

SNÆFELLSNESVEGUR UM KOLGRAFAFJÖRD Í EYRARSVEIT OG HELGAFELLSSVEIT

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Snæfellsnesvegur um Kolgrafafjörð í Eyrarsveit og Helgafellssveit, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Lagning nýs vegarkafla á Snæfellsnesvegi (nr. 54) um Kolgrafafjörð milli Stykkishólms og Grundarfjarðar ásamt brúargerð.

Markmið framkvæmdar: Að bæta vegasamband milli byggðarlaga á Snæfellsnesi og auka umferðaröryggi.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 29. október 2001 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 7. nóvember 2001 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og 8. nóvember 2001 í vikublaðinu Þey. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 7. nóvember 2001 til 19. desember 2001 á skrifstofu Eyrarsveitar, hjá oddvita Helgafellssveitar, á bókasafni Eyrarsveitar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is. Leitað var umsagnar Eyrarsveitar, Helgafellssveitar, Breiðafjarðarnefndar, Fornleifaverndar ríkisins, Hafrannsóknastofnunarinnar, Heilbrigðiseftirlits Vesturlands, Náttúruverndar ríkisins, og veiðimálastjóra. Á kynningartíma bárust tvær athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Vegagerðin. Snæfellsnesvegur um Kolgrafafjörð í Eyrarsveit og Helgafellssveit, Berserkseyri - Vindás. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. Teiknihefti. Október 2001.

Önnur gögn: Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 20. desember 2001 og 4. janúar 2002.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Eyrarsveit með bréfi dags. 20. desember 2001,
 Helgafellssveit með bréfi dags. 26. nóvember 2001,
 Breiðafjarðarnefnd með bréfi dags. 27. nóvember 2001,
 Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 27. nóvember 2001,
 Hafrannsóknastofnuninni með bréfi dags. 29. nóvember 2001,
 Heilbrigðiseftirliti Vesturlands með bréfi dags. 27. nóvember 2001,
 Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 6. desember 2001 og
 veiðimálastjóra með bréfi dags. 7. nóvember 2001.

3. ATHUGASEMDIR

Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Gunnari Njálssyni með bréfi dags. 12. desember 2001 og
 Sigríði Einarsdóttur f.h. Kristínar Pálsdóttur með bréfi dags. 19. desember 2001.

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM FRAMKVÆMDARADILA, UMSÖGNUN OG ATHUGASEMDUM

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning nýs vegar um Kolgrafafjörð milli Berserkseyrar og Vindáss í Eyrarsveit. Lagðir eru fram 3 kostir á legu vegarins. Leið 1, valkostur Vegagerðarinnar, felst í byggingu nýs 7,3 km langs vegar frá Berserkseyri að Vindási yfir Kolgrafafjörð milli Kolgrafaodda og Hjarðarbólsodda ásamt 230 m langri brú. Leið 2 er 12 km löng og fylgir núverandi vegi um Kolgrafafjörð að stærstum hluta inn Kolgrafafjörð en innst í Kolgrafafirði er vegurinn fluttur út í sjó með byggingu brúar og fyllingu. Leið 3 er 13,5 km löng og fylgir veglínu núverandi vegar og felst sá kostur í uppbyggingu hans. Efnisþörf er áætluð 613.000 m³ vegna leiðar 1, 350.000 m³ vegna leiðar 2 og 260.000 m³ vegna leiðar 3. Hönnunarhraði vegar er 90 km/klst. og reiknað burðarþol 11,5 tonna áspungi. Gert er ráð fyrir því að framkvæmdir hefjist árið 2002 og verði lokið árið 2004.

4.1.1 Vegagerð

Leið 1, valkostur Vegagerðarinnar, þverar Kolgrafafjörð á uppfyllingum og 230 m langri brú með fullum vatnsskiptum þar sem styst er milli Hjarðarbólsodda og Kolgrafaodda og liggur síðan inn með firðinum að vestanverðu. Vegurinn er 7,3 km langur og er nær eingöngu nýbygging og styttr leiðina milli Stykkishólms og Grundarfjarðar um 6,2 km miðað við núverandi veg. Áætlaður kostnaður við leið 1 er um 850 m.kr.

Leið 2 fylgir núverandi vegi að að stærstum hluta inn Kolgrafafjörð en liggur utar og fer m.a. yfir leirur í botni fjarðarins. Leiðin er 12 km löng og 1,5 km styttri en núverandi vegur. Um 3 km eru nýbygging, fyrir botni Kolgrafafjarðar og við Hrafnkelsstaðabotn. Innst í Kolgrafafirði er vegurinn fluttur út í sjó með byggingu

brúar og fyllingu og einnig þarf að byggja brú yfir Hrafná. Áætlaður kostnaður er um 440 m.kr.

Leið 3 fylgir núverandi vegi að mestu en töluverðar breytingar eru á hæð vegarins. Leiðin er jafnlöng núverandi vegi eða 13,5 km. Um 2,2 km eru nýbygging, fyrir botni Kolgrafafjarðar þar sem vegurinn liggur rétt ofan við fjöruna og við Hrafnkelsstaðabotn. Byggja þarf brýr yfir Hrafná og Slýá. Áætlaður kostnaður er um 355 m.kr.

4.1.2 Efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að miðað við leið 1 og 230 m langa brú yfir Kolgrafafjörð er efnisþörfin 613.000 m³, þ.e. 105.000 m³ úr skeringum og 508.000 m³ úr námum. Miðað við leið 2 er efnisþörfin um 350.000 m³ og við leið 3 um 260.000 m³. Gert er ráð fyrir að fyllingarefni verði tekið úr skeringum og úr námum. Burðarlagefni og efni í grjótvörn verður tekið úr námum. Fram kemur í matsskýrslu að magntölur séu byggðar á landlíkani en ekki mældum þversniðum sem notuð verði við endanlega hönnun og muni því breytast eitthvað. Þá hafi ekki verið reiknað með sigi, sem gera megí ráð fyrir ef fyllt verði út í fjörðinn.

Náma A, Mjósundahraun (Berserkjahraun), er rétt austan við gömlu brúna yfir Hraunsfjörð og er naman í næsta nágrenni við laxeldistöðina í Hraunfirði, sem er hafbeitarstöð. Um er að ræða gamla námu og ekki þarf að leggja nýjan veg að henni. Á námusvæðinu hefur áður verið tekinn gjallhluti hraunsins þ.e. efsta lagið (u.þ.b. 2 m) og er námusvæðið ógróið. Berserkjahraun er á náttúruminjaskrá. Námusvæðinu hefur mest öllu verið raskað, eða um 17.000 m². Í tengslum við vegagerð á leið 1 stendur til að vinna í námunni grjót til rofvarna og að mala grjót í efra burðarlag og klæðningu. Áætlað er að vinna um 10 m þykkt lag af hrauninu eða um 2 m niður fyrir það vatnsborð sem mældist í borholum og mun því myndast grunnt vatn á námubotninum. Áætlað er að í námunni verði unnir 100.000 m³ af fastri hraunklöpp, sem eftir losun og vinnslu verði á bilinu 130–150.000 þúsund m³. Gert er ráð fyrir að vinna efni úr námu A við allar leiðir.

Náma B, Berserkseyri. Gert er ráð fyrir að taka allt að 30.000 m³ af neðra burðarlags- og fyllingarefni á um 17.000 m² svæði í gamla námu við Berserkseyri. Naman er í hjöllum sem myndast hafa við hærri sjávarstöðu. Á þessu námusvæði hefur áður verið tekið efni. Hjallarnir eru að hluta til lítt grónir en námusvæðið nær einnig yfir gróið land. Gert er ráð fyrir að vinna efni úr námu B við allar leiðir.

Náma C, Oddabörð. Í Oddabörðum við Hjarðarbólsodda í vestanverðum Kolgrafafirði er fyrirhugað að megnið af efnistöku vegna framkvæmda við leið 1 fari fram. Naman er í bökkum sem í er strandset sem myndast hefur við hærri sjávarstöðu. Bakkarnir eru að hluta til lítt grónir en námusvæðið nær einnig yfir gróið land. Heildarsvæði sem skilgreint er sem hugsanlegt efnistökusvæði er um 350.000 m² að flatarmáli og er áætlað að á námusvæðinu verði tekið allt að 400.000 m³ af efni í fyllingar og neðra burðarlag. Áætlað er að efnistaka fari fram á u.þ.b. 70.000 m² af umræddum 350.000 m². Naman verður unnin frá bröttum malarbakka næst sjónum til vesturs í að meðaltali 6 m efnisþykkt og verður væntanlega ekki unnið dýpra en í u.þ.b. 6 m hæð yfir sjó en væntanlegar vinnsluboranir gætu þó breytt nokkru þar um. Gert er ráð fyrir að vinna efni úr námu C við leið 1.

Náma D, Vindás - Eiði. Naman er í bökkum sem í er strandset sem myndast hefur við hærri sjávarstöðu við Eiðissund. Á þessum stað hefur áður verið tekið efni. Veglínán liggur yfir nyrsta hluta námunnar. Háir, nær þverhníptir malarbakkar

afmarka námuna að sunnanverðu og liggur núverandi vegur ofan við bakkana. Bakkarnir eru að hluta til lítið grónir en námusvæðið nær einnig yfir gróið land. Mest af efnistökkunni er vegna skeringar en einnig verður nokkur útvíkkun á skeringunni. Skeringarsvæðið og námusvæðið er liðlega 13.000 m² og er áætlað að á svæðinu verði tekið allt að 50.000 m³ af efni í fyllingar og neðra burðarlag. Fyrirhugað er að skilja námuna eftir opna þar sem hún er mikilvægur efnistökkustaður fyrir Grundarfjörð. Gert er ráð fyrir að vinna efni úr námu D við allar leiðir.

Í tengslum við leiðir 2 og 3 hafa mörg efnistökusvæði verið skoðuð auk náma A, B og D, þ.e. námur E, F, G, H, I og J. Þá er gert ráð fyrir notkun efnis sem fellur til við skeringar í veglínu.

Náma E, Keila við stöð 7000 á leið 3. Náman er í aurkeilu við Selkinn í austanverðum Kolgrafafirði. Námusvæðið er 13.500 m² og er áætlað að á svæðinu verði teknir 40.000 m³ af efni.

Náma F, Slýarbakkar. Náman er í mel austan Slýár í botni Kolgrafafjarðar. Námusvæðið er 6.000 m² og er áætlað að á svæðinu verði teknir 18.000 m³ af efni.

Náma G, náma við stöð 8500 á leið 2. Náman er í mel austan Slýár í botni Kolgrafafjarðar. Námusvæðið er 13.500 m² og er áætlað að á svæðinu verði teknir 40.000 m³ af efni.

Náma H, Hrafná. Náman er á áreyrum Hrafnár. Námusvæðið er 9.000 m² og er áætlað að á svæðinu verði teknir 26.000 m³ af efni.

Náma I, við stöð 10.900 á leið 3. Náman er í holti vestan vegar við stöð 10.900 á leið 3. Námusvæðið er 10.500 m² og er áætlað að á svæðinu verði teknir 32.000 m³ af efni.

Náma J - Gloppugil. Náman er í aurkeilu framundan Gloppugili móts við Stapatjörn. Námusvæðið er 10.500 m² og er áætlað að á svæðinu verði teknir 32.000 m³ af efni.

Skeringar í veglínu. Gert er ráð fyrir að nýttir verði 84.000 m³ efnis við framkvæmdir við leiðir 2 og 3 sem falla til vegna skeringa.

4.1.3 Núllkostur

Í núllkosti felst samkvæmt matsskýrslu óbreytt ástand í samgöngumálum í Kolgrafafirði. Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdaraðili telji núllkost ófullnægjandi vegna legu, burðarþols og breiddar núverandi vegar. Að auki sé ekki slitlag á núverandi vegi.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Landnotkun

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að leið 1 hafi ekki afgerandi áhrif á búskap. Þó megi búast við einhverjum óþægindum á framkvæmdatíma. Fram kemur að landeigandi að Berserkseyri sé á móti fyrirhugaðri legu leiðar 1. Vegurinn muni kljúfa ræktað land að endilöngu, skilja eftir mjóa skák milli núverandi og fyrirhugaðs vegar og muni því rýra umtalsvert aðal nytjaland jarðarinnar. Einnig muni hann skaða æðarvarp og liggja yfir beitoland.

Fram kemur að leið 1 muni stytta verulega flutningsleið vatns fyrir fyrirhugaða hitaveitu frá Berserkseyrarodda til Grundarfjarðar og rafmagn þegar komi að endurnýjun núverandi 66 kV raflínu um Kolgrafafjörð.

Fram kemur að leið 1 muni hugsanlega draga úr ölduhreyfingum í Kolgrafafirði sem líklega yrði til bóta fyrir kræklingaeldi í firðinum.

Fram kemur að landeigandi á Horni hafi áhyggjur af því að efnistaka úr þéttu hrauni við Mjósund í Hraunfirði krefjist sprenginga sem geti haft áhrif á fiskeldi og dregið úr vexti tímabundið. Þá sé ekki hægt að útiloka að fiskur í tjörn vestan við námusvæðið við Mjósund verði fyrir skaða þar sem tjörnin sé mjög nálægt fyrirhuguðu námusvæði.

Leiðir 2 og 3. Í matsskýrslu kemur fram að lagning vegar samkvæmt leiðum 2 og 3 hafi óveruleg áhrif á landnotkun nema við efnisnám úr Mjósundanámu.

Í athugasemd Sigríðar Einarsdóttur f.h. Kristínar Pálsdóttur kemur fram að í matsskýrslu sé gert ráð fyrir að leggja vegarslóða vegna kræklingaeldis í Kolgrafafirði. Bent er á að koma verði fram að slíkan slóða megi ekki leggja nema með samþykki landeigenda.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ef í ljós komi að þörf sé á útafkeyrslu niður í fjöru á Hjarðarbólsodda fyrir kræklingaeldið verði hún útbúin í samráði við eigendur kræklingaeldis. Ljóst sé að ef aðstandendur kræklingaeldisins þurfi að útbúa aðstöðu á Hjarðarbólsodda fyrir bát og krana og verði þeir að hafa samráð við landeigendur um það. Því sé samþykki landeigenda forsenda þess að Vegagerðin ráðist í slíka vegtengingu.

Í athugasemd Sigríðar Einarsdóttur f.h. Kristínar Pálsdóttur er bent á að í matsskýrslu sé ekki minnst á þá mótvægisáðgerð að gera fjöruna innanvert við Hjarðarbólsodda aðgengilega fyrir landeigendur að nýju en oddinn og fjaran hafi verið útivistarsvæði fjölskyldu landeigenda í áratugi. Slíkt megi gera með gönguleið undir veginn.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki séu áform um að gera gönguleið undir veginn á Hjarðarbólsodda þar sem umferð um Snæfellsnesveg verði ekki mikil og sjónlengdir góðar. Áform séu um undirgöng fyrir sauðfé í landi Berserkseyrar og Eiðis. Vegagerðin muni móta gönguleið í vegfláa ef landeigendur óska þess.

Í athugasemd Sigríðar Einarsdóttur f.h. Kristínar Pálsdóttur er gerð er krafa um að vegtenging við Framsveitarveg verði staðsett eins neðarlega og mögulegt er þannig að hún liggji sem lengst frá sumarhúsinu á Hjarðarbóli.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ný vegtenging að Hjarðarbóli frá Snæfellsnesvegi sé staðsett þannig að fyrsti hluti hennar, sem liggja frá Snæfellsnesvegi til norðurs geti nýst sem fyrsti áfangi að nýrri tengingu við Framsveitarveg. Þegar nýr vegur verði byggður frá Hjarðarbóli að Skallabúðum sé reiknað með að vegurinn muni liggja áfram til norðurs þar sem 90° beygja er á fyrirhugaðri vegtengingu að Hjarðarbóli og að vegtenging að Hjarðarbóli muni tengjast þvert inn á nýjan veg að Skallabúðum. Vegurinn muni liggja í a.m.k. 500-600 m fjarlægð frá Hjarðarbóli.

4.2.2 Samgöngur og samfélag

Í matsskýrslu kemur fram að aðalmarkmið með framkvæmdinni sé að bæta samgöngur og styrkja byggð á svæðinu.

Leið 1. Fram kemur að vegna styttingar vegalengda falli leið 1 best að þeim markmiðum sem sett eru með framkvæmdinni. Mestu áhrif framvæmdarinnar á samfélag komi í ljós eftir að framkvæmdum er lokið en á verk tíma skapi þó uppbygging vegarins um 20-30 störf í 2-3 ár. Framkvæmdin skapi möguleika á aukinni samvinnu milli sveitarfélaga á áhrifasvæðinu um opinbera þjónustu eins og skóla, heilsugæslu og löggæslu. Atvinnu- og skólasvæði fyrir Grundarfjörð muni því ná yfir allt norðanvert Snæfellsnes. Þá sé gert ráð fyrir því að fleiri ferðamenn ferðist um Snæfellsnes með bættum vegi.

Leiðir 2 og 3. Fram kemur að leiðir 2 og 3 hafi einnig jákvæð áhrif á samfélagið en þau verði minni en við leið 1 vegna lengri leiða milli þéttbýlisstaða.

4.2.3 Umferðaröryggi og hættur

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaður vegur verði mun öruggari en núverandi vegur. Fram kemur að lega vegarins samkvæmt leið 1 verði best varðandi snjóalög og vindstrengi. Einnig sé leið 1 styst og slyshætta því minnst.

Leiðir 2 og 3. Fram kemur að leiðir 2 og 3 séu síðri en leið 1 hvað varðar snjóalög og vindstrengi og einnig sé slyshætta meiri vegna lengri vegalengdar.

4.2.4 Arðsemi

Í matsskýrslu er birt niðurstaða umferðartæknilegs arðsemismats framvæmdarinnar sem byggir á ýmsum þáttum eins og framkvæmdakostnaði, rekstrarkostnaði, ársdagsumferð, vegalengd o.fl. Fram kemur að mikill mismunur sé á byggingar- og rekstrarkostnaði þeirra leiða sem fjallað er um í matsskýrslu.

Leið 1. Af þeim kostum sem lagðir eru fram í matsskýrslu kemur fram að leið 1 eins og hún er lögð fram með langri brú hafi minni arðsemi en leið 2 en meiri en leið 3. Arðsemin sé þannig 7,3% miðað við leið 3 að teknu tilliti til lagningar hitaveitu og 5,1% ef ekki er tekið mið af lagningu hitaveitu.

Leið 2. Fram kemur að arðsemi leiðar 2 miðað við leið 3 sé mikil eða 12,7% að teknu tilliti til lagningar hitaveitu og 9,6% ef ekki sé tekið mið af lagningu hitaveitu. Fram kemur að samfélagslegur sparnaður sé ekki tekinn með í umferðartæknilegt arðsemismat sem þetta, en reiknað sé með því að hann yrði mestur af leið 1.

Leið 3. Fram kemur að leið 3 hafi minni arðsemi en leiðir 1 og 2 sem nemur fyrrgreindum prósentutölum.

4.2.5 Loft-, hljóð- og sjávarmengun

Í matsskýrslu kemur fram að aukning á loft- og hljóðmengun verði mest á framkvæmdatíma vegna þungaumferðar í tengslum við vegagerð, efnistöku, efnisflutninga og aðra vinnu.

Leið 1. Fram kemur að áhrifin verði mest en þó óveruleg fyrir íbúa Berserkseyrar. Umferð á leið 1 muni fara um svæði sem áður hefur verið án umferðar og muni því hafa í för með sér loft- og hljóðmengun. Hætta aukist á mengun í sjó, sérstaklega á framkvæmdatíma vegna áfyllingar olíu á vélar og tæki á væntanlegri uppfyllingu og annars staðar við sjó. Fram kemur að samkvæmt útreikningum muni umferðarhávaði á framkvæmdasvæði leiðar 1 hvergi fara yfir viðmiðunar- og leiðbeiningargildi. Fram kemur að vegna styttingar á vegakerfinu og meira jafnlendis leiðarinnar verði heildarorkunotkun minni en við aðrar leiðir og útblástur gróðurhúsalofttegunda því

minni. Miðað við heildarlosun CO₂ á Íslandi hafi framkvæmdin þó óveruleg áhrif á útblástur. Áætlað heildarútsreymi CO₂ af völdum umferðar á leið 1 sé 164 t/ári.

Leiðir 2 og 3. Fram kemur að á leið 2 aukist einnig hætta á mengunarslysum á sjó þar sem vegurinn fari yfir botn Kolgrafafjarðar. Á leiðum 2 og 3 megi búast við að íbúar á Kolgröfum verði fyrir mestum óþægindum vegna ryks og hávaða. Samkvæmt útreikningum muni umferðarhávaði á framkvæmdasvæði leiða 2 og 3 hvergi fara yfir viðmiðunargildi. Fram kemur að áætlað heildarútsreymi CO₂ af völdum umferðar á leið 2 sé 270 t/ári og 303 t/ári á leið 3. Miðað við heildarlosun CO₂ á Íslandi hafi framkvæmdin óveruleg áhrif á útblástur.

4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að á framkvæmdasvæðinu hafi samtals fundist a.m.k. 24 fornleifar á 12 stöðum. Leið 1 hafi áhrif á 12 þeirra, leið 2 á 15 og leið 3 á 14.

Í matsskýrslu kemur eftirfarandi fram um skráðar fornleifar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.¹

Nr.	Teg.	Fj	Hætta	Minjagildi	Leiðir	Á að merkja
<i>Helgafellssveit</i>						
1:1	Garður	1	Mikil	Lítið	1,2,3	Nei
<i>Eyrarsveit</i>						
33:1-3	Gerði og rúst	4	Engin	Hátt	1	Já
33:1	Gerði	1	Engin	Talsvert	1	Já
33:2	Gerði	2	Engin	Talsvert	1	Já
33:3	Rúst	1	Engin	Talsvert	1	Já
34:1-2	Útræði	>2	Mikil	Talsvert	1, 2, 3	Nei
34:1	Naust	1	Mikil	Talsvert	1, 2, 3	Nei
34:2	Rúst	1	Mikil	Lítið	1, 2, 3	Nei
35:1-4	Eyðibýli?	>5	Mikil	Talsvert	2, 3	Nei
35-1	Rétt	1	Mikil	Talsvert	2, 3	Nei
35-2	Rúst	1	Lítill	Talsvert	2, 3	Nei
35-3	Rúst	1	Lítill	Lítið	2, 3	Nei
35-4	Rúst og túngarð.	2	Engin	Talsvert	2, 3	Nei
36:1	Varða	1	Lítill	Talsvert	2, 3	Nei
37:1-2	Rústir (eyðib.?)	>2	Lítill	Hátt	2, 3	Já
37:1	Rúst	1	Lítill	Hátt	2, 3	Já
37:2	Rúst	1	Lítill	Hátt	2, 3	Já
38:1-n	Eyðibýli	>4	Lítill	Hátt	2, 3	Já
39-1	Naust	1	Mikil	Talsvert	2, 3	Nei
40:1	Rúst	1	Engin	Talsvert	1	Nei
41-1.	Dys (kuml?)	1	Mikil	Hátt	1	Já
42:1	Rúst	1	Mikil	Talsvert	1	Nei
43:1	Stekkur	1	Mikil	Lítið	1	Nei

¹ Matsskýrsla, tafla 17, bls. 65.

Í matsskýrslu kemur fram að allar veglínurnar geti haft neikvæð áhrif á menningarminjar. Telja megi að leið 1 geti haft meiri áhrif á menningarminjar en leiðir 2 og 3 þar sem hún liggir um svæði sem lítið hafi verið raskað. Með mótvægisáðgerðum sé hægt að koma í veg fyrir að áhrif framkvæmdarinnar á menningarminjar verði umtalsverð. Fram kemur að niðurstaða fornleifaathugunar á veglínunum sé sú að hvort sem leið 1, 2 eða 3 verður fyrir valinu sé mótvægisáðgerða þörf, allt frá einfaldri athugun að ítarlegum fornleifauppgreftri. Í nokkrum tilfellum sé mælt með því að færa veglínur.

Mótvægisáðgerðir: Í matsskýrslu kemur fram að eftirtaldar mótvægisáðgerðir séu fyrirhugaðar vegna áhrifa á fornleifar við framkvæmdir á leið 1:

- Vegagerðin komi í veg fyrir að landinu utan við vegarstæðið verði raskað á framkvæmdartíma. Varast verði að hafa vinnuskúra eða efnisgeymslur of nálægt fornleifum. Tekið verði tillit til allra minja sem eru í nágrenni veglínunnar, þær merktar vandlega og afmarkaðar og verði umferð vinnuvéla bönnuð innan þeirra svæða.
- Vegagerðin muni afmarka fornleifar í jaðri Mjósundsnámu og koma í veg fyrir að þær verði fyrir raski við efnistöku.
- Til að komast hjá fornleifakönnun við útræði, fornleif nr. 34, muni Vegagerðin tryggja að engin röskun verði á minjunum.
- Fornleifar á Dysar- eða Dýsarholti voru mældar í samráði við fornleifafræðing. Veglínan á þessum stað hefur verið færð til vesturs til að sleppa við rannsókn á rústinni og dysinni og er nú 30 metrum ofan við rústina og enn fjær dysinni. Eftir sem áður verður svæðið í kringum dysina girt af á meðan á framkvæmdum stendur.
- Vegurinn verði ekki færður í svonefndri Jónslág. Fornleifafræðingur verði fenginn til að vera á staðnum til eftirlits þegar framkvæmdir hefjast í Jónslág.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að Vegagerðin hafi uppfyllt kröfur um mótvægisáðgerðir vegna fornleifa á leið 1. Að því tilskyldu að farið verði í þær mótvægisáðgerðir sem boðaðar eru í matsskýrslu Vegagerðarinnar leggist Fornleifavernd ríkisins ekki gegn fyrirhugaðri vegagerð um Kolgrafafjörð.

4.4 ÁHRIF Á VATN OG SJÁVARFÖLL

Í matsskýrslu kemur fram að gert sé ráð fyrir að framkvæmdir hafi lítil áhrif á grunnvatn og breytingar á vatnsborði verði óverulegar. Brýr og ræsi yfir læki og vatnsfarvegi séu hönnuð þannig að þau hafi óveruleg áhrif á vatnsrennsli. Á framkvæmdartíma aukist hætta á mengunarslysum í nágrenni vatns.

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að búast megi við einhverri breytingu á vatnsbúskap þar sem leið 1 liggur um leirurnar í Hópi og yfir Kolgrafafjörð og sé sú breyting algerlega háð brúarlengd. Fram kemur að reiknuð hafi verið sjávarföll í Kolgrafafirði fyrir mismunandi stór vatnsop. Ákveðið hafi verið að vatnsmagnið sem falla þurfi inn og út úr firðinum til að breytingar á sjávarföllum verði sem minnstar hefði ráðandi áhrif á lengd brúarinnar. Niðurstöður útreikninga úr straumlíkaninu hafi verið notaðar við ákvörðun brúarlengdar. Brúin verði 230 m löng með 150 m löngu virku vatnsopi. Hún hafi mjög lítil áhrif á sjávarhæð í innanverðum Kolgrafafirði.

Með svo langri brú yfir Kolgrafafjörð sé tryggt að sjávarföll verði nær óbreytt og áhrif brúarinnar á lífríki fjarðarins verði óveruleg.

Fram kemur að til að tryggja vatnsskipti í Hópinu verði sett ræsi í veginn þar sem hann liggur yfir Hópið og gert op í rífið á Kolgrafaodda, milli Hóps og Kolgrafafjarðar.

Leið 2. Í matsskýrslu kemur fram að búast megi við einhverri breytingu á vatnsbúskap þar sem veglína 2 liggi um leirur innst í Kolgrafafirði. Hver breytingin verði sé háð brúarlengd. Ef tryggð sé sömu vatnsskipti og nú eru, verði breytingar á leirum og fjörum Kolgrafafjarðar óverulegar. Við byggingu brúar yfir Hrafná þurfi að raska ánni.

Leið 3. Í matsskýrslu kemur fram að leið 3 hafi óveruleg áhrif á vatnsbúskap svæðisins. Brúa þurfi tvær ár, Slýa og Hrafná en við byggingu brúnna þurfi að raska ánum. Fram kemur að leið 3 hafi engin áhrif á sjávarföll.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram það mat að umfjöllun um áhrif straumbreytinga í Kolgrafafirði hefði þurft að vera nákvæmari. Ekki sé að fullu ljóst hvaða áhrif aukinn straumhraði hafi á botn fjarðarins og lífríki, þó ætla megi að breytingar verði ekki umtalsverðar.

Í svörum Vegagerðarinnar er vísað til sérfræðiskýrslu um straumlíkan af Kolgrafafirði. Þar komi fram að með 230 m langri brú á leið 1 verði breytingar á sjávarföllum óverulegar. Engu að síður verði straumhraði í brúaropinum miklu hærri en straumhraði í óskertu þversniði fjarðarins á leið 1. Brú og vegur á leið 1 hafi staðbundin áhrif á sjávarfallastrauma í firðinum næst veglínunni en litlar breytingar verði á sjávarfallastraumum í firðinum innan og utan veglínunnar. Straumbreytingarnar hafi fyrst og fremst áhrif á rof á botni fjarðarins næst brúnni. Engar líkur séu taldar á að breytingarnar hafi umtalsverð áhrif á lífríki fjarðarins því um sé að ræða staðbundnar breytingar á straumum og botni næst brúnni. Það sé hins vegar réttmæt ábending hjá Náttúruvernd ríkisins að gera hefði mátt betur grein fyrir þessu í matsskýrslunni.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að stofnunin leggi til að lögð verði fram vöktunaráætlun vegna framkvæmda við Snæfellsnesveg þar sem fylgst verði með hvaða áhrif þverun Kolgrafafjarðar hafi raunverulega í för með sér og hvort það standist sem gert sé ráð fyrir í mati á umhverfisáhrifum. Þannig sé brýnt að kanna hvort brúin sé í raun nógu löng til að tryggja full vatnsskipti og hvort fljótandi vegur tryggi eðlilegan vatnsbúskap í mýrunum. Þá þurfi að fylgjast með straumhraða sjávar, lífríki í sjó, fuglalífi, gróðurbreytingum o.fl.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að þegar firðir hafi verið þveraðir hafi verið gerðar rannsóknir að framkvæmdum loknum og hefur umfang þeirra farið eftir aðstæðum hverju sinni, t.d. í Borgarfirði og Gilsfirði. Fram kemur að Vegagerðin muni mæla sjávarföll að loknum framkvæmdum í Kolgrafafirði til að kanna hvort forsendan um að brúin hafi mjög lítil áhrif á sjávarhæð í innanverðum firðinum standist. Vegagerðin hyggist ekki vakta breytingar á lífríki í sjó eða breytingar á fuglalífi nema í ljós komi að mannvirkið hafi haft meiri áhrif á vatnsskipti í firðinum en reiknað hafi verið með. Ástæðan sé sú að ef vatnsskiptin eru svo til óbreytt þá megi búast við að breytingar á lífríki í sjó og fuglalífi vegna mannvirkisins séu miklu minni en sem nemur náttúrulegum breytileika. Vegagerðin geri jafnframt ekki ráð fyrir því að vakta, í tengslum við þessa framkvæmd, hvort að fljótandi vegur tryggi eðlilegan vatnsbúskap í mýrum. Ástæðan sé sú að Vegagerðin sé með tvö rannsóknaverkefni í gangi sem tengist votlendi og vegagerð. Árangursríkara sé að

rannsaka áhrif vegagerðar á votlendi á fáum stöðum og reyna að draga af þeim rannsóknum almennar niðurstöður fremur en að vakta áhrif vegagerðar á votlendi mjög víða og þá hugsanlega að vera með sambærilegar rannsóknir í gangi á mörgum stöðum.

4.5 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.5.1 Gróður

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að leið 1 hafi mest áhrif á gróðurfar. Hún raski þó ekki sjaldgæfum tegundum eða háplöntum sem eru á valista. Með mótvægisáðgerðum sé hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfar. Gróðurfar sé dæmigert fyrir land nærri sjó og fremur snjóþung svæði og teljist ekki hafa sérstöðu vegna fjölbreytni. Leið 1 fari um hallamýri sem sé ekki stórt og samfellt mýrlendi heldur skiptist á blautir, deigir og þurrir blettir. Gildi svæðisins liggja fyrst og fremst í því að þarna sé stórt og jafnframt lítt raskað og að mestu vel gróið land. Mýrlendið hafi ekki verið ræst fram og einu ummerki um framkvæmdir séu gamlar mógrafir. Stærð gróðurlendis sem lendi undir veg sé rúmlega 9,7 ha. Við frágang framkvæmdasvæðisins verði skeringar og fyllingar græddar upp þar sem farið sé um gróið land. Vegyfirborð, slitlag og axlir á því svæði ná yfir um 4,3 ha. Því þurfi að finna jafnt stórt svæði í nágrenni vegarins til að græða upp. Fram kemur að veglína leiðar 1 liggja víða um gróið land og um mýrar á samtals 3,6 km löngum kafla eða 50% leiðarinnar.

Leið 2. Í matsskýrslu kemur fram að leið 2 fari ekki yfir land sem telja megi að hafi náttúruverndargildi eða njóti annarrar sérstöðu vegna gróðurfars. Á leið 2 verði að gæta þess að eyðileggja ekki vaxtarstað ógreindrar starar sem þar hafi fundist. Stærð gróðurlendis sem lendi undir veg sé um 13 ha. Vegna lengri vegar raski leið 2 stærra gróðurlendi en leið 1. Áhrif á gróðurfar séu þó óveruleg því leiðin fylgi núverandi vegi að mestu og stór hluti þeirra svæða sem raskist séu vegkantar og gróðurlendi sem hafi myndast við uppgræðslu núverandi vegar. Leið 2 liggja um mýrar á samtals 1,8 km löngum kafla eða um 15% leiðarinnar. Þar sem veglínan fylgi núverandi vegi að mestu hafi nær öllu mýrlendi þegar verið raskað við lagningu núverandi vegar og með framræsluskurðum.

Leið 3. Í matsskýrslu kemur fram að leið 3 fari ekki yfir land sem telja megi að hafi náttúruverndargildi eða njóti annarrar sérstöðu vegna gróðurfars. Stærð gróðurlendis sem lendi undir veg sé um 16 ha. Vegna lengri vegar raski leið 3 mestu gróðurlendi. Áhrif á gróðurfar séu þó óveruleg því leiðin fylgi núverandi vegi að mestu leyti og stór hluti þeirra svæða sem raskast séu vegkantar og gróðurlendi sem hafi myndast við uppgræðslu núverandi vegar. Veglína leiðar 3 fari um mýrar á 2,3 km löngum kafla, eða 17% leiðarinnar. Vegna breiðari vegar, fyllinga og skeringa megi búast við að framkvæmdin hafi einhver áhrif á votlendið.

Efnistaka. Í matsskýrslu kemur fram að áhrif framkvæmdar á gróður á námusvæðum verði lítil og þar sem grónum svæðum verði raskað verði þau grædd upp að loknum framkvæmdum.

Mótvægisáðgerðir. Í matsskýrslu kemur fram að eftirtaldar mótvægisáðgerðir séu fyrirhugaðar vegna gróðurrasks af völdum framkvæmda:

- Vegagerðin muni stuðla að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið. Við frágang vegarins verði skeringar og fyllingar aðlagðar landinu, vegkantar og skeringar verði jöfnuð og grædd upp þar sem við á í samráði við landeigendur og eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins á Vesturlandi. Á grónum skeringar- og námusvæðum verði svarðlagi haldið aðskildu frá moldarblönduðu efni. Í verklok verði moldarblönduðu efni jafnað yfir svæðin og þannig leitast við að ná upp grenndargróðri á skeringa- og námusvæðum.
- A.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdina verði grætt upp í samráði við landeigendur og Náttúruvernd ríkisins. Hugsanlegt er að sá hluti núverandi vegar sem verður lagður af milli Kolgrafa og Berserkseyrar og við Vindásnámu og vegslóði milli Eiðis og Hjarðarbóls verði græddir upp. Skoðuð verði uppgræðsla á melum og ófrágengnum námum í nágrenninu. Leitað verði eftir ráðgjöf hjá Líffræðistofnun Háskólans varðandi val á fræjum til uppgræðslu.
- Lagður verði fljótandi vegur til að raska votlendi svæðisins sem minnst og tryggt sem best að lágmarks framræsla fylgi vegagerðinni. Gröftur meðfram veginum verður einungis í skeringum og óþarfa umferð vinnuvéla um votlendi verður bönnuð. Í stað votlendis sem raskist muni Vegagerðin endurheimta jafn mikið votlendi í samráði við nefnd um endurheimt votlendis.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að stofnunin fagni því að hugað sé að því að endurheimta votlendi í stað þess sem tapist við framkvæmdina ef leið 1 verði farin. Æskilegast sé að endurheimta sams konar votlendisgerð og tapist. Bent er á að í hallamýrum væri rétt að leggja veginn eins neðarlega og hægt er, því reikna megi með að sá hluti mýrarinnar sem sé fyrir ofan veg verði fyrir minni röskun en neðan vegar. Náttúruvernd ríkisins telur brýnt að eftir framkvæmdir verði kannað hvort vatnsskipti og gróðursamsetning í mýrunum haldist óbreytt eftir veglagningu. Mörg dæmi séu um að leggja hafi átt fljótandi vegi til að hlífa votlendi en Náttúruvernd ríkisins sé ekki kunnugt um athuganir á því hvort þeir hafi í raun borið árangur. Mikilvægt sé því að gerð verði vöktunaráætlun þar sem þessi þáttur verður kannaður.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki sé gerlegt að færa veglínuna í Kolgrafafirði þannig að hún liggi aðeins um neðsta hluta votlendisins. Hæðar- og planlega vegarins myndi versna mjög mikið. Fram kemur að Vegagerðin hafi ekki áætlanir um að gera vöktunaráætlun til að kanna áhrif framkvæmdarinnar á votlendi í Kolgrafafirði. Vegagerðin sé með tvö rannsóknarverkefni í gangi sem tengist votlendi og vegagerð á Vesturlandi og muni niðurstaða úr þeim vonandi auka skilning á áhrifum vegagerðar á votlendi.

Í athugasemd Sigríðar Einarsdóttur f.h. Kristínar Pálsdóttur er gerð krafa um að til mótvægis við mikið jarðrask á grónu landi sjái Vegagerðin um uppgræðslu og sé þar sérstaklega litið til þess hluta vegarins sem lagður verði af á milli Hjarðarbóls og Eiðis.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin hafi áhuga á að græða vegslóðann milli Hjarðarbóls og Eiðis upp. Haft verði samráð við landeigendur og Náttúruvernd ríkisins um uppgræðslu á svæðinu í samræmi við markmið um endurheimt gróins lands.

4.5.2 Fuglar

Í matsskýrslu kemur fram að mikið sé af margæs, rauðbrystingi og æðarfugli í fjörum Kolgrafafjarðar. Margæs og rauðbrystingur séu umferðafarfluglar sem staldri við í nokkrar vikur vor og haust á leið milli vetrarstöðva á Bretlandseyjum og varpstöðva á Grænlandi og Kanada. Kolgrafafjörður teljist hafa alþjóðlega þýðingu skv. Ramsarsáttmálanum vegna margæsa og sé nálægt því að hafa alþjóðlega þýðingu vegna rauðbrystings. Fram kemur að fæðusvæði fjörufugla á norðanverðu Snæfellsnesi í næsta nágrenni Kolgrafafjarðar hafi minnkað mjög verulega á undanförunum áratugum vegna vegafframkvæmda.

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að vegarlagning með það langri brú að vatnsskipti haldist óskert hefði sennilega lítil áhrif á líf og lífshæðir í Kolgrafafirði. Vegurinn myndi eyðileggja nokkurt fjörusvæði í Hópi, en sú eyðilegging væri sennilega að mestu bundin við vegarstæðið sjálft. Veruleg röskun yrði á landi en þéttleiki á svæðinu sé ekki meiri en gengur og gerist víða. Hins vegar megi líta á kaflann frá Hjarðarbólsodda að Eiði sem gott dæmi um lítt raskað mó- og mýrlendi við sjó með þeim varpfuglum sem slíku landi fylgir. Vegurinn raski nokkru æðarvarpi á Kolgrafaoddanum sjálfum, eða um 3% af varpi á svæðinu. Við færslu á veginum verði nær engin umferð í botni Kolgrafafjarðar sem geti haft áhrif á fuglalíf í firðinum.

Leið 2. Í matsskýrslu kemur fram að vegarlagning yfir leiruna í botni fjarðarins geti skert talsvert fæðusvæði fjörufugla, einkum rauðbrystinga, sendlinga, tjalda og hugsanlega margæsa og æðarfugla. Með nægilega langri brú myndi skerðingin væntanlega einskorðast að mestu við vegarstæðið sjálft. Áhrif slíks vegar á varpsvæði fugla yrðu lítil.

Leið 3. Í matsskýrslu kemur fram að endurlagning núverandi vegar fyrir botn fjarðarins myndi skerða nokkuð varpsvæði sandlóu, sem sé mjög algengur varpfugl héraendis, en að öðru leyti hafa lítil áhrif.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er bent á að verði leið 1 valin sé mikilvægt að haga framkvæmdum þannig að sem minnst röskun verði á æðarvarpi. Það mætti gera með því að halda þeim í lágmarki við varpið á varptíma fuglanna frá apríllökum fram í júnílok.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin muni hafa samráð við landeigendur um framkvæmdir og framkvæmdatíma í nágrenni varpsins. Reiknað sé með að framkvæmdum verði haldið í lágmarki við varpið á varptíma. Ekki verði unnið við undirbyggingu vegarins og skeringar á varpsvæði í landi Berserkseyrar á varptíma.

4.5.3 Fjörulíf

Í matsskýrslu kemur fram að lífríkar fjörur í Kolgrafafirði séu einkum þangfjörur, grófar leirur og kræklingaleirur. Tegundasamsetning í þessum fjörum sé að mörgu leyti svipuð og víða er í fjörum með sams konar undirlagi. Það sem einkenni fjörur í Kolgrafafirði í samanburði við fjörur á öðrum könnuðum svæðum sé mikil gróska grænþörungis sem margæsir sækja mjög í. Engar sjaldgæfar tegundir hafi fundist í fjörum Kolgrafafjarðar.

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að vegur yfir Kolgrafafjörð milli Kolgrafaodda og Hjarðarbólsodda með langri brú þyrfti ekki að hafa áhrif á fjörulíf í Kolgrafafirði, nema á vegarstæðinu sjálfu. Áhrifin yrðu umfangsmest í Hópi, en ekki verði séð að fjörulíf sé þar með sérstökum hætti.

Leið 2. Í matsskýrslu kemur fram að vegur yfir leiruna í botni fjarðarins færi yfir svæði með miklum kræklingi og öðru lífi. Svæðin innan við veginn ættu þó að geta haldist nokkuð óskert með nægilega langri brú.

Leið 3. Í matsskýrslu kemur fram að endurlagning núverandi vegar samkvæmt leið 3 hefði lítil sem engin áhrif á fjörulíf.

4.5.4 Botndýr

Í matsskýrslu kemur fram að sjávarbotn í Kolgrafafirði sé að talsverðum hluta hreinn eða lítt blandaður leðjubotn, einkum innri hluti hans. Þessi botn sé lífauðugur og sé tegundafjölbreytni og magn nokkuð sambærilegt og var í Gilsfirði miðjum fyrir þverun en tegundasamsetning sé með talsvert ólíkum hætti. Með ströndum við vesturlandið í Kolgrafafirði innanverðum svo og víða í utanverðum firðinum sé botninn meira eða minna grýttur og víða sé greinilega talsverður þari. Allar tegundir dýra sem fundist hafi á sjávarbotni í Kolgrafafirði hafi einnig fundist annars staðar hér við land og ekki líklegt að nein þeirra séu verulega sjaldgæf. Hafa verði í huga að þekking á dýralífi sjávarbotns innfjarða hérlendis sé enn afar brotakennd.

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að ekki virðist líklegt að vegur yfir Kolgrafafjörð milli Kolgrafaodda og Hjarðarbólsodda hefði veruleg áhrif á botndýralíf í Kolgrafafirði, ef vatnsskipti séu tryggð.

Leið 2. Í matsskýrslu er ekki fjallað um áhrif leiðar 2 á botndýralíf í Kolgrafafirði.

Leið 3. Leið 3 nær ekki til sjávar og er því ekki fjallað áhrif hennar á botndýralíf.

4.5.5 Fiskar

Í matsskýrslu kemur fram að gögn, sem að vísu séu fátækleg, bendi til þess að allnokkuð sé um fisk í Kolgrafafirði en fiskalíf sé ekki sérstætt. Skarkolaseiði á fyrsta ári finnst í sendnum og leðjublöndnum fjörum víða um land og sé Kolgrafafjörður þar ekki undantekning. Ufsaseiði alist upp í nánast hverjum firði á landinu. Seiði þorsks sé einnig að finna nánast við allar strendur landsins.

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að ekki sé að vænta að vegagerð milli Kolgrafaodda og Hjarðarbólsodda með langri brú hafi merkjanleg áhrif á fisk í firðinum þótt hugsanlegt sé að búsvæði fyrir skarkolaseiði skerðist lítilsháttar með veglagningu í Hópi.

Leið 2. Í matsskýrslu kemur fram að vegur yfir leiruna í botni fjarðarins fari yfir svæði þar sem skarkolaseiði hafist hugsanlega við í einhverjum mæli og gæti þannig rýrt búsvæði þeirra. Svæðið innan við veginn ætti þó að geta haldist nokkuð óskert með nægilega langri brú.

Leið 3. Leið 3 nær ekki til sjávar og er því ekki fjallað áhrif hennar á sjávarfiska. Ekki er fjallað um hugsanleg áhrif á ferskvatnsfiska.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunarinnar kemur fram að stofnunin geri ekki athugasemdir við framkvæmdina. Stofnunin telji að þar sem full vatnsskipti verði tryggð í firðinum samkvæmt leið 1, þrátt fyrir vegfyllingu og brúargerð yfir fjörðinn, séu litlar líkur á að lífríki raskist.

Í umsögn veiðimálastjóra kemur fram að brýnt sé að þess sé gætt að öll ræsi séu vel fiskgeng, en á því hafi orðið misbrestur, einkum þegar notuð séu stálrör. Þá sé mikilvægt að farið verði eftir því sem fram komi í matsskýrslu og ekki tekin mól úr árfarvegum nema leitað verði sérstakrar heimildar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að við framkvæmd verksins verði reynt að hafa öll ræsi vel fiskgeng. Fylgst verði með að ekki verði tekin mól úr árfarvegum, nema að fenginni heimild veiðimálastjóra.

4.6 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdin muni hafa áhrif á landslag, sama hvaða leið verði valin. Nýr vegur muni verða 2-4 m yfir landi þar sem hann verði byggður á fyllingum á flatlendi og í skeringum myndi vegurinn stall í landið. Vegna þess hve gott útsýni sé í Kolgrafafirði muni allar framkvæmdir á svæðinu sjást langt að.

Fram kemur að framkvæmdin sé að hluta innan svæðis sem falli undir lög nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar. Framkvæmdin muni raska landslagsgerðum sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, þ.e. eldhrauni, leirum og votlendi. Fram kemur að framkvæmdaraðili geri ekki ráð fyrir að áhrif framkvæmdarinnar á sérstakar landslagsgerðir verði umtalsverð.

Leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að ljóst sé að framkvæmdir á leið 1 muni hafa meiri áhrif á landslagið en leiðir 2 og 3 þar sem leið 1 kljúfi ósnortið land. Fram kemur að framkvæmdin hafi töluverð áhrif á landslagsheild því mynduð verði tenging yfir Kolgrafafjörð. Fram kemur að frá Hjarðarbólsodda sé mjög fallett útsýni yfir og inn Kolgrafafjörð. Leirurnar í Hópi og mýrlendi á veglínu 1 teljist til landslagsgerða sem njóti sérstakrar verndar sem forðast skuli að raska eins og kostur er skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Fram kemur að vegagerð og efnistaka samkvæmt leið 1 hafi mest áhrif á jarðmyndanir. Sjávareyrin Hjarðarbólsoddi sé meðal sérstæðustu eyra á norðanverðu Snæfellsnesi og teljist sérstök jarðmyndun fyrir svæðið. Vestan við brúna verði vegurinn byggður á hákambi Hjarðarbólsodda, þar sem veghæð verði á bilinu 1-2 m og vegbreidd á bilinu 15-21 m nema vestast á eyrinni þar sem veghæð verði allt að 6 m og vegbreidd allt að 33 m. Ekki verði séð að mikil skerðing verði á merkum jarðmyndunum á þessum kafla. Ræsi verði sett undir veginn þannig að sjór muni flæða yfir leirur Hópsins og skerðist þær því einungis um það sem nemi flatarmáli vegarins. Við Eiðissund verði talsverð skering í lítið gróinn mel en í honum sé efni sem skolað hafi verið við strandlínu við hærri sjávarstöðu en nú er. Slíkar jarðmyndanir séu algengar á Snæfellsnesi.

Í umsögn Breiðarfjarðarnefndar er því beint til framkvæmdaraðila að hlífa jarðmyndunum á Hjarðarbólsodda eins og kostur er, þ.á.m. hvort ástæða sé til þess að fjarlægja fremsta hluta hans og sveigja ef til vill betur frá jarðfræðiminjum á þessu svæði.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að rétt sé að staðsetning brúar valdi því að fremsti hluti Hjarðarbólsodda, sem nú flæðir yfir á stórstraumsflóði, lendi inni í brúaropinun og hverfi. Ástæðan fyrir því að brúin sé staðsett rétt framan við oddann sé sú að gerð verði landfylling í brúarstæðinu og brúin byggð á þurru. Ef brúin yrði byggð úti í miðjum firði þyrfti annað hvort að byggja hana af sjó sem sé mjög dýrt eða að gera landfyllingu úti í miðjum firði sem myndi kosta a.m.k. 60 m.kr. Jafnvel þó að það þætti verjanlegt að eyða svo miklum peningum í að færa brúna fjær oddanum þá myndi það ekki breyta því að vegurinn færi yfir fremsta hluta oddans sem yrði því eftir sem áður raskað. Fram kemur að Vegagerðin telji því að með þessu fyrirkomulagi mannvirkja sé jarðfræðimyndunum og jarðfræðiminjum á Hjarðarbólsodda hlíft eins

og kostur er.

Leið 2. Í matsskýrslu kemur fram að leið 2 fari yfir leirur innst í Kolgrafafirði og Hrafná í Hrafnkelsstaðabotni sem hafi áhrif á landslag þar sem innsti hluti fjarðarins sé klofinn frá heildinni. Leirurnar innst í Kolgrafafirði og mýrlendi á leið 2 teljist til landslagsgerða sem njóti sérstakrar verndar sem forðast skuli að raska eins og kostur er skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Fram kemur að sjór muni ná að flæða yfir þessar leirur og muni þær því einungis skerðast um það sem nemur flatarmáli vegarins sem byggður verður yfir þær.

Leið 3. Í matsskýrslu kemur fram að leið 3 fari yfir Slýá í Eyrarbotni og Hrafná í Hrafnkelsstaðabotni. Áhrif á landslagið við árnar sé óverulegt.

Fram kemur að leið 3 hafi minnst áhrif á jarðmyndanir þar sem hún liggi að mestu í núverandi veglínu.

Efnistaka. Í matsskýrslu kemur fram að á framkvæmdatíma verði breyting á landslagi vegna efnistöku á leiðum 2 og 3 mun meira áberandi en á leið 1. Að framkvæmdum loknum muni breytingar á landslaginu ekki verða áberandi því námur verði aðlagðar að landi og sáð í þær þar sem við á. Við alla kosti sé reiknað með námuvinnslu í Mjósundanámu í Berserkjakrauni. Svæðinu hafi þegar verið raskað með efnistöku. Fram kemur að á fyrirhuguðu námasvæði á Oddabörðum hafi komið í ljós að þústirnar hafi orðið til á náttúrulegan hátt.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að stofnunin telji rétt að áður en þústum á fyrirhuguðu námasvæði við Oddabörð verði raskað verði sérfræðingur fenginn til að kanna þær.

Í svari Vegagerðarinnar¹ kemur fram að þústirnar, sem liggi örlítið hærra í landinu á brún hjallans, séu líklegast leifar af lágum fjörukambi, þ.e. rofleifar, og hinir lágu „hryggir“ sem teygi sig út frá þeim, séu sömuleiðis rofleifar í strandumhverfi. Líklegasti rofþátturinn sé vatn. Ummerki um greinilegra vatnsrof, grunnar vatnsrásir, megi sjá á nokkrum stöðum á hjallanum.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að í matsskýrslu sé umfjöllun tiltölulega góð um námur A, B, C og D, sem notaðar verði ef leið 1 verði valin. Hins vegar sé lítil umfjöllun um námur E, F, G, H, I og J og alls ekki nógu nákvæm til að hægt sé að sjá fyrir umhverfisáhrif efnistöku á þeim stöðum.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að haft hafi verið samráð við fulltrúa Náttúruverndar ríkisins um val á hugsanlegum efnistöku-stöðum. Námur E, F, G, H, I og J séu allar metnar með lágt verndargildi samkvæmt verndargildisflokkun Vegagerðarinnar. Námurnar hafi ekki verið rannsakaðar nákvæmlega því áður en nákvæm efnisrannsókn á svæðinu fór fram hafi Vegagerðin verið búin að taka ákvörðun um að velja leið 1. Ljóst sé að ef ákveðið verði að leggja veg samkvæmt leið 2 eða 3 þyrftu að fara fram rannsóknir á viðkomandi efnistöku-stöðum.

Í svari Vegagerðarinnar, dags. 4. janúar 2002, við fyrirspurn Skipulagsstofnunar er gefin upp efnisþörf vegna náma E, F, G, H, I og J. Fram kemur að engin námanna er ein og sér yfir þeim mörkum sem geri efnisnám tilkynningarskylt vegna mats á umhverfisáhrifunum.

¹ Bréf Vegagerðarinnar dags. 20. desember 2001. Vísað til álitsgerðar Hafðísar Jónsdóttur, jarðfræðings hjá Vegagerðinni og Kristins Magnússonar, fornleifafræðings hjá Fornleifavernd ríkisins, sem fengin voru til að kanna þústir á fyrirhuguðu námasvæði við Oddabörð.

Í athugasemd Gunnars Njálssonar kemur fram að í Mjósundum séu einstæðar jarðmyndanir þar sem hraun hafi runnið út í fjörðinn og myndað fallegar vikur og tjarnir. Ef teknir verði um 100.000 m³ af hraungrýti í Mjósundanámu verði farið langt út fyrir svæðið og að auki fljótlega komið ofan í sjó sem streymi stanslaust í gegnum hraunið á flóði og á fjöru. Fullnægjandi mat hafi ekki farið fram vegna fyrirhugaðrar námuvinnslu sem muni hafa mikil neikvæð áhrif á umhverfið. Bent er á aðrar námur sem eru þegar opnar t.d. í Helgafellssveit og í Grundarfirði þar sem nýlega hafi verið opnuð stór grjótnáma vegna hafnarframkvæmda þar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að raskað svæði í hrauninu sé um 17.000 m² að stærð en efnistakan muni aðeins ná yfir 10-12.000 m². Auðvelt verði því að aðlaga námuna að aðliggjandi landi án þess að fara út fyrir raskað svæði. Efnisvinnslan verði 10 m djúp og muni myndast 1-2 m djúpt vatn í námubotninum. Fram kemur að Vegagerðin telji að sú lýsing á námuvinnslunni og umhverfisáhrifum hennar sem koma fram í matsskýrslu séu fullnægjandi. Ákvörðun um efnistöku hafi verið tekin í samráði við landeigendur og eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins á Vesturlandi. Varðandi möguleika á efnistöku úr námu við Grundarfjörð þá sé nauðsynlegt magn af grjóti ekki til staðar.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs vegar um Kolgrafafjörð milli Berserkseyrar og Vindáss í Eyrarsveit og Helgafellssveit. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta vegasamband milli byggðarlaga á Snæfellsnesi og auka umferðaröryggi. Gert er ráð fyrir því að framkvæmdir hefjist árið 2002 og verði lokið árið 2004.

5.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu eru lagðir fram 3 kostir á legu vegarins. Leið 1, valkostur Vegagerðarinnar, felst í byggingu nýs 7,3 km langs vegar frá Berserkseyri að Vindási yfir Kolgrafafjörð milli Kolgrafaodda og Hjarðarbólsodda ásamt 230 m langri brú. Leið 2 er 12 km löng og fylgir núverandi vegi um Kolgrafafjörð að stærstum hluta en innst í Kolgrafafirði er vegurinn fluttur út í sjó á fyllingu með byggingu brúar. Leið 3 fylgir veglínu núverandi vegar og felst sá kostur í uppbyggingu hans. Efnisþörf er áætluð 613.000 m³ vegna leiðar 1, 350.000 m³ vegna leiðar 2 og 260.000 m³ vegna leiðar 3. Hönnunarhraði vegar er 90 km/klst. og reiknað burðarþol 11,5 tonna áspungi.

5.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að leið 1 falli best að markmiðum framkvæmdarinnar, þ.e. að bæta samgöngur og styrkja byggð á svæðinu. Með leið 1 geti samvinna aukist milli sveitarfélaga um opinbera þjónustu eins og skóla, heilsugæslu og löggæslu vegna styttingar vegarins og muni atvinnu- og skólasvæði fyrir Grundarfjörð því ná yfir allt norðanvert Snæfellsnes. Þá sé gert ráð fyrir því að fleiri ferðamenn ferðist um Snæfellsnes með bættem vegi. Fyrirhugaður vegur verði mun öruggari en núverandi vegur og lega hans best varðandi snjóalög og vindstrengi. Fram kemur að leið 1 raski ræktuðu landi að Berserkseyri og rýri aðal nytjaland jarðarinnar auk þess sem hún hafi áhrif á æðarvarp og liggi yfir beutiland. Fram kemur að leiðir 2 og 3 hafi jákvæð áhrif á samfélagið en þau verði minni en við leið 1 vegna lengri vegalengda milli þéttbýlisstaða. Þá séu þær báðar síðri en leið 1 hvað varðar snjóalög og vindstrengi og einnig sé slyshætta meiri vegna lengri vegalengdar. Áhrif leiða 2 og 3 á landnotkun séu ekki mikil.

Skipulagsstofnun telur að leiðir 1, 2 og 3 bæti samgöngur og umferðaröryggi miðað við núverandi veg en leið 1 þó mest vegna styttingar vegarins og betri veðurskilyrða á vegstæðinu. Stofnunin telur enga leiðanna hafa veruleg neikvæð áhrif á menn eða samfélag. Rask á landbúnaðarlandi verði mest á leið 1 en þó ekki verulegt.

5.3 MENNINGARMINJAR

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að 6 fornminjar flokkist með hátt verndargildi. Einungis 1 þeirra sé talin í mikilli hættu, þ.e. dys eða kuml við Dysarhól í vestanverðum Kolgrafafirði á leið 1. Fram kemur einnig að veglína á þessum stað hafi verið færð og sé ekki fyrirhugað að raska dysinni. Fram kemur að allar veglínurnar geti haft einhver neikvæð áhrif á menningarmínjar. Leið 1 geti haft meiri áhrif en leiðir 2 og 3 þar sem hún liggi um lítt raskað svæði. Með mótvægisáðgerðum sé hægt að koma í veg fyrir að áhrif á menningarmínjar verði veruleg, en þeirra sé þörf við framkvæmdir samkvæmt öllum valkostum.

Í ljósi umsagnar Fornleifaverndar ríkisins telur Skipulagsstofnun framkvæmdir við leiðir 1, 2 og 3 ekki líklegar til að hafa veruleg áhrif á fornminjar, verði farið að þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í matsskýrslu og 4. kafla þessa úrskurðar.

5.4 ÁHRIF Á VATN OG SJÁVARFÖLL

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að leið 1 muni hafa einhverja breytingu á vatnsbúskap í för með sér þar sem vegurinn liggur um leirurnar í Hópi og yfir Kolgrafafjörð. Til að tryggja vatnsskipti í Hópinu verði sett ræsi í veginn og gert op í rífið á Kolgrafaodda, milli Hóps og Kolgrafafjarðar. Leið 1 hafi mjög lítil áhrif á sjávarhæð í innanverðum Kolgrafafirði þar sem 230 m löng brú yfir Kolgrafafjörð tryggir að sjávarföll haldist nær óbreytt. Fram kemur að leið 2 muni hafa einhver áhrif á vatnsbúskap þar sem vegurinn liggur um leirur innst í Kolgrafafirði. Ef tryggð verði sömu vatnsskipti og nú eru með nægilega langri brú, verði breytingar á leirum og fjörum Kolgrafafjarðar óverulegar. Leið 3 hafi engin áhrif á sjávarföll og lítil áhrif á vatnsbúskap svæðisins.

Náttúruvernd ríkisins bendir á í umsögn sinni að æskilegt sé að lögð verði fram vöktunaráætlun vegna framkvæmda við Snæfellsnesveg þar sem fylgst verði með hvaða áhrif þverun fjarðarins hafi í för með sér.

Skipulagsstofnun telur ljóst að áhrif leiða 1 og 2 á sjávarföll eða vatnsskipti fari eftir lengd brúa yfir Kolgrafafjörð. Þannig sé leið 1 ekki líkleg til að hafa veruleg áhrif á vatnsskipti standist þær forsendur sem kynntar eru í matsskýrslu. Að sama skapi muni leið 2 ekki hafa veruleg áhrif á vatnsskipti ef tryggt verði með nægilega langri brú í botni fjarðarins að vatnsskipti haldist eðlileg. Leið 3 muni ekki hafa áhrif á sjávarföll og ólíklegt sé að sú leið hafi mikil áhrif á vatnsbúskap. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila er gengið út frá þeirri forsendu að á leið 1 tryggir 230 m löng brú hverfandi áhrif á vatnsskipti í Kolgrafafirði. Ekki kemur hins vegar fram í framlögðum gögnum hversu langa brú þyrfti fyrir botni Kolgrafafjarðar á leið 2 til að vatnsskipti haldist óbreytt.

Í ljósi hugsanlegra áhrifa á lífríki og búsvæði lífvera telur Skipulagsstofnun nauðsynlegt að því sem næst óbreytt vatnsskipti haldist að framkvæmdum loknum innan vegar í Kolgrafafirði samkvæmt leiðum 1 og 2. Þannig verði tryggt að þær forsendur standist sem lagt er út frá á leið 1, þ.e. að 230 m brú nægi til að halda vatnsskiptum því sem næst óbreyttum, og brú á leið 2 verði nægilega löng til að halda vatnsskiptum því sem næst óbreyttum.

5.5 GRÓÐUR OG DÝRALÍF

Gróður. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að engar sjaldgæfar tegundir eða plöntur á valista hafi fundist á svæðinu. Leið 1 muni hafa mest áhrif á gróður af þeim leiðum sem kynntar eru þar sem hún felur m.a. í sér nýlagningu vegar um óraskað mýrlendi í vestanverðum Kolgrafafirði auk þess sem gróðurrask vegna efnistöku er meira en samkvæmt öðrum valkostum. Vegna lengri vegar raskist þó stærra gróðurlendi á leiðum 2 og 3 en á leið 1, en því gróðurlendi hafi verið raskað vegna núverandi vegar. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að til að draga úr áhrifum á gróðurlendi verði vegurinn lagður fljótandi þar sem hann fer um votlendi, grætt verði upp a.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdir í samráði við Náttúruvernd ríkisins og landeigendur og endurheimt verði votlendi í stað þess sem raskast í samráði við nefnd um endurheimt votlendis.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 1 á gróður verði nokkru meiri en leiða 2 og 3 þar sem lítt snortid votlendissvæði raskist í vestanverðum Kolgrafafirði. Skipulagsstofnun telur að ekki sé réttlætlegt að byggja niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum á mótvægisáðgerðum sem ekki hafa verið skilgreindar og ekki er vitað um áhrif af. Því sé ekki hægt að líta á endurheimt votlendis sem mótvægisáðgerð vegna framkvæmdar nema fyrir liggi skilgreint svæði sem unnt væri að endurheimta og jákvæð afstaða þeirra sem fara með forræði viðkomandi svæðis. Skipulagsstofnun telur þó í ljósi framkominna gagna áhrif leiðar 1 á gróður ekki líkleg til að verða veruleg ef farið verði að tillögu framkvæmdaraðila um lagningu fljótandi vegar um votlendi. Skipulagsstofnun telur líklegt að áhrif framkvæmda á gróður samkvæmt leiðum 2 og 3 verði óveruleg þar sem framkvæmdasvæðinu hafi að mestu þegar verið raskað.

Dýralíf. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að fuglalíf sé töluvert á fjörum Kolgrafafjarðar. Nokkurt æðvarvarp sé á Kolgrafaodda og samkvæmt skilgreiningu aðildarþjóða Ramsar-sáttmálans teljist Kolgrafafjörður hafa alþjóðlega þýðingu fyrir margæsir og sé nálægt því að hafa alþjóðlega þýðingu fyrir rauðbrysting. Fram kemur að á leirusvæði í botni fjarðarins sé svæði með miklum kræklingi og öðru fjörulífi. Þá sé nokkurt fjörulíf í Hópi og sjávarbotn í Kolgrafafirði sé að talsverðum hluta leðjubotn sem sé lífaudgur.

Skipulagsstofnun telur að leiðir 1 og 2 muni hafa meiri áhrif á dýralíf en leið 3. Leið 1 hafi áhrif á æðvarvarp en þeim áhrifum verði hægt að halda í lágmarki með því að halda framkvæmdum í lágmarki við varpið á varptíma. Að öðru leyti verði áhrif leiðar 1 á fugla ekki mikil. Skipulagsstofnun bendir á að með leið 1 einskorðist áhrif á fugla, fjöru- og botndýralíf í Kolgrafafirði við það svæði sem fer undir veglínu og efnistöku en stofnunin telur að gera megí ráð fyrir því að áhrif verði ekki teljandi í firðinum innan brúar enda verði tryggt að brúin hafi lítil áhrif á vatnsskipti eftir framkvæmdir. Skipulagsstofnun telur leið 1 ekki líklega til að hafa veruleg áhrif á fugla og dýralíf. Skipulagsstofnun telur leið 2 hafa mest áhrif á fugla af framlögðum kostum þar sem fæðusvæði margæsa, rauðbrystinga og fjörufugla almennt raskist með veglagningu yfir leiruna í botni Kolgrafafjarðar. Með nægilega langri brú í botni fjarðarins verði þó hægt að tryggja því sem næst óbreytt vatnsskipti og að leirusvæðið raskist ekki meira en sem nemur því svæði sem fari undir veginn. Skipulagsstofnun telur því að leið 2 sé ekki líkleg til að hafa veruleg áhrif á dýralíf. Skipulagsstofnun telur endurbyggingu núverandi vegar samkvæmt leið 3 ekki líklega til að hafa í för með sér veruleg áhrif á dýralíf, þar sem rask yrði einkum á svæði sem þegar hefur verið raskað.

5.6 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að leiðir 1, 2 og 3 muni hafa einhver áhrif á landslag og jarðmyndanir. Nýr vegur muni verða 2-4 m yfir landi þar sem hann verði byggður á fyllingum á flatlendi og í skeringum myndi vegurinn stall í landið. Við framkvæmdir á leiðum 1, 2 og 3 verði tekið efni úr Mjósundanámu, þ.e. eldhrauni, sem hafi áhrif á jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd. Efnistaka úr námu við Oddabörð fyrir leið 1 hafi áhrif á þústir á námusvæðinu. Leið 1 þveri Kolgrafafjörð og breyti þannig ásýnd fjarðarins nokkuð og raski lítt snortnu landi í vestanverðum firðinum. Leið 1 liggi um leirur í Hópi og sjávarreyrarina Hjarðarbólsodda, sem teljist sérstök jarðmyndun fyrir svæðið. Fram kemur að leið 2 breyti landslagi innst í firðinum þar sem hún kljúfi

innsta hluta hans með þverun fjarðarins yfir leirur í botni hans. Leið 3 hafi minnst áhrif á landslag og jarðmyndanir þar sem hún fylgi núverandi vegi að mestu.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdir við leið 1 muni hafa meiri áhrif á landslag og jarðmyndanir en leiðir 2 og 3 þar sem leið 1 fari yfir ósnortið land og breyti ásýnd fjarðarins með þverun hans. Framkvæmdin hafi áhrif á Hópið en stofnunin telur ekki líklegt að þau áhrif verði veruleg enda verði þess gætt með mótvægisáðgerðum, sem greint er frá í matsskýrslu og 4. kafla þessa úrskurðar, að sjór flæði um leirur þess. Leið 1 hafi töluverð áhrif á Hjarðarbólsodda, sem teljist sérstök jarðmyndun fyrir svæðið, en veglínan liggja um fremsta hluta oddans og valdi því lágmarksraski á fjörum. Þá muni efnistaka úr Mjósundanámu ekki hafa veruleg neikvæð áhrif þar sem hrauni á yfirborði námusvæðisins hefur þegar verið raskað og fyrirhugað er að ganga frá námunni þannig að hún falli vel að landslagi. Þústir á námusvæði við Oddabörð hafi ekki reynst vera menningarminjar heldur náttúruvæðingarmark, líkast til rofleifar af lágum fjörukambi. Leið 1 breytir ásýnd fjarðarins og hefur áhrif á jarðmyndanir í Kolgrafafirði, en Skipulagsstofnun telur ólíklegt að áhrif á landslag og jarðmyndanir á leið 1 verði veruleg. Skipulagsstofnun telur leið 2 ekki líklega til að hafa veruleg áhrif á landslag og jarðmyndanir þótt hún skerði leirur og breyti ásýnd í botni fjarðarins. Stofnunin telur leið 3 ekki hafa veruleg áhrif á landslag og jarðmyndanir.

5.7 NIÐURSTAÐA

Í matsskýrslu er leið 1, þverun Kolgrafafjarðar milli Kolgrafaodda og Hjarðarbólsodda, kynnt sem valkostur Vegagerðarinnar en leið 2, sem fylgir núverandi vegi að mestu en þverar fjörðinn í botni hans, og leið 3, sem felst í endurgerð núverandi vegar, eru einnig lagðar fram.

Skipulagsstofnun telur leiðir 1, 2 og 3 bæta samgöngur og umferðaröryggi en ekki hafa veruleg neikvæð áhrif á menn og samfélag. Með þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í matsskýrslu verði ekki verulegt rask á menningarminjum af neinum framlagðra kosta. Áhrif á dýralíf í Kolgrafafirði verði ekki veruleg ef því sem næst óbreytt vatnsskipti verði tryggt á leiðum 1 og 2. Áhrif á gróður verði mest á leið 1 en þó ekki veruleg ef farið verði að tillögu framkvæmdaraðila um lagningu fljótandi vegar um votlendi. Landslag í Kolgrafafirði breytist mismikið eftir valkostum en engin leiðanna hafi veruleg neikvæð áhrif á landslag. Jarðmyndanir raskist mest á leið 1, en engin leiðanna hafi þó veruleg áhrif á þær.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð lagning Snæfellsnesvegjar um Kolgrafafjörð samkvæmt leiðum 1, 2 og 3 muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif verði uppfyllt skilyrði um því sem næst óbreytt vatnsskipti í Kolgrafafirði að loknum framkvæmdum. Niðurstaða Skipulagsstofnunar byggir á því að fylgt verði þeirri framkvæmdatilhögun og mótvægisáðgerðum sem framkvæmdaraðili hefur lagt til og lýst er í matsskýrslu og 4. kafla þessa úrskurðar.

Samkvæmt 27. gr skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Eyrarsveitar og Helgafellssveitar vegna framkvæmdarinnar. Sveitarstjórnir þurfa að leita meðmæla Skipulagsstofnunar skv. 3. tl. bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Bent er á að við afgreiðslu skv. 3. tl. þarf sveitarstjórn að afla umsagnar Breiðafjarðarnefndar vegna verndarsvæðisins og Náttúruverndar ríkisins vegna svæðis á náttúruminjasrá og vegna efnistöku sbr. 47. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999.

Áður en leyfi er veitt til framkvæmda skal liggja fyrir áætlun um efnistöku sbr. 48. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Sækja þarf um starfsleyfi til Heilbrigðiseftirlits Vesturlands skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Rask á fornleifum er háð leyfi Fornleifaverndar ríkisins skv. þjóðminjalögum nr. 107/2001 og framkvæmdir í árfarvegum og vötnum eru háðar leyfi veiðimálastjóra skv. lögum um lax- og silungsveiði nr. 76/1970.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram samkvæmt 10. gr. sömu laga af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða lagningu Snæfellsnesvegur um Kolgrafjörð í Eyrarsveit og Helgafellssveit samkvæmt leiðum 1, 2 og 3 eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila með því skilyrði að tryggt verði að því sem næst óbreytt vatnsskipti verði í Kolgrafafirði að loknum framkvæmdum.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 20. febrúar 2002.

Reykjavík, 16. janúar 2002.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir