

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG
ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM

DJÚPVEG, NR. 61 UM AUSTANVERÐAN
ÍSAFJÖRÐ

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Djúpvegar nr. 61 um austanverðan Ísafjörð, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Lagning 14,3 km langs vegar frá Landamerkjálæk og fyrir botn Ísafjarðar ásamt nýjum tvíbreiðum brúm á Múlaá og Ísafjarðará og stálhólkum í stað hefðbundinna brúa í Álftagrófará og Gervidalsá.

Markmið framkvæmdar: Að bæta vegasamband íbúa á norðanverðum Vestfjörðum við aðalvegakerfi landsins.

Frumathugun: Þann 23. mars 1999 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 31. mars 1999 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og í Bæjarins besta. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 31. mars til 5. maí 1999 á skrifstofum Hólmavíkurhrepps og Súðavíkurhrepps. Einnig í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Sex athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar hreppsnefnda Hólmavíkurhrepps og Súðavíkurhrepps, Náttúruverndar ríkisins, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Þjóðminjasafns Íslands og veiðimálastjóra. Jafnframt var framkvæmdin kynnt Hollustuvernd ríkisins.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Djúpvegur (61): um austanverðan Ísafjörð. Frummat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin á Ísafirði, febrúar 1999.

1. Hefti: Matsskýrsla

2. Hefti: Fylgigögn

3. Hefti: Uppdrættir

Önnur gögn: Svör og viðbótargögn framkvæmdaraðila við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar, dags. 12. maí 1999.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar hreppsnefndar **Hólmavíkurhrepps** með bréfi, dags. 26. mars 1999 og barst umsögn með bréfi, dags. 22. apríl 1999. Þar segir m.a.:

„Á fundi hreppsnefndar Hólmavíkurhrepps 13. apríl s.l. voru ekki gerðar athugasemdir við framlögð gögn frá Skipulagsstofnun og hreppsnefndin samþykkir framlagðar tillögur um vegagerð um Djúpveg nr. 61 við austanverðan Ísafjörð í Hólmavíkurhreppi.“

Leitað var umsagnar hreppsnefndar **Súðavíkurhrepps** með bréfi, dags. 26. mars 1999 og barst umsögn með bréfi, dags. 21. apríl 1999. Þar kemur m.a. fram að á fundi hreppsnefndar, þann 12. maí sl., var fjallað um mat á umhverfisáhrifum vegarins í Ísafirði og gerir hreppsnefnd engar athugasemdir við framkvæmdina.

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi, dags. 26. mars 1999 og barst umsögn með bréfi, dags. 26. apríl 1999. Þar segir m.a.:

„Vegstæði

a. Volgar tjarnir neðan við Laugaból

Rétt fyrir neðan núverandi veg við Laugaból eru volgar tjarnir en í þær rennur volgur smálækur frá uppsprettu nokkru ofan við veginn.

[...] Náttúruvernd ríkisins telur að færa eigi veginn fjær tjörnunum eins og fyrirhugað var. Stofnunin telur mikilvægt að rennsli í tjarnirnar breytist ekki við framkvæmdirnar og að hvorki þær né lækurinn skerðist að einhverju leyti. Þó fyrirhugaður vegur eigi ekki að fara nær tjörnunum en núverandi vegur er ljóst að við vegaf framkvæmdir raskast ávallt breiðara svæði en vegstæðið sjálft og því auknar líkur á raski við tjarnirnar með aukinni nálægð vegstæðisins við þær. Náttúruvernd ríkisins bendir á að í fylgiskjali 4 með frummatsskýrslu er bent á að tjarnirnar láti mjög lítið yfir sér og að nauðsynlegt sé að vara framkvæmdaaðila sérstaklega við þeim. Einnig verði að fara varlega þegar rör er sett í lækinn til að tjarnirnar fyllist ekki af drullu. Þá er í fylgiskjali 2 bent á að gæta beri ýrtruðu varkárni við framkvæmdir við volga lækinn. Náttúruvernd ríkisins tekur undir ofangreindar ábendingar og fer einnig fram á að vegstæðið verði fært fjær tjörnunum.

b. Veglína um Laugaból – Hrókseyri

Fyrirhugaður vegur liggur um eyrar Múlaár. Á milli stöðva 13300 og 13500 eru ísaltar tjarnir og mun vegurinn skerða efstu tjarnirnar, þ.e. fara yfir eina tjörn og jaðar annarrar. Í frummatsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hefur ekki viljað fallast á færslu vegarins enda séu hvorki neinar vegtæknilegar forsendur fyrir né neitt í landslaginu, sem kallar á krappa beygju yfir jafnlendar eyrar Múlaár. Er því haldið fram að kröpp beygja yfir Múlaáreyrar myndi verka mjög óeðlilega á hinn almenna vegfarenda þar sem hann skildi engan veginn ástæðuna fyrir henni. Ísöltu tjarnirnar milli stöðva 13300 og 13500 mundu þó líklega sleppa.

Náttúruvernd ríkisins gerir athugasemdir við fyrirhugaða veglínu yfir Múlaáreyrar út frá náttúruverndar- og landslagssjónarmiðum. Stofnunin telur að færa eigi veglínuna ofar á eyrarnar til að hlífa ísöltu tjörnunum við raski og minnka sjónræn áhrif vegarins. Samkvæmt fylgiskjali 4, „Athuganir á fuglalífi í austanverðum Ísafirði“ sker svæðið sig úr hvað fjölbreytni varðar og verður veruleg röskun á búsvæði fugla vegna breyttrar veglínu. Fæðusvæði fugla í tjörnunum mun minnka,

sem og varpsvæði í kringum þær. Fram kemur í frummatsskýrslu að Vegagerðin sé reiðubúin að stækka tjarnir, eða búa til nýjar, til að vinna á móti þeirri skerðingu sem verður á heildarflatarmáli þeirra vegna framkvæmdanna og hlíta ráðum Náttúrufræðistofnunar Íslands eða Náttúrustofu Vestfjarða við stækkunina. Hins vegar er allsendis óvíst að slíkar aðgerðir heppnist og möguleiki á því að við þær ykist skaðinn fremur en minnkaði, sbr. ábendingar í fylgiskjali 4.

Í frummatsskýrslu er því haldið fram að með tilliti til gróðurfars sé ekki rétt að færa veginn ofar þar sem gróðurþekja og tegundafjölbreytni sé meiri á því svæði. Í fylgiskjali 2, „Könnun á gróðurfari í austanverðum Ísafirði“, kemur m.a. fram að gróðurhverfin á eyrum Múlaár séu fábreytt hvað tegundafjölda varðar en stór og heildstæð, mótuð af samspilinu við sjóinn. Þar segir jafnframt að vegagerð eftir hvorri leið sem er (efri og neðri leið) muni breyta framvindu gróðurs á sjávarkambinum líkt og núverandi vegur hefur gert. Efri leið, nær núverandi vegi, teljist þó betri valkostur þar sem hún sneiðir hjá tjörnum og sjávar gætir þar minna. Álit Vegagerðarinnar er því ekki í samræmi við álit þess aðila sem athugaði gróður á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Erfitt er að rökstyðja það að álit Vegagerðarinnar varðandi áhrif á gróður vegi hér þyngra en álit þess sem skoðaði veglínuna m.t.t. gróðurfars.

Sjónræn áhrif nýs vegar yfir eyrarnar með tilheyrandi rofvörn yrði mikil. Jafnframt má benda á að ósasvæði eru af skornum skammti á landinu og smám saman gengur á þau vegna ýmissa framkvæmda, s.s. vegagerðar. Því væri æskilegast út frá landslagssjónarmiðum að færa veginn nær núverandi vegi. Í frummatsskýrslu segir að ekki verði séð að færsla vegarins ofar rýri ósasvæði Múlaár minna en framlögð tillaga því rýrnum ósasvæðisins hljóti að endurspeglast í því flatarmáli sem fari undir veginn. Náttúruvernd ríkisins vill í þessu sambandi benda á að verndargildi landslagsheilda miðast m.a. við það hversu ósnortnar þær eru og að gildi þeirra rýrist þegar þær eru hlutaðar í sundur. Fyrirhugaður vegur mun þvera ósasvæði Múlaár og því rýra gildi þess svæðis sem landslagsheildar. Þá verður svæðið ofan við fyrirhugaðan veg í raun ekki hluti af ósasvæðinu enda tengsl þess við svæðið neðan vegar að mestu leyti rofin.

Í frummatsskýrslu er tekið undir ábendingar sem fram koma í fylgiskjali 2 þess efnis að svæðið sé viðkvæmt og hætta sé á óþarfa umferð t.d. verktaka og annarra. Jafnframt segir í skýrslunni að nýr vegur bæti hér vissulega úr þar sem mjög óhægt verði að komast af honum niður á eyrarnar en liggi nýi vegurinn ofar lækki hann að sama skapi og þessi hætta vaxi tilsvarendi. Miðað við þessar upplýsingar er ljóst að fyrirhugaður vegur muni liggja lægra í landi og verða minna áberandi í landslagi verði hann færður ofar eins og Náttúruvernd ríkisins telur æskilegt. Stofnunin bendir á að hægt er að bregðast við hættu á óþarfa umferð af hálfu verktaka eða annarra aðila með því setja þeim ákveðnar umgengnisreglur og hafa virkt eftirlit með framkvæmdinni.

c. Veglína – fyrir Ísafjarðarbotn

[...] Að mati Náttúruverndar ríkisins gildir það sama um fyrirhugað vegstæði um Ísafjarðarbotn og veglínuna um ósasvæði Múlaár. Stofnunin telur að hliðra eigi veglínunni og færa nær núverandi vegi til að raska ósasvæði Ísafjarðarár eins lítið og kostur er. Er það í samræmi við athugasemdir í fylgiskjali 2, „Könnun á gróðurfari í austanverðum Ísafirði“, þar sem mælt er með innri leið um botn Ísafjarðar.

Brúarstæði

Fram kemur í frummatsskýrslu að nýju brýrnar á Múlaá og Ísafjarðará verði byggðar á framburðareyrum ána og muni hafa hverfandi áhrif á rennsli þeirra. Samkvæmt óskum landeigenda og ábendinga Veiðimálastjóra hefur Vegagerðin fallist á að þessar ár verði brúaðar í núverandi farvegum.

Náttúruvernd ríkisins telur að ofangreind breyting á brúarstæðum sé til mikilla bóta enda æskilegast að lega ána breytist sem minnst og að ekki sé hróflað við farvegum þeirra að óþörfu.

Núverandi vegur og brýr

[...] Náttúruvernd ríkisins telur ekki ásættanlegt að ákveða síðar hvað gert verður við brúna yfir Ísafjarðará. Að mati stofnunarinnar ber að fjarlægja allan þann hluta af veginum í botni Ísafjarðar sem mun leggjast af við tilkomu nýja vegarins. Jafnframt ber að fjarlægja brúna yfir Ísafjarðará. Náttúruvernd ríkisins telur að vegna neikvæðra sjónrænna áhrifa sé ekki réttlætanlegt út frá landslagssjónarmiðum að láta brúna og hluta af veginum standa eftir.

Efnistaka

[...] Fram kemur í frummatsskýrslu að Veiðimálastjóri hefur farið fram á að ekki verði tekin mól úr grónu svæði fyrir botni Ísafjarðar og frekar stefnt að malartekju úr ógrónum melum við Gervidalsá. Jafnframt verði viðbótarefni tekið úr farvegi Múlaár ofan við núverandi vegstæði til að minnka jarðvegsrof og ágang vatns á gróid land í eigu jarðarinnar Laugabóls. [...]

Í frummatsskýrslu segir að Vegagerðin fallist á athugasemdir og ábendingar Veiðimálastjóra. Þrátt fyrir það er samkvæmt kortum sem fylgdu frummatsskýrslu ekki hægt að sjá að afmarkað sé efnistökusvæði ofan núverandi brúar yfir Múlaá heldur eingöngu sýnt svæði neðan brúarinnar. Því virðist vera ósamræmi á milli texta í frummatsskýrslu og afmörkun efnistökusvæðis á korti.

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að farið verði eftir ábendingum og athugasemdum Veiðimálastjóra og að efnistakan verði í samræmi við þær upplýsingar sem fram koma í fylgiskjali 13 í frummatsskýrslu.

Uppgræðsla

[...] Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að tekið verði mið af grenndargróðri við uppgæðslu á þeim svæðum sem raskað verður og að ekki verði sáð plöntutegundum sem skera sig úr umhverfinu. Stofnunin tekur undir þá skoðun að ekki sé sjálfgefið að sáning eigi að vera hluti af frágangi. Á ákveðnum svæðum er æskilegra að sáning fari ekki fram og náttúruleg gróðurframvinda sé látin ráða. Æskilegt er að haft verði samráð við plöntuvistfræðing vegna uppgæðslu á ofangreindum svæðum.

Að öðru leyti gerir Náttúruvernd ríkisins ekki athugasemdir við framkvæmdina með þeim skilyrðum að jarðraski verði haldið í lágmarki og að haft verði samráð við eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins á Vestfjörðum um framkvæmdina og frágang vegna hennar, þ.m.t. efnistöku og frágang efnistökusvæða.“

Skipulagsstofnun sendi Náttúruvernd ríkisins fyrirspurn með bréfi, dags. 14. maí 1999, þar sem óskað er umsagnar um veglínu um 200 m ofan framlagðrar tillögu Vegagerðarinnar yfir Múlaá. Fylgiskjöl voru uppdráttur Vegagerðarinnar af veglínunni

svo og svör Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum, er bárust á kynningartíma, um framlagað veglínu yfir Múlaá.

Svar **Náttúruverndar ríkisins** barst með bréfi, dags. 18. maí 1999. Þar segir m.a.:

„Náttúruvernd ríkisins telur að út frá náttúruverndarsjónarmiðum sé það betri kostur að leggja veglínuna 200 m ofar á eyrunum en ráðgert er samkvæmt frummatsskýrslu þar sem ísöltu tjörnunum verður þá hlíft við raski. Jafnframt yrði um að ræða stærra óraskað svæði neðan við veginn en æskilegast er út frá landslagssjónarmiðum að ósasvæði Múlaár fái að haldast sem mest óskert, sbr. umsögn Náttúruverndar ríkisins dags. 26. apríl sl.

[...] Miðað við fyrirliggjandi gögn er ljóst að sú veglína sem liggur 200 m ofar en framlögð veglína hefur ákveðna ókosti því brúarstæðið yrði á eyrunum austan við núverandi farveg og ánni beint að brúarstæðinu með 50 m löngum varnargarði, sbr. bréf Helga Jóhannessonar dags. 11. maí sl. Þá verður að móta með efnistöku eðlilegan farveg fyrir ána neðan við brúna. Slíkt væri t.d. hægt að gera með því að víkka út núverandi farveg til austurs en það svæði sem þyrfti að raska er að mestu leyti ógrónar áreyrar. Vegagerðin bendir á að áin gæti breytt farvegi sínum neðan brúarinnar og að hún þyrfti ekki að færa sig langt til austurs til að renna inn í vestustu ísöltu tjarnirnar. Náttúruvernd ríkisins telur því að fara beri með gát í breytingar á árfarveginum og hafa samráð við þar til bæra aðila um slíkar aðgerðir, s.s. veiðimálastjóra og Náttúruvernd ríkisins.

[...] Vegagerðin telur að sjónræn áhrif vegarins muni aukast verði hann færður 200 m ofar á eyrarnar, aðallega vegna lengri brúar, varnargarðs og nýs farvegar. Náttúruvernd ríkisins bendir á að vegir eftir efri og neðri leið yrðu í svipaðri hæð yfir landi. Þá telur stofnunin að lengd brúar hafi ekki afgerandi áhrif hvað varðar sjónræn áhrif vegstæðisins. Að því tilskildu að vandað verði vel til verksins er það mat Náttúruverndar ríkisins að aukin sjónræn áhrif vegna efri leiðar felist einkum í því að reisa verður 50 m langan varnargarð til að beina ánni að brúarstæðinu. Stofnunin telur að upp á móti auknum sjónrænum áhrifum efri leiðar vegi sú staðreynd að landslagsheildinni verður raskað mun meira með neðri leiðinni.

Að mati Náttúruverndar ríkisins kæmi einnig til greina að veglínan lægi á milli ofangreindra veglína [...]. Þá yrði Múlaá brúuð ofar í þeim farvegi þar sem framlögð veglína gerir ráð fyrir að áin verði brúuð og væntanlega þyrfti ekki að breyta farvegi árinna né reisa varnargarð. Ísöltu tjörnunum yrði hlíft við raski að mestu eða öllu leyti en hins vegar yrði minna óraskað svæði neðan við veginn. Ókosturinn við þessa veglínu er einnig sá að líklega yrði að raska fornleif nr. 11.“

Leitað var umsagnar **Náttúrufræðistofnunar Íslands** með bréfi, dags. 29. mars 1999. Umsögn barst ekki.

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi, dags. 26. mars 1999 og barst umsögn með bréfi, dags. 6. maí 999. Þar segir m.a.:

„Safnið hefur áður sent Vegagerðinni formlega umsögn um sama mál frá 10. mars sl. (fskj. 16 í frummatsskýrslunni) og leyfir sér að ítreka hana með eftirfarandi viðbót.

Samkvæmt kafla 10.4 í skýrslunni sér Vegagerðin ekki ástæðu til fornleifaeftirlits eins og krafist er í framangreindri umsögn safnsins vegna fornleifa númer 7, 12 og

13, úr því að fornleifar innan framkvæmdasvæðisins verða merktar tryggilega og tekið verði fram í verklýsingu að ekki megi hrófla við þeim.

Er til bóta að semja nákvæma verklýsingu fyrir verkkaupa, þar sem fjallað verður um umgengni við og í kringum fornminjar á svæðinu, og lýsir Þjóðminjasafnið sig reiðubúið til samstarfs við ritun slíks kafla, en slík lýsing kemur ekki í stað eftirlits fornleifafræðings á vettvangi.

Í frummatsskýrslunni segir enn fremur á bls. 19 að ætlunin sé að kreppa beygjur við Laugaból með þeim afleiðingum að vegurinn fari „mjög nærri fornleifum nr. 12 og 14, þó ekki nær þeim en núverandi vegur gerir“ og að „Vegagerðin mun, að höfðu samráði við Þjóðminjasafn Íslands hylja þessar fornleifar eða kosta uppgröft þeirra.“

Vegna þessara breytinga er enn ríkari ástæða til fornleifaeftirlits og nú einnig með minjum nr. 14. Af gögnum að dæma virðist engin ástæða vera til að hreyfa við fornleifum vegna umræddra framkvæmda né hylja þær, en slíkt yrði þó aðeins gert í samráði við Þjóðminjasafnið og með leyfi fornleifanefndar.

Þjóðminjavarslan mælist því til að fornleifafræðingur fylgist með framkvæmdum við fornleifar nr. 7, 12, 13 og 14 og tryggi að þær spillist ekki.“

Skipulagsstofnun sendi Þjóðminjasafni Íslands fyrirspurn með bréfi, dags. 18. maí 1999, þar sem óskað er umsagnar um veglínu um 200 m ofan framlagðrar tillögu Vegagerðarinnar yfir Múlaá. Uppdráttur Vegagerðarinnar af veglínunni var sendur sem fylgiskjal.

Svar **Þjóðminjasafns Íslands** barst með bréfi, dags. 19. maí 1999. Þar segir m.a.:

„Verði vegurinn lagður ofar yfir eyrar Múlaár, en fyrri tillaga Vegagerðarinnar gerði ráð fyrir, fer hann allmiklu nær fornleifum númer 11. Hann verður engu að síður fjær þeim, en nú er, því að segja má að þær séu í vegarkantinum á núverandi vegi.“

Sé tryggt að fornleifarnar verði ekki fyrir röskun, leggst þjóðminjavarslan ekki gegn því að vegurinn verði færður svo sem greinir í bréfi Skipulagsstofnunar.“

Leitað var umsagnar **veiðimálastjóra** með bréfi, dags. 26. mars 1999 og barst umsögn með bréfi, dags. 31. mars 1999. Þar segir m.a.:

„Undirritaður gerir ekki aðrar athugasemdir en þær sem fram koma í bréfi vegna frummatssins dagsettu 8. febrúar síðastliðinn, en leggur áherslu á að framkvæmda- eða hönnunaraðili hafi samráð fyrr varðandi frummat slíkra framkvæmda, ef nauðsynlegt þætti að skoða aðstæður á viðkomandi stað við hagstæð skilyrði, t.d. í vor- eða sumarástandi.“

Skipulagsstofnun sendi veiðimálastjóra fyrirspurn með bréfi, dags. 14. maí 1999, þar sem óskað er umsagnar um veglínu um 200 m ofan framlagðrar tillögu Vegagerðarinnar yfir Múlaá. Fylgiskjöl voru uppdráttur Vegagerðarinnar af veglínunni svo og svör Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum, er bárust á kynningartíma, um framlagað veglínu yfir Múlaá.

Svar **veiðimálastjóra** barst með bréfi, dags. 14. maí 1999. Þar er vitnað í fyrri umsögn þar sem ekki var gerð athugasemd við fyrirhugað veg- og brúarstæði við Múlaá og ekki talin ástæða til að breyta henni í ljósi fyrirbyggjandi gagna. Ítrekuð er ábending um að efni verði tekið ofan núverandi vegar til að koma í veg fyrir landbrot.

3. ATHUGASEMDIR

Athugasemd barst frá **Ástþóri Ágústssyni**, ábúanda í Múla, dags. 17. apríl 1999. Þar er meðal annars bent á að valin veglína yfir Múlaáreyrar fer yfir ísaltar tjarnir, að mestu yfir land sem er ósnortið af manna völdum og fer næst Múlaá niður fyrir mörk sjávar á stærri straumum og skerðir nytjatún í Múla.

Lagt er til að veglínan verði færð nokkuð ofar á eyrarnar. Það hefði þá kosti að vegur félli betur að landi, sjónmengun yrði mun minni, Múlaáreyrar yrðu ekki brotnar upp með jafn ögrandi hætti, nytjatúni yrði betur hlíft, rofvarnir vegna sjávarágangs óþarfar og leiðigarðar með ánni frá gömlu brúnni að hinni nýju styttri. Einnig er bent á að ósnortnum ósasvæðum fer fækkandi og ísöltum tjörnum yrði hlíft. Þetta svæði sé einstakt í Ísafjarðardjúpi og ef til vill fyrir Vestfirði. Í ljósi reynslu af 30 ára búsetu við Múlaá er talið að varnargarða verði að gera við brúna fyrir en síðar.

Tekið er fram að ljóst sé að veg þarf að hanna eftir ákveðnum forsendum og í fyrirliggjandi gögnum komi fram að í botni Ísafjarðar náist ekki að uppfylla þær og utan Laugabóls séu beygjur einnig krepptar. Því sé óviðunandi að landslag og umhverfi sé ekki metið og vel sé réttlætanlegt að víkja frá ströngustu hönnunarforsendum til að hlífa svæði eins og Múlaáreyrum og Múlaárósi.

Athugasemd barst frá **Hákoni Ö. Haraldssyni**, í umboði Gróu Salvardsdóttur, landeiganda Eyrar í Ísafirði, dags. 2. maí 1999. Í athugasemdinni er ekki fallist á fyrirhugaða veglínu um Ísafjarðarbotn sérstaklega vegna tilfærslu brúarstæðis til vesturs og þar með landamerkja. Til álita komi að fara svonefnda „fremstu línu“ en þar hafi Vegagerðin tekið tugi þúsunda rúmmetra af efni sem leitt hafi til þess að grandir í vestanverðu fjarðarhorninu hafi horfið. Vegur yfir leirurnar friði þær gegn frekari efnistöku, leiðin um fjörðinn styttest og rask á grónu landi sé í lágmarki.

Athugasemd barst frá **Jens Kristleifssyni**, eiganda íbúðarhúss og laugarhúss á ríkisjörðinni Gervidal (Gjörðidal), dags. 3. maí 1999. Óskað er eftir að vegurinn færist ekki nær íbúðarhúsinu en núverandi vegur liggur.

Athugasemd barst frá **Jóni Guðjónssyni**, eiganda Laugabóls, dags. 5. maí 1999. Þar sem m.a. er ítrekuð beiðni um úttekt varðandi áhrif vegarins á landnýtingu og búrekstrarskilyrði, ásamt aðgerðum til að draga úr slyshættu búfjár. Jón leggur til að vegurinn verði lagður ofar yfir Laufskálagil.

Athugasemd barst frá **Guðjóni Jónssyni**, Seltjarnarnesi, dags. 5. maí 1999. Þar kemur m.a. fram að meira rask er talið verða við veginn vegna mikillar efnistöku úr skeringum en ef það kæmi úr námum. Upplýsingar vanti einnig um hvernig haga eigi námuvinnslu. Talið er æskilegra að innan við Laufskálagil liggja vegurinn nær núverandi vegi, en ekki í grónum slakka nær sjónum. Þannig minnki áhrif umferðar á fuglalíf fjörunnar. Á Múlaáreyrum eigi vegurinn að liggja ofar en fyrirliggjandi tillaga gerir ráð fyrir til þess að hlífa ísöltum tjörnum og búsvæði fugla.

Athugasemd barst frá **Þorkeli Heiðarssyni**, Reykjavík, dags. 17. apríl 1999. Þar kemur m.a. fram að að meira rask verði við veginn vegna mikillar efnistöku úr skeringum en ef það kæmi úr námum og bent er á dæmi þar sem land hefur verið sléttu langt út frá vegi vegna efnistöku. Ætla mætti að mun minni spjöll hlytust ef vegurinn lægi ofar á Múlaáreyrum og upplýsingar vanti um hvernig áformað er að

standa að efnistöku úr farvegi Múlaár. Með minniháttar breytingum á fyrirhuguðu vegstæði megi draga verulega úr umhverfisspjöllum en fyrirhugað vegstæði sé óásættanlegt.

4. UMHVERFISÁHRIF DJÚPVEGAR NR. 61 UM AUSTANVERÐAN ÍSAFJÖRÐ

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í frummatsskýrslu er kynnt endurbygging Djúpvegur nr. 61 í austanverðum Ísafirði. Um er að ræða 14,3 km langan kafla frá Landamerkjálæk og fyrir botn Ísafjarðar. Víkið er frá núverandi vegi á um 4,3 km kafla frá Laufskálagili og inn að Hrókseyri og á um 2,3 km kafla, frá Gervidalsá og fyrir botn Ísafjarðar. Byggðar verða nýjar tvíbreiðar brýr á Múlaá og Ísafjarðará en settir stálhólkar í Álftagrófará og Gervidalsá. Framkvæmdir eru fyrirhugaðar á árunum 1999 til 2001. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

4.1.1 Lega vegar

Samkvæmt frummatsskýrslu er að mestu um nýtt vegstæði að ræða frá Laufskálagili og innundir Hrókseyri. Ný veglína er ýmist ofan eða neðan núverandi vegar, hæðarlega verður jafnari og beygjur víðari. Farið er yfir eyrar Múlaár um 500 m neðan núverandi brúar og þar byggð um 30 m löng tvíbreið brú yfir Múlaá.

Frá Hrókseyri og inn undir Gervidalsá fylgir vegurinn að mestu núverandi vegi. Lóðrétt lega breytist þó verulega þar sem blindhæðir verða lækkaðar og vegur hækkaður milli þeirra. Stálhólkar verða settir í Álftagrófará og í Gervidalsá. Í botni Ísafjarðar er gert ráð fyrir nýrri veglínu á um 1 km löngum kafla yfir eyrar Ísafjarðará og verður byggð um 40 m löng tvíbreið brú yfir ána um 250 m neðan núverandi brúar.

4.1.2 Efnistaka

Samkvæmt frummatsskýrslu er heildarefnisþörf áætluð um 272.000 m³. Þar af er áætlað að fá 217.000 m³ úr skeringum. Meginhluti skeringa eru námusvæði eða útvíkkun á skeringum.

Náma E1 er samkvæmt frummatsskýrslu og áfangaskýrslu Vegagerðarinnar¹, gömul náma í malarhjalla, ofan núverandi vegar innan Laugabóls. Í viðbótargögnum framkvæmdaraðila kemur fram að ráðgert er að taka efni beggja vegna vegarins á tæplega 1 km kafla. Áætlað er að taka þar um 60.000 m³. Samkvæmt skýrslu um gróðurfar² er birkikjarr ríkjandi á hjallabrunum og aðalbláberjalyng undir hjöllum á efnistökusvæðinu.

Náma E2 er samkvæmt frummatsskýrslu á eyrum Múlaár ofan nýrrar brúar og er áætlað að taka þar 21.500 m³. Í viðbótargögnum framkvæmdaraðila kemur fram að hætt er við þessa námu og efnið í staðinn tekið úr ógrónum eyrum árinna ofan núverandi vegar og verður það liður í landbrotsvörnum.

Náma E3 er innan við Álftagrófará, í óhreyfðum malarhjalla ofan vegar og er fyrirhugað að taka þar 32.000 m³, af um 10.000 m² svæði samkvæmt grunnmynd 3.

¹ Fylgiskjal 5 með frummatsskýrslu

² Fylgiskjal 2 með frummatsskýrslu

Náma E4 er í malarhjalla skammt innan við íbúðarhúsið í Gervidal og er áformað að taka þar 16.100 m³ af um 3000 m² svæði samkvæmt grunnmynd 4. Náman er útvíkkun á skeringu ofan vegar.

Náma E5 er í grónum malarhjöllum, ofan og neðan vegar, beggja vegna Gervidalsár. Þar er áformað að taka 2.600 m³ og kynnt hugmynd um að taka síðar 40.000 m³ í aðrar framkvæmdir við vestanverðan Ísafjörð. Efni hefur verið tekið þar áður.

Náma E6 er samkvæmt frummatsskýrslu í farvegi Ísafjarðarár og var fyrirhugað að taka þar 15.000 m³ og einnig kynnt hugmynd um að taka síðar jafn mikið í aðrar framkvæmdir við vestanverðan Ísafjörð. Í viðbótargögnum framkvæmdaraðila kemur fram að hætt er við þessa efnistöku, aðeins verður tekið efni sem fellur til við aðlögun farvegjar árinna að nýrri brú. Í staðinn verður meira efni tekið í þessum áfanga úr námu E5.

Náma E7 er í skriðum Eyrarhlíðar. Þar er fyrirhugað að taka 20.000 m³ sem lið í myndun öryggissvæðis, svonefnds snjóflóðaskáps, en góð reynsla er af sambærilegum aðgerðum í Óshlíð.

4.1.3 Aðrir kostir

Samkvæmt frummatsskýrslu voru á undirbúningsstigi bornir saman nokkrir kostir á legu vegarins.

Milli Laufskálagils og Laugabóls voru skoðaðar nokkrar leiðir en horfið var frá þeim vegna skeringa í Hvalnes, dýrari vegar yfir Bólsvík, legu í landi, rasks á fornminjum, gróðri og lífríki í og við volgar tjarnir.

Um eyrar Múlaár voru athugaðar tvær leiðir. Annarsvegar fremst á malarrifinu og hinsvegar á mörkum áhrifasvæðis sjávar þar sem öldugangs gætir ekki og skipti eru í lífríki úr söltu í ósalt umhverfi. Horfið var frá því að fara eftir malarrifinu af náttúrufarsástæðum auk þess sem vegurinn hefði þurft að vera töluvert hærri og rofvarinn alla leið. Framlögð tillaga Vegagerðarinnar er á mörkum áhrifasvæðis sjávar. Samkvæmt frummatsskýrslu komu fram ábendingar á hönnunartíma um að færa veginn ofar til að hlífa ísöltum tjörnum við raski, draga úr áhrifum á fuglalíf, vernda sjaldgæf ósasvæði, landslagssjónarmið og að draga úr skerðingu túna í Múla. Framkvæmdaraðili féllst ekki á þetta af vegtæknilegum ástæðum og telur að valin leið valdi minna raski á gróðri, álíka miklu raski á ósasvæði og hafi lítil áhrif á fuglalíf.

Í viðbótargögnum framkvæmdaraðila er gerð grein fyrir veglínu yfir Múlaá, um 200 m ofar en framlögð tillaga. Helstu rök framkvæmdaraðila gegn þessari veglínu eru eftirfarandi: 180 m lengri leið, beygjuradís 400 m í stað 1250 m, brú um 15 % lengri og dýrari, kostnaður verður við varnargarða og breytingu á farvegi Múlaár. Hætta vegna ísingar á brú er meiri eftir því sem hún er lengri. Þá kemur fram að með efri leiðinni yrði fornleif nr. 11 ekki raskað né ísöltum tjörnum en bent á að áin gæti breytt farvegi sínum neðan brúar og þyrfti ekki að fara langt til austurs til að lenda í vestustu ísöltu tjörnunum. Einnig er lauslega fjallað um veglínu um 65 m ofan framlagðrar tillögu en hún er ekki talin ásættanleg þar sem farið er yfir fornminjar nr. 11.

Við Gervidalsá voru athugaðar þrjár leiðir. Fremsta leiðin er nærri sjó, dýrust og fer yfir fornminjar 4 og 5. Efstu leiðinni fylgir há vegfylling og var horfið frá henni af fagurfræðilegum ástæðum. Fyrir valinu varð leið á milli fremstu og efstu leiða þrátt fyrir krappa hæðarlegu.

Fyrir Ísafjarðarbotn voru kannaðar þrjár leiðir. Fremsta leiðin er styst og liggur yfir leirur þar sem þyrfti háa vegfyllingu og samfellda rofvörn. Efsta leiðin, liggur nokkru ofar en valin leið, er krappari, lengri og óhagkvæmari. Valin leið er á mörkum lífríkis í söltu og ósöltu umhverfi, krefst ekki rofvarna nema í farvegi Ísafjarðarár og í fjarðarhorni að vestan. Efni hefur verið tekið á leirunum undanfarin ár eða áratugi.

Snjóalög

Samkvæmt frummatsskýrslu er svæðið frekar snjólétt miðað við vestfirskar aðstæður en erfiðleikar vegna snjósöfnunar hafa verið á vegkaflanum um Gervidalsá og inn undir Ísafjarðará. Einnig myndast skafli neðan útihúsa á Laugabóli og neðan við klett um 250 m innar. Ekki er vitað um nein snjóflóð á framkvæmdasvæðinu við austanverðan fjörðinn en framkvæmdin nær inn á snjóflóðahættusvæði sem er í allri hlíðinni vestan fjarðarins. Þar er fyrirhuguð efnistaka ofan vegar til þess að mynda öryggissvæði, svonefndan snjóflóðaskáp.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Landnýting

Samkvæmt frummatsskýrslu batna samgöngur á svæðinu með nýjum vegi. Vegurinn liggur um land jarðanna Laugabóls, Múla, Gervidals, Kleifarkots og Eyrar, en aðeins Laugaból er í byggð.

Jens Kristleifsson óskar eftir að vegur færist ekki nær íbúðarhúsinu í Gervidal, og leggur til að vegurinn verði færður nær sjónum. Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að verði farið að þessum tillögum fari vegurinn yfir fornminjar.

Jón Guðjónsson, ábúandi á Laugabóli ítrekar ósk um að gerð verði úttekt á áhrifum vegarins á landnýtingu og búrekstrarskilyrði ásamt aðgerðum til að draga úr slyshættu búfjár. Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að þar sem sérstakt óhagræði hafi ekki verið rökstutt sé ekki ástæða til sérstakrar úttektar á Laugabóli.

4.2.2 Aflagðir vegir og brýr

Samkvæmt frummatsskýrslu verður núverandi vegur við Laufskálalagil jafnaður út en ræsi og hleðsla við gilið látin standa sem vottur um gamla verkmennt í vegagerð. Brúin á Múlaá verður látin standa svo og aðliggjandi vegir. Brýrnar á Álftagrófará og Gervidalsá verði brotnar og settar í vegfyllingu. Í viðbótargögnum framkvæmdaraðila kemur fram að brúin á Ísafjarðará verður fjarlægð. Aðrir aflagðir vegspottar verða jafnaðir út og græddir upp.

4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Samkvæmt fornleifakönnun Fornleifastofnunar Íslands³ eru 19 fornminjar á eða við fyrirhugað vegstæði. Áformað er að merkja allar minjar innan 100 m frá veglínu svo ekki sé hætt á skemmdum, af gáleysi, á framkvæmdatíma. Í verklýsingu verði ítrekað að ekki megi hreyfa við fornminjum og haft samráð við Þjóðminjasafn Íslands um gerð verklýsingarinnar. Ekki er talin þörf á eftirliti fornleifafræðings.

Þjóðminjasafn Íslands telur til bóta að samin verði nákvæm verklýsing þar sem fjallað er um umgengni við fornminjar á svæðinu en hún komi ekki í stað eftirlits fornleifafræðings á vettvangi. Því er mælt til þess að fornleifafræðingur fylgist með

³ Fylgiskjal 3 með frummatsskýrslu

framkvæmdum við fornleifar 7, 12, 13, og 14 og tryggi að þær spillist ekki. Í ljósi þess að minjar nr. 11 verða ekki í hættu vegna breyttrar veglínu yfir Múlaá leggst Þjóðminjasafn Íslands ekki gegn þessari leið.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR, DÝRALÍF, JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

4.4.1 Múlaáreyrar

Samkvæmt frummatsskýrslu telur Vegagerðin að sneitt sé hjá öllum viðkvæmustu gróðursvæðum, þar með töldum ósasvæðum Múlaár. Samkvæmt skýrslu um gróðurfar² fundust engin svæði eða tegundir sem skylt er að friða en bent er á sérstæð svæði sem tvímælalaust er kostur að sneiða hjá við framkvæmdir. Færsla veglínunnar nær núverandi vegi, þar sem sneitt er hjá ísöltum tjörnum, er talin betri kostur en tillaga Vegagerðarinnar.

Í greinargerð um fuglalíf⁴ kemur fram að eyrar Múlaár eru eina svæðið þar sem veruleg röskun verður á búsvæðum fugla af völdum framkvæmdarinnar. Svæðið skeri sig úr hvað fjölbreytni varðar en er ekki talið einstakt. Full ástæða sé hins vegar til að halda raski í lágmarki og vegaframkvæmdum utan varptíma. Í frummatsskýrslu er lagt til, sem mótvægisáðgerð við skerðingu ísöltu tjarnanna, að stækka þær sem nemur a.m.k. því flatarmáli sem fer undir veginn. Samkvæmt frummatsskýrslu hefur verið minniháttar veiði í Múlaá og mun vart teljast til hlunninda.

Náttúruvernd ríkisins telur að færa eigi veginn ofar á Múlaáreyrum þar sem hann sneiði hjá ísöltu tjörnunum. Ísöltu tjarnirnar skeri sig úr hvað fjölbreytni í fuglalífi varðar og allsendis óvíst sé að áðgerðir til stækkunar tjarnanna heppnist. Efri leiðin, nær núverandi vegi, teljist betri kostur. Hvor leið sem farin verði komi vegur til með að breyta framvindu gróðurs. Sjónræn áhrif vegar neðar á eyrunum verði mikil þar sem hann mun þvera þær sem landslagsheild og svæðið ofan vegar verði ekki lengur hluti ósasvæðisins. Verndargildi landslagsheildar miðist m.a. við hve ósnortin hún er og þverun með vegi rýri hana. Bent er á að ósasvæði eru fá og þeim fari fækkandi.

Ástþór Ágústsson leggur til að veglína verði færð nokkru ofar til að hlífa ísöltu tjörnunum. Með því verði dregið úr skerðingu eyranna og nytjatúni verði hlíft. Ósasvæðum fari fækkandi og svæðið sé einstakt í Ísafjarðardjúpi og ef til vill fyrir Vestfirði. Telur hann óviðunandi að við hönnun sé landslag og umhverfi ekki metið og að vel sé réttlæt看legt að víkja frá ströngustu hönnunarforsendum til að hlífa svæði eins og Múlaáreyrum og Múlaárósi. Guðjón Jónsson leggur einnig til að veglína verði færð ofar til að hlífa ísöltu tjörnunum.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að með tilliti til fjölbreytni og gróðurþekju sé minni gróðri raskað með framlagðri tillögu að veglínu heldur en ef farið er ofar. Þar kemur einnig fram að Arnlín Óladóttir líffræðingur, áréttar í símtali við Vegagerðina, 5. maí 1999, að vegna heildstæðni gróðursvæðis 7 mæli hún frekar með efri leið. Framkvæmdaraðili bendir á að óveruleg rýrnun verði á gróðursvæði 7. Bent er á að tæplega 6% tjarnanna skerðist og það réttlæti ekki færslu vegarins, hægt sé að stækka tjarnirnar, sem nemur þessari skerðingu. Framkvæmdaraðili bendir á að hæð nýs vegar ofar á eyrunum verður minni en samt um 2,5 m yfir svæðinu til að tryggja að flóðvatn fari undir brúna. Fullyrða megi að sjónræn áhrif versni til muna við færslu ofar vegna

² Fylgiskjal 2 með frummatsskýrslu

⁴ Fylgiskjal 4 með frummatsskýrslu

lengri brúar, varnargarðs og nýs farvegar. Færa yrði brúarstæðið til með tilheyrandi breytingu á farvegi árinna svo hún fari sem næst undir réttu horni undir nýja brú. Bent er á að ósasvæði sé við Langadalsá í Ísafjarðardjúpi, í botni Mjóafjarðar, við Heydalsá í Mjóafirði og Hattardalsá í Álftafirði. Þar sem því verður við komið beri að gera betur en að uppfylla lágmarkskröfur nútímans um vegferil.

Í bréfi veiðimálastjóra⁵ er bent á að við Múlaá verði efni tekið ofan núverandi brúar, sem liður í landbrotsvörnum og að ekki verði tekið efni úr grónum svæðum fyrir botni Ísafjarðar. Í greinargerð um varnargarða við Múlaá og Ísafjarðará⁶ er tekið undir þessar ábendingar og sagt að reynt verði að raska ósasvæðum ána eins lítið og kostur er og að efni verði ekki tekið neðan núverandi brúa. Í svörum framkvæmdaraðila er beðist velvirðingar á því ósamræmi sem kemur fram milli texta frummatsskýrslunnar og uppdrátta hvað varðar afmörkun efnisnáma við Múlaá. Efni verði tekið ofan núverandi brúar í samræmi við ábendingar veiðimálastjóra. Samráð verði haft við landeigendur, veiðimálastjóra og eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins.

Veiðimálastjóri mælist til að tímasetningu vatnaveitinga vegna brúarsmíði verði hagað með tilliti til hvenær fiskur gengur í ár.

4.4.2 Botn Ísafjarðar

Samkvæmt frummatsskýrslu er sneitt hjá viðkvæmustu gróðursvæðum. Vegur yfir leirurnar mun breyta framvindu lífríkis og með tilliti til þess telst leið ofar um þær betri kostur.

Náttúruvernd ríkisins telur að í botni Ísafjarðar eigi að hliðra veglínunni eins nærri núverandi vegi og hægt er til að raska ósasvæðinu eins lítið og kostur er. Þá leggur stofnunin áherslu á að farið verði eftir ábendingum og athugasemdum veiðimálastjóra⁵ og greinargerð um varnargarða⁶, varðandi efnistöku við ána.

Hákon Ö. Haraldsson, f.h. Gróu Salvarsdóttur, fellst ekki á fyrirhugaða legu vegarins fyrir botni Ísafjarðar en til álita komi svonefnd „fremsta lína“ þar sem spilling á grónu landi er í lágmarki, vegurinn bæti land sem horfið hafi vegna efnistöku og friði leirurnar gegn frekari efnistöku.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að lítilsháttar munur sé á umhverfisáhrifum þeirra þriggja veglína sem lýst er. Leirurnar séu taldar líflitlar en spillist meira ef vegurinn verði lagður fremst á þeim og valin leið fari um svæði með minni gróðurþekju en ef farið væri ofar. Fremsta leiðin sé 220 m styttri en valin leið og efsta leiðin 115 m lengri. Kostnaður við fremstu veglínuna sé um 10 millj. kr meiri en við framlagða tillögu og þar af um helmingur vegna rofvarnar. Framlögð lína sé því hagkvæmust. Þá kemur fram að hætt er við efnistöku á svæðinu, aðra en þá sem fylgir lagfæringu á árfarveginum næst nýrri brú.

Veiðimálastjóri mælist til að tímasetningu vatnaveitinga vegna brúarsmíði verði hagað með tilliti til hvenær fiskur gengur í ár.

4.4.3 Önnur svæði

Samkvæmt frummatsskýrslu er veglínan valin með tilliti til vegtæknilegra sjónarmiða. Á móts við Laufskálagil og innfyrir Bólsvík voru kannaðir nokkrir kostir en þar fer vegurinn að hluta um svæði með hraunstöllum og grónum hvömmum. Guðjón Jónsson leggur til að innan við Laufskálagil verði vegurinn lagður nær núverandi vegi

⁵ Fylgiskjal 10 með frummatsskýrslu

⁶ Fylgiskjal 13 með frummatsskýrslu

til að hlífa grónum hvammi og til að draga úr áhrifum á fuglalíf í fjörunni. Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að á umræddu svæði liggur núverandi vegur á klettastalli 10 m ofar en framlögð tillaga og ef honum hefði verið fylgt hefðu orðið hærri fyllingar, stærri skeringar og raskað svæði stækkað. Nýr vegur liggur í um 100 m fjarlægð frá fjöru og ekki talinn hafa áhrif á fuglalíf og leiðin sé betri með tilliti til hæðarlegra og sjónlengda.

Samkvæmt frummatsskýrslu þarf að gæta ítrustu varkárni við volgan læk og tjarnir á mótis við Laugaból. Náttúruvernd ríkisins fer fram á að vegstæði þar verði fært fjær tjörnunum vegna hættu á röskun þeirra og mikilvægt sé að skaða hvorki tjarnirnar né lækinn að þeim. Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að vegna óska landeigenda um legu vegarins sé ekki hægt að færa veglínuna fjær tjörnunum en veghæð og halla vegfláa verði stillt þannig að engin hætta verði á röskun tjarnanna. Framkvæmdum verði hagað þannig að vatnsmagn í tjörnunum haldist sem næst óbreytt og ekki berist aur í þær á framkvæmdatíma.

Guðjón Jónsson telur meira rask verða vegna efnistöku úr skeringum en ef meira efni væri tekið úr námum og nánari upplýsingar vanti um það hvernig standa eigi að efnistöku. Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ofan og innan við Bólsvík verður efni tekið innan 30 m frá miðlínu beggja vegna vegar, á um kílómeters kafla, auk námu neðan vegarins. Ekkert mæli á mótí því að taka meira efni úr námum og muni skeringar þá minnka sem því nemur. Í framhaldi af skeringum verði ekki ýtt efni upp í veginn, eins og gert hefur verið við eldri framkvæmdir, heldur efninu ekið í veginn til að halda raski í lágmarki. Gengið verður frá öllum námum við lok framkvæmdar nema námu við Gervidalsá en fyrirhugað er að nýta efni úr henni við vegaframkvæmdir í vestanverðum firðinum. Uppgræðsla verður þó vart fyrr en árið 2002 en ekki sé ástæða til að óttast rof, hvorki af vatni eða vindi.

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að við frágang vegarins og náma verði tekið mið af gróðri í næsta umhverfi og ekki sáð plöntutegundum sem skera sig úr umhverfinu. Á vissum svæðum verði náttúruleg gróðurframvinda látin ráða og er tekið undir þessar ábendingar í svörum framkvæmdaraðila.

Samkvæmt frummatsskýrslu er engin veiði í Álftagrófará og Gervidalsá en veiðimálastjóri leggur áherslu á að ræsi í þeim verði fiskgeng og samráð haft við landeigendur um malartekju úr ánum.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur tilkynnt til frumathugunar endurbyggingu Djúpvegur nr. 61 í austanverðum Ísafirði. Um er að ræða 14,3 km langan kafla frá Landamerkjälæk og fyrir botn Ísafjarðar. Vikið er frá núverandi vegi á um 4,3 km kafla frá Laufskálagili og inn að Hrókseyri og á um 2,3 km kafla, frá Gervidalsá og fyrir botn Ísafjarðar. Byggðar verða nýjar tvíbreiðar brýr á Múlaá og Ísafjarðará en settir stálhólkar í Álftagrófará og Gervidalsá. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta vegasamband íbúa á norðanverðum Vestfjörðum við vegakerfi landsins. Framkvæmdir eru fyrirhugaðar á árunum 1999 til 2001. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

Framkvæmdin er ekki talin hafa veruleg áhrif á fornminjar verði þær merktar og um þær samin nákvæm verklýsing fyrir verktaka og farið að kröfu Þjóðminjasafn Íslands

um að fornleifafræðingur fylgist með framkvæmdum við fornminjar nr. 7, 11, 12, 13 og 14.

Frá Laufskálagili og inn að Múlaáreyrum eru landþrengsli töluverð og mikilvægt að raski utan framkvæmdasvæðis verði haldið í lágmarki. Í og utan við Bólsvík er fyrirhugað að taka efni úr allt að 30 m breiðum skeringum, beggja vegna vegar. Þessi efnistaka mun valda verulegu raski á grónu landi á löngum kafla meðfram veginum og er lögð áhersla á að efni verði tekið sem mest úr opinni námu neðan vegarins og úr vegstæði núverandi vegar og þannig dregið úr efnistöku í skeringum. Gæta verður sérstakrar varúðar við volga lækinn og tjarnirnar neðan Laugabóls svo röskun á þeim verði sem allra minnst.

Yfir Múlaáreyrar víkur veglínan verulega frá núverandi vegi og veldur raski á ísöltum tjörnum með miklu fuglalífi, skerðir óshólma og rýrir gildi svæðisins sem landslagsheildar. Í umsögnum og athugasemdum er lýst andstöðu við framlagða veglínu og mælst til að vegurinn verði lagður ofar yfir áreyrarnar þannig að ísöltum tjörnum og óshólum verði hlíft. Framkvæmdaraðili gerði grein fyrir veglínu sem liggur um 200 m ofar yfir Múlaá. Það er mat skipulagsstjóra ríkisins að færð hafi verið gild rök fyrir því að færa beri veglínuna yfir Múlaá um 200 m ofar en gert er ráð fyrir í frummatsskýrslu. Efnistaka á eyrum Múlaár verði ofan núverandi vegar og vegna mótunar farvegjar að nýrri brú.

Innan Múlaáreyra að Ísafjarðará er breyting í legu vegarins eins og henni er lýst í frummatsskýrslu ásættanleg.

Í botni Ísafjarðar víkur veglína nokkuð frá núverandi vegi og fer ofarlega yfir leirur við ósa Ísafjarðará. Vegurinn verður uppbyggður og áberandi en að mati skipulagsstjóra ríkisins telst hann ásættanlegur. Lagning vegarins eftir efstu leið er einnig ásættanleg. Vegur fremst á leirunum hefur mun meiri áhrif á vistkerfi þeirra en framlögð tillaga og efsta leið. Efnistaka í eyrum Ísafjarðará verði eingöngu vegna mótunar farvegjar árinna að nýrri brú.

Efnistaka er að öðru leyti ásættanleg eins og henni er lýst í frummatsskýrslu enda verði haft samráð við Náttúruvernd ríkisins og landeigendur um afmörkun og frágang náma og veiðiréttarhafa og veiðimálastjóra um efnistöku úr árfarvegum.

Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til sveitarstjórna Hólmavíkurhrepps og Súðavíkurhrepps vegna framkvæmdarinnar. Ekkert skipulag er í gildi á framkvæmdarsvæðinu. Þurfa sveitarstjórnir því að leita meðmæla Skipulagsstofnunar með veitingu framkvæmdaleyfis, sbr. 3. tl. bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, með síðari breytingum.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð framkvæmd á Djúpvegi nr. 61, við austanverðan Ísafjörð muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á endurbyggingu Djúpvegar nr. 61 við austanverðan Ísafjörð eins og framkvæmdinni er lýst í frummatsskýrslu og viðbótargögnum framkvæmdaraðila með eftirfarandi skilyrðum:

1. Múlaá verði brúuð um 200 m ofar en gert er ráð fyrir í framlagðri tillögu og vegur að henni lagður þannig að fornminjar nr. 11 skerðist ekki. Við breytingar á farvegi Múlaár vegna nýs brúarstæðis og varnargarða við brúna verði haft samráði við Náttúruvernd ríkisins, landeigendur, veiðimálastjóra og veiðiréttarhafa.
2. Samráð verði haft við Þjóðminjasafn Íslands vegna fornminja.
3. Samráð verði haft við Náttúruvernd ríkisins um afmörkun efnistökusvæða og frágang þeirra.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 30. júní 1999.

Reykjavík, 25. maí 1999

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir