

---

## Strandavegur um Veiðileysuháls, Árneshreppi

### Álit um mat á umhverfisáhrifum

---

## 1 Inngangur

### 1.1 Framlagning og kynning umhverfismatsskýrslu

Þann 2. febrúar 2022 lagði Vegagerðin fram umhverfismatsskýrslu um Strandaveg um Veiðileysuháls í Árneshreppi til kynningar og athugunar Skipulagsstofnunar sbr. 23. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Framkvæmdaraðili lagði fram uppfærða umhverfismatsskýrslu 31. október 2022.

Framkvæmdin og umhverfismatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 2. nóvember 2022 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu, Morgunblaðinu og Bændablaðinu. Umhverfismatsskýrslan lá frammi til kynningar frá 2. nóvember til 14. desember 2022 hjá Verzlunarfjelagi Árneshrepps í Norðurfirði og hjá Skipulagsstofnun. Umhverfismatsskýrslan var einnig aðgengileg á vef Skipulagsstofnunar og Vegagerðarinnar, auk þess sem Vegagerðin hélt samráðsfund í Trékyllisvík 22. nóvember 2022.

Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Árneshrepps, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Landgræðslunnar, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Orkubús Vestfjarða, Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands.

### 1.2 Gögn

#### Framlögð gögn Vegagerðarinnar

Umhverfismatsskýrsla: Strandavegur (643) í Árneshreppi. Um Veiðileysuháls, Kráká-Kjósará, október 2022.

Viðaukar með umhverfismatsskýrslu

1. Fylgiskjöl,
2. Fornleifar,
3. Ofanflóð,
4. Gróður,
5. Fuglar,
6. Fjörur,
7. Jarðfræði og námur,
8. Landslag,
9. Þrívíddarmyndir,
10. Veglína 705 og 710 st. 6000-8500,
11. Þversnið veglínu 710,
12. Teikningar



Að loknum kynningartíma umhverfismatsskýrslu bárust Skipulagsstofnun viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum þann 18. og 31. janúar 2023.

### Umsagnir og athugasemdir

Umsagnir um umhverfismatsskýrslu bárust frá:

- Árneshreppi 29. desember 2022,
- Fiskistofu 30. desember 2022,
- Hafrannsóknastofnun 3. janúar 2023,
- Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða 2. desember 2022,
- Landgræðslunni 14. desember 2022,
- Minjastofnun Íslands 7. desember 2022,
- Náttúrufræðistofnun Íslands 14. desember 2022 og 31. janúar 2023.
- Samgöngustofu 3. janúar 2023,
- Umhverfisstofnun 8. desember 2022,
- Veðurstofu Íslands 3. janúar 2023.

Ekki barst umsögn frá Orkubúi Vestfjarða.

Auk framangreindra umsagna bárust umsagnir frá eftirtöldum aðilum:

- Önnu Þórný Annesdóttur 23. nóvember 2022,
- Sigríði Ármansdóttur 5. desember 2022.

## 2 Framkvæmd

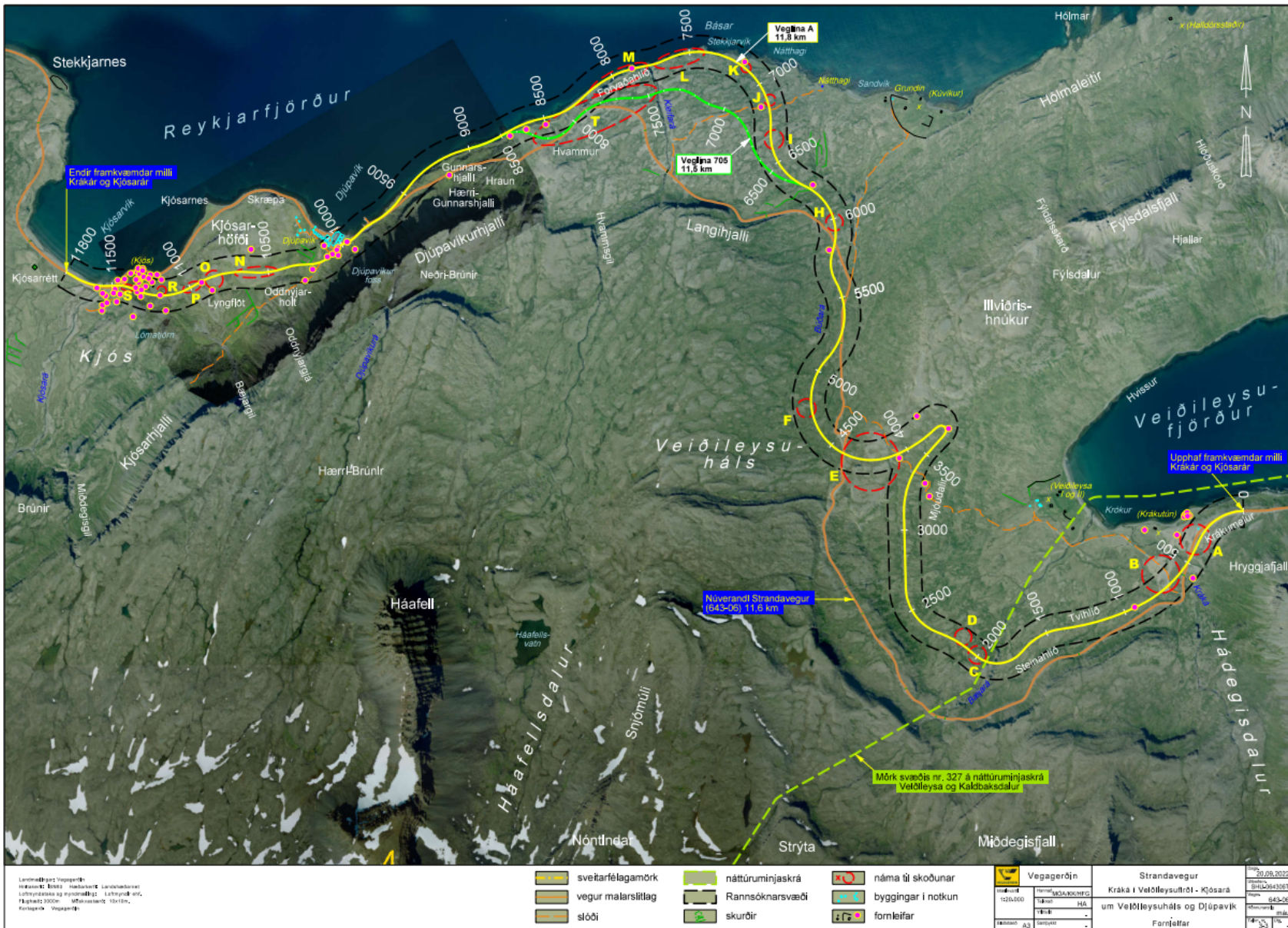
### 2.1 Framkvæmdalýsing

Í köflum 4.1 til 4.11 í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar er að finna lýsingu á fyrirhuguðum framkvæmdum.

Fyrirhuguð framkvæmd felst í að ný- og endurleggja Strandaveg um Veiðileysuháls frá Kráku í Veiðileysufirði að Kjósará í Reykjarfirði. Nýr vegur mun hæst liggja í um 210 m y.s. samanborið við núverandi veg sem fer hæst í 246 m y.s. Nýr Strandavegur verður tæplega 12 km langur. Hann mun fylgja núverandi vegi á köflum en á öðrum köflum mun hann liggja um lítt snortin svæði. Gert er ráð fyrir að vegurinn verði 6,5 m breiður og nokkuð uppbyggður. Vegurinn verður hannaður fyrir 11,5 tonna öxulþunga.

Lítið er um laust efni á svæðinu og mun allt efni koma úr 17 námum sem eru í raun skeringar. Stærstu skeringar verða á Veiðileysuhálsi og í sjávarhömrum beggja vegna Kleifarár. Efnispörf verður um 640-700 þús. m<sup>3</sup>. Efnismagn sem fæst úr skeringum vegna veglínu A (Mynd 1.) er meira en þarf til lagningar vegarins. Umframefni, verður nýtt við frágang framkvæmdasvæðis. Vegna veglínu 705 (Mynd 1.) þarf að víkka skeringar til að uppfylla efnispörf. Ekki verður ákveðið hvaða skeringar henta best til þess fyrr en að loknum efnisrannsóknum.

Við frágang verða skeringar og námur mótaðar í samræmi við landslag og umhverfi en einnig til að hamla gegn vindrofi. Á grónum svæðum verður reynt að græða upp öll sár og allt jarðrask. Við frágang verður þess gætt að yfirborð náma og skeringa falli sem best að aðliggjandi landi. Miðað er við að vegsvæði og námur á grónum svæðum verði grædd upp. Við uppgræðslu verður leitast við að ná upp grenndargróðri. Svarðlag og jarðvegur verða nýtt til að endurheimta þann gróður sem fyrir var, auk þess sem sáning og áburður verða notuð eftir atvikum. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu. Samráð verður við Umhverfisstofnun, Landgræðsluna og viðkomandi landeigendur um fyrirkomulag uppgræðslu, m.a. staðarval og uppgræðsluaðferðir.



Mynd 1. Fyrirhugaður Strandavegur ásamt valkostum um veglínur sem skoðaðar voru í mati á umhverfisáhrifum. Mynd úr umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar.

## 2.2 Frávik frá matsáætlun og umhverfismatsskýrslu

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að við skoðun á brúarstæði Djúpavíkurár hafi komið í ljós að vegna aðstæðna væri ekki mögulegt að byggja tvíbreiða brú á ána í nýrri veglínu. Niðurstaðan var að Djúpavíkurá verður leidd um tvö ræsi í gegnum Strandaveg.

Vegna neikvæðra áhrifa á landslag og kostnaðar er miðað við að leggja 6,5 m breiðan Strandaveg í stað 7,0 m breiðs vegar sem kynntur var í matsáætlun.

Vegna athugasemda um legu nýs vegar í Kúvíkurdal m.t.t. snjósöfnunar, var ráðist í rannsóknir á veðurfari og snjósöfnun á nýjum vegi. Veturnir 2020–2021 og 2021–2022 voru ekki dæmigerðir og því verða einnig gerðar rannsóknir veturinn 2022–2023. Niðurstaða þeirra liggur ekki fyrir fyrr en í fyrsta lagi sumarið 2023. Samkvæmt leiðbeiningum sérfræðings um snjósöfnun á vegi hefur veglínan verið færð til innan rannsóknarsvæðis í hárnálabeygju á Veiðileysuhálsi.

Vegna neikvæðra áhrifa veglínu A á landslag og fugla á kaflanum þar sem hún liggur um sjávarhamra við Bása og Forvaðarhlíð við Kleifaró var ákveðið í samráði við Skipulagsstofnun að bæta við veglínu 705 sem liggur nær núverandi vegi.

## 2.3 Valkostir

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru tveir veglínukostir lagðir fram við umhverfismat framkvæmda við nýjan Strandaveg á grundvelli umferðaröryggis- og umhverfissjónarmiða. Við frumdragahönnun var leitast við að staðsetja nýjan veg utan helstu snjósöfnunarsvæða, utan verndarsvæða og utan byggðarinnar á Djúpavík, auk þess sem hann félli vel að landi.

Veglína A um Veiðileysuháls er 11,8 km löng. Hún tekur mið af snjósöfnun og byggðinni á Djúpavík, þar sem talið er mikilvægt að rjúfa ekki staðarandann með vegi úti í sjó. Við staðsetningu veglínunnar hefur verið reynt að draga úr raski á landslagi og fornleifum og úr snjósöfnun á veg eins og framast er.

Veglína 705 um Veiðileysuháls er 11,5 km löng. Hún víkur frá veglínu A á milli stöðva 6250–8910, sem eru stöðvar 6250–8620 á veglínu 705 (Mynd 1). Á þeim kafla liggur veglínan á sléttunni fyrir framan Langahjalla og fer síðan niður í fjöru eftir að komið er fram yfir Kleifaró.

Varðandi þann kost að aðhafast ekkert, telur Vegagerðin að vegna snjósöfnunar á núverandi veg þar sem hann liggur um Veiðileysuháls og við Langahjalla og vegna legu vegarins um byggðina á Djúpavík, þar sem eru mjög krappar, þröngar og blindar beygjur og ekki möguleiki á aðskilnaði á milli gangandi og akandi vegfarenda komi núllkostur ekki til greina.

## 3 Mat á umhverfisáhrifum

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru notaðar vægiseinkunnirnar óvissa, verulega neikvæð, talsvert neikvæð, óveruleg, talsvert jákvæð og verulega jákvæð umhverfisáhrif. Gerð er grein fyrir vægiseinkunnum á bls. 98–100 í umhverfismatsskýrslunni. Skipulagsstofnun notar einnig fyrrnefndar vægiseinkunnir í þessu álitu auk einkunnarinnar nokkuð neikvæð og er þá átt við staðbundin áhrif sem ná ekki yfir umfangsmikið svæði, áhrifasvæðið kann að njóta verndar eða vera á annan hátt viðkvæmt fyrir breytingum og áhrifin geta verið að hluta varanleg og óafturkræf.

Við umfjöllun um hvern umhverfisþátt hér að neðan eru fyrst dregin saman meginatriði úr mati Vegagerðarinnar á umhverfisáhrifum. Þar á eftir fylgir umfjöllun Skipulagsstofnunar sem byggir á umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar og umsögnum sem bárust á kynningartíma umhverfismatsskýrslu auk annarra gagna.



### 3.1 Landslag og ásýnd

#### 3.1.1 Mat Vegagerðarinnar

Áhrifasvæði fyrirhugaðar framkvæmdar nær frá Krákumel í Veiðileysufirði að Kjósará í Reykjarfirði. Leiðin er 11,8 km löng og verður 200 m lenging á Strandavegi miðað við veglínu A en 100 m stytting miðað við veglínu 705.

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar segir að framkvæmdin komi til með að hafa bæði afturkræfar og óafturkræfar breytingar í för með sér og munu sumar þeirra valda varanlegum breytingum á landslagi og ásýnd, og á það aðallega við á votlendissvæðum og í sjávarhömrum og fjöru Reykjarfjarðar. Frekar sérstöku fjarðalandslagi verður raskað með veglínu við fjöruborðið í Reykjarfirði þar sem fyllt verður í vikur og á hjalla og út á sker á hluta svæðisins, en það á aðallega við um svæðið frá Stekkjarvík að Gunnarshjalla á veglínu A. Þar munu skeringar verða áberandi.

Neikvæð áhrif sé að hluta til hægt að lágmarka, en líklegt þykir að mótvægisáðgerðir geti ekki komið í veg fyrir það rask sem verði á fjöruandslagi og stærri votlendissvæðum. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin muni hafa staðbundin óveruleg til talsvert neikvæð áhrif á landslag og ásýnd lands og á það einkum við strandalandslag Reykjarfjarðar.

#### Mótvægisáðgerðir

Vegagerðin hyggst draga úr neikvæðum áhrifum á landslag og ásýnd með því að endurheimta staðargróður til að halda sömu yfirborðsásýnd fyrir og eftir framkvæmd auk þess sem landslagsheildir verða hafðar í huga við frágang framkvæmdasvæðis og skarpar brúnir fyllinga og skeringa mótaðar ávalar. Að öðru leyti er vísað í mótvægisáðgerðir í kafla 6.13.5 í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.

#### 3.1.2 Umsagnir og svör Vegagerðarinnar

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telji að helstu áhrif umræddrar framkvæmdar felist í lagningu nýs vegar um Veiðileysuháls. Með því að leggja veg sem uppfyllir nánast algerlega nútímakröfur þarf að ráðast í gríðarmikla framkvæmd þar sem taka verður miklar skeringar til að ná veginum í ásættanlegan halla með miklum fyllingum. Óljóst sé hvaða ávinningur felst í því að fara með veginn í þessa hæð og bratta. Ef það sé vegna styttingar þá sé sú stytting dýru verði keypt. Umhverfisstofnun telur að skoða eigi betur veglínu 602 sem liggja lægra í landi og unnt á að vera að leggja þarna veg með mun minni aðgerðum en þeim sem fylgja vegagerð um Veiðileysuháls. Umhverfisstofnun telur að helstu áhrif umræddrar framkvæmdar séu einmitt vegna mjög mikilla skeringa og fyllinga sem að mati Umhverfisstofnunar gætu svo auðveldlega orðið lýti í landinu þar sem erfitt sé að aðlaga svo miklar skeringar að landi. Að vísu sé veglína 602 lengri en valkostur Vegagerðarinnar. Þar þyrfti þó ekki að vera jafn mikið inngrip í landslagið og vegur ofar á hálsinum. Umhverfisstofnun telur að svo umfangsmiklar framkvæmdir á þessu svæði séu í ósamræmi við önnur mannvirki og byggð á þessu svæði. Það hljóti að vera unnt að leggja þarna veg sem sé greiðfær, öruggur og auðvelt að þjónusta á veturnum í stað þess að ráðast í aðgerðir af því tagi sem hér séu fyrirhugaðar. Helstu neikvæðu áhrif umræddrar framkvæmdar felast einmitt í því að draga veginn upp á Veiðileysuháls og síðan leggja hann eftir fjörum í Reykjarfirði.

Í umsögn Hreppsnefndar Árneshrepps kemur fram að viðhafa þurfi ýtrustu aðgát þegar unnið verði við veginn fyrir neðan fossinn í Djúpavík, áin renni í nokkrum kvíslum niður hlíðina og þarf því án efa að setja í hana fleiri en tvö rör til þess að skemma ekki ásýnd hennar. Áin og fossinn séu eitt af einkennum Djúpavíkur sem alls ekki megi skemma.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin hafi skoðað marga möguleika á lagningu nýs og öruggari vegar milli Veiðileysu og Reykjarfjarðar. Árið 2012 var tekin ákvörðun í samráði við sveitarstjórn um að setja veglínu 602 í biðstöðu, vegna lengingar leiðarinnar, kostnaðar og



ofanflóðahættu. Bæta má við að veglína 602 fylgir veglínu A þar sem hún liggur um fjörur í Reykjarfirði. Vegagerðin mun við fullnaðarhönnun framkvæmdarinnar reyna að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag. Ákvörðun um hvað gera skuli við núverandi veg sem verður aflagður verði tekin í samráði við landeigendur og sveitarstjórn áður en framkvæmdaleyfi verður veitt.

### 3.1.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Ef horft er til þeirra valkosta um veglínu sem Vegagerðin leggur fram er ljóst að nýr vegur skv. veglínu A og veglínu 705, sem liggja að hluta saman, mun verða mun umfangsmeiri heldur en núverandi vegur og mun meira áberandi í landslagi í Árneshreppi. Áhrifasvæði framkvæmdarinnar nær yfir landsvæði með ólíkum landslagsþáttum, s.s. votlendi, mólendi, mela, hjalla, sjávarhamra og fjörur sem eru einkennandi fyrir stóran hluta framkvæmdasvæðisins. Fyrir utan að fara um svæði sem njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd í tilfelli votlendis, liggur veglínan að hluta um svæði á C-hluta náttúruminjaskrár. Í ljósi ofangreinds er ljóst að áhrifasvæðið hefur hátt gildi og er viðkvæmt fyrir breytingum og kann upplifun vegfarenda að breytast með tilkomu svo umfangsmikilla vegamannvirkja í þessu lítt snortna umhverfi. Viðbúið er að talsverðar ásjáðarbreytingar munu verða innan framkvæmdasvæðisins vegna framkvæmdanna.

Áhrifa valkostanna í Reykjarfirði á skil lands og sjávar verða talsvert meiri skv. veglínu A, þar sem mun stærri hluti strandlínu fjarðarinnar mun verða raskað á áberandi hátt með allt að 40 m hárrí skeringu í sjávarhamra í samanburði við veglínu 705, sem liggur ofar í landi, áður en hún sameinast veglínu A utan við Djúpavík. Viðbúið er að áhrif veglínu 705 á landslag og ásjáð verði staðbundið talsvert minni. Skipulagsstofnun telur að með tilkomu fyrirhugaðs vegar mun verða ákveðin eðlisbreyting á yfirbragði þessa lítt snortna svæðis og líta verði svo á að í þessu umhverfi muni nýr vegur með þeim umfangsmiklu fyllingum og skeringum sem fyrirhugaðar eru ávallt hafa mikil áhrif á landslag og ásjáð og að þau verði talsvert neikvæð í tilfelli vegar skv. valkosti 705 en verulega neikvæð í tilfelli valkosti A. Skipulagsstofnun telur einsýnt að erfitt verði að viðhafa aðgerðir til mótvægis til þess að koma í veg fyrir eða draga úr þeim ásjáðarbreytingum sem veglagning muni hafa á þessu svæði og á þá sérstaklega við veglagningu skv. valkosti A í Reykjarfirði, sbr. hér að framan.

## 3.2 Útivist og ferðamennska

### 3.2.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að vegir séu ein forsenda þess að hægt sé að nálgast ferðamannastaði og útivistarsvæði. Meginmarkmið framkvæmdarinnar sé að bæta samgöngur um Strandir. Gert sé ráð fyrir að samgöngur á svæðinu verði greiðari og öruggari, að ferðamannatímabilið lengist í báða enda og að framkvæmdin hafi þar með jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé stunduð útivist, bæði skipulagðar ferðir á vegum ferðaþjónustuaðila og almennings á eigin vegum. Í Veiðileysufirði og Kúvíkum eru sumarþústaðir og á Djúpavík er skilgreind frístundabyggð og þar er einnig hótél. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni hafa talsvert jákvæð áhrif á ferðamennsku og útivist. Jákvæð áhrif framkvæmdarinnar verði bæði staðbundin í Árneshreppi og muni ná til allrar Strandasýslu og mögulega allra Vestfjarða.

#### Mótvægisáðgerðir

Vegagerðin áformar samráð við landeigendur og Árneshrepp um staðsetningu áningarstaða á svæðinu. Við byggðina á Djúpavík verður ráðist í mótvægisáðgerðir til að verja gangandi vegfarendur sem eru á ferli í grennd við veginn vegna þverunar gönguleiða. Hámarks hraði ökutækja verður lækkaður niður í 30 km/klst. þar sem vegurinn liggur fast við byggðina í Djúpavík og komið verður fyrir viðvörunarmerki um umferð gangandi fólks.



### 3.2.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Fyrir liggur að áformaðar framkvæmdir koma til með að breyta ásýnd svæðisins bæði Veiðileysufjarðar- og Reykjarfjarðarmegin vegna áhrifa mikilla fyllinga og skeringa. Ljóst er að á framkvæmdatíma geta áhrif verið talsverð á þá aðila sem stunda útivist í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis en fyrir liggur að í tilfelli bæði veglínu A og veglínu 705 er veglagning áformuð um óraskað land sem nýtt er til útivistar.

Á milli Kúvíkur og Djúpavíkur í Reykjarfirði, þar sem Vegagerðin áformar að veglína A komi til með að liggja lægst í landi, er strandlínan óröskuð. Ljóst er að áhrif af völdum rasks af veglínu A, verður verulega umfram áhrif vegna veglínu 705 vegna mjög umfangsmikilla skeringa og fyllinga á m.a. landslag og ásýnd, jarðmyndanir, lífríki fjöru og grunnsævis í Reykjarfirði, sbr. umfjöllun í kafla 3.1 í þessu álit. Neikvæð áhrif á alla þessa þætti eru til þess fallin að rýra upplifun gesta af svæðinu. Skipulagsstofnun telur annars vegar að áhrif veglínu A verði staðbundið verulega neikvæð á upplifun gesta, en áhrif veglínu 705 staðbundið talsverð neikvæð. Áhrif á útivist og ferðaþjónustu kunna að verða almennt nokkuð jákvæð staðbundið vegna betra aðgengis gesta að svæðinu og hafa áhrif á möguleika ferðaþjónustuaðila í Djúpavík til að byggja upp heilsársferðaþjónustu þar sem fyrir liggur að færð á Veiðileysuhálsi getur verið erfið að vetrarlagi. Skipulagsstofnun gerir þó þann fyrirvara að Strandavegur frá Klúku í Bjarnarfirði að fyrirhuguðum nýjum vegi í Veiðileysufirði er mjór lítt uppbyggður malarvegur sem gæti reynst erfitt að halda opnum.

## 3.3 Landnotkun og samfélag

### 3.3.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að íbúar Árneshrepps hafi verið 42 talsins þann 1. janúar árið 2021. Ítrekað hafi komið fram að einangrun Árneshrepps að vetri sé veruleg hindrun í vegi uppbyggingaráforma í byggðarlaginu. Fyrirhugað framkvæmdasvæði sé skilgreint sem óbyggt svæði í aðalskipulagi Árneshrepps og sé að mestu nýtt sem beitoland sauðfjár. Það liggur í grennd við byggðina í Árneshreppi, framhjá bryggju austan Síldarverksmiðjunnar, framhjá Síldarverksmiðjunni og um farveg Djúpavíkurár. Vegagerðin telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar á landnotkun verði vegna skerðingar beitolanda sem mögulegt verði að endurheimta. Helstu áhrif á mannvirki verða tímabundin þar sem nýr vegur þverar lagnir og þar sem breyta þarf veltengingum. Með aðgerðum á framkvæmdatíma og við frágang verður komið í veg fyrir að áhrifin verði varanleg. Annars vegar telur Vegagerðin að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á landnotkun og mannvirki. Áhrifin verði tímabundin og staðbundin. Hins vegar verði áhrif framkvæmdarinnar verulega jákvæð á samfélagið í heild en mest áhrif á íbúa í Strandasýslu, á almenning, atvinnulíf og opinbera þjónustu.

#### Mótvægisáðgerðir

Vegagerðin hyggst draga úr neikvæðum áhrifum á landnotkun og samfélag með því m.a. að umferð vegavinnutækja utan skilgreinds framkvæmdasvæðis verður ekki leyfð á framkvæmdatíma auk samráðs við hagaðila. Að öðru leyti er vísað í mótvægisáðgerðir í kafla 6.4.4 í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.

### 3.3.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð veglagning yfir Veiðileysuháls hafi möguleika á því að draga úr vetrareinangrun byggðarinnar við Djúpavík. Hins vegar telur Skipulagsstofnun með öllu óvíst hvort hún muni draga úr vetrareinangrun byggðarinnar í Árneshreppi. Strandavegur frá Klúku í Bjarnarfirði í Trékyllisvík er mjór malarvegur, sem liggur meðfram sjónum nema á Veiðileysuhálsi og er á köflum lítið uppbyggður og liggur um þekkt snjóflóðasvæði. Lega og ástand vegarins, auk snjóflóðahættu, valda því að oft á tíðum er ekki hægt að halda honum opnum að vetri til þegar



snjópungt er, eins og getið er um í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar. Í ljósi ofangreinds telur Skipulagsstofnun viðbúið að áhrif af nýjum vegi á samfélag í Árneshreppi verði að mestu óbreytt sökum erfiðra skilyrða til vetrarþjónustu. Framkvæmdir á kaflanum frá Veiðileysuhálsi að Djúpavík, eru að mati Skipulagsstofnunar, áfangi í átt að betri samgöngum í sveitarfélaginu, en ekki er hægt að líta fram hjá því að vegurinn á milli Bjarnar- og Veiðileysufjarðar og frá Djúpavík til Norðurfjarðar, verður óbreyttur og því alls óvíst hvort sá ávinningur sem lagt er upp með varðandi samgöngubót í Árneshreppi gangi eftir.

Eins og fram kemur í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar er ljóst að framkvæmdin kemur til með að hafa áhrif á landnotkun. Þar sem land er að mestu í dag nýtt sem beitiland fyrir sauðfé, auk þess sem Vegagerðin gerir ráð fyrir að hægt verði að endurheimta skert beitiland, má ætla að áhrifin verði óverulega neikvæð. Skipulagsstofnun telur mótvægisáðgerðir Vegagerðarinnar til þess fallnar að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar og telur mikilvægt að Vegagerðin fylgi eftir boðuðu samráði við Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða þegar kemur að því að þvera lagnir frá vatnsbólum.

### 3.4 Hljóðvist og heilsa

#### 3.4.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að við endurnýjun vegarins verði miðað við að færa hann fjær byggðinni á Djúpavík og þar með fjær ferðaþjónustunni til að bæta öryggi og hljóðvist. Við framkvæmdina verða litlar breytingar á vegalengdum en Strandavegur verður öruggari og betri. Líklega mun umferð um Strandaveg aukast, þó aðallega að vetrarlagi, því mögulegt verður að halda veginum um Veiðileysuháls opnum allan ársins hring. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé sú að á framkvæmdatíma og að loknum framkvæmdum muni framkvæmdin hafa óveruleg áhrif á heilsu og hljóðvist í grennd við framkvæmdasvæðið. Nýr og endurbyggður Strandavegur verður með bundnu slitlagi og byggður í samræmi við öryggiskröfur Vegagerðarinnar. Vegurinn mun færast upp fyrir byggðina á Djúpavík í stað þess að liggja í gegnum hana en hámarkshraði á veginum verður áfram 30 km/klst. Nýr vegur mun bæta umferðaröryggi, draga úr hávaða, útblæstri og rykmengun og hafa jákvæð áhrif á heilsu vegfarenda, íbúa á svæðinu og þeirra sem þar dveljast.

#### Mótvægisáðgerðir

Vegagerðin hyggst draga úr neikvæðum áhrifum á hljóðvist og heilsu með því að við frekari hönnun vegarins verða skoðaðar mótvægisáðgerðir við hús ef reiknað hljóðstig fer yfir viðmiðunarmörk. Að öðru leyti er vísað í mótvægisáðgerðir í kafla 6.5.4 í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.

#### 3.4.2 Umsagnir og svör Vegagerðarinnar

Í umsögn Önnu Þ. Anesdóttur spyr hún hvort gerðar hafi verið athuganir á áhrifum hávaðamengunar við tilfærslu á vegi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að við undirbúning framkvæmdarinnar hafa ekki verið gerðar hljóðmælingar eða aðrar rannsóknir á áhrifum framkvæmdarinnar á hávaðamengun. Þótt vegurinn færast nær Veiðileysu þá verður hann samt sem áður mjög langt frá frístundahúsum í Veiðileysu. Nýr Strandavegur um Veiðileysuháls verður ekki eins brattur og núverandi vegur og eins er miðað við að hann verði lagður klæðingu í stað malarslitlags. Hvoru tveggja mun hafa í för með sér minni hávaða frá umferð um nýjan veg. Hins vegar má búast við að betri vegur um Veiðileysuháls muni hafa í för með sér aukna umferð um Strandaveg og að það verði meiri umferð að vetrarlagi en hún er nú. Vegna færslu vegarins nær frístundahúsum mun umferðarhávaði við frístundahús aukast, en þó ekki fara yfir viðmiðunarmörk sem eru í áðurnefndri reglugerð.





### 3.4.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Að teknu tilliti til boðaðra mótvægisáðgerða Vegagerðarinnar og þess að hljóðstig við byggðina á Djúpavík verður innan viðmiða reglugerðar um hávaða telur Skipulagsstofnun að áhrif á hljóðvist og heilsu líkleg til að vera óveruleg. Viðbúið að hljóðstig og ónæði aukist frá því sem nú er við frístundahúsin í Kúvíkum, með tilfærslu veglínu A nær húsunum, en horfa verður til þess að umferð um Strandaveg er lítil og spáð aukning ekki veruleg, því telur stofnunin að áhrifin verði óveruleg óháð valkostum.

## 3.5 Menningaminjar

### 3.5.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að alls voru skráðar 72 fornleifar á 67 minjastöðum innan úttektarsvæðis veglínu A. Af þeim voru 26 staðir nýskráðir en aðrar minjar höfðu áður verið skráðar við aðalskráningu árið 2003. Að frátöldum tveimur minjum voru allar minjarnar sem skráðar voru skilgreindar í stórhættu vegna vegaf framkvæmda. Fornleifar á veglínu 705 hafa ekki verið kannaðar þar sem hún víkur frá veglínu A og þyrfti því að rannsaka áhrif hennar á fornleifar áður en framkvæmdir hefjast, verði Strandavegur lagður skv. þeim valkosti.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin hafi talverð neikvæð áhrif á fornleifar. Vegagerðin ítrekar að á síðari stigum við undirbúning framkvæmdarinnar, þegar val á veglínu hefur farið fram og svæði undir vinnubúðir, efnistöku og efnisgeymslu hafa verið skilgreind, verður fornleifafræðingur fenginn til að kanna svæðin með tilliti til fornminja ef þau verða utan úttektarsvæðisins sem rannsakað var 2020. Það mun einnig eiga við ef aðrir þættir framkvæmdarinnar breytast.

#### Mótvægisáðgerðir

Vegagerðin hyggst draga úr neikvæðum áhrifum á menningaminjar með eftirfarandi áðgerðum:

- Áður en framkvæmdir hefjast verður sótt um leyfi til Minjastofnunar Íslands. Óskað verður eftir að Minjastofnun Íslands leiðbeini um frekari rannsóknir á fornleifum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.
- Vegagerðin mun stuðla að því að halda riski í lágmarki og að framkvæmdin takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft. Vegskeringar verða takmarkaðar þar sem því verður við komið til að hlífa fornleifum.
- Allar minjar í nágrenni framkvæmdasvæðisins verða merktar vandlega og afmarkaðar og verður umferð vinnuvéla bönnuð innan þeirra svæða. Þá verður varast að hafa vinnuskúra og/eða efnageymslur of nálægt fornleifum.
- Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við minjavörð Vestfjarða eins og kveðið er á um í lögum um menningarmínjar.
- Á síðari stigum við undirbúning framkvæmdarinnar, þegar svæði undir vinnubúðir, efnistöku og efnisgeymslu hafa verið skilgreind, eða aðrir þættir framkvæmdarinnar breytast, verður fornleifafræðingur fenginn til að kanna framkvæmdasvæðin með tilliti til fornminja, ef þau verða utan úttektarsvæðisins sem rannsakað var 2020.

### 3.5.2 Umsagnir og svör Vegagerðarinnar

Í umsögn Minjastofnunar Íslands er fjallað um einstaka fornleifar innan framkvæmdasvæðisins og kröfur stofnunarinnar um mótvægisáðgerðir sem grípa þarf til verndar minjum og minjaheildum. Alls voru skráðar 72 fornleifar á 67 stöðum innan svæðisins, flestar í landi Kjósar.



Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að fyrirtækið hyggist fara eftir kröfum Minjastofnunar. Ef ekki verður komist hjá raski á minjum verður sótt um leyfi Minjastofnunar fyrir slíku sbr. lög um menningarminjar og ráðist í þær mótvægisáðgerðir sem Minjastofnun fer fram á.

### 3.5.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Fyrir liggur að nokkur fjöldi minja er innan áhrifasvæðis fyrirhugaðra framkvæmda, þar á meðal minjar sem taldar eru hafa mjög mikið minjagildi. Einnig liggur fyrir að minjar sem lenda innan skilgreinds framkvæmdasvæðis munu hverfa. Nítján minjar eru staðsettar innan framkvæmdasvæðis veglínu A og átján minjar innan veglínu 705 og er gildi þeirra frá því að vera lítið til mikið. Í fornleifaskráningu Fornleifastofnunar Íslands sem umsögn Minjastofnunar byggir á, er gerð tilraun til að leggja mat á gildi hvers minjastaðar og voru niðurstöðurnar þær að tveir minjastaðir hefðu mjög mikið gildi, 18 mikið gildi, 35 staðir töldust hafa nokkurt minjagildi og 17 staðir lítið. Fornleifastofnunin telur rétt að ítreka að algengara er að margar fornleifar/minjaeiningar falli undir þá staði sem flokkaðir voru með mikið minjagildi heldur en þá sem töldust hafa lítið minjagildi sem oftast eru stakar fornleifar fremur en þyrpingar. Heimatúnið í Kjós sker sig einnig úr innan úttektaarsvæðisins. Það hefur mikið sameiginlegt gildi þar sem um lítið raskað heimatún sé að ræða, alls voru skráðir 28 staðir þar innan. Minjastofnun leggur fram leiðbeinandi mótvægisáðgerðir, byggðar á fornleifaskráningu Fornleifastofnunar Íslands, til þess að draga megi úr eða koma í veg fyrir að minjum verði raskað. Með vísan til umsagnar Minjastofnunar telur Skipulagsstofnun að í framkvæmdaleyfi þurfi að setja skilyrði um að Vegagerðin fari eftir þeim mótvægisáðgerðum sem Minjastofnun leggur fram til verndar minjum og minjaheildum. Jafnframt telur stofnunin að það þurfi að vera skýrt, að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfa, hafi farið fram fornleifarannsókn á endanlegu áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda og niðurstöður rannsóknanna verið bornar undir Minjastofnun Íslands. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa talsverð neikvæð áhrif á fornleifar óháð valkostum þar sem ljóst er að þrengt verður að fjölda minja og rask verður á öðrum.

## 3.6 Gróður og vistgerðir

### 3.6.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að gróðurfar á svæðinu sé svipað og víða á Ströndum þar sem skiptast á mýradrög og mosar og lyngholt á milli en niður við sjó er meira graslendi. Nýr Strandavegur muni liggja um vistgerðir sem séu algengar en sumar þeirra hafi mikið verndargildi. Það séu votlendisvistgerðir en þær sé að finna á um fjórðungi fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, þar af sé starungsmýravist á 22% svæðisins. Engar tegundir á mögulegu framkvæmdasvæði séu á valista. Þótt gripið verði til mótvægisáðgerða með uppgræðslu með staðargróðri og endurheimt votlendis, verði ekki hægt að bæta að fullu fyrir öll þau gróðursvæði sem hverfi undir nýjan og endurbyggðan veg, eða um 40 ha. Það eigi einkum við um votlendi. Vegna umfangs votlendissvæða sem komi til með að raskast sé niðurstaða Vegagerðarinnar sú að framkvæmdin geti haft talsvert neikvæð áhrif á gróðurfar.

#### Vöktun og mótvægisáðgerðir

Vegagerðin hyggst draga úr neikvæðum áhrifum á gróður og vistgerðir með eftirfarandi aðgerðum:

- Forðast verður að raska jarðvegi og gróðri utan skilgreinds framkvæmdasvæðis, en þar sem skerðing verður á gróðurþekju vegna framkvæmda verður svarðlaginu (efstu 20 cm jarðvegs) haldið til haga og nýtt við frágang vegfláa, skeringa og náma. Jarðvegi verður jafnað yfir röskuð svæði eins fljótt og auðið er í því gróðurlendi sem svarðlagið var tekið.



- A.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdirnar verður grætt upp. Við frágang vegarins verða skeringar og fyllingar lagaðar að landinu umhverfis og reynt að ganga þannig frá þeim að ekki skapist hætta á rofi.
- Öll svæði við hlið vegar, vegkantar, skeringar og aflagðir vegkaflar, verða jöfnuð og grædd upp þar sem við á að verki loknu, í samráði við landeigendur, Landgræðsluna og Umhverfisstofnun. Við uppgræðslu verður tekið mið af grenndargróðri. Haft verður í huga að umhverfisaðstæður eru breytilegar og mismunandi uppgræðsluáðgerðir geta hentað mismunandi svæðum.
- Að lokinni uppgræðslu verður fylgst með framvindu gróðurs meðan nýgróður er að festa rætur og svæðið að laga sig að grenndargróðri. Einnig verður fylgst með hvort hætta er á jarðvegsrofi á framkvæmdasvæðinu. Árangur uppgræðslu verður metinn 2–4 árum eftir framkvæmdir og síðan endurtekið 6–8 árum síðar.
- Við framkvæmdir verður reynt að skerða votlendi sem minnst. Stefnt verður að því að endurheimt votlendis verði sem næst því votlendissvæði sem raskað verður og að endurheimtar votlendisgerðir verði þær sömu og raskast. Framkvæmdin getur haft áhrif á samtals 31 ha votlendis. Í samræmi við ráðleggingar Náttúrustofu Vestfjarða er stefnt að því að endurheimta um 40 ha af votlendi til að bæta fyrir það sem raskast.

### 3.6.2 Umsagnir og svör Vegagerðarinnar

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að stofnunin taki undir að áhrif framkvæmdar verði talsvert neikvæð þar sem vegstæðið liggur um votlendi. Hins vegar sé gerð grein fyrir mótvægisáðgerðum, m.a. endurheimt votlendis þar sem ráðgert sé að endurheimta sambærilegar votlendisgerðir í nágrenni þess sem verður raskað og eftirfylgni með þeim áðgerðum. Samkvæmt sérfræðiskýrslu um gróður fundust ekki plöntur á valista í vegstæðinu. Fljótt á litið virðist vera um algengar tegundir að ræða. Samkvæmt skráningum Náttúrufræðistofnunar vex stinnasef í grennd við vegstæðið nærri Lómatjörn ofan Kjósarvíkur en óvissa er um nákvæmni staðsetningar. Stinnasef er á valista sem tegund í nokkurri hættu og friðuð skv. auglýsingu um friðun æðplantna, mosa og fléttna. Æskilegt væri að kanna betur hvort tegundin finnist á svæðinu.

Í umsögn Landgræðslunnar kemur fram að stofnunin leggi áherslu á að við framkvæmdir sé leitast við að lágmarka rask og að valda sem minnstum skemmdum á jarðvegi og gróðri, einkum votlendi sem nýtur sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd. Jafnframt að gróður og jarðvegur, sem óumflýjanlega falli til við framkvæmdir, verði nýttur til lagfæringa eftir rask. Einnig að leitast verði við að endurheimta sambærileg vistkerfi og hverfa undir vegstæðið, einkum í nær umhverfi þess.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að áður en verkhönnun framkvæmdar á kaflanum við Lómatjörn ofan Kjósarvíkur hefjist verður Náttúrustofa Vestfjarða fengin til að gera nákvæmari skoðun og leit að stinnasefi á þeim kafla, svo mögulegt verði að forðast að raska því.

Vegagerðin taki undir umsögn Landgræðslunnar að við framkvæmdir og frágang verði stefnt að því að raska votlendi sem minnst, nýta gróður og jarðveg sem falli til við framkvæmdir og leitast við að endurheimta staðargróður. Leitað verður til Landgræðslunnar um ráðgjöf við jarðvegs- og gróðurvernd og uppgræðslu.

### 3.6.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Ljóst er að um er að ræða umfangsmikla framkvæmd og er gróðurfar á og við veglínuna lítt raskað af mannavöldum. Framkvæmdirnar munu hafa varanleg áhrif á á fjórar vistgerðir með mjög hátt verndargildi, starungsmýrarvist, runnamýravist, Brokflóavist og Tjarnastararflóavist, og teljast þær allar til votlendisvistgerða. Samkvæmt umhverfismatsskýrslu mun 10,3 ha. af votlendisvistgerðum raskast, þar af 8,7 ha. af starungsmýrarvist, en skv. lögum um náttúruvernd nýtur votlendi stærra en 2 ha sérstakrar verndar sem forðast ber að raska nema brýna nauðsyn beri til og er hér átt við brýna almannahagsmuni. Þannig liggur fyrir að umfangsmikil röskun verður á gróðri við fyrirhugðar



framkvæmdir og að vistgerðir og vistlendi sem hafa hátt verndargildi og njóta sérstakrar verndar munu raskast. Skipulagsstofnun bendir á að þrátt fyrir fyrirhugaðar aðgerðir til endurheimtar votlendis þá kemur nýtt og óþroskað vistkerfi aldrei að öllu leyti í stað þess sem hefur fengið að þróast í langan tíma. Í ljósi þess sem rakið er hér að framan telur Skipulagsstofnun að áhrif á gróður og vistgerðir verði talsvert neikvæð, óháð valkostum.

### 3.7 Fugla- og spendýralíf

#### 3.7.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að framkvæmdin mun hafa ólík áhrif á Veiðileysuhálsi og í Reykjarfirði m.a. vegna ólíkra búsvæða og staðsetningar fyrirhugaðs vegstæðis. Í Veiðileysufirði og á Veiðileysuhálsi, verða bein áhrif vegna taps á búsvæðum og uppbrots búsvæða og verða áhrifin varanleg og óafturkræf. Á þeim hluta vegstæðisins sem liggur í og við sjó eða fjöru í Reykjarfirði mun stórgrýtt rofvörn koma í stað náttúrulegrar strandlengju sem mun trufla aðgengi sjófugla á þessum hluta. Líklegt er að refir verði fyrir tímabundinni truflun á meðan á framkvæmdum stendur m.a. vegna hávaða og hugsanlega vegna tímabundins skerts aðgengis að fjörunni til fæðuöflunar. Framkvæmdin er talin hafa óveruleg áhrif á seli á þessu svæði. Veglínun mun fylgja núverandi vegi í námunda við kríuvarpið við höfnina á Djúpvavík. Ekki talið að framkvæmdin muni hafa áhrif á varp þeirra til frambúðar. Truflun á framkvæmdatíma mun hafa tímabundin neikvæð áhrif á fuglalíf á svæðinu í heild. Vegagerðin telur að áhrif á fuglalíf verði óveruleg nema á kafla þar sem veglínur A og 705 liggja um sjávarhamra eða klapparskeringu við Kleifarás og strönd Reykjarfjarðar, þar sem áhrifin verða staðbundið talsvert neikvæð.

#### Vöktun og mótvægisáðgerðir

Vegagerðin hyggst draga úr neikvæðum áhrifum á fugla- og spendýralíf með eftirfarandi aðgerðum:

- Reynt verður að skerða óraskað land sem minnst.
- Verði tekin ákvörðun um að leggja Strandaveg eftir veglínu A mun Vegagerðin á næstu hönnunarstigum hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða um útfærslu mótvægisáðgerða sem lúta að því að forma stalla, sem ekki eru aðgengilegir ref, í hamravegginn og þannig útbúa möguleg hreiðurstæði fyrir fýlinn. Samtals verður það gert á um 800 m kafla.
- Verði Strandavegur lagður eftir veglínu A verður að loknum framkvæmdum fylgst með hvort stallur í skeringar í sjávarhamra í Forvaðahlíð við Kleifarás hafi borið tilætlaðan árangur. Eftir 2–3 ár verður sérfræðingur um dýralíf fenginn til að taka út skeringarnar við Kleifarás og gera tillögur að frekari aðgerðum ef mótvægisáðgerðir hafa ekki náð tilætluðum árangri.

#### 3.7.2 Umsagnir og svör Vegagerðarinnar

Náttúrufræðistofnun (NÍ) bendir á að flestir fuglar, þ.á.m. fýlar, eru friðaðir á varptíma (sjá lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum). Skv. 1. gr. laganna þá tekur friðunin einnig til eggja og hreiðra þeirra fugla sem njóta algerrar eða tímabundinnar friðunar. Í 7. gr., þar sem fjallað er um undanþágur frá friðun, er ekki að sjá að slík ákvæði eigi við um framkvæmdir. Til að vega upp á móti búsvæðatapi fugla við veglagningu hvetur NÍ eindregið til þess að núverandi vegur verði afmáður að framkvæmdum loknum. Æskilegt er að sú veglína verði fyrir valinu sem valdi minna raski á strandlengjunni til að draga úr neikvæðum áhrifum á m.a. fuglalíf. Mikilvægt er að gerðar séu úrbætur í vegasamgöngum fyrir Árneshrepp en hafa ber einnig í huga að þar hefur náttúrufræðistofnun notið vissrar friðhelgi fyrir framkvæmdum og raski. Því mælist Náttúrufræðistofnun til að vandað sé til verka og reynt að lágmark allt rask sem framkvæmdin hefur í för með sér, farið verði í þær mótvægisáðgerðir sem nefndar eru í skýrslunni, svo sem endurheimt votlendis, ásamt því að allur frágangur verði til sóma.



Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að skv. lögum um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum eru allir villtir fuglar á Íslandi almennt friðaðir og gera lögin ráð fyrir því að tekið sé tillit til þeirra við landnotkun og skipulag. Ekki verður séð að aflétta þurfi friðun sérstaklega en farið skal að skipulagslögum og lögum um náttúruvernd. Verði tekin ákvörðun um að leggja Strandaveg eftir veglínu A mun Vegagerðin hafa samráð við Náttúrustofu Vestfjarða um tilhögun framkvæmda við fýlavarpið og útfærslu mótvægisáðgerða til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Einnig verður fýlavarpið vaktað að loknum framkvæmdum. Ákvörðun um hvað gera skuli við núverandi veg sem verður aflagður verði tekin í samráði við landeigendur og sveitarstjórn áður en framkvæmdaleyfi verður veitt. Ákvörðun um leiðarval verður tekin í samráði við hreppsnefnd Árneshrepps þegar álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdarinnar liggur fyrir, áður en fullnaðarhönnun framkvæmdar hefst. Veglína 705 raskar fjöruvistgerðum og fuglalífi minna en veglína A en við ákvörðunina verður einnig horft til kostnaðar og umferðaröryggis.

### 3.7.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Viðbúið er að fuglar muni verða fyrir truflun, bæði á framkvæmdatíma og eftir að framkvæmdum er lokið. Helstu áhrif á fugla felast þó í tapi á búsvæðum sem fara undir veg eða skeringar, þ.m.t. skerðing á búsvæði fýls. Flestar fuglategundir sem verða fyrir áhrifum eru algengar, en á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði finnast fuglategundir sem skv. valista fugla teljast í hættu, nokkurri hættu og yfirvofandi hættu. Í Reykjarfirði eru til heimildir um selalátur, en landselur telst til tegunda í hættu skv. valista spendýra.

Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð veglína meðfram strönd Reykjarfjarðar að Djúpuvík verði mikið inngrip sem mun óhjákvæmilega hafa neikvæð áhrif á fuglalíf og að hluta á spendýralíf svæðisins vegna þess mikla rasks og ónæðis sem slíkar framkvæmdir koma til með að hafa á bú- og fæðuöflunarsvæði fuglanna auk þess sem rask á fjörunni í Reykjarfirði kunni að skerða fæðuöflunarmöguleika refsins á svæðinu. Veglagning skv. veglínu A mun hafa mun umfangsmeira rask í för með sér eða á um 1.400 m kafla í samanburði við veglínu 705 á mótum lands og sjávar. Við veglagningu skv. veglínu A, verður skorið í sjávarhamrana í Forvaðahlíð við Kleifaró og tæplega helmingur þess svæðis sem fyllinn nýtir sem hreiðurstæði fjarlægður á 140 m kafla, en tegundin er talin í hættu skv. valista fugla. Miðað við fyrirbyggjandi gögn, er talsverð óvissa að mati Skipulagsstofnunar um virkni þeirra áðgerða við stöllum skeringa í hamar Forvaðahlíðar sem mótvægisáðgerð fyrir varp fýla. Stofnunin telur í ljósi ofangreinds að áhrif veglagningar skv. veglínu A í Reykjarfirði á búsvæði fýla verði staðbundið talsvert neikvæð. Áhrif fyrirhugaðrar veglagningar annars staðar á og við veglínuna verða almennt nokkuð neikvæð vegna uppbrots á búsvæðum mó- og vaðfugla, m.a. vegna rasks á votlendi.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að stofnunin telur æskilegt að veglína 705 verði fyrir valinu sem valdi minna raski á strandlengjunni og neikvæðum áhrifum á fjöruvistgerðir og fuglalíf. Einnig hvetur stofnunin eindregið til að vega upp á móti m.a. búsvæðatapi fugla við veglagningu að núverandi vegur verði afmáður að framkvæmdum loknum. Skipulagsstofnun tekur undir þessar ábendingar.

## 3.8 Lífríki straumvatna, vatnafar og vatnsvernd

### 3.8.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að helstu ár og lækir sem framkvæmdin geti haft áhrif á séu Kráka, Bæjará, Búðará, Kleifaró, Djúpavíkurá og Kjósará. Framkvæmdin geti haft áhrif á lífríki í ám og lækjum þar sem þau verða þveruð. Engin efnistaka verði úr árfarvegum og framkvæmdin mun hvergi ná út í stöðuvötn. Grunn tjörn, 1.000 m<sup>2</sup> að stærð á Veiðileysuhálsi mun hverfa við framkvæmdir. Framkvæmdin mun hafa tímabundin áhrif á vatnafar og mögulegt að hún hafi áhrif á þrjú vatnsból sem liggja utan vatnsverndarsvæðisins innan við Djúpavík.



Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á lífríki straumvatna. Líklegt er að ræsi á Djúpavíkurá og breyting á farvegi árinna geti haft mest neikvæð áhrif á þennan umhverfisþátt en þar sem ekki er vitað til þess að í ánni sé fiskur teljast áhrifin óveruleg. Gert er ráð fyrir að neikvæð áhrif þverana á lífríki straumvatna verði aðeins tímabundin og staðbundin á framkvæmdatíma. Áhrif framkvæmdarinnar á vatnafar verði óveruleg en lögð verði áhersla á að gætt sé varúðar við framkvæmdir í nágrenni vatnsbóla.

#### Vöktun og mótvægisáðgerðir

Vegagerðin hyggst draga úr neikvæðum áhrifum á lífríki straumvatna, vatnafar og vatnsvernd með því að breyta ekki eðli vatnsfalls, hvorki mjókka það, né breikka, grynka eða dýpka til að halda áhrifum á náttúrulegar hreyfingar í lágmarki svo vatnalíf verði fyrir sem minnstum áhrifum af framkvæmdinni. Að öðru leyti er vísað í mótvægisáðgerðir í kafla 6.9.5 og 6.12.4 í umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar.

### **3.8.2 Umsagnir og svör Vegagerðarinnar**

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar kemur fram að athugun á fiskistofnum með rafveiðum sýndu að staðbundin bleikjustofn er að finna í Kráku og í Reykjarfjarðará fundust bleikjuseiði í töluverðu magni auk tveggja hornsíla og áls, en einungis bleikjuseiði í Selá. Því er líklegt að bleikju sé einnig að finna í Kjósará og Djúpadalsá. Ef frágangur á ræsum verður með þeim hætti að þau trufla ekki farlaxfiska og seiða verða áhrif framkvæmdarinnar líklega óveruleg. Það verði gert með því að tryggja að straumhraði fari ekki yfir tilsett mörk með því að tryggja að hafa ræsi nægilega víð, halli sé innan marka og að ekki sé hætta á að grafi frá útfalli þeirra. Hafrannsóknastofnun bendir á að ekki er umfjöllun um tvo læki sem eru milli Djúpadalsár og Kjósár. Rétt er að ganga frá ræsum í þeim á þann hátt að fiskseiði eigi greiða leið upp lækina. Sjóbleikja gæti nýtt þá til uppeldis ef þeir þorna ekki. Rétt er að hugað sé vel að atriðum varðandi mengunarhættu frá vélum, steypu og raski á framkvæmdatíma.

Í umsögn Fiskistofu kemur fram að ekki liggi fyrir upplýsingar um fiskistofna eða veiði í umræddum ám. Fyrirhugaðar þveranir séu flestar á ófiskgengum hluta ánnar/lækjanna, nema í Kjósará. Yfir Kjósará verður byggð brú en engar breytingar gerðar á farvegi hennar og mun brúargerðin því ekki hafa áhrif á fiskgengd.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða bendir eftirlitið á að sérstaklega þurfi að huga að vatnsbóli fyrir Djúpuvík sem liggi nálægt fyrirhuguðu vegstæði.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að til viðbótar umfjöllun í umhverfismatskýrslu um þær áðgerðir sem ráðist verður í til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á lífríki straumvatna megi bæta eftirfarandi:

- Við verkhönnun framkvæmda verður haft samráð við Hafrannsóknastofnun. Ef staðhættir leyfa verður tryggt að straumhraði í ræsum fyrir Kráku, Bæjará, Búðará, Kleifar, Djúpavíkurá, tvo læki sem eru milli Djúpavíkurár og Kjósará, og brú á Kjósará hindri ekki för laxfiska og laxfiskaseiða.
- Stefnt verður að því að straumhraði í ofangreindum ám og lækjum verði á bilinu 0,3-0,6 m/s en sé það ekki mögulegt vegna staðháttanna verður miðað við að straumhraðinn verði 1,2 m/s. Það verður gert með því að hafa ræsi nægilega víð, með halla innan marka svo ekki sé hætta á að grafi frá útfalli þeirra.

Vegagerðin mun afla leyfis Fiskistofu til að raska ám og lækjum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í samræmi við lög um lax- og silungsveiði.



Vegagerðin mun hafa eftirlit með að farið verði eftir þeim lögum og reglum sem gilda um framkvæmdir á svæðinu. Sérstaklega verður hugað að vatnsbóli fyrir Djúpavík og gerðar ráðstafanir til að koma í veg fyrir að það mengist.

### 3.8.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð verktilhögun og boðaðar mótvægisáðgerðir við þverum straumvatna vera til þess fallnar að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin komi til með að hafa staðbundin óveruleg áhrif á lífríki straumvatna og á vatnafar og vatnsvernd, óháð valkostum.

## 3.9 Lífríki fjöru og grunnsævis

### 3.9.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að framkvæmdasvæði veglínu A liggja meðfram fjöru eða á grunnsævi á um 2,5 km svæði sunnanmegin í Reykjarfirði frá Stekkjarvík til Djúpavíkur. Framkvæmdasvæði veglínu 705 liggur meðfram fjöru eða á grunnsævi á um 1,0 km svæði og raskar þ.a.l. fjörum á styttri kafla en veglína A. Niðurstöður rannsókna umhverfismatsins eru miðaðar við veglínu A. Áætlað er að við vegagerðina muni um 1 km fjörunnar verða fyrir beinu raski þar sem hún lendir undir veginum. Áætlað er að um 9.550 m<sup>2</sup> af klóþangsfjöru, 20.540 m<sup>2</sup> af bólupangsklungri og um 3.300 m<sup>2</sup> af brimasamri hnellingafjöru með bólupangi raskist vegna framkvæmdarinnar. Vegagerðin mun stuðla að því að rask á landi, fjöru og grunnsævi verði sem minnst og takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdin muni hafa óveruleg til talsvert neikvæð áhrif á lífríki í fjöru og á grunnsævi.

### 3.9.2 Umsagnir og svör Vegagerðarinnar

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar kemur fram að við gerð vegar skv. veglínu 705 verði mun minna rask á fjöru og grunnsævi en við veglínu A. Að mati Hafrannsóknastofnunar væri æskilegt að ekki yrði nein röskun á fjörum vegna vegagerðar eða annarra framkvæmda. Ef ekki verði hægt að leggja veg öðruvísi en að fara með hann um fjöru með tilheyrandi raski, myndi stofnunin frekar styðja framkvæmdir við veglínu 705.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að stofnunin telji æskilegt að sú veglína verði fyrir valinu sem valdi minna raski á strandlengjunni til að draga m.a. úr neikvæðum áhrifum á fjöruvistgerðir.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að við val á veglínu á kaflanum við Kleifaró verður umsögn Hafrannsóknastofnunar höfð til hliðsjónar.

### 3.9.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Að mati Skipulagsstofnunar má vera ljóst að framkvæmdin kemur til með að raska fjörum á löngum kafla í Reykjarfirði, mismikið þó eftir valkostum. Eins og kom fram í kafla 3.7.3 felur veglína A í sér töluvert meira beint rask á fjörusvæðum í Reykjarfirði en veglína 705 og viðbúið að talsvert rask verði á fjöruvistgerðum með mjög hátt til lágt verndargildi. Skipulagsstofnun telur að áhrifin verði talsvert neikvæð en stofnunin telur veglínu 705 mun ákjósanlegri kost í Reykjarfirði en veglínu A með tilliti til áhrifa á fjörur og grunnsævi vegna mun meira rasks á fjöru og grunnsævi vegna umfangsmeiri skeringa og fyllinga við veglagningu skv. valkosti A.



## 3.10 Jarðmyndanir

### 3.10.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að við framkvæmdina raskist ýmsar jarðmyndanir, þ.e. klappir, sjávarhamrar, malarhjallar, árset og skriður. Hluti framkvæmdasvæðisins er innan svæðis á náttúruminjaskrár, Veiðileysa og Kaldbaksdalur og fossar njóta einnig verndar skv. lögum um náttúruvernd. Framkvæmdir verða í grennd við foss í Bæjará, en hann mun ekki raskast. Vegagerðin telur að framkvæmdir á nýjum Strandavegi innan svæðis á náttúruminjaskrá muni hafa talsvert neikvæð áhrif á jarðmyndanir en að framkvæmdir utan þess muni hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir.

### 3.10.2 Umsagnir og svör Vegagerðarinnar

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að frá vélvæðingu landsins hafi verið gengið á laus jarðlög vegna efnistöku og merkar jarðminjar sem tengjast jöklunarsögu landsins hafa orðið fyrir óbætanlegu raski. Heillegum myndunum frá þessu jarðsögutímabili fer fækkandi á landsvísu. Í jarðfræðiúttekt svæðisins kemur fram að við framkvæmdasvæðið séu laus jarðlög frekar rýr og leggur Náttúrufræðistofnun til að þeim verði hlíft eins og kostur er.

### 3.10.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Fyrir liggur að framkvæmdirnar koma ekki til með að raska jarðminjum sem teljast mikilvægar eða njóta sérstakrar verndar á grundvelli náttúruverndarlaga. Hluti Veiðileysufjarðar nýtur þó verndar, sbr. skráning hans á C-hluta náttúruminjaskrár, sem aðrar náttúruminjar. Fyrirhugað vegstæði verður hins vegar að mestu leyti á óröskuðu svæði, í mismikilli fjarlægð frá núverandi vegi. Áhrif framkvæmdarinnar eru háð þeim valkostum sem til greina koma, en báðar veglínur munu fela í sér skeringar sem raska jarðmyndunum að mismiklu leyti. Eins og fyrr segir mun veglínu A fylgja töluvert meira rask á sjávarhömrum sunnanmegin í Reykjarfirði í samanburði veglínu 705, sem mun liggja ofar í landi.

Að teknu tilliti til fyrrnefndra valkosta telur Skipulagsstofnun að áhrif á jarðmyndanir af veglagningu skv. veglínu A verði talsvert neikvæð vegna rasks á sjávarhömrum, en nokkuð neikvæð af veglínu 705 í Reykjarfirði. Skipulagsstofnun telur brýnt að rask á sjávarhömrum í grennd við Forvaðahlíð, sunnanmegin í Reykjarfirði, verði takmarkað eins og frekast er unnt og reynt að halda í þau náttúrulegu sérkenni sem fyrir eru á svæðinu.

## 4 Skipulag og leyfi

Skipulagsstofnun bendir á að fyrirhuguð framkvæmd er ekki í samræmi við núgildandi Aðalskipulag Árneshrepps 2005-2025.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Árneshrepps skv. skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi og byggingarleyfi Árneshrepps skv. lögum um mannvirki. Einnig þarf leyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða skv. reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit, Fiskistofu skv. lögum um lax- og silungsveiði og Minjastofnunar Íslands skv. lögum um menningarmínjar.





## 5 Niðurstaða

Í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 hefur Skipulagsstofnun farið yfir umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar um Strandaveg yfir Veiðileysuháls í Árneshreppi sem lögð var fram samkvæmt 23. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Skipulagsstofnun telur að umhverfismatsskýrslan uppfylli skilyrði laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru kynnt áform um 11,5 til 11,8 km nýveglögn, Strandavegar um Veiðileysuháls í Árneshreppi, háð valkostum. Tvær veglínur er skoðaðar Reykjarfjarðarmegin. Samkvæmd valkostum Vegagerðarinnar yrði efnisþörf framkvæmdarinnar um 640-700 þús. m<sup>3</sup>.

### Forsendur, aðferðir og ályktanir Vegagerðarinnar

Samkvæmt 1. mgr. 24. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana skal í áliti Skipulagsstofnunar fjalla um forsendur, aðferðir og ályktanir um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar í umhverfismatsskýrslu framkvæmdaraðila.

Við mat á umhverfisáhrifum Strandavegar yfir Veiðileysuháls hefur Vegagerðin að mörgu leyti aflað ítarlegra upplýsinga um grunnástand þeirra umhverfisþátta sem líklegir eru að verði fyrir áhrifum af framkvæmdinni og byggir matið að stærstum hluta á vönduðum gögnum.

Skipulagsstofnun telur að sú aðferð sem Vegagerðin notast við framsetningu á áhrifum á landslag og ásýnd í umhverfismatsskýrslunni sé illa til þess fallin að miðla þeim ásýndarbreytingum sem líklegt er að fyrirhuguð framkvæmd komi til með að valda. Framsetning ásýndarmynda leiðir til þess, að mati Skipulagsstofnunar, að niðurstöður Vegagerðarinnar gefa til kynna minni áhrif en ætla mætti af framkvæmdinni á landslag og ásýnd. Þær líkanmyndir sem birtast í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru af takmörkuðum gæðum og ekki til þess bærar að miðla áhrifum skeringa og fyllinga á landslag. Skipulagsstofnun bendir á í þessu sambandi að mikil framför hefur orðið á undanförunum árum hjá framkvæmdaraðilum að gera grein fyrir fyrrgreindum áhrifum. Nærtækt dæmi er úr umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar um Fjarðarheiðargöng, þar sem framsetning ásýndarmynda er með mikilli þrýði og gerir, að mati Skipulagsstofnunar, mun betur grein fyrir því inngrípi sem framkvæmdir geta valdið á ásýnd svæða.

### Umhverfisáhrif

Skipulagsstofnun telur óvíst í hvaða mæli fyrirhuguð veglagning yfir Veiðileysuháls muni draga úr vetrareinangrun byggðarinnar í Árneshreppi. Strandavegur frá Klúku í Bjarnarfirði í Trékyllisvík er mjór malarvegur, sem liggur meðfram sjónum nema á Veiðileysuhálsi og er á köflum lítið uppbyggður og liggur um þekkt snjóflóðasvæði. Lega og ástand vegarins, auk snjóflóðahættu, valdi því að oft á tíðum er ekki hægt að halda honum opnum að vetri til þegar snjóþungt er, eins og getið er um í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar. Í ljósi ofangreinds telur Skipulagsstofnun viðbúið að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á samfélagið í Árneshreppi verði að mestu óbreytt sökum erfiðra skilyrða til vetrarþjónustu. Framkvæmdir á kaflanum frá Veiðileysuhálsi að Djúpavík, eru að mati Skipulagsstofnunar áfangi í átt að betri samgöngum í sveitarfélaginu, en ekki er hægt að líta framhá því að vegurinn á milli Bjarnar- og Veiðileysufjarðar og frá Djúpavík til Norðurfjarðar, verður óbreyttur og því alls óvíst hvort sá ávinningur sem lagt er upp með varðandi samgöngubætur í Árneshreppi gangi eftir. Stofnunin telur að fyrirhugaðar framkvæmdir kunni að hafa áhrif á möguleika ferðaþjónustuaðila í Djúpavík til að byggja upp heilsársferðaþjónustu.

Ljóst er að nýr vegur skv. veglínu A og veglínu 705, sem liggja að hluta saman, mun verða mun umfangsmeiri heldur en núverandi vegur og verða meira áberandi í landslagi í Árneshreppi. Áhrifasvæðið hefur hátt gildi og er viðkvæmt fyrir breytingum og kann upplifun vegfarenda að breytast með tilkomu svo umfangsmikilla vegamannvirkja í þessu lítt snortna umhverfi. Viðbúið er



að talsverðar ásýndarbreytingar munu verða innan framkvæmdasvæðisins vegna framkvæmdanna og þá sérstaklega í Reykjarfirði á skil lands og sjávar og verða talsvert meiri skv. veglínu A, þar sem mun stærri hluti strandlínu fjarðarins mun verða raskað á áberandi hátt með allt að 40 m hárrí skeringu í sjávarhamra í samanburði við veglínu 705, sem liggur ofar í landi, áður en hún sameinast veglínu A utan við Djúpvík. Viðbúið er að áhrif veglínu 705 á landslag og ásýnd verði staðbundið talsvert minni. Skipulagsstofnun telur að með tilkomu fyrirhugaðs vegar mun verða ákveðin eðlisbreyting á yfirbragði þessa lítt snortna svæðis og líta verði svo á að í þessu umhverfi muni nýr vegur með þeim umfangsmiklu fyllingum og skeringum sem fyrirhugaðar eru ávallt hafa mikil áhrif á landslag og ásýnd og að þau verði talsvert neikvæð í tilfelli vegar skv. valkosti 705 en verulega neikvæð í tilfelli valkosti A. Skipulagsstofnun telur einsýnt að erfitt verði að viðhafa aðgerðir til mótvægis til þess að koma í veg fyrir eða draga úr þeim ásýndarbreytingum sem veglagning muni hafa á þessu svæði og á þá sérstaklega við veglagningu skv. valkosti A í Reykjarfirði, sbr. hér að framan.

Gróðurfar á og við veglínuna er lítt raskað af mannavöldum en fyrir liggur að umfangsmikil röskun verður á gróðri við fyrirhugaðar framkvæmdir og að vistgerðir og vistlendi sem hafa hátt verndargildi og njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd munu raskast. Skipulagsstofnun bendir á að þrátt fyrir fyrirhugaðar aðgerðir til endurheimtar votlendis þá kemur nýtt og óþroskað vistkerfi aldrei að öllu leyti í stað þess sem hefur fengið að þróast í langan tíma. Í ljósi þess sem rakið er hér að framan telur Skipulagsstofnun að áhrif á gróður og vistgerðir verði talsvert neikvæð, óháð valkostum.

Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð veglína meðfram strönd Reykjarfjarðar að Djúpvík verði mikið inngrip sem mun óhjákvæmilega hafa staðbundin neikvæð áhrif á fuglalíf og að hluta á spendýralíf svæðisins vegna þess mikla rasks og ónæðis sem slíkar framkvæmdir koma til með að hafa á búsvæði fuglanna auk þess sem rask á fjörunni í Reykjarfirði kunnir að skerða fæðuöflunarmöguleika refsins á svæðinu. Veglagning skv. veglínu A mun hafa mun umfangsmeira rask í för með sér eða á mun lengri kafla í samanburði við veglínu 705 á mótum lands og sjávar. Stofnunin telur að áhrif veglagningar skv. veglínu A í Reykjarfirði á búsvæði fýla verði staðbundið talsvert neikvæð. Áhrif fyrirhugaðrar veglagningar annars staðar á og við veglínuna verða almennt nokkuð neikvæð vegna uppbrots á búsvæðum mó- og vaðfugla, m.a. vegna rasks á votlendi.

Með hliðsjón af framlögðum valkostum telur Skipulagsstofnun að áhrif á jarðmyndanir og fjörur af veglagningu skv. veglínu A verði talsvert neikvæð vegna rasks á sjávarhömrum, en nokkuð neikvæð af veglínu 705 í Reykjarfirði.

Skipulagsstofnun telur, í ljósi framlagðra gagna Vegagerðarinnar, að fyrir liggja að bæði valkostur A og valkostur 705 í Reykjarfirði uppfylli kröfur um umferðaröryggi. Stofnunin telur að draga megi úr neikvæðum áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á fjölmarga umhverfisþætti, s.s. á landslag og ásýnd, fjöruvistgerðir, fugla- og spendýralíf og jarðmyndanir í grennd við Forvaðahlíð með því að leggja veginn skv. valkosti 705, í stað veglínu A.

Varðandi nánari umfjöllun um framkvæmdatilhögun, umhverfisáhrif og mótvægisáðgerðir vísast til 3. kafla hér að framan og umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.

### **Leyfisveitingar og skilyrði**

Með vísan til umsagnar Minjastofnunar telur Skipulagsstofnun að í framkvæmdaleyfi þurfi að setja skilyrði um að Vegagerðin fari eftir þeim mótvægisáðgerðum sem Minjastofnun leggur fram til verndar minjum og minjaheildum. Jafnframt telur stofnunin að það þurfi að vera skýrt, að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfa, hafi farið fram fornleifarannsókn á endanlegu áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda og niðurstöður rannsóknanna verið bornar undir Minjastofnun Íslands.

Að öðru leyti vísar Skipulagsstofnun til tilgreindra mótvægisáðgerða í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.



Reykjavík, 26. apríl 2023

Egill Þórarinnsson

Jón Smári Jónsson