönnunarreglum og hönnunarhraða 90 km/klst. Fyrir umferð < 50 ÁDUh er heimilt er ákvarða hönnunarhraða 70 eða 80 km/klst. með hliðsjón af aðstæðum.“

Síðar segir: „Ef víkja þarf frá ofangreindri stefnu skal fá til þess samþykkis vegamálastjóra“ (kafla 3.5.1.).

Vestfjarðavegur og Bíldudalsvegur eru stofnvegir og verða lagðir samkvæmt vegflokki C₈, sem er 8 m breiddur vegur. Hönnunarhraði C₈ er á bilinu 50 – 110 km/klst. Það ræðst af landslagi og hagkvæmni á hverjum stað hvar á þessu bili hann verður valinn. Breytingar á hönnunarhraða eru vandmeðfarnar og reynast oft slysavaldur í umferðinni og því þarf mjög veigamikil rök til að breyta honum. Slíkt kemur fyrst og fremst til álita þar sem landslag er bæði bratt og krappt og leiðir til brattru brekka og krappra beygja. Miðað er við að mesti langhalli í veglínunum verði 8 %.

Hönnunarhraði á ætíð að vera í takt við aðstæður. Við hönnun vega ber að fara eftir ákvæðum í 61. og 69. grein náttúruverndarlaga (nr. 60/2013) um að fella mannvirki að landslagi og að vernda eða hlífa ákveðnum jarðmyndunum og vistkerfum. Sama á við um fornleifar skv. 21. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012. Í frummatskýrslu verður fjallað nánar um hönnunarhraða vegarins.

3.3.2. Breidd raskaðra svæða meðfram vegi

Breidd raskaðs eða hreyfðs lands undir vegi ræðst af þremur þáttum:

- vegbreidd
- bratta vegfláa
- hæð vegar yfir landi

Fjallað er um breidd vegar í kafla 3.3.4. Bratti vegfláa er að öllu jöfnu miðaður við að þeir sem aka út af vegi slasist ekki eða lítilsháttar. Fláinn 1:4 (lóðrétt/lárétt) er talinn hvað öruggastur en 1:3 vel viðunandi. Sé veghæð um 1,0 m og vegyfirborð 8 m breitt, verður raskað land 8+2x3 eða 14 m breitt við fláa 1:3 en 8+2x4 eða 16 m breitt við fláa 1:4.

Á láréttu landi er því líklegt að vegur og vegflái nái um 8 m til hvorrar handar frá miðlínu vegar og verður því raskað svæði á slíkum stað um 16 m. Breidd þessi er þó breytileg eftir hæð fyllingar eða dýpt skeringar. Afar ólíklegt er að öllu veghelgunarsvæðinu sem fjallað er um í kafla 3.1. verði raskað en það er fyrst og fremst hugsað til að hindra gerð annarra óskyldra mannvirkja við veginn.

Á teikningum með frummatsskýrslu verða sýnd svæði sem raskast vegna framkvæmda við skeringar og fyllingar.

3.3.3. Öryggissvæði meðfram vegi

Til að draga úr slyshættu er þörf á öryggissvæði til hvorrar handar meðfram vegum. Með öryggissvæði er átt við svæði þar sem hvorki mega vera stórir steinar ($\geq 0,2$ m), nibbur né skorningar eða annað sem valdið getur hættu við útafakstur. Utan við öryggissvæðið eru hliðarsvæði þar sem gerð er krafa um að ekki séu steinar stærri en 0,5 m á kant, vatn eða þverhnípi (sjá veghönnunarreglur, kafla 2.3 og 5.4.3 á heimasíðu Vegagerðarinnar).

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/veghonnunarreglur/>.

Öryggissvæði skal hafa ákveðna breidd háð hönnunarumferð og hönnunarhraða. Lágmarksbreidd öryggissvæðis við hámarkshraða 90 km/klst er 6 m fyrir ÁDU 0 - 300 en jafnan er stefnt að 50 - 100 % breiðari öryggissvæðum þar sem aðstæður og kostnaður leyfa.

Innan öryggissvæðis skal/skulu almennt ekki vera:

- ójöfnur meiri en 0,2 m mælt með 3 m réttsskeið
- steinar stærri 0,2 m
- umferð ökutækja
- vatn dýpra en 0,25 m
- endar ræsa séu þau víðari en 1,5 m í þvermál
- tré eða stólpar sverari en 100 mm mælt í 0,4 m hæð frá jörðu
- skurðir eða árfarvegir

Sé landið sem fellur undir öryggissvæðið nægilega slétt þarf ekki að raska því á einn eða neinn hátt, t.d. þar sem vegurinn liggur yfir mela eða graslendi. Aftur á móti er þörf á aðgerðum á öryggissvæðum þar sem land er ójafnt eða þar sem mikið er af gjótum og holum sem geta reynst slysavealdar við útafakstur. Ef grípa þarf til aðgerða innan öryggissvæða verður þess gætt að þær hafi sem minnst rask í för með sér, t.d. með því að fylla í gjótur, fjarlægja stóra steina og brjóta niður nibbur sem standa upp úr. Á þann hátt er dregið verulega úr raski.

Hverfandi líkur eru á að stofnar birkikjarrs verði sverari en 100 mm og því er að mati Vegagerðarinnar ekkert því til fyrirstöðu að rækta birkiskóg og kjarr að nýju innan öryggissvæða að lokinni lagningu vegarins, að því tilskildu að skógurinn skerði ekki vegsýn. Kjarrið mun draga hægt og rólega úr hraða farartækja sem lenda utan vegar og minnka líkur á meiðslum. Kjarrið myndi hjálpa verulega í þessu efni, einkum þegar bifreiðar velta út af vegi eða utan vegar.

Miðað er við að skóg og kjarr megi rækta í öllum röskuðum svæðum utan 1,5 m fjarlægðar frá axlarkanti, eða 5,5 m frá miðlínu vegar, háð staðsetningu og hæð yfir sjó. Á stöku stað gæti þurft að huga að mögulegri snjósöfnun og vegsýn í ákveðnum beygjum en almennt er talið að skógur dragi fremur úr en auki snjósöfnun á veg.

3.3.4. Breidd vegar

Samkvæmt veghönnunarreglum frá 1999 voru stofnvegir með álíka umferð og Vestfjarðavegur og Bíldudalsvegur á mögulegu framkvæmdasvæði 6,5 m breiðir. Með reglum frá 2001 var breiddin 7,5 m og samkvæmt nýgildandi reglum frá 2010 skal breiddin vera 8,0 m. Reynslan hefur sýnt að vegur sem er 8 m breiður er mun öruggari en 7 m breiður vegur.

Aukin akreinabreidd hefur hvarvetna dregið úr fjölda umferðaróhappa og hægt verulega á hjólfaramyndun. Hönnunarreglur viðmiðunarþjóða kveða jafnan á um 3,5 m akreinabreidd.

Áður miðaði Vegagerðin við að vegaxlir væru 0,25 m breiðar en þegar þungaflutningabílar fara of nærri slíkum kanti, getur hann „gefið sig“, sem hefur í för með sér mikla slyshættu. Malarefni, sem vegir eru byggðir úr, þarf að leggja út með mjúkum fláum því sé ekið út á vegkant getur hann látið undan ef efnið þolir ekki álagið við of bratta fláa. Rannsóknir hafa sýnt að lágmarksbreidd vegaxla þurfi að vera 0,5 m, mjórri axlir standast einfaldlega ekki álagið, en æskileg breidd þeirra er 1,0 m.

Því miðar Vegagerðin nú við að stofnvegir séu a.m.k. 8 m breiðir og lagðir samkvæmt vegtegund C₈. Tvær akreinar 3,5 m breiðar og báðar axlir, hvor um sig 0,5 m, gefa 8,0 m vegbreidd.

3.4. KOSTIR

Þær veglínur sem fjallað er um hér á eftir eru allar í hönnunarferli og nú þegar er ljóst að ýmsir agnúar verða sniðnir af þeim fram til þess að frummatsskýrsla verður lögð fram og áfram þar til að hönnunarferlinu lýkur. Unnið verður að betrubótum á veglínunum með það að leiðarljósi að draga úr efnisþörf og löngum fláum fyllinga í miklum hliðarhalla. Hugmyndir sem komu fram á meðan drög að matsáætlun voru kynnt hafa verið metnar og haft samráð við sveitarfélögin og þá landeigendur sem láta sig þessi mál varða.

Vestfjarðavegur

Sá hluti Vestfjarðavegar sem fyrirhugað er að endurnýja hefst á Hörgsnesi í austanverðum Vatnsfirði og endar skammt vestan við Mjólkárirkjún í sunnanverðum Borgarfirði. Margar leiðir, m.a. jarðgangaleiðir um Dynjandisheiði, hafa verið skoðaðar en ákveðið hefur verið að meta umhverfisáhrif sex kosta.

Lögð er fram ein grunnveglína Vestfjarðavegar, **veglína F**, sem hefst á Hörgsnesi í Vatnsfirði. Hún þverar Vatnsfjörð en liggur svo nálægt núverandi vegi um Dynjandisheiði, langleiðina að Mjólkárirkjún. Auk hennar eru lagðar fram fimm veglínur sem víkja frá **veglínu F**, á köflum þar sem Vegagerðin telur tilefni til að skoða aðra möguleika á legu vegarins. Þær eru **veglína A2**, **veglína A3**, **veglína B2**, **veglína D** og **veglína E**:

- **Veglína F**, er 34,9 km löng og þverar Vatnsfjörð. Í drögum að tillögu að matsáætlun var kynnt veglína með nafnið **veglína B**, en hún var kynnt fyrir Umhverfisstofnun sumarið 2015. Vegna athugasemda Hótel Flókalundar (athugasemd 4), Bríetar Böðvarsdóttur (athugasemd 11), Elvu Bjargar Einarsdóttur (athugasemd 12) og Umhverfisstofnunar (athugasemd 19) við veglínuna í drögunum var ákveðið að breyta henni og leggja fram nýja línu sem kallast **veglína F**. Veglínunni víkur einnig frá veglínu B á 6,5 km kafla, frá nýjum vegamótum við Bíldudalsveg og norður fyrir Botnshestinn, og fylgir þar veglínu C sem var kynnt í drögum að tillögu að matsáætlun og er nú hluti af **veglínu F**. Breytingin var gerð einkum með tilliti til snjóa og efnismagns. Nokkrar minniháttar hliðranir eru síðan norður af, til að draga úr efnisþörf og löngum fláum fyllinga í miklum hliðarhalla.
- **Veglína A2**, er 5,9 km löng og víkur frá veglínu F í Vatnsfirði. Í drögum að tillögu að matsáætlun var kynnt veglína með nafnið **veglína A**. Vegna athugasemda Hótel Flókalundar (athugasemd 4) og Umhverfisstofnunar (athugasemd 19) við veglínuna í drögunum var ákveðið að breyta henni og leggja fram nýja línu sem kallast **veglína A2**.
- **Veglína A3**, er 5,8 km löng og víkur frá veglínu F í Vatnsfirði. Hún er afbrigði við **veglínu A2** og er lögð fram í samráði við Umhverfisstofnun, vegna athugasemda við drög að tillögu að matsáætlun. Hún fylgir veglínu A2 að stöð 37000 en fylgir þaðan núverandi vegi framhjá

Flókalundi, beygir svo inn á Barðastrandarveg, fer yfir Pennu á nýrri tvíbreiðri brú og liggur svo upp Pennudal að vestanverðu eftir veglínu F.

- **Veglína B2**, er 6,5 km löng og víkur frá veglínu F á 6,6 km kafla frá nýjum vegamótum við Bíldudalsveg og norður fyrir Botnshestinn og fylgir þar veglínu B sem kynnt var í drögum að tillögu að matsáætlun.
- **Veglína D**, er 4,1 km löng og víkur frá veglínu F á 3,2 km kafla við Dynjanda þar sem hún fylgir núverandi vegi. Vegna athugasemda Guðmundar R. Björgvinssonar (athugasemd 1), Starfshóps samgönguráðherra um undirbúning nýs vegar yfir Dynjandisheiði (athugasemd 7) og Umhverfisstofnunar (athugasemd 19), við drögum að tillögu að matsáætlun, var ákveðið að meta umhverfisáhrif af lagningu veglínu sem víkur minna frá núverandi vegi en veglína F innan friðlýsta svæðisins við Dynjanda. Athugasemdirnar lúta m.a. að því að leið F kunni að verða mjög áberandi í hlífðinni ofan Búðavíkur einkum séð frá bílastæðinu og gönguleiðum við Dynjanda.
- **Veglína E**, er 5,5 km löng með 2,6 km löngum jarðgöngum og víkur frá veglínu F á 6,8 km kafla frá Norðdalsá að Neðri-Vatnahvilft. Vegna athugasemda Starfshóps samgönguráðherra um undirbúning nýs vegar yfir Dynjandisheiði (athugasemd 7 og 8) og Fjórðungssambands Vestfjarða (athugasemd 17), við drögum að tillögu að matsáætlun, var ákveðið að meta umhverfisáhrif af gerð jarðganga, „Kollagötuganga“ (nafngift frá Starfshópi samgönguráðherra), á snjópungum hluta leiðarinnar.

Bíldudalsvegur

Sá hluti Bíldudalsvegar sem fyrirhugað er að endurnýja hefst við Bíldudalsflugvöll á Hvassnesi, við vegamót Flugvallarvegar og Bíldudalsvegar og endar við Vestfjarðaveg í Helluskarði. Ákveðið var að vegurinn myndi liggja í grennd við núverandi veg, þar sem það væri hægt. Mesta breytingin á legu vegarins er í botni Trostansfjarðar en einnig eru breytingar í botni Fossfjarðar og Reykjarfjarðar. Endanleg ákvörðun um legu vegarins verður tekin í samráði við landeigendur, t.d. þannig að hún hafi sem minnst áhrif á fyrirhugaða landnýtingu í Dufansdal, búskap og æðarvarp í landi Foss og upplifun gesta í Reykjarfjarðarlaug í Reykjarfirði. Einnig munu niðurstöður fornleifarannsóknna hafa áhrif á legu vegarins. Mögulegt er að sú lína sem sýnd er á teikningum hliðrist til við nánari hönnun. Framkvæmdin mun raska fjörum, leirum og grunnsævi í Arnarfirði, því víða er miðað við að vegurinn færir úr snarbröttum hliðum niður að sjó. Ástæða þessarar færslu er bæði vegna sjónrænna áhrifa og vegna öryggis vegfarenda. Við lagningu nýs vegar í skriðurunnar hliðar þarf að raska mjög miklu svæði vegna breiðrar veigrásar, til varnar gegn hruni, og breiðari vegar. Slíkur vegur verður afar áberandi í opnu fjarðalandslagi eins og er á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Reynsla Vegagerðarinnar er að vegir sem lagðir eru á mörkum lands og sjávar hafi reynst vel, falli vel að landslagi og valdi minnstu raski.

Margar leiðir hafa verið skoðaðar en ákveðið hefur verið að meta umhverfisáhrif þriggja valkosta.

Lögð verður fram ein 28,5 km löng grunnveglína Bíldudalsvegar sem kynnt var í drögum að tillögu að matsáætlun. Hún liggur frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði og kallast **veglína X**. Auk hennar eru lagðar fram tvær veglínur sem víkja frá **veglínu X**, á köflum þar sem Vegagerðin telur tilefni til að skoða aðra möguleika á legu vegarins. Þær eru **veglína Y** og **veglína Z**:

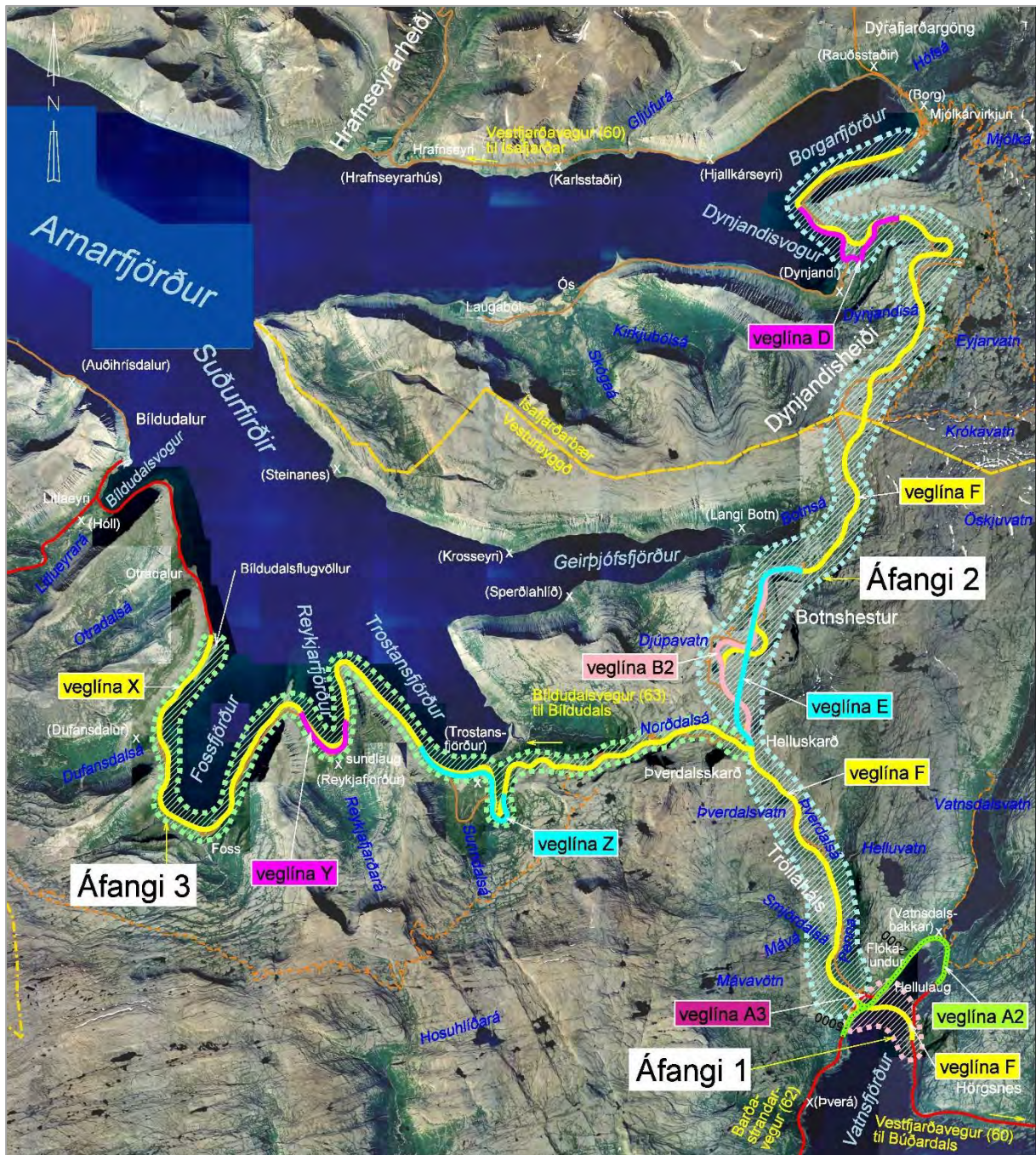
- **Veglína X** liggur frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði. Hún er 28,5 km löng og nálægt núverandi vegi.
- **Veglína Y** liggur um botn Reykjarfjarðar og fylgir núverandi vegi betur en veglína X. Hún er lögð fram vegna athugasemda landeiganda (athugasemd 13) og bæjarstjórnar Vesturbyggðar (athugasemd 2). Veglínan er 2,2 km löng og víkur frá veglínu X á 2,0 km kafla.
- **Veglína Z** liggur um Trostansfjörð og þverar Sunndalsá ofar en veglína X. Hún er m.a. lögð fram vegna athugasemda landeigenda (athugasemd 10, 18 og 20). Veglínan er 4,2 km löng og víkur frá veglínu X á 3,9 km kafla.

Áfangaskipting

Fyrirhugað er að skipta framkvæmdinni í þrjá áfanga (mynd 56). Áfangarnir eru eftirfarandi:

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

Í frummatsskýrslu verður fjallað sérstaklega um hvern áfanga fyrir sig og lagt mat á áhrif veglína sem eru innan áfanganna á tiltekna umhverfispætti. Gert er ráð fyrir að **áfangi I**, Hörgsnes-Barðastrandarvegur í Vatnsfirði, yrði síðastur í framkvæmd, því á þeim kafla er Vestfjarðavegur heilsársvegur með bundnu slitlagi. Á þeim hluta Vestfjarðavegar verður núverandi vegur um Flókalund nýttur nánast óbreyttur þar til ráðist yrði í þverun Vatnsfjarðar (**veglína F**), vegurinn færður fjær Flókalundi (**veglína A2**) eða ráðist í öryggisaðgerðir við Flókalund (**veglína A3**), eftir leið sem uppfyllti markmið og sátt yrði um.



Mynd 56. Veglínur og fyrirhuguð áfangaskipting framkvæmdarinnar (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011 og 2017).

3.4.1. Veglína F (d60-503 F) Vestfjarðavegur

Veglína F liggur yfir Vatnsfjörð og mun raska fjörum, leirum og grunnsævi í Vatnsfirði, en Vegagerðin telur að vegna öryggis vegfarenda og þeirra sem dvelja og njóta útivistar við Hótel Flókalund sé óumflýjanlegt að færa veginn fjær hótelinu. Vegna bratta og mikils rasks er ekki talið ásættanlegt að leggja veginn ofan hótelsins.



Mynd 57. Veglína F er gul en núverandi vegur er rauður og gulbrúnn (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011 og 2017).

Veglína F er 34,9 km löng. Hún hefst á Hörgsnesi, þverar Vatnsfjörð innan Helluhólma og kemur á land vestan Pennu. Hún liggur svo í grennd við núverandi Vestfjarðaveg frá Barðastrandarvegi um Pennudal, Helluskarð, Dynjandisheiði, Dynjandisdal, Búðahlíð, fyrir Meðalnes og inn Mjólkárhlíð, langleiðina að Mjólkárverkjun í Borgarfirði (mynd 57 og teikning 5). Þverun Vatnsfjarðar styttr Vestfjarðaveg.

Hætta á skriðuföllum er á um 1,4 km kafla í Pennudal, 0,8 km í Dynjandisdal, 0,8 km í Búðahlíð og 2,0 km í Mjólkárhlíð. Samtals á um 5,0 km kafla. Við hönnun vegarins verður leitast við að verjast hruni.

Veglínan þverar Vatnsfjörð utan við ósa Pennu. Helstu vatnsföll eru Smjördalsá, Þverdalsá, Norðdalsá, Kollagötuá, Austurá, Trölladalsá, Dynjandisá og Svíná. Alls 8 vatnsföll.

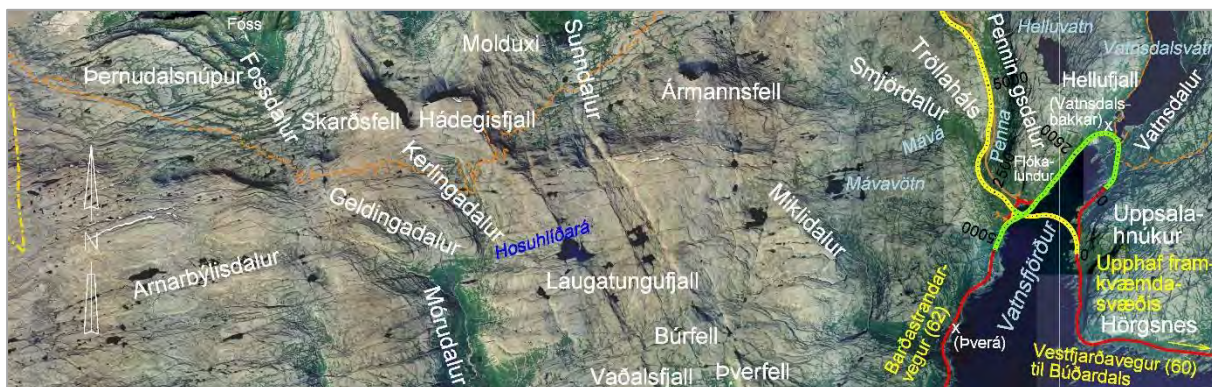
Gert er ráð fyrir brú á Vatnsfjörð, að ný brú eða steypdur stokkur komi á Smjördalsá og núverandi stokkur á Dynjandisá verði lengdur. Farið verður yfir Þverdalsá á einum stað, á ræsi þar sem áin fellur úr Þverdalsvatni. Aðrar ár munu renna um stálræsi (tafla 9 bls. 61).

3.4.2. Veglína A2 (d60-503A2) Vestfjarðavegur

Veglína A2 hefst á sama stað og **veglína F** á Hörgsnesi í Vatnsfirði. Hún fylgir núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð en víkur frá honum við Flókalund, þar sem hún liggur úti í sjó framan við árósa Pennu. Hún sameinast **veglínu F** í stöð 1900. Veglínan er lögð fram vegna öryggis vegfarenda og þeirra sem dvelja og njóta útivistar við Hótel Flókalund.

Veglína A2 er 5,9 km löng (mynd 58a og teikning 5). Hún fylgir núverandi vegi óbreyttum á 1,7 km kafla að Þingmannaá en þaðan að Flókalundi þarf að breikka veginn. Þrjú vatnsföll eru á leiðinni þ.e. Þingmannaá, Vatnsdalsá og Penna. Gert er ráð fyrir að nýjum brúm á allar árnar. Nýjar brýr á Þingmannaá og Vatnsdalsá verða byggðar á sama stað, en ný brú á Pennu verður á árósunum (tafla 9). Með **veglínu A2** verða vegamót á Vestfjarðavegi úti í sjó vestan Pennu, þar sem Barðastrandarvegur verður í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi en 90° beygja á Vestfjarðavegi.

Nýr Barðastrandarvegur er 0,9 km langur. Hann fer yfir veiðihús þar sem hann kemur í land en sameinast núverandi Barðastrandarvegi skammt vestan tengingar að orlofsbyggð stéttarfélagi.



Mynd 58a. Veglína A2 er græn, veglína F er gul, en núverandi vegur er rauður og gulbrúnn (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011 og 2017).

3.4.3. Veglína A3 (d60-503A2) Vestfjarðavegur

Veglína A3 hefst á sama stað og **veglína F** á Hörgsnesi í Vatnsfirði. Hún fylgir núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð og framhjá Hótel Flókalundi. Hún sameinast **veglínu F** í stöð 1900.



Mynd 58b. Veglína A3 er dökkbleik, veglína F er gul, en núverandi vegur er rauður og gulbrúnn (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011 og 2017).

Veglína A3 er 5,8 km löng (mynd 58b og teikning 5) og fylgir núverandi vegi. Vegurinn er óbreyttur á 1,7 km kafla að Þingmannaá en þaðan að enda veglínunnar þarf að endurbyggja og breikka hann. Þrjú vatnsföll eru á leiðinni þ.e. Þingmannaá, Vatnsdalsá og Penna. Byggja þarf nýjar tvíbreiðar brýr á þær allar. Nýjar brýr verða byggðar á sama stað og núverandi brýr (tafla 9) en nýjar brýr á Þingmannaá og Pennu munu verða hærri en núverandi brýr. Veglínan fylgir **veglínu A2** að stöð 37000, en fylgir þaðan

núverandi vegi að Flókalundi. Veglína vikur lítilsháttar frá núverandi vegi við Flókalund og fer yfir Pennu um 40 m neðar en núverandi brú. Hún kemur inn á Barðastrandarveg vestan Pennu og beygir svo upp Pennudal að vestanverðu eftir **veglínu F** frá stöð 1900. Með **veglínu A3** verður Barðastrandarvegur í beinu framhaldi af Vestfjarðavegi en 90° beygja á Vestfjarðavegi. Gert er ráð fyrir 50 km/klst hámarkshraða.

Við Hótel Flókalund þarf aðgerðir til að draga úr umferðarhraða. Hraðaskilti ein og sér duga ekki í þeim tilgangi. Nauðsynlegt er að setja upp vegrið báðum megin vegar fyrir framan hótelið og breyta tengingum. Lágmarksaðgerðir til að auka umferðaröryggi á svæðinu er að sameina tengingar við Hótel Flókalund í eina tengingu sem yrði að lágmarki í 200 m fjarlægð frá vegamótum við Barðastrandarveg. Ef tengingar verða tvær þurfa að vera 200 m á milli þeirra. Leggja þarf af leiksvæði neðan við veginn, gera undirgöng og leggja göngustíg sjávarmegin vegar. Fjallað er um mögulegar öryggisaðgerðir í svari við 1. athugasemd Hótel Flókalundar (myndir 72-75).

3.4.4. Veglína B2 (d60-503B) Vestfjarðavegur um Vatnahvilt

Milli vegamótanna við Bíldudalsveg og norður í Hærri Vatnahvilt vikur **veglína B2** frá **veglínu F** og fylgir veglínu B á þeim kafla. **Veglínu F** var breytt á þessum kafla til að forðast snjóþungt svæði við Djúpavatn og í sneiðingnum þaðan niður í Hærri-Vatnahvilt þar sem veglínurnar koma saman aftur.

Veglína B2 er 6,5 km löng. Hún vikur frá **veglínu F** á 6,6 km kafla, frá stöð 9800 að stöð 16400 (mynd 59 og teikning 5). **Veglína B2** er 100 m styttri en **veglína F**, en er lögð fram til samanburðar á snjóþungum kafla á svæðinu.

Veglínan þverar 2 vatnsföll, þ.e. Norðalsá og Kollagötuá á sömu stöðum og **veglína F**. Þverunin verður í grennd við núverandi brýr á ánum en fyrirhugað er að árnar verði lagðar í stálræsi (tafla 9). Miðað er við að mesti langhalli vegar í brekkunni ofan við Vatnahvilftarvatn sé 7,5 %, sem er sami halli og á **veglínu F**.



Mynd 59. Veglína B2 er bleik, núverandi vegur gulbrúnn og **veglína F** gul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011).

3.4.5. Veglína D (d60-503D) Vestfjarðavegur um Dynjanda

Í Dynjandisdal vikur **veglína D** frá **veglínu F** og fylgir núverandi vegi betur. Hún er lögð fram sem kostur sem gæti haft í för með sér minna risk innan friðlýsta svæðisins við Dynjanda. Hönnunarhraði **veglínu D** yrði að hámarki 50 km/klst.



Mynd 60. Veglína D er bleik, núverandi vegur gulbrúnn og **veglína F** gul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011).

Veglína D er 4,1 km löng. Hún víkur frá **veglínu F** á 3,2 km kafla í grennd við vegamót Dynjandavegar (621) og Vestfjarðavegar, frá stöð 28500 að stöð 31700 (mynd 60 og teikning 5). Leitast verður við að nýta núverandi veg eins og framast er unnt og draga þannig úr raski. Hönnunin miðast einnig við að forðast að raska fornleifum í Búðavík meira en orðið er. **Veglína D** er 0,8 km lengri en **veglína F**.

3.4.6. Veglína E (g660-333B) Vestfjarðavegur um Kollagötugöng

Veglína E víkur frá **veglínu F** við Norðdalsá og liggur þaðan í jarðgöngum að Neðri-Vatnahvilft til að komast hjá snjóþungu svæði við Djúpavatn og í sneiðingnum þaðan niður í Hærri-Vatnahvilft. Hún sameinast **veglínu F** að nýju við Vatnahvilftarvatn.

Snjór hefur oft verið til trafala á núverandi vegi yfir fjallshrygginn milli efstu draga Norðdals og Neðri-Vatnahvilftar. Við endurskoðun á legu Vestfjarðavegar var horft til jarðaganga undir fjallshrygginn.

Veglína E er 5,5 km löng. Hún víkur frá **veglínu F** á 6,7 km kafla í grennd við ný vegamót við Bíldudalsveg og norður fyrir Botnshest, frá stöð 9700 að stöð 16400 (mynd 61 og teikning 5). **Veglína E** er 1,2 km styttri en **veglína F** og er lögð fram til frekari skoðunar á snjóþungum kafla á svæðinu.



Mynd 61. Veglína E er ljósblá, núverandi vegur gulbrúnn og **veglína F** gul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011).

Veglínan liggur í 2,7 km löngum jarðgöngum frá Norðdalsá, undir fjallshrygginn norður í Neðri-Vatnahvilft. Gangamunni að sunnanverðu yrði í um 420 m y.s. en að norðanverðu í um 355 m y.s. í Neðri-Vatnahvilft. Veglínan þverar 2 vatnsföll, þ.e. Norðdalsá og Kollagötuá á svipuðum stöðum og **veglína F**. Þverunin verður í grennd við núverandi brýr á ánum en fyrirhugað er að Kollagötuá verði lögð í stálræsi (tafla 9) en að jarðgöngin verði undir Norðdalsá. Miðað er við að mesti langhalli vegar á þessum kafla sé aðeins 3%, sem er mun minni halli en á **veglínu B2 og F**.

Óvíst er um fjármagn til jarðgangagerðar sem hér um ræðir í bráð því göngin myndu kosta meira en allur vegurinn yfir Dynjandisheiði (kafla 3.6.). Því er mögulegt að fyrst yrði lagður nýr vegur yfir fjallshrygginn og látið á það reyna að sneiðingurinn niður í Hærri-Vatnahvilft verði ekki slíkur farartálmi að ráðast þurfi í jarðgöng.

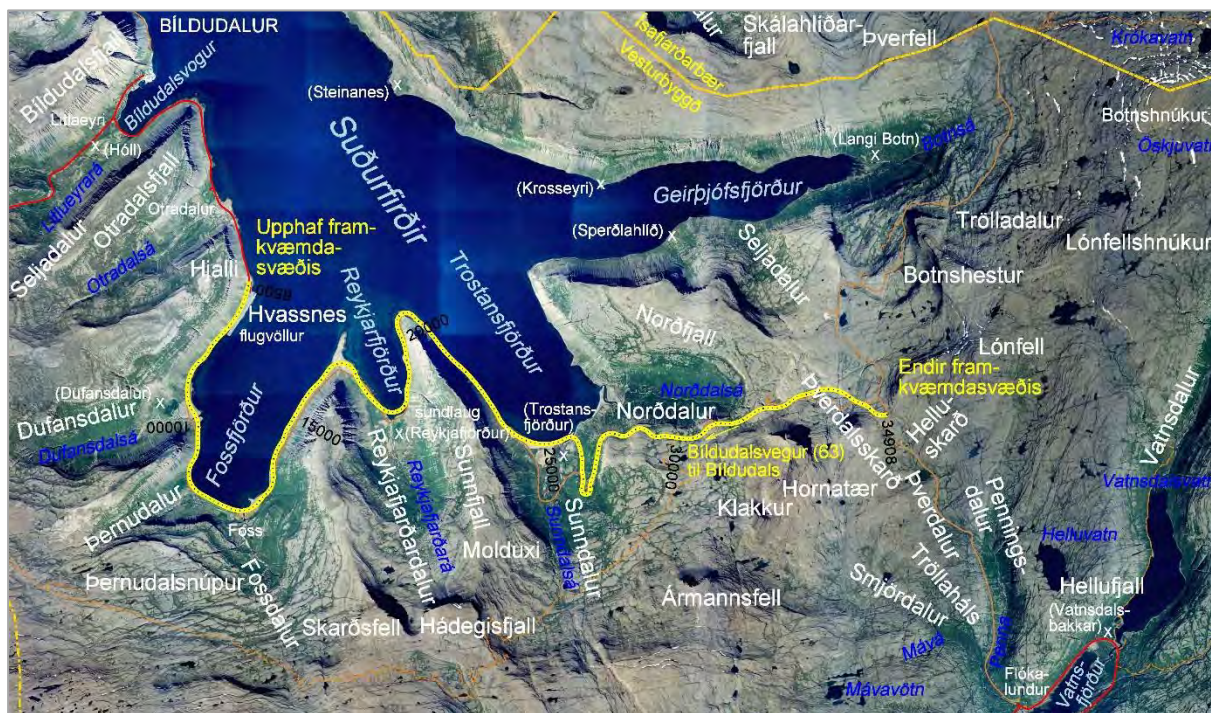
Jarðgöng valda minna raski á gróðurfari og fuglalífi en vegur ofanjarðar. Hins vegar þarf að leggja nýjan veg að göngunum, sem færir beggja vegna ganganna um óraskað land. Það verður ekkert umframefni úr göngunum, allt efni nýtist í vegagerð og frágang fláa.

3.4.7. Veglína X (i63-886) Bíldudalsvegur

Veglína X sem er 28,5 km löng, liggur í grennd við núverandi Bíldudalsveg. Hún víkur nokkuð frá honum í grennd við Dufansdal og Foss og liggur meðfram fjörunni í Fossfirði austanverðum. Hún þverar botn Reykjarfjarðar og liggur meðfram sjónum á Sunnnesi. Í Trostansfirði er legu vegarins breytt til að draga úr halla í brekkunni upp á Norðdalsfjall. Veglínan þverar Sunddalsá við ósa árinna. Þegar komið er upp úr Trostansfirði fylgir veglína núverandi vegi en víkur svo frá honum í grennd við Vestfjarðaveg til að forðast snjóþungu svæði (teikning 3) (mynd 62 og teikning 5). Miðað er við að mesti halli í veglínunni verði 8 %.

Hætta á skriðuföllum er á um 0,9 km kafla í Þernudalshlíð, á um 3,2 km kafla í Hrafnsskagahlíð og á um 5,5 km kafla um Sunnnes og Sunnhlíð. Samtals á um 9,6 km kafla (teikning 4, 2 af 2). Við hönnun vegarins verður leitast við að verjast hrúni.

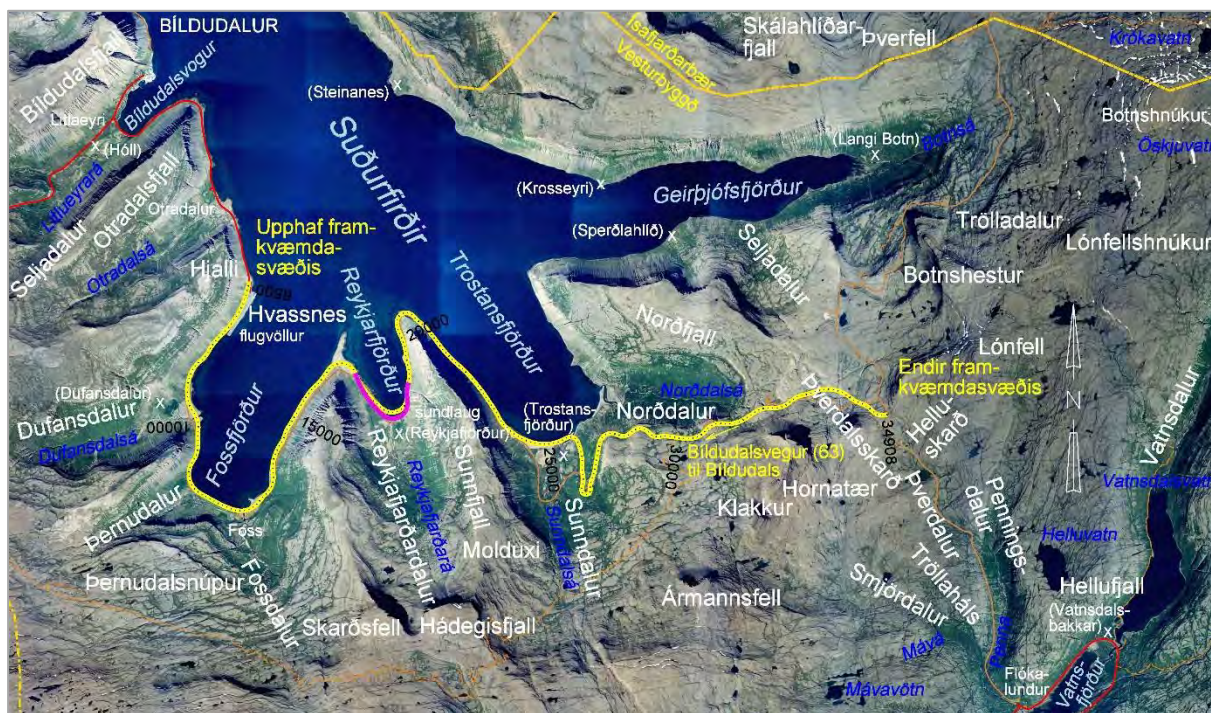
Veglínan þverar 6 vatnsföll; Dufansdalsá, Þernudalsá, Fossá, Reykjarfjarðará, Sunndalsá og Norðdalsá tvisvar. Þær verða allar brúaðar nema Norðdalsá sem líklega verður lögð í stálræsi (tafla 9 bls. 61).



Mynd 62. Veglína X er gul en núverandi vegur er gulbrúnn (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011).

3.4.8. Veglína Y (i63-889) Bíldudalsvegur

Veglína Y er 2,2 km löng, og vikur frá veglínu X á 2 km kafla í Reykjarfirði, frá stöð 17000 að stöð 19000. Hún liggur uppi á landi þar sem veglína X liggur úti í sjó.

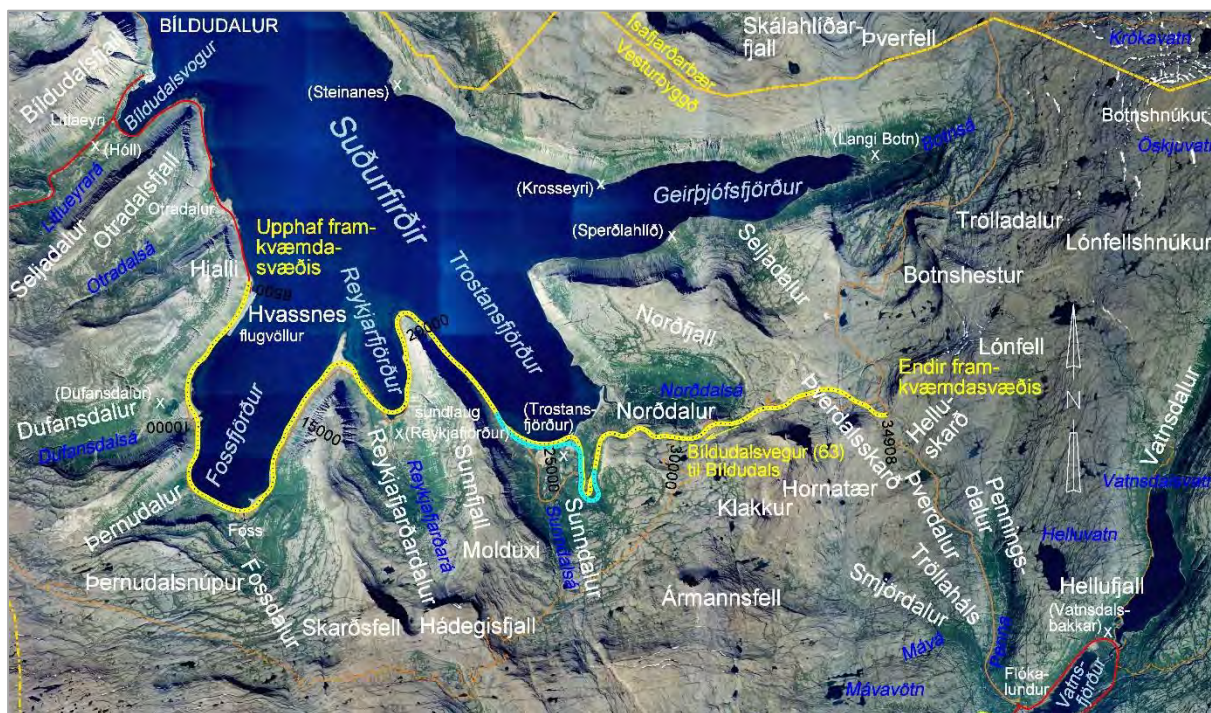


Mynd 63. Veglína Y er bleik, núverandi vegur gulbrúnn og veglína X gul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011).

Veglínan er í grennd við núverandi Bíldudalsveg í botni Reykjarfjarðar, en færirst aðeins fjær Reykjarfjarðarlaus (mynd 63 og teikning 5). Reykjarfjarðará verður brúuð. **Veglína Y** er 0,2 km lengri en **veglína X** og er lögð fram vegna athugasemda landeigenda og bæjarstjórnar Vesturbyggðar.

3.4.9. Veglína Z (í63-889) Bíldudalsvegur

Veglína Z liggur um Trostansfjörð. Hún er 4,2 km löng og víkur frá **veglínu X** á 3,9 km kafla frá sjávarkambinum í Trostansfirði vestanverðum að núverandi Bíldudalsvegi í brekkunni upp á Norðdalsfjall, frá stöð 23600 að stöð 27500 (mynd 64 og teikning 5). **Veglína Z** er 300 m lengri en **veglína X** en þverar Sunddalsá ofar og liggur í mýkri sveigjum upp Norðdalsfjall. Sunddalsá verður brúuð (tafla 9) og miðað er við að mesti halli í veglínunni verði 8 %.



Mynd 64. Veglína Z er ljósblá, núverandi vegur gulbrúnn og **veglína X** gul (Loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011).

3.4.10. Samanburður á leiðum

Sex veglínur nýs Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði eru kynntar hér að framan, þ.e. **veglína F**, **veglína A2**, **veglína A3**, **veglína B2**, **veglína D** og **veglína E** (teikning 2). Veglínurnar fylgja veglínu F nema á kafla í Vatnsfirði (veglína A2 og A3), við Vatnahvílft (veglínur B2 og E) og við Dynjanda (veglína D). Nýr Vestfjarðavegur mun hafa í för með sér betri veg milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða.

Þrjár veglínur Bíldudalsvegjar eru kynnar hér að framan, þ.e. **veglína X**, **veglína Y** og **veglína Z** (teikning 2). Veglínur Y og Z fylgja veglínu X nema í Reykjarfirði (veglína Y) og Trostansfirði (veglína Z). Nýr Bíldudalsvegur mun hafa í för með sér betri veg milli Bíldudalsflugvallar og Vestfjarðavegar. Nú þegar hefur verið tekin ákvörðun um að **veglínur Y og Z verði valkostir Vegagerðarinnar** en veglína X er kynnt til samanburðar.

Nýir vegir verða hærri og breiðari en núverandi vegir og miðað er við að draga úr hættu á snjósöfnun. Við val á legu vegar um fjallendi er lögð áhersla að forðast snjópung svæði eða skapa aðstæður sem geta valdið snjósöfnun á veg (kafla 3.2.). Við hönnun verður hugað að vörnum gegn skriðuföllum.

Samkvæmt markmiðum Samgönguáætlunar er æskilegt að stytta vegi sem mest ef styttingin er hagkvæm. Þverun Vatnsfjarðar á **áfanga I, veglína F**, styttr leiðina mest, eða um 3,7 km. Einnig myndu jarðgöng á **áfanga II, veglína E**, stytta leiðina. Aðrar veglínur stytta leiðir lítið (tafla 7). Kostnaður er nokkuð mismunandi og við val á veglínu þarf að bera saman áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, styttingu leiða, vetrarfærð, greiðfærni, arðsemi og kostnað. Fjallað verður um þessa þætti í frummatsskýrslu.

Tafla 7. Upplýsingar um mögulegar veglínur Vestfjarðavegar, áfangi 1 og 2.

Vegalengd	Eining	Núv vegur	Vegl. F	Vegl. A2	Vegl. A3	Vegl. B2	Vegl. D	Vegl. E
Áfangi I								
Hörgsnes – Barðastrandarvegur	km	5,6	1,9	5,9	5,8			
Stytting/lenging Vestfjarðavegar	km		-3,7	+0,3	+0,2			
Nýlögn vegar			1,9	0,8	0,0			
Áfangi II								
Barðastrandarvegur – Mjólkársvirkjun	km	35,0*	33,0			32,9	33,8	31,8
Stytting Vestfjarðavegar	km		-2,0			-2,1	-1,2	-3,2
Lengd veglína sem víkja frá F	km					6,5	4,1	5,5
Lengd veglínu F á þeim köflum	km					6,6	3,2	6,9
Breyting á vegalengd miðað við F	km					-0,1	+0,9	-1,2
Mesta hæð yfir sjó við Seljadalsvatn	m	501	507			503	503	453**
Mesta hæð yfir sjó á Dynjandisheiði	m	503	491			491	491	491

* Vegalengdin frá núverandi vegamótum Barðastrandarvegur og Vestfjarðavegar að enda framkvæmdasvæðis.

** „Kollagötugöng“ undir fjallshrygginn við Seljadalsvatn milli efstu draga Norðdals og Neðri-Vatnahvíftar.

Tafla 8. Upplýsingar um mögulegar veglínur Bíldudalsvegur, áfangi 3.

Vegalengd	Eining	Núverandi vegur	Veglína X	Veglína Y	Veglína Z
Áfangi III					
Flugvallarvegur - Helluskarð	km	29,1	28,5	28,7	28,8
Stytting Bíldudalsvegur	km		-0,6	-0,4	-0,3
Lengd veglína sem víkja frá X				2,2	4,2
Lengd veglínu X á þeim köflum				2,0	3,9
Breyting á vegalengd				+0,2	+0,3
Mesta hæð yfir sjó við Helluskarð	m	446	449	449	449

3.4.11. Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum. Vegagerðin telur þann valkost ófullnægjandi því að vegirnir eru vegtæknilega óviðunandi og aðeins er mögulegt að nýta þá sem sumarvegi þar sem þeir liggja um Dynjandisheiði. Kröfum til umferðaröryggis er hvergi nærri fullnægt. Megin ágallar þeirra eru að þeir eru of þröngir, of brattir og með of krappar beygjur. Vegirnir standast heldur ekki kröfur til burðarþols og þarf því oft að grípa til þungatakmakana. 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 (Vegagerðarinnar) um öruggar og greiðar samgöngur. Ef umferð um vegina eykst enn frekar, mun umferðaróhöppum fjölga að sama skapi verði ekkert gert til að auka öryggi á vegunum. Fjallað verður um núllkost í frummatsskýrslu en Vegagerðin hefur þegar hafnað honum enda hafa stjórnvöld falið henni að leggja nýja nútíma heilsársvegi í stað núverandi vega. Núllkostur verður kynntur sem mögulegur valkostur á hluta **veglínu A2** á áfanga 1 í Vatnsfirði, en sá hluti Vestfjarðavegar er heilsárvegur með bundnu slitlagi. Núllkostur verður notaður sem grunnviðmið til að meta áhrif framkvæmda á umhverfið.

3.5. FRAMKVÆMDALÝSING

3.5.1. Vegagerð

Fyrirhugað er að ný- og endurleggja Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði frá Uppsalaá, austan Vatnsfjarðar, að vegi að bryggju skammt vestan við Mjólkársvirkun. Einnig er fyrirhugað að ný- og endurleggja Bíldudalsveg frá vegamótum við Flugvallarveg, við Bíldudalsflugvöll á Hvassnesi, að Vestfjarðavegi rétt norðan Helluskarðs. Miðað er við að lagðir verði góðir og öruggir vegir sem verða felldir eins vel að landi og aðstæður leyfa. Rétt er að benda á að hætta á skriðuföllum, bæði grjót- og aurskriður svo og snjóflóð eru víða á framkvæmdasvæðinu og að varnar- eða öryggisaðgerðir verða viðamiklar og hafa mjög víðar skeringar í för með sér.

Nýr Vestfjarðavegur verður 35-40 km langur, háð leiðarvali. Nýr Bíldudalsvegur verður liðlega 28 km langur. Þeir munu fylgja núverandi vegum á köflum en á öðrum köflum munu þeir liggja um lítt snortin svæði. Gert er ráð fyrir að vegirnir verði 8 m breiðir (C₈) og nokkuð uppbyggðir. Miðað er við að þeir verði lagðir bundnu slitlagi, þ.e. klæðingu. Helsta breyting á landslagi verður þar sem vegirnir liggja um ósnortin svæði.

Hönnunarhraði skv. veghönnunarreglum Vegagerðarinnar er háður landslagi. Leitast verður við að ná hönnunarhraða 15-20 km/klst yfir leyfðum hraða. Aðstæður geta þó valdið því að draga þarf úr æskilegum hönnunarhraða t.d. niður í 70 - 90 km/klst en mögulega allt niður í 50 km/klst við mjög sérstakar aðstæður eins og eru við Dynjanda (**veglína D**). Við hönnun ofangreindra vega er illt að halda sér við hönnunarhraða 90 km/klst. Takmarkanir eru landfræðilegar, svo sem mjög kröpp nes sem beygja þarf fyrir og báðir vegirnir eru að hluta brattir fjallvegir.

Tekist hefur að hanna báða vegi án þess að fara yfir 8% markið í langhalla en samkvæmt veghönnunarreglum er hönnunarhraði þess halla 70 km/klst. Krappasta beygja á Vestfjarðavegi er á **veglínu D**, með 75 m radíus og 50 km/klst hönnunarhraða. Í beygjunni fyrir Meðalnes (milli Dynjandisvogar og Borgarfjarðar) verður 125 m radíus. Á Bíldudalsvegi stefnir í kröppustu beygju með 140 m radíus sem kemur í stað krapprar hárnálabeygju (R = 80 m) á leiðinni upp á Norðdalsfjall. Heimild vegamálastjóra til að víkja frá veghönnunarreglum í ofangreindum atriðum liggur fyrir.

Vegirnir verða hannaðir fyrir 11,5 t öxulþunga. Við lagningu þeirra þarf að leggja nýjar tengingar að þeim vegum sem þeir tengjast nú, sbr. kafli 2.2.2.

Tekið skal fram að við hönnun Vestfjarðavegar um Pennusneiðinginn er miðað við að hann verði með jöfnum halla, að hámarki 8 %. Lega hans verður í skeringu nokkuð ofan núverandi vegar. Skeringar verða formaðar þannig að fyllingarfláar nái hvergi lengra en á núverandi veg. Með því verður ekkert rask í hlíðinni neðan núverandi vegar.

Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um legu vega og gerð þeirra. Líklegt kennisnið veganna verður sýnt, bæði þar sem þeir liggja ofan á landi og þar sem þeir munu liggja í skeringu. Einnig mun koma fram hvernig vegurinn verður felldur að landi.

3.5.2. Jarðgöng

Mögulegt er að grafin verði 2,7 km löng jarðgöng undir fjallshrygginn milli efstu draga Norðdals og Neðri-Vatnahviltar. Endanleg lega jarðganga mun ráðast af niðurstöðum jarðfræði- og jarðtæknirannsókna. Slíkar rannsóknir eru mjög dýrar og verður ekki ráðist í þær nema ákveðið verði að grafa göng undir hrygginn. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir nákvæmari staðsetningu gangamunna og lengd jarðganga. Ekkert umframefni verður úr göngunum, allt efni nýttist í vegagerð og frágang fláa. Þversnið jarðganga verður 54,24 m² og samkvæmt norskum hönnunarreglum T-8,5, þ.e. 8,5 m breið. Um er að ræða tvíbreið göng, með 3,25 m breiðum akreinum. Gert er ráð fyrir að leyfður hámarkshraði í göngum verði 80 km/klst. Greint verður frá byggingu og útliti vegskála í frummatsskýrslu.

3.5.3. Ræsi og brýr

Við lagningu Vestfjarðavegar þarf að byggja brú á Vatnsfjörð verði hann þveraður samkvæmt **veglínu F** en brú á Þingmannaá, Vatnsdalsá og Pennu verði vegurinn lagður samkvæmt **veglínu A2 eða A3**. Byggja þarf nýja brú eða steiptan stökk á Smjördalsá og steipt ræsi á Þverdalsá við útfall

Þverðalsvatns. Steyptur stokkur á Dynjandísá verður breikkaður í átt að „Dynjandistjörn“. Norðdalsá, Kollagötuá, Austurá, Trölladalsá og Svíná verða lagðar í stálræsi, sem mögulega verða hálfbogar á steyptum undirstöðum.

Við lagningu Bíldudalsvegar þarf að byggja brú eða steyptan stökk á Dufansdalsá, Þernudalsá, Fossá, Reykjarfjarðará og Sunndalsá. Norðdalsá verður lögð í stálræsi, sem mögulega verða hálfbogar á steyptum undirstöðum.

Tafla 9. Brýr á Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði.

Brýr / ræsi	Núverandi lengd	Núverandi breidd	Bygg- ingarár	Veglína B2, D og F	Veglína A2 og A3	Veglína E
Vatnsfjörður				ný brú	óbreytt	ný brú
Þingmannaá	14	4	1975	óbreytt*	ný brú	óbreytt*
Vatnsdalsá	28	6,8	1987	óbreytt*	ný brú**	óbreytt*
Penna á Barðastrandarvegi	12	4	1984	óbreytt*	óbreytt***	óbreytt*
Penna	10	3,2	1961	tekin úr notkun	ný brú ***	tekin úr notkun
Smjördalsá				ný brú / stokkur	ný brú / stokkur	ný brú / stokkur
Þverðalsá	33,6	3,2	1959	tekin úr notkun	tekin úr notkun	tekin úr notkun
Þverðalsá	8	3,4	1961	tekin úr notkun	tekin úr notkun	tekin úr notkun
Þverðalsá	ræsi			steypt ræsi	steypt ræsi	steypt ræsi
Norðdalsá	18	3,2	1960	stálræsi	stálræsi	tekin úr notkun
Kollagötuá	8	3,4	1960	stálræsi	stálræsi	stálræsi
Austurá	8	3,4	1960	stálræsi	stálræsi	stálræsi
Trölladalsá	7	3,5	1960	stálræsi	stálræsi	stálræsi
Dynjandísá stokkur	7	6,0	1988	núv. stokkur breikkaður	núv. stokkur breikkaður	núv. stokkur breikkaður
Svíná	6	3,6	1958	tekin úr notkun	tekin úr notkun	tekin úr notkun

* Brú sem verður á héraðsvegi um Vatnsfjörð verði Vestfjarðavegur lagður eftir **veglínu F**.

** Á **veglínum A2 / A3** þarf annað hvort að breikka eða endurnýja brú á Vatnsdalsá.

*** Á **veglínu A3** þarf að byggja nýja brú á Pennu á Barðastrandarvegi.

Tafla 10. Brýr á Bíldudalsvegi frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi.

Brýr / ræsi	Núverandi lengd	Núverandi breidd	Bygg- ingarár	Veglínur Bíldudalsvegar
Dufansdalsá	8	3,0	1955	ný brú / stokkur
Þernudalsá	8	3,4	1963	ný brú / stokkur
Fossá	20	3,5	1958	ný brú
Reykjarfjarðará	8	3,4	1958	ný brú / stokkur
Sunndalsá	10	3,2	1963	ný brú / stokkur
Norðdalsá				stálræsi
Norðdalsá				stálræsi

Aðrar ár og lækir verða leiddir undir veg í stál- eða plastræsum. Myndist vogar milli vegar og lands þar sem vegur kann að liggja frammi á fjörum eða á grunnsævi verða vatnsskipt tryggð í gegnum plastræsi. Tekið verður m.a. mið af vídd ræsa í núverandi vegi. Gera má ráð fyrir að ræsi þurfi að meðaltali á um 400 m bili. Hönnunarflóð ræsa og brúa mun miðast við 50-100 ára flóð. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um brýr og ræsi í tengslum við framkvæmdina.

3.5.4. Efnispörf og efnistaka

Áætluð efnispörf við lagningu Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði og Bíldudalsvegur er sýnd í töflu 11. Gerðar voru frumathuganir á efnistökmöguleikum á Dynjandisheiði sumarið 2015 og á Bíldudalsvegi sumarið 2016. Efnið verður fengið úr skeringum og námum á svæðinu.

Tafla 11. Gróflega áætlaðar efnistökur* (m³) **Vestfjarðavegar** um Dynjandisheiði og **Bíldudalsvegur** frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði.

	Veglínur Vestfjarðavegar þús. m ³	Kollagötugöng ** þús. m ³	Veglínur Bíldudalsvegur þús. m ³
Efnispörf	2.000	500	1.200
Efni úr skeringum	1.400	300	900
Efni úr jarðgöngum	0	200	0
Efni úr námum	600	0	300
Áætlað umframefni	0	-30	0
Heildaryfirborð í ha	130 ha	30 ha	100 ha

*Allar tölur í töflunni eru nettó tölur.

** Ef Kollagötugöng yrðu gerð síðar.

Stefnt verður að því að taka efni úr námum í grennd við veginn og úr skeringum í vegsvæðinu. Þetta fækkar námum og lágmarkar rask utan veghelgunarsvæðis. Víða á framkvæmdasvæðinu er hætta á skriðuföllum, bæði grjót- og aurskriður svo og snjóflóð. Þar verða varnar- eða öryggisaðgerðir viðamiklar og hafa mjög víðar skeringar í för með sér. Staðsetning náma á gildandi aðalskipulagi er sýnd á meðfylgjandi teikningum. Þær eru allar malarslittlagnámur og því ekki nýtanlegar nema í fyllingar. Efnið í þeim er að mestu veðruð klöpp. Þykkt nýtanlegs efnis er lítil og því ekki gert ráð fyrir að nýta þær. Vert er að taka fram að á seinustu árum hafa orðið miklar framfarir í frágangi náma þannig að ummerki um þær hverfi fljótt.

Niðurstöður frumathugana á efnistökmöguleikum verða birtar í frummatsskýrslu. Þar verður gerð grein fyrir því hvernig efnismálum verður háttað og staðsetning efnistökuastaða sýnd á teikningum. Fjallað verður um magn og tegund efnis sem þarf til framkvæmda. Greint verður frá núverandi aðstæðum á námusvæðum, fyrirhugaðir efnistökuastaðir verða kortlagðir og sýndar ljósmyndir af þeim.

Í frummatsskýrslu verður umfjöllun um efnisvinnslu og hversu mikið efni verður tekið á hverjum stað. Þar sem gera má ráð fyrir að veigamikil umhverfisáhrif framkvæmdanna verði vegna umfangsmikilla skeringa við veginn, verður í frummatsskýrslu fjallað um stærstu skeringar sem námur og gerð grein fyrir aðstæðum á skeringarsvæðum með ljósmyndum og á kortum.

Gerð verður grein fyrir frágangi náma í samræmi við gildandi lög um frágang efnistökuastaða. Lagt verður mat á verndargildi efnistökuastaða og áhrif efnistöku á gróðurfar, fugla, menningarminjar, jarðmyndanir, landslag og vatnafar (kafli 4.).

Við hönnun verksins munu efnismál skýrast frekar. Metið verður nánar hve mikið efni er mögulegt að taka úr hverri námu. Þá mun Vegagerðin hafa samráð við Umhverfisstofnun og landeigendur um fyrirhugaða efnistöku. Vegagerðin leggur til að endanlegar efnisrannsóknir fari ekki fram fyrir en mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar telst lokið, svo að takmarka megi röskun á svæðinu. Þá verða laus jarðlög könnuð með því að grafa rannsóknarholur og fast berg verður skoðað með borunum eða tilraunasprengingum til að meta magn og gæði efnis.

3.5.5. Frágangur

Við lagningu nýs Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði og nýs Bíldudalsvegur í tengslum við hann, verður mikil breyting á vegakerfinu, því heilsársvegir koma í stað sumarvega. Einnig breytist vegakerfið talsvert við þverun fjarða og gerð jarðganga. Verði Vatnsfjörður þveraður þarf áfram að liggja vegur fyrir fjarðarbotninn. Annars staðar verður ekki veruleg breyting á legu veganna.

Víða er mjög fallett útsýni af núverandi Vestfjarðavegi, t.d. á kaflanum fyrir Botnshest og við Dynjandisá (teikning 5, blað 1 og 2 og mynd 68). Einnig er fallett útsýni af Bíldudalsvegi ofan Trostansfjarðar og í grennd við Foss. Æskilegt er að ferðalangar eigi þess kost að njóta útsýnisins áfram.

Skeringar og námur verða mótaðar í samræmi við landslag og umhverfi en einnig til að hamla gegn vindrofi. Á grónum svæðum verður reynt að græða upp öll sár og allt jarðrask. Við frágang verður þess gætt að yfirborð náma og skeringa falli sem best að aðliggjandi landi.

Öllum jarðvegi á skeringar- og námusvæðum verður haldið til haga og jafnað yfir skeringar, námusvæði og annað rask í verklok þar sem því verður við komið. Reynt verður að græða upp öll sár og allt jarðrask. Hugað verður að lagfæringu á eldri sárum eða jarðraski í samráði við fulltrúa Umhverfisstofnunar.

Þeir kaflar vegarins sem verða ekki skilgreindir sem tengivegir eða héraðsvegir munu falla til landeigenda. Vegagerðin mun jafna þá út og græða upp nema að landeigandi sé því móttfallinn.

Í frummatsskýrslu verður greint frá frágangi vegsvæðis og núverandi vegar að framkvæmdartíma. Haft verður samráð við landeigendur og bæjarstjórnir á svæðinu um hvað gera skuli við þá hluta núverandi vegar sem verða aflagðir, fjallað um forsendur þeirrar ákvörðunar og hvernig frágangi á þeim skuli háttáð. Vegagerðin mun leggja til að stuttir kaflar núverandi vegar sem verða aflagðir verði gerðir minna sýnilegir, sérstaklega þar sem vegurinn liggur um gróið land. Skoðað verður hvort og hvar ástæða er til að byggja útsýnisstaði við vegkaflann. Engar girðingar eru meðfram núverandi Vestfjarðavegi en girðingar eru meðfram túnnum við Bíldudalsveg. Ákvörðun um girðingar og áningarstaði eða útskot verður tekin í samráði við landeigendur og viðkomandi bæjarstjórn.

3.5.6. Mannaflapörf og vinnubúðir

Vegna umfangs verksins má reikna með að verulegur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma. Ef verktaki ákveður að setja upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við viðkomandi bæjarstjórn, heilbrigðiseftirlit Vestfjarða, landeigendur og framkvæmdaaðila.

Vinnubúðum er yfirleitt valinn staður í eða við námur. Jafnframt þarf að huga að því að neysluvatn og frárennsli uppfylli kröfur. Fjallað verður um mannaflapörf og vinnubúðir í frummatsskýrslu. Þar mun koma fram hvaða lög og reglugerðir þarf að uppfylla vegna vinnubúða.

3.5.7. Aðrar framkvæmdir

Vegagerðin hefur ekki upplýsingar um aðrar fyrirhugaðar framkvæmdir á svæðinu.

3.6. FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR

Vegagerðin hefur áætlað að kostnaður vegna brúa á Vestfjarðavegi sé um 0,3 milljarðar króna og kostnaður vegna vegagerðar sé um 5,3 milljarðar. Heildarkostnaður vegna framkvæmda á Vestfjarðavegi sé því um 5,6 milljarðar króna.

Verði ekki ráðist í Jarðgöng undir Kolla, „Kollagötugöng“ strax í upphafi þarf að leggja nýjan veg á þeim kafla, sem myndi kosta um 950 Mkr. Sá vegur yrði óþarfur þegar jarðgöngin yrðu tekin í notkun. Heildarkostnaður við jarðgöng og aðliggjandi vegarkafli yrði um 6,3 milljarðar króna.

Í tillögu að Samgönguáætlun 2015-2026 kemur fram að óvíst er um kostnað vegna framkvæmda á Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði, en gert ráð fyrir samtals 5 milljarða kr. fjárveitingu til framkvæmda á þessu tímabili.

- 1. tímabil 2015-2018: 850 millj. kr.
- 2. tímabil 2019-2022: 2.500 millj. kr.
- 3. tímabil 2023-2026: 1.650 millj. kr.

Í tillögunni er kostnaður vegna framkvæmda á Bíldudalsvegi á kaflanum Trostansfjörður – Vestfjarðavegur metinn 1.500 millj. kr. Samtals er 1.000 millj. kr. fjárveiting til þeirrar framkvæmdar á þessu tímabili:

- 3. tímabil 2023-2026: 1.000 millj. kr.
- 2027+: viðbótarfjárveiting.

Í tillögunni er engin fjárveiting til framkvæmda á Bíldudalsvegi á kaflanum Hvassnes – Trostansfjörður. Vegagerðin hefur áætlað að kostnaður vegna brúa á Bíldudalsvegi sé um 0,2 milljarðar króna og kostnaður vegna vegagerðar sé um 2,9 milljarðar. Heildarkostnaður vegna framkvæmda á Bíldudalsvegi sé því um 3,1 milljarðar króna.

Í samþykktri fjögurra ára Samgönguáætlun 2015-2018 er 850 millj. kr. fjárveiting til Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði en engin fjárveiting til Bíldudalsvegar. Þessi fjárveiting hefur verið skorin niður.

Framkvæmdin tengist gerð Dýrafjarðarganga, sem gert er ráð fyrir að verði tilbúin árið 2020. Því er lagt til að hafist verði handa við að leggja nýjan veg yfir Dynjandisheiði sem fyrst. Miðað er við að hægt verði að bjóða verkið út um leið og undirbúningi lýkur, fjárveitingar liggja fyrir og öll leyfi liggja fyrir. Áætlaður framkvæmdartími á Vestfjarðavegi er að lágmarki þrjú ár og annað eins á Bíldudalsvegi, sem þó mætti vinna samtímis. Fjallað verður um framkvæmdatíma og fjárveitingar í frummatsskýrslu.

3.7. REKSTUR- og REKSTRARTÍMI

Að loknum framkvæmdum hefst rekstur mannvirkisins en hann felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjómokstri. Þegar umferð hefur verið hleypt á veginna hefur reksturinn áhrif á öryggi samgangna. Gert er ráð fyrir a.m.k. 20 ára afskriftartíma nýs Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegar eftir að framkvæmdum lýkur. Vegirnir munu þó geta enst mun lengur ef burðarlög þeirra eru endurbyggð reglulega. Með nýjum burðarlögum ganga vegir í endurnýjun lífdaga sinna en endurnýjun slitlaga fellur undir almennt viðhald.

Rekstrarkostnaður Vegagerðarinnar er m.a. háður vegalengd, umferð, vetraraðstæðum og flóðum s.s. snjó-, vatns- og sjávarflóðum, skriðuföllum og grjóthruni. Fjallað verður um helstu þætti rekstrar í frummatsskýrslu.

4. UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Samkvæmt 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum (nr. 106/2000) m.s.br., viðauka 1. lið 10.08., er framkvæmdin matsskyld þar sem nýlögn vegar utan þéttbýlis nær a.m.k. 10 km að lengd.

Vegagerðin sér um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en einnig koma að verkinu sérfræðingar á sviði náttúrufars og menningarminja. Greint er frá þeim í köflum 5.1.1. – 5.1.13.

Matsáætlun er áætlun um á hvaða þætti framkvæmdar og umhverfis verður lögð áhersla við matsvinnuna og fjallað um í frummatsskýrslu. Áætlunin er gróf verklýsing fyrir framkvæmdaraðila, Skipulagsstofnun, umsagnaraðila og almenning, til að vinna eftir og fylgjast með því hvort fullnægjandi upplýsingar komi fram í frummatsskýrslu um framkvæmd, starfsemi sem henni fylgir og áhrif á umhverfið. Í tillögu að matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar, ásamt þeim þáttum umhverfisins sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum. Í tillögu að matsáætlun er því jafnframt lýst hvernig staðið er að rannsóknum og mati á áhrifum.

4.1. ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI

Framkvæmdin felst í vegagerð, brúargerð og efnistöku og mögulega jarðgangagerð.

4.1.1. Vegagerð, jarðgangagerð og brúargerð

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu, legu, hönnun vega, hönnun brúa, hönnun jarðganga, stærð vegsvæðis og frágangi.

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í beinum áhrifum á það landsvæði sem fer undir veg. Vega-, jarðganga- og brúargerð getur haft áhrif á landnotkun, gróður, fugla, votlendi, menningarminjar, jarðmyndanir og vatnafar. Framkvæmdin hefur sjónræn áhrif og markar ný spor í landslagið, skiptir því upp og myndar skil í landslagið.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma veldur hávaða, útblástursmengun, hættu á mengunarslysum og rykmengun. Þá verða vinnubúðir og aðstaða sett upp í nágrenni greiðfærra leiða á svæðinu. Eitthvert rask verður í tengslum við þá aðstöðu en gert er ráð fyrir að vinnubúðirnar standi á framkvæmdatíma.

Nýr Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði og nýr Bíldudalsvegur frá Hvassnesi að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði verða lagðir til að bæta samgöngur á Vestfjörðum. Á rekstrartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, tengingu milli landshluta, ferðamennsku, útivist og opinbera þjónustu. Betri samgöngur munu hafa í för með sér meiri umferð um svæðið, sem hefur áhrif á ferðamennsku og útivist. Traustar og áreiðanlegar samgöngur eru undirstaða sterks og heilbrigðs atvinnulífs.

4.1.2. Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð efnisþörf framkvæmdarinnar, staðsetningu náma og frágangi þeirra að efnistöku lokinni. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, menningarminjar, jarðmyndanir og vatnafar. Þá breytir efnistaka landslagi.

4.2. VINSUN

Meginatriðin, sem fjallað verður um í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, eru fjögur. *Í fyrsta lagi* áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði, friðlýst svæði og svæði á náttúruminjasrá. *Í öðru lagi* áhrif framkvæmdarinnar til skemmri og lengri tíma á náttúrufar. Fjallað verður um gróðurfar og fuglalíf svæðisins. *Í þriðja lagi* verður fjallað um fornminjar og áhrif þeirra á val vegstæðis. *Í fjórða og síðasta lagi* verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á vatnafar, jarðmyndanir og landslag. Umfjöllunin mun byggja á tiltækum gögnum sem aflað var vegna forhönnunar og nýjum rannsóknum sem gerðar verða.

Talið er að áhrif framkvæmdarinnar á annað dýralíf en fugla séu óveruleg og ekki er gert ráð fyrir að fjalla sérstaklega um þá þætti í frummatsskýrslu.

Þar sem framkvæmdin verður víðast hvar langt frá byggð er ekki talin ástæða til að fjalla um loftgæði.

4.3. ÁHERSLUR Í FRUMMATSSKÝRSLU

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem hugsanlega geta orðið fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar. Umfjöllunin mun ná bæði til framkvæmdar- og rekstartíma. Í frummatsskýrslu verður lögð áhersla á eftirtalda þætti:

- Gróðurfar
- Fuglalíf
- Lífríki straumvatna
- Lífríki í fjöru, leiru og grunnsævi
- Sjávarföll og vatnsgæði
- Jarðmyndanir
- Vatnafar og vatnsvernd
- Landslag og ásýnd lands
- Landnotkun og mannvirki
- Útivist og ferðamennsku
- Menningarminjar
- Verndarsvæði
- Heilsu og hljóðvist

Við skoðun mismunandi áhrifaþátta framkvæmda verður líklegt áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda skilgreint. Áhrif framkvæmdarinnar munu ná út fyrir framkvæmdasvæðið sjálft. Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt; annars vegar svæði sem fer undir vegi, brýr og efnistöku, hins vegar svæði þar sem áhrifa bættra samganga gætir. Reynt verður að meta líklegt áhrifasvæði framkvæmdarinnar varðandi þá umhverfisþætti sem skoðaðir verða.

Í frummatsskýrslu verður umfjöllun um kolefnisspor mismunandi leiða og lausna. Skoðað verður hvaða áhrif stytting leiðar, lagning jarðganga í stað vegar og ræsi í stað brúar hafa á kolefnisspor framkvæmda.

4.4. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Rannsóknarsvæðið vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda á nýjum Vestfjarðavegi um Vatnsfjörð, Dynjandisheiði, Dynjandisvog og Borgarfjörð og á nýjum Bíldudalsvegi um Fossfjörð, Reykjarfjörð, Trostansfjörð og Dynjandisheiði, hefur verið skilgreint af Vegagerðinni (teikning 3). Það nær yfir mögulegt framkvæmdasvæði vegagerðar og efnistöku og er að jafnaði um 300 m breitt, þ.e. 150 m til hvorrar handar frá miðlínunum mögulegra veglína.

Við vettvangsrannsóknir verður lögð áhersla á að skoða þá kosti sem Vegagerðin hefur valið (kafli 3.4.) og verður rannsóknarsvæði vegna vegagerðar um 65 km langt.

Gert er ráð fyrir að nýir vegir muni verða innan rannsóknarsvæðisins. Ef í ljós kemur meðan á mati á umhverfisáhrifum stendur, að stækka þurfi rannsóknarsvæðið vegna nýrra náma, nýrra veglína eða breyttrar legu veglína sem birtar eru á teikningum í tillögu að matsáætlun, verður það gert og kynnt í frummatsskýrslu.



Mynd 65. Eyðibýlið Trostansfjörður, Bíldudalsvegur og Ármannsfell (Hornatær) (mynd: SJ, 2016).

5. GÖGN OG RANNSÓKNIR

Framkvæmdaaðili hyggst nýta sér ýmis gögn við matsvinnuna. Til eru ýmsar heimildir um fyrirhugað framkvæmdasvæði sem hægt er að nota. Matsvinnan mun að stórum hluta byggja á rannsóknum sem voru gerðar á árunum 2015 og 2016 í tengslum við undirbúning þessarar framkvæmdar en einnig á öðrum rannsóknum í tengslum við vegagerð við Breiðafjörð og Arnarfjörð.

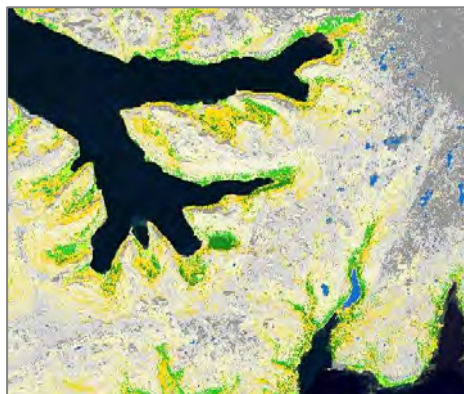
5.1. UMHVERFISÞÆTTIR - ÁHRIF AF FRAMKVÆMDUM

Framkvæmdaraðili mun standa fyrir ýmsum rannsóknum og gagnaöflun vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta orðið fyrir áhrifum af fyrirhugaðri framkvæmd og þau gögn, rannsóknir og aðferðir sem stuðst verður við og eða notaðar til að leggja mat á áhrif á einstaka umhverfisþætti.

5.1.1. Gróðurfar

Takmarkaðar rannsóknir á gróðurfari hafa farið fram á mögulegu framkvæmdasvæði. Í Aðalskipulagi Vesturbyggðar 2006-2018 er ekki fjallað sérstaklega um gróður í sveitarfélaginu. Aftur á móti kemur fram að í friðlandinu Vatnsfirði sé stór hluti þess, um fjórir fimmtu hluti, grýtt og gróðurlítið hálendi en láglandið sé að mestu vaxið kjarri. Einnig kemur fram að í Geirþjófsfirði, sem er utan framkvæmdasvæðis, sé ríkulegur gróður og skóglendi (Landmótun, 2006).

Í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 segir að í sveitarfélaginu þrífist fjölskrúðugur gróður. Samfelldur gróður nái þó sjaldnast í meira en 200-400 m y.s. Ræktanlegt land sé tiltölulega lítil hluti af flatarmáli svæðisins, enda undirlendi lítið. Á láglandi og í neðri hlíðum fjalla sé mikill gróður. Mest áberandi sé lyng- og kjarrgróður, einkum birki og birkiskógar. Fram kemur að beitarálag er lítið í sveitarfélaginu og á snjópungum svæðum hlífi snjórinn viðkvæmum tegundum. Sjaldgæfar plöntur og plöntur með alþjóðlegt verndargildi finnast í sveitarfélaginu, t.d. burknar, hrísastör og dvergtungljurt (Teiknistofan Eik, 2009).



Gróðurflokkun

- Graslandi (grassland)
- Ríkt mólendi (Richly vegetated heath land)
- Ræktað land (cultivated land)
- Rýrt mólendi (poorly vegetated land)
- Kjarr og skóglendi (Shrubs and forest)
- Mosi (moss land)
- Hálfdeigja (semi wetland)
- Votlendi (wetland)
- Hálfgróið (partly vegetated)
- Líttgróið (sparsly vegetated)
- Ár og vötn (rivers and lakes)
- Jöklar og fannir (glaciers and perpetual snow)

Mynd 66. Gróðurfar á mögulegu framkvæmdasvæði samkvæmt Vefsja Nyttjalandis (www.nyttjaland.is, 2012).

Hvar: Vegagerð og efnistaka hafa staðbundin bein áhrif á gróður. Við framkvæmdir verður reynt að nýta núverandi vegi og slóða á svæðinu sem og að nota efni úr opnum námum þar sem því verður við komið. Rannsóknir á gróðurfari felast í samantekt og könnun á vistgerðum og háplöntum á mögulegu framkvæmdasvæði í þeirri viðleitni að skoða leiðir til að hlífa þeim eftir fremsta megni.

Greint verður frá einkennum og sérstöðu gróðurfars á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Mögulegt er að framkvæmdin geti haft áhrif á votlendi sem er stærra en 2 ha, sjávarfitjar eða sérstæðan og/eða vistfræðilega mikilvægan birkiskóg, en þau teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 og skal forðast röskun þeirra nema brýna nauðsyn beri til og sýnt þyki að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Vestfjarða var fengin til að rannsaka gróðurfar á mögulegu framkvæmdasvæði. Vettvangsrannsóknir fóru fram sumarið 2015 og 2016.

Aflað var gagna um gróðurfar á svæðinu og útbúið kort af gróðurlendum. Við gróðurkortlagningu var gróður afmarkaður og greindur í gróðurlendi eftir gróðurflokkunarlykli Náttúrufræðistofnunar Íslands. Gróðurlendi voru afmörkuð á loftmyndum frá Loftmyndum ehf. og þekja gróðurs metin. Við grunnkortlagningu var notuð sú aðferðafræði og skráning sem viðhöfð er hjá Náttúrufræðistofnun Íslands.

Gengið var um rannsóknarsvæðið og skráðar niður tegundir háplantna sem fundust í 1x1 m reitum. Tegundalistar yfir athugunarsvæðið voru kannaðir og tegundir sem fundust á svæðinu bornar saman við tillögur Náttúrufræðistofnunar um tegundir á verndaráætlun. Í rannsóknarskýrslu verður birtur listi yfir þær tegundir sem finnast á rannsóknarsvæðinu og greint frá tegundum á valista.

Niðurstöður rannsókna birtast í lýsingum á gróðurlendum, tegundalistum og gróðurkortum (gróðurlendi og þekja sýnd). Miðað er við a.m.k. 100 m áhrifasvæði meðfram veglínunum og á efnistökusvæðum.

Ef sérstök vistkerfi, sérstæður og/eða vistfræðilega mikilvægur birkiskógur, sjávarfitjar og/eða votlendi stærra en 2 ha finnast á rannsóknarsvæðinu, verður þeim lýst í frummatsskýrslu og mælt hve stór svæði skerðast vegna framkvæmdarinnar.

Framsetning: Útbúið verður stafrænt gróðurlendakort af rannsóknarsvæðinu. Gróðurlendi verða afmörkuð á loftmyndakorti og sýnd í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða í mælikvarðanum 1:15-20.000. Í frummatsskýrslu verður lagt mat á flóru og tegundafjölbreytni svæðanna sem veglínan liggur um, fjölbreytni gróðurlenda og verndargildi þeirra. Reiknuð verður út stærð þeirra gróðurlenda sem raskast. Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á gróðurfar verða metin, m.a. möguleg skerðing á birkikjarri, votlendi og sjávarfitjum og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum eða vöktun þar sem það á við. Ef votlendi raskast vegna framkvæmda verður fjallað um möguleika á endurheimt votlendis í stað þess sem raskast.

Metið verður umfang þeirrar skógareyðingar sem kann að hljóttast af fyrirhugaðri vegagerð. Metið verður flatarmál þess skógar sem kann að verða ruddur vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar svo og lífmassa skógarins sem verður eytt ef flatarmál áætlaðrar skógeyðingar er stærri en 0,5 ha. Fjallað verður um fyrirbyggjandi aðgerðir við að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfar, eins og t.d. að varðveita efsta lag jarðvegs, svarðlag, sem til fellur í vegstæði og nýta aftur við frágang vegfláa, skeringa og náma. Einnig verður fjallað um með hvaða hætti best verður forðað skógareyðingu sem kann að hljóttast af fyrirhugaðri framkvæmd.

5.1.2. Fuglalíf

Eftirfarandi er samantekt Guðmundar A. Guðmundssonar um fuglalíf á Vestfjörðum: Vestfirðir einkennast af langri vogskorinni strandlengju, djúpum fjörðum, háum fjöllum og litlu undirlendi. Það setur svip sinn á fuglafánu svæðisins, sem fyrst og fremst einkennist af sjófuglum af ýmsu tagi. Tegundafjölbreytni er engu að síður mikil, en stofnar annarra tegunda en sjófugla eru fremur litlir. Fuglalíf svæðisins er sæmilega þekkt en fátt hefur verið ritað sérstaklega um fugla á þessu svæði, að undanskildum stóru fuglabjörgunum Látrabjargi, Hornbjargi og Hælavíkurbjargi.

Vestfirsku fuglabjörgin sem eru helsti varpstaður svartfugla á Íslandi og meðal stærstu fuglabjarga í Atlantshafi eru óumdeilanlega helstu perlur í náttúru svæðisins. Látrabjarg er aðgengilegast fuglabjarganna þriggja og fjölsótt af ferðamönnum, innlendum sem erlendum. Þar verpa hundruð þúsunda para svartfugla og spakir lundar vappa með brúnum. Varptími svartfugla stendur frá maíbyrjun til júlíloka og er á þeim tíma gífurleg umferð fugla til og frá bjarginu sem lætur engan ósnortinn.

Breiðafjörður er einn helsti viðkomustaður nokkurra tegunda hánorrænna fargesta á Íslandi og eru þeir áberandi í fjörum í Barðastrandarsýslum. Má þar nefna tugþúsundir rauðbrystinga og mikið af tildrum og sandlóum sem sjást víða í fjörum í maímánuði. Samstillt brottför fargestanna áleiðis til Grænlands og Kanada er mikið sjónarspil síðustu viku maímánaðar. Helstu staðir til að fylgjast með hópflugi farfugla er Vatnsfjörður í Breiðafirði og Látrabjarg.

Á Vestfjarðakjálkanum og eyjum þeim er tilheyra Barðastrandarsýslum er að finna tæpan þriðjung hafarnarstofnsins. Hafarnir eru tignarlegir fuglar sem allir heillast af. Stofninn er undir strangri vernd vegna smæðar og öll umferð í næsta nágrenni varpstaða þeirra bönnuð. Líkur á að rekast á þennan stóra fugl eru miklar á ferð um Barðaströnd og Djúp, bannað er að fara nær hreiðrum þeirra en 500 m.

Æðarrækt er umfangsmikil og mikilvæg búgrein á Vestfjörðum og eru þar mörg stærstu æðarvörp landsins. Þessi sérkennilega búgrein vekur áhuga allra sem sjá þéttsetin æðarvörp (Guðmundur A. Guðmundsson, 2005).

Litlar rannsóknir á fuglalífi hafa farið fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis. Í tengslum við mat á umhverfisáhrifum jarðganga milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar, gerði Náttúrustofa Vestfjarða fuglaathuganir í Borgarfirði í Arnarfirði. Mögulegt er að hætta sé á að arnarvarpi eða æðarvarpi verði raskað vegna mögulegra framkvæmda. Einnig er mögulegt að fjörum í Barðastrandarsýslum, sem eru viðkomustaður umferðarfugla, verði raskað.

Hvar: Framkvæmdin mun mögulega hafa áhrif á fugla á svæðinu. Áhrif á fuglalíf felast aðallega í ónæði af framkvæmdum séu þær í gangi á viðkvæmum varp- eða uppeldistíma. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf geta einnig orðið með beinum hætti vegna búsvæðamissis, því að framkvæmdin mun að einhverju leyti raska búsvæðum fugla, sérstaklega þar sem farið er um gróið land eða þar sem veglínur liggja um fjörur og út í sjó. Umferð um vegi getur auk þess skapað hættu fyrir fugla vegna hugsanlegs áflugs.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Vestfjarða var fengin til að rannsaka fuglalíf á mögulegu framkvæmdasvæði. Sumarið 2015 og 2016 voru vegsvæði, rannsökuð með tilliti til fugla. Heimildir um fuglalíf á svæðinu og fjölda tegunda voru teknar saman. Veglínur voru gengnar og rannsóknaraðilar skráðu fugla báðum megin við sig. Atferli þeirra var skráð þ.e. óðals- og varpatferli, fæðuleit eða hvort þeir áttu leið framhá. Hver fugl eða þar með óðal- eða varpatferli telst standa fyrir eitt óðal (eitt varppar). Búsvæðið var einnig skráð.

Framsetning: Greint verður frá einkennum og sérstöðu fuglalífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Náttúrustofa Vestfjarða mun leggja mat á þéttleika fugla og tegundafjölbreytni svæðisins og hvort á svæðinu sé sérstætt fuglalíf eða fuglar sem eru á valista. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum og /eða vöktun þar sem það á við.

5.1.3. Lífríki í ám og vötnum

Litlar rannsóknir á vatnalífi og fiskistofnum hafa farið fram á mögulegu framkvæmdasvæði. Helstu vatnsföll sem framkvæmdir á svæðinu geta raskað eru Penna, Smjördalsá, Dynjandisá, Dufansdalsá, Þernudalsá, Fossá, Reykjarfjarðará og Sunndalsá. Vegagerðin hefur litlar upplýsingar um veiðinýtingu í þessum ám því engar upplýsingar eru um þær í vefgagnagrunni Veiðimálastofnunar (www.veidimal.is). Framkvæmdin getur einnig raskað vötnum á svæðinu, m.a. Þverdalsvatni, Djúpavatni og Afréttarvatni. Engar upplýsingar um lífríki þeirra liggja fyrir.

Við val á veglínu, hönnun og framkvæmd vegar, verður leitast við af fremsta megni að spilla sem minnst ám og vötnum og umhverfi þeirra og draga þannig úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríkið.

Komi í ljós að raska þurfi veiðiá þarf að fylgja lögum nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði við efnistöku, ræsagerð eða aðrar framkvæmdir í eða við ár og vötn á svæðinu. Annars þarf leyfi Orkustofnunar vegna framkvæmda sem tengjast vatni og vatnafari, samkvæmt vatnalögum nr. 15/1923 eins og þeim var breytt með lögum nr. 132/2011.

Hvar: Framkvæmdin getur raskað lífríki í ám og vötnum.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Vestfjarða kannaði heimildir um lífríki í ám og vötnum á áhrifasvæði vegar, unnið var úr gögnunum, fjallað um möguleg umhverfisáhrif framkvæmdanna og gerðar tillögur um mótvægisáðgerðir þar sem þess gerist þörf. Í kjölfarið var Hafrannsóknastofnun fengin til að gera vettvangsrannsóknir á lífríki Pennu og vatna á Dynjandisheiði. Rannsóknir voru gerðar sumarið 2017. Ekki er talið að viðbótarrannsókna á ferskvatni sé þörf vegna Bíldudalsvegar. Á Dynjandisheiði hefur lífríki 2-3 tjarna verið skoðað nánar þar sem engar upplýsingar eru til um lífríki við sambærilegar aðstæður á Vestfjörðum. Ekki er talin sérstök þörf á að skoða nánar straumvötn á ófiskgengum ársvæðum á Dynjandisheiði.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða áhrif framkvæmdarinnar á lífríki straumvatna og stöðuvatna metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum og /eða vöktun þar sem það á við.

5.1.4. Lífríki í fjöru, leiru og grunnsævi

Sjávarföll hér við land eru hvergi meiri en í Breiðafirði og verður munur flóðs og fjöru allt að fimm metrar í stórstraumi. Vegna grunnsævisins og þessa mikla fallamunar er útfiri gríðarmikið innst við Breiðafjörðinn. Fjörur Breiðafjarðar eru taldar vera um fjórðungur af öllum fjörum landsins.

Innsti hluti Vatnsfjarðar er mjög grunnur og með leirum. Leirur teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Mögulegt er að framkvæmdin geti einnig raskað leirum í Vatnsfirði, Fossfirði og Reykjarfirði.

Náttúrustofa Vestfjarða hefur verið fengin til að rannsaka hvort framkvæmdin muni raska leirum. Ef í ljós kemur að framkvæmdin raski leirum verður leitast við að skerða þær eins lítið og kostur er. Nauðsynleg brúarlengd í Vatnsfirði, Fossfirði og Reykjarfirði er miðuð við 2 m/sek straumhraða. Sá hraði leiðir til mun lengri brúa en þarf til að tryggja full vatnsskipti.

Vorið 2015 fékk Hafrannsóknastofnun styrk úr rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Rannsóknin ber heitið: *Frumathugun á lífríki þriggja fjarða í A-Barðastrandasýslu með áherslu á fiskungviði*. Um er að ræða vistfræðirannsókn þar sem gerð er frumathugun á magni og útbreiðslu fiskungviðis í Þorskafirði við norðanverðan Breiðafjörð. Skýrslu var skilað til Rannsóknasjóðs Vegagerðarinnar í mars 2016.

Vatnsfjörður er mjög grunnur innan við mögulega þverun og tæmist að mestu á fjöru. Um 8 m djúpur pollur er þó á einum stað skammt innan við mögulega þverun. Á stórstraumsfjöru við meðalaðstæður verður hann eftir, sem 5,5 m djúp tjörn, um 2 ha að stærð.

Hvar: Framkvæmdin getur raskað leirum og fjörum. **Veglína Vestfjarðavegar** liggur í sjó í Vatnsfirði. **Veglína Bíldudalsvegur** liggur víða í fjörum eða á grunnsævi við Arnarfjörð.

Hvenær og hvernig: Vegagerðin fékk Náttúrustofu Vestfjarða til að rannsaka lífríki í fjöru og leiru við mögulegt framkvæmdasvæði í Vatnsfirði, Fossfirði og Reykjarfirði. Fjörur og leirur í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði voru mældar upp og afmarkaðar á loftmyndum. Engin áform eru um að teikna mörk mismunandi leiru- eða fjörugerða á loftmyndirnar. Í frummatsskýrslu verður mælt hve stór leirusvæði skerðast vegna framkvæmda.

Tekin voru sýni úr leirum á 7-8 stöðvum (3 sýni á stöð) í Vatnsfirði. Á 5 stöðvum vestan Vatnsfjarðar og á 2-3 stöðvum að austanverðu. Í Fossfirði og Reykjarfirði voru tekin sýni úr leirum á einum stað í hvorum firði, 3 sýni á stöð. Þéttleiki og tegundasamsetning fjörusýna verður skoðuð. Náttúrustofa Vestfjarða mun vinna úr gögnum, gefa yfirlit um dýra- og þangtegundirnar og hvort þar er um sjaldgæfar tegundir að ræða og fjalla um möguleg umhverfisáhrif framkvæmdarinnar.

Ekki er gert ráð fyrir sérstakri rannsókn á áhrifum framkvæmdarinnar á fiska og fiskasvif í Vatnsfirði eða Arnarfirði.

Framsetning: Fjörinni verður lýst, bæði í mögulegu vegarstæði og fyrir innan þveranir. Leirur í grennd við framkvæmdasvæðið og leirur sem skerðast verða sýndar á korti. Áhrif framkvæmdarinnar á fjöru og leirur verða metin. Gerð verður tillaga að mótvægisáðgerðum og/eða vöktun þar sem það á við.

5.1.5. Sjávarföll og vatnsgæði

Við framkvæmdina verður Vatnsfjörður við norðanverðan Breiðafjörð mögulega þveraður. Talsverðar upplýsingar eru til um sjávarföll í Breiðafirði. Vegagerðin hefur staðið fyrir mælingum í Gilsfirði, Þorskafirði, Gufufirði, Djúpafirði, Kolgrafafirði og við Ólafsvíkurenni í tengslum við vegafframkvæmdir. Vegagerðin lét gera straum- eða vatnsgæðalíkön af Kjálkafirði, Mjóafirði, Þorskafirði, Gufufirði, Djúpafirði og Kolgrafafirði. Hjá Hafnarvíði Vegagerðarinnar eru til mælingar á sjávarföllum í flestum höfnum við Breiðafjörð, m.a. Stykkishólmi, Grundarfirði, Rífi og Brjánslæk.

Sjávardýpi í Vatnsfirði var mælt til að meta heppilegasta eða besta kost við þverun. Innsti hluti fjarðarins er mjög grunnur og með leirum. Möguleg þverun er á móts við Flókalund, um 1,5 km frá botni hans, þar sem sjávardýpi er mest -4 m í veglínunni. Innan þverunar er ein lægð eða pollur þar sem botnkóti fer lægstur í -8 m (sjá kafla 5.1.4.) en annars er langstærsti hluti svæðisins með botnkóta -2 eða meira (hærri). Því tæmist fjörðurinn að mestu á fjöru, að undanskildum einstaka pollum.

Sjávarföll

Forsendur útreikninga Vegagerðarinnar á nauðsynlegri stærð á virku vatnsopi og botnkóta við brú í Vatnsfirði eru að mesti meðalstraumhraði í brúaropi verði ≤ 2 m/sek við meðalstórstraumsaðstæður. Sá hraði leiðir til mun lengri brúar en þarf til að tryggja að sjávarföll verði eðlileg eftir þverun.

Unnið hefur verið straumlíkan fyrir Vatnsfjörð. Líkanreikningar verða notaðir til að meta breytingar á vatnsskiptum, straumhraða, straumhegðun (straummynstri), skerspennu til mats á botnrofi og útskolun.

Vatnsgæði

Þær rannsóknir sem gerðar hafa verið í Kolgrafafirði (Verkfræðistofan Vatnaskil, 2015) og í Gufudalssveit (Verkfræðistofan Vatnaskil, 2016) sýna að þveranir með þeim brúarlengdum sem ákveðnar voru útfra hámarksstraumhraða hafa óveruleg áhrif á vatnsgæði innan þveranna, er þá verið að tala um áhrif á seltu og súrefni. Því til frekari stuðnings skal benda á það að fjörðurinn innan þverunar er mjög grunnur og tæmist að mestu á fjöru og sjórinn endurnýjast því að miklu leiti við hverja sjávarfallabylgju.

Ekki er lagt til að farið verði í vatnsgæðamælingar (mælingar á seltu og súrefni) í aðdraganda framkvæmdar líkt og gert var við fyrirhugaðar þveranir í Gufudalssveit. Er það einkum vegna þess að um er að ræða mjög grunnan fjörð þar sem fjarar út að mestu og því endurnýjun sjávar mjög hröð samanborið við aðstæður í Gufudalssveit.

Niðurstaða

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir útreikningum nauðsynlegs brúarops við þverun Vatnsfjarðar svo að tryggt verði að breytingar á sjávarföllum og vatnsgæðum verði hverfandi og að vatnsskipti við þann hluta fjarðarins sem lendir innan við þverun breytist ekki. Einnig verður gerð grein fyrir útreikningum á útskolun fjarðarins innan þverunar fyrir og eftir þverun.

Hvar: Við framkvæmdina verður Vatnsfjörður við norðanverðan Breiðafjörð mögulega þveraður.

Hvenær og hvernig: Veturinn 2016-2017 var útbúið straumlíkan af Vatnsfirði. Með líkaninu er hægt að spá fyrir um vatnsskipti, strauma og setflutninga að loknum framkvæmdum.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður fjallað um breytingar á straumum í nágrenni vegfyllinga og breytingar á straumhraða í grennd við brúarop og vegfyllingar. Birtar verða myndir af straumstefnu og straumhraða fyrir og eftir þverun, bæði á aðfalli og útfalli. Niðurstöður úr útreikningum á skerspennu verða kynntar, en út frá þeim er hægt að meta stærð ætlaðs botnrofssvæðis í tengslum við þverun. Möguleg botnrofssvæði verða sýnd á korti.

Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á sjávarföll verða metin og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

5.1.6. Jarðmyndanir

Í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar er eftirfarandi lýsing á jarðfræði sveitarfélagsins: Landsvæði sveitarfélagsins er hálent með sæbröttum fjöllum og takmörkuðu undirlendi. Strandlínan er mjög vogskorin og inn í hálendið ganga firðir, dalir og önnur form sem jöklar fyrri tíma hafa skorið út og mótað. Á Hornströndum eru tilkomumiklir sjávarhamrar, mótaðir af sjávarrofi. Margar ár falla af hálendi svæðisins sem er nú jökullaust, ef frá er talinn Drangjökull sem teygir sig til Ísafjarðarbæjar.

Svæðið liggur utan virku gosbeltanna og tilheyrir jarðsögutímabilinu tertíer. Berggrunnurinn er að mestu leyti basalt sem hlóóst upp á um þremur milljónum ára, fyrir 12-15 milljónum ára og er því elsti hluti landsins. Samhliða upphleðslu jarðlaganna hafa þau hallast og haggast. Nokkrir helstu fundarstaðir steingervinga landsins eru í sveitarfélaginu, m.a. í Svalvogum við Dýrafjörð og í Botni í Súgandafirði.

Finna má fornar megineldstöðvar sem hafa mótað landslag svæðisins með fjölbreyttum bergtegundum og formum. Á meðal þeirra er Tjaldaneseldstöðin, á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, sem er elsta megineldstöð landsins. Lágheitsvæði er að finna á afmörkuðum svæðum (Teiknistofan Eik, 2009).

Rannsóknir á jarðfræði og efnistöðumöguleikum hafa farið fram á stórum hluta mögulegs framkvæmdasvæðis. Jarðefnadeild Vegagerðarinnar var fengin til að gera athugun á hugsanlegum efnistökusvæðum og jarðmyndunum á mögulegu framkvæmdasvæði.

Hvar: Talsverðar upplýsingar eru til um jarðfræði svæðisins. Framkvæmdin getur haft neikvæð áhrif á jarðmyndanir því vegagerð og efnistaka geta raskað jarðmyndunum sem á einhvern hátt þykja sérstæðar eða ástæða er til að vernda. Reynt verður að komast hjá raski á sérstæðum jarðmyndunum, ef um þær er að ræða.

Hvenær og hvernig: Sumarið 2015 og 2016 gerðu jarðfræðingar yfirborðsrannsóknir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Jarðfræðiheimildir verða einnig notaðar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Loftmyndir og kort verða skoðuð og út frá þeim verða merkar jarðmyndanir á svæðinu staðsettar og þeim lýst.

Framsetning: Útbúið verður jarðfræðikort af svæðinu þar sem helstu jarðmyndanir á rannsóknarsvæðinu verða afmarkaðar. Í frummatsskýrslu verður fjallað um jarðfræði svæðisins, merkustu jarðmyndunum lýst, fjallað um sérstöðu þeirra og verndargildi. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðfræðilega þætti verða metin og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

5.1.7. Vatnafar og vatnsvernd

Helstu vatnsföll á Vestfjarðavegi eru Þingmannaá, Vatnsdalsá, Penna, Smjördalsá, Þverdalsá og Dynjandisá en helstu vatnsföll á Bíldudalsvegi eru Dufansdalsá, Þernudalsá, Fossá, Reykjarfjarðará og Sunndalsá. Ekkert vatnsverndarsvæði er sýnt í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði á aðalskipulagsuppráttum sveitarfélaganna.

Hvar: Vegna vegagerðar, efnistöku, jarðgangagerðar, brúa- og ræsagerðar getur framkvæmdin haft tímabundin áhrif á vatnafar á svæðinu.

Hvenær, hvernig: Starfsmenn Vegagerðarinnar munu skoða vatnafar svæðisins og gera tillögu að lengd brúa og stærstu ræsa.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða möguleg áhrif framkvæmda á vatnafar og vatnsvernd metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

5.1.8. Landnotkun og mannvirki

Fjallað er um landnotkun og mannvirki í kafla 2.4.1. Á framkvæmdatíma kunna minniháttar færslur á raflínum að vera nauðsynlegar.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á landnotkun á svæðinu sem lendir undir vegi.

Hvenær, hvernig: Vegagerðin hefur aflað gagna um landnotkun í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Fjallað verður um hana í frummatsskýrslu. Upplýsingarnar verða sýndar á teikningum eftir því sem unnt er.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á landnotkun og mannvirki. Skoðað verður hvernig framkvæmdin fellur að núverandi aðstæðum og því sem gert er ráð fyrir á skipulagi.

5.1.9. Landslag og ásýnd lands

Landslagið á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er mjög fjölbreytt. Víða á Dynjandisheiði er landslagið mjög opið og því víðsýnt í góðu veðri. Undirlendi á mögulegu framkvæmdasvæði Vestfjarðavegar og Bíldudalsvegar er lítið og því liggja vegirnir víða í miklum hliðarhalla þar sem skeringar ofan vegar eru ógrónar og talsvert áberandi. Vestfjarðavegur liggur inn Penningsdal, en síðan um hálendi að Afréttardal. Þar næst fer hann niður Dynjandisdal að Dynjandisvogi. Þaðan liggur hann utan í brattri fjallshlíð Meðalnesfjalls að tengingu að bryggju í grennd við Mjólkarvirkjun. Bíldudalsvegur liggur um þrjá firði, Fossfjörð, Reykjarfjörð og Trostansfjörð. Hann liggur meðfram ströndinni, eða í miklum hliðarhalla utan í bröttum fjallshlíðum Hrafnsskaganúps og Sunnfjalls. Vegurinn liggur upp bratta fjallshlíð í botni Trostansfjarðar og svo ofan við brúnir Norðdals að Vestfjarðavegi í Helluskarði.

Landslagið sem Vestfjarðavegur liggur um er að mestu lítt snortið heiðalandslag og lítið mótað af búskap, nema í Vatnsfirði, Dynjandisvogi og Borgarfirði. Flestir bæjanna í Suðurfjörðum eru nú komnir í eyði. Landslagið sem Bíldudalsvegur liggur um er að mestu fjarðalandslag sem mótað er af búskap. Búskapur er í Fossfirði, en Reykjarfjörður og Trostansfjörður eru nú eyðifirðir með frístundahúsum.

Nýir og endurbyggðir vegir munu fylgja núverandi vegum á köflum, en vegalengdin er háð leiðarvali í Vatnsfirði og við Dynjanda. Endurbyggður vegur verður hærrí og breiðari en núverandi vegur og skeringar og fyllingar verða meiri. Einnig verða vegskurðir meðfram veginum breiðari en meðfram núverandi vegi, vegna kröfu um öryggi við útafakstur, til að draga úr hættu á snjósofnun og til varnar ofanflóðum.

Hugtakið **landslag** er skilgreint í skipulagslögum (nr. 123/2010) og náttúruverndarlögum (nr. 60/2013) og merkir svæði sem fólk skynjar að hafi ákveðin einkenni sem tilkomin eru vegna virkni eða samspils náttúrulegra og/eða mannglegra þátta. Landslag tekur þannig til daglegs umhverfis, umhverfis með verndargildi og umhverfis sem hefur verið raskað. Undir landslag fellur m.a. þéttbýli, dreifbýli, ósnortin víðerni, ár, vötn og hafsvæði.

Hugtakið **landslagsheild** hefur verið skilgreint út frá rýmismyndun, landnotkun og gróðurfari. Í skýrslu sem unnin var fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma segir: „Landslagsheild er landslag sem fólk upplifir að sé afmarkað af náttúrulegum (t.d. fjallahringur, fjörður) og/eða menningarlegum þáttum“ (Þóra Ellen Þórhallsdóttir o.fl., 2010).

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag og ásýnd lands á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Athugunar­svæðið afmarkast af um 5 km svæði umhverfis þær veglínur sem eru til skoðunar.

Fyrirliggjandi eru náttúrufarsgögn, loftmyndir og kortagögn. Útbúnar verða þrívíddarmyndir sem sýna samanburð á landslagi fyrir og eftir framkvæmdir. Mestu breytingarnar verða þar sem þörf er á miklum skeringum og fyllingum. Nýir og endurbyggðir vegir munu liggja með minni halla niður Dynjandisdal og Trostansfjörð en núverandi vegir. Þar verða miklar breytingar á landslagi. Við framkvæmdina getur orðið lítilsháttar skógareyðing en Vegagerðin telur mögulegt að endurheimta skóglendi í stað þess sem tapast (kafli 5.1.1.).

Við hönnun veganna verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar og fyllingar sem best að landslagi. Niðurstöður umhverfismatsins verða nýttar til að meta hvort ástæða sé til að hliðra veglínunum til á köflum m.t.t. áhrifa á landslag. Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á eða skerða ósnortin víðerni.

Hvenær og hvernig: Vegagerðin fékk Náttúrustofu Vestfjarða til að gera rannsókn á landslagi og ásýnd lands á framkvæmdasvæðinu. Markmið verkefnisins er að varpa ljósi á helstu landslagseinkenni fyrirhugaðs framkvæmdarsvæðis, meta verndargildi þeirra og hve mikil áhrif framkvæmdin geti haft á sjónræna þætti og upplifunargildi svæðisins.

Aðferð Náttúrustofu Vestfjarða sem notuð er í þessu verkefni er samsett úr margskonar aðferðarfræðum með mismunandi áherslum. Við mótun hennar var að mestu stuðst við efni úr „Íslenska landslagsverkefninu“ ásamt skýrslu Línuhönnunar, „*aðferðir við mat á landslagi*“, auk annarra verkefna sem unnin hafa verið á sviði landslagsrannsókna og landslagsgreininga á Íslandi. Þá var einnig litið til viðmiða sem starfshópur Skipulagsstofnunar og Umhverfisstofnunar lögðu til að notuð yrðu við mat á verðmæti landslags.

Farið var í vettvangsferðir sumarið 2015 og 2016. Í ferðunum voru teknar ljósmyndir af núverandi og fyrirhuguðu vegstæði og landslagi sem mögulega kæmi til með að raskast við fyrirhugaða framkvæmd. Ásýnd landsins var metin og henni lýst m.a. út frá **heildaryfirbragði og megin þekju** auk þess sem sérstök fyrirbæri eða **stök** voru skráð.

Ásýnd lands skapast af samspili ótal þátta, manngerðra og náttúrulegra, sem gefa því margskonar gildi. Einn þessara þátta eru minjar en víða geymir landslag í sér heimildir um forna sögu, athafnir og atburði. Á þetta við um fyrirhugað framkvæmdarsvæði þar sem finnast fjölmargar minjar. Fjallað verður um þær undir liðnum **sérstakt mikilvægi** landslags án þess að lagt sé mat á verndargildi þeirra. Sérstök umfjöllun verður um allar fornminjar á svæðinu í skýrslum Náttúrustofu Vestfjarða. Eftirfarandi skilgreiningar verða notaðar fyrir hvern þátt matsins:

- **Heildaryfirbragð og megin þekja**. Útlit, form og lega landsins, útsýni og eðli svæðisins í heild sinni. Hvort svæðið hefur náttúrulegt yfirbragð eða er litað af áhrifum mannsins. Einkennandi yfirborð lands á svæðinu.

- **Stök.** Áberandi staðir eða fyrirbæri sem skera sig úr landslagsheildinni vegna sérstöðu sinnar.
- **Sérstakt mikilvægi.** Landslag með sérstaka merkingu fyrir heimamenn eða samfélagið í heild t.d. vegna sögulegs eða menningarlegs bakgrunns.

Út frá þessum þáttum verður landslaginu gefið gildi út frá **fjölbreytni, heildstæði/samfeldni og mikilfengleika/upplifun**. Svæði verða metin og þeim gefið hátt, miðlungs eða lágt gildi. Viðmið sem notuð eru við greiningu á gildi landslags eru þessi:

Fjölbreytileiki

Mikið gildi

Mikil fjölbreytni í náttúrulegu og/eða menningarsögulegu innihaldi. Fjölbreytt landform. Mismunandi yfirborðsþekja myndar margskonar mynstur. Landslag með mikið af vötnum eða fjörur og flóar með mikið af skerjum, hölmum og eyjum. Ár með mörgum fossum, flúðum og lygnum hyljum.

Miðlungs gildi

Landslag með miðlungs fjölbreytni og óljósari skil á milli andstæðna. Einkenni landslagsrýmis og útlínur minni. Strandlína með minni fjölbreytni og einsleitu gróðurfari.

Lítið gildi

Lítill fjölbreytileiki í landformum eða gróðurfari.

Heildstæði / samfeldni

Mikið gildi

Landslag þar sem ólíkir þættir passa saman á heildstæðan máta. Opið víðsýnt landslag, grófgerðir og opnir dalir, samfelld strandsvæði, stór heildstæð svæði með einkennandi menningarlandslagi með sögulegt eða fagurfræðilegt gildi. Gróður með náttúrulegt yfirbragð (án augljósrar mannglegrar röskunar).

Miðlungs gildi

Miðlungs heildstæði eða samfella í landslagi. Einstaka landslagsþættir minna áberandi. Sérstök landform ekki ráðandi.

Lítið gildi

Ósamfellt landslag án einkennandi þátta og með lágt fagurfræðilegt gildi. Einstaka landslagsþættir rýra eða eyðileggja heildarmynd landslagsins. Landslag er flatt og án sérstakra opinna svæða.

Mikilfengleiki / upplifun

Mikið gildi

Landslag með sérstaka, dramatíska, eða minnisstæða eiginleika. Sterkur staðarandi – minnisstæði staðarins mikið. Miklar andstæður í landslagi s.s. milli vatns og lands. Mikilvæg kennileiti með áberandi staði eða fyrirbæri sem skera sig úr landslagsheildinni vegna sérstöðu sinnar (stök) eða hafa menningarlega þýðingu (vegna sögulegs eða menningarlegs bakgrunns). Opin svæði með áberandi sjónrænum einkennum og/eða mikilfenglegum mannvirkjum.

Miðlungs gildi

Miðlungsupplifun, skil á milli landslagsforma óljós. Einstaka opin svæði með upplifunargildi.

Lítið gildi

Náttúrulegt landslag er með litlum séreinkennum. Einsleit flöt og lokuð svæði, án mikils útsýnis. Við mat á **verndargildi** landslagsins verður auk ofangreindra þátta litið til lögboðinnar verndunar, friðlýsinga og stöðu svæðisins samkvæmt skipulagi. Einnig verður horft til þess hvort landslagið, eða hluti þess, hafi gildi á landsvísu. Vísbendingar um það má finna í náttúruminjaskrá þar sem m.a. eru tiltekin þau svæði sem friðuð hafa verið, eða ástæða þykir til að varðveita sakir sérstaks landslags eða lífríkis. Þá byggir matið einnig á niðurstöðum náttúrufræðisvæðinga og fornleifaúttektar á svæðinu sem unnar verða í tengslum við fyrirhugaða framkvæmd. Við mat á sjónrænum áhrifum verður, auk gagna sem safnað var á vettvangi, stuðst við veglínur, þversnið, loftmyndir og tölvugerðar þrívíddarmyndir frá Vegagerðinni. Á þeim þrívíddarmyndum þar sem vegstæðið er nálægt sjó er miðað við að hæð sjávar sé við meðalsjávarhæð (0 m).

Við greiningu sjónrænna áhrifa verður tekið tillit til heildarmyndar allra landslagsþátta sem og þeirra áhrifa sem fyrirhuguð framkvæmd kemur til með að hafa á sjónlínur bæði til og frá svæðinu. Frístundahús og bújarðir eru í grennd við framkvæmdasvæðið.

Í umfjöllun um umfang og vægi áhrifa er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum og notast við hugtök sem flokka áhrif eftir styrk og mikilvægi þeirra.

Tilgangur þessarar flokkunar er m. a. að samræma mat á sjónrænum áhrifum við umfjöllun í frummatsskýrslu.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður staðháttum og landslagi á rannsóknarsvæðinu lýst og landslagi skipt í landslagsheildir eftir landslagi, gróðurfari og jarðmyndunum. Lagt verður mat á gildi landslagsheilda og verndargildi þeirra metið. Á grunni landslagsheildanna verða áhrif framkvæmda metin. Skoðað verður hvort framkvæmdin fylgir ríkjandi línunum í landslaginu og hvernig hún fellur inn í það.

Áhrif framkvæmdarinnar á landslag, gildi þess og einkenni, verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum þar sem það á við. Greint verður frá mögulegum mótvægisáðgerðum til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á ásýnd lands hvarvetna á framkvæmdasvæðinu, með sérstaka áherslu á friðlýstu svæðin í Vatnsfirði og við Dynjandisvog. Við hönnun veganna verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar og fyllingar sem best að landslagi. Útlit skeringa er alltaf hannað sérstaklega. Vegagerðin mun hafa fullt samráð við fulltrúa Umhverfisstofnunar um hönnun allrar landmótunar vegna framkvæmdarinnar. Verktaki mun síðan vinna samkvæmt þeirri hönnun.

Útsýni að og frá fyrirhuguðum vegum og að námusvæðum og þar með sjónræn áhrif verða sýnd með þrívíddarmyndum. Við ákvörðun um staðsetningu myndatökustaða verður miðað við að skoða útsýni frá fjölförnum stöðum og völdum stöðum sem þykja markverðir vegna útivistar og/eða útsýnis. Staðsetning myndatökustaða og sjónarhorn þeirra verða sýnd á korti. Tilgreint verður hvar myndirnar eru teknar, hvert sjónarhornið er og hvað myndirnar eiga að sýna. Niðurstöður umhverfismatsins verða nýttar til að meta hvort ástæða sé til að hliðra veglínunni til á köflum m.t.t. áhrifa á landslag.

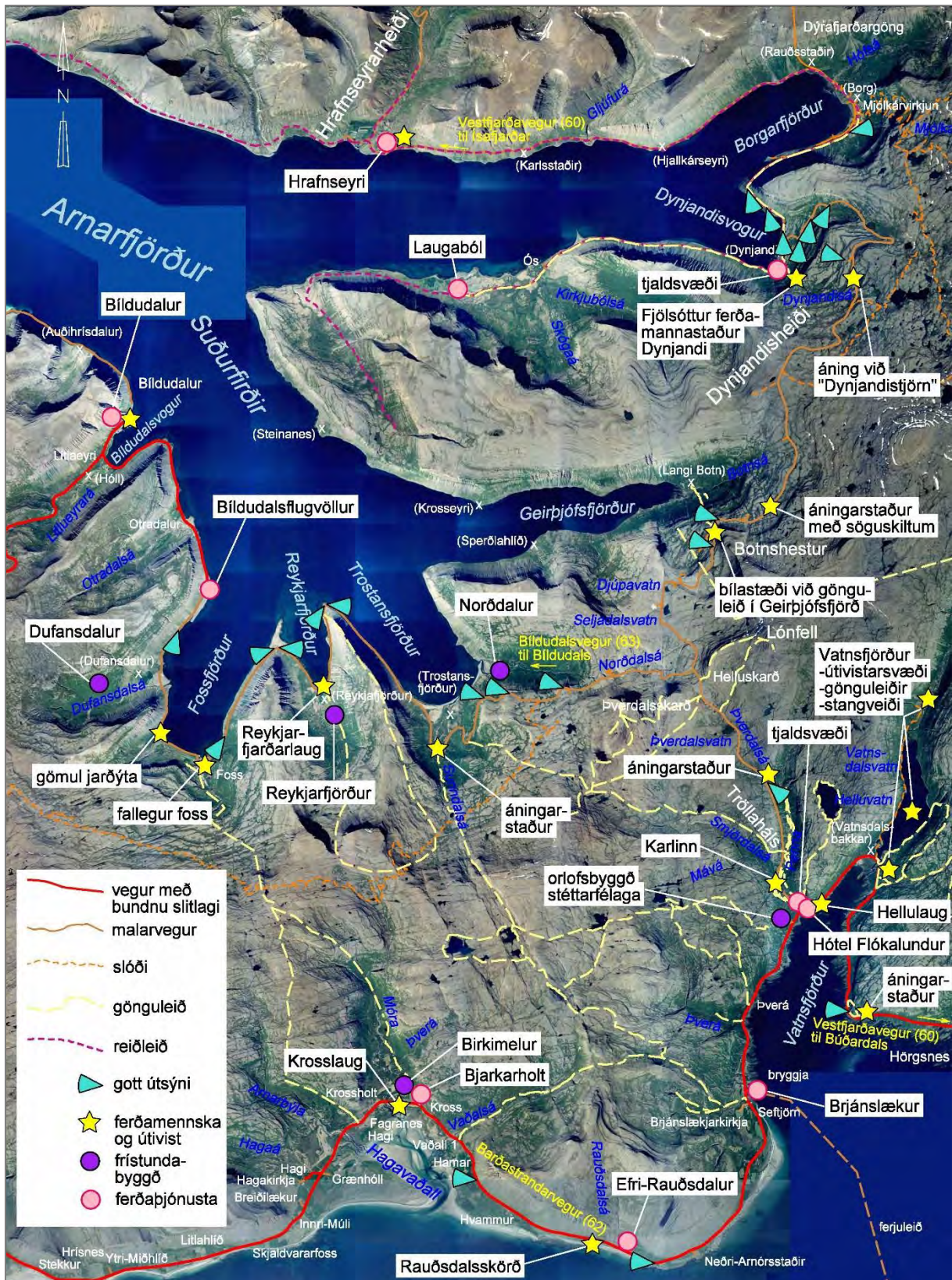


Mynd 67. Hellulaug í Vatnsfirði (mynd: SJ, 2015).

5.1.10. Útivist og ferðamennska

Nýr og endurbættur vegur mun fylgja núverandi vegum á köflum. Vegirnir liggja um láglandi og um afréttir sem eru nýttar sem beitiland sauðfjár. Á svæðinu er stunduð útivist, ferðapjónusta og ferðalög almennings á eigin vegum. Við upphaf vegkaflans í Vatnsfirði er hótelið Flókalundur og tjaldsvæði og skammt frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði er vinsælt orlofshúsasvæði. Svæðið, sem er þekkt berjaland, er mikið notað til útivistar. Fossinn Dynjandi er fjölsóttur ferðamannastaður. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru tvær laugar, Hellulaug í Vatnsfirði og Reykjarfjarðarlaug í Reykjarfirði. Flestir ferðamenn sem fara um Bíldudalsveg staldra við hjá Fossi í Fossfirði.

Hvar: Heilsársvegur um Dynjandisheiði ásamt Bíldudalsvegi kunna að hafa áhrif á ýmsa þætti ferðamennsku og útivistar, sérstaklega að vetrarlagi. Í frummatsskýrslu verður fjallað um núverandi ferðamennsku og útivist á svæðinu. Fjallað verður um markverða staði.



Mynd 68. Útivist og ferðamennska (loftmynd: Loftmyndir ehf).



Mynd 69. Útsýni frá Dynjanda að Vestfjarðavegi, Dynjandavegi og bílastæði (mynd: HA, 2012).

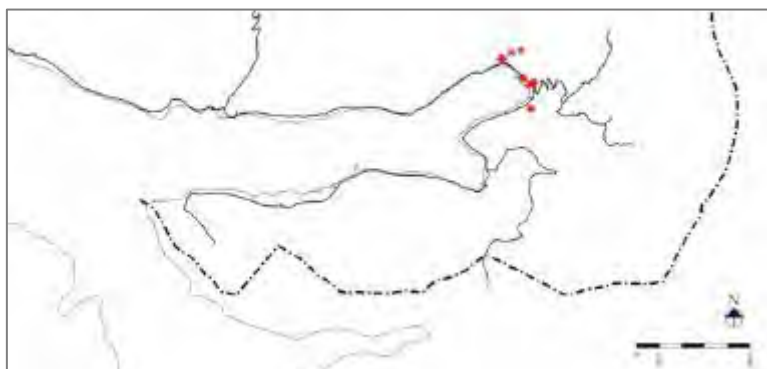
Hvenær, hvernig: Tekið verður saman yfirlit yfir útivistarmöguleika í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Gerð verður grein fyrir áhugaverðum stöðum við veginn til að staðsetja áningar-eða útsýnisstaði. Gönguleiðir, reiðleiðir, heitar laugar og veiðistaðir verða sett fram á uppdráttum (mynd 68).

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á ferðamennsku og útivist. Einnig verður metið hvaða áhrif aukin umferð getur haft á upplifun þeirra sem leið eiga um svæðið. Skoðað verður hvernig framkvæmdin fellur að núverandi aðstæðum og því sem gert er ráð fyrir á skipulagi.

5.1.11. Menningarminjar

Fornleifaskráning er skipuleg kortlagning allra menningarminja, þ.e. mannvistarleifa sem eru eldri en 100 ára og teljast því friðhelgar skv. þjóðminjalögum. Fornleifaskráningu er skipt í aðal-, svæðis- og deiliskráningu.

Svæðisskráning fornleifa hefur farið fram á mögulegu framkvæmdasvæði í tengslum við gerð aðalskipulags. Svæðisskráning er heimildasöfnun en þar eru minjar ekki staðsettar. Í aðalskipulagi Vesturbyggðar kemur fram að fornleifaskráning skuli fara fram í tengslum við stórfamkvæmdir, m.a. vegagerð og efnistöku. Engar friðlýstar fornleifar eru innan 100 m frá mögulegu framkvæmdasvæði.



Mynd 70. Skráðar fornminjar í grennd við framkvæmdasvæðið í Ísafjarðarbæ (Teiknistofan Eik ehf. 2009).



Mynd 71. Sögu og minjastaðir í Vesturbyggð (Landmótun ehf. 2006).

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á menningarminjar á svæðinu. Áhrifin geta helst orðið af völdum jarðrasks vegna vegagerðar og á efnistökuöðum. Það er stefna Vegagerðarinnar að hliðra mannvirkjum eins og kostur er þannig að fornleifum verði ekki raskað.

Hvenær og hvernig: Fornleifafræðingur hjá Náttúrustofu Vestfjarða var fenginn til að gera fornleifaskráningu og vettvangsathuganir á mögulegu framkvæmdasvæði. Sumarið 2015, 2016 og 2017 var rannsakað 300 metra breitt svæði meðfram veglínunum, þ.e. 150 m til hvorrar handar. Einnig voru möguleg námusvæði skoðuð. Ekki voru skráðar minjar sem eru utan þessarar viðmiðunar.

Allir skráðir staðir hafa verið innmældir inn í ÍSN93, hnitakerfi Íslands. Minjastöðunum verður lýst og teknar voru ljósmyndir af hverjum stað.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða settar fram niðurstöður vettvangsathugana með upplýsingum um hvern stað og staðsetningu hans. Minjastaðir verða merktir inn á loftmyndakort. Gerð verður grein fyrir áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á menningarminjar og settar fram tillögur um mótvægisáðgerðir.

Gert er ráð fyrir að við verkhönnun Vestfjarðavegar verði veglínur og námusvæði færð til að sneiða framhjá fornleifum eins og hægt er. Ef nauðsynlegt reynist að raska fornleifum eða rannsaka þær vegna framkvæmdanna verður aflað leyfis hjá Minjastofnun Íslands í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012. Framkvæmdaraðili mun hafa samráð um það við rannsóknaraðila og afla leyfa ef þörf krefur.

5.1.12. Verndarsvæði

Fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur um friðlýst svæði, hverfisverndað svæði, svæði á náttúruminjasrá og verndarsvæði Breiðafjarðar (lög nr. 54/1999) (teikning 2). Vatnsfjörður var auglýstur friðland árið 1975 en hann er einnig innan verndarsvæðis Breiðafjarðar, Dynjandi var friðlýstur sem náttúruvætti árið 1981, Geirþjófsfjörður er á svæði nr. 310 í náttúruminjasrá og mögulegt framkvæmdasvæði í Ísafjarðarbær er innan hverfisverndarsvæðis nr. H1 í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 (kafli 2.5.).

Auk þessa er mögulegt að framkvæmdin geti raskað vistkerfum eða jarðmyndunum sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 og skal forðast röskun þeirra nema brýna nauðsyn

beri til og sýnt þyki að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Um er að ræða leirur (sem telst bæði til jarðmyndana og vistkerfa), votlendi sem er stærra en 2 ha og sjávarfitjar.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á verndargildi svæðanna. Í frummatsskýrslu verður fjallað um verndarsvæðin.

Hvenær, hvernig: Aflað verður upplýsinga um verndarsvæðin sem framkvæmdasvæðið liggur um. Tekin hafa verið saman gögn yfir eldri vegaf framkvæmdir sem raskað hafa grunnsævi, fjörum eða leirum innan verndarsvæðis Breiðafjarðar og hversu margir firðir innan verndarsvæðisins verða eftir óraskaðir með tilliti til fyrirhugaðrar vegaf framkvæmdar. Teikning 8 sýnir rask vegna vegagerðar innan verndarsvæðis Breiðafjarðar.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á verndarsvæðin með hliðsjón af 2. og 3. grein náttúruverndarlaga:

2. gr. Verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi og tegundir.

Til að stuðla að vernd líffræðilegrar fjölbreytni skal stefnt að því:

- a. að viðhalda fjölbreytni vistgerða innan náttúrulegra útbreiðslusvæða þeirra með þeirri tegundafjölbreytni og þeim vistfræðilegu ferlum sem einkenna hverja vistgerð og tryggja ákjósanlega verndarstöðu einstakra vistgerða,
- b. að standa vörð um og efla vistkerfi landsins svo eðli þeirra, gerð og virkni sé tryggð til framtíðar,
- c. að varðveita tegundir lífvera og erfðafæðilega fjölbreytni þeirra og tryggja ákjósanlega verndarstöðu þeirra þannig að tegundirnar nái að viðhalda sér í lífvænlegum stofnum til lengri tíma á náttúrulegum búsvæðum sínum. Þetta markmið gildir ekki fyrir framandi tegundir.

3. gr. Verndarmarkmið fyrir jarðminjar, vatnasvæði, landslag og víðerni.

Til að stuðla að vernd jarðfræðilegrar fjölbreytni landsins og fjölbreytni landslags skal stefnt að því:

- a. að varðveita skipulega heildarmynd af jarðfræðilegum ferlum og fyrirbærum sem gefa samfellt yfirlit um jarðsögu landsins,
- b. að vernda jarðmyndanir sem eru sérstakar eða einstakar á lands- eða heimsvísu,
- c. að vernda vatnsfarvegi, fossa og stöðuvötn svo sem kostur er,
- d. að varðveita landslag sem er sérstætt eða fágætt eða sérlega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis,
- e. að standa vörð um óbyggð víðerni landsins.

5.1.13. Heilsa og hljóðvist

Núverandi vegir eru malarvegir með fremur lítilli umferð, en umferðin hefur þó aukist mikið á seinustu árum vegna fjölgunar ferðamanna. Mögulegt framkvæmdasvæði er talsvert notað til útivistar, aðallega í grennd við Flókalund og Dynjanda. Við Foss í Fossfirði er íbúðarhús í 100 m fjarlægð frá vegi. Gert er ráð fyrir að nýr vegur liggja lengra frá íbúðarhúsinu. Í Dufansdal, Reykjarfirði og Trostansfirði eru frístundahús en þau eru ekki nálægt núverandi vegi. Hins vegar er Hótel Flókalundur í tæplega 40 m fjarlægð frá Vestfjarðavegi og tjaldsvæðið ofan Flókalundar í aðeins 30 m fjarlægð og tjaldsvæðið neðan hótelsins í um 10 m fjarlægð, eða fast við veginn. Vegagerðin leggur fram tvær veglínur, **veglínu F og A2**, þar sem vegurinn er færður fjær ferðapjónustunni til að bæta öryggi og hljóðvist.

Búast má við að umferð um Vestfjarðaveg muni aukast þegar vegalengdir stytast og vegurinn verður öruggari og betri. Aukin umferð um núverandi veg í kjölfar opunar Dýrafjarðarganga myndi hafa í för með sér fjölgun slysa, rykmengun og hávaða.

Á framkvæmdatíma eykst ryk og hávaði á svæði næst fyrirhuguðum vegi vegna sprenginga og umferðar vinnuvéla. Nýr og endurbýggður vegur verður með bundnu slitlagi og byggður í samræmi við öryggiskröfur Vegagerðarinnar. Hann getur stýtt leiðir (háð leiðarvali), bætt umferðaröryggi, dregið úr

hávaða, útblæstri og rykmengun og þar með haft jákvæð áhrif á heilsu þeirra sem ferðast um veginn eða dveljast í nágrenni hans.

Nýir vegir verða að mestu í grennd við núverandi vegi. Mesta færslan er á **veglinu F** í Vatnsfirði og **veglinu X** í Trostansfirði. Nýir vegir munu ekki liggja nær íbúðarhúsum, frístundahúsum, hóteli eða tjaldsvæði en núverandi vegir, nema að Vestfjarðavegur færist nær orlofsbyggð stéttarfélagi í Vatnsfirði, en verður samt áfram í góðri fjarlægð. Öll skilyrði um hljóðvist við íbúðarhúsnæði og frístundahús verða uppfyllt í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Markmið reglugerðarinnar er að koma í veg fyrir eða draga úr skaðlegum áhrifum af völdum hávaða. Við íbúðarhús þarf að uppfylla skilyrði um 55 dB(A) utan við húsvegg og í skilgreindri sumarhúsabyggð 45 dB(A) utan við húsvegg.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á heilsu og hljóðvist á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Hvenær, hvernig: Vegagerðin mun afla upplýsinga um heilsu og hljóðvist á svæðinu.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður fjallað um heilsu og hljóðvist á svæðinu og metin áhrif mögulegrar framkvæmdar á þessa umhverfisþætti.

5.2. MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG VÖKTUN

Í frummatsskýrslu verður fjallað um fyrirbyggjandi aðgerðir til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið. Einnig verður greint frá mótvægisáðgerðum til að bæta fyrir þau neikvæðu umhverfisáhrif sem framkvæmdin kann að hafa í för með sér. Fjallað verður um hvort vöktun er fyrirhuguð, þ.e. hvort og þá hvernig fylgst verður með hvort markmiðum mótvægisáðgerða er náð. Ef þörf er á vöktun mun koma fram til hvaða aðgerða megi grípa ef í ljós kemur að áhrif framkvæmdarinnar verði meiri og/eða önnur en gert var ráð fyrir.

Greint verður frá hvernig og hvar votlendi, birkikjarr og annað gróðurlendi verður endurheimt til að bæta fyrir vistkerfi sem glatast og hvort og þá hvernig vöktun verði með ástandi svæða að framkvæmd lokinni til að fylgjast með hvort markmiðum endurheimtar og uppgræðslu verði náð. Varðandi uppgræðslu mun koma fram hvort fyrirhugað er að nýta núverandi gróðurhulu á einhvern hátt. Við útfærslu á uppgræðslu verður stuðst við leiðbeiningar Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli og haft samráð við landeigendur, viðkomandi bæjarstjórn, fulltrúa Umhverfisstofnunar, Skógrækt ríkisins og Landgræðslu ríkisins um fyrirkomulag landbóta, m.a. staðarval og uppgræðsluáðferðir.

5.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD

Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd, bæði á framkvæmdatíma og þó einkum á rekstartíma. Ekki er miðað við að gera rannsóknir til að meta áhrif þeirra á framkvæmdina. Í frummatsskýrslu verður þó skoðað hvort hægt er að grípa til aðgerða til að draga úr áhrifunum.

5.3.1. Veðurfar

Nálægar veðurstöðvar eru staðsettar á Kleifaheiði, Hálfán, Mikladal ofan Patreksfjarðar og Gemlufallsheiði. Þær eru allar sjálfvirkar.

Nýr Vestfjarðavegur getur sums staðar haft í för með sér háar bergskeringar og háar fyllingar. Við frágang vegarins verður vegriðum komið fyrir í samræmi við hönnunarreglur Vegagerðarinnar, t.d. þar sem farið verður yfir sjó og þar sem bratt verður fram af veginum. Mörg dæmi eru um að snjór safnist í brattar skeringar og við vegrið enda skapa slíkar aðstæður iðustrauma. Við hönnun vegarins verður sérstaklega hugað að þessum þætti og reynt að draga úr hættu á snjósöfnun með mjúkum fláum til að draga úr mögulegum iðustraumum. Fjallað verður nánar um veðurfar í frummatsskýrslu og áhrif þess á hönnun vegar.

5.3.2. Náttúruvá

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruaflanna, snögg og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns. Aðeins hefur verið gert staðbundið hættumat á nokkrum stöðum í

dreifibýli Ísafjarðarbæjar. Ekki hefur verið gerð úttekt á hættusvæðum vegna ofanflóða á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í Vesturbyggð og Ísafjarðarbæ.

Á svæðinu getur stafað hætta af náttúruvá. Þar ber helst að nefna snjóflóð, skriðuföll og vatnavexti. Auk þess getur stafað hætta af vondum veðrum. Á núverandi vegi er víða hætta á skriðuföllum (teikning 4).

Jarðfræðideild Vegagerðarinnar mun kanna heimildir um náttúruvá. Leitað verður frekari upplýsinga um ofanflóð á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Snjósöfnun og snjóflóð á svæðinu eru vel þekkt meðal þeirra sem sjá um snjóhreinsun á veginum. Einnig verða kannaðar heimildir um flóð í ám á svæðinu.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir áhrifum af náttúruvá á veglínur.

5.4. KORT OG UPPDRÆTTIR

Í frummatsskýrslu verða framkvæmdir kynntar með skýringaruppdráttum og myndum. Sýndar verða veglínur með skeringum og fyllingum, rannsóknarsvæði, framkvæmdasvæði og afmörkuð efnistökusvæði á loftmyndakortum. Gróðurlendi og menningarminjar á rannsóknarsvæðinu verða sýnd á uppdráttum. Gert er ráð fyrir að mælikvarðar korta og uppdráttar verði í 1:10.000-1:400.000, í samræmi við það sem þau eiga að sýna.

5.5. FYRIRLIGGJANDI GÖGN

Helstu gögn og rannsóknir sem liggja fyrir og stuðst verður við í matsvinnunni eru eftirfarandi:

Landnotkun og mannvirki

- Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018.
- Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020.
- Samgönguáætlun 2011 – 2022.

Verndarsvæði

- Umhverfisstofnun: Náttúruminjaskrá
- Umhverfisstofnun: Náttúruverndaráætlun 2004-2008 og náttúruverndaráætlun 2009-2013.

Gróðurfar og fuglalíf

- Náttúrufræðistofnun Íslands: Válistar
- Náttúrufræðistofnun Íslands: Vistgerðakort
- Náttúrufræðistofnun Íslands: Mikilvæg fuglasvæði á Íslandi

Jarðmyndanir

- Jarðfræðikort NÍ

Fornleifar og aðrar menningarminjar

- Minjastofnun: Skrá um fornleifarannsóknir

Útivist og ferðamennska

- Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson, 2010. *Vegur um Dynjandisheiði. Mat á samfélagsáhrifum*. Rannsókn- og Þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.

Landslag

- Þóra Ellen Þórhallsdóttir, Þorvarður Árnason, Hlynur Bárðarson, Karen Pálsdóttir, 2010. *Íslenskt landslag. Sjónræn einkenni, flokkun og mat á fjölbreytni*. Unnið fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma. Háskóli Íslands.

5.6. NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í matsvinnunni verða metin áhrif framkvæmdarinnar á þá umhverfisþætti sem rætt hefur verið um hér að ofan, þ.e. náttúrufar, landslag og samfélagslega þætti og gerður samanburður á áhrifum þeirra veglína sem hér eru kynntar. Niðurstaða matsvinnunnar mun felast í því að meta hversu mikil áhrif framkvæmdin mun hafa á umhverfið og hvernig hún nær settum markmiðum. Á grundvelli matsvinnunnar mun Vegagerðin leggja framkvæmdina fram til athugunar Skipulagsstofnunar.

6. KYNNING OG SAMRÁÐ

6.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU

Rannsóknir á svæðinu fóru fram sumarið 2015 og 2016 en viðbótarrannsóknir voru gerðar sumarið 2017. Gengið verður frá rannsóknaskýrslum veturinn 2017-2018. Vegagerðin áformar að vinna við hönnun veglína og gerð frummatsskýrslu á árinu 2018. Haustið 2018 er áætlað að senda frummatsskýrslu til Skipulagsstofnunar. Gert er ráð fyrir að kynna frummatsskýrsluna og fyrirhugaða framkvæmd í samræði við Skipulagsstofnun þegar athugun Skipulagsstofnunar á frummatsskýrslu er hafin. Áætlanir eru um að matsskýrslan verði send til formlegrar athugunar hjá Skipulagsstofnun fyrri hluta árs 2019 og 4 vikum síðar muni stofnunin gefa álit sitt um fyrirhugaða framkvæmd.

Tafla 12. Tímaáætlun matsvinnu, með fyrirvara um breytingar.

	2017		2018					2019				
	júl		maí	júní	okt	nóv	des	jan	feb	mar	apr	
Drög að tillögu að matsáætlun kynnt	■											
Tillaga að matsáætlun til meðferðar hjá Skipulagsstofnun			■	■								
Vinnsla frummatsskýrslu í samræmi við matsáætlun				■	■	■						
Skipulagsstofnun metur hvort frummatsskýrsla uppfylli kröfur						■						
Formleg athugun Skipulagsstofnunar á frummatsskýrslu						■	■					
Framkvæmdaaðili vinnur úr umsögnum og athugasemdum í matsskýrslu								■	■	■		
Álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu											■	■

6.2. SAMRÁÐ

Meðan á matsvinnu stendur verður leitað til leyfisveitenda, annarra umsagnaraðila og almennings sem eru m.a:

- Bæjarstjórn Vesturbyggðar Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
- Bæjarstjórn Ísafjarðarbæjar Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
- Breiðafjarðarnefnd Umsagnaraðili og samráðsaðili
- Landeigendur Samráðsaðili
- Landgræðsla ríkisins Umsagnaraðili og samráðsaðili
- Minjastofnun Íslands Umsagnaraðili og mögulegur leyfisveitandi
- Umhverfisstofnun Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
- Náttúrufræðistofnun Íslands Umsagnaraðili og samráðsaðili
- Hafrannsóknastofnun Umsagnaraðili og samráðsaðili
- Fiskistofa Umsagnaraðili og leyfisveitandi
- Orkustofnun Umsagnaraðili og mögulegur leyfisveitandi
- Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða Umsagnaraðili og leyfisveitandi
- Skógrækt ríkisins Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi
- Landsnet Umsagnaraðili og samráðsaðili

6.3. ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN

Í júlí 2017 voru drög að matsáætlun kynnt. Bréf voru send leyfisveitendum, umsagnar- og samráðsaðilum og drögin kynnt almenningi með auglýsingu í Fréttablaðinu og á heimasíðum Vesturbyggðar <http://www.vesturbyggd.is>, Tálknafjarðarhrepps <http://talknafjordur.is>, Bæjarins besta <http://www.bb.is/> og Vegagerðarinnar <http://www.vegagerdin.is>.

Umsagnaraðilum, samráðsaðilum og almenningi var veittur 3ja vikna frestur til að skila inn athugasemdum varðandi drög að tillögu að matsáætlun. Öllum sem þess óskuðu var veittur lengri frestur. 20 athugasemdir bárust. Eftirfarandi eru þær athugasemdir sem bárust og svör Vegagerðarinnar við þeim.

1	Guðmundur Ragnar Björgvinsson (yfirverkstjóri hjá Vegagerðinni)
2	Vesturbyggð
3	Orkustofnun
4	Hótel Flókalundur
5	Veritas lögmenn, Dufansdalur-Efri
6	Landsnet
7	Starfshópur um veg um Dynjandisheiði
8	Gísli Eiríksson (í starfshóp um veg um Dynjandisheiði)
9	Sigurður Hreinsson (í starfshóp um veg um Dynjandisheiði)
10	Kristinn Vilhelmsson, Trostansfjörður

11	Bríet Böðvarsdóttir, Seftörn í Vatnsfirði
12	Elva Björg Einarsdóttir
13	Hlynur Vigfús Björnsson, Reykjarfjörður
14	Landgræðsla ríkisins
15	Samgöngufélagið
16	Breiðafjarðarnefnd
17	Fjórðungssamband Vestfjarða
18	Finnur Torfi Magnússon, Trostansfjörður
19	Umhverfisstofnun
20	Halldór Jónsson jr, Trostansfjörður

Tekið skal fram að þegar drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt stóð til að leggja fram þrjár veglínur Vestfjarðavegar, **veglínur A, B og C** og eina veglínu Bíldudalsvegar, **veglínu X**.

Athugasemdir sem bárust snúa flestar að þeim veglínunum sem kynntar voru, en einnig um áfangaskiptingu framkvæmdarinnar. Tekin var ákvörðun um að áfangaskipta framkvæmdinni og endurskoða legu veglína sem lagðar eru fram. Í tillögu að matsáætlun eru lagðar fram fleiri veglínur en kynntar voru í drögum að tillögu að matsáætlun, auk þess sem breyttar veglínur í Vatnsfirði eru lagðar fram í stað **veglínu B og veglínu A**.

1. Guðmundur Ragnar Björgvinsson, yfirverkstjóri hjá Vegagerðinni, bréf dags. 12. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Ég hef á undanförunum árum, tengt mínu starfi fylgst með umræðu og hönnun nýs vegar um Dynjandisheiði og hef rætt all nokkuð við Kristján Kristjánsson um hönnunina, spurt og komið með ábendingar um ýmislegt þessu varðandi og fengið svör, einnig farið yfir ýmsa þætti með Gísli Eiríkssyni og einu sinni með nefnd sem Gísli var í forsvari fyrir.

Því vil ég senda þér ábendingu um ákveðið svæði sem ég tel rétt að skoða betur í öllu tilliti.

Ég er með kortasjána á skjánum og hönnunarlínur og stöðvarsetningu núverandi vegar, það sem ég vil koma á framfæri er á kafla 60-37 st. 9800 og áfram á kafla 60-38 að st. 0.900 [stöð 29600-30500 á veglínu A og B].

Fyrirhuguð lega vegar og gríðarleg skering um Álfthajalla ofan Búðavíkur og á Búðavíkurhlíð er það sem ég geri athugasemdir við, bæði er að þarna er snjóflóðasvæði og hrun úr brattri hlíðinni og ekki síst er það að ásýnd svæðissins innan friðlýsts náttúruvættis í Dynjandisvogi yrði fyrir óbætanlegu raski og skering sem fylling í svona brattri hlíð myndi líta hræðilega út frá öllum sjónarhornum við Dynjandisvog og víðar að séð, allt frá Hrafnseyri.

Mig í sannleika sagt undrar að ekki skuli leitast við að raska sem minnstu innan Dynjandisvogs, vegna friðlýsingar svæðissins og allt gert til að sátt geti orðið um nauðsynlega vegarlagningu um Dynjandisdal.

Ég reyndar tel að rétt sé að fara bland af núverandi vegi og næst neðstu „bláu“ línunnar sem er í hönnunargögnunum, það hefur í för með sér mun minna rask og ekkert sem á að raska langhalla, leiðin yrði að vísu örlítið lengri, en vegurinn að Dynjanda styttri, og mun ódýrari framkvæmd, sem líkur eru á að sátt yrði um. Vel framkvæmanlegt yrði að hlífa tóftum og fjöru í Búðavík með skeringu þar, sem yrði síður áberandi en annað.

Með kveðju og ósk um nánari skoðun á framangreindu.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdu Guðmundar Ragnars Björgvinssonar

Vegagerðin gerir sér grein fyrir að þessi staður er mjög viðkvæmur og að allt rask á þessum kafla mun verða áberandi í landslaginu vegna nálægðar við ferðamannastaðinn og friðlýsta svæðið Dynjanda.

Aflað hefur verið frekari upplýsinga um snjóflóðasvæði í Búðavíkurlíð. Ákveðið hefur verið að leggja fram nýja veglínu á þessum kafla sem fylgir núverandi vegi betur. Það hefur reyndar í för með sér að hún verður með skertum hámarkshraða, eða 50 km/klst. Nýja veglínan um Dynjandisvog er kölluð **veglína D** og er fjallað um hana í kafla 3.4. Umhverfisáhrif hennar verða metin í frummatsskýrslu.

2. Vesturbyggð, bréf 13. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Á 805. fundi bæjarráðs Vesturbyggðar 11. júlí var eftirfarandi bókað.

3. Vegagerðin – tillögur fyrir Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði og Bíldudalsveg – 1707009.

Lagt fram bréf dags. 5. júlí sl. frá Vegagerðinni um drög að kynningu tillögu að matsáætlun um Vestfjarðaveg (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsveg (63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði. Athugasemdafrestur er til 31. júlí 2017.

Bæjarráð leggur áherslu á að fyrsti áfangi framkvæmdar verði við Bíldudalsveg upp að Helluskarði sem nýtist atvinnu- og mannlífi á suðursvæði Vestfjarða, en gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við tillögu að matsáætlun um Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði og Bíldudals.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdu bæjarráðs Vesturbyggðar

Engar ákvarðanir hafa verið teknar um í hvaða áfanga framkvæmdarinnar verður ráðist fyrst. Í frummatsskýrslu verður fjallað um mögulega áfangaskiptingu.

Fundur Vesturbyggðar og Vegagerðarinnar. Fundarmenn voru; tveir fulltrúar Vegagerðarinnar, bæjarfulltrúar og fulltrúar í skipulags- og umhverfisráði í Vesturbyggð. Fundargerð Vegagerðarinnar frá 10. ágúst 2017:

Helstu atriði sem komu fram á fundinum voru:

1. Áhyggjur af að tillögur Vegagerðarinnar að þverun Vatnsfjarðar myndi gera umhverfismatsferlið mjög flókið og koma í veg fyrir að vegurinn verði lagður á næstu árum. Einnig myndi vegurinn gjörbreyta upplifun þeirra sem fara í Hellulaug, hvort heldur sem **veglína A eða B** yrði farin.

Vegagerðin tók undir áhyggjur Vesturbyggðar um að tillögur Vegagerðarinnar að þverun Vatnsfjarðar geti gert umhverfismatsferlið flókið og seinkað framkvæmdum. Einnig hefur Vegagerðin áhyggjur af að nýr vegur geti breytt upplifun þeirra sem fara í Hellulaug, hvort heldur sem veglína A eða B yrði farin. Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar verða sjónræn áhrif framkvæmdarinnar metin og skoðað hvort mótvægisáðgerðir eru mögulegar til að draga úr sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar (kafla 5.1.9. og 5.1.10.).

Vegagerðin bendir á þá umræðu sem fór fram haustið 2017 um náttúrulegar á Íslandi http://www.mbl.is/frettir/innlent/2017/09/05/enginn_ber_i_raun_abyrgdina/

2. Bent var á að það væri mikið um gangandi vegfarendur í Vatnsfirði og að það þyrfti að tryggja öryggi þeirra.

Vegagerðin tók fram að lagning Vestfjarðavegar eftir **veglínu A eða B** í Vatnsfirði myndi auka mjög öryggi gangandi vegfarenda í firðinum.

3. Komið hefur fram andstaða við tillögu Vegagerðarinnar að legu vegarins í Reykjarfirði. Fólk vill geta horft yfir veginn og út á sjóinn þegar setið er í Reykjarfjarðarlaug. Vegur úti í sjó myndi breyta útsýninu verulega.

Fram kom að Vegagerðin muni leggja fram nýja veglínu fyrir botn Reykjarfjarðar (kafli 3.4.).

4. Spurt var hvort mögulegt sé að skipta verkinu í frummatsskýrslu í þrjá áfanga, svo mögulegt sé að hefja framkvæmdir á Bíldudalsvegi og Vestfjarðavegi frá Flókalundi að Mjólká, án þess að niðurstaða um legu vegarins í Vatnsfirði liggja fyrir. Kristján sagði að það mætti skoða það, en efnismálin væru þá í uppnámi, því mikið efni félli til úr Pennusneiðingnum sem mætti nota við þverun Vatnsfjarðar.

Vegagerðin telur að mögulegt sé að skipta verkinu í frummatsskýrslu í þrjá áfanga, svo hefja megi framkvæmdir á Bíldudalsvegi og Vestfjarðavegi frá Flókalundi að Mjólká, án þess að niðurstaða um legu vegarins í Vatnsfirði liggja fyrir. Verði ekki af þverun Vatnsfjarðar þarf að minnka efnisþörf framkvæmdarinnar verulega og endurskoða þarf hönnun skeringa með hliðsjón af því.

5. Kynnt var ný veglína í Trostansfirði, sem þverar Sundalsá ofan við ósinn, en ekki á ósnum. Fundarmönnum leist vel á hana og ákveðið að hún yrði í matinu. Veglínan kallast, **veglína Z** (kafli 3.4.).

6. Rætt var um að auk þess yrðu skoðaðar nýjar veglínur á 4 stöðum:

- a) Við Flókalund, þar sem vegurinn fylgir núverandi vegi á lengri kafla og verður ekki úti í sjó framan við Hellulaug (mögulega skertur hámarkshraði), **veglína A2**.
- b) Um jarðgöngin Kollagötugöng, **veglína E**
- c) Um Dynjandandisvog, **veglína D**. Hún fylgir núverandi vegi fyrir Stórhól og um Búðavík (með skertum hámarkshraða).
- d) Í Reykjarfirði, **veglína Y**. Veglínan er uppi á landi og það nærri Reykjarfjarðarlaug að þegar setið er í lauginni og horft út á sjó, verður vegurinn ekki í sjáanlegur, þótt umferð um hann verði sýnileg (kafli 3.4.).

Þegar skoðun lýkur verður tekin ákvörðun um hvort nýjar veglínur verði kynntar í tillögu að matsáætlun.

Fram kom á fundinum að Orkustofnun væri búin að veita Orkubúi Vestfjarða rannsóknarleyfi vegna áætlana um 3ja MW Helluvirkjun í Vatnsfirði.

Vesturbyggð, bréf frá 31. ágúst 2017:

Í framhaldi fundarins þann 10. ágúst bókaði skipulags- og umhverfisráð eftirfarandi bókun á 37. fundi sínum þann 21. ágúst:

„Lagt fram bréf dags. 5. júlí sl. frá Vegagerðinni um drög að kynningu tillögu að matsáætlun um Vestfjarðaveg (60) um Dynjandisheiði og Bíldudalsveg (63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði.

Skipulags- og umhverfisráð leggur til við Vegagerðina að matsáætluninni verði skipt upp í þrjá hluta:

1. *Bíldudalsvegur(63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi (60) á Dynjandisheiði.*
2. *Vestfjarðavegur (60) frá Mjólká að mörkum friðlands Vatnsfjarðar.*
3. *Friðland Vatnsfjarðar.*

Einnig leggur skipulags- og umhverfisráð áherslu á að reynt verði að ná samkomulagi við landeigendur um legu nýs vegar. Vakin er athygli á að verið er að vinna deiliskipulag fyrir Flókalund.“

Bæjarstjórn Vesturbyggðar tók undir bókun skipulagsnefndar á 312. fundi bæjarstjórnar þann 30. ágúst og staðfesti hana þar með.

Svar Vegagerðarinnar við bréfinu

Ekki er hægt að verða við tillögu skipulags- og umhverfisráðs Vesturbyggðar þar sem nauðsynlegt er að geta ráðist sem fyrst í gerð nýs vegar upp Pennudal og um Helluskarð, en friðlandið nær upp að vatnaskilum við Norðdal. Vegagerðin hafði samráð við bæjarstjóra Vesturbyggðar vegna þessara athugasemda. Niðurstaða samráðsins var að miða við að eftirfarandi áfangaskiptingu :

1. Vestfjarðavegur í Vatnsfirði frá Hörgsnesi að Barðastrandarvegi
2. Vestfjarðavegur (60) frá Barðastrandarvegi að Mjólkárviðrun
3. Bíldudalsvegur(63) frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðavegi (60) á Dynjandisheiði

Upplýsingum um tilhögun framkvæmdarinnar í tillögu að matsáætlun hefur verið breytt. Vegagerðin hefur ákveðið að skipta umfjöllun um verkið í frummatsskýrslu í þrjú áfanga, svo mögulegt verði að hefja framkvæmdir á einstökum köflum vegarins, án þess að niðurstaða um legu vegarins á öðrum köflum liggi fyrir.

Vegagerðin mun reyna að ná samkomulagi við landeigendur um legu nýrra vega. Lögum samkvæmt skal hafa samráð við Vegagerðina um gerð nýs deiliskipulags við Hótel Flókalund.

3. Orkustofnun, bréf 19. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Orkustofnun gerir engar athugasemdir við matsáætlun fyrir Vestfjarðaveg o.fl.

4. Hótel Flókalundur, bréf 23. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun. Vegagerðin hefur gefið athugasemdunum númer svo auðveldara sé að svara þeim. Að lokinni hverri spurningu er svar frá Vegagerðinni:

Almennt svar Vegagerðarinnar

Vegagerðin mun hafa athugasemdir Pennu ehf til hliðsjónar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Þegar undirbúningur að hönnun nýs Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði hófst á árinu 2009, með skipun starfshóps um framkvæmdir á Dynjandisheiði, var gert ráð fyrir að upphaf framkvæmdasvæðis yrði við vegamót Vestfjarðavegar og Barðastrandarvegar við Flókalund.

Í ljósi vaxandi umferðar og fjölgunar ferðamanna er eðlilegt og nauðsynlegt að huga að þróun ferðapjónustunnar í Flókalundi eins og eigendur Pennu hafa þegar hafist handa við. Vegagerðin telur að Pennu ehf sé nú þegar þröngur stakkur sniðinn með því landrými sem félagið hefur yfir að ráða. Stækkun hótelsins og stækkun tjaldsvæðisins þarfnast landrýmis. Bílastæði, sem rúmar ákveðinn fjölda stórra sem smárra rúta, nokkrar vöruflutningabifreiðar og tugi smábíla verður að vera fyrir hendi. Stóru ökutækin þurfa mikið athafnabláss, helst að hafa sér inn og útakstur svo öryggis sé gætt. Ennfremur þarf að huga að eldsneytisafgreiðslu, bæði rafmagns og jarðeldsneytis. Bílaþvottaplan heyrir vonandi sögunni til.

Vegagerðin telur að til að tryggja öryggi vegfarenda og Pennu ehf nægilegt landrými, sé farsælast að færa veginn, svo bæði markmiðin geti náðst. Lega **veglína A og B** sem kynntar voru í drögum að tillögu að matsáætlun hefur verið endurskoðuð og nýjar veglínur sem koma betur til móts við landnotkun og náttúrufar við Flókalund eru kynntar í tillögu að matsáætlun, **veglínur A2, A3 og F**.

Veglína A3 fylgir núverandi vegi við Hótel Flókalund en **veglínur F og A2** liggja úti í sjó við Flókalund. Vegagerðin telur að með færslu vegarins fjær hótelinu, og að leggja hann upp Pennudal vestan Pennu, verði Pennu ehf tryggt landrými til þróunar starfsemi sinnar. Með nýjum vegi eftir **veglínu F eða A2** yrði öll umferð gangandi hvort heldur niður í fjöruna eða að Hellulaug öruggari. Með **veglínu A2** þyrfti þó

undirgöng. Verulega drægi úr ónæði hótél- og tjaldsvæðisgesta vegna betri hljóðvistar á athafnasvæði Pennu ehf. Það hefur víða sýnt sig að spurn eftir ferðamennsku hefur aukist þegar vegur er færður hæfilega fjær ferðapjónustufyrirtækjum. Akstursleiðin frá **veglinum A2 og F**, að Flókalundi yrði 200-300 m löng.

Athugasemd Hótels Flókalundar nr. 1

Hlutafélagið Penna ehf eignaðist öll mannvirki Hótels Flókalundar árið 1999. Meðal eigna Pennu ehf eru auk hótelsins tjaldstæðið á Kýrholti og Hellulaug. Landið er í eigu ríkisins og lóðarleigusamningur er í gildi á milli Pennu ehf og ríkisins og gildir hann til ársins 2028.

Á árunum 2014 – 2016 fjölgaði gistingu í Hótel Flókalundi um 25%. Velta Pennu ehf jókst á sama tíma um 60% og veitingasala hótelsins jókst um 120% og má rekja aukna veitingasölu til fleiri ferðamanna, sem fara um svæðið vegna betri samgangna á svæðinu og ekki síst vegna breyttrar veitingaaðstöðu hótelsins. Á árinu 2016 voru 12 starfsmenn í fullri vinnu í 4½ mánuð yfir sumarið.

Í maí 2017 samþykkti sveitastjórn Vesturbyggðar að Pennu ehf væri heimilt að gera deiliskipulag fyrir athafnasvæði Hótels Flókalundar á grundvelli framlagðrar skipulagsáætlunar. Skipulagsáætlunin er fylgirit með þessari umsögn.

Deiliskipulagsvinnan er hafin. Aðaltekningar af 12 herbergja stækkun hótelsins hafa verið lagðar fram og eru þær til afgreiðslu hjá sveitarfélaginu. Aðaltekningar af stækkuninni eru fylgirit með þessari umsögn. Fyrirkomulagstekning af endurbótunum, sem gerðar voru vegna Hellulaugar 2011 er einnig fylgirit með þessari umsögn.

Markmið Pennu ehf vegna deiliskipulags Flókalundar er að möguleiki verði á að í Flókalundi verði allt að 50 herbergja hótél, byggt í áföngum með tilheyrandi stækkun þjónusturýma þ.m.t. starfsmannabyggingum, gestastofu, aðstöðu fyrir afþreyingu s.s. baðhúsi, fuglaskoðunarhúsi og norðurljósaskýlum. Stefnt er að heilsársstarfsemi Hótels Flókalundar og þar með búsetu allt árið. Einnig er markmið Pennu ehf að stækka og útbúa betur tjaldsvæðið þ.m.t. að breyta aðkomu þess þannig að aðkoman verði ekki af þjóðveginum og svo áframhaldandi þróun Hellulaugar og umhverfi hennar.

Svar við athugasemd nr. 1

Í 28. gr. vegalaga nr. 80/2007 segir: 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 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.] 1) Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt [skipulagslögum] Við gerð deiliskipulags þarf að taka fullt tillit til umferðaröryggis.

Gerð hefur verið greining á umferðaröryggi við Flókalund og metið hvort mögulegt er að grípa til aðgerða á núverandi vegi til að auka öryggi vegfarenda.

Umferðaröryggi við Hótel Flókalund

Núverandi aðstæður eru alls óheppilegar m.t.t. umferðaröryggis:

- Vegurinn framhjá Flókalundi er stofnvegur C8, leyfilegur hámarkshraði 90 km/klst. Hönnunarhraði er ávallt að lágmarki jafn hár en oftast hærri en leyfilegur hámarkshraði.
- Sjö tengingar/vegamót eru á 730 m löngum kafla við Flókalund. Það samræmist ekki veghönnunarreglum (mynd 72).
 - Fjarlægð á milli vegamóta skv. veghönnunarreglum skal vera að lágmarki 400 m
 - Fjarlægð á milli tenginga skv. veghönnunarreglum skal vera að lágmarki 200 m



Mynd 72. Tengingar á Vestfjarðavegi í grennd við Hótel Flókalund og fjarlægðin milli þeirra (loftmynd: Loftmyndir)

Tengingar við Vestfjarðaveg (taldar upp frá hægri) eru:

1. að Hellulaug
2. að útskoti með ruslagámi
3. að Flókalundi
4. að plani við Flókalund
5. að Flókalundi /að upplýsingaskiltum, um er að ræða krossvegamót
6. Barðastrandarvegur
7. að tjaldsvæði

Í raun má segja að tengingar 3, 4 og 5 séu samfelldar og þar mögulegt án stýringar að aka inn og út af vegi á um 30 m kafla. Auk þessara tenginga er leiksvæði handan vegarins. Ætla má að gengið sé yfir veginn frá Flókalundi og tjaldsvæði til að komast að leiksvæðinu. Þetta er óásættanlegt m.t.t. umferðaröryggis. Ekki er ólíklegt að jafnframt sé gengið yfir veginn til að komast að baðstaðnum Hellulaug.



Mynd 73. Leiksvæði við Vestfjarðaveg neðan Flókalundar (mynd: www.ja.is).

Leiksvæði er innan öryggissvæði vegarins. Ekki þarf að spyrja að leikslokum verði ekið útaf vegi og inn á leiksvæðið séu börn eru þar að leik.

Lágmarksaðgerðir til að auka umferðaröryggi á svæðinu er að sameina tengingar 2, 3, 4 og 5 í eina tengingu sem yrði í að lágmarki 200 m fjarlægð frá vegamótum við Barðastrandarveg. Afmarka þyrfti lóð við öryggissvæði vegarins, helst við 14 m frá vegkanti. Að öðrum kosti ætti að setja vegrið upp meðfram veginum og afmarka svæðið þannig. Vegrið telst þó ávallt lakari kostur en hliðarsvæði vegar sem uppfyllir kröfur til umferðaröryggis. Leggja þarf af leiksvæði við veginn.



Mynd 74. Mögulegar tengingar til framtíðar miðað við núverandi legu Vestfjarðavegar (loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011).



Mynd 75. Hugmynd að fyrirkomulagi við Flókalund sem kemur til móts við lágmarksöryggiskröfur Vegagerðarinnar. Ljósbláar brotalínur meðfram vegi eru vegrið (loftmynd: Loftmyndir ehf. 2011)

Fyrir utan fjölda tenginga er brött brekka við tjaldsvæði og kröpp beygja austan við Flókalund sem ekki uppfylla ákvæði veghönnunarreglna.

- Beygjan er með um 140 m radíus en ætti að vera að lágmarki 336 m skv. veghönnunarreglum.
- Brekkan er 11 % en á veginum ætti ekki að vera meiri langhalli en 7 % skv. veghönnunarreglum.

Beygjan er það kröpp að gripið hefur verið til þess ráðs að setja upp skilti sem gefa upp leiðbeinandi hraða, -50 km/klst, í beygjunni. Leiðbeinandi hraði er alls ekki það sama og leyfilegur hámarkshraði.

Því uppfyllir núverandi vegur engan veginn ýmis ákvæði veghönnunarreglna. Veghönnunarreglur eru m.a. til þess settar að tryggja umferðaröryggi. Fækkun tenginga dugir þannig ekki til að kröfur um umferðaröryggi séu uppfylltar.

Tekið skal fram að það er ekkert í Veghönnunarreglum sem í raun bannar lítinn hönnunarhraða. Hins vegar dregur það verulega úr umferðaröryggi.

Atugasemd Hótel Flókalundar nr. 2

„Karlinn“ í Penningsdal er tómstundaverk vegagerðarmanna frá um 1950 eins og segir í matsáætluninni. Upphaf Hellulaugar er einnig tómstundaverk vegagerðarmanna á árunum 1977 – 1979. Laugin er í flæðarmálinu fyrir neðan núverandi þjóðveg um 400 m austan við Hótel Flókalund. Vatnið í lauginni er um 39°C heitt, sjálfrennandi og kemur úr borholu í um 40 metra frá lauginni. Alger uppbygging og stækkun laugarinnar og umhverfis hennar var gerð á árunum 2012 – 2013. Útlagður kostnaður Pennu ehf að frátöldum styrkjum, framreiknað, er um 8,5 milljónir króna vegna þeirra framkvæmda. Í nokkur skipti hafa gestir í laugina verið taldir og að meðaltali koma um tæplega 100 manns í hana á sólarhring fjóra mánuði á ári. Enginn veit hversu mikið hún er notuð yfir vetrarmánuðina en vitað er að hún er notuð. Útlendir ferðamenn vita af lauginni vegna ummæla annarra á samskiptamiðlum á upplifun þeirra af veru í lauginni. Hótel Flókalundur hefur engar beinar tekjur af notkun gesta á lauginni. Laugin hefur mikið aðdráttarafl fyrir hótelið, tjaldsvæðið og svæðið allt.

Svar Vegagerðarinnar

Við færslu Vestfjarðavegar frá umræddu svæði samkvæmt **veglínu A2 eða F**, verður ein megin aðkoma að Hótel Flókalundi. Núverandi vegur ætti því ekki að hamla frekari uppbyggingu svæðisins.

Fari umferðin um Vestfjarðaveg og Barðastrandarveg í **veglínu A2 eða F**, telur Vegagerðin að aðstæður við Flókalund verði viðunandi m.t.t. umferðaröryggis. Lítil sem engin gegnumstreymis-umferð verður um núverandi veg og því verða gönguleiðir á milli tjaldsvæðis, Flókalundar og Hellulaugar með ágætum. Fjöldi gesta í laugina segir til um brýna nauðsyn þess að gangandi vegfarendur þurfi ekki að ferðast og þvera þjóðveg þar sem allt að 25 m langir bílar eiga leið um. Þetta á enga samleið. Mikilvægt er að tryggja öryggi ferðamanna jafnframt því að flutningsleiðir helstu atvinnuvega séu greiðar.

Atugasemd Hótel Flókalundar nr. 3

Vegurinn um Dynjandisheiði var opnaður 1959. Helluskáli var reistur 1960 vegna vegtengingarinnar yfir Dynjandisheiði. Hótel Flókalundur varð til árið 1966 við stækkun Helluskálans. Hótelið var svo stækkað vegna hátíðarhaldanna í tilefni af 1000 ára búsetu á Íslandi árið 1974. Staðsetning Hótel Flókalundar var engin tilviljun því á þeim stað eru gatnamótin sem tengja Suðurfirðina við Norðurfirðina.

Penna ehf fagnar því mjög að fyrir liggi áætlun um vegbætur í Vatnsfirði, á Dynjandisheiði og til Bíldudals eins og þeim er lýst í „Drögum að matsáætlun“ frá í júlí 2017. Í drögunum er mikið fjallað um Vatnsfjörð og svæðið í kringum Flókalund. Pennu ehf er því ánægjuefni í því að geta komið á framfæri skoðunum fyrirtækisins á áætlun Vegagerðarinnar á veglagningu í kringum Hótel Flókalund.

Þegar öllum áætluðum vegframkvæmdum á Barðaströndinni frá Bjarkarlundi, yfir Dynjandisheiði og opnun Dýrafjarðaganga verður lokið segir í drögum að matsáætlun að leiðin frá Reykjavík til Ísafjarðar verði um 45 km styttri en núverandi leið er um Djúpið og einnig verður hún jafngreið. Reikna má með að um 60% aukning verði á umferð um Vatnsfjörð eftir 2020 þegar Dýrafjarðagöng opna miðað við núverandi umferð og enn meiri vegna þess að betri vegir auka umferð. Penna ehf er því með áætlun um stækkun hótelsins og stefnir á heilsársopnun þegar stækkuninni og framkvæmdum á Vestfjarðavegi lýkur.

Svar Vegagerðarinnar

Vegagerðin tekur undir með Pennu ehf um þróun umferðar í Vatnsfirði á komandi árum enda benda allar spár Vegagerðarinnar til að svo verði. Það er einmitt í því ljósi sem Vegagerðin hefur áhyggjur af umferðaröryggi við þessar þröngu aðstæður sem nú þegar eru við Flókalund og munu einungis versna til muna með vaxandi umferðarhávaða og aukinni slyshættu, verði umferðin áfram um hlaðið á hótelinu.

Atugasemd Hótel Flókalundar nr. 4

Í matsáætluninni í grein 3.2 er fjallað um leiðarljós við val og legu og hönnun veglínu og einnig í grein 3.3.1. Allir vegir verði hannaðir með tilliti til 90 mk/klst hámarkshraða og með 15-20 km álag, nema þar

sem sérstakar aðstæður eru þá verði viðmiðunin lægri. Í þjóðgarðinum á Þingvöllum er hámarkshraði 50 km/klst. Í friðlandi Vatnsfjarðar ætti hámarkshraði ekki að vera meiri en 70 km/klst og ekki einungis við Hótel Flókalund en þó sérstaklega. Miða ætti við þennan hraða þegar þjóðvegurinn um friðlandið verður hannaður. Friðlandið var stofnað vegna fegurðar svæðisins og margir njóta þess með gönguferðum, laugarferðum, veiðiskap og fuglaskoðun. Lækkun hámarkshraða er því mjög mikilvægur.

Svar Vegagerðarinnar

Þingvellir eru á heimsminjaskrá Unesco og um þá gilda sérstök lög. Veruleg áskorun hefur reynst að halda raunhraða um Þingvelli eitthvað nærri leyfilegum hámarkshraða og hefur Vegagerðin haft áhyggjur af umferðaröryggi á svæðinu. Við að lækka leyfilegan hámarkshraða niður í t.d. 70 km/klst yrði hönnunarhraðinn væntanlega engu að síður 90 km/klst. Þó leyfilegur hámarkshraði verði lækkaður er ekki þar með sagt að raunhraði lækki. Lækkun á leyfilegum hámarkshraða gæti þannig gefið falskt öryggi. Afar erfitt hefur reynst að halda hraða á ákveðnum köflum þjóðvega lægri en sitt hvoru megin við hann. Ansi stór hluti fyrirhugaðs vegar liggur innan friðlands eða svæða á náttúruminjaskrá. Vegagerðin mælir ekki með að leyfilegur hámarkshraði verði lækkaður á þessu svæði.

Athugasemd Hótel Flókalundar nr. 5

Lægri hámarkshraði minnkar hljóðmengun frá ökutækjum.

Svar Vegagerðarinnar

Það er óumdeilt að hávaði frá umferð eykst við aukinn hraða. Hávaði frá umferð er háður raunhraða en ekki leyfilegum hámarkshraða. Í kafla 5.1.13. í matsáætlun segir: „Hins vegar er Hótel Flókalundur í tæplega 40 m fjarlægð frá Vestfjarðavegi og tjaldsvæðið ofan Flókalundar í aðeins 30 m fjarlægð og tjaldsvæðið neðan hótelsins í um 10 m fjarlægð, eða fast við veginn. Vegagerðin leggur til að færa veginn fjær ferðapjónustunni til að bæta öryggi og hljóðvist.“

Hér á landi gildir reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Hávaði frá vegi, miðað við framlagðar veglínur, verður metinn miðað við umferðarspá. Við deiliskipulagsgerð skal taka sérstakt tillit til hljóðvistar skv. skipulagsreglugerð (gr. 5.3.2.6.).

Í reglugerð um hávaða nr. 724/2008 er ekki tilgreint hámarkshljóðstig við gististaði. Þar er krafan fyrir hljóðstig utan við glugga íbúðarhúsa á íbúðarsvæðum 55 dB(A).

Í ÍST 45:2016 Hljóðvist – Flokkun íbúðar- og atvinnuhúsnæðis segir í grein 5.2. Byggingar ætlaðar almenningi og atvinnuhúsnæði: „Byggingar sem flokkast undir að vera atvinnuhúsnæði ná yfir allar byggingar þar sem gert er ráð fyrir að fólk sé við störf.“ Í grein 10 er fjallað um gististaði. Þar kemur fram að hljóðstig á útisvæðum fyrir utan glugga gistisherbergja er sambærilegt og fyrir íbúðir.

Í grein 3.1.18 í ÍST 45:2016 Útisvæði segir: „Svalir og dvalarsvæði á lóð svo sem leiksvæði og önnur svæði á lóðum íbúðarhúsa og þjónustustofnana sem sérstaklega eru hugsuð til að njóta útiveru“.

Tafla 13. Hljóðstig utanhúss vegna umferðarhávaða. Hámarksgildi fyrir A- vegið jafngildishljóðstig $L_{p,Aeq,24h}$ frá umferð ökutækja og flugumferð.

Gerð notendasvæðis	Mælistærð	Flokkur A (dB)	Flokkur B (dB)	Flokkur C (dB)	Flokkur D (dB)
Á útisvæðum ¹⁾ og fyrir utan glugga íbúðar frá umferð ökutækja.	$L_{p,Aeq,24h}$	45	50	55	55
Á útisvæðum ¹⁾ og fyrir utan glugga íbúðar frá umferð ökutækja á verslunar-, þjónustu- og miðsvæðum.	$L_{p,Aeq,24h}$	55	60	65	65
Hljóðstig á útisvæðum ¹⁾ og fyrir utan glugga gistisherbergja frá umferð	$L_{p,Aeq,24h}$	45	50	55 ²⁾	60 ²⁾

1) Sjá grein 3.1.18.

2) Hávaði utan við húsvegg má vera meiri ef tryggð er bein aðfærsla útilofts um hljóðgildur.

- **Flokkur A.** Samsvarar sérstaklega góðri hljóðvist þar sem einstaklingar verða aðeins örsjaldan fyrir truflunum vegna hljóðs eða hávaða.
- **Flokkur B.** Samsvarar umtalsvert betri hljóðvist en þeim viðmiðunargildum sem sett eru í flokki C. Einstaklingar geta í einstaka tilvikum orðið fyrir truflunum vegna hljóðs eða hávaða.
- **Flokkur C.** Tilgreinir viðmiðunargildi fyrir nýbyggingar og fyrir breytingar á byggingum þar sem gerðar eru sömu kröfur og í nýbyggingum.
- **Flokkur D.** Tilgreinir viðmiðunargildi fyrir þegar byggðar byggingar og endurgerð eldri bygginga sem ekki skulu uppfylla flokk C. Notast ekki fyrir nýjar byggingar.

Athugasemd Hótel Flókalundar nr. 6

Í grein 3.4 í matsáætluninni er fjallað um **veglínur A og B** um Vatnsfjörð. Þar segir: „Allar veglínurnar raska fjörum, leirum og grunnsvæði í Vatnsfirði, en Vegagerðin telur að vegna öryggis vegfaranda og þeirra sem dvelja og njóta útivistar við Hótel Flókalund sé óumflýjanlegt að færa veginn fjær hótelinu.“ Þessi fullyrðing Vegagerðarinnar er mótsagnakennd og verður fjallað um það síðar.

Á teikningum sem fylgja matsáætluninni er báðar veglínurnar um Vatnsfjörð sýndar þ.e. **Veglína A og Veglína B**. Báðar þessar veglínur koma ofan úr Penningsdal sunnanverðum, skv korti, við ána Pennu. Engar aðrar veglínur eru sýndar á teikningum eða fjallað um aðra möguleika. Báðar veglínurnar ganga gegn markmiðum aðalskipulags Vesturbyggðar og grunnhugmyndum í matsáætluninni um að skerða sem minnst gróið kjarrlendi, fjörur og leirur. Einnig er í aðalskipulagi og matsáætluninni lögð áhersla á að hvetja til aukinnar þjónustustarfsemi utan lögbýla. Ekki má ganga gegn þeim markmiðum með því hindra áframhaldandi þróun Hótel Flókalundar.

Breyting verður á aðkomu að Hótel Flókalundi með þessum veglínunum. Núverandi brú á Pennu verður með þessu móti eina aðkoman að Hótel Flókalundi. Það að þurfa að aka fram hjá hótelinu þegar komið er að „sunnan“ til að komast inn að afleggjaranum yfir núverandi brú á Pennu og aka svo til baka að hótelinu er mjög neikvætt fyrir reksturs hótelsins.

Svar Vegagerðarinnar

Ítrekað skal að Vegagerðin telur allt svæðið mun ákjósanlegra til gistingar og útiveru fari umferðin fram hjá því en ekki í gegnum það. Umferðaröryggi verður meira og hljóðvist betri. Gera má ráð fyrir að með vaxandi umferð aukist umferð flutningabíla, m.a. að næturlagi, með tilheyrandi hávaða. Benda má á að ferðaþjónustuaðilar í Freysnesi í Öræfum hafa óskað eftir að Hringvegurinn verði færður neðar í landið til að losna við mikla umferð í gegnum hlaðið hjá þeim.



Mynd 76. Vatnsfjörður við Hótel Flókalund (mynd: Náttúrustofa Vestfjarða.)

Athugasemd Hótel Flókalundar nr. 7

Veglína A

Þjóðvegur 60 kemur að núverandi Barðastrandarvegi í gegnum gróið ósnert kjarrlendi um 60 metrum ofan við núverandi brú á Pennu. Þaðan niður í fjöru, fylgir fjöruborði/skerjum í mjög stórum boga og kemur svo upp á núverandi þjóðveg um 320 metrum norðan, skv korti, við Hellulaug. Þessi **veglína A** er algerlega óásættanleg. Röskun fjörunnar er mjög mikil og slæm, sérstaklega á þessum stað þar sem mjög margir eru í útivist. Upplifun ferðamanna og einnig heimamanna í Hellulaug er mikil og einstök. Ef vegurinn verður lagður þarna mun hann skyggja algerlega á útsýnið út fjörðinn úr lauginni. Yfirborð fyrirhugaðs vegar verður nokkrum metrum fyrir ofan yfirborð Hellulaugar og þar með er aðráttarafi laugarinnar farið og þar með tilvist hennar. Á milli fyrirhugaðs þjóðvegur og núverandi strandar verður

árfarvegur Pennu þangað til að hún getur runnið út í sjó undir nýja „brú“ 600 metra fyrir neðan við núverandi brú. Lengdur árfarvegur mun skerða aðkomu að ströndinni.

Veglína B

Það sama má segja um **veglínu B** og **veglínu A** að mestum hluta. Árfarvegur Pennu lengist enn frekar þ.e. hann flæðir út í sjó innan við þverun fjarðarins. Minna rask verður á fjöruborði en þeim mun meira á leirum. Upplifun á notkun Hellulaugar er svipað og við **Veglínu A** þótt fjær sé. Kosturinn við þessa línu er þó sá að umferðalítið svæði stækkar í Friðlandinu.

Svar Vegagerðarinnar

Mat á umhverfisáhrifum er ferli til að greina og meta þau áhrif sem framkvæmdir hafa á umhverfið. Vegagerðin lét útbúa þrívíddarmynd sem sýnir útsýnið frá Hellulaug í átt að **veglínu A og B** eftir að framkvæmdum lýkur. Einnig voru áhrif á ósa Pennu og fjöruna framan við Flókalund skoðuð betur. Vegagerðin tekur undir lagning Vestfjarðavegar eftir **veglínu A eða B** getur haft neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna og heimamanna við Flókalund og Hellulaug. Tekin hefur verið ákvörðun um að breyta **veglínu A** þannig að hún sé ekki úti í sjó framan við Hellulaug og að breyta **veglínu B**, þannig að hún fari út í sjó vestan Pennu, raski ekki ósum árinna og liggji fjær Hellulaug (kafli 3.4.). Nýjar veglínur heita **veglína F og veglína A2**.

Með **veglínu F** verður mun betra aðgengi að fjörunni neðan við Hótel Flókalund en nú, þar sem Vestfjarðavegur aðskilur hótelið og fjöruna. Áfram verður fjara neðan Hótel Flókalundar, því sjávarföll munu ekki breytast.

Athugasemd Hótel Flókalundar nr. 8

Veglína „Flókalundur“

Penna ehf er mjög andvíg því að nýr þjóðvegur verði lagður sunnanverðu, skv. korti, við ána Pennu ofan úr Penningsdal. Röskun á landi við þá leið er veruleg. Fullyrðing Vegagerðarinnar um að það sé óumflýjanlegt að færa veginn fjær hótelinu um 150 metra er ekki rétt. Um 20 metra færsla frá hótelinu með góðri lausn á aðkomu að hótelinu, þ.m.t. undirgöng fyrir fólk og skepnur, myndi að leysa núverandi vandmál, sem enginn neitar að sé töluvert. Ef fjarlægðin frá þjóðvegi til hótelsins er meiri má búast við rekstrarlegum röskunum.

Ef hámarkshraði í Friðlandinu verður ákveðinn 70 km/klst og að hönnunarforsendur miðaðar við þann hraða þá verður til nýr valkostur þ.e. **Veglína „Flókalundur“**.

Nýr þjóðvegur 60 ofan úr Penningsdal verður lagður á svipuðum stað og núverandi vegur, hann færður nær brúnni á Pennu sem yrði þá endurbætt, hækkuð og breikkuð án þess að áin sjálf og farvegur hennar breytist. Nýi vegurinn lægi síðan ofan á og sunnaverðu við núverandi klett, sem minnismarkið um landnám Hrafna-Flóka er. Vegurinn færi yfir lítið svæði sem stundum er tjaldað á í fjörunni og aðeins lengra yfir gámasvæðið hótelsins. Hvoru tveggja má fórna. Nýr vegur sameinaðist síðan gamla veginum þar sem núverandi útkeyrsla að bílastæði Hellulaugar er. Með þessu móti verða aðstæður við Hellulaug óbreyttar. Nauðsynlegt er að skoða möguleika á að gera undirgöng undir þjóðveginn til að gera gönguleið frá hótelinu niður í fjöru greiða og örugga. Við skoðun á beygjuradíus þessarar leiðar fer hann úr um 65 metrum, eins og hann er í dag, í um 350 metra en áætlaður radíus á **Veglínu A** er um 450 metrar. Þessi 350 m radíus **Veglínu A** ætti að vera mjög ásættanlegur fyrir 70 km/klst hámarkshraða.

Veglína „Flókalundur“ mundi skerða einna minnst þessara þriggja valkosta gróðurlendi, árfarveg Pennu, fjörun og leirur og uppfylla best ákvæði aðskipulags Vesturbyggðar, ákvæði í núverandi lögum um Friðlandið í Vatnsfirði og markmið sem lögð eru til í matsáætlun Vegagerðarinnar um verndun Friðlandsins. Undirbúningur á endurskoðun verndaráætlun Friðlandsins í Vatnsfirði er hafinn. Penna ehf telur mikilvægt að Vegagerðin hafi þessa nýju verndaráætlun að leiðarljósi þó henni sé ekki lokið og hún hafi ekki fengið lögformlegt gildi.

Penna ehf óskar eftir því að Veglína „Flókalundur“ verði skoðuð vandlega og metin á sambærilegan hátt og hinar veglínurnar tvær.

Svar Vegagerðarinnar

Með aukinni uppbyggingu á ferðþjónustu er afar mikilvægt að umferðaröryggi sé haft í hávegum. Undirgöng fyrir gangandi eru notuð í þéttbýli en deilt er um ágæti þeirra. Ljóst er að undirgöng þurfa að vera einstaklega vel úr garði gerð, falla vel að skipulögðum gönguleiðum, uppfylla kröfur um halla á stígum og fl. Staðhættir henta ekki vel fyrir undirgöng. Þeim mun fylgja mikið jarðrask og kostnaður. Til að tryggja að gangandi vegfarendur muni nýta göngin þarf að girða beggja vegna meðfram vegi.

Öryggi gangandi vegfarenda á svæðinu milli tjaldstæðisins á Kýrholti að Hellulaug yrði seint tryggt með lagfæringu á núverandi vegi við Hótel Flókalund. Flutningur vegarins um 20 m hefur engin áhrif á umferðaröryggi á staðnum. Vegagerðin hefur í samráði við Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun tekið ákvörðun um að leggja fram nýja veglínu við Flókalund, **veglínu A3** sem unnin var með hliðsjón af athugasemdum sem bárust frá Hótel Flókalundi. **Veglína A3**, liggur á svipuðum stað og kemur fram í athugasemd Hótel Flókalundar. Tekið skal fram að nýr vegur verður breiðari en núverandi vegur.

Í kafla 3.4. kemur fram að fyrirhugað er að skipta framkvæmdinni í þrjá áfanga. Á áfanganum Hörgsnes - Barðastrandarvegur í Vatnsfirði verður núverandi vegur um Flókalund nýttur óbreyttur þar til tekin yrði ákvörðun um leiðarval í Vatnsfirði.

Vegagerðin bendir á að lausnir verða að miðast a.m.k. við hönnunarumferð, þ.e. þá umferð sem búast má við 20 árum eftir að nýr vegur verður tekinn í notkun. Aukist umferð um svæðið með nýjum vegum eins og gerst hefur annars staðar á landinu eru vandamál dagsins í dag lítil miðað við það sem vænta má, að óbreyttri legu.

Athugasemd Hótel Flókalundar nr. 9

Penna ehf óskar sérstaklega eftir góðri samvinnu við Vegagerðina vegna gerðar nýs deiliskipulags við Hótel Flókalundar og við að finna bestu lausn á aðkomu að hótelinu með öryggi vegfaranda, hótलगesta og annars útivistafólks að leiðarljósi. Magnús H. Ólafsson arkitekt er að vinna deiliskipulagið fyrir Pennu ehf.

Svar Vegagerðarinnar

Penna ehf. skal, lögum samkvæmt, hafa samráð við Vegagerðina vegna nýs deiliskipulags við Hótel Flókalund.

Lokaorð

Eðlilegt er að nýta tækifærið, þegar endurskoða á lengri vegkafla, og gera breytingar til framtíðar með nýjum vegi. Líftími yfirbyggingar vega er að lágmarki 20 ár en undirbygging vega getur enst áraugum ef ekki öldum saman. Víða finnast vegir lagðir á dögum Rómverja sem enn eru í notkun. Því er mikilvægt að velja nýjum vegi stað til langrar framtíðar. Skammtímasjónarmið eiga ekki við.

Vegagerðinni ber að fara að vegalögum. Í 41. gr. vegalaga nr. 80/2007 segir: „Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem hagkvæmastan hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest“.

Vegagerðinni ber einnig að fara eftir skipulagslögum nr. 123/2010. Í skipulagsreglugerð 90/2013, grein 5.3.2.5. um samgöngur, segir í lið d. *Fjarlægð milli bygginga og vega:*

„*Utan þéttbýlis skal ekki staðsetja íbúðir eða frístundahús nær stofn- og tengivegum en 100 m og ekki nær öðrum þjóðvegum eða almennum vegum en 50 m eins og þeir eru skilgreindir í aðalskipulagi. Aðrar byggingar skal ekki staðsetja nær stofn- og tengivegum og öðrum þjóðvegum og almennum vegum en 50 m eins og þeir eru skilgreindir í aðalskipulagi. Heimilt er að víkja frá þessum ákvæðum þegar um er að ræða verslunar- og þjónustubyggingar en gæta skal ákvæða vegalaga um veghelgunarsvæði. Óheimilt er að færa þjóðveg eða byggja nýjan veg utan þéttbýlis þannig að fjarlægð milli bygginga og vega verði minni en framangreind mörk segja til um án undangenginnar málsmeðferðar um deiliskipulag.“*

Veglína sem uppfyllti skilyrði um 50 m fjarlægð frá húshlið, samkvæmt skipulagsreglugerð, lægi fjær hótél Flókalundi en núverandi vegur, sem er í 40 m fjarlægð frá húshlið (kafli 5.1.13.).

Vegagerðin gerir sér grein fyrir því að Vatnsfjörður er náttúruperla sem ber að varðveita. Þverun fjarðarins miðað við **veglínu F** hefur í för með sér að Vestfjarðavegur liggur á styttri kafla um friðlýsta svæðið. Þverun fjarðarins myndi hafa í för með sér minni umferð fyrir botn fjarðarins og þar af leiðandi yrði upplifun þeirra sem sækja svæðið heim líklega jákvæðari.

Hér að framan kemur fram að samkvæmt 41. gr. vegalaga beri Vegagerðinni að gæta að umhverfi, hagkvæmni og öryggi við hönnun vega. Oft er erfitt að finna hinn gullna meðalveg, en á seinustu áratugum hefur Vegagerðin víða flutt vegi sem liggja „um hlað“ mannaþástaða fjær þeim, vegna öryggis íbúa og vegfarenda. Tillaga Vegagerðarinnar að legu Vestfjarðavegar samkvæmt **veglínu F og veglínu A2** sem liggja úti í sjó við Flókalund er í samræmi við það. Vegagerðin telur að það sé öruggast fyrir alla vegfarendur og til hagsbóta fyrir gesti hótelsins að flytja hann fjær Flókalundi.

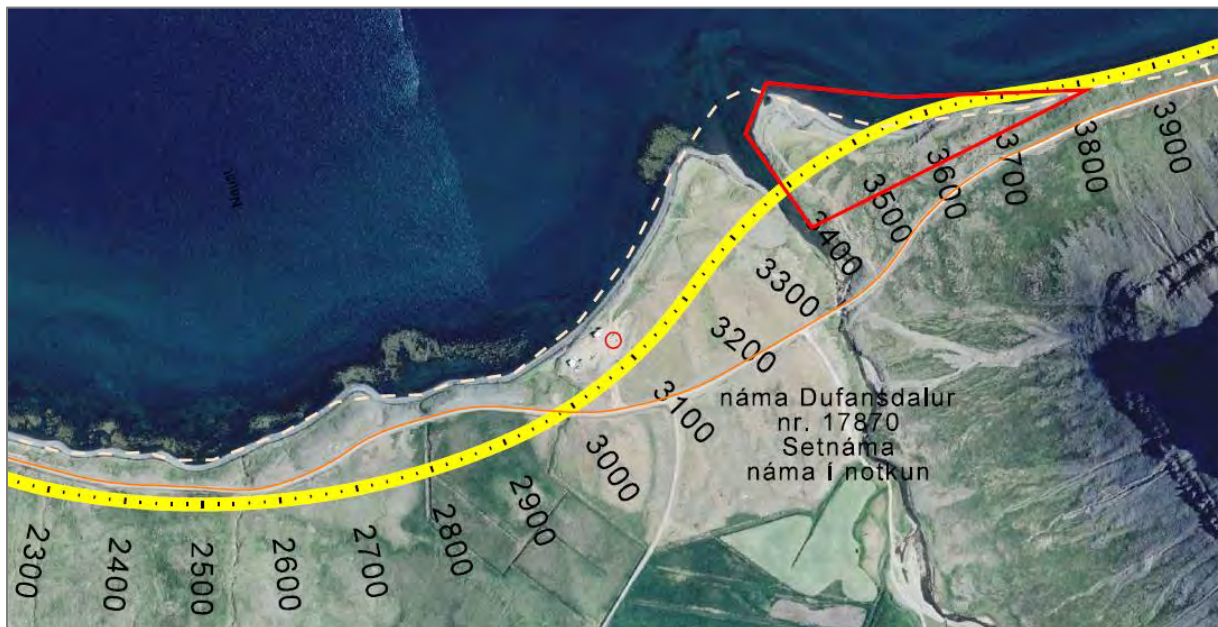
5. Dufansdalur-Efri, Veritas Lögmenn, bréf 24. júlí 2017, gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Um leið og umbj. mínir fagna áformum um löngu tímabærar endurbætur á þjóðvegi 63 vilja þau gera eftirfarandi athugasemdir við fyrirhugaða endurlögn vegarins í Dufansdal:

Umbj. mínir geta ekki sætt sig við hugmynd Vegagerðarinnar um fyrirhugaða færslu á veginum niður að sjó þar sem farið yrði yfir Dufansdalsá í miðjum ós árinna.

Umbj. mínir hafa áform um að koma upp bátalægi í landi sínu sunnan óssins og færsla vegarins niður að sjó á þessum stað myndi alveg gera út um þau áform.

Auk þess hafa umbj. mínir nýtt fjöruna til efnistöku þegar þörf er á fíngerðu malarefni vegna framkvæmda í dalnum en ekki síður til útivistar á svæðinu neðan gömlu brúarinnar sem er ásamt ósnum ein heild með klöppum, hömrum, grónum bökkum og malareyrum neðst frá framburði árinna.



Mynd 77. Ný veglína Bíldudalsvegar við Dufansdal-Efri er gul, en núverandi vegur appelsínugulur (Loftmyndir ehf 2011)

Dufansdalur-Efri á mjög lítið land að sjó, einungis þennan örstutta kafla frá ósum Dufansdalsár að landamerkjum og umbj. mínir geta ekki sætt sig við að missa það undir vegagerð. Að mati umbj. minna er staðsetning brúar og vegar ákjósanleg þar sem hún er í dag og þverun árinna þar með nýjum vegi með ræsi hefði minnsta röskun í för með sér á umhverfinu beggja vegna árinna. Aukin heldur er ekki hægt að sjá annað en að þetta sé mjög hagkvæmur kostur fyrir vegalagninguna þar sem auðvelt er að

koma ræsi fyrir á þessum stað og fara áfram með veginn yfir ásinn sunnan við ána og niður í fjöru rétt fyrir innan lóðréttu sjónlínu upp í munnann að surtarbrandsnámunni í Múlanum. Rétt er að benda á fornminjar þar í fjöruborðinu frá því um aldamótin 1900 þegar settar voru festingar og spil þar fyrir kláf til að færa kol í báta niður í fjörunni undir námumunnum. Náman og leifar af mannvirkjum tengdum henni eru einstakar minjar frá þessum tíma en kol úr þessari námu voru talin „gæðakol“ ef marka má auglýsingu í Mogganum frostaveturinn mikla 1918.

Inn á [mynd 77] er búið að merkja með rauðri línu það svæði sem umbj. mínir vilja að sé ekki raskað.

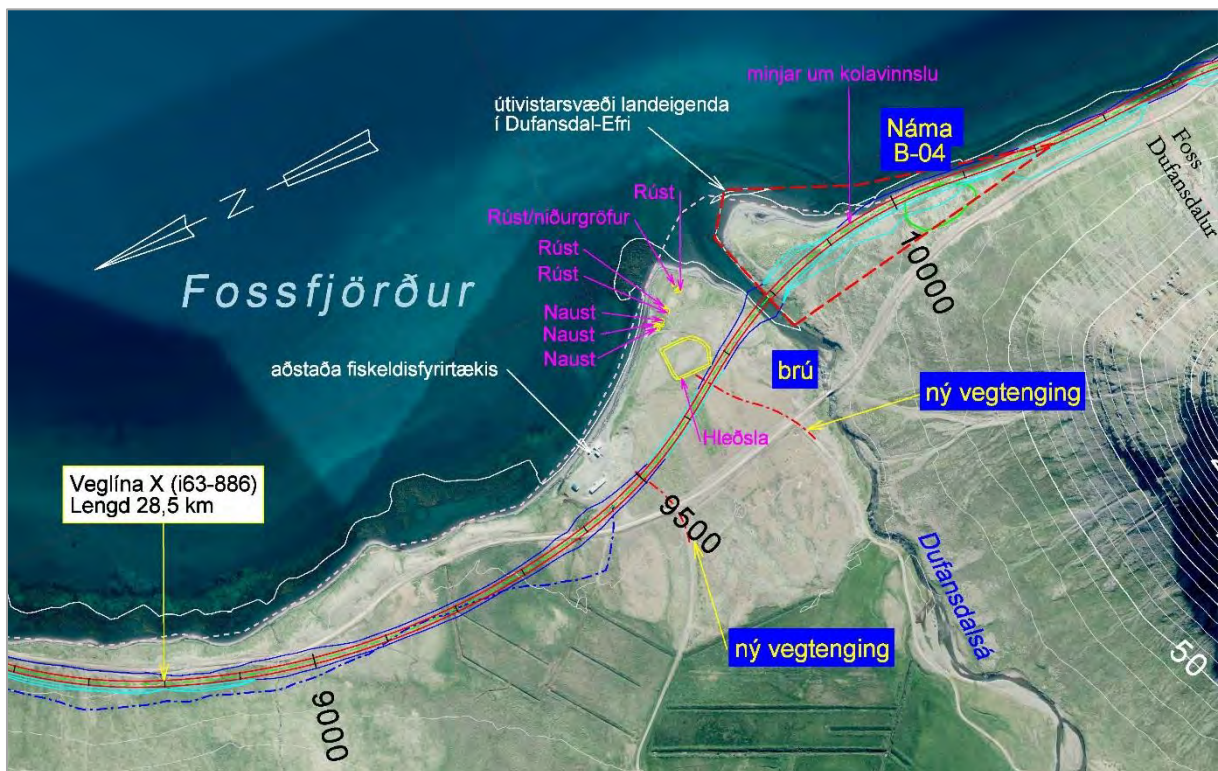
Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Dufansdals-Efri, Veritas Lögmanna

Veglína Bíldudalsvegur sem sýnd er á mynd 77 er eldri en sú sem kynnt er í drögum að tillögu að matsáætlun. Vegna fornleifa norðan Dufansdalsár og athugasemda landeiganda Dufansdals-Efri var ákveðið að kanna möguleika á að færa veglínuna ofar í landið, til að komast hjá því að raska fornleifunum og koma til móts við óskir landeigandanna.

Vegagerðin hefur athugað þann kost að endurbyggja Bíldudalsveg í núverandi vegstæði um Dufansdalsá. Sú lega er afleit. Því veldur mikill hæðarmunur og kröpp og blind beygja við ána (mynd 36). Til að draga úr hæðarmun á veginum þyrfti háa fyllingu yfir Dufansdalsá og djúpa skeringu í hálsinn sunnan árinna. Þegar komið væri yfir hálsinn þyrfti að beygja krappt í brattri brekku niður í fjöru, með tilheyrandi fyllingum, til að komast aftur inn í veglínuna sem hér er kynnt. Vegrið þyrfti beggja vegna vegar í brekkunni og þar sem vegurinn lægi úti í sjó. Frá stöð 10000 að stöð 11000 er hrúsvæði og því brýn nauðsyn á að leggja veginn fram á fjöru á þessum kafla til að lágmarka hrún inn á akveginn.

Veglína lögð á þennan hátt myndi ekki uppfylla kröfur Vegagerðarinnar um góða hönnun, og umferðaröryggi yrði mun lakara en á þeirri veglínu sem Vegagerðin leggur fram til mats á umhverfisáhrifum (mynd 78).

Sú veglína Bíldudalsvegur sem hér er kynnt liggur um 20 m ofar en kynnt var í gögnum sem send voru landeigendum sumarið 2016. Hún liggur yfir Dufansdalsá ofan við ós árinna, þar sem sjávarfalla gætir ekki og áin er í þröngum farvegi.



Mynd 78. Ný veglína Bíldudalsvegur við Dufansdal-Efri (Loftmyndir ehf 2011).

Þótt nýr vegur muni liggja nær sjónum en núverandi vegur telur Vegagerðin að landeigendur muni áfram hafa möguleika á að koma upp bátalægi í landi sínu sunnan óssins. Nú liggur 270 m langur slóði frá

Bíldudalsvegi, meðfram norðurbakka Dufansdalsár, niður að sjó. Mögulegt er að tengja slóðann, sem yrði 120 m langur, við nýjan veg svo áfram verði mögulegt að nýta fjöruna til efnistöku og útivistar. Fjallað verður um áhrif framkvæmdarinnar á útivist í frummatsskýrslu (sbr. kafli 5.1.10.).

Einnig telur Vegagerðin að sú veglína sem lögð er fram muni hafa minni áhrif á landslag en veglína sem lögð yrði í vegstæði núverandi vegar um Dufansdalsá. Áhrif framkvæmdarinnar á landslag verða metin (sbr. kafli 5.1.9.).

Fornleifar á svæðinu hafa verið skráðar. Fjallað verður um þær í frummatsskýrslu og áhrif framkvæmdarinnar á þær metnar (sbr. kafli 5.1.11.). Forðast verður að raska fornleifum eins og framast er unnt. Skoðað verður hvort mögulegt er að færa veginn enn ofar í landið, þannig að minjum um kolavinnslu verði ekki raskað.

6. Landsnet, bréf 24. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Um Dynjandisheiði liggur 66 kV háspennulína í eigu Landsnets, Tálknafjarðarlína 1 en línan liggur frá Mjólkárverkjun að tengivirki Landsnets við Keldeyri við Tálknafjörð.

Línan þverar núverandi veg yfir Dynjandisheiði á fimm stöðum auk þess sem línan þverar Bíldudalsveg á einum stað. Erfitt er að átta sig á út frá aðsendum gögnum hvort breyta þurfi Tálknafjarðarlínu 1 vegna fyrirhugaðra framkvæmda en það er mjög mikilvægt að Landsnet verði með góðum fyrirvara upplýst um fyrirhugaðar vegbreytingar þegar útfærslu- og skipulagsvinna verður lengra komin hjá Vegagerðinni.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Landsnets

Þegar hönnun og undirbúningur framkvæmdarinnar verður komin lengra mun Vegagerðin hafa samráð við Landsnet um útfærslu aðgerða á svæðum þar sem vegaf framkvæmdir verða í nágrenni háspennulína.

Verði af jarðgangagerð þarf rafmagn. Æskilegast væri að nýta Tálknafjarðarlínu, sé hún aflögufær.

7. Sigurður Jón Hreinsson, Ásgeir Jónsson og Eiður B. Thoroddsen, bréf 28. júlí 2017, gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Undirritaðir einstaklingar voru skipaðir í starfshóp sem falið var til að undirbúa gerð nýs vegar yfir Dynjandisheiði. Verkefni hópsins var að fara yfir þær athuganir og hugmyndir um vegarstæði yfir Dynjandisheiði og skilaði hópurinn niðurstöðu sinni í skýrslu í lok júní sl.

Í ljósi þeirra tillagna sem fram koma í skýrslu starfshópsins, teljum við rétt að koma athugasemdum á framfæri vegna fyrirætlana Vegagerðarinnar sem fram koma í áður nefndri tillögu að matsáætlun.

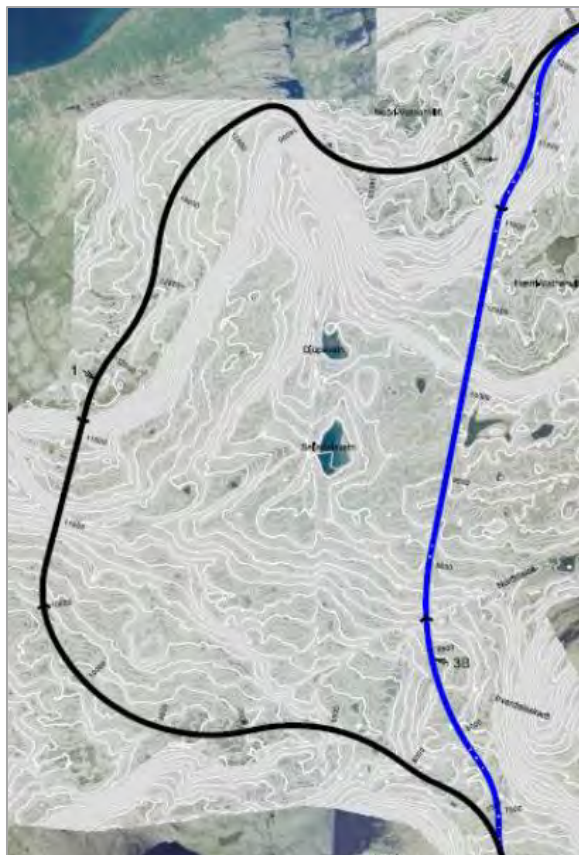
Athugasemdin snýr að tveimur atriðum í drögum Vegagerðarinnar, annarsvegar um mögulega veglínu á svæðinu milli Helluskarðs að Botnshesti. Hinsvegar um mögulega veglínu á svæðinu niður úr Dynjandisdal og niður í Dynjandisvog.

Á bls 52 og 53 er minnst á jarðgöng svofelldum orðum.

”Um tvo megin kosti er að ræða, annars vegar 1,4 km göng, lína 003C, undir hrygginn norður í Hærri-Vatnahviltf, sem kosta myndu um 3,8 milljarða kr. og hins vegar um 2,8 km löng göng norður í Neðri-Vatnahviltf, línur 003, 003A og 003B, sem kosta myndu 5,7 milljarða kr. Gangamunnar að sunnanverðu yrðu í um 420 m y.s. en að norðanverðu í um 440 m í Hærri-Vatnahviltf en 355 m í Neðri-Vatnahviltf.

Vegagerðin telur að ekki muni fást fjármagn til jarðgangagerðar sem hér um ræðir í bráð. Lengri göngin myndu kosta meira en allur vegurinn. Því verður að öllum líkindum lagður nýr vegur yfir fjallshrygginn og látið á það reyna að sneiðingurinn niður í Hærri-Vatnahviltf verði ekki slíkur farartálmi að ráðast þurfi í fyrrnefnd jarðgöng.“

Í Greinargerð starfshóps, „Vegur um Dynjandisheiði: Greinargerð starfshóps um vegarstæði yfir heiðina, júní 2017“, er eftirfarandi tilvitnanir að finna:



Á bls 23 „Skoðuð hafa verið tvönn stutt jarðgöng til að losna við þennan kafla að miklu leyti, ekki af því að þetta sé versta svæðið á leiðinni en það er virðist mögulegt að losna við það og fækka þar með erfiðum svæðum.

Segja má að um sé að ræða göng á milli Norðdalsdraga og Geirþjófsfjarðar. Svarta leiðin á myndinni hér að neðan liggur yfir í Seljadal um Seljadalsgöng er um 1,2 km löng og munnar í 340 og 300 m hæð. Hin gangaleiðin, bláa leiðin, Kollagötugöng undir Vatnahvilt er austar, munnir að vestan við Norðdalsá er nokkuð neðan núverandi vegar í 420 til 430 m hæð og opnast að norðan í neðri Vatnahvilt í um 350 m hæð, lengd er um 2,3 km. Þessi göng myndu stytta veginn um 1,2 km og er leiðin um 3,7 km styttri en leið um Seljadalsgöng. Vegur að Seljadalsgöngum er erfiður á kafla og styttingin réttlætir mikið af kostnaðarmuninum. Mælt er með Kollagötugöngum, sjá einnig umfjöllun um göng í kafla 7. Skoðuð hafa verið fleiri afbrigði við Kollagötugöng. Val milli afbrigða verður áfram í skoðun.“

Mynd 79. Tvær leiðir á milli draga Norðdals og Geirþjófsfjarðar, um sitt hvor jarðgöngin Seljadalsgöng og Kollagötugöng (Gísli Eiríksson o.fl., 2017).

Á bls 17

„Kollagötugöng úr Norðdalsdrögum undir Vatnahvilt að drögum Geirþjófsfjarðar, vestan við Botnshest. Lengd um 2.5 km, möguleikar í aðeins mismunandi hæð sjá síðar. Kemur til álita. Leysir sama mál og 2. Gerð hefur verið athugun á jarðlögum á þessari gangaleið og er aðstæður til gangagerðar taldar svipaðar og víða á Vestfjörðum. Teikning 10.“

Í greinargerðinni segir einnig bls. 18

„Spyrja má er eitthvert vit í að gera 2,5 km göng í 340 til 430 m hæð og hafa síðan Dynjandisheiði áfram í 500 m hæð á leiðinni, þar sem snjóþyngslin eru mest. Hluti af svarinu er að kaflinn sem getur valdið erfiðleikum í snjómokstri styttest og þar með tímenn sem tekur að opna veginn. Minni líkur eru á að vegfarendur lokist af uppi á heiðinni í Trölladöllum, raunar yrðu jarðgöng mikið öryggisskýli ef þörf er á því. Ef vegur um Helluskarð ver sig vel verður mun auðveldara að sinna eftirliti og þjónustu á heiðinni þegar veður er tvísýnt, þetta varðar bæði kostnað og öryggi.“

Undirritaðir telja því eðlilegt að leið um Kollagötugöng sé því einnig tekin með í umhverfismati í samræmi við tillögur starfshóps sem vitnað er í að ofan. **Leiðir A og C** eru frábrugðnar hvor annarri einmitt á sama kafla og göngin kæmu á og bendir það til að þar sé álitamál um hvernig leggja eigi veginn á þessu svæði.

Um veglínu úr Dynjandisdal niður í Búðarvíkina má sjá á teikningum að Vegagerðin leggur til veglínu sem hefur númerið 814 í greinargerð fyrrnefnds starfshóps um veglínu um Dynjandisheiði.

Í Greinargerð starfshóps, er eftirfarandi tilvitnanir að finna á bls. 28:

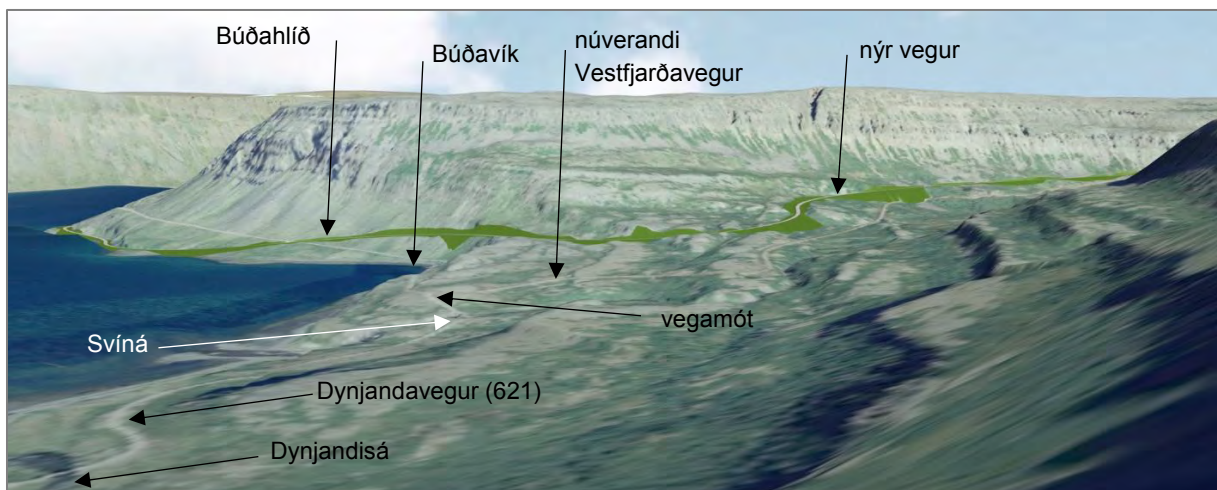
„Neðst í dalnum eru teiknaðir tveir möguleikar á línu til að beygja fyrir fjallsendann út í Búðarvíkina. Sú bláa nr. 814 er um 500 m styttri, á móti kemur lengri ný tenging Mosdalsvegur (621). Í línu 814 er skering í bratta hlið í um 50 m hæð sem er erfið í sumu tilliti og áberandi frá einhverjum sjónarhornum. Sú gula nr. 717 hefur aðra galla. Hún myndar langan sveig, með tilheyrandi raski í dalbotni, vegamót við veg

621 verða blindari. Í Búðavík geta fornleifar farið undir veg. Valið á milli þessara lína er mjög mikið umhverfismál, hér í einni perlu Vestfjarða, hvorug línan er algóð.“



Mynd 80. Tveir möguleikar neðst í Dynjandisdal þar sem beygt er út í Búðavíkina (Gísli Eiríksson ofl., 2017).

Það er mat margra staðkunnugra að vegur hátt í hlíðinni ofan við Búðarvoginn muni verða í töluverðri hættu af snjóflóðum, fyrir utan það mikla risk sem óhjákvæmilega verður af vegalagningunni þar um á þessu viðkvæma svæði. Því er það mat okkar undirritaðra að jafnframt eigi að halda opnum þeim möguleika að leggja veginn um veglínu sem hefur númerið 717 í greinargerð starfshópsins. Leggjum við því til að gert verði jafnframt ráð fyrir þeirri veglínu í mati á umhverfisáhrifum.



Mynd 81. Veglína B um Dynjandisdal (Loftmyndir ehf, 2017).

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Sigurðar Jóns Hreinssonar, Ásgeirs Jónssonar og Eiðs B. Thoroddsen

Vegna athugasemda Gísla Eiríkssonar, Sigurðar Jóns Hreinssonar, Ásgeirs Jónssonar og Eiðs B. Thoroddsen, sem voru í starfshópi samgönguráðherra (Kristjáns L Möller) um nýjan veg um Dynjandisheiði, hefur Vegagerðin endurskoðað ákvörðun sína um Kollagötugöng. Metin verða áhrif **veglínu E** um Kollagötugöng á umhverfið. Texta og teikningum í tillögu að matsáætlun hefur verið breytt í samræmi við það. Veglínunni er lýst í kafla 3.4.

Aflað hefur verið frekari upplýsinga um snjóflóðasvæði í Búðavíkurlíð og eru svæðin í skoðun. Veglína 717 hefur verið skoðuð nánar og niðurstaða þeirrar skoðunar er að hún verði líka áberandi séð frá Dynjanda eins og veglína 814 [**veglína B** á mynd 80], auk þess sem hún muni hafa neikvæð áhrif á landslag og fornleifar í Búðavík. Á friðlýstum, viðkvæmum svæðum, eins og eru við Dynjanda, leggst Vegagerðin ekki gegn lækkun leyfðs hámarkshraða. Tekin hefur verið ákvörðun um að leggja fram nýja veglínu Vestfjarðavegar á þessum kafla, sem uppfyllir ekki þau hönnunarskilyrði sem gerð eru til stofnvega. Veglínan mun að mestu fylgja núverandi vegi á þessum kafla, verða með 50 km/klst. hámarkshraða og kallast **veglína D**. Fullyrðingin um snjóflóð er í skoðun

8. Gísli Eiríksson, bréf 29. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Tilvitnanir í gögn;

1 Á bls 47 eru kynntar þær veglínur sem beðið er um mat á.

„Þær veglínur sem fjallað er um hér á eftir eru allar í hönnunarferli og nú þegar er ljóst að ýmsir agnúar verða sniðnir af þeim fram til þess að frummatsskýrsla verður lögð fram. Ennfremur verða metnar hugmyndir sem fram koma á kynningum þessarar matsáætlunar og við samráð við sveitarfélögin og samskipti við landeigendur og þá sem láta sig þessi mál varða.

Sá hluti Vestfjarðavegar sem fyrirhugað er að endurnýja hefst á Hörgsnesi í austanverðum Vatnsfirði og endar skammt vestan við Mjólkárviðkjún í sunnanverðum Borgarfirði. Margar leiðir, m.a. jarðgangaleiðir um Dynjandisheiði, hafa verið skoðaðar en ákveðið hefur verið að meta umhverfisáhrif þriggja valkosta, tveir þeirra, **veglínur B og C**, þvera Vatnsfjörð en einn, **veglína A**, fylgir núverandi vegi um botn Vatnsfjarðar. Allar veglínurnar raska fjörum, leirum og grunnsævi í Vatnsfirði, en Vegagerðin telur að vegna öryggis vegfarenda og þeirra sem dvelja og njóta útivistar við Hótel Flókalund sé óumflýjanlegt að færa veginn fjær hótelinu. Vegna bratta og mikils rasks er ekki talið ásættanlegt að leggja veginn ofan hótelsins.“

2 Á bls 52 og 53 er minnst á jarðgöng svofelldum orðum.

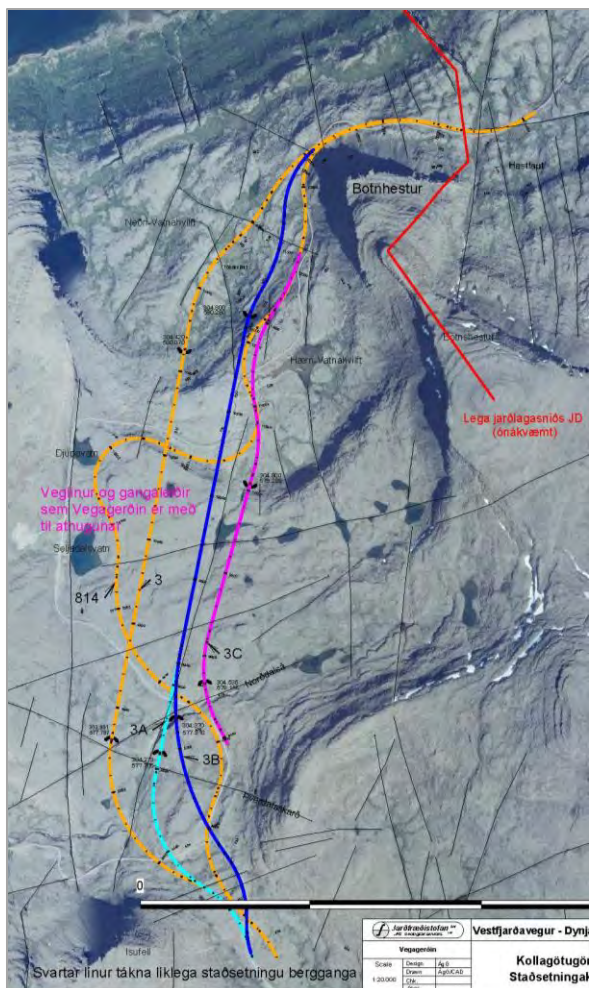
„Um tvo megin kosti er að ræða, annars vegar 1,4 km göng, lína **003C**, undir hrygginn norður í Hærri-Vatnahviltf, sem kosta myndu um 3,8 milljarða kr. og hins vegar um 2,8 km löng göng norður í Neðri-Vatnahviltf, línur **003, 003A og 003B**, sem kosta myndu 5,7 milljarða kr. Gangamunnar að sunnanverðu yrðu í um 420 m y.s. en að norðanverðu í um 440 m í Hærri-Vatnahviltf en 355 m í Neðri-Vatnahviltf.

Vegagerðin telur að ekki muni fást fjármagn til jarðgangagerðar sem hér um ræðir í bráð. Lengri göngin myndu kosta meira en allur vegurinn. Því verður að öllum líkindum lagður nýr vegur yfir fjallshrygginn og látið á það reyna að sneiðingurinn niður í Hærri-Vatnahviltf verði ekki slíkur farartálmi að ráðast þurfi í fyrrnefnd jarðgöng.“

3 Í Greinargerð starfshóps „Vegur um Dynjandisheiði, Greinargerð starfshóps um vegarstæði yfir heiðina, júní 2017“ er eftirrandi tilvitnanir að finna:

Á bls. 23

„Skoðuð hafa verið tvö stutt jarðgöng til að losna við þennan kafla að miklu leyti, ekki af því að þetta sé versta svæðið á leiðinni en það er virðist mögulegt að losna við það og fækka þar með erfiðum svæðum. Segja má að um sé að ræða göng á milli Norðdalsdraga og Geirþjófsfjarðar. Svarta leiðin á [mynd 79] liggur yfir í Seljadal um Seljadalsgöng er um 1,2 km löng og munnar í 340 og 300 m hæð. Hin gangaleiðin, bláa leiðin, Kollagötugöng undir Vatnahviltf er austar, munnar að vestan við Norðdalsá er nokkuð neðan núverandi vegar í 420 til 430 m hæð og opnast að norðan í neðri Vatnahviltf í um 350 m hæð, lengd er um 2,3 km. Þessi göng myndu stytta veginn um 1,2 km og er leiðin um 3,7 km styttri en leið um Seljadalsgöng. Vegur að Seljadalsgöngum er erfiður á kafla og styttingin réttlætir mikið af kostnaðarmuninum. Mælt er með Kollagötugöngum, sjá einnig umfjöllun um göng í kafla 7. Skoðuð hafa verið fleiri afbrigði við Kollagötugöng. Val milli afbrigða verður áfram í skoðun.“



Mynd 82 Kollagötugöng, staðsetningakort (Jarðfræðistofan ehf, 2016)

Umsögn GE

Undirritaður telur eðlilegt að leið um Kollagötugöng sé tekin með í umhverfismati í samræmi við tillögur starfshóps sem vitnað er í að ofan. **Leiðir B og C** í matsáætluninni eru frábrugðnar hvor annarri einmitt á sama kafla og göngin kæmu á og bendir það til að þar sé álitamál um hvernig leggja eigi veginn. Leið um Kollagötugöng gæti þá verið **leið E**.

Það er ekki vitað um fjárveitingar á þessari stundu eða afstöðu Alþingis til þessarar gangaleiðar. Það er því alls ekki málefnalegt að Vegagerðin afskrifi þau nú af því hún telji ekki að fjármagn verði fyrir hendi. Eðlilegt og nauðsynlegt er að gangaleiðin sé metin í umhverfismatinu m.a. til þess að kynna þau almenningi eins og aðra möguleika.

Það er hægt að skoða málið frá ýmsum hliðum en niðurstaðan hlýtur alltaf að vera að það verði að skoða Kollagötugöng. Frekar að hægt sé að hafa mið af gangamunnum við hönnun vega sitt hvoru megin við möguleg göng. Einnig má hugsa sér að tekin verði ákvörðun um að stefna að göngum en að fresta þeim um nokkur ár. Þá kemur til álitá að gera bráðabirgðalagfæringar á núverandi vegi á kaflanum en leggja ekki fullkominn nýjan veg.

Undirritaður skorar á Vegagerðina að taka Kollagötugöng með sem möguleika í matsáætlun.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Gísla Eiríkssonar

Vegna athugasemda Gísla Eiríkssonar, Sigurðar Jóns Hreinssonar, Ásgeirs Jónssonar og Eiðs B. Thoroddsen, sem voru aðilar að starfshóp um nýjan veg um Dynjandisheiði, hefur Vegagerðin endurskoðað ákvörðun sína um Kollagötugöng. Metin verða áhrif **veglínu E** um Kollagötugöng á umhverfið. Texta og teikningum í tillögu að matsáætlun hefur verið breytt í samræmi við það. Veglínunni er lýst í kafla 3.4.5.

Á bls. 17

„Kollagötugöng úr Norðaldsdrögum undir Vatnahvilt að drögum Geirþjófsfjarðar, vestan við Botnshest. Lengd um 2.5 km, möguleikar í aðeins mismunandi hæð sjá síðar. Kemur til álitá. Leysir sama mál og 2. Gerð hefur verið athugun á jarðlögum á þessari gangaleið og er aðstæður til gangagerðar taldar svipaðar og víða á Vestfjörðum. Teikning 10.“

Í greinargerðinni segir einnig bls 18

„Spyrja má er eitthvert vit í að gera 2,5 km göng í 340 til 430 m hæð og hafa síðan Dynjandisheiði áfram í 500 m hæð á leiðinni, þar sem snjóþyngslin eru mest. Hluti af svarinu er að kaflinn sem getur valdið erfiðleikum í snjómokstri styttest og þar með tíminn sem tekur að opna veginn. Minni líkur eru á að vegfarendur lokist af uppi á heiðinni í Trölladölum, raunar yrðu jarðgöng mikið öryggisskýli ef þörf er á því. Ef vegur um Helluskarð ver sig vel verður mun auðveldara að sinna eftirliti og þjónustu á heiðinni þegar veður er tvísýnt, þetta varðar bæði kostnað og öryggi.“

9. Sigurður Hreinsson, bréf 31. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Athugasemdin snýr að þeim hluta matsáætlunarinnar, þar sem fjallað er um veglínuna niður í Afréttisdal. Í vinnu minni með starfshóp um vegstæði yfir Dynjandisheiði, lagði ég talsverða áherslu á að leiðin um Afréttisdal lægi vestanverðu við vatnið.

Afstaða mín byggist á tveimur ástæðum, annars vegar að hlífa þessu sérstaklega fallega umhverfi sem vatnið og votlendið í kringum það skapar. Hinsvegar vegna þeirra eindregnu sagna um snjópunga við norðan- og austanvert vatnið.

Niðurstaða starfshópsins var að leggja til sambland af veglínu 717 og 814. Engu að síður var tekið fram eftirfarandi, á bls 26 í greinargerð hópins: "Þriðja lína var raunar skoðuð líka, það er að koma enn utar niður í dalinn nokkuð bratt niður og ná beygjunni utan við vatnið. Ef þessi leið væri möguleg myndi hún vera góð lausn."

Því verð ég að ítreka þá ósk mína að kannað verði betur hvaða möguleikar eru á veglínu með svipuðum hætti og sjá má á meðfylgjandi korti (mynd 83). Læt einnig fylgja með tvær ljósmyndir (myndir 84 og 85), önnur tekin niður í átt að vatninu, veglínan kæmi þá niður undir vatnið rétt hægra megin við bílinn á myndinni. Hin myndir er tekin frá vatninu, upp í stefnu mögulegrar veglínu, og kæmi vegurinn þá upp á Neðri öxl aðeins hægra megin við stóra steinin sem ber við himinn rétt vinstra megin við miðja mynd.

Mér sýnist að veghalli um brekkuna upp á Neðri öxl úr Afréttisdal, yrði um 10%. Beygjur ofan og neðan við brekkuna ættu að mestu að geta verið án halla. Brekkan ætti að vera um 650 metra löng með rúmlega 60 metra hækkun.



Mynd 83. Tillaga að veglínu við Afréttarvatn



Mynd 84. Vestfjarðavegur og Afréttarvatn (mynd: Sigurður Hreinsson).



Mynd 85. Útsýni frá Afréttarvatni (mynd: Sigurður Hreinsson).

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdir Sigurðar Hreinssonar

Tillaga Sigurðar að veglínu leiðir til 10% langhalla á Vestfjarðavegi við Afréttarvatn, sem er of bratt, því veghönnunarreglur leyfa að hámarki 7,5 % langhalla. Stundum er nauðsynlegt að leggja vegi með meiri halla en veghönnunarreglur segja til um. Í Pennusneiðingnum í Vatnsfirði þarf t.d. að fara í 8 % halla á þeirri veglínu sem lögð er fram, en fullreynt er að ekki sé um aðra kosti að ræða.

Við nýbyggingu allra stofnvega, skal stefnt að því að hanna alla þætti með hliðsjón af veghönnunarreglum og hönnunarhraða ≥ 90 km/klst. Við nýbyggingu allra tengivega með umferð > 50 ÁDUh skal stefnt að því að hanna alla þætti með hliðsjón af veghönnunarreglum og hönnunarhraða 90 km/klst. Fyrir umferð < 50 ÁDUh er heimilt er ákvarða hönnunarhraða 70 eða 80 km/klst. með hliðsjón af aðstæðum. Ef víkja þarf frá ofanefndri stefnu skal fá til þess samþykki vegamálastjóra.

Sökum mikils langhalla, um 10 %, og krappar beygju neðst í brekkunni telur Vegagerðin þessa :

1. lausn mun hættulegri umferðinni en framlögð lausn
2. sé snjóföli á vegi þurfa stórir bílar (flutningabílar) að keðja og þetta yrði þá eini vegkaflinn sem þyrfti keðjur t.d. milli Þingeyrar og Bíldudals

Vegagerðin mun því ekki líta frekar til þessarar lausnar.

10. Kristinn Vilhelmsson, landeigandi Trostansfirði, bréf 29. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Mig vantar mun nákvæmari teikningar af legu vegarins gegnum Sunndal til að gera athugasemdir, læt þetta duga þar til ég fæ betri teikningar og lýsingu á fyrirhuguðum framkvæmdum.

Veglína

Mikil breyting verður á legu vegarins í Sunndal. Verður ekki haft samráð við landeigendur um endanlega ákvörðun um legu hans? Hvar nákvæmlega á vegurinn að liggja meðfram fjörunni í Sunndal? Hann má ekki liggja í fjörunni, sandfjaran verður að vera ósnortin. Ekki má eyðileggja Sunndalsrifið, vegurinn ætti að liggja sunnan við ána þar sem rifið er. Ekki er æskilegt að áningarstaður verði við ána.

Hvar verður Sunndalsáin brúuð? (Eða hvar verður steiptur stokkur?). Sagt er í drögunum að Sunndalsá sé ekki veiðiá. Það er ekki rétt, það hefur verið veiddur lax í ánni á hverju sumri í áratugi.

Hvar á vegurinn að liggja upp Norðdalsfjall? Verður það á svipuðum stað og núverandi vegur? Ef veglínan er mjög frábrugðin þarf að gæta að vörðum og gamalli rétt í svokölluðum Réttarmóum í hlíðinni fyrir austan bæinn. Verður mikil sjónmengun af nýrri leið?

Núverandi vegur

Hvað verður um núverandi veg í gegnum dalinn? Hvað verður um núverandi brú? Verður hún brotin eða lokuð fyrir bílaumferð? Reikna með að samráð verði haft við landeigendur.

Námur

Náma B-07 Hvernig er malarnámið hugsað, t.d. hvað margir rúmmetrar, lögun, stærð og dýpt. Útlit eftir frágang, verður mikið rask, sjónmengun? Reikna með að samráð verði haft við landeigendur.

Athugasemdafrestur við drög að tillögu að matsáætlun er til 31.7.2107. Ég geri ráð fyrir að hægt verði að koma með athugasemdir við sjálfa framkvæmdina á seinni stigum málsins.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Kristins Vilhelmssonar

Frummatsskýrslu munu fylgja teikningar í stærri mælikvarða en fylgja tillögu að matsáætlun.

Veglína

Vegagerðin hefur hafið viðræður við landeigendur vegna fyrirhugaðra vegaframkvæmda. Sumarið 2016 voru send bréf til landeigenda við Bíldudalsveg og rætt við þá í kjölfarið, m.a. landeigendur í Sunndal. Drög að tillögu að matsáætlun voru fyrsta skrefið við að kynna framkvæmdina fyrir almenningi og umsagnaraðilum. Allir höfðu rétt til að gera athugasemdir við drögin og þær veglínur sem þar voru kynntar, bæði landeigendur og aðrir.

Þegar kemur að framkvæmdum reynir Vegagerðin alltaf að fara samningaleiðina við landeigendur. Landeigendur geta því haft mikil áhrif á legu vega um þeirra land, ef um er að ræða jafn örugga leið. Vegna athugasemda landeigenda o.fl. hefur Vegagerðin skoðað legu Bíldudalsvegar um Trostansfjörð betur. Ákveðið var að leggja fram nýja veglínu um Trostansfjörð, **veglínu Z**, sem vîkur frá **veglínu X** á 2,7 km kafla frá stöð 24300-27500. Veglínan liggur ekki um Sunndalsrifið og þverar Sunndalsá ofar.

Ekki hefur enn verið tekin ákvörðun um hvort Sunndalsá verður brúuð eða byggður steiptur stokkur yfir ána. Báðum möguleikum er ennþá haldið opnum en líklegt er að ákvörðun verði tekin áður en frummatsskýrsla verður kynnt. Texti í kafla 5.1.3. (lífríki í ám og vötnum), hefur verið lagfærður í samræmi við ábendingu Kristins. Upplýsingar um veiði í Sunndalsá bárust frá Finni Torfa Magnússyni, athugasemd 18.

Ákvörðun um staðsetningu áningarstaða verður tekin í samráði við landeigendur og viðkomandi bæjarstjórn, sbr. kafli 3.5.4.

Á teikningu 5, 3 af 3 í tillögu að matsáætlun sést að nýr Bíldudalsvegur liggur nálægt núverandi vegi upp Norðdalsfjall. Fornleifafræðingur hefur verið fenginn til að rannsaka áhrifasvæði framkvæmdarinnar m.t.t. fornleifa, sbr. kafli 5.1.11. Ábendingum um Réttarmóa, vörður og gamla rétt er komið áleiðis til fornleifafræðingsins. Áhrif framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd lands verða metin, sbr. kafli 5.1.9.

Núverandi vegur

Engar ákvarðanir hafa verið teknar um núverandi veg og brú á Sunndalsá í Trostansfirði. Í kafla 3.5.4. kemur fram að haft verði samráð við landeigendur og bæjarstjórn á svæðinu um hvað gera skuli við þá hluta núverandi vegar sem verða aflagðir.

Námur

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þær námur sem kynntar eru í tillögu að matsáætlun, sbr. kafli 3.5.3. Þar kemur fram að efnistaka verði í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun.

Umhverfismatsferlið er samráðsferli. Mögulegt er að gera athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun, tillögu að matsáætlun og frummatsskýrslu. Landeigendur geta auk þess haft áhrif á framkvæmdir á þeirra landi í því samningaferli sem á sér stað þegar Vegagerðin leggur nýja vegi.

11. Bríet Böðvarsdóttir, bréf 31. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Nýlega heyrði ég af fyrirhugaðri lagningu vegar í „Friðlandinu í Vatnsfirði“. Sem ábúandi Seftjarnar, finnst mér ég þurfi að tjá mig um málið. Að sjálfsögðu fer þetta vegstæði í umhverfismat, svo vonandi þarf ekki að hafa áhyggjur af framkvæmdinni.

En mér er í fersku minni hvernig staðið var að verki í Hörgsnesi, austan til við fjörðinn, fyrir fáum árum. Þannig slys má ekki henda aftur!

Þverun Vatnsfjarðar finnst mér ekki koma til greina.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdu Brietar Böðvarsdóttur

Vegagerðin hefur endurskoðað legu Vestfjarðavegar í Vatnsfirði. Tekin hefur verið ákvörðun um að breyta **veglínu A** og **veglínu B** í mati á umhverfisáhrifum, þannig að þær liggja fjær Hellulaug (kafla 3.4.). Lagður er fram nýr kostur, **veglína F**, sem þverar Vatnsfjörð utan við ós Pennu og **veglína A2** sem liggur úti í sjó á stuttum kafla við ós Pennu auk þess sem ný veglína við Flókalund, **veglína A3** er lögð fram. Hún er í grennd við núverandi veg við Flókalund en verður í nýju og breiðara vegstæði. Í frummatsskýrslu verða áhrif þeirra á umhverfið metin. Í kafla 3.4. kemur fram að fyrirhugað er að skipta framkvæmdinni í þrjá áfanga. Á áfanganum Hörgsnes-Barðastrandarvegur í Vatnsfirði verður núverandi vegur um Flókalund nýttur nánast óbreyttur þar til tekin yrði ákvörðun um leiðarval í Vatnsfirði sem uppfyllti markmið og sátt yrði um.

12. Elva Björg Einarsdóttir, bréf 31. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Vegagerð ríkisins hefur uppi áform um að leggja veg yfir Vatnsfjörð í Vestur-Barðastrandarsýslu á sunnanverðum Vestfjörðum í framhaldi af veglagninu um Dynjandisheiði. Af því tilefni er mikilvægt að eftirfarandi komi fram.

Vatnsfjörðurinn var friðaður árið 1975 í kjölfar þess að þjóðhátíð Vestfirðinga var haldin þar 1974 í tilefni af 1100 ára byggðar í landinu. Vestfirðingar voru stoltir af firðinum sínum og vildu sýna það í verki: Var það samdóma álit hátíðargesta að fjörðurinn væri slík gersemi að sérstaklega þyrfti að huga að því að hlúa að honum þannig að honum yrði ekki spillt, náttúra hans og ásýnd fengi að haldast og almenningi væri tryggð aðkoma að honum. Það verður að teljast einstakur atburður að hughrif hátíðargesta af Vatnsfirði hafi verið slík að þau hafi leitt til friðunar fjarðarinnar. Eftir hátíðina var fjörðurinn griðarstaður, sameiningartákn og gersemi sem var sameiginleg Vestfirðingum öllum – þeirra eign og þeir stoltir af.

Aukinheldur er Breiðafjörðurinn friðaður frá árinu 1995 til stuðla að vernd landslags, jarðmyndana, lífríki og menningarminja hans (lög nr. 54/1995).

Þverun Vatnsfjarðar spillir firðinum svo um munar, ásýnd hans, leirum og heildarútliti með óafturkræfum aðgerðum og verð ég að lýsa furðu minni á því að hugmyndin hafi yfirleitt komið upp.

Krossgötur hafa verið á Hellu í Vatnsfirði frá ómunatíð og jafnvel staðið búskap þar fyrir þrifum. Krossgötur þessar urðu til þess að hótél Flókalundur var byggður þar á 7. áratug síðustu aldar því áningarstað þurfti fyrir langt að komna ferðamenn – svo er enn. Vegurinn hefur því alltaf legið um hlaðið á Hellu (Flókalundi), þar er kröpp beygja á veginum og umferðarhraði er dreginn niður. Ekkert er því til fyrirstöðu að finna leiðir til að auðvelda þessa „sambúð“ gangandi og akandi umferðar. Þar er þverun Vatnsfjarðar ekki kostur því að hann krefst of mikilla fórna umhverfis.

Þverun Vatnsfjarðar skilar harlalitlum tímasparnaði í keyrslu. Hún sparar aftur á móti mögulega einhverja brúargerð. Vatnsföllin Vatnsdalsá og Penna, sem falla í innanverðan Vatnsfjörðinn voru löngum farartálmi ferðalanga og mikil samgöngubót þegar þau voru brúuð á 3. áratug 20. aldar, í raun um 20 árum áður en akfær vegur kom að þeim. Þegar hefur verið lagst í mikla vegagerð í firðinum og góður vegur gerður um Helluhlíð sem einnig var farartálmi vegna svella sem þar mynduðust á veturnum. Nútíma vegagerð um svæðið myndi ekki eða lítt spilla frekar því sem þegar hefur verið gert. Mikilvægt er að halda sig við þau „sár“ sem þegar eru orðin vegna veglagningar en ekki skapa ný. Gæta þarf að efnistöku í nýjan veg og athuga hvort ekki sé nóg komið af malarnámi á Vatnsdalsbökkum nærri Eiðisá. Hér er farið um viðkvæmt svæði og ber að fara með ítrustu varúð og áformum um að spilla sem minnstu landslagi, fjörum, ám, skógum og leirum.

Fyrir rúmum 40 árum voru teknar ákvarðanir um verndun Vatnsfjarðar. Íslenska ríkið kostar til vöktun á svæðinu þó að það hafi ekki alltaf dugað til og almenningur þurft að vera á vaktinni að gæta hagsmuna heildarinnar, t.d. er vegur var endurnýjaður um Hörgsnes í Vatnsfirði, til að vernda svæði sem nú þegar eiga að vera undir sérstakri vernd. Ég bið um að við hugsum til framtíðar – hverju við skilum til komandi kynslóða – og veljum að standa með því sem við erum sammála um að vernda skuli.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdu Elvu Bjargar Einarsdóttur

Vegagerðinni ber að fara eftir vegalögum. Í 41. gr. vegalaga nr. 80/2007 segir: „Við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem hagkvæmastan hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest“.

Vegagerðin gerir sér grein fyrir því að Vatnsfjörður er náttúruperla sem ber að varðveita. Þverun fjarðarins hefur í för með sér að Vestfjarðavegur liggur á styttri kafla um friðlýsta svæðið. Þverun fjarðarins myndi hafa í för með sér minni umferð um botn fjarðarins og þar af leiðandi yrði upplifun þeirra sem sækja svæðið heim líklega jákvæðari.

Í kafla 2.5. kemur fram að Vatnsfjörður er innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Verndarsvæðið nær yfir fjöru, eyjar og sker í Vatnsfirði.

Á þessu stigi í umhverfismatsferlinu vill Vegagerðin ekki tjá sig um þá staðhæfingu Elvu Bjargar að *þverun fjarðarins spilli firðinum svo um munar, ásýnd hans, leirum og heildarútliti og hafi óafturkræf áhrif á Vatnsfjörð*. Mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar er opið ferli til að meta áhrif mismunandi kosta á umhverfið, þ.m.t. ásýnd, landslag og leirur. Áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið munu ekki liggja fyrir fyrr en matsferlinu lýkur með áliti Skipulagsstofnunar. Nefna má að Vegagerðin hefur reynslu af að það er mun auðveldara að afmá merki um eldri vegi sem byggðir eru á fyllingu, en vegi sem skornir eru í brattar hlíðar. Því er ekki hægt að staðhæfa að þverun Vatnsfjarðar myndi hafa óafturkræf áhrif á fjörðinn. Mat á umhverfisáhrifum framkvæmda er ferli til að finna bestu lausn m.t.t. umhverfisþátta.

Hér að framan kemur fram að samkvæmt 41. gr. vegalaga beri Vegagerðinni að gæta að umhverfi, hagkvæmni og öryggi við hönnun vega. Oft er erfitt að finna hinn gullna meðalveg, en á seinustu áratugum hefur Vegagerðin víða flutt vegi sem liggja „um hlað“ dvalarstaða manna fjær þeim, vegna öryggis íbúa og vegfarenda. Tillaga Vegagerðarinnar að legu Vestfjarðavegar samkvæmt **veglínu A2 og F** sem liggja úti í sjó við Flókalund er í samræmi við það. Vegagerðin telur að það sé öruggast fyrir alla notendur vegarins að flytja hann fjær Flókalundi. Í samráði við Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun hefur þó verið ákveðið að meta áhrif af nýrri veglínu við Flókalund, **veglínu A3**.

Vísað er í svar Vegagerðarinnar við athugasemd nr. 8 frá Hótel Flókalundi um veglínu sem fylgir núverandi vegi við Flókalund.

Þverun Vatnsfjarðar myndi stytta leiðina um u.þ.b. 5 km samanborið við núverandi veg um fjörðinn. Um er að ræða 4-5 mínútna tímasparnað á 90 km/klst hraða og 50 km/klst við Flókalund. Þverun fjarðarins yrði alltaf mun kostnaðarsamari vegagerð en lítilsháttar lagfæringar á núverandi vegi um fjörðinn, jafnvel þótt laga þyrfti brú á Vatnsdalsá og byggja nýja brú á Þingmannaá. Sparnaður vegfarenda af styttri vegi réttlætir hins vegar þennan viðbótar kostnað.

Í kafla 2.2.2. er fjallað um Vestfjarðaveg á kafla 34 um Helluhlíð. Fram kemur að á kaflanum eru margar veltengingar. Á mynd 9 sést að kröfum Vegagerðarinnar um öryggissvæði meðfram vegi er ekki fullnægt (kafla 3.3.3.). Auk þess uppfyllir vegurinn ekki skilyrði um breidd stofnvega (kafla 3.3.2.). Engu að síður leggur Vegagerðin til að endurlagning vegarins um Helluhlíð verði ekki hluti af þessu mati á umhverfisáhrifum, því allt frekara rask í hlíðinni yrði mjög áberandi og hefði mikil áhrif á ásýnd friðlýsta svæðisins í Vatnsfirði.

Engar áætlanir eru um efnistöku á Vatnsdalsbökkum nærri Eiðisá. Í kafla 3.2. koma fram leiðarljós Vegagerðarinnar við val á legu vegarins og hönnun hans. Þar kemur fram að miðað sé við að vegirnir hafi sem minnst áhrif á landslag, verndarsvæði og náttúru- og menningarminjar.

Vegagerðin hefur endurskoðað legu Vestfjarðavegar í Vatnsfirði. Tekin hefur verið ákvörðun um að breyta **veglínu A** og **veglínu B** í mati á umhverfisáhrifum, þannig að þær raski ekki ósum Pennu og liggja fjær Hellulaug (kafla 3.4.). Lagðir eru fram þrjár nýir kostir, **veglína F**, sem þverar Vatnsfjörð utan við ós Pennu, **veglína A2** sem fylgir núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð en liggur út í sjó á stuttum kafla við ós Pennu og **veglína A3** sem fylgir að mestu núverandi vegi fyrir Vatnsfjörð og um Flókalund. Í frummatsskýrslu verða áhrif þeirra á umhverfið metin. Í kafla 3.4. kemur fram að fyrirhugað er að skipta framkvæmdinni í þrjá áfanga. Á áfanganum Hörgsnes-Barðastrandarvegur í Vatnsfirði verður núverandi

vegur um Flókalund nýttur nánast óbreyttur þar til tekin yrði ákvörðun um leiðarval í Vatnsfirði sem uppfyllti markmið og sátt yrði um.

13. Hlynur Vigfús Björnsson, landeigandi Reykjarfirði, bréf 31. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Það alveg á hreinu af hálfu landeigenda í Reykjarfirði að vegstæði í botni fjarðarins verður ekki flutt fram á leirar. Eins eru tóttirnar á Skeleyri fornminjar og verða ekki skemmdar. Ég var búinn að tala um þetta við Kristján í vetur en engin breyting á teikningum.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Hlyns Vigfúsar Björnssonar

Þegar athugasemdir bárust var ekki ástæða til að breyta uppdráttum enda veglínur í drögum að matsáætlun ætluð til formlegra athugasemda. Vegagerðin taldi að með því að leggja veginn úti í sjó í Reykjarfirði myndi skapast betra næði í firðinum og í Reykjarfjarðarlaus. Vegna athugasemda landeigenda og bæjarstjórnar Vesturbyggðar sem komu fram á fundi á Patreksfirði þann 10. ágúst 2017 (athugasemd 2) hefur verið ákveðið að leggja fram nýja veglínu í Reykjarfirði, **veglínu Y** auk **veglínu X**. Veglínan liggur uppi á landi nema á stuttum kafla við ós Reykjarfjarðarar.

14. Landgræðsla ríkisins, bréf 31. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Umsögn Landgræðslunnar miðast við að lögum um landgræðslu nr. 17/1965 sé fylgt, en þau taka m.a. til verndunar gróðurs og jarðvegs, græðslu eyddra og vangróinna landa og sjálfbærrar landnýtingar.

Landgræðslan bendir á að gróður og jarðvegur eru mikilvægar auðlindir sem ber að vernda og auka og taka tillit til í skipulagi. Sé þessum auðlindum spillt með framkvæmdum, s.s. efnistöku, orkunýtingu eða öðru fer stofnunin fram á að grætt verði upp ígildi þess gróðurs og jarðvegs sem eyðist.

Landgræðslan leggur sérstaka áherslu á að votlendi verði ekki raskað en skv. 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 njóta votlendisvistgerðir sérstakrar verndar.

Verði gróðurlendi raskað við vegagerðina þarf í matsáætlun að fjalla um mótvægisáðgerðir vegna þess, eins og kemur fram í drögum. Við skipulagningu mótvægisáðgerða er vert að skoða möguleika á nýtingu svarðlags sem til fellur í vegstæði við frágang svæða s.s. vegkanta, náma sem og við aðra uppgræðslu.

Landgræðsla ríkisins gerir ekki athugasemdir við drögin og er reiðubúin til að veita frekari upplýsingar og ráðgjöf um þá þætti er varða stefnumörkun um jarðvegs- og gróðurvernd, uppgræðslu, endurheimt votlendis og sjálfbæra nýtingu lands, verði eftir því óskað.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Landgræðslu ríkisins

Í kafla 2.6. kemur fram að við matsvinnuna verði farið að lögum og reglum sem eru í gildi, þ.m.t. lögum um landgræðslu nr. 17/1965.

Verði gróðri eða jarðvegi spillt með framkvæmdum, mun Vegagerðin græða upp ígildi þess gróðurs og jarðvegs sem eyðist í samráði við Landgræðslu ríkisins.

Við lagningu nýrra vega verður forðast að leggja vegi um votlendi eins og framast er unnt, en óhjákvæmilegt virðist að votlendi verði raskað við framkvæmdirnar.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um mótvægisáðgerðir vegna gróðurs sem raskast við vegagerðina. Ekki er tímabært að fjalla um þær í tillögu að matsáætlun. Við skipulagningu mótvægisáðgerða verður skoðaður möguleiki á nýtingu svarðlags sem til fellur í vegstæði við frágang svæða s.s. vegkanta, náma sem og við aðra uppgræðslu. Lokamálsgrein í kafla 5.1.1. hefur verið lagfærð lítilsháttar í samræmi við ábendinguna.

Vegagerðin mun leita eftir ráðgjöf hjá Landgræðslu ríkisins um þá þætti er varða stefnumörkun um jarðvegs- og gróðurvernd, uppgræðslu, endurheimt votlendis og sjálfbæra nýtingu lands.

15. Samgöngufélagið, bréf 31. júlí 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Mjög er fagnað að undirbúningur skuli hafinn að gerð uppbyggðra vega þær leiðir sem sem um ræðir og þær veglínur um Dynjandisheiði kynntar sem raun ber vitni (sem allar liggja vestan Lónfells) og ekki síður áformum um að byggja upp Bíldudalsveg. Sú ósk er jafnframt sett fram að sem fyrst megi hefja eiginlegar framkvæmdir. Má líkja því við byltingu í samgöngumálum fyrir íbúa á norðan- og sunnaverðum Vestfjörðum þegar göng undir Hrafnseyrarheiðið og aðrir uppbyggðir vegir lagðir slitlagi þessar leiðir og um Gufudalssveit verða orðnir að veruleika. Er því að mörgu að hyggja í þessu sambandi, en ekki gafst nægilegt svigrúm til að gaumgæfa þetta svo vel væri á þeim skamma tíma sem veittur var til að gera athugasemdir.

Örfá atriði skulu þó nefnd:

1. Á bls. 8 í skýrslunni segir: „Gerð hefur verið sérstök samfélagsrannsókn í tengslum við framkvæmdina. Framkvæmdin mun hafa áhrif á samfélagið í heild. Hún mun hafa mest áhrif á íbúa á sunnaverðum Vestfjörðum.

Ekki verður fjallað nánar um áhrif samgöngubóta á samfélagið á Vestfjörðum, þ.e. almenning, atvinnulíf og opinbera þjónustu í frummatsskýrslu. Bent er á ítarlega umfjöllun í ofangreindri skýrslu.“ Telja verður að þvítíkar breytingar hafi orðið á stöðu byggðar og atvinnulífs á jafnt norðan- og sunnanverðum Vestfjörðum síðan samfélagsrannsóknin var unnin að full ástæða sé til að uppfæra efni hennar eftir því sem við á, en gera má ráð fyrir að nýjar upplýsingar sýni enn betur en ella væri fram á þörf á fullnægjandi vegasambandi á svæðinu. Einnig skal nefnt að skýrslan fjallar að meginstefnu til einungis um veg um Dynjandisheiði en ekki Bíldudalsveg sem telja verður afar mikilvægan. (Nefni hér að hlekkur sem vísar á skýrsluna á bls., 7 er óvirkur, en finna má skýrsluna á vef Háskólans á Akureyri á slóðinni

https://www.rha.is/static/files/Rannoknir/2010/R09035SAM_Dynjandisheiði_skyrsla_280610-loka.pdf)

2. Í skýrslunni segir (með feitletrun undirritaðs) efst á bls. „9 . . Vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg er núna 448 km og þar af eru 347 km með bundnu slitlagi en 101 km af malarvegum.“ Síðar á sömu bls. segir:

*„Með fjarðarþverunum í Gufudalssveit og hugsanlegri þverun Vatnsfjarðar svo og styttingu leiðar um Dynjandisheiði eru áform um að stytta leiðina meira, þannig að hún verði að lokum **rúmlega 400 km.**“*

Réttara sýnist að segja að vegurinn verði **tæplega 400 km**, en talsverðu getur munað í vitund fólks á rúmlega eða tæplega 400 km.

Verður þetta ráðið af því að á bls. 1 í skýrslunni segir: „ **Nýr Vestfjarðavegur (60) verður 35,4, 35,5 eða 39,2 km langur, háð leiðarvali (teikning 2). Hann verður lagður í staðinn fyrir 41,1 km langan veg sem hefst á Hörgsnesi rétt innan Uppsalaár við austanverðan Vatnsfjörð.**“ Þarna stefnir í að lágmarki **2 km** stytting, vonandi meiri.

Þá segir á bls 9: “Jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, í stað fjallvegarins um Hrafnseyrarheiði, munu stytta Vestfjarðaveg um **27 km**. Miklar endurbætur hafa verið gerðar á Vestfjarðavegi við norðan-verðan Breiðafjörð á seinustu árum en frekari endurbætur eru í undirbúningi á kaflanum frá Bjarkalundi að Skálanesi við Þorskafjörð. Nýr vegur á þeim kafla getur stytt leiðina um **rúmlega 20 km.**“

Styttingar sem taldar eru, þ.e. jarðgöng, 27 km, fjarðarþveranir í Gufudalssveit, 20 km, og stytting á kaflanum ú Vatnsfirði að Mjólka um a.m.k. 2 km **gera samtals 49 km**, þótt talan verði vonandi hærrí þegar upp verður staðið, og veglengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur samkvæmt þessu því um **399 km**.

3. Á bls. 30 í drögnum segir: “Gera má ráð fyrir að með Dýrafjarðargöngum og nýjum vegi yfir Dynjandisheiði muni hluti umferðarinnar að og frá Ísafjarðarsýslum fara í meira mæli um Vestfjarðaveg, en verið hefur, og dragi þá eitthvað úr umferð um Djúpveg.”

Þá segir á bls. 56: “Framkvæmdin mun hafa áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi vegfarenda á leið um Vestfjarðaveg og Bíldudalsveg. Í frummatsskýrslu verður fjallað um greiðfærni og umferðaröryggi, sem eru forsenda framkvæmdarinnar. Skoðaðir verða vegtæknilegir þættir og metin áhrif bætttra samgangna á umferðaröryggi, vegalengdir, ferðatíma og vetrarlokun. Skoðað verður hvort framkvæmdin geti haft áhrif á leiðarval vegfarenda, m.a. á milli landshluta og hvort hún geti haft áhrif á þungaflutninga. Umferðaspá verður gerð samkvæmt veghönnunarreglum. Þegar umferðarspá liggur fyrir verður unnið umferðaröryggismat fyrir þá valkosti sem lagðir verða fram við mat á umhverfisáhrifum. Mögulegt er að arðsemi framkvæmdarinnar verði metin, ef þörf verður talin á því. Fjallað verður um viðhald, rekstur og fyrirhugaða vetrarþjónustu á nýjum vegi.”

Ekki aðeins má telja að langmestur hluti umferðarinnar milli norðanverðra Vestfjarða og annarra hluta fjórðungsins sem og annarra landshluta fari þessa leið þegar hún verður öll lögð bundnu slitlagi (hér skal skotið á 80 til 90% umferðarinnar), heldur má telja miklar líkur á að umferðin aukist umtalsvert milli þessara svæða, þegar vegalengdin milli höfuðborgarsvæðisins og Ísafjarðar verður orðin áþekkt vegalengdinni milli höfuðborgar- og Eyjafjarðarsvæðisins og auðveldlega hægt að komast hana á vel innan við 4,5 klst. við góðar aðstæður. Meira að segja milli Hólmavíkur og Ísafjarðar verður svipuð veglengd þessa leið og er um Djúp (í dag 225 km um Djúp, en tæplega 230 km um Vestfjarðaveg þegar þar að kemur) ef allar hugsanlegar styttingar ná fram að ganga.

Því er lögð áhersla á að sem fyrst verði rækilega kannað hvort framkvæmdin muni ekki hafa áhrif á leiðarval flestra vegfarenda og hvort ekki megi gera ráð fyrir umtalsverðri aukningu umferðar.

4. Hér skal nefnt að allar forsendur fyrir viðunandi almenningssamgöngum á landi milli jafnt norðan- og sunnanverðra Vestfjarða sem og milli þessara staða og höfuðborgarsvæðisins ættu að breytast verulega til hins betra, en sem kunnugt er eru þær nánast engar í dag. Væri æskilegt að fyrir lægi einhver könnun á þeim möguleikum sem gætu opnast við gerð þessara vega og er lagt til að hugað verði að því .

Þá skal í þessu sambandi bent á að miðað við hvað lítið er á flug um Ísafjarðarflugvöll að treysta vegna veðurfarslegra aðstæðna og að þar er aðeins heimilt að lenda í björtu ætti að vera vel þess virði að skoða vel við undirbúning þeirra vegaframkvæmda sem hér um ræðir að miða við að Bíldudalsflugvöllur þjóni að því marki sem unnt er sem varaflugvöllur fyrir norðanverða Vestfirði í stað Þingeyrarflugvallar. Síðarnefndi völlurinn er í heldur bágu ástandi og verður sennilega aflagður fyrir það hlutverk sem honum hefur verið ætlað, hafi það ekki þegar verið gert. Bæði er Bíldudalsflugvöllur mun stöðugri veðurfarslega auk þess að vera í nánast daglegri notkun árið um kring. Vegalengdin milli hans og Ísafjarðarflugvallar verður reyndar um 110 km eða ca. ein klst og 15 mínútur í akstri við bestu aðstæður og ekki víst um færð á milli alla daga að vetrinum. Þá sýnist þurfa að lengja og lagfæra flugbrautina á Bíldudalsflugvelli nokkuð til að stærri vélar geti lent þar en nú er. Til lengri tíma lítið mætti hugsa sér að stærri flutninga- og farþegavélar gætu lent þar og að hann gæti þjónað millilandaflugi að einhverju leyti.

Skal m.a. vísað um þetta í skýrslu Fastanefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga um samgöngu- og fjarskiptamál til 61. Fjórðungspings Vestfirðinga sem haldið var á Ísafirði 4. maí 2016, á bls. þar sem vísað er í umsögn nefndarinnar um samgönguáætlun fyrir árin 2015 - 2018. (Nálgast má skýrsluna á vefslóðinni

www.fjordungssamband.is/fjordungssambandid/61_fjordungsting_2016/skra/713/)

„Áætlunarflug á milli Reykjavíkur og Ísafjarðar, Bíldudals og Gjögurs eru mikilvægustu almenningssamgöngur Vestfirðinga og lífæð byggðanna stóran hluta ársins. Brýnt er að standa vörð um þá þjónustu og öryggi sem flugsamgöngur veita íbúum á Vestfirðum. Fagnað er að lokið er lagningu slitlags á flugvöllinn á Gjögri en samtímis er þess krafist að auknu fjármagni verði veitt til viðhalds og endurbóta á flugvöllum á Þingeyri, Bíldudal og Ísafirði. Þá minnir Fjórðungsping á

að mikilvægi Reykjavíkurlugvallar fyrir samgöngur á milli landsbyggðar og höfuðborgar verður aldrei of oft ítrekað.

Fjórðungsþing skorar á stjórnvöld að gerð sé úttekt á mögulegum nýjum flugvallarstæðum á Vestfjörðum sem geti þjónað innanlands og millilandaflugi. Bent er á stækkun þjónustuvæðis slíks flugvallar með tilkomu Dýrafjarðarganga og nýs vegar um Dynjandisheiði. Nýr flugvöllur er mikilvæg forsenda fyrir frekari atvinnuuppbyggingu í landshlutanum.“

Síðar í skýrslunni segir:

„Þingeyrarflugvöllur hefur verið svo til ónothæfur eftir að flugvélar Flugfélagsins sporuðu sig niður úr slitlaginu í mars 2013. Engar fjárveitingar hafa fengist til lagfæringa og ekki útlit fyrir breytingu þar á. Samgöngunefnd lítur því svo á að Þingeyrarflugvöllur hafi verið afskrifaður og hefur Fjórðungssambandið í því ljósi byrjað að skora á Ísavia og stjórnvöld að hefja athuganir á nýju flugvallarstæði fyrir norðanverða Vestfirði. Það er fyrirliggjandi að flug til Ísafjarðar er á stutt frá þolmörkum og frekari fækkun farþega mun gera áætlunarleiðina ósjálfbæra. Besta leiðin til að tryggja flug á þessari leið er að vera með flugvöll sem hefur hærra nýtingarhlutfall og lengri nýtingardaga en núverandi völlum. Þá verður það og að teljast óásættanlegt að einungis minnihluti flugflota Flugfélags Íslands geti nýtt flugvelli á Vestfjörðum.“

Einhver áform voru uppi ef rétt er munað um að ráðast í lengingu brautarinnar á Bíldudalsflugvelli fyrir um 10 árum en ekki varð af þeim. Ekki telst þó raunhæft að horfa til þessa möguleika að gera Bíldudalsflugvöll að varaflugvelli fyrir flugvöllinn á Ísafirði og jafnframt að gera hann að þeim flugvelli sem býður upp á sem fjölbreyttust not fyrir vestanverða Vestfirði nema vegurinn frá Bíldudalsflugvelli að Vestfjarðarvegi verði fullgerður og traustur heilsársvegur. Væri jafnvel athugandi til lengri framtíðar að huga að jarðgöngum milli Dynjandisvogs og áleiðis að flugvellinum og þar með Bíldudal til að tryggja láglendisveg.

Sem ljóst má vera er að fjölmörgu að hyggja við undirbúning veglagningar þær leiðir sem hér er fjallað um, sumt lögskylt annað ekki, en öll upplýsingaöflun og athuganir tengdar þeim drögum að matsáætlun sem hér er til umfjöllunar hljóta að vera af hinu góða og ættu að stuðla að skjótari og traustari ákvörðunum ýmissa sem hagsmuna hafa að gæta sem leiðir af stórlega bættu vegasambandi.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Samgöngufélagsins

1. Samkvæmt ábendingu Skipulagsstofnunar ber Vegagerðinni ekki að fjalla um áhrif vegaf framkvæmda á samfélagið. Rannsókn Háskólans á Akureyri um áhrif samgöngubóta á samfélagið á Vestfjörðum er ein af forsendum þess að tekin var ákvörðun um að ráðast í þær.

Vegagerðin telur að ekki sé þörf á nýrri rannsókn til að meta áhrif samgöngubóta á Vestfjarðavegi og Bíldudalsvegi á samfélagið. Allir hljóta að vera sammála um að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á samfélagið.

2. Á bls 9 hefur rúmlega verið breytt í tæplega.
3. Mjög erfitt er að spá um hvaða áhrif framkvæmdir á Vestfjarðavegi muni hafa á leiðarval vegfarenda og umferð um Djúpvæg. Á veturnum mun veðurspá og færð á hverjum tíma munu hafa áhrif á leiðarval. Telja verður líklegt að ferðamenn velji frekar að fara hringleið um Vestfirði en fram og til baka sömu leiðina.

Vegagerðin vinnur umferðarspá við allar nýjar vegaf framkvæmdir og fjallað verður um áhrif framkvæmdarinnar á leiðarval vegfarenda í frummatsskýrslu, en sú umfjöllun verður ekki byggð á öðrum rannsóknum en umferðarspá Vegagerðarinnar. Vegtegund C₈ annar 2-3000 bílaumferð á dag. Ætlaður umferðarþungi, bráðbirgðaspá, árið 2046 er um 250 bílar/á dag.

4. Vegagerðin tekur undir með Samgöngufélaginu um að forsendur fyrir viðunandi almenningssamgöngum á landi milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða sem og milli þessara staða og höfuðborgarsvæðisins ættu að breytast til hins betra með nýjum Vestfjarðavegi um Dynjandisheiði og nýjum Bíldudalsvegi. Einnig að með nýjum vegum geti opnast nýir möguleikar um flugsamgöngur til Bíldudals.

Hins vegar telur Vegagerðin að þar sem þetta er ljóst og markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur, sé ekki ástæða til að rannsaka þessa þætti við mat á umhverfisáhrifum viðkomandi framkvæmdar. Þeir skjóta þó sterkari stoðum undir ákvörðun stjórnvalda um að leggja nýja vegi um svæðið.

Ekki stendur til að meta áhrif af lagningu láglendisvegur frá Dynjandisvogi að Trostansfirði.

Samgöngufélagið, bréf 14. ágúst 2017, fékk Hálfán Ingólfsson, fyrrverandi flugmann hjá Flugfélaginu Erni og nú Öryggismálastjóra hjá félaginu, til að taka saman upplýsingar um flugvallarmál og flugsamgöngur á vestanverðum Vestfjörðum. Meðfylgjandi er greinargerðin:

Hugleiðingar um flugvelli á Vestfjörðum.

Vestfirðir einkennast af háum fjöllum og þröngum fjörðum. Þegar Kári er í jötunmóð verður því oft misvinda vegna nálæggra fjalla, auk þess að fráflug við flugtak inn firðina verður mjög aðþrengt. Staðsetning flugvallar í firði hefur þar mikið að segja.

Takmarkanir vegna misvinda.

Ólíkar tegundir flugvéla eru misjafnlega viðkvæmar þegar kemur að sviptivindum. Framleiðendur gefa t.d. upp þann hámarks-hliðarvind sem sýnt hefur verið fram á að viðkomandi flugvélategund þoli án vandræða, og fylgja flugrekendur þeim takmörkunum. Einnig ræður miklu hversu snarpar vindbreytingar eru, t.d. getu tiltölulega hægur vindur sem breytist úr 5m/s mótvindi í 5m/s meðvind á innan við 2-3 mínútum verið varasamari en tiltölulega hvass vindur, t.d. 10m/s mótvind með hviðum upp í 20m/s úr sömu átt.

Takmarkanir vegna hindrana.

Þegar hámarksþyngd flugvélar er meiri en 5700kg gilda mjög strangar reglur um brautarlengd og hönnum fráflugs í þá átt sem hindranir (fjöll) eru hamlandi. Ekki verður farið út í smáatriði hér, en á þrem þekktust flugvöllum Vestfjarða (Ísafirði, Þingeyri og Bíldudal) eru hindranir við flugtak inn firðina mest takmarkandi.

Sýna þarf fram á að flugvél í flugtaki sé ekki þyngri en svo að við hreyfilbilun á versta augnabliki (rétt fyrir flugtak, þegar hraðinn er orðinn svo mikill að ekki er lengur hægt að stöðva vélina á brautinni), nái flugvélin örugglega lágmarks hæðar og hliðaraðskilnaði frá helstu hindrunum viðkomandi flugvallar.

Ísafjörður.

Ísafjarðarflugvöllur er staðsettur innarlega í sunnanverðum Skutulsfirði. Í austlægum og suðaustlægum vindáttum getur orðið afar misvindasamt við flugvöllinn, sem veldur því að oft er einfaldlega ófært.

Hindrunum við flugtak inn í Skutulsfirði verður ekki breytt. Vegalengd frá upphafi flugtaksbruns að fyrstu hindrun (fjallið Kubbi) er ekki nema 2150m, og vegalengd frá flugbraut að gagnstæðri fjöru ekki nema um 1400m.

Hægt væri að byggja nýja 1200m flugbraut utarlega í norðanverðum Skutulsfirði (þar sem Hraðfrystihúsið Gunnvör er nú), staðsetning sem er landfræðilega sambærileg við núverandi staðsetningu Bíldudalsflugvallar. Sú staðsetning mundi leysa mörg vandamál varðandi aðflug, fráflug og misvindi, en harla ólíklegt má telja að fjármagn fái til slíks verkefnis í fyrirsjáanlegri framtíð.

Þingeyri.

Svipað gildir um Þingeyrarflugvöll að því frásældu að ekki er t.d. misvinda þar í vindáttum sem eru ófærar á Ísafirði (og öfugt). Hindranir eru minni (ca. 4700m frá upphafi flugtaksbruns að fyrstu hindrun).

Þetta, ásamt nálægð við Ísafjörð, gerir Þingeyrarflugvöll ákjósanlegan varavöll fyrir Ísafjörð, a.m.k. á pappír. Í raun hefur það ekki gengið eftir, að hluta til vegna tregðu flugrekandans til að nota Þingeyri þegar þess er þörf, en mest vegna þess að síðustu endurbætur á slitlagi vallarins voru gallaðar. Þingeyrarflugvöllur virðist því vera afskrifaður.

Bíldudalur.

Flugvöllurinn er staðsettur utarlega í norðanverðum Fossfirði, sambærilegt við að Ísafjarðarflugvöllur væri staðsettur þar sem Hraðfrystihúsið Gunnvör er nú staðsett í Skutulsfirði. Þessi staðsetning gerir

Það að verkum að Bíldudalsflugvöllur er tiltölulega sjaldan ófær vegna misvinda. Þar að auki er fjörðurinn víðari (ca. 2200m frá flugbraut að gagnstæðri fjöru) og lengra í fyrstu hindrun við flugtak inn fjörðinn, ca. 3200m frá upphafi flugtaksbruns.

Flugbrautin er stutt, aðeins 1000m nothæfir til flugtaks, og haldast nokkuð í hendur þær takmarkanir sem eru vegna brautarlengdar og hindrana. Brautina má lengja í 1200m, t.d. með því að bæta 100m við hvorn enda, sem yrði til mikilla bóta fyrir flugtak út fjörðinn. Hindranir við flugtak inn fjörðinn verða hinsvegar þær sömu.

Ólíklegt má telja að Bíldudalsflugvöllur verði raunhæfur sem varavöllur fyrir Ísafjörð vegna vegalengda, jafnvel eftir að fyrirhuguðum vegabótum milli Dýrafjarðar og Bíldudals verður lokið.

Lokaorð.

Flug til og frá Vestfjörðum var áður fyrir mikilvæg lífæð Vestfirðinga, en með bættum vegum sem opnir eru allt árið hefur vægi þess minnkað verulega. Þegar fyrirhuguðum samgöngubótum á vestanverðum Vestfjörðum verður lokið (Dýrafjarargöng, Dynjandisheiði og þverun fjarða í Gufudalssveit) mun vægi þess minnka enn frekar.

Helstu raunhæfu framkvæmdir vegna flugsamgangna væri lenging Bíldudalsflugvallar í 1200m, sérstaklega með tilliti til aukinna umsvifa í atvinnulífi Vesturbyggðar.

Svar Vegagerðarinnar við bréfi Samgöngufélagsins, Hálfðans Ingólfssonar

Þessar upplýsingar eru vel þegnar, en eiga að takmörkuðu leyti heima í frummatsskýrslu fyrir þá framkvæmd sem hér er kynnt. Vegagerðin telur að ekki sé ástæða til að rannsaka þessa þætti við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

16. Breiðafjarðarnefnd, bréf 8. ágúst 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Breiðafjarðarnefnd vekur athygli á að þverun Vatnsfjarðar skerðir verndargildi svæðisins en fjörðurinn er bæði friðlýst svæði (Stj.tíð. B nr. 96/1975. Sérprentun nr. 243. Auglýsingum friðland í Vatnsfirði) og hluti af verndarsvæði Breiðafjarðar (lög nr. 54/1995).

Í kafla 5.5 um heimildir vantar inn nýja skýrslu á vegum Náttúrufræðistofnunar Íslands um mikilvæg fuglasvæði á Íslandi.

Í kafla 6.2. er talað um að Breiðafjarðarnefnd sé leyfisveitandi. Nefndin er aftur á móti umsagnaraðili og til ráðgjafar en Umhverfisstofnun er leyfisveitandi.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Breiðafjarðarnefndar

Vegagerðin þakkar fyrir athugasemdirnar. Hún gerir sér grein fyrir því að þverun Vatnsfjarðar hafi áhrif á verndargildi friðlýsta svæðisins í Vatnsfirði. Um það verður fjallað í frummatsskýrslu.

Skýrslu um mikilvæg fuglasvæði á Íslandi hefur verið bætt við listann í kafla 5.5. Kafla 6.2. hefur verið breytt í samræmi við ábendingu Breiðafjarðarnefndar.

17. Fjórðungssamband Vestfjarða, bréf 10. ágúst 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Framangreind framkvæmd og gerð Dýrafjarðarganga hefur verið um áratugaskeið verið eitt af helstu áherslumálum í samgöngumálum á vettvangi vestfirskra sveitarfélaga. En segja má að á árinu 1997 sé verkefnið sett fram með formlegum hætti með mótun samgöngustefnu Vestfjarða, á vettvangi samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga (FV). Verkefnið hefur æ síðan verið eitt af forgangsmálum í stefnumörkun FV og samgöngunefndar FV, auk þess sem FV hefur nú síðast á átt fulltrúa í starfshópi um leiðarval á Dynjandisheiði.

Málið er hefur því verið á borði FV um langt skeið og því eðlilegt að FV taki það til umfjöllunar og fagnaðarefni að það sé komið fram.

Greinargerð.

FV telur að drög að matsáætlun fjalli almennt vel um þau álitamál sem koma þurfi fram í matsáætlun, en setur hér fram eftirfarandi athugasemdir;

Kafli 2.1.1. Samfélag.

FV telur að í frummatsskýrslu verði að fjalla ítarlegar um samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar. Tekið er undir þau atriði sem sett eru fram um samfélagsleg áhrif en jafnframt skal sagt, að ekki nægi ekki að leggja til grundvallar nú hátt í 7 ára gamla skýrslu frá RHA um mat á samfélagsáhrifum.

Horfa verði hér til hinnar hröðu uppbyggingar sem nú á sér stað í fiskeldi á sunnanverðum Vestfjörðum auk fyrirhugaðar sambærilegrar uppbyggingar á norðanverðum Vestfjörðum. Fjölgun nýrra starfa hefur verið mikil í fiskeldi og þjónustu því tengt. Hefur íbúum fjölgað í 6 ár í röð á sunnanverðum Vestfjörðum og aldurssamsetning hefur breyst til hins betra frá því skýrsla RHA kom út. Fasteignaverð hefur hækkað og bygging nýs íbúðarhúsnæðis auk atvinnuhúsnæðis er hafinn.

Ferðaþjónusta á norðan og sunnanverðum Vestfjörðum er einnig í uppbyggingu. Verulegar árstíðarsveiflur eru í þessum rekstri í dag, en miklar væntingar eru til þess að framkvæmdin muni styrkja grundvöll fyrir heilsársrekstri frá því sem nú er.

FV telur að nánari umfjöllum um samfélagsleg og efnahagsleg áhrif framkvæmdarinnar dragi betur fram jákvæð áhrif framkvæmdarinnar á þessa þætti og sé jafnframt rökstuðningur til að hraða framkvæmdinni. FV telur einnig að skoða verði sérstaklega áhrif af uppbyggingu Bíldudalsvegur með framangreinda þætti í huga. En að óbreyttu mun stærri hluti umsvifa fiskeldis á Vestfjörðum vera í Arnarfirði og brýnt að hraða úrbótum á núverandi vegi og tengingu hans inn á þjóðvegakerfið norður eða suður úr.

Vatnsfjörður.

FV telur að tillaga um veglinur B og C með þverun Vatnsfjarðar séu sá kostur sem er leysi hvað best kröfur um hönnun vega í dag og þau öryggismál sem eru nú á núverandi vegstæði s.s. við Hótel Flókalund og fækkun einbreiðra brúa.

Mat á umhverfisáhrifum þveranna fjarða hafa verið deiluefni og því er mikilvægt að gerðar séu víótækar rannsóknir á væntanleg áhrif þverunnar á grundvelli tillagna rannsóknastofnana.

Jarðgöng.

Kafli 3.4.5. FV telur að nauðsynlegt taka verði inn í umhverfismat, hugmynd um gerð jarðganga á leið B og C undir fjallshryggs milli Norðdals og Neðri Vatnahviltar eða svokölluð Kollagötugöng. Í tillögu að matsáætlun er sett fram það mat að jarðgöng verði ekki sett í umhverfismat að þessu sinni, þar sem ekki séu líkur á fjármögnun þeirra í bráð.

Í greinargerð starfshóps Vegagerðarinnar, „Vegur um Dynjandisheiði“ frá júní 2017, er bent á að vetrarveður og snjóalög geti orði til verulegra trafala á þessu svæði og því verði að taka þennan jarðgangkost til skoðunar. FV telur mikilvægt þó svo tímabundið sé dregið úr fjármagni til jarðgangagerðar þá eigi það ekki að fresta nauðsynlegum rannsóknum s.s. á náttúrufari og vegatæknilegum atriðum. Heldur sé mikilvægt að eiga þær tiltækar þegar fjármagn til jarðganga verður aukið að nýju.

Framkvæmdatími og fjárveitingar

Kafli 3.6. FV leggur ríka áherslu á að framkvæmdir við Dynjandisheiði og Bíldudalsveg verði unnar samtímis, ósættanlegt er að framkvæmd verði dreift á 6 ár m.t.t. samfélags og efnahagslegs ábata sem hafa má af framkvæmdinni.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Fjórðungssambands Vestfjarða

Kafli 2.1.1. Samfélag

Samkvæmt ábendingu Skipulagsstofnunar ber Vegagerðinni ekki að fjalla um áhrif vegaframkvæmda á samfélagið. Rannsókn Háskólans á Akureyri um áhrif samgöngubóta á samfélagið á Vestfjörðum er ein af forsendum þess að tekin var ákvörðun um að ráðast í þær.

Vegagerðin telur að ekki sé þörf á nýrri rannsókn til að meta áhrif samgöngubóta á Vestfjarðavegi og Bíldudalsvegi á samfélagið. Allir hljóta að vera sammála um að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á samfélagið.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á útivist og ferðamennsku (kafla 5.1.10.).

Vatnsfjörður

Vegagerðin er sammála FV um að **veglína F** með þverun Vatnsfjarðar sé sá kostur sem er leysi hvað best þau öryggisvandamál sem eru nú á núverandi vegstæði um Vatnsfjörð s.s. við Hótel Flókalund og á einbreiðum brúm.

Á seinustu árum hafa farið fram ýmsar rannsóknir á áhrifum fjarðarþverana á náttúrufar og svo verður einnig í Vatnsfirði (kafla 5.1.4. og 5.1.5.). Í Vatnsfirði verða m.a. metin áhrif framkvæmdarinnar á landslag, ásýnd friðlýsts svæðis og á verndarsvæði.

Jarðgöng

Vegna athugasemda Gísla Eiríkssonar (athugasemd 8), Sigurðar Jóns Hreinssonar, Ásgeirs Jónssonar, Eiðs B. Thoroddsen og Gísla Eiríkssonar, sem voru aðilar að starfshóp um nýjan veg um Dynjandisheiði (athugasemd 7) og athugasemda Fjórðungssambands Vestfjarða, hefur Vegagerðin endurskoðað ákvörðun sína um Kollagötugöng. Metin verða áhrif **veglínu E** um Kollagötugöng á umhverfið. Texta og teikningum í tillögu að matsáætlun hefur verið breytt í samræmi við það. Veglínunni er lýst í kafla 3.4.5.

Framkvæmdatími og fjárveitingar

Vegagerðin er sammála FV um að hraða þurfi framkvæmdum á Dynjandisheiði og Bíldudalsvegi. Framkvæmdatíminn má ekki vera langur, því mikilvægt er að framkvæmdirnar nýtist sem fyrst. Gott er að vinna samtímis að framkvæmdum á Vestfjarðavegi og Bíldudalsvegi, því mögulegt framkvæmdatímabil á Dynjandisheiði er mjög stutt, vegna vetraraðstæðna en mögulegt að vinna mun lengur fram á haustið og fyrr á vorin á láglendi, en stór hluti Bíldudalsvegur liggur um láglendi. Fjallað verður um framkvæmdatíma í frummatsskýrslu (sbr. kafla 3.6.).

18. Finnur Torfi Magnússon, fulltrúi Hólmfríðar Stefánsdóttur, landeiganda í Trostansfirði, minnisblað Vegagerðarinnar frá símtali 17. ágúst 2017:

Finnur Torfi sagði að Sunndalsá væri laxveiðiá og að landeigendur nýti sér veiðiréttinn meðfram ströndinni og í ánni.

Hann benti á að Leó Guðmundsson hjá Hafrannsóknastofnun og fleiri gerðu rannsóknir á útbreiðslu og þéttleika seiða laxfiska á Vestfjörðum, frá Súgandafirði til Tálknafjarðar. Skýrslan var gefin út í febrúar 2017. Hann sendi Vegagerðinni skýrsluna í tölvupósti.

Finnur Torfi sagði að landeigandi í Trostansfirði, sem hann væri fulltrúi fyrir, hefði áhyggjur af staðsetningu brúar yfir ós Sunndalsár sem kynnt var í drögum að tillögu að matsáætlun, því ósinn væri mikið á hreyfingu. Hann geti og hafi breyst mikið sum árin. Fyrir um 4 eða 6 árum færðist hann verulega til norð- austurs á einum vetri, líklega um 100 metra en hefur verið að ganga til baka síðan. Breytingarnar eru mestar þar sem sandströndin er, en þar sem grjót er í fjörunni hefur strandlengjan yfirleitt lítið breyst. Tvö tún eru þarna og er annað nytjað af Fossi, hitt á mel vestan árinna og hefur ekki verið nytjað síðustu ár. Slóði er fyrir neðan gamla bæjarstæðið og túnin, sem alltaf hefur verið ökufær en aðeins lítil hluti hans verður illfær í leysingum á vorin (sá hluti hans efst á melnum áður en komið er upp á veginn í vestanverðum firðinum). Sem verkfræðingur myndi hann telja að vegastæði á eða nærri slóðanum hentaði betur en á sjávarkambinum.

Spurt var um námur og hvort greitt væri fyrir efnistöku úr þeim. Einnig var spurt um hvað yrði um núverandi veg. Fram kom að það væri kominn tími til að laga heimreið að frístundahúsunum í Trostansfirði. Undirrituð sagði að allt þetta væru atriði sem þyrfti að semja um við landeigendur en bæjarstjórn kæmi einnig að því að ákveða hvað gera ætti við núverandi veg.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Finns Torfa Magnússonar

Texti í kafla 5.1.3. (Ífríki í ám og vötnum), hefur verið lagfærður í samræmi við athugasemdir Finns Torfa Magnússonar. Upplýsingar um staðhætti í Trostansfirði verða nýttar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Í tillögu að matsáætlun er lögð fram ný veglína í Trostansfirði sem þverar Sunndalsá ofar, **veglína Z**, sjá svar við athugasemd nr. 10 frá Kristni Vilhelmssyni.

19. Umhverfisstofnun, bréf 17. og 21. ágúst 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Umhverfisstofnun telur að gera þurfi grein fyrir eftirfarandi atriðum:

1. Er mögulegt að koma veginum fyrir á núverandi vegstæði við Flókalund ef gert verður ráð fyrir færslu vegarins og jafnvel færslu annarra mannvirkja næst veginum?
2. Ef Vatnsfjörður verður þveraður er þá gert ráð fyrir efnistöku innan friðlandsins?
3. Ef Vatnsfjörður verður þveraður er þá unnt að koma fyllingum fyrir án þess að skerða ósa Pennu?
4. Er gert ráð fyrir að hanna sérstaklega útlit stærstu skeringar þannig að mótun þeirra fari fram samhliða vinnslu?
5. Gera ætti grein fyrir hvernig veginum verði best komið fyrir meðfram Meðalnesfjalli að Dynjandisvogi með það í huga að draga úr sjónrænum áhrifum vegarins sérstaklega ef fyrirhugað er að fara í gegnum hamarinn milli Dynjandisdals og Dynjandisvogar í skeringum meðfram fjallshlíðinni.
6. Gera ætti ráð fyrir að afmá styttri aflagða kafla núverandi vegar sérstaklega þar sem vegurinn liggur um gróið land.
7. Skoða ætti hvort unnt verði að þvera Vatnsfjörð innan við Pennu og viðhalda núverandi vegi við Flókalund. Þá ætti að vera búið að skoða alla möguleika á veglínu um þetta svæði.

Að öðru leyti gerir Umhverfisstofnun ekki athugasemdir við umrædd drög að tillögu að matsáætlun.

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Umhverfisstofnunar

1. Ákveðin þversögn er í spurningunni því ekki er hægt að hafa veginn á sama stað ef gert er ráð fyrir færslu hans og önnur mannvirki eru byggingar, sem vart verða færðar.

Sjá annars svar við athugasemd nr. 4 frá Hótel Flókalundi. Núverandi vegsvæði getur seint eða aldrei uppfyllt kröfur til umferðaröryggis. Þar er aðallega vísað í kröfur um fjarlægðir milli vegamóta og aðskilnað gangandi og akandi umferðar. Einnig er ekki rými til að tryggja hljóðvist við hótelið og að lokum má nefna að nýr vegur, sbr. skipulagsreglugerð 90/2013 grein 5.3.2.5., þarf að vera 100 m frá íbúðarhúsnæði.

2. Svo mögulegt sé að leggja vegi þarf efnistöku úr námum og skeringum. Lega vega innan friðlandsins hefur verið nánast óbreytt frá árinu 1974, að frátöldum nýja veginum fyrir Hörgsnes. Nauðsynlegt er að ganga svo frá í þessu verkefni að ekki þurfi að breyta vegum, hvorki Barðastrandarvegi, Vestfjarðavegi, hvar sem lega hans kann að verða ákveðin, né vegi fyrir fjörð, verði fjörðurinn þveraður, um alla fyrrséða framtíð þ.e. næstu 40-50 ár.

Núverandi vegur liggur um friðlandið í Vatnsfirði á 12,9 km löngum kafla. Tillögur að námum innan friðlandsins eru sýndar á teikningum 2, 4 og 5. Þær eru allar skeringar meðfram vegi en stærð þeirra er slík að Vegagerðin telur nauðsynlegt að fjalla um þær sem námur. Engar námur verða opnaðar sérstaklega vegna vegagerðar innan friðlandsins. Engin efnistaka er á döfinni fyrir botni Vatnsfjarðar.

Við lögn nýs vegar upp Pennudal mun falla til verulegt magn skeringarefnis umfram það sem þarf í þann kafla. Æskilegt væri að nýta þetta umframefni til að koma Vestfjarðavegi og vegamótum við Barðastrandarveg í viðunandi framtíðarástand.

3. Vegagerðin telur mögulegt að þvera Vatnsfjörð utar, án þess að skerða ósa Pennu. Á hitt ber að líta að því utar sem farið verður dýpkar og efnisþörfin vex. Ytri leið verður alltaf lengri í sjó en innri leið. Aukist dýpið um 2 m og lengdin um 200 m eykst efnisþörfin um liðlega 68 %. Mismunur gæti verið tæpir 200.000 m³.

Tekin hefur verið ákvörðun um að breyta **veglínu A** þannig að hún verði ekki framan við Hellulaug og að breyta **veglínu B**, þannig að hún raski ekki ósum Pennu (kafla 3.4.). Lagðir eru fram nýir kostir, **veglína F**, sem þverar Vatnsfjörð utan við ós Pennu, **veglína A2** sem liggur úti í sjó framan við ós Pennu og **veglína A3** sem liggur í grennd við núverandi veg við Flókalund.

4. Útlit skeringa er alltaf hannað sérstaklega. Vegagerðin mun æskja samráðs við Umhverfisstofnun um hönnun allrar landmótunar vegna framkvæmdarinnar. Verktaki mun síðan vinna samkvæmt slíkri hönnun. Krafist verður að hann hafi tæknibúnað og vélstýringar, þannig að mannvirkið verði unnið eins það er hannað. Því hefur verið bætt við kafla 5.1.9.
5. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar við Dynjanda, í Dynjandisdal og við Meðalnesfjall. Greint verður frá mögulegum mótvægisáðgerðum til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar, m.a. á ásýnd lands við Dynjandisvog og hamarinn ofan hans. Því hefur verið bætt við kafla 5.1.9. Óskað verður eftir samstarfi við Umhverfisstofnun við hönnun þessa kafla.

Markmið samstarfsins verður að komast hjá því að skerða gróðurlendið neðan vegar. Hliðin er lítt gróin ofan vegar milli stöðva 27700 og 28500. Unnið verður að því að komast hjá að raska gróðri neðan vegar milli stöðva 27640 og 27830 en það kann að reynast örðugt verk. Takist að draga úr löngum fyllingarfláum neðan vegar verður vegurinn lítt áberandi frá stöð 27000 og alveg niður í stöð 28880. Þetta er bróðurparturinn af þeim kafla sem vegurinn er í sneiðingi niður norðurhlíð Dynjandisdals.

6. Vegagerðin þarf að hafa samráð við landeigendur og bæjarstjórn um hvað gera skuli við þá hluta núverandi vegar sem verða aflagðir (kafla 3.5.4.). Vegagerðin mun leggja til að stuttir kaflar núverandi vegar sem verða aflagðir verði afmáðir úr landinu, sérstaklega þar sem vegurinn liggur um gróið land. Því hefur verið bætt við kafla 3.5.4. Innan friðlanda verður höfð samvinna við Umhverfisstofnun. Í undirbúningsferlinu verður metið hvaða kaflar eða staðir þetta eru og hannað hvernig afmáningin skuli verða þannig að ljóst sé í upphafi hvað menn vilja og hvernig mannvirkið muni líta út.
7. Vegagerðin hefur skoðað veglínuna sem þverar Vatnsfjörð innan við Pennu og fylgir núverandi vegi við Flókalund. Veglínun þverar Vatnsfjörð utar en **veglína B**, kemur á land neðan við Flókalund og raskar ósasvæði Pennu minna en **veglínur A og B** (mynd 83). Til að tengjast núverandi vegi við Flókalund er þó óhjákvæmilegt að raska ósum árinna. Veglínun fylgir svo núverandi Vestfjarðavegi að ármótum Pennu og Smjördalsár.

Tekið skal fram að veglínun liggur í aðeins 60 m fjarlægð frá núverandi húshlíð Hótel Flókalundar. Veglína sem uppfyllti skilyrði um 100 m fjarlægð frá húshlíð, samkvæmt gr. 5.3.2.4. í skipulagsreglugerð nr. 90/2013, lægi um miðjan farveg Pennu. Stæði á tjaldsvæðinu á Kýrholti, þau sem næst eru, eru of nálægt, eða í um 30 m fjarlægð frá miðlinu vegar. Vegamót inn á tjaldsvæðið eru undir blindhæð og sjónlengd ekki nægjanleg, hvorki fyrir ökumann að norðan né þann sem ætlar inn á Vestfjarðavegin. Auk þess er öryggi gangandi vegfarenda á svæðinu ekki tryggt með veginum austan Pennu. Því mun Vegagerðin ekki líta frekar til þessarar lausnar.



Mynd 83. Veglína Vestfjarðavegar innan við ósa Pennu í samræmi við ósk Umhverfisstofnunar (Loftmynd: Loftmyndir ehf 2011).

20. Halldór Jónsson jr, fulltrúi Jóns Páls og Huldu, landeiganda í Trostansfirði, bréf 21. ágúst 2017, gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun:

Sammála aths sem Kristinn Vilhelmsson sendir Helgu fyrir 31.07.2017. Við höfum greinilega sameiginlegar áhyggjur af veglínunni niður í Sunndalinn, en þar á rauða línan á viðhenginu að sýna enn frekari færslu á veginum úr mjög skógivaxinni hlíð niður á gróðursnauðan mel (þar sem hluti af gamla veginum fer um) með stefnu út á gróðursnautt svæði við rætur malarriðsins frá ósnum.



Mynd 84. Tillaga viðkomandi landeiganda í Trostansfirði að legu Bíldudalsvegur við ós Sunndalsár sýnd sem rauð lína. **Veglína Z** og núverandi vegur sjást einnig á myndinni (loftmynd: Loftmyndir ehf 2011).

Svar Vegagerðarinnar við athugasemdum Halldórs Jónssonar jr

Vegagerðin hefur skoðað möguleika á færslu veglínunnar út á gróðursnauðan mel í samræmi við tillögu landeiganda í Trostansfirði. Skoðunin leiddi í ljós að veglínan verður of brött til að mögulegt sé að mæla með henni. Vegagerðin hefur rætt um niðurstöðuna við Halldór Jónsson jr.

Fornleifafræðingur mun kortleggja og meta fornleifar í skógarlundinum milli stöðva 25720 og 25850. Að niðurstöðu fenginni mun afstaða Vegagerðarinnar endurskoðuð.

7. ORÐASKÝRINGAR

ÁDU	Meðalársumferð eða meðalfjöldi bíla á dag allt árið.
SDU	Sumardagsumferð. Meðalfjöldi bíla mánuðina júní - september.
VDU	Vetrardagsumferð. Meðalfjöldi bíla mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.
Slysatíðni	Fjöldi óhappa á hverja milljón ekna kílómetra.

Uppbygging vegar: Hefðbundinn vegur er byggður upp í þremur lögum: undirbyggingu, burðarlagi og slitlagi. Burðarlag og slitlag er gjarnan nefnt yfirbygging. Yfirbyggingin telst fastur kostnaður við byggingu vegar í ákveðnum gæðaflokki. Breytilegi kostnaðurrinn felst í gerð undirbyggingarinnar.

Undirbygging: Fyllingar og skeringar mynda í sameiningu undirbyggingu vegarins. Þær eru neðsta lag hans og eru að jafnaði ódýrasti hluti mannvirkisins, sé miðað við kostnað á magneiningu. Gæði vegarins, þ.e. hve brattur hann verður og hve krappur hann verður í láréttri og lóðréttri legu, endurspeglast í hve miklu fé er varið til undirbyggingarinnar. Mistök í gerð undirbyggingar verða seint leiðrétt því að þeim fylgir óhjákvæmilega endurnýjun dýrasta hluta mannvirkisins, þ.e. yfirbyggingarinnar.

Burðarlag: Miðlagið, burðarlagið, er tiltölulega dýrt. Það er tvískipt. Þykkt neðri hlutans er 400-800 mm, háð gæðum undirstöðu og umferðarþunga. Hann er venjulega úr mól eða sprengdu bergi. Kröfur til neðra burðarlags felast aðallega í sáldurferli efnisins, en sáldurferillinn endurspeglar frostnæmi, þjöppunareiginleika og stöðugleika efnisins. Frostnæmi efnis segir til um hvernig efnið hagar sér undir álagi á þáartíma. Þjöppunareiginleikar segja til um hversu vel efnið dreifir álagi niður á undirstöðuna. Stöðugleikinn endurspeglar hjólfaramyndun í laginu. Neðra burðarlagið er almennt um tvöfalt dýrara en fylling. Efri hluti burðarlagsins er um 150-200 mm þykkt malað efni, annaðhvort úr setlagi eða sprengdu bergi. Til efra burðarlags eru, auk krafa um sáldurferil, gerðar kröfur um berggæði. Efra burðarlagið er 2-3 sinnum dýrara en neðra burðarlagið miðað við einingu.

Slitlag/klæðing: Efsta lag vegarins er slitlagið. Hefðbundið bundið slitlag á íslenskum þjóðvegum nefnist klæðing, sem er steinefni bundið með asfalti. Það er langdýrasti hluti vegarins miðað við magn. Verð á asfalti er háð heimsmarkaðsverði á olíuvörum og gengi krónunnar. Mjög stífar kröfur eru gerðar til steinefnis í klæðingu, einkum til veðrunar- og slitþolseiginleika. Viðloðun steinefnisins við asfalt er einnig lykileiginleiki þess.

Áhrifasvæði: Svæði þar sem ætla má að umhverfisáhrifa framkvæmda og starfsemi þeim tengdum muni helst gæta.

Áningarstaður: Áningarstaðir eru settir við þjóðvegi landsins í tvennum tilgangi. Annars vegar eru þeir staðir þar sem vegfarendur geta áð um stund, áður en förinni en haldið lengra, þar eru umferðaröryggissjónarmið höfð að leiðarljósi. Hins vegar er þeim fundinn staður þar sem boðið er upp á fallett útsýni eða umhverfi til að vegfarendur geti notið þess sem fyrir augu ber.

Áningarstöðum er skipt upp í flokka eftir þeirri aðstöðu sem boðið er upp á á hverjum stað. Á hinum stærri hafa verið sett upp upplýsingaskilti, þar sem vegfarendum er bent á áhugaverði staði í nágrenninu og sagt frá því helsta sem fyrir augu ber.

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum: Álit Skipulagsstofnunar á því hvort matskýrsla framkvæmdaraðila uppfylli skilyrði laganna og þeirra reglugerða og leiðbeininga sem settar eru á grundvelli þeirra og jafnframt hvort umhverfisáhrifum sé lýst á fullnægjandi hátt og í samræmi við leiðbeiningar stofnunarinnar. Í áliti Skipulagsstofnunar er gerð grein fyrir helstu forsendum og niðurstöðum matsins þ.m.t. gildi þeirra gagna sem liggja til grundvallar matinu. Í álitinu er ennfremur fjallað um

afgreiðslu framkvæmdaraðila á þeim athugasemdum og umsögnum sem bárust við kynningu á frummatsskýrslu. Álit Skipulagsstofnunar er auglýst.

Berghlaup: Berghlaup myndast þegar heilar fjallshlíðar losna skyndilega frá berggrunnum, skriða eða hlaupa fram og mynda óreglulegar hólabyrpingar framan við brotsárið, allt niður á láglendi við fjallsrætur.

Ferðamennska: Tímabundin hreyfing fólk til áfangastaða utan hins venjubundna heimilis og vinnustaðar ekki skemur en 24 tímar og ekki lengur en eitt ár samfleytt, athafnir fólks meðan á ferðinni stendur, samskipti ferðamanna og heimamanna og sú aðstaða sem komið hefur verið upp á áfangastaðnum til að sinna þörfum ferðamanna. Ferðalög geta verið í frítíma, til afþreyingar eða vegna viðskiptalegs tilgangs. Ferðamennska umlykur allt viðkomandi ferðalaginu, þ.e. skipulagningu ferðarinnar, ferðalagið til áfangastaðarins, dvölinna sjálfa, heimkomuna og endurminningar um ferðina (www.wikipedia).

Framkvæmdaraðili: Lögaðili, t.d. ríki, sveitarfélag, stofnun, fyrirtæki eða einstaklingur, er hyggst hefja framkvæmd sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdir: Hvers konar nýframkvæmdir eða breytingar á eldri framkvæmdum og starfsemi sem þeim fylgir.

Fláar / vegfláar: Hallandi land frá vegöxl niður að fláafæti er oft kallað vegflái. Í skeringum er landið frá fláafæti að enda vegskeringar oft kallað flái.

Fláafleygar: Við frágang vega þarf að setja efni utan á vegfyllingar, til að gera hliðar vegarins meira aflíðandi. Slíkt efni kallast fláafleygar. Eftir því sem hliðar vegarins eru flatari, því minni hætta er á að bílar velti við útafakstur.

Fláafótur: Þar sem vegur og óhreyft land eða skering mætast.

Framkvæmdaleyfi: Leyfi sveitarfélaga til framkvæmda og starfsemi sem þeim fylgir í kjölfar þess að álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum samkvæmt matsskýrslu liggur fyrir.

Frummatsskýrsla: Skýrsla framkvæmdaraðila um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir. Skipulagsstofnun auglýsir skýrsluna til þess að gefa almenningi kost á að leggja fram athugasemdir. Stofnunin leitar ennfremur umsagna leyfisveitenda og annarra eftir því sem við á. Framkvæmdaraðili vinnur síðan úr umsögnum og athugasemdum í endanlega matsskýrslu.

Fylling: Sá hluti undirbyggingar, þar sem efni er fyllt ofan á óhreyft land.

Hindrunaráhrif: Við vegaframkvæmdir er landi skipt og sú landnotkun sem verið hefur raskast. Vegur getur hindrað ferðaleiðir dýra og manna, útbreiðslu plantna og vatnsflæði.

Hraðbraut: Hraðbraut er vegur með aðskildum akstursstefnum. Hann er hannaður fyrir öruggan hraðakstur vélknúinna ökutækja og öll gatnamót eru mislæg. Hraðbrautir eru venjulega með að minnsta kosti tvær akreinar í báðar áttir og samfellt vegrið milli akstursstefna. Hraðbrautir eru oft valkostur við annað þjóðvegakerfi og oft þarf að greiða vegtoll ýmist þegar ekið er inn á eða út af hraðbraut. Algengur hámarkshraði á hraðbraut er á milli 100 og 150 km/klst.

Landlíkan: Tölvugerð mynd af landslagi sem byggir á loftmynd og þekktum mælingum af viðkomandi svæði. Nákvæmni líkans er talið nægjanlegt við frumhönnun. Áður en útboðsgögn eru unnin þarf yfirleitt að mæla þversnið í landinu á 20 m fresti til að magntölur verði réttar.

Landsvegir: Til þessa vegflokks skal telja þjóðvegi sem ekki tilheyra stofnvegum, tengivegum, eða héraðsvegum. Þar er um að ræða vegi yfir fjöll og heiðar, þar á meðal vegi sem tengja saman landshluta, vegi innan þjóðgarða og vegi að fjölsóttum ferðamannastöðum. Á vegum þessum skal yfirleitt einungis gera ráð fyrir árstíðabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum þjóðvegum.

Leirur: Leirur teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.

Leirur eru fínefnaríkt lag (fínn sandur, sylti og leir) á svæði þar sem sjávarfalla gætir. Miðað er við að leira sé það svæði sem kemur upp á stórstraumsfjöru.

Leirur eru fínkornóttar fjörur sem finnast við skýldar aðstæður, og eru oft mjög umfangsmiklar. Þörungagróður er oftast lítt áberandi á leirum, gagnstætt því sem hagar til í grýttum fjörum, og lífríkið einkennist mjög af dýrum sem lifa grafin ofan í setinu. Leirur á Íslandi eru umfangsmiklar (áætlað heildarflatarmál 174 km²) og af ýmsum gerðum (Agnar Ingólfsson o.fl., 2006). Þar af eru áætlaðir 70 km² við Faxaflóa og aðrir 70 km² við Breiðafjörð.

Ramsarsvæði: Ramsarsamningurinn er er alþjóðasamningur um verndun votlendis, sérstaklega sem lífsvæði fyrir fugla. Hann er frá 1971 og er kenndur við borgina Ramsar í Íran. Íslendingar eiga sex skráð svæði, Mývatn-Laxá, Þjórsárver, Grunnafjörð norðan Akrafjalls, Eyjabakkasvæðið, friðlandið í Guðlaugstungum og verndarsvæði blesgæsa í Andakíl við Hvanneyri. Markmið samningsins er að vernda votlendissvæði heimsins. Um 90 þjóðir eiga aðild að samþykktinni og í heiminum eru um 750 Ramsar svæði.

Sjávarfitjar: Sjávarfitjar teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.

Sjávarfitjar má skilgreina sem svæði við efstu mörk fjöru, þar sem beðurinn er fíngerður, og seltupólnar háplöntur eru ríkjandi. Nokkrar tegundir, m.a. sjávarfitjungur (*Puccinellia maritima*), vaxa hvergi nema við slíkar aðstæður. Sjávarfitjar eru litlar að flatarmáli hérlendis og er heildarflatarmál þeirra sennilega innan við 2 km² (Agnar Ingólfsson o.fl., 2006).

Fitjar eru algengar með ströndum landsins, en víðast hvar aðeins örmjóar ræmur eða blettir. Flatamál fitja á Íslandi er óverulegt miðað við flatarmál gróins lands. Víðáttumestar eru fitjar við norðanverðan Faxaflóa, en miklar fitjar eru einnig við Hornafjörð, á Rauðasandi og á Barðaströnd. Gróður á fitjum skiptir nokkuð í tvö horn eftir landshlutum; Sunnanlands og Vestanlands er sjávarfitjungurinn ríkjandi en Norðanlands er skriðlíngresi komið í hans stað.

Leyfisveitandi: Lögbært stjórnvald sem veitir leyfi til framkvæmda. Dæmi um leyfisveitendur eru Umhverfisstofnun sem veitir starfsleyfi og leyfi til framkvæmda á friðlýstum svæðum samkvæmt lögum um náttúruvernd og sveitarfélög sem veita byggingar- og framkvæmdaleyfi.

Mannvirkjabelti: Skilgreining á mannvirkjabelti kemur fram á korti um beltaskipta landnotkun í Svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands 2015. Þar segir: „*Allri meiriháttar mannvirkjagerð á Miðhálandinu er haldið innan ákveðinna brauta, s.k. mannvirkjabelta. Á mannvirkjabeltunum eru allir aðalfjallvegir (stofnvegir) hálandisins og mannvirki sem tengjast raforkuvinnslu, lónastæði, háspennulínur og sjálf orkuverin. Ennfremur helstu þjónustusvæði ferðamanna, jaðarmiðstöðvar, hálandismiðstöðvar og hluti skálasvæða. Flestar jaðarmiðstöðvar eru í byggð í námunda við hálandisjaðarinn.*“
(<http://halendi.is/media/files/landnotkunarkort.pdf>)

Matsáætlun: Samþykkt tillaga framkvæmdaraðila að matsáætlun ásamt eftir atvikum athugasemdum Skipulagsstofnunar. Matsáætlun er lögð til grundvallar mati á umhverfisáhrifum og gerð frummatsskýrslu.

Matsskyld framkvæmd: Framkvæmd ásamt starfsemi sem henni fylgir sem fellur undir ákvæði 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum eða framkvæmd ásamt starfsemi sem henni fylgir sem fellur undir 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum og tekin hefur verið ákvörðun um að skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Matsskýrsla: Skýrsla framkvæmdaraðila um mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir að teknu tilliti til athugasemda umsagnaraðila og almennings sem komu fram við frummatsskýrslu ásamt tillögum um mótvægisáðgerðir eftir því sem við á. Skipulagsstofnun gefur álit um mat á umhverfisáhrifum á grundvelli matsskýrslu. Álit Skipulagsstofnunar er auglýst.

Mótvægisáðgerð: Áðgerðir sem ekki eru nauðsynlegur hluti framkvæmdar en gripið er til á hönnunartíma, framkvæmdatíma eða að loknum framkvæmdum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir, draga úr eða bæta fyrir neikvæð umhverfisáhrif sem framkvæmd kann að hafa í för með sér.

Orsökumferð: Er sú umferð sem orsakast af vegbótum, vegna styttingar vegalengda og/eða betri vega milli staða.

Ósnortið víðerni: Landsvæði sem er a.m.k. 25 km² að stærð eða þannig að hægt sé að njóta þar einveru og náttúrunnar án truflunar af mannvirkjum eða umferð vélknúinna farartækja á jörðu, er í a.m.k. 5 km fjarlægð frá mannvirkjum og öðrum tæknilegum ummerkjum, svo sem raflinum, orkuverum, miðlunarlónum og þjóðvegum, og þar sem ekki gættir beinna ummerkja mannsins og náttúran fær að þróast án álags af mannlegum umsvifum.

Skering: Skeringum má skipta í tvennt. Í fyrsta lagi eru skeringar þar sem fjarlægja þarf efni til að koma veginum fyrir í landinu og annars vegar eru skeringar þar sem fjarlægja þarf efni við hlið vegar til að aðlaga vegaf framkvæmdina að landi, hindra snjósöfnun og til afvötnunar.

Stofnvegir: Vegir sem eru hluti af grunnkerfi samgangna eins og það er skilgreint í samgönguáætlun hverju sinni. Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.

Stál í grjótnámu: Lóðrétt hlið námu þar sem efnistaka hefur farið fram.

Tengivegir: Vegir utan þéttbýlis sem liggja af stofnvegi á stofnveg eða af stofnvegi á tengiveg og eru a.m.k. 10 km langir, vegir sem tengja landsvegi við stofnvegi, vegir sem ná til þéttbýlisstaða með færri en 100 íbúa og tengja þá við stofnvegakerfið, vegir að helstu flugvöllum og höfnum sem mikilvægar eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu, og vegir að ferjuhöfnum ef þeir eru ekki stofnvegir, vegir að þjóðgöllum og innan þeirra og vegir að fjölsóttum ferðamannastöðum utan þéttbýlis. Þar sem tengivegur endar í þéttbýli skal tengja hann fyrstu þvergötu sem tilheyrir vegakerfi þéttbýlisins og enda þar.

Tillaga að matsáætlun: Tillaga framkvæmdaraðila um það hvað eigi að meta, hvernig standa eigi að mati á umhverfisáhrifum og hvernig upplýsingar verði settar fram í matsskýrslu.

Umhverfi: Umhverfi er litið víðum skilningi í lögum um mat á umhverfisáhrifum og felur í sér bæði samfélagslega og náttúrufarslega þætti. Það er samheiti fyrir menn, dýr, plöntur og annað í lífríkinu, jarðveg, jarðmyndanir, vatn, loft, veðurfar, landslag, samfélag, heilbrigði, menningu og menningarminjar, atvinnu og efnisleg verðmæti.

Umhverfisáhrif: Áhrif framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið. Umhverfisáhrif geta verið bein eða óbein, jákvæð eða neikvæð, tímabundin eða varanleg, afturkræf eða óafturkræf, samvirk eða sammögnuð.

Umsagnaraðili: Opinberar stofnanir, sveitarfélög eða aðrir aðilar sem sinna lögbundnum verkefnum er varða matsskyldar framkvæmdir og umhverfisáhrif þeirra og Skipulagsstofnun leitar til við ákvörðun um matsskyldu framkvæmdar, við ákvörðun um tillögu að matsáætlun eða við athugun matsskyldrar framkvæmdar.

Umtalsverð umhverfisáhrif: Veruleg óafturkræf áhrif á umhverfi eða veruleg spjöll á umhverfinu sem ekki er hægt að fyrirbyggja eða bæta úr með mótvægisáðgerðum. Hvort umhverfisáhrif eru metin umtalsverð fer meðal annars eftir einkennum áhrifanna, varanleika og tíðni þeirra, hverjar líkur séu á áhrifum, hvort þau eru afturkræf, yfir hverskonar svæði þau ná og eftir viðmiðum í lögum, reglugerðum og alþjóðlegum samþykktum.

Veghelgunarsvæði: Veghelgunarsvæði er svæði meðfram vegi sem Vegagerðin hefur forræði yfir. Innan þess má ekki staðsetja byggingar, leiðslur, auglýsingar, skurði eða önnur mannvirki, föst eða laus nema með leyfi veghaldara. Í VI. kafla vegalaga nr. 80/2007 þar sem fjallað er um skipulag og veghelgunarsvæði kemur fram að veghelgunarsvæði stofnvega er 60 m breitt en veghelgunarsvæði annarra vega er 30 m breitt. Veghelgunarsvæði Sprengisandsleiðar telst því vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Vegskálar: Vegskálar eru byggðir við jarðgangaop til að tryggja að hrun úr bergveggnum lendi ekki á akbrautinni og skaði þannig bæði mannvirkið sjálft, ýmsan öryggisbúnað vegna ganganna og síðast en ekki síst vegfarendur og eigur þeirra.

Vegsvæði: Vegsvæði er það land sem Vegagerðin kaupir og fær afsal fyrir. Hvað varðar stofnvegi er yfirleitt um 40 m breitt svæði að ræða sem nær 20 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar. Á það við um Sprengisandsleið.

Verkmörk: Ystu mörk svæðis sem framkvæmd nær yfir.

Vetrarþjónusta: Vetrarþjónusta er öll vinna við framkvæmd, eftirlit, aðstoð og beina verkstjórn á verkstað við snjómokstur og hálkuvarnir, hreinsun og flutningur á ís og krappa af vegi, úr vegrásum, ræsum og niðurföllum og frá umferðarmerkjum og öðrum mannvirkjum við veginn svo og hreinsun vegyfirborðs og rása eftir hrun í þeim tilfellum þar sem það er af völdum snjóskriða eða ísmyndunar ofan vegar, rekstur og minni viðgerðir á sandgeymslum, sandsílóum, viðgerðir á snjóflóðanetum, stofnkostnaður og viðgerðir á saltkistum, snjógrindum og öðrum minni háttar snjóvarnavirkjum svo og viðhald snjóstika og snjóspíra sem lagfæra þarf á meðan snjómokstur stendur yfir.

Vetrarþjónusta er einnig endurnýjun á girðingum og öðrum minni háttar mannvirkjum utan vegar sem verða fyrir skemmdum í snjómokstri að því tilskildu að um leið séu gerðar ráðstafanir til að hliðstæðar skemmdir endurtaki sig ekki við sambærilegar aðstæður.

Vægi umhverfisáhrifa: Við mat á áhrifum framkvæmdar á umhverfið þarf að leggja mat á hvert er vægi áhrifanna (t.d. hvort þau séu verulega jákvæð, talsvert jákvæð, óveruleg, talsvert neikvæð, verulega neikvæð eða að um þau ríki óvissa) á tiltekna umhverfisþætti (loft, vatn, jörð, vistkerfi og heilsa og öryggi) að teknu tilliti til einkenna þeirra og viðeigandi viðmiða. Almennu fer vægi áhrifa eftir eðli, gerð, umfangi, tíðni og tímalengd umhverfisáhrifa, hverjar séu líkur á áhrifum og hvort þau séu óafturkræf að teknu tilliti til viðkvæmni fyrirhugaðs framkvæmda- og áhrifasvæðis. Jafnframt þarf að horfa til þess að áhrif eru í eðli sínu bein eða óbein og að þau geta verið samvirk og sammögnuð í tíma og rúmi.

Vöktun: Vöktun merkir kerfisbundna og síendurtekna skráningu einstakra breytilegra þátta í umhverfinu.

Vegleiðari, vegrið: Mannvirki oftast úr stáli sem komið er fyrir meðfram vegi á hættulegum stöðum til að minnka hættu á útafakstri.

Þjóðvegir: Þjóðvegir eru þeir vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og upp eru taldir í vegaskrá. Þjóðvegum skal skipt í stofnvegi, tengivegi, safnvegi, héraðsvegi og landsvegi.

8. HEIMILDIR

1. Bjarni Guðmundsson, Haukur Jóhannesson og Valgarður Egilsson, 2000: *Í strandbyggðum norðan lands og vestan. Árbók Ferðafélags Íslands 2000*. Reykjavík, 337 bls.
2. Breiðafjarðarnefnd, 2016: Heimasíða í ágúst 2016 www.breidafjordur.is.
3. Breiðafjarðarnefnd, 2016: *Verndarsvæði Breiðafjarðar. Mörk verndarsvæðisins*. Kort: Sigurgeir Skúlason, úr kynningarbæklingi um Breiðafjörð, útgefnum af Breiðafjarðarnefnd 2004. Heimasíða Breiðafjarðarnefndar skoðuð 22. ágúst 2016. <http://breidafjordur.is/Breidafjardarnefnd/Verndarsvaedid/index.htm>.
4. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, 2008: *Rauðbrystingur í Barðastrandasýslum 2006 og 2007*. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 1-08.
5. Gísli Eiríksson, Ásgeir Jónsson, Eiður B Thoroddsen, Eiríkur Bjarnason og Sigurður Hreinsson, 2017: *Vegagerð um Dynjandisheiði. Greinargerð starfshóps um vegarstæði yfir heiðina*. Ísafirði, 20. júní 2017. 30 bls.
6. Guðmundur A. Guðmundsson, 2005: *Fuglalíf á Vestfjörðum*. Útdráttur úr erindi sem haldið var á ráðstefnu um náttúru og ferðamennsku, 15. og 16. apríl 2005 í Hömrum, Ísafirði.
7. Hafdís Sturlaugsdóttir og Cristian Gallo, 2008: *Leiðbeiningar um meðferð svarðlags við vegagerð*. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 20-08.
8. Hagstofa Íslands, 2017: Heimasíða, janúar 2017. Mannfjöldi á Íslandi 1. janúar 2016. www.hagstofan.is
9. Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson, 2010: *Vegur um Dynjandisheiði. Mat á samfélagsáhrifum*. Júní 2010. Rannsókn- og Þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri, 71 bls.
10. Tómas Einarsson og Helgi Magnússon (ritstjórar), 1989: *Íslandshandbókin, Náttúra saga og sérkenni*. Myndaritstjóri Örlygur Hálfðánarson. Örn og Örlygur. Reykjavík.
11. Jóhann Skaptason, 1959: *Barðastrandasýsla. Árbók Ferðafélags Íslands 1959*. Reykjavík.
12. Kjartan Ólafsson, 1999: *Firðir og fólk 900-1900. Árbók Ferðafélags Íslands 1999*. Reykjavík, 603 bls.
13. Landmótun, 2006: *Vesturbyggð, Aðalskipulag 2006-2018*, 17. maí 2006, staðfest 15. desember 2006. Skipulagsáætlun unnin fyrir Vesturbyggð, 101 bls.
14. Landsnet, 2007: *Flutningskerfi Vestfjarða, Áfangaskýrsla*, desember 2007, 24 bls. http://fjordungssamband.is/ymsar_skrar/skra/213/
15. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: *Válisti 1 – Plöntur*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
16. Náttúrufræðistofnun Íslands, 2000: *Válisti 2 – Fuglar*. Náttúrufræðistofnun Íslands.
17. Náttúruminjaskrá, 2017: *Náttúruminjaskrá*, skrá um friðlýst svæði og aðrar náttúruminjar. Umhverfisstofnun, heimasíða í janúar 2017.
18. Orkubú Vestfjarða, 2012: Gögn um Mjólkárverkjun sótt á heimasíðu www.ov.is þann 2. maí 2012.
19. Skipulagsstofnun, 2005: *Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda*. Skipulagsstofnun.
20. Teiknistofan Eik, 2009: *Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020*, desember 2009, staðfest 31. mars 2010. Skipulagsáætlun unnin fyrir bæjarstjórn Ísafjarðarbæjar, 272 bls.
21. Trausti Valsson og Ragnar Sigbjörnsson, 1996: *Náttúruvá á Íslandi*. Arkitektúr verktækni og skipulag. SAV, Reykjavík.
22. Umhverfisráðuneytið, 2002: *Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi*. Stefnumörkun til 2020. Reykjavík. 82 bls.

23. Verkfræðistofan Vatnaskil, 2015: *Kolgrafafjörður. Rannsókn á umhverfisaðstæðum og súrefnisbúskap við síldargöngu*. Unnið fyrir Vegagerðina, júlí 2015, 276 bls.
24. Verkfræðistofan Vatnaskil, 2016: *Fjarðapveranir í Gufudalssveit. Straum- og vatnsgæðalíkön af Gufufirði, Djúpafirði og Þorskafirði*. Gísli Steinn Pétursson og Sveinn Óli Pálmarsson, apríl 2016, 66 bls.
25. Vegagerðin, 2009: Jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Vestur-Ísafjarðarsýslu. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla. Ísafjörður, 82 bls.
26. Vegagerðin, Umhverfisstofnun og Landsvirkjun, 2016: www.namur.is. *Allt um efnistöku og frágang*.
27. Þorleifur Eiríksson og Böðvar Þórisson, 2011: *Áhrif vegagerðar á arnarvarp við norðanverðan Breiðafjörð*. Náttúrustofa Vestfjarða, minnisblað frá 20.06.2011. 7 bls.
28. Þorsteinn Sæmundsson, 2005: *Jarðfræði Vestfjarða. Aldur, gerð og mótun*. Útdráttur úr erindi sem haldið var á ráðstefnu um náttúru og ferðamennsku, 15. og 16. apríl 2005 í Hömrum, Ísafirði.
29. Þóra Ellen Þórhallsdóttir Þorvarður Árnason, Hlynur Bárðarson og Karen Pálsdóttir. 2010. *Íslenskt landslag – Sjónræn einkenni, flokkun og mat á fjölbreytni*, unnið fyrir Orkustofnun vegna Rammaáætlunar um nýtingu vatnsafls og jarðvarma. Háskóli Íslands. Reykjavík, 160 bls.
30. www.nytjaland.is: Gróðurfar á mögulegu framkvæmdasvæði samkvæmt vefsíðu Nyttjaland, náð í 8. maí 2012.

9. TEIKNINGAR

1. Afstöðumynd. Mkv. 1:400.000
2. Yfirlitsmynd, verndarsvæði og veglínur. Mkv. 1:100.000
3. Yfirlitsmynd, snjóasvæði við veg. Mkv. 1:100.000
4. Yfirlitsmynd, hrúnsvæði við veg, 2 teikningar. Mkv. 1:100.000
5. Grunnmynd, mögulegir valkostir, 3 teikningar. Mkv. 1:35.000
6. Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018
7. Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020
8. Verndarsvæði Breiðafjarðar rask vegna Vegagerðar. Mkv. 1:400.000
9. Grunnmynd Vestfjarðavegar, 11 teikningar. Mkv. 1:10.000
10. Grunnmynd Bíldudalsvegar, 6 teikningar. Mkv. 1:10.000