



Vestfjarðavegur (60) milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði,

Kynning á frummatsskýrslu



Vegagerðinni hefur lagt fram frummatsskýrslu vegna fyrirhugaðra framkvæmda á Vestfjarðavegi (60) milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði. Skýrsluna má finna í heild á www.vegagerdin.is. Hér á eftir fer samantekt höfunda.

Samantekt úr frummatsskýrslu

Vegagerðinni hefur verið falið að endurbyggja og leggja nýjan Vestfjarðaveg frá Eiði í Vattarfirði, um Kerlingarfjörð og Mjóafjörð að Þverá í Kjálkafirði. Um er að ræða 16,5-19,2 km langa vegagerð í Reykhólahreppi og Vesturbýggð.

Vegagerðin kannaði matsskyldu framkvæmdarinnar í janúar 2009. Niðurstaða Skipulagsstofnunar sem barst 27. mars 2009 var að fyrirhuguð framkvæmd kunni að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum.

Núverandi vegur

Núverandi Vestfjarðavegur frá Eiði að Þverá er um 24,3 km langur malarvegur. Hann liggur fyrir botn Mjóafjarðar, um Kerlingarfjörð og fyrir botn Kjálkafjarðar. Vegurinn uppfyllir ekki kröfur um umferðaröryggi, á honum eru fjórar einbreiðar brýr, krappar beygjur, hæðir og lægðir. Mjög snjóþungt er í botni Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar. Ársdagsumferð á veginum árið 2009 var 85 bílar og sumardagsumferð var 186.

Vegagerðin telur núllkost, þ.e. óbreytt ástand í samgöngumálum í svæðinu ófullnægjandi miðað við núgildandi kröfur til umferðarmannvirkja.

Upplýsingar um framkvæmdir

Markmið framkvæmdanna er að bæta samgöngur á Vestfjörðum með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur á Vestfjarðavegi nr. 60 og stytta vegalengdir.

Nýr vegur verður með bundnu slitlagi og uppbyggður með tilliti til snjóa. Hönnunarhraði vegarins verður miðaður við ≥ 90 km/klst. hámarkshraða.

Áætlanir eru um að þvera Mjóafjörð í fjarðarmynninu eða á nesi við fjarðarbotninn og þvera Kjálkafjörð við Skeiðnes. Að öðru leyti verður reynt að nýta núverandi vegstæði eins og kostur er. Vegna krappa beygja yfir Eiðið milli Vattarfjarðar og Kerlingarfjarðar og fyrir Litlanes og í botni Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar, þarf að víkja út frá núverandi vegi, til að uppfylla kröfur í hönnunarreglum Vegagerðarinnar. Við að þvera firðina styttest einnig leiðir og komist er hjá snjóþungum köflum.

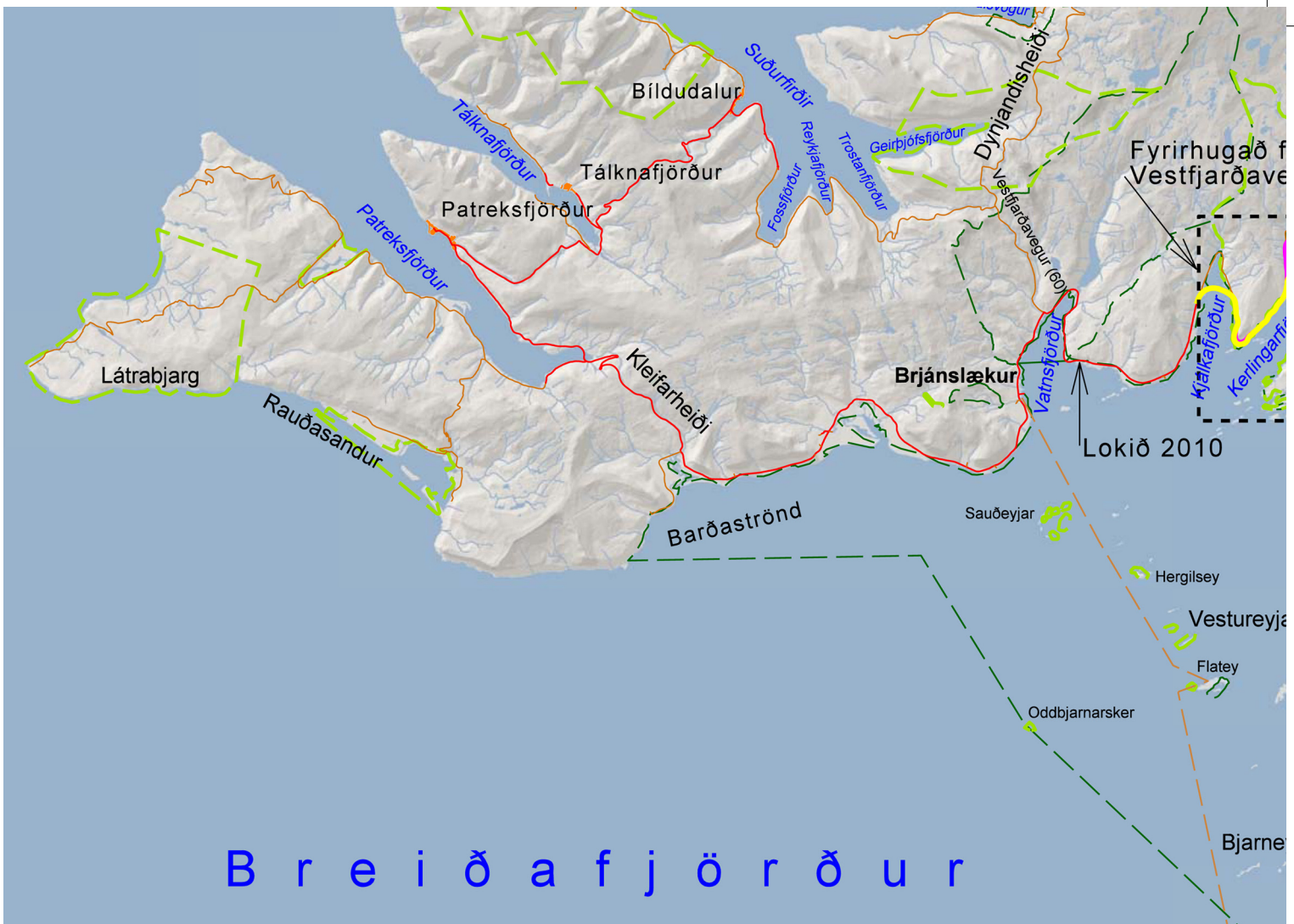
Tvær veglínur eru lagðar fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun, veglínur A og B. Þær falla saman nema á tveimur köflum, þ.e. í Mjóafirði og um Litlanes. Veglína A þverar Mjóafjörð í fjarðarmynninu og liggur utar á Litlanesi en veglína B. Hún verður 16,5 km löng og styttr Vestfjarðaveg um 7,8 km. Veglína B þverar Mjóafjörð í botni hans og liggur innar á Litlanesi en veglína A. Hún verður 19,2 km löng og styttr Vestfjarðaveg um 5,1 km. Byggðar verða tvær nýjar brýr, önnur á Mjóafjörð en hin á Kjálkafjörð. Brú á Mjóafjörð verður 160 m löng verði veglína A fyrir valinu, en 16 m löng verði veglína B fyrir valinu. Brú á Kjálkafjörð verður 116 m löng.

Mögulegt er að tengja saman veglínur A og B og leggja nýjan veg samkvæmt veglínu A á öðrum kaflanum og á hinum samkvæmt veglínu B.

Vegagerðin leggur til að nýr vegur í Mjóafirði verði lagður samkvæmt veglínu A. Einnig er lagt til að veglína A verði fyrir valinu á Litlanesi.

Áætluð efnisþörf vegna vegagerðarinnar er 1.200-1.500 þús. m³, háð leiðarvali. Til vegagerðarinnar þarf fyllingar-, burðarlags-, rofvarnar- og slitlagsefni sem fæst úr skeringum og námum.

Stefnt er að því að undirbúningi framkvæmdanna ljúki á árinu 2011. Áætlað er að þær taki tvö ár, háð fjárveitingum í vegáætlun. Mögulegt er að skipta þeim í marga áfanga, því nýr vegur tengist núverandi vegi á mörgum stöðum. Kostnaðaráætlun vegna framkvæmdanna er u.þ.b. 3,2 milljarðar króna. Í fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin



2009-2012 er gert ráð fyrir samtals 1.672 m.kr. fjárveitingu til verksins á árunum 2011 og 2012. Í samgönguáætluninni kemur fram að gert sé ráð fyrir áframhaldandi fjárveitingum árið 2013.

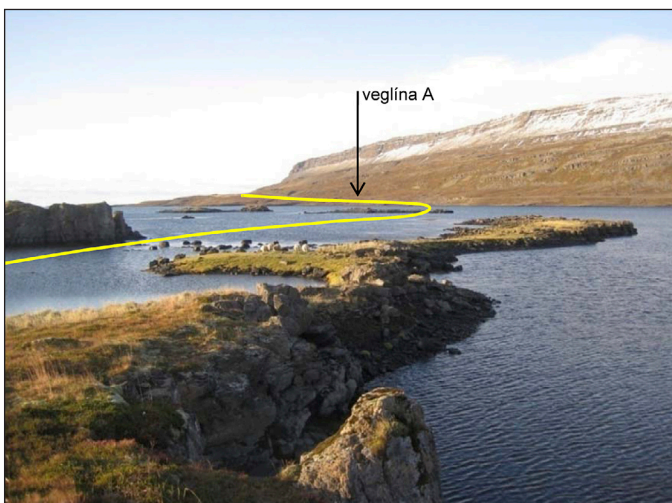
Rannsóknir

Rannsóknir á fornminjum, gróðurfari, fuglalífi og leirum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði voru unnar af Náttúrustofu Vestfjarða. Jarðfræðideild Vegagerðarinnar mat möguleika til efnistöku auk þess að gera úttekt á jarðfræði svæðisins og ofanflóðum. Jarðfræðistofa Kjartans Thors annaðist endurvarpsmælingar á þykkt setlaga á sjávarbotni í fyrirhuguðum þverunum í Mjóafirði og

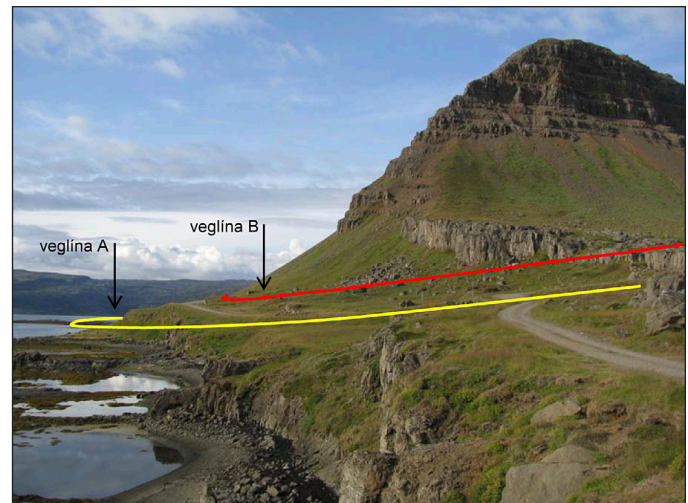
Kjalakafirði. Verkfræðistofan Vatnaskil vann að athugunum á nauðsynlegum brúaropum til að tryggja „óbreytt“ vatnsskipti. Siglingastofnun annaðist nauðsynlegar boranir og sýnatöku úr setlögum á sjávarbotni. Vegagerðin með aðstoð Verkfræðistofu Jóns Skúlasonar hefur metið eiginleika setlaganna svo tryggja megi stæðni fyllinga, meta sig og ákvarða grundun brúa.

Helstu áhrif framkvæmdanna

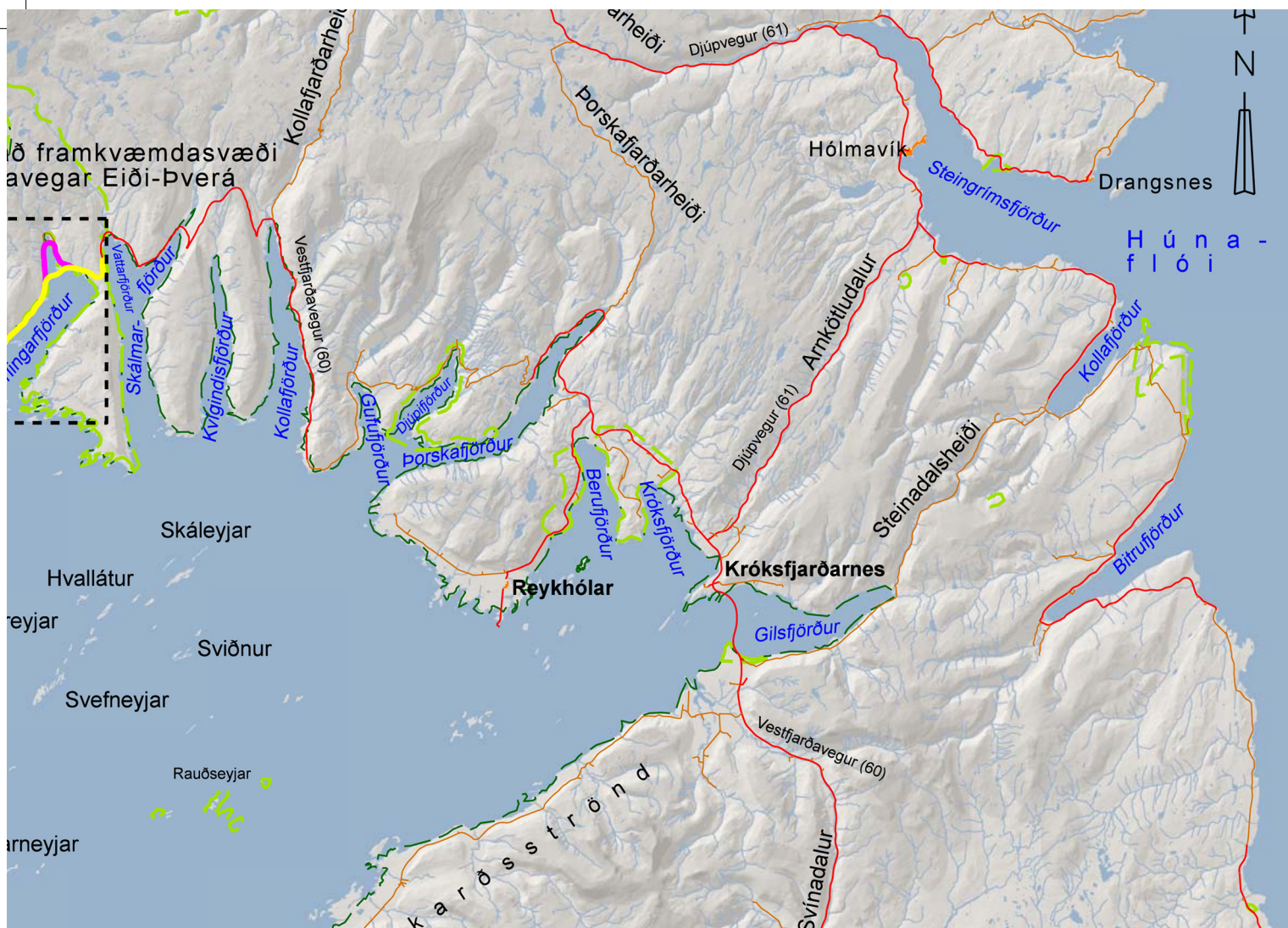
Umhverfisáhrif framkvæmdanna eru að hluta til háð legu vegar. Á framkvæmdatíma munu framkvæmdir, vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa, hafa áhrif á þá sem dvelja á svæðinu.



Í grennd við mögulega þverun Mjóafjarðar samkvæmt veglínu A (ljósmynd: Náttúrustofa Vestfjarða, 2008).



Litlanes, horft inn Kjalakafjörð (ljósmynd: Helga Aðalgeirsdóttir, 2010).



Nýr vegur mun hafa jákvæð áhrif á útivist. Vegagerðin telur að hann muni hafa óveruleg áhrif á landnotkun, gróður, fugla og lífríki í fjöru og leiru en neikvæð áhrif á svæði á náttúruminjaskrá, verndarsvæði Breiðafjarðar, fornminjar, jarðmyndanir, og landslag. Hann mun skerða vistkerfi sem ber að vernda skv. náttúruverndarlögum, þ.e. votlendi (háð leiðarvali) og leirum. Reynt verður að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna með góðri hönnun og frágangi mannvirkja. Einnig með mótvægisáðgerðum og vöktun.

Landnotkun og útivist. Nýjar veglínur Vestfjarðavegar fylgja núverandi vegi að stórum hluta en víkja frá honum við Eiði og Litlanes en einnig í botni Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar, þar sem firðirnir verða þveraðir. Landið sem framkvæmdirnar raska er afréttur sem nýttur er sem beitiland sauðfjár. Með þverun fjarðanna skapast betra næði í fjarðarbotnunum og nýir útivistarmöguleikar. Að loknum framkvæmdum verður a.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdir grætt upp í samráði við landeigendur, Umhverfisstofnun, Skógrækt ríkisins og Landgræðslu ríkisins. Nýr vegur mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu en jákvæð áhrif á útivist

Neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna eru nokkur. Nýr vegur getur haft neikvæð áhrif á svæði nr. 304 á náttúruminjaskrá, svæði sem verndað er með lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar, sjávarföll, menningarminjar, jarðmyndanir, gróður, fugla og landslag. Einnig getur hann haft neikvæð áhrif á vistkerfi sem ber að vernda skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, þ.e. votlendi og leirur. Reynt verður að draga úr neikvæðum

áhrifum framkvæmdanna með góðri hönnun og frágangi mannvirkja. Einnig með mótvægisáðgerðum og vöktun.

Raskoghávaðiáframkvæmdatíma. Vegagerð fylgir alltaf hávaði og ryk vegna efnistöku og efnislosunar, sprenginga og umferðar þungavinnuvéla. Framkvæmdunum fylgir mikið jarðrask. Tekið verður land undir veg á 23-130 m breiðri spildu, á 16-20 km langri leið, háð vali á veglínu. Einnig þarf land undir námur, efnisvinnslu og vinnubúðir. Á framkvæmdatíma munu framkvæmdir hafa áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Áhrifin verða óveruleg því engin hús eru í grennd við framkvæmdasvæðið og fáir virðast nýta landið til útivistar.

Verndarsvæði. Nýr og endurbyggður Vestfjarðavegur mun skerða svæði nr. 304 á náttúruminjaskrá og verndarsvæði Breiðafjarðar sem verndað er með sérstökum lögum nr. 54/1995. Núverandi vegur liggur þegar um svæðin og klýfur þau, en nýr vegur mun kljúfa þau frekar. Við framkvæmdir verður reynt að raska sem minnstu svæði og frágangur verður vandaður.

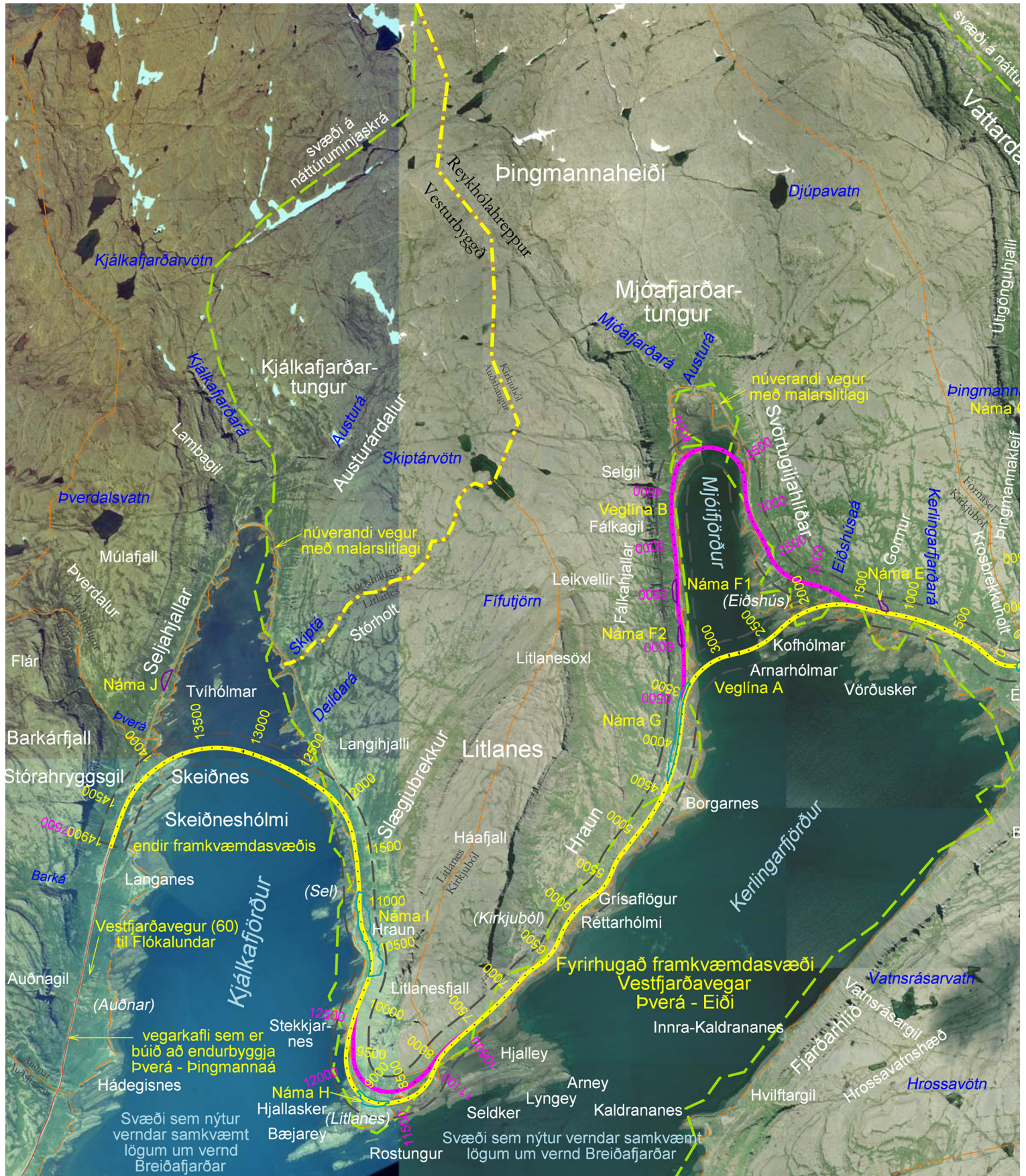
Fornminjar. Á svæðinu er talsvert af fornleifum og eru þær víða í grennd við núverandi veg. Framkvæmdirnar geta raskað fornleifum, háð vali á veglínu. Veglína B hefur mun meiri áhrif á fornleifar en veglína A. Á Litlanesi mun bæjarstæði Litlaness hverfa verði nýr Vestfjarðavegur lagður samkvæmt veglínu B en veglína A raskar engum fornleifum á sama kafla. Rask á fornleifum er óafturkræft og því verður reynt að hlífa þeim þar sem það er hægt. Gripið verður til mótvægisáðgerða í samráði við Fornleifavernd ríkisins.

Jarðmyndanir. Framkvæmdirnar hafa bein neikvæð áhrif

á jarðmyndanir, því þeim verður raskað með vegagerð og efnistöku, ýmist með skeringum eða fyllingum. Ýmsar jarðmyndanir raskast við framkvæmdir, þ.e. klappir, berg-hlaup, skriðukeilur, tertíersetlög austanvert við Litlanes-fjall, fornt hraunlag með trjábolaförum á Litlanesi, leirur, fjörur og grynningar. Allar jarðmyndanir á þessari leið sem verða fyrir áhrifum vegagerðar eru algengar en leirur njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndar-

laga nr. 44/1999. Engar sérstæðar jarðminjar verða fyrir miklum áhrifum veglagningar. Verndargildi jarðmyndana á svæðinu felst aðallega í staðsetningu þeirra, þ.e. að þær eru innan svæðis á náttúruminjasrá og sumar innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Áhrif á jarðmyndanir verða mest þar sem leirur verður raskað.

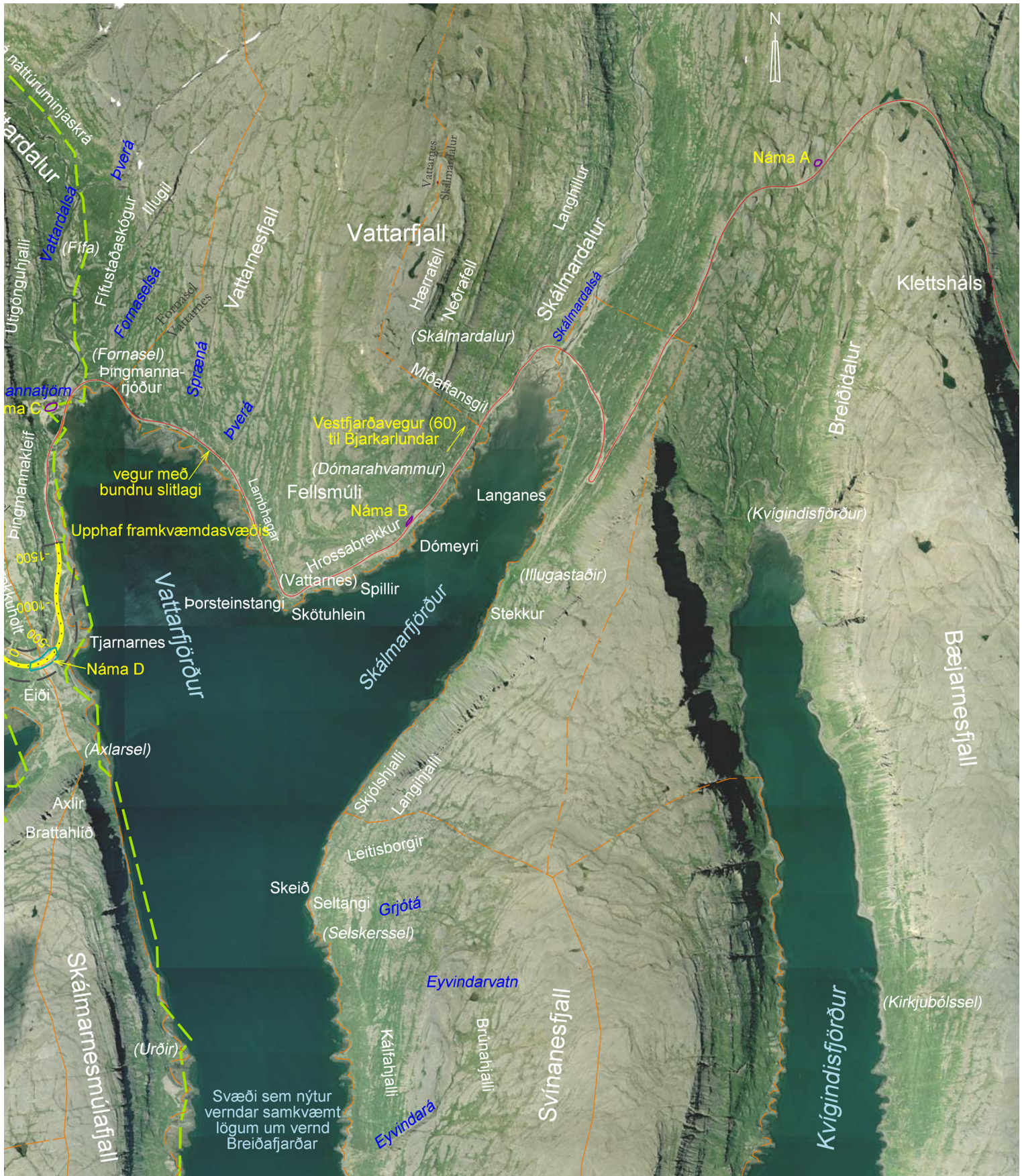
Gróður. Við framkvæmdirnar skerðast gróin svæði en talið er að framkvæmdir muni ekki hafa áhrif á plöntuteg-



undir á valista og að engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum verði raskað. Við framkvæmdir mun birki skerðast. Það skerðist meira með veglínu B en veglínu A. Haft verður samráð við Skógrækt ríkisins um aðgerðir til að bæta fyrir það kjarr sem tapast. Búast má við að endurheimt birkis við aflagða og lokaða vegi verði meiri heldur en sú skerðing sem verður af framkvæmdinni. Vegna framkvæmda á veglínu B mun votlendi sem ber að

vernda samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 skerðast. Verði sú veglína fyrir valinu verður dregið úr áhrifum skerðingarinnar með endurheimt votlendis í stað þess sem raskast.

Fuglalíf. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er mikilvægt fyrir fugla. Breiðafjörður hefur alþjóðlegt gildi fyrir votlendisfugla samkvæmt Ramsar samningi. Um Breiðafjörð fara fuglar (umferðarfuglar) vor og haust sem eru á leið til



og frá varpstöðvum á Grænlandi og Kanada og hefur rauðbrystingur viðdvöl á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Á svæðinu er arnarvarp.

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á fuglalíf, óháð vali á veglínu. Engin mikilvæg búsvæði varpfugla munu raskast. Að loknum framkvæmdum verður nýr vegur í svipaðri fjarlægð frá arnarvarpi og núverandi vegur. Betra næði verður við 5 arnarvarpsstaði verði nýr vegur lagður samkvæmt veglína A en 3 arnarvarpsstaði verði veglína B fyrir valinu. Vatnsskipti í Mjóafirði og Kjálkafirði verða tryggð. Leirum, sem eru mikilvægustu fæðuöflunarsvæði rauðbrystings, verður aðeins raskað þar sem þær lenda undir vegi.

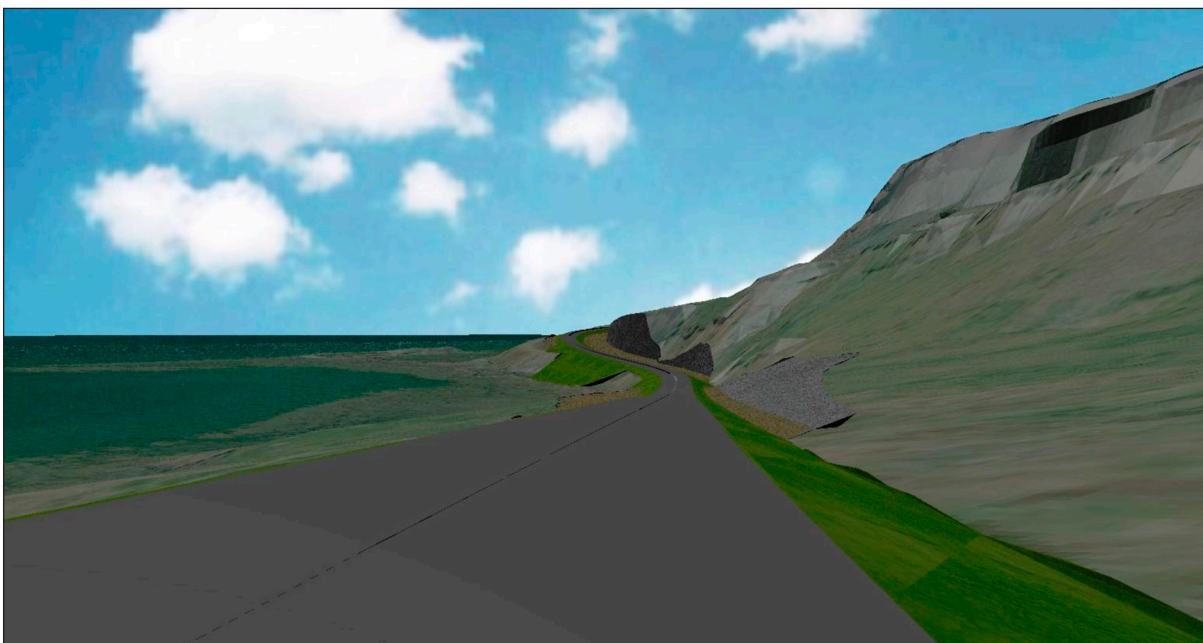
Lífríki í fjöru og leiru. Báðar veglínur Vestfjarðavegar þvera Mjóafjörð og Kjálkafjörð. Þær liggja úti í sjó á

kafla og raska fjöru og leirum. Leirur og sjávarfitjar teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999. Leirur skerðast þar sem þær lenda undir vegi en svæðið sem skerðist er ekki stórt í samanburði við allar leirur í grenndinni. Veglína A skerðir leirur og sjávarfitjar meira en veglína B. Þar sem full vatnsskipti innan þverana verða tryggð, verða áhrif framkvæmdarinnar á lífríki í fjöru og leiru innan þverunar óveruleg, óháð veglínu.

Vatnsskipti, sjávarföll og setflutningar. Báðar veglínur Vestfjarðavegar þvera Mjóafjörð og Kjálkafjörð sem eru innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Við framkvæmdir verður tryggt að vatnsskipti við þá hluta fjarðanna sem lenda innan við þverun verði jafn góð og áður. Framkvæmdirnar hafa óveruleg áhrif á vatnsskipti, sjávarföll og setflutninga



Matsskýrslunni fylgja 13 viðaukar. Einn þeirra er mat á áhrifum vegaframkvæmda á landslag. Þar er fjöldi mynda sem sýna breytingar á landslagi með tölvugerðum þrívíddarmyndum. Hér er dæmi sem sýnir hamar í Kirkjubólslífi, á milli stöðva 5500-5600. Skorið verður af hamrinum auk þess sem fyllingar verða settar niður í fjöruna á um 90 m kafla þar sem hún kemur mest inn.



Þrívíddarmynd. Skering í hamar (Kirkjubólslífi) á milli stöðva 5500-5600 og fyllingar sem ná niður í fjöru. Grænt= fylling, grátt= skering, brúnt yrrjótt= landmótunarsvæði. Myndvinnsla: Halldór Sv. Hauksson.

á framkvæmdasvæðinu, óháð leiðarvali og munu því hafa óveruleg áhrif á lífríkið á verndarsvæði Breiðafjarðar.

Landslag. Helstu umhverfisáhrif framkvæmdanna eru vegna röskunar á landslagi við þverun Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar og við breytingu á legu vegarins á Eiði og Litlanesi. Landslagi á svæðinu hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi. Landslag er hluti þeirra þátta sem lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995 eiga að vernda. Áhrif nýs Vestfjarðavegar á landslag eru háð leiðarvali en vegagerð, efnistaka, ræsagerð og brúargerð munu hafa áhrif á ásýnd fjallshlíða og fjarða. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á landslag. Framkvæmdir samkvæmt veglínunum A og B munu hafa talsverðveruleg neikvæð áhrif á landslag framkvæmdasvæðisins.

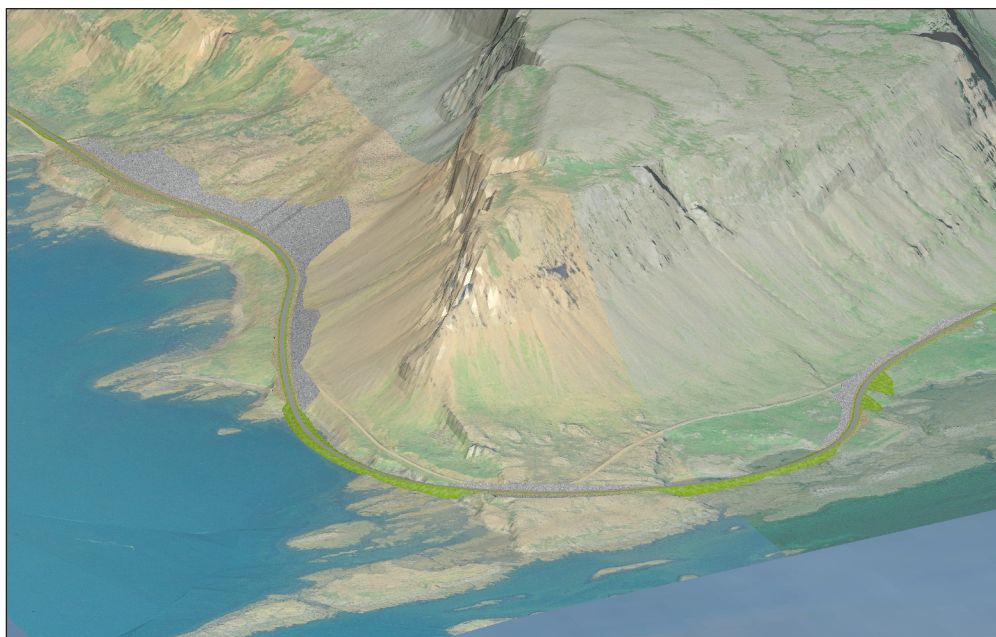
Niðurstaða

Ráðist er í samgöngubætur til að efla samskipti hvort heldur er á félags- eða atvinnusviðinu. Það er skoðun stjórnvalda að efling slíkra samskipta hafi jákvæð áhrif á samfélagið og þess vegna er veitt fjármunum til bættra og nýrra samgöngumannvirkja. Þessi viðhorf eru hins vegar ekki óumdeilanleg því áhrif samgöngumannvirkja á landnotkun og náttúrufar eru að jafnaði neikvæð.

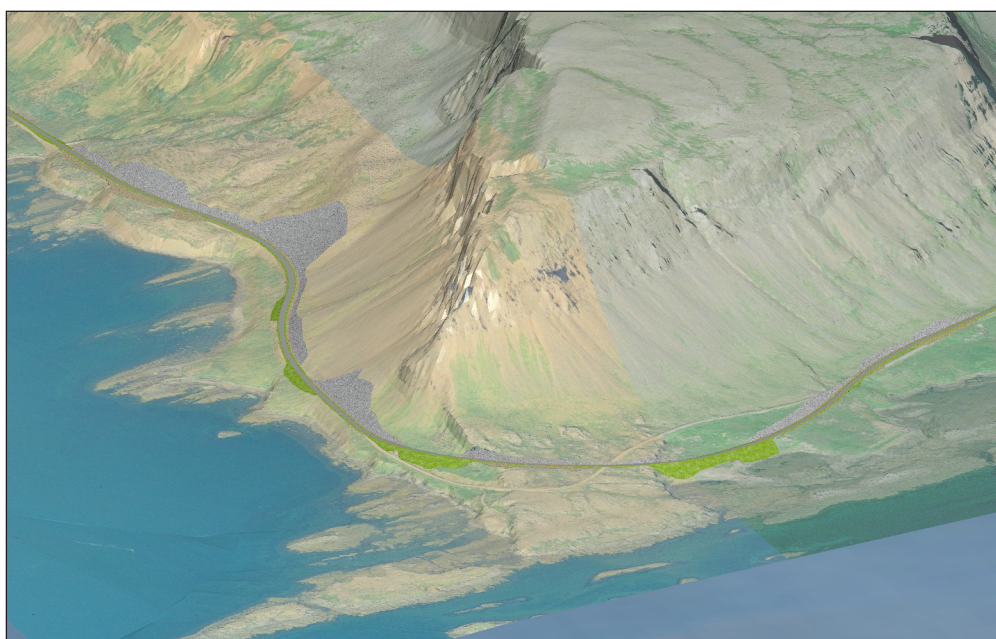
Niðurstaða matsvinnunnar er að framkvæmdir á Vestfjarðavegi á kaflanum frá Eiði að Þverá geti bæði haft jákvæð og neikvæð áhrif á umhverfið. Þær munu hafa jákvæð áhrif á útivist en geta haft neikvæð áhrif á menningarminjar og náttúrufar. Það er mat Vegagerðarinnar að áhrifin verði ekki umtalsverð.

Helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar verða þar sem vikið er út af núverandi vegi, þar sem nú eru krappar beygjur við Eiði og Litlanes og þar sem fyrirhugað er að þvera Mjóafjörð og Kjálkafjörð. Á þessum stöðum er framkvæmdasvæðið ýmist innan svæðis nr. 304 á náttúruminjasrá, eða á verndarsvæði Breiðafjarðar. Þar liggur nýr vegur utan núverandi vegar, breytir landslagi, sem hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og búskap, og raskar leirum. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og leirur.

Til að neikvæð áhrif framkvæmdanna verði sem minnst verður vegurinn, veltengingar og námusvæði aðlöguð landi eins vel og hægt er. Reynt verður að raska ósnertu landi sem minnst og gróðursvæði, birkikjarr og votlendi



Veglína A um Litlanes og Litlaneshraun.



Veglína B um Litlanes og Litlaneshraun. Grænt= fylling, grátt= skering, brúnt yrrjótt= landmótunarsvæði (Myndvinnsla: Halldór Sv. Hauksson).

	Núverandi vegur	Veglína A ytri þverun í Mjóafirði	Veglína B innri þverun í Mjóafirði	Mismunur á A og B
Vegalengd Eiði - Þverá	24,3	16,5	19,2	-2,7
Stytting	-	7,8	5,1	+2,7
Endurbygging núverandi vegar	-	7,4	11,2	-3,7
Nýlögð vegar	-	9,1	8,0	+1,1
Aflagður vegur	-	16,9	13,1	+3,8

Tafla. Samanburður á vegalengdum veglína A og B.

endurheimt. Haft verður samráð við hagsmunaaðila og leyfisveitendur, svo draga megi úr sem flestum neikvæðum áhrifum framkvæmdanna. Sérstakrar varúðar verður gætt við framkvæmdir í grennd við arnarvarp og fornleifar.

Helga Aðalgeirsdóttir
Kristján Kristjánsson

Kennistærðir framkvæmdakosta

Þær veglínur sem lagðar eru fram til athugunar Skipulagsstofnunar uppfylla kröfur í veghönnunarreglum varðandi plan- og hæðarlegu. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit yfir helstu framkvæmdaþætti og kennistærðir Vestfjarðavegar milli Eiðis og Þverár.

Framkvæmdaþættir	Eining	Núv. vegur	Veglína A	Veglína B
Vegtegund			C ₈	C ₈
Breidd	m		8	8
Rask á birkikjarri	ha		5,6	7,7
Rask á leiru, leiru/þangfjörü og sjávarfitjum	ha		4,4	1,3
Rask á verndarsvæði Breiðafjarðar	ha		9,2	4,9
Rask á votlendi	ha		0	1,13
Svæði sem raskast við framkvæmdir ¹	ha		74,8	75,0
Vegalengd				
Búðardalur – ísafjörður	km	302	294	297
Framkvæmdakafli Eiði-Þverá	Km	24,3	16,5	19,2
Stytting miðað við núverandi veg	km	-	7,8	5,1
Endurbýgging núverandi vegar	km	-	7,4	11,2
Nýlögn vegar	km	-	9,1	8,0
Aflaðir vegir	km		16,9	13,1
Lengd núverandi brúa, samtals (4 brýr) ²	m	46	-	-
Lengd brúar á Kjálkafjörð	m	-	116	116
Lengd brúar á Mjóafjörð	m	-	160	16
Grjótvörn við veghliðar austan Litlanness	m		2560	2780
Grjótvörn við veghliðar vestan Litlanness	m		3280	3060
Efni til framkvæmdarinnar				
Úr skeringum með vegi	þ.m ³	-	1490	1186
Úr námum	þ.m ³	-	-29	-36
Samtals efnisþörf	þ.m³	-	1461	1150
Áætlaður kostnaður				
Vegna vegagerðar	Mkr.	-	2.503	2.149
Vegna brúar á Mjóafjörð	Mkr.	-	385	117
Vegna brúar á Kjálkafjörð	Mkr.	-	385	385
Samtals byggingarkostnaður	Mkr.	-	3.273	2.651
Öryggi				
Minnsti hönnunarhraði	km /klst	< 30	> 90	> 90
Mesti bratti / halli	%	> 11	5,53	5,03
Meðaltal mætisjónlengda á vesturleið	m	-	464	392
Meðaltal mætisjónlengda á austurleið	m	-	461	395
Mesta hæð veglínu yfir landi	m	-	18,6	11,6
Dýpsta skering í miðlínu	m	-	10,5	10,0
Meðalhæð veglínu yfir landi	m	-	2,2	1,4
Lengd vegriða	km	0	8158	5840
Minnsti lágbogi	m	100	3000	3000
Minnsti hábogi	m	100	5000	5000
Minnsti radíus (beygja)	m	~100	350	350

¹ Þar með talið rask á sjávarbotni.

² Núverandi brýr eru á Mjóafjarðará, Skiptá, Kjálkafjarðará og Þverá. Brýr á Mjóafjarðará og Skiptá falla niður. Brýr á Kjálkafjarðará og Þverá standa áfram vegna vegar inn í Kjálkafjarðarbotn.