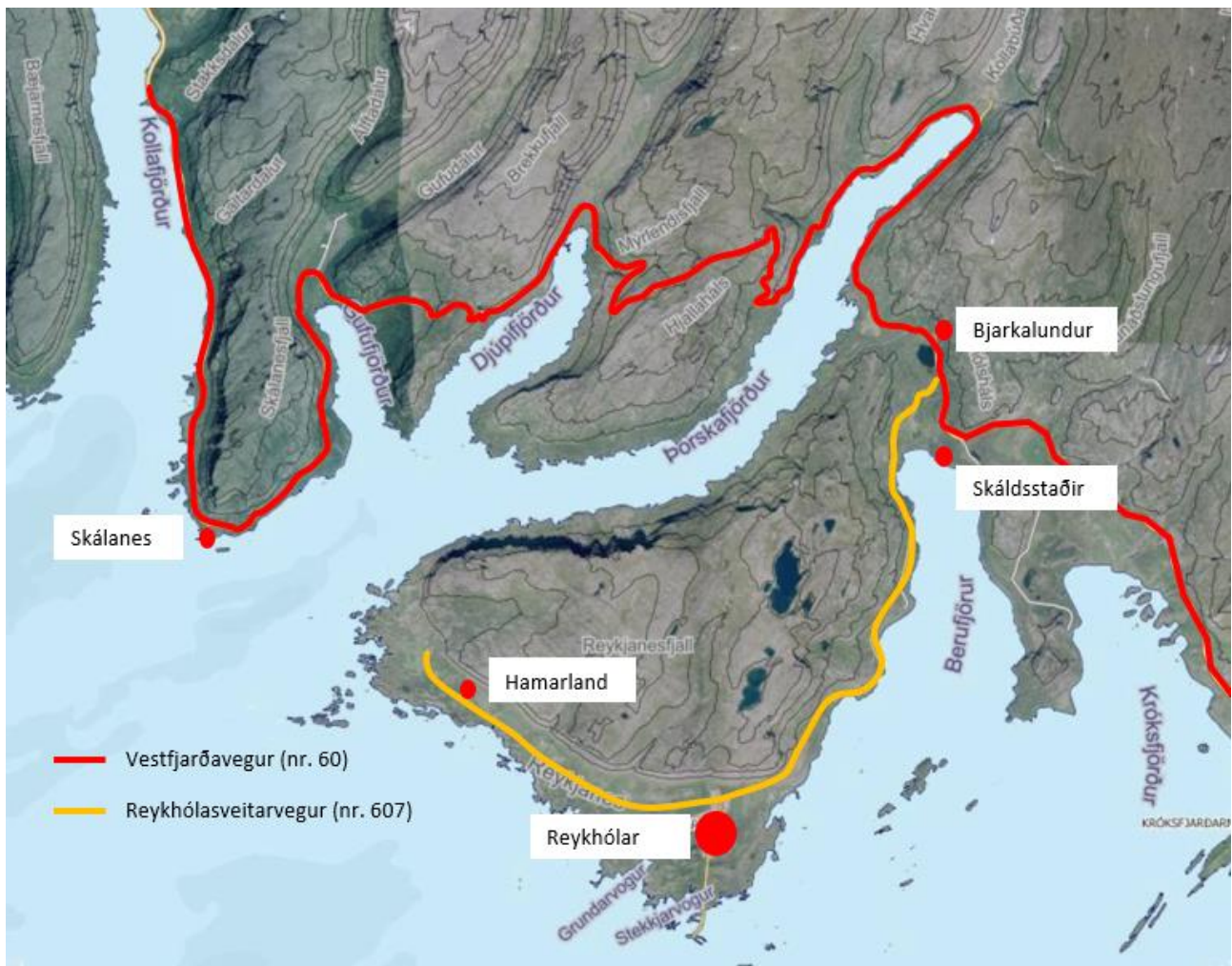


Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp

Valkostagreining



Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp

Valkostagreining

VIAPLAN.IS

Lilja G. Karlsdóttir

lilja@viaplan.is

11. desember 2018

EFNISYFIRLIT

1	Inngangur.....	9
1.1	Hvað er valkostagreining?	12
1.2	Markmið með vegabótum.....	12
2	Samantekt	14
3	Reykholahreppur - íbúafjöldi og staðhættir	21
4	Forsaga	28
4.1	Ferlið 2003-2009.....	28
4.2	Ferlið frá 2015 til dagsins í dag.....	30
5	Matsþættir valkostagreiningar	35
5.1	Vegferlar	41
5.2	Umferðaröryggi	45
5.3	Vegalengdir og eknir kílómetrar	47
5.4	Flutningabílar	50
5.5	Skólabíll.....	51
5.6	Almenningssamgöngur	52
5.7	Stofnkostnaður	52
5.8	Rekstrarkostnaður	56
5.9	Aðgengi að bráða- og heilbrigðisþjónustu.....	57
5.10	Tengsl Reykholá við Flatey.....	58
5.11	Ferðaþjónusta á Reykjanesi.....	58
5.12	Ferðaþjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum.....	59
5.13	Lengd á formlegu leyfisveitingaferli	59
5.14	Líkur á kærur sem geta dregist á langinn.....	60
6	Matsþættir umhverfismats.....	62
6.1	Landnotkun og mannvirki.....	68
6.2	Útivist og ferðamennska.....	69
6.3	Heilsa og hljóðvist.....	70
6.4	Fornleifar – menningarminjar.....	72
6.5	Gróðurfar	76
6.6	Fuglalíf	77
6.7	Lífríki straumvatna.....	77
6.8	Sjávarföll og vatnsgæði.....	78
6.9	Lífríki í fjörum, leirum og á grunnsævi.....	79
6.10	Jarðfræði.....	79

6.11	Landslag og ásýnd lands	80
6.12	Verndarsvæði	81
7	Hagrænir og félagslegir þættir.....	83
7.1	Efnahagur og atvinnulíf	83
7.2	Íbúapróun	84
7.3	Félagslegt umhverfi	84
7.4	Byggð og efnisleg verðmæti	85
8	Lög um samgönguáætlun	86
9	Niðurstöður	87
10	Heimildaskrá.....	90
	Viðauki	91

MYNDASKRÁ

MYND 1-1 LEIÐARVALKOSTIRNIR FJÓRIR SEM ERU UMFJÖLLUNAREFNI ÞESSARAR SKÝRSLU, LJÓSGULA LÍNAN ER NÚVERANDI VESTFJARÐARVEGUR.	9
MYND 1-2 REYKHÓLALÉIÐ R FRÁ MULTICONSULT, GULA LÍNAN ER NÚVERANDI VEGUR.	10
MYND 1- 3 REYKHÓLALÉIÐ A3 FRÁ VEGAGERÐINI, GULA LÍNAN ER NÚVERANDI VEGUR.	11
MYND 3-1 SVEITARFÉLAGIÐ REYKHÓLAHREPPUR	21
MYND 3-2 ÍBÚAÞRÓUN Í REYKHÓLAHREPPI 1998-2018 (HAGSTOFA ÍSLANDS).....	22
MYND 3-3 YFIRLIT YFIR STAÐHÆTTI OG HELSTU VEGI Í REYKHÓLAHREPPI.	23
MYND 3-4 YFIRLIT YFIR HEIMILI/BÆI (RAUÐIR PUNKTAR) Á SVÆÐINU FRÁ ÞORSKAFIRÐI AÐ BRJÁNSLÆK	24
MYND 3-5 YFIRLIT YFIR HELSTU ÞÉTTBÝLISSTAÐI SEM NJÓTA GÓÐS AF FRAMKVÆMDUM VIÐ VESTFJARÐAVEG.	25
MYND 4-1 SKÝRINGARMYND FYRIR ÞÆR 3 LEIÐIR SEM VORU TIL UMFJÖLLUNAR Í MATSSKÝRSLU ÁRIÐ 2005	29
MYND 4-2 SKÝRINGARMYND FYRIR ÞÆR FIMM LEIÐIR SEM VORU TIL UMFJÖLLUNAR Í MATSSKÝRSLU ÁRIÐ 2017, LJÓSGULA LÍNAN ER NÚVERANDI VEGUR.	31
MYND 4-3 TILLAGA NORSKU VERKFRÆÐISTOFUNNAR MULTICONSULT AÐ NÝRRI LEIÐ R	33
MYND 5-1 SKÝRINGARMYND Á KOSTNAÐAR-/ÁBATA GREININGU ANNARS VEGAR OG FÉLAGSHAGFRÆÐILEGRI GREININGU HINS VEGAR	36
MYND 5-2 SKÝRINGARMYND SEM SÝNIR VERKMÖRK SEM MIÐAÐ ER VIÐ Í ÞESSARI VALKOSTAGREININGU OG NÚVERANDI VESTFJARÐAVEG.	37
MYND 5-3 SKÝRINGARMYND FYRIR ÞÆR 7 LEIÐIR SEM HAFA VERIÐ UPP Á BORDINU, LJÓSGULA LÍNAN ER NÚVERANDI VEGUR.	38
MYND 5-4 SKÝRINGARMYND FYRIR ÞÆR FJÓRAR LEIÐIR SEM TEKNAR ERU FYRIR Í VALKOSTAGREININGUNNI	39
MYND 5-5 TILLAGA MULTICONSULT AÐ NÝRRI LEIÐ R SEM FÆRI YFIR MYNNI ÞORSKAFJARÐAR OG FRAMHJÁ REYKHÓLUM.....	41
MYND 5-6 TILLAGA VEGAGERÐARINNAR AÐ LEIÐ A3 SEM FÆRI YFIR MYNNI ÞORSKAFJARÐAR OG FRAMHJÁ REYKHÓLUM.....	42
MYND 5-7 HÖNNUNARVIÐMIÐ FYRIR VEGTEGUND C ₈ ÚR ÍSLENSKUM VEGHÖNNUNARREGLUM.....	43
MYND 5-8 HÖNNUNARVIÐMIÐ ÚR NORSKA VEGSTAÐLINUM FYRIR MISMUNANDI VEGTEGUNDIR.	44
MYND 5-9 SLYSATÍÐNIKORT AF HEIMASÍÐU VEGAGERÐARINNAR FYRIR TÍMABILIÐ 2012-2016.....	45
MYND 5-10 YFIRLIT YFIR SLYS Á TÍMABILINU 2012-2017 (SLYSAKORT SAMGÖNGUSTOFU).	46
MYND 5-11 UMFERÐARTALNINGAR 2005- 2017 FYRIR VESTFJARÐAVEG OG REYKHÓLASVEITARVEG	48
MYND 5-12 HELSTU FERÐAMYNSTUR Í REYKHÓLAHREPPI	49
MYND 5-13 AKSTUR SKÓLABÍLA Í REYKHÓLAHREPPI, SUÐURÁTT (BLÁR) OG NORÐURÁTT (RAUÐUR).	52
MYND 5-14 TILLAGA MULTICONSULT AÐ NÝRRI REYKHÓLALÉIÐ R SEM FÆRI YFIR MINNI ÞORSKAFJARÐAR OG Í GEGNUM REYKJANES FRAMHJÁ REYKHÓLUM.....	53
MYND 5-15 TILLAGA VEGAGERÐARINNAR AÐ LEIÐ A3 SEM FÆRI YFIR MYNNI ÞORSKAFJARÐAR OG FRAMHJÁ REYKHÓLUM.....	54
MYND 5-16 ÁHUGAVERÐIR FERÐAMANNASTAÐIR Á REYKJANESI SKV. VEF FERÐAMÁLASTOFU	58
MYND 6-1 VATNSVERNDARSVÆÐI Á REYKJANESI	78

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1-1 VEGALENDIR OG STYTTINGAR FYRIR MISMUNANDI UMFERÐARSTRUMA	11
TAFLA 2-1 SAMANBURÐUR Á MATSKVARÐA VALKOSTAGREININGAR 2018 OG MATSKVARÐA UMHVERFISMATSSKÝRSLU 2017.....	16
TAFLA 2-2 SAMANBURÐUR Á LEIÐARVALKOSTUM MEÐ TILLITI TIL MARKMIÐA LAGA UM SAMGÖNGUÁÆTLUN.	16
TAFLA 2-3 NIÐURSTÖÐUR VALKOSTAGREININGAR FYRIR TÆKNILEGA ÞÆTTI TENGDA VEGFERLUM, AKSTRI OG KOSTNAÐI, SAMFÉLAGSLEGA ÞÆTTI SKV. BEIÐNI REYKHÓLAHREPPS OG SKIPULAGSFERLI FRAMUNDAN.	17
TAFLA 2-4 SAMANBURÐUR Á MATSPÁTTUM ÚR MATSSKÝRSLU 2017 FYRIR LEIÐARVALKOSTI ÞH OG D2. LEIÐ R ER SÍÐAN STILLT UPP MIÐAÐ VIÐ SÖMU FORSENDUR OG BYGGIR Á ÞEIM GÖGNUM SEM TIL ERU.	18
TAFLA 2-5 SAMANBURÐUR Á MATSPÁTTUM ÚR MATSSKÝRSLU 2017 FYRIR LEIÐARVALKOSTI ÞH OG D2. LEIÐ R ER SÍÐAN STILLT UPP MIÐAÐ VIÐ SÖMU FORSENDUR OG BYGGIR Á ÞEIM GÖGNUM SEM TIL ERU.	19
TAFLA 2-6 NIÐURSTÖÐUR VALKOSTAGREININGAR FYRIR MATSPÁTTINN HAGRÆNIR OG FÉLAGSLEGIR ÞÆTTIR (VIÐMIÐ SKIPULAGSSTOFNUNAR) SEM EKKI VORU METNIR Í MATSSKÝRSLU 2017. HÉR ER ÞVÍ EKKI UM FORMLEGAR MATSNIÐURSTÖÐUR AÐ RÆÐA HELDUR VIÐMIÐ ÚT FRÁ FORSENDUM OG GÖGNUM SEM ER TIL STAÐAR.	20
TAFLA 3-1 VEGALEGNIR Í DAG FRÁ REYKHÓLUM AÐ BÍLDUDAL, PATREKSFIRÐI OG ÍSAFIRÐI ÁSAMT BREYTINGUM V. MISMUNANDI LEIÐARVALKOSTA.	26
TAFLA 3-2 HLUTFALLSLEG BREYTING TIL BATNAÐAR Á FJARLÆGÐUM MILLI REYKHÓLA OG BÍLDUDALS, PATREKSFJARÐAR OG ÍSAFJARÐAR, FYRIR LEIÐARVALKOSTI MIÐAÐ VIÐ DAGINN Í DAG.....	26
TAFLA 3-3 VEGALEGNIR Í DAG ÁSAMT BREYTINGUM FYRIR MISMUNANDI LEIÐARVALKOSTI	26
TAFLA 3-4 HLUTFALLSLEG BREYTING TIL BATNAÐAR, Á FJARLÆGÐUM MILLI BÚÐARDALS OG BÍLDUDALS, PATREKSFJARÐAR OG ÍSAFJARÐAR, FYRIR LEIÐARVALKOSTI MIÐAÐ VIÐ DAGINN Í DAG.....	27
TAFLA 4-1 SAMANBURÐUR Á VEGALENGDUM OG KOSTNAÐI MISMUNANDI LEIÐA, MATSSKÝRSLA (S. 67) 2017	31
TAFLA 4-2 MAT VEGAGERÐARINNAR Á KOSTNAÐI VIÐ LEIÐIR A3, Þ-H OG D2, ÚR FRUMATHUGUN Á VALKOSTI UM REYKJANES (S.36)	34
TAFLA 5-1 SAMANBURÐUR Á MATSKVARÐA VALKOSTAGREININGAR 2018 OG MATSKVARÐA UMHVERFISMATSSKÝRSLU 2017.....	40
TAFLA 5-2 NIÐURSTÖÐUR VALKOSTAGREININGAR FYRIR TÆKNILEGA ÞÆTTI TENGDA VEGFERLUM, AKSTRI OG KOSTNAÐI, SAMFÉLAGSLEGA ÞÆTTI SKV. BEIÐNI REYKHÓLAHREPPS OG SKIPULAGSFERLI FRAMUNDAN.	40
TAFLA 5-2 VEGALENDIR OG STYTTINGAR FYRIR MISMUNANDI UMFERÐARSTRUMA	49
TAFLA 5-3 SAMANTEKT Á AKSTRI SKIPT NIÐUR Á UMFERÐARSTRUMA M.V UMFERÐARTALNINGAR ÁRIÐ 2017.....	50
TAFLA 5-4 ÞUNGAFLOTNINGAR, EKNIR KM FYRIR ANNARS VEGAR GEGNUMAKSTUR OG HINS VEGAR FLUTNINGABÍLA SEM ÞURFA AÐ KOMA VIÐ Á REYKHÓLUM MEÐ VÖRUR.....	50
TAFLA 5-5 SKÓLABÍLL, EKNIR KM OG HLUTFALLSLEG BREYTING MILLI LEIÐARVALKOSTA	52
TAFLA 5-6 KOSTNAÐARÁÆTLANIR FYRIR VALKOSTI D2, ÞH OG R ÚR ANNARS VEGAR MATSSKÝRSLU VEGAGERÐARINNAR FRÁ 2017 OG SKÝRSLU MULTICONSULT FRÁ 2018	53
TAFLA 5-7 KOSTNAÐARÁÆTLANIR FYRIR VALKOSTI D2, ÞH, R OG A3 MATSSKÝRSLU VEGAGERÐARINNAR FRÁ 2017, FRUMATHUGUNARSKÝRSLU VEGAGERÐARINNAR FRÁ 2018 OG SKÝRSLU MULTICONSULT FRÁ 2018.	55
TAFLA 5-8 SAMANBURÐUR Á STOFNKOSTNAÐI LEIÐARVALKOSTA A3, R , ÞH OG D3 EFTIR LEIÐRÉTTINGU FYRIR VERÐLAG OG LEIÐRÉTTINGU FYRIR REYKHÓLASVEITARVEG.	55
TAFLA 5-9 SAMANBURÐUR Á EINGAVERÐUM VEGA OG BRÚA Í LEIÐARVALKOSTUM A3,R OG ÞH	56
TAFLA 5-10 SAMANTEKT Á REKSTRARKOSTNAÐI VIÐ MISMUNANDI LEIÐARVALKOSTI.....	57
TAFLA 6-1 HELSTU NIÐURSTÖÐUR MATSSKÝRSLU FRÁ 2017 UM ÁHRIF FYRIRHUGAÐRAR FRAMKVÆMDAR Á VESTFJARÐAVEGI, BJARKALUNDUR-SKÁLANES OG EINSTAKA UMHVERFISÞÆTTI (1 – S.XIX).....	63
TAFLA 6-2 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM VESTFJARÐAVEGAR Á SAMFÉLAG SKV. MATSSKÝRSLU FRÁ 2017	64
TAFLA 6-3 SAMANBURÐUR Á MATSKVARÐA VALKOSTAGREININGAR 2018 OG MATSKVARÐA UMHVERFISMATSSKÝRSLU 2017.....	65
TAFLA 6-4 SAMANBURÐUR Á MATSPÁTTUM ÚR MATSSKÝRSLU 2017 FYRIR LEIÐARVALKOSTI ÞH OG D2. LEIÐUM R OG A3 ER SÍÐAN STILLT UPP MIÐAÐ VIÐ SÖMU FORSENDUR OG BYGGIR Á ÞEIM GÖGNUM SEM TIL ERU.	66

TAFLA 6-5 SAMANBURÐUR Á MATSPÁTTUM ÚR MATSSKÝRSLU 2017 FYRIR LEIÐARVALKOSTI ÞH OG D2. LEIÐUM R OG A3 ER SÍÐAN STILLT UPP MIÐAÐ VIÐ SÖMU FORSENDUR OG BYGGIR Á ÞEIM GÖGNUM SEM TIL ERU.	67
TAFLA 6-7 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á LANDNOTKUN OG MANNVIRKI, UMHVERFISMATSSKÝRSLA 2017.	68
TAFLA 6-8 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á ÚTIVIST OG FERÐAMENNSKU, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	69
TAFLA 6-9 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á HEILSU OG HLJÓÐVIST, UMHVERFISMATSSKÝRSLA 2017.	70
TAFLA 6-10 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á FORNLEIFAR OG MENNINGARMINJAR, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	72
TAFLA 6-11 SKRÁÐAR FORNMINJAR Í/VIÐ LEIÐ ÞH SAMKVÆMT UMHVERFISMATSSKÝRSLU 2017. RAUÐUR LITUR ÞÝÐIR AÐ MINJAR ERU Í VEGSTÆÐI, GULUR LITUR ÞÝÐIR MINJAR INNAN 50 M FJARLÆGÐAR FRÁ VEGLÍNU EN ÞÓ EKKI Í VEGSTÆÐI OG GRÆNN LITUR ÞÝÐIR MINJAR SEM LIGGJA UTAR EN 50 M FRÁ VEGLÍNU.	73
TAFLA 6-12 SKRÁÐAR FORNMINJAR Í/VIÐ LEIÐ ÞH SAMKVÆMT UMHVERFISMATSSKÝRSLU 2017. RAUÐUR LITUR ÞÝÐIR AÐ MINJAR ERU Í VEGSTÆÐI, GULUR LITUR ÞÝÐIR MINJAR INNAN 50 M FJARLÆGÐAR FRÁ VEGLÍNU EN ÞÓ EKKI Í VEGSTÆÐI OG GRÆNN LITUR ÞÝÐIR MINJAR SEM LIGGJA UTAR EN 50 M FRÁ VEGLÍNU.	74
TAFLA 6-13 SKRÁÐAR FORNMINJAR Í/VIÐ LEIÐ D2 SAMKVÆMT UMHVERFISMATSSKÝRSLU 2017.. RAUÐUR LITUR ÞÝÐIR AÐ MINJAR ERU Í VEGSTÆÐI, GULUR LITUR ÞÝÐIR MINJAR INNAN 50 M FJARLÆGÐAR FRÁ VEGLÍNU EN ÞÓ EKKI Í VEGSTÆÐI OG GRÆNN LITUR ÞÝÐIR MINJAR SEM LIGGJA UTAR EN 50 M FRÁ VEGLÍNU.	75
TAFLA 6-14 SKRÁÐAR FORNMINJAR Í/VIÐ LEIÐ R/A3 – ÁÆTLAÐ ÚT FRÁ GÖGNUM UM LEIÐ A1 SAMKVÆMT UMHVERFISMATSSKÝRSLU 2017. RAUÐUR LITUR ÞÝÐIR AÐ MINJAR ERU Í VEGSTÆÐI, GULUR LITUR ÞÝÐIR MINJAR INNAN 50 M FJARLÆGÐAR FRÁ VEGLÍNU EN ÞÓ EKKI Í VEGSTÆÐI OG GRÆNN LITUR ÞÝÐIR MINJAR SEM LIGGJA UTAR EN 50 M FRÁ VEGLÍNU.	75
TAFLA 6-15 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á GRÓÐURFAR, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	76
TAFLA 6-16 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á FUGLALÍF, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	77
TAFLA 6-17 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á LÍFRÍKI STRAUMVATNA, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	77
TAFLA 6-18 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á SJÁVARFÖLL OG VATNSGÆÐI, UMHVERFISMATSSKÝRSLA FRÁ 2017.	78
TAFLA 6-19 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á LÍFRÍKI Í FJÖRU, LEIRU OG Á GRUNNSÆVI, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	79
TAFLA 6-20 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á JARÐFRÆÐI, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	79
TAFLA 6-21 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á LANDSLAG OG ÁSÝND LANDS, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	80
TAFLA 6-22 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á LANDSLAGSHEILDIR, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	81
TAFLA 6-23 SAMANBURÐUR Á ÁHRIFUM LEIÐA A1,D2,H1,I OG ÞH Á VERNDARSVÆÐI, ÚR UMHVERFISMATSSKÝRSLU FRÁ 2017.	81
TAFLA 7-1 NIÐURSTÖÐUR VALKOSTAGREININGAR FYRIR MATSPÁTTINN HAGRÆNIR OG FÉLAGSLEGIR ÞÆTTIR (VIÐMIÐ SKIPULAGSSTOFNUNAR) SEM EKKI VORU METNIR Í MATSSKÝRSLU 2017. MATIÐ BYGGIR Á ÞEIM GÖGNUM OG ÁÆTLUNUM SEM TIL ERU.	83
TAFLA 8-1 SAMANBURÐUR Á LEIÐARVALKOSTUM MEÐ TILLITI TIL MARKMIÐA LAGA UM SAMGÖNGUÁÆTLUN.	86

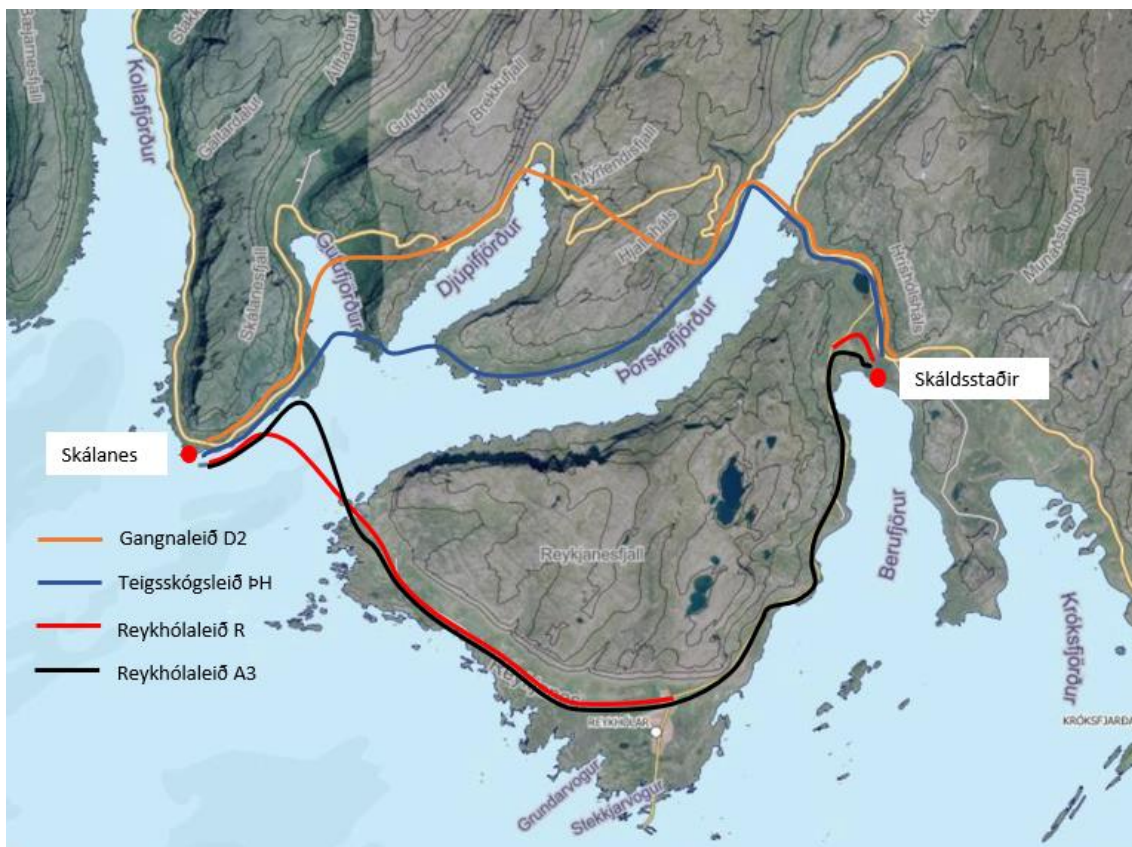
1 Inngangur

Skipulagsstofnun hefur undanfarið aðstoðað Reykhólahrepp við að ná utan um málsmeðferð og næstu skref varðandi endurskoðun aðalskipulags sveitarfélagsins, þá sérstaklega með tilliti til Vestfjarðavegar og breytingar á honum. Mælti Skipulagsstofnun með því, í byrjun nóvember 2018, að sveitarfélagið réði sér ráðgjafa til að gera valkostagreiningu þar sem á skýran, aðgengilegan og hlutlægan hátt er dregin upp mynd af þeim valkostum sem eru til staðar varðandi Vestfjarðaveg¹.

Reykhólahreppur réði Viaplan þann 14. nóvember 2018 sem óháðan aðila til að taka að sér að gera valkostagreiningu (e. multi-criteria analysis) á veglínunum Vestfjarðavegar. Viaplan og skýrsluhöfundur Lilja Guðríður Karlsdóttir, samgönguverkfræðingur M.Sc. hafa ekki áður komið að verkefnum tengdum Vestfjarðavegi og hafa engra hagsmuna að gæta á svæðinu sem um ræðir.

Valkostagreiningin fólst í mati á tæknilegum, skipulagslegum og hagrænum þáttum fjögurra neðangreindra valkosta ásamt gerð yfirlits um helstu umhverfisáhrif byggt á umhverfismati áætlana sbr. lög nr. 105/2006. fyrir Vestfjarðaveg um Reykhólahrepp á milli Skáldsstaða og Skálaness:

- Gangnaleið D2
- Teigsskógsleið ÞH
- Reykhólaleið R
- Reykhólaleið A3



mynd 1-1 Leiðarvalkostirnir fjórir sem eru umfjöllunarefni þessarar skýrslu, ljósgula línan er núverandi Vestfjarðarvegur.

¹ Minnisblað frá Skipulagsstofnun til Reykhólahrepps, 5. nóvember 2018

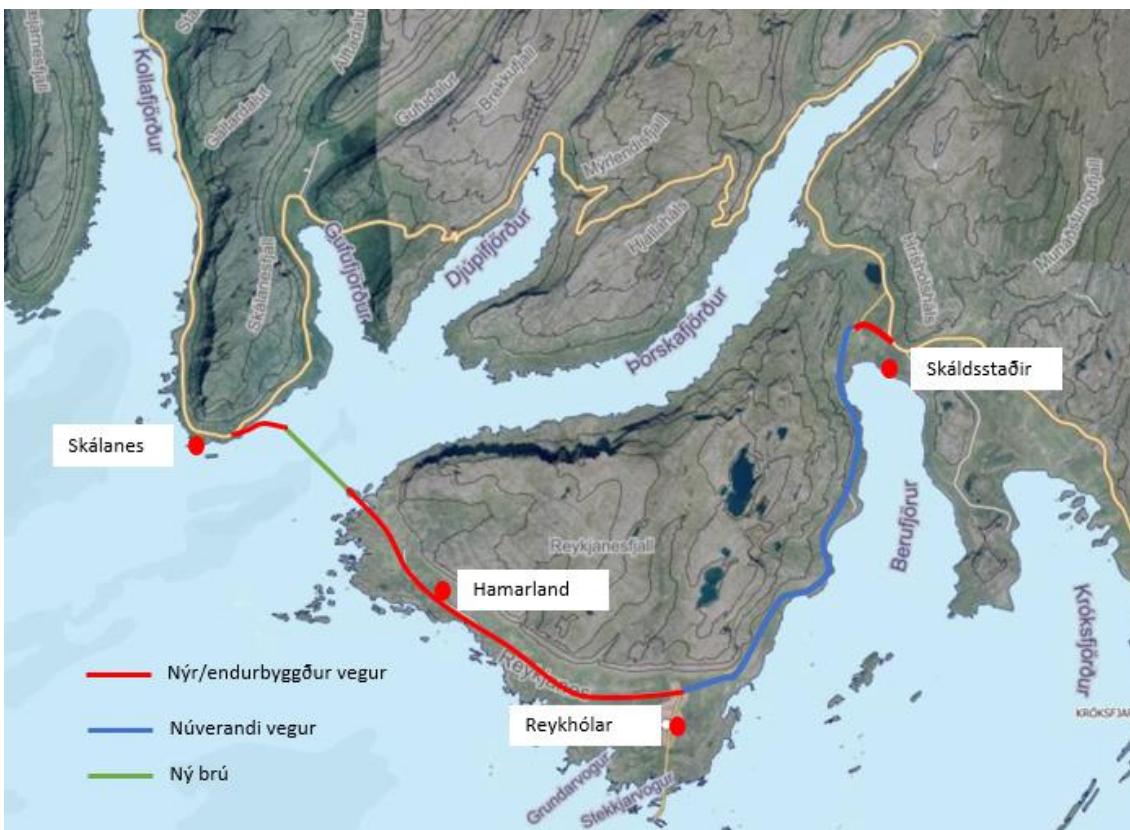
Undirbúningur að framkvæmdum við Vestfjarðaveg í Reykhólahreppi hefur staðið í tæp 20 ár og er sögunni lýst í grófum dráttum í kafla 4. Fram til ársins 2018 hefur umræðan og valið helst staðið á milli Teigsskógsleiðar ÞH og Gangnaleiðar D2, en báðar þær tillögur eiga uppruna sinn hjá Vegagerðinni. Vorið 2018 ákveður Reykhólahreppur að fá óháða verkfræðiskrifstofu til að:

- rýna fyrirbyggjandi legukosti frá Vegagerðinni,
- skoða mögulega legu Vestfjarðavegar framhjá Reykhólum, sem íbúar óskuðu sérstaklega eftir,
- leita svara við fyrirbyggjandi spurningum og
- leita að mögulegum legukosti sem sátt geti orðið um.

Norska verkfræðistofan Multiconsult er fengin í þá vinnu og leggur fram tillögu að Reykhólaleið R, sem sáttakosti í júní 2018. Byggt á verðum frá Vegagerðinni áætla Multiconsult að Reykhólaleiðin R muni kosta um 6,89 milljarða á móti kostnaði uppá 6,38 milljarða fyrir Teigsskógsleið ÞH á verðlagi 2016, sem er valkostur Vegagerðarinnar.

Haustið 2018 fer Vegagerðin yfir skýrslu Multiconsult og kemur tilbaka með tillögu að Reykhólaleið A3. Sú leið liggur í svipuðu vegastæði og Reykhólaleið R frá Multiconsult, en áætlaður kostnaður við A3 leiðina er 11,2 milljarðar á verðlagi 2017. Erfitt er að bera saman kostnaðinn á milli Reykhólaleiða R og A3 og Teigsskógsleiðar, þar sem Vegagerðin nýtir ekki sama kostnaðargrunn fyrir A3 og áður.

Helsti ágreiningur milli Vegagerðarinnar og Multiconsult um Reykhólaleiðirnar, snýr annars vegar að brúartegund yfir Þorskafjörð og hins vegar því að Vegagerðin telur að ekki sé kleift að nýta núverandi Reykhólasveitarsveitarveg frá Vestfjarðavegi við Skáldsstaði að Reykhólum, heldur verði að endurbyggja þann veg að stórum hluta.



mynd 1-2 Reykhólaleið R frá Multiconsult, gula línan er núverandi vegur.



mynd 1- 3 Reykhólaleið A3 frá Vegagerðinni, gula línan er núverandi vegur.

Ljóst er að þær fjórar veglínur sem eru til umfjöllunar í þessu verkefni munu allar stytta vegalengdir töluvert miðað við stöðuna í dag. Það er hins vegar mjög mismunandi eftir leiðum hversu miklar styttingarnar eru fyrir mismunandi strauma, sjá í töflu 1-1.

	2017	D2	Þ-H	R/A3
Lengd í km	45,0	25,2	23,2	27,7
Stytting miðað við 0 kost (km)		19,8	21,8	17,3
Bæting fyrir gegnumkeyrandi umferð (km)		19,8	21,8	17,3
Stytting fyrir umferð frá Reykhólum í norðurátt (km)		19,8	21,8	43,6
Stytting fyrir umferð frá Reykhólum í suðurátt		0	0	2

tafla 1-1 Vegalengdir og styttingar fyrir mismunandi umferðarstrauma

1.1 Hvað er valkostagreining?

Valkostagreining er aðferð sem er notuð til að meta verkefni þar sem um nokkra mismunandi valkosti er að ræða. Verkefni eru þá metin út frá fjölbreyttum þáttum eins og t.d. tæknilegum, umhverfislegum, hagrænum og félagslegum þáttum. Valkostagreining veitir opinberum aðilum færi á að veða og meta verkefni út frá ólíkum þáttum þrátt fyrir að mismunandi kvarðar séu notaðir. Þannig er hægt að tryggja að verkefni standist önnur opinber markmið en bara fjárhagsleg markmið.

Valkostagreining á yfirleitt vel við í þeim tilfellum þar sem mælanlegar aðferðir eins og hefðbundnar kostnaðar og ábatagreiningar duga ekki til, sérstaklega þar sem um veruleg umhverfisleg og félagsleg áhrif er að ræða sem ekki er hægt að setja krónutölu á. Með valkostagreiningu eru opinberir aðilar þannig að viðurkenna á skýran hátt þá staðreynd að margir mismunandi þættir (fjárhagslegir og ófjárhagslegir) hafa áhrif á opinbera ákvarðanatöku. Valkostagreiningar byggja yfirleitt á gögnum úr kostnaðar-/ábatagreiningum eða félagshagfræðilegum greiningum ásamt gögnum úr umhverfismati áætlana eða umhverfismati framkvæmda. Fyrir Vestfjarðaveg liggur því miður ekki fyrir kostnaðar-/ábatagreining eða félagshagfræðileg greining. Umhverfismat framkvæmda skv. lögum nr. 106/2000 liggur hins vegar fyrir flesta leiðarvalkosti.

Markmið með valkostagreiningu er að reyna að þröngja verkefnarammann. Markmiðið er þannig ekki að finna hina einu réttu lausn, heldur frekar að vinsa út lausnir sem sýna hvað slakastar niðurstöður.

Valkostagreiningunni var einkum ætlað að meta kosti og galla Reykhólaleiðar R samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum og í samræmi við lög um samgönguáætlun og bera þá leið saman við Teigsskógsleiðir ÞH og Gangnaleið D2.

1.2 Markmið með vegabótum

Í lögum um samgönguáætlun (nr. 33/2008) stendur að við gerð hennar skuli byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur skuli:

- vera greiðar
- vera hagkvæmar
- vera öruggar
- vera umhverfislega sjálfbærar
- stuðla að jákvæðri byggðapróun.

Í lögnum er ekki talað um að eitthvað eitt þessara fimm markmiða sé mikilvægara en annað enda má segja að öll þessi markmið séu innbyrðis tengd að einhverju leyti. Í þessari valkostagreiningu er gengið út frá því að markmið almennt með vegabótum sé að reyna eftir fremsta magni að uppfylla öll þessi fimm markmið.

Vestfjarðavegur hefur í tvígang farið í gegnum mat á umhverfisáhrifum framkvæmda og liggja fyrir tvennar matskýrslur, önnur gefin út árið 2005 og hin gefin út árið 2017.

Í matskýrslu frá árinu 2005 kemur fram að markmið framkvæmda við Vestfjarðaveg séu:

- bættar samgöngur innan Reykhólahrepps og
- bættar samgöngur af Hringvegi vestur um til Vestur-Barðastrandasýslu og til norðanverðra Vestfjarða.

Í matskýrslu frá árinu 2017 kemur hins vegar fram að markmið framkvæmdanna séu:

- Að bæta samgöngur um Vestfirði með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg nr. 60 og stytta vegalengdir.
- Að nýr vegur verði með bundnu slitlagi.
- Að nýr vegur verði uppbyggður með tilliti til snjóá.
- Að hönnunarhraði vegarins verði almennt miðaður við 90 km/klst hámarkshraða að lágmarki.

Það er ekki óalgengt að markmið breytist eitthvað á tólf ára tímabili, en það verður að segjast að munurinn telst vera töluverður á markmiðum matsskýrslu 2017 miðað við matsskýrslu 2005 og svo virðist sem áhersla á samgöngur innan Reykhólahrepps hafi minnkað. Þar sem lög um um samgönguáætlun eru frá árinu 2008 hefði verið eðlilegt samkvæmt lögum að umhverfismatsskýrsla frá árinu 2017 tæki meira tillit til sjálfbærra samgangna og jákvæðrar byggðarþróunar.

2 Samantekt

Stórar samgönguframkvæmdir taka yfirleitt mörg ár og jafnvel áratugi að verða að veruleika, þ.e.a.s frá því að tekin er ákvörðun um að kanna möguleika á samgöngubót þangað til búið er að framkvæma hana. Í flestum tilfellum er um marga möguleika að ræða í upphafi, t.d margar mismunandi veglínur. Yfir líftíma hugmyndar og framkvæmdar geta því myndast sterkar skoðanir og oft á tíðum andstæðir pólar. Það er því mikilvægt fyrir fagfólk og kjörna fulltrúa, sem koma að slíkri vinnu að reyna ætíð eftir fremsta megni að halda staðreyndum á lofti og veita gagnsæjar upplýsingar til almennings. Niðurstöður þessarar valkostagreiningar eru teknar saman í kafla 9 en hér er yfirlit yfir þær helstu:

- Niðurstöður valkostagreiningarinnar benda til þess að Reykhólaleið R sé vænlegasti leiðarvalkosturinn. Þegar á heildina er litið fyrir tæknilega, skipulagslega, umhverfislega og félagslega þætti sýnir Reykhólaleið R betri niðurstöður en hinir þrír leiðarvalkostirnir. Viaplan telur að það sé þess virði að skoða þá leið nánar ef líkur eru taldar á að leiðin geti skapað meiri sátt í samfélaginu í Reykhólahreppi en hinir leiðarvalkostirnir.
- Þegar horft er til markmiða í lögum um samgönguáætlun uppfyllir Reykhólaleið R best þau markmið og Reykhólaleið A3 kemur næst á eftir. Teigsskógsleið ÞH er í þriðja sæti og Gangnaleið D2 er í fjórða sæti.
- Ljóst er að nokkrir mismunandi þættir stangast á vegna framkvæmda við Vestfjarðaveg, krafa um ódýrustu leiðina út frá stofnkostnaði er t.d. í andstöðu við kröfu um náttúruvernd og gerir verkefnið því flókið og erfitt að ná samstöðu um. Í því ljósi er óheppilegt að ekki hafi verið unnin kostnaðar-/ábatagreining eða félagshagfræðileg greining á framkvæmdum við Vestfjarðaveg. Mælst er til þess að Vegagerðin breyti verklagi sínu á þann veg að slíkar greiningar séu unnar á fyrstu stigum verkefna líkt og gert er í nágrannalöndum okkar. Með því er hægt að taka betur tillit til ófjárhagslegra þátta og útiloka leiðarvalkosti fyrir í ferlinu.
- Hvað varðar stofnkostnað þá reyndist töluvert erfitt að bera leiðarvalkostina saman þar sem Vegagerðin hækkaði verðlag á milli skýrslna 2017 og 2018 án nánari útskýringa. Einnig er gagnrýnivert að, í frumathugun Vegagerðarinnar frá október 2018 um leiðarvalkost framhjá Reykhólum, skuli ekki metin Reykhólaleið R eins og hún lá fyrir frá Multiconsult, heldur búin til ný Reykhólaleið A3 þar sem gert er ráð fyrir að endurbyggja þurfi Reykhólasveitarveg frá Reykhólum að gatnamótum Vestfjarðarvegar. Þessi frávik á milli leiðar A3 og leiðar R gera það að verkum að nær ógerningur er að bera þær saman kostnaðarlega séð og verður það að teljast bagalegt af hálfu Vegagerðarinnar að hafa ekki einnig metið leið R eins og hún lá fyrir til þess að hægt væri að bera saman annars vegar útreikninga Multiconsult og hins vegar útreikninga Vegagerðarinnar. Viaplan fær ekki séð hvernig slík vinnubrögð geti verið verkefninu til framdráttar, þar sem ljóst er að mun mikilvægara er á þessu stigi að ná raunhæfum innbyrðis samanburð heldur en að uppfæra verðlag. Í svarskýrslu Multiconsult frá því í nóvember 2018 er gerð tilraun til að gera alla fjóra leiðarvalkosti samanburðarhæfa og eru þær tölur notaðar í þessari valkostagreiningu. Þar kemur fram að leið ÞH er ódýrust 8,8 mia kr, Reykhólaleið R kemur næst á eftir á 9,7 mia, Reykhólaleið A3 er á 11,2 mia og Gangnaleið D2 kostar 14,8 mia. Til þess að gera stofnkostnaðinn samanburðarhæfan þá er gert ráð fyrir endurbyggingu alls Reykhólasveitarvegar í öllum leiðarvalkostum.
- Ágreiningur Vegagerðar og Multiconsult um mismunandi brúartegundir á Reykhólaleiðum A3 og R er ekki til eftirbreytni. Reynsla hérlendis og erlendis frá hlýtur að geta gefið hugmynd um það hvaða brúartegund talin er æskilegust á þessum stað og er hér mælst til þess að aðilar setjist niður

og nái sáttum um þetta atriði ef sveitarfélagið velur að setja Reykhólaleið R eða A3 inn í aðalskipulag.

- Hvað varðar stofnkostnað þá er einingarverð fyrir hvern kílómetur af vegi dýrast í Teigsskógsleið ÞH (192 mio/km) en ódýrast í Reykhólaleið R (161 mio/km). Munurinn er um 16% en það vekur athygli að munurinn sé ekki meiri þar sem ÞH leiðin er nýbygging vegar frá grunni að stærstum hluta á meðan Reykhólaleiðir R og A3 eru endurbygging núverandi vegar sem er í dag með burðarlag fyrir þungaflutninga frá Miðjanesi að gatnamótum Vestfjarðarvegar (um 18 km vegkafli).
- Hvað varðar rekstrarkostnað þá sýna niðurstöður að rekstrarkostnaður fyrir samfélagið er minnstur á Reykhólaleiðum R og A3, Teigsskógsleið er næst og Gangnaleið D2 er dýrust. Munurinn á rekstrarkostnaði milli Reykhólaleiða R og A3 og Teigsskógsleiðar telst vera innan skekkjumarka
- Að mati Viaplan er ekki hægt að líta framhjá því að Reykhólasveitarvegur frá gatnamótum Reykhóla að Vestfjarðavegi er til staðar í dag og er fullkomlega ásættanlegur miðað við áætlað umferðarmagn og miðað við stöðuna á Vestfjarðavegi í Gufudal og Djúpadal í dag. Hægt er að lagfæra veginn hvenær sem er og því er ekki talið forsvaranlegt að láta Reykhólaleið R vera háða uppfærslu á Reykhólasveitarvegi, ekki frekar en Teigsskógsleið ÞH og Gangnaleið D2 eru háðar uppfærslu á Vestfjarðavegi að Króksfjarðarnesi, en sá vegur er ekki ósvipaður Reykhólasveitarvegi með þversnið sem er 6,5-7 m breitt á köflum og töluvert um krappar beygjur.
- Hvað varðar niðurstöður matsþátta umhverfismats þá eru niðurstöður á heildina litið bestar fyrir Reykhólaleiðir R og A3, Gangnaleið D2 kemur þar á eftir og Teigsskógsleið er síst. Nánar er fjallað um hina fjölmörgu matsþætti umhverfismatsins í kafla 6. Helsti munurinn á Reykhólaleið R og Teigsskógsleið ÞH felst m.a. í því að vægi áhrifa leiðar ÞH er verulega neikvætt á fornleifar, birkigróður, landslag, landslagsheildir og Náttúruminjaskrá. Vægi leiðar R er hins vegar talið verulega jákvætt fyrir gistingu og veitingaþjónustu, aðra þjónustu og hátíðir og viðburði.
- Hvað varðar niðurstöður matsþátta umhverfismats fyrir hagræna og félagslega þætti þá eru niðurstöður á heildina litið jákvæðar fyrir alla leiðarvalkosti. Bestar eru niðurstöðurnar þó fyrir Reykhólaleiðir R og A3 en Gangnaleið D2 og Teigsskógsleið ÞH eru báðar töluvert síðri. Nánar er fjallað um hina ýmsu matsþætti hægrænna og efnahagslegra þátta í kafla 7. Helsti munurinn á Reykhólaleið R og Teigsskógsleið ÞH felst m.a. í að vægi áhrifa leiðar R er verulega jákvætt fyrir þættina staðbundinn efnahag og atvinnulíf, verslun og þjónustu, framboð og eftirspurn eftir íbúðar og atvinnuhúsnæði og samgöngur innan Reykhólahrepps.

Í töflum 2-2 til 2-6 eru niðurstöður settar fram með litakóða. Matskvarðinn sem notaður er í þessu verkefni er að mestu leyti sá sami og í matsskýrslu Vegagerðarinnar frá árinu 2017. Þó er matsstigunum „nokkuð neikvæð áhrif“ og „talsvert neikvæð áhrif“ úr matsskýrslu 2017 slegið saman í eitt matsstig, „talsvert neikvæð áhrif“, í þessari skýrslu. Helsta breytingin felst svo í að notaður er litakóði í staðinn fyrir tákmyndir til þess að auðvelda almenningi að átta sig á niðurstöðum.

Matskvarði valkostagreiningar 2018		Matskvarði umhverfismatsskýrslu 2017	
Verulega jákvæð áhrif	Verulega jákvæð áhrif	Verulega jákvæð áhrif	△△
Talsverð jákvæð áhrif	Talsverð jákvæð áhrif	Talsverð jákvæð áhrif	△
Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	○
Talsvert neikvæð áhrif	Nokkuð neikvæð áhrif	Nokkuð neikvæð áhrif	◆
	Talsvert neikvæð áhrif	Talsvert neikvæð áhrif	◆◆
Veruleg neikvæð áhrif	Veruleg neikvæð áhrif	Veruleg neikvæð áhrif	◆◆◆

Tafla 2-1 Samanburður á matskvarða valkostagreiningar 2018 og matskvarða umhverfismatsskýrslu 2017

- Tafla 2-2 sýnir niðurstöðu valkostagreiningarinnar miðaðar við markmið laga um samgönguáætlun.
- Tafla 2-3 sýnir niðurstöður valkostagreiningar fyrir tæknilega og skipulagslega þætti ásamt nokkrum félagslegum þáttum.
- Töflur 2.4 og 2.5 sýna niðurstöður umhverfismats áætlana fyrir umhverfisþætti
- Tafla 2.6 sýnir niðurstöður umhverfismats áætlana fyrir hagræna og félagslega þætti.

Markmið laga um samgönguáætlun	Teigsskógsleið pH	Gangnaleið D2	Reykhólaleið R	Reykhólaleið A3
Greiðar samgöngur				
Hagkvæmar samgöngur				
Öruggar samgöngur				
Umhverfislega sjálfbærar samgöngur				
Samgöngur stuðla að jákvæðri byggðapróun				

Tafla 2-2 Samanburður á leiðarvalkostum með tilliti til markmiða laga um samgönguáætlun.

Leiðarvalkostir	Teigsskógs- leið PH	Gangna- leið D2	Reykhóla- leið R	Reykhóla- leið A3
Bættur vegferill m.v í dag (kafli 5.1)				
Bætt umferðaröryggi m.v í dag (kafli 5.2)				
Stytttri vegalengdir m.v í dag (kafli 5.3)				
Eknir km, samanburður milli leiða (kafli 5.3)	100%	106%	102%	102%
Eknir km flutningabíla, samanburður milli leiða (kafli 5.4)	107%	114%	100%	100%
Eknir km skólabíll, samanburður milli leiða (kafli 5.5)	163%	183%	100%	100%
Almenningssamgöngur, samanburður milli leiða (kafli 5.6)				
Stofnkostnaður (kr), samanburður milli leiða (kafli 5.7)	100%	170%	110%	130%
Rekstrarkostnaður (kr), samanburður milli leiða (kafli 5.8)	103%	126%	100%	100%
Aðgengi að bráða- og heilbrigðisþjónustu (kafli 5.9)				
Tengsl Reykhóla við Flatey (km) (kafli 5.10)	121%	123%	100%	100%
Ferðaðþjónusta á Reykjanesi (kafli 5.11)				
Ferðaðþjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum (kafli 5.12)				
Lengd á formlegu leyfisveitingarferli (kafli 5.13)				
Líkur á kærur sem geta dregist á langinn (kafli 5.14)				

Tafla 2-3 Niðurstöður valkostagreiningar fyrir tæknilega þætti tengda vegferlum, akstri og kostnaði, samfélagslega þætti skv. beiðni Reykhólahrepps og skipulagsferli framundan.

Í þeim tilfellum þar sem hægt var að reikna út tölulegar niðurstöður þá er það sýnt í töflu 2-3 sem hlutfall, t.d fyrir ekna km þá er leið PH með fæsta ekna km og fær því gildið 100%, leið R/A3 er með 2% fleiri ekna km og fær því gildið 102% og leið D2 er með 6% fleiri ekna km og fær því gildið 106%. Ástæðan fyrir því að allar leiðir fá litinn grænan er að munur sem er undir 10% telst hér vera innan skekkjumarka. Ef munurinn er á bilinu 11-30% verður liturinn gulur en munur sem er yfir 30% telst rauður. Við hvern matsþátt er síðan gefið upp kaflaheiti þar sem nánari upplýsingar um útreikninga og mat er að finna.

Leiðarvalkostir		Teigsskógleið - ÞH (niðurstöður úr matsskýrslu 2017)	Gangnaleið - D2 (niðurstöður úr matsskýrslu 2017)	Reykhólaeið R (ekki formlegt umhverfismat, viðmið út frá gögnum sem eru til staðar)	Reykhólaeið A3 (ekki formlegt umhverfismat, viðmið út frá gögnum sem eru til staðar)
Landnotkun og Mannvirki (kafli 6.1)	Landbúnaður	Bein, óafturkræf áhrif á Bjarkalund, Kinnarstaði, Þórisstaði, Gróf, Teigsskóg, Hallsteinsnes, Grónes og Skálanes. Vægi talsvert neikvætt	Bein, óafturkræf áhrif á Bjarkalund, Kinnarstaði, Þórisstaði Gróf, Barm, Miðhús, Djúpadal, Brekku, Grónes, Hofstaði og Skálanes. Vægi talsvert neikvætt	Bein, óafturkræf áhrif á Stað, Árbæ, Hamarland, Skálanes. Vægi talsvert neikvætt	Bein, óafturkræf áhrif á Stað, Árbæ, Hamarland, Skálanes. Vægi talsvert neikvætt
	Búsetuskilyrði (eingöngu bújarðir)	Bein jákvæð óafturkræf áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð óafturkræf áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Friðsæld við íbúðarhús	Bein jákvæð óafturkræf áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð óafturkræf áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein neikvæð áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein neikvæð áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Pangskurður	Bein, neikvæð, óafturkræf áhrif. Vægi talsvert neikvætt v. þverunar Djúpaþjarðar	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein, neikvæð, óafturkræf áhrif. Vægi talsvert neikvætt lægri brúar en í R
	Skelrækt og skelveiðar	Bein, neikvæð, óafturkræf áhrif, talsvert neikvætt vægi	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Æðarvarp	Bein, neikvæð en afturkræf áhrif v. Grónes (fluglín flytur sig). Vægi óverulegt	Óveruleg áhrif	Bein, neikvæð en afturkræf áhrif v. Staðs (fluglín flytur sig). Vægi óverulegt	Bein, neikvæð en afturkræf áhrif v. Staðs (fluglín flytur sig). Vægi óverulegt
	Aðgengi að frístundahúsum	Betra aðgengi en í dag, talsvert jákvætt vægi	Betra aðgengi enn í dag, talsvert jákvætt vægi	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Friðsæld við frístundahús	Bein neikvæð áhrif þar sem vegur liggur framhjá frístundahúsum, talsvert neikvætt vægi.	Bein jákvæð áhrif þar sem vegur liggur fjær húsum en í dag, talsvert jákvætt vægi	Bein jákvæð áhrif þar sem vegur liggur fjær húsum en í dag, talsvert jákvætt vægi	Bein jákvæð áhrif þar sem vegur liggur fjær húsum en í dag, talsvert jákvætt vægi
	Mannvirki	Óveruleg áhrif þar sem passað er upp á árekstra á framkæmdatíma	Óveruleg áhrif þar sem passað er upp á árekstra á framkæmdatíma	Óveruleg áhrif þar sem passað er upp á árekstra á framkæmdatíma	Óveruleg áhrif þar sem passað er upp á árekstra á framkæmdatíma
Útivist og ferðamennska (kafli 6.2)	Gisting og veitingaþjónusta	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
	Önnur þjónusta	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
	Útivist	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt
	Hátiðir og aðrir viðburðir	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
Heilsa og hljóðvist (kafli 6.3)	Mengun á framkvæmdatíma	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi óverulegt
	Löftmengun á rekstrartíma	Bein jákvæð varanleg áhrif (malbik og minn svifryk). Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð varanleg áhrif (malbik og minn svifryk). Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð varanleg áhrif (malbik og minn svifryk). Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð varanleg áhrif (malbik og minn svifryk). Vægi talsvert jákvætt
	Hljóðmengun á rekstrartíma	Bein, neikvæð, varanleg áhrif (meiri umferð). Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif (meiri umferð). Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif (meiri umferð). Vægi talsvert neikvætt (nær bæjum)	Bein, neikvæð, varanleg áhrif (meiri umferð). Vægi talsvert neikvætt (nær bæjum)
Fornleifar (kafli 6.4)	Fornleifar	Bein, neikvæð áhrif (þarf leyfi frá minjastofnun eða fornlifauppgroft). Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð áhrif (þarf leyfi frá minjastofnun). Vægi talsvert neikvætt	Óveruleg áhrif	Bein, neikvæð áhrif vegna minja í fjöru og við Skáldstaði. Vægi talsvert neikvætt
Gróður (kafli 6.5)	Birkigróður	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt. Þverar Teigsskóg	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt (fer að hluta í gegnum Teigsskóg)	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt (Eingöngu Melanes)	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt (Eingöngu Melanes)
	Votlendi	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt
	Sjávarfítjar	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
Fuglalíf (kafli 6)	Umferðarfuglar og vorfuglar	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Varpfuglar	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Tegundir á valista	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Haförn	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Fuglar síðsumars	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif

Tafla 2-4 Samanburður á matsþáttum úr matsskýrslu 2017 fyrir leiðarvalkosti ÞH og D2. Leið R er síðan stillt upp miðað við sömu forsendur og byggir á þeim gögnum sem til eru.

Leiðarvalkostir		Teigsskógsleið - ÞH (niðurstöður úr matsskýrslu 2017)	Gangnaleið - D2 (niðurstöður úr matsskýrslu 2017)	Reykhólaeið R (ekki formlegt umhverfismat, viðmið út frá gögnum sem eru til staðar)	Reykhólaeið A3 (ekki formlegt umhverfismat, viðmið út frá gögnum sem eru til staðar)
Lífriki straumvatna (kafli 6.7)	Á framkvæmdatíma	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Að loknum framkvæmdatíma	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
Sjávarföll og vatnsgæði (kafli 6.8)	Vatnsskipti að loknum framkvæmdum	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Selta	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Útskólun	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
Lífriki í fjörum, leirum og á grunnsvævi (kafli 6.9)	Súrefni	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Lífriki í fjörum og leirum	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Marhálmur	Óvissa	Óvissa	Óvissa	Óvissa
	Sjávarbotn	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt
Jarðfræði (kafli 6.10)	Lífriki í sjó	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	óveruleg áhrif	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Leirur	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Strandhjallar	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Klappir	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt
	Berghlaup	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Vatna- og árset	óveruleg áhrif	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Setlagasyrpur	óveruleg áhrif	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Skeljalög	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
Landslag og ásjúnd lands (kafli 6.11)	Jarðhiti	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Áhrif leiða á landslag	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Áhrif nýs Reykhólasveitavegar	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Áhrif á landslagsheildir	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
Verndarsvæði (kafli 6.12)	Sjónræn áhrif frá fristunda og bújörðum	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Lög um náttúruvernd	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt
	Lög um vernd Breiðafjarðar	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt
Verndarsvæði (kafli 6.12)	Náttúruminjasrá	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif

Tafla 2-5 Samanburður á matsþáttum úr matsskýrslu 2017 fyrir leiðarvalkosti ÞH og D2. Leið R er síðan stillt upp miðað við sömu forsendur og byggir á þeim gögnum sem til eru.

Leiðarvalkostir		Teigsskógsleið ÞH (Ath viðmið miðað við gögn til staðar)	Gangnaleið D2 (Ath viðmið miðað við gögn til staðar)	Reykhólaleið R (Ath viðmið miðað við gögn til staðar)	Reykhólaleið A3 (Ath viðmið miðað við gögn til staðar)	
Hagrænir og félagslegir þættir	Efnahagur og atvinnulíf (kafli 7.1)	Staðbundið (Reykhólahreppur)	Bein, jákvæð áhrif v. bættra samgangna. Vægi óverulegt	Bein, jákvæð áhrif v. bættra samgangna. Vægi talsvert jákvætt (Djúpidalur og Gufudalur)	Bein, jákvæð áhrif v. bættra samgangna. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif v. bættra samgangna. Vægi verulega jákvætt
		Sunnanverðir Vestfirðir	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
	Íbúapróun - staðbundið (kafli 7.2)	Íbúafjöldi	Óveruleg áhrif	Bein, jákvæð áhrif. Vægi óverulegt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
		Íbúasamsetning	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
	Félagslegt umhverfi - staðbundið (kafli 7.3)	Verslun og þjónusta	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
		Samfélagsþjónusta	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
		Útivist og tómstundir (leikskvæði, íþróttasvæði)	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
		Samgöngur	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
	Byggð og efnisleg verðmæti - staðbundið (kafli 7.4)	Íbúðarhúsnæði	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein, jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
		Atvinnuhúsnæði	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt

Tafla 2-6 Niðurstöður valkostagreiningar fyrir matsþáttinn *Hagrænir og félagslegir þættir* (viðmið Skipulagsstofnunar) sem ekki voru metnir í matsskýrslu 2017. Hér er því ekki um formlegar matsniðurstöður að ræða heldur viðmið út frá forsendum og gögnum sem er til staðar.

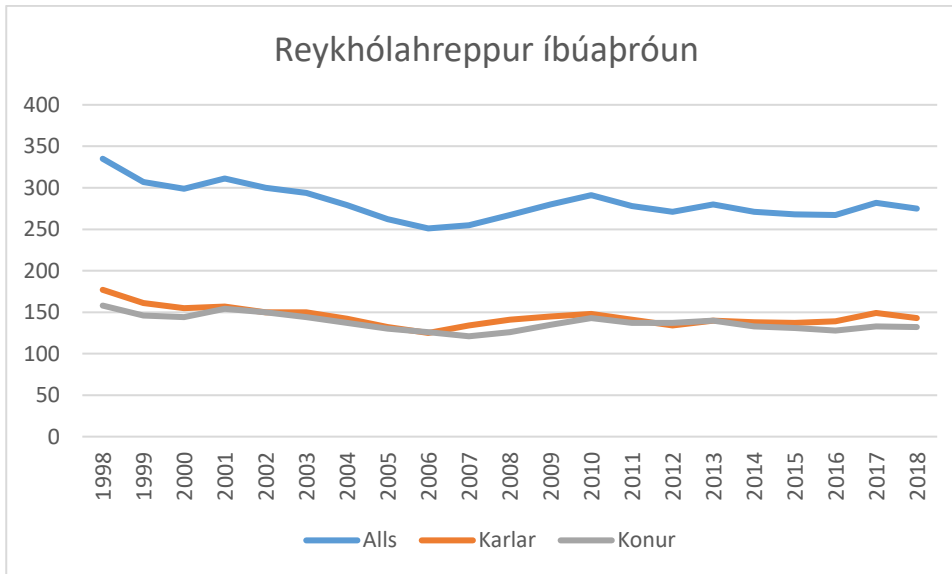
3 Reykhólahreppur - íbúafjöldi og staðhættir

Reykhólahreppur er staðsettur á sunnanverðum Vestfjörðum (sjá mynd 3-1). Mannfjöldi í lok árs 2017 var 275, þar af bjó tæplega helmingur eða 130 manns á Reykhólum sem er stærsti byggðarkjarni sveitarfélagsins. Árið 2017 voru 74 sveitarfélög á Íslandi og var Reykhólahreppur í 58. sæti hvað varðar mannfjölda, þ.e.a.s 16 sveitarfélög voru fámennari (heimild: Hagstofa Íslands).



mynd 3-1 Sveitarfélagið Reykhólahreppur

Íbúafjöldi Reykhólahrepps hefur fækkað um 18% frá því árið 1998, en frá árinu 2008 hefur íbúafjöldinn verið nokkuð stöðugur í kringum 270-280 manns.

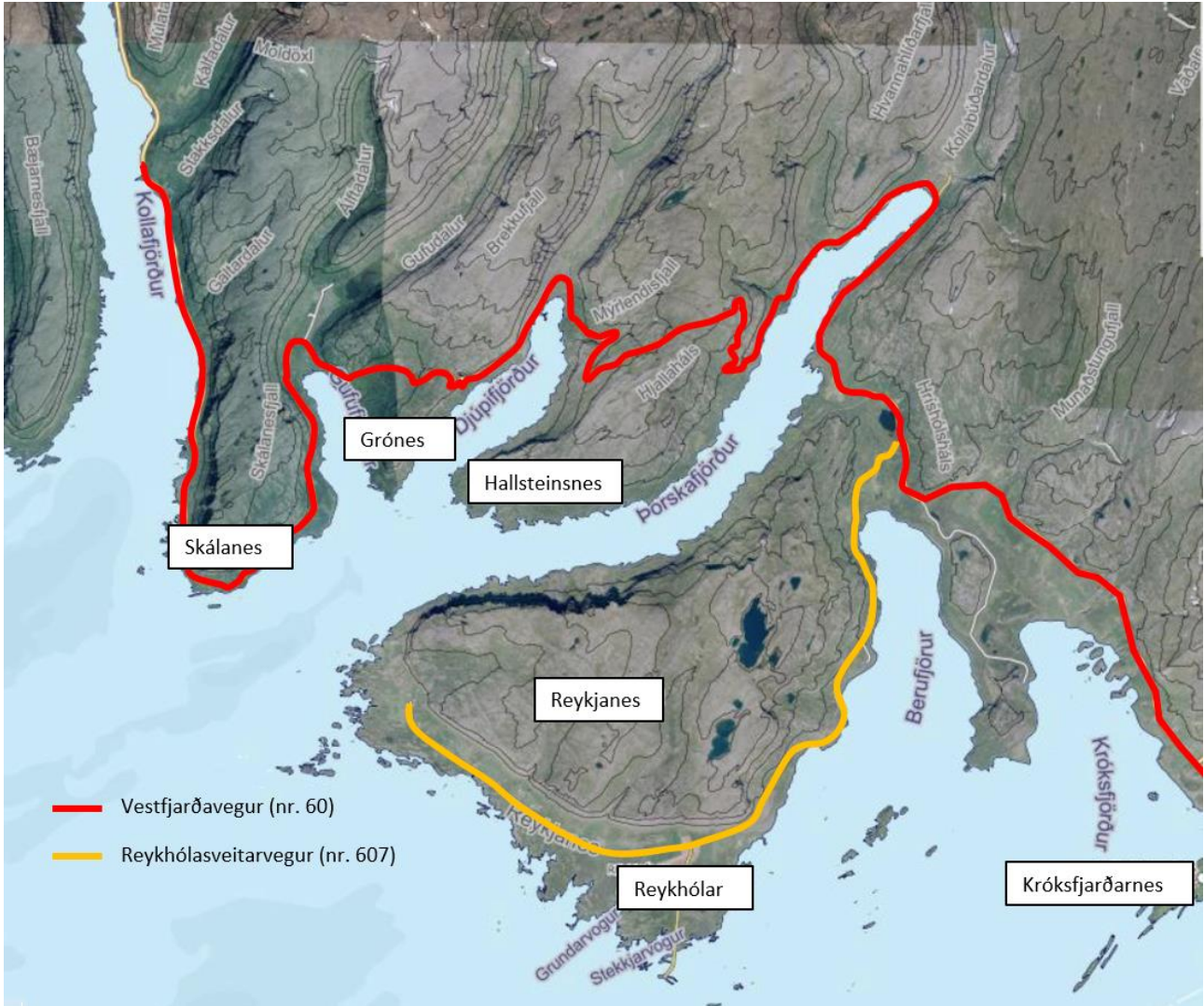


mynd 3-2 Íbúapróun í Reykólahreppi 1998-2018 (Hagstofa Íslands)

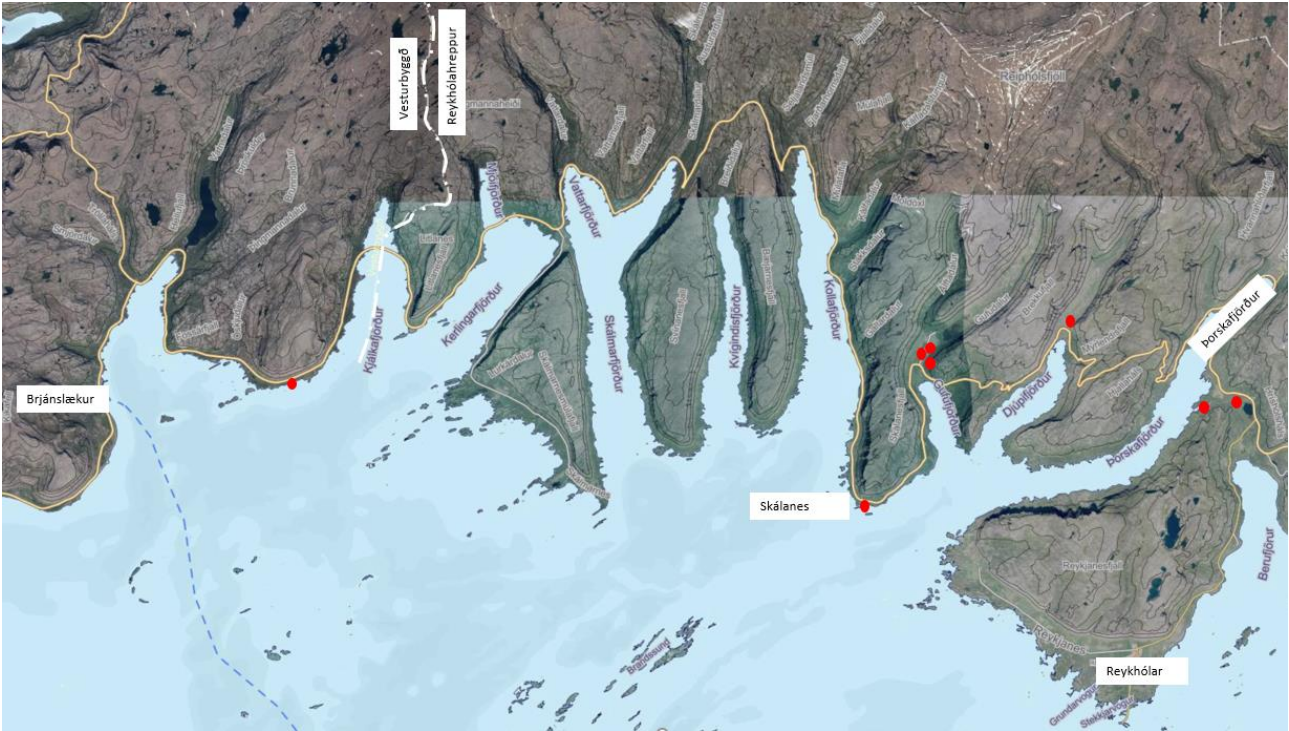
Reykólahreppur einkennist af eyjum Breiðafjarðar ásamt fjarðalandslagi og eru firðirnir eftirfarandi frá austri til vesturs:

1. Gilsfjörður
2. Króksfjörður
3. Berufjörður
4. Þorskafjörður
5. Djúpihfjörður
6. Gufufjörður
7. Kollafjörður
8. Kvígindisfjörður
9. Skálfarfjörður
10. Vattarfjörður
11. Kerlingarfjörður
12. Mjóifjörður
13. Kjálkafjörður

Á milli þessara fjarða liggja hin ýmsu nes og er Reykjanes þeirra stærst, eini bæjarkjarninn er Reykhólar á sunnanverðu Reykjanesi.



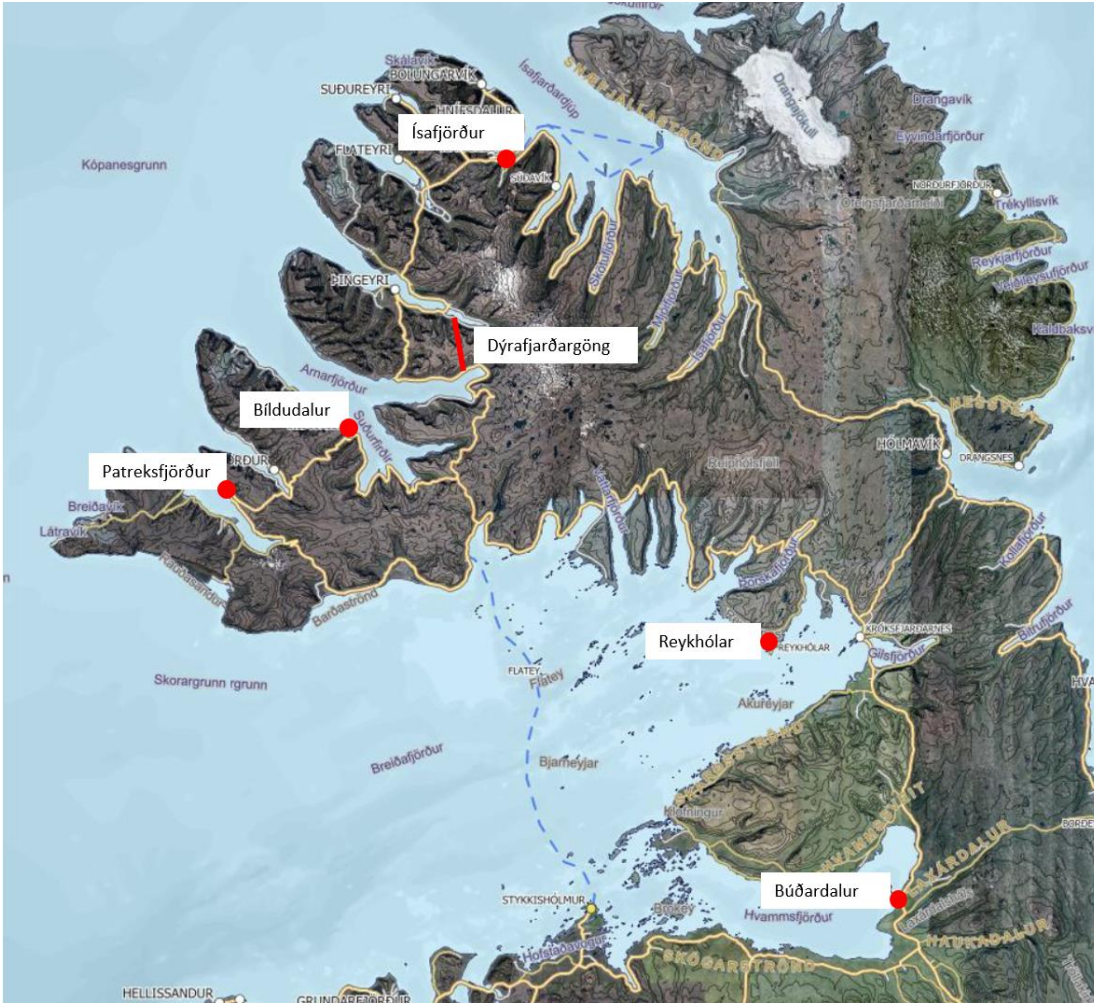
mynd 3-3 Yfirlit yfir staðhætti og helstu vegi í Reykólahreppi.



mynd 3-4 Yfirlit yfir heimili/bæi (rauðir punktar) á svæðinu frá Þorskafirði að Brjánslæk

Á svæðinu frá Þorskafirði að Skálanesi eru 7 heimili/bæir en frá Skálanesi að Brjánslæk (um 80 km leið) eru engir bóndabæir lengur en eitt heimili að bænum Auðshaug á Hjarðarnesi

Næstu þéttbýlisstaðir vestan við Reykhólahrepp eru Bíldudalur og Patreksfjörður á sunnanverðum Vestfjörðum en Þingeyri, Ísafjörður og Flateyri á norðanverðum Vestfjörðum. Næsti þéttbýlisstaður sunnan Reykhólahrepps er Búðardalur í 76 km fjarlægð. Sá þéttbýlisstaður sem er næst Reykhólahreppi er Hólmavík á Ströndum sem er í 58 km fjarlægð. Breytingar á Vestfjarðavegi munu ekki hafa áhrif á vegalengdir á milli Reykhóla og Hólmavíkur, sjá mynd 3-5 .



mynd 3-5 Yfirlit yfir helstu þéttbýlisstaði sem njóta góðs af framkvæmdum við Vestfjarðaveg.

Í töflu 3-1 má sjá vegalengdir á milli Reykhóla og Bíldudals, Patreksfjarðar og Ísafjarðar í dag ásamt breytingum sem verða með bæði Dýrafjarðargöngum þar sem nú standa framkvæmdir yfir og leiðarvalkostunum Teigsskógsleið PH, Gangnaleið D2 og Reykhólaleið R/A3. Reykhólaleið A3 er í raun örlítið lengri (28,88 km) en Reykhólaleið R (27,7 km), en þar sem munurinn er svo lítil er í öllum útreikningum með vegalengdir beitt þeirri einföldun að Reykhólaleiðirnar séu jafnlangar.

Í töflu 3-2 má síðan sjá hlutfallslega breytingu þar sem sést að leið R þýðir töluvert meiri styttingar fyrir Reykhóla en leiðir PH og D2.

Frá Reykhólum	Til Bíldudals (km)	Til Patreksfjarðar (km)	Til Ísafjarðar (km)
Í dag	175	192	246
Eftir opnun Dýrafjarðarganga	175	192	219
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Teigsskógsleiðar ÞH	153	170	197
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Gangnaleyðar D2	155	172	199
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Reykhólaleyða R/A3	131	148	175

Tafla 3-1 Vegalengdir í dag frá Reykhólum að Bíldudal, Patreksfirði og Ísafirði ásamt breytingum v. mismunandi leiðarvalkosta.

Frá Reykhólum	Til Bíldudals (km)	Til Patreksfjarðar (km)	Til Ísafjarðar (km)
Eftir opnun Dýrafjarðarganga	0%	0%	-11%
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Teigsskógsleiðar ÞH	-13%	-11%	-20%
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Gangnaleyðar D2	-11%	-10%	-19%
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Reykhólaleyða R/A3	-25%	-23%	-29%

Tafla 3-2 Hlutfallsleg breyting til batnaðar á fjarlægðum milli Reykhóla og Bíldudals, Patreksfjarðar og Ísafjarðar, fyrir leiðarvalkosti miðað við daginn í dag

Í töflu 3-3 má sjá vegalengdir á milli Búðardals og Bíldudals, Patreksfjarðar og Ísafjarðar í dag ásamt breytingum sem verða með bæði Dýrafjarðargöngum og leiðarvalkostunum þremur. Í töflu 3-4 má síðan sjá hlutfallslega breytingu þar sem sést að munurinn á milli leiðanna er á bilinu 1-2%.

Frá Búðardal	Til Bíldudals (km)	Til Patreksfjarðar (km)	Til Ísafjarðar (km)
Í dag	223	239	301
Eftir opnun Dýrafjarðarganga	223	239	274
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Teigsskógsleiðar ÞH	201	217	252
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Gangnaleyðar D2	203	219	254
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Reykhólaleyða R/A3	206	222	257

Tafla 3-3 Vegalengdir í dag ásamt breytingum fyrir mismunandi leiðarvalkosti

Frá Búðardal	Til Bíldudals (km)	Til Patreksfjarðar (km)	Til Ísafjarðar (km)
Eftir opnun Dýrafjarðarganga	0%	0%	-9%
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Teigsskógsleiðar ÞH	-10%	-9%	-16%
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Gangnaleiðar D2	-9%	-8%	-16%
Eftir opnun Dýrafjarðarganga og Reykhólaleiða R/A3	-8%	-7%	-15%

tafla 3-4 Hlutfallsleg breyting til batnaðar, á fjarlægðum milli Búðardals og Bíldudals, Patreksfjarðar og Ísafjarðar, fyrir leiðarvalkosti miðað við daginn í dag

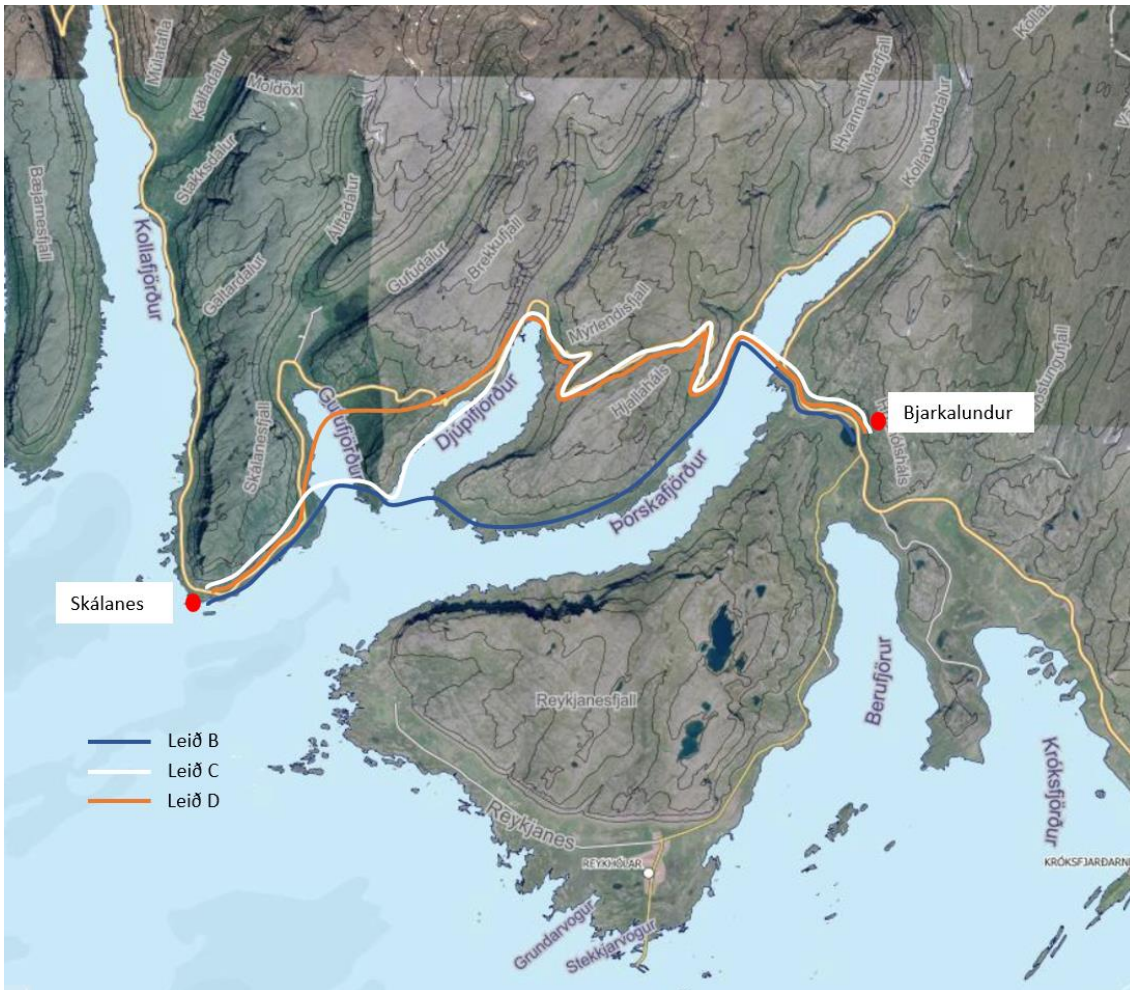
4 Forsaga

Undirbúningur að framkvæmdum við Vestfjarðaveg í Reykhólahreppi á milli Bjarkalundar og Skálaness hefur staðið í tæp tuttugu ár. Hér verður farið gróflega yfir ferlið síðustu ár og hvernig veglínur og málsmeðferð hafa þróast.

4.1 Ferlið 2003-2009

Í september 2005 kemur út fyrri matskýrsla Vegagerðarinnar² fyrir Vestfjarðaveg í Reykhólahreppi. Skýrslan inniheldur þrjá áfanga frá Bjarkalundi að Eyri. Búið er í dag að framkvæma þriðja áfangann sem nær frá Skálanesi að Eyri inn í Kollafirði. Fyrsti og annar áfanginn er það sem eftir stendur í dag og nær yfir vegkaflann frá Bjarkalundi að Skálanesi, en þar er ennþá eini vegarkaflinn sem lagður er malarslitlagi á leiðinni milli Reykjavíkur og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum. Þær þrjár leiðir sem teknar voru fyrir í matskýrslunni 2005 voru kallaðar leiðir B, C og D (sjá mynd 4-1). B var sú leið sem kennd er við Teigsskóg og er með brýr yfir Þorskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð ásamt því að leiðin fer í gegnum Teigsskóg við Þorskafjörð. Leiðir C og D fara á brú yfir Þorskafjörð, nýta svo núverandi vegstæði að miklu leyti inn í Djúpafjörð, leið C fer svo meðfram strönd Djúpafjarðar og yfir minni Gufufjarðar á meðan leið D fer yfir Ódrjúgsháls og þverar miðjan Gufufjörð. Hugmyndir um göng fæðast ekki fyrr en síðar í ferlinu.

² Vestfjarðavegur nr. 60, Bjarkalundur-Eyri í Reykhólahreppi í Austur-Barðastrandasýslu. Mat á umhverfisáhrifum, Vegagerðin september 2005



mynd 4-1 Skýringarmynd fyrir þær 3 leiðir sem voru til umfjöllunar í matsskýrslu árið 2005

Athygli vekur að leiðirnar heita B, C og D en engin leið A er nefnd í matsskýrslunni. Leið A var engu að síður til í upphafi vinnunnar og var það leið sem þveraði mynni Þorskafjarðar yfir á Reykjanes. Þeirri leið var hins vegar á upphafsstigum hafnað aðallega á grundvelli kostnaðar við brúargerð samkvæmt munnlegum heimildum frá Reykhólahreppi.

Skipulagsstofnun úrskurðar síðan um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar í febrúar 2006 þar sem eingöngu er fallist á leið D en lagst gegn leiðum B og C. Úrskurður var kærður til umhverfisráðherra sem kvað upp úrskurð í janúar 2007 þar sem fallist var á leið B með ákveðnum skilyrðum. Þeim úrskurði var vísað til dómsstóla. Héraðsdómur Reykjavíkur felldi dóm í málinu 26. september 2008 þar sem felldur var úr gildi sá hluti úrskurðar umhverfisráðherra þar sem fallist var á leið B með skilyrðum. Niðurstaða héraðsdóms var áfrýjað til hæstaréttar. Hæstiréttur dæmdi í málinu 22. október 2009 þar sem niðurstaða héraðsdóms var staðfest³. Með þessum dómi öðlaðist því úrskurður Skipulagsstofnunar frá 2006 réttaráhrif að nýju.

³ Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp. Ákvörðun um endurskoðun mats á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun 26.mái 2015

Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018, þar sem lega Vestfjarðavegar er sýnd samkvæmt leið B um Teigsskóg, er staðfest 24. ágúst 2009 af ráðherra með fyrirvara um niðurstöðu hæstaréttar sem ekki lá fyrir þá.

4.2 Ferlið frá 2015 til dagsins í dag

Árið 2015 lagði Vegagerðin fram beiðni um endurupptöku fyrir þann hluta úrskurðar stofnunarinnar frá 28. febrúar 2006 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar sem lýtur að leið B⁴. Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar kom fram að breytingar á framkvæmdinni felist aðallega í mótvægisáðgerðum gegn áhrifum framkvæmdarinnar á birkiskóginn (Teigsskóg) og á landslag og jarðmyndanir vegna efnistöku⁵. Skipulagsstofnun féllst á að verða við beiðni um endurupptöku á úrskurði sínum frá 2006 og þann 27. maí 2015 heimilaði stofnunin að leiðin um Teigsskóg yrði tekin með í nýju mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness ásamt fleiri valkostum.

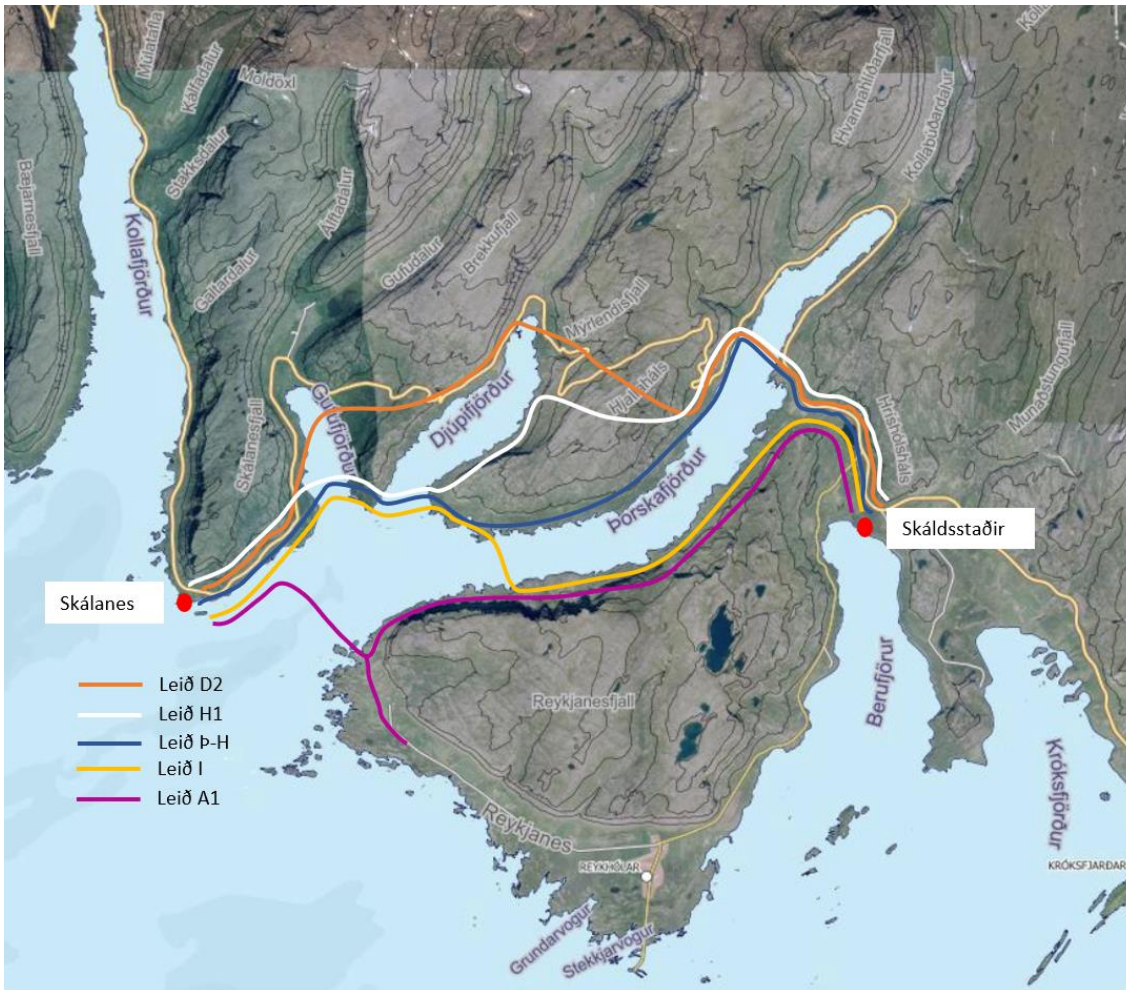
Ný matskýrsla fyrir Vestfjarðaveg lítur svo dagsins ljós í febrúar 2017. Í matsferlinu berast 11 umsagnir og 10 athugasemdir⁶. Ekki verður farið yfir þau atriði í þessu verkefni en umsagnir og athugasemdir má lesa á heimasíðu Reykhólahrepps og í matskýrslu. Í nýrri matskýrslu Vegagerðarinnar eru skoðaðir fimm leiðarvalkostir, leiðir A1, D2, H1, I og ÞH (sjá mynd 4-2) og breytingar því orðnar töluverðar frá matskýrslunni frá árinu 2005:

- Ný leið A1 er komin inn sem þverar mynni Þorskafjarðar og gerir ráð fyrir nýjum vegi á norðanverðu Reykjanesi ásamt nýrri vegtengingu inn á núverandi Reykhólasveitarveg.
- Ný leið I er komin inn sem nokkurs konar millileið á milli leiða A1 og ÞH þar sem Þorskafjörður er þveraður við Hallsteinsnes og vegurinn heldur þar áfram á láglandi og þverar mynni Gufufjarðar og Djúpafjarðar.
- Leið D2 liggur í svipaðri veglínu og gamla D leiðin fyrir utan að komin eru 4,5 km jarðgöng undir Hjallaháls.
- Leið H1 er ný leið sem fer einnig í jarðgöngum undir Hjallaháls en liggur svo út með Djúpafirði að austanverðu og þverar svo mynni Djúpafjarðar og Gufufjarðar.
- Leið ÞH er svipuð og gamla leið B en þó með smávægilegum breytingum á veglínu.

⁴ Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp. Ákvörðun um endurskoðun mats á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun 26.maí 2015.

⁵ Mat á umhverfisáhrifum, matskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Vegagerðin, febrúar 2017.

⁶ Mat á umhverfisáhrifum, matskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Vegagerðin, febrúar 2017.



mynd 4-2 Skýringarmynd fyrir þær fimm leiðir sem voru til umfjöllunar í matsskýrslu árið 2017, ljósgula línan er núverandi vegur.

Stærstu breytingar í matsskýrslunni frá 2017 miðað við matsskýrsluna 2005 eru:

- opnun á að þvera Þorskafjörðinn yfir á Reykjanes
- lagning vegar í jarðgöng undir Hjallaháls

Leið		Lengdir			Kostnaður	
Nr.	Heiti	Aðalvegur km	Hliðarvegir km	Samtals km	Aðalvegur Mkr	Samtals Mkr
1	Leið A1	20,07	3,48	23,55	12.221	12.464
2	Leið D2	20,10	0,00	20,10	10.747	10.854
3	Leið H1	18,04	2,46	20,50	11.735	12.005
4	Leið I	19,96	10,36	30,32	9.015	10.377
5	Leið B-H	18,18	6,46	24,64	5.980	6.374

tafla 4-1 Samanburður á vegalengdum og kostnaði mismunandi leiða, matsskýrsla (s. 67) 2017

Álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur þann 28. mars 2017, þar sem kemur m.a. fram að Skipulagsstofnun telji leið D2 vera þann kost sem uppfyllir best markmið laga nr. 106/2000 um að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Ennfremur er tekið fram að Teigsskógur falli undir verndarákvæði 61. gr. náttúruverndarlaga, en samkvæmt náttúruverndarlögum ber að forðast að

raska þeim nema brýna nauðsyn beri til. Skipulagsstofnun telur að leið ÞH muni hafa veruleg óafturkræf áhrif á Teigsskóg. Í ljósi þess að allar hinar veglínurnar uppfylla umferðaröryggiskröfur telur Skipulagsstofnun ekki hafa verið sýnt fram á brýna nauðsyn á að leggja veginn samkvæmt leið ÞH. Leiðir A1 og I munu raska nálægt 20 ha votlendis sem nýtur einnig verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga og telur Skipulagsstofnun að leiðir A1 og I muni hafa veruleg neikvæð áhrif á verndað votlendi og að ekki hafi verið sýnt fram á brýna nauðsyn á að leggja veginn samkvæmt þeim leiðum⁷

Reykholahreppur hefst síðan handa við endurskoðun aðalskipulags sveitarfélagsins með það að markmiði að festa í skipulagi legu nýrrar veglínu. Í desember 2017 auglýsir Reykholahreppur tillögu að breytingum á aðalskipulagi. Þar eru eingöngu tveir leiðarvalkostir kynntir, leið ÞH og leið D2.

Í apríl 2018 er lögð fram tillaga í sveitarstjórn Reykholahrepps um að fá utanaðkomandi aðila til að gera úttekt á leiðunum fimm sem eru metnar í matsskýrslu Vegagerðarinnar, svara fyrirbyggjandi spurningum Reykholahrepps og skoða hvort einhverjir aðrir kostir séu í stöðunni sem líklegir geti orðið til sátta. Á⁸ sama tíma kemur fram áskorun 25% kosningabærra íbúa Reykholahrepps um að tekið verði til nánari skoðunar að leggja veginn framhjá Reykhólum.

Norska verkfræðistofan Multiconsult er fengin í úttektina og fólst hún annars vegar í yfirferð á fjórum tillögum (A1, D2, I og ÞH) af fimm frá matsskýrslu Vegagerðarinnar og hins vegar í að sjá hvort einhverjar nýjar leiðir séu mögulegar. Þrátt fyrir að Reykholahreppur hafi eingöngu kynnt tvo leiðarvalkosti, ÞH og D2 í tillögu að breytingum á aðalskipulagi sveitarfélagsins þá er Multiconsult beðin um að skoða einnig leiðir A1 og I og kanna möguleika á að finna sáttaleið. Eina leiðin sem er því alveg dottin úr myndinni þarna er leið H1 og er það sennilegast sökum kostnaðar og því að leið D2 væri talin fýsilegri ef á annað borð ætti að fara í gangnaframkvæmdir undir Hjallaháls. Í upphafi úttektar Multiconsult var einnig haldinn íbúafundur þann 17. maí, 2018. Markmið fundarins var að fá spurningar og ábendingar frá íbúum inn í rýni Multiconsult.

Skýrsla frá Multiconsult kemur út 29. júní 2018 þar sem greint er frá því að:

- ekki séu gerðar neinar tillögur að breytingum á leiðum I og Þ-H.
- Á leið D2 er velt upp möguleika á að stytta jarðgöngin undir Hjallaháls til að gera leiðina ódýrari.
- Á leið A1 er hins vegar lagt til að gera nýja leið í staðinn þar sem vegurinn á Reykjanesi fer framhjá Reykhólum og nýtir núverandi Reykhólasveitarveg í staðinn fyrir að fylgja Reykjanesinu norðanverðu. Þessi nýja leið er kölluð leið R.

Reykholaleið R myndi:

- þvera mynni Þorskafjarðar og
- vegurinn síðan tengjast núverandi Reykhólasveitarvegi sem yrði uppfærður að gatnamótum við Reykhóla.
- Núverandi Reykhólasveitarvegur frá Reykhólum að gatnamótum við Vestfjarðaveg yrði áfram nærri óbreyttur nema gert er ráð fyrir að sveigja út af núverandi veglínu rétt áður en komið er að gatnamótum Vestfjarðavegar, við Hyrningsstaði og tengja veginn við núverandi Vestfjarðaveg við Skáldsstaði.

Multiconsult álitur að:

⁷ Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykholahreppi. Álit um mat á umhverfisáhrifum, Skipulagsstofnun 28. mars 2017

⁸ Íbúafundur um Vestfjarðaveg 60 og legukosti hans. Haldinn 17. maí 2018 á Reykhólum, samantekt.

- leið R sé eingöngu um 8% dýrari en leið Þ-H, eða **6,89 mia kr.** ⁹ fyrir leið R miðað við **6,38 mia kr.** fyrir leið ÞH ¹⁰.
- Að hægt væri að bíða með 3,6 km uppfærslu á veginum við gatnamót Vestfjarðavegar og Reykhólaveitarveggar milli Skáldsstaða og Hyrningsstaða, sem áætlað er að kosti um 1 mia kr. og ná þannig kostnaðinum niður í **5,9 mia kr.** sem er um 7% ódýrara en ÞH leiðin.

Multiconsult bendir á að Reykhólaleið R fylgi þó sú óvissa að ekki sé búið að gera fullnægjandi rannsóknir á jarðlagagerðinni við mynni Þorskafjarðar þannig að nauðsynlegt er að afla frekari gagna um jarðlögin þar sem gerð þeirra getur haft áhrif á kostnað við brúargerð til hækkunar eða lækkunar.

Multiconsult notaðist við einingarverð Vegagerðarinnar úr matskýrslu frá 2017 við kostnaðarmat á leið R.



mynd 4-3 Tillaga norsku verkfræðistofunnar Multiconsult að nýrri leið R

Í framhaldi af skýrslu Multiconsult fer Reykhólahreppur þess á leit við Vegagerðina að skoða nánar tillögur Multiconsult um nýja leið R.

Þann 15. október 2018 kemur síðan út frumathugun Vegagerðarinnar á leiðarvalkosti um Reykjanes þar sem koma fram þær upplýsingar að árið 2014 hafi verið fjallað um leið A sem færi yfir mynni Þorskafjarðar og framhjá Reykhólum í matsáætlun framkvæmdarinnar. Samkvæmt Vegagerðinni¹¹ var þeirri leið hafnað á grundvelli kostnaðar, umferðaröryggis og lengingar akstursvegalengdar miðað við aðrar leiðir og sú leið því ekki skoðuð nánar í mati á umhverfisáhrifum sem kom út 2017. Hvorki Reykhólahreppur né

⁹ New Vestfjarðavegur in Reykhólahreppur. Review of proposed alternatives. Multiconsult 29.June 2018

¹⁰ Mat á umhverfisáhrifum, matskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Vegagerðin, febrúar 2017.

¹¹ Frumathugun á valkosti um Reykhanes (leið A3). Vestfjarðavegur, Hríshóll-Skálanes, Vegagerðin 15.október 2018

Skipulagsstofnun gerði athugasemdir við það á þeim tíma og heldur ekki í eldra mati á umhverfisáhrifum frá árinu 2004.

Í þessari frumathugun Vegagerðarinnar er tillaga Multiconsult um leið R ekki metin heldur búin til ný leið sem fær nafnið A3. Leið A3 er frábrugðin leið R að því leytnu til að brúartegundin er önnur og einnig er gert ráð fyrir að allur Reykhólasvegur verði endurbyggður. Leið R gerir hins vegar ráð fyrir að nýta núverandi veg frá Reykhólum að Vestfjarðavegi að stærstum hluta.

Leið A3 er síðan borin saman við leiðir ÞH og D2 þar sem þær tvær leiðir voru inní tillögu að breytingum á aðalskipulagi sveitarfélagsins í desember 2017. Að endingu hækkar Vegagerðin einnig verðlag og miðar við verðlag í desember 2017 á meðan matsskýrsla frá því í febrúar 2017 miðar við verðlag ársins 2016.

Vegagerðin gefur ekki upp hver munurinn er á verðlagi en þó má sjá að kostnaður við leið ÞH hefur hækkað um tæpan milljarð á milli skýrslna 2017 og 2018 án þess að útskýrt sé hvort það stafi eingöngu af verðlagshækkunum eða einhverju öðru.

Þessi frávík á milli leiðar A3 og leiðar R gera það að verkum að nær ógerningur er að bera þær saman kostnaðarlega séð og verður það að teljast bagalegt af hálfu Vegagerðarinnar að hafa ekki einnig metið leið R eins og hún lá fyrir til þess að hægt væri að bera saman annars vegar útreikninga Multiconsult og hins vegar útreikninga Vegagerðarinnar.

Í töflu 4-2 sem kemur úr Frumathugunarskýrslu Vegagerðarinnar frá því í október 2018 má sjá að gert er ráð fyrir að:

- Reykhólaleið A3 kosti 11,2 mia kr.,
- Teigsskógsleið ÞH kostið 7,3 mia kr. (var 6,38 mia í matsskýrslu 2017) og
- Gangnaleið D2 kosti 13,3 mia kr. (var 10,85 mia kr. í matsskýrslu 2017).

Til samanburðar er kostnaðaráætlun fyrir R leiðina í skýrslu Multiconsult 6,9 mia kr.

Verkpáttur	Leið A3	Leið ÞH	Leið D2
Vegir	5.300	3.500	3.000
Brýr	5.900	3.800	2.000
Jarðgöng	0	0	8.300
Samtals	11.200 milljónir kr.	7.300 milljónir kr.	13.300 milljónir kr.

tafla 4-2 Mat Vegagerðarinnar á kostnaði við leiðir A3, Þ-H og D2, úr Frumathugun á valkosti um Reykjanes (s.36)

Þessar kostnaðartölur eru teknar nánar fyrir í kafla 5.7 Fyrir þá sem hafa áhuga á að lesa sér nánar til um forsögu málsins, er bent á heimildir^{12,13,14,15 og 16} ásamt heimasíðu Reykhólahrepps www.reykholar.is

¹² Mat á umhverfisáhrifum, matsskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Vegagerðin, febrúar 2017.

¹³ New Vestfjarðavegur in Reykhólahreppur. Review of proposed alternatives. Multiconsult 29.June 2018

¹⁴ Frumathugun á valkosti um Reykhanes (leið A3). Vestfjarðavegur, Hríshóll-Skálanes, Vegagerðin 15.október 2018

¹⁵ Minnisblað frá Skipulagsstofnun til Reykhólahrepps, 5. Nóvember 2018

¹⁶ Vestfjarðavegur nr. 60, Bjarkalundur – Eyri í Reykhólahreppi í Austur-Barðastrandasýslu. Mat á umhverfisáhrifum, Vegagerðin, september 2005.

5 Matsþættir valkostagreiningar

Stórar samgönguframkvæmdir taka yfirleitt mörg ár og jafnvel áratugi að verða að veruleika, þ.e.a.s. frá því að tekin er ákvörðun um að kanna möguleika á samgöngubót þangað til búið er að framkvæma hana. Í langflestum tilfellum er um marga möguleika að ræða í upphafi, t.d. margar mismunandi veglínur, strætóleiðir eða skipaleiðir til að nefna sem dæmi. Yfir líftíma hugmyndar og framkvæmdar geta því myndast sterkar skoðanir og oft á tíðum andstæðir pólar. Það er því mikilvægt fyrir fagfólk og kjörna fulltrúa, sem koma að slíkri vinnu að reyna ætíð eftir fremsta megni að halda staðreyndum á lofti og veita gagnsæjar upplýsingar til almennings.

Auknar kröfur eru orðnar í dag um að opinber ákvörðunartaka, t.d. varðandi stórar samgönguframkvæmdir, taki tillit til ýmissa annarra þátta en eingöngu tæknilegra þátta og kostnaðar. Aðrir þættir eins og óbeinir hagrænir þættir, umhverfisþættir og samfélagsþættir er eitthvað sem flestöll stærri samgönguverkefni verða að geta gert grein fyrir til þess að stjórnsýsla sé vönduð og hægt sé að ná niðurstöðu í verkefnaferlinu þannig að verkefni velkist ekki áfram í kerfinu svo árum eða áratugum skiptir.

Erlendis er það talið algjört lágmark að framkvæma hefðbundnar kostnaðar- og ábatagreiningar (KÁ greining) þar sem afleiðingar sem hægt er að meta til fjár eru metnar. Í verkefnum þar sem augljóst þykir að aðrir ófjárhagslegir þættir eins og samfélagsáhrif og umhverfisáhrif geti skipt verulegu máli fyrir ákvarðanatökuna er KÁ greiningin oft víkkuð út í félagshagfræðilega greiningu (e. socio-economic analysis), sjá mynd 5-1. Kostnaður og ábati eru gerðir þannig upp að reiknað er núvirði kostnaðar sviðsmynda samgönguverkefnisins yfir líftíma þess fyrir hið opinbera, fyrir notendur samgöngumannvirkja og fyrir samfélagið allt. Samanburður á milli sviðsmynda leiðir síðan í ljós hvort um ábata er að ræða miðað við ákveðinn grunnkost.

- Félagshagfræðileg greining felur í sér tvo þætti annars vegar verðmati þátta sem hægt er að færa til krónutölu og hins vegar meðhöndlun þátta sem ekki er hægt að verðleggja.



Félagshagfræðileg greining

Fyrri þátturinn byggir á verðmati þátta og kallast kostnaðar-/ ábatagreining (K-Á) og er hún oft notuð sem hjálpartæki ákvarðanatöku þegar tekin er ákvörðun um fjárfestingu eða framkvæmd af hálfu hins opinbera. Kostnaðar-/ábatagreining gengur út á það að meta þann ábata og þann kostnað sem samfélagið myndi bera vegna ákveðins valkostar sem það stendur frammi fyrir, með peningalegum stærðum. Þannig má meta hvort valkostur sé þjóðhagslega hagkvæmur eður ei, þar sem hann telst hagkvæmur ef samfélagslegur kostnaður er minni en ávinningurinn og óhagkvæmur ef kostnaðurinn er hærri en ábatinn. Aðferðina er hægt að nota til að lýsa hagrænu vali við ólíkar aðstæður. Niðurstöður greiningarinnar eru stuðningstæki við ákvarðanatöku sem ber að nota sem mikilvægan mælikvarða í því ákvörðunarferli sem stjórnvöld standa frammi fyrir á hverjum tíma þar sem fjöldi valmöguleika og aðkallandi verkefni eru fyrirleggjandi.

mynd 5-1 Skýringarmynd á kostnaðar-/ábatagreiningu annars vegar og félagshagfræðilegri greiningu hins vegar¹⁷.

Enginn vafi leikur á því að mikil vinna liggur að baki umhverfismatsskýrslum og öðrum greiningum á Vestfjarðavegi í gegnum Reykhólahrepp. Það er einnig nokkuð ljóst að nokkrir mismunandi þættir eru að stangast á í verkefninu, krafa um hagstæðustu leiðina út frá stofnkostnaði og akstursvegalengd er t.d. í andstöðu við kröfu um náttúruvernd og gerir því verkefnið flókið og erfitt að ná samstöðu um. Það er því bagalegt að Vegagerðin hafi hingað til ekki tamið sér að framkvæma KÁ greiningar í sinni greiningarvinnu, því eins og komið hefur fram áður geta slíkar greiningar varpað heildstæðara ljósi á veglínur, fækkað valkostum fyrr í ferlinu og þar af leiðandi leitt til niðurstöðu sem byggir á breiðum faglegum grunni.

Valkostagreiningar byggja síðan yfirleitt ofan á gögn úr KÁ greiningum, félagshagfræðilegum greiningum og umhverfismati á áætlanastigi. Þar sem KÁ greiningu og félagshagfræðilega greiningu vantar fyrir Vestfjarðaveg er ekki hægt að reikna út ferðatímakostnað. Í þessu verkefni er í staðinn reynt að greina akstursvegalengdir fyrir mismunandi þjóðfélagsþópa út frá þankagangi KÁ greiningar til að sýna fram á mun þeirrar aðferðir í stað þess að skoða eingöngu styttingu vegalengda út frá veglínunum (sjá kafla 6.3).

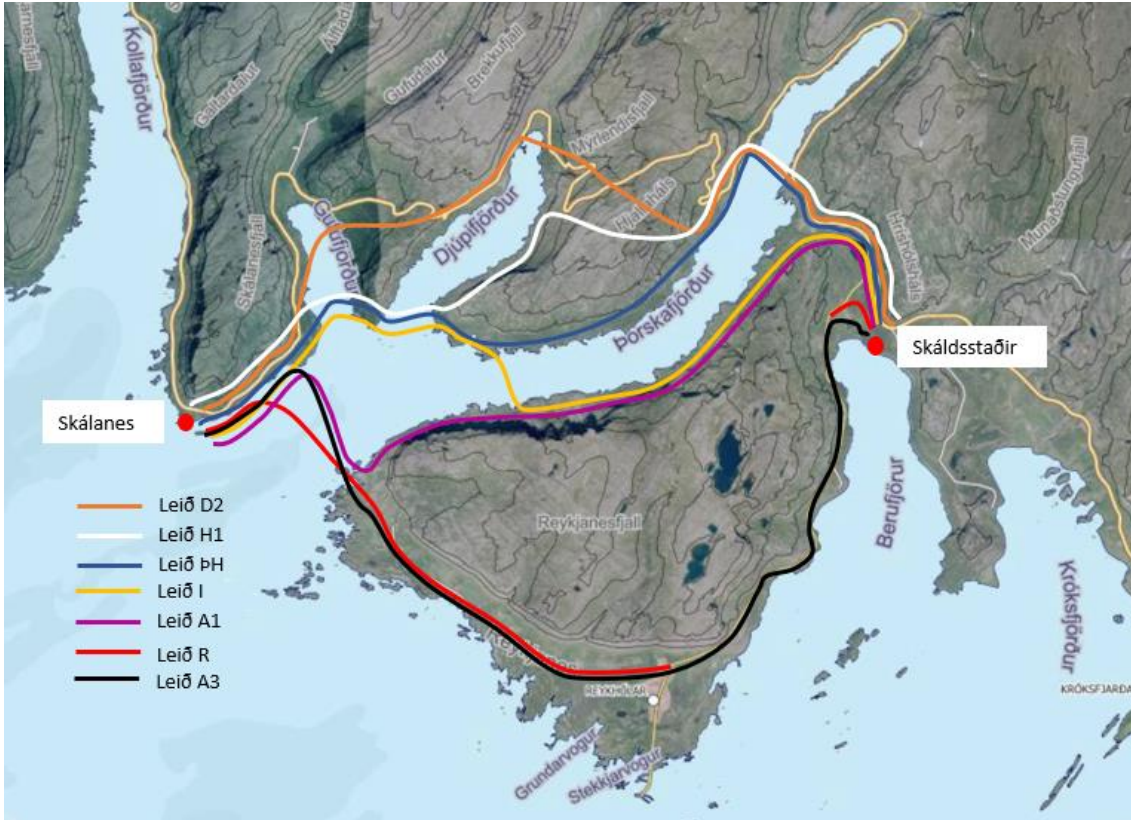
¹⁷ Forgangsröðun í samgöngum, skýrsla fyrir samgönguráð, október 2005, Hagfræðistofnun Háskóla Íslands

Verkmörk Vegagerðarinnar hafa miðast við Skálanes sem vestari enda og Bjarkalund sem eystri enda. Verkmörk í þessari skýrslu eru hins vegar þau sömu og í skýrslu Multiconsult, þ.e.a.s. frá Skálanesi að Skáldsstöðum, til þess að ná samanburði á milli allra valkosta sem skoðaðir hafa verið (sjá mynd 5-2)



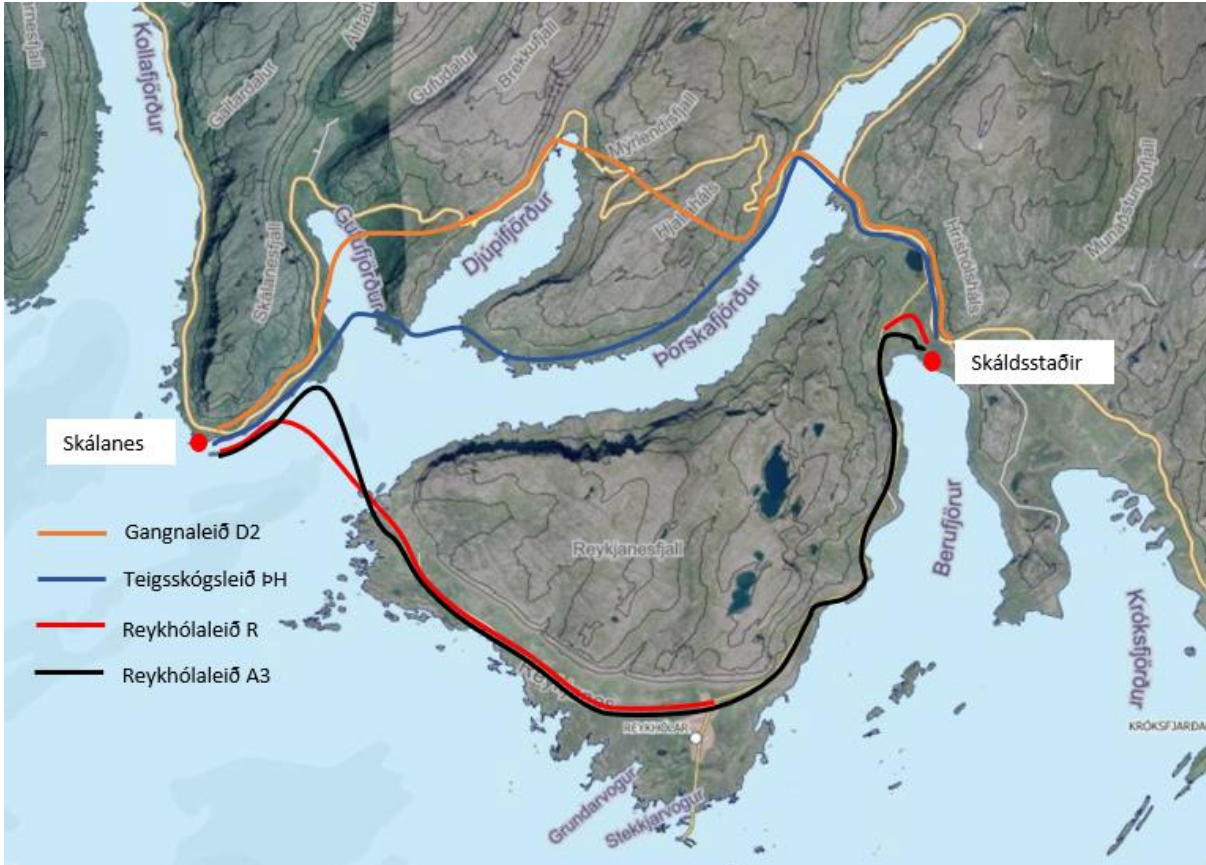
mynd 5-2 Skýringarmynd sem sýnir verkmörk sem miðað er við í þessari valkostagreiningu og núverandi Vestfjarðaveg.

Í kafla 4 var farið í stuttu máli yfir forsögu verkefnisins og talað um þær leiðir sem hafa verið upp í borðinu til skoðunar. Á mynd 5-3 má sjá þær fimm leiðir sem búnar eru að fara í gegnum mat á umhverfisáhrifum framkvæmda (D2, H1,PH,I og A1) ásamt leið R sem norska verkfræðistofan Multiconsult kom með tillögu að og leið A3 sem Vegagerðin kom síðan með tillögu að í kjölfarið.



mynd 5-3 Skýringarmynd fyrir þær 7 leiðir sem hafa verið upp á borðinu, ljósgula línan er núverandi vegur.

Eftir samtal við Reykhólahrepp var ljóst að sveitarfélagið hefur ekki áhuga á að skoða leiðir H1, I og A1 nánar. **Valkostagreiningin miðast því eingöngu við að bera saman Gangnaleið D2, Teigsskógsleið þH, Reykhólaleið R og Reykhólaleið A3 (sjá mynd 5-4).**



mynd 5-4 Skýringarmynd fyrir þær fjórar leiðir sem teknar eru fyrir í valkostagreiningunni

Helstu niðurstöður valkostagreiningarinnar má sjá í töflu 5-2

Í þeim tilfellum þar sem hægt var að reikna út tölulegar niðurstöður þá er það sýnt í töflu 5-2 sem hlutfall, t.d fyrir ekna km þá er leið ÞH með fæsta ekna km og fær því gildið 100%, leið R/A3 er með 2% fleiri ekna km og fær því gildið 102% og leið D2 er með 6% fleiri ekna km og fær því gildið 106%. Ástæðan fyrir því að allar leiðir fá litinn grænan er að munur sem er undir 10% telst hér vera innan skekkjumarka. Ef munurinn er á bilinu 11-30% verður liturinn gulur en munur sem er yfir 30% telst rauður. Við hvern matsþátt er síðan gefið upp kaflaheiti þar sem nánari upplýsingar um útreikninga og mat er að finna.

Í töflu 5-1 má sjá matskvarðinn sem notaður er í þessu verkefni, sem er að mestu leyti sá sami og í matsskýrslu Vegagerðarinnar frá árinu 2017. Þó er matsstígunum „nokkuð neikvæð áhrif“ og „talsvert neikvæð áhrif“ úr matsskýrslu 2017 slegið saman í eitt matsstig, „talsvert neikvæð áhrif“, í þessari skýrslu. Helsta breytingin felst svo í að notaður er litakóði í staðinn fyrir táknmyndir til þess að auðvelda almenningi að átta sig á niðurstöðum.

Matskvarði valkostagreiningar 2018		Matskvarði umhverfismatsskýrslu 2017	
	Verulega jákvæð áhrif	Verulega jákvæð áhrif	△△
	Talsverð jákvæð áhrif	Talsverð jákvæð áhrif	△
	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	○
	Talsvert neikvæð áhrif	Nokkuð neikvæð áhrif	◆
		Talsvert neikvæð áhrif	◆◆
	Veruleg neikvæð áhrif	Veruleg neikvæð áhrif	◆◆◆

Tafla 5-1 Samanburður á matskvarða valkostagreiningar 2018 og matskvarða umhverfismatsskýrslu 2017

Leiðarvalkostir	Teigsskógs- leið ÞH	Gangna- leið D2	Reykhóla- leið R	Reykhóla- leið A3
Bættur vegferill m.v í dag (kafli 5.1)				
Bætt umferðaröryggi m.v í dag (kafli 5.2)				
Stytttri vegalengdir m.v í dag (kafli 5.3)				
Eknir km, samanburður milli leiða (kafli 5.3)	100%	106%	102%	102%
Eknir km flutningabíla, samanburður milli leiða (kafli 5.4)	107%	114%	100%	100%
Eknir km skólabíll, samanburður milli leiða (kafli 5.5)	163%	183%	100%	100%
Almenningssamgöngur, samanburður milli leiða (kafli 5.6)				
Stofnkostnaður (kr), samanburður milli leiða (kafli 5.7)	100%	170%	110%	130%
Rekstrarkostnaður (kr), samanburður milli leiða (kafli 5.8)	103%	126%	100%	100%
Aðgengi að bráða- og heilbrigðisþjónustu (kafli 5.9)				
Tengsl Reykhóla við Flatey (km) (kafli 5.10)	121%	123%	100%	100%
Ferðaþjónusta á Reykjanesi (kafli 5.11)				
Ferðaþjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum (kafli 5.12)				
Lengd á formlegu leyfisveitingarferli (kafli 5.13)				
Líkur á kærur sem geta dregist á langinn (kafli 5.14)				

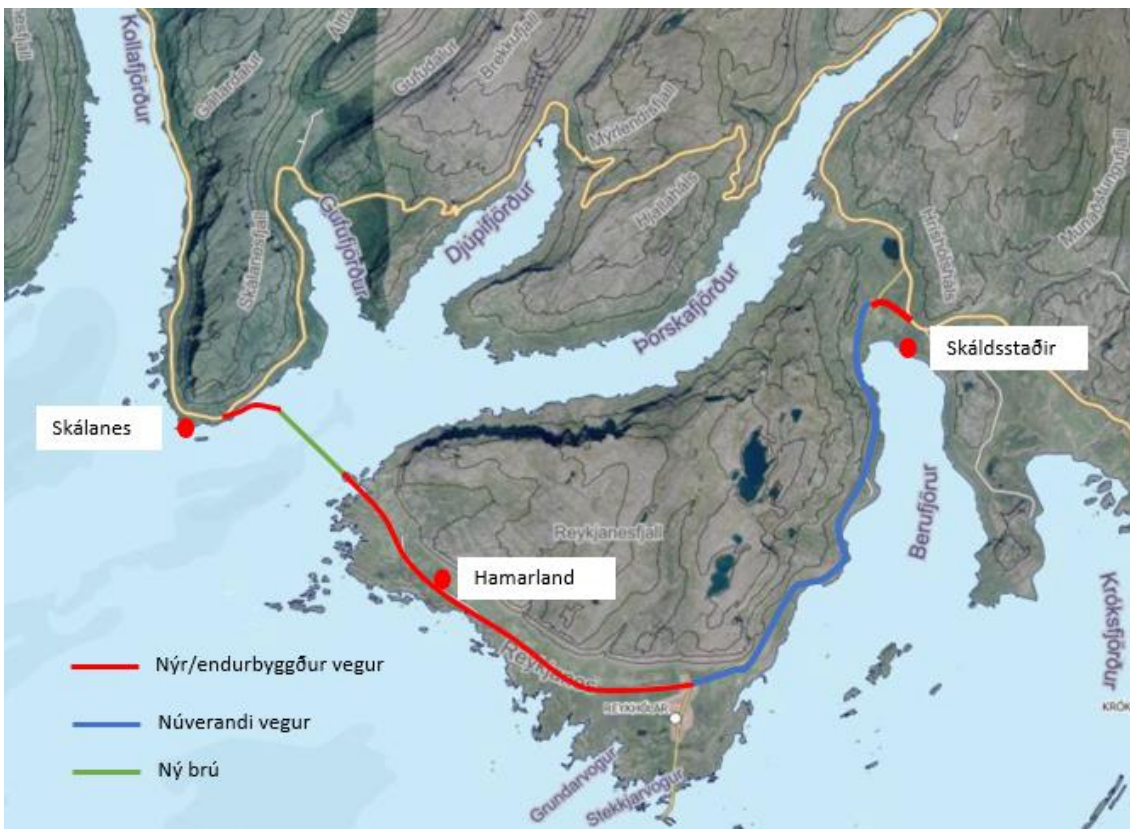
tafla 5-2 Niðurstöður valkostagreiningar fyrir tæknilega þætti tengda vegferlum, akstri og kostnaði, samfélagslega þætti skv. beiðni Reykhólahrepps og skipulagsferli framundan.

5.1 Vegferlar

Núverandi Vestfjarðavegur frá Þorskafríði að Skálanesi telst ófullnægjandi miðað við núgildandi kröfur til umferðarmannvirkja að mati Vegagerðarinnar¹⁸. Um 34 km langur kafli á leiðinni er eingöngu með malarslitlagi og er í dag eini kafli sem lagður er malarslitlagi á leiðinni milli Reykjavíkur og þéttbýlisstaða á sunnanverðum Vestfjörðum. Teigsskógsleið ÞH, Gangnaleið D2 og Reykhólaleiðir R og A3 munu allar bæta vegferla verulega miðað við ástand vegarins í dag. Allar nýju veglínurnar þýða minni langhalla og betri beygjuradíusa. Vegagerðin gerir ráð fyrir að byggja veginn samkvæmt vegflokki C8:

- 8,0 m breiður vegur þar sem akbraut er 7,0 m en axlir 0,5 m sitthvoru megin.
- Hönnun tekur mið af 90 km/klst leyfðum hraða en 70 km/klst í jarðgöngum.
- Hönnunarhraðinn er mun hærri í flestum tilvikum.
- Burðarhönnun miðast við að ekki þurfi að takmarka öxulþunga.
- Vegurinn verður hannaður til að standast álag áætlaðar umferðar til 20 ára frá áætluðu opunarári.
- Þá er miðað við að slitlag verði endurnýjað á 8-12 ára bili.

Vegagerðin og Multiconsult virðast hins vegar ekki vera sammála um útfærslu á Reykhólaleiðum R og A3, þó svo að um sé að ræða sama leiðarvalkostinn yfir mynni Þorskafrjardar og framhjá Reykhólum. Tillaga Multiconsult felur í sér að nýta núverandi Reykhólasveitarveg á milli Reykhóla og Hyrningsstaða en tillaga Vegagerðarinnar felur í sér að endurbyggja allan veginn, sjá mun á útfærslum á mynd 5-5 og mynd 5-6.



mynd 5-5 Tillaga Multiconsult að nýrri leið R sem færi yfir mynni Þorskafrjardar og framhjá Reykhólum.

¹⁸ Frumathugun á valkosti um Reykhanes (leið A3). Vestfjarðavegur, Hríshóll-Skálanes, Vegagerðin 15.október 2018



mynd 5-6 Tillaga Vegagerðarinnar að leið A3 sem færi yfir mynni Þorskaftarðar og framhá Reykhólum.

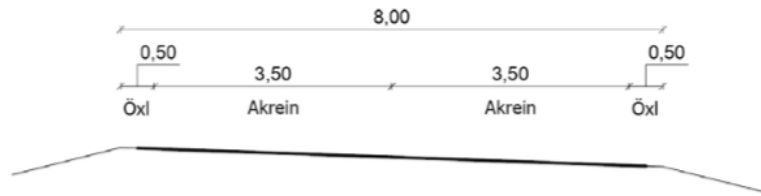
Multiconsult telur Reykhólasveitarveg í tiltölulega góðu standi og geti borið umferð á 90 km/klst hraða á stórum hluta „a great deal of the existing Reykhólavegur is in relatively good condition and can carry traffic at 90 km/h“¹⁹. Vegagerðin tekur hins vegar fram að gert sé ráð fyrir að öll leiðin uppfylli lágmarks kröfur skv. veghönnunarreglum Vegagerðarinnar varðandi plan- og hæðarlegu og breidd vegar²⁰, þ.e.a.s. uppfylli vegtegund C₈ (sjá mynd 5-7) þar sem miðað er við að ársdagsumferð sé minni en 2.000 bílar á sólarhring

¹⁹ New Vestfjarðavegur in Reykhólahreppur. Review of proposed alternatives. Multiconsult 29.June 2018

²⁰ Frumathugun á valkosti um Reykhanes (leið A3). Vestfjarðavegur, Hríshóll-Skálanes, Vegagerðin 15.október 2018

2.1.9 Vegtegund C₈

Vegtegund C₈:



▪ Umferðarrýmd í dreifbýli, flatlendi	ÁDU _r ≤ 3.000	bílar/sólarhring
▪ Umferðarrýmd í dreifbýli, hæðótt land	ÁDU _r ≤ 2.000	bílar/sólarhring
▪ Umferðarrýmd þungra bifreiða	ÁDU _þ ≤ 50	bílar/sólarhring
▪ Hönnunarhraði	V _h 50 – 110	km/klst.
▪ Vegamót	Plan	
▪ Fjarlægð milli vegamóta/tenginga, stofnvegir, V _h ≥ 90 km/klst.	≥ 400 / 200	m
▪ Fjarlægð milli vegamóta, stofnvegir, V _h < 90 km/klst.	≥ 300	m
▪ Fjarlægð milli vegam./teng., tengiv., V _h ≥ 90 km/klst., háð ÁDU _h	≥ 300 – 400 / 200m	
▪ Fjarlægð milli vegamóta, tengivegir, V _h < 90 km/klst.	≥ 200	m
▪ Fjarlægð milli vegamóta, héraðsvegir, V _h ≥ 90 km/klst.	≥ 200	m
▪ Fjarlægð milli vegamóta, héraðsvegir, V _h ≥ 70 < 90 km/klst.	≥ 100	m
▪ Fjarlægð milli vegamóta, héraðsvegir, V _h < 70 km/klst.	≥ 50	m
▪ Öxulþungi	11,5 / 18	tonn
▪ Breidd brúa	9,0	m
▪ Slitlag akbrauta og axla	Bundið	

mynd 5-7 Hönnunarviðmið fyrir vegtegund C₈ úr íslenskum veghönnunarreglum.

Til samanburðar má sjá kröfur í norska vegstaðlinum fyrir mismunandi vegtegundir á mynd 5-8

Tabell C.3: Oppsummering av standardkrav for ulike dimensjoneringsklasser

	H1	H2	H3	Hø1	Hø2	Lokal veger	Øvrige veger
Vegtype	H/Hø	H/Hø	H/Hø	Hø	Hø	L1	L2
ÅDT	< 6'	6'-12'	> 12'	< 4'	< 12'	< 1,5'	< 500
Fartsgrense [km/t]	80	90	110	80	60	80 / 60	50
Tverrprofil [m]	9	12,5	23	7,5	7,5	7,5	4,5
Skulder 1 [m]	1	1,5	2,75	0,75	0,75	0,5	0,5
Kjørefelt 1 [m]	3,25	3,5	3,5 / 3,5	3	3	2,75	3,5
Indre skulder 1 [m]		0,5	0,75				
Skille kjøretninger [m]	0,5 FM	1,5 MR	2 MR				
Indre skulder 2 [m]		0,5	0,75				
Kjørefelt 2 [m]	3,25	3,5	3,5 / 3,5	3	3	2,75	
Skulder 2 [m]	1	1,5	2,75	0,75	0,75	0,5	0,5
Alternativ utforming [m]				4,5		4,5	3,5
Min. horisontalkurveradius [m]	250	400	800	225	125	225	60
Min. klotoide [m]	125	170	260	115	75	115	
Stoppsikt [m]	115	160	230	105	65	105	45
Δst1 (stigning)	-9	-14	-20	-10	-4	-10	
Δst2 (fall)	12	20	26	15	5	15	
Møtesikt [m]				220		220	100
Forbikjringssikt [m]	600			600			
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	2 800	5 300	11 000	2 300	900	2300	1100
Min. vertikalkurveradius, lav [m]	1 900	2 300	3 700	1 000	600	1000	400
Maks. overhøyde [%]	8	8	7,5	8	8	8	8
Maks. stigning [%]	6	6	5	8	6	8	8
Maks. resulterende fall [%]	10	10	9	11,3	10	11,3	11,3
Min. resulterende fall [%]	2	2	2	2	2	2	2
Kryssløsning	T	P evt.T	P	T,R	T,X,R	T	
Avstand mellom kryss [m]	500	1 000	5 000				
Min. horisontalkurveradius [m]	450	700		400 (T)	200 (T,X)		
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	7 100	12 400		5 500	2 200	5500	
Avkjørsler	B	AF	AF	B	B	T	T
Avstand mellom stopplommer [km]	5	5					
Forbikjøring							
Eget- eller motg. felt	M	E	E	M			
Belysning	I	B	B	I	I/B	I	
Dimensjonerende kjøretøy	MVT	MVT	MVT	VT/MVT	VT/MVT	VT/L	L
Dimensjonerende kjøremåte	A	A	A				

mynd 5-8 Hönnunarviðmið úr norska vegstaðlinum fyrir mismunandi vegtegundir.

Við samanburð á íslenskum og norskum vegstöðlum sést að Norðmenn hanna almennt ekki vegi með 90 km hraða/klst þegar umferð er minni en 6.000 bílar á sólarhring, heldur er miðað við 80 km/klst hraða. Hönnunarumferð fyrir Vestfjarðaveg m.v. árið 2042 er eingöngu 710-1.030 ökutæki á sólarhring sem er vel undir hönnunarviðmiðum bæði fyrir C8 í íslenska staðlinum og fyrir allar vegtegundir í norska staðlinum fyrir utan L2.

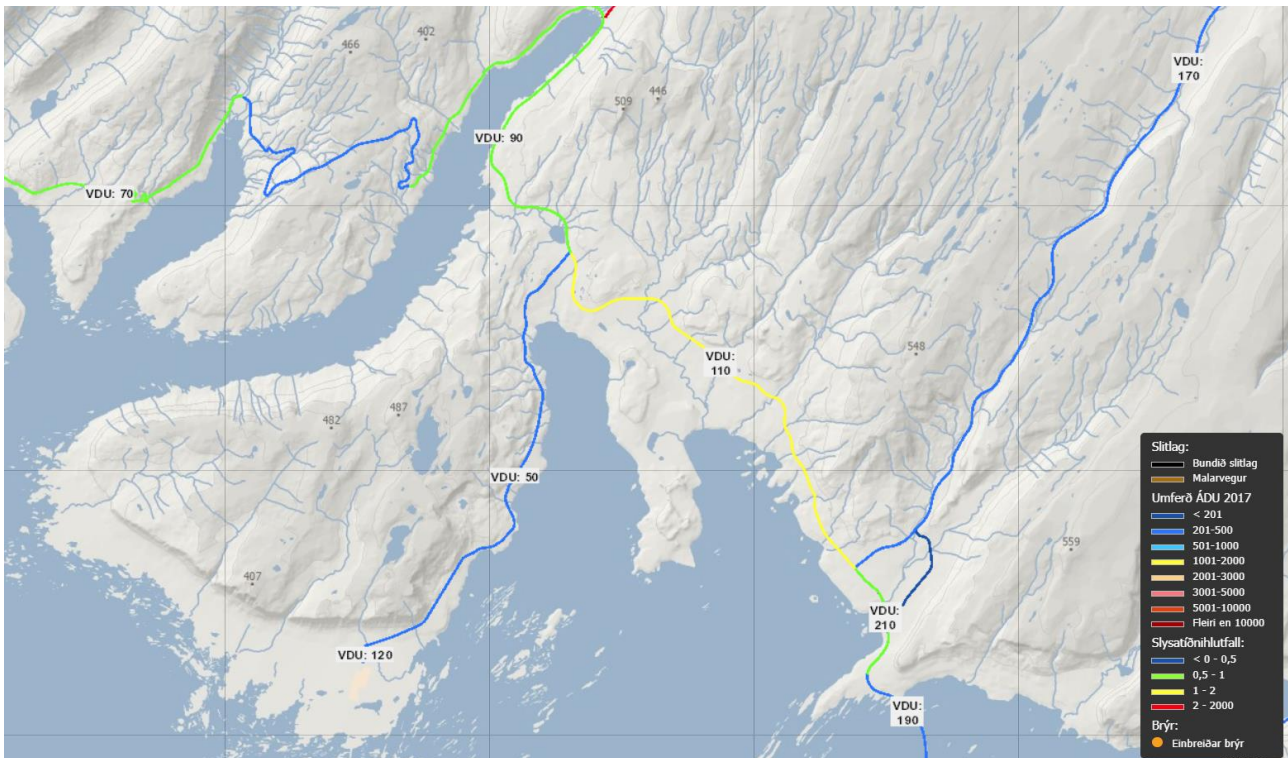
Þar sem norsk vegstaðallinn er notaður þegar íslenskar veghönnunarreglur þrjóta má telja öruggt að viðmið hans séu ásættanleg fyrir íslenskar aðstæður.

Mat Viaplan er að Reykhólasveitarvegur sé ekki fullkominn vegur. Þversnið hans er á bilinu 6,5-7 m á breidd sem er minna en 8 m þversniðið sem Vegagerðin mælir með. Hámarkshraði á Reykhólasveitarvegi er engu að síður 90 km/klst í dag nema á kafla í gegnum Barmahlíð þar sem viðmiðunarhraðinn er 70 km/klst þar sem beygjur eru krappar og langhalli meiri en 7%. Þetta eru hins vegar atriði sem hægt er að lagfæra hvenær sem er og er ekki háð framkvæmdinni við leiðarvalkost R sem slíkan. Lagfæring á gatnamótum Reykhólasveitarvegs og Vestfjarðavegar getur líka beðið. Dæmi er um slík gatnamót á Þjóðvegi 1 í dag framhjá Mývatni þar sem umferð inn í gatnamótin er um 900 bílar á sólarhring (ÁDU) sem er um 180% meiri umferð en er í dag inn í gatnamót Reykhólasveitarvegar (325 bílar). Það er því ekki hægt að líta framhjá því

að Reykhólasveitarvegur er til staðar og er fullkomlega ásættanlegur miðað við stöðuna á Vestfjarðavegi í Gufudal og Djúpadal í dag. Það er því ekki forsvaranlegt að láta Reykhólaleið R vera háða uppfærslu á Reykhólasveitarvegi frekar en Teigsskógsleið ÞH og Gangnaleið D2 eru háðar uppfærslu á Vestfjarðavegi að Króksfjarðarnesi, en sá vegur er ekki ósvipaður Reykhólasveitarvegi með þversnið sem er 6,5-7 m breitt á köflum og töluvert um krappar beygjur.

5.2 Umferðaröryggi

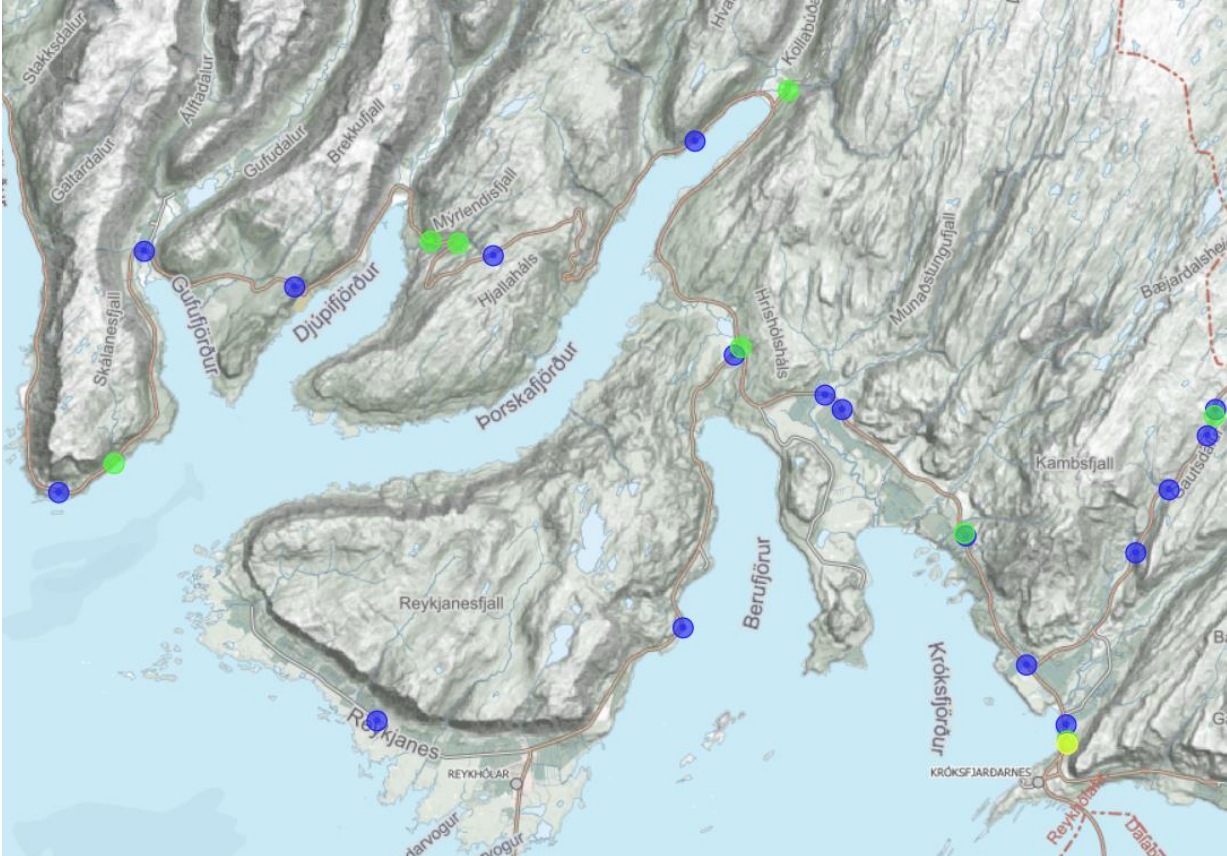
Með tilliti til umferðaröryggis þá er ekkert sem bendir til þess að Reykhólasveitarvegur í núverandi mynd sé hættulegri en nálægir vegkaflar. Á slysatíðnikorti sem finna má á heimasíðu Vegagerðarinnar mynd 5-9) má sjá upplýsingar um tíðni slysa á hverja milljón ekna km. Þar sést að slysatíðni fyrir tímabilið 2012-2016 sýnir 0-0,5 slys á hverja milljón ekna km á Reykhólasveitarvegi, 0,5-1 slys á Vestfjarðavegi um Þorskafjörð og 1-2 slys á Vestfjarðavegi á milli Reykhólasveitarvegur og Króksfjarðarness.



mynd 5-9 Slysatíðnikort af heimasíðu Vegagerðarinnar fyrir tímabilið 2012-2016.

Í horni slysatíðnikortsins má sjá hvað litirnir tákna, blár litur tákna 0-0,5 slys á hverja milljón ekna km, grænn tákna 0,5-1 slys á hverja milljón ekinna km, gulur tákna 1-2 slys á hverja milljón ekna km og rauður tákna fleiri slys en 2. Það skal tekið fram að einnig eru upplýsingar um vetrardagsumferð (VDU) á slysatíðnikortinu, sem einhverra hluta vegna tókst ekki að fjarlægja af kortinu á heimasíðu Vegagerðarinnar, þær upplýsingar skipta ekki máli fyrir umfjöllun þessa kafla.

Hægt er að fá nánari upplýsingar um slysin á slysakorti Samgöngustofu – sjá mynd 5-10.



mynd 5-10 Yfirlit yfir slys á tímabilinu 2012-2017 (Slysakort Samgöngustofu).

Á slysakortinu tákna blár litur óhöpp án meiðsla, grænn litur er slys með litlum meiðslum og gulur litur er fyrir alvarleg slys.

Þess má geta að í matsskýrslu frá 2017 var gert umferðaröryggismat á veglínunum A1, Gangnaleið D2, I, Teigsskógsleið PH og H1 þar sem leið A1 kemur best út, leið I og H1 fylgja fast í kjölfarið, svo Teigsskógsleið PH og er munurinn á milli þessara leiða talinn hverfandi (sjá töflu í viðauka). Gangnaleið D2 er með lakasta skorið sökum þess að veglínan liggur hærra og er með bratta og sniðhalla yfir viðmiðunarreglum, en leiðin er engu að síður mun öruggari en vegurinn sem er í dag.

Reykhólaleiðir R og A3 hafa ekki farið í gegnum sama umferðaröryggismat en á þeim kafla (frá Skálanesi að Hamarlandi) sem þær fylgja svipaðri leið og leið A1 í matsskýrslu frá 2017, má gera ráð fyrir að Reykhólaleiðir R og A3 skori álíka vel í umferðaröryggismati. Eftir stendur þá óvissa um umferðaröryggismat á vegkaflanum frá Reykhólum að gatnamótum Vestfjarðavegar.

Það er einnig vert að benda á að umferðaröryggismat virðist eingöngu miða við veghönnunatriði, ekki virðast listaðar upp mögulegar mótvægisáðgerðir eins og uppsetning vegriða meðfram vegum eða í miðju vega til að aðskilja akstursstefnur en slíkt getur bætti öryggi vega til muna. Þetta á sérstaklega við á landssvæðum þar sem nauðsynlegt er að fella vegagerðina sem best inn í landið til að lágmarka áhrif á umhverfið en þess má geta að í matsskýrslu frá 2017 kemur fram að við hönnun vega ber að fara eftir

ákvæðum í 61. og 69. grein náttúruverndarlaga (nr. 60/2013) um verndun ákveðinna jarðminja, vistkerfa, vistgerða og tegunda og að fella mannvirki sem best að svipmóti lands.

5.3 Vegalengdir og eknir kílómetrar

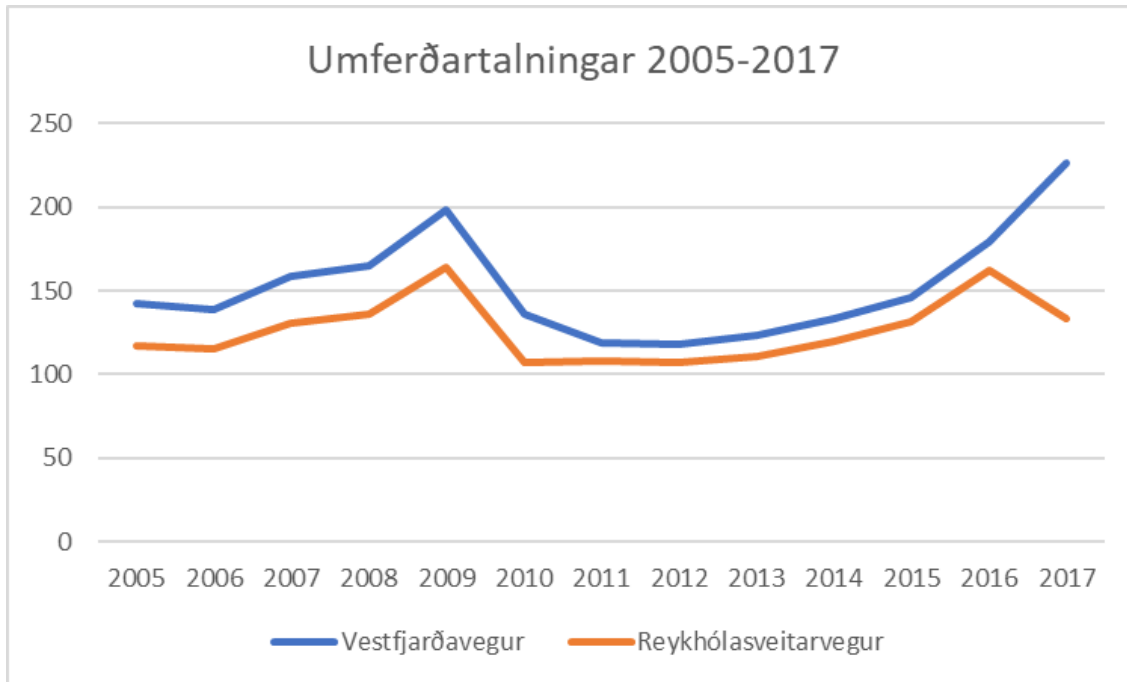
Stytting vegalengda spilar iðulega stórt hlutverk í samgöngubótum, og er í kostnaðar- og ábatagreiningum (KÁ greining) metin út frá tímakostnaði og aksturskostnaði notenda mannvirkisins (e. travel time cost). Þannig er sem dæmi gerður greinarmunur á aksturskostnaði eftir tegund (einkabíll, sendibíll, vörubíll) og hvort verið sé að keyra í frítíma eða vinnutíma (vinnutími telst dýrari en frítími). Sömuleiðis er metið það sem kallast tímavirði notenda samgöngukerfis í mismunandi ferðamátum. Ennfremur er skoðað ferðamynstur mismunandi notenda (t.d er gerður greinamunur á gegnumakstri og akstri íbúa). Þar sem ekki hefur skapast hefð hér á landi fyrir KÁ greiningum í samgönguverkefnum, vantar hins vegar sárlega íslensk einingaverð fyrir slíka útreikninga. Í nágrennalöndum okkar eru almennt gerðar kröfur um KÁ greiningar fyrir öll stærri samgönguverkefni.

Ástæðan fyrir því að notaður er ferðatímakostnaður en ekki bara akstursvegalengdir er að ferðatímakostnaðurinn tekur betur tillit til mismunandi þjófélagshópa. Þetta á sérstaklega við þar sem mismunandi sviðsmyndir bjóða upp á mismunandi ferðamynstur. Af þessu leiðir að það sem getur virst augljós besti kostur við fyrstu sýn varðandi akstursvegalengdir skorar ekki endilega best þegar ferðatímakostnaður er reiknaður.

Hérlandis hefur í gegnum tíðina verið litið nokkuð einangrað á styttingu akstursvegalengda þar sem oft á tíðum er um að ræða frekar einföld verkefni í þeim skilningi að þau hafa samskonar áhrif á mismunandi vegfarendur. Dæmi um slíkar framkvæmdir eru t.d Vestfjarðagöng þar sem opnun ganganna hefur í för með sér að gamla veginum er lokað og þar af leiðir að ferðamynstrið er eins fyrir alla sem þurfa að ferðast um svæðið eftir opnun ganganna.

Í tilfalli Vestfjarðavegar í Reykhólahreppi bjóða hinir mismunandi leiðarvalkostir hins vegar upp á mismunandi ferðamynstur eftir því hvaða þjófélagshóp/ferðatilgang verið er að skoða og á það sérstaklega við umferð til og frá Reykhólum. Ferðamynstur á svæðinu helst nefnilega nokkuð óbreytt miðað við daginn í dag fyrir Gangnaleið D2 og Teigsskógsleið ÞH en breytist hins vegar verulega fyrir Reykhólaleiðir R og A3.

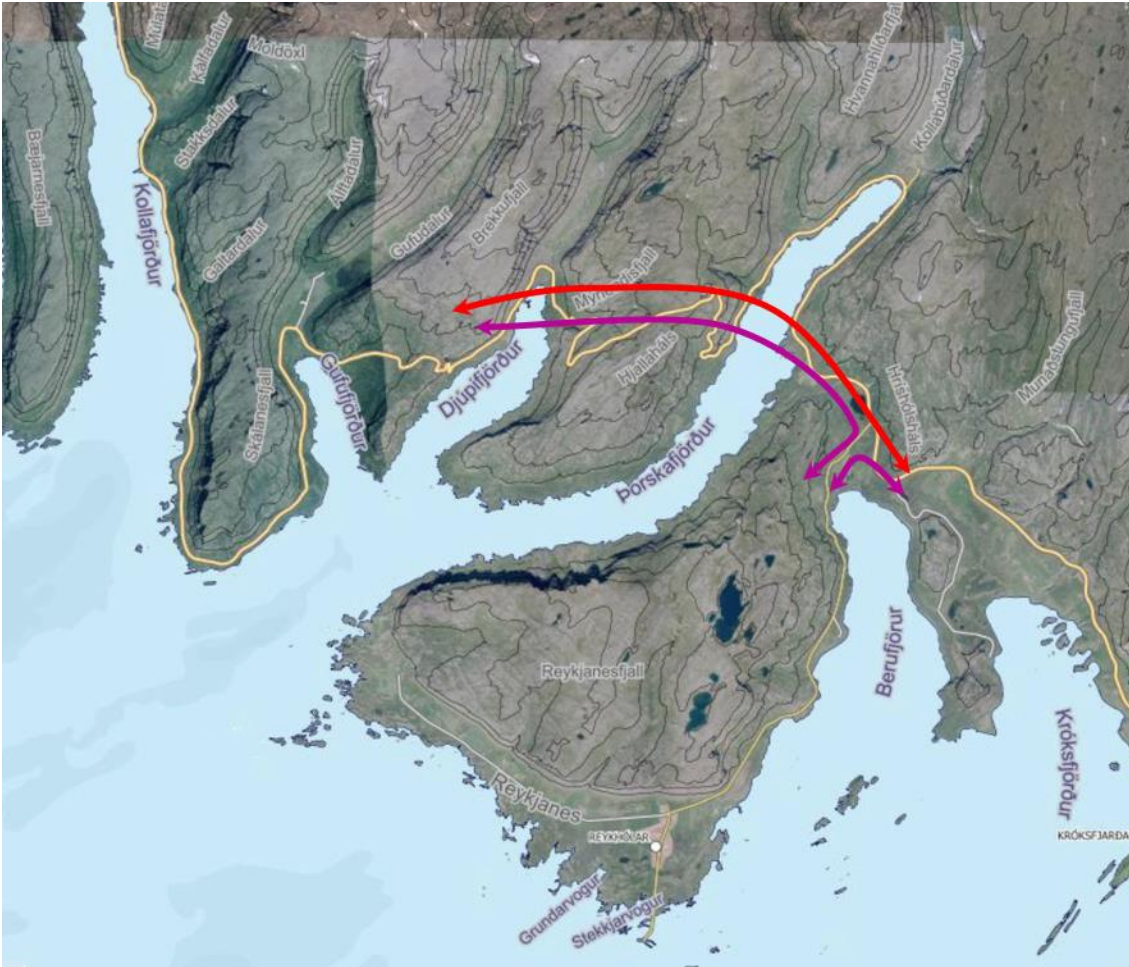
Á heimasíðu Vegagerðarinnar má finna umferðartalningar fyrir bæði Vestfjarðaveg norðan Reykhólasveitarveg (vegnr. 60.24) og fyrir Reykhólasveitarveg (vegnr. 607.01) - sjá mynd 5-11.



mynd 5-11 Umferðartalningar 2005- 2017 fyrir Vestfjarðaveg og Reykhólasveitarveg

Af umferðartalningunum sést að á síðustu árum hefur umferðin á Reykhólasveitarvegi verið á bilinu 110-130 bílar (ársdagsumferð - ÁDU) en umferðin á Vestfjarðavegi um 10-20% hærrí eða um 130-160 bílar á dag (ÁDU). Talningin árið 2017 sýnir reyndar nokkuð afbrigðilega hegðun þar sem bílum fjölga verulega á Vestfjarðavegi en fækkar verulega á Reykhólasveitarvegi og verður munurinn á milli veganna tveggja skyndilega 70% á þessu eina ári. Erfitt er að sjá hvort eitthvað sérstakt hafi orðið til þess að breyta talningunni svona mikið eða hvort um mögulega villu í talningu er að ræða. Í þessu verkefni er valið að líta framhjá talningu ársins 2017 og miðað í staðinn við meðaltöl árána 2014 til 2016 í útreikningum á eknum km þar sem fjöldi bíla á Vestfjarðavegi var um 160 en meðalfjöldi bíla á Reykhólasveitarvegi um 135

Í skýrslum Vegagerðarinnar koma engar upplýsingar fram um ferðamynstur á svæðinu en helstu ferðamynstur í Reykhólahreppi má sjá á mynd 5-12, þar sem annars vegar er um að ræða gegnumakstursumferð og hins vegar umferð til og frá Reykhólum.



mynd 5-12 Helstu ferðamynstur í Reykhólahreppi

Ljóst er að allar þær veglínur sem verið er að skoða munu stytta vegalengdir töluvert og bæta aðgengi. Það er hins vegar mismunandi eftir leiðum hversu miklar styttingarnar eru fyrir mismunandi strauma.

	2017	D2	Þ-H	R/A3
Lengd í km	45,0	25,2	23,2	27,7
Stytting miðað við 0 kost (km)		19,8	21,8	17,3
Bæting fyrir gegnumkeyrandi umferð (km)		19,8	21,8	17,3
Stytting fyrir umferð frá Reykhólum í norðurátt (km)		19,8	21,8	43,6
Stytting fyrir umferð frá Reykhólum í suðurátt		0	0	2

tafla 5-3 Vegalengdir og styttingar fyrir mismunandi umferðarstrauma

Reykhólaleið A3 er í raun 180 m lengri en Reykhólaleið R (27,88 km í stað 27,7 km), en til einföldunar er í þessu verkefni gert ráð fyrir að leiðirnar séu jafnlangar þar sem munurinn er eingöngu 0,6%.

Í töflu 5-2 má sjá samantekt á akstri m.v. meðalumferð árána 2014-2016 í Reykhólahreppi á milli Skálaness og gatnamóta Vestfjarðavegar og Reykhólasveitarvegar.

Umferð meðaltal 2014-2016 (ÁDU)	0	D2	Þ-H	R/A3
Lengd í km fyrir gegnumakstur	45,0	25,2	23,2	27,7
Vestfjarðavegur ÁDU	160	160	160	160
Eknir km gegnumakstur	7.200	4.032	3.712	4.432
Lengd í km fyrir Reykhóla í norðurátt	57	38,5	36,5	15,0
Umferð frá Reykhólum í norðurátt áætluð 20% af ÁDU	27	27	27	27
Eknir km frá Reykhólum í norðurátt	1.539	1.040	986	405
Lengd í km fyrir Reykhóla í suðurátt að gatnamótum (km)	13,3	13,3	13,3	13,3
Umferð frá Reykhólum í suðurátt áætluð 80% af ÁDU	108	108	108	108
Eknir km frá Reykhólum í suðurátt	1.436	1.436	1.436	1.436
Samtals km í kerfinu á dag	10.175	6.508	6.134	6.273

tafla 5-4 Samantekt á akstri skipt niður á umferðarstrauma m.v umferðartalningar árið 2017.

Allar leiðirnar þrjár eru með mikið færri ekna km en staðan er í dag og því ljóst að allar þrjár leiðirnar skila verulegum ábata til notenda vegakerfisins. Innbyrðis munur á milli leiðanna þriggja er lítil eða á bilinu 2-6% sem telst innan skekkjumarka. Munurinn á milli leiða veltur að stórum hluta til á því hversu hátt hlutfall bíla á Reykhólasveitavegi er á leiðinni norður. Því miður eru ekki til upplýsingar um það en hér er áætlað að 20% af umferðinni beygi í norður en 80% beygi í suður.

Í matskýrslu frá árinu 2017 eru gefin umferðarspá fram til ársins 2050, munurinn í eignum km á milli leiða þar er um 6% sem telst einnig innan skekkjumarka.

5.4 Flutningabílar

Gerð var tilraun til að skoða akstur flutningabíla sérstaklega en því miður er einnig skortur á gögnum varðandi þá. Í frumathugun um valkosti um Reykjanes²¹ kemur fram að hlutfall þungaflutninga sé um 10% á svæðinu og að vitað sé að um 7 flutningabílar á dag fari með fisk til/frá sunnanverðum Vestfjörðum. Út frá þessum upplýsingum er hér áætlað að heildarfjöldi flutningabíla séu 16 á dag, þar af séu 12 sem keyra í gegnum Reykhólahrepp án viðkomu en 4 séu almennur flutningur á vörum (matvara, póstur o.s.frv.) sem þarf að hafa viðkomu á Reykhólum áður en haldið er áfram á sunnanverða Vestfirði, sjá töflu 5-4.

Þungaflutningar	0	D2	Þ-H	R/A3
Lengd í km fyrir gegnumakstur	45,0	25,2	23,2	27,7
Flutningabílar gegnumakstur	12	12	12	12
Eknir km gegnumakstur	540	302	278	332
Lengd í km fyrir flutningabíla með viðkomu á Reykhólum	72	51,8	49,8	28,3
Flutningabílar með viðkomu á Reykhólum	4	4	4	4
Eknir km flutningabílar með viðkomu á Reykhólum	286	207,2	199,2	113,2
Samtals km í kerfinu á dag	826	510	478	446

tafla 5-5 Þungaflutningar, eknir km fyrir annars vegar gegnumakstur og hins vegar flutningabíla sem þurfa að koma við á Reykhólum með vörur.

Fyrir þungaflutninga eru;

- Reykhólaleiðir R og A3 með fæsta ekna km,

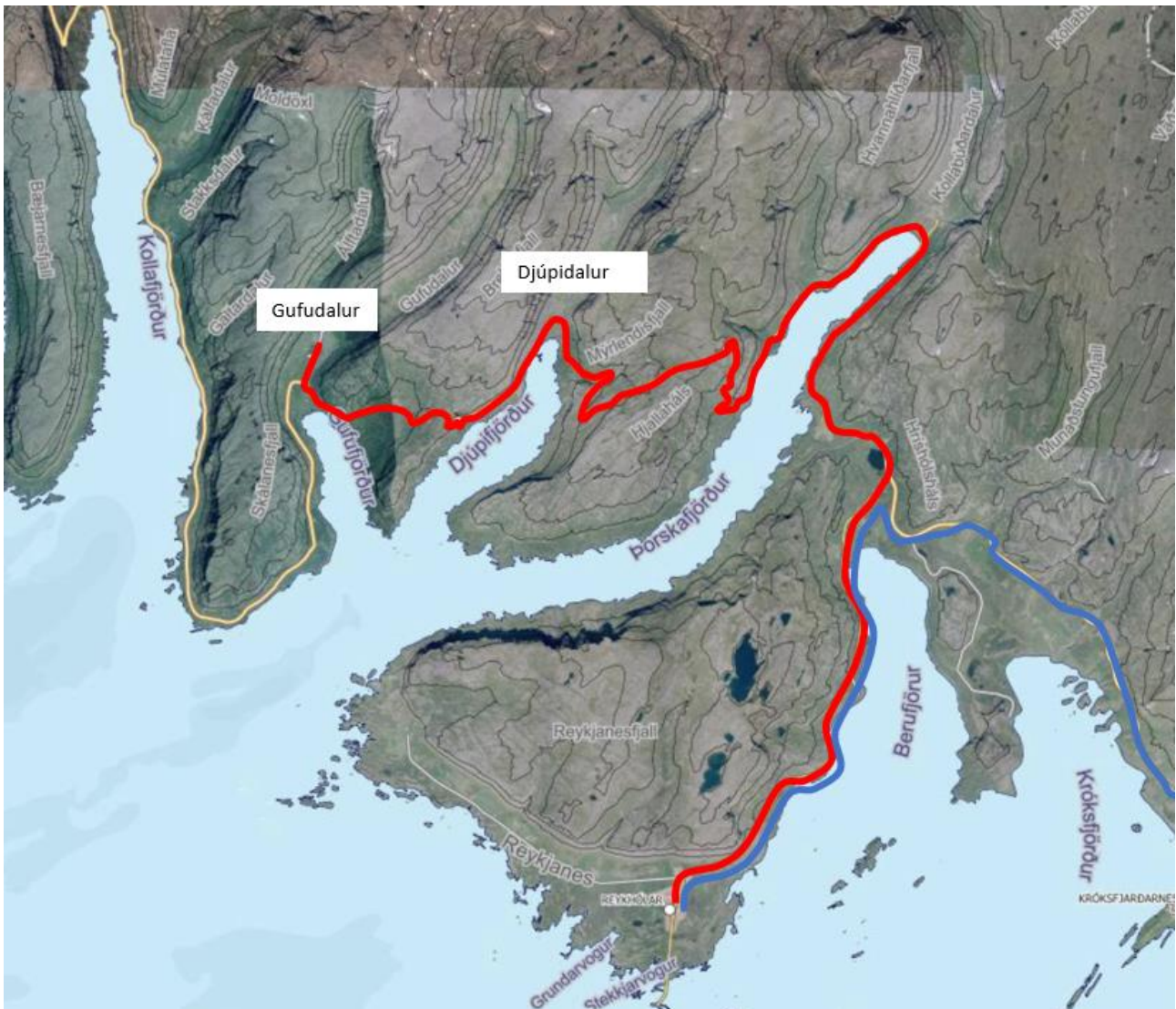
²¹ Frumathugun á valkosti um Reykjanes (leið A3). Vestfjarðavegur, Hríshóll-Skálanes, Vegagerðin 15.október 2018

- Teigsskógsleið ÞH er með 7% fleiri km og
- Gangnaleið D2 með 14% fleiri km.

Þessir útreikningar velta mikið á því hver skiptingin er á milli fjölda flutningabíla sem geta keyrt framhjá Reykhólum og fjölda flutningabíla sem þurfa að koma við á Reykhólum með vörur. Það er engu að síður ljóst að Reykhólaleiðir R og A3 veita töluvert mikið hagræði í vöruflutningum fyrir þá bíla sem þurfa bæði að koma vörum á Reykhóla og í önnur sveitarfélög á sunnanverðum Vestfjörðum í sömu ferðinni.

5.5 Skólabíll

Reykhólahreppur býður upp á skólaakstur fyrir börn sem búa í dreifbýli. Í dag er akstri þannig háttað að tveir skólabílar sjá um aksturinn, annar bíllinn ekur í suður og sækir börn inn í Gilsfjörð og mun engin breyting verða þar á með nýjum Vestfjarðavegi óháð því hvaða leið verður valin. Hinn bíllinn ekur í norðurátt og sækir börn inn í Djúpadal og Gufudal og keyrir með þau tilbaka í skólann á Reykhólum sjá mynd 5-13.



mynd 5-13 Akstur skólábíla í Reykhólahreppi, suðurátt (blár) og norðurátt (rauður).

Allar leiðirnar þrjár stytta akstur skólábílsins verulega en það er töluverður munur á milli leiða hver áhrifin eru. Fyrir skólabörnin eru:

- Reykhólaleiðir R og A3 bestar þar sem eknum km fækkar úr 108 km í dag niður í 58 km,
- Gangnaleið D2 kemur næst á eftir þar sem km fækkar niður í 76 og
- Teigsskógsleið ÞH er slökust þar km fækkar niður í 88 – sjá töflu 5-5.

	0	D2	ÞH	R/A3
Skólábörn eknir km	108	76	88	58
Breyting m.v í dag (%)	0	-30%	-19%	-46%

tafla 5-6 Skólábíll, eknir km og hlutfallsleg breyting milli leiðarvalkosta

5.6 Almenningsamgöngur

Almenningsamgöngur eru ekki í boði í dag á sunnanverðum Vestfjörðum þar sem grundvöllur hefur væntanlega ekki verið til staðar sökum vegalengda og mannfæðar. Þegar framkvæmdum við Dýrafjarðargöng og á Vestfjarðavegi verður lokið mun vegalengdin á milli Reykjavíkur og Ísafjarðar fara úr því að vera 447 km niður í u.þ.b. 400 km sem er svipað og að keyra til Akureyrar í dag (388 km). Þarna gæti því farið að opnast möguleiki á að bjóða upp á almenningsamgöngur í framtíðinni.

Lykilatriðið í hagkvæmum rekstri almenningsamgangna er að leiðir geti keyrt nokkuð beinar leiðir sem liggja framhjá byggðarkjörnum. Það er ekki gott fyrir almenningsamgöngur að þurfa að leggja krók á leið sína til að ná til byggðarkjarna. Þar sem Reykhólaleiðir R og A3 liggja framhjá Reykhólum eru þær mun betri valkostur fyrir almenningsamgöngur en Gangnaleið D2 og Teigsskógsleið ÞH.

5.7 Stofnkostnaður

Upplýsingar um stofnkostnað á mismunandi leiðum er að finna í eftirfarandi skýrslum:

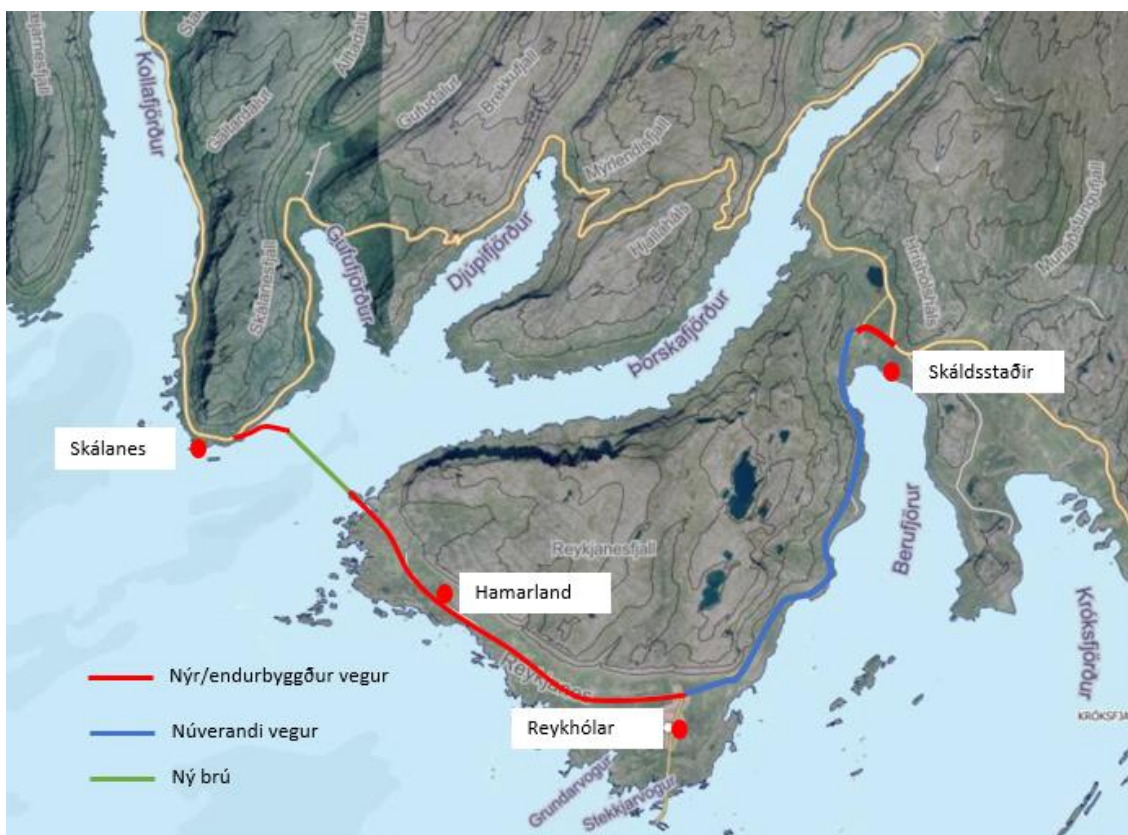
- A. Matsskýrslu Vegagerðarinnar frá því í febrúar 2017.
- B. Skýrslu Multiconsult frá því í júní 2018.
- C. Skýrslu Vegagerðarinnar um frumathugun á valkosti um Reykjanes frá því í október 2018.
- D. Skýrslu Multiconsult frá því í nóvember 2018 (athugasemdir við skýrslu C).

Einingaverð fyrir mismunandi verkþætti (vegir, brýr, göng o.s.frv.) eru þau sömu í skýrslum A og B, þar sem Multiconsult fékk upplýsingar frá Vegagerðinni um þau einingaverð sem voru notuð. Teigsskógsleið ÞH er sú sama í báðum skýrslum og kostnaðarmat nærri eins (3% frávik). Í skýrslu Multiconsult er sett upp tillaga með styttri göngum í Gangnaleið D2 en í skýrslu Vegagerðarinnar til þess að ná veghalla niður undir 7% og þar af leiðir að tillaga D2 hjá Multiconsult verður um 15% ódýrari en tillaga D2 hjá Vegagerðinni sjá töflu 5-6.

Áætlaður kostnaður (Mkr)	Vegagerðin		Multiconsult		
	D2	ÞH	D2	ÞH	R
Vegna vegagerðar og vegtenginga	2.485	3.054	2.926	3.129	2.890
Vegna brúa	1.895	3.320	1.790	3.450	4.000
Vegna jarðganga	6.474	-	4.528	-	-
Samtals	10.854	6.374	9.244	6.579	6.890

tafla 5-7 Kostnaðaráætlanir fyrir valkosti D2, ÞH og R úr annars vegar matskýrslu Vegagerðarinnar frá 2017 og skýrslu Multiconsult frá 2018

Þannig virðast Vegagerðin og Multiconsult vera nokkuð sammála um verð varðandi Gangnaleið D2 og Teigsskógsleið ÞH að teknu tilliti til styttri jarðganga og meiri vegagerðar í skýrslu Multiconsult. Multiconsult leggur síðan fram hugmynd að nýrri Reykhólaleið R sem liggur um Reykjanes



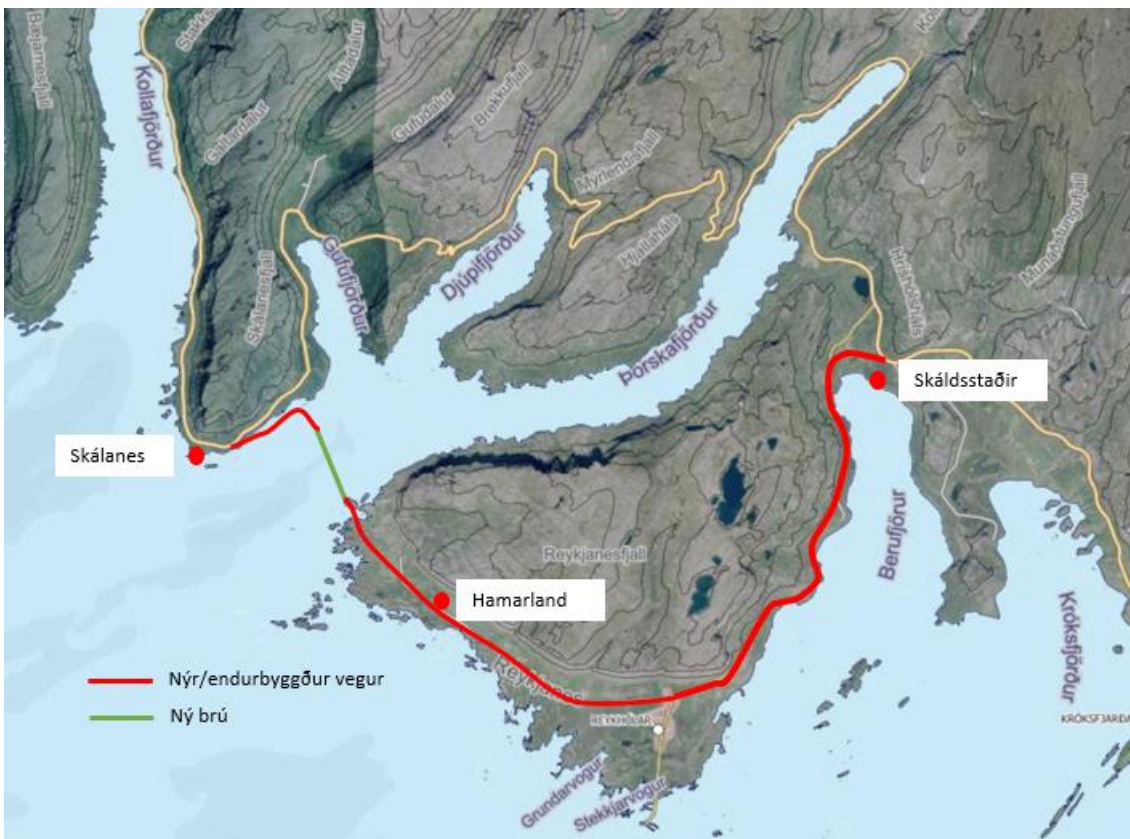
mynd 5-14 Tillaga Multiconsult að nýrri Reykhólaleið R sem færi yfir minni Þorskafjarðar og í gegnum Reykjanes framhjá Reykhólum.

Reykhólaleið R:

- fer á brú yfir mynni Þorskafjarðar,
- byggir upp nýjan veg að bænum Hamarlandi svipað og leið A1 gerði í matskýrslu Vegagerðarinnar frá 2017.
- Gerir síðan ráð fyrir að uppfæra núverandi malarveg frá Hamarlandi inn að gatnamótum við Reykhóla.
- Frá gatnamótum við Reykhóla að Hyrningsstöðum er gert ráð fyrir að nota áfram núverandi Reykhólasveitarveg.

- Frá Hyrningsstöðum að Skáldsstöðum er síðan gert ráð fyrir að byggja nýjan veg á 3,6 km kafla.
- Multiconsult leggur ennfremur fram tillögu að annarri brúartegund (stöplabru) en Vegagerðin (bitabru) þar sem Multiconsult tiltekur að stöplabryr reynist almennt betur við þær aðstæður sem eru í mynni Þorskafjarðar.

Vegagerðin var í framhaldi af skýrslu Multiconsult beðin um að skoða nánar Reykhólaleið R og skilaði Vegagerðin skýrslu C í október 2018. Í þeirri skýrslu er gagnrýnivert að Vegagerðin hækkar verðlag almennt sem gerir samanburð við þeirra eigin matskýrslu 2017 og skýrslu Multiconsult erfiða. Ekki er séð hver tilgangurinn með þeirri hækkun er á þessu stigi málsins þar sem mikilvægara verður að teljast að geta borið leiðir saman heldur en að krónutalan sé uppfærð miðað við verðlag. Auk þess velur Vegagerðin að meta ekki Reykhólaleið R eins og hún er sett fram af Multiconsult heldur gerir ráð fyrir að uppfæra allan veginn frá Reykhólum að gatnamótum Vestfjarðavegar og gerir ráð fyrir brúarstæði á aðeins öðrum stað. Þessi Reykhólaleið Vegagerðarinnar er kölluð A3 eins og áður hefur komið fram – sjá mynd 5-15.



mynd 5-15 Tillaga Vegagerðarinnar að leið A3 sem færi yfir mynna Þorskafjarðar og framhá Reykhólum.

Niðurstöður í þessari nýjustu skýrslu Vegagerðarinnar sýna því:

- Gangnaleið D2 með stofnkostnað sem er 23% hærri en í skýrslu Vegagerðarinnar frá 2017 (13,3 mia kr. í stað 10,9 mia kr.) og
- Teigsskógsleið PH með 15% hærri stofnkostnað (7,3 mia kr. í stað 6,4 mia kr.).

Það skal tekið fram að enginn munur er á leiðunum sem slíkum á milli þessara tveggja skýrslna.

Leiðin sem Vegagerðin metur síðan um Reykjanesið er nefnd A3 og metin 63% dýrari en Reykhólaleið R.

Áætlaður kostnaður (Mkr)	Vegagerðin 2017		Vegagerðin 2018			Multiconsult		
	D2	PH	D2	PH	A3	D2	PH	R
Vegna vegagerðar og vegtenginga	2.485	3.054	3000	3500	5300	2.926	3.129	2.890
Vegna brúa	1.895	3.320	2000	3800	5900	1.790	3.450	4.000
Vegna jarðganga	6.474	-	8300	-	-	4.528	-	-
Samtals	10.854	6.374	13.300	7.300	11.200	9.244	6.579	6.890

tafla 5-8 Kostnaðaráætlanir fyrir valkosti D2, PH, R og A3 matsskýrslu Vegagerðarinnar frá 2017, frumathugunarskýrslu Vegagerðarinnar frá 2018 og skýrslu Multiconsult frá 2018.

Þann 12. nóv kemur Multiconsult með svarskýrslu²² við frumathugun Vegagerðarinnar á Reykhólaleið A3. Þar er bent á að fyrst Vegagerðin telji nauðsynlegt að uppfæra Reykhólasveitarveg frá Reykhólum að Vestfjarðavegi þurfi sá kostnaður að vera inn í öllum leiðarvalkostum en ekki bara inn í Reykhólaleið R, þar sem það hlýtur alltaf að þurfa að laga veginn óháð því hvaða leið verður valin fyrir endurbýggingu Vestfjarðavegar.

Til þess að reyna að gera kostnaðarmat samanburðarhæft er verðlag í skýrslu Multiconsult hækkað um 15% sem virðist vera sú verðlagshækkun sem notuð er í skýrslu Vegagerðarinnar fyrir Reykhólaleið A3. Ennfremur er í öllum leiðarvalkostum bætt við endurbýggingu á vegi frá Reykhólum að Skáldstöðum. Samanburðinn má sjá í töflu 5-8.

Alternatives	A3	R	TH	D2
Vestfj.vegur - Skaldstadir	590	700	300	300
Skaldstadir - Reykholar	1150		1150	1150
Reykholar - Hamarland	820	760		
Hamarland - Skalanes	2740	2120		
Bjarkalundur - Thoristadir			475	475
Thoristadir - Skalanes			2575	2400
Other Roads	0	500	450	125
Total road	5300	5080	4950	4450
Bridge	5900	4600	3800	2000
Tunnel	0	0	0	8300
Total (mill. ISK)	11200	9680	8750	14750

tafla 5-9 Samanburður á stofnkostnaði leiðarvalkosta A3, R, PH og D3 eftir leiðréttingu fyrir verðlag og leiðréttingu fyrir Reykhólasveitarveg.

Samkvæmt samanburði í töflu 5-8. **Error! Reference source not found.** má sjá að Teigsskógsleið PH er ódýrust og kostar 8,8 milljarða, Reykhólaleið R kemur þar næst á eftir og kostar 9,7 milljarða, Reykhólaleið A3 er þriðja með 11,2 milljarða og Gangnaleið D2 er dýrust á 14,8 milljarða. Í töflu 5-9 eru síðan reiknuð út einingaverð fyrir hvern km vegar og hvern metra af brú fyrir leiðarvalkostina fjóra.

²² New Vestfjarðavegur in Reykhólahreppi. Comments to report from Vegagerðin. Multiconsult 5.november 2018

	A3	R	TH	D
Vegagerð milljónir kr	4.850	4.630	4.500	4.325
Brú milljónir kr	5.900	4.600	3.800	2.000
Aðrir vegir	450	450	450	125
Göng milljónir kr	-	-	-	8.300
Samtals milljónir kr	11.200	9.680	8.750	14.750
Lengd veglínu í km (án annarra vega)	28,8	28,8	23,3	25,2
Lengd brúa í m	900	800	690	358
Einingaverð milljónir/km veg	168	161	193	172
Einingaverð milljónir/m brú	6,6	5,8	5,5	5,6

tafla 5-10 Samanburður á einingaverðum vega og brúa í leiðarvalkostum A3,R og ÞH

Einingaverðið fyrir vegagerðina er hæst fyrir Teigsskógsleið ÞH sökum þess að um nýbyggingu vegar frá grunnri er að ræða á stærstum hluta leiðarinnar. Hinar leiðirnar þrjár nýta hins vegar núverandi vegi að mun meira leyti og einingaverðin því um 10-17% ódýrari.

Einingaverð fyrir brýrnar er hæst fyrir Reykhólaleið A3. Vegagerðin og Multiconsult eru að miða við mismunandi brúartegundir í útreikningum sýnum (beitabru eða stöplabru). Ágreiningur Vegagerðar og Multiconsult um mismunandi brúartegundir á Reykhólaleiðum A3 og R er ekki til eftirbreytni. Reynsla héraðs og erlendis frá hlýtur að geta gefið hugmynd um það hvaða brúartegund talin er æskilegust á þessum stað og er hér mælt til þess að aðilar setjist niður og nái sáttum um þetta atriði. Helsti verðmunurinn á Reykhólaleiðum R og A3 felst nefnilega í brúargerðinni og það skiptir verulegu máli hvort að stofnkostnaður leiðar um Reykjanes sé 9,7 mia kr. sem er eingöngu 10% hærra en kostnaður við Teigsskógsleið ÞH eða 11,2 mia kr. sem er nærri 30% hærra en Teigsskógsleið ÞH.

Það eina sem er í raun hægt að fullyrða um stofnkostnaðinn að svo stöddu er að Gangnaleið D2 virðist alltaf vera dýrust sama hvernig á það er litið, eða tæpum 70% dýrari en Teigsskógsleið ÞH. Óvissan um kostnað við Reykhólaleiðir R og A3 og ósamræmi milli Vegagerðarinnar og Multiconsult gerir það að verkum að ekki er mögulegt að ýta leiðunum út af borðinu að svo stöddu.

5.8 Rekstrarkostnaður

Þegar skoðaður er rekstrarkostnaður við leiðarvalkostina fjóra þarf að taka inn í myndina hvaða vegir falla niður um viðhaldsflokk og verður jafnvel lokað. Í dag skiptist viðhald þannig að Vegagerðin sér alfarið um viðhald á Vestfjarðavegi og Reykhólasveitarvegi. Fyrir aðra minni vegi skiptist viðhaldskostnaður jafnt á milli Vegagerðarinnar og Reykhólahrepps. Út frá samfélagslegu sjónarmiði skiptir ekki máli hvort Vegagerðin sér um viðhald eða Reykhólahreppur, kostnaðurinn við viðhaldið lendir alltaf í heild sinni á samfélaginu.

Í matskýrslu Vegagerðarinnar frá 2017 kemur fram eftirfarandi texti um rekstrarkostnað:

„Rekstrarkostnaður vegarins er háður vegalengd og vetraraðstæðum á vegi. Búast má við að rekstrarkostnaður verði mestur á leið D2, því hún er lengst og liggur áfram um Ódrjúgsháls. Talið er að greiðfærni leiðar D2 verði minni en annarra leiða því hún liggur í mestri hæð yfir sjó. Rekstrarkostnaður verður líklega lægri en hann er nú, því vegakerfið stýttist og nýr vegur verður hannaður betur gagnvart snjósöfnun en núverandi vegur (kafli 4.13.). Meðaltal rekstrarkostnaðar Bolungarvíkurganga og jarðganga

um Breiðadals- og Botnsheiði var 2,42 milljónir kr./km árið 2012. Framreiknað samkvæmt vísitölu vegagerðar 27. nóvember 2015, var kostnaðurinn 2,72 milljónir kr./km á ári. Árlegur rekstrarkostnaður vegna með ÁDU 850 og vetrarþjónustu í sama flokki og Vestfjarðavegur á kaflanum Bjarkalundur-Skálanes, hefur verið áætlaður um 500 þúsund kr./km“

Í töflu 5-9 er tekin saman lengd vegna sem þarf að viðhalda fyrir alla leiðarvalkosti (taflan er unnin upp úr skýrslu Multiconsult) og reiknaður rekstrarkostnaður miðað við 500 þús./km á veg og 2,72 milljónir kr./km af göngum á ári. Ekki er lagt sérstakt álag á Gangnaleið D2 sökum hæðar yfir sjó. Niðurstöður þar sýna að rekstrarkostnaður er minnstur á Reykhólaleiðum R og A3, Teigsskógsleið ÞH er næst og Gangnaleið D2 er dýrust. Munurinn á rekstrarkostnaði milli Reykhólaleiða R og A3 og Teigsskógsleiðar telst vera innan skekkjumarka.

	Í dag	D2	ÞH	R	A3
Núverandi Vestfjarðavegur	45	6	6	11	11
Nýr Vestfjarðavegur	0	21,5	24	28	28
Núverandi Reykhólasveitarvegur	13	13	13	0	0
Reykhólar-Hamarland	8	8	8	0	0
Hallsteinsnes-Djúpidalur	0	1	7	0	0
Skálanes - Gufudalur	0	4	6	6	6
Gufudalur - Djúpidalur	0	0	0	10	10
Laugarland - Árbær	0	0	0	0	0
Kollabúðardalur - Þórisstaðir	0	0	0	6	6
Göng	0	4,5	0	0	0
Samtals	66	58	64	61	61
Rekstrarkostnaður á ári mkr	33	39	32	31	31

tafla 5-11 Samantekt á rekstrarkostnaði við mismunandi leiðarvalkosti

5.9 Aðgengi að bráða- og heilbrigðisþjónustu

Nokkuð langt er á milli byggðarkjarna á sunnanverðum Vestfjörðum og á Vesturlandi. Vegalengdin milli Búðardals og Patreksfjarðar er um 240 km í dag og styttest niður í ca. 220 km með nýjum Vestfjarðavegi. Veglengdin milli Reykhóla og Patreksfjarðar er um 192 km í dag en styttest mismikið eftir leiðarvalkostum. Á Reykhólum er til staðar hjúkrunarfræðingur, slökkvilið með slökkvibíl og klippur, björgunarsveit og lítill sveitaflugvöllur.

Ef bílslys yrði á versta stað, u.þ.b. miðja vegu milli Patreksfjarðar og Reykhóla er um 96 km ferðalag í bæði Patreksfjörð og Reykhóla fyrir bráðaþjónustu. Teigsskógsleið ÞH myndi stytta vegalengdina á Reykhóla í bráðaþjónustu um 22 km, Gangnaleið D2 myndi stytta vegalengdina um 20 km en Reykhólaleiðir R og A3 myndi stytta vegalengdina um 44 km.

5.10 Tengsl Reykhóla við Flatey

Flatey á Breiðafirði tilheyrir Reykhólahreppi en hægt er að sigla út í Flatey annaðhvort frá Stykkishólmi eða Brjánslæk. Tenging Flateyjar við sveitarfélagið sem eyjan tilheyrir er því frekar döpur þar sem Brjánslækur tilheyrir sveitarfélaginu Vesturbyggð og Stykkishólmur er í Stykkishólmsbæ. Vegalengdin milli Reykhóla og Brjánslækjar er 137 km í dag en myndi styttest með Teigsskógsleið ÞH niður í 115 km, með Gangnaleið D2 í 117 km og með Reykhólaleiðum R og A3 niður í 93 km. Allar leiðirnar stytta vegalengdina töluvert en Reykhólaleiðir R og A3 stytta hana langmest og hafa því mesta möguleika á að styrkja tengslin á milli Reykhóla og Flateyjar.

5.11 Ferðapjónusta á Reykjanesi

Samkvæmt upplýsingum af vef Ferðamálastofu er töluvert um áhugaverða ferðamannastaði á Reykjanesi, sjá mynd 5-16 Teigsskógsleið ÞH og Gangnaleið D2 munu ekki breyta aðgengi að ferðapjónustu að Reykjanesi að ráði en Reykhólaleiðir R og A3 munu hins vegar færa staðina nær alfaraleið og þannig gera íbúum auðveldar um vik að byggja upp ferðapjónustu.



mynd 5-16 Áhugaverðir ferðamannastaðir á Reykjanesi skv. vef ferðamálastofu

5.12 Ferðapjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum

Ferðapjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum mun njóta góðs af öllum leiðarvalkostum þar sem vegalengdir styttest verulega í öllum tilfellum, um 22 km fyrir leið ÞH, 20 km fyrir leið D2 og 17 km fyrir leið R. Ekki er talinn verða mælanlegur munur á áhrifum á ferðapjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum milli leiðarvalkosta því munur á heildarvegalengdinni milli Reykjavíkur og sunnanverðra Vestfjarðar telst innan skekkjumarka (1-2%) á milli leiðarvalkostanna. Helstu áhrifin felast í mun betri og öruggari vegkafla en er á svæðinu í dag og á það við um alla leiðarvalkosti.

5.13 Lengd á formlegu leyfisveitingaferli

Málsmeðferð skv. skipulagslögum og lögum um umhverfismat áætlana

Fyrsta skrefið til að ljúka málsmeðferð vegna leyfisveitinga er að ljúka við breytingu á aðalskipulagi sem hófst með gerð lýsingar haustið 2017. Tímalengd þeirrar breytingar er óháð því hvaða veglína verður valin á endanum. Gerð þessarar valkostaskýrslu er fyrsta skrefið í þessari vinnu skv. ábendingum Skipulagsstofnunar þar um. Valkostaskýrslan nýtist einnig sem grunnur að umhverfismati áætlana fyrir aðalskipulagsbreytinguna, þar sem eftirfarandi kostir hafa verið bornir saman m.t.t. áhrifa þeirra á náttúru og samfélag, þar með þorpið á Reykhólum og nærsamfélagið:

- Gangnaleið D2,
- Teigsskógsleið ÞH,
- Reykhólaleið R,
- Reykhólaleið A3.

Þegar valkostaskýrslan hefur verið kynnt íbúum Reykhólahrepps og umsagnaraðilum, og sveitarstjórn hefur tekið afstöðu til þess hvaða valkost hún hyggst setja í aðalskipulagið, þá er hægt að ljúka aðalskipulagsbreytingunni. Samhliða aðalskipulagsbreytingu þarf sveitarstjórn að taka afstöðu til þess hvort hún telur þurfa að gera deiliskipulag fyrir einhverja tiltekna staði, en málsmeðferð deiliskipulagstillagna ætti að geta farið fram samhliða aðalskipulagsferlinu. Ítarlegri ákvæði í aðalskipulagi um viðkomandi framkvæmdaþætti, gæti þó gert það að verkum að ekki væri þörf fyrir deiliskipulag. Þetta varðar helst brýr, áningarstaði og efnistökuastaði. Skipulagsstofnun gerir ráð fyrir því að ferlið frá því að valkostaskýrsla þessi liggur fyrir, taki um 26 vikur.

Málsmeðferð skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda

Fyrir liggur matsskýrsla og álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum fyrir leiðir A1, H1, I, D2 og ÞH (sjá mynd 4-2). Gangaleið D2 skv. Multiconsult væri tilkynningarskyld skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum. Varðandi Reykhólaleiðir R og A3, þá er álitamál hvort þær eru tilkynningarskyldar (skv. 6. gr.) eða háðar umhverfismati (skv. 8.-11. gr.). Spurningar í þessu sambandi eru:

- Hversu mikið þær víkja frá leiðum A1 og I, sem þegar hafa undirgengist umhverfismat, á kaflanum frá Skálanesi, yfir Þorskafjörð og að Hamarlandi.
- Hversu mikil nýlagning og endurbygging vega er utan þeirra leiða sem þegar liggur fyrir álit Skipulagsstofnunar um.
- Hversu mikla efnistöku þarf sem ekki hefur verið fjallað um í mati á umhverfisáhrifum.

Þau viðmið sem ráða því hvort framkvæmdir við Reykhólaleiðir R og A3 teljast matsskyldar en ekki tilkynningarskyldar eru eftirfarandi (eitt eða fleiri þurfa að vera yfirstigin):

- Vegir í nýrri veglegu séu 10 km eða lengri.
- Enduruppbygging eldri vega sé samanlagt 10 km eða lengri.
- Efnistaka sem ekki hefur verið fjallað um í fyrri matsskýrslu sé 150.000 m³ eða meiri eða raski 50.000 m² svæði eða stærra.

Ljóst er að Reykhólaleið A3 myndi kalla á mat á umhverfisáhrifum framkvæmda, þar sem enduruppbygging vega er lengri en 10 km og efnistaka virðist einnig vera yfir framangreindum mörkum.

Óljósara er með Reykhólaleið R hvort þörf er á mati á umhverfisáhrifum framkvæmda. Ekki er loku fyrir það skotið að Reykhólaleið R sé tilkynningarskyld, fremur en matsskyld, en skoða þarf nánar lengd á enduruppbyggingu vegar og hvort efnistaka færi yfir framangreind stærðarmörk. Vert er að benda á í þessu sambandi að verði Reykhólaleið R fyrir valinu þá telur hreppurinn rétt að bíða með nýbyggingu vegar á milli Hyrningsstaða og Skáldstaða, þar sem ekki sé brýn nauðsyn fyrir þeirri breytingu úr því sem komið er.

Ef framkvæmd er tilkynningarskyld þá er málsmeðferð eftirfarandi skv. 6. gr.: Framkvæmdaraðili tilkynnir framkvæmdina til Skipulagsstofnunar, sem leitar umsagna leyfisveitenda og annarra opinberra aðila um erindið og tekur síðan ákvörðun um hvort framkvæmdin skuli háð umhverfismati. Ákvörðun Skipulagsstofnunar á að liggja fyrir innan fjögurra vikna frá því að erindi framkvæmdaraðila barst. Slík málsmeðferð getur tekið lengri tíma, en Skipulagsstofnun gengur út frá því að allir lögbundnir frestir standi, enda sjái stjórnvöld til þess að unnt verði að setja þetta mál á öllum stigum í sérstakan forgang.

Fyrir matsskylda framkvæmd þá er málsmeðferð skv. 8. – 11. gr. Skipulagsstofnun bendir á að mögulega tryggi það skilvirkari málsmeðferð að fara með Reykhólaleið R strax í gegnum mat á umhverfisáhrifum, enda gæti niðurstaða tilkynningar skv. 6. gr. orðið sú að leiðin skyldi háð umhverfismati. Samkvæmt Skipulagsstofnun þá gæti álit Skipulagsstofnunar legið fyrir seinnihluta árs 2019, ef gengið er út frá því að fyrsta skrefið við matið, þ.e. málsmeðferð vegna matsáætlunar fari fram í janúar-mars 2019 og að sumarið verði nýtt til rannsókna ef þörf verður talin á.

Í kjölfarið af ofangreindri málsmeðferð skv. lögum, yrði gefið út framkvæmdaleyfi.

5.14 Líkur á kærum sem geta dregist á langinn

Lengd á formlegu ferli fram að framkvæmdaleyfi er eitt en líkur á að framkvæmdir verði kærðar til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála eru síðan annað. Möguleikar eru til staðar á því að allar leiðirnar (PH, D2, R og A3) verði kærðar. Þeir aðilar sem geta kært eru annars vegar landeigendur og hins vegar umhverfissamtök. Grundvöllur fyrir ákæru þarf að vera góður

Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála hefur almennt þrjá mánuði til að kveða upp úrskurð en í sérstaklega viðamiklum málum hefur hún sex mánuði. Sökum anna hefur meðalafgreiðslutími þó í reynd verið töluvert lengri síðustu ár eða á milli 12 og 18 mánuðir.

Ef það kemur í ljós að Reykhólaleið R er eingöngu tilkynningarskyld þá eru sérlög fyrir það og þá tekur Skipulagsstofnun matsskylduákvörðun innan fjögurra vikna frá því að fullnægjandi gögn berast. Ef ákvörðun Skipulagsstofnunar er sú að leið R þurfi ekki að fara í umhverfismat framkvæmda þá er einnig hægt að kæra það. Það eru þó eingöngu landeigendur sem geta kært en ekki umhverfissamtök.

Ef niðurstaða Skipulagsstofnunar er sú að leið R sé matskyld þá er einnig hægt að kæra það (landeigendur og umhverfissamtök). Í ljósi þess að niðurstöður leiðar R eru mun betri umhverfislega séð en leið PH má þó telja ólíklegt að umhverfissamtök kæri þá leið. Landeigendur geta hins vegar kært ákvörðunina um hvort leiðin fer í mat eða ekki.

Það er því erfitt er að segja til um hvernig formlegt ferli mismunandi leiðarvalkosta á eftir að þróast en ljóst er að sú leið sem er líklegust til að komast hraðast í gegnum ferlið er sú leið sem best sátt er um innan Reykhólahrepps og utan.

6 Matsþættir umhverfismats

Framkvæmdir við Vestfjarðaveg í Reykhólahreppi eru háðar mati á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Mati á umhverfisáhrifum framkvæmda er ætlað að :

- Tryggja að fyrir liggja mat á umhverfisáhrifum einstakra framkvæmda áður en teknar eru endanlegar ákvarðanir um leyfisveitingar.
- Stuðla að samvinnu hagsmunaaðila og aukinni þátttöku almennings í ákvörðunum um framkvæmdir sem hafa áhrif á umhverfið.
- Bregðast við fyrirsjáanlegum neikvæðum afleiðingum með mótvægisáðgerðum og við hönnun framkvæmdar.

Ef niðurstaðan er að veita leyfi til framkvæmdarinnar skal nýta niðurstöður umhverfismatsins við endanlega útfærslu framkvæmdarinnar þannig að dregið verði eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum hennar á umhverfið.

Í gegnum tíðina hafa komið fram margar útfærslur á flokkun og skilgreiningu þeirra umhverfisþátta sem miðað er við þegar umhverfisáhrif framkvæmda og umhverfismat áætlana eru metin og til eru ýmsir gátlistar sem hægt er að hafa til viðmiðunar. Skipulagsstofnun hefur gefið út leiðbeiningar um flokkun²³ sem inniheldur átta umhverfisþætti:

1. Andrúmsloft og veðurfar
2. Vatn og sjór
3. Land/sjávarbotn
4. Vistkerfi
5. Heilsa og öryggi
6. Hagrænir og félagslegir þættir
7. Náttúru- og menningarminjar
8. Landslag

Hver umhverfisþáttur inniheldur síðan enn fleiri undirflokkar, sem lesa má nánar um í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar. Við mat á umhverfisáhrifum áætlana eru annars vegar metin áhrif og hins vegar vægi áhrifa. Í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar er gengið út frá því að lykilhugtök við umfjöllun um einkenni umhverfisáhrifa framkvæmda og áætlana séu eftirfarandi:

- Bein og óbein áhrif
- Jákvæð og neikvæð áhrif
- Varanleg og tímabundin áhrif
- Afturkræf og óafturkræf áhrif
- Samvirk og sammögnuð áhrif

²³ Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Skipulagsstofnun desember 2005.

Þegar búið er að meta áhrifin þarf að meta vægi áhrifanna t.d verulega jákvæð, talsvert jákvæð, óveruleg, talsvert neikvæð og verulega neikvæð. Fyrir nánari útskýringar á lykilhugtökum er vísað til leiðbeininganna²⁴.

Þannig gæti umhverfisþáttur t.d verið metinn með bein neikvæð, varanleg og óafturkræf áhrif en vægi þessara áhrifa hins vegar verið óveruleg.

Þó svo að það liggi fyrir tiltölulega skýr viðmið fyrir áhrifamat og vægismat hjá stjórnvöldum er ekki komist hjá því að vægi áhrifa verður ávallt matskennd.

Mikil vinna felst í því að safna gögnum og greiningum fyrir umhverfismat framkvæmda og hafa vegaframkvæmdir við Vestfjarðaveg í Reykhólahreppi tvisvar sinnum (2005 og 2017) farið í gegnum umhverfismat framkvæmda sbr. úttekt í kafla 4. Ekki verður fjallað hér nánar um fyrra matið en helstu niðurstöður umhverfismats frá 2017 á veglinum A1,D2,H1,I og Þ-H eru teknar saman í töflu 6-1.

Umhverfisþættir	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
1 Landnotkun og mannvirki	◆◆◆	○	◆	◆◆	◆
2 Útivist og ferðamennska	△△	△	△	△△	△
3 Heilsa og hljóðvist	◆◆	○	○	◆◆	○
4 Fornleifar - menningarminjar	◆◆	◆	◆◆◆	◆◆	◆◆
5 Gróðurfar	◆◆	◆	◆	◆◆	◆◆
6 Fuglalíf	◆◆	◆	○	◆◆	○
7 Lífríki straumvatna	○	○	○	○	○
8 Sjávarföll og vatnsgæði	○	○	○	◆	○
9 Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi	◆◆	◆	◆	◆	◆
10 Jarðfræði	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆
11 Landslag	◆◆	◆◆	◆	◆◆◆	◆◆◆
12 Sjónræn áhrif frá frístunda- og bújörðum	◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆
13 Verndarsvæði	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆

△△: Veruleg jákvæð áhrif
 △: Talsvert jákvæð áhrif
 ○: Óveruleg áhrif
 ◆: Nokkuð neikvæð áhrif
 ◆◆: Talsvert neikvæð áhrif
 ◆◆◆: Veruleg neikvæð áhrif
 ●: Óvissa

tafla 6-1 Helstu niðurstöður matsskýrslu frá 2017 um áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á Vestfjarðavegi, Bjarkalundur-Skálanes og einstaka umhverfisþætti (1 – s.XIX).

Niðurstöður matsskýrslu Vegagerðarinnar frá 2017 eru þær að Gangnaleið D2 og leið H1 hafa minni neikvæð áhrif á umhverfið en aðrar leiðir og leiðir A1 og I mest neikvæð áhrif²⁵. Af því má þá væntanlega ráða að Teigsskógsleið ÞH liggi mitt á milli. Vegagerðin byggir mat sit á viðmiðum Skipulagsstofnunar þrátt fyrir að niðurstöður séu settar fram í þrettán umhverfisþáttum sem eru töluvert fleiri þættir en þeir átta þættir sem leiðbeiningar Skipulagsstofnunar stilla upp. Þegar undirflokkar í mati Vegagerðarinnar eru

²⁴ Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Skipulagsstofnun desember 2005.

²⁵ Mat á umhverfisáhrifum, matsskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálanes í Reykhólahreppi. Vegagerðin, febrúar 2017.

skoðaðir nánar og bornir saman við viðmið Skipulagsstofnunar sést að þeir passa ágætlega við þætti Skipulagsstofnunar nema að Vegagerðin metur ekki hagræna og félagslega þætti.

Vegagerðin bar val á umhverfisþáttum upp við Reykhólahrepp sem kemur með eftirfarandi svar 28.nóvember 2016:

„Reykhólahreppur gerir ekki athugasemd við val umhverfisþátta sbr. umsögn Reykhólahrepps um tillögu að matsáætlun (dags. 13.10 2016). Þó hefði Reykhólahreppur talið æskilegt að fjallað hefði verið um samfélag sem einn af þeim umhverfisþáttum sem framkvæmdin hefur áhrif á sbr. upptalningu í kafla 5.3 í frummatsskýrslu.“

Svar Vegagerðarinnar er eftirfarandi:

„Matsáætlun og frummatsskýrsla voru unnin í samráði við Skipulagsstofnun. Þótt samfélag sé ekki talið til þeirra þátta umhverfisins sem geta orðið fyrir umtalsverðum áhrifum, eru áhrif á samfélag forsenda þess að fyrirhugað er að ráðast í viðkomandi vegagerð. Fjallað er um samfélag í kafla 3.7.“

Í kafla 3.7 í ²⁶er fjallað um samfélag, þar sem kemur fram að framkvæmdin mun hafa verulega jákvæð samfélagsleg áhrif, óháð leiðarvali. Niðurstöður eru teknar saman í töflu 6-2, þar sem kemur fram að áhrif á þéttbýlið á Reykhólum eru verulega jákvæð fyrir leiðir A1 og I en talsvert jákvæð fyrir leiðir D2, H1 og ÞH.

Tafla 3.7.1. Samanburður á áhrifum Vestfjarðavegar á samfélag (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Íbúar á sunnanverðum Vestfjörðum	△△	△△	△△	△△	△△
Þéttbýlið á Reykhólum	△△	△	△	△△	△
Fyrtæki á Vestfjörðum	△△	△△	△△	△△	△△
Opinber þjónusta	△△	△△	△△	△△	△△
Atvinna á framkvæmdatíma	△△	△△	△△	△△	△△

△△: Veruleg jákvæð áhrif
 △: Talsvert jákvæð áhrif
 ○: Óveruleg áhrif
 ◆: Nokkuð neikvæð áhrif
 ◆◆: Talsvert neikvæð áhrif
 ◆◆◆: Veruleg neikvæð áhrif
 ●: Óvissa

tafla 6-2 Samanburður á áhrifum Vestfjarðavegar á samfélag skv. matsskýrslu frá 2017

Þessi greining á samfélagslegum áhrifum er hins vegar ekki tekin með í samantektarkafli matsskýrslunnar frá 2017. Æskilegt hefði verið að matsskýrslan hefði innihaldið nánari greiningu á óbeinum hagrænum og félagslegum þáttum þar sem töluverður munur er á hver áhrif mismunandi leiðarvalkosta verður staðbundið á Reykhólahrepp.

Í þessu verkefni var farið í gegnum alla þætti umhverfismatsskýrslu frá 2017 fyrir Gangnaleið D2 og Teigsskógsleið ÞH og þeir settir fram með litakóða til að gera almenningi auðveldara að átta sig á áhrifunum. Matskvarðinn í þessu verkefni samanborið við matskvarða umhverfismatsskýrslu má sjá í töflu 6-3. Matstigin eru nær eins nema að því leyttinu til að matstignum „nokkuð neikvæð áhrif“ og „talsvert neikvæð áhrif“ úr matsskýrslu er slegið saman í einn gulan flokk með heitinu „talsvert neikvæð áhrif“.

²⁶ Mat á umhverfisáhrifum, matsskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Vegagerðin, febrúar 2017.

Reykholaleiðir R og A3 hafa ekki farið í gegnum umhverfismat framkvæmda en hluti þeirra þ.e. vegkaflinn frá Skálanesi að Hamarlandi fer um svipaðar slóðir og leið A1 sem farið hefur í gegnum umhverfismat. Í þessu verkefni voru því Reykhólaleiðir R og A3 metnar út frá þeim gögnum sem eru til staðar og bornar saman við Teigsskógsleið PH og Gangnaleið D2. Yfirlitið sem kemur hér á eftir er unnið á grunni umhverfismats áætlana.

Matskvarði valkostagreiningar 2018		Matskvarði umhverfismatsskýrslu 2017	
Verulega jákvæð áhrif	Verulega jákvæð áhrif	Verulega jákvæð áhrif	△△
Talsverð jákvæð áhrif	Talsverð jákvæð áhrif	Talsverð jákvæð áhrif	△
Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	○
Talsvert neikvæð áhrif	Nokkuð neikvæð áhrif	Nokkuð neikvæð áhrif	◆
	Talsvert neikvæð áhrif	Talsvert neikvæð áhrif	◆◆
Veruleg neikvæð áhrif	Veruleg neikvæð áhrif	Veruleg neikvæð áhrif	◆◆◆

tafla 6-3 Samanburður á matskvarða valkostagreiningar 2018 og matskvarða umhverfismatsskýrslu 2017

Í töflum 6-4 og 6-5 má sjá samantekt á niðurstöðum. Í töflum 6-4 til 6-6 er unnið samkvæmt aðferðarfræði umhverfismats áætlana og byggir það að miklu leyti á niðurstöðum úr umhverfismati framkvæmda sem unnið var árið 2017. Í köflum 6.1 til 6.12 má sjá nánari umfjöllun um hvern matsþátt fyrir sig.

Niðurstöður fyrir matsþætti umhverfismats sýna á heildina litið bestar niðurstöður fyrir Reykhólaleiðir R og A3, Gangnaleið D2 kemur þar á eftir og Teigsskógsleið PH er síst.

Leiðarvalkostir		Teigsskógsleið - PH (niðurstöður úr matsskýrslu 2017)	Gangnaleið - D2 (niðurstöður úr matsskýrslu 2017)	Reykhólaeið R (ekki formlegt umhverfismat, viðmið út frá gögnum sem eru til staðar)	Reykhólaeið A3 (ekki formlegt umhverfismat, viðmið út frá gögnum sem eru til staðar)
Landnotkun og Mannvirki (kafli 6.1)	Landbúnaður	Bein, óafturkræf áhrif á Bjarkalund, Kinnarstaði, Þórisstaði, Gröf, Teigsskóg, Hallsteinsnes, Grónes og Skálanes. Vægi talsvert neikvætt	Bein, óafturkræf áhrif á Bjarkalund, Kinnarstaði, Þórisstaði Gröf, Barm, Miðhús, Djúpadal, Brekku, Grónes, Hofstaði og Skálanes. Vægi talsvert neikvætt	Bein, óafturkræf áhrif á Stað, Árbæ, Hamarland, Skálanes. Vægi talsvert neikvætt	Bein, óafturkræf áhrif á Stað, Árbæ, Hamarland, Skálanes. Vægi talsvert neikvætt
	Búsetuskilyrði (eingöngu bújarðir)	Bein jákvæð óafturkræf áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð óafturkræf áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Fríðsæld við íbúðarhús	Bein jákvæð óafturkræf áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð óafturkræf áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein neikvæð áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein neikvæð áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Þangskurður	Bein, neikvæð, óafturkræf áhrif. Vægi talsvert neikvætt v. þverunarfjarðar	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein, neikvæð, óafturkræf áhrif. Vægi talsvert neikvætt lægri brúar en í R
	Skelrækt og skelveiðar	Bein, neikvæð, óafturkræf áhrif, talsvert neikvætt vægi	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Æðarvarp	Bein, neikvæð en afturkræf áhrif v. Gróness (fuglinn flytur sig). Vægi óverulegt	Óveruleg áhrif	Bein, neikvæð en afturkræf áhrif v. Staðs (fuglinn flytur sig). Vægi óverulegt	Bein, neikvæð en afturkræf áhrif v. Staðs (fuglinn flytur sig). Vægi óverulegt
	Aðgengi að fristundahúsum	Betra aðgengi en í dag, talsvert jákvætt vægi	Betra aðgengi enn í dag, talsvert jákvætt vægi	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Fríðsæld við Fristundahús	Bein neikvæð áhrif þar sem vegur liggur framhjá fristundahúsum, talsvert neikvætt vægi.	Bein jákvæð áhrif þar sem vegur liggur fjær húsum en í dag, talsvert jákvætt vægi	Bein jákvæð áhrif þar sem vegur liggur fjær húsum en í dag, talsvert jákvætt vægi	Bein jákvæð áhrif þar sem vegur liggur fjær húsum en í dag, talsvert jákvætt vægi
	Mannvirki	Óveruleg áhrif þar sem passað er upp á árekstra á framkæmdatíma	Óveruleg áhrif þar sem passað er upp á árekstra á framkæmdatíma	Óveruleg áhrif þar sem passað er upp á árekstra á framkæmdatíma	Óveruleg áhrif þar sem passað er upp á árekstra á framkæmdatíma
Útivist og ferðamennska (kafli 6.2)	Gisting og veitingaþjónusta	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
	Önnur þjónusta	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
	Útivist	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif vegna betri samgangna. Vægi talsvert jákvætt
	Hátíðir og aðrir viðburðir	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
Heilsa og hljóðvist (kafli 6.3)	Mengun á framkvæmdatíma	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi óverulegt
	Loftmengun á rekstrartíma	Bein jákvæð varanleg áhrif (malbik og minn svifryk). Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð varanleg áhrif (malbik og minn svifryk). Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð varanleg áhrif (malbik og minn svifryk). Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð varanleg áhrif (malbik og minn svifryk). Vægi talsvert jákvætt
	Hljóðmengun á rekstrartíma	Bein, neikvæð, varanleg áhrif (meiri umferð). Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif (meiri umferð). Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif (meiri umferð). Vægi talsvert neikvætt (nær bæjum)	Bein, neikvæð, varanleg áhrif (meiri umferð). Vægi talsvert neikvætt (nær bæjum)
Fornleifar (kafli 6.4)	Fornleifar	Bein, neikvæð áhrif (þarf leyfi frá minjastofnun eða fornlifauppgróft). Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð áhrif (þarf leyfi frá minjastofnun). Vægi talsvert neikvætt	Óveruleg áhrif	Bein, neikvæð áhrif vegna minja í fjöru og við Skáldaða. Vægi talsvert neikvætt
Gróður (kafli 6.5)	Birkigróður	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt. Þverar Teigsskóg	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt (fer að hluta í gegnum Teigsskóg)	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt (Eingöngu Melanes)	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt (Eingöngu Melanes)
	Vottlendi	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt
	Sjávarfítjar	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
Fuglalíf (kafli 6.6)	Umferðarfuglar og vorfuglar	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Varpfuglar	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Tegundir á valista	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Haförn	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif
	Fuglar síðsumars	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif

tafla 6-4 Samanburður á matsþáttum úr matsskýrslu 2017 fyrir leiðarvalkosti PH og D2. Leiðum R og A3 er síðan stillt upp miðað við sömu forsendur og byggir á þeim gögnum sem til eru.

Leiðarvalkostir		Teigsskógsleið - PH (niðurstöður úr matsskýrslu 2017)	Gangnaleið - D2 (niðurstöður úr matsskýrslu 2017)	Reykholaleið R (ekki formlegt umhverfismat, viðmið út frá gögnum sem eru til staðar)	Reykholaleið A3 (ekki formlegt umhverfismat, viðmið út frá gögnum sem eru til staðar)
Lífriki straumvatna (kafli 6.7)	Á framkvæmdatíma	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, tímabundin áhrif. Vægi talsvert neikvætt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Að loknum framkvæmdatíma	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
Sjávarföll og vatnsgæði (kafli 6.8)	Vatnsskipti að loknum framkvæmdum	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Selta	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Útskólun	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Súrefni	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
Lífriki í fjörum, leirum og á grunnsævi (kafli 6.9)	Lífriki í fjörum og leirum	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Marhálmur	Óvissa	Óvissa	Óvissa	Óvissa
	Sjávarbotn	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt
	Lífriki í sjó	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	óveruleg áhrif	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
Jarðfræði (kafli 6.10)	Leirur	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Strandhjallar	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Klappir	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt
	Berghlaup	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Vatna- og árset	óveruleg áhrif	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Setlagasyrpur	óveruleg áhrif	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi óverulegt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Skeljalög	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Jarðhiti	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
Landslag og ásynð lands (kafli 6.11)	Áhrif leiða á landslag	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
	Áhrif nýs Reykhólasveitavegar	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Áhrif á landslagshelidir	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif
	Sjónræn áhrif frá frístunda og bújörðum	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi talsvert neikvætt
Verndarsvæði (kafli 6.12)	Lög um náttúruvernd	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt
	Lög um vernd Breiðafjarðar	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt
	Náttúrumínjaskrá	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	Bein, neikvæð, varanleg áhrif. Vægi verulega neikvætt	óveruleg áhrif	óveruleg áhrif

tafla 6-5 Samanburður á matsþáttum úr matsskýrslu 2017 fyrir leiðarvalkosti PH og D2. Leiðum R og A3 er síðan stillt upp miðað við sömu forsendur og byggir á þeim gögnum sem til eru.

6.1 Landnotkun og mannvirki

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokkna í matsþættinum landnotkun og mannvirki samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 2. Samanburður á áhrifum leiða á landnotkun og mannvirki (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Beitiland	◆	◆	◆	◆	◆
Túnrækt	◆	○	○	◆	○
Búsetuskilyrði	◆◆	△	△	◆	△
Friðsæld við íbúðarhús framkvæmdalok	◆△	△	△	◆△	△
Þangskurður	○	○	◆	◆	◆
Skelrækt og skelveiðar	◆◆◆	○	◆	◆	◆
Æðarrækt	◆◆◆	○	◆	◆◆◆	◆
Aðgengi að frístundahúsum	◆◆	△	△	△	△
Friðsæld við frístundahús framkvæmdalok	◆	△	◆	◆	◆
Raflínur	○	○	○	○	○
Símastrengir	○	○	○	○	○
Vatnslagnir	●	●	●	●	●

tafla 6-6 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á landnotkun og mannvirki, umhverfismatsskýrsla 2017.

Fyrir leiðarvalkosti R og A3 eru flokkarnir í þessu verkefni metnir samkvæmt neðangreindum viðmiðum:

- Beitiland og túnrækt er í einum flokk nefnd landbúnaður og þar sem framkvæmdir hafa bein, neikvæð og óafturkræf áhrif á bújarðirnar Stað, Árbæ, Hamarland og Skálanes eru vægi áhrifanna metin sem talsvert neikvæð
- Búsetuskilyrði virðast hér eingöngu metin fyrir bújarðir. Leiðir R/A3 ættu að hafa bein jákvæð áhrif á búsetuskilyrði á Skálanesi og í Gufudal vegna mun betri tenginga við Reykhóla. Áhrif á Djúpadal gætu hins vegar orðið neikvæð þar sem íbúar þar þyrftu ennþá að ferðast um Ódrjúgsháls. Heildarbreyting á búsetuskilyrðum er sökum þessa talin vera óveruleg.
- Áhrif á friðsæld við íbúðarhús í lok framkvæmda eru talin neikvæð og varanleg þar sem meiri umferð færi framhjá íbúðarhúsum á kaflanum frá Stað að gatnamótum Reykhóla. Vægi talið talsvert neikvætt
- Leið R er ekki talin hafa áhrif á þangskurð þar sem tillaga Multiconsult gerir ráð fyrir hárrí stöplabru sem gerir þangskurðarþrómmum kleift að sigla undir brúnna án vandræða. Vægi áhrifa því óverulegt. Í leið A3 er gert ráð fyrir lægri brú sem er talin hafa talsvert neikvæð áhrif á þangskurð.
- Skelrækt og skelveiðar, leiðir R/A3 eru ekki taldar hafa bein áhrif á þetta þar sem slíkar veiðar eru ekki stundaðar við brúarstæðið. Vægi áhrifa er því óverulegt
- Æðarrækt (æðarvarp), eftir ráðfærslu við Náttúrufræðistofnun um friðlýsingu æðarvarp kom í ljós að friðlýsingin er eingöngu til nýtingar, ekki er um að ræða friðlýsingu sem slíka á stofni sem slíkur. Eftir er að kanna nánar hvar æðarvarp er og hversu mörg hreiður er um að ræða við brúarstæðið. Við vegaframkvæmdirnar færir æðarfuglinn varp sitt. Áhrifin eru bein, neikvæð en afturkræf og vægi því talið óverulegt. ATH: hér er vægi einnig breytt í óverulegt fyrir leiðir ÞH og D2 miðað við matsskýrslu 2017.
- Aðgengi að frístundahúsum breytist ekki að ráði með tilkomu leiðar R/A3 og væri því óverulegt.

- Friðsæld við frístundahús, leiðir R/A3 þýða að vegur liggur fjær húsum í dag og því ætti friðsæld að aukast. Vægi talið talsvert jákvætt.
- Mannvirki (veitur, rafmagn ofl) þar verður passað upp á árekstra á framkvæmdatíma og vægi því talið óverulegt.

6.2 Útivist og ferðamennska

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokkar í matsþættinum útivist og ferðamennska samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 3. Samanburður á áhrifum leiða á útivist og ferðamennsku (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Ferðaþjónusta í Bjarkalundi	△△	△△	△△	△△	△△
Ferðaþjónusta Djúpadal	●	●	●	●	●
Ferðaþjónusta á Álftalandi	△△	○	○	△△	○
Ferðaþjónusta á Miðjanesi	△△	○	○	△△	○
Ferðaþjónusta á Reykhólum	△△	○	○	△△	○
Beint af býli - Staður	△△	○	○	△△	○
Sjávarböðin	△△	○	○	△△	○
Gönguleiðir/ferðir í grennd við nýjan veg	○	△	△	○	△
Fuglaskoðun í fjarðarbotnum	○-△	○-△	○-△	○-△	○-△
Fuglaskoðun á Reykhólum	△	○	○	△	○
Veiði í Berufjarðarvatni	△	△	△	△	△
Veiði í Djúpadalsá	●	●	●	●	●
Veiði í Gufudalsá	●	●	●	●	●
Berjatínsla	△	△	△	△	△
Hátíðir og aðrir viðburðir á Reykhólum	△△	○	○	△△	○
Afleidd áhrif á ferðaþjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum	△△	△△	△△	△△	△△

tafla 6-7 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á útivist og ferðamennsku, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Matsflokkar fyrir útivist og ferðamennsku voru sameinaðir í færri og almennri flokka í þessari skýrslu, gistingu og veitingaþjónustu, önnur þjónusta, útivist og hátíðir og aðrir viðburðir. Auk þessa flokka var í kafla 5.11 og 5.12 fjallað almennt um ferðaþjónustu annars vegar á Reykjanesi og hins vegar á sunnanverðum Vestfjörðum.

Fyrir leiðarvalkosti ÞH,D2, R og A3 eru flokkarnir í þessu verkefni metnir samkvæmt neðangreindum viðmiðum:

- Gisting og veitingaþjónusta, almennt eru vegabætur á Vestfjarðavegi talin hafa bein jákvæð áhrif á gistingu og veitingaþjónustu á sunnanverðum vestfjörðum. Leiðir D2 og ÞH eru þó taldar hafa óveruleg áhrif á gistingu og ferðaþjónustu í Reykhólahreppi. Vægi áhrifanna eru engu að síður talin

talsverð jákvæð fyrir leiðir ÞH og D2 þegar á heildina er litið. Leiðir R og A3 hafa það umfram leiðir D2 og ÞH að hafa einnig bein jákvæð áhrif á gistingu og veitingaþjónustu á Reykhólum og því er vægi áhrifa á þeirri leið talin verulega jákvæð.

- Önnur þjónusta, sömu rök eiga við hér eins og fyrir gistingu og veitingaþjónustu.
- Útivist, áhrif eru almennt talin jákvæð og vægi talsvert jákvætt fyrir alla leiðarvalkosti.
- Hátíðir og viðburðir – Leiðir ÞH og D2 eru taldar hafa óveruleg áhrif á þennan þátt en leiðir R og A3 bein jákvæð áhrif, með vægi verulega jákvætt, sökum þess að leiðin liggur framhjá Reykhólum.

6.3 Heilsa og hljóðvist

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokka í matsþættinum heilsa og hljóðvist samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 4. Samanburður á áhrifum leiða á heilsu og hljóðvist (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Á framkvæmdatíma					
Loftmengun	♦	♦	♦	♦	♦
Hávaði	♦	♦♦	♦	♦	♦
Hætta á mengunarslysum	♦	♦♦	♦♦	♦	♦
Mengun ósnerts lands	♦	♦	♦	♦	♦
Á rekstrartíma					
Mengun vegna umferðar á núverandi vegi	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ
CO ₂ útstreymi	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ
Svifryk við veg	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ
Svifryk við gangamunna	-	♦	♦	-	-
Hætta á mengunarslysum	○	○	○	○	○
Hljóðmengun	♦♦	○	○	♦♦	○

tafla 6-8 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á heilsu og hljóðvist, umhverfismatsskýrsla 2017.

Matsflokkar fyrir heilsu og hljóðvist voru sameinaðir í færri og almennri flokka í þessari skýrslu, mengun á framkvæmdatíma, loftmengun á rekstrartíma og hljóðmengun á rekstrartíma.

Fyrir leiðarvalkosti ÞH,D2, R og A3 eru flokkarnir í þessu verkefni metnir samkvæmt neðangreindum viðmiðum:

- Mengun á framkvæmdatíma – fyrir alla leiðarvalkosti er mengun á framkvæmdatíma talin hafa bein, neikvæð en tímabundin áhrif á byggð og umhverfi. Vægi áhrifanna er talið talsvert neikvætt á rekstrartíma fyrir alla leiðarvalkosti.
- Loftmengun á rekstrartíma – fyrir alla leiðarvalkosti eru áhrifin talin vera bein, jákvæð og varanleg þar sem rykmengun minnkar mikið með bundnu slitlagi miðað við malarslitlagið sem er í dag. Vægi áhrifanna eru talin talsvert jákvæð fyrir alla leiðarvalkosti.

- Hljóðmengun á rekstartíma – fyrir alla leiðarvalkosti eru áhrifin talin vera bein, neikvæð og varanlega sökum meiri umferðar. Fyrir leiðarvalkosti PH og D2 er vægið þó talið óverulegt en fyrir leiðarvalkosti R og A3 er vægið talið talsvert neikvætt þar sem umferðin liggur nær íbúðarhúsnæði.

6.4 Fornleifar – menningarminjar

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokkna í matsþættinum fornleifar og menningarminjar samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 5. Samanburður á áhrifum skoðaðra leiða á fornleifar (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Áhrif mismunandi leiða á fornleifar	♦♦	♦	♦♦♦	♦♦	♦♦

tafla 6-9 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á fornleifar og menningarminjar, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Samkvæmt upplýsingum sem koma fram í matsskýrslu frá 2017 eru áhrif leiðar ÞH talin verulega neikvæð en með tilfærslu á legu línu sé hægt að lágmarka áhrifin. Þó er tekið fram að leið ÞH krefjist líka tengivegs inn í Djúpadal sem getur einnig raskað minjasvæðum. Í kafla 6.5.4 í matsskýrslu frá 2017 eru töflur fyrir hvern leiðarvalkost þar sem listaðar eru upp fornminjar með litakóða þar sem rauður litur táknar minjar í vegstæði, gulur litur táknar minjar í innan við 50 m fjarlægð frá miðlínu vegar og grænn litur eru minjar sem liggja utan við 50 m miðlínu töflur 6-11 og 6-12 sýna leið ÞH, tafla 6-13 sýnir leið D2 og tafla 6-14 sýnir áætlun fyrir leið R/A3 út frá gögnum í matsskýrslu frá árinu 2017 fyrir leiðarvalkost A1, en hluti þeirrar leiðar frá Skálanesi að Hamarlandi fylgir svipaðri veglínu og leið R mun gera. Í matsskýrslu frá 2017 er talað um að hægt sé að lágmarka áhrif á fornminjar við leið ÞH með tilfærslu á veglínu. Þó svo að legu vegarins sé breytt stendur ennþá eftir að rannsaka þarf alla leiðina þar sem skógurinn verður felldur. Út frá töflum yfir fornminjar eru áhrifin í þessu verkefni metin sem bein, neikvæð og varanleg fyrir leið ÞH með vægi verulega neikvætt. Fyrir leið D2 eru áhrifin sömuleiðis bein, neikvæð og varanleg en vægi talið talsvert neikvætt. Fyrir leið R eru áhrifin talin bein, neikvæð en tímabundin og áhrif því óveruleg. Leið A3 miðast við veglínu milli Hyrningsstaða og Skáldsstaða sem liggur töluvert nær fjörunni og má þar gera ráð fyrir töluvert af minjum sem þarf að rannsaka nánar og skrá. Fyrir leið A3 eru áhrifin því talin bein, neikvæð og mögulega varanlega og vægi því talsvert neikvætt miðað við fyrirliggjandi upplýsingar.

Leið Þ-H				
Jörð	Minjanúmer	Hlutverk/tegund	Fjarlægð frá miðlínu Þ-H (m)	Tillögur að mótvægisáðgerðum
Þórisstaðir	1788-69	bústaður/heimild	Staðsetning ókunn*	Könnunarskurðir
Þórisstaðir	1788-67	dys/legstaður	Staðsetning ókunn*	Könnunarskurði á svæði þar sem dysjar eiga að vera
Þórisstaðir	1788-73	túngarður/garðlag	Í veglínu, fyllingu og námu 105	Leyfi
Þórisstaðir	1788-74	útihús/rúst	74	Merkja
Þórisstaðir	1788-70	garðlag/garður	56	Merkja
Þórisstaðir	1788-75	gerði/rétt	21	Merkja
Gröf	1788-101	leið/heimild	Að hluta í vegstæði, skeringu	?
Gröf	1788-105	stekkur/heimild	182*	Merkja
Gröf	1788-90	óþekkt/þúst	73	Merkja
Gröf	1788-89	útihús/heimild	78	Merkja
Gröf	1788-88	útihús/heimild	70	Merkja
Gröf	1788-87	útihús/heimild	67	Merkja
Gröf	1788-81	smiðja/heimild	Í vegstæði að hluta, skeringu	Fornleifauppgröftur
Gröf	1788-79	bænhús/heimild	Í vegstæði, skeringu	Fornleifauppgröftur
Gröf	1788-80	legstaður/heimild	Í vegstæði, skeringu	Fornleifauppgröftur
Gröf	1788-78	býli/bæjarhóll	Í vegstæði að hluta, skeringu	Fornleifauppgröftur
Gröf	1788-82	hesthús/heimild	Staðsetning ókunn*	Fornleifauppgröftur
Gröf	1788-83	fjárhús/rúst	Í vegstæði	Fornleifauppgröftur
Gröf	1788-84	fjárhús/rúst	Í vegstæði	Fornleifauppgröftur
Gröf	1788-85	Leið/heimild	Í vegstæði	?
Flókavellir	1788-115	garðlag/túngarður	Fast við vegsvæði, skeringu	Hnika veglínu / merkja
Flókavellir	1788-114	þúst/óþekkt	50	Merkja

tafla 6-10 Skráðar fornminjar í/við leið ÞH samkvæmt umhverfismatsskýrslu 2017. Rauður litur þýðir að minjar eru í vegstæði, gulur litur þýðir minjar innan 50 m fjarlægðar frá veglínu en þó ekki í vegstæði og grænn litur þýðir minjar sem liggja utar en 50 m frá veglínu.

Jörð	Minjanúmer	Hlutverk/tegund	Fjarlægð frá miðlínu Þ-H (m)	Tillögur að mótvægisáðgerðum
Flókavellir	1788-112	sel/heimild	48	Merkja
Flókavellir	1788-113	fjárhús/rúst	34	Merkja
Flókavellir	1788-111	Flókavellir/býli	30	Merkja
Hallsteinsnes	1788-123	hormór/mógrafir	Í vegstæði að hluta, skeringu	Leyfi
Hallsteinsnes	1788-126	náma/rista	17, fast við skeringu	Leyfi
Hallsteinsnes	1788-135	garðlag/heimild	Í vegstæði, fyllingu	Leyfi hjá Minjastofnun
Hallsteinsnes	1788-136	lending/heimild	Að hluta í vegstæði, fyllingu	Leyfi hjá Minjastofnun
Hallsteinsnes	1788-184	Varða/vegvisun	Fast við vegsvæði, fyllingu	Merkja
Grónes	1788-204	naust/rúst	Í vegstæði	Könnunarskurður / uppgröftur
Grónes	1788-203	naust/rúst	Í vegstæði	Könnunarskurður / uppgröftur
Grónes	1788-206	garðar/garðlag	19	Hnika veglínu / merkja
Grónes	1788-207	byrgi/hleðsla	21	
Grónes	1788-209	byrgi-rétt/heimild	Innan námu 118	Lendir innan námusvæðis
Grónes	1788-210	garðlag/garður	Innan námu 118	Lendir innan námusvæðis
Melanes	1788-251	óþekkt/rúst	Innan námu 113	Merkja

tafla 6-11 Skráðar fornminjar í/við leið ÞH samkvæmt umhverfismatsskýrslu 2017. Rauður litur þýðir að minjar eru í vegstæði, gulur litur þýðir minjar innan 50 m fjarlægðar frá veglínu en þó ekki í vegstæði og grænn litur þýðir minjar sem liggja utar en 50 m frá veglínu.

Leið D2				
Jörð	Minjanúmer	Hlutverk/tegund	Fjarlægð frá miðlínu leiðar D2 (m)	Tillögur að mótvægisáðgerðum
Þórisstaðir	1788-69	bústaður/heimild	Staðsetning ókunn*	Könnunarskurðir
Þórisstaðir	1788-67	dys/legstaður	Staðsetning ókunn*	Könnunarskurði á svæði þar sem dysjar eiga að vera
Þórisstaðir	1788-73	túngarður/garðlag	Í veglínu, fyllingu og námu 105	Leyfi
Þórisstaðir	1788-74	útihús/rúst	74	Merkja
Þórisstaðir	1788-70	garðlag/garður	56	Merkja
Þórisstaðir	1788-75	gerði/rétt	21	Merkja
Brekka	1788-259	naustanes-naust / heimild	Í veglínu, fyllingu	Könnunarskurður / uppgröftur
Skálanes	1788-255	fjánhús/rúst	62	

tafla 6-12 Skráðar fornminjar í/við leið D2 samkvæmt umhverfismatsskýrslu 2017.. Rauður litur þýðir að minjar eru í vegstæði, gulur litur þýðir minjar innan 50 m fjarlægðar frá veglínu en þó ekki í vegstæði og grænn litur þýðir minjar sem liggja utar en 50 m frá veglínu.

Leið R (Áætlun um staðsetningu minja út frá gögnum um leið A1 úr matsskýrslu 2017)				
Jörð	Minjanúmer	Hlutverk/tegund	Fjarlægð frá miðlínu leiðar R (m)	Tillögur að mótvægisáðgerðum
Laugaland/Staður	1788-27	varða/vegvísun	67	Merkja
Staður/Árbær	1788-30	býli/rústir	55	Merkja
Laugaland/Staður	1788-24	varða/vegvísun	33	Merkja
Laugaland/Staður	1788-25	varða/vegvísun	115	Merkja
Laugaland/Staður	1788-26	varða/vegvísun	126	Merkja
Skálanes	1788-247	sel/heimild	44	Merkja

tafla 6-13 Skráðar fornminjar í/við leið R/A3 – áætlað út frá gögnum um leið A1 samkvæmt umhverfismatsskýrslu 2017. Rauður litur þýðir að minjar eru í vegstæði, gulur litur þýðir minjar innan 50 m fjarlægðar frá veglínu en þó ekki í vegstæði og grænn litur þýðir minjar sem liggja utar en 50 m frá veglínu.

6.5 Gróðurfar

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokkna í matsþættinum fornleifar og menningarminjar samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 6. Samanburður á áhrifum leiða á gróðurfar (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Flóra	○	○	○	○	○
Gróið land	◆	◆	◆	◆	◆
Birkigróður	◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆
Votlendi	◆◆	◆	◆	◆◆	◆
Sjávarfitjar	◆◆	◆	◆	◆◆	◆◆

tafla 6-14 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á gróðurfar, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Fyrir leiðarvalkosti R og A3 eru flokkarnir í þessu verkefni metnir samkvæmt neðangreindum viðmiðum:

- Birkigróður – stuðst er við upplýsingar um leið A1 þar sem kemur fram að leið R mun fara um birkikjarr á Skálanesi en flatarmál er lítið og áhrif og vægi áhrifa því talin óveruleg.
- Votlendi - eftir samtal við Náttúrufræðistofnun þar sem kom fram að stærð votlendissvæðis sem leiðarvalkostir fara um sé lítið í stóra samhenginu á svæðinu, því eru áhrif á votlendi í öllum leiðum talin óveruleg og vægi sömuleiðis óverulegt. Athuga þarf að þetta er breyting fyrir leiðir ÞH og D2 miðað við matsskýrslu.
- Sjávarfitjar – áhrif talin svipuð og fyrir leiðir ÞH og D2, bein, neikvæð varanleg með vægi talsvert neikvætt.

Það er nauðsynlegt að taka fram að hér nær matsþátturinn birkigróður yfir Teigsskóg sem talinn er hafa mikið vistfræðilegt mikilvægi og Vegagerðin telur að nýr Vestfjarðavegur sem lagður verði eftir leið ÞH geti dregið úr vistfræðilegu mikilvægi hans. Telja má að mótvægisáðgerðir að framkvæmdum loknum hafi þar lítið að segja²⁷.

²⁷ Mat á umhverfisáhrifum, matsskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Vegagerðin, febrúar 2017.

6.6 Fuglalíf

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokka í matsþættinum fuglalíf samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 7. Samanburður á áhrifum leiða á fuglalíf (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Umferðarfuglar og vorfuglar	○	◆	○	○	○
Varpfuglar (æðarvarp)	◆◆	◆	◆	◆◆	◆
Tegundir á válista	○	○	○	○	○
Haförn	○	◆	◆	◆	◆
Fuglar síðsumars	○	○	●	●	●

tafla 6-15 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á fuglalíf, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Almennt eru leiðarvalkostir taldir hafa lítil áhrif á fuglalíf og fyrir leiðarvalkosti R og A3 er hér metið að áhrif á alla flokka í þessum matsþætti séu óveruleg. Í matsskýrslu frá 2017 er talað um að vægi áhrifa á æðarvarp sé talsvert neikvætt þar sem æðarvarpið sé friðlýst. Friðlýsingin er hins vegar eingöngu tímabundin friðlýsing til nýtingar fyrir landeigendur, ekki er um að ræða friðlýsingu vegna þess að stofn eða varp sé í hættu.

6.7 Lífríki straumvatna

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokka í matsþættinum lífríki straumvatna samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 8. Samanburður á áhrifum leiða á lífríki straumvatna (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Á framkvæmdatíma	○	◆	◆	○	◆
Að loknum framkvæmdum	○	○	○	○	○

tafla 6-16 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á lífríki straumvatna, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Vægi áhrifa á leiðir R og A3 eru talin óveruleg sökum þess að leiðirnar hafa engin áhrif á straumvötn.

6.8 Sjávarföll og vatnsgæði

Umhverfismatskýrsla frá 2017 metur undirflokkka í matspættinum sjávarföll og vatnsgæði samkvæmt neðangreindri töflu:

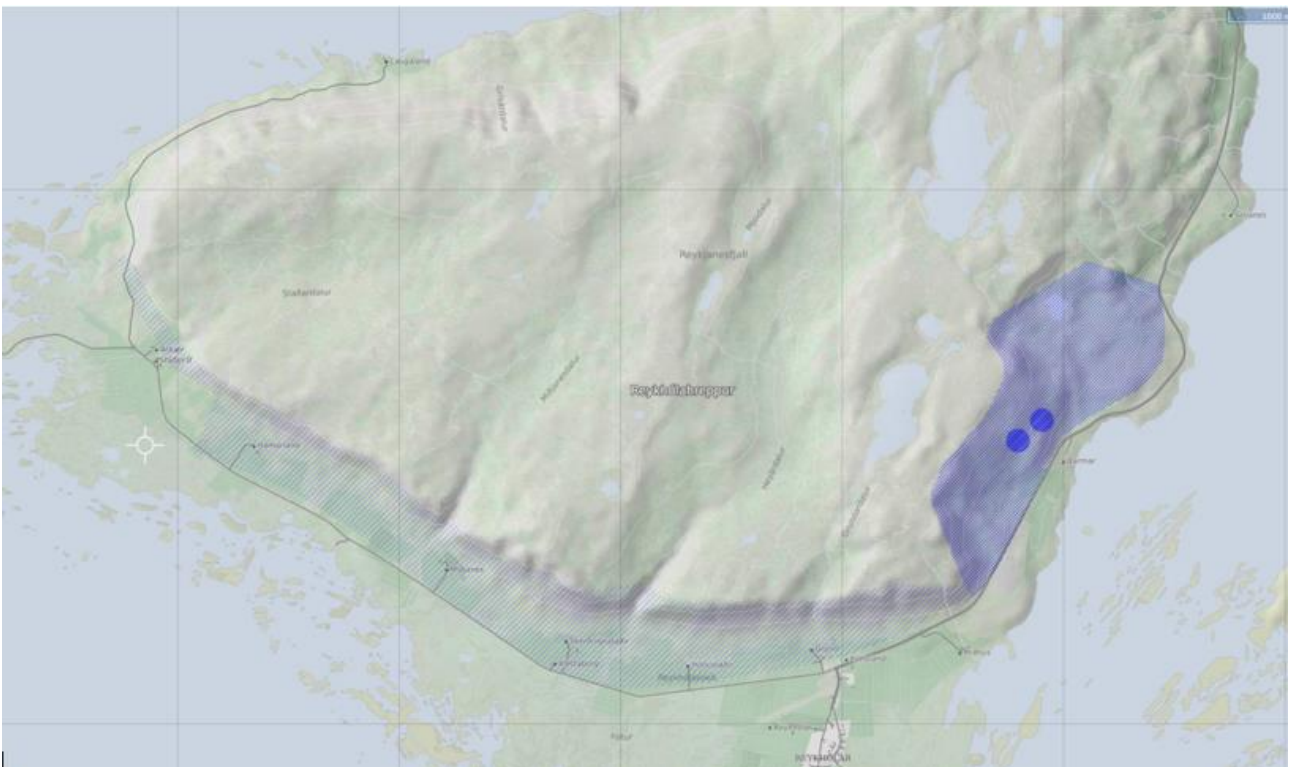
Tafla 9. Samanburður á áhrifum leiða á sjávarföll og vatnsgæði (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Vatnsskipti að loknum framkvæmdum	○	○	○	○	○
Selta	○	○	○	○	○
Útskolun	○	○	○	◆	○
Súrefni	○	○	○	◆	○

tafla 6-17 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á sjávarföll og vatnsgæði, umhverfismatskýrsla frá 2017.

Vægi áhrifa á leið R og A3 eru talin óveruleg fyrir alla þætti líkt og fyrir leiðir ÞH og D2.

Hvað varðar áhrif á vatnsverndarsvæði sem nefnd eru í frumathugunarskýrslu Vegagerðarinnar á leiðarvalkosti A3 þá eru ekki talin verða nein áhrif á þau svæði af veglínunum R og A3 þar sem báðar leiðir liggja í jaðri svæðisins og undan flæðisátt.



mynd 6-1 Vatnsverndarsvæði á Reykjanesi

6.9 Lífríki í fjörum, leirum og á grunnsævi

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokkna í matsþættinum lífríki straumvatna samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 10. Samanburður á áhrifum leiða á lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Lífríki í fjörum og leirum	♦♦	♦	♦	♦♦	♦♦
Marhálmur	○	●	●	○	●
Sjávarbotn	♦♦♦	♦	♦	♦♦	♦
Lífríki í sjó	♦	○	○	♦	○

tafla 6-18 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Fyrir leiðarvalkosti R og A3 eru flokkarnir í þessu verkefni metnir samkvæmt neðangreindum viðmiðum:

- Lífríki í fjörum og leirum – brú mun hafa bein, neikvæð, varanleg áhrif á fjörur og leirur og vægi áhrifanna því talið talsvert neikvætt.
- Marhálmur- óvissa er um áhrif á marhálmi í öllum leiðarvalkostum.
- Sjávarbotn – brú mun hafa bein, neikvæð og varanleg áhrif á sjávarbotn og vægi áhrifa talin verulega neikvæð.
- Lífríki í sjó – brú mun hafa bein, neikvæð, varanlega áhrif á lífríki í sjó. Vægi talið talsvert neikvætt.

6.10 Jarðfræði

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokkna í matsþættinum jarðfræði samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 11. Samanburður á áhrifum leiða á jarðmyndanir (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Leirur	♦♦	♦♦	♦♦	♦♦	♦♦
Strandhjallar	♦	♦	♦	♦	♦
Klappir	♦	♦	♦	♦	♦
Berghlaup	♦♦♦	○	♦	♦♦♦	○
Vatna- og árset	○	♦♦	○	○	○
Setlagasyrpur	♦	♦	○	♦	○
Skeljalög	♦	○	○	○	○
Jarðhiti	♦	○	○	♦	○

tafla 6-19 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á jarðfræði, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Fyrir leiðarvalkosti R og A3 eru flokkarnir í þessu verkefni metnir samkvæmt neðangreindum viðmiðum:

- Leirur – áhrif eru talin bein, neikvæð og varanleg og vægi því talsvert neikvætt.
- Strandhjallar - áhrif eru talin bein, neikvæð og varanleg og vægi því talsvert neikvætt.
- Klappir - áhrif eru talin bein, neikvæð og varanleg en þar sem klappir eru algengar er vægi talið óverulegt.
- Berghlaup – eru ekki á leið R og vægi því óverulegt.
- Vatna- og árset – eru ekki á leið R og vægi því óverulegt.
- Setlagasyrpur – eru ekki á leið R og vægi því óverulegt.
- Skeljalög – eru ekki talin vera á leið R og vægi því óverulegt.
- Jarðhiti – er ekki á leið R og vægi því óverulegt.

6.11 Landslag og ásýnd lands

Umhverfismatskýrsla frá 2017 metur undirflokkna í matsþættinum landslag og ásýnd lands samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 12. Samanburður á áhrifum leiða á landslag.

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Áhrif leiða á landslag	♦♦	♦♦	♦	♦♦♦	♦♦♦
Áhrif nýs Reykhólasveitarveggar á landslag	○			♦♦	
Áhrif tengivegar við Djúpadal á landslag			♦	♦	♦

tafla 6-20 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á landslag og ásýnd lands, úr umhverfismatskýrslu frá 2017.

Í kafla fyrir landslag og ásýnd lands er einnig tafla (sjá töflu 6-22) þar sem skoðuð eru áhrif á landslagsheildir. Athygli vekur að þær niðurstöður eru ekki færðar upp í niðurstöðukafla umhverfismatsins, eingöngu eru færðar inn niðurstöður fyrir sjónræn áhrif á helstu landslagsheildir frá frístunda og bújörðum. Þar sem ein helsta ádeilan í gegnum árin varðandi Teigsskóg hefur verið að um ómetanlega landslagsheild sé að ræða sem leið ÞH rjúfi, er í þessu verkefni valið að taka landslagsheildir inn sem matsþátt.

Tafla 13. Samanburður á áhrifum leiða á landslagsheildir.

Áhrif á landslagsheildir	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Botn Djúpafjarðar		♦♦			
Brekudalur		♦			
Grónes			♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦
Hallsteinsnes			♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦
Laugalandshraun	♦♦			♦♦	
Teigsskógur			♦		♦♦♦
Gröf					♦♦♦
Sjónræn áhrif á helstu landslagsheildir frá frístunda- og bújörðum	♦	♦♦	♦♦	♦♦	♦♦

tafla 6-21 Samanburður á áhrifum leiða á A1,D2,H1,I og ÞH landslagsheildir, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Fyrir leiðarvalkost R og A3 eru flokkarnir í þessu verkefni metnir samkvæmt neðangreindum viðmiðum:

- Áhrif leiðar á landslag – áhrif af brú á leiðum R og A3 eru talin bein, neikvæð og varanleg og vægi þeirra talsvert neikvætt.
- Áhrif nýs Reykhólasveitarvegjar – fyrir leiðir R og A3 eru áhrifin og vægi talin óveruleg sökum þess að vegurinn er til staðar í dag. Þó svo að um sé að ræða töluvert mikla uppbyggingu og lagfæringu á veginum fyrir leið A3 frá Reykhólum að Vestfjarðavegi þá er vægi áhrifanna talið óverulegt því um er að ræða raskað land.
- Áhrif á landslagsheildir – áhrif leiða R og A3 á landslagsheildir er talin óveruleg og vægi því óverulegt þar sem leiðin fer um raskað land að stærstum hluta.
- Sjónræn áhrif frá frístunda og bújörðum – áhrif leiðar eru talin bein, neikvæð og varanleg og vægi talið talsvert neikvætt.

6.12 Verndarsvæði

Umhverfismatsskýrsla frá 2017 metur undirflokkja í matsþættinum verndarsvæði samkvæmt neðangreindri töflu:

Tafla 14. Samanburður á áhrifum leiða á verndarsvæði (Vegagerðin).

	Leið A1	Leið D2	Leið H1	Leið I	Leið Þ-H
Hverfisvernd	○	○	○	○	○
Lög um náttúruvernd	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦
Lög um vernd Breiðafjarðar	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦
Náttúruminjaskrá	○	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦	♦♦♦

tafla 6-22 Samanburður á áhrifum leiða A1,D2,H1,I og ÞH á verndarsvæði, úr umhverfismatsskýrslu frá 2017.

Fyrir leiðarvalkosti R og A3 eru flokkarnir í þessu verkefni metnir samkvæmt neðangreindum viðmiðum:

- Hverfisvernd er sleppt fyrir alla leiðarvalkosti þar sem áhrif eru talin óveruleg.
- Lög um náttúruvernd - áhrif eru talin bein, neikvæð og varanleg og vægi verulega neikvætt.
- Lög um vernd Breiðafjarðar – áhrif eru talin bein, neikvæð og varanleg og vægi verulega neikvætt.
- Lög um náttúruminjaskrá - áhrif talin óveruleg þar sem leiðir R og A3 fara ekki um óraskað svæði á náttúruminjaskrá.

7 Hagrænir og félagslegir þættir

Eins og áður hefur komið fram var talið gagnrýnivert að umhverfismatsskýrsla frá 2017 hafi ekki innihaldið nánari greiningu á hagrænum og félagslegum þáttum þar sem töluverður munur er á hver áhrif mismunandi leiðarvalkosta verður staðbundið á Reykhólahrepp. Þegar búið var að fara í gegnum alla matsþætti úr umhverfismatsskýrslu frá árinu 2017 voru því einnig skoðaðir hagrænir og félagslegir matsþættir fyrir alla þrjá leiðarvalkosti, samkvæmt leiðbeiningum frá Skipulagsstofnun.

Í þessum kafla er farið yfir þá hagrænu og félagslegu þætti sem taldir eru skipta máli fyrir framkvæmdina og vægi áhrifa metin fyrir leiðarvalkostina ÞH, D2, R og A3, sjá niðurstöður í töflu 7.1. Leiðir R og A3 eru með sama mat í öllum tilfellum þar sem áhrifin á hagræna og félagslega þætti eru taldir þeir sömu fyrir báðar leiðir.

Niðurstöður fyrir hagræna og félagslega matsþætti umhverfismats sýna á heildina litið bestar niðurstöður fyrir Reykhólaleiðir R og A3, Gangnaleið D2 kemur þar á eftir og Teigsskógsleið ÞH er síst.

Leiðarvalkostir		Teigsskógsleið ÞH (Ath viðmið miðað við gögn til staðar)	Gangnaleið D2 (Ath viðmið miðað við gögn til staðar)	Reykhólaleið R (Ath viðmið miðað við gögn til staðar)	Reykhólaleið A3 (Ath viðmið miðað við gögn til staðar)	
Hagrænir og félagslegir þættir	Efnahagur og atvinnulíf (kafli 7.1)	Staðbundið (Reykhólahreppur)	Bein, jákvæð áhrif v. bættra samgangna. Vægi óverulegt	Bein, jákvæð áhrif v. bættra samgangna. Vægi talsvert jákvætt (Djúpdalur og Gufudalur)	Bein, jákvæð áhrif v. bættra samgangna. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif v. bættra samgangna. Vægi verulega jákvætt
		Sunnanverðir Vestfirðir	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
	Íbúabróun - staðbundið (kafli 7.2)	Íbúafjöldi	Óveruleg áhrif	Bein, jákvæð áhrif. Vægi óverulegt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
		Íbúasamsetning	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
	Félagslegt umhverfi - staðbundið (kafli 7.3)	Verslun og þjónusta	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
		Samfélagsþjónusta	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
		Útivist og tómstundir (leikskvæði, íþróttasvæði)	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
		Samgöngur	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt
	Byggð og efnisleg verðmæti - staðbundið (kafli 7.4)	Íbúðarhúsnæði	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein, jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi talsvert jákvætt
		Atvinnuhúsnæði	Óveruleg áhrif	Óveruleg áhrif	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt	Bein, jákvæð áhrif. Vægi verulega jákvætt

tafla 7-1 Niðurstöður valkostagreiningar fyrir matsþáttinn Hagrænir og félagslegir þættir (viðmið Skipulagsstofnunar) sem ekki voru metnir í matsskýrslu 2017. Matið byggir á þeim gögnum og áætlunum sem til eru.

7.1 Efnahagur og atvinnulíf

Annars vegar voru skoðuð staðbundin áhrif fyrir Reykhólahrepp og hins vegar áhrif á sunnanverða Vestfirði.

- Reykhólahreppur - allir leiðarvalkostir eru taldir hafa bein, jákvæð áhrif sökum bættra samgangna. Vægi leiðar ÞH er þó talið óverulegt fyrir Reykhólahrepp þar sem hún styrkir gegnumakstur á svæðinu, sem ekki er talin gagnast efnahag og atvinnulífi í Reykhólahreppi. Vægi áhrifa leiðar D2 eru talin talsverð jákvæð þar sem bújarðir í Djúpadal og Gufudal njóta góðs af styttri vegalengdum og meiri umferð. Vægi áhrifa á leiðum R og A3 eru talin verulega jákvæð þar sem sú leið gefur möguleika á frekari uppbyggingu þjónustu vegna töluvert meiri umferðar en er um Reykhóla í dag.
- Sunnanverðir Vestfirðir – allir leiðarvalkostir eru taldir hafa bein, jákvæð áhrif á efnahag og atvinnulíf á sunnanverðum Vestfjörðum. Vægi er talið verulega jákvætt í öllum tilfellum.

7.2 Íbúapróun

Íbúapróun og íbúasamsetning voru skoðuð staðbundið fyrir Reykhólahrepp:

- Íbúafjöldi – Leið ÞH er talin hafa óveruleg áhrif á íbúafjölda Reykhólahrepps, leið D2 er talin geta haft bein jákvæð áhrif á Djúpadal og Gufudal en vægi þeirra áhrifa er talið óverulegt. Leiðir R og A3 er talin hafa bein jákvæð áhrif á íbúafjölda, sérstaklega á Reykhólum og er vægi þeirra áhrifa talið talsvert jákvætt.
- Íbúasamssetning – hér er um að ræða aldur, kyn og menntun. Leiðir ÞH og D2 eru taldar hafa óveruleg áhrif á íbúasamsetningu Reykhólahrepps. Leiðir R og A3 eru hins vegar taldar hafa bein jákvæð áhrif þar sem Reykhólar komast í alfaraleið og möguleikar á fjölbreyttari íbúasamsetningu aukast. Vægi áhrifanna talin talsvert jákvæð.

7.3 Félagslegt umhverfi

Skoðaðir voru staðbundið fyrir Reykhólahrepp flokkarnir verslun og þjónusta, samfélagsþjónusta, útivist og tómstundir (leiksvæði og íþróttasvæði) og samgöngur (innan Reykhólahrepps).

- Verslun og þjónusta – áhrif leiða ÞH og D2 eru talin óveruleg á verslun og þjónustu í Reykhólahreppi. Áhrif á Bjarkalund eru reyndar líklega jákvæð en fyrir sveitarfélagið í heild sinni eru áhrifin óveruleg. Leiðir R og A3 eru taldar hafa bein jákvæð áhrif á verslun og þjónustu þar sem leiðirnar liggja í gegnum þéttbýlið á Reykhólum og líkur á að fólk stoppi og nýti verslun og þjónustu taldar nokkuð góðar þar sem langt er í næstu byggðarkjarna, sérstaklega fyrir vegfarendur sem koma af Vestfjörðum. Vægi áhrifa því talin verulega jákvæð.
- Samfélagsþjónusta - hér er átt við framboð, eftirspurn og aðgengi að samfélagsþjónustu (s.s. skóla, leikskóla, heilsugæslu og þjónustu við aldraða). Áhrif leiða ÞH og D2 er talið óverulegt á samfélagsþjónustu. Áhrif leiða R og A3 eru talin vera bein, jákvæð og varanleg og vægi áhrifanna talsvert jákvæð þar sem aðgengi að samfélagsþjónustu fyrir bæina frá Gufudal að Höllustöðum batnar verulega.
- Útivist og tómstundir – hér er átt við leiksvæði og íþróttasvæði. Leiðir ÞH og D2 eru taldar hafa óveruleg áhrif en leiðir R og A3 taldar hafa bein jákvæð áhrif og vægi áhrifanna sé töluvert jákvætt

sökum þess að íþróttæfingar og íþróttakeppnir verða mun aðgengilegri bæði fyrir utanaðkomandi en líka fyrir bæina frá Gufudal að Höllustöðum.

- Samgöngur - hér er átt við samgöngur innan Reykhólahrepps. Allir leiðarvalkostir eru taldir hafa bein, jákvæð áhrif sökum styttri vegalengda. Vægi áhrifa fyrir leiðir PH og D2 er talið talsvert jákvætt en fyrir leiðir R og A3 talið verulega jákvætt þar sem þær leiðir stytta vegalengdir meira fyrir fleira fólk innan Reykhólahrepps.

7.4 Byggð og efnisleg verðmæti

Skoðuð voru staðbundin áhrif á annars vegar íbúðarhúsnæði og hins vegar atvinnuhúsnæði, með tilliti til framboðs og eftirspurnar, nýbyggingar og nýtingu tómra eigna.

- Íbúðarhúsnæði – leiðir PH og D2 eru taldar hafa óveruleg áhrif á íbúðarhúsnæði í Reykhólahreppi. Leiðir R og A3 eru taldar hafa bein jákvæð áhrif þar sem meiri líkur eru taldar á aukinni eftirspurn eftir húsnæði þegar þéttbýlið á Reykhólum er komið í alfaraleið (nýbyggingum eða nýtingu tómra íbúða). Vægi áhrifa er talið talsvert jákvætt.
- Atvinnuhúsnæði - leiðir PH og D2 eru taldar hafa óveruleg áhrif á atvinnuhúsnæði í Reykhólahreppi. Leiðir R og A3 eru taldar hafa bein jákvæð áhrif þar sem meiri líkur eru taldar á aukinni eftirspurn eftir atvinnuhúsnæði þegar þéttbýlið á Reykhólum er komið í alfaraleið (nýbyggingum eða nýtingu tómra eigna). Vægi áhrifa er talið verulega jákvætt þar sem sterkari grundvöllur skapast fyrir t.d verslun og þjónustu.

8 Lög um samgönguáætlun

Í lögum um samgönguáætlun (nr. 33/2008) stendur að við gerð hennar skuli byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur skuli:

- vera greiðar
- vera hagkvæmar
- vera öruggar
- vera umhverfislega sjálfbærar
- stuðla að jákvæðri byggðarþróun.

Í lögnum er ekki talað um að eitthvað eitt þessara fimm markmiða sé mikilvægara en annað enda má segja að öll þessi markmið séu innbyrðis tengd að einhverju leyti. Í þessari valkostagreiningu er gengið út frá því að markmið almennt með vegabótum sé að reyna eftir fremsta magni að uppfylla öll þessi fimm atriði. Í töflu 8-1 eru teknar saman niðurstöður valkostagreiningarinnar miðað við markmið laga um samgönguáætlun.

Allir leiðarvalkostir eru taldir uppfylla kröfur um greiðar samgöngur þar sem um er að ræða verulega bætingu á vegferlum miðað við núverandi veg.

Teigsskógsleið ÞH og Reykhólaleið R eru báðar taldar hagkvæmar þar sem kostnaðarmunur á þeim leiðum telst innan við 10%. Reykhólaleið A3 kemur þar á eftir og Gangnaleið D2 er dýrust. Hér er þó nauðsynlegt að taka fram að nokkur ágreiningur virðist vera milli Vegagerðar og Multiconsult um kostnað, sérstaklega við brúargerðina. Það skal einnig tekið fram að kostnaðartölurnar miðast allar við að endurbyggja allan Reykhólasveitarveg. Ef næst samkomulag um að nýta núverandi Reykhólasveitarveg frá gatnamótum Reykhóla að Vestfjarðarvegi þá verður leið R ódýrust.

Hvað varðar öruggar samgöngur þá teljast allir leiðarvalkostir bjóða upp á verulega bætt umferðaröryggi miðað við núverandi veg.

Hvað varðar umhverfislega sjálfbærar samgöngur þá er ljóst að vegagerð veldur alltaf raski. Teigsskógsleið ÞH veldur hins vegar mestu raski sökum þess að leiðin þverar Teigsskóg sem nýtur verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga.

Hvað varðar jákvæða byggðarþróun þá munu allir leiðarvalkostir stuðla að jákvæðri byggðarþróun á sunnanverðum Vestfjörðum. Leiðir R og A3 stuðla hins vegar einnig að jákvæðri byggðarþróun á Reykhólum sem leiðir ÞH og D2 gera ekki.

Markmið laga um samgönguáætlun	Teigsskógsleið ÞH	Gangnaleið D2	Reykhólaleið R	Reykhólaleið A3
Greiðar samgöngur	Green	Green	Green	Green
Hagkvæmar samgöngur	Green	Red	Green	Yellow
Öruggar samgöngur	Green	Green	Green	Green
Umhverfislega sjálfbærar samgöngur	Red	Yellow	Yellow	Yellow
Samgöngur stuðla að jákvæðri byggðarþróun	Light Green	Light Green	Green	Green

Tafla 8-1 Samanburður á leiðarvalkostum með tilliti til markmiða laga um samgönguáætlun.

9 Niðurstöður

Helstu niðurstöður valkostagreiningarinnar eru hér teknar saman í orðum en einnig má sjá niðurstöður í töfluformi í töflum 2-2 til 2-6.

- Ljóst er að nokkrir mismunandi þættir stangast á vegna framkvæmdanna, krafa um ódýrustu leiðina út frá stofnkostnaði er t.d. í andstöðu við kröfu um náttúruvernd og gerir verkefnið því flókið og erfitt að ná samstöðu um. Í því ljósi er bagalegt að ekki hafi verið unnin kostnaðar-/ábatagreining eða félagshagfræðileg greining á framkvæmdum við Vestfjarðaveg. Mælt er til þess að Vegagerðin breyti verklagi sínu á þann veg að slíkar greiningar séu unnar á fyrstu stigum verkefna líkt og gert er í nágrannalöndum okkar. Með því er hægt að taka betur tillit til ófjárhagslegra þátta og útiloka leiðarvalkosti fyrr í ferlinu.
- Hvað varðar markmið í lögum um samgönguáætlun þá uppfyllir Reykhólaleið R best þau markmið, Reykhólaleið A3 fylgir í kjölfarið, Teigsskógsleið ÞH kemur þar á eftir og Gangnaleið D2 er síst.
- Hvað varðar vegferla þá er það mat Viaplan að Reykhólasveitarvegur er ekki fullkominn vegur frekar en margir aðrir vegkaflar á landinu. Þversnið hans er á bilinu 6,5-7 m á breidd sem er minna en 8 m þversniðið sem Vegagerðin mælir með. Hámarkshraði á Reykhólasveitarvegi er engu að síður 90 km/klst í dag nema á kafla í gegnum Barmahlíð þar sem viðmiðunarhraðinn er 70 km/klst þar sem beygjur eru krappar og langhalli meiri en 7%. Þetta eru hins vegar atriði sem hægt er að lagfæra hvenær sem er og er ekki háð framkvæmdinni við leiðarvalkost R sem slíkan. Lagfæring á gatnamótum Reykhólasveitarvegs og Vestfjarðavegar getur líka beðið. Dæmi er um slík gatnamót á Þjóðvegi 1 í dag framhjá Mývatni þar sem umferð inn í gatnamótin er um 900 bílar á sólarhring (ÁDU) sem er um 180% meiri umferð en er í dag inn í gatnamót Reykhólasveitarvegar (325 bílar). Það er því ekki hægt að líta framhjá því að Reykhólasveitarvegur er til staðar og er fullkomlega ásættanlegur miðað við stöðuna á Vestfjarðavegi í Gufudal og Djúpadal í dag og miðað við áætlað umferðarmagn. Það er því ekki forsvaranlegt að láta Reykhólaleið R vera háða uppfærslu á Reykhólasveitarvegi frekar en Teigsskógsleið ÞH og Gangnaleið D2 eru háðar uppfærslu á Vestfjarðavegi að Króksfjarðarnesi, en sá vegur er ekki ósvipaður Reykhólasveitarvegi með þversnið sem er 6,5-7 m breitt á köflum og töluvert um krappar beygjur.
- Reykhólaleiðir R og A3 hafa ekki farið í gegnum formlegt umferðaröryggismat. En leiðirnar falla nokkurn veginn saman við eldri leið A1 á kaflanum frá Skálanesi að Hamarlandi og sú leið kom best út í umferðaröryggismati í matskýrslu Vegagerðarinnar árið 2017. Vegkaflinn frá Hamarlandi að Vestfjarðarvegi hefur ekki farið í gegnum formlegt umferðaröryggismat en við skoðun á slysatíðni á heimasíðu Vegagerðarinnar (slys á hverja milljón ekna km) sést að tíðnin er lægri á Reykhólasveitarvegi í núverandi mynd en á nálægum vegköflum.
- Allir fjórir leiðarvalkostir yrðu með mikið færri ekna km en staðan er í dag eða u.þ.b. 40% færri og því ljóst að allar leiðirnar skila verulegum ábata til notenda vegakerfisins. Teigsskógsleið ÞH er með fæsta ekna km (6.134 km á dag), Reykhólaleiðir R og A3 eru með 2% fleiri ekna km (6.273 km á dag) og Gangnaleið D2 með 6% fleiri ekna km (6.508 km á dag). Skortur er á gögnum um ferðamynstur á svæðinu og æskilegt væri að kanna þau nánar, hér er áætlað að 20% umferðar á Reykhólasveitarvegi sé á leið í norðurátt en 80% í suðurátt.
- Fyrir þungaflutninga eru Reykhólaleiðir R og A3 með fæsta ekna km á dag eða 446 km, Teigsskógsleið ÞH er með 7% fleiri ekna km og Gangnaleið D2 með 14% fleiri ekna km á dag.

Skortur er á gögnum um þungaflutninga en hér er áætlað að þeir séu um 16 á dag, þar af keyri 12 framhjá Reykhólum en 4 þurfi að koma við á Reykhólum með vörur.

- Fyrir akstur skólábíls eru Reykhólaleiðir R og A3 bestar þar sem eknum km fækkar úr 108 km á dag niður í 58 km á dag, Gangnaleið D2 kemur næst á eftir þar sem km fækkar niður í 76 og Teigsskógsleið ÞH er slökust þar km fækkar niður í 88.
- Eftir styttingu vegalengda með Dýrafjarðargöngum og Vestfjarðarvegi um Reykhólahrepp fer að myndast möguleiki á rekstri almenningsamgangna. Hagkvæmast fyrir þann rekstur er að leiðir geti keyrt nokkuð beinar leiðir sem liggja framhjá byggðarkjörnum. Þar sem Reykhólaleiðir R og A3 liggja framhjá Reykhólum eru þær mun betri valkostur fyrir almenningsamgöngur en Gangnaleið D2 og Teigsskógsleið ÞH.
- Hvað varðar stofnkostnað þá reyndist töluvert erfitt að bera leiðarvalkostina saman þar sem Vegagerðin hækkaði verðlag á milli skýrslna 2017 og 2018 án nánari útskýringa. Einnig er gagnrýnivert að, í frumathugun Vegagerðarinnar frá október 2018 um leiðarvalkost framhjá Reykhólum, skuli ekki metin Reykhólaleið R eins og hún lá fyrir frá Multiconsult, heldur búin til ný Reykhólaleið A3 þar sem gert er ráð fyrir að endurbyggja þurfi Reykhólasveitarveg frá Reykhólum að gatnamótum Vestfjarðarvegjar. Þessi frávik á milli leiðar A3 og leiðar R gera það að verkum að nær ógerningur er að bera þær saman kostnaðarlega séð og verður það að teljast bagalegt af hálfu Vegagerðarinnar að hafa ekki einnig metið leið R eins og hún lá fyrir til þess að hægt væri að bera saman annars vegar útreikninga Multiconsult og hins vegar útreikninga Vegagerðarinnar. Viaplan fær ekki séð hvernig slík vinnubrögð geti verið verkefninu til framdráttar, þar sem ljóst er að mun mikilvægara er á þessu stigi að ná raunhæfum innbyrðis samanburð heldur en að uppfæra verðlag. Í svarskýrslu Multiconsult frá því í nóvember 2018 er gerð tilraun til að gera alla fjóra leiðarvalkosti samanburðarhæfa og eru þær tölur notaðar í þessari valkostagreiningu. Þar kemur fram að leið ÞH er ódýrust 8,8 mia kr, Reykhólaleið R kemur næst á eftir á 9,7 mia, Reykhólaleið A3 er á 11,2 mia og Gangnaleið D2 kostar 14,8 mia. Til þess að gera stofnkostnaðinn samanburðarhæfan þá er gert ráð fyrir endurbyggingu alls Reykhólasveitarvegjar í öllum leiðarvalkostum.
- Hvað varðar stofnkostnað þá virðist einnig vera ágreiningur milli Vegagerðar og Multiconsult um mismunandi brúartegundir á Reykhólaleiðum A3 og R og er það ekki til eftirbreytni. Reynsla héraendis og erlendis frá hlýtur að geta gefið hugmynd um það hvaða brúartegund talin er æskilegust á þessum stað og er hér mælt til þess að aðilar setjist niður og nái sáttum um þetta atriði þar sem verulegur munur er á kostnaðaráætlunum brúargerðarinnar.
- Hvað varðar stofnkostnað þá er einingarverð fyrir hvern kílómetur af vegi dýrast í Teigsskógsleið ÞH (192 mio/km) en ódýrast í Reykhólaleið R (161 mio/km). Munurinn er um 16% en það vekur athygli að munurinn sé ekki meiri þar sem ÞH leiðin er nýbygging vegar frá grunni að stærstum hluta á meðan Reykhólaleið R og A3 er endurbygging núverandi vegar sem er í dag með burðarlag fyrir þungaflutninga frá Miðjanesi að gatnamótum Vestfjarðarvegjar (um 18 km vegkafli)
- Hvað varðar rekstrarkostnað þá sýna niðurstöður að rekstrarkostnaður fyrir samfélagið er minnstur á Reykhólaleiðum R og A3, Teigsskógsleið er næst og Gangnaleið D2 er dýrust. Munurinn á rekstrarkostnaði milli Reykhólaleiða R og A3 og Teigsskógsleiðar telst vera innan skekkjumarka
- Hvað varðar aðgengi að bráða- og heilbrigðisþjónustu þá er til staðar á Reykhólum hjúkrunarfræðingur, slökkvilið með slökkvibíl og klippur, björgunarsveit og lítill sveitaflugvöllur. Fyrir slys miðja vegu milli Reykhóla og Patreksfjarðar stytst vegalengdin í bráðaþjónustu um 44

km fyrir Reykhólaleiðir R og A3, um 22 km með Teigsskógsleið ÞH og um 20km með Gangnaleið D2.

- Hvað varðar tengsl Reykhóla við Flatey þá er vegalengdin milli Reykhóla og Brjánslækjar 137 km í dag en myndi styttest með Teigsskógsleið ÞH niður í 115 km, með Gangnaleið D2 í 117 km og með Reykhólaleiðum R og A3 niður í 93 km. Allar leiðirnar stytta vegalengdina töluvert en Reykhólaleiðir R og A3 stytta hana langmest og hafa því mesta möguleika á að styrkja tengslin á milli Reykhóla og Flateyjar.
- Hvað varðar ferðaþjónustu á Reykjanesi þá munu Teigsskógsleið ÞH og Gangnaleið D2 ekki breyta aðgengi að ferðaþjónustu á Reykjanesi að ráði en Reykhólaleiðir R og A3 munu hins vegar færa staðina nær alfaraleið og þannig gera íbúum auðveldar um vik að byggja upp ferðaþjónustu.
- Ferðaþjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum mun njóta góðs af öllum leiðarvalkostum þar sem vegalengdir styttest verulega í öllum tilfellum, um 22 km fyrir leið ÞH, 20 km fyrir leið D2 og 17 km fyrir leið R. Ekki er talinn verða mælanlegur munur á áhrifum á ferðaþjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum milli leiðarvalkosta því munur á heildarvegalengdinni milli Reykjavíkur og sunnanverðra Vestfjarðar telst innan skekkjumarka (1-2%) á milli leiðarvalkostanna. Helstu áhrifin felast í mun betri og öruggari vegkafla en er á svæðinu í dag og á það við um alla leiðarvalkosti.
- Hvað varðar lengd á formlegu leyfisveitingaferli þá er ljóst að ferlið verður lengra fyrir leiðarvalkosti R, A3 og D2 en fyrir leið ÞH. Skipulagsstofnun gerir ráð fyrir því að ferlið frá því að valkostaskýrsla þessi liggur fyrir, taki um 26 vikur.
- Hvað varðar líkur á kærnum sem geta dregist á langinn þá er möguleiki á að kæra alla leiðarvalkosti. Hægt er að kæra fræmkvæmdaleyfi fyrir Teigsskógsleið ÞH og hægt er að kæra matsferli og framkvæmdaleyfi fyrir hina þrjá leiðarvalkostina. Erfitt er að meta hvort leiðir verða kærðar og hvað kærufarli getur orðið langt. Viaplan leyfir sér engu að síður að fullyrða að sú leið sem nær mestu samkomulagi meðal íbúa Reykhólahrepps sé líklegust til að sleppa við kærur.
- Hvað varðar niðurstöður matsþátta umhverfismats þá eru niðurstöður á heildina litið bestar fyrir Reykhólaleiðir R og A3, Gangnaleið D2 kemur þar á eftir og Teigsskógsleið er síst. Nánar er fjallað um hina fjölmörgu matsþætti umhverfismatsins í kafla 6. Helsti munurinn á Reykhólaleið R og Teigsskógsleið ÞH felst m.a. í því að vægi áhrifa leiðar ÞH er verulega neikvætt á fornleifar, birkigróður, landslag, landslagsheildir og Náttúruminjaskrá. Vægi leiðar R er hins vegar talið verulega jákvætt fyrir gistingu og veitingaþjónustu, aðra þjónustu og hátíðir og viðburði.
- Hvað varðar niðurstöður matsþátta umhverfismats fyrir hagræna og félagslega þætti þá eru niðurstöður á heildina litið jákvæðar fyrir alla leiðarvalkosti. Bestar eru niðurstöðurnar þó fyrir Reykhólaleiðir R og A3 en Gangnaleið D2 og Teigsskógsleið ÞH eru báðar töluvert síðri. Nánar er fjallað um hina ýmsu matsþætti hægrænna og efnahagslegra þátta í kafla 7. Helsti munurinn á Reykhólaleið R og Teigsskógsleið ÞH felst m.a. í að vægi áhrifa leiðar R er verulega jákvætt fyrir þættina staðbundinn efnahag og atvinnulíf, verslun og þjónustu, framboð og eftirspurn eftir íbúðar og atvinnuhúsnæði og samgöngur innan Reykhólahrepps.

10 Heimildaskrá

1. *Mat á umhverfisáhrifum, matskýrsla. Vestfjarðavegur (60): Milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi.* Vegagerðin, febrúar 2017
2. *New Vestfjarðavegur in Reykhólahreppur, Review of proposed alternatives.* Multiconsult 29. June 2018
3. *Frumathugun á valkosti um Reykjanes (leið A3). Vestfjarðavegur, Hríshóll-Skálanes, Vegagerðin* 15. október 2018.
4. *Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi, Álit um mat á umhverfisáhrifum,* Skipulagsstofnun 28. mars 2017
5. *Quantifying the Socio-economic Benefits of Transport,* International Transport Forum (2017)Roundtable Reports, OECD
6. *Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands,* Innanríkisráðuneytið, feb 2014
7. *Forgangsröðun í samgöngum,* skýrsla fyrir samgönguráð, október 2005, Hagfræðistofnun Háskóla Íslands
8. *Minnisblað frá Skipulagsstofnun til Reykhólahrepp,* 5. nóvember 2018. www.reykholar.is
9. *Vestfjarðavegur nr. 60, Bjarkalundur-Eyri í Reykhólahreppi í Austur-Barðastrandasýslu. Mat á Umhverfisáhrifum,* Vegagerðin september 2005
10. *Greinagerð faghóps Háskólans á Akureyri um samgönguáætlun 2011-2022,* Háskólinn á Akureyri 15. mars 2012
11. *Vestfjarðavegur, samanburður á samfélagslegum áhrifum leiða D2 og Þ-H,* Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, desember 2017
12. *Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp, Ákvörðun endurskoðun mats á umhverfisáhrifum.* Skipulagsstofnun 26.maí 2015
13. *Veghönnunarreglur Vegagerðarinnar,* 1.8.2010
14. *Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa,* Skipulagsstofnun desember 2005
15. *Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Álit um mat á umhverfisáhrifum.* Skipulagsstofnun 28.mars 2017.

Viðauki

Öryggisþáttur	A1	I	P-H	H1	D	Aukið vængi þáttar í %	I	P-H	H1	D2	
Beygjur	A leiðinni eru þrjár beygjur, samtals um 700 m, með 350 m radius.	3	3	2	2	20%	3,6	2,4	2,4	3,6	
Langhallar	Mesti langhalli 4,8%	1	1	3	3	20%	1,2	1,2	3,6	9,6	
Langgöngur	A leiðinni eru um 0,9 km af háborgum með radius 4500-6700 m. Þar af eru um 500 m á bílnu 4500-5500 m.	2	4	4	2	20%	2,4	2,4	4,8	3,6	
Snúðhalli	Allir snúðhallar í lagi.	1	2	2	2		1	2	2	6	
Hæð yfir sjávarmáli	57 m í stöð 200	1	1	1	1		1	1	1	4	
Langd	20,2 km	1	1	1	1		1	1	1	2	
Beygjustíll í kröppum háborgum	St. 2650, st. 3680, st. 9380	4	3	3	2	-20%	3,2	2,4	1,6	1,6	
Jarðgöng	Nei	2	2	2	1	-20%	1,6	1,6	0,8	0,8	
Vegamót (ath. vegamót við Gufrufjörð geta í öllum tilvikum verið vandleyst)	4 gatnamót + tengingar. Ef gatnamót eru við st. 700-800 þá eru þau í lagi, annars lenda þau í of kröppum planboga.	2	3	3	3	-40%	1,2	1,2	1,8	3	
Há skeringabrún. Aukin hættu á snjóöfnun á veg. Nálagð við sjó. Hætta á hálfu vegna sjávargangs.	Alls 3 km meðfram vegi.	2	4	4	2	-60%	0,8	1,6	1,6	2	
	Vegur liggur við sjó á alls 3,7 km kafla.	3	4	4	4	-60%	1,2	2	1,6	0,8	
		22	26	29	23		18,2	19,8	23,8	37	
		41 Samtals				vegin stíg					

