

Athugasendir og áréttingar við
aðalskipulagsbreytingu

varðandi Vestfjarðaveg 60
frá Bjarkarlundi að Skálanesi:
Greinargerð - tillaga
frá maí 2019



Gunnlaugur Pétursson
og fólk frá Gröf í Þorskafirði

Efnisyfirlit

Athugasemdir og fleira varðandi matslýsinguna
ásamt viðaukum um kostnað og fleira.

Úrdráttur úr skýrslu um loftlagsbreytingar (þýðing-frumdrög)

Sjá skýrsluna á:

<https://www.documentcloud.org/documents/6249193-4-SPM-Approved-Microsite-FINAL.html>

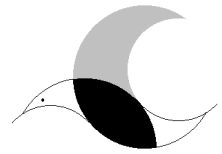
Bréf til Bernar-sáttmálans (í febrúar 2019), frá undirrituðum, Fuglavernd
og Náttúruverndarsamtökum Íslands.

Athugasemdir og áréttingar varðandi aðalskipulagsbreytingu
Vestfjarðavegar 60 frá Bjarkarlundi að Skálanesi:
Greinargerð-tillaga frá nóvember 2017.

Síða úr skýrslunni „Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga“.

Nokkrar greinar, sem birst hafa í tímaritum, blöðum og á vefmiðlum.

Umsagnir og athugasemdir nokkurra stofnana um frummatsskýrsluna.



Til Reykhólahrepps
Maríutröð 5a
380 Reykhólar

Reykjavík, 21. ágúst 2019

**Athugasemdir og áréttingar varðandi aðalskipulags Vestfjarðavegar 60 frá Bjarkarlundi
að Skálanesi: Greinargerð - tillaga frá maí 2019.**

Kynning

Ég er verkfræðingur á verkfræðistofu í Reykjavík. Kona mín er Arndís Ögn Guðmundsdóttir frá Gröf í Þorskafirði og einn af núverandi eigendum Grafar. Ég hef talsvert skoðað fugla í landi Grafar og víðar á þessu svæði á undanförunum 35 árum og m.a. merkt fugla þarna mörg undanfarin sumur, aðallega ýmsar tegundir spörfugla. Ég tel mig þekkja vel þau svæði sem leið Þ-H fer um.

Ég vil benda á greinargerðina sem ég gerði í matsferlinu á sínum tíma og afhenti Skipulagsstofnun. Langflest sem þar kom fram varðandi leið B á enn við um leið Þ-H.

Ég vil einnig benda á athugasemdir til tillögu að matsáætlun sem ég sendi Skipulagsstofnun í október 2015 og síðast en ekki síst athugasemdirnar við frummatsskýrsluna sem ég sendi Skipulagsstofnun í desember 2016 og aftur í október 2017. Einnig athugasemdir og áréttingar varðandi aðalskipulagsbreytingu Vestfjarðavegar 60 frá Bjarkarlundi að Skálanesi: Greinargerð-tillaga frá nóvember 2017, sem send var til Reykhólahrepps.

Það þarf líklega ekki að taka það fram enn einu sinni að viðkomandi aðilar eru algerlega mótfallnir leið Þ-H (áður leið B) og hafa lagt til aðra og jafnvel ódýrari lausn á málinu. Þetta ætti Vegagerðinni að vera kunnugt um, enda hefur grein um þetta birst í Framkvæmdafréttum hennar.

Athugasemdir og áréttingar

Hér á eftir, á næstu 16 blaðsíðum eða svo, verður stiklað á stóru um veglínu Þ-H og gerðar athugasemdir varðandi hana. Þar á eftir koma viðaukar, m.a. útreikningar á kostnaði við gangaleið undir Hjallaháls í um 110 m hæð (sem ég kalla leið D3) og um útreiknaða óhappatíðni á þessum leiðum og margt fleira.

Athugið að þessar athugasemdir eiga einnig við um svæðisskipulagsáætlun Dalabyggðar, Reykhólahrepps og Strandabyggðar, þar sem það á við.

Bréf frá LH lögmönnum

Þann 20. maí 2017 sendu LH-lögmenn, fyrir hönd Vegagerðarinnar, bréf til eigenda Grafar. Undirritaður svaraði þessu bréfi fyrir hönd þeirra. Rétt er að Reykhólahreppi sé kunnugt um þetta bréf og eru því hér fyrir neðan helstu atriði athugasemda við það:

Í kafla III á bls. 6 stendur að „*Milli stöðva 6340 og 6950 mun vegurinn liggja að mestu eftir eldri heimreið*“. Eitthvað hefur teikning fylgiskjals 2 með bréfinu misfarist því að vegurinn er

langt frá gömlu heimreiðinni, en hún sést sem dauf ljós lína á fylgiskjali 2. Milli stöðva 6340 og 6900 er vegurinn teiknaður í mesta hallanum, þannig þetta nær alls ekki að standast.

Í kafla III efst á bls. 7 stendur: „*Miðlína hins nýja vegar verður í um 150 m fjarlægð frá íbúðarhúsinu í Gröf að vestanverðu*“. Hér gildir það sama og áður að fylgiskjalið er ekki rétt teiknað, enda er vegurinn þar einungis sýndur í um 90 m fjarlægð frá íbúðarhúsinu. Hér þarf því að aðlaga fylgiskjölín að því sem stendur í bréfinu, enda er bréfið aðalatriðið, en kortin einungis fylgiskjöl. Sjá reglur FIDIC.

Í kafla III efst á bls. 7 stendur einnig: „*Þá þarf að gera lagfæringar á tengingu að Teigsskógi*“. Þetta er óljóst orðað og þarfnast nánari skýringar.

Hvergi í bréfinu er minnst á vatnsöflun í Gröf, enda setur leið Þ-H hana í uppnám. Vegagerðin þarf að sýna fram á hvernig það yrði leyst.

Einnig í kafla III á bls. 6 stendur þetta: „*Áætlað magn efnis úr skeringum utan vegstæðis er 55 rúmmetrar*“. Ég spyr, getur þetta staðist? Einungis 55 m²?

Á bls. 3 stendur: „*Allir framkvæmdakostir hafa einhver neikvæð áhrif á umhverfið*“. Hér er reyndar afar vægt til orða tekið varðandi leið Þ-H, sem hefur hvað mest áhrif. Í niðurstöðu Skipulagstofnunar frá 28. mars 2017 stendur þetta: „Leið Þ-H muni hafa veruleg neikvæð áhrif á landslag, vegna þverunar fjarða, rasks á heildstæðu landslagi og lítt og ósnortnum svæðum og ... vegna verulegra og óafturkræfra breytinga á ásýnd Teigsskógar“.

Efst á bls. 4 stendur: „*Við framkvæmd verksins verður eins og kostur er beitt mótvægis-aðgerðum...*“. Samt hefur Skipulagstofnun þegar sagt í niðurstöðu sinni (28.3.2017) um leið Þ-H meðan annars: „Út frá þekktum áhrifum á birkiskóglendi, votlendi, leirur og sjávarfitjar, tegundir sem njóta verndar, menningarminjar og landslag er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að leiðir A1, I og Þ-H séu að öllu samanlögðu líklegar til að hafa í för með sér talsverð til veruleg neikvæð umhverfisáhrif sem ekki sé hægt nema að takmörkuðu leyti að fyrirbyggja eða draga úr með mótvægis-aðgerðum“.

Á bls. 7 stendur: „*Athygli er jafnframt vakin á því að á næstu vikum hyggst Vegagerðin láta fara fram nauðsynlegar mælingar og athuganir á landinu vegna fyrirhugaðra framkvæmda*“. Þess er óskað að eigendur séu látnir vita af slíku fyrirfram og haft sé samráð við þá hvað þetta varðar.

Leið Þ-H

Vegagerðin lagði fram ýmsa veglagningarkosti alveg frá Bjarkalundi að Kraká á Skálanesi. Þeir eru leið A1, leið D2, leið H1, leið I (ásamt núllkosti) og svo umrædda leið Þ-H. Leið Þ-H er nákvæmlega sú sama og leið B1, sem hefur verið kynnt áður, nema yst á Hallsteinsnesi, þar sem Leið Þ-H fer ofan í fjöru við Grenitrésnes.

Leið B1 þverar Þorskafjörð, Djúpaþfjörð og Gufufjörð. Hún liggur um nýtt vegarstæði í Þorskafirði vestanverðum.

Leið Þ-H fylgir leið B1 nema á kafla um Teigsskóg. Lýsing á leið B1 á einnig við um Leið Þ-H. Leiðin endar við stöð 20078 og er því 100 m lengri en leið B1.

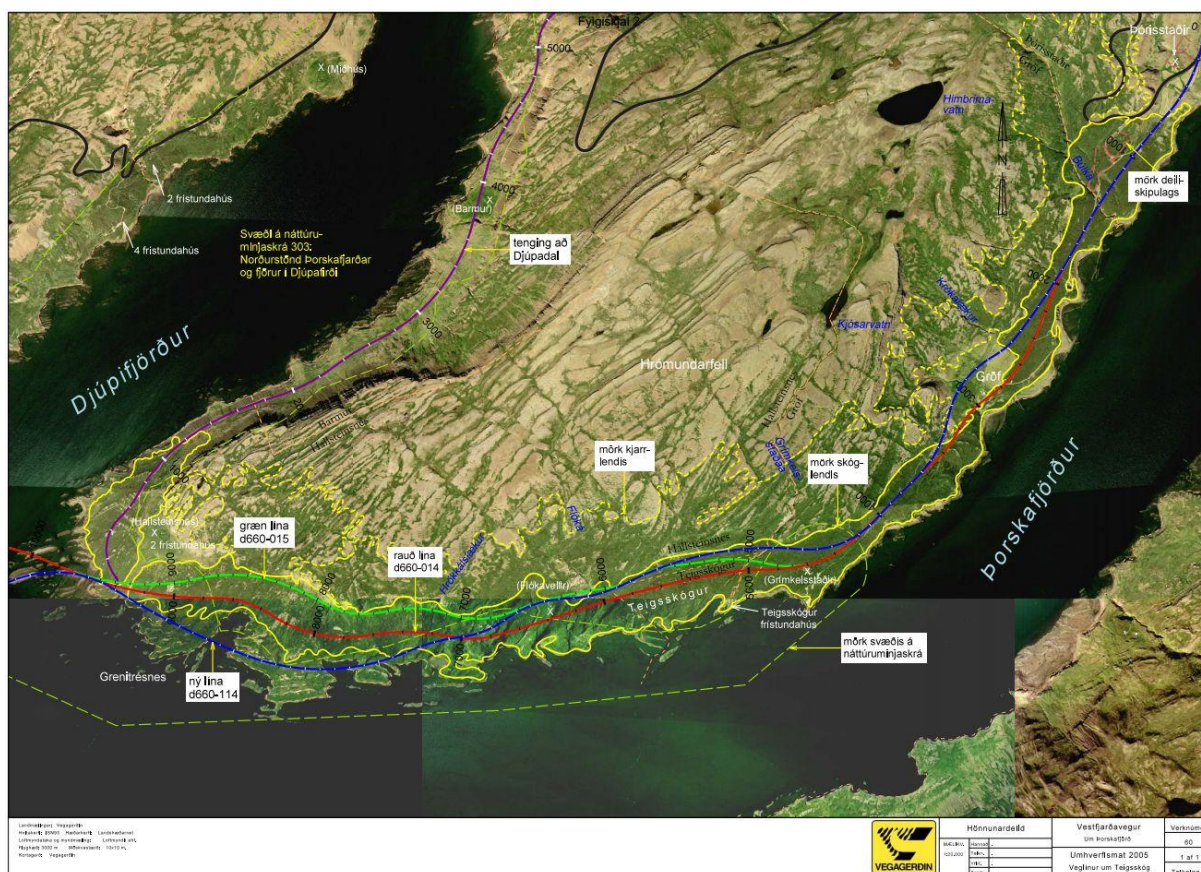
Ofangreindar tilvitnanir eru teknar úr endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar. Í skýrslunni „Tillaga að matsáætlun“, en þar eru umsagnir ýmissa aðila, þar á meðal mín. Ég vil vekja athygli á því að Vegagerðin bað um þessar umsagnir við skýrsluna um mitt ár 2012, en þá stóð ekki til að hafa leið B (eða B1 eða Þ-H) með:

Vegagerðin telur fullreynt að fá heimild til að leggja Vestfjarðaveg um birkiskóginn í vestanverðum Þorskafirði milli Þórisstaða og Hallsteinsness og telur því rétt að leggja ekki fram slíkan kost í mati á umhverfisáhrifum. (á bls. 18 í umræddri skýrslu frá júlí 2012).

Síðan var leiðum B1 og Þ-H bætt við án þess að ég væri beðinn um frekari athugasemdir varðandi þær. Grunar mig að svo hafi verið um alla sem gerðu athugasemdir. Ef leið B (B1 eða

Þ-H) hefði verið inni í henni þá, hefðu athugasemdir mínar og líklega annarra líka orðið aðrar, meiri og öðruvísi.

Veglína Þ-H fylgir einhverri af eldri útfærslum af leið B nánast alveg, eins og Skipulagsstofnun hefur þegar bent á á bls. 6 í bréfi til Vegagerðarinnar, dagsett 9. september 2014, sjá fylgiskjal 05 með endurupptökubeiðninni og viðauka 5 hér á eftir. Þetta sést glögglega á kortunum í fylgiskjali 04B með endurupptökubeiðninni. Svo nær veglína Þ-H alveg frá Bjarkalundi að Kraká á Skálanesi, m.a. yfir Djúpafjörð og Gufufjörð, innan sama áhrifasvæðis og upphaflega. Í ljósi þess að Skipulagsstofnun hafnaði leið B (öllum útfærslunum) ber því einnig af hafna leið Þ-H nú.



Mynd 1. Kort úr fylgiskjali 04B með endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar.

Umsagnir um veglínu Þ-H í frummatsskýrslunni

Hér eru teknar nokkrar umsagnir um leið Þ-H í frummatsskýrslunni og einnig að nokkru um jarðgangaleiðina D2. Vegagerðin er svosem ekkert að skafa utan af hlutunum sumstaðar hvað varðar áhrif af leið Þ-H, enda kemur í ljós að sú leið hefur veruleg neikvæð og óafturkræf umhverfisáhrif. Blaðsíðutöl í skýrslunni eru í sviga aftast.

Leiðir H1, I og Þ-H munu hafa nokkuð neikvæð áhrif á framtíðarmöguleika kræklingaræktar í Djúpafirði og Gufufirði. Vegagerðin telur að **leið D2** hafi óveruleg áhrif á framtíðarmöguleika skelveiða í Gufufirði. (IV)

Leiðir H1 og Þ-H hafa nokkuð neikvæð áhrif á æðarvarp í Gróneshólum, en **leið D2** mun hafa óveruleg áhrif á æðarvarp. (IV)

Gert er ráð fyrir að umferð um nýjan Vestfirðaveg vegna **leiða A1, H1, I eða Þ-H** muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á friðsæld við frístundahús, en jákvæð áhrif vegna **leiðar D2**. (IV)

Talið er að **leið I** muni hafa *talsverð neikvæð áhrif* vegna varanlegra áhrifa á friðlýsta æðarvarpið, að **leiðir H1 og P-H** hafi *nokkuð neikvæð áhrif* á landnotkun, vegna staðbundins rasks á beitolandi, æðarvarpi og möguleikum til þangskurðar og að **leið D2** hafi *óveruleg áhrif* á landnotkun. (V)

Leið P-H getur haft veruleg neikvæð áhrif á fornleifar vegna áhrifa á minjar við Gröf. (VIII)

Verði Vestfjarðavegur lagður eftir **leið P-H eða I** þarf að leggja **tengingu inn Djúpadal**, og þar með raska minjasvæði í landi Barms. (VIII)

Leiðir A1, I og P-H hafa *talsverð neikvæð áhrif* á fornleifar. (VIII)

Leið P-H hefur veruleg neikvæð áhrif á birkikjarr á svæðinu vegna mikillar röskunar á **Teigsskógi**, áhrifin eru bein, varanleg og óafturkræf. (VIII)

Gert er ráð fyrir að **leiðir D2 og H1** hafi minnst neikvæð áhrif á gróðurfar á framkvæmdasvæðinu eða *nokkuð neikvæð áhrif* og að **leiðir A1, I og P-H** hafi *talsverð neikvæð áhrif*. (IX)

... **leið P-H** vegna varanlegra áhrifa á sjávarfitjar og sérstæðan birkigróður. (IX)

Leiðir H1, I og P-H sem liggja nálægt arnarvarpi í Gróneshólmum geta haft nokkuð neikvæð áhrif á arnarvarp á framkvæmdatíma. (X)

Leiðir D2, H1, I og P-H skerða fjörur, fitjar og sjávartjarnir innan svæðis nr. 303 á náttúruminjaskrá. (XII)

Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á landslag er hvað mest af **leiðum I og P-H**. (XIV)

Varðandi einstakar landslagsheildir er greinilegt að mestu áhrifin verða af leiðum sem fara um Grónes og Hallsteinsnes (**leiðir H1, I og P-H**). Enda um að ræða heildstætt landslag sem býr yfir mikilli fjölbreytni í áferð, litum og formum. Áhrifin eru óafturkræf og varanleg og teljast því verulega neikvæð. Þar að auki fer **leið P-H** um Teigsskóg og veldur þar einnig verulega neikvæðum áhrifum. (XIV)

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdir samkvæmt **leiðum I og P-H** hafi *veruleg neikvæð áhrif* á landslag á framkvæmdasvæðinu. (XIV)

Vegagerðin telur að nýr Vestfjarðavegur samkvæmt öðrum leiðum hafi veruleg neikvæð áhrif á sama svæði, vegna varanlegs rasks á landslagi, fjöru, fitjum og sjávartjörnum. **Leið P-H** hefur að auki áhrif á birkikjarr í Teigsskógi. (XV)

Framkvæmdir á **leið P-H** munu draga verulega úr vistfræðilegu gildi Teigsskógar og mótvægisáðgerðir að framkvæmdum loknum geta ekki komið í veg fyrir það. (XV)

Leið D2 raskar slíkum vistkerfum minnst. (XV)

Um er að ræða varanlega skerðingu á vistfræðilega mikilvægum birkiskógi, votlendi stærra en 2 ha, sjávarfitjum og leirum. Mótvægisáðgerðir geta aðeins dregið úr áhrifunum en ekki komið í veg fyrir að vistkerfin skerðist. Framkvæmdin mun hafa *veruleg neikvæð áhrif* á vistkerfi sem vernduð eru samkvæmt lögum nr. 80/2013 um náttúruvernd. (XV)

Af þeim leiðum sem liggja um svæði á náttúruminjaskrá liggur **leið D2** um svæðið á stytum kafla, 2,6 km en **leið P-H** á lengstum kafla, 11,4 km (vegtengingar innifaldar). (XVI)

Í lögnum, gr. 6. segir: „Við gerð skipulagsáætlana á því svæði sem um getur í 2. gr. skulu sveitarfélög leita umsagnar Breiðafjarðarnefndar. Í skipulagsáætlunum ber að taka tillit til verndaráætlunar Breiðafjarðarnefndar.“ Á staðfestu aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018, er gert ráð fyrir nýjum Vestfjarðavegi eftir **leið B**, en leið **leið P-H** liggur næst henni af þeim leiðum sem lagðar eru fram. (XVI)

Niðurstaða Vegagerðarinnar er því að framkvæmdir samkvæmt **leiðum I og P-H** muni hafa veruleg neikvæð áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu. (XVII)

Þær leiðir sem hafa mest áhrif á landslagið eru **leiðir I og P-H**, þær eru taldar hafa *veruleg neikvæð áhrif*. (XIX)

Vegagerðin telur að **leið P-H** muni hafa *veruleg neikvæð áhrif* á landslag og verndarsvæði og *talsverð neikvæð áhrif* á fornleifar, gróðurfar, jarðfræði og útsýni frá frístunda- og bújörðum. (XX)

Leið P-H liggur um Teigsskóg sem hefur vistfræðilegt mikilvægi. Vegagerðin telur að nýr Vestfjarðavegur sem lagður verði eftir **leið P-H**, geti dregið úr vistfræðilegu mikilvægi Teigsskógar. **Leið P-H** hefur mest neikvæð áhrif á landslag af skoðuðum leiðum. Hún getur haft varanleg, óafturkræf neikvæð áhrif á landslagsheildina Grónes og Hallsteinsnes og valdið verulega neikvæðum áhrifum á landslagið í Teigsskógi. (XX)

Um er að ræða varanlega skerðingu á vistfræðilega mikilvægum birkiskógi, votlendi stærra en 2 ha, sjávarfitjum og leirum. Mótvægisáðgerðir geta aðeins dregið úr neikvæðum áhrifum á vistkerfin en ekki komið í veg fyrir að þau skerðist. (XXI)

Um er að ræða varanlega skerðingu á vistfræðilega mikilvægum birkiskógi, votlendi stærra en 2 ha, sjávarfitjum og leirum. Mótvægisáðgerðir geta aðeins dregið úr neikvæðum áhrifum á vistkerfin en ekki komið í veg fyrir að þau skerðist. (XXII)

Verði tekin ákvörðun um að leggja Vestfjarðaveg í jarðgöngum undir Hjallaháls eftir **leið D2 eða H1**, þarf að ráðast í mun meiri undirbúningsrannsóknir en vegna annarra leiða. Lagning Vestfjarðavegar í jarðgöngum hluta leiðarinnar hefur minni neikvæð áhrif á umhverfið en að leggja veginn ofanjarðar. Með gerð jarðganga verður líka minni þörf á að sækja efni í námur. (XXII)

Leið P-H mun hafa neikvæð áhrif á notendur frístundahúsa í Gröf, Teigsskógi og Hallsteinsnesi og rjúfa friðsæld í Teigsskógi og á Hallsteinsnesi vestan Þorskafjarðar. Hún mun liggja í um 140 m fjarlægð frá íbúðarhúsi að Gröf, í um 330 m fjarlægð frá frístundahúsi í Teigsskógi og tengivegur að botni Djúpaþfjarðar mun liggja í um 250 m fjarlægð frá frístundahúsunum á Hallsteinsnesi. (125)

Við framkvæmdir á **leiðum H1, I og P-H** munu vegfyllingar í fjörum gera það að verkum að möguleg þangsláttusvæði minnka. **Leiðir A1 og D2** hafa engin áhrif á þangsláttusvæði. (125)

Leiðir H1, I og P-H geta haft neikvæð áhrif á áform um kræklingarækt í Djúpaþfirði **Leið D2** hefur engin áhrif á kræklingarækt á svæðinu og Vegagerðin telur að hún hafi óveruleg áhrif á framtíðarmöguleika skelveiða í Gufufirði. (125)

Leiðir H1 og P-H geta haft nokkuð neikvæð áhrif á æðarvarp í Gróneshólmum vegna nálægðar þeirra við varpið, en **leið D2** mun hafa óveruleg áhrif á æðarvarp. (126)

...að **leiðir H1 og P-H** hafi *nokkuð neikvæð áhrif* á landnotkun, vegna staðbundis rasks á beitilandi, æðarvarpi og möguleikum til þangskurðar og að **leið D2** hafi *óveruleg áhrif* á landnotkun. (128)

Allar leiðir munu liggja fjær Djúpadal en nú er, **leið A1** lengst frá en **leiðir I og P-H** verða einnig langt frá Djúpadal. Ef nýr Vestfjarðavegur verður lagður eftir **leið I eða P-H** mun vegalengdin frá nýjum vegi og inn í Djúpadal verða um 7 km að framkvæmdum loknum (tafla 6.2.3.). Landeiganda í Djúpadal hugnast því **jarðgangakostir leiða D2 og H1** best, þar sem vegir frá jarðgangamunna, samkvæmt þeim leiðum, munu liggja um botn Djúpaþfjarðar (135). Verði **leið A1, P-H eða I** fyrir valinu fer Djúpidalur úr alfaraleið. (136)

Eins og fram kom hjá Náttúrustofu Vestfjarða mun **Leið P-H** hafa verulega neikvæð og óafturkræf áhrif á fornleifar, sér í lagi við Gröf í Þorskafirði. (160)

Leið D2 hefur *nokkuð neikvæð áhrif* á fornleifar, **leiðir A1, I og P-H** hafa *talsverð neikvæð áhrif* á fornleifar. (162)

Þegar borin eru saman áhrif veglína á birkikjarr (tafla 6.6.1.) kemur í ljós að **leið P-H** raskar birkikjarri mun meira en aðrar leiðir, eða rúmlega 29 ha af birki, meðan **leiðir H1, D2 og I** raska 14-16 ha, en **leið A1** aðeins tæpum 4 ha. Aðeins **Teigsskógur** telst sérstæður og/eða vistfræðilega mikilvægur skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 af þeim birkigróðri sem er á mögulegu framkvæmdasvæði. Hann hefur sérstöðu sem einn stærsti samfelldi skógurinn á Vestfjörðum og sá stærsti í A-Baðastrandasýslu. ... og **leið D2** [raskar] um 2,0 ha. (173)

Leið P-H hefur veruleg neikvæð áhrif á birkikjarr á svæðinu vegna mikillar röskunar á **Teigsskógi**, áhrifin eru bein, varanleg og óafturkræf. Aðrar leiðir hafa ekki veruleg neikvæð áhrif á gróðurfar. **Leiðir D2 og H1** hafa minnst neikvæð áhrif á gróðurfar. (174)

Að loknum framkvæmdum hafa **leiðir H1, I og P-H** meiri áhrif á arnarvarp á svæðinu en aðrar leiðir sem lagðar eru fram. (181)

Niðurstaðan er að **leiðir H1 og P-H** skerða marhálmmest. (221)

Frá stöð 11800 á **leið P-H** og út allt nesið er að finna mikið og þétt kjarr ásamt malarkömbum og mosabreiðum þar sem þó vaxa fjölmargar tegundir melagróðurs. Þétt kjarrið mýkir útlínur formfagurra kletta þar sem það vex yfir þá en þar sem gróðurlausir hamrnir stinga í stúf myndast sterkar andstæður í áferð, litum og heildaryfirbragði. (248)

Skóglendi í Þorskafirði milli Teigsskógar og Hallsteinsness tilheyrir svæði nr. 303 á náttúruinjasrá. Um er að ræða þéttan birkiskóg, 667 ha að flatarmáli sem gerir hann eitt stærsta skóglendi Vestfjarða. ... Svæðið hlýtur hátt verndargildi með tilliti til fjölbreytileika, heildstæði og mikilfengleika. ... Fjölbreytt gróðurfar er á Hallsteinsnesi, bæði í votlendi, móum og fjörum. Þar á meðal sjávarfitjungur sem er

friðaður með náttúruverndarlögum. Mikilfengleiki svæðisins felst ekki síst í friðsældinni og þeim sterka staðaranda sem það býður upp á. (250)

Framkvæmdin öll mun hafa í för með sér verulegar og óafturkræfar breytingar á þáttum sem gefa svæðinu hátt verndargildi. Megin hluti þeirra þátta sem raskast er verndaður annarsvegar með 61. grein náttúruverndarlaga (nr. 60/2013) og lögum (nr. 54/1995) um vernd Breiðafjarðar. Það að auki eru fjörur, fitjar og sjávartjarnir á Hallsteinsnesi skráðar á náttúru-minjaskrá. (251)

Svæði 6: Að teknu tilliti til verndargildis landslagsins og mótvægisáðgerða verða áhrif framkvæmdarinnar á landslag á svæði 6 vegna leiða I og P-H verulega neikvæð. (151, þetta er feitletrað í skýrslunni).

Skóglendi á norðurströnd Þorskafjarðar milli Teigsskógar og Hallsteinsness tilheyrir svæði nr. 303 á náttúru-minjaskrá. Um er að ræða þéttan birkiskóg, 667 ha að flatarmáli sem gerir hann að einu stærsta skóglendi Vestfjarða. Birkiskógurinn, og leifar hans, á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði telst einnig vera sérstæður og/eða vistfræðilega mikilvægur og fellur þar af leiðandi undir 61. grein náttúruverndarlaga (nr. 60/2013). (257)

Svæði 8: Að teknu tilliti til verndargildis landslagsins og mótvægisáðgerða verða áhrif framkvæmdarinnar á landslag svæðis 8 á leið P-H talsvert neikvæð. (259)

Svæði 9: Að teknu tilliti til verndargildis landslagsins og mótvægisáðgerða verða áhrif framkvæmdarinnar á landslag svæðis 9 vegna leiðar P-H verulega neikvæð. (261)

Leið I liggur svo yfir á Hallsteinsnes og áfram um Grónes, ásamt **leiðum H1 og P-H**. Áhrif þessara leiða á landslag á þessum tveimur nesjum eru **verulega neikvæð**. Vegstæði **leiðar P-H** kemur til með að liggja um Teigsskóg og hafa **verulega neikvæð** áhrif á þá landslagsheild sem þéttur skógurinn myndar. (287)

Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á landslag er hvað mest af **leiðum I og P-H**. (289)

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdir samkvæmt **leiðum I og P-H** hafi **veruleg neikvæð** áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu. (289)

Framkvæmdir á **leið P-H** munu hafa **veruleg neikvæð, óafturkræf** áhrif á svæði sem verndað er með lögum. Mótvægisáðgerðir að framkvæmdum loknum munu að öllum líkindum ekki draga úr þeim áhrifum (kaflí 6.13.4. og 8.1.). (297)

Í skýrslunni „*Mat á áhrifum vegaframkvæmda á landslag, milli Bjarkalundar og Skálaness í Þorskafirði*“ (viðauki 21) stendur þetta á blaðsíðu 2 (áherslur eru mínar):

Fyrirhuguð framkvæmd hefur áhrif á víðfemt svæði, óháð leiðarvali enda eru þær allar um 20 km langar. Stór hluti eiginlegs framkvæmdarsvæðis hefur gildi á landsvísu vegna lagalegrar verndunar og stöðu á náttúru-minjaskrá. Þessir þættir auka verndargildi svæðisins en því hærra verndargildi sem svæðið býr yfir, þeim mun viðkvæmara er það talið vera fyrir breytingum. Framkvæmdin kemur til með að hafa bæði afturkræfar og óafturkræfar breytingar í för með sér og munu sumar þeirra valda verulegum varanlegum breytingum á landslagi. – Niðurstöður mats á áhrifum leiða A1 og D2 á landslag, með tilliti til verndargildis og vægis áhrifa, gefa til kynna að fyrirhuguð framkvæmd hafi talsverð neikvæð áhrif. Áhrif af leið H1 eru nokkuð neikvæð og **leiðir I og P-H hafa verulega neikvæð áhrif á landslag. Mestu áhrif á einstakar landslagsheildir verða af leiðum H1, I og P-H þar sem þær liggja um Hallsteinsnes og Grónes; heildstætt landslag sem býr yfir mikilli fjölbreytni í áferð, litum og formum. Áhrifin eru óafturkræf og verulega neikvæð.**

Umsagnir um Teigsskóg og veglínu B í fyrra matsferli og eftir það

Í viðauka 1 hér á eftir eru tíundaðar ýmsar fyrri umsagnir um Teigsskóg og áhrif veglagningar um hann. Þrátt fyrir að Vegagerðin sýni nú eilítið breytta veglínu á leið B frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi (leið P-H) eiga þessar athugasemdir enn við í nær öllum tilvikum. Þess vegna læt ég þær fylgja með í viðauka. Allar feitletranir eru mínar og sumstaðar er ég með athugasemdir og skýringar.

Fjöruleið

Ein og sést á kortunum fer leið Þ-H ofan í fjöru og yfir nes (þar á meðan Grenitrésnes) utan við stöð 11500. Í skýrslunni um gróðurfar sem fylgdi matsskýrslunni á sínum tíma er einmitt talað um vegstæði á þessum slóðum (þ.e utan við þáverandi stöð 7000). Þessa setningu er t.d. að finna á bls. 17:

"Verði þessi leið fyrir valinu er lagt til að **alls ekki verði rask á eða við ströndina utan við stöð 7000**".

Það er athyglisvert að nú leggur Vegagerðin einmitt til að farið verði niður í fjöru utan við áðurnefnda stöð 7000 og gengur því þvert á fyrri skoðanir sérfræðinga hennar. Sjá einnig fleiri tilvitnanir í þessa skýrslu í viðauka 1.

Gróðurfarsrannsóknir

Þessari frummatsskýrslu fylgir gróðurfarsskýrslan „*Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi*“, sem gerð var 2004 (Viðauki X við frummatsskýrsluna). Undirritaður fékk Ágúst H. Bjarnason grasafræðing til að leggja mat á þessa skýrslu þegar þetta mál var fyrir Hæstarétti. Hann skilaði skýrslu um þetta í september 2007. Hún er í heild sinni í viðauka 2 hér á eftir.

Ágúst kemst m.a. að eftirfarandi niðurstöðu:

„Að þessu athuguðu má vera ljóst, að engar ályktanir er unnt að draga af þessari athugun. Skýrslan fullnægir á engan hátt þeim augljósu kröfum, sem verður að gera til einfaldra athugana á flóru og gróðri vegna umhverfismats. Sýnt er, að svæði það, sem hér um ræðir, er á margan hátt mjög sérstætt. Því var sérlega brýnt að rannsaka flóru og gróður Teigsskógar mun ítarlegar en venja er við umhverfismat. Æskilegt hefði verið að bera skóginn og lífríki hans saman við tvö eða þrjú önnur svæði á Vestfjörðum. Það skýtur því allskökku við, að ekki hafi verið lögð meiri vinna í þessa athugun. Í annan stað sætir það furðu, að ekki hefur verið fylgt grundvallaratriðum í grasafræði við gerð skýrslunnar og að hún skuli hafa hlotið samþykki opinberra stofnana.“

Í ofangreindri skýrslu kemur fram að Ágúst fann ferlaufung (*Paris quadrifolia*) í júlí 2007, en það er alfríðuð jurt.

Kristbjörn Egilsson kannaði einnig skóginn skömmu áður (í júní 2007). Niðurstöður hans varðandi gróðurrannsóknirnar eru nokkuð samhljóða niðurstöðu Ágúst, sjá viðauka 3 hér á eftir. Meðal annars kemur þar fram:

„Þegar ég kynnti mér gögn um gróðurfar og fuglalíf sem birt voru vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar vegagerðar kom í ljós að ekkert gróðurskort er til af fyrirhuguðu vegstæði. Gögn um fuglalíf eru einnig fátækleg. T.d. er útbreiðsla varpfugla í Teigsskógi ekki talin á sniðum og tengd við gróðurlendi (gróðurskort). Þess konar upplýsingar liggja yfirleitt fyrir við vegagerð í dag. Má þar nefna fyrirhugaðan Gjábackaveg og nýjar veg og brú yfir Hornafjarðarfljót.“

„Með tilliti til þessa og að finna friðaða háplöntutegund í skóginum, tel ég að margt sé á huldu um lífríki skógarins. Upplýsingar sem afla þarf áður en haldið er lengra.“

„Niðurstæða mín er að lagning vegar um Teigsskóg skeri sundur heildstætt og fjölbreitt vistkerfi og muni hafa áhrif á landslag og ásýnd lands sem ekki verður tekin til baka. Að mínu mati er ekki hægt að endurheimta vistkerfi Teigsskógs með ræktur skógar á öðrum stað.“

Í ljósu þessarar umsagna, kemur það undirrituðum afar spánskt fyrir sjónir að ekki skuli hafa verið gerð ítarleg gróðurrannsókn í Teigsskógi eftir 2007. Þegar meira að segja undirritaður hefur myndað ferlaufung í vegstæðinu í Teigsskógi (sjá mynd 2) og fundið krossjurt að auki (*Melampyrum sylvaticum*), sem ekki fannst í Teigsskógi í rannsókn Vegagerðarinnar, þá má ætla að talsvert vanti upp á gróðurrannsóknir !!



Mynd 2. Ferlaufungur (*Paris quadrifolia*) í veglínunni í Teigsskógi. – Gunnlaugur Pétursson, 5.7.2008.

Fuglarannsóknir

Það kemur verulega á óvart að ekki skuli hafa verið gerðar ítarlegar fuglarannsóknir í Teigsskógi eftir 2003. Fuglaskýrslan (í viðauka 2 með frummatsskýrslunni) er frá 2005. Þar er vitnað í undirritaðan, sem meðal annars benti á auðnutittlinga og músarrindla.

Í skýrslu Kristbjörns Egilssonar, sem minnst er á hér að ofan varðandi gróðurannsóknir (og er í viðauka 3 hér á eftir) stendur þetta meðan annars:

„Gögn um fuglalíf eru einnig fátækleg. T.d. er útbreiðsla varpfugla í Teigsskógi ekki talin á sniðum og tengd við gróðurlendi (gróðurkort). Þess konar upplýsingar liggja yfirleitt fyrir við vegagerð í dag.“

Eftirfarandi stendur í frummatsskýrslunni um áhrif leiðar Þ-H á fuglalíf:

Leið Þ-H hefur helst áhrif á skógarþresti, þúfutittlinga og hrossagauka í kjarrlendi í landi Þórisstaða og Grafar. Á kaflanum frá Gröf að Grenitrésnesi hefur hún áhrif á varpfugla í Teigsskógi. Röskun á Teigsskógi hefur mest áhrif á skógarþröst en einnig á þúfutittling og hrossagauk. Á kaflanum frá Grenitrésnesi að Hallsteinsnesi hefur hún helst áhrif á skógarþröst, þúfutittlinga og tjalda. (179)

Leið Þ-H mun hafa minnst neikvæð áhrif, en hún ásamt **leið H1** munu hafa óveruleg áhrif á fuglalíf. (X & 182)

Fullyrðingar um að leið Þ-H muni hafa minnst neikvæð áhrif á fugla er auðvitað alveg út í hött að mínu mati. Í fyrsta lagi hafa engar sniðrannsóknir farið fram í Teigsskógi né metin stofnstærð einstakra tegunda. Þetta ætti þó a.m.k. að vera skilyrði á svæði eins og Teigsskógi, sem er á Náttúruminjaskrá. Ljóst er að þarna er mikið af *auðnutittlingum* og *músarrindlum*. Það hafa fuglamerkingar mínar við Gröf sýnt. Þarna eru líka talsvert rjúpnavarþ. Ég hef séð *branduglur* á flugi yfir Teigsskógi. Hvar er minnst á þær? Hvað með hugsanlegt varp *skógarsnípa* í skóginum?

Framkvæmdaaðili heldur ekki látið gera neinar athuganir á *fuglum að vetrarlagi* í Teigsskógi og er það afar miður, sérstaklega vegna þess að slíkar athuganir eru ekki fyrir hendi frá öðrum.

Þó er vitað að talsvert er um *rjúpur* á svæðinu og hefur hún átt þar griðastað að vetrarlagi. Það hefur verið fremur óaðgengilegt hingað til og landeigendur hafa friðað svæðið fyrir rjúpnaveiði.

Ekki hafa heldur enn verið gerðar sérstakar rannsóknir á fuglum að vetrarlagi á fjörðunum tveimur, Djúpaflirði og Gufufirði. Undirritaður bendi á það strax í upphafi að slíkt væri nauðsynlegt eða í athugasemdum við matsáætlunina á sínum tíma:

Í *skýrslunni* kemur fram að fuglalíf var kannað vorið, sumarið og haustið 2003. Er ekki annað hægt að skilja í þeirri grein en þær kannanir eigi að nota í matsskýrsluna sjálfa og "afla gagna sumarið 2004" verði þess talin þörf (sbr grein 1.7.2). Mér sýnist einsýnt að hér muni vanta *athugandir á fuglum að vetrarlagi*, svo sem auðnutittlingum, músarrindlum og ekki síst rjúpu og haferni á leiðum B og C. Þetta er einmitt viðkvæmasti tíminn í lífi margra tegunda og vegagerð getur haft veruleg áhrif á þær og reyndar fleiri tegundir sem hugsanlega eru þarna yfir vetrartímann (það vantar reyndar tilfinnanlega rannsóknir á hvaða tegundir eru þarna að vetrarlagi).

Svar Vegagerðarinnar við þessu var athyglivert:

"Ekki eru taldar forsendur fyrir því að reyna að meta fjölda auðnutittlinga, músarrindla eða rjúpna á svæðinu að vetrarlagi. **Slíkar rannsóknir yrðu mjög viðamikla, en samt óáreiðanlegar. Vitað er að búsvæði fugla skaðast ef leið B verður valin og á það líka við að vetrarlagi.**"

Hér virðist sú afsökun gefin að rannsóknirnar verði viðamiklar, en samt óáreiðanlegar, þótt ekki séu færð fyrir því nein rök að þær verði óáreiðanlegar. Framkvæmdaaðili gefur sér að búsvæði skaðist, *án þess að leggja frekara mat á hvaða áhrif það hefur á fuglastofnana.*

Það er einnig ljóst að þekking á svæðinu fyrir framkvæmdir er forsenda vöktunar eftir framkvæmdir, en gert var ráð fyrir vöktun eftir framkvæmdir (og vonandi enn):

"Ef firðir verða þveraðir þá verða fuglar taldir vor og haust í tvö ár eftir að framkvæmdum er lokið. Talningar miðast fyrst og fremst að því að kanna hvort fuglarnir nýti áfram svæðin fyrir innan þveranir að framkvæmdum loknum."



Mynd 3. Fuglamerkinganet við Gröf í Þorskafirði. – Gunnlaugur Pétursson.

Vottanir

Nýlega fékk Reykhólahreppur svokallaða *EarthCheck* vottun, sjá upplýsingar á heimasíðu hreppsins: http://www.reykholar.is/frettir/Silfurvottun_hja_EarthCheck/. Ef til þess kemur að eyða og farga um 30 hekturum af Teigsskógi, sem er á Náttúruminjaskrá, og Reykhólahreppur samþykkir það eða jafnvel hvetur til þess, þá má velta því fyrir sér hvernig það samrýmist markmiðum þessarar vottunar. Það þarf að minnsta kosti að skoða. Þetta er t.d. tekið af heimasíðunni hjá þeim, þar sem vísað er í *Sustainable forest management*.

Sustainable forest management (SFM) is the [management of forests](#) according to the principles of [sustainable development](#). Sustainable forest management has to keep the balance between three main pillars: [ecological](#), economic and socio-cultural. Successfully achieving sustainable forest management will provide integrated benefits to all, ranging from safeguarding local livelihoods to **protecting the biodiversity and ecosystems provided by forests**, reducing rural poverty and mitigating some of the effects of climate change. – In the 21st century, there is increasing global awareness of the threat posed by the human [greenhouse effect](#), produced largely by forest clearing.

Djúpifjörður og þangnám

Loksins er minnst á þangnám í Djúpafirði í frummatsskýrslunni sjálfri (bls. 110-113) og í fylgiskjali nr. 19. Í úrskurði Umhverfissráðherra á sínum tíma var nefnilega það skilyrði sett varðandi leið B að „*Framkvæmdaradili skuli tryggja að þverun Djúpafjarðar og Gufufjarðar takmarki ekki hefðbundinn þangskurð í þeim*“. Þang hefur verið numið í Djúpafirði eins og margoft hefur komið fram í gögnum málsins.

Til að meta hugsanleg skilyrði vegna þangnáms í Djúpafirði til fjár hafði ég samband við Halldór Sigurðsson (HS) framkvæmdastjóra Þörungaverksmiðjunnar á Reykhólum 19. september 2006 og fékk upplýsingar um framleiðsluverðmæti hvers tons af slegnu þangi og fleira varðandi þangnám almennt. Einnig hafði ég samband við Bergsvein Reynisson (BR) þangskurðarmann 21. september 2006 og fékk upplýsingar um þangslátt í Djúpafirði árið 2006.

Ég tunda ekki niðurstöðurnar hér, en ljóst er að þangnámurnar í Djúpafirði eru mikils virði. Ef nýta á námurnar, verða bæði sláttuprammar, þangdráttarbátar og líklega þangöflunarskipið að komast undir brúna við meðalsjávarhæð. Þess má geta að þangnám átti að vera mögulegt í Kolgrafarfirði á sínum tíma. Þar hefur þang verið slegið einu sinni (skv. BR), en ekki verið unnt að flytja það út fyrir garðinn eða brúna. Reynslan hefur sýnt að þangnám þar er óraunhæft, þrátt fyrir skilyrði ráðherra á sínum tíma.

Teigsskógur og tillaga að vernd hans

Haustið 2006 bað umhverfissráðherra Ásu Aradóttur vistfræðing um sérfræðiálit um Teigsskóg vegna úrskurðar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60. Þar stendur meðal annars:

"Botngróður Teigsskógar er **óvenjulega fjölbreyttur** og gefur það honum sérstöðu. Í birkiskógakönnuninni 2 fundust í Teigsskógi 27 tegundir háplanta fyrir utan grastegundir. Aðeins eitt annað skógarsvæði á Vestfjörðum hafði jafn margar tegundir og aðeins á þremur svæðum fundust fleiri en 25 tegundir."

"**Lagning vegar í gegn um Teigsskóg gengur gegn þeim meginsteffjum náttúruverndar** (a) að viðhalda skuli heilum, ósnortnum svæðum með náttúrulegu gróðurfari og koma í veg fyrir að þeim verði skipt upp með mannvirkjagerð og (b) að vernda skuli sjaldgæfa landslagsþætti.."

"Af framansögðu er ljóst að lagning Vestfjarðarvegar um Teigsskóg **mun hafa áhrif á landslag til langframa og skera í sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og sérstaka landslagsheild**, sem ekki verða endurheimt með ræktun skógar á öðrum stað."

Hinn 15. júní 2006 skipaði umhverfisstjórnun nefnd sem samkvæmt skipunarbréfi var falið það verkefni að kortleggja ógnir sem stæðja að íslenskum birkiskógum, móta tillögur um hvernig megi efla vernd og endurheimt birkiskóga á Íslandi og gera tillögur að leiðbeiningum vegna athafna sem hafa áhrif á birkiskóga. Þessi nefnd skilaði skýrslu sem kom út á vegum Umhverfisstjórnunarinnar í mars 2007. Þar stendur meðal annars:

"Gamlir íslenskir birkiskógar eru auðlind, sem fela í sér bæði náttúru og nýtingararfleifð sem ekki er annars staðar að finna. **Nefndin leggur áherslu á að tilteknir skógar séu friðaðir, t.d. vegna lífríkis, fegurðar, landslags, útivistargildis eða alhliða vistþjónustu.** Hafa ber í huga að í vernd birkiskóga felst einnig ákveðin tegund nýtingar. Mikilvægt er að stýra þeirri nýtingu með þeim hætti að skógurinn geti endurnýjað sig. Ekki er ávallt nauðsynlegt að friða skóga með lögum til mjög langs tíma. Hins vegar er mjög mikilvægt að sjá til þess að nýtjar birkiskóga séu með þeim hætti að útbreiðsla þeirra aukist."

„Álag á birkiskóga í og við þéttbýli er töluvert, t.d. í nágrenni höfuðborgarsvæðisins þar sem vaxandi íbúðabygging leggur undir sig æ meira land. **Nauðsynlegt er að landeigendur og sveitarfélög axli ábyrgð í þessum efnum og stuðli eftir fremsta megni að vernd birkiskóga.** Skipulagsáætlanir eru öflugasta stjórnartæki sveitarfélaga í þessu tilliti. Á skipulagsstigi er hægt að gera ráð fyrir vernd og endurheimt birkiskóga, t.d. á útivistarsvæðum og á landi ofan byggða. **Sveitarfélög ættu einnig að setja sér markmið um vernd líffræðilegrar fjölbreytni hvert á sínum stað og leggja þannig sitt af mörkum til alþjóðlegs markmiðs um að stöðva tap á líffræðilegri fjölbreytni fyrir árið 2010. Vernd íslenskra birkiskóga og líffræðilegrar fjölbreytni birkiskóga er verðugt verkefni í viðleitninni við að ná því takmarki.**“

„Lagt er til að haldið verði áfram að vinna að friðun birkiskóga í samræmi við verndartillögur í Náttúru-verndaráætlun 2004–2008, sbr. Aðferðafræði, bls. 73–74/Tillögur Umhverfisstofnunar um friðlýsingar. Auk þess leggur nefndin til að birkiskógar þeir, sem tilgreindir eru á fylgiskjali 1 (bls. 18) með skýrslu þessari og eru hvorki á Náttúruverndaráætlun né **njóta verndar umfram það sem lög um skógrækt kveða á um, verði verndaðir/friðlýstir.** Nefndin telur þessa birkiskóga vera lykilsvæði þegar hugað er að vernd stórra samfelldra birkiskógavistkerfa og búsvæða ýmissa plantna og dýra sem þar þrífast í skjóli skóganna jafnframt því að vernda líffræðilega fjölbreytni birkis.“

Í fylgiskjali því sem minnst er á hér að ofan **er Teigsskógur** einn 9 skóga sem þar eru taldir upp og að hann sé "*samfelldur skógur, kjarnasvæði*". Lagt var til að skógurinn yrði tekinn inn á næstu náttúruverndaráætlun.

Bent hefur verið á eftirfarandi þætti sem rannsóknir vantar á, og *þetta á allt enn við*:

- 1) Skortur á vetrarfuglatalningum í Teigsskógi, Djúpafljóti og Gufufirði.
- 2) Útbreiðsla varpfugla í Teigsskógi var ekki talin í sniðum.
- 3) Engin gróðurkort er til af vegstæðinu en slík kort liggja yfirleitt fyrir við vegagerð í dag, s.s. við Gjábakavog og nýjan veg yfir Hornafjarðarfljót.
- 4) Margt er á huldu um lífríki skógarins og skýrsla um gróðurfar var alls ekki nógu ítarleg. Það sést best á því að nokkrum sinnum hefur fundist friðuð planta, ferlaufungur, sem fannst ekki í rannsóknunum. Einnig fannst krossjurt ekki við rannsóknirnar, þótt hún sé allvíða á svæðinu.

Fornleifar

Fornleifar hafa verið skráðar tvisvar sinnum fyrir VG vegna fyrirhugaðra veglína, fyrst 2004 (Ragnar Edvardsson 2004. NV nr. 17-04. Viðauki 17 við frummatsskýrslu) og svo aftur 2016 (Margrét Hrönn Hallmundsdóttir 2016. NV nr. 9-16. Viðauki 19 við frummatsskýrslu).

Árið 2004 var þegar ljóst að áhrif leiðar B á fornleifar væru mikil og neikvæð (að áhrifasvæði framkvæmdanna raskaði menningarminjum) og taldi Fornleifavernd á þeim tíma „*leið B lakasta kostinn*“. Þegar fornleifar voru skráðar aftur 12 árum síðar, 2016, liggur leið Þ-H í gegnum bæjarhól Grafar sem geymir áhrundaða búsetusögu, bæ, bænhús og kirkjugarð. Allar fornleifar njóta friðunar, nema annað sé ákveðið, skv. lögum um menningarminjar frá 2012 (<http://www.althingi.is/lagas/nuna/2012080.html>). Er því óhætt að taka undir mat Náttúrustofu Vestfjarða að Leið Þ-H muni hafa *verulega neikvæð og óafturkræf áhrif á fornleifar*, sér í lagi við Gröf í Þorskafirði.

Vegagerðin telur að hægt sé að breyta legu leiðarinnar og draga þannig úr neikvæðum áhrifum hennar á minjar í Gröf og kemur með tillögur (sjá mynd á bls. 161 í frummatsskýrslunni). Þessar þrjár veglínur sem sýndar eru á myndinni eru allt vondir kostir því þarna í túninu er lítið landslagsrými fyrir 60 m breiðan veg (með veghelgunarsvæði) og munu þær allar hafa mikil neikvæð áhrif á frístundabyggð og/eða á fornminjar. Enda kemur fram í skýrslu Vegagerðarinnar „að leið P-H muni hafa *veruleg neikvæð* áhrif á landslag og verndarsvæði og *talsverð neikvæð* áhrif á fornleifar, gróðurfar, jarðfræði og útsýni frá frístunda- og bújörðum“ (bls. XX).

Kostnaður

Á bls. 45 í frummatsskýrslunni er tafla með áætluðum kostnaði við allar leiðir. Þar á Leið P-H að kosta 6374 Mkr og leið D2 að kosta 10854 Mkr. Á leið D2 er reiknað með 4,5 km jarðgöngum. En staðreyndin er hins vegar sú að hægt væri að gera mun styttri jarðgöng, eða um 2,8 km löng göng ef farið er aðeins ofar, eða upp í um 100-110 m hæð. Þetta hef ég áður sýnt fram á og hefur það ekki verið hrakið. Slík jarðgöng gætu þá kostað tæplega 4000 Mkr (með vegskálum báðum megin) og verið um 2500 Mkr ódýrari en 4,5 km göng.

Ég gerði lauslegan samanburð á uppgefnum kostnaði við leið D2 og framreiknuðum kostnaði leiðar D (+ áfanga 1 frá Bjarkalundi að Þórisstöðum) miðað við fyrri tölur, en með þessum nýju 4,5 km göngum. Það kemur svipað út, sjá aftast í Viðauka 4. Þannig að tiltölulega óhætt er uppfæra eldri tölur miðað við vísitölur áætlana.

Í greinargerð minni til Skipulagsstofnunar frá desember 2005 mat ég kostnað við leið D með göngum undir Hjallhál í samanburði við kostnað leiðar B (frá Þórisstöðum að Kraká á Skálanesi í báðum tilvikum, enda kallaðist það „áfangi 2“). Síðan þá höfum við farið í gegnum tvö dómsmál (í Héraðsdómi og Hæstarétti) og ég mætt ásamt öðrum á fjölmarga fundi varðandi þetta mál, m.a. hjá Samgöngunefnd Alþingis, umhverfis- og samgönguráðherrum og síðast tveimur innanríkisráðherrum og einum umhverfisráðherra. Ég hef því annað slagið uppfært kostnaðartölur.

Nú hef uppfært þessar tölur enn einu sinni til verðlags í ágúst 2016 (nýrri vegagerðarvísitölur voru ekki til hjá Vegagerðinni vorið 2017). Þær eru hér í viðauka 4. Samkvæmt þessum útreikningum er leið D („D3“) með göngum undir Hjallaháls ódýrari en leið P-H, með þeim breytingum sem gera þurfti á henni (eða framkvæmdum við hana) eftir úrskurð fyrirverandi umhverfisráðherra í janúar 2007 og síðar.

Nú er ljóst að gera þarf lengri enn lengri brýr á firðina (Djúpafjörð sérstaklega) en gert var ráð fyrir á sínum tíma, sem eykur kostnaðinn því verulega. Kostnaður við missi þangnámunnar í Djúpafirði alfarið er einnig umtalsverður. Mestu munar þó um niðurfellingu náma í Teigsskógi. Ýmislegt er líka óljóst um aðrar skráðar námur, svo sem „Hallsteinsnesnámu“, sem getið er um á bls. 36 í Viðauka 15, *Greinargerð um jarðfræði, jarðmyndanir og efnistöku*, en það er alls óvíst að fyrir henni fáiist leyfi enda á þessu umdeilda og viðkvæma svæði og staðurinn einnig á náttúruminjaskrá (náma nr. 114). Ef lítið er upplýsingar um aðra námustaði fyrir leið P-H, má sjá að nokkrar þeirra eru einnig á náttúruminjaskrá eða falla undir vernd Breiðafjarðar, svo sem náma við Þórisstaði (nr. 104), á Grónesi (nr. 118 of 119) og reyndar fleiri.

Hagsmunir

Á bls. 20 í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar stóð þetta m.a.:

Fyrir liggur jafnframt að það er eindreginn vilji sveitarstjórna f.h. íbúa sem hagsmuna eiga að gæta sem og samgönguyfirvalda að þess verði freistað að bæta samgöngur á umræddri leið með lagningu nýs vegar á láglandi í stað núverandi vegar yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls.

Þess er nú fyrst að geta að það ætti ekki að skipta íbúa í Vesturbyggð neinu máli hvort þeir koma til með að fara leið P-H eða leið D með göngum undir Hjallaháls. Sama gildir um þá íbúa í

Reykholasveit sem búa austan Þorskafjarðar. En það skiptir íbúana í Djúpadal og Gufudal heilmiklu hvora leiðina þeir þurfa að fara. Þeir eru hinir einu og sönnu íbúar, sem hagsmuna eiga að gæta. Ég vona að sveitarstjórn Reykholahrepps geri sér grein fyrir þessu.

Þarna gætir einnig annars algengs misskilnings: Ódrjúgsháls er einungis um 160 metra hár og telst því til láglandis, en það er skilgreint sem allt neðan 200 m yfir sjávarmáli. Hann er jafnvel töluvert lægri en Svínadalurinn. Hjallaháls er hins vegar vissulega hálendi.

Svo er þarna enn og aftur verið að bera saman nýjan veg um láglandi og núverandi veg yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Það stóð aldrei til og stendur enn ekki til að nota núverandi veg yfir Ódrjúgsháls. Í leiðavalsskýrslu Vegagerðarinnar frá 2005 stóð þetta:

„Nýr vegur um Ódrjúgsháls (hæst 150–170 m y.s.) yrði seint til vandræða hvað öryggi varðar og vart hvað varðar greiðfærni“.

Lögfræði

Ég og eigendur Grafar mótmæltu harðlega beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku þessa máls varðandi leið B. Þetta mál hefur farið í gegnum lögformlegt umhverfismatsferli. Eftir að þáverandi umhverfisráðherra sneri við niðurstöðu Skipulagsstofnunar varðandi leið B, kærði undirritaður, ásamt landeigendum Grafar og Hallsteinsness, Fuglavernd og Náttúruverndar-samtökum Íslands, þá ákvörðun til Héraðsdóms Reykjavíkur. Málið vannst í Héraðsdómi. Vegagerðin vísaði málinu til Hæstaréttar og unnum við málið þar einnig.

Undirrituðum finnst undarlegt að hægt sé að höggva í sama knérunn aftur og aftur, enda kom það fram á fundi með Samgöngunefnd Alþingis 20. nóvember 2010 að slíkt væri vafasamt. Fyrirverandi innanríkisráðherra kallaði okkur einnig á fund ásamt henni og þáverandi umhverfisráðherra þann 7. október 2014, en þá stóð jafnvel til að setja sérlög um lagningu leiðar B. Mér skildist að það væri vafasamt fordæmi og stæðist tæplega lög.

Eftir úrskurð Hæstaréttar vann Trausti Fannar Valsson, lektor í lögfræði, álitserð fyrir Vegagerðina (dagsett 11. febrúar 2010). Hún er 29 blaðsíður að lengd. Þar er víða komið við, en í "*Samantekt - niðurstöðum*" stendur meðal annars þetta [feitlettrun og undirstrikun er mín - GPé]:

"Réttaráhrif áður nefnds dóms Hæstaréttar í máli 671/2008 eru þau að sá þáttur úrskurðar umhverfisráðherra frá 5. janúar 2007 sem laut að leið B í 2. áfanga Vestfjarðavegar milli Bjarkarlundar og Eyrar telst úr gildi fallinn. Af almennum reglum stjórnsýsluréttar leiðir að fyrri niðurstaða Skipulagsstofnunar um þann þátt framkvæmdarinnar öðlast réttaráhrif að nýju. Öðrum þáttum í úrskurði umhverfisráðherra var hins vegar ekki skotið til dómstóla og stendur úrskurðurinn óhaggaður um þá þætti. Því er nú í gildi niðurstaða Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum leiðar B, en niðurstaða ráðherra um leiðir C og D í 2. áfanga umræddrar vegaframkvæmdar".

"Sú spurning kann að rísa hvað standi því í vegi að framkvæmdaraðili hafi fullt forræði á því hvort hann kys að byggja á núverandi umhverfismati framkvæmdar eða óska nýs umhverfismats. Eins og álykta má af framangreindri umfjöllun er það afstaða undirritaðs að framkvæmdaraðili hafi ekki svo óheft og sjálfstætt forræði á málinu. Ástæða þess er sú að í málinu liggja fyrir stjórnvaldsúrskurðir um umhverfismat allra þátta þeirrar framkvæmdar sem hér er um að ræða. Almennt verður á því að byggja að ef ekki er hægt að benda á nýjar upplýsingar sem áhrif hafa á umhverfismatið sem slíkt, eða aðrar málefnalegar ástæður fyrir því að umhverfismat framkvæmdarinnar fari fram að nýju, þá sé stjórnvöldum (Skipulagsstofnun eða umhverfisráðherra) ekki skylt að bregðast við ítrekuðum óskum framkvæmdaraðila um nýtt umhverfismat vegna einnar og sömu framkvæmdarinnar. Þannig telur undirritaður að Vegagerðin sem framkvæmdaraðili við þá vegalögn sem um ræðir í máli þessu gæti ekki krafist þess að málið yrði lagt í feril skv. núgildandi lögum af þeirri ástæðu einni að sú málsmeðferð yki líkur á því að framkvæmd yrði leyfð. Slík afstaða myndi að mati undirritaðs teljast svo eðlislík því sjónarmiði að verið væri að leita leiða til að komast framhjá fyrirbyggjandi mati á umhverfisáhrifum, að hún teldist af þeirri ástæðu ómálefnaleg, og þar með ólögsmætt. Það hefur einnig þýðingu að Vegagerðin er, þrátt fyrir að vera framkvæmdaraðili í þessu sambandi, einnig opinbert stjórnvald. Opinber stjórnvöld verða almennt við allar þær ákvarðanir sem þau taka að gæta að meginreglum stjórnsýsluréttar, m.a. um að ákvarðanir byggji á málefnalegum sjónarmiðum".

Í fyrri málslið 2 mgr. 24. gr. stjórnsýslulaga kemur fram að eftir að 3 mánuðir eru liðnir frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðun samkvæmt 1 tölulið 1. mgr. verður beiðni um endurupptöku máls ekki tekin til greina nema að fengnu samþykki annarra aðila málsins. Úrskurður Skipulagsstofnunar var kveðinn upp árið 2006 og landeigendur í Gröf og á Hallsteinsnesi, **sem réttmætir aðilar að málinu**, hafa ekki samþykkt endurupptöku.

Í ágúst 2015 kærðum við ákvörðun Skipulagsstofnunar um að leyfa endurupptöku leiðar B, nú Þ-H, til Umhverfis- og auðlindaráðuneytisins. Ráðuneytið benti hins vegar á að ekki væri hægt að kæra á því stigi málsins sem það var statt á þá. Það yrði að gera síðar.

Um náttúruvernd á sunnanverðum Vestfjörðum

Í umræðum um veginn vestur er gjarnan stillt upp byggðasjónarmiðum íbúa Vestfjarða á móti náttúruverndarsjónarmiðum. Haldið er fram að byggð á Vestfjörðum beinlínis standi og falli með nýjum vegi um Teigsskóg og yfir Djúpa- og Gufufjörð og fórnarkostnaður náttúruspjalla sé ásættanlegur. En afsláttur á náttúruvernd er ekki ásættanlegur. Höfum við ekki lært neitt af fyrri mistökum? Það er óþolandi þegar lítið er gert úr náttúruverndarsjónarmiðum og náttúruvísindum. Lausnir í vegamálum verða að taka fullt tillit til verndar náttúru Íslands.

Fyrir utan áhrif á land og lífríki hefur lítið verið rætt það náttúruverndarsjónarmið sem er hin mikla sjónmengun sem þverun fjarða ber með sér. Vestfirðirnir eru einstök náttúruparís á ábyrgð okkar allra. Þangað sækjum við í óspillta náttúru og náttúrufegurð. Ferðamennska er mikilvæg tekjulind Vestfirðinga og ætti að geta vaxið enn frekar. Þessu breytum við stórlega með því að þvera firðina og leggja veg eftir skógunum endilöngum. Við sjóndeildarhring blasa þá stórkarlaleg mannvirki, grjótgarðar og steypa. Við höfum breytt náttúruupplifun okkar og komandi kynslóða um ókomna tíð. Það dytti engum í hug að gera brýr yfir Gullfoss eða Dettifoss eða þvera Þingvallavatn þó þar væru ef til vill bestu vegstæðin.

Vegur eftir Teigsskógi og þveranir Djúpa- og Gufufjarðar hafa ekki úrslitaáhrif um byggð á Vestfjörðum eins og margir halda fram. Jafngóðum vegi má hins vegar ná fram með því að bora stutt göng í gegnum Hjallaháls og leggja síðan góða vegi um botna fjarðanna. Vegagerðin segir slíka leið eitthvað dýrari, en því er undirritaður reyndar alls ekki endilega sammála. Þessi nýja tillaga Þ-H er líka að öllum líkindum hluthallslega töluvert dýrari en leið B var, þar sem lengra er í námur og brýr lengjast umtalsvert.

Til eru mörg dæmi um að miklu efnaminni samfélög en við Íslendingar hafi lagt í mikinn kostnað til að vernda einstaka náttúru (t.d. vegagerð í gegnum verndarsvæði í Afríku). Það er mikilvægt að hafa í huga að við mannvirkjagerð af þessu tagi erum við að taka ákvarðanir til margra áratuga. Við eigum að stíga varlega til jarðar og horfa fram veginn. Það er til dæmis næsta víst að innan einhverra ára eða áratuga verða gerð göng undir Klettsháls. Dýrari kosturinn í dag getur allt eins verið ódýrari til þegar lítið er til langs tíma. Erfitt er að meta náttúru Íslands til fjár, en eyðing eða verulegar skemmdir á skóglendi og þverun fjarða eins Djúpa- og Gufufjarðar gæti orðið þjóðinni dýrkeypt að lokum.

Að lokum

„Nauðsynlegt er að landeigendur og sveitarfélög axli ábyrgð í þessum efnum og stuðli eftir fremsta megni að vernd birkiskóga.“

Ofangreind setning er út skýrslunni „Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga“, sem kom út á vegum Umhverfisráðuneytisins í mars 2007. Þetta hefur undirritaður, ásamt landeigendum Grafar og Hallsteinsness og ýmsum náttúruverndarsamtökum, reynt að gera í fjölmörg ár eins og að ofan greinir. **Nú finnst okkur að komið sé að Reykhólahreppi að gera slíkt hið sama.**

Ég vil því að lokum hvetja Reykólahrepp til að hafna alfarið leið Þ-H og taka hana alveg út af aðalskipulaginu, enda fylgir hún að langmestu leyti fyrri útfærslum veglína leiða B um Teigsskóg og Hallsteinsnes í matsskýrslu 2005. Það er ljóst að Vestfjarðavegur nr. 60 um Gufudalssveit liggur m.a. um verndarsvæði Breiðafjarðar (lög nr. 54/1995), svæði á náttúru-minjaskrá (lög nr. 44/1999) og birkiskóg. Umhverfisráðuneytið hefur lýsti sig mótfallið leið um þetta svæði vegna umtalsverðra áhrifa hennar á mikilvæg náttúrusvæði sem hafa óumdeilanlegt verndargildi.

Rétt er að benda á að Norðurströnd Þorskafjarðar og fjörur í Djúpa-firði voru settar á náttúru-minjaskrá árið 1978, sjá 2. útgáfu skrárinnar. Í samræmi við þágildandi lög um náttúruvernd, bárust Náttúruverndarráði tillögur að svæðum á náttúru-minjaskrá og voru tillögur í flestum tilfellum frá heimamönnum, náttúruverndarnefndum eða náttúruverndarsamtökum landshlutanna.

Í skýrslunni *Velferð til framtíðar, Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, Áherslur 2010-2013* sem er stefnumörkun Íslands í sjálfbærri þróun er m.a. lögð áhersla á vernd náttúru Íslands og segir þar m.a. um vernd lífríkis.

Viðhaldið verði fjölbreytileika tegunda og vistgerða.

Forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands.

Unnið verði að endurheimt votlendis og annarra mikilvægra vistkerfa þar sem slíkt er talið mögulegt.

Í skýrslu umhverfisráðuneytisins *Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga* (mars 2007) er lagt til að unnið verði að friðun birkiskóga í samræmi við verndartillögur í náttúruverndaráætlun ásamt nokkrum birkiskógum, 8 talsins, **þar með talið Teigsskógi**. Í skýrslunni segir: *Nefndin telur þessa birkiskóga vera lykilsvæði þegar hugað er að vernd stórra samfelldra birkiskóga-vistkerfa og búsvæða ýmissa plantna og dýra sem þar þrífast í skjóli skóganna jafnframt því að vernda líffræðilega fjölbreytni birkis.*

Einnig er gerð tillaga um að styrkja náttúruverndarlög (gr. 39) til að vernda og efla birkiskóga. Þá er eftirfarandi lagt til, m.a. varðandi stefnumótun:

1. Sett verði opinbert markmið um að birkiskógar þeki í framtíðinni 10% af flatarmáli landsins.
2. Landsáætlun um skógrækt verði nýtt til að stuðla að vernd og endurheimt birkiskóga.
3. Sveitarfélög og opinberar stofnanir setji sér markmið um endurheimt/ræktun birkiskóga.
4. Sett verði markmið um hlutfall birkiskóga í landshlutabundnum verkefnum í skógrækt.

Að framansögðu má vera ljóst að vegur sem rýrir verndargildi Teigsskógar stangast á við stefnumörkun stjórnvalda um vernd lífríkis Íslands.

Með veglínu Þ-H verður röskun á vistgerðum sem njóta verndar í 37. gr. laga um náttúruvernd (44/1999) en í greininni er fjallað um sérstaka vernd vistkerfa og eru þar m.a. taldar upp sjávarfitjar og leirur. Þá stangast veglínan á við markmiðssetningu laga um vernd Breiðafjarðar, þar sem segir að markmið laganna sé: *að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja.*

Breiðafjörður hefur alþjóðlegt náttúruverndargildi og ríkisstjórn Íslands hefur lagt til að svæðið verði sett á heimsminjaskrá UNESCO. Í samningnum um verndun líffræðilegrar fjölbreytni, sem Ísland er aðili að, segir að stuðla beri að vernd vistkerfa, náttúrulegra búsvæða og viðhaldi lífvænlegra tegundastofna í náttúrulegu umhverfi.

Ernir njóta sérstakrar verndar skv. lögum nr. 64/1994. Haförninn er auk þess á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands og einnig á valista alþjóða náttúruverndarsamtakanna IUCN. Breiðafjörður er á lista yfir mikilvæg fuglasvæði í Evrópu og á lista yfir strandsvæði á Norðurlöndum sem mikilvægt er að vernda.

Vegna ábyrgðar Íslands á fuglategundum sem eiga sér búsvæði á Breiðafirði eða í þeim tilfellum þar sem svæðið er viðkomustaður á farleiðum tegunda ber að tryggja vernd þess eins og kostur er.

Þegar landeigendur Grafar og Hallsteinsness leituðu eftir því við Umhverfisráðuneytið um mitt ár 2010 að Teigsskógur í landi þessara jarða yrði friðaður í samræmi við áður nefndar tillögur nefndar um vernd birkiskóga, leitaði ráðuneytið umsagnar Umhverfisstofnunar og

Náttúrufræðistofnunar Íslands á friðlýsingu svæðisins. Í umsögn Umhverfisstofnunar segir m.a. „Það er því álit Umhverfisstofnunar að Teigsskógur sem slíkur hafi hátt verndargildi og telur stofnunin nægar forsendur fyrir friðlýsingu þess svæðis sem um ræðir“. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands mælir stofnunin með friðlýsingu Teigsskógar og segir m.a. „Mikilvægasta ástæða þess er fyrst og fremst mikilvægi birkiskógarins í heild sem vistkerfi og undirstaða tegundaffjölbreytni fyrir dýr og plöntur. Teigsskógur er einnig hluti af búsvæði arnarins í þessum landshluta en örninn er enn í útrýmingarhættu. Teigsskógur er einnig með stærstu og heillegustu birkiskógum á Vestfjörðum og er hluti af svo til ósnortinni landslagsheild á þessu svæði“.

Ég vil benda Reykhólahreppi og þeim sem eiga eftir að koma að málinu á eftirfarandi atriði:

- 1) Kanna þarf gróður til hlítar í Teigsskógi og öllu svæðinu sem leið Þ-H fer um. Gera þarf gróðurkort af vegstæðinu. Finna þarf útbreiðslu friðaðra tegunda (eins og ferlaufungs) og tegunda sem þarfnast friðunar (s.s. krossjurtar og fleiri tegunda).
- 2) Kanna þarf varpfugla í Teigsskógi og gera sniðtalningar. Ítarlegra rannsókna er þörf.
- 3) Gera þarf ítarlegar vetrarfuglatalningar í Teigsskógi, Djúpafirði og Gufufirði.
- 4) Kanna þarf til hlítar verðmæti birkis í Teigsskógi og verðmæti svæðisins í heild.
- 5) Vegagerðin þarf að kanna kostnað við það sem ég kalla leið „D3“ í viðauka 4 hér á eftir, þ.e. leið með um 2,8 km göngum undir Hjallaháls í 100-110 m hæð. Sú leið gæti orðið góð sátt milli manns, náttúru og kostnaðar.

Ef vegur verður lagður um endilangan Teigsskóg, hvaða nafni sem vegurinn nefnist, verður það aldrei aftur tekið!

Með bestu kveðjum

Gunnlaugur Pétursson
Blesugróf 24, 108 Reykjavík

e-mail: gpe@verkis.is
farsími: 8645099
vinnusími: 4228552

einnig f.h. eftirfarandi:
Arndís Ögn Guðmundsdóttir
Ósk Jóhanna Guðmundsdóttir
Guðrún Gísladóttir
Kolbrún Pálsdóttir
og annað fólk frá Gröf

VIÐAUKAR

- 1. Umsagnir um Teigsskóg og veglínu B í matsferlinu og eftir það.**
- 2. Umsögn Ágúst H. Bjarnasonar um grasafræðiskýrsluna frá 2007.**
- 3. Minnisblað Kristbjörns Egilssonar frá 2007.**
- 4. Mat á kostnaði leiðar Þ-H og leiðar „D3“ með göngum undir Hjallaháls.**
- 5. Umsögn Skipulagsstofnunar um leið Þ-H frá 9. september 2014.**

Viðauki 1

Umsagnir um Teigsskóg og veglínu B í matsferlinu og eftir það.

Hér á efir verða tíundaðar ýmsar fyrri umsagnir um Teigsskóg og áhrif veglagningar um hann. Þrátt fyrir að Vegagerðin sýni nú eilítið breytta veglínu á leið B frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi (leið Þ-H) eiga þessar athugasemdir enn við í nær öllum tilvikum. Þess vegna læt ég þær fylgja með. Allar feitletranir eru mínar og sumstaðar er ég með athugasemdir og skýringar.

Teigsskógur skv. Matsskýrslu

Eins og margoft kom fram í upphaflegu *matsskýrslunni* og meðfylgjandi sérfræðiskýrslum liggur leið B gegnum Teigsskóg. Þetta er eins og áður hefur komið fram talinn "*stærsti samfelldi birkiskógur á Vestfjörðum*" og er á náttúruminjaskrá. Skógur og birkikjarr nær frá Þórisstöðum og suður undir Hallsteinsnes. Í skýrslunni um gróðurfar sem fylgir matsskýrslunni eru ágætar lýsingar á skógunum og er bent sérstaklega á bls. 2 og bls. 16-17, m.a. þetta:

"Birkiskógurinn er nálægt 400 ha stór, samfelldur frá núverandi vegi og út undir Hallsteinsnes, frá fjöru **að nálægt 120 m hæð yfir sjávarmáli**. Nokkuð er um opin svæði innst í skóginum og einnig gisnar hann út undir Hallsteinsnesi."

"Þetta er eina stóra skóglendið sem snýr í suður og eitt af tveimur sem er á utanverðum nesjum. Hitt er á Vattarnesi, þar sem vegur fer um nú þegar og þar er nokkur sumarhúsabyggð."

"Mjög fá af þessum svæðum [þ.e. birkisvæðum] eru vaxin svo þéttum skógi og svo ósnortin af mönnum og búsmala sem þessi skógur."

"Slík vistkerfi [þ.e. gamlir birkiskógar] er annars aðeins að finna á litlum svæðum efst til fjalla og í norðurjaðri annarra skóga ..."

"Við skoðun vakti mesta athygli hve þéttur en jafnframt fjölbreyttur skógurinn er; fyrr er getið um mismun eftir landslagi þar sem skjól og vatnsmiðlun stýra vaxtarlagi trjáanna. Auk þessa er skógurinn opnari og lágvaxnari umhverfis bæina en miðhluti skógarins, (stöðvar 3500 – 8000) er í senn hávaxnari og þéttari."

Í þessari skýrslu er líka lýst afleiðingum vegagerðar þar eftir leið B. Þetta má t.d. finna á bls. 2 og bls. 17:

"Nesin tvö, Hallsteinsnes og Grónes (leiðir B og C), eru svo til ósnortin af mannavöldum og mun vegagerð um þau hafa mikið rask í för með sér. Á vesturströnd Þorskafjarðar og að Hallsteinsnesi (leið B), er þéttur og mikill birkiskógur, Teigsskógur, og mun vegagerð hafa afgerandi áhrif á hann."

"Verði þessi leið fyrir valinu raskast heildstætt, nánast ósnortið land frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi, (svæði 8), auk þverunar Djúpa- og Gufufjarða."

"Verði þessi leið fyrir valinu er lagt til að **alls ekki verði rask á eða við ströndina utan við stöð 7000**. Einnig er talið mikilvægt að raska ekki Teigsskógi (stöðvar 3500 – 8000) og að vegstæði verði þá valið annað hvort ofan skógar eða neðan. **Lögun skógarins sem er langur og mjór, veldur því að vegur um hann hefur mun meiri áhrif en landssvæðið sem fer undir veg, segir til um**. Líklega eru svæði mjög misjöfn í svona fjölbreyttu landslagi þar sem skiptast á skýldir, rakir bollar og opin holt. **Verndargildi lýtur annars vegar að því að hér hefur skógurinn verið mjög lengi og því er um að ræða heildstætt þróað vistkerfi og hins vegar því erfðarefni sem þarna er að finna. Hugsanlega hefur orðið einhver aðgreining á erfðarefni eftir aðstæðum þannig að mikilvægt er að vernda samfelld svæði þar sem aðstæður eru misjafnar**."

Það er athyglisvert að nú leggur Vegagerðin einmitt til að farið verði niður í fjöru utan við áðurnefnda stöð 7000 og gengur því þvert á fyrri skoðanir. Hér er annars ekki annað hægt að lesa úr en að mælt sé með því að skógurinn sé verndaður og reynt sé að fara neðan hans eða ofan. Vegagerðin hafði hins vegar mælt með línu d660-014 (sbr. bls. 9 í *leiðavalsskýrslu*) í 20-40 m hæð, en hún sker skóginn endilangan. Vegagerðin hafði þegar hafnað fjöruleið (d660-010), en leggur nú til nýjan veg í fjörunnu yst á nesinu sem hluta af veglínu Þ-H. Hún hélt opnum möguleika á línu d660-015, sem færi "undir hlíðarfætinum" í 50-70 m hæð. Sú leið fer hins vegar

yfir allteins mikinn skóg og leið d660-014, enda nær skógurinn langt upp í hlíðina, eða upp í um 120 m hæð, eins og kemur fram hér að ofan, nema e.t.v. yst á Hallsteinsneshlíð, sjá einnig ljósmyndir á bls. 12 og 13 í *gróðurskýrslunni*, kort á bls. 37 og 38 í *matsskýrslunni*, kort B3 til B6 teikningaskránni. Nánar um þetta síðar.

Í *gróðurskýrslunni* (bls. 20) er vitnað í ferðalýsingu Sigurðar Blöndal 1980. Sigurður er ekki að skafa utan af hlutunum og segir flest sem segja þarf, þegar hann ritar:

"Skoðuðum Teigsskóg. Stórkostlega fallett náttúrufyrirbæri. "Viði vaxið milli ... og fjöru". Samfeltt kjarr. Hæst 4-5m. Jarðvegur mest frábær Sennilega um 200 ha.

Nokkrar fyrri skoðanir á vegi um Hallsteinsnes og Teigsskóg

Í skýrslunni "*Stytting leiða: Frá Reykjavík til Eyjafjarðarsvæðisins, Norðanverðra Vestfjarða [og] Miðausturlands*" frá áætlanadeild Vegagerðarinnar, nóvember 2003 [41], kemur þetta fram:

"Leiðin um Hallsteinsnes er nefnd hér - **en ekki er með henni mælt**, þar eð vegagerð þar gæti valdið náttúruspjöllum".

Í *drögum að tillögu að matsskýrslunni* [24] var leið B einfaldlega *hafnað* af Vegagerðinni vegna fjárhagslegra sjónarmiða, umhverfissjónarmiða og verndarsjónarmiða (sjá bls. 11 í þeirri skýrslu):

"Að öllu þessu athuguðu er **þessi leið ekki talin raunhæf** og því ekki gert ráð fyrir að fjalla um hana í mati á umhverfisáhrifum."

Árið 2000 mynduðu sveitarfélögin í Barðastrandarsýslu og Dalasýslu (Vesturbyggð, Tálkna-fjarðarhreppur, Reykhólahreppur, Dalabyggð og Saurbæjarhreppur) samstarfshóp til að vinna að sameiginlegum hagsmunamálum þeirra er snerta vegagerð. Hópurinn sendi "*Ákall til samgönguráðherra og Alþingis. Vestfjarðavegur, lífæð byggðanna í Barðastrandarsýslu og Dalasýslu*" [ætti að vera í fundargerð Reykhhr. ca 12.4.2000]. Þar kemur fram að þeir búast ekki við að vegur út Hallsteinsnes og yfir firði komist í gegnum umhverfismat og taka sérstaklega fram að mikið sé til þess vinnandi að koma í veg fyrir slíka mannvirkjagerð:

"Afar margs mælir með gerð jarðganga á þessum stað [þ.e. undir Þorskafjörð], ekki síst umhverfissjónarmið. Rökin eru m.a. stytting vegar um 15,6 km., þéttbýlið á Reykhólum færast í þjóðbraut, samgöngur innan sveitar batna verulega, lagðir eru af tveir fjallvegir, **komist verður hjá að þvera þrjá firði og um leið að raska mjög sérstöku og fallegu landi, sem eru kjarri vaxin nes og firðir með einstöku fjöru- og fuglalífi.**"

"**Ekki er líklegt að þveranir fjarða líkt og í Gilsfirði hafist í gegnum umhverfismat**, sem þýðir styttri garða og lengri brýr og meiri kostnað. Margt er til vinnandi til að losna við þá umhverfis- og sjónmengun sem óeitanlega yrði samfara slíkri mannvirkjagerð í hinni einstöku náttúrufegurð sem er á þessum slóðum við Breiðafjörð."

Í umsögn hreppsnefndar Reykhólahrepps frá 22. október 1999 um drög að verndaráætlun Breiðafjarðar segir:

"Rekstur verksmiðjunnar [þ.e. Þörungaverksmiðjunnar] ... byggir alfarið á því að standlengja Breiðafjarðar, þar með talið eyjar og sker haldist hreint **og verði ekki spilt frá því sem nú er**". " ... skal hér tekið undir þau sjónarmið að **verndum svæðisins verði fólgin í varðveislu fágætra minja, náttúrulegs umhverfis, sérstaklega margbreytilegu dýralífi og öðrum sérkennum Breiðafjarðar**".

Jafnvel hörðustu fylgismenn vegarlagningar eftir leið B um Hallsteinsneshlíð og Teigsskóg telja skóginn einstakan. Þetta stendur m.a. í grein í Mbl. 15. júní 2005:

"Teigsskógur er helsta bitbeinið en hann er milli Grafar í Þorskafirði og Hallsteinsness. **Skógurinn er gríðarlega fallegur** en rosalega þéttur, svo þéttur að erfitt er að ganga í gegnum hann."

Og þetta er haft eftir öðrum fylgismanni vegarlagningar á þessu svæði í grein í Mbl. 29. ágúst 2007:

"Að sjálfsögðu hafnaði Skipulagsstofnun þeirri leið sem Vegagerðin lagði til, um miðjan þéttasta skóginn. Jónína Bjartmars skar svo á hnútin og heimilaði lagningu vegar með skilyrðum. En í stað

þess að fara fjöruleiðina mun ætlunin vera að leggja veginn í 60-70 m hæð yfir sjávarmáli með fjallsrótunum mjög snjópungt svæði. Símastráur voru þar nærri í kafi í snjópungum árum."

Umsagnir stofnana um leiðaval

Umsögn Umhverfisstofnunar

Umhverfisstofnun fjallaði í löngu og ítarlegu máli um áhrif vegalagningar á öllum leiðum. Skýrslan er vel unnin og niðurstaðan er alveg skýr. Stofnunin telur ljóst af fyrirbyggjandi gögnum:

"að fyrirhuguð veglagning skv. leið B muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif á birkiskóga, erni, votlendi, strendur, lífríki, landslagsheildir og jarðmyndanir og er hún að áliti Umhverfisstofnunar einnig í andstöðu við markmið laga um vernd Breiðafjarðar vegna áhrifa á lífríki, landslag og jarðmyndanir. Umhverfisstofnun telur að af þeim valkostum sem lagðir eru fram til úrskurðar muni leið B hafa mest umhverfisáhrif. Stofnunin telur að leið C muni einnig hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Umhverfisstofnun telur að af framlögðum valkostum hafi leið D með ákveðnum breytingum minnst umhverfisáhrif í för með sér, en hún er jafnframt ásættanlegur valkostur út frá vegtæknilegum atriðum".

Umsögn Fornleifanefndar

Umsögn Fornleifaverndar var löng, mikil og ítarleg. Hún fjallaði auðvitað eingöngu um fornleifar og niðurstaðan er skýrarðandi leiðir B og C:

"Fornleifavernd ríkisins telur leið B lakasta kostinn í áfanga 2. Leiðin liggur nærri friðlýstum fornleifum á Grímkelsstöðum. Þessi leið hefur áhrif á mun fleiri fornleifar en leiðir C og D og það þrátt fyrir að ekki sé búið að skrá fornleifar í Teigsskógi og að líkur bendi til að þar leynist óþekktar fornleifar. Leið D er besti kosturinn í áfanga 2 að mati Fornleifaverndar ríkisins, sérstaklega ef sá hluti leiðarinnar sem kallaður er "Miðhús-Melanes sunnan Brekkuár" verður fyrir valinu".

Umsögn Breiðafjarðarnefndar

Breiðafjarðarnefnd skiptist í tvo hluta í afstöðu sinni til leiðar B. Við lestur umsagnar meirihluta Breiðafjarðarnefndar verður ekki betur séð, en honum þætti ekki tiltökumál að fórna Teigsskógi og telur leið B hafa minni neikvæð umhverfisáhrif en leið D. Þetta var í hrópandi mótsögn við alla (eða a.m.k. nánast alla) aðra sem sendu inn umsagnir og athugasemdir og fjölluðu um umhverfisáhrifin yfirleitt. Meirihlutinn lagðist alfarið gegn leið C og gerði ýmsar kröfur varðandi leið B, s.s. að vegurinn um Teigsskóg verði "lagður út en ekki ýtt upp frá hlið".

Minnihluti Breiðafjarðarnefndar virtist hafa kynnt sér lög um náttúruvernd mun betur en meirihlutinn og fjallaði ítarlega um lög um verndun og alþjóðlegar skuldbindingar okkar. Niðurstaða minnihlutans var skýr:

"Eftir að hafa skoðað vandlega skýrslu um mat á umhverfisáhrifum, telur minnihluti Breiðafjarðarnefndar að hafna beri leiðum B og C í 2. áfanga þar sem hún telur að þær leiðir hafi mest neikvæð, óafturkræf áhrif á náttúru Breiðafjarðar og séu í andstöðu við markmið laga nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar vegna áhrifa á lífríki, landslag og jarðmyndanir. Minnihluti nefndarinnar telur ásættanlegt að velja leið D með ákveðnum breytingum".

Umsagnir um Teigsskóg

Teigsskógur er eitt af bitbeinunum varðandi leið B. Um hann og hina ósnortnu Hallsteinsnes-hlíð var fjallað ítarlega í öllum gögnum málsins. Það er ljóst að hér er um mikil verðmæti að ræða, sem eiga eftir að vaxa í framtíðinni. Það kemur fram í umsögnum og athugasemdum (m.a. frá Umhverfisstofnum og Skógræktinni), að vegur um hann mun hafa áhrif á hann allan, sama hvaða lína er valin. Í honum verða líka margar námur, sem skerða hann enn frekar. Um Teigsskóg er fjallað hér að framan, en hér á eftir fer nánari umfjöllun umsagnaraðila um Teigsskóg:

Áhrif samkvæmt matsskýrslunni

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar stendur m.a. þetta:

"Verði þessi leið fyrir valinu raskast heildstætt, nánast ósnortið land frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi, auk þverunar Djúpa- og Gufufjarða".

"Þó að vegagerðin sjálf raski aðeins hluta skógarins, gerir lögun hans það að verkum að nánast allur skógurinn verður fyrir áhrifum af framkvæmdinni. Skógurinn er víðast 200-500 m breiður og því mun vegstæði um hann endilangan og opnun námusvæða einnig hafa veruleg áhrif á það sem eftir stendur.

Í gróðurskýrslunni sem fylgdi umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar stendur þetta:

"Þetta er eina stóra skóglendið [þ.e. í A-Barð] sem snýr í suður og eitt af tveimur sem er á utanverðum nesjum. Hitt er á Vattarnesi, þar sem vegur fer um nú þegar og þar er nokkur sumarhúsabyggð". ... "Samkvæmt ofanefndri Birkiskógakönnun er nú aðeins ríflega 1% landsins vaxið birkiskógi, og er þar um að ræða misþetta og misstóra skógarteiga. Mjög fá af þessum svæðum eru vaxin svo þéttum skógi og svo ósnortin af mönnum og búsmala sem þessi skógur". ... "Við skoðun vakti mesta athygli hve þéttur en jafnframt fjölbreyttur skógurinn er". ... "Verndargildi lýtur annars vegar að því að hér hefur skógurinn verið mjög lengi og því er um að ræða heildstætt þróað vistkerfi og hins vegar því erfðaeftni sem þarna er að finna. Hugsanlega hefur orðið einhver aðgreining á erfðaeftni eftir aðstæðum þannig að mikilvægt er að vernda samfelld svæði þar sem aðstæður eru misjafnar".

Ekki er hægt að lesa annað út úr þessum umsögninni í matsskýrslunni, en að skógurinn verði nánast eyðilagður. Einnig er ljóst að samkvæmt gróðurskýrslunni er skógurinn bæði sérstakur á landsvísu og fjölbreyttur og mikilvægt sé að vernda hann. Þetta er einnig túlkun Umhverfisstofnunar.

Umsögn Umhverfisstofnunar

Umhverfisstofnun er afar ítarleg og bendir hún á að vegagerð eftir leið B hafi mikið rask í för með sér og veruleg neikvæð umhverfisáhrif. Vegagerð um Teigsskóg muni hafa áhrif á nánast allan skóginn, þegar tekið er tillit til áhrifa sem verða vegna efnisvinnslu og slóðagerðar. Niðurstaðan varðandi leið B er þessi:

"Leið B mun eyðileggja Teigsskóg í núverandi mynd, óháð því hvaða útfærsla á leiðinni verður valin, og arnarsetur við Djúpafjörð, auk þess sem leiðin mun hafa mikil áhrif á landslag. Óvissa ríkir um áhrif þverana á sjávarfitjar og leirur. Umhverfisstofnun telur að leið B muni hafi í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif á birkiskóga, erni, votlendi, strendur, lífríki, landslagsheildir og jarðmyndanir og er hún að áliti Umhverfisstofnunar einnig í andstöðu við markmið laga um vernd Breiðafjarðar vegna áhrifa á lífríki, landslag og jarðmyndanir. Umhverfisstofnun telur að leið B sé ekki í samræmi við þær forsendur fyrir vali leiðar sem voru leiðarljós samkvæmt matsskýrslu, að reynt yrði að sneiða fram hjá þeim svæðum sem talin eru lífríkinu mikilvægust."

"Umhverfisstofnun telur að **Teigsskógur hafi mikið verndargildi og að það rask á skóginum sem verður vegna fyrirhugaðar vegagerðar sé með öllu óásættanlegt.** Slíkt er enn fremur niðurstaðan í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða um gróður. Í því sambandi skiptir ekki máli hvaða veglína verður fyrir valinu þar sem einstök svæði innan skógarins eru líklega mjög misjöfn í svona fjölbreyttu landslagi þar sem skiptast á skýldir, rakir bollar og opin holt."

Svör Vegagerðarinnar við umsögn Umhverfisstofnunar er í tveimur bréfum. Í öðru bréfinu er fjallað um gróður og kemur þetta fram:

"Sett hefur verið fram sú kenning að þau tré sem standa í skóglendum eins og Teigsskógi séu teinungar af aldagömlum rötum, þó að einstaka stofnar séu ekki nema hundrað ára gamlir. Þetta er ekki vítað, en ef rétt er, hlýtur það að auka verndargildi svæðisins".

"Þrátt fyrir það hversu mikið hefur tapast af birkiskógum landsins er enn gengið á þá og ekki einbert að það litla sem eftir er njóti sérstakrar verndar, samanber framlagða leið B í þeirri framkvæmd sem hér er til umræðu. Því ber að fagna þeirri stefnumörkun sem fram kemur í Velferð til framtíðar: Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi um að: "Áhersla verði lögð á þær vistgerðir sem hefur verið raskað hvað mest á grunni vinnu við að skilgreina og kortleggja vistgerðir á Íslandi. Forgangsmál í því sambandi eru m.a. votlendi og birkiskógar".

Hér verður ekki betur séð en að Vegagerðin sé að taka undir skoðun Umhverfisstofnunar á verndargildi Teigsskógar.

Skipulagsstofnun bað Umhverfisstofnun um frekara álit á verndargildi Teigsskógar annars vegar og framkvæmdina í heild hins vegar. Umhverfisstofnun svaraði í tveimur bréfum (bæði dags. 30.1.2006). *Vegagerðin tekur sérstaklega fram í bréfi til Skipulagsstofnunar (dags. 6.2.2006) að hún geri ekki athugasemdir við umsögn Umhverfisstofnunar á verndargildi Teigsskógar.*

Umsögn Skógræktarinnar

Umsögn Skógræktarinnar er ekki löng er skýr:

"Skógareyðing vegna vegagerðar um Teigsskóg efri og neðri leið er af slíkri stærðargráðu að ekki verður við unað án sérstakra mótvægisáðgerða".

"Gera má ráð fyrir að vegagerð eftir þessum hlíðum gætu haft áhrif á jarðraka neðan vegar. Vegurinn gæti virkað eins og framræsluskurður eftir endilangri hlíðinni með þeim afleiðingum að dragi úr frjósemi svæðisins. Verulegt rask mun hljóta af fyrirhuguðum framkvæmdum vegagerðar í Teigsskógi".

Í umsögninni er lagt mat á Teigsskóg í Þorskafirði og segir þar:

"Teigsskógur í Þorskafirði hefur nokkra sérstöðu meðal Vestfirskra skóga. Samkvæmt Birkiskógakönnun Skógræktar ríkisins er hann talin vera um 378 ha að flatarmáli og skipar þannig sess með stærstu skóglendum landshlutans. ... Lengd hins fyrirhugaða vegar í skóginum er milli 7–8 km. Breidd skógarins er víðast milli 400–500 m. Þéttleiki birkisins í Teigsskógi er einstakur. Á stöku stað í miðhluta skógarins má líta stórvaxinn reynivið sem myndar yfirhæð í frekar lávöxnu birkikjarrinu. ... Forðum var Teigsskógur aðallega nýttur sem beitiskógur. Framtíðarnytjar skógarins kunna að felast í sérstöðu hans sem heildrænu og sérstöku vistkerfi. Einnig má ætla að útivist í og við Þorskafjörð vaxi í réttu hlutfalli við byggðapróun og bætta samgöngur á Vesturlandi".

Skógræktin telur að báðir kostir við vegalagningu um Teigsskóg "*muni hafa í för með sér mikla skógareyðingu*". Ennfremur fullyrðir Skógræktin að skógareyðing sem nemur 50 ha sé "***mesta samfellda skógareyðing sem átt hefur sér stað vegna framkvæmda hér á landi í seinni tíð***".

Niðurstaða Skógræktarinnar er þessi:

"Að athuguðum þeim kostum sem gerð er grein fyrir í Mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Þorskafjörð leggur Skógrækt ríkisins til að valin verði leið C".

Vegagerðin gerði ekki athugasemdir við þá túlkun Skógræktarinnar að velja leið C, en ekki leið B eða D, en telur hana "órökstudda".

Aðrar umsagnir

Í athugasemdum Þrastar Reynissonar koma fram verulegar áhyggjur af vegi um Teigsskóg og vill hann, ef vegur verður yfirhöfuð lagður, að "*vegurinn sé lagður sem mest eftir landinu*". Svör Vegagerðarinnar eru athyglisverð:

"Þróstur vill að vegur á leið B verði lagður sem mest eftir landinu og nefnir í því sambandi vegagerð í þjóðgördum. **Þessi skoðun Þrastar er samhljóma 35. gr. V. Kafla Náttúruverndarlaga (nr.44/1999) um landlagsvernd**".

Síðan skýrir Vegagerðin frá annmörkum slíkra vega hvað varðar greiðfærni og umferðaröryggi og segir

"Með því að leggja veg samkvæmt leið B með hraðatakörkunum hverfur megin ávinningurinn af leiðinni og hún því vart vænlegur kostur eftir".

Hér virðist Vegagerðin vera að segja að vegur um Teigsskóg, sem sé í samræmi við "*V. kafla Náttúruverndarlaga (nr.44/1999) um landlagsvernd*", sé vart vænlegur kostur!

Úrskurður Skipulagsstofnunar

Í úrskurðarorðum Skipulagsstofnunar er lagst gegn leiðum B og C en fallist á leið D með skilyrðum. Í niðurstöðum hennar er gerð nánari grein fyrir þessu og vitnað í fjölmörg lög, reglugerðir og alþjóðleg tilmæli. Þar segir m.a. (í kaflanum um friðuð svæði):

"Skipulagsstofnun telur að lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum, nr. 64/1994 útiloki nánast að vegur verði lagður samkvæmt leið C í 2. áfanga" og "Skipulagsstofnun telur að leið B stríði um margt gegn verndarákvæðum í ofangreindum lögum og samþykktum. Einkum vegna stöðu Teigsskógar sem er á náttúruminjasrá ásamt fjörum, fitjum og sjávartjörnum að Grónesi og **samkvæmt lögum um náttúruvernd nýtur birkiskógurinn verndar**".

Í úrskurði Skipulagsstofnunar tíundar hún það sem fram hefur komið í gögnum sem voru send til hennar:

"Í umsögnum og athugasemdum hefur komið fram að **óráðlegt sé að leggja veg í gegnum Teigsskóg þar sem um fágætt þróað vistkerfi er að ræða sem yrði fyrir miklum spjöllum**. Umhverfisstofnun hefur bent sérstaklega á að Teigsskógur er á náttúruminjasrá og að veglagning gegnum skóginn sé í andstöðu við 39. grein laga um náttúruvernd auk þess sem stjórnvöld hafi lagt fram stefnu til sjálfbærrar þróunar til ársins 2020 þar sem m.a. kemur fram að forðast beri eins og kostur er að skerða frekar birkiskóga. Þá hefur Skógrækt ríkisins bent á að veglagning hefði í för með sér allt að 50 ha skógareiðingu sem verði þá **mesta samfellda skógareyðing sem átt hafi sér stað vegna framkvæmda hér á landi í seinni tíð**. Skógræktin hefur jafnframt bent á að framtíðarnytjar skógarins kunni að felast í sérstöðu hans sem heildrænu og sérstöku vistkerfi".

Skipulagsstofnun dregur réttilega ákvörðum af þessu og segir í niðurstöðunum:

"Skipulagsstofnun telur að þó svo að á Vestfjörðum sé hlutfall birkiskóga mun herra en annars staðar á landinu, eða um 4 % af láglendi, þá dragi það hvorki úr verndargildi Teigsskógar né réttlæti skerðingu skógarins **án þess að fyrst hafi verið leitað annarra leiða við vegagerð með minni áhrifum** eða stuðlað að endurheimt í stað þess sem nauðsynlegt er að eyða. Skipulagsstofnun bendir á að tvö svæði gróin birki á sunnanverðum Vestfjörðum eru á náttúruminjasrá, þ.e. **Vatnsfjörður og Teigsskógur** og því liggur fyrir að verndargildi þeirra hefur verið metið meira en annarra birkiskóga á svæðinu. Ennfremur telur Skipulagsstofnun að þrátt fyrir að unnt sé að gróðursetja í jafnstórt eða jafnvel enn stærra svæði en það sem raskast á leið B þá geti sú endurheimt aldrei komið algjörlega í stað þeirrar miklu röskunar sem verði í þróuðu vistkerfi Teigsskógar. Þó svo að mismunandi vegleiðir í gegnum Teigsskóg feli í sér mismikla röskun á skóginum **þá er sá munur óverulegur** í ljósi þess að allir kostir kljúfa skóginn að endilöngu og rýra hann umtalsvert. **Skipulagsstofnun telur að ógerningur sé að leggja veg samkvæmt leið B út vestanverðan Þorskafjörð í gegnum Teigsskóg án þess að það hafi í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og veglagning þar samræmist ekki lögum um náttúruvernd og stefnumörkun stjórnvalda til sjálfbærrar þróunar**".

Sérfræðiálit ráðgjafa Umhverfisráðherra

Haustið 2006 bað umhverfisráðherra Áru Aradóttur vistfræðing um sérfræðiálit um Teigsskóg vegna úrskurðar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60 [50]. Þar stendur meðal annars:

"Botngróður Teigsskógar er **óvenjulega fjölbreyttur** og gefur það honum sérstöðu. Í birkiskógakönnuninni 2 fundust í Teigsskógi 27 tegundir háplanta fyrir utan grastegundir. Aðeins eitt annað skógarsvæði á Vestfjörðum hafði jafn margar tegundir og aðeins á þremur svæðum fundust fleiri en 25 tegundir."

"**Lagning vegar í gegn um Teigsskóg gengur gegn þeim meginsteffjum náttúruverndar** (a) að viðhalda skuli heilum, ósnortnum svæðum með náttúrulegu gróðurfari og koma í veg fyrir að þeim verði skipt upp með mannvirkjagerð og (b) að vernda skuli sjaldgæfa landslagsþætti."

"Af framansögðu er ljóst að lagning Vestfjarðarvegar um Teigsskóg **mun hafa áhrif á landslag til langframa og skera í sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og sérstaka landslagsheild**, sem ekki verða endurheimt með ræktun skógar á öðrum stað."

Niðurstaða ráðgjafans er að lagning vegar í gegn um Teigsskóg (leið B) sé ekki í þágu náttúruverndar.

Úrskurður Umhverfissráðuneytisins

Í úrskurði Umhverfissráðuneytisins 5.1.2007 stendur þetta meðal annars:

"Þegar umhverfisáhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar við leið B eru virt að teknu tilliti til þeirra mótvægisáðgerða sem settar eru fram í úrskurðarorðum og vægi umferðaröryggissjónarmiða fellst ráðuneytið ekki á það að áhrif leiðar B séu umtalsverð í skilningi b-liðar 2. mgr. 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000."

Þetta er undarleg og mótsagnakennd niðurstaða þar sem allar stofnanir sem komu að þessu máli (svo og matsskýrslan og ýmis fylgirit) telja umhverfisáhrifin veruleg og í flestum tilvikum óafturkræf. Meira að segja ráðuneytið telur svo vera, samkvæmt eftirfarandi málsgreinum í úrskurðinum:

"Umtalsverð umhverfisáhrif felast skv. 1. lið 3. gr. laganna í verulegum óafturkræfum umhverfisáhrifum eða **verulegum spjöllum á umhverfinu sem ekki er hægt að fyrirbyggja eða bæta úr með mótvægisáðgerðum.**"

"Ráðuneytið telur að lagning Vestfjarðavegar um Teigsskóg muni hafa áhrif á landslag til langframa og skera í sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og sérstaka landslagsheild, sem ekki verður endurheimt með ræktun skógar á öðrum stað. Að auki er Teigsskógur á náttúruminjaskrá sbr. 68. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 sem felur í sér ákveðna stefnumörkun um verndargildi svæðisins. Birkiskógar njóta verndar skv. 39. gr. náttúruverndarlaga en þar segir að Umhverfisstofnun ásamt Skógrækt ríkisins skuli vinna að verndun og eftirliti með náttúrulegum birkiskógum og skógum til útivistar. **Það er mat ráðuneytisins að taka beri sérstakt tillit til birkiskóga og verndargildis þeirra skv. 39. gr. náttúruverndarlaga en að Teigsskógur sé ekki friðaður.**"

Ráðuneytinu eru umferðaröryggissjónarmið ofarlega í huga og segir:

"Að mati ráðuneytisins vega umferðaröryggissjónarmið þungt við heildarmat á því hvort framkvæmd geti talist hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif í skilningi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum."

"Ráðuneytið telur að óumdeilt sé að út frá umferðaröryggissjónarmiðum sé leið B betri kostur en leið C og D og að ef einungis ætti að taka tillit til umferðaröryggissjónarmiða þá væri leið B kostur sem eðlilegt væri að velja."

Hins vegar virðist ráðuneytið ekki átta sig á því eða líta fram hjá þeirri staðreynd að með *mótvægisáðgerðum* er einnig hægt að bæta verulega umferðaröryggi á leið D miðað við það sem kom út úr reikningum Línuhönnunar og gera það jafnvel sambærilegt við leið B. Ef ráðuneytið mælir með mótvægisáðgerðum á annað borð, *þarf það einnig að líta til mótvægisáðgerða varðandi vegtæknileg atriði*. Vegagerðin var margoft búin að lýsa því yfir að leið D væri *fullilega frambærileg*. Auknar mótvægisáðgerðir á þeirri leið væru líka mun ódýrari en sem nemur mismuninum á kostnaði leiða B og D.

Skýrsla Umhverfissráðuneytisins um vernd birkiskóga

Hinn 15. júní 2006 skipaði umhverfissráðherra nefnd sem samkvæmt skipunarbréfi var falið það verk-efni að móta tillögur um eftirfarandi þætti:

- Að kortleggja ógnir sem steðja að íslenskum birkiskógum.
- Að móta tillögur um hvernig megi efla vernd og endurheimt birkiskóga á Íslandi.
- Að gera tillögur að leiðbeiningum vegna athafna sem hafa áhrif á birkiskóga.

Þessi nefnd skilaði skýrslu sem kom út á vegum Umhverfissráðuneytisins í mars 2007 [51]. Þar stendur meðal annars:

"Gamlir íslenskir birkiskógar eru auðlind, sem fela í sér bæði náttúru og nýtingararfleifð sem ekki er annars staðar að finna. **Nefndin leggur áherslu á að tilteknir skógar séu friðaðir, t.d. vegna lífríkis, fegurðar, landslags, útivistargildis eða alhliða vistþjónustu.** Hafa ber í huga að í vernd birkiskóga felst einnig ákveðin tegund nýtingar. Mikilvægt er að stýra þeirri nýtingu með þeim hætti að skógurinn geti endurnýjað sig. Ekki er ávallt nauðsynlegt að friða skóga með lögum til mjög langs tíma. Hins

vegar er mjög mikilvægt að sjá til þess að nytjar birkiskóga séu með þeim hætti að útbreiðsla þeirra aukist."

Lagt er til að haldið verði áfram að vinna að friðun birkiskóga í samræmi við verndartillögur í Náttúruverndaráætlun 2004–2008, sbr. Aðferðafræði, bls. 73–74/Tillögur Umhverfisstofnunar um friðlýsingar. Auk þess leggur nefndin til að birkiskógar þeir, sem tilgreindir eru á fylgiskjali 1 (bls. 18) með skýrslu þessari og eru hvorki á Náttúruverndaráætlun né **njóta verndar umfram það sem lög um skógrækt kveða á um, verði verndaðir/friðlýstir**. Nefndin telur þessa birkiskóga vera lykilsvæði þegar hugað er að vernd stórra samfelldra birkiskógavistkerfa og búsvæða ýmissa plantna og dýra sem þar þrífast í skjóli skóganna jafnframt því að vernda líffræðilega fjölbreytni birkis.

Í fylgiskjali því sem minnst er á **er Teigsskógur** einn 9 skóga sem þar eru taldir upp og að hann sé "*samfelldur skógur, kjarnasvæði*".

Viðauki 2

Umsögn Ágúst H. Bjarnasonar um grasafræðiskýrsluna frá 2007.

Efni: Umsögn um »Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi«.

Inngangur

Við umhverfismat á flóru og gróðri skal leitast við að komast að því, hvort þar vaxi einhverjar tegundir plantna eða þar þrifist gróðurfélög, sem eru sjaldgæf eða á einhvern hátt sérstök fyrir viðkomandi svæði, landið í heild eða hafi fræðilegt gildi.

Til þess að komast að þessu er nauðsynlegt að:

1. Gera ítarlega flórualista yfir æðaplöntur, mosa og fléttur (að hrúðurfléttum undanskildum).¹
2. Gera gróðurgreiningar í gróðurfélögum.

Í allri umfjöllun er brýnt að skilja á milli hugtakanna *flóru* og *gróðurs*. Með orðinu *flóra* er átt við plöntutegundir, sem vaxa á viðkomandi svæði. Til hægðarauka er þeim oft skipt í:

- a) *háplöntur* (æðaplöntur), það eru byrkningar og fræplöntur (dulfrævingar og berfrævingar).
- b) *lágplöntur*, það eru fléttur og mosar (blaðmosar og lifrarmosar).

Gróður táknar á hinn bóginn líffélagið, sem plönturnar mynda, án tillits til einstakra tegunda. Gróðrinum er unnt að skipa saman í heildir samkvæmt ákveðnum reglum á grundvelli mælinga, eins og gróðurhverfi, gróðursveitir, gróðurfylki og að lokum í gróðurlendi. Til þess að slík skipting sé raunhæf, verður hún að byggjast á sérstökum gróðurgreiningum. Þegar rætt er um tiltekinn gróður, án tillits til stöðu hans samkvæmt ofan nefndri flokkun, er notað orðið *gróðurfélag*.

Að auki getur verið þarflegt að tilgreina hlutdeild gróins lands af flatarmáli svæðis og stærð votlendis. Þegar dæma þarf um gildi lands, er æskilegt að það byggist á fræðilegum forsendum, sem aðeins er unnt að safna hvað viðvíkur flóru og gróðri með ofangreindum hætti.

¹ Útbreiðsla æðaplantna, mosa, blað- og runnafléttna er allvel þekkt hér á landi. Því er hægt að dæma um gildi þeirra við gerð skráa yfir þær á einstökum svæðum. Á hinn bóginn eru hrúðurfléttur mjög lítið þekktar og því er nær ógerlegt að dæma um gildi einstakra tegunda; af þessum ástæðum eru þær yfirleitt ekki teknar með við umhverfismat.

Í skýrslu þeirri, sem er hér til umfjöllunar², er ofangreindum skilyrðum ekki fullnægt. Þar er aðeins birtur listi yfir æðaplöntur (háplöntur) á átta tilgreindum svæðum og er áttunda svæði þrískipt, en það kemur einkum hér við sögu.

Listi yfir æðaplöntur virðist þokkalega gerður. Krossjurtar (*Melampyrum silvaticum*) er að visu getið í lesmáli en er ekki tilgreind í tegundalista á svæði átta. Sennilega vaxa allnokkru fleiri tegundir á svæðinu, sem algengar eru (eins og *Cystopteris fragilis*, *Selaginella selaginoides* og *Eleocharis* spp.), sem varla kemur að sök. En vist er, að ferlaufungur (*Paris quadrifolia*), sem er friðlýstur, vex þarna undir birkikjarri (fundinn 17. júlí 2007 (ÁHB)), en hans er ekki getið, þó að sérstaklega hafi verið leitað að honum.

Enginn tegundalisti er yfir mosa. Í inngangi, þar sem vinnulagi er lýst, er þess þó getið, að »sérstaklega var hugað að tegundum sem eru á válista« og eru þar til nefndar tvær tegundir: fauskabrúskur (*Dicranum tauricum*) og klettavendill (*Ditrichum zonatum*). Vist er, að þessara tegunda verður ekki leitað nema fengist sé við greiningar á öðrum mosum. Það er því nokkuð sérkennilegt, að sá greiningarlisti skuli ekki hafa verið birtur. Þá sætir það og furðu, að í skýrslunni er aðeins getið um tvær ættkvíslir mosa (*Rhytidiadelphus* og *Hylocomium*), enda þótt tegundir innan annarrar kvíslarinnar séu auðgreindar og aðeins ein tegund teljist til hinnar síðari.

Hvergi er minnst á fléttur í þessari skýrslu. Fastlega má gera ráð fyrir, að þar sé að finna hnýsilegar tegundir, sem lifa sem ásætur á birki.



Mynd 1. Ferlaufungur (*Paris quadrifolia*) í Teigsskógi 17. júlí 2007. (Ljósm. ÁHB)

Gróður

Um gróður er farið mjög almennum orðum. Í inngangi um vinnuaðferð segir svo: »Svæði voru gengin og gróðurhverfaskipting samkvæmt gróðurgreiningu Náttúrufræðistofnunar Íslands (júlí 1997) skráð á kort í mælikvarðanum 1:5000, ...«

Í þessu sambandi er rétt að taka fram, að þessi nefnda skipting N.Í á gróðri er svo almenn, að hún segir mjög lítið um sérkenni gróðurfélaga og getur því aldrei orðið grunnur að mati á gróðurfélögum vegna umhverfismats.

Hvergi í skýrslunni er greint frá því, hvernig eða hvort gróðurgreiningar hafi farið fram. Engan lista er heldur að finna yfir skilgreind gróðurfélög. Allar umsagnir um gróðurfélög eru almenns eðlis, og byggjast hvorki á mælingum á þekju né tíðni einstakra tegunda. Eina undantekningin frá þessu er lýsing á birkitrjáum og skóglendinu sem slíku.

² Amlín Óladóttir (2004): *Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi*. – Náttúrustofa Vestfirða. Desember 2004.

Ályktun og niðurstaða

Að þessu athuguðu má vera ljóst, að engar ályktanir er unnt að draga af þessari athugun. Skýrslan fullnægir á engan hátt þeim augljósu kröfum, sem verður að gera til einfaldra athugana á flóru og gróðri vegna umhverfismats.

Sýnt er, að svæði það, sem hér um ræðir, er á margan hátt mjög sérstætt. Því var sérlega brýnt að rannsaka flóru og gróður Teigsskógar mun ítarlegar en venja er við umhverfismat. Æskilegt hefði verið að bera skóginn og lifríki hans saman við tvö eða þrjú önnur svæði á Vestfjörðum. Það skýtur því all skökku við, að ekki hafi verið lögð meiri vinna í þessa athugun. Í annan stað sætir það furðu, að ekki hefur verið fylgt grundvallaratriðum í grasafræði við gerð skýrslunnar og að hún skuli hafa hlotið samþykki opinberra stofnana.

Reykjavík, 26. september 2007

Ágúst H. Bjarnason

Viðauki 3

Minnisblað Kristbjörns Egilssonar frá 2007.



NÁTTÚRUFRÆÐISTOFNUN ÍSLANDS

Minnisblað

Til: Jóns Gunnars Ottóssonar forstjóra
Frá: Kristbírni Egilssyni

Reykjavík 2. júlí 2007

Efni: Skoðunarferð í Teigsskóg, Þorskaflíði vegna fyrirhugaðrar vegagerðar.

Inngangur

Ferðin var farin 21. júní 2007. Þátttakendur voru: Kristbjörn Egilsson, Náttúrufræðistofnun Íslands, Hallgrímur Indriðason, Skógrækt ríkisins, Magnús Sigurðsson, Fornleifavernd ríkisins, Björn Stefánsson, Umhverfisstofnun, Gísli Eiríksson, Magnús Valur Jóhannsson og Kristján Kristjánsson frá Vegagerðinni.

Ekið var vestur að Gröf í Þorskaflíði og gengið þaðan í Hallsteinssnes. Búið var að setja út tvær línur. Flögg voru á um 400 m bili. Línurnar eru nokkurn veginn efri og neðri mörk hugsanlegs vegsvæðis. Genginn var slóðin að ætluðum rústum Grímkelsstaða en þaðan haldið til fjalls og upp fyrir þéttasta kjarrið. Ní þarf að skoða betur línu yfir fjörðinn þegar nýjar tillögur koma frá Vegagerðinni.

Menn virtust frekar hallast að því að fylgja neðri leið að stöð 4000, þ.e. um 500 innan meintra rústa Grímkelsstaða. Húsin að Gröf verða að vikja, líklega öll. Frá stöð 4000 verði fylgt efri leið að Grónesi en skoðað afbrigði, milli leið, milli stöðva 7500 og 9000. Fallist er á námu 43. Ákveðið að sveigja veginn niður fyrir Flókavelli og skera í gegnum klapparholtið þar.

Nokkrar efasemdir eða vangaveltur komu fram hvort efri leið væri full ofarlega á stöku stað með hliðsjón af augljósum snjóastöðum, sem gróðurfarið er þögult vitni um.

Rætt var um tengivegin af Grónesi inn að Hálsá í Djúpafliði vestanverðum. Ákveðið að teikna tvær línur, aðra í 200 m fjarlægð ofan Grónesborga, hina í fjörunni neðan þeirra og fá síðan álit Náttúrufræðistofnunar á báðum kostum með hliðsjón af arnarvarpinu. Þegar þessar tillögur liggja fyrir verður efnið til fundar.

Ný háplöntutegund

Í ferðinni fann ég blómplöntuna ferlaufung (*Paris quadrifolia*). Fundarstaðurinn er í Teigsskógi nálægt línu 5800 og rétt við fyrirhugað námasvæði nr. 43. Nokkrar líkur er á að finna tegundina á fleiri stöðum í skóginum. Hún fannst ekki í gróðurfarsúttekt þeirri sem gerð var á svæðinu vegna umhverfismats fyrirhugaðrar vegagerðar og er því nýfundin í Teigsskógi.



1. mynd. Ferlaufungur (*Paris quadrifolia*) fannst nú í fyrsta sinn í Teigsskógi. Tegundin er friðuð samkvæmt lögum. Ljósmynd Kristbjörn Egilsson 21. júní 2007.

Ferlaufungur (*Paris quadrifolia*) er flokkuð sem sjaldgæf á landsvísu. Hún er friðlýst skv. auglýsingu nr. 184/1978 í Stjórnartíðindum og í samræmi við lög nr. 47/1971 um náttúruvernd. Í friðlýsingunni felst að lagt er bann við að slíta af jurtunum sprota, blöð, blóm eða rætur, traðka á henni, grafa hana upp eða skerða á annan hátt. Ferlaufungur er einnig á valista (Náttúrufræðistofnun Íslands 1996) og er þar talin með tegundum í nokkurri hættu (LR). Tegundin hefur fundist á nokkrum stöðum á landinu og vex þar strjált. Kjörlendi hennar er kjörlendi, hraungjótur og urðir þar sem skugga ber á.

- Ferlaufungur telst til liljuættar. Af láréttum jarðstöngli vaxa uppréttar hliðargeinar (15–35 cm) hver um sig með fjórum kransstæðum blöðum og einu blómi í toppinn. Blöðin oddbaugótt eða öfugeggjala, 5–8 cm löng og 3–4 cm á breidd, bogstrengjött, svo til heilrennd ljósgræn og gljáandi á neðra borði. Blómið er aðeins eitt, toppstætt, legglengt; vex upp úr blaðkransinum og er blómleggurinn beint framhald af stönglinum. Blómið er fjórdeilt. Bikarblöðin oddmjó, græn 2–3 cm á lengd og 4–5 mm á breidd. Innri blómhlífarblöðin eru talsvert styttri gulgræn og striklaga. Fræflar eru átta með löngum gulum frjóhirslum. Frævan dökkfjólublá og dökkar meir og verður að eitruðu beri við þroskun. (Hörður Kristinsson 1986 og Stefán Stefánsson 1948).

Við fyrirhugaða vegagerð er því lagaskylda að skerða ekki búsvæði ferlaufungs, en til þess að það megi verða þarf að kanna útbreiðslu tegundarinnar á fyrirhuguðu vegstæði.



2. mynd. Krossgras (*Melampyrum sylvaticum*) vex í flekkjum hér og þar í Teigsskógi. Krossgras er ein af einkennistegundum Vestfjarða og ber að umgangast búsvæði þess með virðingu. Ljósmynd Kristbjörn Egilsson 21. júní 2007.

Krossgras (*Melampyrum sylvaticum*). Einnig tel ég ástæðu til að nefna aðra tegund sem vex í Teigsskógi. Ég fann tegundina í skóginum nálægt Grímkelstöðum. Tegundin virðist vaxa í flekkjum hér og þar um skóginn, en nákvæm útbreiðsla hennar á svæðinu er ekki kunn. Krossjurtin er hvorki friðurð né á válista. Hins vegar vex hún nær eingöngu á Vestfjörðum og er því talin ein af einkennistegundum þessa landshluta. Af fundarstöðum má nefna Þorskafjörð, Djúpaþfjörð, Gufufjörð, Steingrímsfjörð, Bjarnaþfjörð, Asparvíkurdal og Kaldbaksdal og við austanverðan Eyjafjörð á litlum blettum.

Ég tel að við fyrirhugaða vegagerð sé æskilegt að framkvæmdaaðili sneiði hjá búsvæði tegundarinnar svo sem kostur er.

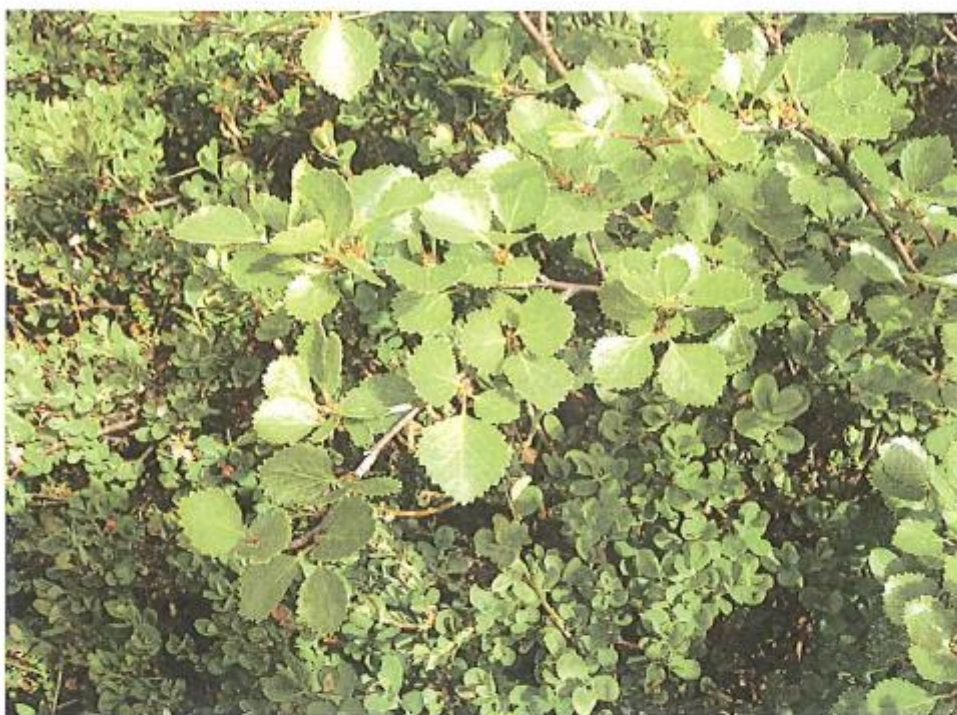
- Krossgras telst til grímublómaættar. Stöngullinn uppréttur, venjulegast greinóttur, strendur, tvíhliðhærður. Blöðin gagnstæð, heilrend, stilkstutt eða nærri stilklaus, lítið eða ekki hærð og mjó lensulaga 3–6 cm á lengd og 8–10 mm á breidd. Blómin einsamhverf í efri blaðöxlum dökkgul. Verður 30 cm á hæð. (Hörður Kristinsson 1986 og Stefán Stefánsson 1948).



3. mynd. Teigsskógur er heillegur þéttur birkiskógur í góðu ásigkomulagi og hefur yfirbragð ósnortins lands. Ljósmynd Kristbjörn Egilsson 21. júní 2007.



4. mynd. Teigsskógur í Þorskafljóði er villtur, óraskaður birkiskógur og einn af 10 skógum sem Umhverfisheduneytið hefur valið til að setja á náttúruverndaráætlun. Ljósmynd Kristbjörn Egilsson 21. júní 2007.



5. mynd. Birkigreini í Teigsskógi. Ljósmynd Kristbjörn Egilsson 21. júní 2007.



6. mynd. Gróskumiklir reynivíðarlundir setja mikinn svip á Teigsskóg. Ljósmynd Kristbjörn Egilsson 21. júní 2007.

Ábendingar

Umhverfisráðuneytið flokkar Teigsskóg við Þorskafjörð sem villt íslenskt skóglendi og telur hann mikilvægan frá náttúruverndarsjónarmiðum. Ráðuneytið hefur lagt til að skógurinn verði tekinn inn í næstu náttúruferndaráætlun (Umhverfisráðuneytið 2007).

Þegar ég kynnti mér gögn um gróðurfar og fuglalíf sem birt voru vegna mats á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar vegagerðar kom í ljós að ekkert gróðurkort er til af fyrirhuguðu vegstæði. Gögn um fuglalíf eru einnig fátækleg. T.d. var útbreiðsla varpfugla í Teigsskógi ekki talin á sniðum og tengd við gróðurlendi (gróðurkort). Þess konar upplýsingar liggja yfirleitt fyrir við vegagerð í dag. Má þar nefna fyrirhugaðan Gjábackkaveg og nýjan veg og brú yfir Hornafjarðarfljót.

Með tilliti til þessa og að finna friðaða háplöntutegund í skóginum tel ég að margt sé á huldu um lífríki skógarins. Upplýsingar sem afla þarf áður en haldið er lengra.

Niðurstað mín er að lagning vegar um Teigsskóg skeri sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og muni hafa áhrif á landaslag og ásýnd lands sem ekki verður tekin til baka. Að mínu mati er ekki hægt að endurheimta vistkerfi Teigsskógs með ræktun skógar á öðrum stað.

Mér hefur komið í hug hvort beina megi því til Umhverfisráðuneytisins hvort tilefni sé til að taka til endurskoðunar fyrirhugða vegagerð með það að markmiði að friða megi skóginn og finna nýtt vegstæði eða göng sem komi að sama gagni fyrir samgöngur á Vestfjörðum. Þetta mætti gera í samráði við Samgönguráðuneytið.

Heimildir

- Hörður Kristinsson 1986. Plöntuhandbókin. Blómplöntur og byrkningar. Íslensk náttúra II. Örn og Örlygur. Reykjavík. 306 bls.
- Stefán Stefánsson 1948. Flóra Íslands. 3. útgáfa. Hið íslenska náttúrufræðifélag. 407 bls.
- Umhverfisráðuneytið 2007. Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga. Skýrsla og tillögur nefndar.



6. mynd. Horft yfir Teigsskóg og út yfir Þorskaflönd. Ljósmynd Kristbjörn Egilsson 21. júní 2007.



7. mynd. Einnir vex víða í Teigsskógi. Hann er af sýprisætt og eina innlenda tegundin sem tilheyrir barrviði. Ljósmynd Kristbjörn Egilsson 21. júní 2007.

Viðauki 4

Vestfjarðavegur 60: Þórisstaðir - Skálanes

Mat á kostnaði leiðar Þ-H og leiðar „D3“ með göngum undir Hjallaháls

Útgáfa 10 – 21.08.2019

Hér er metinn kostnaður leiðar Þ-H og leiðar D með jarðgöngum undir Hjallaháls í ca 110 m hæð frá Þórisstöðum að Kraká á Skálanesi (nefnd leið „D3“ til aðgreiningar frá leið D2). Samkvæmt þessu er einsýnt að leið „D3“ með jarðgöngum undir Hjallaháls í viðunandi hæð er ódýrari en leið Þ-H. – Kostnaður er *án eignarnámskostnaðar* í Mkr, en hann bætist við. – Athugið: Í báðum tilvikum eru þetta leiðirnar frá Þórisstöðum að Kraká, en ekki frá Bjarkalundi að Kraká. – Nýr vegur frá Bjarkalundi að Þórisstöðum (með þverun Þorskafjarðar) kostar um 2250 Mkr að auki (á verðlagi í júlí 2019).

Vísitala Áætlana: Jan 2005: 76,30; Nóv 2005: 78,15; Apríl 2011: 139,99; Ág. 2016: 157,09. **Júlí 2019: 171,80.** - Kost. í Mkr.

Leið „D3“ með göngum undir Hjallaháls	Skýring	Jan 2005	Nóv 2005	Júl. 2019
Leið D, kostnaður skv. leiðavalsskýrslu + leiðr.	21)	1133		2551
- Hjallaháls (stöð 0-7800)	22)	-150		-338
- Hjallaháls (stöð 7800-9200)	23)	-90		-202
+ Þórisstaðir að stöð 1100 (stöð 0-1100)	24)	20		45
+ Vegur frá stöð 1100 að göngum (st. 1100-1300)	24)		15	33
+ Göng undir Hjallaháls (2800 m; h~110 m) - <i>Tvíbr.</i>	26)		1755	3858
+ Vegskálar þar (2x50 m)	27)		80	176
- 0,5 km stytting í botni Djúpafjarðar	29)	-30		-68
- Nýting efnis úr Hjallahálsi í þverun Þorskafj,	31)		-55	-121
+ Breytt úr C1 í C8 veg +vegrið. [14,0 km]	34)			155
= Samtals (með tvíbreiðum göngum) [Mkr]				6089

Leið Þ-H	Skýring	Jan 2005	Nóv 2005	Júl. 2019
Leið B, kostnaður skv. leiðavalsskýrslu + leiðr.	1)	1776		3999
+ Lengri brú á Djúpafjörð	2)	198		446
+ Lína d660-001 í stað d660-006 yfir Djúpafj.	3)	59		132
+ Heimreið inn Djúpafjörð að austanverðu	4)	90		202
+ Girðing meðfram vegi	5)			284
+ Fornleifakostnaður	6)		20	44
+ Plöntun og vöktun á 30 ha af skógi	7)		21	47
+ Eignarnám vegna vegar (Þrst, Gröf, Hstn) +efnistk.	8)		116	???
+ Kostnaður vegna efnisfl. (niðurfellingar náma)	9)		651	1432
+ Kostnaður vegna losunar kolefnis (koltvísýrings)	10)		54	121
+ Kostnaður vegna þangnáms í Djúpafirði	11)		22	49
+ Verðmæti birkitrjáa í vegstæði leiðar Þ-H	33)			1366
+ Breytt úr C1 í C8 veg +vegrið. [15,35 km]	34)			170
= Samtals án verðmætis birkis [Mkr]				6926
= Samtals með verðmæti birkis [Mkr]				8292

Kostnaðarmunur í Mkr	Júl. 2019
Mismunur miðað við <i>tvíbreið</i> jarðgöng á leið „D3“ [Mkr]	837
Mismunur með verðmæti birkis [Mkr]	2203

Skýringar:

- 1) Kostnaður leiðar B skv. leiðavalsskýrslu og matsskýrslu VG. Sjá endurskoðaðar og uppfærðar tölur í athugasemdum mínum bls.16 í greinargerðinni til Skipulagsstofnunar (18.12.2006), (<http://www.fuglar.is/ktml2/files/uploads/Pistlar/AV60-Athugademdir-GPe-Vef.pdf>).
- 2) Ég hef talið að lengja þurfi brúna í þveruninni yfir Djúpafjörð til að anna rennsli undir brúna með fullu öryggi, sjá athugasemdir á bls. 15 í greinargerðinni til Skipulagsstofnunar (18.12.2006) og útreikninga og umfjöllun á sérstöku blaði. Sjá einnig bréf VG til Skipulagsstofnunar varðandi þetta, dags. 10.1.2006. Ég hef hins vegar ekki getað fengið það staðfest hjá VG hvort þeir hyggist lengja brúna til að ná örugglega um 100% fallaskiptum í firðinum.
- 3) Kostnaðarmunur samkvæmt leiðavalsskýrslu. Lína d660-001 er allt of nærri arnarsetrinu í Ystey, sjá niðurstöður í arnarskýrslu Náttúrufræðistofnunar og einnig úrskurð Umhverfissráðherra, lið 3, þar sem gerð er krafa um þetta.
- 4) Þar sem Umhverfissráðherra fellst á niðurstöðu Skipulagsstofnunar um að heimila ekki leið C, er ekki um aðra raunhæfa heimreið að Djúpadal (og sumarbústöðum í Djúpafirði) að ræða en sunnan Djúpafjarðar. Kostnaður þeirrar leiðar umfram veg að norðanverðu er $V = 80 \text{ Mkr} / 3,3 \text{ km} * (6,9-3,3) \text{ km} \approx 90 \text{ Mkr}$ (verðlag 2005). Tölur um lengdir og kostnað eru fengnar úr matsskýrslu, svörum VG (dags. jan 2006) og kæru VG til Skipulagsstofnunar (dags 30.3.2006).
- 5) Kostnaður við girðingu fenginn úr bréfi VG til Skipulagsstofnunar (10.02.2006) og í samtölum við fulltrúa VG (í apríl 2007). Þetta er m.a. tillaga eða krafa í sameiginlegri umsögn Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps (dags 20. desember 2005).
- 6) Ágiskun um fornleifarannsóknir og fornleifakostnað á leið B. Þetta er ekki ofmetin upphæð, samkvæmt mati fornleifafræðings.
- 7) Samkvæmt Skógræktinni kostar 200.000 kr að planta 1 ha af birkiskógi (á verðlagi í nóv. 2005). Í lið 1 í úrskurði Umhverfissráðherra hefur *auk þess* farið fram á eftirfylgni með skógræktinni. Samkvæmt Arnlín Óladóttur plöntuvistfræðingi (jan 2007), má gera ráð fyrir að í það fari um 12 mannmánuðir og kostnaður sé ekki undir 15 Mkr. – Skógur eða kjarr er einnig á leið Þ-H á Melanesi (Skálanesi) og á leið D2/D3 í vestanverðum Ódrjúgshálsi. En þetta vegur hvort annað nánast upp í aukakostnaði við hvora leið fyrir sig.
- 8) Byggt á úrskurði Matsnefndar eignarnámsbóta, 7.1.2003, matsmál nr. 2/2002. Rétt er að taka fram að viðræður VG og landeigenda um eignarnámsbætur voru ekki hafnar 1.3.2008.
- 9) Kostnaður vegna nýrra náma. Gert af GP og endurskoðað af starfsmanni VG í apríl 2007. Sjá umræðu og útreikninga á sérstöku blaði.
- 10) Reiknað út frá upplýsingum fengnum hjá Arnóri Snorrasyni, skógfræðingi hjá Skógræktinni. Sjá útreikninga á sérstöku blaði. Sjá einnig athugasemdir í lið 7. Miðað er við 30 ha. Vegsvæði, $7,5+2 \times 30 \text{ m}$ breitt og 9 km langt, er hins vegar 61 ha, þannig að 30 ha er líklega of lágt, þótt skógur sé ekki alveg á allri leið Þ-H frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi.
- 11) Byggt á upplýsingum frá Halldóri Sigurðssyni framkvæmdastjóra Þörungaverksmiðjunnar og Bergsveini Reynissyni þangsláttumanni. Einnig byggt á útreikningum verkfræðinga á Verkís. *Þessi kostnaður miðast við að hækka brúna þannig að nýta megi þangið áfram innan þverunar, en ef verksmiðjan missir alfarið möguleika á þangnámi í Djúpafirði er þessi upphæð um 70 Mkr á verðlagi í lok árs 2006 eða um 120 Mkr á verðlagi í maí 2013.* Sjá útreikninga á sérstöku blaði.
- 21) Kostnaður leiðar D skv. leiðavalsskýrslu og matsskýrslu VG.
- 22) Sjá leiðavalsskýrslu VG.
- 23) Sjá leiðavalsskýrslu VG. Kostnaður milli stöðva 7800 og 11600 hlutfallaður niður.
- 24) Sjá leiðavalsskýrslu VG. Kostnaður milli stöðva 0 og 7800 hlutfallaður niður. Auk þess nýr vegstubbur. $L=200 \text{ m}$. 75 Mkr/km.
- 26) Tölur fengnar frá VG á verðlagi í apríl 2004, breyttar með vísitölu vegagerðar.
- 27) Tölur fengnar frá VG á verðlagi í apríl 2004, breyttar með vísitölu vegagerðar.
- 29) Sjá umfjöllun og teikningu í minnisblaði VG til Skipulagsstofnunar (janúar 2006). Við mat á kostnaði er notaður meðalkostnaður milli stöðva 7800 og 11600 á verðlagi í janúar 2002.
- 31) Göng undir Hjallaháls 2800 m á lengd. Efni $53 \text{ m}^3/\text{m}$. Sparnaður $375 \text{ kr}/\text{m}^3$, skv. tölum frá VG í mars 2006. Sjá teikninu af staðsetningu ganga á sérstöku blaði.
- 33) Verðmæti birkitrjáa í vegstæði leiðar Þ-H og námum í Teigsskógi má áætla um **1700 milljónir króna**. Ef námur eru undanskyldar er verðmætið a.m.k. **1100 milljónir króna** (verðlag í apríl 2011). Sjá útreikninga á sérstöku blaði.
- 34) Breyting vega úr vegflokki C1 í vegflokk C₈, ásamt vegriðum á þriðjungi veganna. Verð frá VG í júlí 2011 (skv aprílvísitölu 13999). Breikkun (C1 í C₈): 2,0 Mkr/km. Víravegrið: 5,0 Mkr/km. Breikkun vegna vegriða: 2,0 Mkr/km. Samtals: 9,0 Mkr/km.

Hér verður velt upp ýmsum þáttum sem ekki hafa verið teknir með í reikninginn varðandi leið Þ-H og jarðgangaleið. Í ýmsum tilvikum er erfitt eða ómögulegt að reikna út raunverulegan kostnað eða fórnarkostnað.

1) Leið Þ-H fer um Hallsteinsneshlíð og yfir Djúpafjörð og Gufufjörð og veldur óumdeilanlega miklum breytingum þar, afar neikvæðum að margra mati. Ósnortið land, ósnortna firði og ósnortinn Teigsskóg, má þó örugglega reyna að meta til fjár, en ég kann því miður engar aðferðir til þess. Það gæti verið um háar fjárhæðir að ræða. Orkuveita Reykjavíkur hyggst gera þetta varðandi línulagningar á Hellisheiði: "*Umhverfisvernd er einn af þeim kostnaðarliðum sem verður að taka tillit til*" (Mbl. 3.2.2006: 52).

2) Verðmæti birkitrjáa í vegstæði leiðar Þ-H og námum á leiðinni má áætla um **1700 milljónir króna**. Ef námur í Teigsskógi eru undanskyldar er verðmætið a.m.k. **1100 milljónir króna** (verðlag í apríl 2011). Sjá útreikninga á sérstöku blaði.

3) Ég tel möguleika Djúpadals og Gufudalsbæjanna til tekna af ferðaþjónustu skerðast við leið Þ-H. Einnig er óvíst að Landhelgisgæslan muni halda úti sumarhúsum í Djúpafirði ef leið Þ-H verður lögð (samkvæmt heimildum frá starfsmannafélagi hennar). Þetta hefur ekki verið metið til fjár. Þetta gæti haft áhrif á tekjur Reykhólahrepps einnig.

4) Leið Þ-H veldur tvímælalaust hærri rekstrar- og snjómoksturskostnaði á heimreiðum að Djúpadal, Brekku, Gufudalsbæjunum og sumarhúsum í Djúpafirði. Kostnaður við þetta hefur ekki verið skoðaður.

5) Skólaakstur Reykhólahrepps eykst nokkuð við tilkomu leiðar Þ-H, eða um 52 km á dag, ef sækja þarf börn bæði í Djúpadal og Gufudal. Ef gert er ráð fyrir að hver kílómetri kosti 140 kr með vinnulaunum inniföldum, þá eru þetta 7280 kr/dag (*á verðlagi í febrúar 2007*). Skóladagar eru um 170 yfir veturinn. Þá er þetta 1,24 milljónir kr á ári, eða 50 milljónir kr á 40 árum. Núvirði til framtíðar með 5% vöxtum, gefur 25 milljónir króna.

6) Rekstrarkostnaður verður líklega hærri á leið Þ-H en leið D2. Langir garðar og brýr eru yfir Djúpafjörð og Gufufjörð utarlega, sem þurfa meiri umhirðu en vegir á landi geri ég ráð fyrir. Kostnað við rekstur jarðganga hef ég ekki á reiðum höndum, en mér hefur verið sagt að hann sé allnokkur. Á móti kemur minni snjómoksturskostnaður.

7) Fleiri og meiri námur þarf á leið Þ-H en á gangaleið. Þetta veldur auknu álagi á landið og meiri lýtum í landslagi, sem er neikvætt (og má því meta sem fórnarkostnað), sérstaklega ef hægt er að komast hjá því. T.d. væri hægt að nýta efni úr göngum undir Hjallaháls (og Gufudalsháls) í þverun Þorskafjarðar, í stað þess að opna námur annarsstaðar.

8) Gangaleið er hægt að leggja í áföngum, en leið Þ-H verður vart lögð nema í einum áfanga (eða kannski tveimur?). Þetta hlýtur að gera gangaleiðina hagkvæmari í lagningu. Á þetta hefur ekki verið lagt mat.

9) Að lokum má ekki gleyma eftirfarandi markmiðum Vegagerðarinnar:

- **Vegur og landslag: Samband skeringa og fyllinga.** "*Í 35. gr. náttúruverndarlaga, laga nr. 44/1999 [20] segir um hönnun mannvirkja: "Við hönnun vega, virkjana, verksmiðja og annarra mannvirkja skal þess gætt að þau falli sem best að svipmóti lands."*"
- **Náttúrufar.** "*Reynt er að sneiða hjá þeim svæðum, sem talin eru lífríkinu mikilvægust. Reynt er að lágmarka röskun á grónu landi og votlendi. Jafnframt er haft í huga að efnistaka verði sem mest innan vegsvæðisins og námur verði fáar en stærri."*
- **Fornminjar.** "*Reynt er að sneiða hjá fornminjum eins og kostur er í hverju tilviki."*
- **Kostnaður.** "*Reynt er að lágmarka stofn- og rekstarkostnað."*
- **Arðsemi.** "*Athuguð er hugsanleg arðsemi mismunaffjárfestingar þar sem hægt er að stytta vegalengdir að einhverju marki."*
- **Líftími mannvirkisins.** "*Við hönnun er hugað að rekstraröryggi og viðhaldskostnaði. Reynt er að uppfylla meira en lágmarkskröfur frá vegtæknilegu sjónarhorni þannig að mannvirkid úreldist ekki á skömmum tíma."*

Vestfjarðavegur 60: Bjarkalundur - Skálanes

Mat á heildarkostnaði kostnaði leiðar D2

Útgáfa 10 – 21.08.2019

Hér er metinn kostnaður leiðar D2, alveg frá Bjarkalundi að Kraká á Skálanesi, og borinn saman við uppgufnar tölur í skýrslu Vegagerðarinnar (uppfærðar með vísitölu áætlana til júlí 2019).

Vísitala Áætlana: Jan 2005: 76,30; Nóv 2005: 78,15; Apríl 2011: 139,99; Ág. 2016: 157,09. **Júlí 2019: 171,80.** - Kost. í Mkr.

Leið D >> Leið D2	Skýring	Jan 2005	Nóv 2005	Júl. 2019
Leið D, kostnaður skv. fyrri leiðavalsskýrslu		1133		2551
+ Áfangi 1 (Bjarkalundur - Þórisstaðir)		1001		2253
- Hjallaháls (stöð 0 að göngum í Djúpafirði)		-240		-540
+ Þórisstaðir að göngum í Þorskafirði				77
+ Göng undir Hjallaháls (4500 m) - Samkvæmt skýrslu				7080
- Nýting efnis úr göngum (t.d. í þverun Þorskafjarðar)			-88	-195
- 0,5 km stytting í botni Djúpafjarðar		-30		-68
+ Breytt úr C1 í C ₈ veg + vegrið. [~20 km]				241
= Samtals [Mkr]				11399

Leið D2 skv. skýrslu

Vegna vegagerðar	2601
Vegna brúa	2072
Vegna jarðganga	7080
Vegna veltenginga	117
= Samtals [Mkr]	11870

Vísitala Áætlana: Júlí 2019: 171,80 – Bygg.vís.: 733,4

Viðauki 5

Umsögn Skipulagsstofnunar um leið Þ-H frá 9. september 2014.

Leið Þ-H

Í greinargerð með tillögu að matsáætlun er veglína Þ-H sýnd á loftmyndum á kaflanum um Hallsteinsnes/Teigsskóg (auðkennd sem d660-114). Jafnframt eru sýndar veglínur d660-014 og d660-015, sem eru tvær af þeim sex veglínuútfærslum sem saman mynduðu leið B í umhverfismatinu sem fram fór 2005-2007. Yfirferð á þessum gögnum og samlestur við myndir 3.1 og 3.2 úr matsskýrslu Vegagerðarinnar frá 2005 (sem sýnir allar sex veglínuútfærslurnar auk samanburðarlínu sem kölluð var fjörukostur) leiðir í ljós eftirfarandi:

- Frá stöð 4500 við Þórisstaði og nær að stöð 6500 er legan sú sama og gert var ráð fyrir í matsskýrslu 2005.
- Frá stöð 6500 til stöðvar 8000 er veglínan sú sama og kynnt var sem d660-002 (gul lína) í matsskýrslunni 2005, en nálægt stöð 8000 tengist hún inn á þá línu sem kallaðist d660-014 (rauð lína) í matsskýrslu 2005.
- Frá stöð 8000 til 8500 fylgir veglínan áfram þeirri línu sem var auðkennd d660-014 (rauð lína) í matsskýrslu 2005.
- Frá stöð 8500 til 11000 fylgir veglínan veglínunum sem auðkenndar voru d660-003 (blá lína) og d660-004 (ljósblá lína) í matsskýrslu 2005.
- Frá stöð 11000 til 12000 fylgir veglínan ekki neinum þeirra sex veglína sem lagðar voru fram sem leið B í matsskýrslunni 2005.
- Frá stöð 12000 og nær alla leið til stöðvar 14000 fylgir veglína Þ-H veglínu sem auðkennd var d660-010 (hvít lína) í matsskýrslunni 2005, en hún var þá ekki lögð fram sem framkvæmdakostur, heldur eingöngu sem samanburðarkostur (svokallaður fjörukostur).

Með hliðsjón af framangreindu fær Skipulagsstofnun ekki annað séð en að veglína Þ-H fylgi að **verulegu leyti** þeim útfærslum veglína sem lagðar voru fram sem leið B um Hallsteinsnes/Teigsskóg í matsskýrslu 2005. Jafnframt fylgir leið Þ-H síðan leið B áfram fyrir Djúpafjörð og Gufufjörð. Með það í huga telur stofnunin að þær breytingar sem hafa verið gerðar á leið B í tillögu að matsáætlun með veglínu Þ-H feli ekki í sér nýja framkvæmd sem unnt er að leggja fram til nýs umhverfismats heldur að veglína Þ-H sé í grunninn sama framkvæmd og leið B. Í úrskurði Skipulagsstofnunar frá árinu 2006 var lagst gegn leið B. Stofnunin hefur ekki lagalegar forsendur til að víkja úrskurðinum til hliðar með því að hefja nýja málsmeðferð samkvæmt 8. gr. laga nr. 106/2000 um sömu framkvæmd.

Önnur skjöl

Sjá efnisyfirlit á innsíðu forsíðu

Skýrsla IPCC um „Landnotkun og loftslagsbreytingar af mannavöldum“ Yfirlit um ágríp fyrir stefnumótendur

Í úttektarskýrslum IPCC 2013 er notað visst kvarðað orðalag til þess að tilgreina líkur á tiltekinni atburðarás eða niðurstöðu. Þessi skilgreining gefur lesmáli frá IPCC ákveðnari merkingu en ella. Slík orð eru skáletruð í textanum. Orðin eru alþekkt en nákvæmlega hefur verið skilgreint við hvað er átt, og er sá lykill gefinn í þriðja kafla skýrslu Vísindanefndar um loftslagsbreytingar frá 2018¹. Þau orð sem koma fyrir hér eru tengd vissu (confidence) sem hefur eftirfarandi fimm stig: *mjög lítil, lítil, miðlungs, mikil og mjög mikil* (*very low, low, medium, high, very high confidence*).

Stærðir eru oft gefnar upp með 90% öryggisbili. Þannig þýðir 0.5 [0.4–0.6] að 0.5 sé líklegasta gildi, en 90% vissa sé fyrir því að rétt mat liggi á bilinu 0.4 til 0.6.

Sameiginlegar leiðir samfélags- og hagþróunar

Í skýrslu IPCC eru afleiðingar samfélags- og efnahagsþróunar á landnotkun, mótvægisáðgerðir gegn loftslagsbreytingum og aðlögun að þeim kannaðar með þremur sviðsmyndum, sem sýna mismunandi leiðir mögulegrar þróunar. Á alþjóðavísu eru þessar þrjár leiðir mikið notaðar til að sem forsendur fyrir líkön sem kanna áhrif losunar og efnahagsþróunar á loftslag og yfirleitt er vísað til þeirra með ensku skammstöfuninni SSP fyrir *Shared Socioeconomic Pathway*. Leiðirnar þrjár eru:

- SSP1 er braut lítillar fólksfjölgunar (mannkyn um ~7 milljarðar í lok aldarinnar), háar tekjur og minni ójöfnuður í tekjudreifingu, árangursríkar reglur um landnýtingu, neysla lítt háð hráefnanýtingu, þ.m.t. minni kjötneysla og matarsóun; viðskiptafrelsi og útbreidd notkun umhverfisvænnar tækni.
- SSP2 er braut þar sem fólksfjölgun er nokkur (~ 9 milljarðar í lok aldarinnar), miðlungs tekjur, framþróun tækni og neyslu framhald á þróun síðustu áratuga og hægt dregur úr ójöfnuði í tekjudreifingu. Miðað við SSP1 hefjast aðgerðir seinna og eru ekki jafn árangursríkar.
- SSP3 er braut mikillar fólksfjölgunar, lágtekna, hráefnatengdri neyslu, viðskiptahindrana og hægfara tækniþróunar.

Þessar ólíku leiðir samfélags og hagþróunar á hnattræna vísu hafa gjörólíkar niðurstöður í för með sér hvað varðar umfang, afleiðingar og áhættu vegna loftslagsbreytinga.

¹ Sjá vefsvæði Veðurstofu Íslands

<https://www.vedur.is/loftslag/loftslagsbreytingar/loftslagsskyrsla-2018>

Fólk, land og loftslag í hlýnandi heimi

Landgæði eru grunnur að lífsgæðum mannkyns en þau hafa m.a. áhrif á efnahag, menningu, andlega - og líkamlega heilsu. Landið er bæði uppspretta og viðtaki gróðurhúsalofttegunda, vatns, orku og loftborinna efna og á þannig þátt í að stýra loftslagi og tempru eða magna breytingar þess. Vistkerfisþjónustur á landi og sá fjölbreytileiki lífs á jörðu sem þær hvíla á styðja í heild sinni við lífsviðurværi og velfarnað mannkyns. (*mikil víska*)

Fólksfjölgun og neyslubreytingar hafa haft áhrif á ferskvatnsbúskap. Frá 1961 sýna gögn að nýting ferskvatns og gæða þeim tengdum hefur aukist hratt á liðnum áratugum og er nú víðtækari en áður hefur þekkt í sögu mannkyns (*mjög mikil víska*) og um 70% ferskvatnsnýtingar á hnattræna vísu er vegna landbúnaðar (*miðlungs víska*). Aukin útbreiðsla ræktarlands, aukin framleiðni landbúnaðar og skógarnýtingar hafa aukið fæðuframboð og neyslu fyrir vaxandi fólksfjölda (*mikil víska*). Í heildina séð hafa þessar breytingar aukið losun gróðurhúsalofttegunda (*mikil víska*) og einnig leitt til tegundadauða, rýrari vistkerfabjónustu auk landeyðingar og eyðimerkurmyndunar (*mikil víska*)

Frá iðnbyltingu (1850 - 1900) fram á nýhafina öld (1999 - 2018) jókst hnattrænt meðaltal hita yfir landi nærri tvöfalt meira en hnattræni meðalhitinn. Áhrif hlýnunar, m.a. aukning aftaka veðurs og veðurfars, gætir nú þegar á vistkerfi á landi, þiðnun sífrera, eyðimerkurmyndun, rýrnunar landgæða og fæðuöryggi (*mikil víska*)

Lengstu samfelldu gagnaraðir sýna að hlýnun á landi milli tímabilanna 1850 - 1900 og 1999 - 2018 var 1.53°C [1.38 - 1.68°C] (*mjög líklegt*), en hnattræn hlýnun (land- og hafsvæði) á sama tíma var 0.87°C [0.75 - 0.99°C].

Tíðni og ákefð sumra aftakaveðra hefur aukist vegna hnattrænnar hlýnunar (*mikil víska*). Á flestum landssvæðum hefur hlýnunin af mannavöldum gert hitabylgjur verri eða tíðari. Umfang og tíðni þurrka hefur aukist á sumum svæðum (m.a. umhverfis Miðjarðarhafið, í vesturhluta og norðausturhluta Asíu, á mörgum svæðum í Suður-Ameríku og í mestallri Afríku) (*miðlungs víska*). Tíðni og ákefð úrhellisúrkomu hefur aukist á hnattræna vísu (*miðlungs víska*).

Á síðustu þremur áratugum hefur aukin ljóstillífun leitt til grænkunar gróðurs víða um heim (*mikil víska*). Þetta má rekja til samþættra áhrifa lengri vaxtartíma, aukinni upptöku CO₂ og niturs og landnýtingar (*mikil víska*). Á sumum svæðum sést minni grænkun og ljóstillífun sem rakin er til vatnsskorts (*miðlungs víska*), en þau svæði þar sem aukin grænkun hefur átt sér stað eru víðfeðmari en hin (*mikil víska*).

Tíðni og ákefð sandroks hefur aukist á síðustu áratugum vegna landbreytinga og áhrifa loftslagsbreytinga á þurrkasvæðum. Þetta hefur haft neikvæð áhrif á heilsufar, s.s. á Arabíuskaga og víða um Mið-Austurlönd auk Mið-Asíu (*mikil víska*).

Á sumum þurrviðrasömum svæðum hefur hlýnun, aukin uppgufun og minni úrkoma, ásamt breytilegu veðurfari og athöfnum manna leitt til eyðimerkurmyndunar. Meðal þessara svæða eru Afríka sunnan Sahara, hlutar Austur- og Mið-Asíu auk Ástralíu (*miðlungs víska*).

Hlýnunin hefur hliðrað loftslagsvæðum og gert sum búsvæðabelti útsettari fyrir breytileika í veðri og veðurfari, þ.m.t. aftakaatburðum, sem liggja utan þess sem þau ráða við (*mikil víska*). Í heildina hliðrast loftslagsvæði til pólsvæða á miðlægum breiddargráðum og ofar í hálendi. Þetta hefur einnig haft áhrif á árstíðabundnar breytingar í gróðurfari og atferli dýra (*mikil víska*).

Loftslagsbreytingar auka landeyðingu með meiri ákafa í úrkomu og flóðum, tíðari og umfangsmeiri þurrkum, meira álagi vegna hita, vinds og ölduróts auk hærri sjávarstöðu, en afleiðingar mótast einnig af nýtingu lands (*mikil víska*). Strandrofs gætir á nýjum svæðum vegna breytinga á nýtingu strandsvæða og áhrifum loftslagsbreytinga s.s. hækkandi sjávarstöðu (*miðlungs víska*).

Loftslagsbreytingar hafa nú þegar áhrif á fæðuöryggi vegna hærri hitastigs, úrkomubreytinga og aukinnar tíðni sumra aftakaatburða (*mikil víska*). Hlýnun hefur aukið framleiðni landbúnaðarvara á hærri breiddargráðum, m.a. á maís, hveiti, sykurrófum og bómull, en dregið úr framleiðslu á lægri breiddargráðum, m.a. á bygg, maís og hveiti. Meðal áhrifa á beitarlöndum í Afríku er minni framleiðni og viðkoma beitardýra (*mikil víska*). Áreiðanleg gögn sýna að loftslagsbreytingar hafa þegar áhrif á pestir og plágur í landbúnaði sem getur bæði aukið og dregið úr tíðni sýkinga (*mikil víska*). Á þurru svæðum, sérstaklega í Afríku og hálendum svæðum í Asíu og Suður-Ameríku telja frumbyggjar og innfæddir að loftslagsbreytingar hafi nú þegar áhrif á fæðuöryggi.

Landbúnaður, skógarnýting og önnur landnýting er veruleg uppspretta gróðurhúsalofttegunda (*mikil víska*), í heildina um 23% af losun mannkyns á tímabilinu 2007 til 2016 (*miðlungs víska*). Á tímabilinu 2007-2016 mátti rekja til þessara þátta um 13% af hnattrænni CO₂ losun, 44% af metanlosun (CH₄) og um 82% af losun N₂O.

Breytingar á ástandi lands, annaðhvort vegna breytinga á landnotkun eða sem svörun við loftslagsbreytingum hafa áhrif á loftslag, bæði svæðisbundið og á hnattræna vísu. Breyting á ástandi lands getur aukið eða dregið úr svæðisbundinni hlýnun og haft áhrif á tíðni, ákefð og lengd aftakaatburða. Umfang og stefna breytinga er breytileg milli árstíða og staða (*mikil víska*).

Loftslagsbreytingar munu auka álag á landræn kerfi og auka við fyrirliggjandi áhættuþætti tengdum landeyðingu, eyðimerkurmyndun, tegundafjölbreytileika, heilbrigði vist- og samfélagskerfa, innviðum, lífsviðurværi og fæðuöryggi (*mikil víska*). Í öllum sviðsmyndum aukast áhrif á landræn kerfi (*mikil víska*). Á sumum svæðum mun fyrirliggjandi áhætta aukast

en á öðrum svæðum koma nýir áhættuþættir til (*mikil víska*). Keðjuverkun áhættuþátta milli ólíkra efnahagsgeira og kerfa mun gæta á sumum svæðum (*mikil víska*).

Með aukinni hlýnun á öldinni munu þurrkar og hitabylgjur verða tíðari, ákafari og vara lengur (*mikil víska*). Umfang og tíðni þurrka mun aukast, sérstaklega umhverfis Miðjarðarhafið og sunnanverðri Afríku (*miðlungs víska*). Tíðni og ákefð aftakaregns mun aukast á mörgum svæðum (*mikil víska*).

Áframhaldandi hliðrun loftslagsvæða er fyrirsjáanleg með frekari hlýnun (*mikil víska*). Á norðlægum slóðum mun álag á skóga aukast, m.a. vegna þurrka, skógarelda og meindýra (*mikil víska*). Í sviðsmyndum þar sem hlýnun er miðlungs eða mikil verður loftslagsskilyrði í hitabeltinu ólíkt nokkru því sem áður hefur þekkt á síðari hluta aldarinnar (*miðlungs víska*).

Núverandi hraði hlýnunar jarðar eykur nokkuð hættu á vatnsskorti á þurrviðrasömum svæðum, á jarðvegsrofi, gróðureyðingu, tjóni vegna gróðurelda, þiðnun sífrera, tjóni á strandsvæðum og minni uppskeru í hitabeltislöndum (*mikil víska*). Ef hlýnar meira má gera ráð fyrir að flestir áhættuþættir verði verri (þ.m.t. keðjuverkandi áhættuþættir) og við 1.5°C hlýnun á hnattræna vísu er veruleg hætta á vatnsskorti, tjóni vegna gróðurelda og þiðnun sífrera auk þess sem matvælaframboði verður óstöðugt (*miðlungs víska*). Við 2°C hlýnun verður áhætta vegna þiðnandi sífrera og óstöðugleika í framboði matvæla mjög mikil (*miðlungs víska*). Að auki má gera ráð fyrir að við 3°C hlýnun verði hætta á tjóni vegna gróðureyðingar, vatnsskorts, gróðurelda mjög mikil (*miðlungs víska*). Áhætta vegna þurrka, vatnsskorts og hitabylgna samfara hnignun búsvæða aukast við hlýnun frá 1.5°C til 3°C (*lítil víska*).

Stöðugleiki matvælaframboðs mun minnka samfara aukningu í styrk og tíðni aftakaveðra sem geta truflað fæðukeðjuna (*mikil víska*). Aukinn styrkur CO₂ getur einnig dregið úr næringarinnihaldi uppskeru og samkvæmt hagfræðilíkönun geta loftslagsbreytingar hækkað verð kornvöru um 7.6% (1 - 23%) fram til 2050. Þetta getur leitt til hærri matvælaverðs og minni fæðuöryggis og aukið hættu á hungursneyðum (*miðlungs víska*), sérstaklega fyrir viðkvæma hópa (*mikil víska*).

Á þurrkasvæðum er líklegt að loftslagsbreytingar og eyðimerkurmyndun dragi úr framleiðni kornræktar og búsmala (*mikil víska*), og leiði til breytinga á tegundasamsetningu og dragi að auki úr líffræðilegum fjölbreytileika (*mikil víska*). Í sviðsmynd SSP2 verða um 178 milljónir íbúa þurrkasvæða fyrir álagi vegna vatnsskorts við hlýnun um 1.5°C árið 2050 og þessi fjöldi eykst í 220 milljónir við 2°C hlýnun og í 277 milljónir við 3°C hlýnun (*lítil víska*).

Hvað fjölda þeirra sem verða fyrir skakkaföllum varðar þá mun aukin eyðimerkurmyndun hafa mest áhrif í Asíu og Afríku en gróðureldar í Norður- og Suður Ameríku, á Miðjarðarhafssvæðinu, suðurhluta Afríku og Mið-Asíu. Í hitabeltinu og nærliggjandi svæðum mun minni uppskera hafa áhrif á marga. Á fellibyljasvæðum mun landeyðing vegna hækkanði sjávarstöðu og verri fellibylja mun hafa neikvæð áhrif á lífsviðurværi og auka líkur á manntjóni (*mjög mikil víska*).

Áhættan er mest fyrir einstaka hópa kvenna, þeirra sem eru mjög ungir, aldraðir eða fátækir (*mikil vissa*).

Loftslagsbreytingar geta aukið fólksflutninga vegna umhverfisálags, bæði innan þjóða og á milli þeirra (*miðlungs vissa*), háð margvíslegum orsakapáttum s.s. hreyfanleika og möguleika á aðlögun (*mikil vissa*). Aftakaveður eða hægfara atburðir (s.s. þurrkar) geta aukið fólksflutninga, truflað fæðukeðjur, ógnað lífsviðurværi (*mikil vissa*) og aukið álagsþætti sem geta leitt til ófriðar (*miðlungs vissa*).

Ósjálfbær landnýting hefur þegar haft neikvæð efnahagsleg áhrif (*mikil vissa*). Loftslagsbreytingar munu líklega valda meiri neikvæðum áhrifum (*mikil vissa*).

Áhættan sem fylgir frekari loftslagsbreytingum ræðst ekki bara af umfangi hlýnunar, heldur einnig þróunar á neyslu mannkyns og stýringu á nýtingu landgæða auk annarra efnahags- og félagslegra þátta (*mikil vissa*). Ólíkar leiðir samfélags- og efnahagsþróunar hafa í för með sér mismunandi áhættu, leiðir þar sem tekjur eru hærri, nýting gæða ekki jafn áköf og aukin tækniþróun hafa í för með sér minni hættu á vatnsskortri á þurrkasvæðum, rýrnun landgæða og minni hættu á hnignandi fæðuöryggi. (*mikil vissa*)

Aðlögun og möguleikar til mótvægisáðgerða

Margar aðlögunar- og mótvægisáðgerðir á landi hjálpa einnig til við að sporna við landeyðingu og eyðimerkurmyndun, , endurheimta landgæði og til að bæta fæðuöryggi. Mögulegar áðgerðir til að bregðast við og aðlagast loftslagsbreytingum á landi eru nokkuð háðir aðstæðum og aðlögunargetu svæða og samfélaga. Þó mögulegar áðgerðir á landi geti verið mjög mikilvæg til árangurs fyrir aðlögun og mótvægisáðgerðir, þá draga ýmsar hindranir úr hnattrænum áhrifum þeirra (*mjög mikil vissa*).

Margar áðgerðir til að hindra eyðimerkurmyndun geta auðveldað mótvægisáðgerðir og aðlögun að loftslagsbreytingum auk þess að bæta möguleika til sjálfbærrar þróunar (*mikil vissa*). Með því að koma í veg fyrir, minnka og snúa við eyðimerkurmyndun eykst frjósemi jarðvegs, aukið kolefni binst í jarðvegi og gróðri, auk þess það myndi vera til hagsbóta fyrir framleiðni í landbúnaði og fæðuöryggi (*mikil vissa*).

Sjálfbær landnýting getur komið í veg fyrir og minnkað landeyðingu, viðhaldið framleiðni á landi og stundum snúið við óhagstæðum áhrifum loftslagsbreytinga á landeyðingu (*mjög mikil vissa*). Með því að stunda sjálfbæra landnýtingu má leggja sitt að mörkum til að aðlagast og bregðast við loftslagsbreytingum (*mikil vissa*). Margvíslegur fjárhaglegur og langtíma ávinningur fylgir því að minnka og snúa við landeyðingu, hvort sem er á mælikvarða bújarðar eða vatnasviðs. Það styður við þónokkur Heimsmarkmiðanna auk þess að vera til hagsbóta fyrir aðlögun (*mjög mikil vissa*) og fyrir mótvægisáðgerðir (*mikil vissa*) gegn loftslagsbreytingum.

Stefnumótun til að auðvelda aðgerðir

Mótun stefnu, stofnanna og stjórnkerfa getur aukið tækifæri til aðlögunar og mótvægisáðgerða í landbúnaði og skyldum efnahagsgeirum jafnframt því að leggja grunninn að sjálfbærri þróun sem jafnframt hefur þanþol gagnvart loftslagsbreytingum. Samfella í stefnumörkun hvað landkerfi og loftslag varðar getur bætt auðlindanýtingu, aukið þanþol þjóðfélaga, vistheimt, þátttöku hagsmunaaðila á hverjum stað auk samstarfs þeirra á milli (*mikil víska*).

Með því að hvetja til skilvirkar matvælaframleiðslu, neyslu hollra matvæla sem framleidd eru á sjálfbæran hátt og að draga úr tjóni og sóun á matvælum má auka sjálfbæra landnýtingu og matvælaöryggi auk þess sem það leiðir til samfélagsþróunar sem losar minna af gróðurhúsalofttegundum (*mikil víska*). Valdeflandi stefnumörkun, eins og að bæta aðgengi að mörkuðum og tryggja ábúð á landi geta aukið stefnufylgd við sjálfbæra stýringu landgæða og dregið úr fátækt. Lýðheilsuviðmið sem miða að heilbrigðu og sjálfbæru mataræði geta lagt af mörkum til aðlögunar og mótvægisáðgerða gegn loftslagsbreytingum (*mikil víska*) auk þess að bæta almannaheilsu.

Aðgerðir í nánustu framtíð

Aðgerðir sem ráðist er í fljótlega myndu gera það kleift að aðlagast loftslagsbreytingum og milda áhrif þeirra til lengri tíma, sem og takast á við landeyðingu, eyðimerkurmyndun og fæðuóöryggi. Meðal aðgerða er að afla þekkingar þar sem hana skortir og miðla henni, ásamt því auka þekkingu og færni í auðlindastýringu og stjórnsýslu og koma á viðvörunarkerfum til að vara við náttúruvá. Það hefur fjölþættan ávinning að hefja aðgerðir fljótlega til að sporna við landeyðingu og endurheimta landgæði. Það myndi minnka þann kostnað sem fer í mótvægisáðgerðir og aðlögun að loftslagsbreytingum (*mikil víska*).

Félagslegur og efnahagslegur ávinningur getur hlotist að því að hefja strax aðgerðir til að aðlagast og milda áhrif loftslagsbreytinga og að takast á við landeyðingu, eyðimerkurmyndun og fæðuóöryggi. Ávinningurinn felst í því að lífsviðurværi fólks verður tryggara og að fátækt minnkar hjá jaðarsettum og fátækum þjóðfélagshópum. Það fé sem varið er í sjálfbæra landnýtingu ávaxtar sig 3-6x í formi vistkerfapjónustu – öllum til hagsbóta. Landgræðsla bætir lífsviðurværi fólks, er til góðs fyrir efnahagslífið og hefur langtímaáhrif sem milda áhrif loftslagsbreytinga og auðvelda aðlögun (*mikil víska*).

Allur dráttur á því að aðlagast loftslagsbreytingum og grípa til mótvægisáðgerða á landi myndi hafa félagsleg áhrif og hækka kostnað, auk þess að draga úr möguleikum samfélaga til að fylgja braut minni losunar og aukins þanþols gegn loftslagsbreytingum. Með því að bregðast strax við loftslagsbreytingum má afstýra og minnka tjón af þeirra völdum, sem og stuðla að hagsbótum fyrir samfélag manna og mun borga sig fjárhagslega. (*miðlungs víska*). Með því að seinka aðgerðum eykst hættan á óafturkræfum áhrifum á fæðuöryggi og á þau vistkerfi sem fólk reiðir sig á (*mikil víska*).

To: **Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats**

Iva OBREtenova (Iva.OBREtenova@coe.int)

Directorate of Democratic Governance, Culture and Diversity
Council of Europe
F-67075 Strasbourg Cedex
France

Véronique de Cussac (veronique.decussac@coe.int)

Secretariat of the Bern Convention
Democratic Citizenship and Participation Directorate
Agora Building, Bâtiment Agora, A4.53V
1 quai Jacoutot
F-67075 Strasbourg Cedex
France

Further information about Complaint No. 2017/06 - Possible negative impact on Breiðafjörður Nature Reserve's authentic birch woods from new road infrastructure.

The original complaint.

The Icelandic Road Administration (hereafter called IRA) plans to build a new road through Teigsskógur, one of the largest authentic birch woods (*Betula pubescens*) in the North-western peninsula of Iceland and causeways over the mouth of two fjords: Djúpifjörður & Gufufjörður. The road will be in the nature reserve *Breiðafjörður*, threatening the integrity of the nature reserve.

The initial plans date back to 2004-2005, when IRA planned to rebuild a road through this area. The alternative then was a road over a 336 m high "mountain", Hjallaháls. After the environmental assessment, where many consulting institutions were involved, the National Planning Agency rejected this route (called "leið B" then) on grounds of its very extensive environmental impact. The decision of the National Planning Agency was overturned by the minister of the environment in 2006. This ruling was then directed to the district court by the landowners and some Nature Protection NGOs where the decision of the minister was overturned and the court confirmed the previous decision of the National Planning Agency. IRA appealed to the Supreme Court of Iceland, which confirmed the lower court decision. The NGOs involved were *Fuglavernd BirdLife Iceland* and *Iceland Nature Conservation Association* with a great support from *Landvernd, Icelandic Environment Association*.

After going twice to court and losing the case twice it was clear that IRA had to change their plans. A new environmental assessment was completed in 2016-2017, and a few alternative routes given for this new road, including road tunnel under the 336 m high Hjallaháls (called "leið D2"). But the road through the Teigsskógur wood and on causeways over the fjords is still in! Now it is called "leið Þ-H". In my view, it is practically the same route as suggested before, but has been moved some meters to the left or right at some locations. This seems also to be the opinion of the National Planning Agency which according to the current legislation issues only opinions, not decrees as before. At this moment two lines will be considered, "leið Þ-H" and the road tunnel option.

The road tunnel alternative (at elevation ca 40 m a.s.l) is more expensive than "leið Þ-H". But I have pointed out that a road tunnel at elevation circa 110 m a.s.l. would even be economically more feasible, involving less costs, than "leið Þ-H" when all things are considered. The IRA seems not to listen on that argument. Needless to say, the tunnel alternative has much less environmental impact than "leið Þ-H". That is clear from the environmental impact assessment and not contested by other stakeholders.

There was, and is sadly still, some political pressure to build this road according the "leið Þ-H", through the wood and over the fjords. Even a few representatives at the Icelandic parliament (3-4 from the NW-district) have said that the *only way* is to issue a special law permitting this, despite the EIA. I am not sure that that has been done before here in Iceland.

Among the consulting national institutions that have been asked for opinion on this project during the environmental assessments and considered “leið B” and “leið Þ-H” the worst of the alternatives, are the Marine & Freshwater Research Institute, the Icelandic Institute of Natural History, the Environment Agency of Iceland, the Cultural Heritage Agency of Iceland, and the Icelandic Forest Service.

The area where IRA plans to build “leið Þ-H” along the virgin birch wood and on causeways over the fjords is either protected by Icelandic law in various ways or “needs to be protected”, i.e. is on the National Registry of areas of conservation interest. The wood itself is no 303 on the aforementioned Registry. Furthermore, a committee established by the Ministry of the environment concluded in 2006 that this wood (and ca 8 others) should be protected or needed protection. But this has still to be done. Extremely rare and protected plants, such as *Paris quadrifolia*, have been found in this wood. The coast in this area is a part of “*Verndarsvæði Breiðafjarðar*” (= Breiðafjörður bay Nature Reserve) which is also a designated Important Bird Area (IBA). The two fjords are important for many migrating bird species such as Knot (*Calidris canutus*) and other species such as Whooper Swans (*Cygnus cygnus*) and are known for kelp growth. “Leið Þ-H” is also very close to a White-tailed Eagle nest (*Haliaeetus albicilla*), but this species is strictly protected in Iceland. Nominations of the Breiðafjörður Bay as Ramsar site, as well as UNESCO World Heritage Site are in progress.

The IRA plans involving road construction in the Djúpifjörður - Gufufjörður area have to be considered in context with both previous and pending road construction in the Breiðafjörður Bay Nature Reserve. There are 13 smaller fjords in the northern part of the Bay. Three of them have already been affected by causeways and one of them (Gilsfjörður) in such a drastic manner that its ecological character was seriously altered. Causeways are pending in further four fjords: Þorskafjörður, Djúpifjörður, Gufufjörður and Vatnsfjörður. In the south part of the bay there are five main fjords, with a total of three causeways, one of which resulted in changing a large marine area into brackish or mostly fresh waters.

The Breiðafjörður Bay, of which the contested site is an integral part of, is in progress of being nominated as an Emerald network site, according to information provided by the Icelandic Institute of Natural History as this area hosts a large suite of both intertidal habitats and bird species of European conservation concern.

This is likely to breach the AEWf agreement, where Iceland is a joining member, due to high number of migrant bird, including waders and other waterbirds, which use the littoral for feeding and staging. Many arctic waders use the area as stopover site. Hundreds of thousands of seabirds breed in the Breiðafjörður area.

Before IRA can start building this road, the municipality in the area involved, *Reykholahreppur* (www.reykholar.is), must change their master plan (“*aðalskipulag*”) which must be accepted by the National Planning Agency. Then the municipality can give a construction permit to the IRA. This may all happen in the next few months so time and quick action matters.

Maps of the area are below. The first figure shows the Breiðafjörður area and the red square is shown in more detail on the second map:



“Leið Þ-H” (along the wood and over the fjords) is the **blue** line, but the **red** one is the alternative with a road tunnel (“leið D2”). The current road between the two ends is shown with a thin black line. The white line (under and close to the blue one) is the previous alternative (“leið B”).

Put together: The road as the IRA suggests (the blue line) risks further the integrity of the Breiðafjörður Bay Nature Reserve, as an additional encroachment into a nature area of very high European and international value for birdlife, landscape and important natural woodland. The alternative suggested by the nature protection organisations (the red line with a tunnel under the Hjallaháls heath) saves the fjords and the woodland as well as it seems to be more obvious future road and even more secure in winter.

The report from the Government.

The Government was asked for a comment on the complaint and the NPA did send a report on their behalf. The main conclusions in the report from the Government are the following:

“The NPA’s conclusion is that routes A1, H1, I and Þ-H will have significant negative impacts on the landscape due to the crossing of fjords, disruption of holistic landscapes and pristine areas and in the case of route Þ-H, also because of significant and irreversible visual changes on the Teigsskógur woodland.”

“To conclude, it is the NPA’s conclusion that route D2 best fulfils the objectives of the EIA Act on minimizing as possible the negative impacts of a project on the environment. Furthermore, it is the view of the NPA that there remains uncertainty about the effect of the fjords’ crossing on physical aspects of the sea and its littoral and marine life, which requires further research, before decisions are taken on the project. With regard to the known impacts of the proposed project on birch woodland, wetlands, mudflats og salt marshes, species under protection, cultural relics and landscape it is the conclusion of the NPA that routes A1, I and Þ-H are likely to have significant adverse environmental impacts that cannot adequately be prevented or mitigated.”

“In the NPA’s conclusion on the EIA of Vestfjarðavegur (Bjarkalundur-Skálanes) the agency states that the IRA has not convincingly assessed impacts of existing roads on the marine flora and fauna in the fjords that have been crossed.”

The independent road engineering appraisal.

The local council decided to seek independent road engineering appraisal of the two alternative routes. They asked both the Norwegian company Multiconsult and later the Icelandic company Viaplan to do this. To make the story short, Multiconsult proposed a new alternative “leið R” and Viaplan agrees that this is the best solution, both from social and environmental points of view. Their reports can be found here:

Multiconsult (in English):

<http://www.reykholar.is/wwwreykholarisvest60/skra/1949/>

Viaplan (in Icelandic):

<http://www.reykholar.is/wwwreykholarisvest60/skra/2007/>

<http://www.reykholar.is/wwwreykholarisvest60/skra/2008/>

According to Viaplan (and Multiconsult), the route “leið Þ-H” through (actually along) Teigsskógur wood and over the mouth of two fjords: Djúpiðfjörður & Gufufjörður is the **far worst** of all the proposed routes from the environmental point of view.

Additional information.

The planned road (route Þ-H) with three new fjord crossings would be harmful for large areas of important intertidal areas of importance to arctic migratory waders and other bird life in the nature reserve of Breiðafjörður. This nature reserve has suffered in the last decades much encroachment as many side fjords belonging to the nature reserve have been damaged with roads, land fillings and bridges. This has threatened the integrity of the nature reserve on large scale and the supposed new roads will do so even further. Thus, the staging areas for Red knot (*Calidris canutus*), Sanderling (*Calidris alba*), Turnstone (*Arenaria interpres*) and Brant goose (*Branta bernicla*) are under constant threat and much has been lost, thus threatening the integrity of this valuable nature reserve for millions of migratory birds and the many breeding birds in the area.

All the environmental reports and other reports regarding this are in Icelandic (except the Multiconsult report). I have translated a few statements from some of these reports, including a report from November 2018 on necessary changes of the Master Plan of the Reykhólahreppur municipality regarding the road building, see below.

Many other reports can be found on <http://www.reykholar.is/wwwreykholarisvest60/>

“The “Teigsskógur” forest in Þorskafjörður has some special features among the forests in NW-Iceland. According to the Government's Forestry recent measurements it is about 667 ha in area and thus one of the largest forests in NW-Iceland. The width of the forest is mostly between 400-500 m. The density of the birch in the forest is unique. At locations in the middle part of the forest, big *Sorbus*-trees can be seen. The future of the forest may be, in its uniqueness, a holistic and special ecosystem.” (clause 4 - page 6)

“Route Þ-H has a significant negative impact on the birch fields in the area due to the high disturbance of the “Teigsskógur” forest which has a great ecological importance. A new Westfjords road, that will follow route “Þ-H”, will reduce its ecological importance. The impact on marine herbs and salt marshes is permanent and irreversible.” (clause 6.4.1 - page 16).

“All the effects caused by the roadworks within protected areas and protected ecosystems are permanent and the effects irreversible and in addition not complying with the laws and regulations. Therefore, the effects of route Þ-H on the protected area of Breiðafjörður bay, areas of nature conservation, special birch trees, sea urchins and clays along with wetlands is significantly negative.” (clause 6.4.1 - page 18).

“The effect of the proposed project on the landscape is most of the routes Þ-H, but then D2. Unique landscape units are clearly the most affected by the routes going through *Grónes* and *Hallsteinsnes* (route Þ-H). This is a comprehensive landscape that has a great variety of textures, colors and shapes. The effects are irreversible and permanent and are therefore considered to be significantly negative. In addition, route Þ-H goes through *Teigsskógur* and there is also a significant negative impact.” (clause 6.4.1 - page 18).

“The road construction according to route Þ-H will have a significant negative impact on ecosystems that are protected by Act no. 80/2013 on nature conservation.” (page XV).

From the 2005 report: “Although the road construction itself disturbs only part of the forest, its shape causes that almost all of the forest is affected by the construction. Most of the forest is 200-500 m wide and therefore a road through it, and opening of material-mines, will also have a significant impact on the rest. Five of the six mining areas are also rocky areas which provide shelter for the forest where it is the most important”. (page 79)

In 2007 a committee under the Environmental Ministry published a report on the protection of birch forests (woodlands) in Iceland. They suggest that at least 9 forests in Iceland should be protected, including “Teigsskógur”. They said: “The Committee considers these birch forests to be key areas when considering the protection of large continuous birch forestry systems and habitats of various plants and

animals thriving in the shelter of the forests, while protecting the biodiversity of birch.” They also suggested to strengthen the environmental protection laws (clause 39) to protect the birch forests, and it should be the plan that at least 10% of Iceland be covered with such birch woodlands.

In a report from December 2016, the Marine and Freshwater Research Institute of Iceland simply says about “route Þ-H”: “No research has been done on the benthic zone of the fjords within the crossings and very little outside. Despite of that, it is stated in the EIA report from the IRA, that insignificant effects will be on the environment within the crossings of the fjords. Arguments and knowledge are missing for this statement”. – “The Marine Research Institute strongly opposes this alternative” (i.e. route Þ-H). According to the foregoing, it may be clear that a road that diminishes the protection value of “Teigsskógur” conflicts with government policy on the protection of Iceland’s biota.

By road line “Þ-H” there will be a disturbance to ecosystems that are protected by Article 37 of the Nature Conservation Act (44/1999), but the article deals with special protection of ecosystems, and there are, among other things, listed sea urchins and clay flats. The road line also contradicts the objectives of the Act on the Protection of Breiðafjörður bay, which states that the aim of the Act is: to promote the protection of Breiðafjörður bay, in particular landscape, geological formations, biosphere and culture.

Breiðafjörður bay has an international nature conservation value and the Icelandic government has proposed that the site will be placed on the UNESCO World Heritage List. In the Biological Protection Agreement diversity, that Iceland is a member of, says that the protection of ecosystems and natural habitats should be promoted and the maintenance of viable species in their natural environment.

The White-tailed Eagle (*Haliaeetus albicilla*) enjoys special protection according to Art. Act no. 64/1994. The eagle is also on the red list of The Icelandic Institute of Natural History and also on the IUCN International Conservation Association list. Breiðafjörður is on the list of important bird areas in Europe and on a list of coastal areas of the Nordic Region that is important to protect.

Due to Iceland's responsibility for bird species that have a habitat in the Breiðafjörður bay or migratory birds that pass through the bay, this area should be protected as far as possible.

Simply: Route Þ-H is the far worst of all the alternatives. This can also be seen in the report by Viaplan.

Best regards
On behalf of myself and the other complainants.

Gunnlaugur Pétursson
gpe@verkis.is



Paris quadrifolia in the proposed roadline in the Teigsskógur wood. This species is strictly protected in Iceland.



Melampyrum sylvaticum in Teigsskógur. A very rare species in Iceland.



A view over a part of Teigsskógur.



The path along the northern part of Teigsskógur.



A view over a part of Teigsskógur.



A view over a part of Teigsskógur.

And more photos from the area:

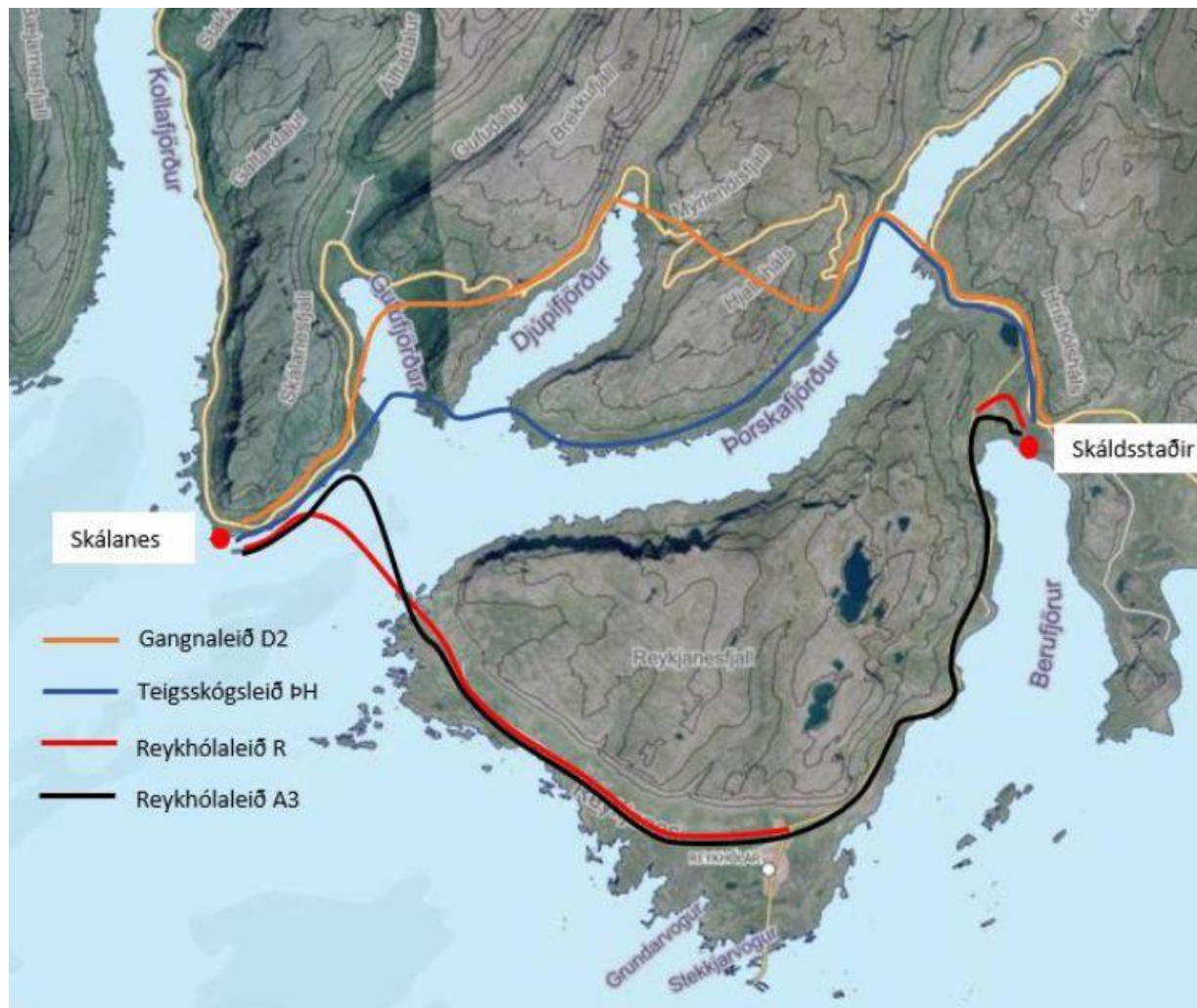




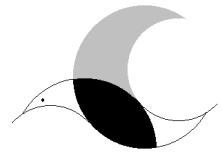
Red colour: Fjords, intertidal areas and see lagoons that have been altered or blocked by road building.
 Green colour: Fjords that are planned for the road construction, including route P-H (the three fjords).
 * A planned future road crossing of the Vatnsfjörður fjord, which is a special nature reserve within the Breiðafjörður nature reserve.



Teigsskógur is the green area on the south coast of the peninsula in the middle of the photo. The Djúpifjörður fjord is on the left, but route P-H will cross the mouth of that fjord. It will also cross the mouth of Gufufjörður further to the west (to the left).



Route R, proposed by Multiconsult, is shown here in red color. It would protect both the Teigsskógur wood and the fjords Gufufjörður and Djúpfjörður, which are important areas for migrating birds, including Red Knot (*Calidris canutus*). Djúpfjörður is also very important for birds that use the seagrass *Zostera marina*.



Til Reykhólahrepps
Maríutröð 5a
380 Reykhólar

Reykjavík, 29. desember 2017

Athugasemdir og áréttingar varðandi aðalskipulagsbreytingu Vestfjarðavegar 60 frá Bjarkarlundi að Skálanesi: Greinargerð-tillaga frá nóvember 2017.

Fyrri athugasemdir

Ég vil í fyrsta lagi benda á fyrri athugasemdir, dagsettar 26. október 2017, sem ég gerði við *Lýsinguna á skipulagsverkefninu - matslýsinguna frá 30. júní 2017*. Hana sendi ég sveitarstjórninni á sínum tíma.

Ég vil einnig benda á greinargerðina sem ég gerði í matsferlinu á sínum tíma og afhenti Skipulagsstofnun. Langflest sem þar kom fram varðandi leið B á enn við um leið Þ-H.

Svo vil ég benda á athugasemdir til tillögu að matsáætlun sem ég sendi Skipulagsstofnun í október 2015 og síðast en ekki síst athugasemdirnar við frummatsskýrsluna sem ég sendi Skipulagsstofnun í desember 2016.

Enn einu sinni skal það tekið fram að viðkomandi aðilar eru algerlega mótfallnir leið Þ-H (áður leið B) og hafa lagt til aðra og jafnvel ódýrari lausn á málinu. Þetta ætti Vegagerðinni að vera kunnugt um, enda hefur grein um þetta birst í Framkvæmdafréttum hennar.

Kynningarfundur

Sveitarstjórnin var svo vinsamleg að taka á móti mér og fleirum þann 18. desember og halda fund um þetta efni.

Í viðauka hér á eftir bæti ég við útreikningum á vegalengdum, m.a. vegna skólaaksturs, frá Djúpadal og Gufudal eftir leið Þ-H og jarðgangaleið.

Athugasemdir við *Greinargerð-tillögu frá nóvember 2017*

Hér á eftir verður fjallað um einsakar málsgreinar í greinargerðinni og gerðar athugasemdir við þær ef með þarf. Málsgreinarnar úr greinargerðinni eru í **bláum lit** (og sömu letrurgerð og leturstærð og í greinargerðinni) til aðgreiningar frá athugasemdum mínum.

Til vegagerðarinnar þarf fyllingar-, burðarlags-, rofvarnar- og slitlagsefni sem fæst úr skeringum og námum. (Kafli 2 – bls. 3).

Það vantar lýsingu á því í matskýrslu vegagerðarinnar hvar nákvæmlega á að nota efni úr einstökum námum. Líta má á skeringar sem nokkurs konar „námur“ (segja mér vegagerðarverkfræðingar), en benda má á að engar slíkar má leyfa á Hallsteinsneshlíð.

Sjá m.a. umfjöllun um útvíkkaðar skeringar sem „námur“ undir lið E10 á bls. 10 í greinargerðinni. Þar er fjallað um „þó nokkrar skeringar“ í Melanesið vegna Þ-H, en einnig vegna D2, sem líklega er villa.

Í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006- 2018 kemur fram að markmið sveitarfélagsins varðandi vegi, sé að leitað verði hagkvæmustu lausna í vegagerð og stuðlað að umferðar- og rekstraröryggi og samtengingu byggðar. (Kafli 3 – bls. 4).

Ljóst er að jarðgangaleið stuðlar að auknu umferðar- og rekstraröryggi og tengir Djúpadal og Gufudal miklum mun betur annarri byggð austar í Reykhólasveit en leið Þ-H.

Stytting ferðatíma, uppbygging vega með bundnu slitlagi og gerð jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi skapa betri skilyrði fyrir jákvæða byggðapróun og eflingu einstakra atvinnu- og þjónustuvæða. (Kafli 3.2 – bls. 4).

Parna er talað um gerð jarðganga, m.a. til að skapa betri skilyrði fyrir jákvæða byggðapróun. Jarðgangaleið fellur því vel að þessu, en ekki leið Þ-H.

Skipulagsgerð sveitarfélaga stuðli að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustuvæða, með styrkingu byggðar að leiðarljósi. Við skipulag byggðar og samgangna verði miðað við að sem flestir íbúar komist til næsta meginkjarna á innan við einni klukkustund. (Kafli 3.3 – bls. 4).

Jarðgangaleið fellur mun betur að þessu öllu en leið Þ-H.

.... Hallsteinsstaði (Kafli 4 – bls. 6).

Á að vera Hallsteinsnes.

Teigsskógur í Þorskafríði hefur nokkra sérstöðu meðal vestfirskra skóga. Samkvæmt nýlegum mælingum Skógræktar ríkisins er hann talin vera um 667 ha að flatarmáli og skipar þannig sess með stærstu skóglendum landshlutans. Breidd skógarins er víðast milli 400-500 m. Þéttleiki birkisins í Teigsskógi er einstakur. Á stöku stað í miðhluta skógarins má líta stórvaxinn reynivið sem myndar yfirhæð í frekar lávöxnu birkikjarrinu. ... Framtíðarnytjar skógarins kunna að felast í sérstöðu hans sem heildrænu og sérstöku vistkerfi. (Kafli 4 – bls. 6).

Það er alveg ljóst að vegur eftir leið Þ-H mun eyðileggja þessa sérstöðu og framtíðarnytjar Teigsskógar. Þess má geta að nefnd á vegum Umhverfisstofnunarinnar hefur lagt til að skógurinn verði friðaður.

Í Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018 kemur fram að markmið sveitarfélagsins varðandi vegi, sé að leitað verði hagkvæmustu lausna í vegagerð og stuðlað að umferðar- og rekstraröryggi og samtengingu byggðar. (Kafli 5 – bls. 7).

Er það sveitarfélagsins að leita „hagkvæmustu“ lausna í vegagerð? Ætti það ekki fremur að vera markmið þess að leita „bestu“ lausna í vegagerð hvað varðar íbúana í hreppnum (stystu vegalengdir o.s.frv.)?

Markmið breytingarinnar er að auka umferðaröryggi á svæðinu með öruggari og burðarmeiri vegi sem og fækkun einbreiðra brúa. Breytingin er í samræmi við markmið gildandi aðalskipulags um vegi ... (Kafli 5 – bls. 7).

Þess má geta að jarðgangaleið samkvæmt D3 hefur meira útreiknað umferðaröryggi en leið Þ-H, þegar byggt er á rannsóknnum Eflu á óhappatíðni á Vestfjarðavegi 60 öllum.

Skipulagsstofnun féllst á að verða við beiðni um endurupptöku á úrskurði sínum frá 2006 og þann 27. maí 2015 heimilaði stofnunin að leiðin um Teigsskóg yrði tekin með í nýju mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness ásamt fleiri valkostum. (Kafli 5.1 – bls. 9).

Ég held að það hafi verið jarðgangaleið sem Skipulagsstofnun var fyrst og fremst að leita eftir.

Við framkvæmdir verður efni í veginn einungis tekið úr skeringum og námum í nágrenni Vestfjarðavegar. (Kafli 5.2 – bls. 9).

Ég tel alveg ljóst að vegur eftir leið Þ-H frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi verði ekki gerður úr efni úr skeringum eingöngu, enda má ekki „raska landi nema innan afmarkaðra svæða“. Það vantar upplýsingar um hvar (úr hvaða námum nákvæmlega) viðbótarefnið verður tekið.

Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir efnistöku á eftirfarandi svæðum. Ekki er um að ræða efnistöku sem heyrir undir lög um mat á umhverfisáhrifum (106/2000) vegna tilkynningaskyldu eða matsskyldu. (Kafli 5.2 – bls. 9).

Þá koma væntanlega ekki til greina námur sem eru á verndarsvæði Breiðafjarðar eða á svæði 303 á Náttúruminjaskrá, svo sem nr. E8 við Hallsteinsnes.

Við mat á umhverfisáhrifum áætlunarinnar verður gerður samanburður við „núllkost“, sem felst í því að engar breytingar verði gerðar á núverandi vegi og veglína áfram skilgreind eftir gildandi aðalskipulagi. Innan Reykhólahrepps er horft til eftirfarandi kosta varðandi veglínuna í Kjálkafirði auk núllkosta (sjá mynd 5.1). (Kafli 6.3 – bls. 14).

Það er svo sem óþarfi að bera saman við „núllkost“, hann hefur aldrei verið inni í myndinni, enda á að endurnýja allan veginn frá Bjarkalundi að Skálanesi. Svo skil ég ekki hvað Kjálkafjörður kemur málinu við? Á „mynd 5.1“. að vera mynd 6.2?

Áhrifin eru mismunandi eftir veglínunum. Leið Þ-H hefur nokkuð neikvæð áhrif á landnotkun, vegna mögulegs rasks á beitilandi, æðarvarpi og möguleikum til þangskurðar og að leið D2 hafi óveruleg áhrif á landnotkun. (Kafli 6.4.1 – bls. 15).

Hér standa mikilvægar fullyrðingar um landnotkun, sem ég tel að Reykhólahreppur verði að taka tillit til. Það vantar verðmat á landnotkuninni til að bæta við raunkostað leiðar Þ-H.

Óvissa er um áhrif á ferðaþjónustu í Djúpadal ... (Kafli 6.4.1 – bls. 16).

Ég tel ekki nokkurn vafa leika á neikvæðum áhrifum leiðar Þ-H á ferðaþjónustu í Djúpadal.

Vegagerðin telur að á rekstrartíma muni leiðir D2 og Þ-H hafa óveruleg áhrif á heilsu og hljóðvist. (Kafli 6.4.1 – bls. 16).

Það skal áréttað að leið Þ-H mun hafa veruleg áhrif á hljóðvist í Gröf og á Hallsteinsnesi.

Leið D2 hefur minnst áhrif á fornleifar en þó eru áhrifin nokkuð neikvæð. leið Þ-H getur haft veruleg neikvæð áhrif á fornleifar vegna áhrifa á minjar við Gröf. ... Verði Vestfjarðavegur lagður eftir leið Þ-H þarf að leggja tengingu inn Djúpadal, og þar með raska minjasvæði í landi Barms. (Kafli 6.4.1 – bls. 16).

Ljóst er samkvæmt þessu að leið Þ-H mun hafa mun meiri áhrif á fornminjar en leið D2 (eða D3).

Leið Þ-H hefur veruleg neikvæð áhrif á birkikjarr á svæðinu vegna mikillar röskunar á Teigsskógi. Teigsskógur hefur mikið vistfræðilegt mikilvægi nýr Vestfjarðavegur sem lagður verði eftir leið Þ-H getur dregið úr vistfræðilegu mikilvægi hans. Áhrif á sjávarfitjar eru varanleg og óafturkræf en hvorug þeirra leiða sem lagðar eru fram í breytingu á aðalskipulagi hefur veruleg neikvæð áhrif á sjávarfitjar. (Kafli 6.4.1 – bls. 16).

Hér fer ekkert milli mála hvaða áhrif leið Þ-H mun hafa á Teigsskóg: „veruleg neikvæð áhrif“. Hér stendur einnig að áhrif leiðar Þ-H á sjávarfitjar séu „varanleg og óafturkræf“, en í næstu setningu stendur að hvorug leiðanna hafi veruleg neikvæð áhrif á þær. Þetta sýnist mér vera mótsögn. Varanleg og óafturkræf áhrif leiðar Þ-H eru nefnilega verulega neikvæð!

Til að draga úr áhrifunum verður þess gætt að rask verði sem minnst á framkvæmdatíma og við frágang verður jafn stórt gróðurlendi og raskast grætt upp. Í samráði við Reykhólahrepp verður leitast við að endurheimta jafnstórt votlendi og raskast og haft samráð við Skógrækt ríkisins um uppgræðslu til að bæta fyrir það birkikjarr sem tapast. Framkvæmdin mun hafa bein áhrif á gróður en að hluta til eru áhrifin afturkræf með mótvægisáðgerðum. (Kafli 6.4.1 – bls. 16).

Skógfræðingar hafa sagt mér að áhrif leiðar Þ-H (áður B) á skóg eins og Teigsskóg verði aldrei hægt að gera afturkræf með mótvægisáðgerðum. Skógurinn sé þess eðlis.

Leið D2 hefur óveruleg áhrif á tegundir á válista og fugla síðsumars og nokkuð neikvæð áhrif á umferðarfugla og vorfugla, varpfugla (æðarvarp) og haförn. Leið Þ-H hefur óveruleg áhrif á umferðarfugla og vorfugla og tegundir á válista, og nokkuð neikvæð áhrif á varpfugla (æðarvarp) og haförn. Óvissa er um áhrif Þ-H á fugla síðsumars. (Kafli 6.4.1 – bls. 17).

Leið Þ-H fer mun nær arnarvarpi en leið D2 (eða önnur jarðgangaleið undir Hjallaháls). Mikil óvissa ríkir um áhrif leiðar Þ-H á fugla að vetrarlagi, enda virðist vetrarfuglalíf lítið eða ekkert hafa verið rannsakað á svæðinu. Ekki má gleyma því að bæði Djúpi fjörður og Gufufjörður eru þveraðir í fjarðarmynnunum á leið Þ-H, sem getur haft verulega áhrif á fugla að vetrarlagi líka. Þetta þyrfti að rannsaka. Hér er jarðgangaleiðin klárlega miklum mun skárri.

Almennt gildir að straummynstur mun breytast í næsta nágrenni við allar vegfyllingar. Báðar leiðir, D2 og Þ-H, hafa óveruleg áhrif á vatnaskipti að loknum framkvæmdum, seltu, súrefni og útskolun. (Kafli 6.4.1 – bls. 17).

Er það ljóst að leið Þ-H hafi óveruleg áhrif á vatnaskipti að loknum framkvæmdum? Hvar hefur verið sýnt fram á það? T.d. varðandi Gufufjörð.

Leið Þ-H skerðir fjörur og leirur á lengstum kafla. Leiðir D2 og Þ-H skerða fjörur, fitjar og sjávar tjarnir innan svæðis nr. 303 á náttúru minjaskrá. Vegagerð mun hafa neikvæð áhrif á lífríki fjöru, leiru, sjávar og sjávarbotns, óháð leiðarvali. (Kafli 6.4.1 – bls. 17).

Það er alveg ljóst að leið Þ-H hefur mun meiri áhrif á svæði nr. 303 á náttúru minjaskrá, enda þræðir hún svæðið alveg frá Grímkelsstöðum að Grónesi, en jarðgangaleið einungis í botni Djúpafjarðar, ef vegurinn verður færður fram á fitjarnar, sem er raunar ekki þörf á, enda einungis um 500 m stytting.

Áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á landslag er hvað mest af leiðum Þ-H, en svo D2. Varðandi einstakar landslagsheildir er greinilegt að mestu áhrifin verða af leiðum sem fara um Grónes og Hallsteinsnes (leið Þ-H). Enda um að ræða heildstætt landslag sem býr yfir mikilli fjölbreytni í áferð, litum og formum. Áhrifin eru óafturkræf og varanleg og teljast því verulega neikvæð. Þar að auki fer leið Þ-H um Teigsskóg og veldur þar einnig verulega neikvæðum áhrifum. (Kafli 6.4.1 – bls. 18).

Hér stendur allt sem segja þarf. Áhrif leiðar Þ-H verða óafturkræf, varanleg og verulega neikvæð á allt svæðið, þar á meðal á Teigsskóg.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að framkvæmdir samkvæmt leiðum I og Þ-H hafi veruleg neikvæð áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu, leiðir A1 og D2 hafi talsverð neikvæð áhrif og leið H1 hafi nokkuð neikvæð áhrif. Á svæðinu eru bújarðir og frístundajarðir. Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar frá þeim hafa verið metin og niðurstaða Vegagerðarinnar er að leið A1 hafi nokkuð neikvæð sjónræn áhrif á landslagsheildir sem sjást frá frístunda- og bújörðum en að aðrar leiðir hafi talsverð neikvæð áhrif. (Kafli 6.4.1 – bls. 18).

Hér stefnir allt að sama brunn: Áhrif leiðar Þ-H eru mun meiri en leiðar D2. – Það má alveg sleppa leiðum A1, H1 og I í þessum samanburði, enda eru þær víst ekki lengur til umræðu.

Allt rask af völdum veglagningar innan verndarsvæða og á vistkerfum sem njóta verndar er varanlegt og áhrifin óafturkræf auk þess að falla ekki að ákvæðum laga og reglugerða. Því eru áhrif beggja leiða á verndarsvæði Breiðafjarðar, svæði á náttúruminjaskrá, sérstætt birkikjarr, sjávarfitjar og leirur ásamt votlendi verulega neikvæð. (Kafli 6.4.1 – bls. 18).

Það er áður búið að sýna fram á að leið Þ-H hafi miklum mun meiri áhrif en jarðgangaleið og hún sé verulega neikvæð hvað varðar birkikjarr og votlendi. Þessi texti á því ekki við um leið D2.

Hverfisverndarsvæði, þar sem allar leiðir eiga upphaf sitt, ætti ekki að tapa gildi sínu þar sem fyrirhugað vegstæði liggur mjög nálægt núverandi vegi og áhrifin því óveruleg. (Kafli 6.4.1 – bls. 18).

Ég skil þetta alls ekki. Leið Þ-H (frá Þórisstöðum að Skálanesi) liggur alls ekki „nálægt núverandi vegi“ og áhrifin verða því veruleg. Leið D2 (eða jarðgangaleið) liggur hins vegar nálægt núverandi vegi á nokkrum köflum.

Leitað verður leiða til að forðast að raska vistkerfum sem njóta verndar. Niðurstaðan er að brýn nauðsyn er til að raska vistkerfum sem njóta verndar til að hægt sé að leggja veg um fyrirhugað framkvæmdasvæði, veg sem uppfyllir kröfur samfélagsins um öryggi og greiðfærni. Leitað hefur verið leiða til að forðast rask á svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá.

Ef menn ætla sér að forðast sem mest rask á vistkerfum og svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá, þá kemur bara leið D2 (eða önnur jarðgangaleið, t.d. D3) til greina. Það er nefnilega engin brýn nauðsyn á því að raska vistkerfum sem njóta verndar til að hægt sé að leggja veg um fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Niðurstaðan er að almannahagsmunir krefjast þess að svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá verði raskað. Niðurstaðan er að allar leiðir hafi veruleg neikvæð áhrif á verndarsvæði. Telja má að áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði séu varanleg en staðbundin. (Kafli 6.4.1 – bls. 18).

Þetta er ekki rétt, nema hvað leið Þ-H varðar. Jarðgangaleið (D2/D3) hefur mun minni áhrif en leið Þ-H á svæði 303 á náttúruminjaskrá og í raun óveruleg. Það hefur komið fram margoft áður.

Framkvæmdir við vegagerð hafa tímabundin jákvæð áhrif á atvinnulíf og að þeim loknum munu búsetuskilyrði íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum breytast til batnaðar. (Kafli 6.4.1 – bls. 19).

Það er án efa rétt að búsetuskilyrði íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum munu breytast til batnaðar með nýjum vegi í Gufudalssveit. Þá skiptir ekki máli hvort leiðin heitir Þ-H eða D2. En leiðavalið hefur veruleg áhrif íbúa og búsetuskilyrði í Djúpadal og Gufudal, eins og fram hefur komið. Þar hefur jarðgangaleið yfirburða vinning umfram leið Þ-H, sjá viðauka hér á eftir.

Sveitarfélagið er sammála niðurstöðu Vegagerðarinnar í matsskýrslu og telur leið Þ-H besta kostinn. Hún er þó ekki sú leið sem hefur minnst neikvæð áhrif á umhverfið. Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum er að leið D2 hefur minni neikvæð áhrif á umhverfið en er mun dýrari í framkvæmd. (Kafli 6.4.3 – bls. 19).

Af hverju er sveitarfélagið sammála niðurstöðu Vegagerðarinnar og telur leið Þ-H besta kostinn? Sú leið er bæði afar umhverfisóvæn miðað við jarðgangaleið og gerir leiðir til bæjanna í Djúpafirði og Gufufirði mun lengri, skólaakstur lengri, heimreiðar lengri, snjómokstur dýrari, veginn fjær mannabyggð, ef óhöpp skyldu koma uppá, s.s. á þverununum, og svona mætti telja ýmislegt til viðbótar. - Ég spurði reyndar að þessu á fundinum með sveitarstjórninni þann 18. desember. Mér skildist að þetta væru gamlar leifar og ætti ekki við lengur.

Leið D2 er dýrari í framkvæmd en leið Þ-H (um 2 gígakrónum reiknast mér til). Hins vegar má minnka þennan mun verulega og jafnvel snúa þessu við með því að færa göngin ofar í Hjallaháls. - Reykhólahreppur ætti fyrst og fremst að hafa hagsmuni íbúa hreppsins í huga þegar veglínurnar eru skoðaðar, þar á meðal íbúa hreppsins vestan Hjallaháls. Fyrir íbúa í Vesturbyggð skiptir ekki máli hvort veglínan heitir Þ-H eða D2, nema hvað Þ-H er mun meira „afskekkt“ veglína en D2.

Ef þörf reynist á að hafa samráð við aðra en áðurtalda aðila þá verður greint frá því í umhverfisskýrslu. (Kafli 7 – bls. 37).

Hér finnst mér vanta eitthvað um að haft verði samráð við bændur í Gufudalssveit og aðra landeigendur þar einnig.

Svo vantar líklega Náttúrufræðistofnun Íslands í listann í kafla 7. Allavega þarf að hafa samráð við stofnunina í framhaldinu.

Tillagan verður kynnt á opnum íbúafundi. Eftir íbúafund verður tillagan auglýst og gefst þá íbúum tækifæri að koma með skriflegar athugasemdir sem sveitarfélagið ber að svara. Breytingin verður unnin á vegum Vegagerðarinnar í samvinnu við Reykhólahrepp en framkvæmdin og efnistaka hennar vegna er háð framkvæmdaleyfi. (Kafli 7 – bls. 37).

Hér hefur eitthvað skolast til. Breytingin á aðalskipulaginu verður vonandi ekki unnin á vegum Vegagerðarinnar. Í mesta lagi þarf hún hins vegar að greiða fyrir hana.

Vernd birkiskóga

Í *Svæðisskipulagsáætlun fyrir Dalabyggð, Reykhólahrepp og Strandabyggð* frá febrúar 2017 stendur þetta á bls. 26:

Mikilvægi birkiskóga á svæðinu verði dregið fram í stefnumótun um landbúnað og ferðaþjónustu. Mörkuð verði stefna um verndun þeirra og nýtingu en verndun birkiskóganna og almenn gróðurvernd er veigamikill þáttur í Parísarsamþykktinni um loftslagsmál sem Ísland hefur undirgengist.

Og þetta stendur á bls. 48 um stefnumörkun sem varðar svæðisskipulagið:

Í skýrslunni [þ.e. Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga] er lagt til að beitarstýring verði aukin. Ennfremur að unnið verði að friðun birkiskóga og að sett verði opinbert markmið um að birkiskógar þeki í framtíðinni 10% af flatarmáli landsins og að birki verði gróðursett í auknum mæli á skógræktarsvæðum þar sem lögð hefur verið áhersla á innfluttar tegundir.

Það er því greinilega stefna sveitarfélaganna, og þá Reykhólahrepps líklega líka, að vernda þá birkiskóga sem eftir eru og unnið verði að friðun þeirra. Leið Þ-H yrði klárlega í hrópandi andstöðu við þessa stefnu.

Jarðgangaleið

Nú eftir endurupptöku gefur Vegagerðin loksins kost á jarðgöngum undir Hjallaháls. Reykhólahreppur og íbúar hans ættu að taka því fagnandi, með tilliti til allra atriða: náttúruverndar, vegalengda að bæjum vestan Hjallaháls, umferðaröryggis o.s.frv.

Það má líka skoða það hvort ekki sé hægt að leggja ljósleiðara að bæjunum um jarðgöngin og gera hann því ódýrari og öruggari en ella.

Einnig er hægt að leggja raflínur í veggöngum, þannig að sá hluti Vestfjarðalínunnar sem liggur um Hjallaháls gæti því verið í göngunum og þar með eykst rekstraröryggi línunnar væntanlega.

Þess má svo geta að Hjallahálgöng eru á jarðgangaáætlun 2011-2022.

Í lokin

„Nauðsynlegt er að landeigendur og sveitarfélög axli ábyrgð í þessum efnum og stuðli eftir fremsta megni að vernd birkiskóga.“

Ofangreind setning er út skýrslunni „Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga“, sem kom út á vegum Umhverfissráðuneytisins í mars 2007. Þetta hefur undirritaður, ásamt landeigendum Grafar og Hallsteinsness og ýmsum náttúruverndarsamtökum, reynt að gera í fjölmörg ár. **Okkur finnst að Reykhólahreppur ætti að gera slíkt hið sama.**

Ég vil því að lokum hvetja Reykhólahrepp til að **hafna alfarið leið P-H og taka hana alveg út af aðalskipulaginu**, enda fylgir hún að langmestu leyti fyrri útfærslum veglína leiða B um Teigsskóg og Hallsteinsnes í matsskýrslu 2005. Það er ljóst að Vestfjarðavegur nr. 60 um Gufudalssveit liggur m.a. um verndarsvæði Breiðafjarðar (lög nr. 54/1995), svæði á náttúru-minjaskrá (lög nr. 44/1999) og birkiskóg. Umhverfissráðuneytið hefur lýsti sig mótfallið leið um þetta svæði vegna umtalsverðra áhrifa hennar á mikilvæg náttúrusvæði sem hafa óumdeilanlegt verndargildi.

Rétt er að benda á að Norðurströnd Þorskafjarðar og fjörur í Djúpafirði voru settar á náttúru-minjaskrá árið 1978, sjá 2. útgáfu skrárinnar. Í samræmi við þágildandi lög um náttúruvernd, bárust Náttúruverndarráði tillögur að svæðum á náttúru-minjaskrá og voru tillögur í flestum tilfellum frá heimamönnum, náttúruverndarnefndum eða náttúruverndarsamtökum landshlutanna.

Í skýrslunni *Velferð til framtíðar, Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, Áherslur 2010-2013* sem er stefnumörkun Íslands í sjálfbærri þróun er m.a. lögð áhersla á vernd náttúru Íslands og segir þar m.a. um vernd lífríkis.

Viðhaldið verði fjölbreytileika tegunda og vistgerða.

Forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands.

Unnið verði að endurheimt votlendis og annarra mikilvægra vistkerfa þar sem slíkt er talið mögulegt.

Í skýrslu umhverfissráðuneytisins *Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga* (mars 2007) er lagt til að unnið verði að friðun birkiskóga í samræmi við verndartillögur í náttúruverndaráætlun ásamt nokkrum birkiskógum, 8 talsins, ***þar með talið Teigsskógi***. Í skýrslunni segir: *Nefndin telur þessa birkiskóga vera lykilsvæði þegar hugað er að vernd stórra samfelldra birkiskóga-vistkerfa og búsvæða ýmissa plantna og dýra sem þar þrífast í skjóli skóganna jafnframt því að vernda líffræðilega fjölbreytni birkis.*

Einnig er gerð tillaga um að styrkja náttúruverndarlög (gr. 39) til að vernda og efla birkiskóga. Þá er eftirfarandi lagt til, m.a. varðandi stefnumótun:

1. Sett verði opinbert markmið um að birkiskógar þeki í framtíðinni 10% af flatarmáli landsins.
2. Landsáætlun um skógrækt verði nýtt til að stuðla að vernd og endurheimt birkiskóga.
3. Sveitarfélög og opinberar stofnanir setji sér markmið um endurheimt/ræktun birkiskóga.
4. Sett verði markmið um hlutfall birkiskóga í landshlutabundnum verkefnum í skógrækt.

Að framansögðu má vera ljóst að vegur sem rýrir verndargildi Teigsskógar stangast á við stefnumörkun stjórnvalda um vernd lífríkis Íslands.

Með veglínu P-H verður röskun á vistgerðum sem njóta verndar í 37. gr. laga um náttúruvernd (44/1999) en í greininni er fjallað um sérstaka vernd vistkerfa og eru þar m.a. taldar upp sjávarfitjar og leirur. Þá stangast veglínan á við markmiðssetningu laga um vernd Breiðafjarðar, þar sem segir að markmið laganna sé: *að stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja.*

Breiðafjörður hefur alþjóðlegt náttúruverndargildi og ríkisstjórn Íslands hefur lagt til að svæðið verði sett á heimsminjaskrá UNESCO. Í samningnum um verndun líffræðilegrar fjölbreytni, sem Ísland er aðili að, segir að stuðla beri að vernd vistkerfa, náttúrulegra búsvæða og viðhaldi lífvænlegra tegundastofna í náttúrulegu umhverfi.

Ernir njóta sérstakrar verndar skv. lögum nr. 64/1994. Haförninn er auk þess á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands og einnig á valista alþjóða náttúruverndarsamtakanna IUCN. Breiðafjörður er á lista yfir mikilvæg fuglasvæði í Evrópu og á lista yfir strandsvæði á Norðurlöndum sem mikilvægt er að vernda.

Vegna ábyrgðar Íslands á fuglategundum sem eiga sér búsvæði á Breiðafirði eða í þeim tilfellum þar sem svæðið er viðkomustaður á farleiðum tegunda ber að tryggja vernd þess eins og kostur er.

Þegar landeigendur Grafar og Hallsteinsness leituðu eftir því við Umhverfissráðuneytið um mitt ár 2010 að Teigsskógur í landi þessara jarða yrði friðaður í samræmi við áður nefndar tillögur nefndar um vernd birkiskóga, leitaði ráðuneytið umsagnar Umhverfisstofnunar og Náttúrufræðistofnunar Íslands á friðlýsingu svæðisins. Í umsögn Umhverfisstofnunar segir m.a. „Það er því álit Umhverfisstofnunar að Teigsskógur sem slíkur hafi hátt verndargildi og telur stofnunin nægar forsendur fyrir friðlýsingu þess svæðis sem um ræðir“. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands mælir stofnunin með friðlýsingu Teigsskógar og segir m.a. „Mikilvægasta ástæða þess er fyrst og fremst mikilvægi birkiskógarins í heild sem vistkerfi og undirstaða tegundafjölbreytni fyrir dýr og plöntur. Teigsskógur er einnig hluti af búsvæði arnarins í þessum landshluta en örninn er enn í útrýmingarhættu. Teigsskógur er einnig með stærstu og heillegustu birkiskógum á Vestfjörðum og er hluti af svo til ósnortinni landslagsheild á þessu svæði“.

Ég vil benda Reykhólahreppi og þeim sem eiga eftir að koma að málinu á eftirfarandi atriði:

- 1) **Kanna þarf gróður til hlítar í Teigsskógi og öllu svæðinu sem leið P-H fer um. Gera þarf gróðurkort af vegstæðinu. Finna þarf útbreiðslu friðaðra tegunda (eins og ferlaufungs) og tegunda sem þarfnast friðunar (s.s. krossjurtar og fleiri tegunda).**
- 2) **Kanna þarf varpfugla í Teigsskógi og gera sniðtalningar. Ítarlegra rannsókna er þörf.**
- 3) **Gera þarf ítarlegar vetrarfuglatalningar í Teigsskógi, Djúpafirði og Gufufirði.**
- 4) **Kanna þarf til hlítar verðmæti birkis í Teigsskógi og verðmæti svæðisins í heild.**
- 5) **Leið með um þriggja km göngum undir Hjallaháls í 100-110 m hæð er góð sátt milli manna, náttúru og kostnaðar.**

Ef vegur verður lagður um endilangan Teigsskóg og yfir fjarðarmynni Djúpafjarðar og Gufufjarðar, verður það aldrei aftur tekið!

Með bestu kveðjum

Gunnlaugur Pétursson
Blesugróf 24, 108 Reykjavík

e-mail: gpe@verkis.is
farsími: 8645099

einnig f.h. eftirfarandi:
Arndís Ögn Guðmundsdóttir
Ósk Jóhanna Guðmundsdóttir
Kolbrún Pálsdóttir
Guðrún Alda Gísladóttir
og annað fólk frá Gröf

Viðauki 1

A. Skólaakstur í Gufudalsveit

Athugun á því hve miklu munar á jarðgangaleið undir Hjallaháls (D3) og leið Þ-H, ef við gefum okkur að það þurfi að sækja börn bæði í Djúpadal og Gufudal. Miðað er við akstur til og frá Þórisstöðum í Þorskaafirði. Svo bætist við akstur að og frá Reykhólum.

1) Jarðgangaleið:

Vegalengdin er þá: 1500 m frá Þórisstöðum að göngum, 3000 m göng, 9500 m að Gufudal, 9500 m aftur frá Gufudal að göngum, 2×1000 m frá vegi heim að Djúpadal og til baka, 3000 m göng, 1500 m að Þórisstöðum. Þetta gera 30000 m = **30 km**.

2) Leið Þ-H:

Vegalengdin er þá: 15000 m frá Þórisstöðum að afleggjara að Gufudal, 2×6000 m heim að Gufudal og til baka, 6000 m að afleggjara að Djúpadal, 2×7000 m heim að Djúpadal og til baka, 9000 m aftur að Þórisstöðum. Þetta gera 56000 m = **56 km**.

Mismunur á þessu er 26 km. Ég geri ráð fyrir að þetta þurfi að keyra tvisvar á dag, svo þetta verða þá alls **52 km/dag** í mismun.

B. Lengdarmunur

Skoðum aðeins vegalengdir fram og til baka frá Þórisstöðum í Þorskaafirði:

1) Jarðgangaleið:

Fyrir Djúpadal: $2 \times (1500 + 3000 + 2500)$ km = **14 km**.

Fyrir Gufudal: $2 \times (1500 + 3000 + 9500)$ m = **28 km**.

2) Leið Þ-H:

Fyrir Djúpadal: $2 \times (9000 + 7000)$ m = **32 km**.

Fyrir Gufudal: $2 \times (15000 + 6000)$ m = **42 km**.

Mismunurinn er því um **18 km** fyrir Djúpadal og um **14 km** fyrir Gufudal.

Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga

Skýrsla og tillögur nefndar



VI Fylgiskjal I

Á listanum hér fyrir neðan eru íslensk skóglendi sem eru mikilvæg út frá náttúruverndarsjónarmiðum en ekki er að finna í náttúruverndaráætlun 2004–2008. Nefndin leggur til að þau verði tekin inn í næstu náttúruverndaráætlun.

1. Fagrahlíð í Skagafirði – síðustu leifar á stóru svæði.
2. Ljósstaðaskógur í Laxárdal – hávaxinn skógur.
3. Skógarleifar vestan í Sellandafjalli – síðustu leifar á stóru svæði.
4. Hlíðardalur í Mývatnssveit – óvenju samfelldur skógur í mikilli hæð.
5. Núpsstaðaskógur – hávaxinn skógur.
6. Hrífunes í Skaftártungu – samfelldur og víðáttumikill skógur.
7. Teigsskógur við Þorskafjörð – samfelldur skógur, kjarnasvæði.
8. Trostansfjörður inn af Arnarfirði – hávaxinn skógur.
9. Hraunteigur neðan Heklu – Land í umsýslu Landgræðslunnar en í einkaeigu. Skógurinn er mikil náttúruperla, botngróður hefur náð að færast nærri náttúrulegu horfi ólíkt því sem við á um flesta birkiskóga í nágrenninu svo sem Galtalæk o.fl.



Est 3

GP6 – 8.9.2018

Vestfjarðavegur 60
Óhappatiðni 1996-2016

Est 3

Nr	Kafli	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd km	1996-1999			2000			2001			2002			2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009			2010			2011			2012			2013			2014			2015			2016			Alls / Míal					
					ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht	ADU	Oh	Oht									
60	36	Bildudalsvegur (63)	Sýslumörk (skilti)	11,51	33	3	5,37	45	0	0,00	51	1	4,67	53	0	0,00	74	2	6,43	67	2	7,11	63	2	7,56	60	1	3,97	68	2	7,00	64	0	0,00	93	2	5,12	87	3	8,21	58	2	8,21	55	0	0,00	61	1	3,90	67	0	0,00	77	0	0,00	100	0	0,00	61	21	3,98			
60	09	Kjartanssteinn (ræsi)	Klofningsvegur (590)	10,98	197	10	3,17	201	2	2,48	240	4	4,16	192	0	0,00	197	3	3,80	211	7	8,28	211	9	####	249	3	3,01	235	4	4,25	241	0	0,00	300	1	0,83	395	3	1,90	347	6	4,31	342	2	1,46	357	4	2,80	366	4	2,73	395	3	1,90	465	3	1,61	273	68	3,18			
60	33	Skipptá	Fossá (bær)	12,69	35	2	3,13	47	2	9,19	53	1	4,07	55	1	3,93	77	2	5,61	70	0	0,00	66	0	0,00	63	1	3,43	71	2	6,08	67	2	6,44	97	0	0,00	103	1	2,10	80	0	0,00	82	1	2,63	89	1	2,43	107	0	0,00	113	0	0,00	147	0	0,00	73	16	2,78			
60	06	Búðardalur, Brekkuhvami	Búðardalur, Sunnuhraut	0,62	779	4	5,67	855	0	0,00	899	0	0,00	910	0	0,00	938	1	4,71	976	0	0,00	964	1	4,58	974	2	9,07	###	0	0,00	###	0	0,00	###	0	0,00	###	0	0,00	###	0	0,00	###	0	0,00	###	0	0,00	###	0	0,00	###	1	3,27	###	1	2,81	###	12	2,66			
60	35	Barðastrandarvegur (62)	Bildudalsvegur (63)	8,07	28	0	0,00	36	0	0,00	41	0	0,00	40	0	0,00	56	1	6,06	51	2	####	48	1	7,07	46	0	0,00	45	2	####	45	0	0,00	51	1	6,66	47	0	0,00	45	0	0,00	43	0	0,00	47	0	0,00	52	0	0,00	60	0	0,00	78	1	4,35	45	8	2,50			
60	34	Fossá (bær)	Barðastrandarvegur (62)	11,65	42	2	2,81	59	0	0,00	66	1	3,56	65	1	3,62	76	1	3,09	84	2	5,60	81	1	2,90	76	3	9,28	85	1	2,77	82	1	2,87	114	0	0,00	121	0	0,00	94	0	0,00	96	0	0,00	104	0	0,00	125	0	0,00	132	0	0,00	172	1	1,37	86	14	2,20			
60	04	Snæfellsnesvegur (54)	Laxárdalsvegur (59)	7,97	327	6	1,57	355	5	4,84	357	5	4,81	350	2	1,96	373	3	2,76	388	2	1,77	383	4	3,59	387	5	4,44	404	3	2,55	414	4	3,32	474	3	2,18	551	5	3,12	535	0	0,00	525	2	1,31	537	1	0,64	631	1	0,54	671	1	0,51	780	0	0,00	449	52	2,13			
60	08	Klofningsvegur (590)	Kjartanssteinn (ræsi)	9,26	159	10	4,64	198	3	4,48	236	2	2,51	236	3	3,76	271	1	1,09	272	1	1,09	216	2	2,74	251	1	1,18	239	0	0,00	246	1	1,20	303	1	0,98	397	0	0,00	377	0	0,00	372	2	1,59	388	1	0,76	398	3	2,23	429	3	2,07	505	0	0,00	284	34	2,11			
60	01	Hringvegur (1-h2)	Sýslumörk (skilti)	8,53	149	4	2,16	199	0	0,00	218	2	2,95	219	7	####	243	6	7,93	271	1	1,19	274	0	0,00	280	1	1,15	306	1	1,05	324	2	1,98	394	0	0,00	497	1	0,65	460	1	0,70	451	1	0,71	433	2	1,48	433	0	0,00	517	2	1,24	600	4	2,14	320	35	2,00			
60	46	Flateyrarvegur (64)	Súgandafjarðarvegur (65)	7,28	415	6	1,36	425	1	0,89	438	3	2,58	420	5	4,48	479	4	3,14	449	5	4,19	439	4	3,43	434	2	1,73	463	4	3,25	410	4	3,67	444	3	2,54	444	2	1,70	429	1	0,88	403	0	0,00	408	1	0,92	405	1	0,93	403	2	1,87	454	0	0,00	429	48	1,98			
60	10	Klofningsvegur (590)	Sýslumörk (skilti)	5,78	96	3	3,70	135	0	0,00	161	0	0,00	161	0	0,00	184	1	2,58	199	2	4,76	200	1	2,37	196	1	2,42	224	0	0,00	232	0	0,00	279	2	3,40	352	4	5,39	310	0	0,00	327	0	0,00	354	1	1,34	362	1	1,31	390	1	1,22	467	2	2,03	234	19	1,98			
60	02	Sýslumörk (skilti)	Gröf	11,34	129	6	2,81	184	3	3,94	209	2	2,31	216	4	4,47	240	2	2,01	268	1	0,90	271	2	1,78	277	3	2,62	303	2	1,59	321	0	0,00	390	1	0,62	492	5	2,46	455	4	2,12	451	3	1,61	433	2	1,12	433	1	0,56	464	2	1,04	538	1	0,45	308	44	1,95			
60	42	Kettisseyrarvegur (6224)	Lambadalur	2,57	188	0	0,00	190	0	0,00	193	2	####	193	1	5,52	207	0	0,00	197	0	0,00	202	3	####	199	0	0,00	200	0	0,00	177	0	0,00	194	0	0,00	189	0	0,00	183	0	0,00	170	0	0,00	188	0	0,00	201	1	5,30	211	0	0,00	236	0	0,00	195	7	1,80			
60	28	Gufudalsvegur (6030)	Kleifastaðir	12,02	62	2	1,83	67	3	####	80	0	0,00	80	0	0,00	91	1	2,50	83	0	0,00	78	1	2,92	74	0	0,00	83	2	5,49	78	0	0,00	99	1	2,30	82	0	0,00	103	0	0,00	86	1	2,65	95	0	0,00	109	1	2,09	128	1	1,78	169	0	0,00	87	13	1,78			
60	30	Kollafjarðarheiði (F66)	Skálmardalsá	11,79	35	0	0,00	47	0	0,00	53	2	8,77	55	2	8,45	77	0	0,00	70	1	3,32	66	1	3,52	63	0	0,00	71	0	0,00	67	1	3,47	85	0	0,00	76	0	0,00	80	1	2,90	80	0	0,00	88	0	0,00	101	1	2,30	119	1	1,95	157	1	1,48	71	11	1,72			
60	07	Búðardalur, Sunnuhraut	Klofningsvegur (590)	15,58	281	15	2,34	320	6	3,30	322	4	2,18	316	3	1,67	337	2	1,04	365	2	0,96	361	2	0,97	365	1	0,48	381	2	0,92	390	4	1,80	447	7	2,75	547	3	0,96	515	6	2,05	505	6	2,09	516	5	1,70	537	5	1,64	571	3	0,92	664	5	1,32	408	81	1,72			
60	47	Súgandafjarðarvegur (65)	Djúpvægur (61-41)	4,92	671	8	1,66	678	4	3,29	690	3	2,42	689	3	2,42	738	6	4,53	704	0	0,00	693	1	0,80	683	2	1,63	720	2	1,55	628	3	2,66	673	2	1,65	667	2	1,67	645	1	0,86	629	3	2,66	652	1	0,85	643	0	0,00	643	1	0,87	712	2	1,56	675	44	1,72			
60	24	Reykholásveitarvegur (60)	Borskaðafjarðarvegur (608)	8,31	49	2	3,39	85	1	3,88	101	1	3,26	101	2	6,53	130	1	2,54	141	0	0,00	142	0	0,00	139	0	0,00	159	0	0,00	165	1	2,00	196	0	0,00	136	0	0,00	119	0	0,00	118	0	0,00	123	1	2,68	133	0	0,00	146	0	0,00	179	0	0,00	119	9	1,64			
60	41	Þingeyri (vegrist)	Kettisseyrarvegur (6224)	6,39	190	4	2,26	192	2	4,47	195	1	2,20	195	1	2,20	209	0	0,00	199	1	2,15	204	1	2,10	201	1	2,13	202	1	2,12	179	0	0,00	198	0	0,00	198	2	4,33	194	0	0,00	171	0	0,00	189	0	0,00	202	0	0,00	212	0	0,00	237	1	1,81	197	15	1,55			
60	03	Gröf	Snæfellsnesvegur (54)	12,01	184	6	1,86	222	4	4,11	252	3	2,72	260	4	3,51	289	3	2,37	292	1	0,78	295	2	1,55	301	2	1,52	330	1	0,69	349	1	0,65	424	0	0,00	515	2	0,89	459	1	0,50	455	3	1,50	437	1	0,52	454	3	1,51	487	3	1,41	565	2	0,81	339	42	1,55			
60	27	Djúpadalsvegur (6087)	Gufudalsvegur (6090)	9,27	62	1	1,19	67	1	4,41	80	0	0,00	80	0	0,00	80	1	3,69	91	1	3,25	83	1	3,56	78	0	0,00	74	0	0,00	83	1	3,56	78	1	3,79	99	1	2,99	78	0	0,00	111	0	0,00	89	0	0,00	98	0	0,00	112	0	0,00	132	1	2,24	174	0	0,00	88	9	1,54
60	31	Skálmardalsá	Mjóafjarðará	14,78	35	1	1,34	47	2	7,89	53	0	0,00	55	0	0,00	77	1	2,41	70	1	2,65	66	1	2,81	63	0	0,00	71	0	0,00	67	1	2,77	85	1	2,18	81	0	0,00	79	0	0,00	79	2	4,69	87	0	0,00	100	0	0,00	118	0	0,00	156	1	1,19	71	11	1,52			
60	26	Gröf	Djúpadalsvegur (6087)	10,84	62	1	1,02	67	0	0,00	80	1	3,16	80	0	0,00	91	2	5,55	83	2																																											

Í 2. tbl. þessa árs birtist grein Hreins Haraldssonar framkvæmdastjóra þróunarsviðs Vegagerðarinnar með kosnaðarsamanburði á opnum vegi og jarðgangavalkostum í Gufudalssveit. Þar var vitnað í Gunnlaug Pétursson og hefur hann óskað eftir að fá að birta sín sjónarmið á sama vettvangi.



Gunnlaugur Pétursson
verkfræðingur skrifar

Vestfjarðavegur um Gufudalssveit - jarðgangaleiðir

Hér verður fjallað um kostnað vegna lagningar nýs vegar milli Þórisstaða í Þorskaflirði og Eyrar í Kollafirði. Borinn er sama kostnaður leiðar B og áfanga 3 annarsvegar og leiðar með jarðgöngum undir Hjallaháls og Gufudalsháls hins vegar. Einnig er borinn saman kostnaður leiðar B eingöngu og leiðar D með jarðgöngum undir Hjallaháls (milli Þórisstaða í Þorskaflirði og Krakár á Skálansi). Niðurstaðan er sú að jarðgangaleið er ódýrari kostur í báðum tilvikum, og munar þar 800-1.600 milljónum króna eftir útfærslum. Leiðin undir Hjallaháls og Gufudalsháls er einnig styst og með mest umferðaröryggi, og má hún vera 400-700 milljónum dýrari en leið B og áfangi 3.

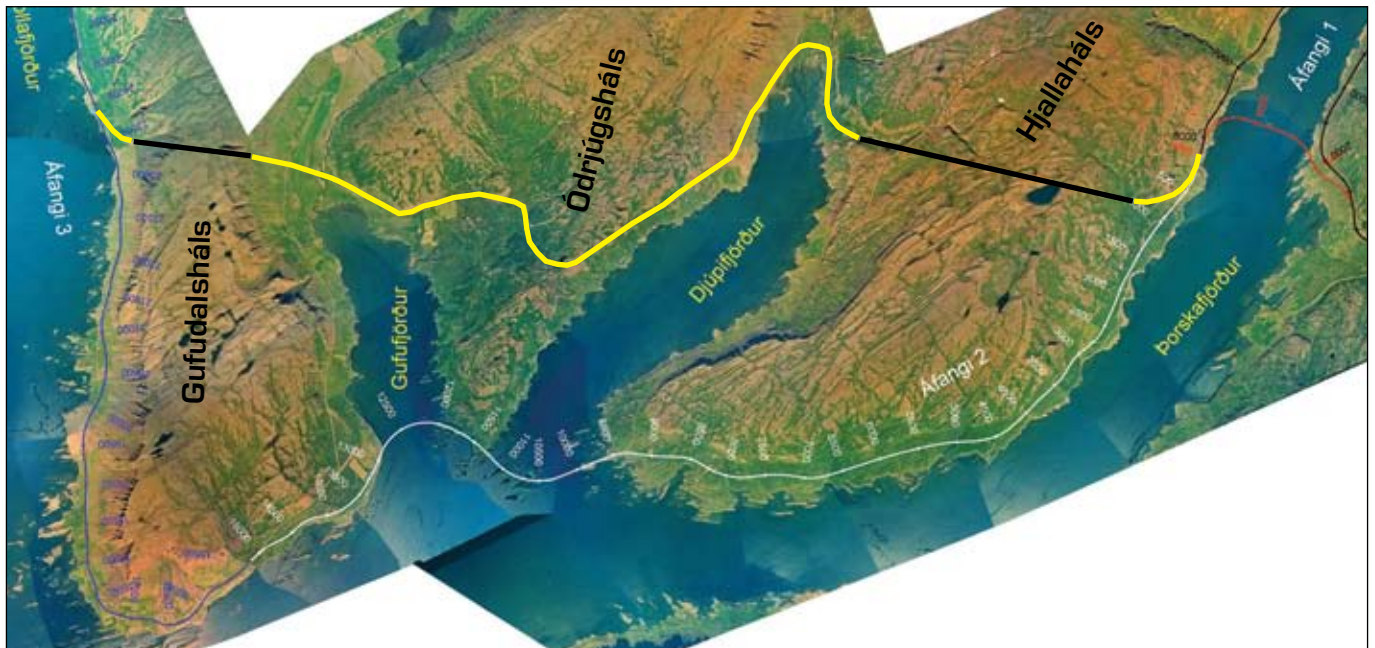
Inngangur

Eins og fram hefur komið í fjölmiðlum undanfarið hef ég beitt mér fyrir því, að gerð yrðu jarðgöng undir Hjallaháls og jafnvel Gufudalsháls í stað leiðar B. Leið B hefur verið umdeild í meira lagi, enda fer hún að stórum hluta um svæði á Náttúruminjaskrá, m.a. Teigsskóg og yfir eyjar og sker í minni Djúpafjarðar. Leiðin liggur einnig í mikilli nánd við gjöfulasta hreiður arna við norðanverðan Breiðafjörð og utan við þangskurðarsvæði í Djúpafirði. Heimreiðar að bæjum á svæðinu lengjast verulega og óvissa er um heimreið að Djúpadal og sumarbústöðunum í Djúpafirði, þar sem ekki er fallist á leið C.

Vegagerðin taldi í drögum að tillögu að matsáætlun (júlí 2003) að jarðgangaleiðir undir Gufudalsháls (leiðir E og F) væru of dýrar og leið B væri ekki raunhæf vegna kostnaðar, arðsemi og mögulegra neikvæðra umhverfisáhrifa. Í matsskýrslunni sjálfri (september 2005) [2] eru svo jarðgangaleiðirnar endanlega horfnar, en leið B sett sem tillaga ásamt leiðum C og D. Í leiðavalsskýrslunni [3] var leið B talin hafa litla sem enga arðsemi miðað við leið D.

Kostnaðarútreikningar mismunandi leiða

Kostnaðartölur í töflunum sem fylgja þessari grein byggja að langmestu leyti á flóknari og meiri útreikningum, en hægt er að koma við hér. Ég hef þess vegna sett alla þessa útreikninga mína og tilvísanir í fyrri kostnaðartölur Vg. í sérstaka greinargerð sem ég hef afhent Vegagerðinni til nánari skoðunar. Við hvern kostnaðarlið eru þó settar tilvitnanir í stuttar skýringar aftast í greininni. Eldri kostnaðartölur hafa verið uppfærðar til verðlags í desember 2006, samkvæmt vísitölu vegagerðar.



Leið B og jarðgangaleið teiknuð gróft inn (VAI).



Staða framkvæmda við Héðinsfjarðargöng 5. febrúar 2007. Búið er að sprengja 841 m í Siglufirði og 539 m í Ólafsfirði.

Göng undir Hjallaháls og Gufudalsháls (leið HG) – Leið B+3

Með grein Hreins Haraldssonar (í Framkvæmdafréttum, 2. tbl. 2007) er ágætt kort sem sýnir leið með jarðgöngum undir Hjallaháls og Gufudalsháls. Vegagerðin hefur reyndar rætt um tvær leiðir um Ódrjúgsháls. Á kortinu er sú ytri sýnd, en í leiðavalsskýrslunni [3] er gert ráð fyrir þeirri innri. Þetta skiptir þó litlu máli varðandi kostnað.

Á kortinu eru sýnd 3.800 m jarðgöng undir Hjallaháls í 60 m hæð, sem eru óþarflega löng göng. Í skrifum mínum um jarðgöng undir Hjallaháls hef ég alltaf rætt um 2.800 m jarðgöng með 2x75 m skálum (samtals 2.950 m), en slík jarðgöng eru einnig í samræmi við drög að göngum undir hálsinn sem ég hef séð hjá Vegagerðinni. Þorskaftarmegin byrja þessi göng í um 120 m hæð neðan við Búlkárbotna og enda Djúpafjarðarmegin í um 110 m hæð við Hálsá.

Göng undir Gufudalsháls eru mun styttri en göngin undir Hjallaháls. Ég hef reiknað með 1.950 m göngum með vegskálum, en Hreinn telur þau þurfa að vera 2.100 m. Þarna munar litlu.

Ég hef kallað gangaleið undir báða hálsana „leið HG“ til einföldunar. Í töflu 1a er sýndur kostnaður við gerð þessarar leiðar. Hann er nánast sá sami og í ofangreindri grein Hreins, ef frá er dreginn mismunur kostnaðar við göngin undir Hjallaháls.

Kostnaður við leið B og áfanga 3 er sýndur í töflu 1b. Samkvæmt leiðavalsskýrslu Vg. [3] var hann upphaflega rúmir 3 milljarðar, ef fært er til verðlags í nóvember 2006. Við það bætast síðan þættir sem komu fram í matsferlinu, s.s. lengri brú í þveruninni yfir Djúpafjörð til að anna nauðsynlegum vatnsskiptum o.fl. Úrskurður Umhverfisstofnunar [1] setur mörg skilyrði varðandi leið B og þar er auk þess fallist á niðurstöðu Skipulagsstofnunar varðandi leið C. Þetta leiðir til verulegrar kostnaðaraukningar leiðar B, m.a. hvað varðar efnisnám, en frá Gröf að Hallsteinsnesi (m.a. í Teigsskógi) voru allnokkrar námur fyrirhugaðar en eru ekki heimilaðar í úrskurðinum auk þess sem ekkert rask má vera utan veglínunnar sjálfar.

Í töflu 1c er sýndur kostnaðarsamanburður á leið HG og leið B+3. Það er ljóst að gangaleiðin (leið HG) er rúmlega **800 m.kr.** ódýrari en leið B+3, ef miðað er við tvíbreið göng undir hálsana, og **1.450 m.kr.** ódýrari með einbreiðum göngum. Gangaleiðin er líka 7,25 km styttri og öruggari samkvæmt óhappatíðniútreikningum.

Göng undir Hjallaháls (leið G) – Leið B

Leið D frá Þórisstöðum í Þorskaftir að Kraká á Skálanesi með göngum undir Hjallaháls eingöngu, hef ég kallað „leið G“ einföldunar. Í töflu 2a er sýndur kostnaður við að leggja þessa leið.

Kostnaður við leið B er sýndur í töflu 2b. Samkvæmt leiðavalsskýrslu Vg. var hann upphaflega rúmir 2,4 milljarðar, ef

fært til verðlags í nóvember 2006, en við það bætast síðan sömu þættir og minnst er á hér að ofan.

Í töflu 2c er sýndur kostnaðarsamanburður á leið G og leið B. Það er ljóst að gangaleiðin (leið G) er rúmlega **1.220 m.kr.** ódýrari en leið B, ef miðað er við tvíbreið göng undir hálsana, og **1.620 m.kr.** ódýrari með einbreiðum göngum.

Mismunafjárfesting

Þar sem gangaleiðin HG er rúmum 7 km styttri en leið B+3 má hún vera allnokkru dýrari. Miðað við ÁDU=78 í Gufudalssveit árið 2005 og áætlaða umferðaraukningu sam-

Leið HG (göng undir Hjallaháls & Gufudalsháls)	Skýring	Kostnaður m.kr.
Þórisstaðir að göngum undir Hjallaháls	24)	44
Göng undir Hjallaháls (2.800 m) - Einbr./Tvíbr.	26)	1.573/1.965
Vegskálar þar (2x75 m)	27)	136
Vegur milli ganga (10,0 km) + brú í Dj.f.botni	28)	736
Göng undir Gufud.h. (1.800 m) - Einbr./Tvíbr.	26)	1.011/1.263
Vegskálar þar (2x75 m)	27)	136
Vegur frá göngum að Eyri (4 km)	30)	163
Nýting efnis úr Hjallahálsi og Gufudalshálsi	32)	-102
Samtals (einbreið göng) [m.kr.]		3.697
Samtals (tvíbreið göng) [m.kr.]		4.341

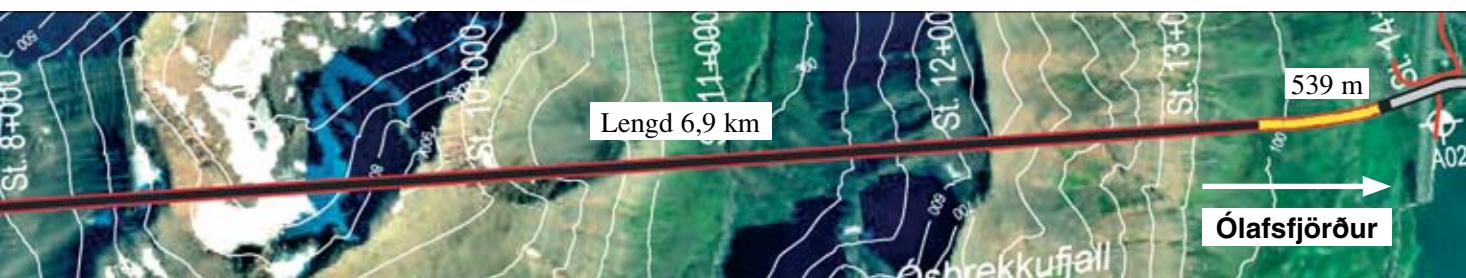
Tafla 1a

Leið B + áfangi 3	Skýring	Kostnaður m.kr.
Leið B, kostnaður skv. leiðavalsskýrslu + leiðr.	1)	2.420
Kostnaður vegna lengri brúar á Djúpafjörð	2)	273
Lína d660-001 í stað d660-006 yfir Djúpafj.	3)	82
Heimreið inn Djúpafjörð að sunnan	4)	123
Girðing um Teigsskóg (10 km)	5)	56
Fornleifakostnaður	6)	22
Plöntun og vöktun á 33 ha. af skógi	7)	23
Eignarnám vegna vegar (Prst, Gröf, Hstn)	8)	130
Kostnaður vegna niðurfellingar náma	9)	1.269
Kostnaður vegna losunar koltvísyrings	10)	61
Kostnaður vegna þagnáms í Djúpafirði	11)	25
Áfangi 3 (Kraká - Eyri), skv. leiðavalsskýrslu	12)	666
Samtals [m.kr.]		5.150

Tafla 1b

Leið	Kostnaður m.kr.	Vega- lengd km	Óhappa- tíðni
Leið B+3	5.150	27,55	2,01
Leið HG (einbr. / tvíbr. göng)	3.697 / 4.341	20,30	1,87
Mismunur:	1.453 / 809	7,25	Hlutf.=0,93

Tafla 1c. Leið B + áfangi 3 og leið HG (göng undir Hjallaháls og Gufudalsháls)



Samtals er búið að sprengja 1.380 m sem er 13% af heildarlengd.

Leið D með göngum undir Hjallaháls (leið G)	Skýring	Kostnaður m.kr.
Leið D, kostnaður skv. leiðavalsskýrslu	21)	1.544
Hjallaháls (stöð 0-7.800) (fráðregið)	22)	-204
Hjallaháls (stöð 7.800-9.200) (fráðregið)	23)	-123
Pórisstaðir að stöð 1.100 (stöð 0-1.100)	24)	27
Vegur frá stöð 1.100 að göngum (st. 1.100-1.300)	24)	17
Göng undir Hjallaháls (2.800 m) - Einbr./Tvíbr.	26)	1.573/1.965
Vegskálar þar (2x75 m)	27)	136
0,5 km stytting í botni Djúpafjarðar	29)	-41
Nýting efnis úr Hjallahálsi í þverun Þorskafj.	31)	-62
Samtals (einbreið göng) [m.kr.]		2.867
Samtals (tvíbreið göng) [m.kr.]		3.259

Tafla 2a

Leið B	Skýring	Kostnaður (m.kr.)
Niðurstæða úr töflu 1b (leið B+3)	-)	5.150
Áfangi 3 (Kraká - Eyri), fráðregið	12)	-666
Samtals [m.kr.]		4.484

Tafla 2b

Leið	Kostnaður m.kr.	Vega-lengd km	Óhappatíðni
Leið B	4.484	15,35	2,08
Leið G (einbr. / tvíbr. göng)	2.867 / 3.259	16,90	2,56
Mismunur:	1.617 / 1.225	-1,55	Hlutf.=1,23

Tafla 2c. Leið B og leið D með göngum undir Hjallaháls (leið G)

kvæmt upplýsingum frá Vg., má verðmunurinn vera um **370 m.kr.** Ef hins vegar er gert ráð fyrir að um 60% umferðarinnar, sem nú fer um Djúpið, fari um suðurfirðina eftir að gerð hafa verið göng undir Dynjandis- og Hrafnseyrarheiði, má leið HG vera um **720 m.kr.** dýrari en leið B+3. Hér er notast við núvirðisreikninga og 5% vexti.

Aðrir kostnaðarþættir

Umhverfisráðherra dregur ekki umhverfisáhrif leiðar B í efa í úrskurði sínum og telur „að lagning Vestfjarðavegar um Teigsskóg muni hafa áhrif á landslag til langframa og skera sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og sérstaka landslagsheild, sem ekki verður endurheimt með ræktum skógar á öðrum stað. Að auki er Teigsskógur á náttúrumínjaskrá ... sem felur í sér ákveðna stefnumörkun um verndargildi svæðisins“ [1]. Leið B veldur því óumdeilanlega miklum breytingum, neikvæðum að margra mati. Ósnortið land, firði, eyjar og sker og ósnortinn Teigsskóg, má þó örugglega reyna að meta til fjár, en ég kann því miður engar aðferðir til þess. Það gæti verið um háar fjárhæðir að ræða samt sem áður, enda hefur OECD (Efnahags- og framfarastofnun Evrópu) bent Íslendingum á mikilvægi kostnaðar- og ábatagreiningar við ákvörðunartöku þar sem náttúruverðmæti eru í húfi.

Möguleikar Djúpadals og Gufudalsbæjanna til tekna af ferðaþjónustu skerðast að öllum líkindum við leið B. Þetta hefur ekki verið metið til fjár og heldur ekki líklegar framtíðartekjur Reykhólahrepps af ferðaþjónustu á óbreyttu svæði, m.a. hvað varðar örninn í Djúpafirði.

Leið B veldur tvímælalaust hærri rekstrar- og snjómoksturskostnaði á heimreiðum að Djúpadal, Brekku, Gufudalsbæjunum og sumarhúsum í Djúpafirði heldur en jarðgangaleiðir. Þetta þarf að reikna út og taka inn í myndina varðandi leið B.

Leið B er rúmum 7 km lengri en gangaleiðin HG. Rekstrar-kostnaður verður því að öllum líkindum hærri á leið B. Auk þess þarf að leggja leið B herra í Teigsskógi eftir úrskurð ráðuneytisins, sem er verri kostur samkvæmt matsskýrslu.

Fleiri og meiri námur þarf á leið B en á gangaleið. Þetta veldur auknu álagi á landið og meiri lýtum í landslagi, sem er neikvætt (og má því meta sem fórnarkostnað), sérstaklega ef hægt er að komast hjá því. T.d. væri hægt að nýta efni úr göngum undir Hjallaháls (og Gufudalsháls) við þverun Þorskafjarðar, í stað þess að opna námur annarsstaðar.

Gangaleið er hægt að leggja í áföngum, en leið B varður vart lögð nema í einum áfanga (eða kannski tveimur). Þetta hlýtur að gera gangaleiðina hagkvæmari í lagningu. Á þetta hefur ekki verið lagt mat.



Horft frá Akranesi suður yfir Teigsskóg. Ljósmyndir: Gunnlaugur Pétursson



Eyjar og sker í mynni Djúpafjarðar.

Að lokum

Ég hef ekki heyrt í neinum sem er á móti veggöngum í Gufudalssveit, annaðhvort undir báða hálsana eða Hjallaháls eingöngu. Í viðtölum við ýmsa sem hafa hallast að leið B hefur komið fram að þeir hafa ekkert á móti jarðgangaleið, en telja hins vegar að jarðgöng kæmu seint. En ég sé enga ástæðu til þess að svo þyrfti að vera. Mér sýnist gangaleið einfaldlega hafa alla kosti umfram leið B, ekki síst frá sjónarmiði kostnaðar og náttúruverndar.

Skýringar:

- 1) Kostnaður leiðar B skv. leiðavalsskýrslu og matsskýrslu Vg. Sjá endurskoðaðar og uppfærðar tölur í athugasemdum mínum bls.16 í greinargerðinni til Skipulagsstofnunar (18.12.2006), sjá [4].
- 2) Lengja þarf brúna í þveruninni yfir Djúpafjörð til að anna rennsli undir brúna með fullu öryggi, sjá athugasemdir á bls. 15 í greinargerðinni til Skipulagsstofnunar (18.12.2006). Sjá einnig bréf Vg. til Skipulagsstofnunar varðandi þetta, dags. 10.1.2006 (þar sem stendur: „Vegagerðin þakkar GP ábendingar... Þetta gildir einnig um ábendingar GP um ákvörðun virkra vatnsopa í hugsanlegum þverunum.“).
- 3) Kostnaðarmunur samkvæmt leiðavalsskýrslu [3]. Lína d660-001 er allt of nærri arnarsetrinu í Ystey, sjá niðurstöður í arnarskýrslu Náttúrufræðistofnunar og einnig úrskurð Umhverfissráðherra [1], lið 3, þar sem gerð er krafa um þetta.
- 4) Þar sem Umhverfissráðherra fellst á niðurstöðu Skipulagsstofnunar um að heimila ekki leið C, er ekki um aðra raunhæfa heimreið að Djúpadal (og sumarbústöðum í Djúpafirði) að ræða en sunnan Djúpafjarðar. Kostnaður þeirrar leiðar umfram veg að norðanverðu er $V = 80 \text{ m.kr.} / 3,3 \text{ km} * (6,9-3,3) \text{ km} \approx 90 \text{ m.kr.}$ Tölur um lengdir og kostnað eru fengnar úr matsskýrslu, svörum Vg. (dags. jan 2006) og kærur Vg. til umhverfissráðherra (dags 30.3.2006).
- 5) Kostnaður við girðingu fenginn úr bréfi Vg. til Skipulagsstofnunar (10.02.2006). Þetta er tillaga eða krafa í sameiginlegri umsögn Reykhólahrepps, Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps (dags 20.12.2005).
- 6) Ágiskun um fornleifarannsóknir og fornleifakostnað á leið B. Þetta er ekki ofmetin upphæð, samkvæmt mati Guðrúnar Gísladóttur fornleifafræðings.
- 7) Samkvæmt Skógræktinni kostar 200.000 kr. að planta 1 ha. af birkiskógi (á verðlagi í nóv. 2005). Í lið 1 í úrskurði Umhverfissráðherra er *auk þess* farið fram á eftirfylgni með skógræktinni. Samkvæmt Arnln Óladóttur, plöntuvistfræðingi (jan. 2007), má gera ráð fyrir að í það fari um 12 mannmánuðir og kostnaður sé ekki undir 15 m.kr. – Skógur eða kjarr er einnig á leið B á Melanesi (Skálanesi) og á leið D í vestanverðum Ódrjúgshálsi. En þetta vegur hvort annað nánast upp í aukakostnaði við hvora leið fyrir sig.
- 8) Byggt á úrskurði Matsnefndar eignarnámsbóta, 7.1.2003, matsmál nr. 2/2002. Nánari sundurliðun í sérskýrslu.

Heimildir:

- [1] Úrskurður Umhverfissráðherra 2007. (<http://www.nave.is/UrskurdurVestfjardavegur.pdf>).
- [2] Vegagerðin 2005. Vestfjarðavegur nr. 60. Bjarkalundur - Eyri í Reykhólahreppi í Austur-Barðastrandarsýslu. Mat á umhverfis-áhrifum. (<http://www.nave.is/vestfj.vegur2005.pdf>).
- [3] Vegagerðin 2005. Vestfjarðavegur um Gufudalssveit, Leiðaval. (<http://www.nave.is/Leidaval-7.pdf>).
- [4] Gunnlaugur Pétursson 2005. Greinargerð til Skipulagsstofnunar. (<http://www.fuglar.is/ktml2/files/uploads/Pistlar/AV60-Athugademdir-GPe-Vef.pdf>).

- 9) Kostnaður vegna nýrra náma. Nánari sundurliðun í sérskýrslu.
- 10) Reiknað út frá upplýsingum fengnum hjá Arnóri Snorrassyni, skógfræðingi hjá Skógræktinni (sjá nánari sundurliðun í sérskýrslu). Sjá einnig athugasemdir í lið 7. Miðað er við 33 ha. Vegsvæði, 7,5+2x30 m breitt og 9 km langt, er hins vegar 61 ha, þannig að 33 ha er líklega of lágt, þótt skógur sé ekki alveg á allri leið B frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi.
- 11) Byggt á upplýsingum frá Halldóri Sigurðssyni framkvæmdastjóra Þörungaverksmiðjunnar og Bergsveini Reynissyni þangsláttumanni. Einnig byggt á útreikningum verkfræðinga á VST. Nánari umfjöllun í sérskýrslu.
- 12) Kostnaður við áfanga 3 samkvæmt leiðavalsskýrslu og matsskýrslu.
- 21) Kostnaður leiðar D skv. leiðavalsskýrslu og matsskýrslu Vg.
- 22) Sjá leiðavalsskýrslu Vg.
- 23) Sjá leiðavalsskýrslu Vg. Kostnaður milli stöðva 7.800 og 11.600 hlutfallaður niður.
- 24) Sjá leiðavalsskýrslu Vg. Kostnaður milli stöðva 0 og 7.800 hlutfallaður niður. Auk þess nýr vegstubbur. $L=200 \text{ m.}$ 75 m.kr./km.
- 26) Tölur fengnar frá Vg. á verðlagi í apríl 2004, breytt með vísitölu vegagerðar.
- 27) Tölur fengnar frá Vg. á verðlagi í apríl 2004, breytt með vísitölu vegagerðar.
- 28) Kostnaður við veg og brú í Djúpafjarðarbotni fenginn úr leiðavalsskýrslu Vg. Brúin kostar 90 m.kr. á verðlagi í janúar 2002 og reiknað er með að nýr vegur kosti um 45 m.kr./km á sama verðlagi (vegkostnaður D-leiðar hlutfallaður niður).
- 29) Sjá umfjöllun og teikningu í minnisblaði Vg. til Skipulagsstofnunar (janúar 2006). Við mat á kostnaði er notaður meðalkostnaður milli stöðva 7.800 og 11.600 á verðlagi í janúar 2002.
- 30) Kostnaður við áfanga 3 samkvæmt leiðavalsskýrslu hlutfallaður niður.
- 31) Göng undir Hjallaháls 2.800 m á lengd. Efni 53 m³/m. Sparnaður 375 kr./m³, skv. tölum frá VG í mars 2006.
- 32) Göng undir Hjallaháls (2.800 m) og Gufudalsháls (1.800 m). Efni 53 m³/m. Sparnaður 375 kr./m³, skv. tölum frá Vg. í mars 2006.

Texti og myndir:

Gunnlaugur Pétursson

Staðhættir og lýsing

Við vestan- og utanverðan Þorskafjörð í A-Barðastrandarsýslu er víðáttumikið skóglendi sem nefnist Teigsskógur. Þetta er með stærstu, heillegustu og þéttustu birkiskógum á Vestfjörðum. Hann er nálægt 400 ha að stærð og er á Náttúruminjaskrá. Samfelldur skógur er nánast frá Þórisstöðum og út undir Hallsteinsnes. Hann nær frá fjöru upp í nálægt 120 m hæð og myndar, ásamt fjörunni og hjöllum, landslagsheild sem er einstök vegna lítt áberandi mannvirkja. Sem slík heild hefur Teigsskógur sérstöðu á Vestfjörðum og á landsvísi. Þetta er eina stóra skóglendið í landshlutanum sem snýr í suður og eitt af tveimur sem er á utanverðum nesjum. Hitt er á Vattarnesi, en þar fer nú vegur um og þar er nokkur sumarhúsabyggð. Mjög fá svæði eru vaxin svo þéttum skógi sem eru jafn ósnortin af mönnum og búsmala sem Teigsskógur.^{1,2}

Áður fyrr var skógurinn nýttur til viðartöku og sauðfé hefur gengið í honum um aldaðir. Viðartaka er nú löngu aflögð og gróðurinn hefur náð sér vel eftir að dró úr beit á svæðinu og annarri nýtingu var aflétt. Skógurinn er það þéttur að líklega er hann nú meira eða minna varinn fyrir beit og hefur yfirbragð nær ósnortins lands. Gamla birkiskóga eins og Teigsskóg er aðeins að finna á litlum svæðum núorðið vegna mikillar skógareyðingar



Nyrsti hluti Teigsskógar. Þorskafjörður til vinstri.

á undanförunum áratugum. Í nýlegri skýrslu nefndar á vegum Umhverfissráðuneytisins er lagt til að Teigsskógur verði friðaður.³

Í Teigsskógi eru merkar fornminjar, sumar friðaðar, s.s. Grímkelsstaðir, sem getið er um í Gull-Þóris sögu (Þorskfirðingasögu). Annars eru fornminjar í skóginum lítt þekktar, enda ekki auðvelt að fara um hann í leit að slíku. Staðhættum í Teigsskógi er lýst í Árbók Barðastrandarsýslu 2003.⁵

Gróður og fuglar

Í Teigsskógi er mikið af reynitrájam, allt að 8 metra háum og finna má tré með 60 cm gilda stofna. Þar er einnig talsvert af gráviði og loðviði. Undirgróður skógarins er afar fjölbreyttur, reyndar með því fjölbreyttasta sem mælst hefur í skógum á Vestfjörðum. Annar líffjölbreytileiki skógarins, t.d.

lágplöntur, smádyr og erfðafjölbreytileiki, er þó lítt þekktur vegna þess hve litlar rannsóknir hafa farið þar fram.¹ Þó er vitað að í skóginum vex a.m.k. krossjurt (*Melampyrum silvaticum*), sem hvergi er að finna í öðrum sambærilegum skógum á landinu og þarfnast verndar.⁴ Einnig vex þar ferlaufungur (*Paris quadrifolia*), en hann er friðaður. Án efa eru þar fleiri sjaldgæfar og jafnvel friðlýstar plöntu- og mosategundir.

Í Teigsskógi verpa fuglategundir sem eru einkennandi fyrir íslenska birkiskóga. Skógarþrestir, þúfuttlingar og auðnutittlingar eru þar algengir og talsvert er af músarrindlum. Einnig er nokkuð af rjúpum í skóginum og hrossagaukar eru tíðir. Út undir Hallsteinsnesi eru setstaðir arna og sjást þeir yfirleitt ef gengið er milli Grafar og Hallsteinsness. Tvö arnarsetur eru



Birkid er þétt í skóginum.



Gráviðirunnar eru víða innan um birkið.

við Djúpafjörð og hefur annað þeirra verið það gjöfulesta við norðanverðan Breiðafjörð í langan tíma.

Hættur sem steðja að

Teigsskógur er eini skógurinn á Vestfjörðum sem mönnum hefur (a.m.k. á síðari árum) dottið í hug að kljúfa eftir endilöngu með vegi. Sú framkvæmd hefur þegar farið í umhverfismat og voru sérfræðingar í umhverfismálum, Umhverfisstofnun, Skógrækt ríkisins og Skipulagsstofnun mótfallin slíkri veglagninu. Skógræktin telur að þessi vegur muni valda meiri skógareyðingu en dæmi eru um áður af völdum vegagerðar. Talið er að um 50 ha skógarins muni eyðileggjast. Lagning vegar um Teigsskóg mun hafa áhrif á landslag til langframa og skera í sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og sérstaka landslagsheild sem ekki verður endurheimt með ræktun skógar á öðrum stað.¹

Skógurinn er langur og mjór og það veldur því að vegur um hann hefur mun meiri áhrif en landssvæðið sem fer undir veg segir til um. Verndargildi skógarins felst meðal annars í því að þar hefur hann verið mjög lengi og er því um að ræða heildstætt og þróað vistkerfi með sérstöku erfðaeðni. Mikilvægt er að vernda samfelld svæði eins og Teigsskóg.² Vegurinn mun fara afar nærri arnarsetrum og sennilega hafa neikvæð og afgerandi áhrif á þau. Hann mun einnig fara yfir fjörur á Hallsteinsnesi og Grónesi og þvera Djúpa- og Gufufjörð. Því miður virðist ekki hafa unnist tími til að gera ítarleg-

ar athuganir á gróðurfari í Teigsskógi, né heldur fuglalífi þar. Á nýafstöðnu Umhverfisskipi lýstu margir þungum áhyggjum af fyrirhugaðri veglagningu um Teigsskóg. Þeirra á meðal voru fulltrúar Fuglaverndar.

Heimildir

¹ Ása Aradóttir 2006. Sérfræðiálit um eiginleika og sérstöðu skóglendis í utanverðum Þorskafirði (Teigsskógur) vegna úrskurðar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60. – Ása Aradóttir, 12.11.1006.

² Arnín Óladóttir 2004. Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Eyri í Kollafirði, Reykhólahreppi. – Náttúrustofa Vestfjarða NV nr. 12-04.

³ Umhverfissráðuneytið 2007. Vernd og endurheimt íslenskar birkiskóga. Skýrsla og tillögun nefndar. – Umhverfissráðuneytið, mars 2007.

⁴ Umhverfisstofnun 2003. Náttúruverndaráætlun 2004-2008. Aðferðafræði. Tillögur Umhverfisstofnunar um friðlýsingar. – Umhverfisstofnun, 2003.

⁵ Ólafur Ólafsson 2003. Landnámsjörðin Hallsteinsnes í Austur-Barðastrandarsýslu. – Árbók Barðastrandarsýslu 2003. Bls. 28-45.



Bláberjalýng ofar og krossjurtarbreiða neðar.



Göngustígur er frá Gröf að Teigsskógi.



Undirgróðurinn er afar fjölbreyttur.



Útsýni til Vaðalfjalla handan Þorskafjarðar.

Teigsskógur

Útdráttur úr stefnu

Landeigendur, Fuglaverndarfélag Íslands og Náttúruverndarsamtök Íslands hafa höfðað mál fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur á hendur íslenska ríkinu og Vegagerðinni vegna úrskurðar fyrirverandi umhverfisráðherra. Katrín Theodórsdóttir lögmaður fer með málið fyrir hönd stefnenda.

Dómkröfur

Dómkröfur eru þær að felldur verði úr gildi sá hluti úrskurðar fyrirverandi umhverfisráðherra, Jónínu Bjartmarz, frá 5. janúar 2007 þar sem fallist er á vegalagningu um Teigsskóg, en það er leið B í 2. áfanga Vestfjarðarvegar.

Úrskurður umhverfisráðherra

Málsatvik eru þau að þann 8. nóvember 2005 féllst Skipulagsstofnun á skýrslu Vegagerðainnar um mat á umhverfisáhrifum. Umsagnir bárust frá níu umsagnaraðilum, þar á meðal Umhverfisstofnun, Skógrækt ríkisins og Fornleifavernd, en auk þess gerðu 20 einstaklingar og félagasamtök athugasemdir við matsskýrsluna þ.m.t. stefnendur þessa máls. Umhverfisstofun, Skógræktin og Fornleifavernd lögðust annaðhvort gegn leið B eða töldu hana lakasta kostinn. Hið sama gerðu margir aðrir umsagnaraðilar. Í úrskurði sínum þann 28. febrúar 2006 lagðist Skipulagsstofnun gegn leiðum B og C vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa.

Níu aðilar kærðu úrskurðinn til ráðherra og þar af tveir til staðfestingar. Umhverfisráðuneytið óskaði eftir umsögnum Skipulagsstofnunar, Umhverfisstofnunar, Breiðafjarðarnefndar, Fornleifaverndar og Skógræktar ríkisins og bárust umsagnir frá öllum aðilum og breyttu þeir ekki afstöðu sinni. Jafnframt leitaði ráðuneytið eftir sérfræðiáliti Ásu L. Aradóttur, vistfræðings, um skóglendi í utanverðum Þorskafirði. Þá lagði Vegagerðin fram skýrslu um samanburð á umferðaröryggi leiðar B og D á Vestfjarðavegi.



Leiðir B, C og D frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Kraká á Skálanesi. Skipulagsstofnun lagðist gegn leiðum B og C, en samþykkti leið D með skilyrðum. Hér sést að leið B fer eftir endilöngum Teigsskógi og yfir mynni Djúpaflarar og Gufufjarðar. Leið B er mun dýrari en leið D. Leið D veldur sáralitlum umhverfisspjöllum miðað við leið B.

Ekkert sem fram kom í þessum gögnum hníkar forsendum Skipulagsstofnunar sem í úrskurði sínum lagðist gegn leið B, eins og áður segir. Þann 5. janúar 2007 kvað umhverfisráðherra upp úrskurð sinn þar sem hann féllst á leið B og telja stefnendur að umhverfisráðherra hafi við meðferð og úrlausn málsins brotið gegn stjórnsýslulögum í veigamiklum atriðum.

Rök stefnenda í málinu

Krafa stefnenda er reist á því að umhverfisráðherra hafi brotið gegn 10. gr. stjórnsýslulaga með því að láta hjá líða að tryggja áreiðanleika og gæði þeirra upplýsinga sem hún byggði niðurstöðu sína og því sé ákvörðunin haldin eftirfarandi annmörkum:

Í fyrsta lagi með því að byggja niðurstöðu sína á skýrslu um umferðaröryggi á leiðum B og D sem reyndist röng. Athugasemdir eins stefnanda leiddu til útgáfu nýrrar skýrslu sem fengu ekki náð fyrir augum ráðherra. Í ljósi þeirra ríku innlendu og alþjóðlegu hagsmuna sem í húfi voru vegna vegagerðar um vernduð og friðlýst svæði svo og fjölda þeirra málefnalegu upplýsinga, sérfræðiálita og úrskurðar Skipulagsstofnunar hefði umhverfisráðherra borið að meta gæði og áreiðanleika þeirra upplýsinga sem fram komu í skýrslu sem Vegagerðin lagði fram áður en hún byggði niðurstöðu sína á henni.

Í öðru lagi byggja stefnendur kröfu sína á því að umhverfisáhrif framkvæmdar á gróðursamfélagið á landssvæðinu voru ekki nægilega vel upplýst áður en

ráðherra féllst á leið B. Stefnendur byggja á því að rannsókn sem Vegagerðin stóð fyrir hafi verið þýðingarlaus varðandi mat á líklegum áhrifum á gróðursamfélagið á leið B vegna annmarka sem á henni eru. Í umsögn sérfræðings um grasfræði kemur skýrt fram að skýrsla Vegagerðarinnar uppfylli á engan hátt þær augljósu kröfur sem verður að gera til einfaldra athugana á flóru og gróðri vegna umhverfismats, enda fannst á svæðinu friðuð planta, ferlaufungur, eftir úrskurð ráðherra. Í annan stað byggði ráðherra ekki á niðurstöðu þeirrar rannsóknar sem hún hafði sjálf staðið fyrir enda þótt niðurstaðan gæfi tilefni til aðgætni vegna hættu á umtalsverðum umhverfisáhrifum sem ekki yrði unnt að draga úr með mótvægisáðgerðum. Í þeirri rannsóknarskýrslu kemur fram að sem slíkur hafi Teigsskógur sérstöðu á Vestfjörðum og á landsvísu og að ekki væri hægt að réttlæta ruðning gamalgróins birkiskógar með þeim rökum að hægt sé að rækta upp nýjan í staðinn. Auk þess kemur þar fram að vegur í gegnum Teigsskóg samrýmist ekki nútíma náttúruvernd. Rétt eftir úrskurð ráðherra kom auk þess út í ráðuneytinu sérstök skýrsla um vernd íslenskra birkiskóga þar sem lagt er til að Teigsskógum verði verndaður.

Í þriðja lagi er krafa stefnenda um ógildingu á úrskurði umhverfisráðherra reist á því að ekki hafi farið fram mat á líklegum umhverfisáhrifum þverunar Djúpaflarar og Gufufjarðar. Óvissa ríkir því um líkleg áhrif þverunar á fitjagróður, leirur og votlendisgróður á töngum og í botni fjarðanna. Í úrskurði Skipulagsstofnunar var ekki lagt mat á hvort upplýsingar um áhrif af völdum þverunar væru fullnægjandi, enda útilokaði stofnunin þverun er hún lagðist gegn leið B. Þrátt fyrir þetta féllst umhverfisráðherra á að fara með veginn um Teigsskóg og yfir Djúpafljörð og Gufufjörð án þess að áhrif framkvæmdarinnar hefðu verið könnuð sem skyldi. Í úrskurði ráðherra er lítið sem ekkert fjallað um áhrif þverunar og ekki lagt mat á líkleg umhverfisáhrif hennar, sem sést best á því að ekki er gerð krafa um að Vegagerðin tryggi vatnsskipti í fjörðunum. Það er alveg ljóst af úrskurði ráðherra að ekki hafi verið höfð hliðsjón af hinu háa verndargildi er hún féllst á að



Hér sést leið “HG” með gögnum undir Hjallaháls og Gufudalháls. Þessi leið er um 7,25 km styttri en leið B, hefur meira útreiknað umferðaröryggi en leið B. Síðast en ekki síst hefur hún mun minni umhverfisáhrif en leið B, auk þess sem hún heldur bæjunum á svæðinu fremur í byggð og kemur ekki í veg fyrir áframhaldandi þangnám í Djúpaflrði. Kostnaður við þess leið er lítið meiri en við leið B, þegar allt er til tekið og stytting vegarins tekin með í dæmið.

farið yrði með veginn yfir Djúpafljörð og Gufufjörð með tilheyrandi þverun fjarðanna í mynni þeirra.

Í fjórða lagi kom skýrt fram í fylgiritum matsskýrslu að með leið B og heimreið að Djúpadal um Grónes muni arnarvarpið í Grónesi nánast örugglega leggjast af. Norðanverður Breiðafjörður hefur verið helsta útbreiðslusvæði hafarnar á Íslandi. Grónes hefur hýst eitt gjöfulasta arnarhreiður landsins hvað varðar uppkomu unga. Þar komust upp 5% af arnarungum á landinu öllu og verði aðeins lítið til norðanverðs Breiðafjarðar var hlutfallið 15-26%. Eins og áður hefur komið fram hafa áhrif þverunar fjarðanna ekki hlotið mat á umhverfisáhrifum enda er endurskoðun Skipulagsstofnunar á matsskýrslu hluti umhverfismats. Óvissa ríkir því um líkleg áhrif þverunar á þær 4-800 álftrir sem fella fjaðrir að sumarlagi í fjörðunum sem er talsvert meira en 1% viðmið um alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði samkvæmt skilgreiningum BirdLife International og Ramsar-samningsins. Að sama skapi ríkir óvissa um áhrif á á milli 2000-3000 rauðbrystinga sem fara um Gufufjörðinn að vorlagi. Þetta er a.m.k. 1% stofnsins í heiminum og því hefur fjörðurinn alþjóðlegt verndargildi samkvæmt Ramsar-samningnum og Bernar-samningnum. Að lokum voru ekki gerðar neinar sniðtalningar á fuglum í Teigsskógi né metin stofnstærð einstakra fuglategunda svo sem rjúpu, músarrindils eða auðnutittlings, sem þó ætti að vera skilyrði þar sem Teigsskógur er á náttúruminjasrá (svæði 303). Þá hefur



Haförn, ljósmynd Daníel Bergmann Norðanverður Breiðafjörður hefur verið helsta útbreiðslusvæði hafarnar á Íslandi. Grónes hefur hýst eitt gjöfulasta arnarhreiður landsins hvað varðar uppkomu unga. Þar komust upp 5% af arnarungum á landinu öllu og verði aðeins lítið til norðanverðs Breiðafjarðar var hlutfallið 15-26%. Kærndur telja nánast öruggt að Arnarvarpið í Grónesi leggjist af ef leið B verður fyrir valinu.

ekki farið fram nein rannsókn á fuglum að vetrarlagi, hvorki í Teigsskógi né í fjörðunum tveimur, m.t.t. líklegra áhrifa af veglagningu.

Í fimmta lagi er byggt á því að ráðherra hafi með því að fallast á leið B horft fram hjá þeirri óvissu sem ríkir varðandi fornminjar í Teigsskógi. Vitað er að margar minjar eru á Grónesi og víðar, en að öðru leyti hefur landssvæðið sem vegurinn fer um ekki verið rannsakað m.t.t. fornleifa.

Stefnendur byggja kröfu sína um ógildingu úrskurðar á því að ráðherra hafi brotið gegn öðrum reglum stjórnsýslulaga s.s. meðalhólsreglu stjórnsýsluréttar þegar hún féllst á leið B enda þótt ráða megi af úrskurði að sú leið hafi í för mér sér mestu umhverfisspjöll þeirra valkosta sem í boði voru. Af matsskýrslu má ráða að Vegagerðin hafi metið allar leiðir uppfylla skilyrði samgöngumannvirkja varðandi greiðfærni og öryggi. Því hefði ráðherra borið að horfa til markmiða framkvæmdar eins og þeim er lýst í matsskýrslunni og velja þann kost sem líklegt verður að telja að muni hafa í för með sér minnstu umhverfisspjöllin í samræmi við markmið laga um mat á umhverfisáhrifum. Ráðherra var því óheimilt að fallast á leið B eins og hann gerði og því ber að ógilda úrskurðinn.

Stefnendur byggja kröfu sína á því að ráðherra hafi brotið gegn 31. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 og 13. gr. sbr. 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 er hún lét hjá líða að rökstyðja ákvörðun sína.

Í fyrsta lagi hefði ráðherra borið að gera grein fyrir þeim meginsjónarmiðum sem leiddu til þeirrar ákvörðunar að fallast á vegalagningu um Teigsskóg. Í ljósi þess að vistfræðileg úttekt sem ráðherra stóð sjálf fyrir byggði á því að ekki yrði komið við mótvægisáðgerðum, en sú niðurstaða var í samræmi við úrskurð Skipulagsstofnunar, hefði verið full ástæða til að gera grein fyrir þeim upplýsingum sem þýðingu höfðu við úrlausn málsins. Örökstudd niðurstaða sem fer í bága við nær öll gögn málsins er ómálefnaleg og því ber að ógilda ákvörðun ráðherra.

Í annan stað er ekki samræmi í rökstuðningi fyrir þeirri niðurstöðu ráðherra að mat á umferðaröryggi samgöngumannvirkja sé meðal þeirra þátta sem beri að meta í umhverfismati. Röksemdarfærsla ráðherrans ber með sér að fyrst hafi verið komist að niðurstöðu í málinu, því næst hafi verið leitað raka til stuðning fyrirfram gefinni niðurstöðu. Verra er að stefnendur eiga erfitt með að taka til varna þegar ekki er ljóst hvaða raunverulegu sjónarmið leiddu til þess að ráðherra féllst á B-leiðina.

Í þriðja lagi eru forsendur í úrskurði ráðherrans í engu samræmi við niðurstöðu hennar. Þannig báru öll þau efnisatriði sem ráðherra gerði grein fyrir vott um að B-leiðin hefði í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og að mótvægisáðgerðum yrði ekki viðkomið þar sem ekki væri unnt að bæta náttúrulegan birkiskóg með ræktun nýrra skóga. Þrátt fyrir það var fallist á veglagningu um Teigsskóg.

Texti: Einar Ó. Þorleifsson

Friður í Teigsskógi

Þann 22. október féll dómur Hæstaréttar vegna fyrirhugaðrar vegagerðar um Teigsskóg sem Vegagerð ríkisins hafði áfrýjað. Með dómnum staðfesti Hæstiréttur dóm Héraðsdóms Reykjavíkur frá 26. september 2008. Stefnendur í málinu fyrir héraðsdómi voru: Olga Pálsdóttir, Guðmundur Sveinsson, Fuglaverndarfélag Íslands, Náttúruverndarsamtök Íslands og Gunnlaugur Pétursson. Katrín Theodórsdóttir hdl. og Karl Axelsson hrl. fluttu málið fyrir hönd stefnenda.

Samkvæmt dómnum er heimild til vegagerðar um Teigsskóg og yfir fjarðarmynni Djúpafjarðar og Gufufjarðar felld úr gildi. Með þessari niðurstöðu gefst enn á ný möguleiki á að velja vegstæði til framtíðar sem allir geta unað við og uppfyllir bæði búsetu-, öryggis- og umhverfiskröfur, auk þess að stytta leiðina verulega.

Fuglavernd og Náttúruvaktin hafa ítrekað lagt til að vegurinn fylgi að mestu leyti núverandi vegstæði með verulegum vegabótum á Ódrjúgshálsi, sem er mjög brattur, en jarðgöng verði gerð undir Hjallahálsi. Ávinningur við þessa vegagerð yrði mikill, umhverfisspjöll í lágmarki, fjörðunum hlíft við þverun og ekki spillt arnarvarpstöðum og leirum sem farfuglar nýta. Teigsskógi myndi einnig vera hlíft við vegagerð. Jarðgöngin mundu stytta leiðina um 7,25 km og þar að auki bæta mjög umferðaröryggi, enda ekki snjór eða hálka í jarðgöngum. Þá lægju bæir í Gufudal og Djúpadal áfram við þjóðbraut og ekki þyrfti nýjar og langar heimreiðar, en heimamenn byggja afkomu sína að nokkru leyti á ferðaþjónustu.

Í mati Vegagerðarinnar var nær einvörðungu horft til framkvæmdakostnaðar, en nú hefur verið sýnt fram á að vegagerð með jarðgöngum sem framtíðarlausn er sambærileg, og til lengri tíma ódýrari en hin fyrirhugaða vegagerð um Teigsskóg.

Vegagerðin lagði ekki fram neina vegkosti með jarðgöngum og því voru engar jarðgangaleiðir settar í umhverfismat. Með dómi Hæstaréttar er ljós nauðsyn þess að Vegagerðin skoði jarðgangaleiðir vandlega og horfið verði frá því að einblína á framkvæmdakostnað einan og sér í stað framtíðarhagsmuna.



Teigsskógur er með stærstu og hæstu birkiskógum á Vestfjörðum og er á náttúruminjasrá. Undirgróður er afar fjölbreyttur og allmörg reynitré eru innan um birkið. Hans er getið í fornsögum, m.a. Gísla sögu Súrssonar.



Þann 5. júlí 2008 buðu náttúruverndarsamtök og heimamenn til gönguferðar í og meðfram Teigsskógi, frá Gröf að Hallsteinsnesi. Tæplega 100 manns komu og hér er hluti hópsins að skoða fornbylíð Grímkelsstaði í rjóðri í skóginum.

Á Vestfjörðum er enginn þjóðgarður, en nokkur náttúruverndarsvæði, m.a. á sunnanverðum fjörðunum. Suðurfirðir Vestfjarða væri tilvalinn þjóðgarður sem lægi að Breiðafjarðarfriðlandi. Þjóðgarður, sem byggir á sérstöðu svæðisins og hinu einstaka lífríki getur í framtíðinni orðið liður í arðsamri atvinnuuppbyggingu á Vestfjörðum í sátt við umhverfið.



Ferlaufungur *Paris quadrifolia* í Teigsskógi.



Stækkun Stefnt er að því að stækka birkiskógasvæði landsins úr 5% í 10% í framtíðinni.

Tillögur um vernd og endurheimt birkiskóga

Skýrsla sem gerð var fyrir umhverfisráðuneyti um hvaða stefnu taka skuli varðandi íslenska birkiskóga er komin út. **Guðrún Guðlaugsdóttir** ræddi við Jónínu Bjartmarz umhverfismálaráðherra um tillögur nefndar sem vann skýrsluna.

Tillögur nefndar um stefnu Íslands varðandi birkiskóga taka einkum til endurheimtar birkiskóga á skóglausu landi, verndar birkiskóga, leiðbeininga, fræðslu og rannsókna og laga og stefnumótunar. En hvers vegna var þessi nefnd sett á laggirnar?

„Nefndin átti einkum að kortleggja ógnir sem steðja að íslenskum birkiskógum og móta tillögu um hvernig megi efla verndina og endurheimt birkiskóganna,“ segir Jónína Bjartmarz.

En hvaða skóga er verið að tala um?

„Birkiskógur er skilgreindur af nefndinni sem land þar sem birki er ríkjandi plöntutegund í gróðurfari.“

Er þetta stórt svæði?
„Þessi skilgreining er óháð hæð skógarins og stærð svæðisins. En við þessa endurheimt má segja að lögð verði áhersla einkum á þrennt, á stór svæði og samfellu, fjölbreytni og svo á beitarstýringu.“

Nefndin leggur til 10% birkiskógasvæði

Var mikil þörf á þessari úttekt?
„Já, það er mikil þörf. Ljóst er að markmiðið sem lagt er til að stefnt sé að, að birkiskógar þeki í framtíðinni 10% af flatarmáli landsins, er langt undan. Nú er talið að birkiskógur sé 1.200 ferkílómetrar í allt en ætlað er að við landnám hafi svæðið verið allt að 30.000 ferkílómetrar. Það eru því ekki 5% af landi nú skógivaxin miðað við það sem var við landnám. Nefndin leggur til tvöföldun á birkiskógasvæði, þ.e. úr 5% í 10%.“

Hvernig á að gera þetta?

„Lagt er til að vinna samkvæmt verndartillögum náttúruverndaráætlunar og inni í henni er aðeins einn birkiskógur, sem er Vatnshornsskógur í Skorradal. Auk þess telur nefndin ástæðu til að friðlýsa tíu birkiskóga til viðbótar.

Þetta er mjög spennandi allt saman með tilliti til losunar gróðurhúsalofttegunda, en birkid er kjörið til bindingar kolefnis og þetta tengist þá markmiðum ríkisstjórnar sem var samþykkt í febrúar sl. sem er ný langtímastefna í loftslagsmálum sem gerir ráð fyrir 50% til 75% minnkun losunar til 2050. Og líka nýlega samþykktum lögum um takmörkun á losun gróðurhúsategunda.“

Stefnan er á svokallaða hagræna hvata

Hvað um bíla, ætti að binda í lög að fólk æki bara á litlum bílum?

„Fyrst og fremst vistvænum bílum, það er bílum sem losa lítið kolefni út í andrúmsloftið. Umhverfisráðuneytið á m.a. þannig bíl, svokallaðan tvinnbíl sem ég hef til ráðstöfunar.“

Eru núverandi stjórnvöld tilbúin að leggja mikið fé til þessa málefnis?

„Stundum hefur verið spurt hvort taka eigi upp svokallaða „græna skatta,“ en stefnan hefur öðru fremur verið sú að vera með svonefnda hagræna hvata, til að mynda eru lægri vörugjöld á vistvænum bílum og núna á Alþingi síðast voru samþykkt lög sem fella niður vörugjöld á bílum sem ganga aðeins fyrir metani. Verkefni eins og Kolviður leggur áherslu á að almenningur og fyrirtæki geti af sjálfsdádum verið þátttakendur og lagt sitt af mörkum með sínu daglega lífi til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.



Nttúruverndaráætlun Inni í henni er aðeins Vatnshornsskógur í Skorradal. Nefndin leggur til að tíu birkiskóga til viðbótar verði friðlýstir.



Bindur vel Birki er öðru fremur heppilegt til að binda kolefni.

Teigsskógur við Þorskafjörð

Ólafur Arnalds, náttúrufræðingur og prófessor skrifar:

Vitrir menn hafa ritað eitthvað á þá leið að víðerni og óröskuð náttúra séu ekki munaður heldur lífsbjörg sem nærir mannsandann, jafn nauðsynleg sem vatn og brauð. Ísfirðingar og nærsveitamenn þekkja vel gildi víðerna með Hornstrandir handan fjarðar. Þau merkilegu víðerni eru nú þegar orðin meðal hornsteina efnahags Vestfjarða.

En víkjum sögunni í Reykholahrepp. Gönguleiðin um Teigsskóg, frá Hallsteinsnesi að Gröf í Þorskafirði, er meðal þeirra fallegustu sem finnast á landinu. Landið er ósnortið og víði vaxið, birki með stökum reynitrjám, sem mörg hver eru ansi státtin. Skóglendið er illfært gangandi fólki svo nota verður leiðina neðan skógar nærri flæðarmálinu. Fjaran einkennist af gríðarlega miklum fjölbreytileika; hvers kyns flæður og leirur, ofar eru votlendi af misjöfnu seltustigi, en síðan tekur skógarþykkið við. Hér er að finna einna mestan mun flóðs og fjöru á landinu og þótt víðar væri leitað, sem eykur mjög á fjölbreytni strandsvæðisins. Boðaföll og fossar á innflæðinu auka náttúrufegurðina.

Lífrikið er feykilega fjölskrúðugt, hér búa margar fuglategundir: mófuglar, votlendistegundir og ýmsar tegundir sem treysta á fjöruna og sjóinn. Ernir nýta innlögnina og svífa inn með hjallanum og sækja sér æti að vild. Óðalið úti fyrir nesinu. Óvíða á landinu er að finna jafn heillandi óraskaða heild frá fjöru til fjalls, en að auki hefur skógurinn mjög sérstaka stöðu sem óraskaður birkiskógur. Ljóst að þessi gönguleið er einna fallegust á öllum Vestfjörðum og ætti tvímælalaust að sinna henni betur. Svæðið gæti dregið björg í bú Reykholahrepps. En nú stendur til að raska þessu svæði með vegalagningu.

Sá er þetta ritar hefur aðeins kynnt sér tillögur þær sem liggja fyrir um vegalagningu um Teigsskóg og röksemdafærslur fyrir henni. Það er augljóst að bæta þarf samgöngur í Reykholahreppi og lífæðina á milli vesturhluta Vestfjarða og Dala. Um leið skapast góð hringleið um Vestfirði sem á eftir að efla ferðamennsku og renna (líklega öðru fremur) nýjum stöðum undir byggð á Vestfjörðum. En það skiptir feykilega miklu máli hvaða leið er valin, hverju er fórnað og hverju ekki. Og forsendur þurfa að vera skýrar. Það eru þær ekki nú.

Sínum augum lítur hver silfrið. Það verður þó að segjast að manni bregður við að sjá myndefni frá Teigsskógi á heimasíðu Vegagerðarinnar, þar er ekki verið að draga fram fegurð og sérstæði svæðisins. Þar er m.a. þessi mynd áberandi (**sjá mynd nr. 3**).

Nánari skýringar á útlistun vegagerðarkosta kalla á kort (fengið af heimasíðu Vegagerðarinnar). Þar eru sýndir nokkrir kostir (númer í appelsínugulum kössum eru frá ÓA en merkingar Vegagerðarinnar halda sér líka, hvítir kassar). **Sjá mynd nr. 4**.

1. Brú yfir Þorskafjörð utanverðan (sneiðir hjá Gufufirði og Djúpafirði). Aðkoman að þessari leið getur verið um Reykhóla eða suðaustanverðan Þorskafjörð (A1 í hvítum kassa á korti), ein brú. Leiðin út Þorskafjörð spillir þó víðerni í Teigsskógi handan fjarðar.

2. Brú á Þorskafirði miðjum með veg út suðaustanverðan Þorskafjörð (Leið I á korti) sem kallar síðan á brú yfir Djúpafjörð og Gufufjörð (rauð leið á korti), þrjár brýr.

3. Brú innarlega í Þorskafirði og leið út Teigsskóg og síðan brú á Djúpafirði og Gufufirði (Leið ÞH), þrjár brýr.

4. Jarðgöng undir Hjallaháls, út Djúpafjörð að suðaustanverðu og síðan brýr yfir Djúpafjörð og Gufufjörð (Leið H á korti). Brú innarlega á Þorskafirði. Göng og tvær-þrjár brýr. Efni úr göngum notað í brúarfillingu.

5. Aðrir kostir (óbreytt eða lítið breyttar leiðir, D og D2 á korti Vegagerðar).

Við lestur skýrslna Vegagerðarinnar (sjá heimildir neðst) fær maður sterklega á tilfinninguna að athuganir og skrif séu til þess ætlaðar að styðja við kost 3 (veg um Teigsskóg) án þess að aðrir kostir séu raunverulega vegnir á móti.

Ljóst er að hagsmunir þéttbýliskjarnans á Reykhólum ættu að vega þungt. Með það í huga færi best á að velja kost nr. 1 (veg hjá Reykhólum um Reykjanes og brúa Þorskafjörð, ein brú). Brú yfir Þorskafjörð yrði álíka löng og brú um Gilsfjörð, en brúarhöf þyrftu að vera lengri en þar.

Höfnun Vegagerðarinnar á þessari leið og útlistun á vandamálum sem henni fylgja eru nokkuð sérstök og sumt jafnvel órökrétt. Brúarmannvirki yfir Þorskafjörð er ekki mikið lengra en hinar þrjár brýrnar til samans. Aðrir nýir vegir yrðu mun styttri. Heildarlengd er sambærileg samkvæmt báðum leiðum og ekki þyrfti nýjan veg nema á stuttum kafla. Að sú leið kalli síðar á þrýsting á þverun Berufjarðar (til hægri á kortinu) eru ekki rök í þessu máli.

Undirritaður fær ekki séð að þéttbýlið á Reykhólum sé tekið með í reikninginn eða samfélagsleg áhrif hinna ýmsu kosta. Hugsanleg þróun byggðar og fólksfjölgun á svæðinu er þó mjög tengd þessum þéttbýliskjarna. Vegagerðin telur leiðina út á Reykhóla torvelda. En þjóðvegur er auðvitað nú þegar út á Reykhóla og honum þarf að halda við (og bæta) hvort sem er. Haldið er á lofti að vegurinn út á nesið standist ekki kröfur um þjóðveg með 90 km hámarkshraða. En vitaskuld er það ekki til vansa þótt hámarkshraði sé minni en 90 km á nokkrum vegabútum ef önnur mikilvæg markmið nást.

Frásögn af vandamálum Reykjanesmegin við Þorskafjörð virðist ýkt, eiginlega eins og slæm veglína hafi verið valin sérstaklega og henni síðan lýst. Deilur aðila um flatarmál skógar sem fer undir veg samkvæmt leið 3 (Teigsskógur) eru órökréttar, það er hin vistfræðilega heild sem Teigsskógur og umhverfi hans mynda sem skiptir máli en ekki flatarmál skógarins út af fyrir sig. Þá er gert mjög mikið úr áhrifum mismunandi vegastæða á tvo sveitabæi í byggð (Gufudal og Djúpadal). Samfélagið ætti þó ekki að þurfa að fórna gríðarlegum náttúruverðmætum og milljörðum króna í vegagerð til að koma þeim í vegasamband: það liggja nú þegar þjóðleiðir að þessum bæjum.

Undirritaður tekur samt fram að honum er ekki að fullu ljós umhverfisáhrif Þorskafjarðarbrúar í einu hafi. Kannski eru umhverfisáhrif þverunar of mikil en þá er einboðið að kanna betur og útfæra jarðgöng undir Hjallaháls. Enda þótt jarðgöng séu dýr er kostnaðurinn við veg um Teigsskóg miklum mun meiri þegar litið er til framtíðar. Hér er verið að bera saman skammtímagróða (vegur um Teigsskóg) með miklum fórnarkostnaði við mun meiri og varanlegri verðmæti (jarðgöng og óröskuð víðerni í og við Teigsskóg).

Það kviknar sú tilfinning að vegur um Teigsskóg sé að verða að einhvers konar þráhyggju: þarna skal vegurinn fara og hananú! Fórnarkostnaður sem færður er með vegi um Teigsskóg er gríðarlegur og mun hafa mikil neikvæð áhrif til allrar framtíðar. Ég skora á íbúa svæðisins og Vegagerð ríkisins að skoða aðra möguleika með mun opnara hugarfari en sjá má í skýrslum og skrifum fram til þessa.

*Ólafur Arnalds,
náttúrufræðingur og prófessor við Landbúnaðarháskóla Íslands.*

Verndun Teigsskógs –Fyrirhyggja í vegagerð

Brattabrekka ófær“. „Klettsháls ófær“,“beðið með mokstur þar til veðri slotar“. Þannig tilkynningar dynja á okkur þegar vetur konungur heilsar á venjubundinn hátt. Hafa þó verið mildir vetur undanfarin misseri. Ég nefni þess fjallvegi sérstaklega því ég,og margir telja að þar hafi verið gerð mistök að bora ekki göng undir þessa fjallvegi. Þeir verða ætíð faratálmar og slysaöldur,þar til boruð verða göng undir þá. Það er því þyngra en tárúm taki að Vegagerð ríkisins ætli að sýna þá þráhyggju að einblína á vegagerð um Teigskóg og Hallsteinsnes í stað þess að velja leið D-2 sem er skynsamasta leiðin á allan hátt og mun duga byggðinni best til framtíðar.Auk þessa er hægt að breyta veginum um Ódrjúgsháls og byggja einfaldan vegskála. Það er furðulegt að ekki hafi fyrir löngu verið ráðist í að breyta 60 ára gömlum ýtuslóða á Ódrjúgshálsi til betri vegar með nýrri tækni og stórvirkum vinnuvélum. Eða bora undir hann ! Auk þess hefði átt að sleppa veglagningu út á Skálanes,og bora göng frá Gufudal að Galtará. En það er önnur saga sem hefði betur verið tekin til skoðunar.

Nokkurs sinnuleysis hefur orðið vart með fyrirhugaða leið Þ-H og eins og fólki finnst að nú hafi verið „saumaður silkipoki úr svínseyranu“ að búið sé að finna einhverja töfralausn sem hægt sé að ryðjast með gegnum skóginn. Því er rétt að tæpa á nokkrum fréttum og staðreyndum um framkvæmdina,tekið af vef Reykhólahrepps. (innskot greinarhöfundar eru skáletruð)

Árið 2000 mynduðu sveitarfélögin í Barðastrandarsýslu og Dalasýslu (Vesturbýggð, Tálknafjarðarhreppur, Reykhólahreppur,Dalabyggð og Saurbæjarhreppur) samstarfshóp til að vinna að sameiginlegum hagsmunamálum þeirra er snerta vegagerð. Hópurinn sendi „Ákall til samgönguráðherra og Alþingis. Vestfjarðavegur, lífæð byggðanna í Barðastrandarsýslu og Dalasýslu“. Þar kemur fram að þeir búast ekki við að vegur út Hallsteinsnes og yfir firði komist í gegnum umhverfismat og taka sérstaklega fram að mikið sé til þess vinnandi að koma í veg fyrir slíka mannvirkjagerð:

- Frá árinu 2000 hefur fátt breyst annað en það að tækni við jarðgangnagerð hefur fleygt fram og reynsla kominn við íslenskar aðstæður. Það væri fróðlegt að taka saman þann kostnað sem hefur verið af snjómokstri og vandræðum á Klettshálsi miðað við ef göng hefðu verið grafin undir hann. Helstu rök fyrir því að bora ekki göng undir Hjallaháls,sé kostnaðurinn. En hver er hinn raunverulegi kostnaður þegar upp er staðið ? Viðhald,snjómokstur,slys,veðuraðstæðum sem fylgja því að fara um nes. En er ekki aurinn til staðar.Á ekki svæðið „mikið inni“ eftir áratuga svelt og sinnuleysi ? Skorti Vegagerð ríkisins fé, ætti að vera í löfa lagið að láta nú ALLAN aurinn sem er innheimtur af bensín gjaldi og öðrum sköttum á bíleigendur renna til vegagerðar. Sá kostnaður sem munar,(um 4 milljarðar) verða fljótur að vinnast upp í minna viðhaldi,snjómokstri og öruggari vegi.

Í umsögn hreppsnefndar Reykhólahrepps frá 22. október 1999 um drög að verndaráætlun Breiðafjarðar segir:

- „Rekstur verksmiðjunnar [þ.e. Þörungaverksmiðjunnar] ... byggir al-farið á því að strandlengja Breiðafjarð-



ar, þar með talið eyjar og sker haldist hreint og verði ekki spilt frá því sem nú er.“ „ ... skal hér tekið undir þau sjónarmið að verndun svæðisins verði fölginn í varðveislu fágætra minja, náttúrulegs umhverfis, sérstaklega margbreytilegu dýralífi og öðrum sérkennum Breiðafjarðar.“

Ög þetta er haft eftir öðrum fylgismanni vegarlagningar á þessu svæði í grein í Mbl. 29. ágúst 2007:

- „Að sjálfsgöðu hafnaði Skipulagsstofnun þeirri leið sem Vegagerðin lagði til, um miðjan þéttasta skóginn. Jónína Bjartmars skar svo á hnúttinn og heimilaði lagningu vegar með skilyrðum. En í stað þess að fara fjöruleiðina mun ætlunin vera að leggja veginn í 60-70 m hæð yfir sjávarmáli með fjallsrótum mjög snjóþungt svæði. Símastráur voru þar nærri í kafi í snjóþungum árum.“

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar stendur m.a. þetta:

- „Verði þessi leið fyrir valinu raskast heildstætt, nánast ósnortið land frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi, auk þverunar Djúpa- og Gufufjarða.“
- „Þó að vegagerðin sjálf raski aðeins hluta skógarins, gerir lögun hans það að verkum að nánast allur skógurinn verður fyrir áhrifum af framkvæmdinni. Skógurinn er víðast 200-500 m breiður og því mun vegstæði um hann endilangan og opnun námu-svæða einnig hafa veruleg áhrif á það sem eftir stendur. Fimm af sex námu-svæðum eru jafnframt klettarranar sem mynda skjól fyrir skóginn þar sem hann er vöxtulegastur.“
- Þarna ber að staldra við. Hafa lesendur og þeir sem vilja skilyrðislaust veg um skóginn kynnt sér fjölda náma og staðsetningu þeirra. Og síðast en ekki síst þarf eflaust að opna fleiri námur en ætlað er í ljósi sögunnar. Þarna verða svöðusár um allar trissur.Rúmlega 40 hugsanlegar námur eru merktar á teikningum

Í gróðurskýrslunni sem fylgdi umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar stendur þetta:

- „Þetta er eina stóra skóglendið



[þ.e. í A-Barð] sem snýr í suður og eitt af tveimur sem er á utanverðum nesjum. Hitt er á Vattarnesi, þar sem vegur fer um nú þegar og þar er nokkur sumarhúsaþbyggð.“ „ ... „Samkvæmt ofanefndri Birkiskógakönnun er nú aðeins ríflega 1% landsins vaxið birkiskógi, og er þar um að ræða misþétta og misstóra skógarteiga. Mjög fá af þessum svæðum eru vaxin svo þéttum skógi og svo ósnortin af mönnum og búsmala sem þessi skógur.“ „ ... „Við skoðun vakti mesta athygli hve þéttur en jafnframt fjölbreyttur skógurinn er.“ „ ... „Verndargildi lýtur annars vegar að því að hér hefur skógurinn verið mjög lengi og því er um að ræða heildstætt þróað vistkerfi og hins vegar því erfðafni sem þarna er að finna. Hugsanlega hefur orðið einhver aðgreining á erfðafni eftir aðstæðum þannig að mikilvægt er að vernda samfelld svæði þar sem aðstæður eru misjafnar.“

Umsögn Umhverfisstofnunar
Umhverfisstofnun er afar ítarleg og bendir hún á að vegagerð eftir leið B hafi mikið rask í för með sér og veruleg neikvæð umhverfisáhrif. Vegagerð um Teigsskóg muni hafa áhrif á nánast allan skóginn, þegar tekið er tillit til áhrifa sem verða vegna efnisvinnslu og slóðagerðar. Niðurstaðan varðandi leið B er þessi:

- „Leið B mun eyðileggja Teigsskóg í núverandi mynd, óháð því hvaða

útfærsla á leiðinni verður valin, og arnarsetur við Djúpafjörð, auk þess sem leiðin mun hafa mikil áhrif á landslag. Óvissa ríkir um áhrif þverana á sjávarfítjar og leirur. Umhverfisstofnun telur að leið B muni hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif á birkiskóga, erni, votlendi, strendur, lífríki, landslagsheildir og jarðmyndanir og er hún að áliti Umhverfisstofnunar einnig í andstöðu við markmið laga um vernd Breiðafjarðar vegna áhrifa á lífríki, landslag og jarðmyndanir. Umhverfisstofnun telur að leið B sé ekki í samræmi við þær forsendur fyrir vali leiðar sem voru leiðarljós samkvæmt matsskýrslu, að reynt yrði að sneiða fram hjá þeim svæðum sem talin eru lífríkinu mikilvægust.“

- „Umhverfisstofnun telur að Teigsskógur hafi mikið verndargildi og að það rask á skóginum sem verður vegna fyrirhugaðrar vegagerðar sé með öllu óásættanlegt. Slíkt er enn fremur niðurstaðan í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða um gróður. Í því sambandi skiptir ekki máli hvaða veglína verður fyrir valinu þar sem einstök svæði innan skógarins eru líklega mjög misjöfn í svona fjölbreyttu landslagi þar sem skiptast á skyldir, rakir bollar og opin holt.“

Svör Vegagerðarinnar við umsögn Umhverfisstofnunar eru í tveimur bréfum. Í öðru bréfinu er fjallað um gróður og kemur þetta fram:

- „Sett hefur verið fram sú kenning að þau tré sem standa í skóglendum eins og Teigsskógi séu teinungar af aldagömlum rötum, þó að einstaka stofnar séu ekki nema hundrað ára gamlir. Þetta er ekki vitað, en ef rétt er, hlýtur það að auka verndargildi svæðisins.“
- „Þrátt fyrir það hversu mikið hefur tapast af birkiskógum landsins er enn gengið á þá og ekki einbert að það litla sem eftir er njóti sérstakrar verndar, samanber framlagða leið B í þeirri framkvæmd sem hér er til umræðu. Því ber að fagna þeirri stefnumörkun sem fram kemur í Velferð til framtíðar: Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi um að: „Áhersla verði lögð á þær vist-

gerðir sem hefur verið raskað hvað mest á grunni vinnu við að skilgreina og kortleggja vistgerðir á Íslandi. Forgangsmál í því sambandi eru m.a. votlendi og birkiskógar“.

Skipulagsstofnun bað Umhverfisstofnun um frekara álit á verndargildi Teigsskógar annars vegar og framkvæmdina í heild hins vegar. Umhverfisstofnun svaraði í tveimur bréfum (bæði dags. 30.1.2006). Vegagerðin tekur sérstaklega fram í bréfi til Skipulagsstofnunar (dags. 6.2.2006) að hún geri ekki athugasemdir við umsögn Umhverfisstofnunar á verndargildi Teigsskógar.

Niðurlag. Þetta er slæmur kostur að velja leið Þ-H. Slæmur á tvennan hátt.

1. Það má teljast furðulegt að eftir að hafa verið flengd í hæstarétti skuli vegagerðin þráast við og ætla að ryðjast út um nes og eyðileggja Teigsskóg, búa til enn eitt verkfræðiklúðrið og snjóagildru. Því miður með fulltingi einhverra heimamanna,oftar en ekki embættismanna sem koma og fara. Eins og segir í skýrslu umhverfisstofnunar „ Leið B mun eyðileggja Teigsskóg í núverandi mynd „ Ég hvet forsvarsmenn vegagerðarinnar til að snúa af villu síns vegar og velja þá leið sem mun verða landi og þjóð til heilla.

2. Vegagerðin leggur krók á leið sína. Jarðgöng eru langbesti og ódýrasti kosturinn þegar allt er reiknað. Vönduð vegagerð er jú markmiðið. Það er skammgóður vermir að spara eyrinn en kasta krónunni. Hvað skyldi kostnaðurinn vera kominn hátt í krónum talið við alla þessa endurhönnun,aðkeypta vinnu og lögfræðikostnað. Væri ekki rétt að láta náttúruna njóta vafans,og landeigendur að njóta eignaréttarins. Og síðast en ekki síst þá er ekki hægt að meta vernduð svæði eins og Teigsskóg til fjár. Með hverju árinu sem liður kemur betur og betur í ljós hve ósnortin svæði eru dýrmæt. Það er einfaldlega hlutverk þessarar kynslóðar að skila Teigsskógi betri til þeirrar næstu. Það sem eyðilagt er í umhverfinu fæst ekki bætt. Aldrei.

Höfundur er Breiðfirðingur. Stefán Skafli Steinólfsson.



Skessuhorn
5.4.2017 13:04

Ögurstund í Reykhólahreppi

Stefán Skafti Steinólfsson

Góðir lesendur Skessuhorns! Nú hefur Skipulagsstofnun skilað af sér álit vegna vegagerðar frá Bjarkarlundi til Skálaness. Sveitarstjórn Reykhólahrepps stendur frammi fyrir erfiðri ákvörðun hvort hún á að gefa framkvæmdaleyfi fyrir leið Þ-H eða horfa til framtíðar og velja leið D2. Það má telja stóruþarleg vinnubrögð Vegagerðar ríkisins að gefa út sitt álit einungis nokkrum dögum fyrir niðurstöðu Skipulagsstofnunar. Vegagerðin einblínir á leið Þ-H og segist ætla að „rýna“ í niðurstöður Skipulagsstofnunar. Með öðrum orðum þeir ætla að virða niðurstöðu Skipulagsstofnunar að vettugi. Ég vona að sveitarstjórnarmenn í Reykhólahreppi hafi ekki gert upp hug sinn. Margir halda að allt snúist um Teigsskóg en svo er alls ekki. Misþyrming hans væri enn eitt umhverfisslysið, en margt kemur til er hvetur til gangagerðar til framtíðar. Þar verður að ríkja víðsýni og fyrirbyggja.

Vegagerðin gekk gegn álit Skipulagsstofnunar við þveranir Kjálka og Mjóafjarðar og sveik loforð um bátsgengar brýr svo hægt væri að slá þang með viðunandi hætti. Lokuðust þar inni u.þ.b. 2% af þangafla Breiðafjarðar. Það ætti sveitarstjórn Reykhólahrepps að hafa áhyggjur af. Ekki síst ætti hún að hafa áhyggjur af því að með framkvæmd á leið Þ-H er verið að loka inni jafnmikið magn eða meira 2-3% af þangbreiðum Breiðafjarðar. Þess má geta að ef þessi svæði eru lögð saman með því er lokaðist inni í þverun Kolgrafarfjarðar eru þetta rúmlega 6% af þangbreiðum Breiðafjarðar. Það kann ekki að vera stór prósent á prenti, en „dýr myndi Hafliði allur“. Þörungaverksmiðjan á Reykhólum er stærsti vinnuveitandinn í hreppnum og dýrgripur í vinnslu sjávarfangs. Hennar veiðilendur ber að vernda og það er óskynsamlegt að gelda bestu mjólkurkúna. Skýrsla Hafrannsóknastofnunar um svæðið tekur af allan vafa um slæm og ófyrirséð áhrif á lífríkið. Ekki sé hægt að segja til um skaðann vegna straumhraða á seti.

Það er talað um að brunaslys séu hættuleg þegar 9% líkamans séu brunnin. Í samlíkingunni er búið að brenna Breiðafjörð um rúmlega 10 -15% og hætta á ferðum. Er ekki rétt að umhverfið njóti vafans og við keyrum frekar eftir góðum göngum í stað þess að flengjast út um nes?

Með leið Þ-H verða tún og ræktunarmöguleikar bænda á Skálanesi lögð í rúst. Búskap trúlega sjálfhætt. Er það enn eitt örið í þessa fallegu jörð en vegurinn fyrir nesið er eitt

samfelld umhverfisslys. Farsælla hefði verið að gera stutt göng frá Gufudal til Galtarár eins og ég hef áður komið að. Leiðir skólabíla munu víða lengjast og er ekki á bætandi. Leið barna til skóla mun verða rúmlega klukkutími við bestu aðstæður. Ekki er snjómokstur og hálkuvarnir til þess fallnar að batna nema síður sé. Það eru nefnilega börn í hreppnum og mikið af þeim miðað við íbúafjölda. Ekki horfir vænlega fyrir íbúa í Djúpadal og Gufudal með lengri tengingar við aðalveginn með tilheyrandi þjónustuleysi við þá vegi. Ætlar sveitarstjórn að leggja til tvo skólabíla á svæðið?

Það er undarlegt að gera leið D2 tortryggilega með veghalla og skeringum. Hver hannaði veglínuna? Var haft samband við heimamenn? Var tekið inn í myndina að nota vegskála eftir nýjustu tækni? Spörin frá Klettshálsi hræða. Rætt var við ágætan vörubílstjóra í útvarpi um daginn. Hann tók dæmi um veginn um Arnkötludal, eða Þröskulda. Hann væri það hátt uppi að þar væri alltaf kolvitlaust veður og ófært, þó ágætt væri í byggð. Líkti því við nýja veglínu og hæð á Ódrjúgshálsi. Hann gleymdi að minnast á það að á Þröskuldum var **ekki** farið eftir ráðleggingum heimamanna sem gjörþekktu svæðið. Niðurstaðan var „vitlaust“ vegstæði sem skapar hættu og kostnað, gríðarlegan kostnað við snjómokstur, slys og örkuml. Hví hefur Vegagerðin hundsáð ráð heimamanna er gjörþekkja svæðið bæði á láði og legi? Er hægt að fullyrða að ný veglína upp Ódrjúgsháls yrði með 8% halla? Hvers vegna hefur Vegagerðin stungið ofan í skúffu veglínu um Ódrjúgsháls er nær aðeins í 90 metra hæð og er því **alls ekki fjallvegur**. Samt kemur vegamálastjóri í fjölmiðla og fullyrðir að aðeins sé ein leið á láglandi (til samanburðar er Ártúnshöfði í 70 metra hæð yfir sjó). Einnig hefur verið á teikniborðinu mun styttri göng sem hafa farið í skúffuna líka. Er hugsanlegt að verið sé að láta eina veglínu líta illa út til að hygla annarri? Svori nú hver fyrir sig. Kunnugir telja vel framkvæmanlegt að bættur vegur á Ódrjúgshálsi yrði tilbúinn síðla árs 2018.

Það er einfaldur fyrirsláttur að segja að ekki séu til peningar fyrir göngum í leið D2. Eru til peningar í framtíðinni til snjómoksturs eða hálkuvarna á leið Þ-H? Svo ekki sé minnst á viðhald. Hvað hefur sparast í minni snjómokstri í vetur á landsvísu? Er það kannski ein göng eða svo? Þær álögur sem lagðar eru á bíleigendur fara létt með að bæta vegakerfið svo um munar. Það eina sem vantar er kjarkur að taka á málunum. Vegagerð ríkisins ætti að bjóða út 15-20 jarðgöng til að ná fram góðum samningum og stíga inn í nýja öld. Ég óska sveitarstjórn Reykhólahrepps velfarnaðar í störfum sínum og bið hana að gæta vel að ákvörðunum sínum er gengið verður til verka. Verka sem munu hafa áhrif á lífríki og mannlíf í Reykhólahreppi um aldir alda.

Virðingarfyllst,

Stefán Skafti Steinólfsson. Breiðfirðingur.

Skipulagsstofnun
Sigmar A. Steingrímsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík



Reykjavík 1. desember 2016
UST201610-194/B.S.
10.05.03

Efni: Mat á umhverfisáhrifum - Vestfjarðavegur milli Bjarkalundar og Skálaness. Umsögn um frummatsskýrslu

Vísað er til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 24. október sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

Fimm leiðir eru lagðar fram við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og kallast þær: A1, D2, H1, I og Þ-H.

Leið A1 liggur um austanverðan Þorskafjörð frá Bjarkalundi að Skálanesi og þverar Þorskafjörð í mynni fjarðarins. Leið I liggur einnig um austanverðan Þorskafjörð en þverar fjörðinn milli Laugalands og Hallsteinsness, leiðin fellur svo saman við leiðir Þ-H og H um mynni Djúpafjarðar og Gufufjarðar að Skálanesi. Leið Þ-H þverar Þorskafjörð nærri Kóngsvökum, liggur um vesturströnd Þorskafjarðar og Teigsskóg og fellur saman við leiðir I og H þar sem þessar línur þvera Djúpafjörð og Gufufjörð. Leið H fylgir leið Þ-H um Þorskafjörð en liggur í jarðgöngum frá Búlká að Barmi á 4,3 km löngum kafla, þaðan liggur leiðin út Djúpafjörð að austanverðu og fellur saman við þveranir leiða Þ-H og I að Skálanesi. Ef vegur verður lagður skv. leiðum Þ-H og I mun verða lagður tæplega 6 km langur tengivegur frá Hallsteinsnesi að Djúpadal. Leið D2 liggur frá Bjarkalundi og þverar Þorskafjörð á sama stað og leiðir Þ-H og H. Skammt utan við Búlká liggur leið D2 í 4,5 km löngum jarðgöngum. Þaðan liggur leiðin um botn Djúpafjarðar og út með firðinum að vestanverðu. Farið er yfir Ódrjúgsháls í samfelldri brekku. Þaðan um Brekkudal og er Gufufjörður þveraður skammt utan við eyðibýlið Hofstaði. Þaðan liggur leiðin út með firðinum og sameinast núverandi vegi rétt innan flugbrautar á Melanesi.

Fyrirhuguðu mannvirki er lýst á eftirfarandi hátt í frummatsskýrslu: „Vegurinn verður breiðari en núverandi vegur með breiðu bundnu slitlagi sem nær vel út í kantana. Beygjuradíusar verða mun stærri en á núverandi vegi, vegfláar verða miklu flatari, langhalli minni og sjónlengdir lengri. Hann verður vel uppbyggður í landinu og með breiðum vegskurðum, þar sem þörf er talin á, svo hættu á snjósöfnun verði ekki mikil.“

Eins og fram kemur í frummatsskýrslu þarf að breyta landslagi töluvert til að koma slíku mannvirki fyrir og mest þar sem undirlendi er lítið og hliðarhalli mikill. Þessir þættir eru ráðandi þegar kemur að sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar og áhrif hennar á landslag sem er mjög mismunandi eftir hvaða leið er valin.

Verndarsvæði

Allar leiðir sem lagðar eru fram við mat á umhverfisáhrifum fara um ýmist um svæði á náttúruuminjaskrá skv. eldri lögum um náttúruvernd, sbr. 2. tölulið í ákvæði til bráðabirgða í lögum nr. 60/2013, liggja innan verndarsvæðis Breiðafjarðar og raska vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar skv. lögum nr. 60/2013 um náttúruvernd og forðast beri að raska nema brýna nauðsyn beri til.

Helst verða áhrifin innan svæðis nr. 303 á náttúruuminjaskrá; **Norðurströnd Þorskafjarðar og fjörur í Djúpafirði**. (1) Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskafjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. (2) Víðlendar og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.

Skv. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd er ákvæði um sérstaka vernd tiltekinna vistkerfa meðal þeirra eru votlendi 2 ha að stærð eða stærri, tjarnir 1000 m² að flatarmáli eða stærri, leirur og einnig sérstæðir eða vistfræðilega mikilvægir birkiskógar eða leifar þeirra þar sem eru m.a. gömul tré. Að áliti Skógræktar ríkisins er Teigsskógur sérstakt vistkerfi. Eins og áður hefur komið fram þá raska allar veglínur að einhverju marki öllum ofangreindum vistkerfum sem njóta verndar.

Að auki liggja allar leiðir að einhverju marki innan þess svæðis sem verndað er með lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar. Tilgangur laganna er að stuðla að verndun landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja á svæðinu. Umrædd verndun nær til allra eyja, hólma, skerja og fjara á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Nokkrar leiðanna liggja nærri varpstöðum arna, en ernir njóta verndar samkvæmt lögum nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum.

Leirur í botni Gufufjarðar eru taldar hafa alþjóðlegt mikilvægi fyrir rauðbrystinga sem hafa viðkomu þar til fæðuöflunar. Einnig er víða á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði að finna marhálmm sem að mati OSPAR er mikilvægt vistkerfi fyrir lífríki á grunnsævi auk þess að vera mikilvæg fæða fyrir álfir. Þéttum marhálmsbreiðum verður einungis raskað á þeim leiðum sem þvera Þorskafjarðar neðan við Hjallaháls og nærri Melanesi á leið A1.

Umhverfisstofnun bendir einnig á að í 3. gr. laga um náttúruvernd eru verndarmarkmið fyrir jarðminjar, vatnasvæði, landslag og víðerni og skal því m.a. stefnt að því að varðveita landslag sem er sérstætt og fágætt.

Umhverfisáhrif mismunandi leiða

Leið A1 og leið I

Þessar leiðir liggja báðar um austanverða strönd Þorskafjarðar sem á hluta leiðarinnar er mjög brött sérstaklega þar sem leiðirnar fara um berghlaup, en einnig er farið yfir votlendi á nokkuð löngum kafla. Þessa línur liggja um sama svæði á strönd Þorskafjarða, en við leið I bætist nýr Reykhólasveitarvegur frá Hamralandi að Hranastöðum. Liggur sá vegur sem og leið A1 á nokkrum kafla um friðlýst æðarvarp. Leið I þverar Þorskafjörð innar en leið A1 og mun skerða fjörur, sjávarfitjar, leirur og sjávartjarnir sem eru stærri en 1000 m² og njóta sérstakrar verndar skv. lögum. Talið er að þessar tvær leiðir hafi meiri neikvæð áhrif á lífríki í fjörum og leirum en aðrar leiðir. Talið er að þessar leiðir hafi talsvert neikvæð áhrif á landslag. Á strönd Þorskafjarðar liggja þessar leiðir um svæði sem bera engin merki mannvirkjagerðar af því tagi sem hér um ræðir.

Álit

Umhverfisstofnun telur að leið I hafi að sumu leyti meir neikvæð áhrif í för með sér en lína A1. Sá ávinningur sem næst við að þvera Þorskafjörð innar en lína A1 „tapast“ vegna lagningar Reykhólasveitarvegar þar sem lína I hefur í för með sér rask í fjörum bæði á austanverðri og vestanverðri strönd Þorskafjarðar. Lína I sameinast línu Þ-H á Hallsteinsnesi og hefur þar neikvæð áhrif á Teigsskóg, þverar Djúpafjörð og Gufufjörð á sama stað og lína Þ-H auk þess sem línunni fylgir ný heimreið að Djúpadal. Efni vegna þessara leiða mun koma ýmist úr námum eða skeringum.

Umhverfisstofnun telur að leið A1 geti haft verulega neikvæð áhrif í för með sér vegna nýlagningar vegar um áður óraskað eða lítt raskað svæði sem kallar á miklar breytingar á landslagi til að unnt verði að koma veginum fyrir á strönd með litlu undirlendi og miklum landhalla. Skeringar verða afar áberandi þar sem vegurinn liggur um berghlaup sem og þar sem vegurinn tekur land á Skálanesi. Leiðinni fylgir

óvissa um botnrof við brýr sökum meiri straumhraða en gert er ráð fyrir við aðrar þveranir. Á leiðinni verður raskað votlendi 2 ha eða stærri eða allt að 17,9 ha. Þverunin mun hafa neikvæð áhrif á landslag, hólma, eyjar og sker innan verndarsvæðis Breiðafjarðar.

Leið I er lengsta leiðin eða um 32,8 km með tengivegum. Áhrif leiðarinnar á austurströnd Þorskafjarðar verða sambærileg og vegna línu A1. Við leið I mun skerðast um 19,3 ha af vernduðu votlendi. Á Hallsteinsnesi mun leið I skerða fjörur og tjarnir og Teigsskóg sem talinn er vistfræðilega mikilvægur birkiskógur. Leið I mun skerða sjávarfitjar og leirur sem njóta verndar mest af þeim leiðum sem til skoðunar eru. Tæplega 32 km leiðarinnar liggja um svæði sem bera ekki merki umfangsmikillar mannvirkjagerðar nema ef vera skyldi leiðin milli Hamralands og Hranastaða. Leið I gæti haft neikvæð áhrif á arnarvarp á Hallsteinsnesi vegna truflunar sem fylgir aukin umferð, en línan er þó utan við skilgreint bannsvæði.

Umhverfisstofnun telur að leið I muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Leið H1

Umfjöllun um jarðgangaleiðir eru háðar óvissu vegna skorts á rannsóknum þannig að t.d. staðsetning gangamunna sem fram kemur í frummatsskýrslu er ónákvæm. Leið H1 þverar Þorskafjörð og er ráðgert að nýta efni úr göngunum í fyllinguna. Í Þorskafirði eru ýmis ummerki nútíma mannvirkjagerðar s.s. vegir og háspennulína. Jarðgöngin liggja frá Búlká í Þorskafirði að Barmi í Djúpafirði. Þaðan liggur leiðin út Djúpafjörð og sameinast leiðum Þ-H og I á Hallsteinsnesi. Frá Barmi liggur vegurinn á kafla í nokkrum landhalla sem kallar á skeringar og fyllingar. Þetta svæði má kallast lítt raskað því einungis liggur þarna mjög ófullkomin slóð. Umferð á þessari leið að þverun á Hallsteinsnesi gæti haft truflanir á arnarvarpi í för með sér.

Álit

Umhverfisstofnun telur að leið H1 tapi þeim ávinningi sem felst í að leggja veginn í jarðgöngum með veglagningu út Djúpafjörð og tengingu við þverun yfir Djúpafjörð og Gufufjörð. Umhverfisstofnun telur að leið H1 hafi verulega neikvæð áhrif í för með sér vegna veglagningar um verndarsvæði Breiðafjarðar og landslagsáhrif sem felast í vegagerð út Djúpafjörð.

Leið D2

Leið D2 þverar Þorskafjörð á sama stað og leiðir Þ-H og H1. Eins og fyrr segir ber það svæði merki nútíma mannvirkjagerðar. Við gangamunna nærri Búlká mun leiðin skerða Teigsskóg á um 800 m löngum kafla. Á þessari leið nýtist efni úr jarðgöngum til fyllinga bæði í Þorskafirði og í Djúpafirði. Vegurinn liggur um ósa Djúpafjarðarár og raskar þar sjávarfitjum á um 200 m löngum kafla. Vegurinn liggur um Ódrjúgsháls í miklum skeringum. Á leiðinni um Brekkudal raskast birkikjarr í Djúpafirði er farið nánast utan við leirur í botni Gufufjarðar sem eru mikilvægur áfangastaður rauðbrystinga.

Álit

Vegagerðin kemst að þeirri niðurstöðu að leið D2 hafi minnst umhverfisáhrif af þeim leiðum sem til skoðunar eru. Umhverfisstofnun telur einnig leið D2 besta kostinn m.t.t. umhverfisáhrifa. Leiðin liggur að vísu um Teigsskóg á stuttum kafla og skerðir sjávarfitjar og leirur sem njóta sérstakrar verndar, en þessar skerðingar eru minni en á öðrum leiðum. Í grófum dráttum má segja að leið D2 liggi um sama svæði og núverandi Vestfjarðavegur en helst er vikið af núverandi leið um Brekkudal og Gufufjörð. Umhverfisstofnun vill benda á að á löngum köflum liggur leiðin um hallalítið land þar sem unnt er að koma mannvirkjum fyrir án þess að breyta landslagi verulega. Þar sem þannig háttar til er vegurinn alfarið byggður á fyllingu þannig að þar sem leiðin liggur t.d. um birkikjarr takmarkast áhrifin við breidd vegfyllingar. Þetta á við um botna Djúpafjarðar og Gufufjarðar og í Brekkudal. Umhverfisstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif leiðar D2 verði vegna skeringa í Ódrjúgshálsi sem munu hafa nokkuð neikvæð áhrif á landslag. Umhverfisstofnun vill benda á að leið D2 liggur á stystum kafla um svæði sem telst óraskað. Leiðinni fylgja engir tengivegir. Þrátt fyrir að leið D2 hafi nokkuð neikvæð áhrif á landslag og verndarsvæði, sem og vistkerfi sem njóta verndar telur Umhverfisstofnun þessa leið besta af þeim kostum sem til umfjöllunar eru við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Leið Þ-H

Leiðin þverar Þorskafjörð eins og jarðgangaleiðirnar sem fjallað er um. Leiðin liggur út Þorskafjörð að vestanverðu í gegnum Teigsskóg á rúmlega 7 km löngum kafla. Leiðin liggur að hluta í talsverðum landhalla þannig að til að koma veginum fyrir þarf að breyta landslagi verulega með skeringum og fyllingum.

Utan við Teigsskóg fer leiðin um fjörur og tjarnir á Hallsteinsnesi. Leiðinni fylgir tengivegur að Djúpadal með talsverðum skeringum og fyllingum. Leið Þ-H þverar síðan mynni Djúpaþfjarðar og Gufufjarðar og raskar þar skerjum, hólum og eyjum.

Álit

Umhverfisstofnun telur að leið Þ-H muni hafa veruleg neikvæð umhverfisáhrif í för með sér vegna mikils rasks í birkiskógi sem talinn er sérstæður og vitfræðilega mikilvægur. Í skóginum mun vegurinn einnig hafa mjög neikvæða áhrif á landslag vegna mikilla skeringar en erfitt verður að milda áhrif þeirra og græða þær upp ef útlit skeringa verður með sama hætti og sýnt er á kennisniðum. Áhrif á Teigsskóg eru óafturkræf og telur Umhverfisstofnun að leið Þ-H sé að vissu leyti verri kostur en aðrar línur sem til álita hafa komið um Teigsskóg. Leið Þ-H liggur á kafla talsvert hærra í landi en fyrri línur og kallar því á auknar skeringar og fyllingar vegna þess hversu hátt vegurinn liggur í hlíðinni og í miklum landhalla. Að mati Umhverfisstofnunar skerðir línan öll landform og vistkerfi sem einkenna ströndina við vestanverðan Þorskafjörð. Línan skerðir Teigsskóg þar sem hann nær milli fjalls og fjöru og skerðir þar með hæfni vistkerfisins til að bregðast við breytingum t.d. vegna loftslagsbreytinga. Leið Þ-H mun einnig raska fjörum og tjörnum á Hallsteinsnesi. Vegna lítills undirlendis er vandséð hvernig unnt verður að koma skilgreindu mannvirki fyrir á þessu svæði án þess að skerða að mestu leyti aðra nýtingu og upplifun svæðisins.

Lína Þ-H skerðir sker, hólma og eyjar í mynni Djúpaþfjarðar og Gufufjarðar og hefur þar verulega neikvæð áhrif á landslag og þau náttúrufyrirbæri sem vernd Breiðaþfjarðar nær til.

Umhverfisstofnun telur verulega neikvætt að leið Þ-H liggur að mestu um svæði sem er lítt snortið af nútíma mannvirkjum og telst nánast óraskað. Með vísun til þess sem að ofan er rakið telur stofnunin að leið Þ-H muni hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

Almennar athugasemdir

Umhverfisstofnun telur að forðast eigi við mat á umhverfisáhrifum að ýkja kosti eða galla valkosta. Til dæmis er óþarft að telja til neikvæðra áhrifa að leið D2 liggi um árset í Djúpaþfjörð. Setið sem slíkt hefur takmarkað verndargildi, heldur er það gróðurinn sem þar þrífst. Þegar fjallað er um jákvæð áhrif framkvæmdarinnar á ferðmennsku telur Umhverfisstofnun að leggja ætti til grundvallar þær rannsóknir sem gerðar hafa verið um ferðavenjur á svæðinu.

Umhverfisstofnun telur að kanna eigi hvort unnt verði að endurheimta leirur í stað þeirra sem raskað verður, en þess er getið í frummatsskýrslu að Bretar hafi þróað aðferðir sem nýtast við endurheimt slíkra vistkerfa.

Þar sem vitnað er til skilgreiningar í náttúruminjaskrá um verndargildi svæðis nr. 303 á náttúruminjaskrá þar sem segir að svæðið teljist gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðaþfjörð, verður að mati Umhverfisstofnunar að hafa í huga að sú útgáfa náttúruminjaskrár sem vísað er til er frá árinu 1996 og síðan hafa verið verulegar framkvæmdir á Vestfjarðavegi um norðanverðan Breiðaþfjörð þannig að óröskuðum svæðum sem töldust áður dæmigerð hefur farið fækkandi og ætti það að auka gildi þeirra svæða sem eftir eru. Hér er vísað til verndarmarkmiða 3. gr. laga um náttúruvernd þar sem varðveita á það sem er fágætt og verðmætt.

Umhverfisstofnun bendir á að með auknum fjölda ferðamanna er uppi umræða um að aðstaða á áningastöðum við þjóðveg sé víða ábótavant eins og sjá megi á umgengni við þessa staði. Umhverfisstofnun telur að ef Vegagerðin sjái ástæðu til að fjölga áningastöðum við þjóðvegi eigi jafnframt að kanna hvort ekki sé unnt að koma upp og reka lágmarks aðstöðu við þessa staði til að bæta umgengni í nágrenni þeirra.

Niðurstaða

Umhverfisstofnun bendir á að allar leiðir sem fjallað er um í frummatsskýrslu liggja um verndarsvæði og raska vistkerfum sem njóta verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd.

Leið A1 og leið I

Umhverfisstofnun telur að leið A1 geti haft verulega neikvæð áhrif í för með sér vegna nýlagningar vegar um áður óraskað eða lítt raskað svæði sem kallar á miklar breytingar á landslagi til að unnt verði að koma veginum fyrir á strönd með litlu undirlendi og miklum landhalla. Á leiðinni verði raskað stórum votlendissvæðum eða allt að 17,9 ha. Þverunin mun hafa neikvæð áhrif á landslag, hólma, eyjar og sker innan verndarsvæðis Breiðafjarðar.

Umhverfisstofnun telur að leið I muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Hér er um lengstu leiðina að ræða og munu áhrif leiðarinnar á austurströnd Þorskafjarðar verða sambærileg og vegna línu A1 en um 19,3 ha af vernduðu votlendi munu skerðast. Á Hallsteinsnesi mun leið I skerða fjörur og tjarnir og Teigsskóg sem talinn er vistfræðilega mikilvægur birkiskógur. Leið I mun skerða sjávarfitjar og leirur sem njóta sérstakrar verndar en auk þess er svæðið óraskað og er þar að finna landslag sem er fágætt og sérstætt. Tæplega 32 km leiðarinnar liggja um svæði sem bera ekki merki umfangsmikillar mannvirkjagerðar auk þess sem leið I gæti haft neikvæð áhrif á arnarvarp á Hallsteinsnesi vegna truflunar sem fylgir aukin umferð.

Leið H1

Umhverfisstofnun telur að leið H1 hafi verulega neikvæð áhrif í för með sér vegna veglagningar um verndarsvæði Breiðafjarðar og landslagsáhrif sem felast í vegagerð út Djúpafjörð. Svæðið er að auki lítt raskað.

Leið Þ-H

Umhverfisstofnun telur að leið Þ-H muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér vegna mikils rasks í birkiskógi sem talinn er sérstæður og vistfræðilega mikilvægur. Áhrif á Teigsskóg eru óafturkræf og telur Umhverfisstofnun að leið Þ-H sé að vissu leyti verri kostur en aðrar línur sem til álita hafa komið um Teigsskóg þar sem leið Þ-H liggur á kafla talsvert hærra í landi en fyrri línur og kallar því á auknar skeringar og fyllingar. Að mati Umhverfisstofnunar skerðir línan öll landform og vistkerfi sem einkenna ströndina við vestanverðan Þorskafjörð hún skerðir einnig Teigsskóg þar sem hann nær milli fjalls og fjöru og dregur þar með úr hæfni vistkerfisins til að bregðast við breytingum t.d. vegna loftslagsbreytinga. Að auki raskar leiðin fjörum og tjörnum á Hallsteinsnesi og sker, hólma og eyjar í mynni Djúpafjarðar og Gufufjarðar auk þess að hafa verulega neikvæð áhrif á landslag og þau náttúrufyrirbæri sem vernd Breiðafjarðar nær til. Að lokum liggur leiðin að mestu um svæði sem er lítt snortið af nútíma mannvirkjum og telst nánast óraskað.

Leið D2

Umhverfisstofnun telur leið D2 besta kostinn m.t.t. umhverfisáhrifa. Umhverfisstofnun vill benda á að leið D2 liggur á stytum kafla um svæði sem telst óraskað. Leiðinni fylgja engir tengivegir. Þrátt fyrir að leið D2 hafi nokkuð neikvæð áhrif á landslag og verndarsvæði, sem og vistkerfi sem njóta verndar telur Umhverfisstofnun þessa leið besta af þeim kostum sem til umfjöllunar eru við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar

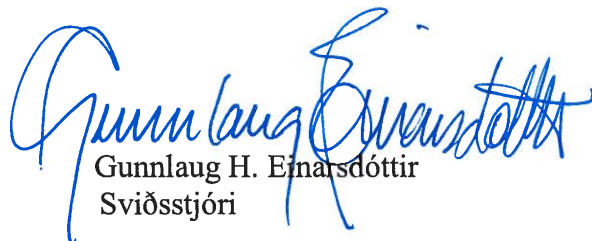
Að mati Umhverfisstofnunar skera jarðgangaleiðirnar H1 og D2 sig nokkuð úr, en talið er í frummatsskýrslu að þessar leiðir hafi minnst neikvæð umhverfisáhrif í för með sér. Að mati Umhverfisstofnunar er leið H1 þó sínu verri kostur þar sem vegagerð út Djúpafjörð og þveranir Djúpafjarðar og Gufufjarðar þar sem sérstæðu og óröskuðu landslagi er raskað og einnig þar sem vegurinn liggur um sker, eyjar og hólma. Báðar jarðgangaleiðirnar hafa þann kost í för með sér að efni nýtist til fyllinga í Þorskafirði við leið H1 og við leið D2 við fyllingar í Þorskafirði og Djúpafirði. Efni sem tilfellur úr jarðgöngum sparar því efni sem annars þyrfti að taka úr námum.

Umhverfisstofnun telur valkost Vegagerðarinnar sem er leið Þ-H einn af verri kostum sem til skoðunar eru m.t.t. umhverfisáhrifa. Umhverfisstofnun telur að við mannvirkjagerð eigi að hlífa svæðum sem ekki bera merki nútíma mannvirkjagerðar eins og kostur er. Slíkum svæðum fer fækkandi þar sem unnt er að upplifa kyrrsæld í sérstæðu og ósröskuðu umhverfi eins og á Hallsteinsnesi og Grónesi auk þeirrar upplifunar að fylgjast með fuglalífi í slíku umhverfi.

Umhverfisstofnun vill minna á að megin tilgangur laga um mat á umhverfiáhrifum er að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmda og kynna mótvægisaðgerðir vegna þeirra.


Kristín Linda Árnadóttir
Forstjóri

Virðingarfyllst


Gunnlaug H. Einarsson
Sviðsstjóri





Skipulagsstofnun
Sigmar Arnar Steingrímsson,
sviðsstjóri umhverfissviðs
Laugavegi 166
150 REYKJAVÍK

Garðabær, 14. desember 2016
2015090026

Efni: Frummatsskýrsla, Vestfjarðarvegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness, Reykhólahreppi, umsögn

Vísað er til bréfs dags 24. október sl þar sem Skipulagsstofnun óskar eftir því að Náttúrufræðistofnun gefi umsögn um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar milli Bjarkalundar og Skálaness og þá í samræmi við reglugerð nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum.

Náttúrufræðistofnun er ætlað á grundvelli starfssviðs stofnunarinnar (sbr. 68. gr. laga nr. 60/2013) að meta hvort gerð sé á fullnægjandi hátt grein fyrir fyrirhugaðri framkvæmd og umhverfi, umhverfisáhrifum og mati framkvæmdaáðila á þeim, þörf á að kanna tiltekin atriði frekar, mótvægisáðgerðum og vöktun.

Framkvæmd og umhverfi

Náttúrufræðistofnun telur að framkvæmdaáðili geri á fullnægjandi hátt grein fyrir fyrirhugaðri framkvæmd og umhverfi.

Umhverfisáhrif og mat framkvæmdaraðila á þeim

Náttúrufræðistofnun telur að framkvæmdaáðili geri í flestum tilvikum fullnægjandi hátt grein fyrir umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar og það sama á við um mat framkvæmdaáðila á þeim. Á þessu eru nokkrar undantekningar sem gerð verður frekari grein fyrir hér að neðan og er þá fylgt kaflaheitum og blaðsíðutali í frummatsskýrslu.

6.7 Fuglalíf

Haförn

Fram kemur að arnarvarp sé í Djúpafirði og að leiðir H1 og Þ-H liggi nálægt þekktum varpstað. Eins að sprengingar á leiðum D2 og H1 geti haft í för með sér mikinn hávaða og mögulega haft áhrif á arnarvarp á varptíma (bls. 181). Í samanburði á áhrifum leiða á fuglalíf (Tafla 6.7.2, bls. 182) er það mat Vegagerðarinnar að leið A1 hafi óveruleg áhrif á haförn en aðrar leiðir hafi nokkuð neikvæð áhrif.

Í niðurstöðum um mat á umhverfisáhrifum á fuglalíf er fullyrt að leið H1 muni hafa mest neikvæð áhrif á erni, en að áhrifin verði aðeins tímabundin vegna sprenginga á framkvæmdatíma (bls. 311). Ekki er ljóst hvernig komist er að þessari niðurstöðu, enda er hún í ósamræmi við það mat sem kemur fram hér að ofan. Að mati Náttúrufræðistofnunar velta áhrif á arnarvarp á framkvæmdatíma á því hvernig staðið verður að framkvæmdum. Tiltölulega auðvelt ætti að vera hnika einstökum verkþáttum þannig að framkvæmdir valdi ekki óæskilegum truflunum. Varanleg áhrif framkvæmda verða einhver en væntanlega ásættanleg svo fremi sem gefnar forsendur haldi. Þó er ljóst að umferð um veg um mynni Djúpafjarðar og aukið aðgengi að þessu svæði í kjölfarið mun valda meiri truflunum en þeir kostir sem sneiða þar hjá.

Álft

Fram kemur að 400-800 álftir felli fjaðrir á Djúpafirði og að fellifuglar hafi einnig sést í Gufufirði (kafla 6.7.1, bls. 178). Fullyrt er að „*ekkert bendi til þess að umtalsverðar breytingar verðir á fellistöðvum eða fæðuöflunarsvæðum fugla síðsumars vegna þverana Þorskafjarðar, Djúpafjarðar eða Gufufjarðar, ef tryggður verður óbreyttur vatnsbúskapur í firðinum. Þveranir fjarðanna ættu ekki að hindra ferðir fuglanna eða hafa*

áhrif á fæðuöflun þeirra.“ (kaflí 6.7.4, bls. 181). Vitnað er í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða frá árinu 2005 (Fuglalíf í Gufudalssveit og nágrenni) máli þessu til stuðnings.

Að mati Náttúrufræðistofnunar eru þessar fullyrðingar um að þveranir ættu ekki að hindra ferðir álfra og fæðuöflun þeirra ekki rökstuddar og er ekki vísað til neinna heimilda eða athugana því til stuðnings. Sama á við um mat framkvæmdaáðila að framkvæmd ætti ekki að hafa áhrif á fugla á síðsumri, óháð leiðavali (kaflí 6.7.4, bls. 181).). Í samanburði á áhrifum leiða á fuglalíf (Tafla 6.7.2, bls. 182) er það mat Vegagerðarinnar að allar leiðir hafi óveruleg áhrif. Nær væri að segja (a.m.k.) að óvissa sé um áhrif leiða H1 og Þ-H).

Þrír valkostir gera ráð fyrir vegfyllingum um mynni Djúpaþfjarðar og Gufufjarðar sem hljóta að verða einhver hindrun fyrir álfirnar sem hingað til hafa fært sig mikið milli þessara þfjarða. Hefði t.d. mátt styðja þessa fullyrðingu með athugunum í Gilsfirði en þar fella álfir fjaðrir sitt hvorum megin við vegfyllinguna. Auk þess skal bent á að fjöldi álfra á í fjörðunum þremur hefur aukist mikið undanfarin ár og voru þar alls um 1500 fuglar í fjaðrafelli síðastliðið sumar, langflestar á Djúpaþfirði. Er þetta 4-5% af íslenska álfstafstofninum og hefur þetta svæði því ótvírátt alþjóðlegt verndargildi fyrir álf og hefur haft lengi. Álfstafstofninn var nýlega metinn og er nú um 34 þúsund fuglar (Hall o.fl. 2016. Population size and breeding success of the Icelandic Whooper Swan *Cygnus cygnus*: results of the 2015 international census. *Wildfowl* 66: 75-97).

Æðarvarp. Fullyrt er að eina mikilvæga búsvæði varpfugla sem verði raskað sé friðlýst æðarvarp á Stað og Árbæ sem leiðir A1 og I liggi um og að þessar leiðir hafi því meiri neikvæð áhrif á fugla en aðrar leiðir (kaflí 6.7.4, bls 181).). Í samanburði á áhrifum leiða á fuglalíf (Tafla 6.7.2, bls. 182) er það mat Vegagerðarinnar að leiðir A1 og I hafi veruleg neikvæð áhrif á varpfugla (æðarvarp) en aðrar leiðir nokkuð neikvæð áhrif. Hér telur Náttúrufræðistofnun að nokkurs misskilnings gæti. Umrætt svæði telst að vísu friðlýst æðarvarp, sbr. mynd 6.2.4, bls. 116. Æðarvarp á umræddum jörðum er væntanlega að langmestu - eða jafnvel öllu leyti í eyjum sem ekki þfjarar út í og því er afar ólíklegt að vegagerð muni hafa nokkur umtalsverð áhrif á æðarvarp á Stað og Árbæ sem reyndar er eitt af stærstu æðarvörpum á landinu (sbr bls. 115). Náttúrufræðistofnun telur því of mikið gert úr áhrifum þessara leiða á fuglavarp. Væntanlega er hægt að varpa ljósi á þetta með samtali við þá sem nýta varpið.

Straumönd. Bent er á að straumönd (er á válista sem tegund í nokkurri hættu) verpi líklega upp með Djúpadalsá og Gufudalsá en að vegaframkvæmdir ættu ekki að hafa mikil áhrif á hana. Annars staðar er fullyrt að leið D2 gæti haft meiri áhrif á varp straumandar en aðrar leiðir, því mögulegt sé að framkvæmdir við ósa Djúpadalsár gætu truflað varp hjá straumöndinni (kaflí 6.7.4, bls 181).). Í samanburði á áhrifum leiða á fuglalíf (Tafla 6.7.2, bls. 182) er það mat Vegagerðarinnar að leið D2 hafi nokkuð neikvæð áhrif á tegundir á válista (les straumönd), en að aðrar leiðir hafi óveruleg áhrif. Náttúrufræðistofnun bendir á að ósar Djúpadalsár teljast ekki varpkjörlendi straumanda, þótt þær fari þar um og hafi sést þar með stálpaða unga, eins og fram kemur í fylgiskjöllum. Því er að mati Náttúrufræðistofnunar afar ólíklegt að vegagerð á þessu svæði hafi nokkur áhrif á straumendur og ætti því mat á áhrifum á straumönd að vera það sama fyrir alla kosti.

Samanburður á áhrifum leiða á fuglalíf (Tafla 6.7.2, bls. 182). Í töflunni er dregið saman mat Vegagerðarinnar á áhrifum mismunandi kosta á fuglalíf.

Náttúrufræðistofnun telur í ljósi þessi sem fram kemur hér að ofan að áhrif leiða A1 og I á æðarvarp séu ofmetin um 1-2 flokka; að áhrif leiðar D2 á fugla á válista sé ofmetin um einn flokk (sbr. umfjöllun um straumönd hér að ofan og að áhrif þeirra leiða sem þvera Djúpaþfjörð og Gufufjörð um mynni þessara þfjarða á fugla síðsumars séu óþekkt, sbr. umfjöllun um álf hér að ofan.

Að mati Náttúrufræðistofnunar ber því að endurskoða niðurstöðu um mat á umhverfisáhrifum á fugla (bls. 311) en þar er komist að þeirri niðurstöðu að leiðir Þ-H og H1 muni hafa minnst áhrif á fugla og verði þau óveruleg. Á sama hátt er komist að því að leið D2 muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á fugla og er þar sérstaklega vísað í straumönd. Loks að leiðir I og A1 muni hafa mest áhrif á fugla (talsverð neikvæð áhrif) og er þar sérstaklega vísað til friðlýsts æðarvarps.

6.10 Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi

Sýndar eru samantekt á skerðingu á fjörugerðum sem hljótast munu af mismunandi valkostum (Tafla 6.10.4, bls. 214); skerðingu sjávarbotns vegna vegagerðar og botnsrofs (Tafla 6.10.5, bls. 216 og myndir á bls. 217.); og skerðingu marhálms (Tafla 6.10.6, bls. 221). Þessar upplýsingar eru síðan notaðar til að bera saman áhrif leiða á lífríki í fjöru, leiru og grunnsævi (Tafla 6.10.7, bls. 223).

Að mati Vegagerðarinnar verða áhrif leiðar A1 og I talsverð neikvæð á lífríki í fjörum og leirum, en áhrif leiða D2, H1 og Þ-H þau sömu, þ.e. nokkuð neikvæð. Þetta mat virðist byggjast að mestu á flatarmáli skerðingar fjörugerða (Tafla 6.10.4). Þar kemur fram að samtals mun skerðast 11,8 ha við leið A1 og I; 9,5 ha við leið Þ-

H; 6,1 ha við leið H1 og 4,2 ha við leið D2. Að mati Náttúrufræðistofnunar hefði verið nær í ljósi þessar stærðarskiptingar að skipa áhrifum af leið Þ-H með leið A1 og I en með leið H1 og D2. Álitamál er hvort það breyti heildarmatinu fyrir áhrif á lífríki og fjöru.

Mótvægisáðgerðir og vöktun

Náttúrufræðistofnun gerir ekki athugasemdir við mótvægisáðgerðir eða vöktun er varðar framvindu gróðurs, en telur áform um aðra vöktun vera ófullnægjandi, sérstaklega í ljósi tiltekinnar óvissuþátta. Hafrannsóknarstofnun hefur bent á að mikilvægt sé að lífríki fjarðanna verði vakt ef þeir verða þveraðir og þá sé jafnframt mikilvægt að gera úttekt á svæðinu áður en framkvæmdir hefjast (bls. 222). Vegagerðin gerir einungis tillögur um mælingar og vöktun er lúta að eðlisþáttum sjávar og útbreiðslu og þéttleika fiskungviðis (bls. 308). Náttúrufræðistofnun telur að áhrif á fjöru og grunnsævi séu mestri óvissu undirorpin og leggur því til að aflað verið nauðsynlegra grunngagna og í framhaldi verði t.d. eftirfarandi þættir vaktir:

- Lífríki fjöru innan hugsanlegra þverana
- Marhálmur, þéttleiki og útbreiðsla
- Notkun fugla á fjöru og grunnsævi, þar með talda álfir í fjaðrafelli
- Þegar er fylgst náið með arnarvarpi á svæðinu og verður væntanlega áfram

Samlegðaráhrif

Í matsskýrslu er fjallað um samlegðaráhrif og þá einungis tveggja áfanga Vestfjarðarveggar (Tafla 6.13.2, bls. 299). Að mati Náttúrufræðistofnunar hefði Vegagerðin einnig átt að fjalla um samlegðaráhrif vegagerðar á verndarsvæðið við Breiðafjörð og í stærra samhengi. Þess má geta að þegar er búið að þvera fimm firði við Breiðfjörð (Hraunsfjörð á tveimur stöðum; Kolgrafarfjörð, Gilsfjörð, Mjóafjörð og Kjálkafjörð). Tvær þessara þverana (innri hluti Hraunsfjarðar og Gilsfjörður) höfðu mikil áhrif enda voru firðirnir í raun stíflaðir og mikið af fjörum eyðilagðist. Slík umfjöllun er í samræmi við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar frá 2005: [samlegðaráhrif] „*getur einnig varðað áhrif sem fleiri en ein framkvæmd eða áætlanir hafa samanlagt eða sammagnað á tiltekinn umhverfisþátt eða tiltekið svæði*“.

Niðurstaða

Almennt má segja um frummatsskýrslu framkvæmda að hún sé vel unnin og ítarleg. Eins er mat á umhverfisáhrifum yfirleitt vel rökstutt og auðvelt að átta sig á forsendum þess. Náttúrufræðistofnun telur að Vegagerðin þurfi að endurskoða mat sitt á áhrifum á fugla og lífríki fjöru. Eins þarf ljósi umfangsmikilla vegagerðar og þverana á verndarsvæði Breiðafjarðar að meta samlegðaráhrif þeirra framkvæmda á svæðið í heild.

Náttúrufræðistofnun tekur undir það mat Vegagerðarinnar að leið D2 hafi minnst neikvæð umhverfisáhrif af þeim leiðum sem voru skoðaðar. Leiðaval Vegagerðarinnar virðist hins vegar alfarið byggja á öðru en niðurstöðu umhverfismatsins og því ekki vera í samræmi við b lið 1. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum þ.e. að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar.

Virðingarfyllt
Jón Gunnar Ottósson

Trausti Baldursson

Skipulagsstofnun
Sigmar Arnar Steingrímsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík



Reykjavík, 01.12.2016
Tilv. 2016-0124 - 20.01.01/VES
SG/mp

Málefni: Vestfjarðarvegur nr. 60 milli Bjarkalundar og Skálaness – beiðni um umsögn

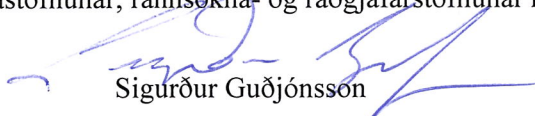
Skipulagsstofnun óskar í bréfi frá 24. október 2016 eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar, ráðgjafa- og rannsóknarstofnunar hafs og vatna, um ofangreint erindi sem er frummatsskýrsla Vegagerðarinnar vegna ofangreindrar framkvæmdar. Niðurstaða Hafrannsóknastofnunar beinist fyrst og fremst að leið Þ-H sem er einn af mörgum leiðum sem gefinn er kostur á en sú leið sem Vegagerðin aðhyllist.

Hafrannsóknastofnun hefur farið yfir erindið og kemur álit hennar fram í ítarlegri greinargerð sem fylgir hér á eftir.

Helstu niðurstöður hennar eru að:

- Framkvæmdin mun hafa áhrif á göngur ferskvatnsfiska. Því er mikilvægt að framkvæmdir samkvæmt leið Þ-H, ef af verður, taki tillit til þessa. Einnig þarf að vanda til við gerð ræsa svo ferskvatnsfiskar komist leiðar sinnar í og úr sjó. Líkur eru á að efnistaka úr árósum leiði til tímabundinna neikvæðra áhrifa.
- Kornastærðarmælingar af botnseti fjarðanna hafa ekki verið gerðar en eru nauðsynlegar til að meta hugsanlegar breytingar á botnseti innan þverana ef af framkvæmdum verður.
- Engar rannsóknir eru til eða hafa verið gerðar á botndýralífi innan fyrirhugaðra þverana fjarðanna og að mjög litlu leiti utan þeirra. Þrátt fyrir það er fullt í frummatsskýrslu að óveruleg áhrif verði á lífríkið innan þverunar fjarðanna. Rökstuðning og þekkingu vantar fyrir þessum fullyrðingum.
- Fullt er að tryggja verði að sjávarföll verði eðlileg eftir þverun. Þau verða þó engan veginn með sama hætti og án þverunnar.
- Mjög takmarkaðar rannsóknir liggja fyrir á botndýrum og búsvæðum þeirra og nauðsynlegt að þær fari fram í fjórðunum áður en framkvæmdir verða hugsanlega heimilaðar.
- Mjög litlar rannsóknir liggja til grundvallar hvað varðar útbreiðslu fiskseiða og fiskungviðis og því nauðsynlegt að þær fari fram áður en ráðist verður í hugsanlega framkvæmd.
- Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar er fullt að áhrif þverana á lífríkið verði óveruleg. Hafrannsóknastofnun telur að ekki hafi verið sýnt fram á að svo sé og leggst eindregið gegn framkvæmdinni.

F.h. Hafrannsóknastofnunar, rannsókná- og ráðgjafarstofnunar hafs og vatna,


Sigurður Guðjónsson

Greinargerð (umsögn) Hafrannsóknastofnunar um frummatsskýrslu Vegagerðarinnar vegna Vestfjarðavegar nr. 60 milli Bjarkalundar og Skálaness.

Líkön til að meta vatnsskipti

Í kafla um vatnsskipti í fjörðum á blaðsíðu 29 í skýrslunni er því haldið fram að einn samanburður á mældum straumi í Faxaflóa og straumi í líkaninu sé nægilegur til þess að réttlæta notkun þess á öðrum stöðum án samanburðarmælinga. Slík alhæfing sem þarna kemur fram á engan veginn við um firði á Íslandi, þó að í tilfelli Vestfjarðavegar hafi ekki verið farið fram á straummælingar, vegna sérstakra aðstæðna í fjörðunum sem hér um ræðir (grunnir firðir). Það er almennt viðurkennt að hvaða straumlíkan sem er þarf að styðjast við mælingar á viðkomandi stað til þess að sannreyna það. Í þessu tilfelli er ekki rétt að miða við reynslu framkvæmdaraðila varðandi þetta mál og allra síst þegar hún leiðir til alhæfinga af þessu tagi.

Áhrif framkvæmdarinnar á ferskvatn.

Göngufiskar

Benda verður á að í ánum eru stofnar sjögöngufiska laxfiska, einkum lax og bleikju, en urriði kemur einnig fyrir. Göngutími þessara tegunda er að vori fram á haust, en tímasetning göngu fylgir umhverfisaðstæðum, einkum vatnshita og vatnsrennsli. Bleikja og urriði nýta beitarsvæði nærri landi og yfirleitt ekki mjög langt frá sinni heimaá og er dvalartími í sjó nokkrar vikur á sumri, en getur spannað tímann frá því snemma vors og fram á haust eftir lífsskeiðum fiska, þar sem kynþroska fiskar ganga almennt fyrir til sjávar og fyrir aftur í ferskvatn en ókynþroska fiskar síðar. Út frá hagsmunum göngufiska er mikilvægt að við þveranir séu vatnsskipti tryggð með nægilega breiðum brúaropum og að ekki verði röskun á lífríki innan og utan brúa. Til að lágmarka möguleg umhverfisáhrif á göngufiska er æskilegt að framkvæmdir við þveranir eigi sér stað utan göngutíma göngufiska.

Ræsi

Árið 2005 var gerð úttekt á búsvæðum, smádyra – og fiskframleiðslu á tveimur stöðvum í Djúpadalsá og Gufudalsá auk þess sem Þorskafjarðará var lítillega könnuð (Náttúrustofa vestfjarða 2005). Í þeirri úttekt voru smærri ár/lækir ekki athugaðir. Telja verður út frá lífríki í ferskvatni að svo hefði þurft að vera og væri æskilegt að úr því sé bætt. Reikna má með að flestir þeirra séu stutt fiskgengir og með takmarkaða fiskframleiðslu. Engu að síður getur verið um slíkt að ræða. Ætlun Vegagerðarinnar er að setja smærri ár og læk í ræsi. Það á einnig við um vikur sem lokast af vegna veglínu til að tryggja vatnsskipti. Gæta verður þess að ræsi ráði við það vatnsmagn sem þau eiga að flytja, auk þess sem hæð þeirra og staðsetning sé þannig að fiskgengt sé um ræsin bæði fiskseiðum og stærri fiski. Í tilfellum þegar hæð ræsa er ekki vel skilgreind eða vatnsop eru of þröng getur rofmáttur vatns skolað frá neðri endum ræsa og valdið hæðarmun sem er ekki gengur fiskum. Telja verður betra út frá lífríki að ræsi séu með opnum botni en lokuðum og að ræsi sem eru víðari að neðan séu æskilegri en sívöl. Ef rof verða á samfellu og gönguleiðum í farvegum vegna framkvæmda getur þurft að fara í mótvægisáðgerðir til að upphefja það síðar. Eindregið er því mælt með því að þessum þætti hönnunar og framkvæmda verði gefinn gaumur sérstaklega.

Benda verður á að líkt og fjallað er um meðferð efna og eldsneytis í nágrenni vatnsfalla, getur efni eins og sement í steypuvatni verið hættulegt fyrir lífríki í vatni. Vatn mengað steypu ætti

ekki að berast í vatn og má þar til nefna steypu á ræsum og brúm sem og við blöndun efnis og skolun tækja.

Efnistaka

Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar er fjallað um efnistöku úr ám og sagt að vegna neikvæðra umhverfisáhrifa verði ekki tekið efni úr árfarvegum nema í neyð og þá leitast við að lágmarka umhverfisáhrifin sem mest. Í ljósi sögunnar vill Hafrannsóknastofnun fagna þessu sérstaklega. Það malarnám úr árfarvegum sem um ræðir er í Múlaá sem er á aurkeilu með allnokkrum framburði. Miðað við umfjöllun og viðmið Vegagerðarinnar sem tilgreind eru í frummatsskýrslu eru líkur til að ef af efnistaka fer fram leiði hún til tímabundinna neikvæðra áhrifa.

Botndýr – Botnlífriki

Fullyrst er að tryggt verði að sjávarföll verði eðlileg eftir þverun. Einnig er fullyrst er að óveruleg áhrif verði á lífríkið innan þverunar fjarðanna. Rökstuðning vantar fyrir þessum fullyrðingum. Engar rannsóknir eru til á botndýralífi innan fyrirhugaðra þverana og að mjög litlu leiti utan þeirra.

Fram kemur er að við þverun skerðist svæði sem lendir undir fyllingum, sem er rétt. Hins vegar er látið að því liggja að önnur áhrif verði ekki þar sem tryggt er að sjávarföll verði óbreytt eftir þverun. Því mætti ætla að búið sé að gera nægilegar grunnrannsóknir til að meta núverandi ástand og að gert sé ráð fyrir að það eigi að vakta svæðin svo hægt sé að sýna fram á að þessi fullyrðing standist. Ekki er að sjá að svo sé og ekki er hægt að finna rökstuðning fyrir henni. Þá er ekki fjallað um hvað á að gera ef þessi fullyrðing stenst ekki.

Því er margoft haldið fram í skýrslunni að áhrif af framkvæmdinni verði staðbundin. Enginn rökstuðningur er þó á bakvið fullyrðinguna.

Rannsóknir á áhrifum þverana

Í frummatsskýrslu segir m.a.: „Við þverun Gilsfjarðar var tekin ákvörðun um að skerða vatnsskipti, þ.e. í 5% af fullum vatnsskiptum og þar varð mikil breyting á lífríki sjávar. Líffræðistofnun Háskóla Íslands hefur fylgst með breytingunum. Við aðrar fjarðarþveranir á landinu hefur verið notuð sams konar aðferðarfræði og notuð yrði við þverun Þorskaðfjarðar, Djúpaðfjarðar og Gufufjarðar. Við þær þveranir er hægt að rekja óverulegar breytingar á lífríki sjávar eða fjara til þverananna (kafla 2.9.).“

Um þetta er ekki hægt að fullyrða. Litlar sem engar rannsóknir hafa verið gerðar á botndýralífi eða á búsvæðum fiskungviðis í þeim fjörðum sem hér eru taldir til. Einungis hafa verið gerðar athuganir á þremur fjörðum; Gilsfirði, Dýrafirði og Borgarfirði, fyrir og eftir að þveranir hafa verið gerðar. Í Gilsfirði voru áhrif á lífríki veruleg. Við þverun í Dýrafirði komu í ljós breytingar á samsetningu botndýra innan þverunar en tekið fram að þær hafi ekki verið miklar og ekki af hennar völdum. Sú rannsókn er takmörkuð einkum þar sem ekki var gerð kornastærðargreining á botnseti sem nauðsynleg er við rannsóknir á botndýrasamfélögum. Auk þess voru engin sýni tekin utan þverunar og þar af leiðandi ekki hægt að fullyrða um að breytingar hafi átt sér stað á botnlífriki í öllum firðinum eða rekja breytingar til þverunar fjarðarins. Engar upplýsingar liggja fyrir um samanburð á straumum og botndýralífi í Dýrafirði og fjörðunum á Barðaströnd eða hvað þá upplýsingar um fiskungviði. Þá er ekki

gerð tilraun til þess að draga fram líkindi með væntanlegum þverunum á Barðaströnd og Dýrafirði að öðru leiti. Fullyrt er að þverun Borgarfjarðar hafi haft í för með sér litlar breytingar og er þar vísað í rannsókn Agnars Ingólfssonar og Arnþórs Garðarssonar (2000) á lífríki við Borgarnes. Höfundar þeirrar rannsóknar taka hinsvegar fram í skýrslu sinni: „*Nákvæmur samanburður milli úttekta 1973 (Gísli Már Gíslason, 1973) og 2000 er erfiður vegna þess hversu fáar kannaðar stöðvar eru og vegna notkunar á misgrófum sigtum.*“ Umfangsmikil rannsókn sem gerð var árið 2006 (Hrafnhildur Tryggvadóttir, 2006) og ekki er minnst á í frummatsskýrslu, bendir hinsvegar til þess að miklar breytingar hafi orðið á lífríki Borgarfjarðar innan þverunar. Fullyrðingar í frummatsskýrslu um að litlar breytingar verði á lífríki sjávar vegna þverana eru órökstuddar.

Þorskaftörður

Athugun var framkvæmd af Náttúrustofu Vestfjarða – 18. september 2012 (NV nr. 05-16, Böðvar Þórisson og Cristian Gallo, 2016)

Þessi athugun er gerð áður en Þ-H leiðin er tekin inn. Sýnataka miðast við leið I. Þar af leiðandi mun þessi sýnataka ekki svara spurningum um hvað gerist við botndýralíf innan við brúarstæði, eða nálægt því ef af leið Þ-H verður. Því er skýrslan ekki marktæk ef sú leið verður farin.

Skýrsla Náttúrustofu Vestfjarða sýnir fram á að þær fjórar stöðvar sem skoðaðar voru hafa ólíka tegundasamsetningu þegar litið er til algengustu tegunda. Hins vegar eru ekki unnið með upplýsingarnar þannig að þær gefi mynd af því hversu ólíkar þessar stöðvar eru í heild og hvort þær séu það ólíkar að greina meg mismunandi botndýrasamfélög á svæðinu. Sýnin eru öll tekin fyrir miðbik fjarðarins á mjúkum botni og endurspeglar því ekki lífríkið nema að hluta.

Kornastærð var athuguð af Vegagerðinni og voru sýni tekin 2016 við brúarstæðið í Þorskaftirði. Þar voru botnsýni tekin á fjórum stöðvum og unnið úr þeim. Á fimmtu stöðinni náðist ekki í efni, líklega var botn of harður. Botnefni var grófur sandur yfir í grófa möl á öllum stöðvunum.

Botnefni virðist því vera ólíkt því sem er utar í firðinum skv. skýrslu NAVE (sýni A, C, D, E og F) en þar var um leðjubotn að ræða. Ennfremur kemur fram í skýrslu NAVE að á stöð B, sem er nokkurn veginn þar sem fyrirhugað vega eða brúarstæði skv. leið Þ-H á að vera, var smágrýti, en ekki var unnið úr því sýni.

Djúpiðfjörður

Engin skýrsla er í fylgigögnum um botndýralíf í þessum firði. Því er ekki hægt að segja nokkuð um það. Ekkert verður hægt að hafa í höndunum sem viðmið eða grunngildi fyrir þennan fjörð.

Kornastærð var skoðuð af Vegagerðinni á brúarstæði árið 2016. Á þremur stöðvum náðist efni í greip en á sex stöðvum náðist slíkt ekki og er það talið vegna þess að botn er of harður. Þar sem sýni náðust var um möl, grófan sand/möl og sand að ræða. Þarna er því um að ræða fjölbreytta botngerð, klöpp/harðan botn þar sem ekki náðust sýni og allt frá möl yfir í sand.

Þetta bendir til að botndýralíf gæti verið ólíkt á þessum stöðvum. En engar upplýsingar eru til um það.

Gufufjörður

Engin rannsókn/skýrsla er til um botndýralíf í þessum firði. Því er ekki hægt að segja nokkuð um það. Engar upplýsingar verða því tiltækar sem viðmið eða grunngildi fyrir þennan fjörð.

Kornastærð var skoðuð af Vegagerðinni á brúarstæði árið 2016. Á fjórum stöðvum af fimm fengust sýni. Á þessum stöðvum var um að ræða ýmist mól eða fjörugrjót. Botn við brúarstæðið er því nokkuð harður. Ekki er til neitt um botnlífrikið.

Niðurstaða botndýra:

Það er ljóst að það vantar fullkomlega að gera grein fyrir botndýralífi í þeim fjörðum þar sem þveranir eru fyrirhugaðar. Ein athugun fór fram í Þorskafirði, en þar sem forsendur virðast hafa breyst frá því að sú athugun var gerð, varðandi brúarstæði, þá nýtist sú athugun ekki nema að litlu leiti til að varpa ljósi á það lífríki sem mun verða í hættu og hljóta beinan skaða af. Ekki verður hægt að meta áhrif þverananna á lífríkið fyrir innan brúarstæðið né við það. Einnig þarf að hafa í huga að rannsóknir á botndýralífi þurfa að miðast við botngerð og beita þarf réttum sýnatökutækjum til að afla upplýsinga um það lífríki sem þar er að finna. Það er engin leið að segja neitt um áhrif af fyrirætluðum þverunum á lífríki fjarðanna og það mun ekki verða hægt að skoða áhrifin af þessum framkvæmdum í því ljósi.

Búsvæði fiska og fiskungviðis

Greinargerð, þar sem fjallað er um mikilvægi grunnsævis í lífsferli margra nytjastofna, er að finna í umsögn Hafrannsóknastofnunar dags. 16.2.2015, um endurupptöku á úrskurði um Vestfjarðaveg.

Með vísun í kafla hér á undan um rannsóknir á áhrifum þverana kemur fram að allar þær rannsóknir sem þar er minnst á eiga það sameiginlegt að ekki hafa verið rannsökuð hugsanleg áhrif þverana á búsvæði og afkomu fiskungviðis í þessum fjörðum. Niðurstöður úr forkönnun Hafrannsóknastofnunar frá árinu 2015 gefa til kynna að töluvert er af fiskungviði, þar með talin seiði nytjafiska, í fjörðunum þremur. Athuginin leiðir jafnframt í ljós að þörf er á mun umfangsmeiri rannsókn til þess að hægt sé að leggja mat á útbreiðslu, magn og þéttleika svo vel sé. Fyrr verður ekki hægt að fylgjast með og meta hugsanleg áhrif framkvæmdanna á lífríkið ef af þeim verður.

Setflutningar eru háðir straumum og öldufari. Óhjákvæmilegt er að straumamynstur breytist í fjörðunum með tilkomu þverana og eins getur öldumynstur breyst þar sem úthafsalda nær ekki lengur inn í firðina. Botngerð getur skipt sköpum varðandi fæðuöflun fiskungviðis. Nauðsynlegt er að fyrir liggi kornastærðarmæling og kortlagning á botngerð fjarðanna. Ekki er nægilegt að slíkt hafi eingöngu verið framkvæmt í og við fyrirhugað þverunarop heldur þarf sýnataka að ná inn fjörðinn allan.

Í frummatsskýrslu er tekið fram að áhrif skerðingar búsvæða fiskungviðis á sjávarbotni séu staðbundin og ekki stór í samanburði við stærð sjávarbotns á nálægum svæðum. Í skýrslunni er hinsvegar ekki lagt mat á hversu víðáttumikil þessi svæði eru í samanburði við sambærileg

svæði t.d. í Breiðafirði. Agnar Ingólfsson (1976) hefur bent á að fjörur í Þorskafirði, Djúpaafirði og Gufufirði séu mjög víðáttumiklar og með lífmeiri fjörum við landið.

Í fylgiskjali með frummatsskýrslu er vísað í rannsókn á áhrifum þverana á þorskungviði sem gerð var í Mjóafirði eftir að sá fjörður var þveraður. Hafrannsóknastofnun taldi í umsögn um tillögu að matsskýrslu að sú rannsókn væri með öllu ófullnægjandi og í ákvörðun að matsáætlun tók Skipulagsstofnun undir það sjónarmið. Um var að ræða einn stakan samanburð á tveimur ólíkum fjörðum, en ekki samanburður fyrir og eftir þverun. Net eins og þau sem notuð voru í þessari rannsókn í Mjóafirði eru óheppileg veiðarfæri til að meta magn, auk þess sem seiði ákveðinna tegunda eins og skarkola eru ólíkleg til að veiðast í net. Auk þessara vankanta er tölfræðilegt afl rannsóknarinnar mjög takmarkað, þar sem endurtekning er engin og einungis um einn stakan samanburð að ræða. Áhrif þverana á fiskungviði er því alls óþekkt hér á landi. Einnig er vert að minnast á að töluvert fannst af ungviði skarkola og sandkola (1-3 ára fiskur) í norðanverðum Breiðafirði í flatfiskaralli Hafrannsóknastofnunar haustið 2016 sem bendir til að firðirnir á Barðaströnd séu uppvaxtarsvæði fyrir 0-grúppuseiði þessara tegunda sem síðan leita út á meira dýpi.

Ungviði margra nytjastofna nýtir sér strauma, t.a.m. sjávarfallastrauma, til þess að fíkra sig af djúpu vatni inn á uppeldissvæði í fjörum og grunnsævi. Ungviðið fíkrar sig í átt að landi með aðfalli og leitar í skjól niður á botn þegar fellur út. Þveranirnar, eins og þeim er lýst er í frummatsskýrslunni, hafa í för með sér verulega aukinn straumpunga sem getur haft áhrif á sundhegðun fisklirfa og -seiða. Þegar fjarðaropið hefur verið þrengt stórlega, er allsendis óvíst hvaða áhrif það hefur á þann fjölda einstaklinga sem nær að komast inn á grunnsævið innan þrengingar. Þá er ekkert vitað um það hvort hrygning nytjafiska eigi sér stað inni á þessum fjörðum og að sama skapi ekkert vitað um hvort svo miklar þrengingar hafi þá hugsanlega neikvæð áhrif á far fiska inn á hrygningarsvæði. Framkvæmdirnar geta þannig hugsanlega haft neikvæð áhrif á nýliðun viðkomandi tegunda ef botntaka á sér stað á dýpra vatni fyrir vikið þar sem minna skjól er fyrir afræningjum og minna fæðuframboð.

Vegagerðin tekur fram í frummatsskýrslu: „*Áður en framkvæmdir hefjast, þ.e. vorið 2017 verður farið þess á leit við Hafrannsóknastofnun að hún kanni nánar útbreiðslu og þéttleika fiskungviðis á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Gert er ráð fyrir að niðurstöðum yrði skilað vorið 2018. Að loknum framkvæmdum verður mögulegt að endurtaka rannsóknirnar til að meta raunveruleg áhrif framkvæmdarinnar á lífríki sjávar.*“ Vegagerðin hefur ekki haft samband við Hafrannsóknastofnun varðandi frekari rannsóknir á fiskungviði. Þessar rannsóknir eru áætlaðar eftir að hugsanlega hefur verið ákveðið að þvera firðina og hugsanleg áhrif verða því óafturkræf.

Krafa um vistfræðilega nálgun við stjórn fiskveiða verður sífellt háværarí. Eitt af lykilatriðum þeirrar nálgunar er bera kennsl á, varðveita og endurreisa mikilvæg búsvæði ungviðis nytjastofna. Grunnsævi við Ísland er mikilvæg en takmörkuð auðlind og lítt rannsökuð eða kortlögð. Frá því um miðja síðustu öld hafa víðáttumikil svæði á grunnsævi landsins orðið fyrir raski með einum eða öðrum hætti s.s. þverana, efnistöku, sjókvíaeldis og landfyllinga. Hugsanleg áhrif framkvæmda á búsvæði ungviðis helstu nytjastofna við Ísland hafa hins vegar aldrei verið metin.

Marhálmur

Í fylgiskjali með frummatsskýrslu segir: „*Setflutningar eru háðir straumum og öldufari. Óhjákvæmilegt er að straummynstur breytist í fjörðunum með tilkomu fjarðarþverana og þá aðallega í og við vegfyllingar og brúarop. Einnig getur öldumynstur breyst þar sem úthafsalda nær ekki lengur inn fyrir þverun. Hvoru tveggja hefur áhrif á setflutninga en þó munu breytingar á straumum hafa töluvert meiri áhrif en breyting á öldumynstri* (Verkfræðistofan Vatnaskil, 2011).“ Í skýrslunni er því haldið fram að bein skerðing á marhálmsvæðum sé mjög lítil (bls XII). Samkvæmt skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða nr. 13-16, sést á mynd 9 að töluvert mikið er af marhálmi og jafnframt mælist þekja hans allt upp í 75% á nokkuð stóru svæði innan brúarstæðis í Þorskafirði.

Á hörðum leirum í fjarðarbotni í Djúpafirði og Þorskafirði var ekki marhálmur. Ef þverun mun hafa þau áhrif að botngerð breytist er hugsanlegt að svæði innan þverunar muni þorna meira og þá er ekki ólíklegt að þar verið meira af hörðum leirum sem myndi þýða að marhálmur myndi hverfa. Eins og fram kemur einnig í skýrslu NV nr. 13-16 þá sást fiskungviði á marhálms svæðum. Ekki kemur nægjanlega skýrt fram hversu stór þessi svæði eru (sbr. mynd 6.10.13 og 6.10.14). Þá er alger óvissa um það hversu stór svæði gætu orðið fyrir áhrifum af völdum breyttra setflutninga.

Marhálmur er á lista OSPAR yfir tegundir sem ber að huga að og gæta að ekki sé gengið á útbreiðslu þeirra eða svæði þeirra skert. Marhálmur er mjög mikilvæg planta í vistkerfinu, plantan sjálf bindur set og minnkar rof, hún er uppspretta lífrænna efna. Hún er mikilvæg fyrir fiskungviði, smádýr og fugla. Skoða þarf sérstaklega þessi svæði og meta hvaða áhrif aukinn straumhraði og þar með breyttir setflutningar geta haft á þau. Þá er ljóst að rannsaka þarf og kortleggja botndýralíf í fjörðunum og rannsókn á setgerð (kornastærð botnsins) við og innan við þveranastæðin þarf nauðsynlega að eiga sér stað. Þekkt er að setgerð er ráðandi þáttur fyrir ýmsar botnlífverur, bæði fiskungviði og botnhryggleysingja. Því þarf að gera grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar þar á. Sýnt hefur verið fram á að jafnvel mjög takmörkuð þverun sem hefur lítil sem engin áhrif á sjávarstöðu innan við hana getur haft veruleg áhrif á samsetningu sjávargróðurs, s.s. marhálms og botndýrafánu (Coles og fl., 2005).

Ekki kemur fram í matsskýrslu hvort tekin hafi verið sýni til kornastærðarmælinga sem hægt verður að bera saman við ástand botnsins ef af þverunum verður. Ljóst er að taka verður sýni víðsvegar í hverjum firði fyrir sig. Ekki er nægjanlegt að taka sýni við og í þverunaropi.

Lokaorð

Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar er fullyrt að áhrif þverana á lífríkið verði óveruleg. Hafrannsóknastofnun telur að ekki hafi verið sýnt fram á að svo sé og leggst eindregið gegn framkvæmdinni. Þá er nauðsynlegt að rannsóknir á botndýrum og búsvæðum og útbreiðslu fiskungviðis fari fram í fjörðunum áður en framkvæmdir verða hugsanlega heimilaðar.

Hafsteinn Guðfinnsson, Héðinn Valdimarsson, Björn Gunnarsson, Guðjón Sigurðsson, Guðni Guðbergsson, Steinunn Hilma Ólafsdóttir

Heimildir

Agnar Ingólfsson og Arnþór Garðarsson, 2000. Rannsóknir á lífríki við Borgarnes: leirur, fitjar, og gróður á landi og fuglar. Líffræðistofnun háskólans. Fjölrit nr. 53.


Coles, R., McKenzie, L., Campell, S., Yoshida, A., Edward, A., Short, F. 2005. The effect of causeway construction on seagrass meadows in the Western Pacific – a lesson from the ancient city of Nan Madol, Madolenihmw, Phonpei, FSM. *Pacific Conserv. Biol.*, 11: 212-220

Gísli Már Gíslason. 1973. Fjörulíf í Borgarfirði. Könnun í maí 1973. Háskóli Íslands.

Hrafnhildur Tryggvadóttir. 2011. Áhrif Borgarfjarðarbrúar á lífríki og kornastærð í Borgarfjarðarfjörum. BS - Ritgerð. Landbúnaðarháskóli Íslands. Umhverfisdeild.

Skipulagsstofnun
Laugavegi 166
105 Reykjavík

Aðeins sent á netfang: skipulag@skipulag.is

 Skipulagsstofnun										
Mótt.: - 8. des. 2016										
Málnr.										
<table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>										

8. desember 2016

EFNI: Umsögn um frummatsskýrslu Vegagerðarinnar um Vestfjarðaveg

Inngangur

Landvernd hefur yfirfarið frummatsskýrslu Vegagerðarinnar: "Vestfjarðarvegur (60). Mat á umhverfisáhrifum". Í skýrslunni eru bornar saman og umhverfismetnar fimm mögulegar leiðir fyrir nýjan Vestfjarðaveg á sunnanverðum Vestfjörðum á leiðinni milli Bjarkarlundar og Skálaness. Leiðirnar eru nefndar: A1, D2, H1, I og Þ-H. Fleiri mögulegar veglínur hafa verið dæmdar úr leik, þar á meðal leið A um Reykjanes og þaðan um brýr eða jarðgöng yfir á Skálanes.

Breiðafjörður með sínum mörgu eyjum og skerjum og víðattumiklu strandlengju er einstakt svæði á landsvísu. Fjörðurinn er verndaður með lögum nr. 54/1994. Verndunin beinist einkum að eyjum, hólum og skerjum, auk fjara, leira og sjávarfitja við innanverðan fjörðinn. Leirur og sjávarfitjar njóta auk þess verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Við norðanverðan Breiðafjörð er einnig óvenjumikið kjarrlendi á landsvísu, vaxið birki, sem einnig nýtur sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga. Auk þess er um hverfisverndað svæði að ræða og svæði nr. 303 á náttúruminjaskrá.

Í verndaráætlun fyrir Breiðafjörð segir:

Meðal mikilvægustu búsvæða fyrir margar [fuglategundir] eru lífríkar leirur en um 40% leira Íslands eru við Breiðafjörð. Helsta ógnin sem að þeim stafar er vegagerð, sem þegar hefur skaðað mikilvægar leirur á svæðinu, t.d. í Gilsfirði og Hraunsfirði.

Af tilliti til almannahagmuna hafnar Landvernd alfarið leið Þ-H og setur á þessu stigi fram eftirfarandi athugasemdir við kynnt umhverfismat Vestfjarðarvegar.

Verndarsvæði

Landvernd leggur ríka áherslu á að spornað sé við frekari þverun fjarða með eyðileggingu á leirum og sjávarfitjum en þegar hefur orðið vegna vegagerðar við

Breiðafjörð (sbr. Gilsfjörður). Landvernd krefst þess að leitað verði allra leiða til að komast hjá því að fara um óraskað land sem nýtur verndar. Krefst Landvernd þess að fullt tillit sé tekið til ofangreindra laga um verndun við umbætur í vegasamgöngum á sunnanverðum Vestfjörðum. Um leið og Landvernd lýsir yfir ánægju með að Vegagerðin sé ákveðin í að halda fullum vatnsskiptum þegar/ef firðir eru þveraðir og draga að sama skapi úr áhrifum á lífríki, ítreka samtökin að þveranir hafa líka afar neikvæð áhrif á landslag og landslagsheildir. Í verndaráætlun Breiðafjarðar 2014-2019 segir og:

Leirur geta orðið fyrir skaðlegum áhrifum af vegagerð. Brýnt er að þeir sem taka ákvarðanir um legu vega, jafnt sem framkvæmdaaðilar, hlifi leirum eins og kostur er.

Viðfangsefni umhverfismats – valkosturinn leið A

Landvernd leggur áherslu á að mat á umhverfisáhrifum fer fram á forsendum umhverfisins og náttúrunnar. Í umhverfismati er kostnaður ekki meðal matsþátta lögum samkvæmt.

Landvernd fellst ekki á að valkosturinn leið A (um Reykjanes og með brúm/jarðgöngum yfir í Skálanes) sé ekki meðal valkosta í umhverfismati. Landvernd hefur áður bent á að leið A með brúm eða jarðgöngum sé líkleg til að hafa minnst neikvæð umhverfisáhrif þeirra valkosta sem til skoðunar eru, sbr. umsögn samtakanna um drög að matsáætlun frá 13. ágúst 2012 sem fylgir með umsögn þessari. Leið A myndi ekki hafa í för með sér röskun á fjarðabotnum Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar. Vegarstæði er til staðar stærstan hluta leiðarinnar, þó svo að sá vegur teljist óviðunandi eins og hann er í dag.

Landvernd fellst ekki á rök Vegagerðarinnar fyrir að hafna því að meta umhverfisáhrif þessarar leiðar til samanburðar við þá valkosti sem nú eru lagðir fram. Rök Vegagerðarinnar byggja einkum á því að leið A stytti vegalengdir, t.d. milli Ísafjarðar og Reykjavíkur, um 6 km minna en aðrar leiðir. Að mati Landverndar eru það ekki nægilega málefnaleg rök fyrir því að valkosturinn sé ekki borinn saman við aðra valkosti í umhverfismatinu og minnir Landvernd á lagaskyldur í því efni.

Leið D2 til samanburðar við leið Þ-H

Vegagerðin leggur til að valin verði leið Þ-H þrátt fyrir veruleg umhverfisáhrif á gróður (Teigsskóg), landslag og landslagsheildir, auk verndarsvæða. Fram kemur í matsskýrslu að leið Þ-H hafi mest áhrif allra leiða á landslag og landslagsheildir. Rök Vegagerðarinnar fyrir að velja þessa leið eru einkum eftirfarandi: Leiðin er mun ódýrari en aðrar leiðir (um 4 milljörðum ódýrari en næst ódýrasta leiðin I, og 4,5 milljörðum ódýrari en sú sem þar kemur á eftir, leið D2). Fjórir og hálfur milljarður er

vissulega umtalsverð fjárhæð en verður lítil þegar horft er til líftíma vegarins sem telst í mörgum áratugum. Í umhverfismati er kostnaður ekki meðal matsþátta eins og áður sagði.

Landvernd telur aftur á móti einboðið, verði leið A ekki fyrir valinu, að velja leið D2 sem er líkust núverandi veglínu að öðrum kosti en því að Þorskaufjörður er þveraður eins og raunar allar leiðirnar gera ráð fyrir. Í matsskýrslu vegagerðarinnar kemur skýrt fram og er viðurkennt að umhverfisáhrif þessarar leiðar eru umtalsvert minni en allra annarra leiða sem bornar eru saman í frummatsskýrslunni. Rök Vegagerðarinnar fyrir því að hafna leið D2 eru eftirfarandi (skáletrað) og athugasemdir Landverndar á eftir:

- *Hún er of dýr.*
 - Landvernd fellst ekki á þessi rök og telur þau ekki eiga heima í umhverfismati skv. lögum nr. 106/2000.
- *Reykholahreppur mun hugsanlega neita vegbótum sem ekki fylgja láglendi og að forðast eigi „erfiða fjallvegi“.*
 - Landvernd fellst ekki á að Ódrjúgsháls sem einungis fer í 168 m hæð yfir sjó sé fjallvegur, hvað þá að hann verði „erfiður fjallvegur“ eftir vegabætur. Hvað mega þá Sunnlendingar segja varðandi Hellisheiði? Eða Norðlendingar varðandi Holtavörðuheiði? Leið D2 fer einungis 100 m hærra en Leið Þ-H. Brattinn er að vísu aðeins meiri á leið D2 en á leið Þ-H (8 á móti 6.5) en ekki svo að skipti sköpum. Landvernd telur þessar röksemdir ekki nægilegar.
- *Vegur D2 er síður í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir Reykhólahrepps en t.d. Þ-H.*
 - Skipulagsáætlunum má breyta og er alltaf verið að breyta um allt land. Landvernd fellst ekki á að þetta séu málefnaleg rök.
- *Í nýjustu samgönguáætlun (2015-2026) er ekki lengur gert ráð fyrir jarðgöngum undir Hjallaháls*
 - Landvernd undrast þessa ákvörðun löggjafans áður en leiðarval liggur enn ekki fyrir varðandi Vestfjarðaveg en bendir á að breyta má samgönguáætlun ef vilji löggjafans stendur til þess.

Í nokkrum tilvikum virðist matsskalinn í frummatsskýrslu ekki ná að greina hinn mikla mun í áhrifum D2 og Þ-H. Þetta á sérstaklega við um áhrif á landslag og

verndarsvæði. Leið D2 er, skv. töflu 13 í samantekt, talin hafa talsvert neikvæð áhrif á landslagsheildina “Botn Djúpafjarðar” og nokkuð neikvæð áhrif á Brekkudal. Aftur á móti kemur fram í sömu töflu að áhrif Þ-H leiðarinnar eru veruleg á Grónes, Hallsteinsnes, Teigsskóg og Gröf. Varðandi verndarsvæði eru áhrif allra leiðanna talin þau sömu eða *veruleg* (Tafla 14, samantekt). Þar er þó ólíku saman að jafna, leið D2 fer um sérstök verndarsvæði (61. gr. náttúruverndarlaga) og svæði sem heyra undir vernd skv. Breiðafjarðarlögum á 4,5 km kafla, en leið Þ-H á tæpum 15 km kafla (sbr. tafla 2.4.1). Sú leið (Þ-H) fer m.a. um norðanverða strönd Þorskafjarðar frá Gröf alla leið út á Hallsteinsnes, sem að hluta er á náttúruinjasrá og þar sem náttúruverndarhagsmunir eru einna mestir.

„Brýn nauðsyn“

Samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga skal sýna fram á *brýna nauðsyn* til að unnt sé að raska vistkerfum og jarðmyndunum sem verndar njóta skv. ákvæðinu. Um orðalagið brýna nauðsyn sagði í athugasemdum með ákvæðinu í frumvarpi er varð að lögum:

Mælt er fyrir um bann við röskun þeirra náttúrufyrirbæra sem undir greinina falla nema brýna nauðsyn beri til og sýnt þyki að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Með orðalaginu „brýn nauðsyn“ er lögð áhersla á að **einungis mjög ríkir hagsmunir** geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir.

Í fupmatsskýrslu er sagt að brýna nauðsyn sé að fara um verndarsvæði. Landvernd fellst hinsvegar ekki á að sýnt hafi verið fram á að brýna nauðsyn beri að fara frekar leið Þ-H en D2, eða leið A, en mest röskun á svæðum sem njóta verndar 61. gr. náttúruverndarlaga yrði óumdeilanlega af leið Þ-H. Fram kemur í fupmatsskýrslu að tvær af fimm leiðum sem metnar voru hafa í för með sér minni röskun á svæðum sem verndar njóta heldur en leið Þ-H, en leið D2 hefur í för með sér minnsta röskun á vistkerfum sem njóta verndar og leið H1 kemur þar næst á eftir. Þannig er alls ekki sýnt fram á að brýn nauðsyn sé til þess að raska verndarsvæðunum á þann hátt sem leið Þ-H myndi gera.

Skortir þess vegna lögmætar og málefnalegar forsendur fyrir að velja leið Þ-H. Þar sem ljóst er að við leyfisveitingar verður leyfisveitandi að fara að ákvæði 61. gr. náttúruverndarlaga, mælist Landvernd til þess að Vegagerðin velji strax þá leið sem minnstu raski veldur á svæðum sem nóta sérstakra verndar skv. málefnalegu umhverfismati, en með því verður komst hjá ágreiningi um leyfisveitingar á grundvelli umhverfismatsins að því er varðar hvort uppfyllt eru ákvæði 61. gr. náttúruverndarlaga um brýna nauðsyn.

Náttúruvernd eru almannahagsmunir, sem verndar njóta m.a. með sérstakri vernd í náttúruverndarlögum. Brýnir almennahagsmunir liggja í þeim skilningi til grundvallar því sjónarmiði að fara aðra leið en Þ-H. Ekki er fallist á að sýnt hafi verið fram á að brýna nauðsyn beri til þess að raska þeim vistkerfum og jarðmyndunum sem sérstakrar verndar njóta og raskað yrði með leið Þ-H í meira mæli en þeim leiðum sem Landvernd bendir á. Aðrir framkvæmdakostir eru fyrir hendi en leið Þ-H.

Af þessum ástæðum hafnar Landvernd alfarið leið Þ-H.

Nánar um valkosti á leið D2

Landvernd telur að skoða beri að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum leiðar D2 enn frekar með því að fylgja gamla vegstæðinu lengra vestur af Ódrjúgshálsi og þvera Gufudal/Gufudalsá nær gamla vegstæðinu. Þetta lengir leiðina að vísu aðeins, en ekki umtalsvert. Hvergi í skýrslunni er rætt um þennan möguleika að því er séð verði. Þegar um svo mikilsverð náttúruverðmæti er að ræða sem hér um ræðir, eru skyldur framkvæmdaraðila til að skoða valkosti ríkari en ella. Þennan valkost hefði þurft að skoða og leggja mat á umhverfisáhrif hans.

Aðgengi að gögnum

Umfangsmikil fylgigögn fylgja frummatsskýrslu og eru þau öll sett fram á vefsíðu Vegagerðarinnar, þannig að hver viðauki er einn og sér. Það í sjálfu sér getur verið til hagsbóta þegar velja þarf sérstakan viðauka, en Landvernd beinir því til Vegagerðarinnar að hægt sé jafnframt að nálgast alla viðauka í einu skjali. Sama gildir um teikningar. Þá vill Landvernd einnig taka fram að samantekt frummatsskýrslu er góð framsetning sem þægilegt er að byrja að lesa til að öðlast yfirsýn um framkvæmdina.

Virðingarfyllt,

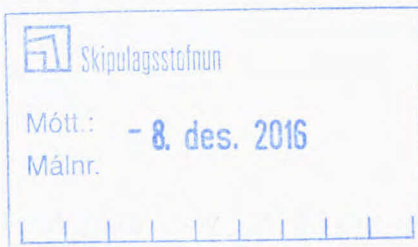
f.h. stjórnar Landverndar

Snorri Baldursson
formaður

Fylgiskjal:

Umsögn Landverndar um drög að matsáætlun, 13. ágúst 2012

Vegagerðin
b/t Kristjáns Kirstjánssonar
Borgartúni 5-7
105 Reykjavík



13. ágúst 2012

Athugasemdir Landverndar vegna draga að tillögu að matsáætlun Vestfjarðavegar (60) milli Bjarkalundar og Melaness í Reykhólahreppi

Breiðafjörður er einstakt svæði og innan þess er stór hluti af fjörum, leirum og sjávarfitjum á Íslandi. Leirur og sjávarfitjar njóta sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Fjörur á svæðinu njóta auk þess verndar samkvæmt lögum 54/1995 um vernd Breiðafjarðar. Landvernd leggur ríka áherslu á að fullt tillit sé tekið til þessara laga við umbætur í vegasamgöngum við Vestfjarðaveg.

Landvernd leggur áherslu á að spornað sé við frekari þverunum eða eyðileggingu á leirum og sjávarfitjum og leitað leiða til að komast hjá því að fara um óraskað land. Landvernd telur að Vegagerðinni beri að fjalla um fleiri kosti í frummatsskýrslu en gert er ráð fyrir í drögum að matsskýrslu. Mikilvægt er að matsáætlun geri ráð fyrir því að skoðaðir séu sem flestir mögulegir kostir, þannig að finna megja hvaða leiðir eru líklegar til að hafa minnst umhverfisáhrif. Mat á umhverfisáhrifum á þannig að nýtast sem samanburður á mismunandi kostum framkvæmda.

Þrátt fyrir að jarðgöng yrðu sett undir Hjallaháls (leið D1 og H), myndi það ekki koma í veg fyrir þveranir fjarða og umtalsverða röskun á strandlengjunni. Með leið I yrði líklegast ekki um jafn mikla röskun leira og sjávarfitja í fjörðunum þremur, en hinsvegar yrði farið um tiltölulega lítt snortið landsvæði við austanverðan Þorskafjörð. Landvernd setur sig ekki á móti því að fjallað verði um leiðir D1, H og I í frummatsskýrslu, en að auki telja samtökin að það þyrfti að fjalla um eftirfarandi í frummatsskýrslu:

1. Veglína um Reykjanes og í jarðgöngum undir Þorskafjörð

Landvernd telur að kanna beri kosti þess að fara leið A um Reykjanes og í jarðgöngum undir Þorskafjörð. Jarðgöng hafa oftast ekki lítill umhverfisáhrif í samanburði við aðra vegagerð og getur verið heppilegur kostur á svæðum þar sem náttúrufar er viðkvæmt við röskun, líkt og er á umræddu svæði. Þrátt fyrir mikinn kostnað við jarðgangnagerð, er umhverfiskostnaður líklega mun meiri við aðrar leiðir.

Líklegt er að með þessari aðgerð mætti koma í veg fyrir neikvæð umhverfisáhrif á líffríki Breiðafjarðar, ekki síst við strandlengjuna frá Þorskafirði að Skálanesi. Framkvæmdin fæli ekki í sér neina þverun fjarða á svæðinu, en allmargir firðir hafa þegar verið þveraðir á Vestfjörðum, eða að þveranir eru fyrirhugaðar. Þá yrði komist hjá röskun leira og sjávarfitja í fjörðunum á svæðinu. Landvernd leggur ríka áherslu á að þessi kostur verði kannaður.

2. Leið A um Reykjanes og yfir Þorskafjörð

Landvernd mótmælir því að Vegagerðin hyggist ekki fjalla um leið A (sjá bls. 14 í drögunum) í frummatsskýrslu og fer þess á leit við stofnunina að hún bæti úr því. Þessi veglína, eins og henni er líst í drögum Vegagerðarinnar, myndi draga úr röskun á fjarðabotnum Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar. Vegarstæði er til staðar stærstan hluta leiðarinnar þó svo að sá vegur teljist óviðunandi eins og hann er í dag. Landvernd leggur áherslu á að halda leið A inni í umfjöllun frummatsskýrslu.

3. Leið D1

Landvernd telur að í leið D1 ætti einnig að meta uppbyggingu vegarins í Djúpadal á núverandi veglínu, því það gæti mögulega dregið úr raski í botni fjarðarins.

4. Varðandi þveranir

Mikilvægt er að halda fullum vatnsskiptum þar sem firðir eru þveraðir, en einnig þarf að taka tillit til þess að straumakerfi geta gjörbreyst með tilheyrandi áhrifum á setefnasöfnun og lífverur. Það er mikilvægt að fjallað verði um þessa þætti í tengslum við hugmyndir um þveranir umræddra fjarða.

Reykjavík, 13. ágúst 2012

Með vinsemi og virðingu,

F.h. stjórnar Landverndar
Guðmundur Ingi Guðbrandsson,
framkvæmdastjóri Landverndar

