

# ÚTNESVEGUR GRÖF-ARNARSTAPI Í SNÆFELLSBÆ

## Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

### 1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Útnesvegur (574) milli Grafar og Arnarstapa í Snæfellsbæ, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í matsskýrslu:** Endurbætur og uppbygging núverandi vegar á um 3,3 km kafla milli Grafar og Sleggjubeinu. Lagðar eru fram 4 veglínur frá Sleggjubeinu að Stapafelli skammt norðan Arnarstapa á um 3-4 km kafla, mismunandi eftir veglínunum.

**Markmið framkvæmdar:** Auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur um Útnesveg.

**Athugun Skipulagsstofnunar:** Þann 24. nóvember 2003 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 12. desember 2003 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og 17. desember 2003 í Skessuhorni. Matsskýrslan lá frammi til kynningar frá 12. desember 2003 til 23. janúar 2004 á skrifstofu Snæfellsbæjar á Hellissandi, bókasafni Snæfellsbæjar í Ólafsvík, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á heimasíðum Vegagerðarinnar: [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is) og VSÓ Ráðgjafar: [www.vso.is](http://www.vso.is). Leitað var umsagnar sveitastjórnar Snæfellsþrepps, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Vesturlands, Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands. Á kynningartíma bárust 3 athugasemdir.

**Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:**

**Matsskýrsla:** Útnesvegur 574. Gröf-Arnarstapi. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. Vegagerðin. Desember 2003. Kort, myndir og teikningar.

**Viðbótarupplýsingar:**

Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 13. janúar, 2., 10., 12., 13. og 17. febrúar, 19. mars, 5. og 29. apríl 2004.

## 2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR

Umsagnir bárust frá:

Snæfellsbæ með bréfi dags. 6. janúar 2004.  
 Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 18. desember 2003.  
 Heilbrigðiseftirliti Vesturlands með bréfi dags. 7. janúar 2004.  
 Umhverfisstofnun með bréfum dags. 23. janúar, 23. febrúar og 26. mars 2004.  
 Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 4. febrúar 2004.

3 athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Birnu Hreiðarsdóttur með tölvupósti dags. 23. janúar 2004.  
 Hallsteini Haraldssyni með bréfi dags. 20. janúar 2004.  
 Skúla Alexanderssyni með bréfi dags. 19. janúar 2004.

## 3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt fyrirhuguð veglagning frá Gröf í Breiðuvík að Stapafelli skammt norðan Arnarstapa, samtals um 6,3 km að lengd. Lagðar eru fram 4 veglínur milli árinna Sleggjubeinu og Stapafells, kostir 1, 2, 3 og 4, til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar og kemur fram að veglína 3 sé aðalvalkostur Vegagerðarinnar. Fram kemur að lengd leiðanna sé á bilinu 2,9 – 3,7 km eftir því hvaða leið verður farin. Á vegkaflanum Gröf-Sleggjubeina verður um endurbætur á núverandi vegstæði að ræða á um 3,3 km kafla og verður vegurinn byggður upp, breikkaður og lagt á hann bundið slitlag. Ekki er litið til annarra kosta við lagningu vegar frá Gröf að Sleggjubeinu samkvæmt matsskýrslu. Fram kemur að vegurinn verði hannaður skv. staðli fyrir vegflokk C2 og verði hönnunarhraði miðaður við 80 – 90 km/klst, breytilegur eftir veglínunum. Heildarbreidd vegarins verði 6,5 m með 6,2 m breiðu slitlagi. Þar sem fyllingar verði háar og farið verði yfir ár og ræsi, sé reiknað með breiddaraukningu á vegköntum og vegriði meðfram veginum.

Meginmarkmið framkvæmdanna samkvæmt matsskýrslu er að auka umferðaröryggi og tryggja samgöngur um Útnesveg. Í því skyni skal fyrirhugaður vegur vera snjóléttur, laus við snjóflóðahættu og grjóthrun. Ennfremur sé með fyrirhugaðri veglagningu stefnt að því að draga verulegu úr hættu vegfarenda vegna vindhviða. Fram kemur í matsskýrslu að framkvæmdaraðili telji að veglínur 1 og 2 uppfylli ekki markmið framkvæmdarinnar nema að hluta til. Stefnt er að því að framkvæmdir verði á tímabilinu 2004 til 2006 og áætlaður framkvæmdakostnaður á bilinu 145-175 milljónir króna.

### 3.1 LEGA VEGAR

Í matsskýrslu kemur fram að um fjórar megingtillögur sé að ræða á legu vegar milli Sleggjubeinu og Stapafells.

### 3.1.1 Veglína 1

Veglína 1 verður um 3,6 km löng og verður fyrirhugað vegstæði allt innan vegsvæðis núverandi vegar en mesta hliðrun verður um 20 m á afmörkuðum svæðum. Hækka og breikka þarf núverandi veg og leggja á hann bundið slitlag. Hönnunarhraði verður um 80 – 90 km/klst. Veglínan mun liggja yfir ána Sleggjubeinu og þaðan yfir votlendi sem hefur að einhverju leyti verið ræst fram. Skammt vestan við Sleggjubeinu mun veglínan hliðrast um 8 m norður fyrir núverandi veg með grunnnum skeringum. Við rætur Botnsfjalls og í jaðri á hálffrágengnu námusvæði mun vegurinn liggja nánast allur á fyllingum með allt að 2 m skeringum. Frá enda námusvæðisins að Grísafossá mun vegurinn liggja í skriðum Smálækjahlíðar. Í beygju skammt undan Smálækjahlíð mun vegurinn hliðrast um 8 m vestur fyrir núverandi veglínu. Á milli Smálækjahlíðar og skriðufótar Stapafells mun veglínan liggja yfir Klifhraun. Í hrauninu eru víða slétt svæði við veginn en þar hefur efni verið ýtt upp í núverandi veg. Efnistökusvæði sem ná allt að 30 m frá veginum eru orðin nokkuð vel gróin. Í hrauninu mun vegurinn liggja á fyllingum nema norðan við Sandalæk þar sem gert er ráð fyrir allt að 2 m djúpum skeringum. Fyllingar munu lenda innan vegsvæðisins og að mestu innan þess svæðis sem þegar hefur verið raskað. Norðaustan við Stapafell verður veglínan færð um 20 m norðvestur við núverandi veglínu og gert ráð fyrir nokkrum skeringum í núverandi veg. Frá stöð 16.800 að vegarenda mun veglínan eingöngu liggja í skriðum Stapafells.

### 3.1.2 Veglína 2

Vegur samkvæmt veglínu 2 verður um 3,7 km langur og nær eingöngu nýbygging. Veglínan sveigir til austurs frá núverandi vegi við Sleggjubeinu og verður vegurinn byggður á fyllingum á um 1,5 km löngum kafla yfir hallalítið gróið svæði, sem er að hluta til framræst votlendi. Sunnan og vestan við Grísafossá mun vegurinn liggja á um 850 m kafla um Klifhraun. Gert er ráð fyrir að á um 100 m kafla verði um 4 m djúpar skeringar í hrauninu og reiknað er með að slétta þurfi um 10 m breitt öryggisvæði á um 100 m kafla þar sem hraunið er úfnast. Við skriðufót Stapafells mun veglína 2 tengjast veglínu 1 að vegarenda. Gert er ráð fyrir að hönnunarhraði verði 80 – 90 km/klst.

### 3.1.3 Veglína 3

Um er að ræða nýjan veg sem liggur á 1,4 km kafla um gróið land og á um 1,6 km kafla um Klifhraun. Veglínan hliðrast til austurs frá núverandi vegstæði við Sleggjubeinu og verður vegurinn að mestu byggður á fyllingum yfir hallalítill mýrlendi sem hafa verið ræst fram að hluta. Grunnar skeringar verða á nokkrum stöðum í jökulruðningshryggi sem liggja þvert á veglínuna. Við Grísafossá mun vegurinn liggja á allt að 7 m háum fyllingum inn á jaðar Klifhrauns og er gert ráð fyrir allt að 5 m djúpum skeringum á um 250 m kafla í hraunjaðarinn og hraunið sunnan hans. Inn á hrauninu, skammt norðan við Sandalæk, er hraunið úfið og verða allt að 5 m djúpar skeringar og 10 m breið öryggisvæði sitt hvoru megin við vegfláa á um 350 m kafla. Á um 60 m kafla sunnar er allt að 8 m hár mosagróinn hraunhryggur. Veglínan liggur utan í hryggnum og þarf að fjarlægja þó nokkuð efni úr honum næst veginum til að koma í veg fyrir snjósöfnun. Mögulegt verður að nota skeringarefnið í efri lög vegarins. Því næst liggur veglínan að mestu á fyllingum yfir hraunið. Lítils háttar skeringar verða þar sem veglínan fer yfir úfínn hraunhól sunnan Sandalæks og verður veglínan byggð á allt að 6 m hári fyllingu á grasi grónu landi við vesturjaðar Klifhrauns. Þegar komið er yfir Klifhraun að skriðufæti Stapafells liggur veglína 3 fast upp við núverandi vegstæði. Nokkrar skeringar verða í gamla veginn og verður

efni sem til fellur notað í fyllingar. Gert er ráð fyrir að hönnunarhraði verði 90 km/klst.

### 3.1.4 Veglína 4

Um er að ræða nýjan veg sem mun liggja á 1,2 km kafla um gróið land og um 1,7 km kafla um Klifhraun. Veglínin hliðrast til austurs frá núverandi vegstæði við Sleggjubeinu og verður lagður á fyllingum yfir votlendi milli Hnausahrauns og Klifhrauns. Veglínin þverar Grísafossá sem rennur á mörkum votlendisins og Klifhrauns og verður vegurinn byggður á allt að 9 m háum fyllingum þar sem hann liggur inn á jaðar hraunsins sem er um 10-12 m hár og er gert ráð fyrir allt að 4 m djúpum skeringum í hraunjaðarinn og á um 200 m kafla um úfið hraun. Á um 500 m kafla liggur vegurinn um tiltölulega slétt hraun en þar sem hraunið er mjög úfið, þarf að jafna allt að 10 m breitt öryggissvæði sitt hvoru megin vegarins. Við syðri jaðar hraunsins taka við skriður Stapafells og mun vegurinn liggja um grasgróið land að núverandi vegi. Gert er ráð fyrir að hönnunarhraði verði 90 km/klst.

### 3.1.5 Tengingar

Í matsskýrslu kemur fram að útbúa þurfi nýja 200-300 m langa tengingu frá leiðum 3 og 4 við Jökulhálsleið. Ekki hafi verið tekin endanleg ákvörðun um staðsetningu hennar að öðru leyti en að hún muni tengjast núverandi vegi við suðvesturjaðar Klifhrauns.

## 3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að efnisþörf verði breytileg eftir þeim vegleiðum sem kynntar séu eða frá 61.000 – 105.000 m<sup>3</sup>. Fyllingarefni verði tekið úr skeringum en efnistaka úr námum sé áætluð um 40.000 m<sup>3</sup> fyrir leið 3, 55.000 m<sup>3</sup> fyrir leið 4, 70.000 m<sup>3</sup> verði leið 1 fyrir valinu og 85.000 m<sup>3</sup> fyrir leið 2. Ráðgert sé að opna tvær námur við Botnsfjall vegna framkvæmdarinnar. Náma A sé í lækjarfarvegi við Rauðfeldsgjá og náma B í aurkeilum í Botnshlíð. Í veglínur 3 og 4 sé hugsanlegt að nota hluta skeringaefnis úr Klifhrauni í efra burðarlag og klæðningu. Reynist efni úr skeringum nothæft fyrir burðarlag og klæðningu sé líklegt að náma A verði ekki notuð við lagningu vegar skv. veglínu 3 og 4 en í öllum tilvikum sé gert ráð fyrir efnistöku úr námu B. Ef leið 1 verði ekki valin verði hluti núverandi vegar við námu B fjarlægður og notaður í fyllingar.

### Náma A: Lækjarfarvegur í aurkeilu neðan við Rauðfeldsgjá

Í matsskýrslu kemur fram að ráðgert sé að taka 8.000 m<sup>3</sup> af efni úr neðri hluta farvegarins á um 4.000 m<sup>2</sup> svæði og verði farvegurinn dýpkaður um 1-3 m. Þess verði gætt að ekki myndist mikill hæðarmismunur á raskaða og óraskaða hluta farvegar. Með því að taka efnið einungis innan farvegsins og vinna tiltölulega þunnt lag ofan af farveginum verði sjónrænum áhrifum efnistökkunnar haldið í lágmarki. Við frágang verði námubotninn sléttaður en að öðru leyti muni lækurinn sjá um að eyða ummerkjum efnistökkunnar. Fram kemur að samráð verði haft við Umhverfisstofnun um frágang efnistökusvæðisins.

### Náma B: Botnshlíð (Smálækjahlíð)

Í matsskýrslu kemur fram að töluverð efnistaka hafi verið úr tveimur aurkeilum í Smálækjahlíð en að gengið hafi verið frá þeim að mestu. Gert sé ráð fyrir að efnistaka úr námunni verði á bilinu 40.000 - 85.000 m<sup>3</sup> á um 70.000 m<sup>2</sup> svæði en stærð og

efnismagn fari eftir vali á vegleið. Fyrirkomulag við endanlegan frágang námunnar liggja ekki fyrir en samráð verði haft við Umhverfisstofnun um frágang efnistökusvæðisins.

### 3.3 AÐRIR KOSTIR

**Snjóflóða- og grjóthrunsvarnir.** Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hafi leitað að öðrum raunhæfum kostum til að tryggja markmið framkvæmdarinnar án nýlagningar og tilfærslu vegar s.s. með byggingu varnarmannvirkja eða hækkun núverandi veghæðar skv. veglínu 1 yfir landi. Gróft kostnaðarmat og öryggismat á mögulegum varnarmannvirkjum sýni að færsla vegar út fyrir snjóflóða- og grjóthrunssvæði veiti vegfarendum mun meira öryggi auk þess að vera ódýrari. Með tilliti til þessa séu leiðir 1 og 2 með varnarmannvirkjum ekki taldir raunhæfir valkostir og séu þessar útfærslur leiðanna ekki lagðar fram til samanburðar í matsskýrslu.

**Tillaga að leið 5.** Í matsskýrslu kemur fram að í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um jarðminjar<sup>1</sup> sé lagður fram nýr valkostur, verði ekki komist hjá því að þvera Klifhraun: tillaga að leið 5. Tillagan geri ráð fyrir veglínu á milli leiðar 3 og 4 yfir Klifhraun og komi fram að þessi veglína falli betur að landi og valdi minna raski á hrauninu en leiðir 3 og 4. Vegagerðin telji hins vegar að tillaga að leið 5 sé lakari kostur en leiðir 3 og 4, hvað varðar vegtækni, kostnað og möguleg umhverfisáhrif. Leið 3 liggja m.a. um mun sléttara land í miðju hrauninu en leið 5 og jafna þyrfti út öryggissvæði beggja megin veglínu 5 á mun lengri kafla en við leið 3. Þar af leiðandi sé ekki fjallað um þessa tillögu í matsskýrslunni.

**Núllkostur.** Í matsskýrslu kemur fram að núllkostur feli í sér að ekki verði farið í framkvæmdir á umræddu svæði, en að núverandi vegi verði viðhaldið í sömu mynd. Þessi valkostur muni valda minnstum áhrifum á náttúrufar svæðisins. Að teknu tilliti til veðuraðstæðna og slysaþættu vegna grjóthruns og snjóflóða sé það mat framkvæmdaraðila að núllkostur sé óviðunandi kostur.

## 4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

### 4.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

#### 4.1.1 Snjóflóð, samgöngur og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að vetrardagssumferð um núverandi veg hafi verið 30 bifreiðar og sumardagssumferð 245 bifreiðar árið 1999. Gert sé ráð fyrir að vetrardagssumferð árið 2021 verði 45 bílar og sumardagssumferð 345 bílar. Í matsskýrslu kemur fram að gögnum og upplýsingum um snjóflóð hafi verið safnað saman af Vegagerðinni og heimamönnum vegna fyrirhugaðrar lagningar vegar um Klifhraun. Úr Botnsfjalli bendi upplýsingar til að snjóflóð hafi verið um 100 m á breidd og um 1 m á þykkt. Fram kemur að ekki hafi verið gerðar sérstakar snjódyptarmælingar í fjöllum ofan núverandi vegar og því séu snjódyptir á

<sup>1</sup> Fylgiskjal með matsskýrslu: *Útnesvegur á Snæfellsnesi-Klifhraun. Jarðminjar*. Helgi Torfason, 2003.

upptakasvæðum óþekktar. Líkanreikningar hafi verið gerðir á skriðlengdum snjóflóða sem byggja á tölfraðilegri greiningu á skriðlengd þekktra aftakaflóða hér á landi. Í töflu 1 kemur fram annars vegar útreiknuð lengd snjóflóðahættusvæðis miðað við mismunandi veglínur og hins vegar lengd snjóflóðahættusvæðis sem byggja á reynslu. Afmörkun svæða innan skriðlengda fyrrnefndra snjóflóða segi hins vegar ekki til um líkur á snjóflóðum. Fram kemur að færa megi fyrir því rök, þegar snjóflóðasagan sé skoðuð, með reiknislegum gögnum og með samanburði við aðra snjóflóðastaði á landinu, að stór snjóflóð geti fallið á 5-10 ára fresti töluvert niður fyrir veg úr Botnsfjalli og á 1-2 ára fresti niður á veg miðað við veglínu 1 og endurkomutími snjóflóða úr fjallinu á veg miðað við veglínu 2 sé 3-5 ár en 20-50 ár miðað við veglínu 3. Fram kemur að færri upplýsingar séu til um snjóflóð úr Stapafelli en lögum fjallsins bendi til þess að snjóflóð geti ekki síður komið þar niður á núverandi veg en úr Botnsfjalli. Fram kemur að munur á þessum tveimur stöðum skýrist líklega fyrst og fremst af vindáttum og úrkomumagni. Samkvæmt þessu sé hægt að leiða líkur að því að Botnsfjall og Stapafell séu tvö aðskilin svæði og frekar litlar líkur séu á því að snjóflóðaaðstæður skapist samtímis á báðum stöðum. Ef tekið sé mið af lauslegum útreikningum á hugsanlegum skriðlengdum snjóflóða úr Stapafelli og samanburði við önnur þekkt snjóflóðasvæði á landinu megi gera ráð fyrir að tíðni snjóflóða úr fjallinu sé minni en úr Botnsfjalli en reikna megi með að lítil snjóflóð geti náð niður að núverandi vegi á u.þ.b. 5-10 ára fresti en stærri snjóflóð á 20-50 ára fresti.

Tafla 1. Snjóflóðahættusvæði á fyrirhuguðum veglínunum. (Byggt á matsskýrslu).

Öryggi	Leið 1	Leið 2	Leið 3	Leið 4
Lengd snjóflóðahættusvæðis (útreiknað)	2100 m	1400 m	300 m	200 m
Lengd snjóflóðahættusvæðis (reynsla)	850 m	450 m	0 m	0 m

**Uppbygging núverandi vegar.** Í matsskýrslu kemur fram að með því að byggja núverandi veg talsvert hátt upp væri hægt að draga að einhverju leyti úr hættu á grjóthruni á veginn og draga úr hættu á að snjóflóð með endurkomutíma 1-2 ár fari yfir veginn en snjóflóð með 5-10 ára endurkomutíma gætu farið yfir hann þrátt fyrir upphækkun. Um leið aukist hætta vegna vindhviða þar sem hækkun til að verjast grjóti og snjóflóðum kalli á hærri veg en 5 m.

**Hættumat.** Í matsskýrslu kemur fram að við hættumat vegna snjóflóða á veglínunum um Klifhraun hafi verið skoðaðir þrír þættir: tölfraðilegar líkur, afleiðingar og samhengi. Fram kemur í sérfræðiskýrslu um athugun á snjóflóðahættu<sup>2</sup> að lögformlega skilgreiningu um ásættanlega áhættu sé ekki að finna í íslenskum lögum eða reglugerðum gagnvart vegum eða öðrum samgöngumannvirkjum eins og fyrir íbúðarbyggð sbr. reglugerð nr. 505/2000 um hættumat vegna ofanflóða. Þar af leiðandi sé tilgangur eftirfarandi upplýsinga að setja fram eins hlutlægar upplýsingar og mögulegt sé, svo stjórnendur/hagsmunaaðilar geti farið yfir málið og komist að niðurstöðu, byggðri á faglegum forsendum um hvað sé ásættanleg áhætta á þessu svæði m.t.t. legu vega.

<sup>2</sup> Fylgiskjal með matsskýrslu. *Athugun á snjóflóðahættu*. Orion ráðgjöf, 2001.

*Tölfræðilegar líkur.* Fram kemur í gögnum Vegagerðarinnar að tafla 2 sýni samanburð á veglínunum 1-4 samkvæmt nokkrum tölfræðilegum viðmiðunum.

**Tafla 2. Tölfræðileg viðmið fyrir hættumat. Útreikningar fyrir veglínur 1 og 2 miðast við Botnsfjall en við Stapafell fyrir veglínur 3 og 4. (Byggt á matsskýrslu).**

Viðmið	Veglína 1	Veglína 2	Veglína 3 og 4
Endurkomutími snjóflóða á veglínu	1-2 ár	2-5 ár	20-50 ár
Reiknuð viðvera á hættusvæði við vetraraðstæður á dag	1,43%	1,19%	0,72%
Dánarlíkur einstaklings á ári vegna snjóflóða	0,334%	0,278%	0,005%
Líkur á ársgrundvelli að einstaklingur lenti í snjóflóði	0,95%	0,79%	0,02%

Ekki er vitað til þess að gerð hafi verið samantekt hér á landi á lífslíkum ökumanna sem lenda í snjóflóðum á þjóðvegakerfi landsins. Í sérfræðiskýrslu um athugun á snjóflóðahættu sé stuðst við þá forsendu að dánarlíkur einstaklinga vaxi eftir því sem þeir séu ofar í snjóflóði, þ.e. fjarlægð frá stöðvunarstað snjóflóðs að þeim stað þar sem einstaklingurinn/húsið hafi verið þegar snjóflóðið lenti á því. Snjóflóð úr Botnsfjalli og Stapafelli séu frekar lítil miðað við þekkt snjóflóð sem fallið hafi á byggðir og því líklegt að afl snjóflóða úr farvegum þessara fjalla sé minna en greint sé frá. Þannig megi telja nokkuð öruggt að lífslíkur ökumanna séu eitthvað meiri en fram kemur að ofan. Fram kemur að reiknuð viðvera á hættusvæði taki mið af áætluðum fjölda þeirra sem fari um svæðið þegar hætta sé á snjóflóði, hversu hratt þeir aki og hversu stórt svæði teljist vera hættusvæði samkvæmt mati á aðstæðum og reiknilíkönun. Dánarlíkur einstaklings á ársgrundvelli vegna snjóflóða taki mið af reiknaðri viðveru, endurkomutíma snjóflóða, líklegri skriðlengd snjóflóða og hugsanlegum dánarlíkum einstaklinga sem dvelji í óstyrktum húsum sem verði fyrir snjóflóðum.

*Afleiðingar.* Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að hér sé átt við mat og skilgreiningu á ýmis konar hugsanlegum afleiðingum tengdum snjóflóðum. Niðurstöður útreikninga sýni að lokanir og röskun á samgöngum, slys og dauðsföll á fólki vegna snjóflóða sé líkleg eða mjög líkleg á veglínunum 1 og 2, en ólíkleg á veglínunum 3 og 4. Þessi niðurstaða sé þó einungis ætluð að varpa ljósi á hvort líkur séu á að tiltekinn atburður geti gerst eða ekki og sé hér átt við sambland af huglægum og hlutlægum innbyrðis samanburði milli veglína 1-3 við það sem telst vera landsmeðatal ofangreindra þátta í vegakerfi á Íslandi.

*Samhengi.* Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að hér sé átt við skoðun á ýmsum forsendum sem nauðsynlegt sé að varpa ljósi á í samhengi við tölfræðileg líkindi og afleiðingar. Niðurstöður útreikninga sýni að breyting á samgönguöryggi með tilliti til snjóflóðahættu og hættu vegna grjóthruns sé engin fyrir veglínu 1, óveruleg jákvæð fyrir veglínu 2 og mjög jákvæð fyrir veglínu 3 og 4.

Í svörum Vegagerðarinnar og Orion Ráðgjafar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 29. apríl 2004 kemur fram að þegar mat hafi verið lagt á endurkomutíma hafi verið gert gróft mat á báðum svæðunum þ.e. við Botnsfjall og Stapafell. Svæðin hafi ekki verið greind niður í smærri einingar eins og farvegi. Ekki hafi verið gert ráð fyrir

að lítil snjóflóð falli á veglínu 3 heldur eingöngu stór snjóflóð. Að mati Orion Ráðgjafar sé snjóflóðafarvegur sem sýndur sé í framlögðum gögnum þar sem veglína 3 komi inn á núverandi veg þess eðlis að snjóflóð séu fátíð þar. Þess vegna sé gert ráð fyrir 20-50 ára endurkomutíma snjóflóða. Fram kemur að veglínur 1 og 2 séu fyrst og fremst í hættu frá snjóflóðum úr Botnsfjalli en einnig sé snjóflóðahætta úr Stapafelli þó hún sé minni. Útreikningar í töflu 2 að framan eigi við snjóflóð úr Botnsfjalli miðað við þær veglínur en við Stapafell fyrir veglínur 3 og 4. Snjóflóðasvæðið, eins og það sé skilgreint í matsskýrslu og sýnt er í töflu 1 hér að framan sé stærra en það sem notað sé við útreikninga á viðveru ökumanna og sé því ekki hægt að bera saman stærðir svæða úr matsskýrslu og snjóflóðaskýrslu. Viðvera vegfarenda sé reiknuð út fyrir þau snjóflóð sem þekkt séu en snjóflóðasvæði fyrir veglínur 1 og 2 í töflu 1 skilgreini almennt snjóflóðasvæði undir Botnsfjalli og Stapafelli. Í raun er viðvera, og þar með áhætta vegfarenda, meiri en komi fram í snjóflóðaskýrslu og töflu 2 hér að framan fyrir veglínur 1 og 2 en viðvera sé óbreytt fyrir veglínur 3 og 4.

Í umsögn Veðurstofu Íslands kemur fram að stofnunin geri ekki athugasemdir við matsskýrslu enda sé tekið tillit til almennra sjónarmiða Veðurstofunnar varðandi snjóflóðahættu og anda laga og reglugerða sem um hana fjalli.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að þar sem að hætta á snjóflóði sé ein af megin rökum Vegagerðarinnar fyrir lagningu nýs vegar og leiðarvali þá vilji Umhverfisstofnun vekja athygli á að ekki komi fram í sérfræðiskýrslu um athugun á snjóflóðahættu hvort líkur séu metnar miðað við uppbyggðan veg eða einungis veglínu. Það sé reynsla við vegagerð annars staðar á landinu að hægt sé að byggja og reka öruggari snjóflóðavarnir, svo sem breiðar rásir en talið sé í sérfræðiskýrslunni.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki hafi verið tekið tillit til mögulegra veghæða við mat á snjóflóðahættu. Veghæð sé ekki talin vera mikilvægur þáttur í slíku mati og m.t.t. aðstæðna á svæðinu, m.a. vegna mikils halla landsins á köflum. Til að geta litið á veghæð sem mögulega vörn gegn snjóflóðum þyrfti að byggja veginn það hátt upp sem draga mundi verulega úr umferðaröryggi bæði vegna hættu á útafakstri og vegna aukinna vindhviða. Upphækkaður vegur dugi ekki sem vörn gegn snjóköfi í snjóflóðum sem geti farið með talsverðu afli yfir upphækkaðan veg. Fram kemur að Orion Ráðgjöf hafi ekki forsendur til þess að meta aðstæður annars staðar á landinu og taki því ekki afstöðu til þess atriðis sem vakin er athygli á í umsögn Umhverfisstofnunar. Stofnunin bendi á kosti breiðra rása við vegi og sé Vegagerðin sammála mikilvægi þeirra þegar um snjóflóð sé að ræða, en oft geti verið nauðsynlegt að byggja varnargarða samhliða rásinni (milli vegar og rásar) til að koma í veg fyrir að snjóflóðin berist úr rásinni og inn á veginn.

Í athugasemd Skúla Alexanderssonar kemur fram að mælt sé með lagningu vegleiðar 3 eða 4 þar sem þær veglínur séu öruggari m.t.t. til umferðar. Ekki eigi að leggja veg á eða í nálægð við núverandi vegstæði.

Í svörum Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags.19. mars 2004 kemur fram að það sé verklag hjá Vegagerðinni að leggja ekki veg á hættusvæði vegna grjóthruns, snjóflóða, veðurs eða annarra ástæðna ef unnt sé að komast hjá því. Framkvæmdaraðila þyki óásættanlegt að leggja nýjan veg um þekkt snjóflóða- og grjóthrunssvæði í Stapafelli og Botnsfjalli. Í minnisblaði Orion Ráðgjafar sem fylgdi svörum Vegagerðarinnar kemur fram að aðgerðir vegna hugsanlegrar snjóflóðahættu við vegi annars staðar á landinu hafi vafalaust tekið mið af þeim aðstæðum sem þar séu, þ.e. lítið landrými og litlir möguleikar til að færa veglínu til. Fram kemur í svörum Orion Ráðgjafar að líkurnar 33,4 af 10.000 (eða 0,334%), sem séu útreiknaðar



dánarlíkur einstaklings vegna snjóflóða á ári miðað við veglínu 1 og komi fram í matsskýrslu þýði að það séu um 16,7% líkur á því að einhver einstaklingur farist af völdum snjóflóða á líftíma vegarins sem sé áætlaður um 50 ár. Samkvæmt þessu sé endurkomutími dauðsfalla miðað við snjóflóð úr Botnsfjalli, um 300 ár miðað við veglínu 1 en um 360 ár miðað við veglínu 2. Endurkomutími dauðsfalla sé hér sambærilegt hugtak og notað sé við endurkomutíma snjóflóða, þ.e. hversu mörg ár líða að jafnaði á milli dauðsfalla af völdum snjóflóða á viðkomandi vegarkafli. Fram kemur að ekki sé um nein formleg tengsl að ræða á milli ásættanlegrar áhættu vegna snjóflóða á íbúðarbyggð eins og hún er skilgreind í reglugerð nr. 505/2000 um ofanflóð, og snjóflóða á vegfarendur sem aki um þjóðvegi landsins. Stjórnvöld hafi ekki sett fram hlutlæg og skýr markmið um hvað teljist ásættanleg áhætta vegna snjóflóða á vegfarendur á þjóðvegum en ljóst sé að skilgreining á þessum mörkum liggi hjá stjórnvöldum. Fram kemur að markmið útreikninga í fylgiskjali með matsskýrslu hafi verið að meta umfang áhættu vegfarenda m.t.t. forgangsroðunar þeirra kosta (veglína) sem valið sé á milli. Viðvera ökumanna sé aðeins styttri á veglínu 2 en veglínu 1 en það breyti ekki niðurstöðu um val á öruggustu veglínunni. Þar sem veglína 2 liggi inn á virkt snjóflóðasvæði á svipuðum stað og veglína 1 og skilgreining á viðmiðinu ásættanleg áhætta liggi ekki fyrir sé ekki hægt að segja að veglína 2 sé umtalsvert betri kostur en veglína 1. Í sérfræðiskýrslu um athugun á snjóflóðahættu komi skýrt fram hvaða veglínur séu besta kostur og hvaða veglínur séu verst kostur, m.t.t. áhættustigs og öryggis fólks.

#### 4.1.2 Grjóthrun

Í matsskýrslu kemur fram að undanfarin ár hafi verið fylgst með grjóthruni úr fjallshlíðum, en að nákvæm skráning hafi ekki verið gerð. Fram kemur að ætla megi að u.þ.b. 25 stórir steinar falli á ári hverju á veglínu 1.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að ekki sé gerð grein fyrir því í matsskýrslu hvort unnt sé að verja veginn grjóthruni með einhverjum aðgerðum, t.d. vegrás.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að við mat Orion Ráðgjafar á hættu vegfarenda hafi fyrst og fremst verið lögð áhersla á snjóflóðahættu og ekki gerðir sérstakir útreikningar á hættu vegna grjóthruns. Kostnaður varnaraðgerða vegna snjóflóðahættu og gróft mat á virkni þeirra hafi verið talin óásættanleg og með hliðsjón af því telji framkvæmdaraðili ekki ástæðu til að fjalla sérstaklega um aðgerðir til varna grjóthruni. Orion Ráðgjöf telji að breiðar rásir ofan vega hjálpi til að stemma stigu við grjótkasti inn á vegi. Hönnun rásanna þurfi þó að vera með þeim hætti að steinarnir missi sem mesta orku þegar þeir lendi í botni rásar og nái ekki að rúlla inn á veg. Með Botnsfjalli yrði slík rás nokkuð breið og rask á fjallshlíð yrði töluvert. Snjóflóðavarnargarður og rás með vegi myndi teljast ágætis grjótvörn en Vegagerðin vilji þó benda á að djúpar og krappar rásir dragi úr umferðaröryggi.

#### 4.1.3 Veðurfar

Í matsskýrslu kemur fram að bílar hafi fokið út af núverandi vegi án þess að um hálfu hafi verið að ræða og skráning slysa á vegakaflanum milli Grafar og Arnarstapa greini frá 1 tilviki útafaksturs á tímabilinu frá 1991-2001 en ljóst sé af frásögnum að þær hafi verið fleiri á fyrrnefndu tímabili. Samkvæmt upplýsingum frá heimamönnum og vindmælingum í Kolgrafafirði á Snæfellsnesi og með hliðsjón af almennum upplýsingum um fjöll geti vindhviður á núverandi vegstæði orðið snarpar undir Stapafelli í grennd við vegamótin upp á Jökulháls, fyrir mynni Kýrskarðs og undir Botnsfjalli. Fram kemur að staðbundin óveður og snarpar hviður við fjöll nái að jafnaði fremur skammt frá fjöllum. Lítið sé um mælingar sem styðjast megi við

þegar meta eigi hversu hratt vindstrengir og hviður fjari út er fjær dragi fjöllunum. Talið sé að á vegleið 4 verði minni líkur á snöggum vindáttarbreytingum sem vegfarendur lýsi á núverandi vegi. Skammt sé á milli leiðar 3 og 4, en ætla megi að vindstyrkur á leið 3 sé meiri en á leið 4. Leið 1 og 2 liggja saman við Stapafell, en við Botnsfjall liggja leið 2 fjær. Þar sem skammt sé milli leiða 1 og 2 við Botnsfjall sé óvíst hvort þar sé umtalsverður munur á vindafari. Í ljósi þess að algengara virðist að vindur sé hvassari og óstöðugri við Stapafell en Botnsfjall, sé ólíklegt að heildaráhætta umferðar vegna vinds sé umtalsvert minni á leið 2 en 1.

Fram kemur í matsskýrslu að framkvæmdaraðili telji að hætta á vindhviðum á akvegi minnki töluvert því lengra sem leið liggja fjær núverandi vegi. Ekki sé mikill munur á leið 3 og 4 með tilliti til veðurfars og færðar og sé það niðurstaða framkvæmdaraðila að leiðir 3 og 4 muni bæta umferðaröryggi töluvert í samanburði við leiðir 1 og 2 með tilliti til hvassviðris. Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að núverandi vegstæði sé nálægt bröttum hlíðum og því verði ekki raunhæft að draga úr vindhraða með gróðri eða einföldum jarðvegsframkvæmdum. Vegskáli myndi hlífa umferð fyrir vindi og hálfu, og þá væntanlega um leið ofanflóðum og grjóthruni. Leið 3 og 4 liggja hins vegar um sléttlendi og því verði auðveldara að draga þar úr vindhraða með gróðri og/eða jarðvegi.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telji það álitamál hvort að hætta vegna hvassviðris verði ekki enn fyrir hendi á veglínunum 3 og 4 því að styrkur vindhviða minnki einungis um rúmlega 20 % við færslu vegarins um Klifhraun.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram sérfræðingur hafi verið fenginn til að meta aðstæður á svæðinu m.t.t. vinda og hvort að minni hætta væri á vindhviðum á veglínunum 2, 3 og 4. Ljóst sé að talsverð hætta vegna vindhviða sé á núverandi vegi og sé það niðurstaða sérfræðings að leiðir 3 og 4 séu öruggari m.t.t. veðurs. Mikið dragi úr vindstyrk fjæri fjallshlíðinni og sé það jafnframt mat sérfræðings að styrkur snörpustu hviðana í vestlægum áttum sem lendi á fyrirhuguðum vegi yfir Klifhraun (lína 4) yrði að jafnaði 70–80 % af styrk hviðanna á núverandi vegi undir Stapafelli. Einnig telur framkvæmdaraðili að á veglínu 3 verði að líkindum minna um miklar og snöggar vindáttabreytingar og að tilfærsla vegar skv. leið 3 sé afgerandi fyrir umferðaröryggi. Framkvæmdaraðili ítreki að á vegleið 2 verði ekki marktækar breytingar á veðuraðstæðum s.s. vegna snögggra breytinga á vindstyrk og vindátt í samanburði við núverandi vegleið. Bendir framkvæmdaraðili einnig á að Veðurstofa Íslands geri í umsögn sinni ekki athugasemd við umfjöllun og mat sérfræðings í matsskýrslunni.

Í svörum Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 19. mars 2004 kemur fram að lágur tölur um útafakstur af völdum hvassviðris á umræddum vegkafla gefi til kynna að ekki eða í minna mæli sé farið um Útnesveg um Klifhraun vegna slæmra veðuraðstæðna en að hætta á útafakstri vegna hvassviðris sé lítil. Í slæmu veðri hafi vegfarendur því farið um Hellissand til og frá Hellnum / Arnarstapa og telji Vegagerðin samgöngur við slíkar aðstæður ófullnægjandi. Fyrirnefnt sé í samræmi við frásagnir heimamanna sem hafi bent á að við lélegar veðuraðstæður sé vegurinn um Klifhraun ekki öruggur.

#### 4.1.4 Ferðamennska

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt Aðalskipulagi Snæfellsbæjar 1995-2015 sé fyrirhugað framkvæmdarsvæði ekki skilgreint sem útivistarsvæði. Fram kemur að Klifhraun sé eitt af þekktari hraunum á Snæfellsnesi, en teljist þó ekki til áfangastaða ferðamanna. Skerðing á hrauninu sem landslagsheild geti haft neikvæð áhrif á

upplifun ferðamanna. Framkvæmdirnar muni hafa í för með sér áberandi breytingu á landslagi, þó einkenni þess breytist ekki því að áhrif framkvæmda séu staðbundin og snúi fyrst og fremst að upplifun hrauns en ekki upplifun Snæfellsness í heild. Lítil eða engin breyting verði á aðgengi áfangastaða ferðamanna á svæðinu óháð því hvaða veglína verði valin og vegur í gegnum hraunið geti opnað fyrir aðgengi að Klifhrauni, sérstaklega ef komið verði upp áningarstað við veginn. Ljóst sé að umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma geti tímabundið truflað ferðamenn sem heimsæki Rauðfeldsgjá og muni efnistaka í hlíðum Botnsfjalls breyta útliti núverandi námu. Efnistaka við Rauðfeldsgjá verði utan mesta ferðamannatímabilsins til að draga úr áhrifum á ferðamenn. Áhrif framkvæmda á ferðamennsku verði lítil og muni lagning Útnesvegjar, burtséð frá veglínunni, ekki rýra gildi þessa svæðis eða eyðileggja landslagsheild utanverts Snæfellsness, komi til stækkunar þjóðgarðsins á Snæfellsnesi.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að Klifhraun sé í útjaðri þjóðgarðs þar sem hámarkshraði verði vart meiri en 70 km. Aðstæður séu þannig beggja megin Klifhrauns að réttlætjanlegt væri að minnka hönnunarhraða um hraunið. Gert sé ráð fyrir annarri landnýtingu og aukinni umferð ferðamanna um þetta svæði í framtíðinni. Markmið Vegagerðarinnar með framkvæmdinni ættu að nást með lægri hönnunarhraða en tilgreindur sé í matsskýrslu.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að til að draga úr aksturshraða á þjóðvegi þyrfti að leggja veg með kröppum beygjum sem neyði ökumenn til að hæga á sér. Þessi lausn kalli á enn umfangsmeiri framkvæmdir vegna veglagningu í Klifhrauninu og þar með aukist rask á hrauninu. Reynsla Vegagerðarinnar af umferðavenjum ökumanna sýni að ólíklegt sé að aksturshraði minnki þótt hönnunarhraði vegarins lækki. Því séu ákveðnar líkur á því að á stuttum vegkafla sem sé hannaður fyrir 70 km / klst, en vegurinn að öðru leyti hannaður fyrir 90 km / klst, aukist slyshætta. Þar af leiðandi er þessi lausn ekki í samræmi við markmið framkvæmdarinnar.

#### 4.1.5 Skipulag og landnotkun

Í matsskýrslu kemur fram að veglína 1, sem feli í sér endurbætur á núverandi vegi, sé samræmi við Aðalskipulagi Snæfellsbæjar 1995-2015, auk þess sem sýnd séu áform um framtíðarveg um Klifhraun samkvæmt veglínunni 4. Ennfremur sé gert ráð fyrir námu í Botnshlíð. Veglínur 2 og 3 og náma A í Rauðfeldsgjá séu ekki í samræmi við gildandi aðalskipulag og þurfi að breyta skipulaginu verði um veglagningu að ræða samkvæmt þeim veglínunum. Í matsskýrslu kemur fram að í aðalskipulagi sé lögð áhersla á takmörkun jarðrasks vegna viðkvæmra gróðursvæða og ferðamanna sem eiga leið um svæðið. Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að vegurinn fari ekki yfir göngu- og reiðleiðir samkvæmt skipulagi og að ætla megi að betri vegur þjóni auknum ferðamannastraumi og tryggi greiðari samgöngur um Útnesveg.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé á náttúruminjaskrá. Í tillögu Umhverfisstofnunar að náttúruverndaráætlun 2004-2008 sé lagt til að friðlýstur verði sá hluti svæðisins sem sé á náttúruminjaskrá en sé ekki hluti af þjóðgarðinum Snæfellsjökli eða öðrum friðlýstum svæðum.

#### 4.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að minjavörður Vesturlands athugaði hugsanlegar fornleifar á framkvæmdasvæðinu fyrir veglínunni 3 og á námusvæðum. Ekki hafi fundist merki um fornleifar á yfirborði aðrar en mógrafir og liggi fyrir leyfi frá Fornleifavernd ríkisins

til að raska þeim ef til þess komi. Leitað verði að öðru leyti eftir leyfi Fornleifaverndar ef raska eða hylja þurfi fornminjar við lagningu vegarins. Framkvæmdaraðili telji að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa engin eða lítill áhrif á fornminjar, óháð því hvaða veglína verði valin.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að einu fornleifarnar sem raskast munu vegna fyrirhugaðar framkvæmda séu mógrafir. Mógrafirnar hafi verið skráðar og staðsettar. Ekki sé talið nauðsynlegt að rannsaka mógrafirnar frekar og Fornleifavernd ríkisins fallist á að vegur verði lagður yfir mógrafirnar. Jafnframt kemur fram að stofnunin leggist ekki gegn því að vegur verði lagður yfir tréstock í Klifhrauni, verði veglína 4 fyrir valinu, sem sé merk heimild um nýsköpun frá fyrri hluta 20. aldar þó að hann teljist ekki til fornminja. Stofnunin telur þó mikilvægt að minjarnar verði mældar upp og skráðar áður en þær hverfi undir veg.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekkert sé því til fyrirstöðu að farið verði að tilmælum Fornleifaverndar ríkisins varðandi fyrrnefndan tréstock.

### 4.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

#### 4.3.1 Gróður

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að við framkvæmdir samkvæmt veglínu 1 verði lítill sem engin áhrif á gróður þar sem fylgt sé núverandi vegstæði að mestu leyti. Ekki séu sjaldgæf gróðurfélög á fyrirhuguðu vegstæði Útnesvegur við Klifhraun nema gróðurfélagið klófífa og finnugur í snjóældamyri. Veglínur 2, 3, og 4 muni liggja yfir lítinn hluta þessa gróðurfélags við hraunið. Veglagning samkvæmt veglínunum 2, 3 og 4 muni raska mýrinni í Botni og megi sjá í töflu 3 umfang þeirrar röskunar. Mýrlendinu í Botni hafi þegar verið raskað og sé verndargildi þess ekki eins mikið og ef um óraskað mýrlendi væri að ræða. Engin háplöntutegund hafi fundist á áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar sem sé sérstæð á héraðs- eða landsvísu. Fram kemur að það sé mat Náttúrufræðistofnunnar Íslands<sup>3</sup> að fyrirhugaður Útnesvegur um Klifhraun og framkvæmdir honum tengdar muni ekki hafa mikil áhrif á gróðurfur á svæðinu en muni skerða mýrlendi sem njóti verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Tafla 3. Umfang röskunar mýrlendis (Byggt á matsskýrslu).

Veglína um mýrlendi	Stöðvabil	Röskun** (ha)	Hlutfall af heild*** (~80 ha)
2	13.360-14.760	12,4	15,5 %
3	13.360-14.400	9,0	11,3%
4	13.380-14.300	8,5	10,6

\*\* Reiknuð var vegalengd x 150 m samkvæmt leiðbeiningum Umhverfisstofnunar um röskun votlendis í hallamyri vegna veggerðar.

\*\*\* Umfang mýrlendis er aðeins gróflega áætlað út frá loftmynd og gróðurkort. Mat á hlutfallslegri skerðingu mýrlendis gefur því aðeins grófa vísbendingu um umfang röskunar og er líklega um ofmat að ræða.

<sup>3</sup> Fylgiskjal með matsskýrslu: *Gróður og fuglalíf við fyrirhugaðan Útnesveg um Klifhraun*. Kristbjörn Egilsson, o.fl., 2002.

Í matsskýrslu kemur fram að við uppgræðslu vegaxla verði stuðst við leiðbeiningar Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli og frágangur náma verði í samráði við Umhverfisstofnun. Fram kemur að Vegagerðin á Vesturlandi hafi á undanförunum árum unnið að endurheimt votlendis vegna fyrirhugaðra nýbygginga vega á Vesturlandi næstu ára. Votlendissvæði, sem nemi því svæði sem áætlað sé að raskist vegna fyrirhugaðrar vegalagningar, hafi nú þegar verið endurheimt. Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur fram að um endurheimt Kolviðarnestjarnar og tjarna við Staðarhús í Borgarbyggð sé að ræða. Á votlendissvæði verði lagður svokallaður fljótandi vegur til að raska sem minnst grunnvatnsstöðu og streymi í nágrenni vegarins.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með hliðsjón af álitni Náttúrufræðistofnunar Íslands<sup>3</sup> telji stofnunin að fyrirhugaður vegur og framkvæmdir tengdar honum muni ekki hafa umtalsverð áhrif á gróður.

#### 4.3.2 Fuglar

Í matsskýrslu kemur fram fuglalíf meðfram veglínu 3 hafi verið kannað sumarið 2002 ásamt sunnan og austan vegstæðis leiðar 3 og meðfram hlíð Botnfjalls m.a. á þeim svæðum sem efnistaka er fyrirhuguð. Fram kemur að ekki sé talið að sjaldgæfar tegundir haldi til á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Fyrirhugaður vegur muni skerða varplönd og því líklega valda einhverri fækkun fugla á svæðinu. Fram kemur að talið sé að veglínur 3 og 4 valdi líklega fækkun varpfugla en að áhrifin séu talin staðbundin og breyti ekki einkennum fuglalífs á svæðinu. Leið 2 liggja um mýri og hraun á lengri kafla er leiðir 3 og 4. Munur á áhrifum á fuglalíf muni þó verða lítill. Vegagerðin telur að leiðir 2, 3 og 4 komi til með að valda litlum áhrifum á fuglalíf en leið 1 engum eða mjög litlum áhrifum.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að í ljósi álits Náttúrufræðistofnunar Íslands<sup>4</sup> sé það mat stofnunarinnar að fyrirhugaður vegur og framkvæmdir tengdar honum muni ekki hafa mikil áhrif á fugla.

### 4.4 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

#### 4.4.1 Landslag

Í matsskýrslu kemur fram að Útnesvegur komi til með að liggja að mestu um hraunalandslag og mýrar sem séu jarðmyndanir og vistkerfi sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga. Mest áberandi áhrif á landslag verði vegna leiða 3 og 4, þar sem vegur muni liggja upp á hrikalega brún Klifhrauns þar sem hraunbrúnin sé um 8 m há. Ennfremur verði rask inni á úfnari kafla hraunsins vegna skeringa og fyllinga með lagningu vegar samkvæmt veglínu 3, en í heild muni leið 3 þó liggja um sléttara land en leið 4. Hraunið á suðurhluta veglínu 4 sé mjög úfið, brotið og gróft. Í nyrði hluta framkvæmdasvæðisins sé hraunið áberandi brotið og illfært og krefjist leið 4 mikilla skeringa og fyllinga, vegna hæða og lægða og ójafns yfirborðs hraunsins. Fram kemur að leið 2 muni liggja á um 500 m kafla með fram hraunbrún Klifhrauns, en hlífi hrikalegum hraunjaðrinum með því að sveigja frá honum og liggja upp á hraunið nálægt veglínu 1. Fram kemur í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands<sup>5</sup> um jarðminjar að Klifhraun með háum og bröttum

<sup>4</sup> Fylgiskjal með matsskýrslu: *Gróður og fuglalíf við fyrirhugaðan Útnesveg um Klifhraun*. Kristbjörn Egilsson, o.fl., 2002.

<sup>5</sup> Fylgiskjal með matsskýrslu: *Útnesvegur á Snæfellsnesi-Klifhraun. Jarðminjar*. Helgi Torfason, 2003.

hraunjöðrum hafi hátt landslagsverndargildi og kappkosta eigi að endurbyggja fyrirhugaðan veg sem næst því svæði sem hann liggi nú um. Í skýrslunni kemur fram að þótt vegur sem lagður sé ofan á hraun skemmi lítið af berginu þá hafi slík framkvæmd mikil áhrif á landslagið. Í matsskýrslu kemur fram að við veglagningu samkvæmt veglínunum 3 og 4 muni verða mjög áberandi breyting á ásýnd Botns og Klifhrauns ennfremur verði vegur samkvæmt veglínu 2 áberandi og raski votlendi í Botni meira en leiðir 3 og 4 en hrauninu sjálfu aðeins lítillega. Óháð hvaða veglína verði valin verði þó ekki um grundvallarbreytingu á einkennum landslagheildar að ræða þar sem Klifhraun og Botn missi ekki einkenni sín. Fram kemur að mikilvægt sé að fella veginn vel að landi með því að draga úr hæð hans, djúpum skeringum og breiðum og háum fyllingum. Áhrif veglagningar á landslag verði lítil vegna leiðar 1, nokkur vegna leiðar 2 en talsverð vegna leiða 3 og 4. Fram kemur að fyrirhuguð efnistaka í námu B í Botnshlíð muni verða áberandi frá öllum veglínunum en útlit námunnar muni lítið breytast frá því sem nú sé. Náma A í lækjarfarvegi við Rauðfeldsgjá muni raska ásýnd þessa viðkomustaðar ferðamanna. Röskunin muni þó verða tímabundin því gengið verði frá námunni með því að slétta botninn og lækjar- og leysingarvatn muni með tímanum færa námusvæðið í náttúrulegt horf.

#### 4.4.2 Jarðmyndanir

Í matsskýrslu kemur fram að Klifhraun samanstandi af tveimur hraunum sem runnið hafi á nútíma úr gígum staðsettum ofan við og vestan við Botnsfjall. Hraunið njóti verndar skv. náttúruverndarlögum og skuli forðast röskun þeirra. Eldri hluti Klifhrauns sé ísúrt (andesít) hraun en slík hraun séu að jafnaði þykkari og úfnari með hærri hraunjaðra en basalt helluhraun eins og yngri hluti Klifhrauns. Andesíthraun séu fágæt landslagsform á landsvísu og líklega séu innan við 20-25 slík hraun hérlendis. Fram kemur að vegna fyrrnefndra ákvæða í náttúruverndarlögum og í ljósi þess hve sjaldgæft hraunið sé á landsvísu, sé það álit Náttúrufræðistofnunar Íslands<sup>6</sup> að rask vegna lagningu nýs vegar yfir Klifhraun sé ekki ásættanlegt nema að mjög vel rökstuddu máli. Að mati Náttúrufræðistofnunar sé veglína 2 besti kosturinn ef ákveðið verði að leggja ekki veginn samkvæmt veglínu 1, en m.t.t. veglína 3 eða 4 sé mælt með því að vegur verði færður frá úfnustu köflum hraunsins. Framkvæmdaraðili telur að áhrif veglína 1 á jarðminjar séu lítil, áhrif veglína 2 séu nokkur og áhrif veglína 3 og 4 á jarðminjar séu talsverð til mikil. Tafla 4 sýnir umfang röskunar við veglangingu vegleiða 2, 3 og 4 á Klifhraun.

Tafla 4. Umfang röskunar hrauns. (Byggt á matsskýrslu).

Veglína í hrauni	Stöðvabil	Hraun undir veg og skeringar	Öryggissvæði (ha)	Samtals (ha)	Hlutfall af heild* (~207 ha)
2	14.900 – 16.200	1,9	0,2	2,1	~ 1,0 %
3	14.400 – 16.000	3,2	0,2	3,4	~ 1,6 %
4	14.300 – 16.100	3,9	1,0	4,9	~ 2,4 %

\* Átt er við flatarmál Klifhrauns neðan við núverandi veg.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin geri annars vegar athugasemdir við leiðaval framkvæmdaraðila og hins vegar hvernig staðið verði að

<sup>6</sup> Fylgiskjal með matsskýrslu: *Útnesvegur á Snæfellsnesi-Klifhraun. Jarðminjar*. Helgi Torfason, 2003.

veglagningu um Klifhraun. Umhverfisstofnun vilji benda á að vegagerð um úfið apalhraun sé óafturkræf aðgerð. Sú vegagerð sem framkvæmdaraðili áformi um Klifhraun hafi í för með sér verulega röskun á háum og bröttum jaðri hraunsins en hraunið hafi að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands hátt landslagsverndargildi. Fram kemur að athugasemdir Umhverfisstofnunarinnar séu byggðar á lögum um náttúruvernd, einkum 37. gr. laganna, en þar sé kveðið á um að forðast skuli röskun eldhrauna eins og kostur sé og að þau skuli njóta sérstakrar verndar.

Framkvæmdaraðili fyrirhugi lagningu Útnesvegur um Klifhraun eftir leið 3 og verði vegurinn hannaður fyrir 90 km hámarkshraða. Meðfram hluta vegarins yfir hraunið sé gert ráð fyrir 10 m breiðu öryggissvæði, 5-6 metra skeringum í hrauninu og allt að 20.000 m<sup>3</sup> í efnistöku og efnisvinnslu. Umhverfisstofnun telji ekki ásættanlegt hvernig framkvæmdaraðili áformi að standa að framkvæmdum í Klifhrauni. Veghæð sé of lág þegar að hraunjaðri sé komið og kalli á umtalsverðar skeringar í hrauninu enda sé hraunkanturinn um 8 metra hár á þessum stað. Stofnunin telur að keyra verði að efni í fyllingar til að hækka veginn og minnki þar með skeringar í hrauninu eða leggja þurfi veginn upp á hraunið þar sem jaðar þess sé lægri. Lækka beri hönnunarhraða í 70 km og þar með ætti að vera hægt að minnka öryggissvæði meðfram vegi. Hætta á snjósöfnun ætti að minnka samfara hækkun vegar yfir landi og þar með draga úr þörf fyrir skeringar. Umhverfisstofnun telur að framkvæmdaraðili eigi ekki að reyna að ná massajafnvægi milli fyllinga og skeringa á jafn viðkvæmum stað og um ræði. Sneiða ætti hjá hraunhólum við stöð 14.800 og keyra ætti að fyllinga- og burðarlagsefni í stað þess að sækja efni í skeringar í hólinn eins og fyrirhugað sé. Efnistaka og vinnsla í hrauninu sé ekki ásættanleg og þar sem slétta þurfi allstór athafna- og haugsvæði sé ljóst að efnisvinnsla á þessum stað muni kalla á enn frekara rask en það sem ráðgert sé með fyrirhugaðri efnistöku í hrauninu. Umhverfisstofnun telur að flutningsleiðir frá fyrirhuguðum efnistöku staðum í Botnshlíð og við Rauðfeldsgjá að veglínnum séu ekki það langar að þörf sé á að ráðast í efnistöku í hrauninu eins og ráð sé fyrir gert.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að veglagning sem fyrirhuguð sé um Klifhraun samkvæmt leið 3 valdi verulegum óafturkræfum áhrifum. Stofnunin fallist ekki á að það geti talist mótvægisáðgerð að fella fyrirhugaðan veg um Klifhraun að landinu með þeim hætti sem framkvæmdaraðili ráðgeri. Í besta falli sé um mótsögn að ræða þar sem Umhverfisstofnun hefur talið að óásættanlegt rask sé samfara þeirri vegagerð sem fyrirhuguð sé um hraunið. Ef ráðist verði í fyrirhugaða vegagerð yfir Klifhraun verði frágangur núverandi vegsvæðis að vera meðal mótvægisáðgerða, sem fæli í sér að fjarlægja veginn eða jafna hann út allt eftir aðstæðum, sem og val veglínu og hönnun vegar yfir hraunið þar sem markmiðið væri að lágmarka rask eins og kostur sé.

Umhverfisstofnun bendir á að ósamræmi ríki í matsskýrslu varðandi stærð öryggissvæðis. Ýmist sé það talið 10 m eða 7 m og ýmist virðist breidd svæðisins vera mæld frá axlarbrún eða fláafæti. Stofnunin teji að Vegagerðin hafi ekki reynt að forðast röskun Klifhrauns eins og kostur sé með þeirri leið og hönnun Útnesvegur um Klifhraun sem kynnt sé í matsskýrslu. Umhverfisstofnun telur að veghönnun og ákvörðun um legu vega á þessu svæði eigi að taka mið af óafturkræfni vegagerðar um hraun. Talsvert svigrúm sé m.a. vegna takmarkaðrar umferðar til að laga veginn betur að landi og draga úr raski í hrauninu í stað þess að gera ítrustu kröfur um hönnunarhraða. Umhverfisstofnun taki undir þau sjónarmið Náttúrufræðistofnunar Íslands að leið 2 sunnan núverandi vegar sé langbesti kosturinn hvað áhrif á náttúruvarði ef breyta eigi veginum. Umhverfisstofnun telur að lagning Útnesvegur um Klifhraun muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér á landslagsheild og

jarðmyndun sem njóta skuli sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd, ef fyrirhuguð framkvæmd verði með þeim hætti sem lýst sé í matsskýrslu. Þær mótvægisáðgerðir sem lagðar séu fram muni ekki draga nægilega úr þeim áhrifum, í raun séu ekki til mótvægisáðgerðir sem dragi úr áhrifum þess rasks sem fyrirhuguð framkvæmd mun hafa í för með sér.

Í svörum Vegagerðarinnar er bent á að þó að leið 2 kunni að vera betri kostur en leið 3 m.t.t. áhrifa á Klifhraun uppfylli leiðin ekki öryggissjónarmiðin sem lagt hafi verið upp með við skilgreiningu framkvæmdarinnar. Þegar litið sé til allra þátta sem fjallað sé um í mati á umhverfisáhrifum sé það því niðurstaða Vegagerðarinnar að leiðir 3 og 4 séu mun betri kostir en leiðir 1 og 2. Leiðir 1 og 2 séu óásættanlegar m.t.t. öryggis og bættra samgangna. Fram kemur að mesta skering í Klifhrauni við leið 3 sé 5 m há á um 50 m kafla í hrauninu við stöð 14.500. Allt efni verði unnið á námusvæði, einnig það sem falli til við skeringar í hrauninu. Skeringar í hrauni séu ekki sökum efnisskorts, heldur vegna legu, veghæðar og þeirrar viðleitni að fella veg sem best að landinu. Vegagerðin muni hins vegar vinna og nota skeringarefni sem falli til við vegagerð en efnið verði keyrt á námusvæðin til frekari vinnslu. Þá sé það ítrekað að efni verði ekki haugsett í hrauninu heldur á námusvæðum. Gert sé ráð fyrir 7 m breiðu öryggissvæði og sé vegflái að jafnaði hluti öryggissvæðis og því verði áhrif öryggissvæðis minni en ætla mátti. Framkvæmdaraðili bendir á að varðandi skeringu við stöð 14.800 hafi val staðið á milli þess að skera í hraunhrygg norðan við veginn í stað þess að skera í hraunhrygg sunnan megin frá stöð 14.700 að stöð 14.900. Framkvæmdaraðili telur að hár uppbyggður vegur sé lakari kostur m.t.t. umferðaöryggis. Hvassara sé á uppbyggðum vegi sem valdið geti aukinni slysaheittu við útafakstur. Upphækkaður vegur kalli á mun breiðari vegfláa og fyllingar í hrauninu eða á vegrið sem framkvæmdaraðili telji hafa ákveðna ókosti í för með sér.. Efnistaka fyrir burðarlag og klæðningar í Botnshlíð og Rauðfeldargjá aukist verulega og yrði mjög áberandi. Mikil hækkun vegar yfir legu landsins hafi í för með sér að vegurinn verði mun sýnilegri og sjónræn áhrif mannvirkja því mun umfangsmeiri. Sú nálgun framkvæmdaraðila að leita massajafnvægis við lagningu í hrauninu krefjist minna efnis, valdi minna raski, sé öruggari og hafi minni sjónræn áhrif en tillaga Umhverfisstofnunar. Við val á vegstæði og útfærslu vegar hafi framkvæmdaraðili reynt að forðast röskun eins og hægt sé. Fram kemur að áform séu um að nýta efni úr núverandi vegi við byggingu nýs vegar. Þetta verði þó ekki ákveðið nema að undanförmu samráði við landeigendur og sveitarstjórn.

Í svörum Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 17. febrúar 2004 kemur fram að hraunkantur við austurjaðar Klifhrauns sé hár og brattur að jafnaði og með tilliti til umferðaröryggis sé ekki til ákjósanlegri staður en þar sem lagt sé til í matsskýrslu að leið 3 liggja upp á hraunkantinn. Framkvæmdaraðili telji því að við lagningu nýs vegar, sem uppfylli sett markmið með framkvæmdinni, verði óhjákvæmilegt að skera hraunið með þeim hætti sem fram komi í matsskýrslu. Þá vilji framkvæmdaraðili benda á að vegur sem lagður yrði ofan á hraun með þeim hætti sem Umhverfisstofnun leggi til í umsógn sinni kalli á töluvert rask á breiðu svæði á yfirborði hraunsins, þar sem hann verði almennt hærri og þar með taki fláar og öryggissvæði til stærra svæðis. Framkvæmdaraðili ítreki að ekki sé ráðgert sérstök efnistaka eða haugsetning í hrauninu en nokkuð efnimagn muni falla til vegna skeringa og verði notað í byggingu vegar. Framkvæmdaraðili vilji áréttu að skeringar séu ekki áætlaðar vegna efnisskorts eða langra flutningsleiða.

Í svörum Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 19. mars 2004 eru lögð fram gögn um mögulega hækkun vegar sem mótvægisáðgerð vegna skeringa í



hrauninu. Fram kemur að hægt sé að hækka veginn (leið 3) á um 800 m kafla við hraunkant Klifhrauns í Botni (u.þ.b. stöð 14.100 – 14.900) á þann hátt að verulega verði dregið úr skeringum á þessum kafla. Mesta hækkun vegar yrði um 3 metra frá því sem fyrirhugað hafi verið fyrir leið 3. Fram kemur að slík útfærsla vegarins sé ekki eins örugg fyrir umferð en upphafleg tillaga Vegagerðarinnar en samt sem áður ásættanleg í samanburði við leið 1 eða 2. Hún kalli á miklar fyllingar og töluverða breikkun vegfláa á umræddum vegkafla. Fyllingar muni aukast um 20.000 m<sup>3</sup> og skeringar minnka um 13.000 m<sup>3</sup>. Við þessar magnbreytingar muni efnisþörf úr námu aukast um 33.000 m<sup>3</sup> og svæði vegna efnistöku stækka um 1-2 ha. Með hækkun vegar þurfi að setja vegrið á 200 m kafla upp hraunjaðarinn og því þurfi að breikka veg um 2,2 m á því svæði. Vegagerðin ítreki að slík útfærsla vegarins á leið 3 hafi í för með sér umfangsmeiri sjónræn áhrif þar sem hún breyti ásýnd hraunkantsins meira en upphafleg tillaga að veglínu 3.

Í frekari umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að ný útfærsla á veglínu 3 sem Vegagerðin leggi til frá stöð 14.100-14.900 staðfesti einungis það álit Umhverfisstofnunar að á þessum stað verði ekki lagður vegur án verulegra umhverfisáhrifa, ýmist í formi skeringa eða mikilla fyllinga sem bera muni umhverfi sitt ofurliði.

## 5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs vegarkafla á milli Grafar og Arnarstapa, samtals um 6,3 km að lengd í Snæfellsbæ. Um er að ræða endurbætur á núverandi vegi frá Gröf að ánni Sleggjubeinu en frá ánni eru lagðar fram 4 veglínur að syðri enda Stapafells, kostir 1, 2, 3 og 4, til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Veglína 3 er aðalvalkostur Vegagerðarinnar. Lengd leiða 1-4 er á bilinu 2,9 – 3,7 km eftir því hvaða leið verður farin. Fram kemur að vegurinn verði hannaður skv. staðli fyrir vegflokk C2 og hönnunarhraði sé miðaður við 80 – 90 km/klst, breytilegur eftir veglínunum. Meginmarkmið framkvæmdanna er að auka umferðaröryggi og tryggja samgöngur um Útnesveg. Áætlað er að framkvæmdir verði á tímabilinu 2004 til 2006 og áætlaður framkvæmdakostnaður á bilinu 145-175 milljónir króna.

### 5.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

#### 5.1.1 Snjóflóð og grjóthrun

Fyrir liggur, samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar, að núverandi umferð um fyrirhugað framkvæmdasvæði að vetrarlagi er um 30 bifreiðar á sólarhring og að áætlað er að hún aukist í 45 bifreiðar árið 2021. Samkvæmt frásögnum í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hafa snjóflóð fallið niður á og niður fyrir núverandi veg að meðaltali með nokkurra ára millibili. Gerðir hafa verið líkanreikningar til að skilgreina snjóflóðahættusvæði undir Botnsfjalli og Stapafelli. Ennfremur liggur fyrir, samkvæmt framlögðum gögnum, að það sé verkleið hjá Vegagerðinni að leggja ekki veg um svæði, sem sé þekkt snjóflóðahættu- og grjóthrunssvæði, þegar svigrúm leyfi lagningu vegar utan þeirra. Ekki sé raunhæft að koma upp varnarvirkjum til að draga úr áhrifum hugsanlegra snjóflóða á veglínur 1 og 2 vegna kostnaðar. Upphækkun vegar sem vörn gegn snjóflóðum feli í sér minna öryggi fyrir vegfarendur, samanborið við að leggja veg yfir Klifhraun samkvæmt veglínunum 3 og 4, sem talið er öruggt m.t.t. til snjóflóða og grjóthrunshættu. Áhætta vegfarenda sem ferðast eftir veglínunum 1 og 2 hefur verið metin með hliðsjón af snjóflóðasögu og reiknislegum gögnum, miðað við snjóflóð úr Botnsfjalli og eftir veglínunum 3 og 4 miðað við snjóflóð úr Stapafelli, en ekki er til skilgreining á ásættanlegri áhættu vegna snjóflóða fyrir vegfarendur á vegum eins og fyrir íbúðarbyggð sbr. reglugerð nr. 505/2000 um hættumat vegna ofanflóða. Með tilliti til áhættustigs hefur Vegagerðin lagt mat á hvaða veglínur væru öruggastar vegna hugsanlegra snjóflóða og eru veglínur 3 og 4 taldar þær öruggustu. Í umsögn Veðurstofu Íslands kemur fram að í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar sé tekið tillit til almennra sjónarmiða stofnunarinnar varðandi ofanflóðahættu og geri stofnunin ekki athugasemdir.

Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að veglagning í sem mestri fjarlægð frá fjallshlíð eins og á við um veglínur 3 og 4 sé almennt til þess fallin að koma alfarið í veg fyrir að samgöngutruflanir, slys eða manntjón verði af völdum snjóflóða og grjóthruns. Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur gögnum um snjóflóð verið safnað saman af Vegagerðinni og heimamönnum og er bent á að það sé í samræmi við vilja heimamanna að vegur verði lagður yfir Klifhraun, utan hættusvæða snjóflóða. Veglína 2 liggur utan þess svæðis þar sem nákvæm staðsetning snjóflóða úr Botnsfjalli er þekkt en á um 300 m kafla undir Smálækjahlíð liggur veglínin innan línu meðalgildis skriðlengda snjóflóða sem fundin er með

líkanreikningum, sem byggja á þekktum aftakaflóðum á Íslandi. Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar getur þessi lína gefið vísbendingar um hvert snjóflóð geti náð ef tilteknar aðstæður eru fyrir hendi en segir ekki til um líkur á snjóflóðum. Veglína 1 liggur nær Botnsfjalli og Smálækjahlíð og á um 400 m kafla um snjóflóðasvæði þar sem útlínur snjóflóða eru nokkuð vel þekktar og innan fyrrnefndrar línu meðalgildis á um 1200 m kafla. Við Stapafell eru bæði veglína 1 og 2 innan ofangreindrar línu meðalgildis skriðlengda snjóflóða á um 1000 m kafla, auk þess sem veglína 3 liggur á 300 m kafla innan línunnar og leið 4 á um 200 m kafla. Samkvæmt framlögðum gögnum er endurkomutími snjóflóa á veglínur 1 og 2 undir Stapafelli mun lengri en við Botnsfjall og telur Skipulagsstofnun að draga megi þá ályktun að lítil snjóflóðahætta sé fyrir hendi fyrir vegfarendur á vegi samkvæmt veglínunum 1 og 2 við Stapafell miðað við Botnsfjall og Smálækjahlíð.

Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt veglínunum 3 og 4 muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur miðað við núverandi veg með tilliti til umferðaröryggis og hætta af völdum snjóflóða og grjóthruns sé hverfandi. Að mati stofnunarinnar mun veglagning samkvæmt veglínunum 1 og 2 einnig hafa jákvæð áhrif á samgöngur miðað við núverandi ástand. Skipulagsstofnun telur að óvissa sé um umfang snjóflóðahættu á vegi sem lagður yrði samkvæmt veglínunum 1 eða 2 undir Botnsfjalli og að ekki hafi verið sýnt fram á að umferðaröryggi vegar samkvæmt veglínu 2 verði óásættanlegt. Fyrir hendi er þó ákveðin hætta vegna snjóflóða á um 300 m kafla úr Smálækjahlíð miðað við veg samkvæmt veglínu 2. Veglína 2 liggur utan þess svæðis undir Botnsfjalli þar sem nákvæm staðsetning snjóflóða úr fjallinu er þekkt og telur Skipulagsstofnun að auka megi öryggi vegarins með uppbyggingu hans og gerð breiðra rása á fyrrnefndum 300 m kafla við Smálækjahlíð, þar sem veglína 2 er innan línu meðalgildis skriðlengda snjóflóða. Skipulagsstofnun telur jafnframt að nokkur hætta sé til staðar fyrir vegfarendur miðað við veglínu 1 þar sem vegur samkvæmt þeirri veglínu liggur um snjóflóðasvæði þar sem nákvæm staðsetning snjóflóða er þekkt, auk þess að liggja á um 1200 m kafla innan línu meðalgildis skriðlengda snjóflóða. Að mati stofnunarinnar verður umferðaröryggi ekki ásættanlegt nema með nokkuð miklum varnaraðgerðum.

### 5.1.2 Veðurfar

Fyrir liggur að ekki eru til mælingar sem hægt er að styðjast við til að meta hversu hratt vindstrengir og hviður fjari út frá fjallshlíðum. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram það mat veðurfræðings að styrkur snörpustu hviðanna í vestlægum áttum, sem lendi á fyrirhuguðum vegi samkvæmt veglínunum 3 og 4 yfir Klifhraun verði að jafnaði 70-80 % af styrk hviðanna á núverandi vegi undir Stapafelli og að líkindum verði minna um miklar og snöggar vindáttabreytingar á vegi sem lagður verður yfir Klifhraun samkvæmt veglínunum 3 og 4. Ætla megi að ofangreindur munur skipti sköpum fyrir umferðaröryggi í meirihluta tilfella þegar vindur ógnar umferð.

Skipulagsstofnun telur, með hliðsjón af upplýsingum í framlögðum gögnum, að hvassviðri og vindhviður geti verið vegfarendum til trafala á öllum leiðum yfir Klifhraun. Skipulagsstofnun telur líklegt að draga muni úr hættu vegna vindhviða fyrir vegfarendur miðað við núverandi ástand verði vegur lagður samkvæmt veglínunum 3 og 4. Stofnunin bendir á að á 10 ára tímabili hafi verið skráð eitt tilvik þar sem bíll hafi farið út af núverandi vegi vegna hvassviðris þó að gera megi ráð fyrir að þau hafi verið fleiri samkvæmt upplýsingum um frásagnir þess efnis í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar. Í ljósi ofangreinds telur stofnunin að ekki sé unnt að líta svo á að hætta vegna hvassviðris á vegi samkvæmt veglínunum 1 og 2 sé ákvarðandi þáttur einn

og sér sem mælir með veglagningu samkvæmt veglínunum 3 eða 4. Skipulagsstofnun telur að með veglagningu samkvæmt veglínunum 1 og 2 sé áfram fyrir hendi nokkur hættu fyrir vegfarendur vegna vindhviða eins og við núverandi aðstæður en að draga megi úr líkum þess að bílar lendi utan vegar með uppsetningu vegriða eins og gert sé ráð fyrir þar sem fyllingar verði háar og farið verði yfir ár og ræsi.

### 5.1.3 Landnotkun og ferðamennska

Fyrir liggur að fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan svæðis á náttúruminjaskrá og í útjaðri Þjóðgarðsins á Snæfellsnesi. Í matsskýrslu er bent á að við veglagningu geti skerðing á Klifhrauni haft neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna á svæðinu en um leið opnað aðgengi að hrauninu þar sem Klifhraun sé ekki áfangastaður ferðamanna við núverandi aðstæður.

Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt veglínunum 2, 3 og 4 um óraskað hraunasvæði og lítt raskað votlendissvæði, auk rasks á efnistökusvæðum, muni hafa áhrif á upplifun ferðamanna sem leið eiga um svæðið. Að mati stofnunarinnar verða þessi áhrif meiri á framkvæmdatíma og eigi á því tímabili við um veglagningu samkvæmt veglínunum 1-4. Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt leiðum 3 og 4 sé líkleg til að hafa neikvæðari áhrif á upplifun ferðamanna sem leið eiga um svæðið en veglagning samkvæmt veglínunum 1 og 2 þar sem þær raska háum hraunkantinum á mun meira áberandi hátt, skerða landslagsheildina Klifhraun og liggja á lengri kafla um óraskað hraunsvæði.

## 5.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins hefur komið fram að einu fornleifarnar sem raskast munu vegna fyrirhugaðra framkvæmda séu mógrafir. Ekki sé talið nauðsynlegt að rannsaka mógrafirnar frekar.

Skipulagsstofnun telur að í ljósi fyrirliggjandi leyfis Fornleifaverndar ríkisins um röskun mógrafa vegna veglagningar sem þegar hafi verið skráðar, verði áhrif fyrirhugaðrar veglagningar á menningarminjar óverulegar, óháð vali á veglínunni.

## 5.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

### 5.3.1 Gróður

Fyrir liggur að veglínur 2, 3 og 4 muni liggja yfir lítinn hluta sjaldgæfra gróðurlenda og að veglagning samkvæmt fyrirnefndum veglínunum muni raska mýrlendi í Botni sem nýtur verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Skipulagsstofnun telur, í ljósi þess að Vegagerðin hefur nú þegar endurheimt votlendissvæði á Vesturlandi til jafns við það flatarmál sem raskast og með hliðsjón af því að staðið verður að veglagningu um votlendi með þeim hætti sem lýst er í kafla 4.3.1 í þessum úrskurði, þ.e. að lagður verði svokallaður fljótandi vegur til að raska sem minnst grunnvatnsstöðu og streymi í nágrenni vegarins, að veglagning samkvæmt veglínunum 2, 3, og 4 muni ekki hafa veruleg áhrif á gróður í för með sér. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að rask verði lágmarkað á framkvæmdatíma og uppgræðsla og frágangur raskaðra svæða verði með þeim hætti sem fjallað er um í kafla 4.3.1 í þessum úrskurði og í samráði við Umhverfisstofnun.

### 5.3.2 Fuglar

Fyrir liggur að fyrirhuguð veglagning skv. veglínunum 2, 3 og 4 mun skerða varplönd nokkurra fuglategunda og líklega valda fækkun varpfugla á svæðinu en ekki er um sjaldgæfar tegundir að ræða. Áhrifin verða því staðbundin og breyta ekki einkennum fuglalífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Í ljósi ofangreinds telur Skipulagsstofnun að áhrif veglagningar samkvæmt veglínunum 2, 3 og 4 á fuglalíf muni ekki verða veruleg.

### 5.4 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

Fyrir liggur að Útnesvegur kemur til með að liggja að mestu um hraunalandslag og mýrar sem eru jarðmyndanir og vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga. Í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands, sem er hluti af framlögðum gögnum Vegagerðarinnar, kemur fram að Klifhraun sé andesíthraun og slík hraun séu fágæt landslagsform á landsvísu. Hraunið, með háum og bröttum hraunjöðrum hafi hátt landslagsverndargildi og kappkosta eigi að endurbyggja fyrirhugaðan veg sem næst því svæði sem hann liggja nú um. Mest áberandi áhrif á landslag verði vegna veglína 3 og 4, þar sem vegur muni liggja upp á hrikalega brún Klifhrauns þar sem hún er um 8-12 m há. Ennfremur verður rask inni á úfnari kafla hraunsins vegna skeringa og fyllinga með lagningu vegar samkvæmt veglínu 3, en í heild muni veglínan þó liggja um sléttara land en leið 4.

Í umsögn Umhverfisstofnunar eru gerðar athugasemdir við leiðaval Vegagerðarinnar og bent á að sú vegagerð sem fyrirhuguð sé samkvæmt veglínu 3 um Klifhraun hafi í för með sér verulega röskun á háum og bröttum jaðri hraunsins. Umhverfisstofnun telji að veglagning sem fyrirhuguð sé um Klifhraun samkvæmt veglínu 3 valdi verulegum óafturkræfum áhrifum og stofnunin fallist ekki á að það geti talist mótvægisáðgerð að fella fyrirhugaðan veg um Klifhraun að landinu með þeim hætti sem ráðgert sé og í raun séu ekki til mótvægisáðgerðir sem dragi úr áhrifum þess rasks sem fyrirhuguð framkvæmd muni hafa í för með sér. Umhverfisstofnun taki undir þau sjónarmið Náttúrufræðistofnunar Íslands, sem fram komi í sérfræðiskýrslu með matsskýrslu, að veglína 2 sé langbesti kosturinn hvað áhrif á náttúrufar verði ef breyta eigi veginum. Umhverfisstofnun telur að lagning Útnesvegur um Klifhraun samkvæmt veglínunum 3 og 4 muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér á landslagsheild og jarðmyndun sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd, ef fyrirhuguð framkvæmd verði með þeim hætti sem lýst sé í matsskýrslu.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að ljóst sé að við veglagningu samkvæmt veglínunum 3 og 4 muni verða mjög áberandi breyting á ásýnd Botns og Klifhrauns. Ennfremur verði vegur samkvæmt veglínu 2 áberandi og raski votlendi í Botni meira en veglínur 3 og 4 en hrauninu sjálfu aðeins lítillega. Óháð vali á veglínu verði þó ekki um grundvallarbreytingu á einkennum landslagsheildar Klifhrauns að ræða. Bent er á að þó að veglína 2 kunni að vera betri kostur en veglína 3 m.t.t. áhrifa á Klifhraun uppfylli leiðin ekki öryggissjónarmið sem lagt hafi verið upp með við skilgreiningu framkvæmdarinnar.

Vegagerðin hefur lagt fram gögn um mögulega hækkun vegar sem mótvægisáðgerð vegna skeringa í hrauninu sem felur í sér mest um 3 m hækkun vegar samkvæmt leið 3 á um 800 m kafla við hraunkant Klifhrauns í Botni. Á þann hátt verði verulega dregið úr skeringum á þessum kafla en slík útfærsla sé ekki eins örugg fyrir umferð og upphafleg tillaga Vegagerðarinnar, en samt sem áður ásættanleg í samanburði við

veglínur 1 eða 2. Hún kalli á auknar fyllingar og breikkun vegfláa og aukna efnistöku af námusvæðum en minni skeringar. Slík útfærsla vegarins á veglínu 3 hafi hins vegar í för með sér umfangsmeiri sjónræn áhrif þar sem hún breyti ásýnd hraunkantsins meira en upphafleg tillaga að veglínu 3. Í frekari umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að ný útfærsla á veglínu 3 sem Vegagerðin leggi til staðfesti einungis það álit stofnunarinnar að á þessum stað verði ekki lagður vegur án verulegra umhverfisáhrifa, ýmist í formi skeringa eða mikilla fyllinga sem bera muni umhverfi sitt ofurlíði.

Skipulagsstofnun telur að fyrir liggi, samkvæmt framlögðum gögnum málsins, að veglagning samkvæmt veglínum 3 og 4 muni valda mjög miklum og óafturkræfum áhrifum á jarðmyndunina Klifhraun sem er fágætt landslagsform hérlendis, hefur hátt landslagsverndargildi, m.a. vegna hárra og brattrra hraunkanta og nýtur verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Skipulagsstofnun telur að ekki sé unnt að draga úr eða bæta fyrir neikvæð áhrif veglagningar á jarðmyndanir og landslag samkvæmt leiðum 3 og 4 þar sem vegur sé fyrirhugaður upp á 8-12 m háa eystri brún Klifhrauns. Með allt að 7 m breiðu öryggissvæði er um að ræða yfir 20 m breiða skeringu inn á hraunkantinn. Að mati Skipulagsstofnunar er Klifhraun vel afmörkuð landslagsheild og veglagning samkvæmt veglínum 3 og 4 sker þá heild á mun meira áberandi hátt en leið 2. Skörp skil eru á milli hárra brúna hraunsins og votlendis í Botni og gera þær andstæður það sérstaklega að verkum að sjónræn áhrif verða veruleg, verði þess freistað að leggja veg á umfangsmiklum fyllingum, samkvæmt nýrri útfærslu leiðar 3, upp á hraunkantinn til að draga úr allt að 5 m skeringum í kantinn. Skipulagsstofnun bendir á að með hliðsjón af staðsetningu fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis í útjaðri nýstofnaðs þjóðgarðs á utanverðu Snæfellsnesi sé ljóst að óröskuð svæði eins og Klifhraun hafi meira vægi, komi til stækkunar þjóðgarðsins í framtíðinni. Þegar hefur Hnausahrauni, norðaustan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis og Hellnahrauni, suðvestan þess, verið raskað með veglagningu.

Skipulagsstofnun tekur undir álit í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um jarðminjar, sem er fylgiskjal með matskýrslu, að rask vegna lagningar vegar yfir Klifhraun samkvæmt veglínum 3 og 4 sé ekki ásættanlegt nema að vel rökstuddu máli. Skipulagsstofnun telur að með hliðsjón af upplýsingum sem koma fram í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar um snjóflóðahættu á vegi sem lagður yrði samkvæmt veglínu 1, sé umferðaröryggi ekki tryggt, en að umferðaröryggi samkvæmt veglínu 2 sé ásættanlegt með ákveðnum aðgerðum sem fjallað er um í kafla 5.1.1 í þessum úrskurði. Að framansögðu telur Skipulagsstofnun ljóst að besti kosturinn við veglagningu með tilliti til áhrifa á jarðmyndanir og landslag sé veglagning samkvæmt veglínu 2. Þar er unnt að leggja veg upp á hraunið þar sem minni áhrif verða af veglagningu einkum á hraunbrún að austan og að öðru leyti með þeim hætti að vegurinn liggi á sem stystum kafla í hrauninu. Að mati stofnunarinnar liggur fyrir að veglagning samkvæmt veglínu 1 mun ekki hafa veruleg áhrif á jarðmyndunina Klifhraun þar sem hún fylgir núverandi vegstæði að mestu leyti en uppbyggður vegur á því svæði mun hafa nokkur sjónræn áhrif miðað við núverandi aðstæður. Skipulagsstofnun telur að vegur lagður samkvæmt veglínu 2 muni hafa nokkur, óafturkræf áhrif á Klifhraun en muni skerða hraunkantinn minna og raska hrauninu að mun minna leyti en veglagning samkvæmt veglínum 3 og 4. Að mati stofnunarinnar munu sjónræn áhrif veglagningar á votlendið í Botni verða töluverð við veglagningu samkvæmt veglínum 2, 3 og 4. Skipulagsstofnun telur að veglagning um Klifhraun samkvæmt veglínum 3 og 4 muni valda mjög miklum og óafturkræfum umhverfisáhrifum á jarðmyndanir sem ekki verði unnt að draga úr eða bæta fyrir með mótvægisáðgerðum, þar sem vegur liggur upp á eystri brún hraunsins. Ennfremur mun

veglagning samkvæmt veglínunum 3 og 4 hafa veruleg áhrif á landslagsheildina Klifhraun. Skipulagsstofnun telur að áhrif efnistöku á landslag og jarðmyndanir verði ekki veruleg en leggur áherslu á að staðið verði að efnistöku úr námum A og B eins og fram kemur í köflum 3.2, 4.4.1 og 4.4.2 í þessum úrskurði. Að mati stofnunarinnar skapar efnistaka úr opinni námu í Botnfjalli svigrúm til að ganga betur frá námunni og að hún verði minna áberandi í landslagi.

## 5.5 NIÐURSTAÐA

Vegagerðin hefur lagt fram veglínur 1-4 frá ánni Sleggjubeinu að syðri enda Stapafells til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar, auk endurbyggingar vegar frá Gröf að ánni. Skipulagsstofnun telur að helstu umhverfisáhrif fyrirhugaðs vegar lúti að umferðaröryggi og landslagi og jarðmyndunum á fyrrnefnda svæðinu. Skipulagsstofnun telur að allar framlagðar veglínur muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferðaröryggi miðað við núverandi aðstæður en með tilliti til snjóflóða- og grjóthrunshættu og hættu vegna hvassviðris liggi fyrir að veglínur 3 og 4, fjærst fjöllum séu öruggastar. Skipulagsstofnun telur að ekki hafi verið sýnt fram á í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að veglína 2 sé óásættanleg með tilliti til umferðaröryggis en að fyrir hendi sé nokkur hættu af völdum snjóflóða og grjóthruns. Veglína 2 liggur utan þess svæðis undir Botnsfjalli þar sem nákvæm staðsetning snjóflóða úr Botnsfjalli er þekkt þó að hún liggi á um 300 m kafla undir Smálækjahlíð innan línu meðalgildis skriðlengda snjóflóða sem fundin er með líkanreikningum. Skipulagsstofnun telur að unnt sé að standa þannig að veglagningu á fyrrnefndum 300 m kafla á veglínu 2 að umferðaröryggi með tilliti til snjóflóða og grjóthruns verði ásættanlegt, m.a. með uppbyggingu vegar og gerð breiðra rása. Að mati stofnunarinnar er snjóflóðahætta lítil á þeim kafla sem veglínur 1 og 2 liggja saman undir Stapafelli. Stofnunin telur að draga megi úr hugsanlegri hættu vegna hvassviðris á veglínu 2 með uppsetningu vegriða. Skipulagsstofnun telur að nokkur hættu sé fyrir hendi, vegna hugsanlegra snjóflóða og grjóthruns úr Botnsfjalli, verði vegur lagður samkvæmt veglínu 1 og minna svigrúm til aðgerða til að draga úr þeirri hættu en miðað við veglínu 2 en draga megi úr líkum þess að bifreiðir lendi utan vegar vegna hvassviðris með uppsetningu vegriða.

Skipulagsstofnun telur ljóst að veglagning samkvæmt veglínu 1 muni hafa minnst áhrif á jarðmyndanir og landslag en að jafnframt sé veglína 2 góður kostur m.t.t. til ofangreindra umhverfisþátta þar sem hún raskar hraunbrún Klifhrauns á kafla þar sem brúnin er tiltölulega lág. Stofnunin telur að veglagning samkvæmt veglínunum 3 og 4 hafi mjög mikil og óafturkræf áhrif á jarðmyndunina Klifhraun sem ekki verður unnt að draga úr eða bæta fyrir með mótvægisáðgerðum, einkum þar sem vegur liggur upp á háa brún hraunsins. Skipulagsstofnun telur að upphækkun vegar miðað við veglínu 3 við hraunkant á 800 m kafla um allt að 3 m, samkvæmt útfærslu sem Vegagerðin kynnti í matsferlinu, muni hafa veruleg áhrif á landslag vegna mjög umfangsmikilla fyllinga. Að mati stofnunarinnar verða áhrif efnistöku á landslag og jarðmyndanir ekki veruleg, verði staðið að efnistöku eins og fram kemur í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og fjallað er um í 3. og 4. kafla þessa úrskurðar. Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt vegleiðum 3 og 4 muni hafa meiri áhrif á upplifun ferðamanna vegna víðtækari ásýndarbreytinga óraskaðs hraunasvæðis en veglínur 1 og 2. Að mati stofnunarinnar mun veglagning ekki hafa veruleg áhrif á gróður, fugla og fornleifar, óháð vali á veglínu.

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að fallast á lagningu Útnesvegjar samkvæmt veglínunum 1-4. Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar verður að líta svo á að nokkur hætta sé fyrir hendi vegna snjóflóða, grjóthruns og hvassviðris á veglínunum 1 og 2. Samkvæmt framlögðum gögnum málsins er ljóst að veglagning samkvæmt veglínunum 3 og 4 muni hafa mjög mikil og óafturkræf áhrif á jarðmyndanir og veruleg áhrif á landslag. Í ljósi upplýsinga í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar, um að umferðaröryggi verði ekki tryggt verði vegur lagður samkvæmt veglínunum 1 og 2, telur stofnunin ekki forsendur til að leggjast gegn veglagningu samkvæmt leiðum 3 og 4 þrátt fyrir að þær hafi í för með sér skerðingu Klifhrauns.

Veglína 1 og 4 eru í samræmi við gildandi Aðalskipulag Snæfellsbæjar 1995-2015. Gera þarf breytingar á aðalskipulagi verði vegur lagður samkvæmt veglínunum 2 eða 3 og vegna efnistökusvæðis A í Rauðfeldsgjá. Samkvæmt 27. gr skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Snæfellsbæjar vegna framkvæmdarinnar. Leita þarf umsagnar Umhverfisstofnunar áður en veitt er framkvæmdaleyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem falla undir 37. gr. laga um náttúruvernd. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt skal liggja fyrir áætlun um efnistöku að fenginni umsögn Umhverfisstofnunar.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð veglagning Útnesvegjar frá Gröf að Stapafelli skammt norðan Arnarstapa í Snæfellsbæ samkvæmt veglínunum 1-4 muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Niðurstaða Skipulagsstofnunar byggir á því að uppfyllt verði það skilyrði sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar og að fylgt verði að öðru leyti þeirri framkvæmdatilhögun sem framkvæmdaraðili hefur lagt til og lýst er í matsskýrslu og 4. kafla þessa úrskurðar, ásamt mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í 4. og 5. kafla þessa úrskurðar.

## 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 Útnesvegjar frá Gröf að Stapafelli skammt norðan Arnarstapa í Snæfellsbæ samkvæmt veglínunum 1-4 með því skilyrði að Vegagerðin skilgreini öryggis- og framkvæmdasvæði þar sem fyrirhugaður vegur mun liggja um Klifhraun eins þröngt og kostur er, í samráði við Umhverfisstofnun.



## **7 KÆRUFRESTUR**

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 11. júní 2004.

Reykjavík, 5. maí 2004.

Hólmfríður Sigurðardóttir

Jakob Gunnarsson