



**ÚTNESVEGUR (574)
FRÁ HÁAHRAUNI AÐ SAXHÓLI
Tilkynning vegna matsskyldu**

**Uppbygging á Útnesvegi (574)
Vegtegund C2**

Júlí 2006

ÚTNESVEGUR (574)
Tilkynning um matsskyldu

Verknr. 06237

S:\2006\06237\al\Greinargerð\Útnesvegur_18072006.doc

Júlí 2006

1.	Inngangur	4
2.	Tilgangur	4
3.	Matskylda	4
4.	Fyrirhuguð framkvæmd	4
4.1	<i>Lýsing á vegstæði</i>	4
4.2	<i>Áningastaðir og útskot</i>	4
4.3	<i>Efnisþörf og námur</i>	5
4.3.1	<i>Náma A – Dagverðará</i>	5
4.3.2	<i>Náma B – Malarrif</i>	5
4.3.3	<i>Náma C – Austan Hólahóla</i>	6
4.3.4	<i>Skering (náma D)</i>	6
4.3.5	<i>Náma E – Lækjarfarvegir fyrir ofan Hólahóla</i>	6
4.3.6	<i>Náma F – Móðulækur</i>	7
4.4	<i>Ræsi</i>	7
4.5	<i>Öryggissvæði</i>	7
4.6	<i>Aðrir kostir</i>	7
4.7	<i>Slysatiðni.</i>	8
4.8	<i>Frágangur</i>	8
4.9	<i>Framkvæmdartími</i>	8
4.10	<i>Umferð</i>	9
5.	Staðhættir	9
6.	Verndarsvæði	9
7.	Samræmi við skipulagsáætlanir	9
8.	Helstu áhrif á umhverfið	9
8.1	<i>Áhrif á umferðaröryggi</i>	9
8.2	<i>Áhrif á landslag</i>	10
8.3	<i>Áhrif á gróðurfar og fuglalíf</i>	10
8.4	<i>Áhrif á jarðmyndanir</i>	10
8.5	<i>Áhrif á landnóktun</i>	10
8.6	<i>Áhrif á ferðamennsku</i>	11
8.7	<i>Áhrif á fornminjar</i>	11
9.	Samráð	11
10.	Leyfi sem framkvæmd er háð	11
11.	Niðurstaða	11
12.	Heimildir	12
13.	Kort og myndir af fyrirhugaðri framkvæmd	12

1. Inngangur

Vegagerðin kynnir hér fyrirhugaða vegaframkvæmd á Útnesvegi (574) sem liggur um norðvestanvert Snæfellsnes frá Háahrauni að Saxhóli (kort 1). Framkvæmdarsvæðið liggur í Þjóðgarðinum Snæfellsjökull og er á náttúruminjaskrá.

Fyrirhugað er að endurbyggja veginn á 16,9 km kafla með litlum breytingum á legu vegar en nokkuð hæðarlega. Vegurinn verður byggður í vegflokki C2 og í vegbreidd 6,5 m. Lögð verður klæðning og bundið slitlag á veginn. Með þessari framkvæmd er lokið við að endurbyggja Útnesveg með bundnu slitlagi frá Háahrauni til Saxhóls.

Framkvæmdin er á vegáætlun 2006 - 2008. Framkvæmdir munu líklega hefjast haustið 2006 en ekki er ljóst hvenær verkinu í heild lýkur. Ráðgert er að ljúka fyrst kaflanum frá Beruvíkurlhrauni um stöð 6.500 að slitlagsenda á móts við Öndverðarneshóla (vestan Saxhóla).

Tilgangur þessarar greinargerðar er að óska eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar þess efnis hvort áform Vegagerðarinnar um að endurbyggja Útnesveg með bundnu slitlagi skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

2. Tilgangur

Tilgangur framkvæmdarinnar er að endurbæta veginn með bundnu slitlagi og að auka umferðaröryggi. Það miðast einkum við styrkingu núverandi vegar þar sem þess er þörf, að endurhanna hæðarlegu vegarins miðað við 90 km hönnunarhraða og afnema krappar beygjur.

3. Matskylda

Áformuð vegaframkvæmd fellur undir mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, lið 10.c í 2. viðauka, sem er listi yfir framkvæmdir sem kunna að vera háðar mati á umhverfisáhrifum og ber að tilkynna til Skipulagsstofnunar:

- 10.c. *Tengibrautir í þéttbýli. Allir nýjir vegir utan þéttbýlis á verndarsvæðum og á svæðum sem eru á náttúruminjaskrá. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis á verndarsvæðum. Hafnir utan þéttbýlis á verndarsvæðum.*

4. Fyrirhuguð framkvæmd

4.1 Lýsing á vegstæði

Lengd vegar er alls 16,9 km. Byrjunarstöð er við stöð -1.200 við Háahraun. Endastöð er við stöð 15.700 um 1 km vestan Saxhóls. Núverandi vegur var ruddur með jarðýtu á árunum 1954 – 1956. Síðar var vegurinn nokkuð lagfærður og styrktur. Skoðaðar voru nokkrar útfærslur á veglínunni, einkum um Purkhóla en sú leið liggur um hellasvæði og þótti ekki fært að bjóða hana sem valkost.

Veglínan sem Vegagerðin leggur til fylgir núverandi vegi með tveim undantekningum. Annars vegar á milli stöðva 6.750 – 7.050, þar á 300 m kafla er lagfærð mjög kröpp beygja og vegur færður mest um 30 m (kort2). Hins vegar á milli stöðva 14.100 – 14.700, á 600 m kafla er sömuleiðis lagfærð kröpp beygja og vegur færður mest um 65 m (kort 3).

Almennt er miðað við hönnunarhraða 90 km/klst. en þó er á kaflanum um Purkhóla (stöð 3.000 – 6.000) og frá Djúpalónssandi (stöð 6.500 – 7.000) miðað við lægri hönnunarhraða, þ.e. um 70 – 80 km/klst. Ástæðan er að ekki er hægt að fylgja 90 km/klst sem hönnunarhraða án þess að valda talsverðu raski á nánasta umhverfi.

4.2 Áningastaðir og útskot

Settir verða áningastaðir og útskot í samráði við Þjóðgarðsvörð. Þjóðgarðsvörður hefur lagt fram lista með tillögum, má þar nefna Svalþúfu við Lónranga nálægt stöð 800 og við Purkhóla nálægt

stöð 3.300. Á korti 1 eru líkleg útskot og/eða áningastaðir. Staðsetning þeirra kann að færast eitthvað til við verkhönnun vegarins.

4.3 Efnisþörf og námur

Áætluð efnisþörf í veginn er 204.700 m³ auk 10.000 m³ efnis í tengingar og áningastaði. Skeringar verða um 123.200 m³ sem nýttar verða í fyllingar og burðarlög. Efni úr námum verður alls um 91.500 m³. Námur A, C, E og F eru í ár- og lækjarfarvegum og náma B er í fornum fjörükambi. Afmörkun efnistökusvæðanna er sýnd á korti 1. Ekki hafa farið fram rannsóknir á efnismagni eða gæðum í öllum námunum. Það er því óvíst hvort tekið verði efni í öllum námunum sem hér eru til umfjöllunar. Sérstaklega er gerð grein fyrir skeringu (námu D) þar sem hún er í nútímahrauni og er innan marka þjóðgarðsins.

Tafla 1. Efnisnámur

Náma	Efnismagn (m ³)	Á skipulagi	Verndarsvæði
Náma A	10.000	Nei	Náttúruminjaskrá
Náma B	3.100	Já, N14/N15	Þjóðgarður
Náma C	34.200	Já, N16	Þjóðgarður
Náma E	34.200	Já, N17	Þjóðgarður
Náma F	10.000	Já, N18/N19	Þjóðgarður
Alls	91.500		

4.3.1 Náma A – Dagverðará

Náman er að hluta til í ógrónum árfarvegi Dagverðarár en einnig er ætlunin að taka efni á mosagrónum áreyrum (kort 1). Þar hefur verið tekið mikið efni úr farveginum í gegnum tíðina bæði af Vegagerðinni og öðrum. Ætlunin er að taka 10.000 m³ efni á um 0-2 m dýpi á um **30.000 m²** svæði. Ekki liggur ljóst fyrir hvort efni verður tekið á öllu svæðinu eins og það er afmarkað á uppdrættinum. Námuvegur mun liggja eftir farvegi árinna þar sem þegar hefur farið fram töluverð efnistaka. Við frágang námunnar verða bakkar sem hafa myndast við efnistöku brotnir niður og fláar felldir að umhverfi sínu eins og kostur er. Landeigandi hefur fallist á efnistöku á svæðinu.

4.3.2 Náma B – Malarrif

Náman er í malarkambi á milli Drangahrauns og gamla fjárhúsa á Malarrifi. Malarkamburinn hefur myndast við hærri sjávarstöðu en hann liggur nú í tæplega 300 m fjarlægð frá sjó. Kamburinn er grasgróinn en búið er að raska nyrsta hluta hans með efnistöku og er það svæði enn ekki fullfrágengið.

Áætlað er að taka um **3.100 m³** af efni úr námunni og mun efnistaka og vinnsla fara fram á hluta þess svæðis sem er afmarkað á uppdrætti. Svæðið er afmarkað um 8.920 m² en efnistakan mun einungis fara fram á hluta þess svæðis. Áður en efnistaka hefst verður svarðlagi og jarðvegi ýtt ofan af og því haldið til haga fyrir uppgræðslu námusvæðisins. Efnistakan mun fara þannig fram að hryggurinn verður fjarlægður og skilin eftir lögð í landi. Við frágang námunnar verða allir kantar brotnir niður og náman skilin eftir með aflíðandi fláum. Að því loknu verður jarðvegi og svo svarðlagi jafnað yfir. Þannig verður reynt að halda sama gróðurfari og var fyrir á svæðinu.

4.3.3 Náma C – Austan Hólahóla

Náman verður í framburðarkeilu sem hefur borist fram með leysingavatni. Náman er í tveimur hlutum en ætlunin er að taka efni fyrir ofan og neðan veg. Áætlað er að taka alls um **34.200 m³** af efni úr námunni. Fyrir ofan veg hefur töluvert set hlaðist upp og er svo komið að setið er farið að stífla ræsi sem er við stöð 7.940. Þar er setið orðið mun hærra en ræsið og eykur það hættu á því að vatn geti flætt yfir veginn. Það sama er að segja um farveginn fyrir neðan veginn. Þar hefur einnig mikið magn sets til og sandur og mól hefur kaffært ræsið.

Framburðarkeilan er að mestu ógróinn þar sem efnistakan mun fara fram. Gert er ráð fyrir að um 6.000 m³ af efni verði tekið úr keilunni fyrir ofan veg en 28.200 m³ fyrir neðan veg. Efnið verður notað í fyllingar. Auk þess að fá efni í veginn þá mun efnistakan þjóna því markmiði að búa til farveg fyrir leysingavatn úr jökli svo það geti ekki runnið yfir veginn. Búist er við að jökulframburður fylli í námuna á stuttum tíma.

Að ofanverðu verður efnistakan þannig að lækjarfarvegurinn verður dýpkaður allt að 3 m en passað að farvegurinn falli vel að umhverfi sínu og myndi eðlilegan halla niður eftir keilunni.

Að neðan verður tekið töluvert efni og hefur ekki verið gengið frá efnistökusvæðinu. Þar hefur farvegurinn verið dýpkaður og skildir eftir brattir setbakkar. Ætlunin er að taka efni fyrir neðan ræsið og tryggja að þar geti vatn runnið óhindrað. Auk þess verður tekið efni úr setbökkunum og gengið frá ummerkjum eftir fyrri efnistöku. Við frágang á svæðinu verður látið nægja að skilja við fláa þannig að þeir falli vel að umhverfi sínu. Ekki verður sáð í efnistökusvæðið því svæðið er nú að mestu ógróið.

4.3.4 Skering (náma D)

Við stöð 8.500 í Beruvíkurlhrauni verður skering í hraunhól sem stendur nokkuð afmarkaður í jaðri hraunsins. Yfirborð hraunsins er að mestu þakið mosa auk annars gróðurs. Hólnum hefur þegar verið raskað en skorið hefur verið úr honum fyrir núverandi vegi. Áætlað er að hægt sé að taka um **14.000 m³** af efni úr hólnum á 4.130 m² svæði. Náman verður hönnuð sem útvíkkuð skering. Efnið úr skeringunni verður notað í neðra og/eða efra burðarlag. Ætlunin er að taka allan hólinn þar sem lægðir aðskilja hann frá meginhrauninu og verður leitast við að fella fláa að nærliggjandi hrauni og að landi fyrir vestan hraunið. Sjá mynd 2 í viðauka.

4.3.5 Náma E – Lækjarfarvegir fyrir ofan Hólahóla

Náma E er í framburðarkeilu sem liggur fyrir ofan Hólahóla. Í miðri keilunni gengur hrauntunga þvert á keiluna. Við myndun keilunnar hefur fyrst hlaðist upp set fyrir ofan og vestan við hrauntunguna en eftir því sem leysingarvatn hefur hlaðið meira efni undir sig hefur það náð að renna yfir hrauntunguna og sett af sér sett fyrir neðan. Leysingarvatn nær þó enn að renna fyrir austan hrauntunguna og má þar sjá gróðursnauðan farveg. Nokkur efnistaka hefur farið fram í farveginum fyrir neðan hrauntunguna en ekki hefur verið gengið endanlega frá efnistökusvæðinu og hafa verið skildir eftir brattir bakkar þar sem efnistökunni var hætt á sínum tíma. Áætlað er að taka efni fyrir ofan og neðan hrauntunguna.

Á neðra svæðinu mun efnistakan miða að því að ganga frá svæðinu en einnig að búa til þrengri farveg til að stýra betur leysingarvatni. Þar er ætlunin að taka **34.200 m³** af efni á 24.210 m² svæði. Farvegurinn verður víða dýpkaður um 1 m auk þess sem tekið verður efni úr bökunum. Við frágang svæðisins verða fláar felldir að umhverfi sínu og verður halli þeirra ekki meiri en 1:3.

Á efra svæðinu verður tekið um 20.000 m³ af efni á 11.180 m² svæði. Búinn verður til um 2 – 3 m djúpur farvegur og verður með því reynt að tryggja að leysingarvatn geti eingöngu runnið yfir hrauntunguna og í einum farvegi. Leggja þarf um 300 m langan námuveg að svæðinu en hann verður lagður í ógrónum farvegi. Ummerki hans verða óveruleg þegar hann verður fjarlægður að lokinn efnistöku. Efnið úr báðum svæðunum verður notað í fyllingar.

Þegar efnistöku lýkur verða bakkar farvegsins felldir eins vel að landi og kostur er. Halli fláa verður um 1:3. Bæði svæðin eru að mestu ógróin og ekki verður sáð í þau að lokinni efnistöku.

4.3.6 Náma F – Móðulækur

Ætlunin er að taka efni á tveimur stöðum við Móðulæk, úr vikurhaugum sem standa á námusvæðinu fyrir ofan veg og fyrir neðan veg úr farvegi Móðulækjar. Vikurinn er aðeins nothæfur í fyllingar. Töluvert efni hefur verið tekið í gegnum tíðina úr farveginum fyrir neðan veg.

Ekki er víst hversu mikið efni er hægt að fá úr ánni og vikurhaugunum en gert er ráð fyrir að heildarmagn geti verið um **10.000 m³** en efnistökusvæðið hefur verið afmarkað við 30.200 m².

Frágangur í námunni fyrir ofan veg mun felast í því að fjarlægja vikurhaugana eða forma betur ef ekki tekst að nýta allan vikurinn. Fyrir neðan veg verður farvegurinn dýpkaður óverulega en ekki er búist við að malarþykktin í farveginum sé meiri en 1 m.

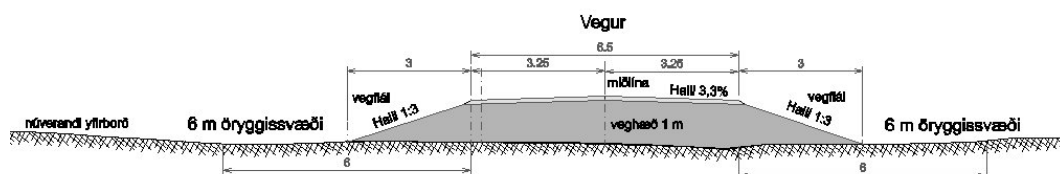
4.4 Ræsi

Ræsi verða staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vori og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður ennfremur komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir, ofan við vegi. Áætlað er að leggja alls 8 ræsi. Þvermál ræsa er 0,5 – 1,5 m.

4.5 Öryggissvæði

Til að draga úr slysaheittu er þörf á öryggissvæðum meðfram Útnesvegi. Leitast verður við að hafa um 5–6 m breið öryggissvæði meðfram veginum til hvorrar handar út frá vegöxl (mynd 1). Með öryggissvæði er átt við tiltölulega slétt svæði (hámarksfrávik eru grjótnibbur hærrí en 20 cm og steinar, lausir, stærri em 30 cm í þvermáli). Vegflár með halla 1:3 eða flatari teljast til öryggissvæða. Má því búast við að í flestum tilvikum þurfi ekki að grípa til aðgerða til jöfnunar svæða utan skeringarbotns eða fláafótar.

Ef grípa þarf til aðgerða innan öryggissvæða verður þess gætt að þær hafi sem minnst rask í för með sér, t.d. með því að fylla í gjótur og brjóta niður nibbur sem standa uppúr. Á þann hátt verður dregið verulega úr raski á hrauni og gróðri.



Mynd 1. Þversnið af vegi, vegfláa og öryggissvæði fyrir Útnesveg.

4.6 Aðrir kostir

Vegagerðin hefur skoðað aðra kosti hvað varðar legu vegar milli stöðva 6.750 og 7.050 (kort 2, mynd 4 í viðauka), sjá kafla 9 um samráð. Niðurstaðan var að ekki væri unnt að fylgja núverandi veglínu vegna öryggissjónarmiða.

Vegagerðin hefur einnig kannað möguleika á að fara með veglínuna út fyrir Purkhóla. Niðurstaða þeirrar athugana leiddi í ljós að ekki væri um betri kost að ræða, þar sem því fylgdi meira rask á eldhrauni og hellum.

I vettvangsferð sem farin var með fulltrúum Skipulagsstofnunar, Umhverfisstofnunar, Þjóðgarðsins Snæfellsjökuls og Snæfellsbæjar kom fram ábending frá Skipulagsstofnun um að fjalla lauslega um aðra kosti við uppbyggingu vegarins, þ.e. 0-kost og vegtegund sem væri skör lægra en C2.

Það er niðurstaða Vegagerðarinnar að þörf er á vegbótum á þessu svæði. Sitt hvoru megin við þennan vegkafla er Útnesvegur með bundnu slitlagi og er lagður skv. vegtegund C2. Þá hefur þjóðgarðsvörður talið mikilvægt að leggja bundið slitlag á veginn og Snæfellsbær telur mjög mikilvægt að ráðast í þessar framkvæmdir til að auka öryggi umferðar um þetta svæði. Þess ber jafnframt að geta að uppbygging á Útnesvegi er í samræmi við aðalskipulag Snæfellsbæjar 1995-2015, sjá kafla 8.5.

Vegagerðin telur ekki hægt að hafa þjónustustig eða gæði á þessum kafla Útnesvegar minna en á öðrum köflum hans. Samkvæmt samgönguáætlun 2003-2014 er Útnesvegur skilgreindur sem stofnvegur. Samkvæmt Vegstaðli Vegagerðarinnar (2001) er lægsta stig stofnvegar C2, eins og Útnesvegur er byggður. Þar er um að ræða veg með hönnunarhraða 50 til 90 km/klst., umferð undir 150 bílum á dag, breidd vegar 6,5 m og bundið slitlag. Til er vegtegund D, en hún á ekki við stofnvegi, og þar er gert ráð fyrir hönnunarhraða 40 til 70 km/klst., 4,0 m vegbreidd og mól eða bundið slitlag. Vegagerðin telur að ekki sé ásættanlegt að fylgja lægri kröfum en vegtegund C2.

4.7 Slysatiðni.

Ekki liggur fyrir skráning á slysatiðni á þessum vegkafla.

4.8 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 aðlagaðar umhverfi nema í samráði við fulltrúa Umhverfisstofnunar og Þjóðgarðsvörð.

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

Leitað verður til Umhverfisstofnunar og Þjóðgarðsvarðar eftir þörfum um hvernig staðið skuli að uppgræðslu. Allur frágangur verður í samráði við Umhverfisstofnun.

Við efnistöku og frágang á námum mun Vegagerðin leitast við að halda raski á landi í lágmarki. Við frágang mun Vegagerðin styðjast við leiðbeiningar um efnistöku og frágang sem hún ásamt fleirum gaf út 2002. Þá mun Vegagerðin leita eftir samráði við Umhverfisstofnun um frekari útfærslu á vinnslu og frágangi efnistökusvæðanna.

4.9 Framkvæmdartími

Framkvæmdin er á vegáætlun 2006–2008. Framkvæmdir munu líklega hefjast haustið 2006 en ekki er ljóst hvenær verkinu í heild lýkur. Ráðgert er að ljúka fyrst kaflanum frá Beruvíkurhrauni um stöð 6.500 að slittlagsenda á móts við Öndverðarneshóla (Vestan Saxhóla).

4.10 Umferð

Ársdagsumferð á Útnesvegi var um 90 bílar á sólarhring árið 2004. Sumardagsumferð var um 175 bílar á sólarhring og vetrardagsumferð 25 bílar á sólarhring. Ekki er vitað um hlutfall þungra bifreiða, en um þessa leið fara helst fólksflutningsbílar.

5. Staðhættir

Fjölbreytt landslag frá fjöru til fjalla einkennir Snæfellsnesið. Framkvæmdasvæðið er á utanverðu Snæfellsnesi á milli Háahrauns og Móðulækjar (kort 1). Svæðið er mjög mótað af eldvirkni á nútíma en nútímahraun þekja stóran hluta framkvæmdasvæðisins. Snæfelljökull gnæfir yfir svæðið þar sem hann rís í 1446 m h.y.s. og setur sterkan svip á landið. Í hlíðum Snæfellsjökuls eru hryggir og tindar sem bera sérnöfn eins og Hólatindar, Sandfell, Svörtutindar og Geldingafell. Hraunin sem þekja svæðið eru ýmist runnin frá jöklinum eða frá eldvörpum sem eru á láglendi. Hólahólar og Saxhólar eru dæmi um slík eldvörp. Eldvörpin hafa myndað gíga sem standa nokkra tugi metra yfir umhverfi sínum.

Vegurinn liggur að mestu í misgömlum nútímahraunum og flest eru frá eldstöðvum ofan af jöklinum. Vegurinn liggur hæst í 100 m h.y.s. þar sem hann fer fram hjá Purkhólum sem eru gígar frá nútíma. Á nokkrum stöðum liggja vegslóðar frá veginum bæði upp að jökli, niður að sjó eða gömlum býlum. Búið er að loka flestum þeirra.

Útnesvegur tengir saman byggðirnar sunnan við Snæfellsjökul við byggðirnar fyrir norðan. Fyrr á öldum var mikið útræði frá Snæfellsnesi og er Dritvík líklega þekktasta verbúðin og voru þá nokkur stórbýli á svæðinu. Þegar árabátaútgerð lagðist af um miðbik 19. aldar hnignaði byggðinni mikið og lagðist byggð að mestu af fyrir 1950 en þó var búið áfram á Malarrífi langt fram á síðustu öld.

Svæðið er nær vatnslaut en nokkrir lækir renna frá Snæfellsjökli hjá Hólahólum og vestan þeirra. Mest rennur í leysingum á vorin og eru sumir lækir því einungis árstíðarbundin fyrirbæri.

6. Verndarsvæði

Framkvæmdarsvæðið er á Náttúruverndarskrá og er innan Þjóðgarðsins Snæfellsjökull (kort 1). Þá hljóta eldhraun á svæðinu sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999.

7. Samræmi við skipulagsáætlanir

Á svæðinu er í gildi aðalskipulag Snæfellsbæjar 1995–2015, sem var staðfest af umhverfisráðherra 8. júlí 1997. Fyrirhuguð framkvæmd er á landi sem tilheyrir Þjóðgarðinum Snæfellsjökuli og er í samræmi við þá stefnu sem kemur fram í aðalskipulagsáætlun.

Náma A við Dagverðará er ekki samkvæmt skipulagi. Ef farið verður í námu A verður það gert í samráði við Umhverfisstofnun og Snæfellsbæ.

8. Helstu áhrif á umhverfið

Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda eru að mati framkvæmdaraðila óveruleg, þar sem fyrirhugað vegstæði fylgir núverandi vegi með aðeins tveimur undantekningum. Í fyrsta lagi á milli stöðva 6.750 – 7.050, þar á 300 m kafla er lagfærð mjög kröpp beygja og vegur færður mest um 30 m (kort 2). Í öðru lagi á milli stöðva 14.100 – 14.700, á 600 m kafla er sömuleiðis lagfærð kröpp beygja og vegur færður um 65 m (kort 3). Helstu neikvæðu áhrifin vegna þessarar framkvæmdar eru rask á eldhrauni en jákvæðu áhrifin eru aukið umferðaröryggi.

8.1 Áhrif á umferðaröryggi

Fyrirhuguð framkvæmd mun auka talsvert umferðaröryggi á svæðinu þar sem lagfærðar verða tvær krappar beygjur, vegur breikkaður og hækkaður, hæðarlega lagfærð og lagt bundið slitlag.

8.2 Áhrif á landslag

Fyrirhuguð framkvæmd mun hafa áhrif á landslag því vegurinn mun liggja á tveimur stöðum um nær óraskað land og efnistaka hefur áhrif á landslag. Ásýnd svæðisins breytist lítilega þar sem nýr vegur liggur hærra en sá gamli. Áhersla er lögð á að fella nýja vegstæðið inn í umhverfi og draga úr raski eins og kostur er. Vegagerðin hefur lagt fyrir fulltrúa Umhverfisstofnunar og Þjóðgarðsvörð þær breytingar sem nauðsynlegar eru að gera á veglínunni og námum sem ætlað er að taka úr efni og hafa þeir talið þær ásættanlegar.

8.3 Áhrif á gróðurfar og fuglalíf

Framkvæmdin kemur til með að skerða gróðurfar að hluta þar sem nýtt vegstæði verður lagt. Gróðurfar á svæðinu einkennist af þurrlendisgróðri eins og mosa og mólendi. Mosinn er víða vel gróinn og á honum vaxa helst grös og smárunnar. Meðal sjaldgæfra tegunda sem vaxa á svæðinu eru skrautpuntur og ferlaufungur sem er friðlýst tegund. Helstu búsvæði ferlaufungs eru í urðum og hraungjótum. Gerð verður sérfræðiúttekt í samvinnu við Náttúrufræðistofnun Íslands á því hvort ferlaufungur vaxi á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Sérstaklega verður rannsökuð svæðin þar sem veglínin vikir frá núverandi veglínu.

Sjófuglar eru langalgengastir á utanverðu Snæfellsnesi en víða má sjá algenga mófugla. Votlendisfuglar eru fáir og hvergi stór vörp. Ekki er talið að sjaldgæfir fuglar á landsvísu verpi á framkvæmdarsvæðinu.

Heildarröskun á gróðri er talin vera um 5 ha. Ekki er talið líklegt að áhrif á gróðurfar og fuglalíf verði veruleg, en gerð verður úttekt á því hvort skrautpuntur og ferlaufungur vaxi á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

8.4 Áhrif á jarðmyndanir

Framkvæmdin mun að hluta til liggja um eldhraun en samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44 frá 1999 njóta eldvörp, gervigígar og eldhraun, sérstakrar verndar.

Milli stöðva 3.000 – 3.600 liggja fjórir þekktir hellar (sjá kort 1). Styðsta fjarlægð frá veglínu er í Vatnshelli um 40 m og lengsta fjarlægð er í Íshelli alls 240 m. Ekki er talið að framkvæmdin hafi áhrif á þá.

Áætlað rask vegna uppbyggingar Útnesvegjar, þegar tekið hefur verið tillit til nýrrar veglínu, breikkun vega og skeringa og fyllinga er alls um 12 til 14 ha. Víða er raskið á þegar hreyfðum svæðum, þ.e.a.s. svæðum sem hafa verið notuð til uppýtingar fyrir núverandi veg (sjá mynd 3 í viðauka).

Að mati Vegagerðarinnar hefur verið dregið sem kostur er úr raski á eldhrauni, m.a. með því að fylgja núverandi veglínu og haga hæðarlegu þannig að dregið er úr skeringum og fyllingum (kort 1).

8.5 Áhrif á landnotkun

Reiknað er með að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu. Einhver tímabundin áhrif munu óhjákvæmilega verða á meðan framkvæmdum stendur þegar unnið verður með stórum og öflugum tækjum.

Eins og áður hefur komið fram eru endurbæturnar í samræmi við aðalskipulag. Í aðalskipulaginu segir m.a.: „*Heimamenn leggja áherslu á að lagningu bundins slitlags verði hraðað á vestasta hluta Staðarsveitar, Fróðárheiði og Útnesvegi. Mjög brýnt er að ljúka því verki áður en kemur til stofnunar Þjóðgarðs og friðlands undir jöklum*”.

Með þessari framkvæmd verður Útnesvegurinn frá vegamótum Fróðárheiði í suðri út fyrir jökul og að Ólafsvík í norðri, allur í sömu vegtegund, C2.

8.6 Áhrif á ferðamennsku

Mikill og vaxandi straumur ferðamanna fer um veginn umhverfis Snæfellsjökul sérstaklega vegna Þjóðgarðsins. Jafnframt er töluverð ferðaþjónusta í nágrenni framkvæmdasvæðisins á Hellnum og Arnarstapa. Þjóðgarðsvörður telur mikilvægt að draga úr rykmyndun, sem er talsverð þar sem fyrirhugað framkvæmdarsvæði liggur um þurrt land.

Með því að byggja útskot og áningarstaði, auka umferðaröryggi og koma í veg fyrir rykmyndun munu áhrif framkvæmda verða jákvæð á ferðamennsku og útivist (kort 1).

8.7 Áhrif á fornminjar

Í nágrenni vegstæðis er nokkuð af fornminjum og eyðibýlum. Ekkert þeirra er staðsett á áhrifasvæði framkvæmdanna, að undanskildri vörðu sem er staðsett nærri stöð 7.000 (sjá mynd 5 í viðauka). Við uppbyggingu Útnesvegur verður varðan girt af til þess að tryggja að hún verði ekki fyrir raski á meðan á framkvæmdum stendur.

9. Samráð

Vegagerðin hefur unnið að enduruppbyggingu Útnesvegur og vali á efnistöðustöðum í nánu samráði við Umhverfisstofnun, Þjóðgarðarsvörð og sveitarfélagið Snæfellsbæ. Á þessum tíma hefur verið tekið tillit til margvíslegra ábendinga um veglínu og hæðarlegu. Vegagerðin hefur komið til móts við flestar ábendingar sem fram hafa komið.

Í vettvangsferð sem Vegagerðin fór með ofangreindum fulltrúum var rætt um hvort hægt væri að fylgja núverandi veglínu á milli stöðva 6.750 og 7.050 (sjá kort 2, mynd 4). Vegagerðin telur að það verði ekki hægt vegna hæðarlegu og planlegu vegarins. Slíkt fyrirkomulag yrði til þess að mynda S-beygju á svæði þar sem hæðarlega væri slæm m.t.t. sjónlengda. Í ferðinni var fallist á rök Vega-gerðarinnar.

Í vettvangsferð voru ekki gerðar athugasemdir við val á efnistöðustöðum. Fulltrúi Umhverfisstofnunar lagði til að í námu E fengi gróinn bakki að halda sér á milli efnistökusvæðanna. Vega-gerðin fellst á það.

Niðurstaða samráðsins er að allir aðilar telja fyrirkomulag fyrirhugaðra framkvæmda ásættanlegt. Staðsetning áningastaða og útskota er í samræmi við ábendingar Þjóðgarðsvarðar, skv. minnisblaði dags. 2. júní 2006 (Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull, 2006).

10. Leyfi sem framkvæmd er háð

Fyrirhugaður Útnesvegur og efnistaka vegna lagningar hans er háð framkvæmdarleyfi frá Snæfellsbæ, skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997.

11. Niðurstaða

Vegagerðin telur að byggt á fyrirbyggjandi gögnum komi áformaðar framkvæmdir ekki til með að valda verulegum óafturkræfum umhverfisáhrifum, þar sem uppbygging Útnesvegur fylgir að mestu núverandi vegstæði. Þá er framkvæmdin í samræmi við samþykktar og staðfestar skipulagsáætlanir og helstu hagsmunaaðilar telja framkvæmdina ásættanlega.

Vegagerðin mun athuga hvort ferlaufungur og skrautpunktur finnist á áhrifasvæðinu. Niðurstöður úttektar verða sendar til Umhverfisstofnunar. Ekki er gert ráð fyrir að veglína komi til með að breytast vegna þessarar úttektar.

Þegar lítið er til 3. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum er það niðurstaða Vega-gerðarinnar að fyrirhugað framkvæmd um endurbyggingu Útnesvegur valdi ekki umtalsverðum neikvæðum umhverfisáhrifum.



12. Heimildir

Einar Haukur Kristjánsson (1982). Lýsing Snæfellsness frá Löngufjörum að Ólafsvíkurenni. Árbók Ferðafélagsins.

Haukur Jóhannesson (1982). Yfirlit um jarðfræði Snæfellsness. Árbók Ferðafélagsins.

Haukur Jóhannesson (2006). Jarðfræðikort af utanverðu Snæfellsnesi. Óbirt.

Vegagerðin (2001). Vegstaðall 01 Flokkun Þjóðvega. Apríl 2001.

Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull (2006). Minnisblað 2. júní 2006.

13. Kort og myndir af fyrirhugaðri framkvæmd

Kort 1: Yfirlitskort af framkvæmdum

Kort 2: Vegur milli stöðva 5.000-7.300

Kort 3: Vegur milli stöðva 14.000-15.782

Myndir 2-5



Mynd 2. Skering (Náma D) við stöð 8.500 í Beruvíkurlhrauni



Mynd 4. Svæði þar sem færsla verður á veglínu, stöðvar 6.750 til 7.050



Mynd 3. Nágrenni núverandi vegar. Uppýtt svæði vegna vegagerðar.



Mynd 5. Varða á svæði þar sem vegur færirst frá núverandi veglínu, stöðvar 6.750 til 7.050