

JARÐGÖNG Á MILLI ARNARFJARÐAR OG DÝRAFJARÐAR Í ÍSAFJARÐARBÆ

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði sjónræns eðlis og áhrif á landslag. Framkvæmdasvæðið er innan svæðis sem nýtur verndar vegna fjölbreytts og stórbrotins landslags og munu háar fyllingar og áberandi skeringar beggja megin gangamunnanna, auk munnanna sjálfra, koma til með að breyta yfirbragði þessa óraskaða svæðis og hafa talsverð neikvæð, óafturkræf áhrif á landslag svæðisins. Sömu leiðis veglagning í fjöru í Dýrafirði sem jafnframt mun hafa staðbundin neikvæð áhrif á búsvæði þeirra fuglategunda sem halda til í fjörunni, m.a. rauðbrysting.

Þá telur Skipulagsstofnun að áhrif á Hófsá og lífríki hennar muni verða talsvert neikvæð á framkvæmdatíma vegna efnistöku í ánni og tímabundins tilflutnings farvegjar hennar, en áhrifin verði að mestu afturkræf. Stofnunin telur óhjákvæmilegt að um verði að ræða nokkuð neikvæð áhrif á gróður vegna umfangs rasks, m.a. á votlendi.

1	INNGANGUR.....	3
1.1	Athugun Skipulagsstofnunar	3
1.2	Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar	3
2	FRAMKVÆMD og markmið	4
2.1	Eldri vegir og frágangur	5
2.2	Ofanflóð.....	5
3	NIÐURSTAÐA UM MAT á UMHVERFISÁHRIFUM	6
3.1	Sjónræn áhrif og áhrif á landslag og verndarsvæði.....	6
3.2	Áhrif á hljóðvist.....	6
3.3	Áhrif á menningarminjar	7
3.4	Áhrif á gróður og dýralíf	7
3.4.1	Áhrif á gróður.....	7
3.4.2	Áhrif á fugla og fjörur	8
3.5	Áhrif á landnotkun	9
3.6	Áhrif á straumvötn og lífríki þeirra	9
3.7	Áhrif á jarðmyndanir	9
4	STAÐA SKIPULAGS og LEYFISVEITINGA.....	10
5	NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	10

Skipulags
stofnun

1 INNGANGUR

1.1 ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Þann 23. október 2009 sendi Náttúrustofa Vestfjarða f.h. Vegagerðarinnar frummatsskýrslu um jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Ísafjarðarbæ til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 2. nóvember 2009 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu og Bæjarins besta þann 5. nóvember 2009. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 2. nóvember til 15. desember 2009 á skrifstofum Ísafjarðarbæjar, Bæjar- og héraðsbókasafninu á Ísafirði, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.nave.is. Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Ísafjarðarbæjar, Brunamálstofnunar, Fiskistofu, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands. Á kynningartíma bárust tvær athugasemdir til Skipulagsstofnunar. Skipulagsstofnun sendi umsagnirnar og athugasemdirnar til framkvæmdaraðila.

Þann 18. apríl 2013 sendi Náttúrustofa Vestfjarða, f.h. Vegagerðarinnar, matsskýrslu um jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Ísafjarðarbæ til Skipulagsstofnunar og óskað eftir álitni stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

1.2 GÖGN LÖGÐ FRAM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Frummatsskýrsla. Jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Vestur-Ísafjarðarsýslu. Október 2009, Vegagerðin Ísafirði.

Önnur gögn. Eftirfarandi sérfræðiskýrslur:

- Anton Helgason og Hafdís Sturlaugsdóttir. 2008. Gróðurathugun vegna hugsanlegra jarðganga á milli Dýrafjarðar og Borgarfjarðar í Arnarfirði. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 6-08.
- Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson. 2008. Fuglalíf í Borgarfirði í Arnarfirði og innanlega í Dýrafirði. Unnið fyrir Vegagerðina. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 2-08.
- Margrét Hallmundsdóttir og Caroline Paulsen. 2008. Fornleifakönnun vegna fyrirhugaðra ganga milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 7-08.
- Margrét Hallmundsdóttir, Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson. 2009. Greinargerð um fornleifar nærri veglínu vegna Dýrafjarðarganga. Náttúrustofa Vestfjarða.
- Sigurður Már Einarsson, Böðvar Þórisson, Cristian Gallo og Katharina Sommermeier. 2009. Rannsóknir á búsvæðum og seiðabúskap Hófsár í Arnarfirði. Veiðimálastofnun VMST/09014.

Umsagnir bárust frá:

- Ísafjarðarbæ með bréfi dags. 10. desember 2009.
- Brunamálstofnun með bréfi dags. 2. nóvember 2009.
- Fiskistofu með bréfi dags. 2. nóvember 2009.
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 25. nóvember 2009.
- Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 24. nóvember 2009.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 19. nóvember 2009.
- Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 27. nóvember 2009.

Athugasemdir bárust frá:

- Fjórðungssambandi Vestfirðinga með bréfi dags. 4. desember 2009
- Guðmundi Jónssyni með bréfi dags. 12. nóvember 2009.

Matsskýrsla. Jarðgöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Vestur-Ísafjarðarsýslu. Apríl 2013, Vegagerðin Ísafirði.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Í matsskýrslu kemur fram að í lok október 2009 hafi frummatsskýrslu vegna framkvæmda við göngin verið skilað til Skipulagsstofnunar og kynningarferli skýrslunnar hafi lokið í desember sama ár. Vegna efnahagsþrenginga hafi framkvæmdum hins vegar verið frestað og matsskýrsla því ekki kláruð þar til nú, rúmlega þremur árum seinna.

Samkvæmt matsskýrslu felast fyrirhugaðar framkvæmdir í nýlagningu og uppbyggingu núverandi vegar á tæplega 8 km kafla bæði í Arnarfirði og Dýrafirði og gerð 5.6 km langra jarðganga á milli fjarðanna. Fram kemur að vegir verði 8 m breiðir og að hönnunarhraði sé 90 km/klst. Gert sé ráð fyrir að göngin verði tvíbreið með útskotum og að vegskálar verði alls um 300 m langir. Fram kemur að alls falli til úr göngum og skeringum um 600.000 m³ af jarðefnum sem nýtt verði við veglagningu í tengslum við gangaframkvæmdir en haugsetja þurfi um 50.000 m³ á um 5 ha svæði í grennd við gangamunna Arnarfjarðarmegin til síðari tíma nota. Ekki sé víst að efni úr göngunum verði hæft í efra burðarlag og því sé gert ráð fyrir efnistöku, að hámarki 20.000 m³, á 1,7 ha svæði úr opinni námu í Hófsá í Arnarfirði. Fram kemur að Dýrafjarðarmegin muni vanta rúmlega 46.000 m³ í veglagningu í firðinum en það efni fáiast úr námum á svæðinu. Gert sé ráð fyrir að taka um 15.000 m³ af efni á 2,5 ha stóru efnistökusvæði í Lambadal og sama efnismagn verði tekið úr námum við Kjaransstaðaá á um 0,4 ha svæði og við Nautahjalla á um 0,6 ha svæði.

Fram kemur að í Arnarfirði sé nýlagning vegar áætluð á rúmlega tveggja km kafla en veglagning í vegstæði núverandi vegar verði tæplega einn km. Ný brú verði byggð yfir Mjólka, aðeins neðan við núverandi brú, en frá Borg og nokkuð fram yfir Hófsá liggja vegurinn að miklu leyti á sama stað og núverandi vegur. Brúin yfir Hófsá verði annað hvort endurbyggð og gerð tvíbreið eða ný brú byggð á sama stað. Frá Hófsá verði lagður um 700 m vegkafla að gangamunna í 36 m h.y.s. og verði vegurinn í nýju vegstæði meirihluta þeirrar vegalengdar. Fram kemur að í Dýrafirði verði vegurinn frá gangamunna, sem verði í 57 m h.y.s., um 5 km leið að Dýrafjarðarbrú, þar af verði um eins km kafla lagður í vegstæði núverandi vegar. Frá Kjaransstaðaeyri að vegfyllingu Dýrafjarðarbrúar muni vegurinn liggja um efri hluta fjörunnar.

Fram kemur í matsskýrslu að markmið með fyrirhuguðum framkvæmdum sé að tryggja góðar og öruggar samgöngur á Vestfjarðavegi á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar. Fyrirhuguð göng komi til með að leysa af hólmi núverandi veg yfir Hrafnseyrarheiði en sá vegur liggja í bröttum sneiðingum fyrir ofan 400 m hæðarlínu og sé lokaður yfir vetrarmánuðina vegna snjóþyngsla og snjóflóðahættu. Auk þess muni fyrirhugaður vegur stytta vegalengdir á milli Patreksfjarðar og Ísafjarðar um 27 km miðað við núverandi aðstæður og minnka ferðatíma um u.þ.b. 40 mínútur. Fram kemur að ætla megi að betri samgöngur og styttri ferðatími auki samskipti á milli Barðastrandar- og Ísafjarðasýslna og að íbúar svæðisins muni eiga auðveldara með að sækja nauðsynlega þjónustu og að sterkari þjónustukjarni gæti þróast á Vestfjörðum. Fram kemur að samkvæmt samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022 sé miðað við að ráðist verði í fyrirhugaðar framkvæmdir á árunum 2015-2018 og að áætlaður framkvæmdartími verði allt að þrjú ár.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telji að í frummatsskýrslu hefði átt að fjalla um valkosti varðandi legu vegar í landi Kjaransstaða.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki hafi verið um aðra mögulega valkosti að ræða. Ekki hafi verið talið gerlegt að fylgja gamla veginum ofan Kjaransstaða vegna mikillar

snjóasöfnunar auk þess sem það vegstæði væri vegtæknilega mun lakara en vegstæði neðar í landi. Ekki hafi náðst samningar við landeigendur Kjaransstaða um að vegur yrði lagður yfir tún í landi þeirra en samningar hafi hins vegar tekist um þá leið sem kynnt sé í frummatsskýrslu um efri hluta fjörunnar.

2.1 ELDRI VEGIR OG FRÁGANGUR

Í matsskýrslu kemur fram að vegarkafllinn yfir Hrafnseyrarheiði verði ekki fjarlægður en muni nýtast sem ferðamannavegur auk þess sem vegurinn hafi ákveðið minjagildi þar sem legu hans hafi ekki verið breytt svo máli skipti síðan hann hafi verið lagður á árunum milli 1940 til 1950. Vegarköflum frá Þingeyri að Dýrafjarðarbrú og frá Hrafnseyri að nýju vegstæði við Rauðsstaði verði haldið við eins og gert hafi verið. Fram kemur að aflagðir vegkaflar í Arnarfirði og Dýrafirði verði rippaðir upp til að auðvelda gróðurframvindu. Þá verði öllum jarðvegi á skeringarsvæðum ýtt til hliðar og við frágang svæðanna verði jarðveginum síðan jafnað út ofan á skeringar og háar vegfyllingar auk þess sem sáð verði í vegkanta og önnur vegaþing þar sem við eigi.

2.2 OFANFLÓÐ

Í matsskýrslu kemur fram að snjóflóðahætta hafi haft áhrif á staðsetningu gangamunna og sé hætta á ofanflóðum lítil á fyrirhuguðu vegstæði og mun minni heldur en á núverandi vegstæði. Muni þar mest um snjóflóðahættu á Hrafnseyrarheiði en einnig grjóthrun á kaflanum á milli Hrafnseyrar og Rauðsstaða í Arnarfirði.

Í umsögn Veðurstofu Íslands kemur fram að ekki sé hægt að útiloka snjóflóð við gangamunna Dýrafjarðarmegin, en ýmislegt bendi til þess að þau séu ekki mjög tíð. Veðurstofan mælist þó til þess að frekari rökstuðningur verði lagður fram um val á staðsetningu gangamunna m.t.t. ofanflóðahættu. Mikilvægt sé að staðsetning vinnubúða og vinnusvæða, s.s. haugssvæða, umhverfis báða gangamunna á framkvæmdatímanum taki einnig tillit til snjóflóðahættu. Áætluð byggingarlóð fyrir vinnubúðir við Rauðsstaði virðist við fyrstu sýn vera ágætlega staðsett m.t.t. snjóflóðahættu. Veðurstofan mælir þó með því að gert verði staðbundið hættumat fyrir vinnubúðir verktaka beggja vegna ganganna áður en þær verði reistar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að gangamunna Arnarfjarðarmegin sé valinn staður utan og ofan við gamla bæjarstæðið á Rauðsstöðum en þar fyrir ofan séu ekki sjáanlegir líklegir snjóflóðafarvegir enda skagi fjallsbrúnnin þar frekar fram. Ekki hafa verið skráð snjóflóð á þessu svæði en hins vegar aurskriður í hlíðinni. Þó að aurskriða kæmist að fyrirhuguðum vegi verði hann svo hár að hún myndi sveigja með honum en ekki fara upp á hann. Gangamunna Dýrafjarðarmegin hafi verið valinn staður undir Bæjarhvilft en almennt sé þekkt að minnst hætta sé á flóðum undir hvilftum sem víða séu á Vestfjörðum.

Fram kemur að haugsvæði í Arnarfirði sé valinn staður utan og neðan við fyrirhugaðan gangamunna og sé þá tekið tillit til landslags gróðurfars og þæginda við að flytja efnið frá gangamunna. Gallinn við þessa staðsetningu sé að hluti svæðisins sé á áhrifasvæði snjóflóðagils og muni því væntanlegur verktaki þurfa að skipuleggja sína vinnu miðað við þessar forsendur, til dæmis með því að flytja efni að sumarlagi á þann hluta svæðisins sem snjóflóðahætta sé. Við undirbúning framkvæmda muni verktaki gera öryggisáætlun og þar á meðal gera ráðstafanir vegna hruns úr fjallinu ef ástæða verði talin til þess. Fram kemur að vinnubúðasvæði í Arnarfirði hafi verið valinn staður á um 1,5 ha svæði niður við Hófsá og hafi Veðurstofan, að beiðni Vegagerðarinnar, gert staðbundið hættumat fyrir það svæði. Niðurstaða Veðurstofunnar hafi verið sú að ofanflóðahætta á vinnubúðasvæðinu væri viðunandi. Þá hafi Veðurstofan einnig gert staðbundið hættumat fyrir um 2 ha vinnubúðasvæði Dýrafjarðarmegin og hafi komið í ljós að hluti svæðisins sé á A-hættusvæði

en að áliti Veðurstofunnar sé í lagi að reisa vinnubúðir á svæðinu sem nýttar séu í takmarkaðan tíma, t.d. 5 ár.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun um ofanflóð og hugsanlega ofanflóðahættu vera fullnægjandi. Svo virðist skv. þeim gögnum sem fyrir liggja að ofanflóð séu ekki tíð á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og fyrir liggur staðbundið hættumat Veðurstofunnar á vinnubúðarsvæðum beggja vegna gangamunnanna.

3 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

3.1 SJÓNÆN ÁHRIF OG ÁHRIF Á LANDSLAG OG VERNDARSVÆÐI

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé innan svæðis sem sé á náttúruminjaskrá og svæðis sem njóti hverfisverndar skv. Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020. Framkvæmdirnar komi til með breyta landslagi varanlega þar sem veglagning er fyrirhuguð um óraskað land. Nýtt vegstæði verði m.a. í fjörunni fyrir neðan Kjaransstaði að Kjaransstaðareyri. Vegstæðið muni þó að mestu fylgja línunum í landslagi og fylgi að hluta til núverandi vegi eða verði nálægt honum en þar sem vegagerð sé fyrirhuguð um brattlendi verði skeringar nokkuð áberandi. Sjónræn áhrif framkvæmdanna og áhrif þeirra á landslag verði talsvert neikvæð, einkum á afmörkuðu svæði við gangamunna í báðum fjörðum vegna munnanna sjálfra og vegarins að gangamunnunum sem verði lagður á háum fyllingum. Fram kemur að til að draga sem mest úr neikvæðum sjónrænum áhrifum verði öllum jarðvegi á skeringarsvæðum ýtt til hliðar og síðan jafnað út ofan á skeringar og háar vegfyllingar að framkvæmdum loknum. Einnig verði sáð í vegkanta og önnur vegsár þar sem það eigi við og verði fræ af svæðinu eða valdar fræblöndur notaðar til þess að fyllingar falli sem best að landslaginu eftir að gróður hafi náð að jafna sig. Fram kemur að þær námur sem áætlað sé að nota við fyrirhugaðar framkvæmdir séu nú þegar opnar og að þeim liggi vegslóðar sem í sumum tilvikum þurfi þó líklega að lagfæra. Aukin efnistaka úr námunum geti þó gert það að verkum að þær verði meira áberandi í landslaginu en með vönduðum frágangi verði leitast við að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum námusvæðanna.

Skipulagsstofnun bendir á að fyrirhugað framkvæmdasvæði er á náttúruminjaskrá og nýtur hverfisverndar skv. skipulagi m.a. vegna fjölbreytts og stórbrotins landslags, gróðursælla hlíða og dala. Meðal annars þess vegna telur stofnunin ljóst að ekki verði komist hjá töluverðum neikvæðum áhrifum á landslag og neikvæðum breytingum á ásýnd svæðisins vegna veglagningar um óraskað land beggja megin við gangamunnanna sem felur í sér gerð hárra fyllinga að gangamunnunum og áberandi skeringar. Einnig vegna lagningar á nýjum vegakafla um óraskaða fjöru Dýrafjarðarmegin. Þá verða a.m.k. tímabundin neikvæð sjónræn áhrif vegna haugsetningar Arnarfjarðarmegin og vegna efnistöku úr Hófsá. Vegagerðin hefur áform um markvissan frágang til þess að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum og áhrifum á landslag vegna veglagningar. Þetta telur Skipulagsstofnun að einhverju leyti geti þjónað þeim tilgangi en hefur efasemdir um að unnt verði að draga úr neikvæðum áhrifum veglagningar á yfirbragð óraskaðrar fjöru í Dýrafirði.

3.2 ÁHRIF Á HLJÓÐVIST

Í matsskýrslu kemur fram að umferð á Vestfjarðavegi nr. 60 verði í engum tilfellum nær heilsárhúsum en við núverandi aðstæður. Umferðin muni heldur færast fjær og/eða hávaði við þau hús minnki, t.d. við íbúðarhúsin að Mjólkárvírkjun og að Hvammi í Dýrafirði. Vestfjarðavegur muni færast nær eyðibýlinu Kjaransstöðum, en hávaði þar verði vel undir viðmiðunarmörkum. Í heildina verði áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist óveruleg.

Skipulagsstofnun telur að í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hafi verið sýnt fram á að áhrif hávaða frá umferð verði ekki veruleg. Þó að gert sé ráð fyrir töluverðri aukningu umferðar með tilkomu ganganna þá verða nýir vegir fjær íbúðarhúsum en við núverandi aðstæður og ljóst að hávaði verður undir viðmiðunarmörkum.

3.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að nokkrar minjar séu nálægt fyrirhuguðu vegstæði og þrjár þeirra verði innan við 20 m frá miðlínu vegar. Í landi Borgar í Arnarfirði sé annar endi garðlags (ÍS-181572-9:024) í um 10 m frá miðlínu fyrirhugaðs vegstæðis. Núverandi vegur liggja í gegnum garðlagið en fyrirhugað vegstæði kunni að raska því meira þó svo að vegurinn muni liggja á sama stað. Kanna þyrfti því aldur garðlagsins með könnunarskurði. Fram kemur að við fjöruna fyrir neðan Kjaransstaði í Dýrafirði sé óþekkt rúst (naust, ÍS-140663-41:022) í um þriggja m fjarlægð frá miðlínu vegar. Ekki sé talið mögulegt að færa veginn á þessum stað og því talið óhjákvæmilegt að raska þurfi minjunum. Við Kjaransstaði sé einnig fjárskýli (140663:41:012) í 16 m fjarlægð frá miðlínu fyrirhugaðs vegstæðis sem þurfi að merkja og verja ef þess gerist þörf. Fram kemur að auk ofangreindra minja séu 12 aðrar nær miðlínu fyrirhugaðs vegstæðis en 50 m. Þær minjar þurfi að merkja mjög vel og verja ef þess gerist þörf.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins (nú Minjastofnunar Íslands) kemur fram að nauðsynlegt sé að kanna aldur og gerð garðlags í landi Borgar með könnunarskurði ef ekki verði komist hjá því að það raskist. Annars þurfi að merkja garðlagið greinilega á meðan á framkvæmdum standi til að koma í veg fyrir að það raskist af vangá. Þá telur Fornleifavernd ríkisins að grafa þurfi könnunarskurð í óþekktu tóft í landi Kjaransstaða til að staðfesta hlutverk hennar og aldur. Niðurstöður slíkrar athugunar kunni að leiða til þess að rannsaka þurfi tóftina frekar áður en leyfi verði gefið til að fjarlægja hana. Aðrar athugasemdir í umsögn Fornleifaverndarinnar voru m.a. þær að gera þurfi verktökum grein fyrir staðsetningu nausts í landi Borgar til að koma í veg fyrir að það raskist að vangá og ábendingar um að að girða þurfi af svæði í kring um rústir í landi Hauga, bæjarhól Rauðsstaða, bæjarhól Kjaransstaðakots sem og fjárskýli í landi Kjaransstaða. Að öðru leyti fellst Fornleifavernd ríkisins á að áætlanir Vegagerðarinnar um að merkja þá minjastaði sem nálægt eru vegi og öðrum framkvæmdasvæðum séu fullnægjandi mótvægisáðgerðir. Í svörum Vegagerðarinnar er fallist á þær tillögur sem Fornleifavernd ríkisins leggur fram varðandi fornleifar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á fornleifar verði nokkuð neikvæð m.a. þar sem fyrir liggur að ekki verður komist hjá því að raska slíkum minjum. Stofnunin leggur hins vegar áherslu á að farið verði í hvívetna eftir ábendingum Minjastofnunar Íslands, eins og Vegagerðin fyrirhugar, til þess að freista þess að koma í veg fyrir og draga úr frekari neikvæðum áhrifum á fornleifar.

3.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

3.4.1 Áhrif á gróður

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir komi ekki til með að hafa áhrif á plöntutegundir sem séu á válista. Fram kemur að við veglagningu í Arnarfirði muni 10 ha stórt gróðurlendissvæði raskast, þar af um 4 ha votlendis. Í Dýrafirði muni veglagning raska um 12 ha af gróðurlendum en þar af sé votlendi einungis á 0,3 ha svæði. Svæði undir vinnubúðir verktaka í Arnarfirði standi á mel og í jaðri um 6,5 ha mýrlendis sem hafi að hluta til verið þurrkað upp en veglagning að vinnubúðunum muni raska um 0,25 ha mýrlendisins. Fram kemur að við gangamunna verði jarðvegi og svarðlagi, sem hafi verið ýtt frá og geymt, dreift yfir hið raskaða svæði og muni gróður við munnana því ekki verða frábrugðinn þeim gróðri sem sé í næsta nágrenni þegar svæðið hafi náð að jafna sig. Þá muni Vegagerðin

endurheimta jafnstórt votlendi og raskist við framkvæmdina og verði samráð haft við Umhverfisstofnun og Náttúrustofu Vestfjarða um líkleg svæði fyrir endurheimtun.

Skipulagsstofnun telur ljóst að við lagningu nýs vegar um að mestu óraskað landssvæði sem er að stærstum hluta gróið, þó að gróðurþekja sé mismikil, verði ekki komist hjá neikvæðum áhrifum á gróður á svæðinu. Til þess að leggja mat á hversu mikil áhrifin eru þarf að horfa til umfangs framkvæmdanna, stærðar þess svæðis sem raskast og eðli og verðmæti gróðurlendanna sem verða fyrir raski, að teknu tilliti til mótvægisáðgerða sem aðallega felast í endurheimt verðmætra gróðurlenda og uppgræðslu gróðursvæða almennt. Um er að ræða um 8 km langan uppbyggðan veg sem raskar mismunandi gróðurlendi á rúmlega 20 ha svæði. Samkvæmt gróðurrannsókn er ekki talið að fyrirhugaðar framkvæmdir komi til með að raska friðlýstum tegundum eða tegundum á valista. Á hinn bóginn verður rúmlega fjögurra ha votlendi raskað sem nýtur verndar skv. náttúruverndarlögum. Í ljósi umfangs röskunar algengs gróðurs og röskunar votlendis telur Skipulagsstofnun óhjákvæmilegt að um verði að ræða nokkuð neikvæð áhrif á gróður vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Stofnunin telur að þó að Vegagerðin fyrirhugi að endurheimta jafnmikið votlendi og það sem verði fyrir raski þá komi nýtt og óþroskað vistkerfi aldrei að öllu leyti í stað þess sem hefur fengið að þróast í langan tíma. Skipulagsstofnun telur engu að síður mikilvægt að ráðist verði í fyrirhugaða endurheimt og val á svæðum verði í samráði við Umhverfisstofnun, sveitarfélag og eðli málsins samkvæmt við landeigendur.

3.4.2 Áhrif á fugla og fjörur

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa lítil áhrif á varpfugla á þeim svæðum sem verði raskað, þar sem þéttleiki þeirra sé almennt lítill. Lagður verði vegur í og við fjöru utan Kjaransstaðæyyrar og að vegfyllingunni við Dýrafjarðarbrú á um 1,2 km kafla og sé áætlað um 3,5 ha af fjörusvæði muni raskast. Um helmingur þessa svæðis sé í efri hluta fjörunnar, sem sé lífmínsti hluti hennar en bæði andfuglar og vaðfuglar hafi sést á því svæði í fæðuleit en fjörusvæðið sé hins vegar ekki mikilvægt fyrir rauðbrystinga þar sem stærstu hóparnir haldi sig við Lambadalsodda utar í Dýrafirði. Rask muni einnig ná til miðbiks fjörunnar þar sem þangbeltið byrji en neðsti hluti fjörunnar, sem sé lífmesti hluti hennar, muni að öllum líkindum verða fyrir litlu sem engu raski. Fram kemur að við fuglaathuganir hafi sést 5 tegundir fugla sem séu á valista; haförn, hrafn, svartbakur, grágæs og straumönd. Fram kemur að gamlir varpstaðir hafarna séu vel fyrir utan framkvæmdarsvæðið og því ekki í neinni hættu vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Hreiður hinna tegundanna fjögurra hafi ekki fundist innan fyrirhugaðs framkvæmdarsvæðis og sé ekki líklegt að varpstaðir þessara fuglategunda séu innan svæðisins. Engum valistategundum stafi þannig hætta af fyrirhuguðum framkvæmdum.

Skipulagsstofnun telur að óhjákvæmilega verði um nokkuð neikvæð áhrif að ræða á fugla á framkvæmatíma á og í grennd við framkvæmdarsvæðið vegna ónæðis og þá einkum á varptíma. Þá er jafnframt ljóst að sú ákvörðun að leggja veginn að hluta um óraskaða fjöru mun hafa talsverð neikvæð, óafturkræf en staðbundin áhrif á það svæði og um leið búsvæði þeirra fuglategunda sem þar halda til, m.a. á rauðbrystinga. Skipulagsstofnun telur óvíst, skv. framlögðum gögnum, hver gætu orðið áhrif efnistöku í Hófsá á straumönd, sem er á valista, en skv. gögnunum gætu varpstaðir andarinnar verið upp með Hófsá og Mjólka. Stofnunin telur, skv. framlögðum gögnum, að ekki séu líkur á neikvæðum áhrifum á aðra fugla á valista sem sáust við fuglaathuganir, að meðtöldum hafarni.

3.5 ÁHRIF Á LANDNOTKUN

Í matsskýrslu kemur fram að veglagning muni skerða að hámarki tæplega 1 ha af túnnum í landi Borgar og um hálfan ha við Rauðsstaði í Arnarfirði. Þá muni um 4,5 ha graslendis, sem nota á sem skógræktarsvæði, skerðast í landi Kjaransstaða í Dýrafirði. Framkvæmdin komi því til með að hafa bein neikvæð áhrif á landnotkun á svæðinu þar sem hún muni skerða svæði sem séu nú nýtt eða skipulögð með landnýtingu í huga.

Skipulagsstofnun telur að áhrif á landnotkun verði ekki veruleg þar sem um er að ræða tiltölulega litla skerðingu á svæðum sem séu nýtt eða fyrirhuguð til nýtingar.

3.6 ÁHRIF Á STRAUMVÖTN OG LÍFRÍKI ÞEIRRA

Í matsskýrslu kemur fram að tímabundin neikvæð áhrif verði á smádýralíf og fiska vegna gruggmyndunar í Mjólka og Kjaransstaðaá vegna framkvæmda við brú og ræsi. Áður en efnistaka hefjist í Hófsá sé fyrirhugað að veita ánni út í jaðar efnistökusvæðisins að vori fyrir upphaf veiðitíma en ánni verði síðan veitt aftur í farveg sinn í lok september. Efnistakan muni hafa bein neikvæð áhrif á neðri hluta árinna en áhrifin verði hins vegar tímabundin og a.m.k. að mestu afturkræf, þar sem að árbotninn muni leita eftir nýju jafnvægi að efnistöku lokinni. Fram kemur að afturkræfni sé m.a. háð því hversu mikill rofmáttur verði í ánni, en líklegt sé að eftir nokkur ár hafi farvegurinn náð sér að mestu og ef lón myndist muni það fyllast á ný. Ekki sé þó talið líklegt að tjón á fiskframleiðslu verði umtalsvert þar sem bleikjustofn árinna virðist vera lítill. Að framansögðu er ljóst að áhrif framkvæmdarinnar á straumvötn verði tímabundið talsverð neikvæð á meðan á framkvæmdum standi en áhrif á fiskstofna verði þó óveruleg.

Skipulagsstofnun telur að áhrif á Hófsá verði talsvert neikvæð vegna efnistöku í ánni en að áhrifin verði að líkindum að mestu afturkræf. Svo virðist sem bleikjustofn í ánni sé ekki stór þannig að ekki er um veiðihagsmuni að ræða en áhrifin vegna tilflutnings árinna yfir heilt sumar og síðan efnistöku að hausti verða engu að síður talsvert neikvæð á lífríki Hófsár á framkvæmdatíma. Þá er ljóst að framkvæmdir við brúargerð við Mjólka og Kjaransstaðaá muni hafa tímabundin neikvæð áhrif á lífríki ána vegna gruggmyndunar.

3.7 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð jarðgöng verði á milli tveggja surtarbrandslaga, en slitrótt surtarbrandslög séu mörg í jarðlagastaflanum á Vestfjörðum. Lögin séu hinsvegar talin verða í nægilegri fjarlægð frá framkvæmdum til þess að þau verði ekki fyrir raski og muni fyrirhugaðar framkvæmdir því ekki hafa áhrif á sérstakar jarðmyndanir og áhrif þeirra á jarðmyndanir verði þar af leiðandi óveruleg.

Skipulagsstofnun telur að óhjákvæmilega muni það rask vegna umfangsmikillar gangagerðar, vegagerðar, efnistöku og vinnubúða hafa neikvæð áhrif á ýmiss konar jarðmyndanir en stofnunin telur þó sýnt að ekki verði raskað sjaldgæfum jarðmyndunum eða myndunum sem njóta verndar.

4 STADA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna fyrirhugaðra framkvæmda bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Framkvæmdin er í samræmi við stefnu Aðalskipulags Ísafjarðarbæjar 2008-2020 og er háð framkvæmdaleyfi sveitarfélagsins skv. 14. gr. skipulagлага nr. 123/2010 og framkvæmaleyfisreglugerð nr. 772/2012.
- Framkvæmdir skulu byggja á deiliskipulagi.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða til tímabundins atvinnurekstrar, t.d. fyrir vinnubúðum og verkstæðisaðstöðu, sbr. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun.
- Framkvæmdir í og við fiskveiðiár, t.d. vegna efnistöku eða ræsagerðar, eru háðar leyfi lax- og silungsveiðisviðs Fiskistofu, sbr. 33 gr. laga um lax-og silungsveiði nr. 61/2006.
- Afla þarf leyfis Minjastofnunar Íslands ef raska þarf fornleifum sbr. lög nr. 80/2012 um menningarminjar.

5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og 24. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matsskýrsla Vegagerðarinnar byggði á auglýstri frummatsskýrslu, umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu framkvæmdaraðila til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrsla Vegagerðarinnar hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er í 18. grein reglugerðar nr. 1123/2005. Einnig telur stofnunin að í matsskýrslu sé gerð grein fyrir athugasemdum og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim sé svarað á fullnægjandi hátt.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði sjónræns eðlis og áhrif á landslag. Framkvæmdasvæðið er innan svæðis sem nýtur verndar vegna fjölbreytts og stórbrotins landslags og munu háar fyllingar og áberandi skeringar beggja megin gangamunnanna, auk munnanna sjálfra koma til með að breyta yfirbragði þessa óraskaða svæðis og hafa talsverð neikvæð, óafturkræf áhrif á landslag svæðisins. Sömu leiðis veglagning í fjöru í Dýrafirði sem jafnframt mun hafa staðbundin neikvæð áhrif á búsvæði þeirra fuglategunda sem halda til í fjörunni, m.a. rauðbrysting. Stofnunin telur ekki líkur, skv. framlögðum gögnum, að fuglategundir á válista verði fyrir neikvæðum áhrifum en þó er ákveðin óvissa um áhrif efnistöku á straumönd.

Þá telur Skipulagsstofnun að áhrif á Hófsá og lífríki hennar muni verða talsvert neikvæð á framkvæmdatíma vegna efnistöku í ánni og tímabundins tilflutnings farvegar hennar, en áhrifin verði að mestu afturkræf. Stofnunin telur óhjákvæmilegt að vegna fyrirhugaðra framkvæmda verði um að ræða nokkuð neikvæð áhrif á gróður sökum umfangs raskins m.a. á votlendi. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að Vegagerðin endurheimti jafnmikið votlendi og það sem verði fyrir raski þó líklegt sé að nýtt og óþroskað vistkerfi komi aldrei að öllu leyti í stað þess sem hefur fengið að þróast í langan tíma. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á fornleifar verði nokkuð neikvæð m.a. þar sem fyrir liggur að ekki verður komist hjá því að raska slíkum minjum

Skipulagsstofnun telur að hvernig til tekst um áhrif framkvæmdarinnar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfið sé háð verktilhögun og mótvægisáðgerðum sem kynnt hafa verið við meðferð málsins.

Reykjavík, 17. maí 2013.

Jakob Gunnarsson

Sigmar Steingrímsson

