



Fundargerð

Fundur í Skipulags-, - hafnar- og húsnæðisnefnd

fimmtudaginn 09.10.19 kl. 10:00.

Fundarstaður: Stjórnsýsluhúsið Maríutröð 5a, Reykhólum.

Mætt voru: Karl Kristjánsson formaður, Ingimar Ingimarsson og Jóhanna Ösp Einarsdóttir. Einnig sátu fundinn Grettir Ásmundsson byggingarfulltrúi og Ívar Örn Þórðarson slökkviliðstjóri auk sveitarstjóra sem ritaði fundargerð.

Formaður setti fund og bauð fundarmenn velkomna. Hann lagði til að tekin yrðu á dagskrá „Vatnsveita“ og „Viðbygging Hellisbraut 36“ undir önnur mál. Samþykkt samhljóða.

1. Vindorkugarður Garpsdal - matsátlun:

Tekin fyrir breyting á aðalskipulagi vegna áætlaðrar vindorkuvirkjunar í Garpsdal. Skipulags- og matslýsing, unnin af Landmótun, lögð fram til yfirferðar og samþykktar fyrir auglýsingu. Nefndin leggur til við sveitarstjórn að samþykkja greinargerðina og felur skipulagsfulltrúa að koma henni í lögbundið auglýsingaferli.

2. Starfsmannamál:

Sveitarstjóri gerði grein fyrir tveimur tveimur umsókn um starf bæjarverkstjóra.

Vísað til sveitarstjórnar.

3. Grenndarkynning - Flatey:

Sveitarstjóri lagði til að lóð undir brunaskýli fari í grenndarkynningu.

4. Brunaskýli í Flatey:

Formaður gerði grein fyrir fundi með Flateyingum vegna fyrirhugaðrar samvinnu við veitufélagið um byggingu brunaskýlis. Ívar Örn greindi frá vinnuferð til Flateyjar vegna brunamála og stöðu þeirra. Farið var yfir tæki og tól.

5. Orku og auðlindamál:

Sveitarstjóri lagði fram drög að samningi við Stertuvík um vinnu að orku- og auðlindastefnu í tenglum við endurskoðun aðalskipulags.

Vísað til sveitarstjórnar.

6. Verktrygging Hólabúð:

Sveitarstjóri kynnti stöðu mála og að málið sé til skoðunnar hjá lögfræðingi sveitarfélagsins.

7. Hafnarmál:

Sveitarstjóri gerði grein fyrir stöðu mála.

8. Þórisstaðafélagið:

Lagt fram erindi frá Þórisstaðafélaginu.

Sveitarstjóra falið að svara erindinu.

9. Önnur mál:

a) Vatnsveita:

Farið yfir stöðu vatnsveitu og fyrirhugaðar úrbætur.

b) Hellisbraut 36 - viðbygging:

Lagt fram erindi frá Brynjólfi Smárasyni varðandi viðbygginu við hús á lóðinni Hellisbraut 36 sem er samtals 29 fm. Byggingarfulltrúi gerir ekki athugasemdir við erindi. Nefndin samþykkir erindi fyrir sitt leyti enda verði breytingin grenndarkynnt.

Byggingarfulltrúi og slökkviðliðsstjóri viku af fundi.

10. Vestfjarðavegur 60 - aðalskipulagsbreyting - umsagnir:

Stefán Gunnar Thors frá VSÓ mætti til fundarins undir þessum lið. Hann fór yfir drög að svörum við umsögnum og athugasemdum sem bárust við tillögu að breyttu aðalskipulagi vegna Vestfjarðarveggar og tillögu að aðalskipuagsbreytingu Reykhólahrepps vegna legu Vestfjarðavegar frá Bjarkarlundi að Skálanesi.

Nendin þakkar Stefáni hans vinnu og yfirferð á fundinum.

Jóhanna Ösp telur að brugðist hafa verið við öllum athugasemdum sem borist hafa vegna aðalskipulagsbreytingarinnar og leggur til að tillögunni verði vísað til sveitarstjórnar til samþykktar.

Karl Kristjánsson og Ingimar Ingimarsson lögðu fram svohljóðandi tillögu.

Við undirritaðir leggjum til við sveitarstjórn að fallið verði frá því að setja Teigsskógsleiðina (Þ-H) á aðskipulag Reykhólahrepps. Þess í stað verði niðurstöðum valkostagreingar Viaplans fylgt og farin leið sem tengir Reykhólaþorpið við Vestfjarðaveg 60.

Greinagerð með tillögu Karls Kristjánssonar og Ingimars Ingimarssonar

Fjölmargar og góðar athugasemdir hafa borist við tillögu að breytingum á aðalskipulagi Reykhólahrepps, athugasemdir Landverndar ramma mjög vel inn rökin fyrir því að setja Teigsskógsleiðina Þ-H, ekki inn á aðalskipulag Reykhólahrepps.

Mikilvægi þéttbýliskjarnans á Reykhólum

Í kaflanum um hlutverk sveitarfélaga frá Landvernd segir ma.

„Mikilvægasta hlutverk sveitarfélaga er að efla og vernda byggðina og gæta þess að byggðin dafni og byggðapróun sé jákvæð. Það er mikil ábyrgð sem sveitastjórnir bera að gæta þess að byggð haldist með reglulegu millibili um landið og sérstaklega mikil ábyrgð sem hvílir á herðum sveitastjórnar Reykhólahrepps þar sem þéttbýliskjarninn að Reykhólum er sá eini á löngum kafla. Til að mannlíf í hreppnum dafni er mikilvægt að halda í þennan kjarna og efla hann. Vegur sem liggur um þéttbýlis kjarnann gefur möguleika á ýmissi atvinnustarfssemi, verslun og ferðaþjónustu sem er örðugri þegar um botnlanga inn í þorpið er að ræða. Nýleg skýrsla umhverfis- og auðlindaráðuneytisins sýnir að friðlýsingar og náttúruvernd eru jákvæður kostur fyrir sveitafélög.“ Taka þarf tillit til þess þegar ákvarðanir um veglagningu um mikilvæg svæði sem njóta sérstakrar verndar eru teknar.“

Við undirritaðir tökum heilshugar undir þessi sjónarmið Landverndar

Faglegir ferlar og valddreifing

Stjórn Landverndar tekur undir með því sem segir á bls. 28 í aðalskipulagsbreytingartillögunnar (feitiletrun Landverndar).

*“Eins og fram kemur í inngangi umhverfisskýrslu vakna spurningar um samhengi umhverfismats fyrir þessa aðalskipulagsbreytingu við þá stjórnsýsluferla sem hún er hluti af. Áætlunin gerir ráð fyrir að farin sé leið Þ-H, sem mestu umhverfisáhrifin hefur, **þrátt fyrir að umhverfismatið gefi tilefni til annars.**“*

„Það er erfitt að sjá hver tilgangur faglegra ferla við áætlanagerð, mat á umhverfisáhrifum og valddreifingu milli ríkis og sveitarfélaga er, ef hafa á þessa ferla að engu og ríkisstofnun beitir sér af hörku gagnvart sveitarstjórnunum til að fá þær til að taka órökréttar ákvarðanir þvert á niðurstöðu faglegra ferla.“

Tekið er heilshugar undir þessi sjónarmið. Í tvígang hefur Teigsskógsleiðin farið í umhverfismat og niðurstaða Skipulagsstofnunar er sú sama í bæði skiptin, að leggja til aðra leið vegna mikilla neikvæðra umhverfisáhrifa á Teigsskóg og firðina sem þvera á.

Fjármögnun

„Á bls. 34 í tillögunni er rætt um fjármögnun leiða og að fjármögnun á ÞH leið liggir fyrir en ekki á öðrum leiðum. Vegna þess hve brýnar framkvæmdirnar eru geti þær ekki beðið eftir skoðun á fjármögnun annarra leiða. Tafir á endurbótum Vestfjarðavegar skrifast algjörlega á Vegagerðina sem hún virðist ekki vilja fara eftir niðurstöðu umhverfismats um að umhverfiskostnaður við ÞH leiðina sé of mikill, heldur ætlar með öllum ráðum að fara þá leið. Vilji sveitastjórnar Reykhólahrepps virðist ekki skipta hér máli.

Þá kemur fram í skýrslum Multiconsult og Viaplan að áætlaður kostnaður við R leiðina er eingöngu 5-10% hærri en við leið ÞH sem telja verður innan skekkjumarka á áætlunum sem geta farið tugprósenta fram úr áætlun. Þá er spurning hvort rökrétt sé að leið þar sem leggja þarf nýjan veg að mestu um verndarsvæði (ÞH leið) geti raunverulega kostað hið sama og leið sem liggur að mestu um vegstæði sem fyrir er á röskuðu landi (R – leið). Fjárhagslegar ástæður virðast því ekki einu sinni geta réttlætt val á ÞH leið umfram aðrar.

Rétt er að minna á að leið Vegagerðarinnar ÞH liggur nær eingöngu innan svæða sem njóta verndar. Sveitastjórn Reykhólahrepps virðist telja að tafir sem mögulega verða með því að leita fjármagns til að fara leið sem umhverfismat skipulagsáætlunar sýnir að felur í sér mun minna rask séu það óþolandi að ekki sé hægt annað en að eyðileggja landslagsheildina sem samspil fjöru og náttúrulegs skógar myndar í Teigsskógi og brjóta þannig náttúrverndarlög og lög um vernd Breiðafjarðar.“

Ekki hefur verið gerð, kostnaðar-ábatagreining eða, félagshagfræðileg greining við undirbúning þessarar stórfamkvæmdar eða nein tilraun gerð til að verðmeta land sem nýtur sérstakrar verndar eins og t.d Teigsskógs eða kostnaðarmeta samfélagslegan og byggðalegan ávinning af því að koma þéttbýlinu á Reykhólum í alfaraleið, kostnaðarútreikningar snúa eingöngu að stofnkostnaði framkvæmdarinnar.

Í valkostagreiningu Viaplan segir m.a.

„Hvað varðar stofnkostnað þá reyndist töluvert erfitt að bera leiðarvalkostina saman þar sem Vegagerðin hækkaði verðlag á milli skýrslna 2017 og 2018 án nánari útskýringa. Einnig er gagnrýniverð að, í frumathugun Vegagerðarinnar frá október 2018 um leiðarvalkost framhjá Reykhólum, skuli ekki metin Reykhólaleið R eins og hún lá fyrir frá Multiconsult, heldur búin til ný Reykhólaleið A3 þar sem gert er ráð fyrir að endurbyggja þurfi Reykhólasveitarveg frá Reykhólum að gatnamótum Vestfjarðavegar. Þessi frávík á milli leiðar A3 og leiðar R gera það að verkum að nær ógerningur er að bera þær saman kostnaðarlega séð og verður það að teljast bagalegt af hálfu Vegagerðarinnar að hafa ekki einnig metið leið R eins og hún lá fyrir til þess að hægt væri að bera saman annars vegar útreikninga Multiconsult og hins vegar útreikninga Vegagerðarinnar. Viaplan fær ekki séð hvernig slík vinnubrögð geti verið verkefninu til framdráttar, þar sem ljóst er að mun mikilvægara er á þessu stigi að ná raunhæfum innbyrðis samanburð heldur en að uppfæra verðlag.“

Niðurstaða umferðaröryggismats sýnir að Reykhólaleið Vegagerðarinnar A3 og Teigsskógsleið Þ-H koma sambærilega út varðandi umferðaröryggi. Vel er

hægt að bíða með uppfærslu vegarins frá Reykhólum að Skáldstöðum meðan stytting og hönnun vegarins í botni Berufjarðar er útfærð og fjármögnun tryggð.

Í skýrslu Viaplan, kafla 2 Samantekt, segir m.a.

„Að mati Viaplan er ekki hægt að líta framhjá því að Reykhólasveitarvegur frá gatnamótum Reykhóla að Vestfjarðavegi er til staðar í dag og er fullkomlega ásættanlegur miðað við áætlað umferðarmagn og miðað við stöðuna á Vestfjarðavegi í Gufudal og Djúpadal í dag. Hægt er að lagfæra veginn hvenær sem er og því er ekki talið forsvaranlegt að láta Reykhólaleið R vera háða uppfærslu á Reykhólasveitarvegi, ekki frekar en Teigsskógsleið ÞH og Gangnaleið D2 eru háðar uppfærslu á Vestfjarðavegi að Króksfjarðarnesi, en sá vegur er ekki ósvipaður Reykhólasveitarvegi með þversnið sem er 6,5-7 m breitt á köflum og töluvert um krappar beygjur.“

Í svörum Viaplan við athugasemdum Vegagerðarinnar frá 12.feb. 2019 segir.

„Nú hefur verið unnið umferðaröryggismat á leið R og og hún kemur verr út en leiðir D2 og ÞH eins og við var að búast. Tekið er skýrt fram í valkostaskýrslunni að eftir standi óvissa um umferðaröryggismat á núverandi Reykhólasveitarvegi. Nú þegar sú óvissa er ekki lengur til staðar vaknar hins vegar sú spurning afhverju það liggi ekki fyrir umferðaröryggismat á núverandi vegi því það teljast almennt ekki góð vinnubrögð að hafa ekki samanburðinn við stöðuna eins og hún er í dag. Það sem Valkostaskýrslan er að reyna að benda á að það eru fleiri þættir en umferðaröryggismat sem þarf að taka tillit til við veglagningu á þessu svæði sem gæti gert það að verkum að velja þurfi veglínu með slakara umferðaröryggismat en leið ÞH. Kröfur um umferðaröryggismat ættu að vera þær að nýr vegur sé með betra umferðaröryggi en núverandi vegur, ekki það að velja verði þá nýju leið með besta umferðaröryggið. Með þessum rökum getur Vegagerðin sagt að bein hraðbraut í gegnum miðbæ Reykjavíkur sé eina leiðin sem hægt væri að velja við nýbyggingu vegar í miðbænum þar sem umferðaröryggismatið á þeirri leið sé best fyrir hönnunarhraða upp á 100 km/klst. Það er algjörlega nauðsynlegt að uppfæra vegalög til þess að laga þetta atriði.“

Mótvægisáðgerðir

„Birkiskógurinn í Teigsskógi er einstök perla. Mótvægisáðgerðir með skógrækt annars staðar eru fráleitar réttlætningar. Teigsskógur sýnir okkur fágætt samspil náttúrlegs skógar og fjörunnar fyrir neðan þar sem þessar tvær vernduðu vistgerðir spila saman. Að flakka með vegstæðið úr skóginum og niður í fjöruna er lítil bót. Svo mikilvægar náttúruvinnur eins og Teigsskógur verða ekki endurheimtar með skógrækt annars staðar eins og lagt er fram á bls. 20, enda er viðurkennt í tillögunni á bls. 30 að skaðinn sem veglagning um Teigsskóg veldur er óbætanlegur.“ „Þótt gripið verði til mótvægisáðgerða, verður ekki hægt að bæta fyrir sjávarfítjar, sérstæðan birkigróður og votlendi yfir 2 ha að stærð sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.“
Athugasemdir Landverndar.

Lögbundið hlutverk sveitarfélagsins

Í lokaorðum Landverndar er sveitarstjórn hvött til að standa vörð um umhverfi og samfélag. Þar segir ma.

„Sveitastjórnin verður samt að virða lögbundið hlutverk sitt í því að efla samfélagið og vernda náttúru innan lögsögu þess. Þrýstingur nágranna og

Þvinganir Vegagerðarinnar eiga ekki að geta fengið sveitastjórnina til að bregðast skyldum sínum gagnvart íbúum þess á þann hátt sem sveitastjórn leggur nú til með þessari aðalskipulagsbreytingu.“

Atvinnuuppbygging

Í athugasemdum Reynis Þórs Róbertssonar og Sævars Reynissonar koma fram áhyggjur af neikvæðum áhrifum Teigsskógsleiðarinnar á möguleika til atvinnuuppbyggingar í Reykhólahreppi, t.d ferðaþjónustu, kræklingarækt og þangöflun, miðað við Reykhólaleiðina. Tekið er undir þessi sjónarmið og augljóst að Reykhólaleiðin hefur mun jákvæðari áhrif á byggð við innan- og norðanverðan Breiðafjörð en Teigsskógsleiðin.

Rannsóknir og samráð

Landeigendur á Hallsteinsnesi og Gröf gera athugasemdir við skipulagstillöguna og mótmæla fyrirhugaðri vegagerð, þeir benda á skort á rannsóknnum á fuglalífi og gróðurfari í Teigsskógi og vísa til Bernarsamningsins um friðun og vernd viltra fugla og dýravistkerfa. Landeigendur Skálaness vilja breytta veglínu sem spillir minna ræktunarlandi jarðarinnar og mótmæla efnisnámu á Melanesi. Engir samningar hafa náðst við landeigendur þessara jarða eða eiganda Kinnarstaða vegna væntanlegra vegaframkvæmda.

Teigksógur þvinguð leið?

Í bókunum meirihluta sveitarstjórnar Reykhólahrepps frá 22.jan. 2019 kemur fram að meirihlutinn telur sig ekki hafa val um annað en Teigsskógsleiðina Þ- H.

Í bókun ÁHH segir m.a.

„Nú þegar komið er að því að velja hvar Vestfjarðavegur (60) skuli lagður um Reykhólahrepp, frá Bjarkahundi að Skálanesi, tel ég mig ekki hafa raunverulegt val um hvaða leið verður farin. Raunverulegt skipulagsvald hefur Vegagerð Ríkisins tekið af sveitarstjórn Reykhólahrepps. Ég hef lagt mig fram um að skoða allar teiknaðar leiðir vel og vandlega og hef fundið kosti og galla hverrar leiðar en hef í rauninni ekki val. Ég hefði viljað að sveitarfélagið myndi bjóða upp á íbúakosningu þannig að ef meirihluti íbúa myndi taka þátt í slíkri kosningu yrði hún bindandi en tel að um leið og skipulagsvaldið var tekið af sveitarstjórn hafi einnig verið lokað á lýðræðislega íbúakosningu. Skipulagsvaldið í þessu máli er ekki okkar heldur formsatriði til að uppfylla. Á fundum sem ég hef sótt með Vegagerð Ríkisins og Samgönguráðherra mátti skilja að búið sé að ákveða skipulagið fyrir sveitarstjórn Reykhólahrepps. Á fundinum var farið yfir það að ein leið sé í boði og verði hún ekki farin verði engin leið farin og fjármagnið verði flutt í önnur verkefni. Þessi leið er svokölluð Þ-H leið um Vestfjarðaveg (60). Vegagerðin sagði einnig að aðrar leiðir yrðu ekki valmöguleikar fyrr en þessi leið væri fullreynð – aðrar leiðir mætti aðeins skoða ef þessi leið yrði vegna kærumála dæmd ófær að lögum.

Í bókunum JÖE og EDBJ segir m.a.

„Sveitarfélaginu hafa verið settar fjárhagslegar skorður við leiðarval í þessu ferli og lítum svo á að það hafi ekki raunverulegt val um leið, heldur sé það að samþykkja leið sem stjórnvöld leggja til. Þar með setjum við spurningarmerki við hvort skipulagsvald liggi í raun og veru hjá sveitarfélögunum.“

Ljóst er af þessum bókunum að voldug ríkisstofnum með stjórnkerfið og fjárveitingarvaldið á bak við sig hefur beitt stöðu sinni þannig að kjörnir fulltrúar telja sig ekki geta gætt hagsmuna umhverfis og samfélags í Reykhólahreppi með eðlilegum hætti.

Teigskógsleið Vegagerðarinnar

Teigskógsleiðin er ekki hagkvæmasti kosturinn í vegagerð, þar sem hún felur ekki í sér lagfæringar á vegi 607 að Reykhólum. Sá vegur er sk.v öryggismati vegagerðarinnar ekki hæfur sem C8 vegur, sem hann á að vera. Það verður því að ráðast í lagfæringar á honum sem eðli málsins fylgir R-leið og hún verður því ódýrari en Teigskógsleiðin Þ-H sérstaklega ef tekin er inni kostnaður við óafturkræf umhverfisspjöll Teigskógsleiðar Þ-H.

Skv. Minnisblaði frá skipulagsstofnun 5. nóvember 2018 er ljóst að sá 8 vikna mismunur sem var á Teigskógsleið Þ-H og R leið er löngu liðin enda eru liðnar rúmar 40 vikur á ferli sem skipulagsstofnun gerði ráð fyrir á 24 vikum, því er ekki með neinu móti hægt að segja að brýn nauðsyn sé að fara Teigskógsleið vegna þess að það taki lengri tíma en að fara R-leið.

Þegar rökin um kostnaðarmun og lengri tíma í vinnslu eru hrakin. Með nauðsyn þess að laga veg 607 að Reykhólum, svo hann standist öryggisstaðla Vegagerðarinnar um C8 vegi. Þá eru liðnar 16 vikum meiri tími við gerð og vinnslu þessarar tillögu en gert var ráð fyrir í minnisblaði Skipulagsstofnunar. Það er því ekkert eftir sem rökstyður Teigskógsleið sem betri leið en aðrar. Þá er engin brýn nauðsyn að fara Teigskógsleið enda aðrir kostir í boði sem eru ódýrari, betri fyrir samfélagið í Reykhólahrepp, umhverfisvænni, bæta öryggi íbúa Reykhóla og skólabarna hreppsins.

R-leið þorpsins á Reykhólum

Valkostagreining Viaplan um Vestfjarðarveg 60 sýnir svart og hvítu að R-leiðin er langbesti kosturinn þegar kemur að veglagningu um Reykhólahrepp. Í valkostagreiningunni var farið yfir alla þá þætti sem við koma vegagerð í Reykhólahreppi og niðurstaðan er skýr, R-leið er bestí kosturinn. Þegar farið er yfir tæknileg, skipulags, félagsleg, umhverfis og hagræna þætti kemur R-leiðin best út. Þá fylgir R-leiðin best þeim 5 markmiðum samgönguáætlunar sem koma fram í lögum um samgönguáætlun.

Samfélagslegir þættir

Ljóst er að allar leiðirnar, sem bornar eru saman í valkostagreiningunni, stytta leiðina um sunnanverða vestfirði. Munurinn á leiðunum upp á þá styttingu er óverlegur eða um 2%. Þegar kemur hinsvegar að styttingu Reykhóla við Vestfirði erum við að tala um allt annað. Þegar Dýrafjarðargöng verða tilbúin og farið yrið R-leiðin yrið akstursleið þeirra sem búa á Reykhólum til Ísafjarðar 175km í stað 246km sem hún er í dag. Möguleikar og kostir okkar sem búum í Reykhólahrepp að nýta okkur þjónustu og tengjast vestfjörðum betur eru ótvíræðir með R-leið. Sú þjónusta sem við höfum þurft að sækja til Reykjavíkur getum við sótt til Ísafjarðar. Samkvæmt valkostagreiningunni kemur R-leiðin líka mun betur út en aðrar þegar kemur að ferðaþjónustu, þjónustu hverskonar, vegaðþjónustu, almenningssamgöngum og uppbyggingu á Reykhólum. Með R-leið tengist þéttbýlið á Reykhólum inn á hringveg 2 sem nú er farið að markaðsetja fyrir ferðamenn.

Öryggisþættir

Þegar skoðaðir eru þætti eins og skólaakstur og aðgengi vegfarenda að bráða og heilbrigðisþjónustu þá er R-leið betri. Skólaakstur skólabílsins sem er fyrir börn sem fara í Gufudalssveit minnkar úr 108km á dag í 58 km á dag með R-leið. Öll stytting á leiðum þar sem börnin okkar fara um daglega hlýtur að vega þungt. Þá hlýtur líka að vega þungt aðgengi að neyðarþjónustu fyrir vegfarendur. R-leið opnar á styttingu upp á 44km fyrir bráðaaðila að koma á vettvang sem er 22km styttra en Teigskógsleið Þ-H ef slys yrði á versta stað milli Reykhóla og Patreksfjarðar. Ljóst er því að til mikils er að vinna fyrir íbúa Reykhóla.

Hagrænir þættir

Allar leiðirnar sem teknar eru fyrir í valkostagreiningunni bera með sér hagræði fyrir íbúa á Vestfjörðum og er lítill munur milli leiða eða um 2%. Þó er ljóst að R og A3 hafa langmest áhrif fyrir íbúa þorpsins á Reykhólum. Aukin umferð kallar á aukna þjónustu, aukin þjónusta kallar á fjölgun íbúa. Bygðarþróun hefur staðið í stað í Reykhólahrepp síðastliðin 20 ár en þar áður fækkaði talsvert í hreppnum. Það hlýtur að vera metnaðarmál hverrar sveitarstjórnar að íbúum fjölgi og samfélagið verði sjálfbært þannig að þjónustustig sé á pari við það sem best þekkist. Fyrirtæki og fjölskyldur horfa til þess þegar valin er staður hvernig þjónustustigið er. Þá fellst í því mikið hagræði að flutningabílar þurfi ekki að keyra 30 auka kílómetra til að komast að þéttbýlinu. Þó svo að Reykhólahreppur sé landbúnaðarhérað er ekki þar með sagt að íbúar og fyrirtæki þurfi ekki þjónustu og hana viljum við nálgast á sem auðveldastan og stystan hátt.

Umhverfisþættir

Valkostagreiningin sýnir okkur það að R-leiðin kemur mun betur út en Teigskógsleið Þ-H þegar skoðaðir eru umhverfis þættir. Auðvelt er að sjá afhverju það er þar sem í R-leiðinni er enginn nýlagning vega í gegnum svæði á náttúruminjaskrá og þverun fjarða er aðeins ein og er gerð yfir ál sem flytur 70-80% af sjó út og inn Þorskafjörð. Teigskógsleið Þ-H þverar hinsvegar þrjá firði sem verða lokaðir fyrir inn og útstreymi á meðan á framkvæmdum stendur og áhöld um hvort brýrnar séu nægilega langar fyrir full sjávarskipti auk þess sem ekki verður mögulegt að þangskera innan brúnna.

Niðurstaða

Engin þörf er á að setja Teigsskógsleiðina inn á aðalskipulag Reykhólahrepps, þar sem nánast hver einasti meter nýtur sérstakrar verndar samkvæmt 61.gr. náttúruverndarlaganna og fráleitt að það sé „brýn nauðsyn“, þvert á móti segir í samantekt valkostagreiningar Viaplan. „Niðurstöður valkostagreiningarinnar benda til þess að Reykhólaleið R sé vænlegasti leiðarvalkosturinn. Þegar á heildina er litið fyrir tæknilega, skipulagslega, umhverfislega og félagslega þætti sýnir Reykhólaleið R betri niðurstöður en hinir þrír leiðarvalkostirnir“. Það er því engin brýn nauðsyn fyrir Teigskógsleið, það er hinsvegar brýn nauðsyn fyrir þorpið á Reykhólum og Reykhólahrepp allann að farin verði R-leið.

Fundargerð samþykkt og undirrituð.

Fleira ekki gert og

fundi slitið kl. 12.45
