

FYLGISKJÖL

- Fylgiskjal 1.** Forsendur og niðurstöður ákvarðana um brúalengdir. Brúadeild Vegagerðarinnar, 2012.
- Fylgiskjal 2.** Vestfjarðavegur (60): í vestanverðum Þorskafirði í Reykhólahreppi. Greinargerð. Tillaga að nýrri veglínu á milli Þórisstaða og Hallsteinsness. Vegagerðin, mars 2014.

Pverun Þorskafjarðar:

Leiðir.

Til skoðunar eru þrjár leiðir.

Leið I: Ytri Vaðall



Þar sem veglínan þverar fjörðinn er hann 800 - 1.000 m breiður.

Lónið sem myndast innan við veglínuna er 4,18 km² og botn fjarðarins í veglínunni er í hæð - 2,0 - 3,3.

Áætluð hæð veglínu yfir fjörðinn er í + 5,0 með staðbundinni hækkun upp í + 6,0 m um brúna.

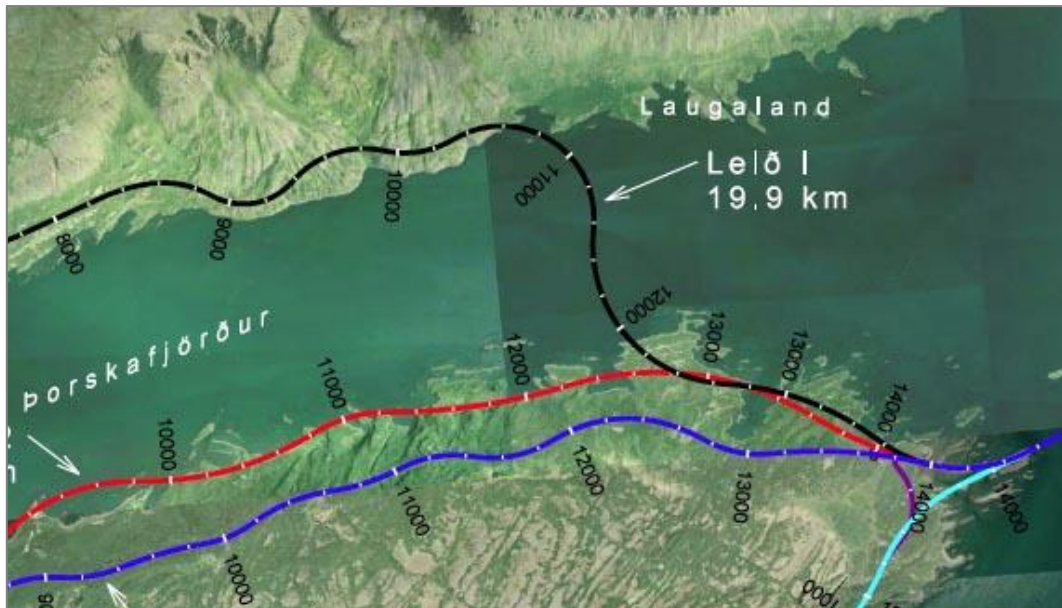
Árið 2004 var þykkt setlaga könnuð með bylgjubrotsmælingum.

Niðurstöður mælinganna sýna m.a.

„ skýra og áreiðanlega mynd af klapparsniðinu yfir fjörðinn. Á vesturenda línunnar er um 2 m setlagabykkt, sem eykst út í fjörðinn og nær um 37 m dýpi á ytri enda lagnar 3. Þá tekur við eyða í miðjum firði þar sem vantar lögn. Þar austan við sést berggrunnur aftur í lögn 1 á 39 m dýpi og í stórum dráttum grynast þaðan í átt að austurlandinu, Örfunn set eru undir austurenda línunnar og þar nærri sést í fjöruklappir “

Frekari skoðun á því bili sem vantar í mælinguna í miðjum firðinum gefur vísbendingu um að klapparhæð sé í - 45 m

Leið II: Við Hallsteinsnes



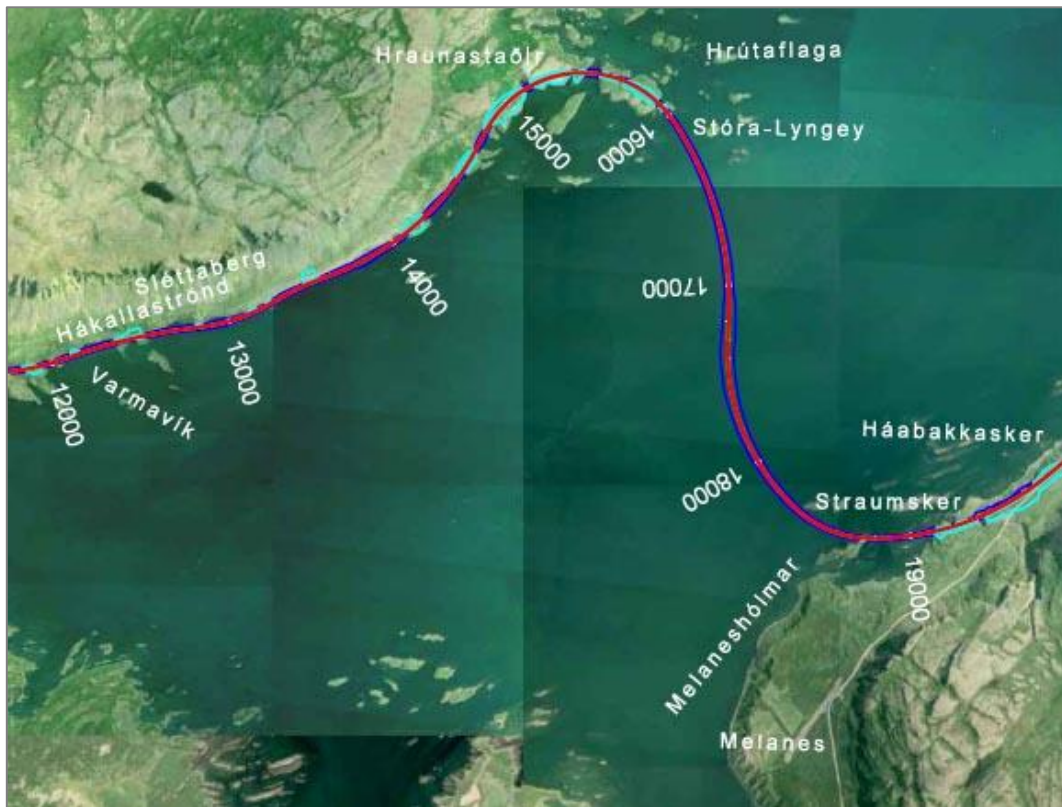
Þar sem veglínan þverar fjörðinn er hann 1.000 - 1.200 m breiður.

Lónið sem myndast innan við veglínuna er 13,8 km² og botn fjarðarins í veglínunni er í hæð - 10,0 - 15,0 í miðjum firðinum.

Veglínan yfir fjörðinn er í hæð +5,0 með staðbundinni hækkun upp í +6,0 m um brúna.

Engar botnrannsóknir hafa farið fram í þessari línu

Leið III: Utan Staðar á Skálanesi.



Þar sem veglínan þverar fjörðinn er hann um 2.500 m breiður.

Fylgiskjal 1

Lónið sem myndast innan við veglínuna er 31,2 km² og botn fjarðarins í veglínunni er í hæð - 5,0 - 12,0 í miðjum firðinum.

Veglínan yfir fjörðinn er í hæð 5,0 með staðbundinni hækkun upp í 6,0 m um brúna.

Engar botnrannsóknir hafa farið fram í þessari línu

Mat á brúarlengdum

Miðað er við að tryggð verði full vantsskipti í lónum innan við vegfyllinguna. Gert er ráð fyrir að sjávarföllin séu 24% stærri en í Reykjavíkurböfn og að meðalstraumhraði á meðalstórstraum verði ekki hærri en 2,0 m/s.

Styðjast má við eftirfarandi jöfnu úr Shore Protection Manual til að reikna rennsli undir brýrnar. Jafnan gildir aðeins þegar vatnsskiptin eru u.þ.b. 100% sem er það tilfelli sem hér er til athugunar:

$$Q = \pi \frac{Ah}{T} \quad (1)$$

þar sem

- Q = Mesta rennsli á meðalstórstraum, [m³/sek]
 T = sveiflutími sjávarfalla = 12 klst og 20 mín = 44400 sek.,
 A = flatarmál lóns [m²]
 h = sjávarsveiflan í Þorskafirði = 4,7 m á meðalstórstraum.

Tafla 1 - Fjarðarþveranir með fullum vatnsskiptum

Fjörður	Sjávar-sveifla ⁽¹⁾	Lón-stærð ⁽²⁾	Max rennsli ⁽³⁾	Brúar-op ⁽⁴⁾	Straum-hraði ⁽⁵⁾	Botnhæð í brúaropi	Virk brúarlengd
	[m]	[km ²]	[m ³ /s]	[m ²]	[m/s]	[m]	[m]
Ytri vaðall.	4,7	4,18	1.390	695	2,0	-3,0	232
Við Hallsteinsnes	4,7	13,8	4.590	2.295	2,0	-3,0	765
Við Skálanes	4,7	31,2	10.380	5.190	2,0	-3,0	1730

Fjörður	Sjávar-sveifla ⁽¹⁾	Lón-stærð ⁽²⁾	Max rennsli ⁽³⁾	Brúar-op ⁽⁴⁾	Straum-hraði ⁽⁵⁾	Botnhæð í brúaropi	Virk brúarlengd
	[m]	[km ²]	[m ³ /s]	[m ²]	[m/s]	[m]	[m]
Ytri vaðall.	4,7	4,18	1.390	695	2,0	-4,0	174
Við Hallsteinsnes	4,7	13,8	4.590	2.295	2,0	-4,0	574
Við Skálanes	4,7	31,2	10.380	5.190	2,0	-4,0	1297

- (1) Hæðarmunur á milli meðalstórstraumsflóðs og meðalstórstraumsfjöru.
(2) Flatarmál lóns miðast við vatnssstöðu í hæð jafnt og meðalsjór.
(3) Um er að ræða reiknað hámarksrennsli skv. jöfnu 1.
(4) Um er að ræða flatarmál brúarops miðað vatnssstöðu í hæð jafnt og meðalsjór.
(5) Straumhraði er meðalhraði við hámarksrennsli á meðalstórstraum við meðalinnrennsli í lón.

Fylgiskjal 1

Brúarlengdir og möguleg hafskifting

Í eftirfarandi töflum eru nauðsynlegar brúarlengdir skoðaðar með með mismunandi botnhæð í brúnum.

Botnhæð í brúaropi = -3.0

Fjörður	Botnhæð í brúaropi	Virk brúarlengd	Hafskifting	Heildarlengd brúar	Fjöldi brúa	Heildarlengd brúa
	[m]	[m]	[m]		[stk]	[m]
Ytri vaðall.	-3,0	232	38+4x46+38	260	1	260
Við Hallsteinsnes	-3,0	765	38+17x45+38	841	1	841
	-3,0	765	38+8x44+38	428	2	856
	-3,0	765	36+5x43+36	287	3	861
Við Skálanes	-3,0	1730	36+41x43+36	1917	1	1917
	-3,0	1730	38+9x45+38	481	4	1924
	-3,0	1730	37+7x45+37	389	5	1945

Botnhæð í brúaropi = -4.0

Fjörður	Botnhæð í brúaropi	Virk brúarlengd	Hafskifting	Heildarlengd brúar	Fjöldi brúa	Heildarlengd brúa
	[m]	[m]	[m]		[stk]	[m]
Ytri vaðall.	-4,0	174	36+3x45+36	207	1	207
Við Hallsteinsnes	-4,0	574	36+13x44+36	644	1	644
	-4,0	574	36+6x44+36	336	2	660
Við Skálanes	-4,0	1297	38+30x46+38	1456	1	1456
	-4,0	1297	38+9x46+38	486	3	1458
	-4,0	1297	36+7x42+36	366	4	1464

Þar sem því verður við komið vegna aðstæðna og mögulegrar aðstöðusköpunar með hliðsjón af byggingu brúnna er besti kosturinn að byggja steiptar eftirspennnar brýr.

Í sjávarumhverfi þurfa þær minnst viðhald þegar vel tekst til með framleiðslu steypunnar.

Vandinn er hinsvegar að þær geta ekki verið af ótakmarkaðri lengd vegna lengdarbreytinga sem verða í steypunni af völdum skriðs og rýrnunar auk hitabreytinga.

Útfærsla á legubúnaði og þensluraufum eykst verulega með aukinni lengd brúarinnar auk þess sem þensluraufar við enda brúnna verða alltaf að vandamáli þegar til lengri tíma er litið.

Að velja fleiri styttri brýr í lausn fjarðarþverunar gæti einnig haft hagstæð áhrif á dreifingu straumvatns um þverunina á sjávarföllum.

Við stór sjávarlón eins og eru innan við Leið II og Leið III þá er trúlega hagkvæmt að taka á sig kostnað að verja botninn í hæð niður í allt að -4,0 fremur en að hafa brýrnar lengri og/eða fleiri.

Valið er að miða við að brýrnar verði ekki lengri en 400 m.

Fylgiskjal 1

Niðurstaða:

Gert er ráð fyrir að allar brýrnar séu grundaðar á steiptum niðurrekstrarstaurum.

Við kostnaðarmat er gert ráð fyrir 20 m löngum staurum.

Innifalið í kostnaðarmati er:

Fylling og upptekt á vinnuplani ofan rofdýptar í brúaropi, þ.e. -3 m fyrir Leið I og -4 m fyrir Leið II og III í kostnaðarmati.

Rofvörn á 60 m breiðum þröskuldi í brúaropi milli leiðigarða.

Fylling og rofvörn leiðigarða ofan rofdýptar í brúaropi.

Leið I: Ytri Vaðall (leiðir B1, D2, H og F)

Byggð verði ein 260 m löng brú og botnhæð varin í hæð -3,0.

Staðsetning brúarmiðju í stöð 3200.

Ath. núverandi botnhæð í firðinum í brúarstæðinu er - 2,2 - -3,3 m þannig að ekki er mælt með því að hafa styttri brú með varinni botnhæð í - 4,0 m.

260 m löng brú með leiðigörðum og rofvörn á þröskuldi.

Kostnaðarmat: 1.100 mkr.

Leið II: Við Hallsteinsnes(Leið I)

Byggðar verði tvær 336 m brýr og botnhæð varin í hæð - 4,0m.

Staðsetning á brúamiðjum í stöðvum 11200 og 11700.

Tvær 336 m brýr með leiðigörðum og rofvörn á þröskuldi.

Kostnaðarmat: 2 x 1.500 mkr. = 3.000 mkr.

Leið III: Við Skálanes(Leiðir A og A1)

Byggðar verði fjórar 366 m brýr og botnhæð varin í hæð - 4,0.

Staðsetning á brúamiðjum í stöðvum 16100, 16600, 17100 og 18100.

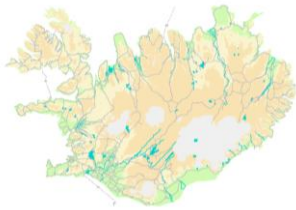
Fjórar 366 m brýr með leiðigörðum og rofvörn á þröskuldi.

Kostnaðarmat: 4 x 1.600 mkr. = 6.400 mkr.

Til athugunar er vegna leiðar III, ef í ljós kemur að hún geti verið hagkvæm, þá er rétt að leggja í frekari vinnu við að skoða hvort hengibrú eða stagbrú gæti verið hagkvæmur kostur. Skoða þarf með hvaða hætti er hægt að byggja undirstöður undir turna og tryggja botnrof í brúaropi við brúarenda/turna.

Reykjavík 4. júní 2012

Einar Hafliðason



5

VESTFJARÐAVEGUR (60): í vestanverðum Þorskafirði í Reykhólahreppi

GREINARGERÐ

Tillaga að nýrri veglínu á milli Þórisstaða og Hallsteinsness



mars 2014

Flokkun gagna innan Vegagerðarinnar

Flokkur	Efnissvið	Einkenni (litur)
1	Lög, reglugerðir, og önnur fyrirmæli stjórnvalda	Svartur
2	Stjórnunarleg fyrirmæli, skipurit, verkefnaskipting, númeraðar orðsendingar	Gulur
3	Reglur, alm. verklýsingar, sérskilmálar	Rauður
4	Handbækur, leiðbeiningar	Grænn
5	Greinargerðir, álitserðir, skýrslur, yfirlit	Blár
Ú	Útboðslýsingar	

Vestfjarðavegur (60) í vestanverðum Þorskafirði:

Greinargerð.

Tillaga að nýrri veglínu Vestfjarðavegar á milli Þórisstaða og Hallsteinsness, Reykhólahreppi, lína Þ-H, til framlagningar vegna mats á umhverfisáhrifum.

1. Aðdragandi og forsaga máls.

Forsaga málsins er sú að Skipulagsstofnun lagðist gegn því að lagður yrði vegur í áfanga 2 framkvæmdarinnar í samræmi við svokallaða veglínu B um vestanverðan Þorskafjörð á milli Þórisstaða og Krakár, m.a. um s.k. Teigsskóg, þar sem lagning á þeirri leið sem og leið C um vestanverðan Djúpafjörð, hefði umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Fallist var á lagningu vegarins skv. leið D um Hjallaháls og Ódrjúgsháls.

Vegagerðin, þrjú sveitarfélög og fimm einstaklingar kærðu úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra sem kvað upp sinn úrskurð 5. janúar 2007. Í úrskurðinum felldi ráðuneytið úr gildi þann hluta úrskurðarins sem varðaði mat á umhverfisáhrifum leiðar B í 2. áfanga en staðfesti hann að öðru leyti. Setti ráðuneytið skilyrði í 6 liðum fyrir því að heimilt væri að leggja veginn á þessum stað.

Sá hluti úrskurðar ráðherra sem varðar leið B var felldur úr gildi með dómi Hæstaréttar árið 2009. Þá lá fyrir aðalskipulag sem gerði ráð fyrir lagningu vegarins skv. leið B. Að áliti Skipulagsstofnunar felur dómur Hæstaréttar í sér að sá hluti úrskurðar Skipulagsstofnunar þar sem lagst var gegn leið B í 2. áfanga framkvæmdarinnar hafi raknað við og sé í gildi sem niðurstaða mats á umhverfisáhrifum.

Vegagerðin lagði á síðastliðnu ári fram matsáætlun þar sem ekki var gert ráð fyrir lagningu vegar skv. leið B og leitaði eftir athugasemdum við hana. Andmæli bárust gegn því að ekki yrðu metin umhverfisáhrif leiðar B, m.a. frá viðkomandi sveitarfélagi, þar sem leið B er í samræmi við staðfest gildandi aðalskipulag. Vegagerðin lagði því fram nýja matsáætlun með leið B1, sem er leið B útfærð í samræmi við skilyrði umhverfisráðherra með minni umhverfisáhrifum en leið B og óskaði umfjöllunar Skipulagsstofnunar um hana. Skipulagsstofnun telur ekki unnt að taka matsáætlun með leið B1 til meðferðar þar sem leiðin feli í sér framkvæmdakost sem hafnað hafi verið með ofangreindum úrskurði Skipulagsstofnunar sem sé bindandi lögum samkvæmt. Stofnunin geti ekki tekið við matsáætluninni til umfjöllunar.

Í því skyni að stuðla að niðurstöðu hafa möguleikar á nýrri veglínu á leiðinni á milli Þórisstaða og Hallsteinsness verið skoðaðir og ný veglína sett fram sem gæti falið í sér málamiðlun sem kæmi betur til móts við vernd Teigsskógar.

Vestfjarðavegur (60) í vestanverðum Þorskafirði:

2. Ný veglína Vestfjarðavegar á milli Þórisstaða og Hallsteinsness, veglína Þ-H.

Ný leið – nýr kostur:

Ný veglína er sett fram á meðfylgjandi fylgiskjöllum en um er að ræða nýjan kost á kaflanum á milli Þórisstaða og Hallsteinsness sem kallaður er veglína Þ-H. Með breyttri legu veglínunnar frá fyrri hugmyndum næst að takmarka rask á skóglendi en einnig draga úr heildaráhrifum veglínunnar á Teigsskóg. Veglína Þ-H fylgir að mestu núverandi vegi á kafla en er síðan lögð í byrjun ofan skóglendis, fer í gegnum það á stuttum kafla og loks neðan við skóglendið þegar komið er utar á Hallsteinsnesið.

Í úrskurði Skipulagsstofnunar 28. febrúar 2006 segir:

„Þó að vegagerðin sjálf raski aðeins hluta skógarins, geri lögun hans það að verkum að nánast allur skógurinn verði fyrir áhrifum af framkvæmdinni samkvæmt leið B.“

Við hönnun nýs kostar milli Þórisstaða og Hallsteinsness, um vestanverðan Þorskafjörð, var komið til móts við skilyrði í úrskurði umhverfisráðherra og, í ljósi tilvitnunarinnar hér að ofan, miðað við að vegurinn lægi annað hvort í jaðri skógarins eða utan hans svo áhrif framkvæmdanna á skóginn verði sem minnst.

Veglína Þ-H yrði lögð á um 2,15 km kafla í gegnum skóginn þar sem segja má að heildaráhrif samkvæmt fyrrgreindri tilvitnun kunni að skapast á skóginn. Samkvæmt þeim kostum sem lagðir voru fram við matið 2005 lá vegurinn á um 6 km löngum kafla, einnig utan Grafar, þar sem þetta gæti átt við. Lengd vegarins milli Þórisstaða að Hallsteinsnesi er um 9,5 km langur.

Veglína Þ-H er til þess fallin að halda raski skóglendis í lágmarki án þess að það bitni á umferðaröryggi t.d. mjórri öryggissvæðum.

Engin efnistaka verður úr skóglendinu milli Þórisstaða og Hallsteinsnes utan vegstæðisins. Svo var háttáð vinnubrögðum í friðlandinu í Vatnsfirði í framkvæmdum þar á árunum 2009-2010 og olli engum vandkvæðum.

Engin slóðagerð verður utan vegstæðis.

Umhverfisáhrif þverunar Þorska-, Djúpa- og Gufufjarðar.

Dregið er úr umhverfisáhrifum þverunar fjarða við útfærslu á hönnun þverunarmannvirkja.

Við ákvörðun brúalengda er nú miðað 2,0 m/sek straumhraða í stað 2,5 m/sek áður nema brú sé reist á klöpp, þá er miðað við hærrí töluna. Rétt er að ítreka að vatnskipti eru ekki ráðandi um brúarlengd heldur valinn þ.e. æskilegur straumhraði. Álag á undirstöður brúar og botninn í brúaropi er háð straumhraða. Miðað er við að fyrir straumur grafi hvorki niður botninn í Þorskafirði né í Gufufirði, en í þeim síðarnefnda er klapparbotn. Í Gufufirði er nú miðað við velviðráðanlegan botnkóta í brúaropi og rofvarinn þröskuldur verði í kóta -3,00 - -4,00 þ.e. 3 - 4 m undir meðalsjávarhæð.

Lengd brúar á Þorskafjörð yrði 260 m löng í sex höfum og rofvarinn botn eða þröskuldur í kóta -3,0 m. Fyrri athugun miðaðist við 182 m langa brú með botnkóta í -4,0 m.

Vestfjarðavegur (60) í vestanverðum Þorskafirði:

Lengd brúar á Djúpafjörð yrði 300 m löng í sjö höfum og rofvarinn þröskuldur í kóta -4,0 m. Fyrri athugun miðaðist við 176-182 m langa brú með botnkóta í -8,0 í báðum tilvikum.

Lengd brúar á Gufufjörð, reist á klöpp, yrði 130 m löng í þremur höfum. Klapparbotn í breytilegum kóta frá -2 til -3 m. Fyrri athugun miðaðist við 120 m langa brú með sömu botnhæðum.

Áhrif á arnarsetrið í Ystey.**Lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum, nr. 64/1994**

Nýr kostur, leið Þ-H, brýtur hvergi í bága við lög nr. 64/1994 með tilliti til fjarlægðar veglínu frá arnarsetrum, hvorki í Ystey né Grónesborgum eða öðrum þekktum óðölum. Öllum skilyrðum 19. gr. laganna er fullnægt.

Mótvægisáðgerðir vegna rasks á birkiskógi:

Víða var þess getið í fyrra matsferli að til mótvægis skerðingu skógar yrði að rækta nýjan. Talið var æskilegt að ný svæði til ræktunar yrðu í eða við núverandi skóg. Vegagerðin telur slík svæði vera til í landi Hallsteinsness, a.m.k. 18 ha, í landi Gróness, a.m.k. 12 ha, í landi Grafar, a.m.k. 9 ha og í landi Þórisstaða, a.m.k. 5 ha. Hér eru upptaldir samals 44 ha eða liðlega um sexfalt það svæði sem mundi spillast með nýjum kosti, leið ÞH. Öll þessi svæði myndu stækka Teigskógssvæðið nema svæðið í Grónesi.

Samkvæmt sundurliðun Skógræktar ríkisins (gögn frá Birni Traustasyni hjá Skógrækt ríkisins í tölvupósti (feb. 2014) til Hersis Gíslasonar) um aldursflokkun birkiskóga eða trjálags í Reykhólahreppi, sjá töflu 1, er skógur yngri en 15 ára, þ.e. skógur sem gróið hefur upp af sjálfsdádum síðast liðin 15 ár, liðlega 150 ha að stærð. Aukið skóglendi er því um 10 ha á ári. Þessi viðbót er ekki endilega nýtt skóglendi heldur einnig endurnýjun skógarins innan núverandi svæða. Með sí minnkandi álagi, beit, og óbreyttu veðurfari er vart ástæða til að ætla að dragi úr þessum vexti skógarins.

Aldursflokkun ríkjandi trjálags	Stærð ha
Óþekkt	869,3
Ungur (<15 ára)	153,8
Frekar ungur (15-30 ára)	3173,6
Á vaxtarskeiði (30-60 ára)	2949,2
Fullvaxta (60-100 ára)	1158,4
Samtals	8304,3

Tafla 1: Aldursflokkun trjálags

Vestfjarðavegur (60) í vestanverðum Þorskafirði:

Röskun skóglendis og endurheimt

Í allri umræðu um röskun skóglendis vegna vegaframkvæmda er jafnan miðað við að röskunin verði á öllu hreyfðu landi. Aldrei hefur verið horft til þess að skóg megi rækta upp að nýju á raskaða svæðinu svo fremi að það skerði ekki umferðaröryggi.

Hægt er að halda svarðlagi til haga og koma því fyrir, nánast jöfnum höndum, yfir frágengið raskað svæði og halda þannig í vistkerfið. Hægt er að safna birkifræi fyrirfram til sáningar til að flýta fyrir nýju birki strax og svarðlaginu hefur verið komið fyrir og eins mætti bæta áburði í svarðlagi.

Í kröfum til öryggissvæða meðfram vegum segir að innan þeirra megi ekki vera trjástofnar sverari en 100 mm í 400 mm hæð yfir jörðu. Hverfandi líkur eru á að stofnar birkikjarrs séu sverari en 100 mm og því ekkert til fyrirstöðu að rækta birkiskóg innan öryggissvæða að því tilskyldu að skógurinn skerði ekki vegsýn. Kjarrið mun draga hægt og rólega úr hraða farartækja sem lenda utan vegar og minnka líkur á meiðslum. Kjarrið mundi hjálpa verulega í þessu efni einkum þegar bifreiðar velta út af vegi eða velta utan vegar.

Eins og hér stendur á er ekkert því til fyrirstöðu að rækta birkiskóg og kjarr að nýju nánast að vegöxl svo fremi að nauðsynleg vegsýn sé tryggð. Hér verður miðað við að skóg og kjarr megi rækta í öll röskuð svæði utan 1,5 m fjarlægðar frá axlarkanti eða 5,5 m frá miðju vegar. Til að tryggja vegsýn í beygjum gæti þurft að auka þessa fjarlægð í allt að 12,5 m innan í beygjum, sem vísa að fjallshlíðinni. Eins gæti á stöku stað þurft að huga að mögulegri snjósöfnun en almennt er talið að skógurinn dragi fremur úr en auki snjósöfnun á veg.

Með þessum forsendum myndi röskun skóglendis við framkvæmdir verða á 15,3 ha svæði en endurheimta má 9,2 ha á röskuðu svæði meðfram vegi. Svæði, sem raskað yrði til framtíðar, yrði þá 6,1 ha að stærð en ekki 49,4 -51,4 ha eins og fram kom í úrskurði Skipulagsstofnunar 28. febrúar 2006. Sjá töflu 2.

Hér er um mikla breytingu að ræða. Þessi röskun skóglendis yrði 14,3 % af því sem fyrr talið og einungis 0,9 %, sé tekið mið af nýju mati Skógræktar ríkisins, á stærð skóglendisins við vestanverðan Þorskafjörð. Þessi tala verður 1,7 % sé miðað við 100 % þekju. Hvor viðmiðunin sem notuð yrði mundi röskunin teljast óveruleg.

Svæði	Heildarstærð skógar ha	Þekja %	Skóglendi með 100 % þekju ha
1	32,5	30	9,8
2	56,9	10	5,7
3	306,2	40	122,5
4	271,2	80	217,0
Samtals	666,8		354,9
Rask	6,1		
Rask sem hlutfall af skóginum miðað við 100 % þekju (%)			1,7
Rask sem hlutfall af heildarstærð skógar (%)			0,9

Tafla 2: Skógsvæði og þekja í vestanverðum Þorskafirði, gögn frá Skógrækt ríkisins

Vestfjarðavegur (60) í vestanverðum Þorskafirði:

3. Niðurstaða.

Með vísan til framangreinds er lagt til að Skipulagsstofnun verði kynnt ofangreind hugmynd að nýrri veglínu og kannað hvort mögulegt sé að fallist verði á hana sem valkost sem heimilt sé að taka til mats á umhverfisáhrifum.

Samandregið þá felur hin nýja veglína Þ-H í sér eftirfarandi nýmæli frá fyrri hugmyndum:

- 1) Veglína Þ-H sker Teigsskóg ekki að endilöngu heldur er lögð í jaðri eða utan hans lengst af leiðarinnar. Veglínan sker skóginn á einum kafla þar sem farið er í gegnum skóginn á rúmlega 2 km kafla í stað 6 km áður. Heildaráhrif eru því mun minni en samkvæmt fyrri hugmyndum.
- 2) Engin efnistaka verður utan vegsvæðis og því mun minni röskun á skógi vegna framkvæmda.
- 3) Lagðar eru til mótvægisáðgerðir sem ekki hafa verið kynntar áður og fela í sér endurræktun á skógi á áhrifasvæði framkvæmdar þannig að unnt verður að stækka flatarmál skógarins frá því sem nú er í stað þess að hann yrði skertur.

Ofangreindar breytingar leiða til þess að umhverfisáhrif lagningar vegarins verða mun minni en fyrri áform um veglínu á þessum kafla. Með því móti mætti sætta viðhorf þeirra sem vilja vernda Teigsskóg og hinna sem bæta vilja samgöngur með nýjum þjóðvegi á láglandi.

Mars, 2014
KK/SE

Athugasemd:

Upplýsingar um stærð og legu friðlýstra svæða svo og svæða á Náttúruminjaskrá, eins og sýnd eru á uppdráttum, eru frá Umhverfisstofnun. Gögnin bárust Vegagerðinni í tölvupósti í jan. 2006.

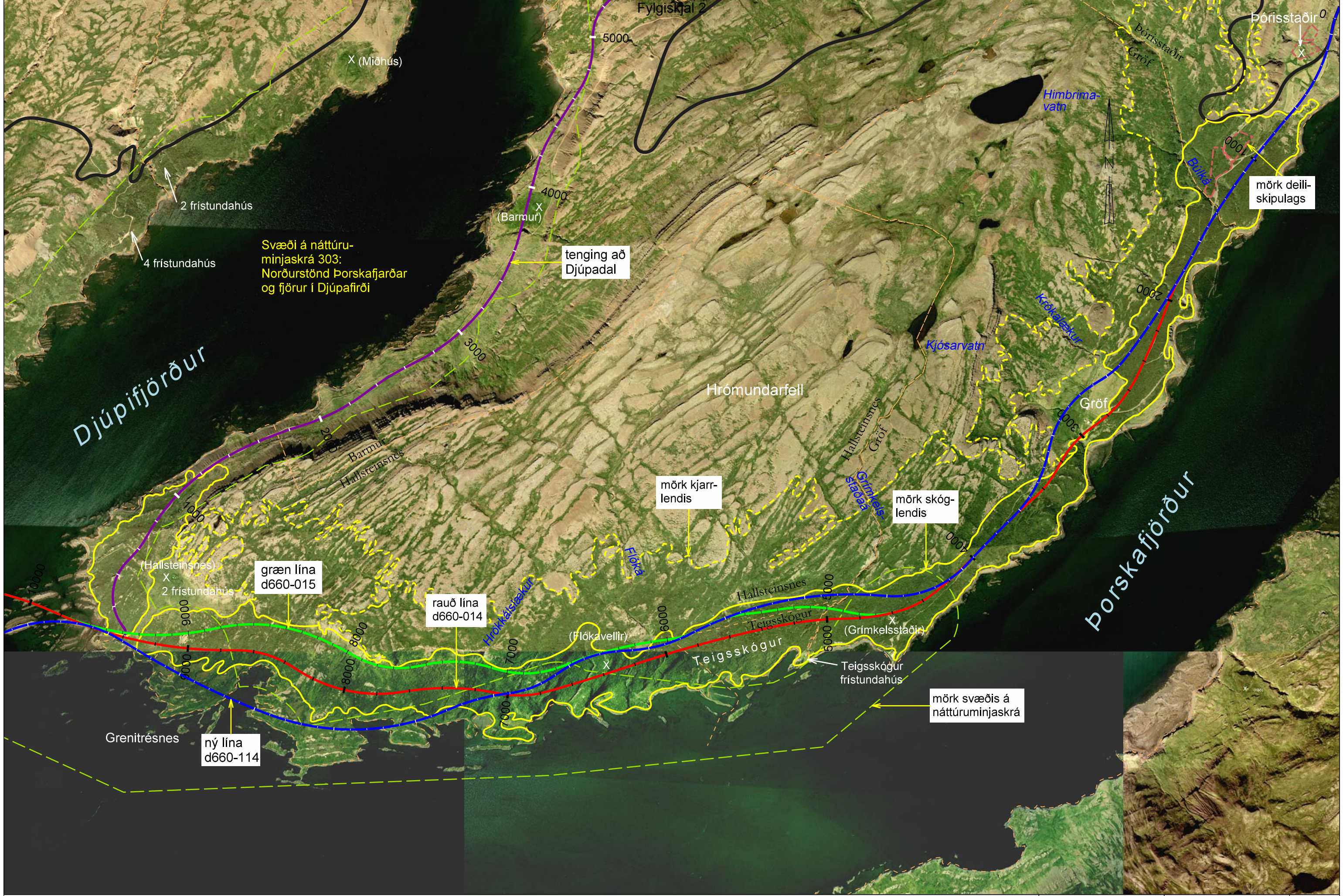
Fylgiskjöl:

Uppdrættir af veglínum milli Þórisstaða og Hallsteinssness.

Skýringar við uppdrætti:

Rauð lína (d660-014) og græn lína (d660-015) voru svonefndir neðri og efsti kostur í matsferlinu 2005. Veglína Þ-H er blá, merkt ný lína d660-114.

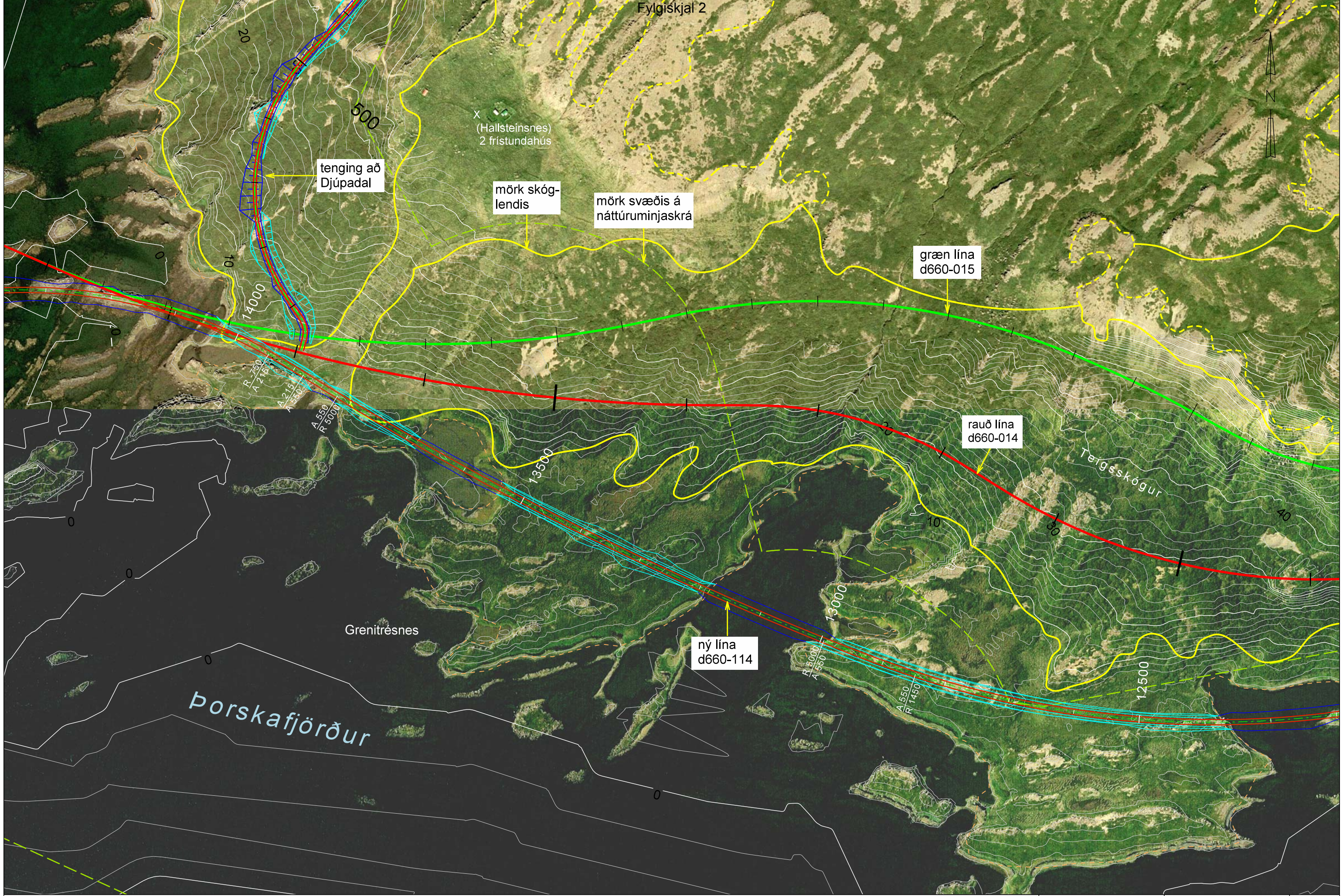
Mörk skóg- eða kjarrlendis eru frá Skógrækt ríkisins og afmörkun náttúruminjasvæðis 303 eru frá Umhverfisstofnun. Mörk nýs deiliskipulags fyrir frístundabyggð í landi Þórisstaða eru sýnd.



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Mörkvastærð: 10x10 m.
 Kortagerð: Vegagerðin



Hönnunardeild		Vestfjarðavegur	Verknúmer
MÆLIKV.	Hannað	Um Borskaflórö	60
1:20.000	Teikn.	Umhverfismat 2005	1 af 1
	Yfirf.	Veglinur um Teigsskóg	Teikning 1
	Samb.		



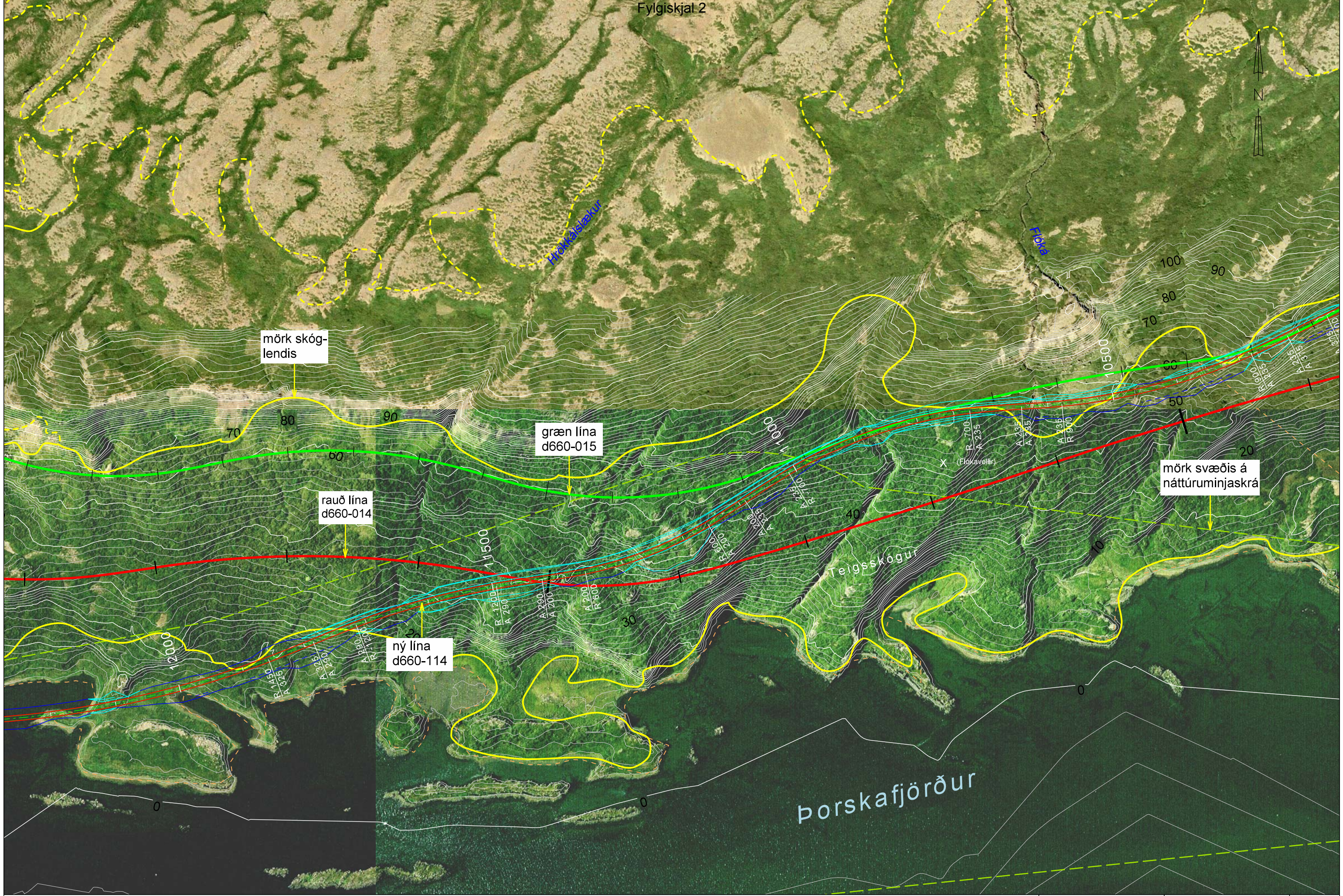
Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Mörkvastærð: 10x10 m.
 Kortagerð: Vegagerðin



Hönnunardeild	
MÆLIKV. 1:5.000	Hannað Teikn. Yfirf. Samb.

Vestfjarðavegur Um Þorskaufjörð
Umhverfismat 2005 Veglinur um Teigsskóg

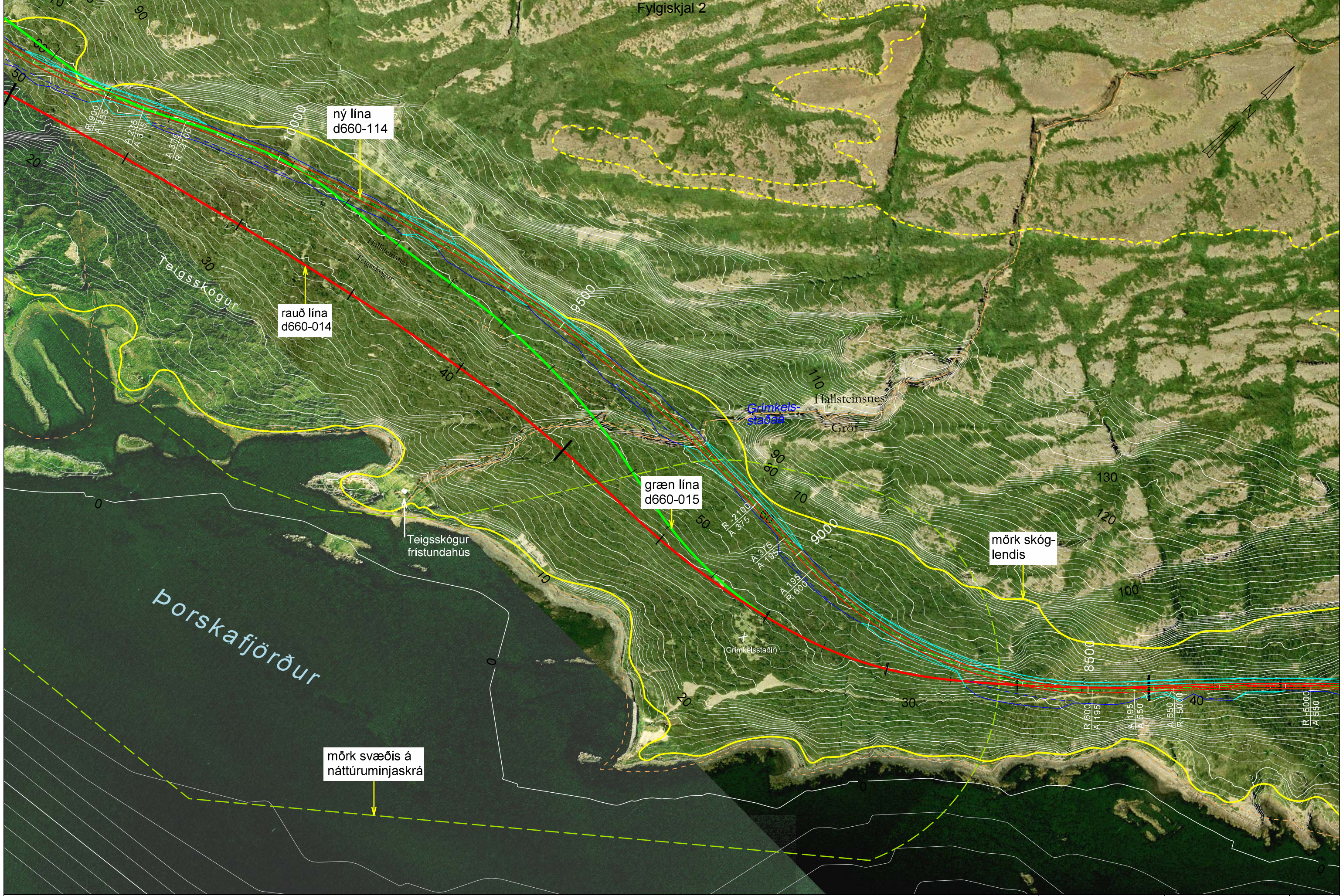
Verknúmer 60
1 af 1 Teikning 2



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Mörkvastærð: 10x10 m.
 Kortagerð: Vegagerðin



MÆLIKV. 1:5.000		Hönnunardeild Hannað . Teikn. . Yfirf. . Samb. .		Vestfjarðavegur Um Þorskaftjörð	Verknúmer 60
				Umhverfismat 2005 Veglinur um Teigsskóg	1 af 1 Teikning 3



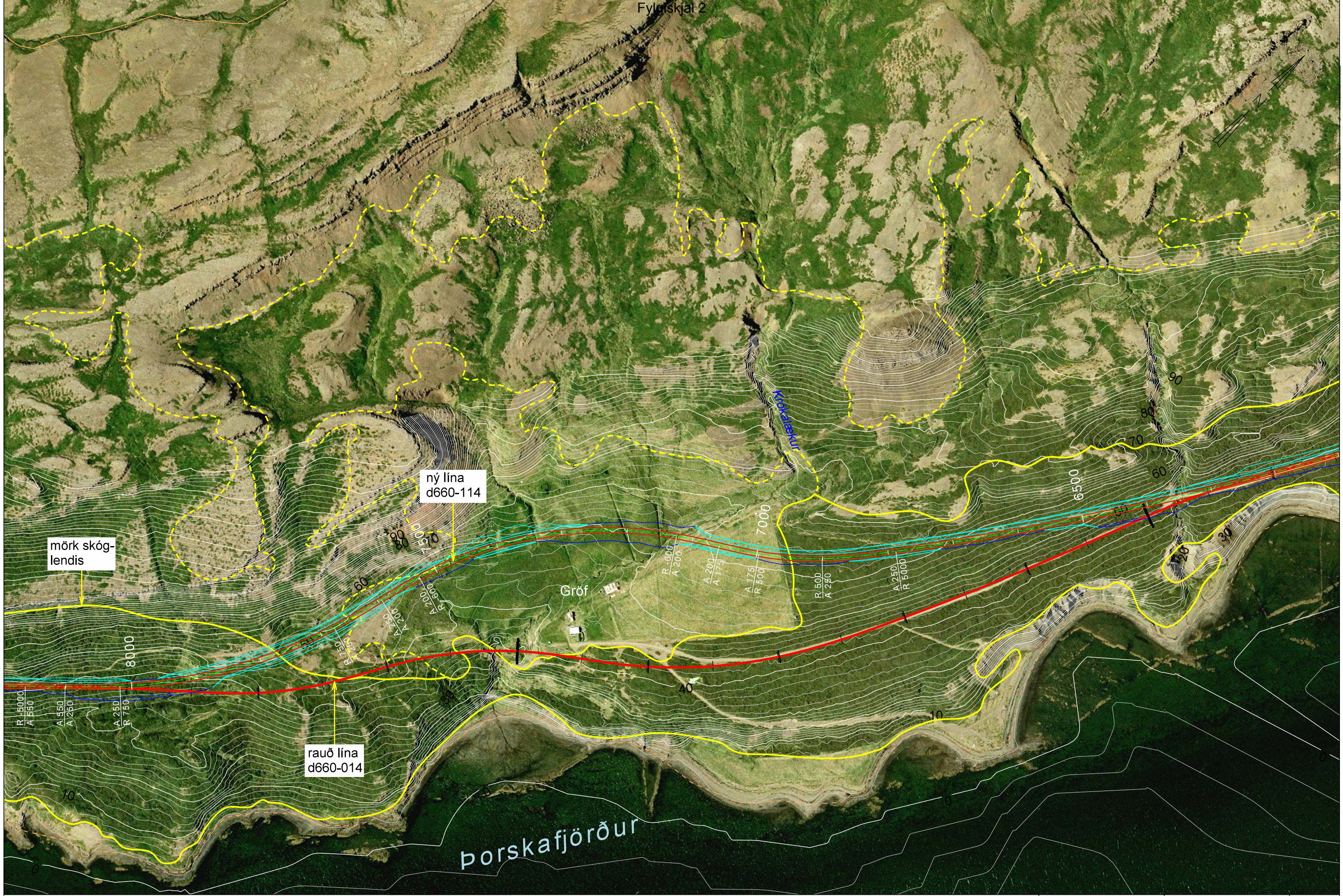
Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: Mörkvastærð: 10x10 m.
 Kortagerð: Vegagerðin



MÆLIKV.	
1:5.000	Hannað: .
	Teikn.: .
	Yfirf.: .
	Samb.: .

Hönnunardeild	
Vestfjarðavegur Um Þorskafjörð	
Umhverfismat 2005 Veglinur um Teigsskóg	

Verknúmer
60
1 af 1
Teikning 4



mörk skóglendis

ný lína
d660-114

rauð lína
d660-014

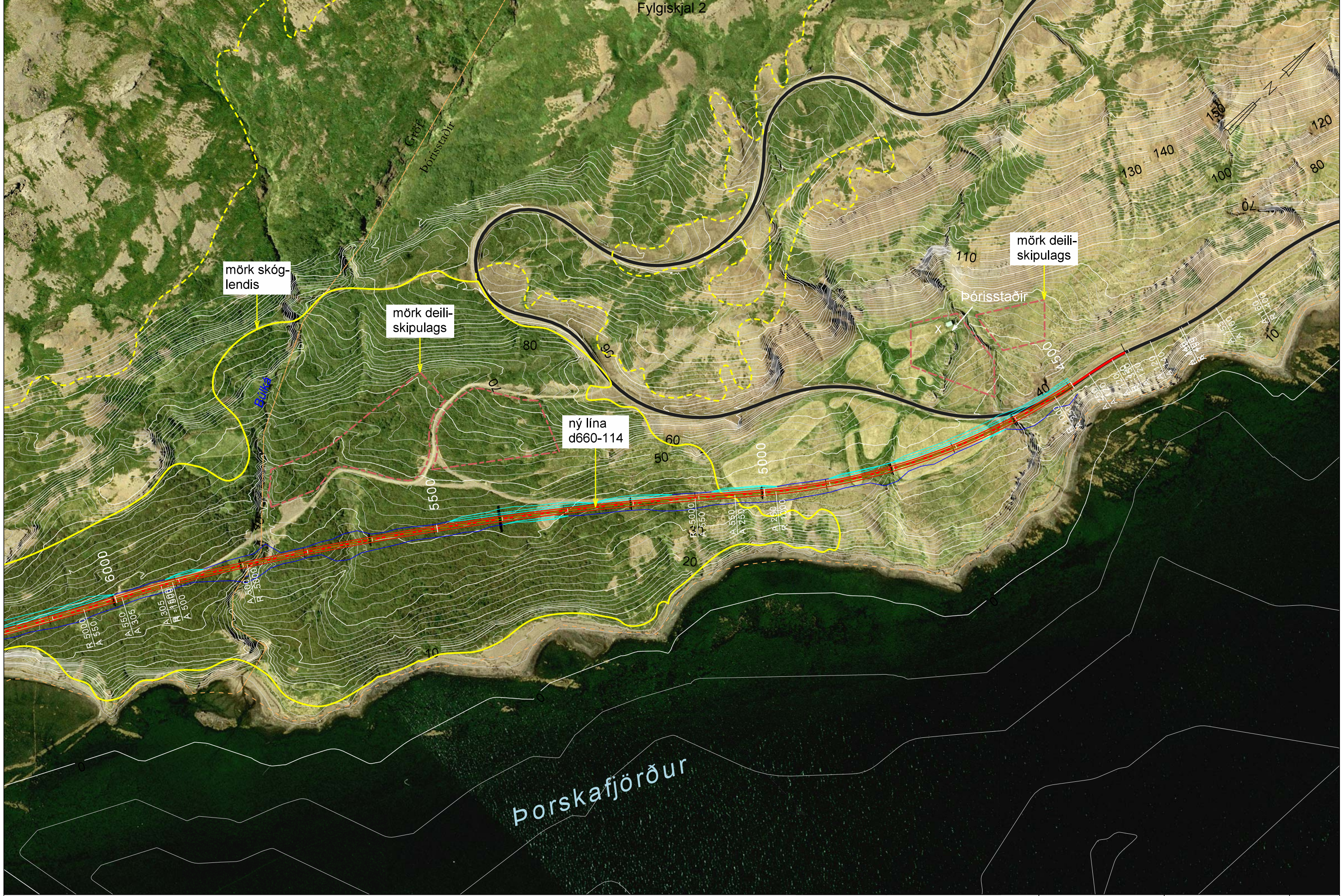
Gróf

Þorskaðfjörður

Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: Mörkvastærð: 10x10 m.
 Kortagerð: Vegagerðin



MÆLIKV. 1:5.000		Hönnunardeild Hannað Teikn. Yfirf. Samb.	Vestfjarðavegur Um Þorskaðfjörð Umhverfismat 2005 Veglinur um Teigsskóg	Verknúmer 60 1 af 1 Teikning 5
--------------------	--	--	--	---



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ISN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: Mörkvastærð: 10x10 m.
 Kortagerð: Vegagerðin



MÆLIKV. 1:5.000		Hönnunardeild Hannað Teikn. Yfirf. Samb.	Vestfjarðavegur Um Þorskaftjörð Umhverfismat 2005 Veglinur um Teigsskóg	Verknúmer 60 1 af 1 Teikning 6
--------------------	--	--	--	---