

DJÚPVEGUR (61): Um Seljalandsós og Seljalandsá í Álftafjarðarbotni

Kynning framkvæmdar



Veghönnunardeild Reykjavík

Júní 2011

Efnisyfirlit

1.	YFIRLIT	2
1.1.	ALMENNT	2
1.2.	MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR	2
1.3.	MATSSKYLDA	3
1.4.	AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR	3
1.5.	LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR	3
1.6.	RANNSÓKNIR	3
1.7.	STAÐA SKIPULAGS	4
1.7.1	Samgöngur	4
1.7.2	Efnistaka	4
1.7.3	Hverfisvernd	4
1.8.	NÁTTÚRUMINJASKRÁ OG ÖNNUR VERNDARSVÆÐI	5
1.9.	LEYFISVEITENDUR	5
2.	STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI	6
2.1.	STAÐHÆTTIR	6
2.2.	NÚVERANDI VEGUR OG BRÝR	6
2.3.	UMFERÐ OG UMFERÐARÖRYGGI	6
3.	FRAMKVÆMDALÝSING	7
3.1.	KOSTIR	7
3.2.	FRAMKVÆMDALÝSING	7
3.2.1.	Vegur og brýr	7
3.2.2.	Tengingar	8
3.2.3.	Efnispörf og námur	8
3.3.	FRÁGANGUR	11
3.4.	FRAMKVÆMDATÍMI	11
3.5.	VINNUBÚÐIR	11
3.6.	REKSTUR	11
4.	UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	12
4.1.	FRAMKVÆMDAÞÆTTIR	12
4.2.	UMHVERFISÞÆTTIR	12
5.	ÁHRIF FRAMKVÆMDAR	12
5.1	MANNLÍF OG ÚTIVIST	12
5.2	JARÐMYNDANIR OG VATN	13
5.3	LANDSLAG OG ÁSÝND	13
5.4.	FORNMINJAR	14
5.5.	NÁTTÚRFAR OG LÍFRÍKI	14
5.5.1.	Gróðurfar og fuglar	14
5.5.2.	Sjávarfitjar og leirur	14
6.	AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA	18
7.	NIÐURSTAÐA	19
8.	HEIMILDIR	20
9.	TEIKNINGAR OG LJÓSMYNDIR	20

1. YFIRLIT

1.1. ALMENNT

Vegagerðin kynnir með skýrslu þessari fyrirhugaðar endurbætur á 0,6 km kafla á Djúpvegi (61) um Seljalandsós og Seljalandsá í Álftafjarðarbotni í Súðavíkurbæ. Djúpvegur er stofnvegur. Djúpvegurinn ásamt Vestfjarðavegi (líka stofnvegur) frá Dalsmynni í Borgarfirði að Djúpvegi í Geiradal í Reykhólahreppi er aðalvegurinn milli norðanverðra Vestfjarða og Hringvegjar. Djúpvegurinn er TERN-vegur (hluti af Trans European Road Network).

Ríkisstjórn Íslands ákvað á fundi sínum á Ísafirði þann 5. apríl 2011 að veita 350 m.kr. til vegagerðar á Vestfjörðum, umfram þær fjárveitingar sem eru á samgönguáætlun. Vegagerðinni er falið faglegt val á verkefnum.

Framkvæmdasvæðið er í Súðavíkurbæ og nýr vegkafla fer um land jarðanna Minni-Hattardals, Seljalands og Svarfhóls.

Vegagerðin hefur lengi viljað byggja nýjar brýr á Seljalandsós og Seljalandsá. Núverandi brýr voru smíðaðar árin 1956 og 1957 og eru því komnar nokkuð til ára sinna. Nýjar brýr verða af álíka lengd og núverandi brýr, en tveggja akreina í stað einnar akreinar. Áformað er að nýjar brýr á Seljalandsós og Seljalandsá komi rétt neðan núverandi brúa, í þá veglínu sem sýnd er á teikningu 3. Nýr vegkafla verður um um 0,6 km langur. Núverandi vegur er með alltof krappri beygju austan brúar á Seljalandsósi og telst því hættulegur. Stytting vegna breytinganna er um 89 m.

Áætluð efnispörf í kaflanum um Seljalandsós (Fjarðará) og Seljalandsá, 0,6 km langur kafla, er 32.200 m³. Mjög litlar skeringar eru á kaflanum og þarf því að flytja nánast allt efni að. Efni í undirbyggingu verður tekið úr skriðum innst á Vatnshlíðinni, með því að fjarlægja elsta eða gamla veginn, úr núverandi vegi, sem verður lagður af og efni sem hrundið hefur í vegrásir undir Vatnshlíð og í rásir á Sjötúnahlíð. Rofvarnarefni fæst úr klöpp við hlið vegarins undir Vatnshlíðinni. Efni í efra burðarlag og slitlag verður unnið í opnum námum á Kambsnesi.

Þessi kynning á framkvæmd tekur einnig til helstu umhverfisáhrifa fyrirhugaðrar vegaframkvæmda, þar sem hún er tilkynningarskyld skv. lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Aflað hefur verið gagna um ýmsa umhverfisþætti s.s. gróður, fugla og leirur. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að vegbætur í Álftafjarðarbotni hafi ekki í för með sér veruleg neikvæð umhverfisáhrif.

1.2. MARKMIÐ FRAMKVÆMDAR

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi vegfarenda á Djúpvegi á téðum köflum. Jafnframt skal bent á markmið Vegagerðarinnar:

- Greiðar samgöngur með góðri þjónustu
- Hagkvæm uppbygging og rekstur vegakerfisins
- Umferðaröryggi sé á við það sem best gerist
- Góð sambúð vegar og umferðar við umhverfi og íbúa

og markið Samgönguáætlunar um:

- Greiðari samgöngur
- Hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna
- Umhverfislega sjálfbærar samgöngur
- Öryggi í samgöngum
- Jákvæða byggðapróun

Nýir vegir eru hannaðir til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Bættar samgöngur kunna að hafa margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðaþjónustu/útivist og opinbera þjónustu. Loks má gera ráð fyrir að fyrirhuguð veglagning hafi áhrif á hagræna þætti og fara þau eftir arðsemi framkvæmda.

1.3. MATSSKYLDA

Með vísan til 2. viðauka liðar 10.c í lögum um mat á umhverfisáhrifum, lögum nr. 106/2000, mun Vegagerðin leita eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar á því hvort lagfæringar á þessu kafla Djúpvegur í Álftafjarðarbotni skuli sæta mati á umhverfisáhrifum.

Liður 10.c. kveður á um að enduruppbygging vega utan þéttbýlis á verndarsvæðum skuli tilkynntar Skipulagsstofnun. Verndarsvæðin eru annars vegar hverfisvernd á jörð Seljalands skv. Aðalskipulagi Súðavíkurrepps 1999-2018 og hins vegar sjávarfitjar og leirur, sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999.

Núverandi og fyrirhugaður enduruppbygging vegar liggur um ofangreind verndarsvæði.

1.4. AFMÖRKUN OG ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDAR

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar þar sem áhrifin eru tengd bættum og öruggari samgöngum er Ísafjarðardjúp og Vestfirðir. Framkvæmdasvæðið sjálft, þ.e.a.s. það svæði sem fer beint undir vegagerð og efnistöku er í Súðavíkurreppi. Áhrifasvæði framkvæmdar á umhverfið afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu.

- Endurbættur vegur er 0,6 km langur.
- Vegsvæði Djúpvegur, sem er stofnvegur og TERN-vegur (hluti af [Trans European Road Network](#)) telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.
- Vegurinn verður ýmist á fyllingum og skeringum. Efnisþörf er um 32 þús. m³ og verður efnið tekið úr opnum námum, úr núverandi vegi og gömlu vegstæði.
- Almenn er gert ráð fyrir að nota eins lítið framkvæmdasvæði og unnt er og verður það tilgreint í útboðsgögnum.

Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um fyrirsjáanlega framtíð eftir að framkvæmd lýkur.

1.5. LANDEIGENDUR OG AÐRIR SAMRÁÐSAÐILAR

Samráð verður haft við eigendur eftirtalinnna jarða og þeim send kynningargögn:

- Minni-Hattardalur í Álftafirði
- Seljaland í Álftafirði
- Svarfhóll í Álftafirði

Ennfremur verður haft samráð við Umhverfisstofnun um efnistöku og frágang á svæðinu og Súðavíkurrepp varðandi skipulag og framkvæmdaleyfi. Samráð verður við Fornleifavernd ríkisins og Minjavörð Vestfjarða vegna fornleifa og Fiskistofu vegna framkvæmda á árósum, grunnsævi og veiðisvæðum.

1.6. RANNSÓKNIR

Náttúrustofa Vestfjarða hefur að beiðni Vegagerðarinnar kannað gróðurfar, fuglalíf, leirur og fornminjar á framkvæmdasvæðinu, sjá heimildir [2, 3, 4 og 5]. Fyrirhugaðar efnisnámur eru þekktar úr fyrri framkvæmdum á svæðinu.

Náttúrustofa Vestfjarða (2009) kortlagði gróður á vettvangi með því að ganga um svæðin og skrá inn á loftmyndir. Gróður var flokkaður í gróðurlendi með sjónmati, einnig var þekja skráð.

Einnig taldi Náttúrustofa Vestfjarða og skráði atferli fugla í lok maí 2009 og lagði mat á varpstig þeirra. Talning fór fram við Seljalandsós (Fjarðará) og Voga.

Í maí 2009 framkvæmdi Náttúrustofa Vestfjarða rannsóknir á leirum. Var leirunni skipt í þrjú svæði og á hverju svæði voru lögð út snið með þremur stöðvum (A,B,C). Hverri stöð var lýst með því að leggja þrjá 1x1 m ramma hlið við hlið með 1m millibili. Tekin var mynd af hverjum ramma og honum lýst með tilliti til grófleika

fjörubeðsins og þörungabekja áætluð. Einnig var skráð hvort dýr sáust og voru þörungar greindir á staðnum. Tekin voru sýni til frekari greiningar. Var stærð leirunnar gróflega áætluð af loftmyndum.

Náttúrustofa Vestfjarða (2011) kannaði fornminjar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði með fornleifaskráningu á vettvangi þar sem kannað var um 300m (150m í hvora átt) út frá veglínunum. Flestar minjar voru skráðar og mældar inn með Trimble pro mælingartæki og gps punktar teknir á hverjum minjastað. Einnig voru teknar myndir og minjastöðum lýst. Að auki fór fram heimildarýni um jarðirnar, s.s örnefnaskrár, túnkort, jarðabækur.

Auk ofangreindra rannsókna leitaði Vegagerðin álits og upplýsinga hjá Veidimálastofnun um fiskistofna í Seljalandsós [7].

Veglínur hafa verið þversniðsmældar og magntölur því nákvæmar.

1.7. STAÐA SKIPULAGS

Í gildi er Aðalskipulag Súðavíkurhrepps 1999-2018 [8]. Þættir þess sem hafa með fyrirhugaða framkvæmd að gera snúa að samgöngum, efnistöku og hverfisvernd og samgöngum.

1.7.1 Samgöngur

Samkvæmt aðalskipulaginu eru meginmarkmið hvað varðar umferðarkerfi m.a. að „[a]ð efla, styrkja og stytta vegakerfið við innanvert Ísafjarðardjúp.“ ([8], bls. 18). Í greinargerð kemur fram að „[s]töðugt er verið að endurbæta Djúpveg nr. 61 í Súðavíkurhreppi. Meðal þess er athugun á hagstæðari veglegu og styttingu vegalengda á þessari leið.“ ([8], bls. 47). Einnig er gerð grein fyrir því að Djúpvegur er mikilvægasti hlekkur umferðakerfisins í hreppnum, eins konar lífæð hans sem tengir Súðavík við dreifbýlið og hreppinn innbyrðis. Um Djúpveg er Súðavíkurhreppur tengdur aðliggjandi sveitarfélögum og reyndar landinu öllu. Það er því brýnt hagsmunamál Súðavíkurhrepps að öllum hugsanlegum lagfæringum á Djúpvegi nr. 61 verði hraðað sem mest.

Tilgangur framkvæmda og framkvæmdin sjálf er að mati Vegagerðarinnar því í fullu samræmi við Aðalskipulag Súðavíkurhrepps.

1.7.2 Efnistaka

Í greinargerð aðalskipulagsins segir að „[e]fnistökuáætlunir í hreppnum eru mjög margir en jafnframt ekki miklir að umfangi. Efni hefur til þessa verið tekið mjög víða í þeim tilgangi að lágmarka akstursvegalengdir vegna vegagerðar. Aðallega er um að ræða efnisnámur vegna vegagerðar sem í mörgum tilfellum eru malareyrar og endurnýja sig því að töluverðu leyti.“ ([8], bls. 13).

Í stefnu skipulagsins kemur fram að „nýta á sem hagkvæmasta hátt þær námur sem til staðar eru í sveitarfélaginu. Námur í sveitarfélaginu eru nær eingöngu opnaðar og nýttar af Vegagerðinni.“ ([8], bls. 13). Stefnit er að því að nýta á sem hagkvæmasta hátt malarnámurnar í hreppnum. Lögð er áhersla á að ganga frá námum jafnóðum og malartekju lýkur.

Auk þessarar stefnu um heimild til efnistöku er mörkuð stefna í aðalskipulaginu um 14 námur sem heimila efnistöku yfir 27.000 m³, þ.e. námur sem falla undir viðauka 1 eða 2 í lögum um mat á umhverfisáhrifum, að undanskilinni einni sem er 15.000 m³.

Vegagerðin mun við þessa framkvæmd taka efni víða m.a. að nýta efni úr núverandi vegi, efni úr gamla veginum í Vatnshlíð og með hreinsun vegrása. Hvergi er tekið meira efni en 10.000 m³ á hverjum stað. Áform Vegagerðarinnar eru því í samræmi við Aðalskipulag Súðavíkurhrepps. Efnisnámur Vegagerðarinnar eru litlar og ekki miklar að umfangi, þær nýta efni á hagkvæman hátt með því að nýta efni úr aflögðum vegum, eru á ógrónu landi og Vegagerðin mun ganga frá efnistökusvæðum að lokinni efnistöku.

1.7.3 Hverfisvernd

Í aðalskipulaginu kemur fram að „[j]örðin Seljaland í botni Álftafjarðar er fagurt gróðursvæði með tilkomumiklu landslagi í botni Álftafjarðar. Hefð er fyrir því að fólk úr hreppnum safnist þar saman og njóti útivistar og samfagnaðar í stórbrotnu umhverfi. Svæðið hefur verið notað til útihátíðarhalda.“ ([8], bls. 70)

Í skipulaginu kemur fram stefna um að gera jörðina Seljaland í botni Álftafjarðar að hverfisverndarsvæði sbr. skipulagsreglugerð kafla 4.22. Hverfisverndarsvæðið nái einnig til um 200 m landsspildu norðan ár í landi Svarfhóls svo og um 200-300 m breiðs svæði meðfram Fjarðará að vestanverðu samtals allt að 4 ha að stærð. Kvaðir sem tilgreindar eru fyrir svæðið eru eftirfarandi:

- Ekki er heimilt að reisa hús á svæðinu ef undan eru skilin þjónustuhús fyrir gesti, snyrtingar, aðstaða umsjónarmanns eða annað þess háttar.
- Heimilt er að tjalda á svæðinu.
- Í deiliskipulagi skal gera grein fyrir plöntun trjáa, göngustígum og öðru sem fegrað getur svæðið og gert það enn áhugaverðara til útivistar og mannamáta.

Áform um framkvæmdir Vegagerðarinnar koma ekki til með að ganga gegn tilgangi hverfisverndunar á jörðinni Seljaland eða þeim kvöðum sem settar eru fram í aðalskipulaginu. Til þess að tryggja góðan frágang og aðgengi að hverfisverndarsvæðinu hefur hönnun veglínu tekið tillit til nauðsynlegra tenginga við þetta útivistarsvæði.

1.8. NÁTTÚRUMINJASKRÁ OG ÖNNUR VERNDARSVÆÐI

Framkvæmdin er ekki á svæði á Náttúruminjaskrá. Leirur og sjávarfitjar njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum nr. 44/1999 (37. grein). Um 250 m af þessum 600 m vegarkafli fer yfir svæði þar sem sjávarfalla gætir.

1.9. LEYFISVEITENDUR

Vegagerðin þarf að afla framkvæmdaleyfis fyrir vegagerð og efnistöku í samræmi við 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Væntanlegur verktaki þarf að sækja um leyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða (skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun).

Heimild Fornleifaverndar ríkisins er nauðsynleg þurfi að raska fornminjum sbr. 14. gr. þjóðminjalaga nr. 107/2001.

Samkvæmt 33. gr. laga um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf að sækja um heimild Fiskistofu vegna framkvæmda á árósum, grunnsævi og veiðisvæðum.

2. STAÐHÆTTIR Á FRAMKVÆMDASVÆÐI

2.1. STAÐHÆTTIR

Endurbætur á Djúpvegi ná til vegarkafli í Álftafjarðarbotni í Súðavíkurbeyggi og fer um Seljalandsós og Seljalandsá. Vegurinn liggur að hluta til yfir efnistökusvæði í Seljalandsós.

2.2. NÚVERANDI VEGUR OG BRÝR

Núverandi vegur er lagður bundnu slitlagi. Brýr eru illa farnar og þarfnast því lagfæringa. Sjávarágangur á brúna á Seljalandsós hefur valdið tæringu á steypustyrktarjárnnum. Báðar brýrnar eru of mjóar (akbrautarbreidd er 3,02 m) og sökum krafa um aukið burðarþol er ekki hægt að nýta neitt af þeim til endurbyggingar og slík endurbygging mundi kalla á bráðabirgðabrýr, meðan á framkvæmdum stæði, með tilheyrandi raski í árfarvegnum og námuvinnslu. Brúin yfir Seljalandsós, sem var byggð árið 1956, er 20 m löng. Brúin er í 2 höfum og undir stöpla er reknir staurar. Brúin yfir Seljalandsá, sem var byggð árið 1957, er 8 m löng.

Beygjan í borni Álftafjarðar er mjög kröpp og því hættuleg, eins og sjá má í skráningu slysa (sjá kafla 2.3).

Hönnunarhraði á núverandi vegi er minnstur 50 km/klst. í beygjunni að austan inn á brúna á Seljalandsós. Leiðbeinandi hraði í beygjunni er 40 km/klst., sjá mynd 1.



Mynd 1. Núverandi vegur og brýr

2.3. UMFERÐ OG UMFERÐARÖRYGGI

Umferð á Djúpvegi frá Hestfjarðará að Súðavík árið 2008 var:

Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	ÁDU	SDU	VDU
Minni-Hattardalsvegur (6312)	Súðavík, Grundarstræti	215	373	112

Þar sem ÁDU er meðalumferð á sólarhring allt árið, SDU er meðalumferð á sólarhring sumar-mánuðina júní – sept. og VDU er meðalumferð á sólarhring vetrarmánuðina desember- mars.

Meðalslysafíðni árána 2004-2006 á Djúpvegi milli Hestafjarðará og Súðavíkur var 1,39. Með endurbótum ætti slysafíðnin að vera < 1,0 sem þýðir að umferðaróhöppum mundi fækka sem því nemur.



Á mynd um skráð umferðarslys á tímabilinu 2000-2008 má sjá að óhöpp eru tíð á kaflanum fyrir Álftafjarðarbotninn, einkum í beygjunni innan við brúna á Seljalandsós (rauður hringur).

3. FRAMKVÆMDALÝSING

Lengd nýs vegkafla er 600 m. Byggðar verða nýjar brýr á Seljalandsós og Seljalandsá. Núverandi brýr verða rifnar og núverandi vegir afmáðir. Efnispörf fyrir framkvæmdirnar eru um 33 þús. m³.

3.1. KOSTIR

Núverandi vegur uppfyllir ekki kröfur samkvæmt Veghönnunarreglum [9]. Helstu annmarkarnir eru breidd vegar og brúa og alltof kröpp beygja.

- Brýrnar á Seljalandsós og Seljalandsá eru einbreiðar og beygjan inná Seljalandsósin, að innan, er alltof kröpp, sjá teikningu 3.

Með hliðsjón af markmiðum Vegagerðarinnar og Samgönguáætlunar og þess að nýta núverandi veg eins og kostur er, er um fáa kosti að ræða til að endurbyggja veginn og laga um leið beygjuna.

Það sem þarf að bæta eru brýrnar, þ.e. að breikka þær, og laga beygjuna. Lítið var til þess að halda brúarstæðum, en það verður til þess að taka þarf talsvert landbúnaðarland og svæði sem er hverfisverndað undir nýtt vegstæði í þeim tilgangi að ná ásættanlegum radíus í beygjunni. Einnig gæti orðið rask á birkiskógum. Því er framlagður framkvæmdakostur sá sem er raunhæfur að mati Vegagerðarinnar, m.t.t. öryggis, hagkvæmni, landnotkunar og umhverfisáhrifa.

3.2. FRAMKVÆMDALÝSING

3.2.1. Vegur og brýr

Framkvæmdakaflinn er í Álftafjarðarbotni. Nýtt vegsvæði í fjarðarbotninum er í fjöru eða á sjávargrundum.

Vegurinn verður lagður samkvæmt vegtegund C₈, sem er 8,0 m breiður vegur. Hönnunarhraði er ≥ 90 km/klst. Það markmið næst ekki í beygjunni fyrir fjarðarhornið í austanverðum Álftafirði. Þegar sú beygja var upphaflega lögð miðaðist radíus hennar (280 m) við 90 km hraða en það var 1977. Síðan hafa kröfur til umferðaröryggis aukist til muna og nú er krafist 336 m lágmarks radíuss við 90 km hraða. Beygjan fyrir fjarðarhornið í austanverðum Álftafjarðarbotni verður óbreytt, hönnunarhraði hennar er um 85 km/klst.

Stærstu vatnsföllin eru Seljalandsós og Seljalandsá og er gert ráð fyrir nýjum brúm á bæði. Brúarlengdir verða því sem næst óbreyttar og tryggð verða full vatnsskipti í Seljalandsósi. Öxl verður breikkuð þar sem þörf verður á vegriðum, við brýr og þar sem sjávarfalla gætir við veghlið. Nýjar brýr verða með 9 m breiðri akbraut.

3.2.2. Tengingar

Gert er ráð fyrir þremur tengingum við nýja vegkaflann eða jafn margar og eru til staðar í dag. Tengingu þarf inn á hverfisverndarsvæðið innan Seljalandsóss og að túnunum í fjarðarbotninum. Sú tenging yrði nærri stöð 22260. Tengingu þarf einnig að Seljalandi, ytri hluta hverfisverndarsvæðisins, hlutans milli vatnsfallanna, við stöð 22530. Að lokum þarf tengingu við stöð 22730 vegna útivistarsvæðisins upp með utanverðri Seljalandsá. Vegna vegriða við brúna á Seljalandsá og kröfunnar um 200 m lágmarksfjarlægð milli tenginga verður að færa síðastnefndu tenginguna nokkru utar en núverandi tenging er.

3.2.3. Efnispörf og námur

Áætluð efnispörf er samkvæmt töflu 1. Áætluð efnispörf í kaflann um Seljalandsós og Seljalandsá, 0,6 km langur kafli, er 32.200 m³. Efnið verður tekið úr (i) úr gamla vegstæðinu í Vatnshlíð og (ii) bergnámum á Kamsnesi og (iii) úr vegrásum sem eru innan vegsvæða, sjá töflu 2. Lítið er um skeringar. hreinsaðar og um leið breikkaðar til að uppfylla kröfur um breidd öryggissvæða meðfram vegi og til að draga úr hættu á grjóthruni og snjóflóðum inn á veg.

Tafla 1: Efnispörf og efnistaka

Verkþáttur	Þús. m ³
Undirbygging	26,7
Yfirbygging	3,1
Rofvarnir	3,6
Samtals efnispörf	33,4
Efni úr skeringum	1,2
Efni úr námum	32,2
Efnistaka alls	33,4

Tafla 2: Efnistökusvæði í undirbyggingu

Efnistökusvæði	Þús. m ³
Núverandi vegur	3
Gamli vegurinn í Vatnshlíð	10
Hreinsun vegrása undir Vatnshlíð	3
Hreinsun vegrása á Sjötúnahlíð	10
Skeringar	1
Efnistaka alls	27

Vatnshlíð

Efnið í undirbyggingu fæst með því að fjarlægja gamla veginn innst í Vatnshlíðinni og með hreinsun vegrása, sjá mynd 2 og teikningar 2 og 3.



Mynd 2: Efni tekið úr gamla vegstæðinu í Vatnshlíðinni

Mynd 2 sýnir gamla veginn innst undir Vatnshlíðinni. Gert er ráð fyrir að fjarlægja hann og breikka og hreinsa vegrásir við núverandi veg undir Vatnshlíðinni, þar sem þær uppfylla ekki kröfur Vegagerðarstaðla um öryggissvæði og hliðarsvæði [9]. Einnig fæst efni úr núverandi vegi, þeim hluta hans sem verður lagður af. Gerð er grein fyrir efnisútvegum í undirbyggingu í töflu 2.

Rofvarnarefni fæst úr klöpp við hlið vegarins undir Vatnshlíðinni. Hér er um opna og ófrágengna námu að ræða. Þegar kafliinn undir Vatnshlíðinni var lagfærður, árið 2004, var lokafrágangi frestað þar sem nota átti umframefnið í þessa framkvæmd, sjá mynd 3.



Mynd 3: Ófrágenginn náma í Vatnshlíð. Efni tekið í rofvarnir.

Kambsnes

Burðarlag fæst úr opnum bergnámum á Kambsnesi og í Sjötúnahlíð, sjá myndir 4 og 5 og teikningu 2. Nægjanlegt efni er í núverandi efnishaugum í burðar- og slitlög í þessa framkvæmd.



Mynd 4. Bergnáma á Kambsnesi. Vébjarnarnúpur handan Djúps í bakgrunni, sést í Ritinn t.v.



Mynd 5. Bergnáma á Kambsnesi. Séð inn Sjötúnahlíð

Sjötúnahlíð

Efnið verður tekið með því að hreinsa vegrásir í Sjötúnahlíð. Vegrásir eru innan vegsvæða og er mikilvægt að hreinsa reglulega til að uppfylla kröfur um öryggissvæði og hliðarsvæði í hönnunarreglum. Töluvert grjóthrun er úr Sjötúnahlíð. Snjóflóð eru þekkt. Á teikningu 2 er sýnd möguleg rásahreinsun, á um 1 km kafla, þar sem hrunvá er mest.

Á mynd 6, sem tekin er á Sjötúnahlíð, má sjá skriður þar sem grjóthrun er algengt. Æskilegt er að breikka rásirnar til að uppfylla kröfur um breidd öryggissvæða og jafnframt til að auka líkur á að grjótið hrynji ekki inn á veg og valdi vegfarendum síður hættu og töfum. Einnig verða minni líkur á að snjóflóð nái inn á veg. Gróft mat bendir til að hægt verði að taka um 10.000 m³ efnis á 400 m vegkafla í Sjötúnahlíð.



Mynd 6. Vegrás í Sjtúnahlíð

Skilmálar við efnistöku

- Verktaka verður hvergi heimil efnistaka til vegagerðar nema úr skilgreindum skeringum og námum.
- Við alla efnistöku, hvort heldur er í námum eða skeringum, verður öllum lífrænum jarðvegi haldið til haga og hann notaður við frágang og uppgræðslu að efnistöku lokinni.

3.3. FRÁGANGUR

Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga og skeringa. Reynt verður að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi og að vegskeringar verði ekki hafðar ófrágengnar lengur en nauðsyn krefur.

Frágangi á vegskeringum og námum verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Frágangurinn verður felldur að landslaginu. Unnið verður samkvæmt riti um Námur, efnistöku og frágang [1].

Við uppgræðslu verður farið eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í vegfláa á grónu landi. Áður en sáð er þarf að slétta landið í samræmi við landslag og halla og næst vegi samkvæmt kröfum um sléttleika öryggissvæða þar. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu.

Vegtengingar verða lagaðar að nýjum vegi, sjá tillögu á teikningu 3.

3.4. FRAMKVÆMDATÍMI

Gert er ráð fyrir að bjóða framkvæmdina út á þessu ári og henni lokið eigi síðar en 1. júlí 2012.

3.5. VINNUBÚÐIR

Setji verktaki upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða, landeigendur og Vegagerðina. Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.

3.6. REKSTUR

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins. Framkvæmdir sem tengjast rekstri eru m.a. viðhald og snjómokstur. Þá tengjast öryggi samgangna, umferð og mengun af hennar völdum rekstri fyrirhugaðs vegar.

4. UMHVERFIS- OG FRAMKVÆMDAÞÆTTIR

Hér á eftir er fjallað um þá umhverfispætti, sem líklegt er að verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og hvaða framkvæmdaþættir það eru sem valda þeim.

4.1. FRAMKVÆMDAÞÆTTIR

Vegagerðin hefur skilgreint þá framkvæmdaþætti endurbóta á Djúpvégi sem geta valdið áhrifum á umhverfið. Umhverfisáhrif fara eftir staðsetningu og hönnun vegna, stærð vegsvæðis og frágangi. Framkvæmdaþættirnar eru:

- **Vegagerð:** Bein áhrif á umhverfispætti sem eru í vegstæði. Óbein áhrif geta falist í ásýndarbreytingum.
- **Brúargerð:** Bein áhrif á umhverfispætti sem eru í brúarstæðinu, sem snýr fyrst og fremst farvegi og vatnsskiptum.
- **Efnistaka:** Til vegagerðar þarf jarðefni eða steinefni. Efni í klæðingu, burðarlög, fyllingar og rofvarnir. Bein áhrif á umhverfispætti sem eru í námustæðum. Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu, efnisþörf framkvæmdarinnar og frágangi ásamt uppgræðslu náma að efnistöku lokinni.
- **Umferð:** Umferð um veginn getur haft áhrif á lífríki og notendur útivistarsvæðis.

4.2. UMHVERFISÞÆTTIR

Við undirbúning og skilgreiningu rannsókna horfði Vegagerðin til umhverfisþátta sem verða mögulega fyrir áhrifum vegna endurbyggingar á Djúpvégi. Þeir voru:

- Gróður: Vegaframkvæmd hefur áhrif á gróður, þar sem hann lendir undir nýtt vegstæði. Efnistökusvæðin er flest lítt gróin eða ógróin.
- Lífríki: Vegaframkvæmdir og umferð geta haft áhrif á fuglalíf við og í vegstæði. Þá er mögulegt að brúargerð hafi áhrif á veiði/fiska á framkvæmdatíma.
- Fornminjar: Fornminjar eru nærri núverandi og fyrirhuguðu vegstæði.
- Leirur og sjávarfitjar: Ný brú yfir ósinn getur haft áhrif á leirur og sjávarfitjar.
- Vatn: Brúargerð kann að hafa áhrif á Seljalandsá og vatnsskipti í Seljalandsós.
- Mannlíf og útivist: Á framkvæmdatíma verður aukin umferð vinnuvéla og þ.a.l. hávaði og ryk.
- Ásýnd: Nýtt vegstæði breytir ásýnd svæðis, sem og efnistaka.

Vegagerðin hefur metið hvort ofangreindir framkvæmdaþættir séu líklegir til að hafa veruleg áhrif á þessa umhverfispætti. Við mat á því er litið til staðhátta, umfangs áhrifa, líkum á áhrifum, niðurstöðu sérfræðinga og samræmi við viðmið í lögum og reglum.

5. ÁHRIF FRAMKVÆMDAR

5.1 MANNLÍF OG ÚTIVIST

Búskapur er í Minni-Hattardal en búskapur hefur lagst af í Meiri-Hattardal. Þar var áður tvíbýli en íbúðarhúsin nýtt sem sumarhús, jafnvel allt árið. Sumarhús er í landi Minni-Hattardals, nærri núverandi vegi en utan framkvæmdasvæðisins. Tvö sumarhús eru í landi Svarfhóls. Þau er bæði vel utan framkvæmdasvæðisins.

Áhrif á mannlíf og útivist

Á framkvæmdatíma mun umferð um svæðið vart raskast, enda um breytta legu vegar að ræða, nema þar sem nýr kafli tengist núverandi vegi. Vegfarendur og heimamenn munu verða varir við framkvæmdina vegna hávaða og ryks.

Ryk og hávaði mun líklega hafa neikvæð áhrif á útivist næst veginum á framkvæmdatíma. Reiknað er með að framkvæmdin skapi störf á svæðinu meðan á henni stendur. Áhrif á framkvæmdatíma eru talin óveruleg, þar sem þau eru tímabundin og ná ekki til stórs svæðis eða mikils fjölda notenda.

Álftafjarðarbotn er vinsælt útivistarsvæði. Á góðviðrisdögum er margt um manninn. Berjaland er gott, silungsveiði í báðum ám og gaman að vaða í ósnum á fjöru enda ósinn ylvogur þegar byrjar að falla að á sólríkum degi. Færsla vegarins frá útivistarsvæðinu og gerð áningarstaða skapar öryggi þar sem ekki þarf þá lengur að leggja bílum í vegbrún.

Hverfisverndarsvæðið er skilgreint að sjó á öllu svæðinu. Nýr vegur, eins og núverandi vegur, fer um jaðar alls svæðisins, þ.e. meðfram sjónum. Lítil nýting, eðli málsins samkvæmt, hefur verið á þessu svæði sjávarmegin við veginn. Með breytingu á legu vegarins stækkar samféllt svæði við Seljalandsós umtalsvert, sem hefur verið vinsælt til útivistar, sjá teikningu 3. Neikvæð áhrif framkvæmda á útivist og hverfisvernd eru óveruleg og líklegri til að skapa jákvæð áhrif með því að stækka útivistarsvæðið landmegin við veg og tryggja aukið öryggi með gerð áningarstaða og tenginga.

5.2 JARÐMYNDANIR OG VATN

Seljalandsós og Seljalandsá eru innan framkvæmdasvæðisins en engar sérstakar jarðmyndanir. Í áliti Veiðimálastofnunar kemur fram að samkvæmt könnun á seiðastofnum virðist vera mjög lágur þéttleiki seiða í ánni.

Áhrif á jarðmyndanir og vatn

Vegagerðin álitur að framkvæmdin muni hafa hverfandi eða engin áhrif á vatnsbúskap og sjávarföll á svæðinu. Vatnsskipti, sjávarföll, um brú á Seljalandsá verða óbreytt frá því sem nú er.

Hins vegar kann að gæta tímabundinna neikvæðra áhrif á Seljalandsós og Seljalandsá, t.d með auknu gruggi og eru slík áhrif bundin við framkvæmdartíma.

Veiðimálastofnun gerir ekki athugasemdir vegna áætlana um bygginu nýrra brúa á Seljalandsós og Seljalandsós í Álftafirði. Einungis þarf að gæta þess við hönnun nýrra mannvirkja að fiskur geti gengið hindrunarlaust upp eða niður ána sbr. 35. gr. laga 61/2006 [7].

Framkvæmdin hefur engin áhrif á jarðmyndanir.

5.3 LANDSLAG OG ÁSÝND

Fyrirhugað framkvæmdasvæði hefur nú þegar verið raskað með lagningu vegar og brúa. Efnistaka fer fram á námusvæðum eða innan vegsvæða.

Áhrif á landslag og ásýnd

Vegurinn mun liggja um svæði sem þegar er raskað að töluverðu eða öllu leyti. Þá ber þess að geta að fyllingar núverandi vegar ná út í Seljalandsós. Vegurinn mun breyta ásýnd lands að einhverju leyti. Breytingarnar snúa að legu vegar í botni Álftafjarðar og eru að mati Vegagerðarinnar lítilsháttar á landslag og markast þar sem vegurinn víkur út af núverandi vegi. Nýi vegkaflinn liggur að hluta um gróið land. Engar stórar skeringar fylgja framkvæmdinni og hæstu fyllingar eru um 3 m næst brúnum. Óverulegt er brotið af nýju landi undir fyrirhugaða framkvæmd.

Gengið verður þannig frá vegsvæði og námusvæðum að vegurinn og námur falli vel að landi. Reiknað er með að röskuð svæði verði fljót að gróa upp og því muni sýnileiki framkvæmdarinnar í landslaginu hverfa nokkuð fljótt. Fyllingar við brýr verða þó alltaf mjög sýnilegar. Sama gildir um rofvarnir. Nýjar brýr verða með bogadregnum vængjum og falla því mun betur að umhverfinu en vængir núverandi brúa.

Miðað við staðhætti og útfærslu framkvæmda verða áhrif á landslag og ásýnd talin óveruleg.

5.4. FORNMINJAR

Fornleifar voru kannaðar í vegsvæðinu. Fornleifar 164-2 og 164-3 eru nærri vegi, heimild [6].

Áhrif á fornminjar

Fornleifar 164-2 og 164-3 eru ekki taldar í hættu við lagningu vegarins þar sem 10 m eru frá fláafæti að þeim hluta fornminjanna sem næst eru veginum. En til að tryggja tilvist þeirra verður haft samráð við Minjavörð Vestfjarða um merkingar og aðrar hugsanlegar aðgerðir til að koma í veg fyrir rask áður en framkvæmdir hefjast. Lega þessara fornminja er sýnd á teikningu 3.

Komi áður óþekktar fornleifar í ljós í vegsvæðinu á framkvæmdatíma mun Vegagerðin hafa samráð við Minjavörð Vestfjarða, sbr. 13. gr. þjóðminjalaga nr. 107/2001, um aðgerðir. Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan framkvæmdasvæðis

5.5. NÁTTÚRFAR OG LÍFRÍKI

5.5.1. Gróðurfar og fuglar

Svæðið í Álftafjarðarbotni, sjávarmegin vegar, er ógróin malarfjara innan Seljalandsóss, en grónar malargrundir á milli Óssins og Seljalandsár. Svæðið vinstra megin vegar í fjarðarbotninum eru gróin tún og grónar malargrundir næst ósnum. Engu verður raskað vinstra megin vegar.

Náttúrustofa Vestfjarða kannaði gróðurfar á svæðinu um Hattardalsá og í botni Álftafjarðar í tengslum við fyrirhugaða framkvæmd. Fram kom í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða að gróðurfar einkennist af grasi grónum sjávarbökkum, túnum og uppgræðslu. Sjávarfitjar (sjá umfjöllun neðar) eru nokkrar en lítið er um annað votlendi og er það að mestu framræst. Á svæðinu fundust 76 tegundir háplantna sem eru algengar á þessu landssvæði og ekki fundust neinar plöntur á valista né sem geta talist sjaldgæfar á landsvísu. Þau gróðursvæði sem verða helst fyrir áhrifum, þ.e. skerðast við lagningu nýs vegar um botn Álftafjarðar, einkennast af grósum og smárunnum þar sem gróðurþekjan er á bilinu 50-75% [3].

Náttúrustofa Vestfjarða kannaði einnig fuglalíf á svæðinu um Hattardalsá og í botni Álftafjarðar í tengslum við fyrirhugaða framkvæmd. Fram kom í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða að engir varpstaðir fundust í fyrirhuguðu vegstæði þó er ekki hægt að útiloka að fuglar hafi verpt þar síðar um sumarið. Það er mat Náttúrustofu Vestfjarða að fyrirhuguð veglagning muni hafa lítil áhrif á varpfugla á svæðinu. Um 500 rauðbrystingar voru í botni Álftafjarðar og voru flestir á leirunni við fæðuöflun. Rauðbrystingur er ekki talin til varpfugla á svæðinu og fer hann eingöngu um svæðið á leið sinni til varp-/vetrarstöðva á Grænlandi og í Kanada. Sá fjöldi sem hefur viðkomu í botni Álftafjarðar er um 0,2% af stofninum sem fer um Ísland [4].

Áhrif á gróður og fugla

Áhrif á gróður snúa að þeim gróðursvæðum sem lenda undir vegi og einkannast þau af grósum og smárunnum. Engar sjaldgæfar tegundir fara undir framkvæmdir. Að teknu tilliti til umfangs rasks og tegunda eru neikvæð áhrif á gróður talin óveruleg.

Helsta fæðuöflunarsvæði rauðbrystings liggur utan skilgreinds framkvæmdarsvæðis og því er líklegt að áhrif vegagerðar á Rauðbrysting verði óveruleg. Ef einhver áhrif verða eru þau að öllum líkindum tímabundin og verða á framkvæmdatíma. Til að svæði teljist vera alþjóðlega mikilvægt fyrir fugla þarf a.m.k 1% af stofni fugla að nota tiltekið svæði. Það er ekki raunin í þessu tilviki. Áhrif framkvæmda á fugla eru því talin óveruleg.

5.5.2. Sjávarfitjar og leirur

Náttúrustofa Vestfjarða [5] kannaði leiruna við Seljalandsós og Seljalandsá í tengslum við fyrirhugaða framkvæmd og er leirunni skipt upp í þrjú svæði (sjá mynd 7):

- Snið 1, á milli Seljalandsár og Seljalandsóss.
- Snið 2, fyrir utan Seljalandsá.

- o Snið 3, svæðið innan Seljalandsós.

Fram kemur í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða að möl/smásteinar er algengasta fjörugerðin á svæðinu með blaðlaga grænþörungum og þangtegundum af ættkvíslinni *Fucus*. Minnsta þekjan er á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Einnig kemur fram að efnistaka hafi verið stunduð í Seljalandsós neðan vegar allt frá 1977/78, þó lítið eftir 2004 og ber leiran þess glögg merki á sniði 1 og 3 (sjá mynd 7). Fyrirhuguð vegagerð fer aðallega yfir leirusvæði innan við Seljalandsósinn (snið 3) og mun hún einnig skerða hluta af leiru í sniði 1, en það lítið svæði og þegar raskað (sjá mynd 9).



Mynd 7. Snið í leirum við Seljalandsós og Seljalandsá [5]



Mynd 8. Stærð og afmörkun leira [5]

Mynd 7 sýnir staðsetningu þeirra svæða (sniða) við Seljalandsá og Seljalandsós í Álftafirði sem Náttúrustofa Vestfjarða (2011) kannaði í tengslum við fyrirhugaða framkvæmd. Mynd 8 sýnir gróft mat Náttúrustofu Vestfjarða (2011) á stærð og afmörkun leiru neðan vegar við Seljalandsá og Seljalandsós. Hvít strikuð svæði eru svæði sem hafa orðið fyrir efnistöku.

Tafla 3. Stærð leira

Svæði (mynd 7)	Möguleg stærð [ha]	Hvít strikuð svæði [ha]
Svæði 1	1,7	0,7
Svæði 2	5,0	
Svæði 3	4,0	1,3
Alls	10,7	2,0

Áætluð stærð leiru skv. mati Náttúrustofu Vestfjarða [5] er 10,7 ha (sjá töflu 3). Í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða varðandi leirur kemur fram að um hugsanlegt ofmat á stærð leirunnar gæti verið að ræða vegna efnistöku fyrri ára og á það við um svæði 1 og 3. Samkvæmt mati Vegagerðarinnar lenda um 0,5 ha (7%) af leirum undir nýtt vegstæði (mynd 9).

Áhrif á sjávarfitjar og leirur

Í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða kemur fram að vegagerð muni hafa bein og óafturkræf áhrif á leiruna sem fer undir veg en svæðið sé hins vegar talsvert raskað og á gömlu efnistökusvæði. Það er mat Náttúrustofu Vestfjarða að framkvæmdin muni hafa lítil áhrif á leirusvæði í botni Álftafjarðar.

Þá ber þess að geta að Vegagerðin telur ekki unnt að komast hjá því að raska leirum við þessar vegaf framkvæmdir. Búið er að færa veginn eins langt að núverandi vegi og unnt er, m.a. í þeim tilgangi að draga úr raski. Einnig var skoðað að fylgja að öllu leyti núverandi vegi, en það er ekki talið raunhæft þar sem talsvert meira land þarf að leggja undir nýjan veg í þeim tilgangi að uppfylla kröfur um beygjuradíusa. Vegagerðin telur því að hún hafi uppfyllt kvaðir 37. gr. náttúruverndarlaga að vernda leirurnar eins og kostur er. Byggt á upplýsingum frá Náttúrustofu Vestfjarða telur Vegagerðin að framkvæmdir hafi neikvæð áhrif á leiru, en þau séu lítil.



Mynd 9. Veglína nýs vegar í botni Álftafjarðar og leirur.



Mynd 10. Staðhættir

Mynd 10 er tekin í átt að Svarthólsfjalli. Á myndinni sést afgangur af efnishaug úr árósum. Brúin á Seljalandsá er mjög greinileg. Myndin er tekin 10. maí 2011.



Mynd 11. Staðhættir

Mynd 11 er tekin út fjörðinn. Skarð á Snæfjallaströnd, handan Djúps í baksýn. Myndin sýnir ytri geilina eftir efnistöku við Seljalandsós. Myndin er tekin á stórstraumsfjöru.



Mynd 12. Staðhættir

Mynd 12 er tekinn inn fjörðinn, Vatnshlíðin í baksýn. Greina má báðar brýr en brúin á Seljalandsós er frekar ógreinileg. Myndin er tekin á stórstraumsfjöru.

6. AÐGERÐIR Á FRAMKVÆMDATÍMA

- Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði haldið í lágmarki og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft. Nýr vegur er hannaður þannig að hann falli sem best að landslagi og rask sé í lágmarki. Lögð verður áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við vegsvæðið, námuvegi og námur. M.a. verður allur akstur tækja bannaður utan vegsvæðis á verktíma nema að námum.
- Gróður mun að einhverju leyti skerðast. Ekkert birkikjarr er á umræddum svæðum.
- Í útboðsgögnum verða ákvæði þess efnis að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda.
- Þarfnist verktaki geymslusvæðis fyrir vinnuvélar, utan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, skal hann semja um það við landeigendur.
- Vegtengingar verða lagaðar að nýjum vegköflum, bæði í lá- og lóðréttri legu. Vegtengingum er valinn staður þar sem kröfum um vegsýn er fullnægt.
- Samráð verður haft við landeigendur um allt land, sem kann að raskast utan vegsvæðis og samið um bætur. Sama gildir um girðingar.
- Ef fornleifar reynast vera á eða í nágrenni vegsvæðisins verður haft samráð við Fornleifavernd ríkisins. Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við Minjavörð Vestfjarða varðandi aðgerðir.
- Í verklok verða röskuð svæði utan vegar jöfnuð og grædd upp og reynt að draga úr sjónrænum áhrifum eins og kostur er.
- Tekið verður fullt tillit til varps fugla á framkvæmdatíma. Engar framkvæmdir verða í farvegum Seljalands-óss eða Seljalandsár á göngu- eða veiðitíma nema með samþykki landeigenda og að höfðu samráði við Fiskistofu.

7. NIÐURSTAÐA

Aflað hefur verið gagna og upplýsinga um möguleg umhverfisáhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar. Vegagerðin hefur aflað gagna um gróður, fugla, fornminjar, leirur og fiskistofna til að greina frá núverandi ástandi umhverfisþátta og líklegra áhrifa á þá. Það er niðurstaða Vegagerðarinnar að m.v. staðhætti, umfang áhrifa og vægi þeirra teljist þau óveruleg. Öll gögn liggja því fyrir um framkvæmdina.

- Áformað er að leggja nýjan kafla á Djúpvegi um Seljalandsós og Seljalandsá í Álftafjarðarbotni.
- Nýr vegkafla mun liggja, að mestum hluta, um þegar raskað land.
- Talið er að áhrif framkvæmdarinnar á náttúrufar svæðisins verði óveruleg. Gróðurlendi mun þó skerðast lítilsháttar.
- Framkvæmdasvæðið verður afmarkað við hönnun og þeirri afmörkun gerð skil í útboðsgögnum. Í útboðsgögnum verður tekið fram að engin umferð vinnuvéla sé heimil utan framkvæmdasvæðisins en það afmarkast af skeringarbrúnum og/eða fláafótum.
- Gengið verður frá öllum röskuðum svæðum þannig að þau falli sem best að svipmóti umhverfisins og þannig reynt að draga úr sjónrænum áhrifum eins og kostur er. Svæðin verða grædd upp og mun uppgræðsla taka mið af grenndargróðri.
- Vegagerðin telur að þessar vegaf framkvæmdir og tilheyrandi efnistaka muni ekki valda verulegum umhverfisáhrifum.

8. HEIMILDIR

1. Námur, efnistaka og frágangur, 2002: Hafrannsóknarstofnun, Landsvirkjun, Iðnaðarráðuneytið, Umhverfissráðuneytið, Vegagerðin, Veiðimálastofnun, Samband íslenskra sveitarfélaga, Náttúruvernd ríkisins, Veiðimálastjóraembættið, Siglingastofnun og Landgræðsla ríkisins. Reykjavík, 75 bls.
2. Náttúruminjaskrá, 2008: Heimasiða Umhverfisstofnunar, júlí 2008. www.ust.is
3. Gróðurfar í Álftafjarðarbotni Hafðís Sturlaugsdóttir, Náttúrustofa Vestfjarða í des. 2009.
4. Fuglar í botni Álftafjarðarbotni í Ísafjarðardjúpi, Böðvar Þórisson, Cristian Callo og Þorleifur Eiríksson, Náttúrustofa Vestfjarða 2010
5. Lýsing á leiru við Seljalandsós og Seljalandsá í botni Álftafjarðar í Ísafjarðardjúpi Böðvar Þórisson og Þorleifur Eiríksson, Náttúrustofa Vestfjarða 2011
6. Fornleifar við Seljaland í botni Álftafjarðar í Ísafjarðardjúpi Margrét Hrönn Hallmundsdóttir og Lóa Antonsdóttir, Náttúrustofa Vestfjarða 2011
7. Umsögn vegna nýrrar veglínu fyrir botni Álftafjarðar Sigurður Már Einarsson. Veiðimálastofnun - Auðlindasvið, 9.6.2011.
8. Súðavíkurreppur. Aðalskipulag 1999 1999-2018 Teiknistofa arkitekta og Súðavíkurreppur. Júlí 2002.
9. Veghönnunarreglur. Vegagerðin. 01.08.2010.

9. TEIKNINGAR og LJÓSMYNDIR

Teikning 1: Yfirlitsmynd (kort) (1:100 000)

Teikning 2: Afstöðumynd (loftmynd) (1: 20 000)

Teikning 3: Djúpvegur Seljalandsós – Seljalandsá (1: 4 000)

Athuga: Mælikvarði teikninga miðast við A3-blaðstærð. Séu teikningar prentaðar í annarri blaðstærð breytist mælikvarðinn tilsvarandi.

Ljósmyndir

Myndir 1-5, 9-11: Myndir frá Vegagerðinni, Sigurði Mar Óskarssyni, 10. maí 2011

Myndir 6-7: Fjörusvæðið í Álftafjarðarbotni, myndir frá Náttúrustofu Vestfjarða, Böðvar Þórisson.

S:\Veghannun\Swæb\NV\61-Djúpvægur\61-35-36_Álftafjörður\01\Frumriti\61-35-36_frd_2009_09_Álftafj.ogm



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndadata og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: Móskvastærð:
 Kortagerð: Vegagerðin



Veghönnunardeild	
MELIKV.	Hannað .
1:100.000	Teikn. 06. 2011 hfg
	Yfir f. .
	Samb. .

Djúpvegur
Álftafjarðarbotn
Yfirlitsmynd

Verknúmer
61-34/36
1 af 1
Teikning 1

S:\Veghamun\Swæb\NV\61-Djúpvegur\61-35-36_Alfafjörður\01 Frumdrög\Teikningar og veglínur\61-35-36_frd_2009.09_Alfafj.dgn



Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: Landshæðarínet
 Loftmyndataka og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Móskestærð: 10x10 m.
 Kartagerð: Vegagerðin



MELIKV.		Hannað		Djúpvegur Álfafjarðarbotn	1661-975
1:30.000	Teikn.	06. 2011 hfg			61-36
Yfir f.		.		Afstöðumynd	1 af 1
Samþ.		.		St. 22160-22760	Teikning 2



S:\Veghamun\Swæð-NV\61-Djúpvegur\61-35-36_Álftafjarðar\01 Framúrðug Teikningar og veglinur\61-35-36_frd_2009.09_Álftafjarðar.dgn

Landmælingar: Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: Landshæðarnet
 Loftmyndatöku og myndmæling: Loftmyndir ehf.
 Flughæð: 3000 m Móskestærð: 10x10 m.
 Kartagærd: Vegagerðin



MELIKV.		Hannað		Djúpvegur Seljalandsós-Seljalandsá	i661-975
1:4.000	Teikn.	06. 2011 hfg			61-36
Yfir f.		Samp.		Grunnmynd St. 22160-22760	1 af 1
					Teikning 3