

Snæfellsnesvegur (54_21-22) í Dalabyggð

Heydalsvegur - Gunnarsstaðir

Kynningarskýrsla

Vegagerðin – Vestursvæði og Hönnunardeild

Október 2026

Samantekt

Vegagerðin kynnir hér með endurbyggingu Snæfellsnesvegar (54) á 11,2 km löngum kafla á Skógarströnd í sveitarfélaginu Dalabyggð. Vegurinn er hluti af grunnkerfi samgangna en núverandi vegur er mjór, með malaryfirborði og uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar. Endurbyggingin er innan byggðarinnar á Skógarströnd á kaflanum frá Heydalsvegi (55) að slitlagsenda við Gunnarsstaði. Endurbyggingin fylgir að mestu núverandi vegi en á þremur stöðum, við Laxá, Hólmlátur og Gunnarsstaðaá (Gljúfurá), er vikið lítillega frá núverandi vegi til að bæta öryggi vegarins. Á Laxá er einbreið brú sem ekki er hægt að breikka og því þarf að byggja nýja brú á ána. Ársdagsumferð um veginn árið 2025 var um 170 bílar á sólarhring.

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta vegasamgöngur um Snæfellsnes. Framkvæmdin er í samræmi við markmið samgönguáætlunar um að auka umferðaröryggi, að leggja vegi bundnu slitlagi og fækka einbreiðum brúm.

Efnistaka er fyrirhuguð úr skeringum og útvíkkuðum skeringum meðfram vegi.

Fyrirhugaðar framkvæmdir á Snæfellsnesvegi (54) falla undir lög nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Tilkynna þarf framkvæmdina til HMS því framkvæmdir verða á meira en 5 km löngum kafla.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi veruleg jákvæð áhrif á bættar samgöngur og bætt umferðaröryggi vegfarenda. Þegar framkvæmdum við kaflann lýkur verður komið bundið slitlag á þennan hluta Snæfellsnesvegar (54).



↑ **Mynd 1**

Yfirlit yfir Snæfellsnesveg (54) milli Hringvegar (1) um Borgarnes og Vestfjarðavegar (60). Fyrirhugað framkvæmdasvæði er afmarkað með svörtum ferningi. Bundið slitlag er rautt og malarslitlag er appelsínugult.

Efnisyfirlit

Samantekt **1**
1 Yfirlit **4**
1.1 Almennt 4
1.2 Markmið framkvæmdar 4
1.3 Matsskylda 4
1.4 Afmörkun og áhrifasvæði framkvæmdar 5
1.5 Rannsóknir 6
1.6 Staða skipulags 6
1.7 Verndarsvæði 8
1.8 Lög og leyfisveitendur 10
2 Staðhættir á framkvæmdasvæði **12**
2.1 Staðhættir 12
2.2 Núverandi vegur 12
2.3 Samgöngur og umferðaröryggi 19
3 Valkostir og framkvæmdalýsing **21**
3.1 Valkostir 21
3.2 Framkvæmdalýsing 21
3.2.1 Endurbyggður vegur 21
3.2.2 Brú á Laxá 22
3.2.3 Ræsi 24
3.2.4 Efnisþörf 25
3.2.5 Efnistaka 25
3.2.6 Vegtengingar 27
3.3 Frágangur 27
3.3.1 Núverandi vegur og brú á Laxá 27
3.3.2 Áningarstaðir, reiðleið, göngu- og hjólaleið 27
3.3.3 Efnistökusvæði og önnur röskuð svæði 27
3.4 Vinnubúðir og aðstaða verktaka 28
3.5 Mannaflaþörf 28
3.6 Mannvirki 28
3.6.1 Vatnsveita 28
3.6.2 Raflínur - rafstrengir 28
3.6.3 Fjarskipti 28
3.7 Framkvæmdatími og kostnaður 28
3.8 Rekstur 29
4 Umhverfis- og framkvæmdaþættir **30**
4.1 Þættir sem líklega valda umhverfisáhrifum 30
4.1.1 Vegagerð 30
4.1.2 Efnistaka 30
4.2 Umhverfisþættir sem geta orðið fyrir áhrifum 30
5 Möguleg umhverfisáhrif **31**
5.1 Mannlíf, útivist og ferðaþjónusta 31
5.2 Heilsa, öryggi og samgöngur 32

5.3 Landnotkun 33
5.4 Landslag 34
5.5 Jarðmyndanir 35
5.6 Vatnshlot 36
5.7 Laxfiskar 39
5.8 Vistgerðir og gróðurfar 41
5.9 Fuglar og spendýr 44
5.10 Fornleifar 45
6 Veðurfar og náttúruvá 50
6.1 Veðurfar 50
6.2 Náttúruvá 51
7 Mótvægisaðgerðir 52
7.1 Samráðsaðilar 54
8 Niðurstaða 56
9 Heimildir 59
10 Fylgiskjöl 62
11 Teikningar 63

Loftmynd á forsíðu frá Loftmyndum ehf.
Hluti fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

1 Yfirlit

1.1 Almennt

Fyrirhugað er að endurbyggja Snæfellsnesveg (54) á 11,2 km kafla frá Heydalsvegi (55) að Gunnarsstöðum. Þar af verður 1,5 km löng nýbygging en 9,7 km löng endurbygging.

Áætluð efnisþörf nýs og endurbyggðs vegar er rúmlega 209 þús. m^3. Gert er ráð fyrir að efni úr skeringum verði tæplega 34 þús. m^3. Stefnt er að því að taka rúmlega 176 þús. m^3 úr útvíkkuðum skeringum.

Vegagerðin áætlar að vegurinn verði endurbyggður á árunum 2027-2030 og að framkvæmdum ljúki haustið 2030. Vegurinn verður í notkun á framkvæmdatíma.



↑ **Mynd 2**

Snæfellsnesvegur (54) um Skógarströnd. Vegur um fyrirhugað framkvæmdasvæði er litaður blár. Bundið slitlag er rautt og malarslitlag er appelsínugult.

1.2 Markmið framkvæmdar

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta vegasamgöngur um Snæfellsnes. Einnig að auka umferðaröryggi og stuðla að greiðari og öruggari samgöngum.

Ekki er um styttingu að ræða heldur fyrst og fremst vegabætur sem ættu að stuðla að aukinni greiðfærni samgangna.

1.3 Matsskylda

Fyrirhuguð framkvæmd á Snæfellsnesvegi fellur undir 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, 1. viðauka, tölulið 10.08, flokk B. Því þarf að tilkynna hana til HMS sem tekur ákvörðun um hvort framkvæmdin skuli háð umhverfismati.

10.08 *„Lagning nýrra vega eða enduruppbygging eða breikkun vega utan þéttbýlis sem ekki eru tilgreindir í tölul. 10.06 eða 10.07 sem eru a.m.k. 5 km.“*

Í tilkynningu framkvæmdar eru talin upp þau áhrif sem talið er að framkvæmdin geti haft á umhverfisþætti og tekin ákvörðun um matsskyldu framkvæmdar út frá þeim.



↑ **Mynd 3**

Snæfellsnesvegur (54) um Skógarströnd. Vegur um fyrirhugað framkvæmdasvæði er litaður blár. Þjóðvegir eru rauðir eða brúnir, óháð slitlagi.

1.4 Afmörkun og áhrifasvæði framkvæmdar

Fyrirhugað framkvæmdasvæði vegar, vegtenginga og efnistökusvæða getur haft áhrif á eftirtaldar jarðir:

↓ **Tafla 1**

Jarðir sem fyrirhuguð framkvæmd getur haft áhrif á.

Heiti jarðar	Landeigna-númer	Vegur	Útvíkkuð skering	Mögulegt efnismagn m³
Vörðufell	L137517			
Lækur	L 137499	x		
Bíldhóll	L 137467	x		
Innra-Leiti	L 137489	x	x	35.000
Borgir	L 137469	x		
Laxárdalur	L 137496			
Steintún	L 137509	x		
Emmuberg	L 137479	x		
Hólmlátur	L 137487	x	x	127.600
Gunnarsstaðir	L 137925	x	x	12.500
Dunkur	L137909			

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar, vegna bættra og öruggari samgangna, nær til allra sem leið eiga um Snæfellsnesveg (54) á þessum kafla.

Framkvæmdin afmarkast af byggingu vegarins og efnistöku. Framkvæmdasvæðið sjálft, þ.e.a.s. það svæði sem fer undir vegagerð er á rúmlega 11 km kafla. Almennt er gert ráð fyrir að takmarka stærð framkvæmdasvæðis eins og unnt er og verður það tilgreint í útboðsgögnum. Rekstur mannvirkisins og viðhald tekur við eftir að framkvæmd lýkur.

Snæfellsnesvegur (54) er stofnvegur, veghelgunarsvæði hans er 60 m breitt og nær 30 m frá miðlínu vegar til hvorrar hliðar.

Framkvæmdasvæði þessarar framkvæmdar liggur að mestu innan veghelgunarsvæðis núverandi vegar. Það verður nokkuð mismunandi breitt, því vegurinn verður ýmist lagður á fyllingu eða í skeringu. Þar sem hann liggur á fyllingu á flötu landi er framkvæmdasvæðið frá 12,0 m á breidd en breiðustu fyllingar eru 45 m við stöð 900 við Leitisá, og 49 m við stöð 5040 í grennd við Steintún. Skeringar eru almennt ekki miklar.

1.5 Rannsóknir

- Starfsmenn Vegagerðarinnar hafa skoðað veglínuna auk þess sem rannsókn á mögulegum efnistökustöðum hefur farið fram.
- Samráð var við Minjavörð Vesturlands um þörf á fornleifarannsókn vegna framkvæmdarinnar. Fornleifadeild Byggðasafns Skagfirðinga gerði rannsóknir vorið 2026.
- Hafrannsóknastofnun hefur verið fengin til að gera rannsóknir á lífríki í Laxá og Blank.

Ekki var talin þörf á öðrum rannsóknum vegna könnunar á matsskyldu framkvæmdarinnar.

1.6 Staða skipulags

Í gildi er Aðalskipulag Dalabyggðar 2020-2032 sem samþykkt var 23. júní 2023. Í greinargerð aðalskipulagsins (bls. 21) eru markmið sem eru lögð til grundvallar stefnu aðalskipulags um innviði. Þar eru meðal annars eftirfarandi markmið:

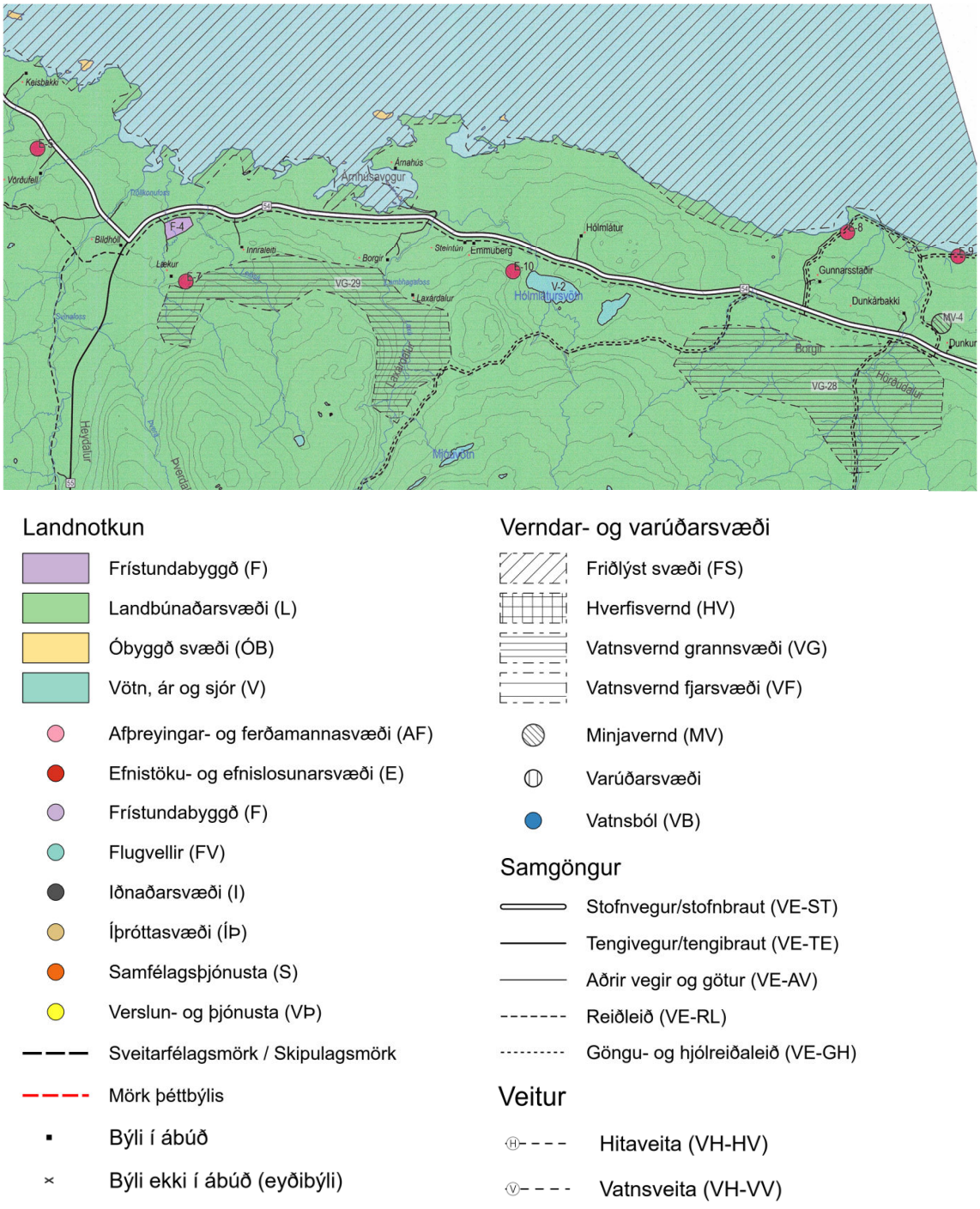
- Tryggja öruggar samgöngur fyrir skólabörn sveitarfélagsins og þá sem þurfa að sækja atvinnu innan sveitarfélagsins.
- Tryggja öryggi gangandi vegfarenda.
- Tryggja öruggar samgöngur og aðgengi ferðamanna að ferðamannastöðum.
- Leita hagkvæmustu lausna í vegagerð og stuðla að umferðar- og rekstraröryggi, samtengingu byggðar, m.a. vegna skólaaksturs og atvinnu utan býla[1].

Í Aðalskipulagi Dalabyggðar 2020-2032 segir að í þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 sé gert ráð fyrir endurbótum á Snæfellsnesvegi (54) um Skógarströnd. Stærsti hlutinn komi þó ekki til framkvæmda fyrr en á tímabilinu 2030-2034 skv. áætluninni.[2]

Í könnun um búsetuskilyrði frá árinu 2020 (Íbúakönnun 2020: Íbúar og mikilvægi búsetuskilyrða á Vesturlandi. Samantekt á niðurstöðum) var vegakerfið sá þáttur sem kom verst út og krefst mestra úrbóta að mati Dalamanna. Í greiningu í

[1] Dalabyggð og Verkís, 2023a
[2] Dalabyggð og Verkís, 2023a

stefnumótunarvinnu Dalabyggðar, Stefna Dalabyggðar 2019 – 2022, var vegakerfið metið sem ein af helstu ógnunum og í stefnunni er lögð áhersla á að bæta það.[3]



↑ **Mynd 4**

Aðalskipulag Dalabyggðar 2020-2032. Uppdráttur og skýringar (Dalabyggð og Verkís, 2023c).

[3] Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV), 2021

Útfærsla stefnu í aðalskipulaginu er eftirfarandi:

> *„Greiðar samgöngur innan sveitarfélagsins og við nágranna byggðarlögin eru forsendur öflugs atvinnulífs og góðra búsetumöguleika. Halda þarf áfram endurbótum til að stytta vegalengdir og bæta ástand vega innan sveitarfélagsins s.s. með bundnu slitlagi á vegum í byggð og fækkun einbreiðra brúa. Góðir vegir eru forsenda fyrir eflingu ferðaþjónustu.*
>
> *Við skipulag og uppbyggingu samgöngumannvirkja skal taka tillit til landslags, lífríkis og annars umhverfis. Gæta skal þess að aðgengi íbúa að náttúru verði ekki rofið þar sem aðrir valkostir eru mögulegir. Hugað skal að áhrifum á íbúa við leiðarval svo sem m.t.t. hljóðvistar í byggð og öryggi íbúa í nágrenni vega.*
>
> *Til að bæta búsetuskilyrði og möguleika til atvinnuuppbyggingar í Dalabyggð er nauðsynlegt að ráðast í talsverðar endurbætur á vegakerfinu. M.a. er lögð sérstök áhersla á endurbætur á þjóðvegi 54 Snæfellsnesvegi um Skógarströnd. Í skipulagstillögunni kemur fram að svigrúm er til endurbóta á veginum.“*[4]

Í umhverfisskýrslu aðalskipulagsins (bls. 6) kemur fram að uppbygging og viðhald vegakerfisins hafi óhjákvæmilega einhver umhverfisáhrif en áhrifin séu háð útfærslu á hverjum stað. Þær úrbætur sem fjallað er um í skipulaginu muni í flestum tilfellum hafa jákvæð áhrif á samfélag, atvinnu og þjónustu og til að auka öryggi íbúa og gesta. Stefnan geti heilt yfir haft neikvæð áhrif á náttúru sem og losun gróðurhúsalofttegunda en það sé háð umfangi og útfærslu nýrra framkvæmda. Áhrif á menningarminjar séu óljós, þar sem skráning fornleifa hafi ekki farið fram.[5]

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði liggur Snæfellsnesvegur (54) um landbúnaðarsvæði og hverfisverndarsvæði. Í grennd við hann er friðlýst svæði Breiðafjarðar, efnistökusvæði, svæði fyrir frístundabyggð, grannsvæði vatnsverndar, íbúðarhús, gönguleiðir og reiðleiðir. Auk þess liggja lagnir; raflínur og fjarskiptalagnir um svæðið (sjá kafla 3.6).

Samráð verður við Dalabyggð í samræmi við skipulagslög nr. 123/2010 um þörf á breytingum á aðalskipulagi.

Vegagerðin telur að breytingar á legu vegarins séu óverulegar og endurbygging hans kalli ekki á breytingu aðalskipulags.

Námur á aðalskipulagi í grennd við framkvæmdasvæðið eru fimm; náma E5, E7, E8, E9 og E10, sjá Mynd 4 en ekki er fyrirhugað að nýta þær til framkvæmdarinnar, sjá kafla 3.2.7.

Samráð verður við Dalabyggð um hvort breyta þurfi Aðalskipulagi Dalabyggðar 2020-2032, vegna efnistöku úr útvíkkuðum skeringum.

1.7 Verndarsvæði

Á aðalskipulagsuppdrætti (Mynd 4), má sjá að fyrirhugað framkvæmdasvæði raskar ekki verndarsvæðum, en það liggur nálægt Verndarsvæði Breiðafjarðar sem einnig telst til mikilvægra fuglasvæða.

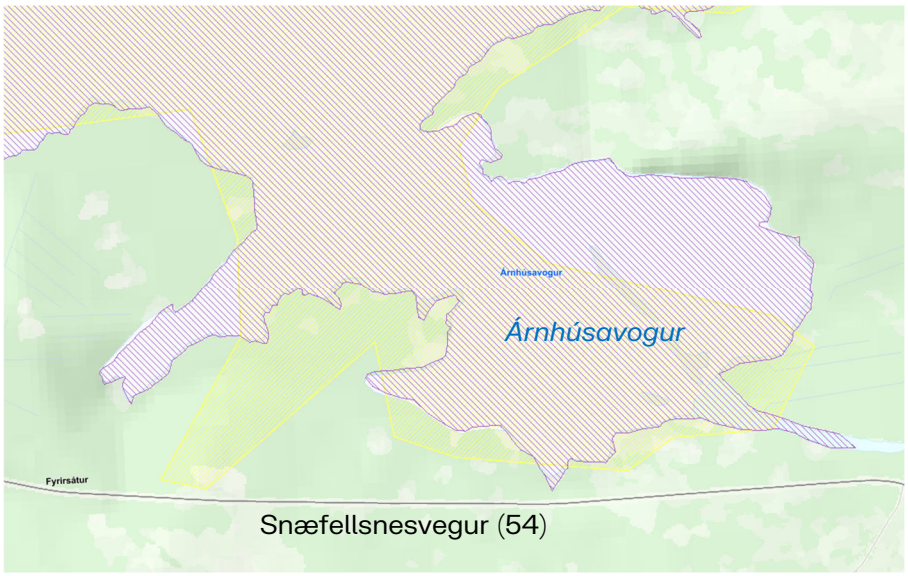
Verndarsvæði Breiðafjarðar

Eyjar og fjörur Breiðafjarðar eru verndaðar með lögum nr. 53/1995 um vernd Breiðafjarðar. Stærð svæðisins sem lögin ná til er um 20.000 ha. Tilgangur laganna er að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja.

[4] Dalabyggð og Verkís, 2023a.
[5] Dalabyggð og Verkís, 2022b.

Ákvæði þeirra taka til allra eyja, hólma og skerja á Breiðafirði ásamt fjörum í innri hluta fjarðarins sem markast af línu dreginni frá Ytranesi á Barðaströnd við fjörðinn norðanverðan í Hagadrápssker um Oddbjarnarsker, Stagley og Höskuldsey í Vallabjarg að sunnanverðu. Ráðherra fer með stjórn mála er varða vernd Breiðafjarðar samkvæmt lögunum. Um vernd menningarsögulegra minja fer samkvæmt þjóðminjalögum. Breiðafjarðarnefnd er ráðherra til ráðgjafar um allt það er lýtur að framkvæmd laganna.

Náttúrufræðistofnun hefur gert tillögu að því að svæðið verði friðlýst og hefur tilnefnt Breiðafjörð á framkvæmdaáætlun (B-hluta) náttúruminjaskrár vegna fjöruvistgerða, fugla og sela. Þótt Breiðafjörður sé verndaður með lögum nr. 54/1995 er framkvæmd laganna á margan hátt ómarkviss og lögin veik enda hafa reglugerðir sem kveða á um útfærslu þeirra ekki verið settar. Lagt er til að styrkja vernd hafsvæðisins í Breiðafirði og að verndun fjarðarins verði tryggð betur með lögum eða setningu reglugerða.



↑ **Mynd 5**

Náttúruminjaskrá, fjólublá skástrikuð svæði sýna útlínur sjávar en gul skástrikuð svæði afmarka mikilvæg fuglasvæði og Verndarsvæði Breiðafjarðar, sem falla saman (Náttúrufræðistofnun, 2025a).

Vegagerðin hefur mælt fjarlægðina á milli vegaxlar núverandi Snæfellsnesvegar (54) og gulu verndarsvæðanna sem sjást á mynd 5 og hún er um 23 m, en vegöxl breikkaðs vegar er örlítið nær. Óheimilt verður að raska landi utan skilgreinds framkvæmdasvæðis Snæfellsnesvegar (54) og því verður komið í veg fyrir rask á verndarsvæðunum. Framkvæmdasvæðið verður á 160 m kafla nálægt verndarsvæðinu, milli stöðva 2840-3000. Við stöð 2965 er framkvæmdasvæðið næst því, eða í um 13 m fjarlægð.

Vistgerðir sem njóta verndar

Í kortasjá Náttúrufræðistofnunar um sérstaka vernd náttúrufyrirbæra https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar (Náttúrufræðistofnun, 2025e) má sjá að fyrirhuguð framkvæmd mun raska vernduðum vistkerfum, þ.e. votlendi, sjá kafla 5.8 um vistgerðir og gróðurfar. Votlendi sem er innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis hefur þó áður verið raskað með vegagerð og framræslu.

Vatnsverndarsvæði og vatnsból

Vatnsverndarsvæði eru svæði sem heilbrigðisnefnd sveitarfélags hefur ákvarðað sem vatnsverndarsvæði umhverfis hvert vatnsból, annars vegar grannsvæði (VG) og hins vegar fjarsvæði (VF) sbr. reglugerð um neysluvatn.

Í aðalskipulagi Dalabyggðar eru tvö grannsvæði (VG) vatnsverndar í grennd við veginn. Þau eru: VG-29 Bílduhólsfell og VG-28 Dunkárdalur. Þau eru bæði utan Snæfellsnesvegar (54), sjá Mynd 4.

Í aðalskipulagsgreinargerð segir að til að ná settum markmiðum um vatnsvernd sé mikilvægt að beina framkvæmdum og umferð frá vatnsverndarsvæðum í samvinnu við heilbrigðiseftirlit svæðisins. Tryggja skal, í samræmi við lög og reglugerðir, að mengun frá atvinnustarfsemi berist ekki í jarðveg eða vatn.[6]

Friðlýstar fornleifar

Engar friðlýstar fornleifar er að finna í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði.

1.8 Lög og leyfisveitendur

Fyrirhuguð framkvæmd og efnistaka henni samfara, eru háð eftirfarandi leyfum:

- Afla skal framkvæmdaleyfis sveitarstjórnar samkvæmt 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Framkvæmdin skal vera í samræmi við Aðalskipulag Dalabyggðar 2020-2032.
- Öll efnistaka er háð lögum nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð. Þar kemur fram í 8. gr. að öll efnistaka á landi, úr botni vatnsfalla og stöðuvatna og úr sjávarbotni innan netalaga er háð framkvæmdaleyfi hlutaðeigandi sveitarstjórnar, samanber skipulagslög, nr. 123/2010. Áður en leyfi er veitt fyrir efnistöku skal liggja fyrir áætlun um væntanlega efnistöku þar sem m.a. skal gerð grein fyrir magni og gerð efnis, vinnslutíma og frágangi á efnistökusvæði.
- Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013, njóta m.a. fossar, gamlir birkiskógar, sjávarfitjar, leirur og votlendi að stærð 2 ha eða stærri, sérstakrar verndar.
- Framkvæmdin skal vera í samræmi við lög um stjórn vatnamála nr. 36/2011, en markmið þeirra er að vernda vatn og vistkerfi þess, hindra frekari rýrnun vatnsgæða og bæta ástand vatnavistkerfa til þess að vatn njóti heildstæðrar verndar. Jafnframt er lögunum ætlað að stuðla að sjálfbærri nýtingu vatns og langtímavernd vatnsauðlindarinnar. Einnig verður framkvæmdin í samræmi við reglugerð nr. 935/2011 um stjórn vatnamála og Vatnaáætlun Íslands 2022 – 2027.
- Gera þarf grein fyrir hverjar breytingar verða á vatnshlotum vegna framkvæmdanna. Í 18. gr. laga nr. 36/2011 er fjallað um að leita þurfi til Umhverfis- og orkustofnunar um heimild til breytinga á vatnshloti sem hefur í för með sér að ekki er hægt að ná fram umhverfismarkmiðum skv. 11. gr. sömu laga og nánar er fjallað um í Vatnatilskipun Evrópusambandsins (Directive 2000/60/ESB).
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem Heilbrigðiseftirlit Vesturlands veitir vegna vinnubúða og starfsemi sem fylgir efnistöku. Í gildi er reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Um er að ræða atvinnurekstur

[6] Dalabyggð og Verkís, 2022a

sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olíuskipti o.fl.

- → Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingarvinnustað.
- → Í samræmi við lög um menningarminjar nr. 80/2012 þarf að sækja um leyfi til Minjastofnunar Íslands þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast.
- → Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 155/2018, 13. gr. skal við hvers kyns leyfisskyldar framkvæmdir sem geta haft áhrif á gróður og jarðveg sýna sérstaka aðgát til að lágmarka rask og leitast við að endurheimta vistkerfi sem verða fyrir raski. Í 18. gr. kemur fram að ekki má ráðast í varnaraðgerðir til að koma í veg fyrir landbrot nema í samráði við Land og skóg.
- → Í lögum nr. 33/2019 um skóga og skógrækt segir í 19. gr. að komi til varanlegrar eyðingar skógar skuli framkvæmdaraðili ráðast í mótvægisaðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif á umhverfið af eyðingu skógarins, með hliðsjón af markmiðum laganna, svo sem með endurheimt náttúruskóga eða ræktun nýrra skóga, og skuli framkvæmdaraðili leita álits Lands og skógar á útfærslu mótvægisaðgerða. Mótvægisaðgerðir skuli hefjast eigi síðar en tveimur árum eftir eyðingu.
- → Þar sem veglína skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náið samráð við eiganda hennar um útfærslur. Engar framkvæmdir verða innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggi heimild frá viðkomandi raforkuflutningsaðila.

Auk þess er Ísland aðili að ýmsum alþjóðlegum samþykktum sem þarf að uppfylla, t.d. samningi um líffræðilega fjölbreytni sem gerður var í Rio de Janeiro 1992 og Bernarsamningi sem fjallar um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu.

2 Staðhættir á framkvæmdasvæði

2.1 Staðhættir

Á norðanverðu Snæfellsnesi, milli Stykkishólms og Búðardals er svæði í sveitarfélaginu Dalabyggð sem nefnist Skógarströnd. Það nær frá Álftafirði inn að Gljúfurá og einkennist af ávölum formum, undirlendi við ströndina, lágum heiðum en fjallgörðum inn til landsins. Byggðin er almennt grösug og þar má einkum finna mólendi, votlendi, tún og einnig birkikjarr. Í fjalllendi er meira um mosagróður, mela og berar klappir.[7]

Um dreifbýlið á Skógarströnd liggur Snæfellsnesvegur (54) sem tengir m.a. saman þéttbýlisstaðina Stykkishólm og Búðardal. Líklegt er að lélegt ástand vegarins á milli þeirra dragi úr samskiptum á milli íbúa og hafi þar með áhrif á umferð um veginn.

Í Dalabyggð bjuggu 653 manns þann 1. janúar 2026. Þar af bjuggu 239 í Búðardal sem er eina þéttbýlið í sveitarfélaginu og er þar í boði ýmis þjónusta fyrir heimamenn og ferðamenn. Þar er grunnskóli fyrir allt sveitarfélagið.

2.2 Núverandi vegur

Núverandi Snæfellsnesvegur (54) er alls um 229 km langur og liggur af Hringvegi (1) í Borgarnesi norður um Mýrar að Heydalsvegi (55), þaðan til vesturs um Snæfellsnes sunnanvert að Útnesvegi (574). Vegurinn liggur svo yfir Fróðárheiði að vegamótum við Útnesveg (574) á Snæfellsnesi norðanverðu og þaðan til austurs um nesið norðanvert, um Grundarfjörð, fram hjá Vatnaleið (56), Stykkishólmsvegi (58) og Heydalsvegi (55) að Vestfjarðavegi (60) í Hvammsfirði, sjá Mynd 1.

Snæfellsnesvegur (54) er með bundnu slitlagi nema á rúmlega 50 km kafla frá Stykkishólmsvegi (58) langleiðina að Vestfjarðavegi (60) (mynd 2).

Sá kafli Snæfellsnesvegar (54) sem á að endurbyggja er **11,2 km** langur. Fyrirhugað framkvæmdasvæði hefst um 0,3 km norðan við vegamót Heydalsvegar (55) og Snæfellsnesvegar (54) og endar við Gunnarsstaði. Á þeim hluta vegarins sem hér er til skoðunar er Snæfellsnesvegi (54) skipt í 2 kafla, 54-(21)—54-(22), sjá mynd 6.

Á núverandi vegi er á þremur stöðum kynntur leiðbeinandi hraði sem er 60 km/klst. Það er við brú á Laxá en einnig við Emmuberg og vestan við Gunnarsstaðaá (Gljúfurá). Skammt vestan við Gunnarsstaðaá er að auki blindhæð með aðskildum akstursstefnum, sjá Mynd 6.

Á þessum stöðum þarf að breyta legu núverandi vegar. Gera þarf krappar beygjur meira aflíðandi og laga hæðarlegu til að auka sjónlengdir og koma í veg fyrir blindhæðir.

Hæðarlega vegarins er almennt nokkuð góð, en hana þarf að laga lítilsháttar þar sem þörf er á, til að auka umferðaröryggi. Leyfður hámarkshraði á veginum nú er 80 km/klst. en nýjan veg þarf að hanna fyrir að lágmarki 90 km/klst.

[7] Dalabyggð og Verkís, 2023a



↑ **Mynd 6**

Snæfellsnesvegur (54) um Skógarströnd. Vegur um fyrirhugað framkvæmdasvæði er litaður blár.

Snæfellsnesvegur (54) milli Heydalsvegar (55) og Gunnarsstaða er í beinu framhaldi af Heydalsvegi (55). Hann er uppbyggður malarvegur en of mjór. Hann var lagður á þeim tíma þegar vegagerð var frumstæð og undirbúningur lítill. Jarðvegi næst veginum var ýtt upp í undirbyggingu og burðarlag og þunnt malarslitlag sótt í námur en efni var sjaldan flutt langar leiðir. Þar sem farið var um votlendi voru grafnir skurðir meðfram vegi. Landi meðfram veginum á þessum kafla hefur því víðast verið raskað, sjá myndir 7-25.



↑ **Mynd 7**

Snæfellsnesvegur (54) í grennd við vegamót Heydalsvegar (55) og Snæfellsnesvegar (54). Vegur að Læk er til hægri (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 8**

Snæfellsnesvegur (54) skammt frá frístundasvæðinu Fornastekk í landi Lækjar (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 9**

Snæfellsnesvegur (54) við Leitisá (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 10**

Snæfellsnesvegur (54) við heimreið að Innra-Leiti (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 11**

Snæfellsnesvegur (54) í landi Innra-Leitis, þar sem eru tún á vinstri hönd og skógrækt á hægri hönd (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 12**

Snæfellsnesvegur (54) við klettaborgir á milli Leitis og Borga (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 13**

Snæfellsnesvegur (54) þar sem hann er næstur Árnhúsavogi, um 30 metra frá vegi í landi Borga (Mynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 14**

Snæfellsnesvegur (54) við heimreið að Borgum. Brú á Laxá er framundan (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 15**

Snæfellsnesvegur (54) um brú á Laxá (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 16**

Snæfellsnesvegur (54) í grennd við upphaf klæðingar sem er á kafla fram hjá Steintúni og Emmubergi (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 17**

Snæfellsnesvegur (54) við heimreið að Steintúni (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 18**

Snæfellsnesvegur (54) við heimreið að Emmubergi (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 19**

Snæfellsnesvegur (54) við þverun Blanks (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 20**

Snæfellsnesvegur (54) við heimreið að Hólmlátri (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 21**

Snæfellsnesvegur (54) austan við heimreið að Hólmlátri (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 22**

Snæfellsnesvegur (54) í landi Hólmláturs þar sem er blindhæð með aðskildum akstursstefnum (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 23**

Snæfellsnesvegur (54) við krappa beygju að Gunnarsstaðaá/Gljúfurá (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 24**

Snæfellsnesvegur (54) við upphaf kafla með klæðingu, sem nær að Vestfjarðavegi (60). Til vinstri liggur heimreið að Gunnarsstöðum. Unnið var að frágangi vegarins þegar myndin var tekin (Ljósmynd: www.ja.is).



↑ **Mynd 25**

Snæfellsnesvegur (54) við upphaf kafla með klæðingu, sem nær að Vestfjarðavegi (60). Horft er til vesturs í átt að Hólmlátrum. Unnið var að frágangi vegarins þegar myndin var tekin (Ljósmynd: www.ja.is).

Samkvæmt vegaskrá Vegagerðarinnar flokkast núverandi Snæfellsnesvegur (54) á umræddum kafla sem stofnvegur af vegtegund $C_{8,}$ sem er 8 m breiður vegur. Samkvæmt mælingum Vegagerðarinnar er vegurinn víðast 5,5-6,0 m breiður.

Leyfður öxulþungi er <7 tonn. Leyfður hámarkshraði á núverandi vegi er alls staðar 80 km/klst. Víða eru umferðarmerki um blindhæðir og lækkaðan leiðbeinandi hraða, auk ítarlegra merkinga við einbreiðar brýr.

Á kaflanum eru þrír staðir sem eru sérlega hættulegir:

- → Krappar beygjur beggja vegna við Laxá - leiðbeinandi hraði 60 km/klst.
- → Blindhæð með aðskildum akstursstefnum skammt vestan við Gunnarsstaðaá
- → Kröpp beygja við Gunnarsstaðaá (Gljúfurá) - leiðbeinandi hraði 60 km/klst.

Plan- og/eða hæðarlegu núverandi vegar er verulega ábótavant á þessum stöðum og víða eru skertar sjónlengdir. Víða uppfylla öryggissvæði vegar ekki kröfur í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar.

Á núverandi vegi er einbreið brú á Laxá milli Borga og Steintúns. Hún er 14 m löng með 3,1 m breiðri akbraut, byggð árið 1951. Brúin er með takmarkaða burðargetu gagnvart þungaflutningum og þá er styrkur og frágangur vegriða á brúnni ekki í samræmi við núgildandi veghönnunarreglur.



↑ **Mynd 26**

Brú á Laxá á Snæfellsnesvegi (54-21). Einbreið bitabrú í einu 14 m hafi, byggð árið 1951 (Mynd: EÓ 2025)

Leitisá liggur undir veginn um tvö ræsi, Blankur liggur undir veginn um steyptan stokk sem byggður var árið 2004. Gunnarsstaðaá (Gljúfurá) liggur undir veginn um nýlegt ræsi.

Á veginum eru þrjár vegtengingar á vegaskrá að býlum. Þær liggja að Innra Leiti, Emmubergi og Gunnarsstöðum. Auk þess er tenging að Steintúni sem er íbúðarhús í landi Emmubergs.

Til viðbótar eru nokkrar vegtengingar að eyði- og frístundajörðum. Þær eru að sumarhúsasvæðinu Fornastekk í landi Lækjar, að Borgum, að frístunda- eða veiðihúsi við Laxá og að Hólmlátri. Auk ofangreindra tenginga eru tengingar m.a. inn á tún, að námum, ám og vegslóðum.

Þau íbúðar- og frístundahús sem eru í minna en 200 m fjarlægð frá miðlínu núverandi vegar eru: Steintún í 78 m fjarlægð og Emmuberg í 117 m fjarlægð.

Girðingar eru víða meðfram veginum og sums staðar eru tún og skurðir meðfram honum. Í landi Lækjar og Innra Leitis eru girðingar beggja vegna vegar á löngum köflum. Í landi Borga er girðing sunnan megin vegar. Í landi Emmubergs og Hólmláturs eru girðingar beggja vegna vegar. Í landi Gunnarsstaða er girðing sunnan megin vegar að heimreið að bænum þar sem framkvæmdin endar.

2.3 Samgöngur og umferðaröryggi

Fremur lítil umferð er um Snæfellsnesveg (54) á fyrirhuguðum framkvæmdakafla, en ársdagsumferð var um 170 bílar árið 2025. Framkvæmdir verða á vegköflum 21 og 22:

- → Vegkafli 54-21, Heydalsvegur (55) - Sýslumörk, Gljúfursá
- → Vegkafli 54-22, Sýslumörk, Gljúfursá - Hörðudalsvegur vestri (580)

↓ **Tafla 2**
Samanburður á umferðartölum árin 2013, 2018 og 2023 á Snæfellsnesvegi (54) (Veggagnabanki Vegagerðarinnar).

Ár	Vegkafli	Lengd km	Ársdags-umferð[8]	Sumardags-umferð[9]	Vetrardags-umferð[10]	Eknir þ. km
2013	**54-21**	11,00	117	225	48	470
	45-22	9,40	121	235	50	416
2018	**54-21**	11,00	255	477	72	1.024
	45-22	9,40	267	497	73	916
2023	**54-21**	11,00	340	630	115	1.358
	45-22	9,38	235	430	80	803
2025	**54-21**	11,00	165	310	58	669
	45-22	9,38	180	335	62	618

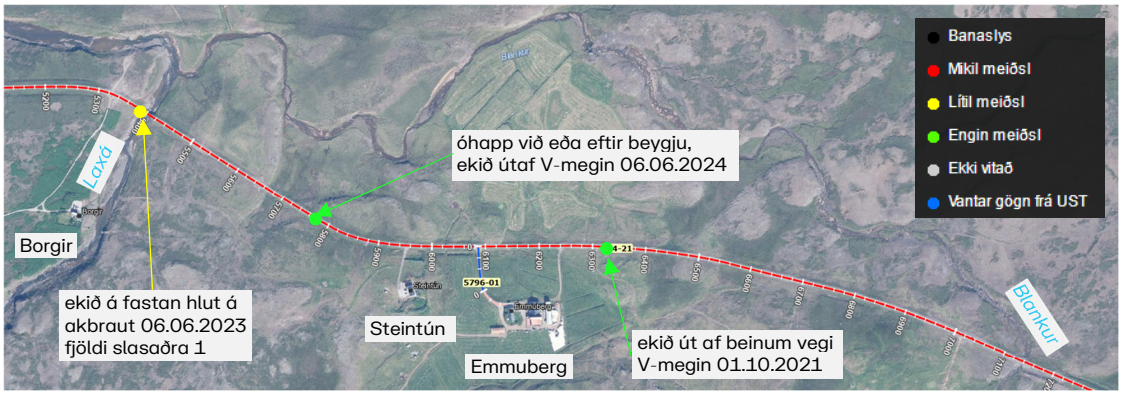
Á árunum 2013-2023 jókst umferð á Snæfellsnesvegi (54) og þar með á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Meðalhlutfall þungra bifreiða er ekki áætlað en þungaumferð er almennt lítil; mjólkurbíll, fjárflutningabílar og tilfallandi önnur umferð.

[8] Ársdagsumferð er meðalumferð á dag yfir árið
[9] Sumardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september
[10] Vetrardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember

Hvað varðar vetrarþjónustu á núverandi Snæfellsnesvegi (54) á kaflanum milli Stykkishólmsvegar (58) og Vestfjarðavegar (60) er vegurinn mokaður tvisvar í viku, á mánudögum og föstudögum.

Í veggagnabanka Vegagerðarinnar er að finna upplýsingar um greiningu og flokkun slysa, meðal annars fjölda umferðaslysa og tíðni þeirra. Slysatíðni er fjöldi óhappa á hverja milljón ekinna kílómetra.

Á árunum 2020-2026 eru fjögur slys skráð á Snæfellsnesvegi (54) á framkvæmdakaflanum. Þrjú slysanna urðu á kaflanum milli Laxár og Blanks, sjá Mynd 2727. Þrjú voru án meiðsla en eitt með litlum meiðslum. Við Gunnarsstaði, skammt frá enda framkvæmdakaflans varð árekstur án meiðsla 24. ágúst 2025 þar sem ekið var á hlið bifreiðar.



↑ **Mynd 27**

Staðsetning, lýsing og alvarleiki slysa 2018-2025 á kaflanum milli Laxár og Blanks (Loftmynd: Loftmyndir ehf.).

3 Valkostir og framkvæmdalýsing

3.1 Valkostir

Við endurbætur á Snæfellsnesvegi (54) var miðað við að fylgja núverandi vegi þar sem það væri mögulegt vegna umferðaröryggis. Vegurinn verður breikkaður úr 5,0 m í 8,0 m og vegfláar og skeringar gerðar meira aflíðandi til að auka öryggi. Framkvæmdasvæðið mun því ná út fyrir núverandi veg.

3.2 Framkvæmdalýsing

3.2.1 Endurbyggður vegur

Framkvæmdin felur í sér endurbyggingu Snæfellsnesvegar (54) á 11,2 km kafla. Þar af verður 1,5 km löng nýbygging en 9,7 km endurbygging[11].

Upphaf framkvæmdarkaflans, stöð 0, er 0,3 km norðan við vegamót Heydalsvegar (55) og Snæfellsnesvegar (54) og endar við Gunnarsstaði.

Veginn þarf að breikka og hækka og ganga frá yfirborði með klæðingu. Framkvæmdir verða að mestu innan núverandi vegsvæðis, nema á stuttum köflum við Laxá, Hólmlátur og Gunnarsstaðaá (Gljúfurá). Engin breyting verður á vegalengdum.

Vegurinn verður gerður samkvæmt vegtegund C_8, sem er 8,0 m breiður vegur með 7 m breiðri akbraut og 0,50 m breiðum öxlum. Vegurinn verður með bundnu slitlagi og hönnunarhraði verður að jafnaði ≥ 90 km/klst. Umferðarrýmd er ≤ 3000 bílar á sólarhring. Öxulþungi verður 11,5 tonn.

Veglínan hefst um það bil 670 m frá vegamótum við Heydalsveg (55) því líklega verður vegamótunum breytt þannig að Snæfellsnesvegur (54) verði ráðandi en Heydalsvegur (55) tengist honum með T-vegamótum. Ekki er búið að taka ákvörðun um legu Snæfellsnesvegar (54) við vegamótin.

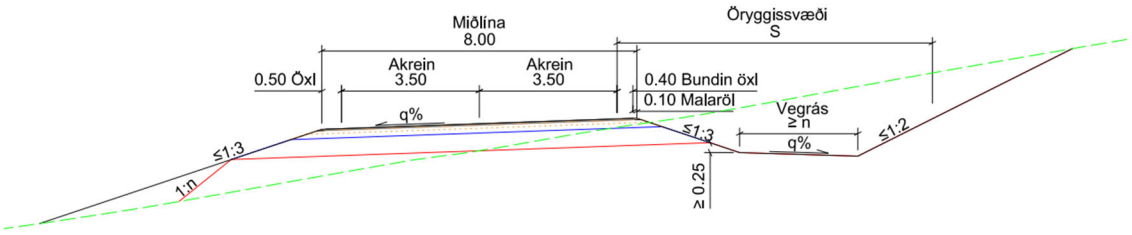
Veglínan fylgir víðast núverandi vegi en planlega og hæðarlega vegarins verður löguð. Þar sem ekki er hægt að fylgja núverandi vegi eru beygjur rúnnaðar með stærri radíusum. Til að nýta núverandi veg sem best er beinum línum sem eru of stuttar leyft að halda sér á 4 stöðum. Að öðru leyti uppfyllir veglínan 90 km/klst. hönnunarhraða.

Við hönnun á hæðarlegu er miðað við að um það bil 60 cm (styrktar- og burðarlag) leggist ofan á núverandi veg en litlum hæðum og dældum eytt. Á næstu stigum hönnunar, þegar rannsóknum á jarðefnum er lokið er gert ráð fyrir að skeringar verði auknar á heppilegum stöðum, svo sem í háboga, til að ná í efni og bæta sjónlengdir.

Til að draga úr alvarleika útafaksturs er þörf á öryggissvæði meðfram vegum. Halli í vegköntum í fyllingum (vegflái) verður 1:3. Vegrið verða þar sem bratt er fram af veginum og þar sem hann liggur yfir eða við ár. Undirstaða vegarins er almennt þétt og þurr, enda víða skurðir meðfram núverandi vegi.

[11] Við mælingar á vegalengd nýs vegar utan núverandi vegar, þ.e. þar sem ný öxl fer út fyrir núverandi öxl, er miðað við lengd miðlínu þar sem hún fer út fyrir vegöxl.

Á Mynd 28 má sjá tengsl veghæðar, breiddar vegfláa og breiddar öryggissvæðis á 8 m vegi.



↑ **Mynd 28**
Tengsl veghæðar, breiddar vegfláa og breiddar öryggissvæðis á 8 m vegi, vegtegund C_8.

Öryggissvæði meðfram vegi

Til að draga úr slysahættu er þörf á öryggissvæði til hvorrar handar meðfram vegum.

Með öryggissvæði er átt við svæði þar sem hvorki mega vera stórir steinar (≥0,2 m), nibbur né skorningar eða annað sem valdið getur hættu við útafakstur. Utan við öryggissvæðið eru hliðarsvæði þar sem gerð er krafa um að ekki séu steinar stærri en 0,5 m á kant, vatn eða þverhnípi (sjá kafla 2.3 og 5.4.3 í veghönnunarreglum. http://www.vegagerdin.is/upplysingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/veg-honnunarreglur/).

Öryggissvæði skal hafa ákveðna breidd háð hönnunarumferð og hönnunarhraða. Lágmarksbreidd öryggissvæðis við ÁDU 301-3000 og 90 km/klst. hönnunarhraða er 7 m, en jafnan er stefnt að 50 - 100 % breiðari öryggissvæðum þar sem aðstæður og kostnaður leyfa. Vegrið verða þar sem ekki er hægt að koma fyrir öryggissvæði.
Innan öryggissvæðis skal/skulu almennt ekki vera:

- ójöfnur meiri en 0,2 m mælt með 3 m réttskeið
- steinar stærri 0,2 m
- umferð ökutækja
- vatn dýpra en 0,25 m
- endar ræsa séu þau víðari en 1,5 m í þvermál
- tré eða stólpar sverari en 100 mm mælt í 0,4 m hæð frá jörðu
- skurðir eða árfarvegir

Sé landið sem fellur undir öryggissvæðið nægilega slétt þarf ekki að raska því á einn eða neinn hátt, t.d. þar sem vegurinn liggur yfir mela eða graslendi. Aftur á móti er þörf á aðgerðum á öryggissvæðum þar sem land er ójafnt eða þar sem mikið er af gjótum og holum sem geta reynst slysavaldar við útafakstur. Ef grípa þarf til aðgerða innan öryggissvæða verður þess gætt að þær hafi sem minnst rask í för með sér, t.d. með því að fylla í gjótur, fjarlægja stóra steina og brjóta niður nibbur sem standa upp úr. Á þann hátt er dregið verulega úr raski.

3.2.2 Brú á Laxá

Brýr og ræsi verða hönnuð þannig að þau taki við 100 ára flóði. Á núverandi vegi er einbreið brú á Laxá sem fyrirhugað er að leggja af. Í stað hennar verður byggð ný brú um 50 m ofan við núverandi brú.

Fyrirhuguð ný veglína um Laxá liggur um skammt ofan við núverandi brú. Landið liggur nokkuð hærra vestan við ána en þar stendur klöpp upp úr landinu. Austan við ána eru grónir, aflíðandi bakkar en gert er ráð fyrir að stutt sé niður á klöpp.

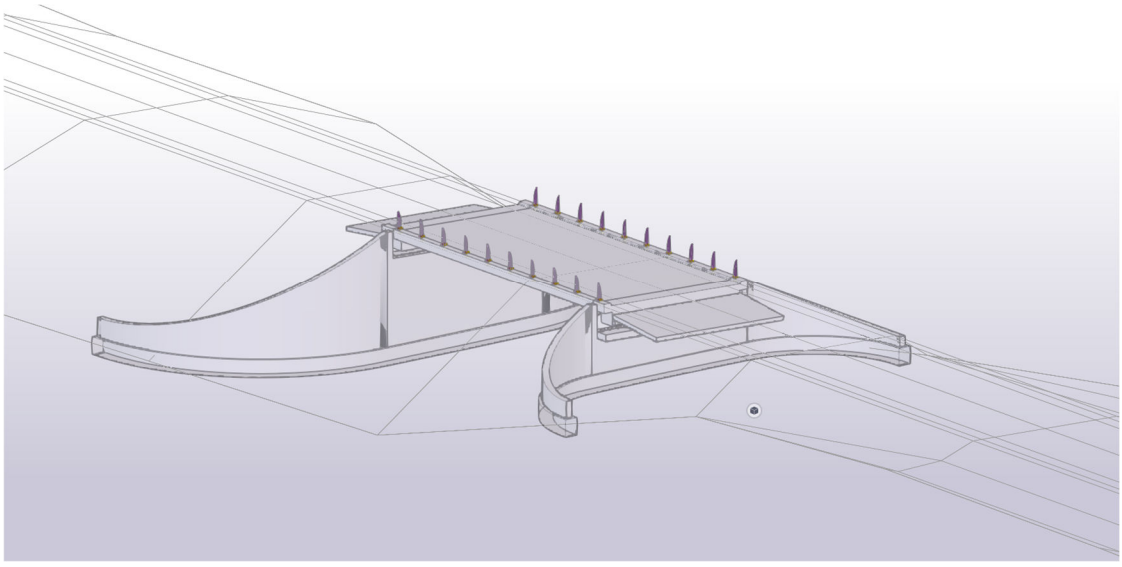
Í minnisblaði frá febrúar 2025 er fjallað um vatnafar og hönnunarflóð helstu vatnsfalla á Skógarströnd. Vatnasvið Laxár er um 38 km^2 og 100 ára flóð metið á 80 m^3/s. Virkt vatnsop núverandi brúar er 14 m og þarf ný brú að hafa sambærilegt vatnsop til að tryggja að rennslishraði verði ekki of hár í hönnunarflóði.

Í frumdrögum var leitast við að fella brúna vel að landslaginu með lágum stöpli á vesturbakkanum en hærri á austurbakkanum. Vegna landslagsins er brúarlengdin lengri en núverandi brú eða 18 m þar sem hluti af lengd yfirbyggingar er yfir klöpp að vestanverðu. Á for- og verkhönnunarstigi er tækifæri til að frekari greiningar á nákvæmri staðsetningu landstöpla og lengd brúar m.t.t. landslagsins og rennsli árinnar.

Gert er ráð fyrir steyptri, eftirspenntri bitabrú. Brúin er á legum á stöplum, undirstöður grundaðar beint á klöpp. Gert er ráð fyrir grautuðum bergboltum í klöppina.

Líkan að nýrri brú

Líkan var unnið af brúnni með forritinu Tekla Structures og notað til magntöku við gerð kostnaðaráætlunar.



↑ **Mynd 29**

Skjáskot af brúarlíkani í Tekla Structures.

Líkanið var jafnframt notað til að vinna ásýndarmynd með aðstoð frá sérhæfðri myndvinnslu gervigreindarlausnar frá ChatGPT. Notast var við raunmynd frá september 2025 við gerð myndarinnar.



↑ **Mynd 30**

Horft upp eftir Laxá frá núverandi brúarstæði. Mynd tekin um miðjan september 2025 (mynd: Einar Óskarsson).



↑ **Mynd 31**

Ásýndarmynd af því hvernig ný brú á Laxá gæti litið út (Vegagerðin, 2026).

3.2.3 Ræsi

Á Snæfellsnesvegi (54) eru 20 ræsi á þeim kafla sem er til framkvæmda. Þau ræsi sem eru í núverandi vegi eru á bilinu 0,4-2,4 m að þvermáli. Breiðasta ræsið er við Leitisá. Að auki rennur Blankur undir veginn um steyptan stokk. Við ákvörðun á vatnsopum nýrra ræsa verður tekið mið af vatnsopum á núverandi vegi. Ræsi undir 1 m verða stækkuð um 10 cm.

Ræsi verða endurnýjuð þar sem þörf er á og staðsett þar sem búast má við rennandi vatni, bæði þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum að vorinu og þegar úrkoma er mikil. Ræsum verður ennfremur komið fyrir þar sem hætta er á að vatn geti safnast fyrir við veginn.

3.2.4 Efnisþörf

Við frumhönnun vegarins er áætluð efnisþörf í framkvæmdina rúmlega 209 þús. m^3. Efnistaka er fyrirhuguð úr vegskeringum á vegsvæði og úr útvíkkuðum skeringum. Gert er ráð fyrir að efni úr skeringum verði tæplega 34 þús. m^3 og að það verði nýtt í fláafleyga og mögulega fyllingar að einhverju marki. Stefnt er að því að taka rúmlega 175 þús. m^3 úr útvíkkuðum skeringum sem yrði nýtt í klæðingu, burðarlag, styrktarlag og fyllingar.

↓ **Tafla 3**
Áætluð efnisþörf.

	magn í m^3
Klæðing	2.600
Burðarlag	19.800
Styrktarlag	54.000
Fyllingar	91.100
Fláafleygar	41.600
Samtals	**209.100**
Skeringar	34.000
Útvíkkaðar skeringar	175.100

3.2.5 Efnistaka

Í Aðalskipulagi Dalabyggðar 2020-2032 er fjallað um efnistökusvæði. Fimm efnistökusvæði á aðalskipulagi eru skilgreind í grennd við fyrirhugað framkvæmdarsvæði. Ekkert þeirra uppfyllir efniskröfur fyrir klæðingu, burðarlag eða styrktarlag en mögulegt væri að nýta efni úr þeim í fyllingar og fláafleyga við vegaframkvæmdir. Fyrirhugað er að taka frekar efni úr útvíkkuðum skeringum meðfram vegi en úr námum á aðalskipulagi vegna meiri efnisgæða í skeringunum og styttri efnisflutninga.

↓ **Tafla 4**
Skilgreind efnistökusvæði á Aðalskipulagi Dalabyggðar 2020-2032 í grennd við framkvæmdasvæðið.

Nr.	**Heiti svæðis**	**Lýsing**	**Stærð í skipulagi**	**Staða**
E5	Vörðufell	Setnáma í sjávarseti, ófrágengin	3 ha/45.000 m^3	Ófrágengin
E7	Lækur	Setnáma	2 ha/25.000 m^3	Ný
E8	Gunnarsstaðafjara	Setnáma í sjávarkambi	2,4 ha/47.000 m^3	Opin
E9	Dunkárfjara	Setnáma í sjávarkambi	2 ha/30.000 m^3	Opin
E10	Emmuberg	Setnáma í frostveðrunarseti, hálf-frágengin	1,6 ha/30.000 m^3	Hálffrágengin

Á teikningu 3 sést staðsetning mögulegra efnistökustaða. Þeir eru gróflega afmarkaðir og gert er ráð fyrir að afmörkunin breytist eitthvað á framkvæmdatíma.

Borað var í klappir sínum hvorum megin Snæfellsnesvegar (54) á nokkrum líklegum stöðum, tekin voru sýni og þau send í rannsókn. Kannað var sérstaklega hvort efnið væri hæft í burðarlag og sem steinefni í klæðingar.

Niðurstaðan er sú að hægt sé að vinna allt klæðingar-, burðarlags- og styrktarlagsefni í veginn úr skeringum, með fyrirvara um að sums staðar gæti þurft að útvíkka skeringar meira, eða vinna dýpra en annars þyrfti, vegna lagningar vegarins. Í töflu 5 má sjá mögulegt magn sem taka má úr afmörkuðum skeringum, með fyrirvara um nánari

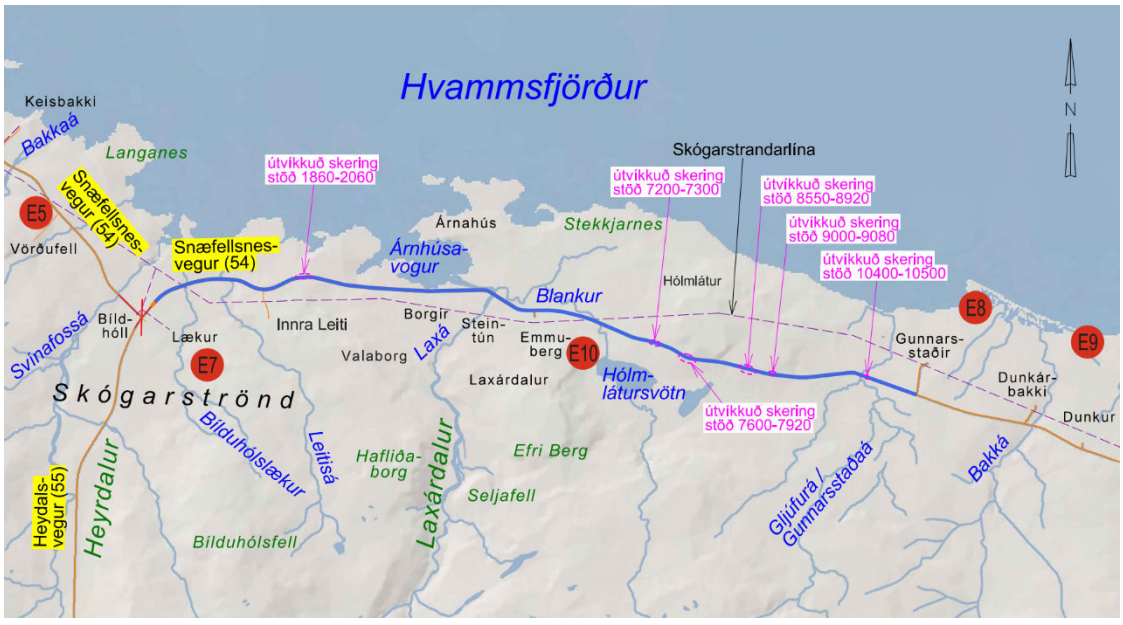
útfærslu og útreikninga. Fylgiskjal 1 er minnisblað um mögulega efnistökustaði og er bent á það til frekari upplýsinga.

↓ **Tafla 5**
Gróf áætlun um mögulega efnistöku úr þeim skeringum sem fyrirhugað er að útvíkka.

Nafn efnistökusvæða	Fylling (m^3)	Styrktarlag (m^3)	Burðarlag (m^3)	Klæðing (m^3)	Samtals (m^3)
Skering við Innra Leiti – stöð 1860-2060		35.000			35.000
Skering við Hólmlátur – stöð 7180-7340			20.800	8.000	28.800
Skering neðan við Snorraborg - Stöð 7600-7900	41.800				41.800
Skering neðan við Stákavörður Stöð 8550-8930	49.000				49.000
Skering við Stangarflóa – stöð 9000-9080		8.000			8.000
Skering austan Gljúfurár – stöð 10400-10500		12.500			12.500
Samtals	**92.000**	**55.500**	**20.800**	**8.000**	**175.100**

Tekið skal fram að efnistaka úr útvíkkuðum skeringum verður ekki meiri en sú sem þarf til framkvæmdarinnar. Við lokahönnun vegarins verða fyllingar og skeringar endurskoðaðar og reynt að komast nær massajafnvægi, þannig að efnisþörf úr útvíkkuðum skeringum minnki.

Endanleg ákvörðun um efnistöku úr hverri útvíkkaðri skeringu verður tekin við lokahönnun vegarins, að loknum ítarlegri efnisrannsóknum.



↑ **Mynd 32**
Yfirlitsmynd af staðsetningu útvíkkaðra skeringa og náma á aðalskipulagi (Loftmynd: Loftmyndir ehf.).

3.2.6 Vegtengingar

Í kafla 2.2. er fjallað um núverandi veg, en tengingar að honum eru all margar, flestar þeirra eru að húsum, túnum og að sjónum. Við endurbyggingu Snæfellsnesvegar (54) verður skoðað hvort mögulegt er að fækka vegtengingum til að auka umferðaröryggi.

3.3 Frágangur

3.3.1 Núverandi vegur og brú á Laxá

Á þeim stuttu köflum sem endurbyggður vegur víkur frá núverandi vegi verður núverandi vegur fjarlægður nema farið verði fram á annað. Einnig er stefnt að því að fjarlægja núverandi brú á Laxá þegar ný brú hefur verið tekin í notkun. Samráð verður við landeigendur og Dalabyggð um hvað gera skuli við núverandi veg og brú.

3.3.2 Áningarstaðir, reiðleið, göngu- og hjólaleið

Meðfram veginum að sunnanverðu er skilgreind reiðleið í aðalskipulagi. Fyrirhugað er við frágang framkvæmdasvæðis að gera reiðfært meðfram vegi milli Heydalsvegar (55) og Gunnarsstaða sunnan vegar. Til að reiðfært verði meðfram veginum verða ræsi lengd til samræmis við það.

Reiðleið ásamt göngu- og hjólaleið liggja að Snæfellsnesvegi (54) við Gunnarsstaðaá/Gljúfurá og eru meðfram veginum að sunnanverðu að Gunnarsstöðum þar sem þær þvera Snæfellsnesveg (54) og liggja svo meðfram heimreið að Gunnarsstöðum og út að sjó. Vegagerðin mun gera ráð fyrir þessum leiðum við frágang vegfláa en samráð verður við Dalabyggð og landeigendur um þverun þeirra.

Enginn skilgreindur áningarstaður er við Snæfellsnesveg (54) á þessum kafla. Samráð verður við landeigendur og Dalabyggð við lokahönnun framkvæmdar um hvort þörf er á áningarstað og þá hvar. Einnig verður samráð við landeigendur ef þörf er talin á gerð undirganga fyrir búfé.

3.3.3 Efnistökusvæði og önnur röskuð svæði

Við framkvæmdir verður reynt að raska gróðri og jarðvegi sem minnst. Skeringar og útvíkkaðar skeringar verða ekki hafðar opnar lengur en nauðsyn krefur. Öllum lífrænum jarðvegi sem finnst á yfirborði efnistökusvæða og skeringa verður ýtt í haug áður en efnistaka hefst og hann geymdur til að nota við frágang þegar efnistöku lýkur. Við frágang verður flutt til efni í jöðrum efnistökusvæða og skeringa til að aðlaga þær sem best að landinu í kring.

Frágangi á vegskeringum og útvíkkuðum skeringum verður hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg. Röskuð svæði verða mótuð í samræmi við landslag og halla umhverfis. Brúnir efnistökusvæða og skeringa verða afrúnnaðar til að minnka hættu á rofi og aðlagaðar að landinu í kring og lífrænum jarðvegi jafnað yfir, sé hann fyrir hendi.

Til þess að forðast að brjóta upp landslagsheildir verður almennt ekki ráðist í uppgræðslu á skeringum eða efnistökusvæðum ef landið í kring er ógróið eða þar sem æskilegt er að náttúruleg gróðurframvinda verði látin ráða.

Öll efnistaka og frágangur verður í samráði við eftirlitsmann Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Dalabyggðar.

Vanda þarf allan frágang þeirra svæða sem raskað verður vegna framkvæmdarinnar. Í útboðsgögnum verður greint frá hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga, skeringa og útvíkkaðra skeringa.

3.4 Vinnubúðir og aðstaða verktaka

Ekki liggur fyrir hvar vinnubúðir verða staðsettar en verktaki mun setja upp vinnubúðir í samráði við landeigendur og með heimild Heilbrigðiseftirlits Vesturlands ef þörf er á. Í útboðsgögnum verður krafist að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda. Vinnubúðir og vinnuaðstaða munu standa á meðan framkvæmdum stendur en verða fjarlægð að framkvæmdum loknum. Gengið verður vel frá svæðunum, svo að ummerki um framkvæmdir hverfi fljótt.

3.5 Mannaflaþörf

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma vegna vegavinnu og brúargerðar.

3.6 Mannvirki

Talsverðar upplýsingar um lagnir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði liggja fyrir. Allar framkvæmdir í grennd við línur eða lagnir verða í samráði við viðkomandi veitufyrirtæki. Upplýsinga um legu lagna í jörðu verður aflað áður en lokahönnun framkvæmdar fer fram. Í útboðsgögnum og við endurbyggingu vegarins verður lega þessara lagna kynnt, til að forðast megi að fjarskiptalögnum, raflögnum eða vatnslögnum verði raskað.

3.6.1 Vatnsveita

Einkavatnsveitur eru á svæðinu og eru tvö vatnsverndarsvæði sýnd á aðalskipulagi, sjá kafla 1.6 og 1.7. Framkvæmdin mun ekki hafa áhrif á vatnsverndarsvæðin en þau eru ofan vegar og því liggja vatnslagnir undir veginn þar sem bæir standa neðan vegar.

3.6.2 Raflínur - rafstrengir

Raflína frá Rarik, Skógarstrandarlína, þverar Snæfellsnesveg (54) á tveimur stöðum á þessum kafla, sjá Mynd 6.

3.6.3 Fjarskipti

Símalögn Mílu og ljósleiðari Dalaveita ehf. liggja víða meðfram vegi. Einnig eru víða lagnir frá fyrirtækjunum í gegnum veginn.

3.7 Framkvæmdatími og kostnaður

Framkvæmdin er í samræmi við markmið samgönguáætlunar um að auka umferðaröryggi, að leggja vegi bundnu slitlagi og fækka einbreiðum brúm.

Í samgönguáætlun fyrir árin 2026 – 2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 – 2031 eru fjárveitingar til endurbyggingar Snæfellsnesvegar (54) um Skógarströnd. Samtals eru áætlaðar 11.800 milljónir kr. til framkvæmda á veginum milli Svelgsár og Gunnarsstaða.

Fyrstu fjárveitingar verða líklega nýttar til framkvæmda á þeim hluta vegarins sem hér er kynntur. Þær eru áætlaðar 300 milljónir kr. árið 2028, 300 milljónir kr. árið 2029 og 750 milljónir kr. árið 2030, samtals 1.350 milljónir kr. á fyrstu þremur árunum.

Fjárveitingar til endur- og nýbyggingar Snæfellsnesvegar (54) á kaflanum milli Svelgsár og Heydalsvegar (55) verða á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar, á árunum 2031 –

2035 eru áætlaðar 6.680 milljónir kr. og á árunum 2036 – 2040 eru áætlaðar 3.770 milljónir kr. Unnið er að undirbúningi umhverfismats vegna þeirrar framkvæmdar.

Stefnt er að því að Snæfellsnesvegur (54) milli Heydalsvegar (55) og Gunnarsstaða verði endur- og nýbyggður á árunum 2027-2030 og framkvæmdum ljúki á árinu 2030.

Heildarkostnaður við endurbyggingu vegarins, er nú áætlaður um 1.600 milljónir kr. Óvissa kostnaðar á frumdragastigi er metin á -20% til +40%.

3.8 Rekstur

Eftir að framkvæmdum lýkur tekur við rekstur mannvirkisins sem felst m.a. í viðhaldi og þar með talið snjómokstri. Þegar umferð hefur verið hleypt á veginn hefur reksturinn áhrif á öryggi samgangna. Rekstrarkostnaður Vegagerðarinnar er m.a. háður vegalengd, umferð og vetraraðstæðum á vegi.

Í kafla 2.3. kemur fram að vetrarþjónusta er á Snæfellsnesvegi (54) á kaflanum milli Stykkishólmsvegar (58) og Vestfjarðavegar (60) tvisvar í viku, á mánudögum og föstudögum.

Líklega verða litlar breytingar á rekstri vegarins eftir að vegaframkvæmdum lýkur. Viðhald og rekstur á nýjum vegi mun fylgja þeim viðmiðunar- og vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegflokkum, umferð o.þ.h. Innviðaráðuneytið (innviðaráðherra) ákvarðar snjómokstursreglur.

4 Umhverfis- og framkvæmdaþættir

Skilgreindir eru þeir umhverfisþættir sem líklegt er að verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðra framkvæmda og hvaða framkvæmdaþættir það eru sem valda þeim.

4.1 Þættir sem líklega valda umhverfisáhrifum

Eftirfarandi eru þættir sem líklegir eru til að valda umhverfisáhrifum:

4.1.1 Vegagerð

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu og hönnun vegar, stærð vegsvæðis og frágangi.

Helstu áhrif við endurbætur á Snæfellsnesvegi (54) felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi. Einnig verða breytingar á því landsvæði sem fer undir veg eða efnistökusvæði, t.d. þar sem framkvæmdin raskar lítt snortnu landi, grónu svæði eða mannvistarleifum. Núverandi vegur liggur í landslaginu og skiptir landinu upp. Engin breyting verður á því. Endurbygging vega hefur mun minni áhrif á landslag og ásýnd en lagning nýs vegar.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma hefur áhrif á hættu á mengunarslysum, hávaða, ryk- og útblástursmengun. Bygging vega krefst mikilla auðlindanotkunar sem hefur óhjákvæmilega í för með sér losun gróðurhúsalofttegunda út í andrúmsloftið.

Endurbyggður vegur er hannaður til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur. Á rekstrartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðaþjónustu/útivist og opinbera þjónustu. Þá hafa breyttar samgöngur áhrif á útblástur mengandi efna frá umferð og geta dregið úr kolefnisspori frá umferð vegna betri og jafnari plan- og hæðarlegu.

4.1.2 Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð staðsetningu vegar og efnistökusvæða, efnisþörf framkvæmdarinnar og frágangi efnistökusvæða að efnistöku lokinni.

Við lagningu vegarins þarf efni í klæðingu, styrktarlag, burðarlag, fyllingar og fláafleyga. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir. Einnig breytist landslagið.

4.2 Umhverfisþættir sem geta orðið fyrir áhrifum

Vegagerðin hefur metið hvort líklegt sé að fyrirhuguð framkvæmd hafi veruleg áhrif á umhverfið. Þeir umhverfisþættir sem framkvæmdin getur haft áhrif á eru:

- → mannlíf, útivist og ferðaþjónusta
- → heilsa, öryggi og samgöngur
- → landnotkun
- → landslag, jarðmyndanir og vatnshlot
- → vistgerðir, gróðurfar og dýralíf
- → fornleifar

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi ekki í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfið vegna umfangs, eðlis eða staðsetningar. Fyrirhugað framkvæmdasvæði fylgir núverandi vegi og liggur því að stærstum hluta um land sem áður hefur verið raskað með mannvirkjagerð.

5 Möguleg umhverfisáhrif

5.1 Mannlíf, útivist og ferðaþjónusta

Í kafla 2.1 er greint frá staðháttum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og í kafla 2.2 er fjallað um búsetu við núverandi veg. Byggðin meðfram þessum hluta Snæfellsnesvegar (54) er strjál, en þar er stundaður landbúnaður. Lögbýli eru á Innra-Leiti, Emmubergi og Gunnarsstöðum. Á Innra-Leiti er stunduð skógrækt samkvæmt samningi við Land og Skóg.[12] Mannlíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði einkennist allt árið um kring af umferð íbúa og ferðamanna (kafli 2.2). Á sumrin er meiri hluti umferðarinnar vegna ferðamanna.

Við Laxá er frístunda- eða veiðihús í 220 m fjarlægð frá Snæfellsnesvegi (54). Byggð verður ný brú yfir ána, um 50 m ofan núverandi brúar. Við það færist vegur nær frístunda- eða veiðihúsinu sem verður þá í um 170 m fjarlægð frá vegkanti.

Upp úr 1950 hófst leiga á stangveiði í Laxá.[13] Á vefnum Veiðiheimar kemur fram að veiðin hafi verið að meðaltali um 130 fiskar á ári, en hafi þó sveiflast frá mjög lítilli veiði og upp í um 280 fiska. Áin sé gríðarlega viðkvæm fyrir þurrkum og eigi það til að þorna alveg upp á mestu þurrka sumrum. Engin veiðileyfi séu seld í ána, landeigendur sjálfir ráðstafi veiðinni. [14]

Í skýrslu Hafrannsóknastofnunar frá 2026[15] kemur fram að veiðistaðurinn Brúarhylur sé þar sem fyrirhugað sé að brúa Laxá. Fjallað er nánar um það í kafla 5.7.

Samkvæmt kortasjá Ferðamálastofu er enginn áhugaverður ferðamannastaður við fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Í kafla 3.3.2 kemur fram að enginn áningarstaður sé við núverandi veg á þessum kafla. Meðfram honum liggi reiðleið að sunnanverðu og einnig göngu- og hjólaleið á kafla milli Gunnarsstaðaár/Gljúfurár og Gunnarsstaða. Leiðirnar þveri veginn við heimreið að Gunnarsstöðum.

Samráð verður við landeigendur og veiðifélag Laxár um framkvæmdir í ánni og hliðarám hennar.

Við frágang framkvæmdasvæðis verður gert reiðfært meðfram vegi milli Heydalsvegar (55) og Gunnarsstaða og ræsi lengd til samræmis við það.

Gert verður ráð fyrir plássi fyrir reiðleið og göngu- og hjólaleið meðfram vegi að sunnanverðu við frágang vegfláa á milli Gunnarsstaðaár/Gljúfurár og Gunnarsstaða í samráði við Dalabyggð og landeigendur. Einnig verður samráð við sömu aðila um útfærslu þverunar leiðanna við heimreið að Gunnarsstöðum.

[12] Dalabyggð og Verkís, 2023a
[13] Sigurður Már Einarsson, 1988
[14] Veiðiheimar, 2025
[15] Hafrannsóknastofnun, 2026

Samráð verður við landeigendur og Dalabyggð við lokahönnun framkvæmdar um hvort þörf sé á áningarstað við veginn og þá hvar.

Áhrif á mannlíf, útivist og ferðaþjónustu

Vegfarendur um Snæfellsnesveg (54) á framkvæmdakaflanum munu verða varir við framkvæmdina vegna tímabundins hávaða, ryks og truflunar á umferð um svæðið vegna vegavinnu. Veiðimenn munu einnig verða fyrir áhrifum á framkvæmdatíma. Á framkvæmdatíma skapast nokkur störf á svæðinu.

Að loknum framkvæmdum munu koma fram jákvæð áhrif á mannlíf, útivist og ferðaþjónustu vegna öruggari og betri samgangna. Mögulegt er að þeir sem dvelja í frístunda- eða veiðihúsinu við Laxá muni finna meira fyrir nálægð vegarins og mögulega mun framkvæmdin hafa áhrif á veiðimennsku í ánni, sjá kafla 5.7.

Telja má að með því að byggja veginn upp, breikka og leggja á hann bundið slitlag muni ferðatími styttast og þægindi aukast fyrir farþega og ökutæki. Vegagerðin telur að áhrifin á framkvæmdatíma verði óveruleg en að framkvæmdum loknum verði jákvæð áhrif vegna öruggari og betri samgangna og vegna minna ryks frá vegi.



↑ **Mynd 33**

Horft til vesturs frá Snæfellsnesvegi (54) við Laxá. Frístunda- eða veiðihús í landi Borga er á vinstri hönd (Mynd: www.ja.is).

5.2 Heilsa, öryggi og samgöngur

Í kafla 2.2 kemur fram að við núverandi veg séu þrír bæir með fastri búsetu; Innra Leiti, Emmuberg og Gunnarsstaðir, auk þess séu 7 aðrar vegtengingar að eyði- og frístundajörðum. Þær séu að Vörðufelli, Læk, tvær tengingar að sumarhúsasvæðinu Fornastekk í landi Lækjar, Borgum, Steintúni sem er íbúðarhús í landi Emmubergs og Hólmlátri.

Þær byggingar sem eru í minna en 200 m fjarlægð frá miðlínu núverandi vegar eru:

- Steintún í 78 m fjarlægð
- Emmuberg í 117 m fjarlægð

Gera má ráð fyrir að eitthvert ónæði sé nú af hljóð- og rykmengun frá núverandi vegi þar sem hann liggur um fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Áhrif á öryggi og samgöngur

Ef ekkert er gert til að auka öryggi á þeim vegi sem hér er fjallað um, er líklegt að aukin umferð á svæðinu hafi í för með sér minna öryggi fyrir vegfarendur og íbúa. Einnig munu rykmengun og umferðarhávaði aukast ef umferð eykst.

Endurbyggður vegur verður á sama stað þar sem hann liggur um byggðina, nema við Laxá þar sem hann færist 50 m ofar og þar með nær frístunda- eða veiðihúsi vestan við ána. Að loknum framkvæmdum verður vegurinn í 170 m fjarlægð frá frístunda- eða veiðihúsinu.

Umferð um svæðið mun raskast tímabundið meðan vegurinn verður endurbyggður. Þá gætu efnisflutningar úr efnistökusvæðum haft áhrif á umferð á Snæfellsnesvegi (54) á framkvæmdatíma.

Samgöngur um Snæfellsnesveg (54) verða öruggari þegar framkvæmdum á kaflanum lýkur, breidd og hæðarlega vegarins hefur verið löguð og hann lagður bundnu slitlagi.

Jákvæð umhverfisáhrif að loknum framkvæmdum eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi þegar lagður hefur verið öruggari og breiðari vegur með klæðingu í stað núverandi vegar. Einnig er talið að við lok framkvæmdanna verði minni hætta á snjósöfnun á veg og að vatn liggi á vegi.

Við framkvæmdina eykst umferðaröryggi og samgöngur batna.

Áhrif á heilsu

Á framkvæmdatíma eykst umferðarhávaði og loftmengun á framkvæmdasvæðinu vegna umferðar vinnuvéla.

Að loknum framkvæmdum mun jafnari hæðarlega vegar draga úr mengun og hávaða frá ökutækjum. Þá dregur klæðing í stað malarslitlags verulega úr rykmengun frá veginum. Þótt frístunda- eða veiðihús við Laxá verði að loknum framkvæmdum 50 m nær Snæfellsnesvegi (54) en nú, er talið að breyting á hávaða frá umferð verði óveruleg vegna jafnari aksturhraða.

Hætta á mengunarslysum næst framkvæmdasvæðinu eykst á framkvæmdatíma sérstaklega þar sem unnið er í grennd við vötn, ár og læki, en að loknum framkvæmdum verður hættan minni en í dag vegna öruggari vegar.

5.3 Landnotkun

Fjallað er um mannvirki við framkvæmdasvæðið í kafla 3.6. Fyrirhugað framkvæmdasvæði, efnistökusvæði og endurbyggður vegur verða við og í landi átta jarða sem taldar eru upp í kafla 1.4.

Víða eru girðingar meðfram núverandi vegi og víða eru tún eða ræktað land. Engin ristarhlið eru í veginum.

Samkvæmt Aðalskipulagi Dalabyggðar 2020-2032 er fyrirhugað framkvæmdasvæði á landbúnaðarsvæði. Stærsti hluti framkvæmdasvæðisins er innan vegsvæðis núverandi vegar. Kannað verður hvort breyta þurfi aðalskipulagi vegna fyrirhugaðra efnistökustaða í skeringum í samráði við Dalabyggð sbr. kafla 1.6.

Í aðalskipulagi er gert ráð fyrir reiðleið meðfram Snæfellsnesvegi (54).

Raflínur liggja yfir veginn á tveimur stöðum. Einnig liggja símalagnir eða parstrengir, ljósleiðari og kaldavatnslagnir innan framkvæmdasvæðis (sjá kafla 3.6).

Áhrif á landnotkun

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu sem hún liggur um því núverandi vegi verður að mestu fylgt.

Samráð verður við Rarik, Dalaveitur ehf, Mílu og landeigendur auk fulltrúa Dalabyggðar vegna hönnunar framkvæmdarinnar og efnistöku. Sérstaklega þar sem hætta er á að lagnir eða jarðstrengir geti raskast.

Mótun landsins mun fara fram í samráði við landeigendur og fulltrúa Dalabyggðar. Landeigendur fá greiddar bætur fyrir það land sem raskað verður við framkvæmdir í samræmi við nýtingu þess.

Verktakar verða upplýstir um allar lagnir á svæðinu og þeim gert að reyna af fremsta megni að komast hjá því að raska þeim.

5.4 Landslag

Framkvæmdasvæðið fylgir núverandi vegi um byggðina á Skógarströnd á 11,2 km löngum kafla og þar er vegurinn uppbyggður malarvegur. Á svæðinu hefur landinu verið raskað áður með landbúnaði og lagningu vegarins.

Landslagið í nágrenni framkvæmdasvæðisins er samsett samkvæmt skilgreiningu á vefnum www.namur.is um námur, efnistöku og frágang. Það er menningarlandslag og ber sterk einkenni af landbúnaði.

Í skýrslunni Landslag á Íslandi frá árinu 2020 fellur fyrirhugað framkvæmdasvæði undir landslagsgerðina **6.4.1 Hvammsfjörður**. Um hana segir:

> *„Fjörður sem gengur inn úr Breiðafirði á vestanverðu landinu. Land rís aflíðandi frá sjó upp á lágheiðar í um 300 m hæð yfir sjávarmáli. Yfirborð er að mestu votlendi, mosi eða melar, auk þess sem birkiskógar þekja hluta svæðis. Innst í firðinum er þéttbýlisstaður en þess utan er byggð strjál. Land er að hluta til nýtt til landbúnaðar.“*[16]

Áhrif á landslag

Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslagsgerðina 6.4.1 Hvammsfjörður. Núverandi vegi verður að mestu fylgt, en hann breikkaður og hæðarlegan löguð þar sem þörf er á. Helstu áhrif framkvæmdarinnar á landslag verða á þremur stöðum þar sem nú eru krappar beygjur eða blindhæð, sbr. kafla 2.2:

- → Krappar beygjur beggja vegna við Laxá
- → Blindhæð með aðskildum akstursstefnum skammt vestan við Gunnarsstaðaá
- → Kröpp beygja við Gunnarsstaðaá (Gljúfurá)

Nauðsynlegt er að lagfæra veginn á þessum stöðum og gera beygjurnar víðari, bæði til að bæta öryggi vegfarenda og til að bæta samgöngur.

Að framkvæmdum loknum hefur landslagsmyndin breyst meðfram veginum, því endurbyggður vegur verður breiðari en núverandi vegur, með meira aflíðandi fláum og lagður á hærri fyllingum og í dýpri skeringum en núverandi vegur. Mannvirkið verður þó lítið áberandi fyrir þá vegfarendur sem leið eiga um Snæfellsnesveg (54). Þeir munu aðallega finna fyrir meira öryggi þegar sjónlengdir aukast og vegurinn verður jafnari í landinu.

Efnistaka úr útvíkkuðum skeringum mun einnig breyta landslaginu, því efni úr þeim verður fjarlægt og notað við lagningu vegarins.

Breytingar á landslaginu vegna efnistöku og vegagerðar munu sjást frá bæjum og svæðum í grennd við veginn, en gert er ráð fyrir að þær verði að mestu tímabundnar þar til gróður á röskuðum svæðum hefur náð sér á strik.

[16] Efla, 2020

Til að sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verði sem minnst verða vegur og tilheyrandi vegtengingar hönnuð þannig að þau falli sem best að landslagi. Einnig verður efnistaka hönnuð með sama markmið í huga.

Gengið verður þannig frá vegsvæði og efnistökusvæðum að framkvæmdum loknum að vegur og skeringar falli vel að landi.

Við framkvæmdirnar verður landslagi breytt varanlega með lagningu vegarins á um 11,2 km löngum kafla. Vegagerðin metur að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á landslag. Engir fjölsóttir ferðamannastaðir eða verndarsvæði eru við Snæfellsnesveg (54) á þessum kafla.

5.5 Jarðmyndanir

Snæfellsnesið allt telst vera jaðargosbelti sem nær frá annesjum vestast á nesinu og inn í efri hluta Norðurárdals í Borgarfirði. Þrjú eldstöðvakerfi eru á nesinu, kennd við Snæfellsjökul, Lýsuskarð og Ljósufjöll. Á nesinu er einnig að finna fornar, kulnaðar megineldstöðvar eins og Setbergseldstöðina við Grundarfjörð. Eldstöðvar á Snæfellsnesi eru mun eldri en flestar aðrar virkar eldstöðvar á landinu og í heild má líta þannig á að virkni sé smámsaman að deyja út á nesinu. Af og til verða þó hrinur í öllum virku kerfunum, síðast í Ljósufjallakerfinu skömmu eftir landnám.[17]

Skáhallt yfir Snæfellsnes um Staðarsveit og Helgafellssveit liggur samhverfa sem nefnd hefur verið Snæfellsnessamhverfan. Hún sveigir svo til austurs um Hvammsfjörð. Þessi samhverfa er talin leifar forns rekbeltis sem var virkt á tertier. Þar mun stór hluti tertiera hraunlagastafla landsins hafa myndast. Öllum jarðlögum á Vestfjörðum, í Dölum og á Mýrum hallar inn að samhverfunni og eiga uppruna sinn þar. Aldur þeirra hækkar eftir því sem fjær dregur.

Eldvirkni hélst þar til fyrir um 6 milljón árum en þá kulnaði hún og lá í dvala í 4 milljónir ára. Eftir að eldvirkni hætti á Snæfellsnesi náðu roföflin yfirhöndinni. Ár og seinna jöklar skófu mörg hundruð metra ofan af upphaflegum jarðlagastafla og mótuðu að miklu leyti núverandi landslag, ásamt eldvirkni, sem hefur verið í gangi síðustu tvær ármilljónirnar.[18]

Ljósufjallaþyrpingin er einstaklega merkileg frá jarðfræðilegu sjónarmiði, en fjallaþyrpingin, sem er um 90 km löng, teygir sig frá Kolgrafarfirði í vestri að Norðurá í austri í VNV-ASA stefnu. Á nútíma hefur þyrpingin gosið 23 sinnum.[19]

Berggrunnur í Dalabyggð er fyrst og fremst einsleitur stafli basaltlaga frá tertíertímabilinu. Megin bergtegundin er blágrýti (eldra en 3,3 milljónir ára), en á afmörkuðum svæðum er súrt gosberg.

Merkar jarðminjar eru víða á Snæfellsnesi og njóta þær verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd og verndun Breiðafjarðar.[20] M.a. er um að ræða hraun, gíga og fossa. Engar slíkar jarðminjar eru innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

[17] Eldgos.is, 2022
[18] Haukur Jóhannesson, 2004
[19] Haukur Jóhannesson, 2004
[20] Dalabyggð og Verkís, 2022

Áhrif á jarðmyndanir

Við framkvæmdina verða áhrif á jarðmyndanir. Annars vegar vegna rasks við vegagerð og hins vegar vegna efnistöku úr útvíkkuðum skeringum. Engar af þeim jarðmyndunum sem verður raskað njóta verndar. Vegagerð og efnistaka fara fram á svæðum sem eru fast við svæði sem áður hefur verið raskað.

Samráð verður við Dalabyggð um hvort breyta þurfi aðalskipulagi vegna skeringa meðfram vegi sem verða víkkaðar út til efnistöku. Við frágang verða efnistökusvæði í skeringum formuð þannig að þau falli sem best að aðliggjandi landi.

Að teknu tilliti til þess rasks sem nú þegar hefur orðið á svæðinu, og þess að engum jarðmyndunum sem njóta verndar verður raskað, þá telur Vegagerðin að áhrif á jarðmyndanir við vegagerð og efnistöku verði óveruleg.

5.6 Vatnshlot

Efla verkfræðistofa var fengin til að meta áhrif framkvæmdarinnar á vatnshlot. Eftirfarandi byggir á skýrslu Eflu, fylgiskjali 3.

Helstu ár á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru Leitisá, Blankur, Laxá og Gunnarsstaðaá en vatn úr ám og lækjum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði rennur í árnar. Leitisá, Blankur og Gunnarsstaðaá eru í ræsum en á Laxá er einbreið brú sem þarf að leggja af og byggja nýja tvíbreiða brú, sbr. kafla 3.2.2. Farvegum Leitisár, Blanks og Gunnarsstaðaár verður mögulega raskað við framkvæmdir, ef í ljós kemur að lengja þurfi ræsi.

Innan áhrifasvæðis fyrirhugaðra vegaframkvæmda eru fjögur aðgreind straumvatnshlot, Laxá 1 (101-265-R), Blankur (101-264-R), Gunnarsstaðaá (101-299-R) og Leitisá sem er ekki skilgreind sem vatnshlot í Vatnavefsjá og er því án vatnshlotanúmers. Blankur sameinast Laxá stuttu áður en áin rennur í árósavatnshlotið Árnhúsavog (101-78-T) sem telst til leirulóna með breytilega seltu og skarast að hluta við verndarsvæði Breiðafjarðar. Framkvæmdarsvæðið er innan grunnvatnshlotsins Mið-Vesturland og Strandir (101-307-G).

↓ **Tafla 6**
Helstu upplýsingar um straumvatnshlot sem framkvæmdin getur haft áhrif á Efla, 2026).

Heiti	Laxá	Blankur	Gunnarsstaðaá	Leitisá
Númer vatnshlots	101-265-R	101-264-R	101-299-R	Án númers
Heildarlengd (km)	3,8	11,9	14,1	Um 6 km
Vatnagerð	RL1, bergvatn, gamalt berg undir litlum áhrifum vatna/votlendis	RL3, bergvatn, gamalt berg undir miklum áhrifum vatna/votlendis	RL3, bergvatn, gamalt berg undir miklum áhrifum vatna/votlendis	Óþekkt
Vistfræðilegt ástand	Mjög gott, áreiðanleiki mikill	Mjög gott, en áreiðanleiki lítill	Mjög gott, en áreiðanleiki lítill	Óþekkt
Efnafræðilegt ástand	Óþekkt, áreiðanleiki lítill	Óþekkt, áreiðanleiki lítill	Óþekkt, áreiðanleiki lítill	Óþekkt
Vistfræðilegt umhverfismarkmið	Mjög gott	Mjög gott	Mjög gott	Óþekkt
Efnafræðilegt umhverfismarkmið	Gott	Gott	Gott	Óþekkt
Áhætta	Ekki í hættu	Ekki í hættu	Ekki í hættu	Óþekkt
Vernduð og viðkvæm svæði	Engin skráð	Engin skráð	Engin skráð	Óþekkt
Álag á vatnshlotið	Ekkert skráð	Ekkert skráð	Ekkert skráð	Óþekkt

↓ **Tafla 7**
Helstu upplýsingar um árvatnshlot sem framkvæmdin getur haft áhrif á (Efla, 2026).

Heiti	Árnhúsavogur
Númer vatnshlots	101-78-T
Flatarmál (km²)	0,8
Vatnagerð	TI3 – Leirulón með breytilega seltu og nokkurn mun á sjávarföllum (1-5 m)
Vistfræðilegt ástand	Óflokkað
Efnafræðilegt ástand	Óflokkað
Vistfræðilegt umhverfismarkmið	Mjög gott
Efnafræðilegt umhverfismarkmið	Gott
Áhætta	Ekki í hættu
Vernduð og viðkvæm svæði	Breiðafjörður, skv. lögum um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995. Skarast að hluta við vatnshlot.
Álag á vatnshlotið	Ekkert skráð

↓ **Tafla 8**
Helstu upplýsingar um grunnvatnshlot sem framkvæmdin getur haft áhrif á (Efla, 2026).

Heiti	Mið-Vesturland og Strandir
Númer vatnshlots	101-307-G
Flatarmál (km²)	9.453,8
Jarðmyndun	Óverulegur vatnsveitir - Staðbundið og takmarkað grunnvatnsstreymi
Magnstaða	Óþekkt
Efnafræðilegt ástand	Óþekkt
Umhverfismarkmið fyrir magnstöðu	Góð
Efnafræðilegt umhverfismarkmið	Gott
Áhætta	Óskilgreind
Vernduð og viðkvæm svæði	Engin skráð
Álag á vatnshlotið	Staðbundið álag vegna sorpurðunar Sorpsamlagsins Skeljavík, Hólmavíkurhr.

Áhrif á vatnshlot

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan grunnvatnshlotsins Mið-Vesturland og Strandir (101-307-G) og því er mögulegt að því verði raskað. Við vinnu í árfarvegum og lækjum verður rask á straumvatnshlotunum Laxá (101-265-R), Blank (101-264), Gunnarsstaðaá (101-299) og Leitisá. Núverandi vegur er í um 30 m fjarlægð frá árósavatnshlotinu Árnhúsavogi (101-265R) þar sem hann er næst vegi í grennd við stöð 3800. Breikkaður vegur verður örlítið nær voginum og mörk framkvæmdasvæðis verða í um 20 m fjarlægð. Í voginn falla árnar Laxá og Blankur. Í kafla 7 er samantekt um mótvægisaðgerðir.

Straumvatnshlot

Helstu áhrif framkvæmdarinnar á líffræðilega gæðaþætti straumvatnshlotanna felast í staðbundnu raski í farvegum og mögulegri gruggmyndun við brúargerð og endurnýjun ræsa. Gruggmyndun getur haft áhrif á botnþörunga og hryggleysingja og framkvæmdir í farvegum geta valdið tímabundnu búsvæðatapi fyrir hryggleysingja. Leitast verður við að breyta botngerð farvega sem minnst, ræsi verða grafin niður að hluta þannig að jarðefni geti safnast í botn þeirra og fínefni frá þvotti steinefna verða fönguð í

settjörnum. Áhrif á botnþörunga og hryggleysingja eru því metin lítilsháttar og tímabundin á framkvæmdatíma.

Laxá og Blankur eru fiskgengar. Fyrirhugað brúarstæði yfir Laxá er á svæði sem hentar sem búsvæði laxfiska en það þó ekki talið vera lykilsvæði fyrir fiskistofna árinnar. Vatnsop nýrrar brúar verður sambærilegt við vatnsop núverandi brúar og nýja brúin mun hvorki þrengja að ánni né auka straumhraða miðað við núverandi aðstæður. Við hönnun og frágang ræsa verður gætt að stærð vatnsopa, vatnsdýpi, botngerð og fallhæð við neðri enda þeirra svo að ræsin hindri ekki göngu fiska og seiða. Haga má framkvæmdum þannig að framkvæmdir í árfarvegum fari fram utan göngutíma laxfiska. Áhrif á fiska eru metin lítilsháttar og tímabundin á framkvæmdatíma. Ekki er gert ráð fyrir áhrifum að framkvæmdum loknum miðað við núverandi ástand.

Framkvæmdin er ekki talin hafa áhrif á eðlisefnafræðilega gæðaþætti straumvatnshlotanna, þar sem ekki er gert ráð fyrir losun efna sem gætu haft teljandi áhrif á þessa þætti.

Hvað vatnsformfræðilega gæðaþætti straumvatnshlotanna varðar geta brýr og ræsi haft áhrif á samfellu vegna breytinga á straumum, setflutningi og fari lífvera um farvegi. Vatnsop ræsa verða almennt jafn stór eða stærri en núverandi op og ræsi verða hönnuð fyrir 100 ára flóðvatn. Þau verða grafin niður að hluta til að tryggja náttúrulega botngerð og nægilegt vatnsdýpi og við frágang verður gætt að fallhæð við neðri enda þeirra. Samkvæmt matskerfi fyrir vatnsformfræði er umfang mannvirkja í farvegum ekki þannig að það muni hafa áhrif á ástand vatnhlotanna, það verði áfram náttúrulegt. Áhrif framkvæmdarinnar á samfellu Laxár, Blanks, Gunnarsstaðaár og Leitisár eru metin lítilsháttar eða engin.

Styrkur mengunarefna í ofanvatni er háður umferðarmagni. Ársdagsumferð á vegkaflanum var um 170 ökutæki árið 2025 og framkvæmdin því talin hafa lítilsháttar áhrif á efnafræðilegt ástand straumvatnshlota á rekstrartíma. Endurbyggður vegur verður auk þess öruggari en núverandi vegur, sem dregur úr hættu á umferðarslysum og þar af leiðandi mengunarslysum. Sett verða skilyrði um varúðarráðstafanir til að draga úr líkum á mengunarslysum á framkvæmdartíma. Vegurinn fer ekki um vatnsverndarsvæði og ekki er talin hætta á að mengun frá umferð safnist upp í vatnshlotum á svæðinu.

Árósarvatnshlot

Helstu mögulegu áhrif framkvæmdarinnar á líffræðilega gæðaþætti árósarvatnshlotsins Árnhúsavogs tengjast gruggi sem kann að berast í voginn frá framkvæmdarsvæðinu eða með árvatni Laxár og Blanks. Grugg getur haft áhrif á svifþörunga og vatnaplöntur með því að draga úr ljósframboði og frumframleiðni og þannig haft afleidd áhrif á hryggleysingja og fiska sem nýta grunnsævi til fæðuöflunar. Gruggmyndun verður þó bundin við framkvæmdartímann og áhrif á líffræðilega gæðaþætti Árnhúsavogs eru því metin lítilsháttar og tímabundin.

Grugg sem berst í Árnhúsavog getur jafnframt skert sjóndýpi og þar með minnkað ljósframboð til ljóstillífandi lífvera. Þar sem áhrifin verða staðbundin og tímabundin eru áhrif framkvæmdarinnar á sjóndýpi metin lítilsháttar og tímabundin.
Framkvæmdir fara ekki fram innan árósarvatnshlotsins og því er ekki gert ráð fyrir áhrifum á vatnsformfræðilega gæðaþætti þess.

Að teknu tillit til umferðarmagns á Snæfellsnesvegi og varúðarráðstafana á framkvæmdartíma sem ætlað er að koma í veg fyrir mengunarslys eru áhrif á efnafræðilegt ástand árósarvatnshlotsins metin lítilsháttar.

Árnhúsavogur skarast að hluta við verndarsvæðið Breiðafjörð, en byggt á ofangreindum niðurstöðum er ekki talið að framkvæmdin muni hafa áhrif á verndargildi svæðisins.

Grunnvatnshlot

Framkvæmdarsvæðið er að hluta votlent en endurbyggður vegur mun að mestu fylgja núverandi vegstæði. Votlendi á svæðinu hefur áður verið raskað og ekki er gert ráð fyrir nýjum skurðum eða rásum sem gætu haft áhrif á grunnvatnsstöðu. Ræsi verða staðsett þannig að þau tryggi áfram náttúrulegt flæði vatns um svæðið. Við efnistöku úr skeringum verður efni unnið lárétt en ekki á dýptina og því ekki talið að það hafi áhrif á magnstöðu. Efnistaka úr útvíkkuðum skeringum verður í samræmi við starfsleyfi viðkomandi efnistökustaðar og skilgreint vinnsludýpi. Framkvæmdin er því ekki talin hafa áhrif á magnstöðu grunnvatnshlotsins Mið-Vesturlands og Stranda.

Grannsvæði vatnsverndar eru ofan vegstæðisins og í það mikilli fjarlægð að framkvæmdin er ekki talin hafa áhrif á svæðin. Að teknu tilliti til umferðarmagns á Snæfellsnesvegi og varúðarráðstafana á framkvæmdartíma sem ætlað er að koma í veg fyrir mengunarslys eru áhrif framkvæmdarinnar á efnafræðilegt ástand grunnvatnshlotsins Mið-Vesturlands og Stranda metin lítilsháttar.

Niðurstaða

Byggt á framangreindu er það mat framkvæmdaraðila að framkvæmdin muni ekki leiða til þess að ástand straumvatnshlotanna Laxár, Blanks og Gunnarsstaðaár, árósarvatnshlotsins Árnhúsavogs eða grunnvatnshlotsins Mið-Vesturland og Strandir hnigni né að þau nái ekki umhverfismarkmiðum sínum. Leitisá er ekki afmörkuð sem sérstakt vatnshlot og hefur því ekki skilgreind umhverfismarkmið, en áhrif framkvæmdarinnar á ána eru metin lítilsháttar eða engin og tímabundin.

5.7 Laxfiskar

Veiðimálastofnun (nú Hafrannsóknastofnun) gerði rannsóknir á laxi í Laxá árið 1987. Þar kemur fram að Laxá fellur í Árnhúsavog í Hvammsfirði og er á milli Svínafossár og Gunnarsstaðaár (Gljúfurár). Áin er um 10 km löng dragá og fellur að mestu um láglendi. Vatnasvið hennar er 46 km^2. Áin er fiskgeng á neðstu 2 km að fossi sem er skammt neðan við annan hærri foss sem nefnist Lambhagafoss. Skammt ofan við ós árinnar fellur lítil þverá í hana sem nefnist Blankur. Vatnasvið hennar er aðeins 12 km^2. Blankur rennur 3 km langa leið úr Hólmlátursvötnum og er fiskgeng að fossi skammt neðan við vötnin.[21]

Í stærri ánum á Skógarströnd hefur verið stunduð töluverð fiskrækt með seiðasleppingum en þær hafa farið minnkandi síðustu ár. Fiskrækt er þó enn stunduð í Laxá með flutningi fullorðinna laxa upp á ófiskgenga hluta árinnar og þannig nýtast búsvæði ofan hindrunar til seiðaframleiðslu.[22]

[21] Sigurður Már Einarsson, 1988
[22] Jóhannes Guðbrandsson og Ásta Kristín Guðmundsdóttir, 2026

Vegagerðin fól Hafrannsóknastofnun að kanna hugsanleg áhrif brúarsmíðar og ræsagerðar á lífríki ferskvatns og þá sérstaklega seiði laxfiska og botngerð í ám á áhrifasvæði framkvæmdar.

Í skýrslu Hafrannsóknastofnunar frá 2026 sem er að finna hér er fjallað um áhrif vegaframkvæmda á allar ár á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði Snæfellsnesvegar (54) á Skógarströnd milli Svelgsár vestan Álftafjarðar og Gunnarsstaða. Eftirfarandi er fengið úr skýrslunni.[23]

Búsvæði laxfiska grundvallast af samsetningu og grófleika botnefna í ám auk þess sem straumlag, dýpi og hitastig vatnsins hefur meðal annars áhrif á gæði þeirra.[24] Með mati á búsvæðum/botngerð er leitast við að meta að hve miklu leyti árbotninn hentar til hrygningar og seiðauppeldis. Laxaseiði velja sér búsvæði eftir grófleika á botni þannig að yngstu seiðin velja sér grófa möl eða smágrýttan botn en eftir því sem þau eldast færa þau sig yfir í meiri straum og á grófari/grýttari botn.[25] Yngstu urriða-seiðin nýta sér svipaðan botn og laxinn og geta þau verið í samkeppni við laxaseiðin en eldri urriðaseiði hafast frekar við í lygnari straumi meðan eldri laxaseiðin sækja í meiri straumþunga.[26] Bleikjuseiði nýta sér lygnari svæði og fíngerðara undirlag en bæði lax og urriði auk þess sem bleikjunni hentar lægri vatnshiti en hinum laxfiskategundunum.[27] Fleiri þættir sem hafa bein áhrif á fiskana eða fæðu þeirra eins og uppleyst efni í vatninu, leiðni og sýrustig, hafa áhrif á gæði búsvæða.[28]

Í skýrslu Hafrannsóknastofnunar eru niðurstöður seiðamælinga á áhrifasvæðum fyrirhugaðra brúarsmíða á Skógarströnd teknar saman. Jafnframt eru niðurstöður um mat á gæðum botngerðar fyrir hrygningu og uppeldi laxfiska á áhrifasvæðunum kynntar. Greint er frá mælingum sem gerðar voru á vatnshita (°C), leiðni (µS/cm) og sýrustigi (pH) árvatnsins. Lagt er mat á hvort fyrirhugaðar framkvæmdir kunni að hafa áhrif á fisktegundir og búsvæði þeirra og eins hvort ræsi sem þegar eru til staðar á áhrifasvæðinu hamli göngu fiska.

Veiðiskráning nær til 47 ára fyrir Laxá á Skógarströnd. Í ánni hafa allar tegundir laxfiska veiðst og miðað við veiðitölur virðist lax vera ríkjandi. Fyrirhugað brúarstæði yfir Laxá er nálægt veiðistaðnum Brúarhyl og hafa 2 laxar verið skráðir á þann stað; árin 1994 og 2024. Mjög fáir fiskar eru skráðir á veiðistaðnum Brúarhyl fyrir árið 2023.

↓ **Tafla 9**

Fjöldi ára með veiðiskráningu (Skr.ár), meðalveiði, miðgildi, minnsta og mesta veiði fyrir lax, bleikju og urriða/sjóbirting í Laxá á Skógarströnd (Hafrannsóknastofnun, 2026).

Tegund	Meðal-veiði	Miðgildi	Minnsta	Mesta	20 ára meðaltal	20 ára miðgildi
Lax	130,5	112	33	279	129,6	112
Bleikja	4,1	1	0	41	0,4	0
Urriði	2,4	2	0	18	3,3	2

[23] Jóhannes Guðbrandsson og Ásta Kristín Guðmundsdóttir, 2026
[24] Þórólfur Antonsson, 2000
[25] Armstrong o.fl., 2003
[26] Armstrong o.fl., 2003
[27] Guðni Guðbergsson og Þórólfur Antonsson, 1996
[28] Arnþór Garðarsson, 1979

Í Laxá er árbotninn blanda af öllum botngerðarflokkum nema klöpp og hentar laxafiskaseiðum vel (há framleiðslugildi).[29]

Áhrif á laxfiska

Á framkvæmdartíma, við byggingu nýrrar brúar á Laxá má búast við að rask verði á botni árinnar. Eftirfarandi texti er úr skýrslu Hafrannsóknastofnunar.[30]

Fyrirhugað brúarstæði á Laxá er á malar- og smágrýtissvæði sem hentar vel sem búsvæði laxfiska. Þar er veiðistaður, Brúarhylur, nánast í veglínunni sem verður fyrir áhrifum vegna brúargerðar. Á svæðinu hefur möl og grjóti verið ýtt upp til að bæta veiðiaðstöðu. Slíkt rask hefur ekki góð áhrif á afdrif laxaseiða, þörunga og smádýralíf í ánni. Brú sem hefði sömu áhrif til veiðistaðagerðar hefði betri áhrif til langtíma en endurtekið rask. Mikilvægt er engu að síður að fá umsögn veiðifélags Laxár og þeirra sjónarmið um hver áhrif yrðu á veiðinýtingu og hvaða framkvæmdatími raskaði veiðinýtingu sem minnst.

Ekki hefur verið unnið botngerðarmat á allri Laxá en uppeldiskilyrði fyrir lax í henni eru víða góð og sérstaklega í hliðaránni Blank. Því virðist fyrirhugað brúarstæði ekki vera á lykilsvæði fyrir fiskistofna í ánni og áhrifin væntanlega ekki mikil ef gætt er að því að brúarhafið sé nógu breitt. Ef þrengt er um of að ánni getur það valdið auknum straumþunga og skriði á botnefni sem rýrir skilyrði fyrir fiskungviði og annað lífríki.[31]

Í kafla 7 um mótvægisaðgerðir er fjallað um ýmsar aðgerðir sem ráðist verður í til að takmarka neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á laxfiska, m.a. verður reynt að breyta ekki eðli vatnsfalls, hvorki mjókka það né breikka, grynnka eða dýpka og breyta botngerð sem minnst.

5.8 Vistgerðir og gróðurfar

Náttúrufræðistofnun skilgreinir og flokkar íslenskar vistgerðir. Vistgerðakort fyrir allt landið liggur fyrir í vefsjá stofnunarinnar https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar.

Mynd 34 er af vistgerðum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og þar má sjá að mikið er um votlendi og mela meðfram vegi. Ekki var ráðist í rannsókn á gróðurfari.

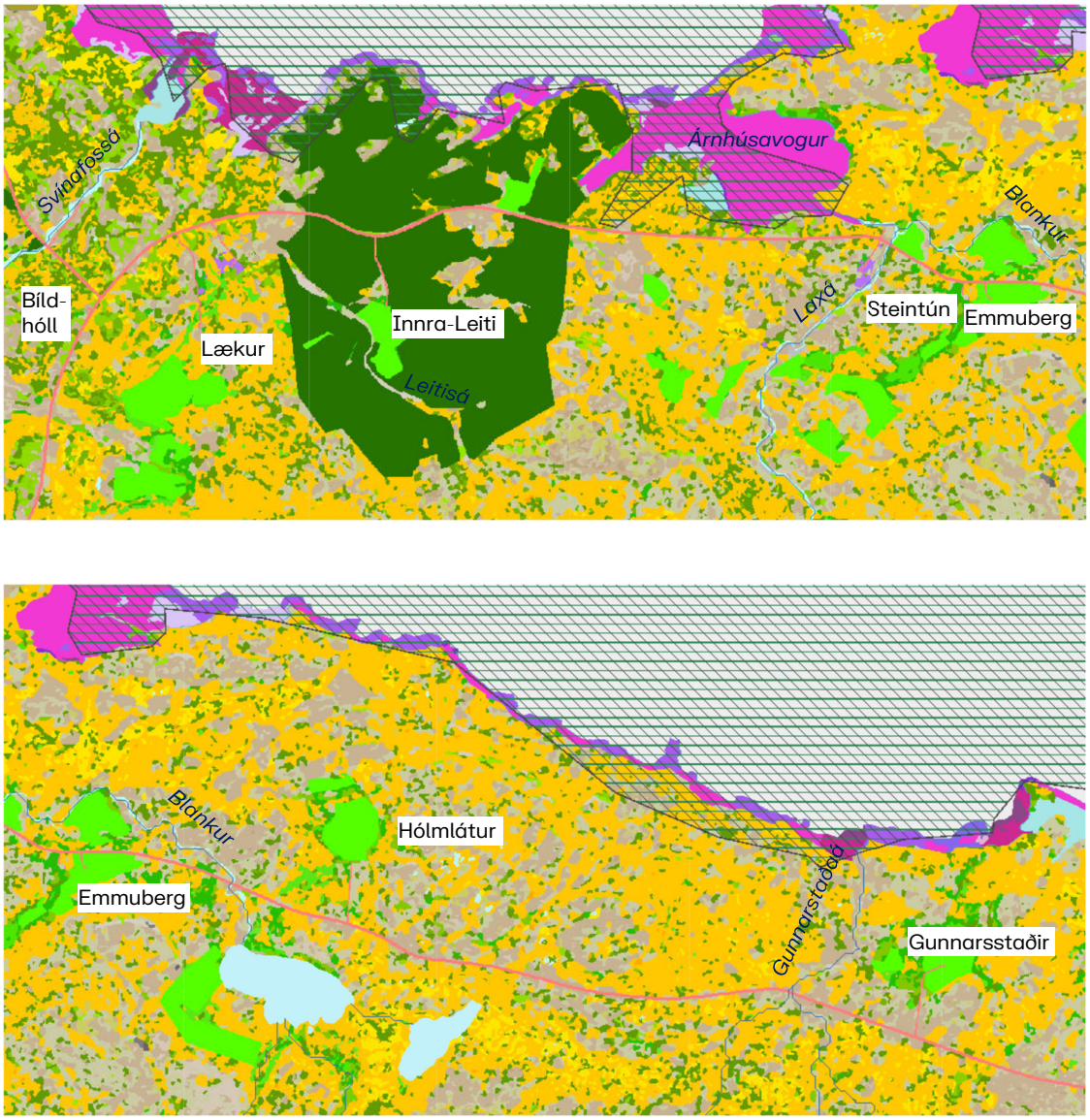
Í kortasjá Náttúrufræðistofnunar um sérstaka vernd náttúrufyrirbæra https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar eru á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sýnd votlendi sem eru stærri en 20.000 m^2 á láglendi og njóta því sérstakrar verndar náttúruverndarlaga. Þeim hefur verið raskað áður með vegagerð, framræslu og landbúnaði. Samkvæmt kortasjá NÍ verður beint rask á 0,9 ha votlendis sem nýtur verndar. Það er aðallega þar sem vikið verður út af núverandi vegi við Gunnarsstaðaá/Gljúfurá.

Sumar af þeim vistgerðum sem eru við og á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði hafa hátt verndargildi og sumar eru á lista Bernarsamningsins frá 2014 um vistgerðir sem þarfnast verndar.

[29] Jóhannes Guðbrandsson og Ásta Kristín Guðmundsdóttir, 2026
[30] Jóhannes Guðbrandsson og Ásta Kristín Guðmundsdóttir, 2026
[31] Jóhannes Guðbrandsson og Ásta Kristín Guðmundsdóttir, 2026

Eftirfarandi gróðurvistgerðir eru skráðar við fyrirhugað framkvæmdasvæði:

L1.1	Eyðimelavist, með lágt verndargildi.
L1.2	Grasmelavist, með lágt verndargildi.
L1.3	Mosamelavist, með lágt verndargildi.
L1.4	Víðimelavist, með lágt verndargildi.
L5.2	Melaglambravist, með miðlungs verndargildi.
L5.3	Hraungambravist, með lágt verndargildi.
L8.9	Starungsmýravist, með **mjög hátt verndargildi**. Er á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar.
L8.11	Brokflóavist, með mjög hátt verndargildi
L9.1	Stinnastararvist, með miðlungs verndargildi. Er á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar.
L10.2	Flagmóavist, með lágt verndargildi. Er á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar.
L10.3	Starmóavist, með miðlungs verndargildi.
L10.6	Fjalldrapamóavist, með miðlungs verndargildi. Er á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar.
L10.8	Lyngmóavist á láglendi, með **hátt verndargildi**. Er á lista Bernarsamningsins frá 2014 yfir vistgerðir sem þarfnast verndar.
L14.2	Tún og akurlendi.
L14.3	Skógrækt, hefur ekkert verndargildi.
L14.4	Alaskalúpína, hefur ekkert verndargildi.



↑ **Mynd 34**

Vistgerðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sem sýnt er með rauðri línu (Vefsjá Náttúrufræðistofnunar https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar sótt 24.06.2025). Skástrikuð svæði eru mikilvæg fuglasvæði.

- L1.1 Eyðimelavist
- L1.2 Grasmelavist
- L1.3 Mosamelavist
- L1.4 Víðimelavist
- L5.2 Melagambravist
- L5.3 Hraungambravist
- L8.9 Starungsmýravist
- L8.11 Brokflóavist
- L9.1 Stinnastararvist
- L10.2 Flagmóavist
- L10.3 Starmóavist
- L10.6 Fjalldrapamóavist
- L10.8 Lyngmóavist á láglendi
- L14.2 Tún og akurlendi
- L14.3 Skógrækt
- L14.4 Alaskalúpína

Áhrif á vistgerðir og gróðurfar

Framkvæmdin fylgir núverandi vegi nema á stuttum köflum. Gróður sem lendir undir fyllingum eða í vegskeringum mun hverfa. Við frágang svæðisins mun Vegagerðin græða upp allt rask á vegsvæði á grónum svæðum og jafn stórt gróðursvæði og það sem raskast við framkvæmdina. Vegagerðin telur að áhrif á gróðurfar verði óveruleg.

Fyrirhuguð framkvæmd, þ.e. endurbygging núverandi vegar, mun hafa staðbundin bein áhrif á gróður. Um er að ræða svæði meðfram núverandi vegi, sem að stórum hluta hefur verið raskað áður með ræktun eða vegagerð. Votlendi sem er innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis hefur áður verið raskað með vegagerð og framræslu.

Áður en framkvæmdir hefjast verður metið og mælt hversu stóru gróðurlendi og votlendi verður raskað við þær framkvæmdir sem hér eru kynntar. Endurheimt votlendis í stað þess sem raskast verður í samráði við landeigendur og verkefnisstjóra Endurheimtar votlendis og vöktunar votlendisvistkerfa hjá Landi og skógi.

Undirbúningur framkvæmdar er ekki kominn á það stig að samið hafi verið við landeigendur um framkvæmdir né um endurheimt votlendis og því ekki hægt að greina frá því nú hvar votlendi verður endurheimt, auk þess sem samráð við Land og skóg hefur ekki farið fram. Vegagerðin stefnir á að hefja samráðsferlið þegar nær dregur framkvæmdatíma og að endurheimt votlendis fari fram sem næst framkvæmdasvæðinu. Við efnistöku úr skeringum verður tekið efni af þurrum svæðum.

Uppgræðsla verður í samráði við Land og skóg, Dalabyggð og landeigendur. Með góðri hönnun og skipulagi, auk vandaðra vinnubragða á framkvæmdatíma, verður stefnt að því að lágmarka áhrif á gróður og vistgerðir, sjá kafla 3.3.3. Við lok framkvæmda verður leitast við að beita uppgræðslu með staðargróðri og endurheimta votlendi í takti við það sem tapast. Möguleg mótvægisaðgerð við eyðingu gróðurs í öðrum vistgerðum er t.d. vistheimt á rofnu landi. Ef þörf er á verður gripið til aðgerða til að forðast að rask vegna vegaframkvæmda stuðli að útbreiðslu framandi ágengra tegunda, eins og mörg dæmi eru um hérlendis.[32]

5.9 Fuglar og spendýr

Villt spendýr á svæðinu eru eins og víðast hvar á landinu; minkar, refir og mýs.

Framkvæmdasvæðið er í grennd við mikilvægt fuglasvæði samkvæmt kortasjá Náttúrufræðistofnunar https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar. Framkvæmdin víkur afar lítið út frá núverandi vegi og er hvergi innan marka mikilvæga fuglasvæðisins. Fjallað er um verndarsvæðið í kafla 1.7.

Áhrif á fugla

Núverandi vegur liggur í grennd við mikilvægt fuglasvæði við Árnhúsavog (kafli 1.7). Þar verður framkvæmdasvæðið á 160 m kafla nálægt mikilvægu fuglasvæði, milli stöðva 2840-3000. Við stöð 2965 er framkvæmdasvæðið næst mikilvæga fuglasvæðinu, eða í 13 m fjarlægð.

[32] Guðrún Óskarsdóttir og Kristín Ágústsdóttir, 2023

Í skýrslu Náttúrustofu Norðausturlands um áhrif Uxahryggjavegar á fuglalíf [33] kemur fram að margar rannsóknir hafi farið fram erlendis á áhrifum vega á fuglalíf og ein hér á landi. Áhrif vega á fugla sé með þrennum hætti:

- Skerðing búsvæða vegna þess lands sem fer undir vegi
- Breytt dreifing fugla vegna fælingar eða að fuglar laðist að vegum
- Aukin dánartíðni vegna árekstrar

Niðurstaða íslensku rannsóknarinnar sýndi að þéttleiki mófugla var minnstur næst vegum og jókst marktækt upp að 400 m fjarlægð. Fjær var ekki skoðað. Einnig kom í ljós að áhrifin á þéttleika fugla voru meiri þar sem umferðaþungi var mikill. Þetta er í samræmi við erlendar rannsóknir þar sem ástæðan er ýmist talin sú að fuglar forðist vegi eða afföll valdi þéttleikamuninum. Engar rannsóknir eru til hér á landi um fjölda fugla sem drepast af völdum árekstra við bifreiðar.

Þær rannsóknir sem gerðar hafa verið á því hvort vegir geti haft áhrif á stofna fugla sýna að áhrifin eru mjög misjöfn eftir tegundum og geta verið jákvæð eða neikvæð. Erlendis hefur verið sýnt fram á neikvæð áhrif vega á stofna jaðrakans, stelks, þúfutittlings og steindepils. Þetta eru allt algengar mófuglategundir hérlendis en hafa ber í huga að aðstæður geta verið mjög misjafnar milli landa.[34]

Endurbyggður Snæfellsnesvegur (54) mun fylgja núverandi veglínu, nema á mjög stuttum köflum þar sem hann liggur við hlið núverandi vegar. Því ætti skerðing búsvæða að verða lítil. Á móti kemur að gera má ráð fyrir að nýr og betri vegur leiði mögulega til bæði aukinnar umferðar og aukins umferðarhraða. Því getur fæling frá nýja veginum orðið meiri og árekstrartíðni aukist frá því sem nú er.

Framkvæmdin getur haft tímabundin áhrif á fugla meðan á framkvæmdum stendur. Vegagerðin dregur þær ályktanir út frá þeim rannsóknum sem gerðar hafa verið á áhrifum vega á fuglalíf, að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á fuglalíf þar sem núverandi vegi er að mestu fylgt. Einnig er lítil umferð um veginn. Áhrif á spendýr eru metin óveruleg.

5.10 Fornleifar

Vegagerðin fékk Byggðasafn Skagfirðinga til að gera fornleifarannsókn vegna endurbyggingar Snæfellsnesvegar (54) á kaflanum milli Heydalsvegar (55) og Gunnarsstaða en landinu meðfram núverandi vegi hefur víðast verið raskað við lagningu hans. Samráð var við minjavörð Vesturlands um fyrirkomulag fornleifarannsóknar sem fór fram 30. mars 2026. Skýrsla Byggðasafnsins ber heitið:

> *Snæfellsnesvegur um Skógarströnd frá Heydalsvegi að Gunnarsstöðum. Fornleifaskráning vegna framkvæmda við veg.* Ásta Hermannsdóttir, Byggðasafn Skagfirðinga 2026/306.

Skráðar voru 17 minjar á fimm jörðum innan skráningarsvæðisins. Eftirfarandi upplýsingar eru fengnar úr skýrslu Byggðasafns Skagfirðinga sem einnig fylgir sem fylgiskjal 2. Í skýrslunni eru myndir af fornleifunum og aftast eru yfirlitskort sem sýna staðsetningu fornleifa.

[33] Aðalsteinn Örn Snæþórsson og Sigþrúður Stella Jóhannsdóttir, 2023
[34] Aðalsteinn Örn Snæþórsson og Sigþrúður Stella Jóhannsdóttir, 2023

Skráningarsvæðið
Skráningarsvæðið er beggja vegna núverandi vegar og fylgir veginum að mestu leyti, nema tilfærsla er eilítið til suðurs við Laxá, á landamerkjum Borga og Emmubergs, og einnig eilítið til norðurs undir Snorraborg í Hólmlátursland sem og austur undir Gunnarsstaðaá, á mörkum jarða Hólmláturs og Gunnarsstaða. Að öðru leyti er veglínan áætluð á sama stað og nú er og var skráningarsvæðið að jafnaði um 50-70 m breitt. Svæðið er að miklu leyti raskað af núverandi vegi og vegöxlum.

Skráðar minjar
Flestar skráðu minjanna eru steinhleðslur (vörður eða grjóthrúgur) eða leiðir. Leiðirnar eru þó yfirleitt skráðar sem heimildafærslur og staðsetning þeirra áætluð og teiknuð upp af loftmyndum og herforingjaráðskorti frá 1911 (útgefið 1913) þar sem þær eru í flestum tilfellum að öllu eða mestu leyti horfnar innan skráningarsvæðisins.
Minjar númer [3561-9, 10, 12, 16 og 17] eru allt leifar götu sem teiknuð er inn á herforingjaráðskortið frá 1911. Flestir þessara leiðarhluta sjást ekki í dag, eða sjást að mjög takmörkuðu leyti, en gata [3561-12] er langgreinilegust og heillegust. Einnig sést glitta í götu [3561-17] á kafla innan skráningarsvæðisins og er smá hluti hennar enn nokkuð greinilegur. Leiðirnar eru að öðru leyti það óglöggar innan skráningarsvæðisins að ekki voru settar myndir af þeim í fornleifaskrá, enda ekkert greinilegt að sjá á myndunum.

Af þeim 17 minjum sem skráðar voru má segja að fjórar minjar skeri sig úr þar sem þær virðast leifar mannvirkja sem hafa verið umfangsmeiri en vörður/grjóthrúgur, og annars eðlis en leiðir. Minjar [3561-1] eru lítil hleðsla sem gætu verið leifar smalabyrgis, og [3561-2] gæti verið byrgi eða mókofi, en þegar núverandi eigendur keyptu jörðina var þeim tjáð að þessar minjar væru af mókofa (Jón Zimsen og Jóhanna Halldóra Sigurðardóttir, 27. mars 2026, munnl. heimild). Minjar [3561-6] eru einnig smágerð hleðsla, en ekkert op er greinanlegt á henni, hlutverk er óljóst en líklega byrgi. Þúst [3561-7] er mjög óglögg, en sker sig þó nægjanlega úr landslaginu til að hafa vakið athygli skrásetjara. Líklega er um tóft að ræða, þótt hún gæti einnig verið náttúrumyndun. Miðað við staðsetningu gæti verið um að ræða stekk.

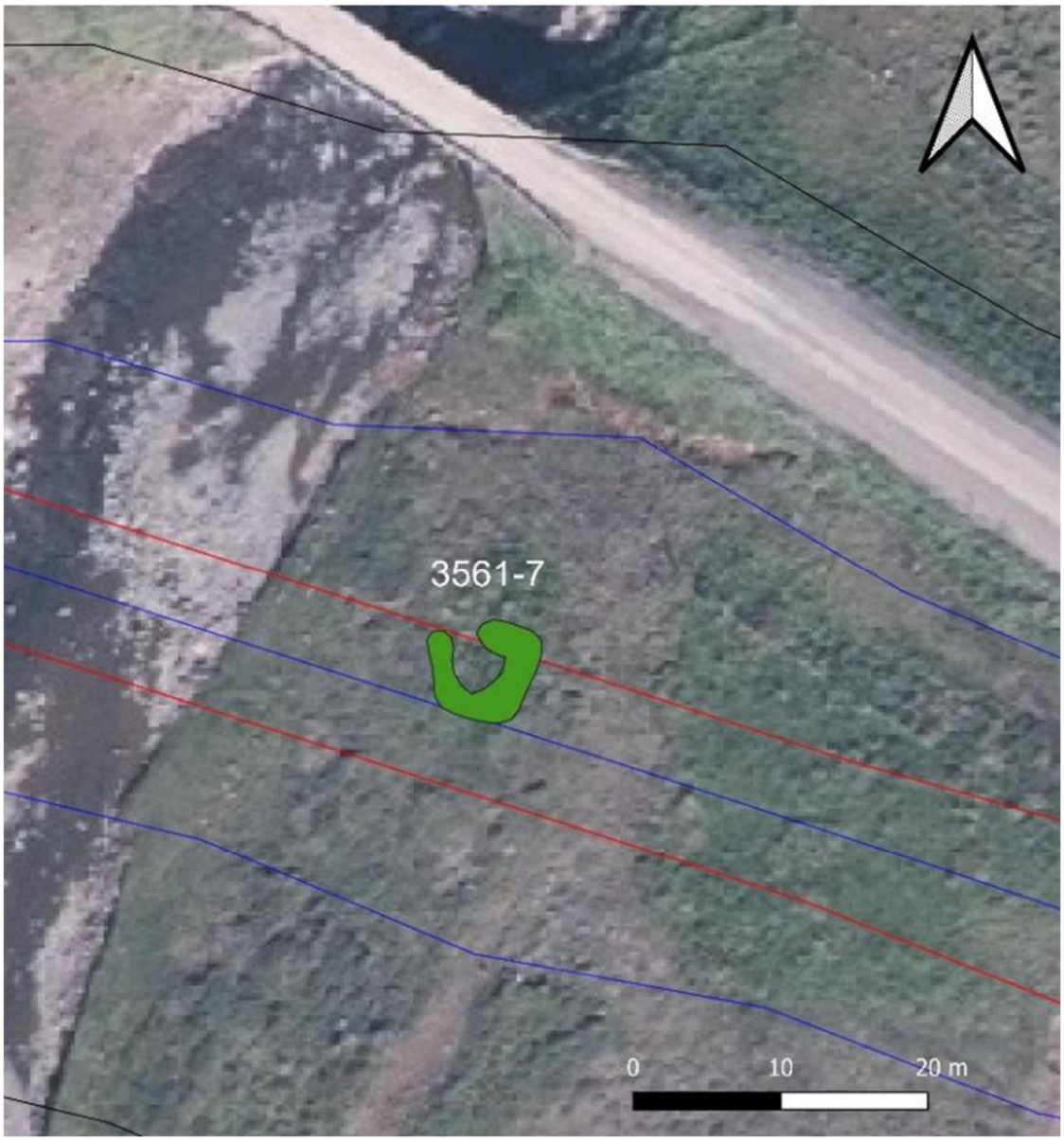
Hættumat
Engar minjar voru metnar í viðvarandi hættu innan skráningarsvæðisins. Margar minjanna eru þó staðsettar á svæðum þar sem er virkt rof, en eðli minjanna er að jafnaði þannig að þeim stafar ekki eiginleg hætta af rofinu þótt það sé til staðar.

Niðurlag
Við skráninguna voru skráðar 17 minjar innan fimm jarða. Voru margar minjanna leiðir sem sáust ekki eða illa innan skráningarsvæðisins og eru því skráðar sem heimildafærslur í fornleifaskrá. Engar minjar eru metnar í viðvarandi hættu innan skráningarsvæðisins.

Hættumat vegna framkvæmda
Í töflu 10 má sjá fjarlægð minja frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Þrjár minjar eru innan framkvæmdasvæðisins og eru metnar í hættu: [3561-7], [3561-13] og [3561- 14]. Auk þeirra er lítill hluti leiðar [3561-17] innan framkvæmdasvæðisins. Aðrar leiðir eru raskaðar innan framkvæmdasvæðisins og því ekki metnar í hættu þótt eiginleg lega þeirra sé í gegnum framkvæmdasvæðið. Auk fjögurra áðurgreindra minja sem lenda í framkvæmdasvæðinu er tóft [3561-2] einungis þrjá metra frá framkvæmdasvæðinu og

meint gildra [3561-3] ekki nema fimm metra frá framkvæmdasvæðinu, og eru þær því einnig metnar í hættu.

Í heild eru því sex minjar metnar í hættu vegna framkvæmdanna. Hinar 11 minjarnar eru 9-19 m frá útmörkum framkvæmdasvæðisins og ef ekki verða gerðar breytingar á því eru þær minjar ekki taldar í hættu. Verði hins vegar breyting á áætluðu framkvæmdasvæði þarf að endurvinna hættumat vegna framkvæmdanna.



↑ **Mynd 35**

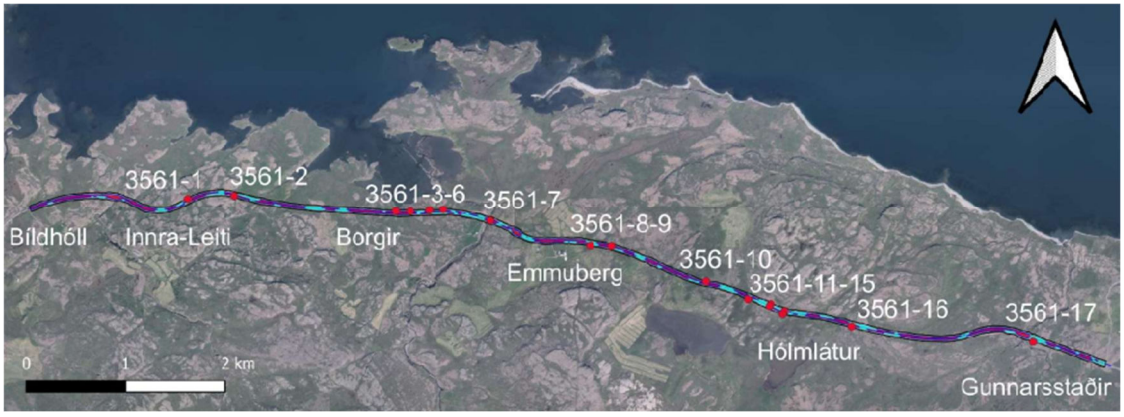
Minjar [3561-7] við Laxá. Rauðar línur afmarka áætlað vegstæði. Blá ójöfn lína sýnir áætlað framkvæmdasvæði (Ásta Hermannsdóttir, 2026).

Tekið skal fram að möguleg efnistökusvæði lágu ekki fyrir þegar fornleifarannsóknin var gerð og því verður haft samráð við Minjastofnun Íslands og fornleifafræðing um þörf á rannsókn á þeim við frekari undirbúning framkvæmdarinnar, sjá umfjöllun um efnistöku í kafla 4.1.2.

↓ **Tafla 10**

Minjar í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði og fjarlægð þeirra frá því.

Númer	Jörð	Hlutverk	Tegund	Ástand	Athugasemd
3561-1	Innra-Leiti	Óþekkt	Hleðsla	Greinanlegar	11 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-2	Innra-Leiti	Óþekkt, mógeymsla	Tóft	Greinanlegar	3 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-3	Borgir	Óþekkt, gildra	Hleðsla	Greinanlegar	5 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-4	Borgir	Kennimark	Varða	Greinanlegar	9 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-5	Borgir	Kennimark	Varða	Greinanlegar	16 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-6	Borgir	Óþekkt, byrgi	Hleðsla	Greinanlegar	19 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-7	Emmuberg	Óþekkt, stekkur	Þúst	Illgreinanlegar	Í framkvæmdasvæði
3561-8	Emmuberg	Kennimark	Varða	Greinanlegar	10 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-9	Emmuberg	Leið	Heimild	Illgreinanlegar	Raskað í framkvæmdasvæði
3561-10	Hólmlátur	Leið	Heimild	Illgreinanlegar	Raskað í framkvæmdasvæði
3561-11	Hólmlátur	Kennimark	Varða	Greinanlegar	19 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-12	Hólmlátur	Leið	Gata	Greinanlegar	Við útmörk framkvæmdasvæðis
3561-13	Hólmlátur	Óþekkt, kennimark	Hleðsla, varða	Greinanlegar	Í framkvæmdasvæði
3561-14	Hólmlátur	Óþekkt	Hleðsla	Greinanlegar	Í framkvæmdasvæði
3561-15	Hólmlátur	Kennimark	Varða	Greinanlegar	18 m frá útmörkum framkvæmdasvæðis
3561-16	Hólmlátur	Leið	Heimild	Illgreinanlegar	Raskað í framkvæmdasvæði
3561-17	Gunnarsstaðir	Leið	Gata	Greinanlegar	Lítill hluti innan framkvæmdasvæði



↑ **Mynd 36**

Yfirlitsmynd af skráningarsvæðinu (Ásta Hermannsdóttir, 2026).

Áhrif á fornleifar

Í tilvikum þar sem óhjákvæmilegt reynist að raska fornminjum vegna framkvæmda er það hlutverk Minjastofnunar Íslands að gefa lokamat og taka ákvörðun um hvort og með hvaða skilmálum fornleifar megi víkja við slíkar aðstæður.

Vegagerðin mun hafa samráð við Minjastofnun Íslands vegna fornleifa á svæðinu. Óskað verður eftir leyfi hjá Minjastofnun vegna þeirra fornleifa sem nauðsynlegt reynist að raska. Farið verður eftir tilmælum Minjastofnunar um mótvægisaðgerðir til að koma í veg fyrir að aðrar fornleifar raskist og um frekari rannsóknir ef þess gerist þörf.

Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við Minjastofnun Íslands varðandi aðgerðir í samræmi við 23. og 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

6 Veðurfar og náttúruvá

6.1 Veðurfar

Næsta veðurstöð Vegagerðarinnar er við Stórholt í Helgafellssveit sem er milli Vatnaleiðar (56) og Stykkishólmsvegar (58).

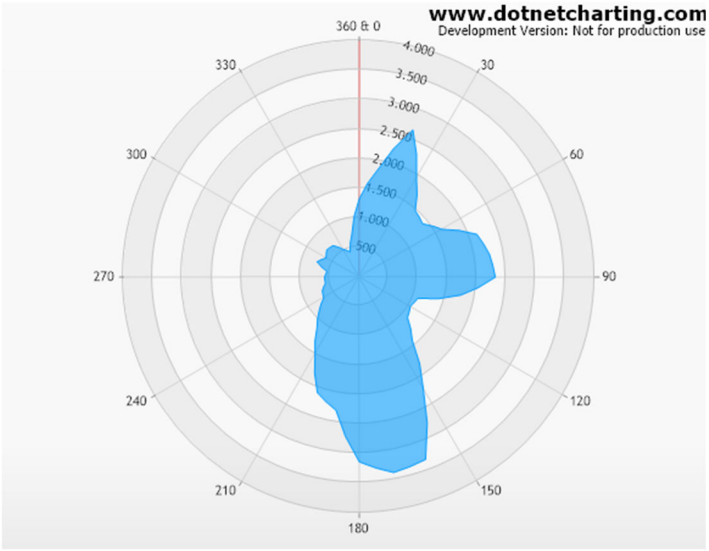
Í Helgafellssveit er ekki veðurathugunarstöð frá Veðurstofu Íslands en skráning veðurfars í Stykkishólmi á sér langa sögu, og á vef Veðurstofu Íslands er hægt að nálgast hitatölur í Stykkishólmi, allt frá árinu 1830. Frá árinu 2002 hefur verið rekin sjálfvirk stöð í bænum.

Veðurfar getur verið breytilegt innan svæðisins, vegna legu þess og landslags.

Meðalhiti ársins í Stykkishólmi á árunum 1977-2012 var hæstur árið 2003 eða 5,4 °C en lægstur árið 1979, 2,3 °C. Meðalhiti hvers mánaðar í Stykkishólmi á árunum 1977-2012 var hæstur í júlí (11,1°C) og ágúst (10,6°C) en lægstur í febrúar (-0,2°C).

Úrkoma á tímabilinu var að meðaltali um 710 mm á ári. Mest yfir veturinn, frá nóvember til mars, eða 80-85 mm að meðaltali í mánuði en minnst á tímabilinu apríl til júlí eða um 50 mm í mánuði.

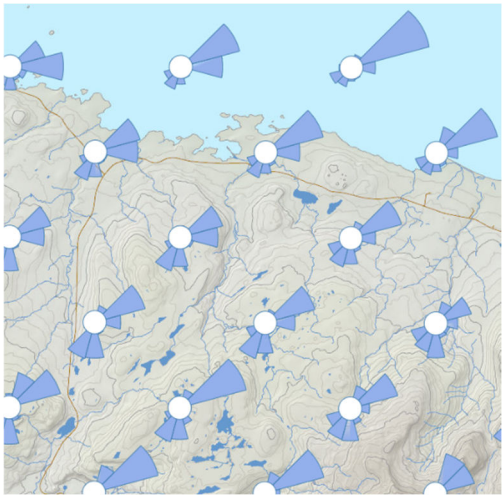
Vindafar er mismunandi á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Sótt voru gögn um Stórholt úr kerfi Vegagerðarinnar. Á Mynd 37 sést tíðni hverrar vindáttar við Stórholt. Á myndinni sést að sunnanáttir eru tíðastar og austanáttir koma fast þar á eftir og svo norðanáttir. Vestanáttir eru sjaldgæfastar (http://kerfi.vegagerdin.is/Gagnaskodari/GS_Query.aspx).



↑ **Mynd 37**

Vindrós fyrir veðurstöðina Stórholt á tímabilinu frá 1. júlí 2024 - 1. júlí 2025.

Á tímabilinu frá júlí 2024 - júlí 2025 var mesta vindhviða við Stórholt 50 m/sek í febrúar 2025. Mesti meðalvindhraði var 36 m/sek í febrúar 2025. Mun hvassara var yfir vetrarmánuðina en sumarmánuðina.



Ráðist er í endurbyggingu vega m.a. til að ráða bót á vandamálum sem skapast vegna veðurfars, t.d. snjósöfnun á veg og að vatn sitji á vegi.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi engin áhrif á veðurfar, en að loknum framkvæmdum verði Snæfellsnesvegur (54) öruggari þegar verulega dregur úr hættu á að vatn sitji á veginum og að snjór safnist á hann.

← **Mynd 38**
Vindrósir fyrir fyrirhugað framkvæmdasvæði (vindatlas.vedur.is).

Samkvæmt gögnum Veðurstofu Íslands eru norðan- og norðnorðaustanáttir algengustu vindáttirnar í Ásgarði sem er í Hvammssveit en hvassviðrisáttin er einkum norðnorðaustanátt. Veður getur þó verið mjög breytilegt eftir svæðum innan sveitarfélagsins. Frá upphafi sjálfvirkra mælinga í Ásgarði hefur vindhraði mælst yfir 20 m/s í öllum mánuðum ársins utan tímabilsins maí-ágúst, auk október. Mesti mældi vindhraði er 31,2 m/s þann 14. mars 2015 en þá mældist einnig mesta hviðan 41,9 m/s.[35]

6.2 Náttúruvá

Svæði undir náttúruvá eru svæði þar sem hætta er talin stafa af náttúruhamförum. Eftirfarandi byggir á umfjöllun í Aðalskipulagi Dalabyggðar 2020-2032.[36]

Engin hætta er á ofanflóðum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Loftslagsbreytingar geta haft áhrif á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Núverandi vegur liggur lágt yfir sjó við Árnhúsavog. Nýr vegur verður hærri en núverandi vegur og því minni hætta á að sjávarflóð hafi áhrif á veginn að loknum framkvæmdum.

Dalabyggð liggur utan helstu jarðskjálftasvæða landsins en eldstöðvakerfi Ljósufjalla á Snæfellsnesgosbeltinu er nokkuð virkt og hraun og gjóska frá eldstöðinni geta spillt vegakerfi og beitilöndum.

Í Dalabyggð eru birkiskógar og auk þess er skógrækt vaxandi í sveitarfélaginu. Jörðin Innra-Leiti er vaxin skógi, sbr. kafla 5.8. Almennt séð er ekki talin mikil hætta af gróðureldum í sveitarfélaginu vegna lítils umfangs frístundabyggðar. Það kann þó að breytast með aukinni skógrækt og breyttu búsetumynstri, þ.e. búsetu í dreifbýli án tengsla við búskap og aukinni frístundahúsabyggð.

Brýr og ræsi verða hönnuð þannig að þau taki við 100 ára flóði.

Svo virðist sem að lítil hætta sé á aftakaveðri á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á þennan umhverfisþátt, nema að vegurinn verður öruggari þegar hann hækkar og breikkar og ræsi verða endurnýjuð.

[35] Dalabyggð og Verkís, 2023a
[36] Dalabyggð og Verkís, 2023a

7 Mótvægisaðgerðir

Að loknum framkvæmdum verður kominn góður vegur með klæðingu á milli Heydalsvegar (55) og Gunnarsstaða.

- Nýr vegur er hannaður þannig að hann falli sem best að landslagi. Vegagerðin mun stuðla að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vegarstæðið sjálft. Í útboðsgögnum verður lögð áhersla á að verktaki gæti þess vel að raska hvergi landi utan við skilgreint framkvæmdasvæði vegar og efnistökusvæða og verður allur akstur tækja bannaður utan framkvæmdasvæðis á verktíma.
- Vegtengingar verða lagaðar að nýrri hæðarlegu vegarins og gert reiðfært meðfram vegi að sunnanverðu þar sem núverandi reiðleið liggur meðfram honum. Á kafla milli Gunnarsstaðaár/Gljúfurár og Gunnarsstaða verður einnig gert ráð fyrir rými fyrir göngu- og hjólaleið. Þverun leiðanna yfir Snæfellsnesveg (54) við heimreið að Gunnarsstöðum verður útfærð í samráði við landeigendur og Dalabyggð.
- Samráð verður haft við landeigendur um framkvæmdir og leitast við að raska búskap og hvers konar atvinnustarfsemi á svæðinu sem minnst. Landeigendum verða greiddar bætur fyrir efni sem notað verður til vegagerðar og það land sem lendir undir vegarframkvæmdum.
- Á nokkrum stöðum þarf að raska girðingum. Þar sem hróflað verður við þeim verður það gert í samráði við landeigendur og girt að nýju eins fljótt og auðið er.
- Ef byggð verða undirgöng fyrir búfé verður staðsetning, landmótun og frágangur vegna þess í samráði við landeigendur.
- Áður en framkvæmdir hefjast verður metið og mælt hversu stóru gróðurlendi og votlendi verður raskað við þær framkvæmdir sem hér eru kynntar.
- Reynt verður að skerða lítt röskuðu gróðurlendi sem minnst og forðast að raska jarðvegi og gróðri utan skilgreinds framkvæmdasvæðis, nema til geymslu svarðlags. Til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfar, verður svarðlagi sem fellur til í skeringum og útvíkkuðum skeringum varðveitt og nýtt aftur við frágang svæðis.
- Við frágang á röskuðum svæðum verður reynt að ganga þannig frá skeringum og útvíkkuðum skeringum að ekki verði hætta á rofi.
- A.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdirnar verður grætt upp. Við frágang vegarins verða jaðrar framkvæmdasvæða lagaðar að landinu umhverfis. Reynt verður að ganga vel frá jöðrum framkvæmdasvæða til að gera sárin í landinu sem minnst áberandi. Öll svæði við hlið vegar, s.s. vegkantar, skeringar, útvíkkaðar skeringar og aflagðir vegkaflar, verða jöfnuð og grædd upp þar sem við á að verki loknu í samráði við landeigendur og Land og skóg eftir því sem við á. Við uppgræðslu þar sem það á við, verður tekið mið af umhverfisaðstæðum og

grenndargróðri. Nýttar verða upplýsingar um uppgræðslu í tengslum við framkvæmdir sem er að finna í riti Landbúnaðarháskóla Íslands, Vegvist.

- Gripið verður til aðgerða til að forðast að rask vegna vegaframkvæmda stuðli að útbreiðslu framandi ágengra tegunda, eins og mörg dæmi eru um hérlendis með því að nota ekki efni úr námum þar sem ágengar tegundir vaxa til vegaframkvæmda á svæðum þar sem engin lúpína finnst.
- Þar sem vegur þverar votlendi verður reynt að draga úr áhrifum vegar á grunnvatnsstöðu og yfirborðsrennsli eins og kostur er. Forðast verður að grafa nýja skurði og rásir. Setja þarf ræsi eða pípur í alla farvegi, skurði og lægðir þar sem vatn hefur runnið til að líkja sem best eftir náttúrulegu flæði, takmarka vatnsþrýstingsmun ofan og neðan við veg og þannig takmarka áhrif á grunnvatnsstöðu.
- Votlendi verður endurheimt í stað þess sem raskast í samráði við landeigendur, Dalabyggð og verkefnisstjóra endurheimtar votlendis og vöktunar votlendisvistkerfa hjá Landi og skógi. Undirbúningur framkvæmdar er ekki kominn á það stig að samið hafi verið við landeigendur um framkvæmdir né um endurheimt votlendis og því ekki hægt að greina frá því nú hvar votlendi verður endurheimt, auk þess sem samráð við Land og skóg hefur ekki farið fram. Vegagerðin stefnir á að hefja samráðsferlið þegar nær dregur framkvæmdatíma og að endurheimt votlendis fari fram sem næst framkvæmdasvæðinu.
- Fyrirhugaður vegur fer ekki inn á vatnsverndarsvæði, mengunarstyrkur afrennslis vegar er lítill og vatnshlot ekki mjög viðkvæm fyrir mengun, því eru ekki gerðar sérstakar kröfur um hönnun mengunarvarna meðfram nýjum vegi.
- Til að takmarka neikvæð umhverfisáhrif á lífríki í ám og lækjum verður reynt að breyta ekki eðli vatnsfalls, hvorki mjókka það né breikka, grynnka eða dýpka til að halda áhrifum á náttúrulegar hreyfingar í lágmarki svo vatnalíf verði fyrir sem minnstum áhrifum af framkvæmdinni. Reynt verður að breyta botngerð sem minnst og að skila vatnsföllum í svipuðu ásigkomulagi og þau voru í fyrir framkvæmdir.
- Nýr vegur og brú verða hönnuð þannig að þau falli sem best að landslagi auk þess sem bakkar árinnar undir brúnni verða mótaðir með hliðsjón af staðsetningu og stefnu undirstaða brúarinnar.
- Almennt gildir fyrir ræsi á fyrirhuguðum vegi að þau verði hönnuð fyrir 100-ára flóð árvatns. Við hönnun ræsa verður þess gætt að straumhraði í ræsunum verði ekki of mikill fyrir þá laxfiska sem nýta svæðið og að vatnsdýpi í ræsunum sé nægilegt. Miðað er við að silungur þurfi lágmark 15 cm dýpi í ræsinu og lax og stærri silungar um 30 cm. Þau ræsi sem eru minni en 2 m að þvermáli verða grafin 30 cm niður í árfarveginn og stærri ræsi a.m.k. 20% af þvermáli sínu. Með þessu móti er hægt að koma í veg fyrir að fallhæð myndist við útfall og það tryggir að jarðefni safnist í botn ræsanna og samfella haldist í farveginum.
- Til að lágmarka áhættu á mengunarslysi á framkvæmdartíma og draga úr hugsanlegum áhrifum framkvæmdarinnar á laxfiska, mun Vegagerðin í útboðsgögnum um framkvæmd verksins, ítreka ábyrgð verktaka gagnvart kröfum í lögum og reglugerðum sem snúa að mengun. Verktaka verður gert skylt að sinna viðhaldi og eftirliti véla og tækja með markvissum hætti. Útbúa skal sérstakt áfyllingarsvæði á landi þar sem áfylling olíu á vélar fer fram til að tryggja að olía og önnur mengandi

efni, berist ekki í jarðveg utan við skilgreint svæði komi til óhappa. Sama gildi um geymslu á mengandi efnum á verktíma.

- Þar sem Laxá og Blankur teljast til veiðivatna verður farið eftir lögum nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði við brúargerð, ræsagerð eða aðrar framkvæmdir í eða við þau. Áður en framkvæmdir hefjast mun Vegagerðin leita leyfis hjá Fiskistofu varðandi framkvæmdirnar. Áður en sótt verður um leyfi verður haft frekara samráð við Hafrannsóknastofnun um framkvæmdirnar og tímasetningu framkvæmda en miðað verður við að þær verði utan veiði- og hrygningartíma. Jafnframt þarf að liggja fyrir samþykki landeigenda og viðkomandi veiðifélags.
- Reynt verður að draga úr hættu á að fínefni berist út í vatnsföll. Í útboðsgögnum verður farið fram á að farið verði eftir leiðbeiningum Hafrannsóknastofnunar sem munu liggja fyrir áður en verkið verður boðið út. Fínefni sem falla til við þvott steinefna verða fönguð í þar til gerðum settjörnum.
- Ef slys koma upp þá verða þau tilkynnt skv. tilkynningarskyldu um mengunarslys. Í starfsleyfi heilbrigðiseftirlits til verktaka verður áætlun um viðbrögð eigi mengunarslys sér stað á framkvæmdatíma.
- Metið verður í samráði við Minjastofnun Íslands hvort ráðast skuli í frekari rannsóknir á fornleifum á veg- og skeringasvæðum þegar efnistökusvæði hafa verið afmörkuð nákvæmlega, áður en framkvæmdir verða boðnar út. Þær forminjar sem finnast innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar verða kynntar í útboðsgögnum og merktar á áberandi hátt eða girtar af áður en framkvæmdir hefjast í samráði við Minjastofnun Íslands.
- Þar sem óhjákvæmilegt er að raska fornminjum vegna framkvæmda verður farið eftir tilmælum Minjastofnunar Íslands um hvort og með hvaða skilmálum fornleifar megi víkja. Öll umferð vinnuvéla verður bönnuð innan þeirra svæða. Þá verður ekki leyfilegt að hafa vinnuskúra og/eða efnageymslur í grennd við fornleifar. Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við Minjastofnun Íslands varðandi aðgerðir í samræmi við 23. og 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.
- Við lok framkvæmda verður reynt að gera ummerki framkvæmdanna í landinu eins lítið áberandi og kostur er.

7.1 Samráðsaðilar

Samráð verður haft við eftirtalda aðila:

- **HMS,** varðandi tilkynningu framkvæmdarinnar.
- **Sveitarfélagið Dalabyggð**, varðandi framkvæmdaleyfi og endurheimt votlendis. Samráð verður við Dalabyggð um hvort breyta þurfi Aðalskipulagi Dalabyggðar 2020-2032, vegna efnistöku úr útvíkkuðum skeringum. Einnig verður samráð um hvort þörf sé á áningarstað við veginn á þessum kafla.
- **Landeigendur,** um kaup á landi, endurheimt votlendis og efnistöku. Samráð verður um framkvæmdir og framkvæmdatíma vegna vegagerðar á svæðinu og brúargerðar í Laxá. Einnig um mögulega staðsetningu búfjárræsa og hvort þörf sé á áningarstað við veginn á þessum kafla.

- **Umhverfis**- **og orkustofnun,** um áhrif framkvæmdar á vatnshlot.
- **Land og skóg,** um endurheimt votlendis og uppgræðslu.
- **Heilbrigðiseftirlit Vesturlands,** vegna leyfis til atvinnureksturs sem getur valdið mengun.
- **Minjastofnun Íslands,** vegna fornleifa á svæðinu.
- **Hafrannsóknastofnun,** um framkvæmdir og framkvæmdatíma í veiðivatni. Einnig um aðgerðir til að draga úr áhrifum framkvæmdar á veiðiá.
- **Fiskistofu,** um leyfi til mannvirkjagerðar í veiðiá.
- **Rarik,** vegna framkvæmda í grennd við háspennulínur og jarðstrengi.
- **Mílu ehf,** vegna framkvæmda í grennd við fjarskiptalagnir á svæðinu.
- **Dalaveitu ehf,** vegna framkvæmda í grennd við ljósleiðara á svæðinu.

8 Niðurstaða

Núverandi Snæfellsnesvegur (54) verður endurbyggður á sama stað á um 11,2 km löngum kafla með það að markmiði að bæta samgöngur.

Tilkynna þarf framkvæmdina til HMS í samræmi við 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 því hún er lengri en 5 km.

Framkvæmdir verða ekki innan verndarsvæða en mögulegt er að þær raski votlendi sem er stærra en 2 ha og nýtur verndar 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.

Áhrif á mannlíf, útivist og ferðamennsku

Á framkvæmdatíma verða neikvæð áhrif á mannlíf, útivist og ferðamennsku vegna hávaða, ryks og truflunar á umferð. Vegagerðin telur að áhrifin á framkvæmdatíma verði óveruleg en að framkvæmdum loknum verði jákvæð áhrif vegna öruggari og betri samgangna og vegna minna ryks frá vegi.

Áhrif á heilsu og öryggi

Á framkvæmdatíma eykst umferðarhávaði, loftmengun og hætta á mengunarslysum á framkvæmdasvæðinu vegna umferðar vinnuvéla. Að loknum framkvæmdum verður minni umferðarhávaði en nú vegna betri hæðarlegu vegar og klæðingar í stað malarslitlags, einnig verður minni hætta á mengunarslysum.

Samgöngur um Snæfellsnesveg (54) verða öruggari þegar framkvæmdum á kaflanum lýkur. Endurbyggður vegur verður breiðari en núverandi vegur, með betri hæðar- og planlegu og bundnu slitlagi. Framkvæmdir verða að mestu innan núverandi vegsvæðis, nema við Laxá, þar sem ný brú verður um 50 m ofar en núverandi brú. Engin breyting verður á vegalengdum. Ræsi í veginum verða endurnýjuð og vegkantar gerðir meira aflíðandi, þannig að þeir séu ekki brattari en 1:3. Við þessar aðgerðir verður minni hætta á snjósöfnun á veg, minni hætta á að vatn standi á vegi og umferðaröryggi meira.

Landnotkun

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu sem hún liggur um því núverandi vegi verður fylgt nema á stuttum köflum við Laxá og vestan Gunnarsstaðaár.

Samráð verður við veitufyrirtæki ef hætta er á að rafstrengir og fjarskiptastrengir geti raskast. Einnig verður samráð við landeigendur um bætur vegna rasks á girðingum, túnum og beitilöndum og vegna efnistöku.

Landslag og ásýnd

Framkvæmdasvæði nýs vegar verður ekki umfangsmikið og Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á landslag verði óveruleg. Landslagsmyndin breytist lítilsháttar með endurbyggðum vegi. Við hönnun vegarins er lögð áhersla á að mannvirkið falli vel að landi.

Efnistaka úr skeringum mun hafa varanleg áhrif á landslagið en gert er ráð fyrir að áhrifin verði að mestu tímabundin þar til gróður á röskuðum svæðum hefur náð sér á strik.

Jarðmyndanir
Við framkvæmdir verður jarðmyndunum raskað með efnistöku og skeringum, en engar þeirra njóta verndar. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir á svæðinu.

Vatnshlot
Það er mat framkvæmdaraðila að framkvæmdin muni ekki leiða til þess að ástand straumvatnshlotanna Laxár, Blanks og Gunnarsstaðaár, árósarvatnshlotsins Árnhúsavogs eða grunnvatnshlotsins Mið-Vesturland og Strandir hnigni né að þau nái ekki umhverfismarkmiðum sínum. Leitisá er ekki afmörkuð sem sérstakt vatnshlot og hefur því ekki skilgreind umhverfismarkmið, en áhrif framkvæmdarinnar á ána eru metin lítilsháttar eða engin og tímabundin.

Laxfiskar
Um svæðið falla Laxá og Blankur sem eru veiðiár en landeigendur ráðstafa veiðinni sjálfir. Vegagerðin fól Hafrannsóknastofnun að gera rannsóknir á ánum. Skýrsla stofnunarinnar liggur fyrir. Í kafla 7 koma fram þær mótvægisaðgerðir sem Vegagerðin leggur til, en með því að fara eftir þeim og leiðbeiningum Hafrannsóknastofnunar er mat Vegagerðarinnar að áhrif framkvæmdarinnar á laxfiska verði óveruleg.

Vistgerðir og gróðurfar
Vegagerðin telur að framkvæmdin muni ekki hafa veruleg áhrif á vistgerðir eða gróðurfar svæðisins. Rask verður meðfram núverandi vegi á svæði sem þegar hefur verið raskað. Gróður sem lendir undir fyllingum eða í vegskeringum mun hverfa en reiknað er með að græða upp allt rask á vegsvæði á grónum svæðum. Helstu áhrif á vistgerðir og gróðurfar verða á útvíkkuðum skeringasvæðum sem hafa ekki verið nýtt áður.

Fyrirhugaðar vegabætur munu raska votlendissvæðum en þeim hefur áður verið raskað með framræslu og vegagerð. Stærð gróðursvæða og votlendis sem raskast verður mæld áður en framkvæmdir hefjast og gróður og votlendi endurheimt í stað þeirra. Stærra votlendi verður endurheimt en það sem raskast í samráði við landeigendur og Land og Skóg.

Fuglar og spendýr
Snæfellsnesvegur (54) liggur nálægt mörkum mikilvægs fuglasvæðis á 160 m löngum kafla. Framkvæmdin getur haft tímabundin áhrif á fugla meðan á framkvæmdum stendur. Vegagerðin dregur þær ályktanir út frá þeim rannsóknum sem gerðar hafa verið á áhrifum vega á fuglalíf, að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á fuglalíf þar sem núverandi vegi er að mestu fylgt. Áhrif á spendýr eru metin óveruleg.

Fornminjar
Engar friðaðar fornleifar voru skráðar innan áhrifasvæðisins. Samráð var við Minjavörð Vesturlands um rannsóknaþörf vegna framkvæmdarinnar.

Skráðar voru 17 minjar á fimm jörðum innan skráningarsvæðisins. Fjórar minjar skera sig úr þar sem þær virðast leifar mannvirkja sem hafa verið umfangsmeiri en vörður/grjóthrúgur, og annars eðlis en leiðir.

Þrjár minjar eru innan framkvæmdasvæðisins og eru því metnar í hættu: [3561-7], [3561-13] og [3561- 14]. Auk þeirra er lítill hluti leiðar [3561-17] innan framkvæmdasvæðisins. Auk fjögurra áðurgreindra minja sem lenda í framkvæmdasvæðinu er tóft [3561-2] einungis þrjá metra frá framkvæmdasvæðinu og meint gildra [3561-3] ekki

nema fimm metra frá framkvæmdasvæðinu, og eru þær því einnig metnar í hættu. Í heild eru því sex minjar metnar í hættu vegna framkvæmdanna.

Farið verður eftir tilmælum Minjastofnunar um mótvægisaðgerðir til að koma í veg fyrir að fornleifar raskist og um frekari rannsóknir ef þess gerist þörf.

Ef í ljós koma áður óþekktar fornleifar á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatíma, verður haft samráð við Minjastofnun Íslands varðandi aðgerðir í samræmi við 23. og 24. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

Veður og Náttúruvá

Framkvæmdin miðar að því að auka öryggi íbúa á svæðinu, m.a. með tilliti til minni snjósöfnunar á veg og náttúruvár og því verða samgöngur öruggari. Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi hverfandi áhrif á veður en jákvæð áhrif á náttúruvá á svæðinu því hún mun draga úr hættu á að vegurinn lokist.

Umræður

Núverandi vegur óbreyttur er ekki valkostur því hann uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar. Jákvæð umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru töluverð. Þau felast í bættum samgöngum og meira umferðaröryggi. Endurbyggður vegur verður greiðfærari og öruggari en núverandi vegur.

Vegagerðin telur að viðkomandi vegaframkvæmd og sú efnistaka sem henni fylgir muni ekki hafa umtalsverð áhrif á umhverfið vegna umfangs, eðlis eða staðsetningar.

9 Heimildir

Aðalsteinn Örn Snæþórsson og Sigþrúður Stella Jóhannsdóttir, 2023. *Fuglalíf við Uxahryggjaveg.* Unnið af Náttúrustofu Norðausturlands fyrir Vegagerðina, Húsavík, apríl 2023, 17 bls.

Anna Heiður Eydísardóttir og Magnús Bjarklind, 2015. *Öryggi vatnasvæða í nágrenni vega. Aðgerðir og viðbrögð til að vernda vatnasvæði og lágmarka mengunarhættu*. Unnið fyrir Vegagerðina. 26 bls.

Anna Rut Arnardóttir, 2026. *Snæfellsnesvegur, Heydalsvegur (55) – Gunnarsstaðir. Áhrifamat vatnshlota*. Efla Verkfræðistofa, Reykjavík, 29.09.2026, 25 bls.

Armstrong J.D., Kemp P.S., Kennedy G.J.A, Ladle M., and Milner N.J., 2003. *Habitat requirements of Atlantic salmon and brown trout in rivers and streams*. Fisheries Research 62 (2003): 143-170.

Arnþór Garðarsson, 1979. *Vistfræðileg flokkun íslenskra vatna*. Týli 9: 1-10.

Ásta Hermannsdóttir, 2026: *Snæfellsnesvegur um Skógarströnd frá Heydalsvegi að Gunnarsstöðum. Fornleifaskráning vegna framkvæmda við veg*. Byggðasafn Skagfirðinga, 2026/306, 27 bls.

Efla. Bergrós Arna Sævarsdóttir, Iðunn Daníelsdóttir og Sigurður Bjarnason, 2023. *Hvernig má nýta VegLCA við hönnun og gerð íslenskra samgöngumannvirkja?* Verkefni styrkt af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Mannvit, mars 2023, 21 bls.

Dalabyggð, 2023a. *Forgangsröðun vegaframkvæmda í sveitarfélaginu Dalabyggð*. Júní 2023, 22 bls.

Efla, 2020. *Landslag á Íslandi, flokkun og kortlagning landslagsgerða á landsvísu*. Skyrslan_Lokaeintak-2-.pdf (skipulag.is). Unnið fyrir Skipulagsstofnun, Reykjavík. Útgefið 17.11.2020. 79 bls.

Eldgos.is, 2022. Vefsíða með upplýsingar um eldgos á íslandi. Sótt, 27.08.2026 af https://eldgos.is/sn%C3%A6fellsnes/

Dalabyggð og Verkís, 2023a. *Aðalskipulag Dalabyggðar 2020-2032. Greinargerð.* 5. júlí 2022. Breytt 11. maí 2023 skv. samþykkt sveitarstjórnar. 205 bls.

Dalabyggð og Verkís, 2023b. *Aðalskipulag Dalabyggðar 2020-2032. Umhverfismatsskýrsla.* 5. júlí 2022. 47 bls.

Dalabyggð og Verkís, 2023c. *Aðalskipulag Dalabyggðar 2020-2032. Uppdrættir.* Staðfest 23.06.2023.

Ferðamálastofa, 2025. *Kortlagning auðlinda – mögulegir viðkomustaðir*. Vefsjá. Sótt 19.06.2025 af https://geo.alta.is/fms/stadir/.

Guðni Guðbergsson og Þórólfur Antonsson, 1996. *Fiskar í ám og vötnum: fræðirit fyrir almenning um íslenska ferskvatnsfiska*. Landvernd. Reykjavík. 191 bls

Guðrún Óskarsdóttir og Kristín Ágústdóttir, 2023. *Vegabætur á Uxahryggjaleið frá Brautartungu að Kaldadalsvegi. Gróðurrannsóknir vegna fyrirhugaðra framkvæmda.* Náttúrustofa Austurlands. NA-230245. Júní 2021. Unnið fyrir Vegagerðina. 26 bls.

Hagstofa Íslands, 2025. *Tölur um mannfjölda á Íslandi*. Sótt í maí á heimasíðu www.hagstofa.is.

Haukur Jóhannesson, 2004. Yfirlit um jarðfræði Snæfellsness. Í *Fólkið, fjöllin, fjörðurinn 2004* (bls. 180-216). Grundarfjarðarbær. https://www.grundarfjordur.is/static/files/files/fff/eyrb-2004.pdf

Höskuldur Búi Jónsson, 2026. *Minnisblað. Efnisrannsóknir Skógarströnd 54-21 2026.* Vegagerðin 8. apríl 2026, 6 bls.

Jóhannes Guðbrandsson og Ásta Kristín Guðmundsdóttir, 2026. *Enduruppbygging Skógarstrandarvegar - áhrif á lífríki ferskvatns og veiðinýtingu*. Hafrannsóknastofnun, rannsókna- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna, 1. október 2026, 34 bls.

Jón Gunnar Ottósson, Anna Sveinsdóttir og María Harðardóttir (ritstj.) (2016). Vistgerðir á Íslandi. Fjölrit Náttúrufræðistofnunar nr. 54. Garðabær.

Markaðsstofa Vesturlands, 2019. Áfangastaðaáætlun Vesturlands 2018-2020. Stykkishólmi, janúar 2019. 143 bls.

Minjastofnun Íslands, 2025. *Vefsjá með skráðum fornleifum*. Sótt 03.07.2025 af https://minjastofnun.gis.is/mapview/?application=minjastofnun

Náttúrufræðistofnun, 2025a. *Tillögur Náttúrufræðistofnunar að svæðum á B-hluta náttúruminjaskrár.* Sótt 03.07.2025 af https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar

Náttúrufræðistofnun, 2025b. *Mikilvæg fuglasvæði*. Sótt 03.07.2025 af https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar

Náttúrufræðistofnun, 2025c. *Selalátur við strendur Íslands*. Sótt 03.07.2025 af https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar

Náttúrufræðistofnun, 2025d. *Vistgerðakort og mikilvæg fuglasvæði á Íslandi.* Kortaþekja með fjörum. Sótt 03.07.2025 af https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar

Náttúrufræðistofnun, 2025e. *Sérstök vernd náttúrufyrirbæra á Íslandi.* Sótt 03.07.2025 af https://www.natt.is/is/midlun/opin-gogn/kortasjar

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi, 2017. *Samgönguáætlun Vesturlands 2017-2029.* Janúar 2017, 40 bls.

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV), 2021. *Íbúakönnun 2020: Íbúar og mikilvægi búsetuskilyrða á Vesturlandi. Samantekt á niðurstöðum*. ISSN 1670-7923. Sótt 18.08.2022 af https://ssv.is/

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi, 2022. *Samgöngu- og innviðaáætlun Vesturlands. Endurskoðuð áætlun 2021*. 52 bls.

Sigurður Már Einarsson, 1988. *Laxá á Skógarströnd. Laxarannsóknir 1987.* Veiðimálastofnun, Vesturlandsdeild. Borgarnesi, júní 1988, VMST-V/88014X

Tómas Einarsson og Helgi Magnússon (ritstjórar), 1989: *Íslandshandbókin, náttúra, saga og sérkenni*. Örn og Örlygur.

Umhverfisstofnun, 2025. Upplýsingar um friðlýst svæði og náttúruminjaskrá. Sótt í maí á heimasíðu www.ust.is.

Umhverfisstofnun, 2022. *Vatnaáætlun fyrir Ísland 2022-2027.* 68 bls.

Umhverfisstofnun, 2021. *Vöktunaráætlun vatnaáætlunar 2022-2027.* 50 bls.

Vatnavefsjá, 2025. Hvað er vatnshlot? Sótt í júní 2025 á heimasíðu https://vatnavefsja.vedur.is/#/waterbodyinfo

Vefsjá Ferðamálastofu, 2025. Sóttar upplýsingar í júní 2025 á https://geo.alta.is/fms/stadir/

Vegagerðin, 2017. *Útgefið gæðaskjal Vegagerðarinnar dags 13.09.2017.* Vegir í viðauka 1 um ásþunga ökutækja á þjóðvegum. Sótt 18.08.2022 af https://www.vegagerdin.is/thjonusta/asthungatakmork/vidauki1/

Veiðiheimar, 2025. *Laxá á Skógarströnd*. Sótt 25.06.2025 á https://veidiheimar.is/veidisvaedi/laxa-a-skogarstrond/

Þórólfur Antonsson, 2000. *Verklýsing fyrir mat á búsvæðum seiða laxfiska í ám.* Veiðimálastofnun. VMST-R/0014.

10 Fylgiskjöl

Fylgiskjal 1: *Minnisblað. Efnisrannsóknir Skógarströnd 54-21 2026.* Höskuldur Búi Jónsson. Vegagerðin 8. apríl 2026, 6 bls.

Fylgiskjal 2: *Snæfellsnesvegur um Skógarströnd frá Heydalsvegi að Gunnarsstöðum. Fornleifaskráning vegna framkvæmda við veg.* Ásta Hermannsdóttir, Byggðasafn Skagfirðinga 2026/306, 27 bls.

Fylgiskjal 3: *Snæfellsnesvegur, Heydalsvegur (55) – Gunnarsstaðir. Áhrifamat vatnshlota*. Anna Rut Arnardóttir, Efla Verkfræðistofa, 29.09.2026, 25 bls.

11 Teikningar

Teikning 1. Vegagerðin, (2025): Afstaða, fyrirhugað framkvæmdasvæði, mkv. 1:400.000.

Teikning 2. Vegagerðin, (2025): Yfirlit, mkv. 1:75.000.

Teikning 3. Vegagerðin, (2026): Grunnmynd, mkv. 1:40.000.

Teikning 4. Vegagerðin, (2026): Grunnmynd og langsnið í mkv. 1:4.000, 8 teikningar. Hæðir í langsniði eru margfaldaðar með 10.

Teikning 5. Vegagerðin, (2026): Kennisnið vegar í mkv. 1:100.