

# VEGUR UM ARNKÖTLUDAL OG GAUTSDAL Í HÓLMAVÍKURHREPPI OG REYKHÓLAHREPPI

## Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

### 1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu vegar um Arnkötludal og Gautsdal í Hólmavíkurbhreppi og Reykhólahreppi, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðili:** Leið ehf.

**Framkvæmd kynnt í matsskýrslu:** Lagning um 25 km nýs vegar milli Króksfjarðar í Reykhólahreppi og Steingrímsfjarðar í Hólmavíkurbhreppi.

**Markmið framkvæmdar:** Að stytta vegalengdir milli norðanverðra Vestfjarða og höfuðborgarsvæðisins og auka um leið umferðaröryggi á þeirri leið. Einnig að bæta samgöngur á milli sveitarfélaganna á norðanverðum Ströndum annars vegar og Reykhólahrepps, Saurbæjarhrepps og Dalabyggðar hins vegar.

**Athugun Skipulagsstofnunar:** Þann 6. júní 2005 tilkynnti Leið ehf. framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 22. júní 2005 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu, Bæjarins besta og Skessuhorni og 23. júní 2005 í Fréttablaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 22. júní til 3. ágúst 2005 á skrifstofum Hólmavíkurbhrepps og Reykhólahrepps, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: [www.leid.is](http://www.leid.is) og [www.nave.is](http://www.nave.is). Leitað var umsagnar Hólmavíkurbhrepps, Reykhólahrepps, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Umhverfisstofnunar, Vegagerðarinnar og veiðimálastjóra. Á kynningartíma bárust 2 athugasemdir.

**Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:**

**Matsskýrsla:** Vegur um Arnkötludal og Gautsdal í Hólmavíkurbhreppi og Reykhólahreppi. Mat á umhverfisáhrifum. Leið ehf., Línuhönnun, Náttúrustofa Vestfjarða. Maí 2005.

**Sérfræðiskýrslur með matsskýrslu:**

Greinargerð um straumvötn í Arnkötludal, Gautsdal og Geiradal. Böðvar Þórisson, Þorleifur Eiríksson, Sigurður Már Einarsson. Náttúrustofa Vestfjarða, apríl 2005.

Gróðurfar í Arnkötludal og Gautsdal við fyrirhugað nýtt vegstæði. Arnlín Óladóttir. Náttúrustofa Vestfjarða, apríl 2005.

Fuglalíf í Geiradal, Bakkadal, Gautsdal og Arnkötludal. Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson. Náttúrustofa Vestfjarða, desember 2004.

Meningarminjar við nýtt vegstæði í Arnkötludal og Gautsdal í Hólmavíkurbhreppi og Reykhólahreppi. Ragnar Edvardsson. Náttúrustofa Vestfjarða, apríl 2005.

**Önnur gögn:** Svör Leiðar ehf. og Náttúrustofu Vestfjarða við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 19. júlí, 2., 4., 5., 11., 12 og 31. ágúst og 1. september 2005.

## 2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR

Umsagnir bárust frá:

Hólmavíkurbær með tölvupósti dags. 5. ágúst 2005.

Reykholahreppi með bréfi dags. 3. ágúst 2005.

Fornleifavernd ríkisins með bréfum dags. 15. júlí og 9. ágúst 2005.

Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 29. júní 2005.

Umhverfisstofnun með bréfi dags. 26. júlí 2005.

Vegagerðinni með bréfi móttakið 12. júlí 2005.

Veidimálastjóra með bréfi dags. 29. júní og tölvupósti dags. 31. ágúst 2005.

Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Engilbert Ingvarssyni með bréfi dags. 26. júlí 2005.

Hafdísi Sturlaugsdóttur og Matthíasi S. Lýðssyni með tölvupósti dags. 2. ágúst 2005.

## 3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

### 3.1 VEGLAGNING

Í matsskýrslu er kynnt lagning um 25 km nýs vegar milli Króksfjarðar og Steingrímsfjarðar um Gautsdal og Arnkötludal. Vegurinn mun liggja í Reykhólahreppi og Hólmavíkurbær. Um er að ræða veg í vegflokki C1 skv. staðli Vegagerðarinnar, um 7,5 m breiður með bundnu slitlagi og hönnunarhraði hans verður 90 km/klst. Leið 1, sem er valkostur framkvæmdaraðila, liggur frá Djúpvegi nr. 61 vestan við Hrófa í Steingrímsfirði, suður Arnkötludal að vestanverðu upp að Þröskuldi þar sem vegstæðið fer hæst í 367 m h.y.s. Síðan liggur vegurinn ofan í Gautsdal og þverar Gautsdalsá rétt neðan við upphafsdrög hennar og áfram austan árinna að Bakkaá og þverar ána áður en hann tengist Vestfjarðarvegi nr. 60 austan Geiradalsár, á sama stað og núverandi vegur um Tröllatunguheiði. Þrjár aðrar tengingar við Vestfjarðaveg í Króksfirði koma til greina: Leið 2-S tengist Vestfjarðavegi rétt vestan Geiradalsár, en leiðir 3-S og 4-S liggja að Gautsdalsvegi vestan árinna og síðan vestan Ingunnarstaða og tengjast þar Vestfjarðavegi. Í Arnkötludal er lagður fram annar valkostur við leið 1, leið 6-N, sem liggur austan Arnkötludalsár en tengist Djúpvegi í Steingrímsfirði á sama stað og leið 1.

Fram kemur að fyrirhuguð veglagning verði á vegum einkaaðila, Leiðar ehf., sem muni ljúka öllum nauðsynlegum undirbúningi að gerð vegarins svo og fjármögnun framkvæmdarinnar. Leið ehf. muni sjá um veghald vegarins en eftir atvikum í samráði við Vegagerðina. Til greiðslu útlagðs kostnaðar komi gjöld sem myndu verða innheimt af þeim sem fari um veginn og hugsanleg framlög frá opinberum aðilum.

Gert sé ráð fyrir því að vegurinn verði lagður í einum áfanga og áætlað að framkvæmdir geti hafist öðru hvoru megin við áramótin 2005/2006 og sé áætlaður framkvæmdatími eitt til eitt og hálf ár.

**Í umsögn Vegagerðarinnar** kemur fram að framkvæmdin sé á samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014 og sé þar fjárveiting til verksins og því eðlilegt að Vegagerðin sjái um fyrirhugaða veglagningu. Jafnframt séu í matsskýrslu ófullnægjandi rök fyrir því að leið 1 í Gautsdal og tenging við Vestfjarðarveg sé heppilegri en leið 2-S þar sem leið 1 sé um 20 milljónum kr. dýrari. Þá er bent á að óheimilt sé að tengja vegi og götur þjóðvegum nema að fenginni heimild Vegagerðarinnar.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að vinna við mat á umhverfisáhrifum hafi verið langt komin áður en ný samgönguáætlun hafi verið samþykkt á Alþingi en sú samþykkt breyti forsendum fyrir rekstri og byggingu vegarins. Kostir leiðar 1 umfram leið 2-S séu þeir að umferð um Vestfjarðaveg sé mun meiri frá suðri en frá vestri, ræktarland skerðist meira á leið 2-S, tenging við Vestfjarðaveg sé erfið vestan Geiradalsár vegna sjónlengda og snjóþunga við ána, auk þess sem allir landeigendur í Geiradal hafi mælt með leið 1. Ókostir leiðar 1 séu hins vegar lengri akstursleið fyrir íbúa í vestanverðum Reykhólahreppi til Stranda og hærri kostnaður.

### 3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að heildarefnisþörf sé áætluð um 700.000 m<sup>3</sup>, þar af sé reiknað með að um 280.000 m<sup>3</sup> komi úr alls 6 námum auk tveggja náma sem séu útvíkkaðar skeringar. Um 420.000<sup>3</sup> m muni koma úr skeringum. Námusvæðin hafi ekki enn verið rannsökuð ítarlega m.t.t. efnisgæða en hafi verið valin út frá sjónmati á notagildi efnanna til vegagerðar og staðsetningu veglínu með tilliti til flutningsvegalengda. Ítarleg rannsókn á námusvæðunum verði gerð á útboðsstigi og kunni niðurstöður rannsóknanna að leiða til þess að magn úr einstökum námum breytist.

**Svæði A.** Í matsskýrslu kemur fram að náma A sé í malarhjalla vestan Arnkötludalsár. Hjallinn sé lítt gróinn og afmarkist af klöppum í norðri og lækjarfarvegi í austri. Um það bil 6 – 7 m hátt stál sé sunnan á hjallanum, niður að árfarvegi. Flatarmál svæðisins sé um 25.000 m<sup>2</sup> og vinnsludýpi allt að 7 m. Áætlað efnismagn sé um 125.000 m<sup>3</sup> en gert er ráð fyrir að taka um 40.000 m<sup>3</sup> úr námunni. Leggja þurfi um 350 m langan námuveg frá leið 1.

**Svæði B.** Í matsskýrslu kemur fram að náma B sé í jökulruðningshjöllum norðan Arnkötludalsár, gegnt eyðibýlinu Arnkötludal. Veglína skv. leið 1 liggja um svæðið og séu talsverðar skeringar áætlaðar á því svæði sem sé mosagróið að hluta. Flatarmál svæðisins sé um 140.000 m<sup>2</sup> og vinnsludýpi áætlað 2 – 3 m. Heildarefnismagn svæðisins sé um 280.000 m<sup>3</sup> en gert sé ráð fyrir að vinna 50.000 m<sup>3</sup> úr námunni út frá vegstæðinu.

**Svæði C.** Í matsskýrslu kemur fram að náman sé í mosagrónu jökulruðningsholti ofan leiðar 1. Heildarflatarmál svæðisins sé um 100.000 m<sup>2</sup> en hægt verði að skipta því í tvö minni svæði. Áætlað vinnsludýpi sé um 3 – 4 m og heildarefnismagn svæðisins um 300.000 m<sup>3</sup> en gert sé ráð fyrir að vinna 50.000 m<sup>3</sup> úr svæðinu.

**Svæði D.** Í matsskýrslu kemur fram að náman sé utan í allmiklu klapparholti sem nefnt sé Þröskuldur. Holtið sé að hluta til mosagróið og liggja þunnt lag af lausu malarefni utan í því. Útvíkka megi skeringu á þessu svæði, bæði til að mæta efnisþörf og vegna hugsanlegrar snjósöfnunar. Náman verði unnin út frá veglínu út að jaðri að vestan en nægilega mikið til austurs til að minnka snjósöfnun á veginum. Magnið sem tekið verði fari nokkuð eftir því hvort bergið henti í burðarlög en áætlað sé að taka um 30.000 m<sup>3</sup> úr námunni.

**Svæði nr. 60.** Í matsskýrslu kemur fram að náman sé útvíkkuð skering í lítið klapparholt, um 50 m langt, 15 – 20 m breitt og 2 – 3 m hátt.

**Svæði nr. 62.** Í matsskýrslu kemur fram að náman sé skering utan í hlíð sem nefnd sé Strýta. Vegurinn liggja utan í mjög lítið gróinni skriðu. Hér sé reiknað með að útvíkka

skeringar til að fá efni í efra lag fyllingar og/eða neðra burðarlag. Gert sé ráð fyrir að taka samtals um 80.000 m<sup>3</sup> úr námum 60 og 62.

**Svæði E.** Í matsskýrslu kemur fram að náman sé á allmiklum melum sem séu að hluta grónir þunnum mosa. Heildarflatarmál svæðisins sé um 100.000 m<sup>2</sup> en hægt verði að skipta því í tvö minni svæði. Áætlað vinnsludýpi sé um 4 – 5 m og heildarefnismagn svæðisins sé um 400.000 m<sup>3</sup>. Gert er ráð fyrir að vinna um 30.000 m<sup>3</sup> úr námunni. Gert er ráð fyrir að vinna námu E grunnt þar sem stutt er líklega í grunnvatn.

**Svæði F.** Í matsskýrslu kemur fram að náman sé í malarhjalla í innanverðum Geiradal. Tröllatunguvegur liggja um hjallana sem séu að mestu ógrónir. Heildarflatarmál svæðisins sé um 60.000 m<sup>2</sup> en hægt verði að skipta því í tvö 30.000 m<sup>2</sup> svæði. Áætlað vinnsludýpi sé um 5 – 6 m og heildarefnismagn svæðisins um 320.000 m<sup>3</sup>. Námuvegur verði um núverandi Tröllatunguveg en síðan sé hægt að gera tengingu yfir í nýja veginn. Fram kemur að ekki sé gert ráð fyrir að vinna þurfi efni úr svæði F í innanverðum Geiradal.

**Í umsögn Vegagerðarinnar** kemur fram að ekki sé reiknað með efnistöku úr námu F en þrátt fyrir það sé hún talin með. Ekki sé gerð viðhlítandi grein fyrir nauðsynlegum námuvegi né umhverfisáhrifum af honum.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að efnistaka úr námu F sé hugsuð til vara ef erfitt reynist að vinna efni úr námu E. Til að taka efni úr námunni þurfi stutta vegtengingu frá spennistöð Orkubús Vestfjarða. Reiknað sé með að vinna námuna grunnt þannig að ásýnd landsins breyttist lítið.

### 3.3 AÐRIR KOSTIR

**Núllkostur.** Í matsskýrslu kemur fram að núllkostur þýði að ekkert verði af framkvæmdinni. Núverandi vegur milli Hólmavíkurhrepps og Reykhólahrepps liggja um Tröllatunguheiði, austan við fyrirhugaðan veg. Tröllatunguheiðarvegur sé einungis sumarvegur og ekki sé talið mögulegt að gera hann að viðunandi heilsársvegi og það vegstæði hafi því ekki komið til greina.

## 4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

### 4.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

#### 4.1.1 Áhrif á samgöngur og umferð

Í matsskýrslu kemur fram að búast megi við að ársumferð um fyrirhugaðan veg verði um 60 þús. bílar ef vegurinn verði byggður nú en að umferðarmagn verði um 90 þús. bílar á ári eftir 20 ár. Með fyrirhuguðum vegi skapist möguleikar á umferð milli byggða sem hafi verið takmarkaðir fram að þessu. Íbúar á þéttbýlisstöðunum Drangnesi, Hólmavík, Reykhólum, Krókfjarðarnesi og Búðardal hafi í viðhorfskönnun talið að heilsársvegur um Arnkötludal og Gautsdal myndi hafa jákvæð áhrif á samfélagið. Með betri samgöngum muni fjölbreytni atvinnutækifæra aukast og hagræðing verða í þjónustu og yfirstjórn sveitarfélaganna. Ferðaþjónusta myndi eflast með aukinni umferð samfara betri samgöngum og ferðamannatími

lengjast. Vegna styttingar vegalengda þá myndi flutningskostnaður til höfuðborgarsvæðisins minnka hjá sjávarútvegsfyrirtækjum við Drangnes og Hólmavík. Fram kemur að við fyrirhugaða vegalagningu muni vegalengdin frá Reykjavík til Hólmavíkur og þar af leiðandi til Ísafjarðar verði um 40 km styttri með því að aka Vestfjarðaveg nr. 60 um Bröttubrekku, Dali og fyrirhugaðan veg um Gautsdal og Arnkötludal, miðað við að aka Þjóðveg 1 um Holtavörðuheiði og síðan Djúpvæg nr. 61 frá Brú til Hólmavíkur.

Fram kemur að á báðum fyrrnefndum leiðum þurfi að fara um þrjá fjallvegi. Dalaleiðin liggja um Bröttubrekku (h.y.s. 403 m), Svínadal (h.y.s. 220 m) og fyrirhugaðan veg (h.y.s. 367 m), en hin leiðin um Holtavörðuheiði (h.y.s. 407 m), Stikuháls (h.y.s. 189 m) og Ennisháls (h.y.s. 253 m). Samkvæmt veðurfarsupplýsingum myndi vestari leiðin um Bröttubrekku, Svínadal og fyrirhugaðan veg verða oftár ófær en eystri leiðin um Holtavörðuheiði, Stikuháls og Ennisháls. Þannig megi reikna með að um 14% daga á vetri (okt.-apríl) verði einungis fært um síðarnefndu leiðina (þ.e. vestari leiðin lokuð) en um 3% daga einungis fært um fyrrnefndu leiðina og þ.m.t. fyrirhugaðan veg. (þ.e. eystri leiðin lokuð).

Fram kemur að helst megi reikna með mikilli snjósöfnun á fyrirhuguðum vegi frá Kýrsundi og upp að Þröskuldi sem sé hæsti kafla vegarins yfir sjávarmáli. Jafnframt megi reikna með nokkurri snjósöfnun frá þeim stað sem vegurinn þveri Gautsdalsá niður fyrir Strýtu og sunnan við Valshamar. Á einum stað liggja veglína fyrirhugaðs vegar undir brattri fjallshlíð Strýtu, þar sem hætta geti skapast af snjóflóðum. Þó hagi þannig til þar að ríkjandi vindátt sé meðfram hlíðinni þannig að ósennilegt sé að snjósöfnun verði það veruleg í hlíðinni að hætta geti skapast á snjóflóðum.

**Í umsögn Vegagerðarinnar** er bent á að nauðsynlegt verði að ráðast í endurbætur á veginum milli Brúar og Hólmavíkur hvort sem af veginum um Arnkötludal og Gautsdal verði eða ekki.

**Í svörum Leiðar ehf.** er tekið undir ábendingar Vegagerðarinnar um endurbætur og bent á að sumar af þeim endurbótum séu mjög knýjandi. Þó sé fullvíst að þær endurbætur verði ekki eins viðamiklar og dýrar þegar heilsársvegur sé kominn um Arnkötludal.

**Í athugasemd Hafdísar Sturlaugsdóttur og Matthíasar S. Lýðssonar** kemur fram að rök fyrir fyrirhugaðri veglagningu séu m.a. þau að stytta leiðina frá norðanverðum Vestfjörðum til höfuðborgarsvæðisins. Fjöldi vegfarenda noti hins vegar veginn suður Strandasýslu til að komast á Norðurland m.a. fari nær allur flutningur á sláturfé að hausti, en sauðfjárrækt sé stór búgrein í Strandasýslu. Einnig sé allt sláturfé af norðanverðum Vestfjörðum flutt suður Strandasýslu til slátrunar á Hvammstanga, Blönduós eða á Sauðárkrók. Það sé því ekki hægt að álykta að viðhald á veginum suður í Brú dragist verulega saman þó að nýr vegur komi um Arnkötludal. Jafnframt ber að geta þess að það þeir sem búa á svæðinu sunnan Hólmavíkur að Brú muni nota fyrrnefndan veg auk ferðamanna sem komi af Norðurlandi norður Strandir.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að í matsskýrslu sé gerð grein fyrir hvaða umferð sé líkleg til að flytjast frá veginum milli Brúar og Hólmavíkur á veginn um Arnkötludal. Þar sé gert ráð fyrir að öll umferð af Vestfjörðum norðanverðum til Norður- og Austurlands fari áfram umræddan veg eins og verið hafi en þar búi um 15-20% landsmanna. Einnig sé ljóst að íbúar á Ströndum sunnan Steingrímsfjarðar muni áfram aka hann á leið suður. Lagning vegar um Arnkötludal minnki ekki þörfina fyrir vegabætur á þessum vegi. Viðhald muni heldur ekki dragast saman nema með verulegum endurbótum á veginum og lagningu bundins slitlags.

**Í athugasemd Engilberts Ingvarssonar** kemur fram að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á margs konar samfélagslega þætti s.s. í byggða-, atvinnu-, mennta-, íþrótt-, félags-, heilbrigðis- og menningarmál. Það sé því brýnt hagsmunamál fyrir íbúa á norðanverðum Vestfjörðum sem og fyrirtæki og stofnanir að unnið verði að undirbúningi framkvæmdarinnar.

#### 4.1.2 Áhrif á umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að með nýrri leið milli Reykjavíkur og Ísafjarðar muni valin akstursleið frekar liggja um Vestfjarðaveg, um Bröttubrekku og Búðardal, yfir Gilsfjörð og eftir fyrirhuguðum vegi um Gautsdal og Arnkötludal til Hólmavíkur. Leiðin yfir Holtavörðuheiði að Brú í Hrutafirði og áfram Djúpveg um Strandir til Hólmavíkur myndi verða minna ekin. Mjög erfitt sé að meta umferðaröryggi leiðanna í heild en kaflinn frá Brú í Hrutafirði að Hólmavík sé mjög hættulegur. Þar hafi orðið 57 óhöpp á árunum 1991-1995 skv. gögnum Vegagerðarinnar og þar af 29 slys. Nær ógjörningur sé að bera leiðirnar saman af nákvæmni og því hafi einvörðungu verið metinn ávinningur vegna styttri vegalengda þegar mat var lagt á aukið umferðaröryggi.

**Í athugasemd Hafdísar Sturlaugsdóttur og Matthíasar S. Lýðssonar** kemur fram að í matsskýrslu sé talað um mjög hættulegan veg frá Brú til Hólmavíkur. Teknar séu 10 ára gamlar tölur en frá þeim tíma hafi umferð aukist um 50% (samkv. matsskýrslu) og slysum fækkað á sama tíma. Það séu u.þ.b. jafnmörg umferðaróhöpp á veginum Brú – Hólmavík eins og veginum Króksfjarðarnes – Búðardalur á árabílinu 1994-1999 þrátt fyrir að vegurinn frá Brú – Hólmavík sé mun lengri.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að við mat á aukningu umferðaröryggis sé eingöngu tekið tillit til vegalengdarstyttingar fyrir þá umferð sem líklegt sé að flytjist frá veginum milli Brú til Hólmavíkur á veginn um Arnkötludal. Miðað sé við frekar háa óhappatíðni vegna þess að slysaskráning bendi til að óhappatíðni á fyrirnendum vegi sé yfir meðaltali fyrir landið.

#### 4.1.3 Áhrif á landnotkun og skipulag

Í matsskýrslu kemur fram að vegur um Arnkötludal og Gautsdal sé ekki á staðfestu svæðisskipulagi Dalasýslu og Austur-Barðastrandarsýslu 1996-2012 og kalli framkvæmdin á breytingu á því og sé tillaga að breytingu í vinnslu. Röskun verði á ræktuðu landi í báðum hreppum með tilkomu fyrirhugaðs vegar. Skerðing ræktaðs lands á einstökum býlum eftir mismunandi leiðum sé áætluð eftirfarandi:

Leið 1. Ræktað land í landi Svarfhóls og Litlu-Brekku, um 1,8 ha.

Leið 2-S. Ræktað land í landi Ingunnarstaða, um 4 ha.

Leið 3-S. Ræktað land í landi Ingunnarstaða, 0,5-1 ha.

Leið 4-S. Ræktað land í landi Gautsdals, um 1,4 ha.

Fram kemur að áður en sótt verði um framkvæmdaleyfi verði gengið frá samningum við landeigendur og aðra þá sem hafi hagsmuna að gæta á svæðinu.

**Í athugasemd Hafdísar Sturlaugsdóttur og Matthíasar S. Lýðssonar** kemur fram að Arnkötludalur og Gautsdalur séu nýttir sem landbúnaðarland í dag, m.a. til beitar sauðfjár og hrossa, veiða, auk villtra dýra, sem nýti dalinn. Með vegagerð verði óhjákvæmilega breyting á þeirri landnýtingu. Því þurfi að gera grein fyrir hvaða mótvægisáðgerðum sé ætlað að vega upp þá röskun sem verði á núverandi landnýtingu, t.d. með veggirðingum og undirgöngum fyrir búfé. Fram kemur að væntanlegur vegur komi jafnframt til með að þvera tún á bænum Hrófá, en ekki sé getið um það í matskýrslunni.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að þar sem fyrirhugaður vegur muni rjúfa girðingar muni framkvæmdaraðili sjá til þess að afgirt beitarhólf haldist lokuðen ekki sé gert ráð fyrir undirgöngum. Varðandi túnskerðingu á Hrófá kemur fram að skerðing á ræktuðu landi verði u.þ.b. 1 ha.

#### 4.1.4 Áhrif á neysluvatn

Í matsskýrslu kemur fram að hitaveitu- og neysluvatnslagnir Ingunnarstaða liggi í gegnum Gautsdalsveg. Vatnsból verði ekki fyrir áhrifum en ganga þurfi frá lögnum í nýja veginn ef einhver af leiðum 2-S, 3-S og 4-S verði valin.

## 4.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að við vettvangskönnun hafi fundist 86 minjastaðir á athugunarsvæðinu. Nauðsynlegt sé að veglína verði lögð þannig að minjum stafi engin hætta af framkvæmdunum. Í þeim tilfellum sem framkvæmdaraðilar telji að ekki sé unnt að komast hjá því að raska minjum verði fengið álit Fornleifaverndar ríkisins um hvaða skilyrðum þurfi að fullnægja til að raska megi minjunum. Mikilvægt sé að allar minjar sem fundust við vettvangsathugun verði vel merktar áður en framkvæmdir hefjist svo þær verði ekki fyrir skemmdum við framkvæmdirnar. Þar sem hér sé um nýlagningu vegar að ræða séu talsverðar líkur á því að áður óþekktar fornminjar geti komið í ljós við framkvæmdirnar. Því sé mikilvægt að fornleifafræðingur verði til staðar til að hafa eftirlit með að áður óþekktum fornminjum verði ekki raskað.

**Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að við mat á hættu sem fornleifum geti stafað af vegaf framkvæmdum sé stuðst við ófullnægjandi flokkun. Einkum eigi þetta við þegar ekki sé gefin upp nákvæmari staðsetning fornleifa innan þess svæðis sem sé innan við 60 m frá veglínu. Það geti haft afgerandi áhrif á hættumat hvort fornleifar séu t.d. 5-10 m frá miðlínu vegar eða 50-60 m frá henni.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að við upphaflega varúðarflokkun hafi verið tekið mið af veghelgunarsvæði þar sem að ekki hafi verið ákveðið endanlegt vegstæði og veglínur ekki lagðar út. Þetta hafi verið gert í þeim tilgangi að afmarka stærra svæði en þjóðminjalög gefi tilefni til (20 m) þar sem endanlegt vegstæði geti hliðrast til um nokkra metra. Til viðbótar sé tekið hnit af öllum hugsanlegum minjastöðum og því hægt að segja til um með meiri nákvæmni í hversu mikilli hættu þeir séu í þegar endanlegri veghönnun verði lokið.

### Fornminjar á leið 1

*Arnkötludalur.* Í matsskýrslu kemur fram að á svæðinu frá Hrófá að Þröskuldi í Arnkötludal hafi fundist 30 minjastaðir. Fjórir þeirra séu grjóthlaðnar vörður innan við 60 m frá veglínu. Við bæjarstæði Vonarholts sé túngarður í veglínu og muni honum verða raskað við framkvæmdirnar. 18 minjar séu í 60-300 m fjarlægð frá veglínu. Engin þeirra teljist vera í hættu vegna framkvæmdanna en vestan Arnkötludalsár séu grjóthlaðin garðlög í nágrenni við vegstæðið.

Í umsögn **Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að ekki sé ljóst hvort vörðurnar lendi í vegstæðinu eða séu í það mikilli fjarlægð að hægt verði að forða þeim frá raski. Að mati Fornleifaverndar ríkisins sé nauðsynlegt að grafin verði skurður gegnum túngarðinn við Vonarholt áður en framkvæmdir hefjist til að kanna gerð hans og leita vísbendinga um aldur garðsins.

**Í svörum Leiðar ehf.** er fallist á tilmæli Fornleifaverndar ríkisins um að grafa könnunarskurð í gegnum túngarðinn við Vonarholt.

**Í athugasemd Hafdísar Sturlaugsdóttur og Matthíasar S. Lýðssonar** kemur fram að ekki hafi verið leitað til heimamanna til að fá upplýsingar sem tengdust fornleifum. Líklegt sé að í og við vegstæðið séu fornleifar sem ekki sé getið um í skýrslunni. Í Arnkötludal, sé talið að til forna, hafi staðið bærinn Gautsstaðir. Nú sjáist rústir af þessum bæ (tvö hús) og líklegt sé að þessar rústir séu í vegstæðinu. Munnmælasögur sem geymst hafi í héraðinu greini frá að eftir víg Hrófárbóndans, sem getið sé um í Fóstbræðrasögu hafi eftirför verið gerð og barist hafi verið við Víghól. Þeir 3 sem þá féllu hafi verið heygðir í svonefndri Dys. Dysin sem og Víghóll með fornum hleðslum séu nærri vegstæðinu.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að talað hafi verið við nokkra heimamenn, veglínur hafi verið gengnar og ólíklegt að óþekktar fornminjar séu í hættu nema þær sem kunni að vera í sléttuðum tünnum eins og getið sé um í sérfræðiskýrslu um fornleifar. Gautsstaðir, séu í 62 m fjarlægð frá leið 1 og 114 m frá leið 6-N. Minjarnar muni verða merktar og varðar sérstaklega ef þess reynist þörf. Dysin sé í rúmlega 100 m fjarlægð og verði hún merkt en ætti ekki vera í neinni hættu. Fram kemur að Víghóll sé rúmum 200 m (250-270 m) frá leið 1 og í rúmum 100 m (ca 140 m) frá leið 6-N. Þær hleðslur sem kunni að vera þarna séu því á varúðarsvæði 2 og í lítilli hættu en verði engu að síður merktar.

*Gautsdalur.* Fram kemur að frá Þröskuldi að Vestfjarðavegi í Króksfirði hafi fundist 25 minjastaðir, 6 þeirra séu í 60-300 m fjarlægð frá veglínu en hinir í meiri fjarlægð.

#### **Fornminjar á leið 6-N**

Í matsskýrslu kemur fram að leið 6-N, austan megin við Arnkötludalsá, fari yfir bæjarstæði Arnkötludals og séu minjastaðir þar í hættu ef sú leið verði fyrir valinu. Á þessari leið séu 5 minjar innan við 60 m frá veglínu. Þrjár þeirra séu útihús við Arnkötludal og tvær séu mögulegir minjastaðir, en vettvangsathugun hafi ekki getað staðfest eðli þeirra. Minjum stafi talsverð hætta af leið 6-N í Arnkötludal þar sem leiðin liggja nokkurn veginn yfir bæjarstæði Arnkötludals. Fram kemur að auk þess séu 7 minjastaðir í 60-300 m fjarlægð frá veglínu.

**Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að í sérfræðiskýrslu um fornminjar komi fram nákvæm staðsetning þeirra 5 minjastaða sem séu innan við 60 m frá veglínu en ekki hversu langt þeir séu frá vegstæðinu. Fornleifavernd ríkisins geti þar af leiðandi ekki lagt endanlegt mat á áhrif veglagningarinnar á fornleifarnar, fyrr en endanlegt vegastæði hafi verið sett út.

#### **Fornminjar á námusvæðum og leiðum 2S, 3S og 4S**

Í matsskýrslu kemur fram að í jaðri námusvæðis B séu tvö grjóthlaðin garðlög, annað leifar túngarðs en óvíst sé hvers eðlis hitt garðlagið er. Engir aðrir minjastaðir lendi innan námusvæða en 3 þeirra (B, C, F) séu nálægt bæjarstæðum og geti þeim stafað hætta af framkvæmdum.

**Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að ef ekki verði komist hjá raski á garðlögnum við námu B þurfi að kanna þau áður en til framkvæmda komi.

Í matsskýrslu kemur fram að tún hafi verið sléttuð í Gauts- og Geiradal á síðustu áratugum og sé líklegt að sléttuð hafi verið yfir allnokkrar rústir. Í Gautsdal séu engar sjáanlegar minjar sem lendi innan veghelgunarsvæðis. Leið 1 liggja á þannig svæði að ólíklegt sé að fornminjar leynist þar en þó sé ekki hægt að útiloka það. Leiðir 2-S, 3-S



og 4-S séu nálægt bæjarstæðum og þess vegna meiri líkur á að áður óþekktar fornminjar komi í ljós við framkvæmdir. Lítil umfjöllun sé í matsskýrslu um þessar leiðir þar sem fornleifar séu ekki í hættu nema óþekktar minjar leynist í sléttuðum túnum.

**Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að í matsskýrslu séu nokkrir staðir nefndir þar sem ekki sjáist minjar, aðallega vegna túnasléttunar, en líkur séu á að minjar leynist undir yfirborði. Á slíkum stöðum sé nauðsynlegt að fornleifafræðingur verði til staðar til eftirlits á meðan á framkvæmdum stendur. Komi fornleifar í ljós kann að koma til þess að stöðva þurfi framkvæmdir á meðan rannsókn fari fram á fornleifunum.

**Í svörum Leiðar ehf.** er bent á að í matsskýrslu komi fram að mikilvægt sé að fornleifafræðingur verði til staðar til að hafa eftirlit með að áður óþekktum fornminjum verði ekki raskað.

### 4.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

#### 4.3.1 Áhrif á gróður

Í matsskýrslu kemur fram að svæðið, sem fyrirhugaður vegur muni liggja um skv. leið 1, sé að stórum hluta óraskað land og muni fyrirhuguð framkvæmd því hafa mikil áhrif á gróðurfur á svæðinu. Þær tegundir og gróðurlendi sem séu á svæðinu séu algengar í nágrenninu og á landsvísu, og flestar þeirra aðlagðar raski. Smáir votlendisblettir muni hverfa eða þorna upp við framkvæmdirnar en þeim stærri megi hlífa, utan eiginlegs framkvæmdasvæðis, með því að leggja ræsi í vatnsfarvegi og lægðir. Leið 1 sé betri kostur en leið 6-N í Arnkötludal með tilliti til gróðurs. Muni þar mestu um víðáttumiklar og fjölbreyttar hallamýrar austan við Arnkötludalsá, alls um 20 ha af stærð en leið 6-N liggi þar um. Ósnortin hallamýri af þeirri stærð og fjölbreytni sem sé að finna í Arnkötludal sé afar sjaldgæf á Vestfjörðum, ef ekki einstök. Fram kemur að lítill munur sé á gróðurfari á vegtengingum við Vestfjarðarveg. Allar leiðirnar eigi það sameiginlegt að liggja yfir melholt og graslendi og muni þær hafa óveruleg áhrif á gróður. Fram kemur að engin sjaldgæf tegund eða tegund á valista hafi fundist í eða við fyrirhugaðar veglínur. Öll efnistökusvæði séu á lítt grónu eða hálfgrónu landi og séu þau gróðurlendi, s.s. mosagróður, algeng bæði í umhverfi framkvæmdasvæðisins og á landsvísu.

Fram kemur að talsvert jarðvegsrof og gróðureyðing sé á svæðinu, líklega vegna vindstrengja og þess hve jarðvegur sé grunnur og gljúpur sem leiði til þess að efstu lög jarðvegsins þorni á vaxtartíma. Frágangur vegstæðis og efnistökusvæða, uppgræðsla og tegundaval muni taka mið af þessum aðstæðum. Gæta þurfi þess að gróðurinn þoli aðstæður á svæðinu og jafnframt að ekki sé sáð þar á gengum tegundum, s.s. grastegundum sem muni yfirtaka náttúruleg gróðurlendi. Einnig þurfi að athuga að þar sem svo hátti til að framkvæmdasvæði sé lítt gróið og aflíðandi vilji oft verða óvarkár umferð verktaka á framkvæmdatíma. Framkvæmdasvæðið verði afmarkað til að koma í veg fyrir umferð utan þess þar sem gróður af þessu tagi sé sérstaklega viðkvæmur, bæði mosagróður og votlendi. Fram kemur að hófleg áburðargjöf á röskuð svæði og náttúrulegan gróður, umhverfis hið eiginlega framkvæmdarsvæði, geti eflt gróðurþekjuna og aukið fræregn og þar með virkað sem vönduð mótvægisáðgerð vegna þeirrar röskunar sem verði við framkvæmdina.

**Í umsögn Reykhólahrepps** er mælt með að leið 1 verði valin í norðurenda Arnkötludalsvegur enda hafi hún minni áhrif á gróður.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að ljóst sé skv. framlögðum gögnum að fyrirhuguð vegagerð um Arnkötludal og Gautsdal muni hafa í för með sér töluverð áhrif á votlendi. Ekki komi þó fram í matsskýrslu hver sé heildarstærð þess votlendis sem muni raskast við framkvæmdina. Fram kemur að tekið sé undir það álit sem fram komi í matsskýrslu að leið 1 sé betri kostur með hliðsjón af áhrifum á gróður en leið 6-N í Arnkötludal vegna áhrifa þeirrar síðarnefndu á ósnortna hallamýri austan við Arnkötludalsá. Samkvæmt gróðurúttekt Náttúrustofu Vestfjarða sé ekki verulegur munur á áhrifum valkosta vegtengingar við Vestfjarðarveg á gróður.

Umhverfisstofnun telji að setja beri það skilyrði fyrir framkvæmdum að endurheimt verði votlendi í stað þess votlendis sem raskist við framkvæmdina. Jafnframt telur stofnunin að við endanlega veggönnun eigi að leggja á það áherslu að draga sem mest úr áhrifum fyrirhugaðrar vegagerðar á votlendi. Umhverfisstofnun tekur undir þær ábendingar um mótvægisáðgerðir sem framkvæmdaraðili leggi til um áburðargjöf og uppgræðslu.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að votlendi af einhverju tagi, taki til um 20% af framkvæmdasvæði leiðar 1 eða um 5 km. Bein röskun votlendis verði því á nálægt 3 ha svæði á allri veglínunni. Auk þessa geti framkvæmdin haft áhrif á vatnsmiðlun og þar með votlendi umhverfis vegstæðið sjálft. Fram kemur að stærsta votlendið sem verði fyrir raski við veglagningu skv. leið 1 sé undir Hrafnabjörgum, um 20 ha að stærð. Það sé fremur snautt, fábreytt, stórþýft votlendi þar sem vatn renni hægt um svörðinn. Fyrirhugað vegstæði liggi neðarlega eftir endilöngu votlendinu og augljóst að ekki verði breyting ofan þess. Hins vegar þurfi að leggja ræsi til að viðhalda vatnsmiðlun niður fyrir vegstæðið. Ræsi af því tagi sem hér sé um að ræða þurfi að liggja nógu neðarlega til að jarðvatn geti átt framrás jafnt og þétt og fódrað þar með svæðið neðan vegar. Gróft og gegndreypt undirlag vegarins gæti einnig þjónað þessum tilgangi. Endurheimt votlendis snúi því fyrst og fremst að þýfðum viðar- og klóffumýrum. Leið ehf. sé ekki kunnugt um svæði sem væru heppileg til að endurheimta votlendi í stað þess sem skerðist.

**Í athugasemd Hafðísar Sturlaugsdóttur og Matthíasar S. Lýðssonar** kemur fram að gera þurfi grein fyrir áhrifum vegskurða á vatnsstöðu sem og hvernig skuli komið í veg fyrir jarðvegsrof þegar unnið sé í halla.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að á mestum hluta leiðarinnar sé ekki gert ráð fyrir að grafnir verði skurðir meðfram vegi, heldur verði einungs vegrásir. Skurðir verði helst grafnir þar sem farið sé um ræktað land þar sem grunnvatnsstöðu hafi þegar verið breytt.

#### 4.3.2 Áhrif á fugla

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaður vegur muni hafa nokkur áhrif á fuglalíf á svæðinu. Þéttleiki fugla sé meiri í hallamýrunum við leið 6-N en leið 1 í Arnkötludal auk þess sem fuglalíf sé þar fjölbreyttara. Fram kemur að gulönd og straumönd séu á valista og að Ísland sé eina varpland straumandar í Evrópu en aðrar tegundir fugla, sem séu á svæðinu, séu algengar á Íslandi. Engin sjaldgæf tegund ætti að verða fyrir áhrifum af staðsetningu veglína en þó sé hugsanlegt að leið 6-N liggi nærri straumandarvarpi við Arnkötludalsbæinn en þar hafi verið staðfest varp á árum áður. Lítil munur sé á áhrifum vegtenginga við Vestfjarðarveg á fuglalíf og muni þær líklega hafa óveruleg áhrif. Náma 60 sé rétt sunnan við Foss í Gautsdal en nálægt honum séu hugsanlegir varpstaðir gulandar. Efnistaka úr námu 60 ætti þó ekki að spilla mögulegum varpstað en framkvæmdir í námunni á varptíma geti spillt fyrir mögulegu varpi. Með því að hlífa votlendi og að gæta þess að framkvæmdir verði

ekki á viðkvæmum varpsvæðum yfir varptímamann megi lágmarka áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf. Fram kemur að sumarið allt sé viðkvæmur framkvæmdatími en ef lítið sé til sjaldgæfra tegunda þá sé hægt að taka nokkur svæði út. Gulöndin verpi frekar seint og hún geti verið með unga á ánum fram í september. Það sé því mikilvægt að framkvæmdir séu ekki á svæði frá Hrófá að Vonarholti í Arnkötludal og við Foss í Gautsdal frá maílokum og fram undir ágústlok. Hluti af leið 1 liggi nokkuð langt frá Arnkötludalsá og ættu framkvæmdir á þeim kafla ekki að hafa áhrif en aftur á móti sé náma A rétt við ána og hefði efnistaka þar á varptíma e.t.v. einhver áhrif. Leið 6-N liggi alveg við Arnkötludalsá og sé því allt sumarið viðkvæmur framkvæmdatími á þeirri leið.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að leið 6-N um Arnkötludal sé síðri kostur með tilliti til áhrifa á fuglalíf en leið 1. Stofnunin telji mikilvægt að farið verði að þeim tilmælum Náttúrustofu Vestfjarða að framkvæmdir verði ekki á svæðinu frá Hrófá að Vonarholti í Arnkötludal og við Foss í Gautsdal frá maílokum og fram undir ágústlok til að tryggja að ekki spillist varp tegunda á valista.

#### 4.4 ÁHRIF Á VATNAFAR OG LÍRÍKI STRAUMVATNA

Í matsskýrslu kemur fram að grunnvatnsflæði muni ekki breytast á svæðinu enda verði sett ræsi þar sem þess gerist þörf. Það yfirborðsvatn, sem renni í lækjum, verði veitt í gegnum nýja veginn í náttúrulega farvegi þar sem þeir séu fyrir hendi en að öðrum kosti verði leitast við að velja ræsum stað þar sem rofhætta sé lítil eða hverfandi. Þar sem vegur geti haft áhrif á aðrennsli að votlendissvæðum verði þéttleiki og gerð ræsa miðuð við að vatnsmiðlunin breytist eins lítið og kostur sé. Fram kemur að engin efnistaka sé fyrirhuguð í straumvötnum á svæðinu. Náma A sé nokkuð nálægt Arnkötludalsá og muni breyta ásýnd svæðisins við ána en ekki hafa áhrif á lífríki árinna. Náma F sé staðsett nokkuð nálægt Bakkaá en ætti samt lítil sem engin áhrif að hafa á lífríki hennar. Fram kemur að við hönnun ræsa þurfi einkum að taka tillit til þess að straumhraði í ræsunum verði ekki of mikill fyrir þá laxfiska sem nýti svæðið og að vatnsdýpi í ræsunum sé nægilegt og að þröskuldur myndist ekki við útfall úr þeim. Við framkvæmdirnar verði tryggt að ræsi verði fiskgeng á farleiðum laxfiska.

**Í umsögn veiðimálastjóra** eru ekki gerðar athugasemdir við fyrirhugaða framkvæmd enda verði ekki um efnistöku að ræða úr árfarvegum á svæðinu og að lögð verði áhersla á að ræsi og brýr á veginum verði vel fiskgeng.

**Í svari veiðimálastjóra** við fyrirspurn Skipulagsstofnunar kemur fram að eðlilegt sé að miða við að grugg berist ekki í fiskgengar ár frá 15. júní til 30. september þar sem fremur sé um síðgengna stofna er að ræða.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að tryggja verði að tillit verði tekið til þeirra ábendinga sem fram komi í matsskýrslu um áhrif ræsagerðar í matsskýrslu. Jafnframt telji stofnunin eðlilegt að framkvæmdir sem valdið geta gruggmyndun fari fram utan veiði- og hrygningartíma og að þær verði í samráði við embætti veiðimálastjóra.

**Í athugasemd Hafðísar Sturlaugsdóttur og Matthíasar S. Lýðssonar** kemur fram að Arnkötludalsá og Hrófá í framhaldi af henni séu laxveiðiár. Ef ráðist verði í vegagerð verði að gera þá kröfu við hönnun vegarins og einnig til verktaka að fyllstu varúðar verði gætt til að koma í veg fyrir að lífríki árinna raskist. Einnig að komið verði í veg fyrir eins og hægt sé að áin gruggist á framkvæmdartíma. Nokkrir lækir

renni í Arnkötludalsá sem vegurinn komi til með að þvera. Gæta verði þess að ræsi verði sett í farvegi lækjanna og þau verði nógu stór til að taka allt vatn þegar vex í lækjunum. Ófærugil hafi t.d. mjög vítt vatnasvið og geti vaxið mjög í því á skömmum tíma. Fram komi að fyrirhugað sé að nota vatn úr Arnkötludalsá til þvottar á efni. Nauðsynlegt sé að gera grein fyrir áhrifum þess á fiskistofna í ánni sem og áhrifum ræsagerðar í lækjum með tilheyrandi gruggi.

**Í svörum Leiðar ehf.** er ítrekað að engin efnistaka sé fyrirhuguð í ánum og notað verði verklag sem sé viðurkennt af veiðimálastjóra. Í matsskýrslu komi fram að talið sé mögulegt að mala efni í námu A og ná þar í burðarlagsefni. Til þess þurfi sennilega að þvo efnið ef hægt sé að taka vatn úr Arnkötludalsá. Við þvottinn sé hægt að koma í veg fyrir að gruggugt vatn berist beint út í ána með því að láta gruggið setjast til í tjörn eftir þvottinn. Við ákvörðun á stærð ræsa í nýja veginum hafi verið stuðst við loftmyndir en við endanlega hönnun verði stærð á öllum ræsum endurskoðuð miðað við aðstæður á staðnum. Því sé líklegt að þessar stærðir eigi eftir að breytast.

#### 4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í matsskýrslu kemur fram að engar jarðmyndanir hafi fundist á framkvæmdasvæðinu sem ástæða sé til að vernda sérstaklega. Þó hafi fundist surtarbrandsmyndanir fyrir framan Vonarholt eins og víða í Arnkötludal og Tungudal.

Fram kemur að áhrif á landslag, þ.e. ásýnd lands, hafi verið metið út frá heildaryfirbragði, meginþekju landsins, ferlum sem móti landið, stökum og sérstöku mikilvægi. Vegur skv. leið 1 liggir um mólendi og tún, mela og lyngmóa, klapparholt og ása með votlendisrönum. Þessar landslagsgerðir myndi eina landslagsheild sem sé vestfirskur dalur og sé algengt landslagsform á Vestfjörðum. Leiðin sé að mestum hluta á öröskuðu svæði og muni rjúfa áður nefnda landslagsheild. Röskun af vegagerð verði varanleg og sá skaði sem vegurinn valdi óafturkræfur. Þar sem áður nefnd landslagsheild sé algeng á Vestfjörðum sé verndargildið lítið og verði umhverfisáhrif þess að rjúfa heildina því að teljast lítil. Dregið sé úr áhrifum vegarins á landslag með því að fella hann að landslaginu. Leið 1 liggir með ásum og drögum og falli þannig tiltölulega vel að landslaginu. Leiðin skeri ekki landslagslínur sem séu þvert á veginn. Skeringar og fyllingar séu mestar á afmörkuðu svæði undir Strýtu í Gautsdal en um sé að ræða fremur lítið rask af þeirra völdum. Á því svæði hafi vegurinn jafnframt einna mest áhrif á landslagslínur á framkvæmdasvæðinu en á afmörkuðu svæði. Við Þröskuld sé reiknað með að útvíkka skeringar til að koma í veg fyrir snjósöfnun en þær verði einnig á afmörkuðu svæði og lítt áberandi. Fylling verði í farvegi Gautsdalsár en verði sennilega lítt áberandi og vegurinn verði að öðru leyti lítt áberandi frá sveitabæjum nema þá helst frá bænum Gautsdal. Leiðin skeri ekki yfirborðsheildir þar sem landslagið sé margbreytilegt og sjónræn áhrif á yfirborðsþekju því lítil. Leiðin fari ekki yfir sérstök einkenni í landslaginu eða á annan hátt landslag með sérstakt gildi. Í heildina séð verði vegurinn lítt áberandi og áhrif á landslag því lítil.

Fram kemur að Leið 6-N skeri hallamýri og hafi þar af leiðandi talsverð áhrif á yfirborðsþekju. Sunnan Gautsdalsár sé gert ráð fyrir allt að 8 m djúpum skeringum í gegnum holt á leið 3-S. Þær skeri ávalar línur holtsins og skeringarnar muni sjást frá heimreiðinni að bænum Gautsdal. Sama gildi um leið 4-S að því undanskildu að skeringar verði minni. Efnistaka muni hafa áhrif á yfirborðsþekju en öllu lífrænu efni verði haldið til haga og það nýtt í fláafleyga og jafnað yfir efnistökusvæði að

efnistöku lokinni. Áhrif á landslagslínur verði ekki miklar eftir að gengið hefur verið frá námunum í verklok.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að ekki sé ljóst af umfjöllun í matsskýrslu hvort hætta sé á að fyrirhuguð framkvæmd kunni að raska surtabrandsmyndunum sem skv matsskýrslu sé víða að finna í og við framkvæmdasvæðið. Fram kemur að við mat á verndargildi þeirrar landslagsheildar sem um ræði verði að taka tillit til hversu mikið sé eftir af slíkum landslagsheildum óröskuðum. Umhverfisstofnun telji að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa veruleg áhrif á landslag enda muni fyrirhugaður vegur að miklu leyti liggja um svæði sem sé tiltölulega lítt raskað. Umhverfisstofnun geti ekki tekið undir það álit sem fram komi í matsskýrslu að heildaráhrif framkvæmdarinnar á landslag verði lítil.

Umhverfisstofnun bendir jafnframt á að auk vegarins sjálfs geti efnistaka vegna framkvæmdarinnar haft töluverð áhrif á landslag. Stofnunin telji að ekki sé gerð nægjanleg grein fyrir efnistöku í matsskýrslu og því sé ekki hægt að meta hugsanleg áhrif efnistöku á landslag. Umhverfisstofnun telji óásættanlegt að ekki liggi fyrir lágmarksupplýsingar um áhrif efnistöku í matsskýrslu. Þegar efnistökuastaðir séu valdir ætti jafnframt að gera grein fyrir hvernig staðið verði að efnistöku og frágangi. Umhverfisstofnun bendir á að sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verði einna mest vegna skeringa og efnistöku. Stofnunin telji að of seint sé að gera grein fyrir þessum þáttum á útboðstíma þegar aðkoma umsagnaraðila sé engin. Jafnframt telji stofnunin að ekki sé hægt að vísa umfjöllun um þessi atriði til efnistökuáætlunar skv. 48. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, heldur þurfi að gera grein fyrir þeim með fullnægjandi hætti í matsskýrslu.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að jarðfræðingur hafi kannaði vegstæði vegar um Arnkötludal og Gautsdal m.t.t. jarðefna og jarðmyndana en ekki orðið var við surtarbrandslög í eða við vegstæðið. Þess beri þó að geta að mestur hluti vegstæðisins sé hulinn lausum jarðefnum. Ef surtarbrandslög komi fram í námum verði metið í hverju tilviki hvort námuvinnslu skuli haldið áfram, hún flutt til í námunni eða færð í aðra námu.

Fram kemur í svörum framkvæmdaraðila að efnistökuastaðir séu á frekar lítið áberandi stöðum í landslaginu. Einnig sé í matsskýrslu kveðið á um að gengið verði þannig frá námum að sjónræn áhrif þeirra á umhverfið verði lítil sem engin. Í matsskýrslu hafi verið tilgreint mögulegt heildarefnismagn í hverri námu og síðan hversu mikið af því sé ráðgert að nota í veginn. Þar sé einnig tilgreint hvernig náman verði unnin, þ.e. hvar verði tekið úr henni og hversu djúpt. Þannig sé t.d. fjallað um efnistöku úr námu B þar sem teknir verði um 50.000 m<sup>3</sup> að hún verði unnin út frá veginum sem liggi eftir henni endilangri. Miðað við að ekki verði tekinn nema u.þ.b. fimmtungur af tiltæku magni náí umfang námunnar vart út fyrir veghelgunarsvæðið.

**Í fyrirsögn Skipulagsstofnunar** dags. 25. ágúst, óskaði stofnunin eftir upplýsingum um mat framkvæmdaraðila á fjölda sambærilegra svæða á Vestfjörðum, sem fyrirhugðar framkvæmdir munu raska, sem séu enn óröskuð.

**Í svörum Leiðar ehf.** kemur fram að í næsta nágrenni séu dalirnir Gufudalur og Djúpidalur. Framarlega séu þeir óraskaðir eins og Gautsdalur og Arnkötludalur en búseta hafi verið og sé neðst í þeim. Framkvæmdaraðili hafi ekki á reiðum höndum fjölda óraskaðra dala en sem dæmi séu í Ísafjarðardjúpi eftirtaldir dalir óraskaðir fremst: Mjóifjörður (Heydalur, Botnsdalur), dalur inn af Skötufirði, Seljalandsdalur inn af Álftarfirði o.fl. Það sé því óhætt að segja að vestfirskir dalir sem séu óraskaðir eða lítið raskaðir (framarlega í þeim) séu algengir.

## 5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Leið ehf. hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs, um 25 km langs, vegar um Arnkötludal og Gautsdal í Hólmavíkurbæ og Reykhólahreppi. Leið 1, sem er valkostur framkvæmdaraðila, liggur frá Djúpvegi nr. 61, suður Arnkötludal að vestanverðu, ofan í Gautsdal og tengist Vestfjarðarvegi nr. 60 austan Geiradalsár. Þrjár aðrar tengingar við Vestfjarðaveg í Króksfirði koma til greina: Leið 2-S tengist Vestfjarðavegi rétt vestan Geiradalsár, en leiðir 3-S og 4-S liggja að Gautsdalsvegi vestan árinna og síðan vestan Ingunnarstaða og tengjast þar Vestfjarðavegi. Í Arnkötludal er lagður fram annar valkostur við leið 1, leið 6-N, sem liggur austan Arnkötludalsár en tengist Djúpvegi í Steingrímsfirði á sama stað og leið 1. Gert er ráð fyrir því að vegurinn verði lagður í einum áfanga og áætlað að framkvæmdir geti hafist öðru hvoru megin við áramótin 2005/2006. Áætlaður framkvæmdatími er eitt til eitt og hálf ár.

### 5.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

#### 5.1.1 Áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í umsögnum og athugasemdum hefur komið fram að þrátt fyrir að megintilgangur fyrirhugaðar veglagningar sé að stytta leiðina frá norðanverðum Vestfjörðum til höfuðborgarsvæðisins verði að benda á að fjöldi vegfarenda muni áfram nota veginn suður Strandasýslu frá Hólmavík að Brú til að komast m.a. til Norðurlands. Því verði nauðsynlegt að ráðast í endurbætur á veginum milli Brúar og Hólmavíkur hvort sem af veginum um Arnkötludal og Gautsdal verði eða ekki. Gerð er athugasemd við að niðurstöður séu ekki nægilega vel rökstuddar um að umferðaröryggi muni aukast umtalsvert með tilkomu fyrirhugaðs vegar miðað við núverandi aðstæður. Í athugasemdum hefur komið fram að fyrirhuguð framkvæmd verði til hagsbóta fyrir margs konar samfélagslega þætti á norðanverðum Vestfjörðum.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur verið bent á að fyrirhuguð veglagning komi ekki einungis til með að stytta vegalengdina frá norðanverðum Vestfjörðum til höfuðborgarsvæðisins um 40 km. Hún muni jafnframt tengja betur byggðir, auka fjölbreytni atvinnutækifæra og hagræðingu í rekstri og þjónustu. Frá Hólmavík þurfi eftir sem áður að fara um þrjá fjallvegi til höfuðborgarsvæðisins. Gera megi ráð fyrir að leiðin um Bröttubrekku, Svínadal og fyrirhugaðan veg verði ófær á vetrum í fleiri tilfellum en núverandi leið um Holtavörðuheidi, Stikuháls og Ennisháls.

Framkvæmdaraðili sé sammála að töluverð umferð verði áfram um veginn milli Hólmavíkur og Brúar og að endurbætur á þeim vegi séu knýjandi en þó ekki eins viðamiklar og dýrar þegar heilsársvegur verði kominn um Arnkötludal.

Framkvæmdaraðili hefur bent á að nær ógjörningur sé að bera saman umferðaröryggi á núverandi leið yfir Holtavörðuheidi að Brú og þaðan til Hólmavíkur og hins vegar um Bröttubrekku, Dali og fyrirhugaðan veg. Því hafi einvörðungu verið metinn ávinningur vegna styttingar vegalengda þegar mat var lagt á aukið umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur að líkleg jákvæð áhrif á samgöngur og umferð, með tilkomu nýs vegar um Arnkötludal og Gautsdal, verði fyrst og fremst betri og öruggari tenging byggða í Reykhólahreppi og Dalabyggð og Hólmavíkurbæ sem hafi síðan í för með sér ýmsa möguleika sem hafi jákvæð samfélagsleg áhrif fyrir sveitarfélögin. Þá liggur fyrir að vegalengd frá norðanverðum Vestfjörðum og Hólmavík til höfuðborgarsvæðisins mun stytta um 40 km miðað við núverandi aðstæður.

Skipulagsstofnun telur hins vegar ljóst að áfram verði töluverð umferð um núverandi

veg frá Hólmavík að Brú til Norðurlands og yfir Holtavörðuheidi. Með tilkomu fyrirhugaðs vegar munu íbúar beggja vegna vegarins í Reykhólahreppi og einkum í Hólmavíkurreppi, auk íbúa á norðanverðum Vestfjörðum og þeirra sem sækja svæðið heim hins vegar fá nýjan valkost. Að mati Skipulagsstofnunar mun fyrirhugaður vegur á þann hátt hafa jákvæð áhrif á samgöngur og umferð. Þó liggur fyrir að þar sem gera megi ráð fyrir að oftar verði ófært að vetri til um fyrirhugaðan veg en núverandi veg um Holtavörðuheidi og frá Brú til Hólmavíkur verði jákvæð áhrif veglagningarinnar minni en efni standa til. Skipulagsstofnun telur að framangreind jákvæð áhrif á samgöngur og umferð séu óháð því hvaða leið verði lögð til grundvallar veglagningu, þ.e. leið 1, leið 6N og leið 2S, 3S eða 4S.

Fram hefur komið í gögnum framkvæmdaraðila að þegar mat var lagt á aukið umferðaröryggi, með tilkomu fyrirhugaðs vegar, í samanburði við núverandi aðstæður, hafi eingöngu verið metinn ávinningur vegna styttingar vegalengdar. Þar sem ekki liggja fyrir nýlegar samanburðartölur um óhappa- og slysatíðni miðað við bifreiðafjölda annars vegar á núverandi leið yfir Holtavörðuheidi að Brú og þaðan til Hólmavíkur og hins vegar um Bröttubrekku, Dali og fyrirhugaðan veg telur Skipulagsstofnun erfitt að segja til um hvaða áhrif fyrirhugaður vegur komi til með að hafa á umferðaröryggi.

### 5.1.2 Áhrif á landnotkun

Fyrir liggur skv. framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að skerðing verður á ræktuðu landi, burtséð frá leiðavali og að gengið verði frá samningum við landeigendur og aðra þá sem hafa hagsmuna að gæta á svæðinu áður en sótt verður um framkvæmdaleyfi. Bent hefur verið á í athugasemd að þar sem fyrirhugað framkvæmdasvæði utan ræktaðs lands hafi verið notað sem beitarnland sauðfjár og hrossa þurfi að koma til aðgerðir til mótvægis þeirri röskun sem verður á núverandi landnýtingu.

Skipulagsstofnun telur að líta beri svo á að röskun eða skaði á túnum, beitilandi eða öðru nytjalandi til landbúnaðar fylgi fyrst og fremst afkomutengdur eða fjárhagslegur skaði. Stofnunin telur að umfjöllun um fébætur vegna slíks tjóns falli ekki undir málsmeðferð mats á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun tekur því ekki afstöðu til fjárhagslegra skaðabóta vegna tjóns af völdum fyrirhugaðrar framkvæmdar nema að því leyti að stofnunin telur ljóst að tryggja þurfi að hagsmunaaðilar fái viðeigandi bætur í einhverju formi. Verði gripið til mótvægisáðgerða s.s. uppsetningu nýrra girðinga eða annarra áðgerða leggur Skipulagsstofnun áherslu á að það verði gert í samráði við landeigendur.

## 5.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins voru gerðar athugasemdir við aðferðir við að meta hættu sem minjastöðum stafaði af fyrirhuguðum framkvæmum og m.a. að ekki lægi fyrir nákvæm staðsetning staðanna m.t.t. til fyrirhugaðs vegar og efnistökusvæða. Óvíst sé hvort 4 grjóthlaðnar vörður í Arnkötludal lendi undir vegstæði skv. leið 1 en grafa þurfi könnunarskurð í túngarð við Vonarholt áður en framkvæmdir hefjist við veglagningu skv. þeirri leið. Fornleifavernd ríkisins bendir jafnframt á að varðandi hugsanlega minjastaði í hættu við veglagningu skv. leið 6N geti stofnunin ekki gefið endanlegt mat á áhrifum veglagningar fyrr en endanlegt vegstæði hafi verið ákveðið. Bent er á að lítil umfjöllun sé um fornleifar við leiðir 2S, 3S og 4S og fram kemur það álit að nauðsynlegt sé að fornleifafræðingur verði viðstaddur til eftirlits þar sem

þannig hátti til að ekki sjáist minjar, m.a. vegna túnsléttunar, en líkur séu á að minjar leynist undir yfirborði. Þá þurfi að kanna garðlög við námu B verði ekki komist hjá að raska þeim.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur verið bent á að upphafleg varúðarflokkun um fornleifar hafi verið gerð í þeim tilgangi að afmarka stærra svæði en þjóðminjalög segi til um (20 m) þar sem endanlegt vegstæði geti hliðrast til um nokkra metra. Tekið er undir tilmæli Fornleifaverndar ríkisins um könnunarskurð í gegnum túngarðinn við Vonarholt og bent á að við leið 6N sé farið yfir bæjarstæði Arnkötludalsbæjarins og séu nokkrir minjastaðir í hættu. Fallist er á tilmæli Fornleifaverndar ríkisins um að fornleifafræðingur verði til staðar til eftirlits þar sem minjar geti leynst undir yfirborði. Framkvæmdaraðili bendir á að nauðsynlegt sé að veglína verði lögð þannig að minjum stafi engin hætta af framkvæmdunum. Mikilvægt sé að allar minjar sem fundust við vettvangsathugun verði vel merktar áður en framkvæmdir hefjist svo þær verði ekki fyrir skemmdum við framkvæmdirnar.

Skipulagsstofnun telur að veglagning skv. öllum leiðum kunni að hafa neikvæð áhrif á fornminjar. Koma megi í veg fyrir eða draga úr neikvæðum áhrifum með þeim mótvægisáðgerðum sem fjallað er um í kafla 4.2 í þessum úrskurði og með samráði við Fornleifavernd ríkisins fyrir og á framkvæmdatíma. Skipulagsstofnun telur að fornleifafræðingur þurfi að vera á vettvangi til eftirlits á þeim svæðum sem minjar geta leynst undir yfirborði vegna túnsléttunar, einkum í Gautsdal og Geiradal hvort sem vegur verður lagður skv. leið 1 eða tengingum 2S, 3S eða 4S. Þá þarf framkvæmdaraðili að fara eftir tilmælum Fornleifaverndar ríkisins og láta grafa könnunarskurð í gegnum túngarðinn við Vonarholt og kanna garðlög við námu B ef ekki verður komist hjá að raska þeim. Verði vegur lagður skv. leið 1 og komi í ljós við endanlegt val á veglínu að framkvæmdir muni raska vörðum á varúðarsvæði 1 á leiðinni frá Hrófá að Þröskuldi, ber framkvæmdaraðila að láta Fornleifavernd ríkisins vita. Jafnframt telur Skipulagsstofnun að hafa þurfi samráð við Fornleifavernd ríkisins um mótvægisáðgerðir komi í ljós að veglagning raski hugsanlegum minjastöðum verði vegur lagður skv. leið 6N.

### 5.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

#### 5.3.1 Áhrif á gróður

Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að leið 1 sé betri kostur með hliðsjón af áhrifum á gróður en leið 6N í Arnkötludal vegna áhrifa þeirrar síðarnefndu á ósnortna hallamýri. Bent er á að setja beri skilyrði um endurheimt votlendis í stað þess sem raskast við framkvæmdir og að öðru leyti eigi að leggja á það áherslu að draga úr áhrifum fyrirhugaðrar veglagningar á votlendi. Bent hefur verið á í athugasemd að gera þurfi grein fyrir hvernig skuli komið í veg fyrir jarðvegsrof þegar unnið sé á hallandi landi.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur verið bent á að veglagning skv. leið 1 sé að stórum hluta um óraskað land og muni hafa mikil áhrif á gróðurfur á svæðinu. Hins vegar séu tegundir og gróðurlendi algeng á svæðis- og landsvísu. Minni votlendisblettir muni skerðast á leið 1 auk þess liggi veglínun um 20 ha votlendissvæði sem sé tegundasnautt og fábreytt og leggja þurfi ræsi í gegnum veginn til að viðhalda vatnsmiðlun niður fyrir vegstæðið. Alls verði bein röskun votlendis af völdum veglagningar skv. leið 1 um 3 ha. Á leið 6N séu hins vegar víðáttumiklar ósnortnar hallamýrar, um 20 ha af stærð, sem séu nær einstakar á Vestfjörðum. Fram



kemur að framkvæmdaraðila sé ekki kunnugt um svæði, sem væru heppileg til að endurheimta votlendi í stað þess sem skerðist. Frágangur vegstæðis og efnistökusvæða muni taka mið af aðstæðum á svæðinu hvað varðar tegundaval. Framkvæmdasvæðið verði afmarkað til að koma í veg fyrir umferð utan þess, einkum þar sem gróður er sérstaklega viðkvæmur, s.s. mosagróður og votlendi.

Fyrir liggur að um 20% af framkvæmdasvæði leiðar 1 liggur um votlendi, eða á samtals um 5 km kafla. Stærsta votlendissvæðið sem raskast vegna leiðar 1, er um 20 ha, en það er fremur tegundasnautt, fábreytt og stórþýft skv. framlögðum gögnum. Skipulagsstofnun telur engu að síður að áhrif veglagningar skv. leið 1 verði töluvert neikvæð á gróður þar sem að leið 1 mun auk þess skerða annað lítt raskað gróðurlendi. Þó ber að líta til þess að ekki er verið að raska sérstæðum gróðri eða tegundum á valista heldur er um algeng gróðurlendi að ræða á svæðis- og landsvísu nema þar sem vegur mun liggja um votlendi. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar skv. leið 6N verði verulega neikvæð á gróður þar sem fyrirhuguð veglína fer um sérstakar og óraskaðar hallamýrar sem einnig eru um 20 ha að stærð, auk þess að raska öðru gróðurlendi. Skipulagsstofnun bendir á að auk þeirrar sérstöku verndar sem votlendi nýtur samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd er samkvæmt stefnumörkun stjórnvalda Velferð til framtíðar um sjálfbæra þróun í íslensku samfélagi til ársins 2020, alþjóðlegum samningum eða samþykktum s.s. Bernarsamningnum<sup>1</sup>, samningi um líffræðilega fjölbreytni<sup>2</sup> og Ramsarsáttmála<sup>3</sup> sem Ísland hefur fullgilt, mælt fyrir um varðveislu og endurreisn búsvæða sem eru í hættu eða hefur verið spillt, svo sem votlendis. Í ljósi ofangreinds telur Skipulagsstofnun nauðsynlegt að framkvæmdaraðili endurheimti votlendi til að bæta fyrir neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun telur því að framkvæmdaraðili þurfi að endurheimta votlendi á Vestfjörðum eða Vesturlandi hvort sem veglagning verður skv. leið 1 eða 6N, í samráði við hlutaðeigandi landeigendur og sveitarstjórnir, sem er a.m.k. til jafns að flatarmáli og allt það votlendi sem raskast eða verður fyrir áhrifum við fyrirhugaðar framkvæmdir. Áður en framkvæmdir hefjast skal framkvæmdaraðili bera áætlun um endurheimt votlendis undir Umhverfisstofnun.

Skipulagsstofnun telur að öðru leyti mikilvægt að viðhafðar verði þær mótvægisáðgerðir sem fram koma í kafla 4.3 í þessum úrskurði til að draga úr og koma í veg fyrir eins og kostur er neikvæð áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á gróður. Þannig þarf að setja skilyrði í útboðsgögn um umgengni um gróðurlendi, afmarka framkvæmdasvæði með skýrum hætti og koma í veg fyrir akstur vinnuvéla á grónum svæðum utan þess. Þá þarf frágangur og uppgræðsla raskaðra svæða að taka mið af því að komið verði í veg fyrir jarðvegsrof, jafnframt því sem að tegundaval við uppgræðslu þarf að taka mið af því gróðurtegundir þoli aðstæður og að ekki verði sáð ágengum tegundum, s.s. grastegundum, sem munu yfirtaka náttúruleg gróðurlendi. Skipulagsstofnun telur eðlilegt að frágangur og uppgræðsla raskaðra svæði verði í samráði við Umhverfisstofnun. Að mati Skipulagsstofnunar eiga ofangreindar áðgerðir við óhád því hvort vegur verður lagður skv. leið 1, leið 6N eða leið 2S, 3S eða 4S auk þess sem þessar áðgerðir taka einnig til efnistökusvæða. Með þeim mótvægisáðgerðum sem fjallað er um hér að framan telur stofnunin að áhrif

<sup>1</sup> Samningur um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu (Bernarsamningur). Sbr. auglýsing í C-deild Stjórnartíðinda nr. 17/1993.

<sup>2</sup> Sbr. 8. gr. samningsins um líffræðilega fjölbreytni, sbr. C-deild nr. 11/1995.

<sup>3</sup> Alþjóðleg samþykkt um votlendi sem hefur alþjóðlegt gildi, einkum fyrir fuglalíf (Ramsarsamþykkt). Sbr. auglýsing í C-deild Stjórnartíðinda, nr. 1/1978.

veglagningar skv. leiðum 1 og 6N á gróður verði ásættanleg en Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar skv. leiðum 2S, 3S og 4S og efnistöku á gróður verði ekki veruleg.

### 5.3.2 Áhrif á fugla

Fyrir liggur að fjölbreytni fugla og þéttleiki sé meiri í hallamýrum við leið 6N en við leið 1. Umhverfisstofnun telur að leið 6N sé síðri kostur með tilliti til áhrifa á fugla en leið 1. Samkvæmt framlögðum gögnum framkvæmdaraðila eru gulönd og straumönd þær válistategundir sem fundist hafa á og við framkvæmdasvæðið. Ísland er eina varpland straumandar í Evrópu og er hún ábyrgðartegund skv. skilgreiningu Náttúrufræðistofnunar Íslands<sup>4</sup>. Hugsanlegt er að leið 6N liggi nálægt straumandarvarpi og náma 60 í Gautsdal sunnan við Foss er nálægt varpstað gulandar. Skv. framlögðum gögnum framkvæmdaraðila ætti veglagning skv. leið 6N og efnistaka úr námu 60 ekki að spilla hugsanlegum varpstöðum en þó geti framkvæmdir á varptíma spillt varpi ofangreindra tegunda auk fleiri tegunda.

Skipulagsstofnun telur ekki líklegt að leiðir 2S, 3S og 4S komi til með að hafa neikvæð áhrif á fugla en ljóst er að einkum veglagning skv. leið 6N og efnistaka úr námu 60 kunna að hafa neikvæð áhrif á tegundir sem eru á válista. Skipulagsstofnun telur að draga meggi úr áhrifum á fugla með þeim aðgerðum sem kynntar eru í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila og í kafla 4.3.2 í þessum úrskurði m.a. með því að hlífa votlendi og að gæta þess að framkvæmdir verði ekki á viðkvæmum svæðum yfir varptímann. Skipulagsstofnun telur að frá maílokum og fram undir ágústlok eigi ekki að standa yfir framkvæmdir á viðkvæmum stöðum sjaldgæfra tegunda á varptíma þ.e. á svæði frá Hrófá að Vonarholti í Arnkötludal og við Foss í Gautsdal. Ennfremur í námu A við Arnkötludalsá og á þeim kafla leiðar 1 sem liggur næst ánni, auk framkvæmda á þeim kafla leiðar 6N sem liggur nálægt Arnkötludalsá að austan. Með þessum mótvægisáðgerðum telur Skipulagsstofnun að áhrif veglagningar, óháð veglínu, og efnistöku á fugla verði ásættanleg.

## 5.4 ÁHRIF Á VATNAFAR OG LÍFRÍKI STRAUMVATNA

Fyrir liggur, skv. framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að grunnvatnsflæði muni ekki breytast á svæðinu þar sem ræsi verði sett eftir þörfum. Þá verði yfirborðsvatni veitt um ræsi þannig að rofhætta verði hverfandi. Þéttleiki og gerð ræsa miðist við að vatnsmiðlun í votlendi breytist lítið þar sem vegur liggja um slík svæði. Við framkvæmdirnar verði tryggt að ræsi verði fiskgeng á farleiðum laxfiska.

Umhverfisstofnun telur að tryggja verði að fylgt verði því fyrirkomulagi sem fram komi í matsskýrslu þannig að ræsi skili því hlutverki sem getið sé um í matsskýrslu. Jafnframt telji stofnunin eðlilegt að framkvæmdir sem valdið geta gruggmyndun fari fram utan veiði- og hrygningartíma og að þær verði í samráði við embætti veiðimálastjóra. Í athugasemdum hefur verið bent á að við vegagerð þurfi að gæta fyllstu varúðar til að koma í veg fyrir að lífríki Arnkötludalsár raskist. Nauðsynlegt sé að gera grein fyrir áhrifum efnisþvottar í Arnkötludalsá á fiskistofna í ánni.

Framkvæmdaraðili hefur bent á að engin efnistaka sé fyrirhuguð í ánum og notað verði verklag sem sé viðurkennt af veiðimálastjóra. Tvær námur séu nærri ám sem geti breytt ásýnd svæðisins við þær en ætti samt lítil eða engin áhrif að hafa á lífríki

<sup>4</sup> Skýrsla NÍ um tillögur vegna náttúruverndaráætlunar. Ólafur Einarsson, Hörður Kristinsson, Kristinn Haukur Skarphéðinsson og Jón Gunnar Ottóson, Náttúrufræðistofnun Íslands, 2002.

þeirra. Bent er á að við efnisþvott sé hægt að koma í veg fyrir að gruggugt vatn berist beint út í Arnkötludalsá með því að láta gruggið setjast til í tjörn eftir þvottinn.

Skipulagsstofnun telur ólíklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir, óháð leiðarvali, muni hafa veruleg neikvæð áhrif á grunnvatnsflæði og flæði yfirborðsvatns í lækjum eða að rofhætta verði þar sem yfirborðsvatn rennur ekki í náttúrulega læk. Þessi niðurstaða stofnunarinnar byggir á að framfylgt verði þeirri verktilögun sem fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila og í kafla 4.4 í þessum úrskurði. Fyrir liggur að ekki verður um efnistöku að ræða úr straumvötnum og að unnt eigi að vera að tryggja við efnisþvott að grugg berist ekki í straumvötn til skaða lífríki. Engu að síður er ljóst að gera þarf ræsi undir veginn á nokkrum stöðum m.a. þar sem leið 1 þverar ár, s.s. Gautsdalsá og Bakkaá, sem óhjákvæmilega valda því að grugg getur borist í árnar. Auk þess eru tveir efnistökuastaðir skammt frá straumvötnum og getur efnistaka úr þeim haft áhrif á lífríki þeirra. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir muni ekki hafa neikvæð áhrif á lífríki straumvatna með þeim aðgerðum sem kynntar eru í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila og fjallað er um í kafla 4.4 í þessum úrskurði. Þessar aðgerðir miða að því að tryggja að straumhraði í ræsunum verði ekki of mikill fyrir laxfiska, vatnsdýpi í ræsunum verði nægilegt og að þröskuldur myndist ekki við útfall úr þeim. Í svari veiðimálastjóra við fyrirspurn Skipulagsstofnunar kemur fram að eðlilegt sé að miða við að grugg berist ekki í fiskgengar ár frá 15. júní til 30. september, þar sem fremur sé um síðgengna stofna að ræða.

Skipulagsstofnun telur því að í því skyni að koma í veg fyrir að lífríki straumvatna verði fyrir skaða þurfi framkvæmdaraðili, í samráði við veiðimálastjóra, að tryggja að grugg berist ekki í læk og ár frá tímabilinu frá 15. júní til 30. september.

## 5.5 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að við mat á verndargildi þeirrar landslagsheildar sem verður fyrir röskun vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar verði að taka tillit til þess hversu mikið sé eftir af slíkum landslagsheildum óröskuðum á svæðisvísu. Stofnunin telur að þar sem fyrirhugaður vegur muni liggja um svæði sem sé tiltölulega lítið raskað muni áhrif fyrirhugaðrar veglagningar á landslag verða veruleg.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur verið bent á að fyrirhugaður vegur skv. leið 1 liggja um landslagsgerðir sem myndi eina landslagsheild, sem kalla megi vestfirskan dal, en slíkt dalalandslag sé algengt á Vestfjörðum. Bent hefur verið á allmarga sambærilega dali á Vestfjörðum sem séu óraskaðir eða lítt raskaðir. Fram hefur komið að fyrirhuguð veglagning skv. leið 1 muni að mestu leyti verða á óröskuðu svæði og rjúfi þá landslagsheild sem svæðið myndi. Vegagerð á svæðinu valdi varanlegri röskun og áhrif hennar verði óafturkræf. Veglína liggja þó ekki þvert á línur í landslaginu heldur eftir ásum og drögum og falli þannig vel að landslaginu. Skeringar við veglagningu skv. leið 1 verði á afmörkuðum svæðum og ekki verði mikið rask af völdum þeirra. Allt að 8 m háar skeringar verði á leiðum 3S og 4S og leið 6N muni hafa talsverð áhrif á yfirborðsþekju þar sem leiðin skeri hallamýrar.

Fram hefur komið að ekki hafi orðið vart við surtarbrandslög í eða við vegstæðið en slíkar jarðmyndanir sé þó víða að finna í Arnkötludal og Gautsdal. Komi surtarbrandslög fram í námum þá verði metið í hverju tilviki hvort námuvinnslu skuli haldið áfram, hún flutt til í námunni eða færð í aðra námu.

Fyrir liggur að veglagning skv. leið 1, á alls 25 km kafla, verður um svæði sem er lítt raskað nema þá helst frá Valshamri að Vestfjarðavegi. Leið 6N mun liggja um svo til óraskað svæði í Arnkötludal langleiðina að Rönkufossi. Leiðir 2S, 3S og 4S munu hins vegar liggja um svæði sem bera yfirbragð byggðar í Gautsdal. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 1 í Arnkötludal vestan Arnkötludalsár og yfir í Gautsdal á landslag verði talsvert neikvæð þar sem áhrif veglagningar verða varanleg og óafturkræf á lítt raskað landssvæði. Stofnunin telur að áhrif leiðar 6N verði einnig talsvert neikvæð á landslag en leiðin mun liggja að hluta um sama svæði og leið 1 en austan Arnkötlúar. Að mati stofnunarinnar liggur þó fyrir að fyrrgreindar leiðir liggja ekki um svæði sem njóta verndar og að finna má víðáttumikil, sambærileg svæði á Vestfjörðum sem eru að mestu óröskuð. Skipulagsstofnun telur að ekki verði komist hjá því að skeringar og fyllingar á afmörkuðum svæðum verði áberandi. Stofnunin telur að til þess að draga úr sjónrænum áhrifum vegarins þurfi að viðhafða þær mótvægisáðgerðir sem framkvæmdaraðili fyrirhugar til að lágmarka og koma í veg fyrir áhrif veglagningar á gróður, og þar með á yfirbragð svæðisins, sem fjallað er um í köflum 4.3 og 5.3 í þessum úrskurði. Með tilliti til þess sem sagt er hér að framan telur stofnunin að áhrif veglagningar skv. leiðum 1 og 6N á landslag verði ásættanleg. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiða 2S, 3S og 4S á landslag séu ásættanleg en ljóst er að þau verða neikvæð, einkum þar sem skeringar verða mjög háar á leiðum 3S og 4S. Fyrir liggur að engar jarðmyndanir sem njóta verndar hafa fundist á framkvæmdasvæðinu en kolaðar gróðurleifar, þ.e. surtarbrandslög, hafa fundist á nokkrum stöðum við svæðið en ekki á fyrirhuguðum vegstæðum. Skipulagsstofnun telur að veglagning óháð veglínu muni ekki hafa veruleg neikvæð áhrif á jarðmyndanir.

Fyrir liggur að efnistaka er fyrirhuguð af 6 námasvæðum, A, B, C, D og E (sem er tvískipt). Auk þess verður efni unnið úr tveimur svæðum, nr. 60 og 62 sem kynnt eru sem útvíkkaðar skeringar í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila. Þá er eitt námusvæði, svæði F, kynnt sem svæði til vara en ekki er talið að þörf verði að taka efni á því svæði. Öll efnistökusvæðin eru í námunda við fyrirhugað vegstæði leiðar 1, utan svæðis A, sem er nokkuð fyrir austan vegstæðið við Arnkötludalsá og þarf að leggja um 350 m langan veg frá námunni að vegstæði leiðar 1. Skipulagsstofnun telur líklegt að fyrrnefndur námuvegur komi til með að hafa óveruleg áhrif á landslag. Framkvæmdaraðili hefur lagt áherslu á að efnistökuastaðir séu á frekar lítið áberandi stöðum. Efnistakan muni hafa áhrif á yfirborðsþekju en áhrif á landslagslínur verði ekki miklar eftir að gengið hefur verið frá námunum í verklok. Þá hefur framkvæmdaraðili að nokkru leyti gert grein fyrir vinnsluáformum og fyrirkomulagi við vinnslu úr námunum. Umhverfisstofnun hefur í umsögn sinni gert athugasemdir við takmarkaða umfjöllun í matsskýrslu um fyrirkomulag efnisvinnslu og frágang sem geri það að verkum að ekki sé hægt að meta áhrif efnistökuastaða á landslag. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila hefur komið fram að við frágang verði stuðst við leiðbeiningar Vegagerðarinnar<sup>5</sup> og með því móti verði sjónræn áhrif efnistöku lítil sem engin. Framkvæmdaraðili hefur að öðru leyti ekki gert grein fyrir fyrirkomulagi frágangs við einstaka efnistökuastað, en þó hefur komið fram að öllu lífrænu efni verði haldið til haga og það nýtt í fláafleyga og því jafnað yfir efnistökusvæði að efnistöku lokinni. Skipulagsstofnun telur að þar sem allar námur utan námu A eru í eða við fyrirhugað vegstæði leiðar 1 sé ljóst að efnistökusvæðin muni magna upp sjónræn áhrif vegarins og hafa talsverð neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins sem er lítt raskað. Að mati Skipulagsstofnunar skiptir því miklu máli

<sup>5</sup> Námur. Efnistaka og frágangur. Apríl 2002.

hvernig til tekst með vinnslufyrirkomulag og frágang efnistökusvæðanna sem og frágang vegstæðisins í heild sinni hvort tekst til að draga úr áhrifum framkvæmdanna á landslag. Því telur Skipulagsstofnun að framkvæmdaraðili þurfi að hafa fullt samráð við Umhverfisstofnun um eftirtalin atriði: Endanlega afmörkun efnistökusvæða, vinnslutilhögun og frágang þeirra, sem og útfærslu skeringa. Áætlun um efnistöku, sem framkvæmdaraðili þarf að leggja fram áður en framkvæmdaleyfi er gefið út samkvæmt lögum um náttúruvernd, þarf að taka mið af niðurstöðu samráðs um efnistöku.

## 5.6 NIÐURSTAÐA

Leið ehf. hefur tilkynnt til athugunar lagningu nýs um 25 m langs vegar um Arnkötludal og Gautsdal í Hólmavíkurbreppi og Reykhólahreppi. Um er að ræða 2 kosti í Arnkötludal; leið 1, sem er valkostur framkvæmdaraðila, liggur frá Djúpvegi nr. 61 suður Arnkötludal að vestanverðu og leið 6-N, sem liggur austan Arnkötludalsár frá Djúpvegi. Leið 1 liggur síðan ofan í Gautsdal og tengist Vestfjarðarvegi nr. 60 austan Geiradalsár á sama stað og núverandi vegur um Tröllatunguheiði. Þrjár aðrar tengingar við Vestfjarðaveg koma til greina: Leið 2-S, 3-S og 4-S sem tengjast Vestfjarðavegi vestar en leið 1.

Skipulagsstofnun telur að þau jákvæðu áhrif sem verða á samgöngur og umferð með tilkomu fyrirhugaðs vegar lúti fyrst og fremst að betri og öruggari vegtengingu milli byggða í Reykhólahreppi og Dalabyggð og miðhluta Strandasýslu, sem geti haft í för með sér ýmis jákvæð samfélagsleg áhrif fyrir sveitarfélögin. Jákvæð áhrif fyrirhugaðs vegar felast jafnframt í styttri vegalengd frá Hólmavík og norðanverðum Vestfjörðum til höfðuborgarsvæðisins. Skipulagsstofnun telur þó að áfram verði talsverð umferð um núverandi veg frá norðanverðum Vestfjörðum og Hólmavík að Brú til Norðurlands og einnig yfir Holtavörðuhéiði en að fyrirhugaður vegur bjóði upp á nýja leið fyrir íbúa og fyrir þá sem sækja svæðið heim. Þau jákvæðu áhrif á samgöngur og umferð eru, að mati stofnunarinnar, óháð því hvaða leið verði lögð til grundvallar veglagningu, þ.e. leið 1, leið 6N, leið 2S, 3S eða 4S. Skipulagsstofnun telur hins vegar erfitt að segja til um hvaða áhrif fyrirhugaður vegur komi til með að hafa á umferðaröryggi þar sem marktækar samanburðartölur vantar.

Fyrir liggur að ræktað land, beutiland og annað nytjaland til landbúnaðar mun skerðast með tilkomu vegarins. Skipulagsstofnun telur að líta beri svo á að röskun eða skaði á slíku landi fylgi fyrst og fremst afkomutengdur eða fjárhagslegur skaði. Stofnunin telur að umfjöllun um fébætur vegna slíks tjóns falli ekki undir málsmeðferð mats á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun tekur því ekki afstöðu til fjárhagslegra skaðabóta vegna tjóns af völdum fyrirhugaðrar framkvæmdar nema að því leyti að stofnunin telur ljóst að tryggja þurfi að hagsmunaaðilar fái viðeigandi bætur í einhverju formi.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæð áhrif fyrirhugaðrar veglagningar verði annars vegar á landslag og hins vegar á gróður. Áhrif á gróður verða talsvert neikvæð þar sem um er að ræða veglagningu um gróin, óröskuð svæði á löngum köflum en þó eru ekki tegundir á valista í hættu. Við veglagningu skv. leiðum 1 og 6N verður stórum votlendissvæðum raskað. Einkum er votlendissvæði sem raskast við veglagningu á leið 6N gróskumikið og sérstætt. Skipulagsstofnun telur að með þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í köflum 4.3.1 og 5.3.1 megi draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á gróður. Þá mun endurheimt votlendis, sem framkvæmdaraðili þarf að standa fyrir vegna skerðingar votlendis við veglagningu skv. leiðum 1 og 6N, draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróður og um leið á

fugla. Aðrar aðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á fugla, og sem fjallað er um í köflum 4.3.2 og 5.3.2 í þessum úrskurði, gera að mati stofnunarinnar, það að verkum að áhrif á fugla verða ásættanleg, óháð veglínunni. Skipulagsstofnun telur að þar vegi þyngst, auk endurheimtar votlendissvæða, að þess verði gætt að ekki verði framkvæmdir yfir varptímamann frá maílokum og fram undir ágústlok, á svæði viðkvæmra fuglstegunds frá Hrófá að Vonarholti í Arnkötludal og við Foss í Gautsdal.

Fyrir liggur að veglagning skv. leið 1, á alls 25 km kafla, verður um svæði sem er að mestu leyti óraskað nema þá helst frá Valshamri í Gautsdal að Vestfjarðavegi. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiða 1 og 6N í Arnkötludal og leiðar 1 ofan í Gautsdal verði talsvert neikvæð á landslag, þar sem áhrif veglagningar verða varanleg og óafturkræf á nær óraskað landssvæði. Fyrrgreindar leiðir liggja þó ekki um svæði sem njóta verndar auk þess sem finna má víðáttumikil sambærileg svæði á Vestfjörðum, sem eru að mestu óröskuð. Stofnunin telur mikilvægt að til þess að draga úr sjónrænum áhrifum vegarins gildi það að viðhafðar verði þær mótvægisáðgerðir sem framkvæmdaraðili fyrirhugar til að lágmarka og koma í veg fyrir neikvæð áhrif veglagningar á gróður og sem fjallað er um í köflum 4.3.1 og 5.3.1 í þessum úrskurði. Með tilliti til þess sem sagt er hér að framan telur stofnunin að áhrif veglagningar skv. leiðum 1 og 6N á landslag verði ásættanleg. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiða 2S, 3S og 4S á landslag, sem ber merki byggðar, vera ásættanleg og að áhrif á jarðmyndanir verði ekki veruleg, óháð veglínunni.

Um er að ræða efnistöku af 6 námasvæðum, alls um 280.000 m<sup>3</sup> en efnismagn úr skeringum verður alls um 420.000 m<sup>3</sup>. Skipulagsstofnun telur að þar sem nær öll efnistökusvæðin verði í námunda við fyrirhugað vegstæði leiðar 1 muni þau magna upp sjónræn áhrif vegarins og auka á neikvæð áhrif á landslagsásýnd óraskaðs svæðis. Stofnunin telur að það skipti því miklu máli hvernig til tekst með vinnslufyrirkomulag og frágang efnistökusvæðanna sem og frágang vegstæðisins í heild sinni hvernig tekst að draga úr áhrifum framkvæmdanna á landslag. Því telur Skipulagsstofnun að framkvæmdaraðili þurfi að hafa fullt samráð við Umhverfisstofnun um eftirtalin atriði: Endanlega afmörkun efnistökusvæða, vinnslutilhögun og frágang þeirra, sem og útfærslu skeringa.

Skipulagsstofnun telur ólíklegt að fyrirhugðar framkvæmdir, burtséð frá leiðarvali, muni hafa veruleg áhrif á grunnvatnsflæði og flæði yfirborðsvatns í lækjum að teknu tilliti til þeirra mótvægisáðgerða sem fjallað er um í kafla 4.4 í þessum úrskurði. Stofnunin telur að ræsisgerð í fiskgengum ám geti hins vegar haft neikvæð áhrif þar sem grugg getur borist í árnar og þarf framkvæmdaraðili, í samráði við veiðimálastjóra, að tryggja að grugg berist ekki í læki og ár á tímabilinu frá 15. júní til 30. september. Að öðru leyti telur Skipulagsstofnun að draga megi úr eða koma í veg fyrir önnur neikvæð áhrif á lífríki straumvatna með þeim aðgerðum sem fjallað er um í köflum 4.4 og 5.4 í þessum úrskurði.

Ýmsar fornminjar geta verið í hættu vegna veglagningar skv. mismunandi veglínunni. Skipulagsstofnun telur að koma megi í veg fyrir eða draga úr neikvæðum áhrifum með þeim mótvægisáðgerðum sem fjallað er um í köflum 4.2 og 5.2 í þessum úrskurði og með samráði við Fornleifavernd ríkisins fyrir og á framkvæmdatíma.

Um er að ræða veglagningu sem er einkaframkvæmd á vegum Leiðar ehf. Vegagerðin hefur í umsögn sinni bent á að framkvæmdin sé á samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014 og sé þar fjárveiting til verksins og því edlilegt að Vegagerðin sjái um fyrirhugaða veglagningu. Leið ehf. hefur vakið athygli á að vinna við mat á

umhverfisáhrifum hafi verið langt komin áður en ný samgönguáætlun hafi verið samþykkt á Alþingi en að sú samþykkt geti breytt forsendum fyrir rekstri og byggingu vegarins. Skipulagsstofnun vekur athygli á að umsagnaraðilar hafa gefið álit sitt á fyrirhugaðri framkvæmd eins og hún er kynnt í framlögðum gögnum Leiðar ehf., auk þess sem athugasemdir hafa tekið mið af kynntri framkvæmdaútfærslu. Úrskurður stofnunarinnar um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar byggir á því að fylgt verði þeirri framkvæmdatilhögun sem kemur fram í framlögðum gögnum Leiðar ehf. Taki Vegagerðin í framtíðinni yfir fyrirhugaða veglagningu og verði um breytingar á framkvæmdatilhögun eða útfærslu veglagningarinnar ber að fjalla um þær samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum og þarf Vegagerðin að senda Skipulagsstofnun upplýsingar um hugsanlegar breytingar á framkvæmdinni.

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitingar vegna fyrirhugaðrar lagningar vegar um Arnkötludal og Gautsdal bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

1. Veglagning og efnistaka eru háð framkvæmdaleyfi Hólmavíkurrepps og Reykhólahrepps skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997.
2. Leið 1 er í samræmi við þegar auglýsta breytingu á Svæðisskipulagi Dalasýslu og Austur-Barðastrandasýslu 1992-2012 sem ekki hefur tekið gildi. Gera þarf breytingar á skipulaginu vegna efnistökusvæða E og F og 60 og 62. Verði vegur lagður skv. leiðum 2S, 3S eða 4S kalla þær útfærslur jafnframt á breytingu á skipulaginu.
3. Þar sem ekkert skipulag nær til þess hluta framkvæmdanna sem fellur innan Hólmavíkurrepps þarf sveitarstjórn að sækja um meðmæli Skipulagsstofnunar skv. 3. t. bráðabirgðaákvæðis skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 áður en unnt er að veita framkvæmdaleyfi.
4. Framkvæmdin er háð starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða samkvæmt reglugerð 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun.
5. Leita þarf leyfis veiðimálastjóra við framkvæmdir í fiskveiðiám sbr. lög um lax- og silungveiði 76/1970.
6. Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út þarf framkvæmdaraðili að leggja fram áætlun um efnistöku þar sem gera þarf grein fyrir magni og gerð efnis, vinnslutíma og frágangi á efnistökusvæði, í samræmi við lög um náttúruvernd nr. 44/1999.
7. Afla þarf heimildar Vegagerðarinnar skv. vegalögum nr. 45/1994 vegna tengingar fyrirhugaðs vegar við Vestfjarðaveg nr. 60 og Djúpveg nr. 61.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð lagning vegar um Arnkötludal og Gautsdal skv. leiðum 1, 6N, 2S, 3S og 4S muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif að uppfylltum tilteknum skilyrðum sem gerð er grein fyrir í 6. 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 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 vegar um Arnkötludal og Gautsdal í Hólmavíkurbreppi og Reykhólahreppi skv. leiðum 1, 6N, 2S, 3S og 4S með eftirfarandi skilyrðum:

1. Framkvæmdaraðili þarf að standa fyrir endurheimt votlendis á Vestfjörðum eða Vesturlandi, í samráði við hlutaðeigandi landeigendur og sveitarstjórnir, sem er a.m.k. til jafns að flatarmáli og það votlendi sem raskast eða verður fyrir áhrifum við veglagningu skv. leið 1 eða 6N. Áður en framkvæmdir hefjast skal framkvæmdaraðili bera áætlun um endurheimt votlendis undir Umhverfisstofnun.
2. Framkvæmdaraðili þarf að tryggja að á varptíma, frá maílokum og fram undir ágústlok, standi ekki yfir framkvæmdir á svæði frá Hrófá að Vonarholti í Arnkötludal og við Foss í Gautsdal.
3. Framkvæmdaraðili þarf, í samráði við veiðimálastjóra, að tryggja að grugg berist ekki í fiskgenga læki og ár á tímabilinu 15. júní til 30. september.
4. Framkvæmdaraðili þarf að hafa fullt samráð við Umhverfisstofnun um eftirtalin atriði: Endanlega afmörkun efnistökusvæða, vinnslutilhögun og frágang þeirra, sem og útfærslu skeringa.
5. Framkvæmdaraðili þarf að tryggja að fornleifafræðingur verði á vettvangi til eftirlits á þeim svæðum sem minjar geta leynst undir yfirborði hvort sem vegur verður lagður skv. leið 1 eða leiðum 2S, 3S eða 4S. Framkvæmdaraðili þarf að láta grafa könnunarskurð í gegnum túngarðinn við Vonarholt og kanna garðlög við námu B. Hafa þarf samráð við Fornleifavernd ríkisins um mótvægisáðgerðir komi í ljós fyrir framkvæmdir að veglagning skv. leið 6N raski hugsanlegum minjastöðum.

## 7 KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 14. október 2005.

Reykjavík, 8. september 2005.

Hólmfríður Sigurðardóttir

Jakob Gunnarsson