



AÐALSKIPULAGSBREYTING: VESTFJARÐAVEGUR

Viðbrögð við umsögnum og athugasemdum

15. október 2019



Efnisyfirlit

1	Svör og viðbrögð við athugasemdum og umsögnum	4
1.1	Umhverfisstofnun	5
1.1.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	5
1.2	Veðurstofan	5
1.2.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	5
1.3	Vesturbyggð	6
1.3.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	6
1.4	Skógræktin	6
1.4.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	6
1.5	Vegagerðin	6
1.5.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	6
1.6	Náttúrufræðistofnun Íslands	7
1.6.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	7
1.7	Samgöngustofa	7
1.7.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	7
1.8	Skipulagsstofnun	7
1.8.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	8
1.9	Strandabyggð	8
1.9.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	8
1.10	Landvernd	9
1.10.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps um valkosti og hlutverk sveitarfélaga</i>	10
1.10.2	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps um faglega ferla</i>	11
1.10.3	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps vegna þverunar</i>	11
1.10.4	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps vegna samgönguáætlunar og landsskipulagsstefnu</i>	12
1.10.5	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps vegna mótvægisáðgerða</i>	13
1.10.6	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps um fjármögnun</i>	13
1.10.7	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps um verndarsvæði og rask</i>	14
1.11	Athugasemdir 23 einstaklinga	14
1.11.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	15
1.12	Athugasemd Astrid Lelarge og Birgis Þ. Jóhannssonar	15
1.12.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps</i>	16
1.13	Athugasemd Gunnlaugs Péturssonar og fólks frá Gröf í Þorskafirði	16
1.13.1	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps varðandi áhrif á vatnsöflun í Gröf</i>	17
1.13.2	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps vegna veglína Þ-H og B</i>	17
1.13.3	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps um fyrri athugasemdir og aðrar útfærslur</i>	18
1.13.4	<i>Viðbrögð Reykhólahrepps um skort á rannsóknum</i>	19



1.13.5	Viðbrögð Reykhólahrepps um menningarminjar	20
1.13.6	Viðbrögð Reykhólahrepps	20
1.13.7	Viðbrögð Reykhólahrepps varðandi hagsmunaðila	21
1.13.8	Viðbrögð Reykhólahrepps varðandi Ódrjúgsháls	21
1.13.9	Viðbrögð Reykhólahrepps vegna athugasemda sem snúa að lögfræði	21
1.13.10	Viðbrögð Reykhólahrepps vegna áhrif á ferðamennsku	21
1.13.11	Viðbrögð Reykhólahrepps um kostnað og náttúruverðmæti	22
1.13.12	Viðbrögð Reykhólahrepps um náttúruvernd	23
1.14	Athugasemd Guffu Kristins	23
1.14.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	23
1.15	Athugasemd Jóns Heiðars Þorsteinssonar	24
1.15.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	24
1.16	Athugasemd Helga Jenssonar	24
1.16.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	25
1.17	Athugasemd Brynju Þórdísar Þórbergisdóttur og Guðrúnar Ólafar Þórbergisdóttur, landeigendur Hallsteinsness	25
1.17.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	25
1.18	Athugasemd Samgöngufélagsins	25
1.18.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	26
1.19	Athugasemd Sigurðar Lofts Thorlacius	26
1.19.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	27
1.20	Athugasemd Sævars Inga Reynissonar	27
1.20.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	28
1.20.2	Viðbrögð Reykhólahrepps	28
1.20.3	Viðbrögð Reykhólahrepps	28
1.21	Athugasemd Viggu Þórðar	29
1.21.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	29
1.22	Athugasemdir landeigenda Skálaness	29
1.22.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	29
1.22.2	Viðbrögð Reykhólahrepps	31
1.23	Athugasemdir Reynis Þórs Róberssonar	31
1.23.1	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 1 og 2	31
1.23.2	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 3 og 4	32
1.23.3	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningu 5	32
1.23.4	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 6, 7 og 8	32
1.23.5	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 9 og 10	32
1.23.6	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 11 og 12	33
1.23.7	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 13-16	33



1.23.8	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 17, 18 og 19	34
1.23.9	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 20-24	34
1.23.10	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 25 og 26	34
1.23.11	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 27-30	34
1.23.12	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 31-34	35
1.23.13	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningu 35	35
1.23.14	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 36 og 37	35
1.23.15	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 38	35
1.23.16	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 39	35
1.23.17	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 40-43	36
1.23.18	Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 44-47	36
1.24	Athugasemd ungra umhverfissinna	36
1.24.1	Viðbrögð Reykhólahrepps	37



1 Svör og viðbrögð við athugasemdum og umsögnum

Alls bárust 45 umsagnir og athugasemdir. Reykhólahreppur hefur farið yfir þær og tekið rökstudda afstöðu til þeirra. Viðfangsefni umsagna og athugasemda er fjölbreytt. Í athugasemdum er mótmælt leið Þ-H og lagt til að velja D2 (jarðgangaleið), bent er á ósamræmi við náttúruverndarlög, ekki liggi fyrir brýn þörf, auk annarra athugasemda.

Eftirfarandi eru viðbrögð Reykhólahrepps við umsögnum og athugasemdum. Sveitarfélagið telur að rök fyrir Þ-H leiðinni standi enn og að ekki hafi komið fram ný gögn til að breyta afstöðu til þeirrar leiðar. Ljóst er að hún valdi neikvæðum áhrifum og neikvæðari en leið D2, sem er mjög ólíklegt að fái fjárveitingar til. Umsagnir og athugasemdir hafa leitt til breytinga, sem eru helstar að bætt er við skilmálum, breytt veglína á Melanesi og skerpt á umfjöllun í skipulagsgreinargerð. Allar breytingar í skipulagsgreinargerð eru merktar. Í eftirfarandi köflum eru tekin upp helstu viðfangsefni umsagna og athugasemda. Þær eru hins vegar birtar í heild í viðauka.

Tafla með umsögnum og athugasemdum.

Nr.	Heiti	Nr.	Heiti
1*	Alexandra Briem	24*	Ragnar Einarsson
2*	Anna Svandísardóttir	25	Reynir Þór Róbertsson
3*	Áróra Ísól Valsdóttir	26	Samgöngufélagið
4*	Benjamín Sigurgeirsson	27	Samgöngustofa
5*	Berglind Rúnarsdóttir	28*	Sigrún Th. Steinþórsdóttir
6	Birgir Þ. Jóhannsson og Astrid Lelarge	29	Sigurður L. Thorlacius
7*	Borghildur Gunnarsdóttir	30	Landeigendur Skálansess
8*	Cecelia Þórisdóttir	31	Skipulagsstofnun
9*	Dóra Ásgeirsdóttir	32	Skógræktin
10*	Eva Kristjánsdóttir	33*	Stella Antonogiannaki
11	Gunnlaugur Pétursson o.fl.	34	Strandabyggð
12	Guffa Kristins	35	Sævar Ingi Reynisson
13*	Halldór Sverrisson	36	Umhverfisstofnun
14*	Helga Krístrún	37	Ungir umhverfissinnar
15	Helgi Jensson	38*	Valgerður Árnadóttir
16	Jón Heiðar Þorsteinsson	39	Veðurstofan
17*	Karl F. Sævarsson	40	Vegagerðin
18	Landeigendur Hallsteinsness	41	Vesturbyggð
19	Landvernd	42	Vigga Þórðar
20*	Lena Hákonardóttir og fjölskylda	43*	Þórður Magnússon
21*	Marín Ósk Hafnadóttir	44*	Þorgerður Anna Gunnarsdóttir
22	Náttúrufræðistofnun Íslands	45*	Þorsteinn Valdimarsson
23*	Pascalescula		

* Samhljóða athugasemd



1.1 Umhverfisstofnun

Umsögn dags. 30. júlí 2019

„Umhverfisstofnun telur jákvætt að legu vegar um Teigsskóg sem sýnd er á aðalskipulagi er þannig að hún liggur ekki um Teigsskóg um brekkur og fjörur, heldur virðist vera nánast alfarið ofan við fjöruborð og neðan við brekkur. Stofnunin telur jákvætt að umhverfismat hafi leitt í ljós ótvíræða kosti og galla þeirra leiða sem skoðaðar hafa verið. Umhverfisstofnun telur greinargerð Reykhólahrepps ítarlega og umfjöllun um valkosti góða.“

Umhverfisstofnun gerir ekki athugasemdir við efni breytingartillögu. Umhverfisstofnun minnir á 2. mgr. 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 um að umsögn Umhverfisstofnunar þurfi að liggja fyrir áður en veitt er framkvæmdaleyfi sem felur í sér röskun á svæði á náttúruinjakrá. Einnig bendir stofnunin á 2. mgr. 13. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 um að leyfisveitandi kynni sér matsskýrslu framkvæmdaraðila um framkvæmdina og taki rökstudda afstöðu til álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum hennar.

1.1.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Aðalskipulagsbreytingin og umhverfismat hennar byggir á fyrirliggjandi umhverfismati Vestfjarðarvegur og álit Skipulagsstofnunar frá 28. mars 2017, auk ítarlegra viðbótargagna sem aflað var við undirbúning aðalskipulagsbreytingarinnar og samráðs við umsagnaraðila og leyfisveitendur.

- Áður en framkvæmdaleyfi verða gefin út verður leitað umsagnar Umhverfisstofnunar í samræmi við lög um náttúruvernd og höfð hliðsjón af fyrirliggjandi matsskýrslu og álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat Vestfjarðarvegur.

1.2 Veðurstofan

Umsögn dags. 12. júlí 2019

„Samgöngumannvirkin munu standa áratugum saman og gera verður ráð fyrir sjávarstöðuhækkun af völdum loftslagsbreytinga á þeim tíma. Vegagerðin hefur gefið út viðmiðunarreglur fyrir skipulag á lágsvæðum, en þar kemur fram að miða megi við 1 m hækkun sjávarstöðu á öldinni. Ekki kemur fram í tillögu hvort nýjar viðmiðunarreglur Vegagerðarinnar hafi verið hafðar til hliðsjónar og hvort gert sé ráð fyrir hækkandi sjávarstöðu á líftíma þessara mannvirkja.“

1.2.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Höfð var hliðsjón af viðmiðunarreglum Vegagerðarinnar fyrir skipulag á lágsvæðum og tekið tilliti til líklegrar hækkunar sjávarstöðu. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er hæð grjótvagnar er áætluð út frá hönnunarflóði (stórstraums flóð + hækkun vegna loftþrýstings + áhlaðandi) + upprennisli. Útreikningar Helga Jóhannessonar sýna (2008)¹ sýna að nauðsynleg hæð grjótvagnar er um 4,6 m.y.s. en talsverð óvissa er bæði í mati á upprennisli sem og hönnunarflóði. Einnig er skoðuð hæð grjótvagnar á öðrum þverunum og reynslu þeirra. Ákveðið er að hæð grjótvagnar í Gufufirði er í kóta 5,75 m.y.s. og í

¹ Jóhannesson, H. (2008). *Gufufjörður Hæð og grjótvörn vegfyllingar*. Vegagerðin.



Djúpafirði í kóta 5,5 m.y.s. er hún höfð svona ríflega yfir reiknaðri nauðsynlegri hæð m.a. til að taka tillit til hækkandi sjávarstöðu.

1.3 Vesturbyggð

Umsögn dags. 2. júlí 2019

„Bæjarráð Vesturbyggðar fagnar því að breytingin hafi verið auglýst og gerir ekki athugasemdir við hana. Bæjarráð Vesturbyggðar leggur áherslu á mikilvægi þess að málið hljóti hraða og farsæla afgreiðslu í ljósi þess að um afar brýna samgöngubót er að ræða fyrir íbúa og fyrirtæki á Vestfjörðum.“

1.3.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Umsögnin gefur ekki tilefni til viðbragða.

1.4 Skógræktin

Umsögn dags. 21. ágúst 2019

Skógræktin vekur athygli á nýsamþykktum lögum um skóga og skógrækt nr. 33/2019 (maí 2019) og því sem þar stendur um fellingu skóga og mótvægisaðgerðir. Einnig vekur Skógræktin athygli á verkefninu *Íslensk skógarúttekt (ÍSÚ)* sem sér um að halda til haga og uppfæra upplýsingar á landsvísi um skóglendi Íslands og spá fyrir um þróun þess til framtíðar. Það er afar mikilvægt að allar upplýsingar um skóglendi sem raskast vegna framkvæmda í sveitarfélaginu berist verkefnisstjóra ÍSÚ, Arnórs Snorrasonar á rannsóknarstöð Skógræktar, Mógilsá. Skógræktin getur aðstoða við að veita upplýsingar um hvaða gögn eru nauðsynleg í gagnagrunn ÍSÚ vegna framkvæmdanna.

1.4.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Gert er ráð fyrir mótvægisaðgerðum (endurheimt) vegna röskunar skógar í breytingartillögunni. Í kafla 5.1.5 eru skilmálar um að Vegagerðin í samráð við Skógræktina, skógræktarfélag á svæðinu og Reykhólahrepp leggi til svæði fyrir endurheimt skóglendis sem raskast vegna framkvæmda.

Áður en framkvæmdaleyfi verða gefin út, mun Reykhólahreppur tryggja að Vegagerðin sækji um fellingarleyfi og geri samning um mótvægisaðgerðir sbr. 18. og 19 gr. laga um skóga og skógrækt nr. 33/2019. Þá verður þessum upplýsingum safnað og komið til skila í gagnagrunn íslenskrar skógarúttektar.

- Bætt verður inn í kafla 5.1.5 eftirfarandi skilmálum: *Vegagerðin þarf að sækja um fellingarleyfi til Skógræktarinnar og gera samning um mótvægisaðgerðir sbr. 18. og 19 gr. laga um skóga og skógrækt nr. 33/2019.*

1.5 Vegagerðin

Umsögn dags. 9. ágúst 2019

Vegagerðin gerir ekki athugasemd við breytinguna á Aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018, þar sem byggt er á hönnun sem unnin er í samvinnu Vegagerðar og Reykhólahrepps.

1.5.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Umsögnin gefur ekki tilefni til viðbragða.



1.6 Náttúrufræðistofnun Íslands

Umsögn dags. 22. ágúst 2019

Náttúrufræðistofnun Íslands (NÍ) vísar til umsagnar sinnar frá 14. desember 2016 vegna mats á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar á umræddu svæði, þar sem eru athugasemdir við umfjöllun og mat á fuglalífi, lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi, mótægisaðgerðir og vöktun og samlegðaráhrif.

Það er enn mat Náttúrufræðistofnunar að leið D2, af þeim leiðum sem fóru í mat, muni valda minnstum umhverfisáhrifum. Eins og málinu er nú fyrirkomið sér NÍ ekki ástæðu til að gera athugasemdir umfram það sem stofnunin hefur þegar gert og eru að finna í gögnum málsins og m.a. í áliti Skipulagsstofnunar þ.m.t. mótægisaðgerðir sem gert er ráð fyrir. Þar sem svo virðist sem leið Þ-H verði endanlega valin þá er það ósk Náttúrufræðistofnunar að þeir sem sjá um eftirlit með vegaframkvæmdum á umræddum hluta Vestfjarðavegar sjái til þess að framkvæmdirnar valdi sem minnstu raski á náttúru svæðisins ekki síst þar sem farið er nálægt arnaróðulum, um Teigskóg og firðir þveraðir.

Skilyrði í væntanlegum framkvæmdaleyfum þurfa að vera skýr og sem dæmi má nefna að ef í ljós kemur að þverun fjarða, brúarop, eru ekki að tryggja full vatnaskipti í tíma og rúmi þá verði hægt, öllu heldur þá eigi, að grípa til frekari mótægisaðgerða.

Náttúrufræðistofnun er að sjálfsögðu tilbúin til að veita ráðgjöf sem við á ef eftir því verður leitað.

1.6.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Í undirbúningsferli aðalskipulagsbreytingar hefur sveitarfélagið leitað margvíslegra leiða til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum. Sú vinna byggir m.a. á umsögnum og athugasemdum sem hafa komið fram í matsferli Vegagerðarinnar og sjálfstæðum athugunum á vegum sveitarfélagsins.

Í breytingartillögu, í kafla 5.1.5, eru sett fram bindandi ákvæði um lagningu Vestfjarðavegar, vöktun og mótægisaðgerðir sem ætlað er að draga úr raski á náttúru svæðisins og neikvæðum umhverfisáhrifum.

1.7 Samgöngustofa

Umsögn dags. 9. júlí 2019

Gerir ekki athugasemdir við breytingartillögu.

1.7.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Umsögnin gefur ekki tilefni til viðbragða.

1.8 Skipulagsstofnun

Umsögn dags. 3. september 2019

Í umsögn Skipulagsstofnunar koma fram ábendingar um framsetningu breytingartillögu og eru þær eftirfarandi:

- Lagfæra lýsingu á Vestfjarðarvegi (60) eftir breytingu og tilgreina efnistökusvæði sem felld eru úr gildi í kafla 3.2. í breytingartillögu. Gera grein fyrir hvort um er að ræða efnistöku- eða efnislosunarsvæði og umfangi hvers svæðis og vinnslutíma, ef við á.
- Samræma skipulagsákvæði fyrir Vestfjarðarveg á bls. 12 í kafla 3.2 og skilmála í kafla 5.1.5.
- Gera grein fyrir grein fyrir samræmi breytingartillögu við aðrar áætlanir í kafla 4.



- Í framkvæmdalýsingu kafla 5 komi fram hvort námurnar (5.2) séu eingöngu fyrir vegagerð eða framtíðarnámur. Einnig tekið fram að sveitarstjórn hafi eftirlit með framkvæmdum og gefi út framkvæmdaleyfi.
- Í kafla 7.2. er æskilegt að setja fram yfirlit yfir þá umhverfispætti sem lagt er mat á og þau viðmið sem lögð eru til grundvallar matinu.
- Í kafla 7.2.5. er umfjöllun um endurheimt votlendis. Að mati Skipulagsstofnunar er þörf á að sveitarstjórn setji fram stefnu um hvar stefnt er að því að endurheimta votlendi innan sveitarfélagsins.
- Skoða ætti að sameina umfjöllun kafla 6 og 7 í einn kafla um umhverfismat.
- Ábendingar um framsetningu. Viðaukar og skýringarmyndir af efnistökusvæðunum.

1.8.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Reykhólahreppur hefur lagfært skipulagsgögn í samræmi við ábendingar, og eru þær helstu eftirfarandi:

- Lýsingu Vestfjarðarvegur eftir breytingu í kafla 3.2 (bls.12) er lagfærð með svohljóðandi texta: *Gilsfjörð um Þorskafljörð gert er ráð fyrir þverun Þorskafljarðar rétt utan við Mjólklárlínu, Djúpafljarðar frá Hallsteinsnesi að Grónesi og Gufufjarðar við mynni hans, Skálanes, Klettsháls, Vattarfjörð, Litlanes-sýslumörk – Skiptá.*
- Í kafla 3.2. er bætt við töflu um efnistökusvæða úr gildandi aðalskipulagi svo ljóst sé hvaða efnistökusvæði eru felld úr gildi með breytingunni.
- Bætt inn skipulagsákvæðum í kafla 3.2 um Vestafjarðarveg til samræmis við skilmála í kafla 5.1.5.
- Í kafla 4 um fyrirliggjandi stefnu og aðrar áætlanir er bætt inn umfjöllun um samræmi og frávík breytingartillögu og annarra áætlana.
- Kaflar 6 og 7 eru sameinaðir í umhverfisskýrslu kafla 6. Bætt hefur verið inn kafla (6.4.1) um helstu umhverfisviðmið sem lögð voru til grundvallar umhverfismati breytingartillögunnar. Þar kemur jafnframt fram hverjir eru helstu umhverfispættir í umhverfismatinu.
- Reykhólahreppur mun vinna með Vegagerðinni og sérfræðistofnunum til að afmarka svæði sem best eru til fallin fyrir endurheimt votlendis.
- Í greinargerð verður bætt inn undirritunarsíðu.
- Bæta inn í inngangskafli texta: Sveitarstjórn samþykkti breytingartillöguna til auglýsingar á fundi 13. júní 2019.
- Í inngang kafla 5 er bætt við svohljóðandi texta: *Sveitarstjórn Reykhólahrepps gefur úr framkvæmda- og byggingarleyfi og hefur eftirlit með að framkvæmdir séu í samræmi við skipulag og útgefin framkvæmda- og byggingarleyfi.*
- Skipulagsuppdráttur sýnir allar námur og þær framkvæmdir sem breytingin tekur til.

1.9 Strandabyggð

Umsögn dags. 13.8.2019

Á sveitarstjórnarfundum 13. ágúst s.l. var beiðni tekin fyrir og eru engar athugasemdir gerðar af hálfu Strandabyggðar.

1.9.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Umsögn gefur ekki tilefni til viðbragða.



1.10

Landvernd

Athugasemd dags. 25. ágúst 2019

Inngangur

Stjórn Landverndar hefur um langt árabíl sent frá sér athugasemdir og ábendingar við framkvæmdir við Vestfjarðaveg og hugmyndir vegagerðarinnar um veglagningu á svæðum sem njóta verndar. Þar, sem og í umhverfismatsskýrslum hefur komið fram að langbesti kosturinn fyrir umferðaröryggi, greiðar samgöngur og náttúruvernd er leið D2, jarðgangnaleið. Landvernd minnir á að um er að ræða einstakt svæði sem um gilda sérlög (54/1993) ásamt sérstakri vernd skv. 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Vegagerðinni og sveitafélaginu ber því að velja þá leið sem þjónar markmiðum framkvæmdarinnar um greiðar samgöngur á suðurfjörðum Vestfjarða en hefur í för með sér minnst rask. Sá er tilgangur valkostagreiningar.

Varanlegust og sjálfbærustu vegabætur á Vestfjörðum eru með jarðgangagerð. Aðalfundur Landverndar árið 2007 samþykkti ályktun þess efnis að samgöngubætur á Vestfjörðum verði í ríkar mæli framkvæmdar með jarðgangnagerð. Í tillögunni var vísað til jarðgagna undir Hjallaháls, Ódrjúgsháls og Skálanesfjall. Jafnt fram var lagt til að jarðgöng yrðu lögð undir Klettsháls, sem er helsti farartálminn á þessu svæði og ekki hefur verið skýrt hvers vegna það sé ekki fyrsta forgangsmál að bæta úr því. Vissulega eru jarðgöng kostnaðarsöm framkvæmd. En þau munu koma til með að þjón mörpum kynslóðum í framtíðinni og bæta öll lífsskilyrði til langs tíma. Stjórn Landverndar vill því árétt að þessi grundvallarafstaða samtakanna til vegabóta á sunnanverðum Vestfjörðum hefur ekki breyst.

Hlutverk sveitarfélaga

Sveitarfélögum hefur verið falið ráðandi hlutverk í verndun náttúru og umhverfis innan marka þeirra. Skipulagsvaldið sem þeim er tryggt í lögum setur þeim líka á herðar ábyrgð á því að náttúruverndarlögum sé fylgt við framkvæmdir innan lögssögu þess. Það er sveitarstjórn sem skipuleggur landnýtingu á skipulagssvæði þess og það er sveitarstjórn sem gefur út framkvæmdaleyfi fyrir framkvæmdum sem eru leyfisskyldar vegna umhverfisáhrifa. Sveitarstjórn Reykhólahrepps gegnir hér afar mikilvægu hlutverki á landsvísu þar sem innan marka þess er mikið af vistgerðum sem njóta sérstakrar verndar og hafa mikið gildi fyrir landið allt. Um einstaka náttúru Breiðafjarðar gilda sérstök lög.

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

Sveitarstjórnir þurfa líka að tryggja stöðugan fjárhag sveitafélagsins og hótanir vegagerðarinnar um að Reykhólahreppur þurfi að greiða fyrir þann mismun sem aðrar leiðir en sú ódýrasta (ÞH leið) kosta eru bæði alvarlegar og óásættanlegar. Reykhólahreppur getur augljóslega ekki reitt fram hundruði milljóna króna í vegagerð sem ríkinu ber að kosta skv. lögum. Ef ætíð á að velja á ódýrasta vegakostinn óháð umhverfiskostnaði þá er tilgangur kostamats og umhverfismats lítill.



Stjórn Landverndar bendir á að á þessu einstaka svæði sem nýtur verndar skv. lögum 60/2013 og 54/1995 kemur ekki annað til greina en leið D2 sem veldur minnstu umhverfisraski. Sýnt hefur verið fram á að tímalínur og kostnaður fyrir R og PH leiðirnar eru sambærilegar (sjá m.a. skýrslu Viaplan). Sveitarfélaginu ber því að velja þá leið í skipulagi sínu sem hefur minnst neikvæð áhrif á umhverfið og mest jákvæð áhrif á þróun samfélagsins þar sem aðrir ráðandi þættir eru jafnir. Leið PH sem vegagerðin vill fara veldur mjög miklu raski á náttúruumhverfinum sem njóta verndar og eru því í raun lakasti valkosturinn af þeim sem kannaðir hafa verið.

1.10.1 Viðbrögð Reykhólahrepps um valkosti og hlutverk sveitarfélaga

Eins og rakið er í inngangi greinargerðar með breytingartillögunni hefur sveitarstjórn Reykhólahrepps farið gaumgæfilega yfir alla valkosti í matsskýrslu Vegagerðarinnar (2017), auk annarra tillagna sem fram komu á undirbúningsstigi skipulagsvinnunnar, sem eru valkostir R og A3 sem liggja um þéttbýliskjarnann á Reykhólum. Fyrir liggur umferðaröryggismat Vegagerðarinnar þar sem leið P-H er talin öruggari en bæði leið D2 og R. Þar sem leið R kemur talsvert verr út í samanburði við aðra valkosti til skoðunar hvað varðar umferðaröryggi, er Reykhólahreppi ekki heimilt skv. vegalögum að leggja hana til.

Sveitarfélagið hefur kannað hvort draga megi úr kostnaði við jarðgangaleið, og kannað nýja leiðarkosti með leið R og A3. Leið D2 og leið A3 sem liggur um þéttbýliskjarnann eru umtalsvert kostnaðarsamari valkostir en leið P-H. Þá hefur það komið skýrt fram á stjórnvöldum að ekki sé unnt að tryggja umframfjárveitingar en þeir 6,7 ma.kr. sem hafa verið samþykktir í framkvæmdir við Vestfjarðaveg.

Leiðir D2 og leið um þéttbýliskjarnann (A3) kunna að hafa alvarleg neikvæð samfélagsáhrif, ef fresta þarf framkvæmdum vegna kostnaðar og forgangsroðunar fjármuna til vegaframkvæmda á landinu. Reykhólahreppur tekur jafnframt undir það sem fram kemur að það myndi líklega hafa jákvæð áhrif á þéttbýlið á Reykhólum, þ.e. varðandi að styrkja verslun og þjónustu, að Vestfjarðavegurinn færi nær þéttbýlinu.

Sveitarfélagið hefur reynt að leita allra leiða til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum sem felast í leið P-H, sem breytingartillagan leggur til. Reykhólahreppur hefur sinnt lögbundinni skyldu sinni og tekið afstöðu til framkvæmdar í samræmi við lög og reglugerðir, og fyrirbyggjandi stefnur stjórnvalda.

Athugasemd um faglega ferla og valddreifingu

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

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

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



1.10.2 Viðbrögð Reykhólahrepps um faglega ferla

Reykhólahreppur telur að allt stjórnsýsluferlið í þessu máli hafi gert sveitarfélaginu gríðarlega erfitt fyrir. Engu síður er komin rökstudd tillaga sveitarfélagsins, þótt það sé ljóst að skiptar skoðanir eru um þá valkosti sem hafa verið til skoðunar.

Athugasemd um þverun

Þverun fjarða virðist vera valkostur sem Vegagerðin oft velur, en því miður með slælegum árangri. Þverun Berufjarðar er rétt ný lokið með miklum viðbótarkostnaði og hugsanlega er ekki séð fyrir endann á vandræðunum við þá veglagningu. Þverun Kolgrafarfjarðar fóru illa með lífríki fjarðarins en mörg tonn af síld drápu í firðinum vegna súrefnisþurrðar. Gilsfjörður er annað dæmi um neikvæð áhrif þverunar á lífríkið. Vegagerðin þarf því greinilega að kynna sér betur brúargerð og leita uppi nútímalega tækni við þverun fjarða en ekki endurtaka sömu mistökin. Með leið D2 er komist hjá þverun fjarða. Skýrsla Multikonsult bendir á áhugaverða kosti í brúarsmíð sem ekki fara eins illa með lífríki á sjávarbotni og við ströndina eins og langar landfyllingar með mjög litlu brúaropi. Á bls. 19 og 20 í tillögunni er fjallað um þverun þriggja fjarða með aðferð vegagerðarinnar sem eru hluti af leið PH sem mun að öllum líkindum hafa mikil neikvæð áhrif á grunnsævi, eðli sjávarstrauma og lífríki fjarðanna.

1.10.3 Viðbrögð Reykhólahrepps vegna þverunar

Niðurstaða umhverfismats leiðir í ljós að með útfærslu á þverunum megi tryggja full fallaskipti við þá hluta Þorskafjarðar, Djúpaðfjarðar og Gufufjarðar sem lenda innan við þverun. Áhrif á vatnaskipti að loknum framkvæmdum, seltu, súrefni og útskolun eru metin óveruleg. Almenn gildir að straumamynstur mun breytast í næsta nágrenni við allar vegfyllingar og var sá þáttur skoðaður við vinnslu breytingartillögu, sbr. rannsóknir Vatnaskila 2017 og 2018 sem vísað er til í kafla 2.5 í greinargerð breytingartillögu.

Reykhólahreppur leitaði viðbragða Vegagerðarinnar varðandi þær þveranir sem Landvernd nefnir í athugasemd sinni. Eftirfarandi svör bárust frá Vegagerðinni:

Ítarlega er gerð grein fyrir reynslu Vegagerðarinnar af þverun fjarða í matsskýrslu í kafla 2.9. Þar er gerð grein fyrir rannsóknum sem gerðar hafa verið, bæði fyrir og eftir framkvæmdir. Fjallað er um mat á áhrif þverana á sjávarföll í kafla 6.9 og á lífríki í kafla 6.10 í matsskýrslu.

Í umsögn Landverndar eru nefnd dæmi um þveranir.

- Í Berufirði urðu magnaukningar vegna jarðlaga í undirstöðu vegfyllingarinnar, lærdómur hefur verið dregin af þeirri framkvæmd. Aðstæður eru aðrar við þveranir í Gufudalssveit, en unnið er að kortlagningu setlaga á svæðinu.
- Niðurstaða Vatnaskila (2015)² leiddi í ljós að síldardauðinn í Kolgrafarfirði var vegna náttúrulegra aðstæðna en ekki þverunar fjarðarins. Hafrannsóknastofnun

² Vatnaskil. (2015). *Kolgrafarfjörður. Rannsókn á umhverfisaðstæðum og súrefnisbúskap við síldargöngu*. Unnið fyrir Vegagerðina.



(2017)³ komst að sömu niðurstöðu, þ.a. náttúrulegar aðstæður var sennilega orsök síldardauðans og brúin hefði að öllum líkindum lítil áhrif á síldardauðann.

- Þverun Gilsfjarðar hafði áhrif á umhverfið og voru þær fyrirséðar. Gert var ráð fyrir að ekki yrðu full vatnsskipti. Forsendur þeirrar þverunar voru allt aðrar en notaðar eru í dag eins og gert er grein fyrir í matsskýrslu.
- Í tillögu Multiconsult var um að ræða landfyllingar og brúarop sem þrengir að og minnkar þversnið fjarðarins. Miðuðu þeir við að meðalstraumhraði í þversniði færi ekki yfir 2 m/s sem er sama forsenda og Vegagerðin miðar við.

Fyrir þveranir í Mjóafirði og Kjálkafirði var ákveðið að breyta hönnunarforsendum fyrir mat á nauðsynlegum brúarlengdum. Leyfður er lægri straumhraði undir brú (2,0 m/s í stað 2,5 m/s) og ekki er gert ráð fyrir að botn rofni. Þetta leiðir til talsvert lengri brúa en áður tíðkaðist.

Athugasemd um samgönguáætlun og Landsskipulag

Í kafla 4 í tillögunni er fjallað um samræmi við aðrar áætlanir. Endurbætur á Vestfjarðavegi uppfylla mörg markmiðanna og er því um að ræða þarfa framkvæmd. Þó er munur á mismunandi leiðum. Í skýrslu Viaplan er rætt um markmið samgönguáætlunar og hversu vel leiðirnar sem eru til umfjöllunar falla að þeim en þar kemur fram að R leiðin fellur best að markmiðum samgönguáætlunar og ÞH leiðin næstverst eins og sést á bls. 17 í tillögunni.

1.10.4 Viðbrögð Reykhólahrepps vegna samgönguáætlunar og landsskipulagsstefnu

- Reykhólahreppur hefur uppfært kafla 4 um fyrirliggjandi stefnur og aðrar áætlanir, á þann hátt að gerð er grein fyrir samræmi aðalskipulagsbreytingu við þær.

Athugasemd um mótvægisaðgerðir

Birkiskógurinn í Teigsskógi er einstök perla. Mótvægisaðgerðir með skógrækt annars staðar eru fráleitar réttlætningar. Teigsskógur sýnir okkur fágætt samspil náttúrelegs skógar og fjörunnar fyrir neðan þar sem þessar tvær vernduðu vistgerðir spila saman. Að flakka með vegstæði úr skóginum og niður í fjöruna er lítil bót. Svo mikilvægar náttúruminjar eins og Teigsskógur verða ekki endurheimtar með skógrækt annars staðar eins og lagt er fram á bls. 20, enda er viðurkennt í tillögunni á bls. 30 að skaðinn sem veglagning um Teigsskóg veldur er óbætanlegur:

„Þótt gripið verði til mótvægisaðgerða, verður ekki hægt að bæta fyrir sjávarfitjar, sérstæðan birkigróður og votlendi yfir 2 ha að stærð sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.“

³ Jónsson, S., Valdimarsson, H., & Danielsen, M. (2017). Vatnsskipti, straumar, súrefni og veðurfar í Kolgrafafirði í ljósi síldardauða veturinn 2012-2013. Erindi flutt á málstofu Hafrannsóknastofnunar. Sótt 8. nóvember 2019 af: <https://www.youtube.com/watch?v=uZPIBigjK6k>



Sveitarstjórn er jafnframt bent á umfjöllun um Teigsskóg á bls. 24 og 25 í nýjustu ársskýrslu Landverndar.

1.10.5 Viðbrögð Reykhólahrepps vegna mótvægisáðgerða

Mikilvægur þáttur í undirbúningi aðalskipulagsbreytinga var að leita leiða til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum. Telur sveitarfélagið að ýmislegt hafi áunnist í þeim efnum, t.d. að hafa tvær brýr við þverun Djúpaþjórðar, færa alla efnistöku úr Teigsskógi, tryggja að útfærsla brúa tryggi full vatnsskipti, og ráðist verði í endurheimt skóglendis og votlendis sem kemur til með að raskast. Breytingartillagan felur í sér að dregið er úr raski Teigsskógar um rúmlega 30 ha frá því sem hlytist af veglegu samkvæmt fyrstu hugmyndum.

Þó er sveitarfélaginu ljóst að mótvægisáðgerðir með skógrækt annars staðar bætir ekki upp neikvæð áhrif á Teigsskóg, en slíkar áðgerðir eru engu síður í samræmi við ný lög um skóga og skógrækt og náttúruverndarlög. Við mat á umhverfisáhrifum og gerð breytingartillögunnar hefur dregið umtalsvert úr umfangi neikvæðra áhrifa vegstæðis um Teigsskóg.

Athugasemd um fjármögnun

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

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

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

1.10.6 Viðbrögð Reykhólahrepps um fjármögnun

Reykhólahreppur vísar til umfjöllunar í inngangi aðalskipulagsbreytingar og kafla 2.3 um kostnað. Það er rétt að kostnaður við R leið er um 7% hærri en leið Þ-H. Hins vegar er mat umferðaröryggið R talsvert lægra en leiða A3, Þ-H og D2. Samkvæmt vegalögum er sveitarfélaginu ekki heimilt að leggja til kost R, þar sem hann leiðir til minna umferðaröryggis.

Lokaorð í athugasemd

Sveitastjórn Reykhólahrepps er ekki öfundsverð af hlutverki sínu. Nágrannar þeirra í vestri þrýsta mjög á að farið verði í gegnum Teigsskóg með Vestfjarðaveg af ástæðum



sem Landvernd eru ókunnar og Vegagerðin beitir ósanngjörnum þvingunum til þess að knýja sveitstjórnina til hlýðni án þess að leggja fram fagleg rök fyrir vali sínu á vegstæði. Sveitastjórnin verður samt að virða lögbundið hlutverk sitt í því að efla samfélagið og vernda náttúru innan lögsögu þess. Þrýstingur nágranna og þvinganir Vegagerðarinnar eiga ekki að geta fengið sveitastjórnina til að bregðast skyldum sínum gagnvart íbúum þess á þann hátt sem sveitastjórn leggur nú til með þessari aðalskipulagsbreytingu.

Landvernd hvetur sveitastjórn Reykhólahrepps til þess að halda áfram á þeirri braut sem hún var á þegar hún lét Multikonsult og síðar Viaplan skoða alla þá kosti sem tækir eru til þess að bæta vegasamgöngur í sveitafélaginu og þar með á sunnanverðum Vestfjörðum. Niðurstaða úr þeirri skoðun er skýr: ÞH leiðin hefur lítil áhrif á samfélag innan Reykhólahrepps en gífurlega neikvæð áhrif á einstaka náttúru hreppsins á meðan D2 leiðin hefur minnst rask á verðmætum náttúruminum í för með sér. Stjórn Landverndar telur tvímælalaust að halda eigi áfram með leið D2 í samræmi við niðurstöðu umhverfismats. Þá hefur R leiðin jákvæð áhrif á samfélagið og mun minni neikvæð umhverfisáhrif en ÞH leiðin skv. skýrslu Viaplan. Þá segir á bls. 28 í tillögunni

“...má draga þá ályktun að leið Þ-H hafi neikvæðustu umhverfisáhrifin í för með sér, þrátt fyrir að tekist hafi að draga úr áhrifum með breyttri legu, útfærslu brúa og skilgreindum mótvægisáðgerðum.”

Það er því ljóst hvað hið rétta í stöðunni fyrir Reykhólahrepp er. Spurningin er bara hvort sveitastjórnin ætlar að gera það sem er rétt eða láta þvinga sig til þess að breyta rangt gagnvart íbúum og náttúru innan marka sveitafélagsins.

1.10.7 Viðbrögð Reykhólahrepps um verndarsvæði og rask

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 ber að forðast að raska birkiskógi, sjávarfítjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafa áhrif á þessa umhverfispætti ber að liggja fyrir brýn nauðsyn fyrir slíkum framkvæmdum. Reykhólahreppur telur að brýn nauðsyn sé fyrir hendi og að leitað hafi verið leiða til að draga úr áhrifum m.a. með því að skoða fjölmarga valkosti, mismunandi útfærslu framkvæmda og mögulegar mótvægisáðgerðir.

Sveitarfélagið hefur við vandlega skoðun ákveðið að velja leið Þ-H inn á tillögu að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélagsins. Ávinningur af framkvæmdinni, sem fellst í verulegum samgöngubótum og auknu umferðaröryggi, er hins vegar slíkur að hann réttlæti það rask sem verði á umhverfinu. Með breytingum sem hafa orðið á leið um Teigsskóg og skilmálum sem Reykhólahreppur setur framkvæmdinni telur sveitarstjórn að dregið hafi verið sem kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, sbr. markmið laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

1.11 Athugasemdir 23 einstaklinga

Eftirtaldir sendu inn samhljóða athugasemd: Alexandra Briem, Anna Svandísardóttir, Áróra Ísól Valsdóttir, Benjamín Sigurgeirsson, Berglind Rúnarsdóttir, Borghildur Gunnarsdóttir, Cecilia Þórisdóttir, Dóra Ásgeirsdóttir, Eva Kristjánsdóttir, Halldór Sverrisson, Helga Krístrún, Karl Fannar Sævarsson, Lena Hákonardóttir og fjölskylda, Marín Ósk Hafnadóttir, Pascaleskula, Ragnar Einarsson, Sigrún Theodóra Steinþórsdóttir, Stella Antonogiannaki, Valgerður Árnadóttir, Þórður Magnússon, Þorgerður Anna Gunnarsdóttir og Þorsteinn Valdimarsson.

„Ég mótmæli því að vegur verði lagður um Teigsskóg.

Ég vísa í að samkvæmt náttúruverndarlögum sé óheimilt að raska náttúrufyrirbærum nema nauðsyn krefji.



Í þau tvö skipti sem fyrirhuguð lagning vegar um Teigsskóg hefur farið í umhverfismat hefur það mat eindregið mælt gegn því að fara þá leið til að stytta aksturleiðina á syðri hluta Vestfjarða.

Ég legg frekar til að farin verði hin svokallaða D-2 leið, enda hljómar eins og hún sé mun ákjósanlegri, valdi minna raski og um hana sé meiri sátt

Þ-H leiðin um Teigsskóg er sá kostur sem hefur verið skoðaður sem veldur mestum umhverfisspjöllum og óafturkræfum, hún brýtur lög um náttúruvernd og raskar dýra- og lífríki til frambúðar en þarna búa fuglategundir í útrýmingarhættu eins og haförn og aðrar viðkvæmar tegundir. Og því óskiljanlegt að þeirri leið sé haldið að fólki sem eina möguleikanum vilji það fá vegaúrbætur.

Svo virðist sem einbeittur vilji sé af hálfu skipuleggjenda til að fara Teigskógaleiðina, og íbúum því sem næst haldið í gíslingu með því að láta í veðri vaka að standi þau gegn því að farið verði um Teigsskóg þá muni enginn vegur vera lagður. Það er mjög undarleg stjórnsýsla og ekki að sjá að sé í samræmi við meðalhöfsreglu.“

1.11.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 ber að forðast að raska birkiskógi, sjávarfitjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafi áhrif á þessa umhverfispætti ber að liggja fyrir brýn nauðsyn fyrir slíkum framkvæmdum. Reykhólahreppur telur að brýn nauðsyn sé fyrir hendi og að leitað hafi verið leiða til að draga úr áhrifum m.a. með því að skoða fjölmarga valkosti, mismunandi útfærslu framkvæmda og mögulegar mótvægisáðgerðir.

Við mat á umhverfisáhrifum og gerð breytingartillögunnar hefur verið dregið úr umfangi neikvæðra áhrifa vegstæðis um Teigsskóg. Breytingartillagan felur í sér að dregið er úr raski Teigsskógar um rúmlega 30 ha frá því sem hlytist af veglegu skv. leið B.

Reykhólahreppur tekur undir þá niðurstöðu að leið D2 er líkleg til að hafa umfangsminni áhrif í för með sér á náttúrufar, þ.m.t. Teigsskóg. Allar leiðir koma til með að hafa áhrif á fugla á framkvæmdatíma. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H, sem lögð er til í breytingartillögunni, eru talin tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg.

Leið D2 er umtalsvert dýrari en valkostur Þ-H, og munar alls um 6 ma.kr. Fram hefur komið af hálfu fjárveitingarvaldsins að ekki sé unnt að tryggja umframfjárveitingar en þeir 6,7 ma.kr. sem hafa verið samþykktir í framkvæmdir við Vestfjarðaveg. Leið D2 kann að hafa alvarleg neikvæð samfélagsáhrif, ef fresta þarf framkvæmdum vegna kostnaðar og forgangsroðunar fjármuna til vegaframkvæmda á landinu.

Þá er rétt að benda á að samkvæmt umferðaröryggismati Vegagerðarinnar (2019), fær leið Þ-H hærri einkunn en D2 og A3. Allir valkostirnir fá mun hærri einkunn en leið R.

Sveitarfélagið hefur við vandlega skoðun ákveðið að velja leið Þ-H inn á tillögu að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélagsins.

1.12 Athugasemd Astrid Lelarge og Birgis Þ. Jóhannssonar

„Við leggjumst gegn því að farin verði leið ÞH um Teigsskóg þar sem Djúpiþjörður og Gufufjörður eru þveraðir eins og lagt er til, vegna neikvæðra umhverfisáhrifa. Vegagerðin telur ekki til taps á fjárhagslegumverðmætum að skemma ósnortna strandlengju og að setja gríðarlegar uppfyllingar í fjarðarmynni, en óspillt náttúra er okkur afar verðmæt. Eins og uppfyllingar yfir Gilsfjörð sýna þá eru áhrif þrenginga ekki afturkræf. Inn í Gilsfirði gætir vart lengur flóðs né fjöru og er því umhverfisáhrifin óásættanleg að viðbætti óprýðinni. Í



fegurð felast mikil verðmæti sem ætti einnig að taka inn í reikninginn en þessar uppfyllingar vegagerðarinnar draga úr verðmæti allra Vestfjarða sem Útivistarsvæðis og gefa þeim verri ímynd.

Við leggjum fram þá kröfu að umhverfisáhrif séu tekin inn í allan samanburðarreikning á leiðarvali og lagst verði gegn því að uppfyllingar sem hafi einhver áhrif á sjávarföll verði leyfðar.

Að segja að það verði "full vatnaskipti" er ekki nóg því að umhverfisáhrifin eru neikvæð um leið og það kemur þrenging og það verða breytingar á flóði og fjöru. Það er því nauðsynlegt að gera netta brú/brýr yfir alveg allt fjarðarmynnið þegar það er brúað. Þannig næst takmarkið að hafa engin áhrif á flóð og fjöru inn í firðinum og útlitslega verður mun minna inngrip í landslagið.

Við skorum á sveitarstjórnina að leyfa ekki að farin sé þessi ÞH-leið nema að fjarðarmynnin séu brúað alla leið án uppfyllinga sem ná út í firðina og lýsum við okkur fylgjandi því að fara frekar Reykhólaleið með stórrí smekklegrri brú þar sem umhverfisáhrifin verða mun minni og áhrif á ferðaþjónustu mun jákvæðari.

1.12.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Í breytingartillögunni er í kafla 5.1.3 gerð grein fyrir fyrirhuguðum brúm og þverun fjarða. Þar kemur fram að brú á Þorskafjörð er 260 m löng, brú á Gufufjörð er 130 m löng og brýrnar yfir Djúpafjörð verða tvær, eystri brúin verður 170-210 m löng og vestari 40-60 m. Lengd allra brúa og dýpi í brúaropi miðast við að halda fullum vatnsskiptum og að meðalstraumhraði sé innan við 2 m/s. Niðurstaða umhverfismatsins er að áhrif allra valkosta sem skoðir voru hafi óveruleg áhrif á sjávarföll og vatnsgæði.

Umhverfismat breytingartillöguna leiðir í ljós að áhrif leiðanna allra eru neikvæð á landslag og ásýnd. Leið Þ-H hafi veruleg neikvæð áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu, leið D2 hafi talsverð neikvæð áhrif og leið R og A3 hafi neikvæð áhrif, sem felast í brúargerð. Til að draga úr neikvæðum áhrifum leiðar Þ-H er gert ráð fyrir mótvægisáðgerðum, sem felast í vönduðum frágangi raskaðra svæða og að við endalega hönnun vegar verði skoðað hvort unnt sé að hnika til veglínunni á viðkvæmum svæðum.

Reykhólahreppur hefur í samanburði valkosta horft til umhverfisáhrifa allra valkostanna til skoðunar, þ.e. Þ-H, D2, A3 og R. Auk annarra valkosta sem voru til skoðunar í umhverfismati Vegagerðarinnar. Því eru umhverfisáhrifin hluti af þeim þáttum sem voru lagðir til grundvallar við ákvörðun um legu og útfærslu Vestfjarðarvegar um Reykhólahrepp.

1.13 Athugasemd Gunnlaugs Péturssonar og fólks frá Gröf í Þorskafirði

Athugasemd fylgdi mikið af gögnum. Eftirfarandi er samantekt á helstu þáttum sem eiga við aðalskipulagsbreytinguna.

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.

Athugasemd um 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:

[...]

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.

1.13.1 Viðbrögð Reykhólahrepps varðandi áhrif á vatnsöflun í Gröf

Reykhólahreppur vísar til bréfs til landeigenda þar sem Vegagerðin gerir grein fyrir útfærslu vatnsheimtaugar undir fyrirhugaðan veg. Vegagerðin mun sjá til þess að tilkoma hins nýja vegar muni ekki gera vatnsöflun lakari en nú er. Vegagerðin mun ganga frá vatnsheimtauginni undir nýjan veg þannig að flytja megi vatn frá vatnstökustað niður að bæjarhúsum.

Athugasemd um að veglína Þ-H sé sambærileg leið B sem var áður hafnað

„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.“

1.13.2 Viðbrögð Reykhólahrepps vegna veglína Þ-H og B

Að mati Reykhólahrepps hefur leið Þ-H umfangsminni áhrif á náttúrufar og lífríki en leið B. Þar má helst nefna:

Minni neikvæð áhrif vegna þverunar, þar sem tryggð eru full vatnsskipti. Brýr hafa verið lengdar og bætt við brú yfir Djúpafjörð.



Dregið hefur verið úr raski á Teigsskógi, alls um 30 ha. Þar kemur bæði til færsla veglínu og að fallið hefur verið frá öllum námum í Teigsskógi.

Þá vísar Reykhólahreppur einnig til ákvörðunar Skipulagsstofnunar um endurskoðun umhverfismats Vestfjarðavegar dags. 26. maí 2015 og rökstuðnings stofnunarinnar á niðurstöðu sinni.⁴

Því telur Reykhólahreppur að leið Þ-H sé önnur en B, en vill jafnframt benda á að Reykhólahreppur telur að leið Þ-H hafi umfangsmeiri neikvæð áhrif á lífríki og náttúru en aðrar leiðir sem hafa verið til skoðunar.

1.13.3 Viðbrögð Reykhólahrepps um fyrri athugasemdir og aðrar útfærslur

Reykhólahreppur hefur í undirbúningsferli skipulagsbreytingar skoðað aðra valkosti, t.d. úrfærslu Gunnlaugs á jarðgangaleið og nýja valkosti R og A3.

Það var niðurstaða Vegagerðarinnar (2018), að útfærslan á jarðgangaleið svokölluð D3 væri ekki góður valkostur. Megin rökin eru veglínan að gangamunna yrði mjög óhagstæð og gagnsemin m.t.t. vetraraðstæðna yrði mjög skert.

Varðandi kostnað hefur Reykhólahreppur bæði óskað eftir uppfærði kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar á valkostum og fengið óháðan aðila, norsku verkfræðistofuna Multiconsult (2018), til að fara yfir kostnaðartölurnar. Megin niðurstaða þeirrar rýni var að talsverður munur er á kostnaðarmati Vegagerðarinnar og Multiconsult á leið D2. Kostnaðarmat Vegagerðarinnar er um 33% hærra en hjá Multiconsult. Kostnaðarmat Vegagerðarinnar er 11 % hærra á leið Þ-H en mat Multiconsult.

Reykhólahreppur óskaði einnig eftir ítarlegri greiningu á umferðaröryggi allra valkosta. Þar kemur m.a. fram að leið D2 er lakari en ÞH, og því má draga þá ályktun að mat á D3 yrði a.m.k. ekki betra en D2. Vegagerðin hefur síðan lagt fram uppfært umferðaröryggismat (2019), sem tekur einnig til leiða R og A3.

Samantekt athugasemda (bls14-16):

„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.**

⁴ <http://www.skipulag.is/media/umhverfismat/Vestfjardavegur---akvordun-endurskodun-mats-a-umhverfisahrifum.pdf>



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

1.13.4 Viðbrögð Reykhólahrepps um skort á rannsóknum

Varðandi rannsóknir á fuglum, leitaði Reykhólahreppur álits Náttúrufræðistofnunar Íslands. Að mati stofnunarinnar⁵ er ekki talin þörf á frekari rannsóknum á fuglum á svæðinu.

Í nýju umhverfismati Vegagerðarinnar er lagt fram gróðurkort. Þar koma m.a. fram frekari upplýsingar um sjaldgæfar tegundir. Reykhólahreppur setur margvíslega skilmála fyrir framkvæmdum við Vestfjarðaveg, sem eru m.a. að áður en framkvæmdir hefjast skal Vegagerðin leggja fram vöktunaráætlun á framvindu við endurheimt votlendis og skóglendis og vöktunaráætlun um þróun fiskungviðis og botndýralífs í Þorskafirði og Djúpafirði.⁶

- Árið 2013 gerði Náttúrustofa Vestfjarða lífmassamælingar þar sem aðrar veglínur en Þ-H raska birkikjarri eða skógi. Þá var birkikjarr skoðað og undirgróðurinn einnig.
- Árið 2015 gerði Náttúrustofa Vestfjarða lífmassamælingar þar sem veglína Þ-H raskar birkikjarri eða skógi. Þá var Teigsskógur genginn og skoðaður.

Í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða *Lífmassamælingar í veglínu Þ-H frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi*, NV nr. 27-15. (Viðauki XIV) segir:

Athugunarsvæðið

Athugunarsvæðið nær frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Hallsteinsnesi við Djúpafjörð austanverðan í Reykhólahreppi. Birkikjarr og/eða birkiskógur er á meginhluta þessa svæðis. Á athugunarsvæðinu var ekki eingöngu birki (*Betula pubescens*) heldur var gulvíðir (*Salix phylicifolia*) algengur í deiglendi. Fjalldrapi (*Betula nana*), fjallavíðir (*Salix arctica*) og loðvíðir (*Salix lanata*) voru einnig mjög víða. Reynitré (*Sorbus aucuparia*) voru hingað og þangað í skóginum eða kjarrinu. Undirgróður var að mestu bláberjalyng (*Vaccinium uliginosum*), krækilyng (*Empetrum nigrum*), aðalbláberjalyng (*Vaccinium myrtillus*), sortulyng (*Arctostaphylos uva-ursi*) og hrútaberjalyng (*Rubus saxatilis*) einnig var einir (*Juniperus communis*) mjög algengur. Krossjurt (*Melampyrum sylvaticum*) var algeng í skógarbotni sérstaklega við Þórisstaði.

Samkvæmt þessum gögnum er ljóst að það liggja því nægjanleg gögn fyrir um gróðurfar á veglínunni.

Athugasemd um menningarminjar. Leið Þ-H skerðir fornleifar.

„Þegar fornleifar voru skráðar aftur 12 árum síðar, 2016, liggur leið Þ-H í gegnum bæjarhól Grafar sem geymir árhundraða 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.“

⁵ Fundargerð dags. 8.5.2017,

⁶ Sjá kafla 5.1.5 í breytingu á aðalskipulagi

1.13.5 Viðbrögð Reykhólahrepps um menningarminjar

Vísað er til kafla 5.1.5 þar sem settir eru fram skilmálar um að veglínu verði hagað þannig að hún sneiði hjá þekktum fornleifum og samráð verði haft við Minjastofnun Íslands komi fram upplýsingar um nýjar fornleifar á svæðinu. Jafnframt er vísað til umfjöllunar í umhverfisskýrslu, kafla 7.2.4 um fornleifar, um mótvægisáðgerðir. Með mótvægisáðgerðum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum vegagerðar á menningarminjar.

Áður en vegagerð hefst mun fara fram athugun á framkvæmdasvæðinu og samráð haft við Minjastofnun Íslands. Á framkvæmdatíma verður fylgt verklagi sem tryggja á að fornleifum verði ekki raskað og ef óhjákvæmilegt er að raska minjum verður það aðeins gert að fengnu leyfi Minjastofnunar og leiðbeiningum um hvaða rannsóknir skuli gera á viðkomandi minjum áður en þeim er raskað.

Athugasemd um kostnaður mismunandi valkosta - forsendur útreikninga

„Á bls. 45 í frummatsskýrslunni er tafla með áætluðum kostnaði við allar leiðir. [...] Þar á Leið B-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. 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.“

1.13.6 Viðbrögð Reykhólahrepps

Reykhólahreppur hefur í undirbúningsferli skipulagsbreytingar skoðað aðra valkosti, t.d. úrfærslu Gunnlaugs á jarðgangaleið og nýja valkosti R og A3.

Það var niðurstaða Vegagerðarinnar⁷ að útfærslan á jarðgangaleið svokölluð D3 væri ekki góður valkostur. Megin rökin eru kostnaður, umferðaröryggi og að valkosturinn uppfylli síður markmið með framkvæmdum en aðrir kostir.

Varðandi kostnað hefur Reykhólahreppur bæði óskað eftir uppfærði kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar á valkostum og fengið óháðan aðila, norsku verkfræðistofuna Multiconsult (heimild), til að fara yfir kostnaðartölurnar. Sjá viðbrögð við athugasemd í kafla 1.13.3.

Athugasemd við hagsmunaaðila

„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 B-H eða leið D með göngum undir Hjallaháls. Sama gildir um þá íbúa í Reykhólasveit 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 Reykhólahrepps geri sér grein fyrir þessu.“

⁷ Svör Vegagerðarinnar við spurningum Reykhólahrepps vegna veglagningarinnar: Bjarkarlundur - Skálanes, dags. 12. janúar 2018.



1.13.7 Viðbrögð Reykhólahrepps varðandi hagsmunaðila

Reykhólahreppur hefur við vinnslu breytingartillögunnar farið að kröfum skipulagslaga um samráð og kynningar. Allir sem telja sig eiga hagsmuna að gæta hafa átt kost á því að koma sínum athugasemdum við breytingartillöguna á framfæri við Reykhólahrepp. Hefur Reykhólahreppur farið yfir allar framkomnar athugasemdir og umsagnir og tekið afstöðu til þeirra við undirbúning og afgreiðslu breytingartillögunnar.

Athugasemd um Ódrjúgsháls

„Þarna gætir einnig annars algengs misskilnings: Ódrjúgsháls er einungis um 160 metra hár og telst því til láglendis, 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 láglendi 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“.

1.13.8 Viðbrögð Reykhólahrepps varðandi Ódrjúgsháls

Reykhólahreppur bendir á að fyrir liggja tvær umferðaröryggisúttektir sem báðar meta D2 lakari en Þ-H og A3.

Athugasemd um lögfræði. Endurupptaka leiðar B.

1.13.9 Viðbrögð Reykhólahrepps vegna athugasemda sem snúa að lögfræði

Reykhólahreppur byggir breytingartillöguna á endurskoðuðu umhverfismati Vestfjarðarvegar. Sveitarfélagið tekur ekki afstöðu til ágreinings um lögmæti ákvörðunar Skipulagsstofnunar um endurskoðun umhverfismats Vestfjarðavegar dags. 26. maí 2015 eða samskipti sem hafa farið fram milli Vegagerðarinnar og landeigenda.

Athugasemd um ásýnd og landslag. Ferðamennska

„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 náttúrupardís 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 stórkaraleg mannvirki, grjóttgarðar 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.“

1.13.10 Viðbrögð Reykhólahrepps vegna áhrif á ferðamennsku

Í kafla 6.5.2 í skipulagstillögu er fjallað um áhrif á ferðapjónustu. Þar kemur fram að:

Valkostirnir sem hafa verið til skoðunar munu, í flestum tilvikum, hafa jákvæð áhrif á útivist og ferðamennsku, t.d. með betri dreifingu ferðamanna og lengingu á ferðamannatímabilinu vegna bættra vegasamgangna.

Nýr Vestfjarðavegur um Gufudalssveit, mun þó hafa veruleg jákvæð áhrif á ferðamennsku á sunnanverðum Vestfjörðum, óháð leiðarvali. Þá er líklegt að leiðir R og A3 kunni að hafa talsverð jákvæð áhrif á tækifæri fyrir ferðapjónustu á Reykhólum, þar sem veglínurnar munu færa staðina nær alfaraleið og þannig gera íbúum auðveldar um vik að byggja upp ferðapjónustu.

Ferðapjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum mun njóta góðs af öllum leiðarvalkostum þar sem vegalengdir styttest verulega í öllum tilfellum, um 22 km fyrir leið Þ-H, 20 km fyrir leið D2 og 17 km fyrir leið R. Ekki er talinn verða mælanlegur munur á áhrifum á ferðapjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum milli leiðarvalkosta. Helstu áhrifin felast í mun betri og öruggari vegkafla en er á svæðinu í dag og á það við um alla leiðarvalkosti.

Niðurstaðan er að leiðir D2, Þ-H, R og A3 hafa allar talsverð jákvæð áhrif.

Athugasemd um kostnað vegagerðarkosta. Verðmæti náttúru.

„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 hlutfallslega 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.“

1.13.11 Viðbrögð Reykhólahrepps um kostnað og náttúruverðmæti

Reykhólahreppur hefur farið yfir kostnaðartölur, fengið óháða aðila til að fara yfir kostnaðartölur, skoðað nýja valkosti, lagt til mótvægisáðgerðir og sett skilmála fyrir vegaframkvæmdum. Það er ljóst að leið Þ-H hefur neikvæðari áhrif á náttúrufar og lífríki en leið D2, en það er jafnframt ljóst eftir ítarlegan undirbúning að ekki liggur fyrir þeir viðbótarfjármunir sem þarf fyrir aðra valkosti, sem eru talsvert dýrari.

Athugasemd um Náttúruvernd. Vægi náttúruverndarsjónarmiða og byggðarsjónarmiða.

„Náttúruvernd á sunnanverðum Vestfjörðum. Í umræðum um veginn vestur er gjarnan stillt upp byggðarsjónarmiðum 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.“

Athugasemd um verndarsvæði Breiðafjarðar. Skógur. Vistgerðir sem njóta verndar laga um náttúruvernd.

„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 náttúruminjaskrá (lög nr. 44/1999) og birkiskóg. ... 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. ...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 sjávarfítjar 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.“

1.13.12 Viðbrögð Reykólahrepps um náttúruvernd

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 ber að forðast að raska birkiskógi, sjávarfítjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafi áhrif á þessa umhverfispætti ber að liggja fyrir brýn nauðsyn fyrri slíkum framkvæmdum. Reykólahreppur telur að brýn nauðsyn sé fyrir hendi og að leitað hafi verið leiða til að draga úr áhrifum m.a. með því að skoða fjölmarga valkosti og útfærslu framkvæmda. Með breytingum sem hafa orðið á leið um Teigsskóg og skilmálum sem Reykólahreppur setur framkvæmdinni telur sveitarstjórn að dregið hafi verið sem kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Kafli 2 í skipulagsgreinargerð fer ítarlega yfir rökstuðning Reykólahrepps fyrir ákvörðun um leið Þ-H.

1.14 Athugasemd Guffu Kristins

Ég undirrituð mótmæli því að vegur verði lagður um Teigsskóg. Í náttúruverndarlögum segir að náttúrufyrirbærum sé óheimilt að raska nema að nauðsynlegt teljist. Tvisvar hefur vegurinn sem á að leggja yfir Teigsskóg farið fyrir umhverfismat og í bæði skiptin hefur eindregið verið mælt gegn því að fara þá leið til að stytta aksturleið fólks á leið á syðri hluta Vestfjarða. Svokallaða “D-2” er talin betri kostur af mörgum.

Svo ég vitni í Ásdísi Hlökk skipulagsstjóra „Þá getum við ekki komist að annarri niðurstöðu en þeirri að sú framkvæmd sem hefur minnst neikvæð áhrif á náttúrufyrirbæri – hún sé sú leið sem ber að velja.“ Allir sérfræðingar sem skoðað hafa málið eru sammála um að Þ-H leiðin um Teigsskóg sé af þeim kostum sem skoðaðir hafa verið sú sem veldur mestum umhverfisspjöllum og óafturkræfum, hún brýtur lög um náttúruvernd og raskar dýra- og lífríki til frambúðar en þarna búa fuglategundir í útrýmingarhættu eins og haförn og aðrar viðkvæmar tegundir.

Það er löngu orðið brýnt að Vestfirðingar fái nýjan veg, en það á ekki að koma niður á umhverfi og lífríki sveitarfélagsins.

1.14.1 Viðbrögð Reykólahrepps

Reykólahreppur tekur undir þá niðurstöðu að leið D2 er líkleg til að hafa umfangsminni áhrif í för með sér á náttúrufar, þ.m.t. Teigsskóg. Allar leiðir koma til með að hafa áhrif á



fugla á framkvæmdatíma. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H, sem lögð er til í breytingartillögunni, eru talin tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg.

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 ber að forðast að raska birkiskógi, sjávarfitjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafi áhrif á þessa umhverfispætti ber að liggja fyrir brýn nauðsyn fyrir slíkum framkvæmdum. Reykhólahreppur telur að brýn nauðsyn sé fyrir hendi og að leitað hafi verið leiða til að draga úr áhrifum m.a. með því að skoða fjölmarga valkosti, mismunandi útfærslu framkvæmda og mögulegar mótvægisáðgerðir.

Við mat á umhverfisáhrifum og gerð breytingartillögunnar hefur verið dregið úr umfangi neikvæðra áhrifa vegstæðis um Teigsskóg. Breytingartillagan felur í sér að dregið er úr raski Teigsskógar um rúmlega 30 ha frá því sem hlytist af veglegu samkvæmt gildandi aðalskipulagi.

Leið D2 er umtalsvert dýrari en valkostur Þ-H. Fram hefur komið af hálfu fjárveitingarvaldsins að ekki sé unnt að tryggja umframfjárveitingar en þeir 6,7 ma.kr. sem hafa verið samþykktir í framkvæmdir við Vestfjarðaveg. Leið D2 kann að hafa alvarleg neikvæð samfélagsáhrif, ef fresta þarf framkvæmdum vegna kostnaðar og forgangsroðunar fjármuna til vegaframkvæmda á landinu.

Sveitarfélagið hefur við vandlega skoðun ákveðið að velja leið Þ-H inn á tillögu að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélagsins.

1.15 Athugasemd Jóns Heiðars Þorsteinssonar

Ég undirritaður mótmæli því harðlega að vegur verði lagður um Teigsskóg. Í náttúruverndarlögum segir að náttúruferðum sé óheimilt að raska nema að nauðsyn krefji. Ég vil mótmæla lagningu vegar um Teigsskóg. Það samrýmist engan veginn markmiðum Íslands í loftlagsmálum að eyðileggja gróið skóglendi fyrir nýjan veg. Lagning vegarins um Teigsskóg hefur fengið felleinkunn í umhverfismati enda veldur framkvæmdum miklum og óafturkræfum umhverfisspjöllum. Þetta hefur margoft komið fram og því ljóst að það er óverjandi að fara í þessa framkvæmd. Það er óskiljanlegt að svona framkvæmd sé yfirleitt til umræðu árið 2019.

1.15.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Vísað er í viðbrögð við sambærilegum athugasemdum, t.d. í kafla 1.14.1.

Reykhólahreppur setur það sem skilyrði að endurheimta skuli votlendi og skóglendi sem raskast vegna framkvæmda. Forsendur þeirra skilmála byggja á markmiðum í loftlagsmálum og náttúruvernd.

1.16 Athugasemd Helga Jenssonar

Á bls 4 í kaflanum um málsmeðferð aðalskipulagsbreytingarinnar segir:

„Valkostur A3 er líkur leið R en kostnaðarmat Vegagerðar er ólíkt mati Multiconsult. Skýrsla Vegagerðarinnar leggur áherslu á að verja leið Þ-H fremur en að líta á jákvæð áhrif valkosta A3 og R.“ Talsvert ósamræmi var því á milli niðurstaðna í mati Vegagerðarinnar og Multiconsult.“ Engin rök eru færð fyrir því hvernig er komist að þeirri niðurstöðu að áhersla Vegagerðarinnar sé að verja leið Þ-H en ekki að setja fram raunhæft mat á leið A3 miðað við hönnunarforsendur og þær upplýsingar sem fyrir liggja.

Bls 27:



Mynd 4 sýnir þær leiðir sem eru til umfjöllunar. Athygli vekur að samkvæmt skýrslu Multiconsult var gert ráð fyrir breytingu á veglínu hjá Skáldstöðum (sbr. Figure 2.2-1 í skýrslu Multiconsult) en hér er gert ráð fyrir að veglína R fylgi núverandi vegi.

Bls. 29 og 31:

Ósamræmi er á milli umfjöllunar í kafla um landnotkun og mannvirki (kafla 7.2.1) og í kafla um fuglalíf (kafla 7.2.6)

1.16.1 **Viðbrögð Reykhólahrepps**

Á bls. 4 vísar Reykhólahreppur beint í umsögn Multiconsult. Reykhólahreppur hefur bætt við þeim rökstuðningi sem Multiconsult leggur fram í umsögn sinni, en að öðru leyti vísar sveitarfélagið í sjálfa umsögnina. Megin tilgangur með þessari yfirferð er að sýna mismunandi niðurstöður sérfræðinga í þessum málum.

- Reykhólahreppur hefur uppfært umfjöllun í kafla 7.2.1, þar sem kemur fram að leiðir R og A3 hafi neikvæð áhrif á æðavarp. Þar með er samræmi á milli ofangreindra kafla.

1.17 **Athugasemd Brynju Þórdísar Þórbergsdóttur og Guðrúnar Ólafar Þórbergsdóttur, landeigendur Hallsteinsness**

Við viljum árétta að landeigendur Hallsteinsness erum alfarið á móti vegagerð frá bænum Gröf í Þorskafirði gegnum Teigsskóg að Grónesi og yfir Gufufjörð. Við viljum vernda þetta ósnortna landsvæði fyrir komandi kynslóðir.

Enn fremur telja eigendur ekki til staðar heimild til að fara þessa leið þar sem þetta er nánast sama leið og B sem hefur verið hafnað með dómi fyrir héraði og í Hæstarétti. Með vísan til þessa vekur það furðu að Skipulagsstofnun heimili nú endurupptöku á fyrri úrskurði.

Áætluð veglína liggur að mestu um ósnortið land, fjörur og þrjá firði og veldur miklu umhverfisraski. Þar sem fjörur við Þorskafjörð og Djúpafjörð eru á náttúruvinnjaskrá ætti þessi leið að vera ófær og hún heldur ekki í anda laga um verndun Breiðafjarðar frá 1995 nr. 54.

1.17.1 **Viðbrögð Reykhólahrepps**

Reykhólahreppur hefur móttengið mótmælin gegn veglínu Þ-H. Sveitarstjórn hefur farið ítarlega yfir þá kosti sem eru í stöðunni. Þörfin fyrir samgöngubótum er mikil, og miðað við fyrirliggjandi gögn og afstöðu stjórnvalda, telur sveitarfélagið ekki aðra leið færa en leið Þ-H. Farið er yfir rökstuðning í kafla 2 í skipulagsgreinargerð.

Reykhólahreppur tekur ekki afstöðu til ágreinings um ákvörðun Skipulagsstofnunar dags. 26. maí 2015 um endurskoðun umhverfismats Vestfjarðarvegar.

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 ber að forðast að raska birkiskógi, sjávarfitjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafi áhrif á þessa umhverfispætti ber að liggja fyrir brýn nauðsyn fyrri slíkum framkvæmdum. Reykhólahreppur telur að brýn nauðsyn sé fyrir hendi og að leitað hafi verið leiða til að draga úr áhrifum m.a. með því að skoða fjölmarga valkosti, útfærslu framkvæmda og mótvægisáðgerðir.

1.18 **Athugasemd Samgöngufélagsins**

Ekki verður annað séð en að sú veglína sem kynnt er í þeirri tillögu að breytingu á aðalskipulagi sem hér er til umfjöllunar sé mjög skynsamleg og raunhæf og með henni sé eins langt gengið og mögulegt er til að nálgast sjónarmið um verndun umhverfis og að sem minnst rask verði á því svæði sem vegurinn mun liggja um. Skulu Reykhólahreppi



færðar þakkir fyrir að hafa fallist á þessa niðurstöðu fyrir sitt leyti. Verður raunar að telja fullreynt að aðrir raunhæfir kostir fyrir legu vegarins séu fyrir hendi og eindregið mælt til þess að þessi tillaga að breytingum verði staðfest sem allra fyrst svo hefjast megi handa við gerð vegarins án frekari tafa.

Sérstök athygli skal vakin á því sjónarmiði að væntanlegur vegur liggur um landssvæði, að hluta vaxið skógi, sem að flestra mati er mjög fallett, fjölbreytt og um margt sérstakt, sbr. það sem segir í breytingar-tillögunni (bls. 33): „ . . . Mestu áhrifin verða af Þ-H þar sem um er að ræða heildstætt landslag sem býr yfir mikilli fjölbreytni í áferð, litum og formum. . . .“ Þetta svæði hefur til þessa verið frekar óaðgengilegt þeim sem hafa viljað skoða það og njóta og í raun tiltölulega lítill hópur sem hefur haft tök á að fara þar um og virða fyrir sér. Með nýjum vegi þá leið sem um ræðir munu almennir vegfarendur og þeir sem óhægt eiga um vik með að komast um öðru vísi en akandi geta notið þess mun betur en nú er. Má telja líklegt að það verði fjölmörgum sem fara munu þessa leið tilhlökkunarefni hverju sinni að fara þarna um og njóta þeirrar fegurðar og fjölbreytileika sem þarna er að finna þó að farið sé um akandi. Ekki er að sjá að þetta sjónarmið hafi fengið mikið vægi í þeirri umfjöllun og umræðu sem átt hefur sér stað um þessa veglagningu síðust ár og þótti því rétt að koma því sérstaklega á framfæri. Þykir í þessu sambandi mega varpa fram þeirri spurningu hvort ekki þurfi að gera ráð fyrir stöðum þar sem leggja má ökutækjum til hliðar við eða meðfram veginum af fullu öryggi á stöðum þar sem líklegt má telja að vegfarendur kynnu að vilja nema staðar og skoða sig um.

Að lokum skal enn og aftur ítrekað að hér er um afar mikilvæga framkvæmd að ræða sem ekki þolir bið ef byggð á vestanverðum Vestfjörðum á ekki að bíða hnekki og því eindregið mælt til þess að sú breyting á aðalskipulagi sem um ræðir megi fá staðfestingu sem allra fyrst.

1.18.1 **Viðbrögð Reykhólahrepps**

Að undanskildri fyrirspurn um áningarstaði í Teigsskógi, krefst athugasemdin ekki viðbragða Reykhólahrepps.

Sveitarfélagið telur að það geti verið talsverður ávinningur í að hafa áningarstaði á veginum um Teigsskóg, til þess að veita aðgengi að svæðinu. Sveitarfélagið mun vinna áfram með þá hugmynd, í samvinnu við Vegagerðina og landeigendur.

1.19 **Athugasemd Sigurðar Lofts Thorlacius**

„Ég undirritaður mótmæli því harðlega að vegur verði lagður um Teigsskóg. Í náttúruverndarlögum segir að náttúrufyrirbærum sé óheimilt að raska nema að nauðsyn krefji.

Tvisvar hefur vegurinn sem á að leggja yfir Teigsskóg farið fyrir umhverfismat og í bæði skiptin hefur eindregið verið mælt gegn því að fara þá leið til að stytta aksturleið fólks á leið á syðri hluta Vestfjarða. Það er alveg hægt að fara aðra leið, t.d. svokallaða “D-2” og eru flestir sammála um að hún sé besti kosturinn. Samkvæmt Ásdísi Hlökk skipulagsstjóra „Þá getum við ekki komist að annarri niðurstöðu en þeirri að sú framkvæmd sem hefur minnst neikvæð áhrif á náttúrufyrirbæri – hún sé sú leið sem ber að velja,“ Þ-H leiðin um Teigsskóg er samkvæmt mati sérfræðinga sá valkostur sem veldur mestum umhverfisspjöllum og óafturkræfum. Sú leið brýtur lög um náttúruvernd og raskar dýra- og lífríki til frambúðar en mér skilst að þarna búi fuglategundir í útrýmingarhættu eins og haförn og aðrar viðkvæmar tegundir.

Það er löngu orðið brýnt að Vestfirðingar fái nýjan veg, en leið um Teigsskóg myndu fylgja óásættanleg umhverfisáhrif. Vinsamlega veljið þá leið sem veldur minnstum



umhverfisáhrifum og sparið ykkur þann kostnað sem gæti annars orðið við frestun þessa máls eina ferðina enn.“

1.19.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Reykhólahreppur tekur undir þá niðurstöðu að leið D2 er líkleg til að hafa umfangsminni áhrif í för með sér á náttúrufar, þ.m.t. Teigsskóg. Allar leiðir koma til með að hafa áhrif á fugla á framkvæmdatíma. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf samkvæmt leiðum D2 og Þ-H, sem lögð er til í breytingartillögunni, eru talin tímabundin á framkvæmdatíma en ekki varanleg.

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013 ber að forðast að raska birkiskógi, sjávarfítjum og leirum, og öðrum verndarsvæðum. Ef ráðast á í framkvæmdir sem hafi áhrif á þessa umhverfisþætti ber að liggja fyrir brýn nauðsyn fyrir slíkum framkvæmdum. Reykhólahreppur telur að brýn nauðsyn sé fyrir hendi og að leitað hafi verið leiða til að draga úr áhrifum m.a. með því að skoða fjölmarga valkosti, mismunandi útfærslu framkvæmda og mögulegar mótvægisáðgerðir.

Við mat á umhverfisáhrifum og gerð breytingartillögunnar hefur verið dregið úr umfangi neikvæðra áhrifa vegstæðis um Teigsskóg. Breytingartillagan felur í sér að dregið er úr raski Teigsskógar um rúmlega 30 ha frá því sem hlytist af veglegu samkvæmt gildandi aðalskipulagi.

Leið D2 er umtalsvert dýrari en valkostur Þ-H. Fram hefur komið af hálfu fjárveitingarvaldsins að ekki sé unnt að tryggja umframfjárveitingar en þeir 6,7 ma.kr. sem hafa verið samþykktir í framkvæmdir við Vestfjarðaveg. Leið D2 kann að hafa alvarleg neikvæð samfélagsáhrif, ef fresta þarf framkvæmdum vegna kostnaðar og forgangsroðunar fjármuna til vegaframkvæmda á landinu.

Sveitarfélagið hefur við vandlega skoðun ákveðið að velja leið Þ-H inn á tillögu að breytingu á aðalskipulagi sveitarfélagsins.

1.20 Athugasemd Sævars Inga Reynissonar

Athugasemd um áhrif á aðra landnotkun

Ég heiti Sævar Ingi Reynisson og er eigandi Icelandic Mussel Company (hér eftir nefnt IMC.) og jarðarinnar Gufudals í Reykhólahreppi. Hér á eftir koma mínar ábendingar og athugasemdir við leiðarval Þ H. ... Ræktunarmöguleikar á bláskel við Breiðafjörð og víðar á vestfjörðum eru miklir, bæði í svo kallaðri botnrækt og eins í línurækt. Báðar þessar ræktunaraðferðir eru háðar ákveðnum skilyrðum, til dæmis sjávardýpt, sjávarstraumar, seltustig, hitastig, þörungablómi eða lifruáseta svo nokkur séu nefnd. Af fenginni reynslu er vitað að það getur verið mikill munur á ræktunarskilyrðum innan lítils svæðis og einnig er ekki víst að það séu góð ræktunarskilyrði fyrir skel á sama stað og það er góð lifru áseta. Það getur tekið mörg ár að finna út hvernig hver fjörður er að virka til skelræktunar. Eins er ekki víst að línuræktun reynist vel á sama svæði og botnræktun, þessvegna er mikilvægt að geta siglt með skelina á milli svæða. IMC sendi inn umsókn fyrir ræktunarsvæði í Djúpafirði árið 2014 sem var svo hafnað af MAST meðal annars á þeim rökum að það gæti stángast á við fyrirhugaða vegagerð yfir Djúpafjörð. Svo ég get sagt það rétt út að leiðarval Þ H er þegar farið að valda IMC tjóni. Það er mjög mikilvægt að vera ekki að skerða aðgáng að fleiri fjörðum en orðið er nú þegar. Ekki má heldur verða breyting á sjávarföllum eða seltustigi. Það hefur til dæmis ekki sést nein bláskel inna vegar í Gilsfirði eftir að hann var þveraður.



1.20.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Sveitarfélagið hefur lagt áherslu á að við þverun verði tryggð full vatnsskipti og að þverun hafi óveruleg áhrif á seltustig og aðra eðlisþætti sjávar. Því hefur Vegagerðin breytt útfærslu á opum, lengt brýr og bætt við brú í Djúpafirði. Útfærsla á brúm hefur einnig tekið tillit til þangskurðar og tryggt að skerða ekki þá nýtingarmöguleika.

Ekki liggur fyrir samþykki sveitarfélagsins eða annarra leyfisveitenda fyrir botnfiskrækt í Djúpafirði.

Athugasemd um áhrif á atvinnulíf – þverun fjarða

Það að Vegagerðin skuli vera búinn að loka nokkrum fjörðum nú þegar fyrir siglingum í framtíðinni er svakalegt áfall fyrir mögulega uppbyggingu á skelrækt við Breiðafjörð og víðar á vestfjörðum.

2. Ef þvera á Þoskafjörð, Djúpafjörð og Gufufjörð þá verður alveg skilyrðislaust að passa uppá að siglingarmöguleikar skerðist ekki.

3. Það er hægt að gera með td. að lágmarkshæð undir allar brýr á flóði sé ekki minni en 8 til 10 metrar.

4. Brýr verða að vera staðsettar á dýpsta stað í öllum þessum fjörðum og enginn þröskuldur undir brú (eins og virðist vera plan Vegagerðarinnar um eystri brú í Djúpafirði og Þoskafirði). Einnig sem eigandi jarðarinnar Gufudals þá er rétt að benda á að allt frá landnámsstíð og til okkar tíma hefur verið notast við Síkið svokallaða í botni Gufufjarðar sem lægi fyrir báta. Þangað inn kemst maður einungis á flóði og þessvegna.

6. Brú yfir Gufufjörð verður að vera einsog áður er nefnt 8 til 10 metra yfir sjáfarmáli á flóði.

7. Sem möguleg mótvægisáðgerð ef ekki er hægt að gera hana svo háa þá má kannski gera einhverja bryggjaðstöðu í mynni Gufufjarðar eða Djúpafjarðar.

1.20.2 Viðbrögð Reykhólahrepps

Vísað er í viðbrögð sveitarfélagsins í kafla 1.20.1.

Ljóst er að breytingartillagan er líkleg til að hafa neikvæð áhrif á mögulega skelfiskræktun og skelfiskveiðar, sbr. kafla 6.5.1 í skipulagsgreinargerð. Ekki er gert ráð fyrir að brýrnar yfir firðina verði í 8 til 10 m hæð yfir sjávarmáli á flóði til að halda opnum möguleikum til skelfiskveiða. Bryggjaðstaða vegna skelveiða er ekki viðfangsefni breytingartillögunnar.

Athugasemd um áhrif á lífríki sjávar

Áður en vegagerð getur hafist þarf að rannsaka betur hvaða skeltegundir finnast í þeim fjörðum sem þvera á og hvort fyrirhuguð framkvæmd getur haft neikvæð áhrif á þessar skeltegundir. 5. Vegagerð má ekki skerða seltustig eða straumhraða í þessum fjörðum og mikilvægt er að setja upp eftirlitsplan með þessum þáttum að vegagerð lokinni til að sjá hvernig þessi mál þróast.

1.20.3 Viðbrögð Reykhólahrepps

Sveitarfélagið mun setja kröfu um vöktun á ýmsum þáttum í kjölfar framkvæmda. Við undirbúning hafa verið sett fram skilmála vöktun á þróun fiskungviðis og botndýralífs í Þoskafirði og Djúpafirði.

Að öðru leyti vísar sveitarfélagið í aðalskipulagsgreinargerð, kafla 2 um rökstuðning leiðarvals, kafla 5 um framkvæmdalýsingu og skilmála og kafla 6 um umhverfisáhrif.



1.21 Athugasemd Viggv Þórðar

Ég undirrituð mótmæli því að vegur verði lagður um Teigsskóg.

Eins og margir aðrir hafa sent ykkur þá er þetta gjörsamlegt brot á náttúruverndarlögum og hefur ekki staðist umhverfismat. Þetta meikar ekkert sens meðan Amazon skógarnir brenna með tilheyrandi dýralífi og fólksflóttu erum við að plana að ryðja hluta af einum af elsta skóginum okkar og leggja VEG í gegnum hann sem mun án efa trufla dýralífið talsvert, tala nú ekki drepa þau dýr sem voga sér of nálægt veginum.

Það er ekkert gagn í því að planta jafnmikið af trjám annarstaðar eða utan við þennan skóg ef vegurinn er þarna í gegn, fyrir utan að það tekur tré tíma að vaxa, við þurfum öll þau tré sem fyrir eru miðað við tapið sem er í gangi núna í Amazon.

Þið vitið vel að það eru aðrar leiðir til, nóg af fólki er búið að senda póst vegna þess.

1.21.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Vísað er í svör 1.11.1 og 1.19.1.

1.22 Athugasemdir landeigenda Skálaness

Veglína um Melanes

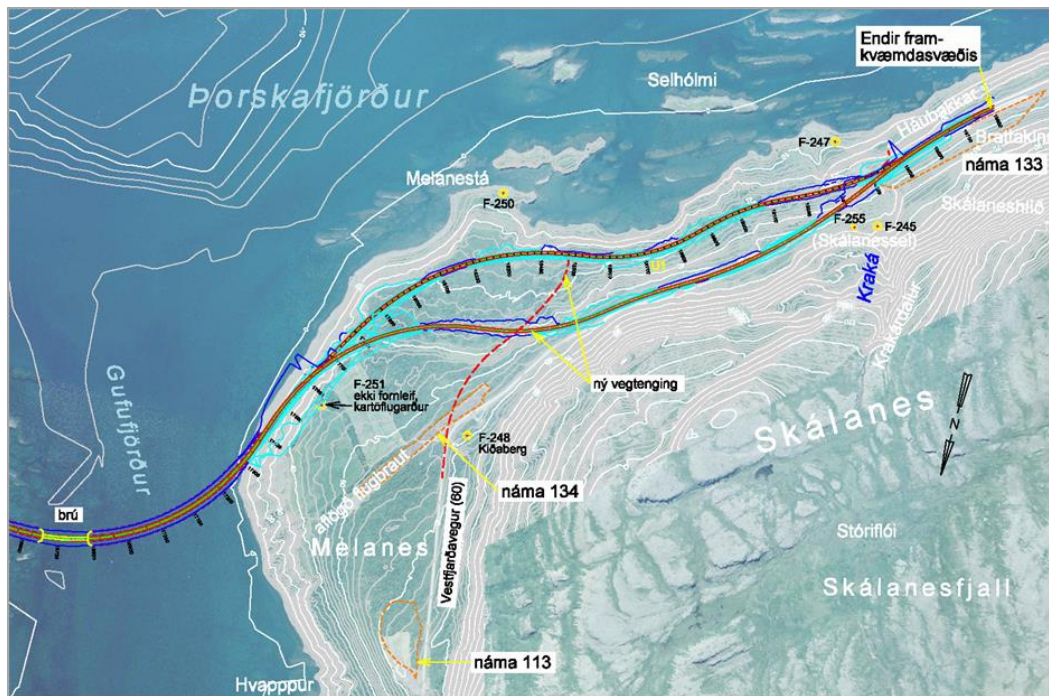
Landeigendur munu ekki sætta sig hannað veglínu um Melanesið. Á meðfylgjandi korti má sjá riss að breyttri veglínu sem liggur á börðunum fyrir neðan núverandi veg, um eða rétt ofan við flugvöllinn og niður að bökkunum austan við túnin á Melanesinu. Þetta er svæðið á milli stöðva 17200 og 19400. Þessi veglína liggur um þurrt land að mestu og með þessari breytingu verður helsta undirlendi Skálaness hlíft, sem er að mestu vaxið birki og víða ákaflega blautt. Miðað við óbreytta hönnun verður ný vegtenging vestan við túnin á Melanesi fyrir Gufudalsbæina ekki leyfð og mælst til að núverandi vegur verði notaður út fyrir Kraká.

1.22.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Reykhólahreppur óskaði eftir því að Vegagerðin færi yfir forsendur fyrir veglínu um Melanesið og hvort hægt sé að verða við tillögu landeigenda.

Samkvæmt niðurstöðu Vegagerðarinnar er unnt að færa til veglínu í samræmi við ábendingar landeigenda. Umhverfisáhrif breyttrar veglínu eru talin minni en þeirrar sem var kynnt í tillögu að skipulagsbreytingu. Er það fyrst og fremst vegna þess að minna land er brotið undir nýjan veg, vegna þess að ný veglína er styttri og fylgir núverandi vegi lengur. Það dregur því úr nýlögn á vegi á 1 km kafla. Ný veglína raskar ekki votlendi. Einnig skerðir ný veglína tún talsvert minna og hefur í för með sér minna rask á birkikjarri.⁸

⁸ Vegagerðin (október 2019): Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Breyting á aðalskipulagi Reykhólahrepps. Samanburður á umhverfisáhrifum veglínu Þ-H 118 sem kynnt var í matsskýrslu Vegagerðarinnar febrúar 2017 og veglínu Þ-H 119 sem lögð er fram vegna breytinga á aðalskipulagi Reykhólahrepps.



Mynd 1-1 Veglínur 118 og 119 á Melanesi. Nýja veglínan liggur ofar í landi. (teikning: Vegagerðin/GIG/HA).

Tafla 1. Þættir sem breytast við færslu veglínu Þ-H á Melanesi milli stöðva 17300-19800 / 17300-19790.

	Veglína í matsskýrslu	Ný veglína
	Þ-H 118	Þ-H 119
Vegalengd	2.500 m	2.490
Vegalengd á núverandi vegsvæði	460	1.340
Vegalengd utan núverandi vegsvæðis	2.040 m	1.150
Rask vegna vegar	107.283m ²	113.133 m ²
Rask birkikjarrs	94.011 m ²	81.990 m ²
Rask votlendis	6.170 m ²	0 m ²
Rask á túnum	372 m ²	95 m ²

Athugasemd um efnistöku á Melanesi

Ítrekun að efnistaka úr stærstu túnspildu Skálaness á Melanesi verður ekki leyfð, einnig verður ekki heimilað að taka efni úr austara Hrauni Skálaness eða yfirhöfuð frekara rask en þegar er orðið á Skálaneshrauninum. Vekjum athygli á að Vegagerðin þarf að ljúka frágangi á athafnasvæði verktaka og vinnubúða frá síðustu framkvæmd Vegagerðarinnar í landi Skálaness, ásamt því að aftengja vatnslögn frá neysluvatnalögninni okkar. Að öðrum kosti verði okkur greitt fyrir að innan þetta af hendi. Þetta og fleira þarf að klára áður en frekari framkvæmdir verða leyfðar í landi Skálaness.

1.22.2 Viðbrögð Reykhólahrepps

Efnistaka á Melanesi er ekki lengur á túnspildu Skálaness. Í aðalskipulagsbreytingu hefur efnisnáman verið færð yfir á núverandi efnistökusvæði. Náman felur því í sér stækkun á núverandi námu, sjá meðfylgjandi myndir.



Mynd: Náma 113 á Melanesi.

1.23 Athugasemdir Reynis Þórs Róberssonar Spurningar

Einnig er vísað í athugasemd í heild sinni í viðauka. Eftirfarandi eru svör við þeim 47 spurningum sem Reynir leggur fram í athugasemd sinni:

1. Lítur hreppsnefnd Reykhólahrepps svo á að Þ-H sé hagkvæmasta lausnin í vegagerð, sérstaklega þar sem það þarf að laga veginn að Reykhólum (veg 607). Ljóst er að skv. öryggisathugun vegagerðarinnar þá stenst sá vegur ekki kröfur um öryggi C8 vega, sem hann er hluti af?
2. Mun hreppsnefnd beita sér fyrir því, sem mótvægisáðgerð, að sá vegur verði lagaður samhliða lagningu nýs vegar? Ef ekki hvernig hefur hreppsnefnd hugsað sér mótvægisáðgerðir gagnvart þéttbýlinu Reykhólum og umferðaröryggi þar?

1.23.1 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 1 og 2

Reykhólahreppur telur að fullreynt sé að velja aðra veglínur, sbr. umfjöllun í kafla 1.1. í aðalskipulagsbreytingu. Sveitarfélagið mun gera kröfu um að vegkaflinn frá Vestfjarðavegi að Reykhólum uppfylli þær hönnunarleiðbeiningar sem miða skal við.

3. Ljóst er að ef Þ-H leið Vegagerðarinnar verður farinn, að þéttbýlið á Reykhólum verður ekki með í Vestfjarðarhringnum sem yrði þá hringvegur 2. Hefur hreppsnefnd sett upp áætlun gagnvart ferðaþjónustuaðilum á svæðinu sem missa af tækifæri til að eflast við hringveg 2?



4. Hverjar verða mótvægisáðgerðir hreppsnefndar gagnvart þeim ferðaþjónustuaðilum ef Þ-H leið verður valin?

1.23.2 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 3 og 4

Reykhólahreppur telur að leiðir A3 og R hafi jákvæðari áhrif á tækifæri til ferðaþjónustu á Reykhólum en leið Þ-H, þar sem veglínurnar munu færa staðina nær alfaraleið og þannig gera íbúum auðveldar um vik að byggja upp ferðaþjónustu.

Sveitarfélagið telur að nýr Vestfjarðavegur muni hafa jákvæð áhrif á sunnanverðum Vestfjörðum og þarf að horfa til þeirra tækifæra sem skapast með bættum samgöngum. Sveitarfélagið er að hefja endurskoðun á aðalskipulagi sínu ásamt þeirri stefnumótunarvinnu sem fór fram í svæðisskipulagi Dalabyggðar, Reykhólahrepps og Strandabyggðar 2018-2030. Á þeim vettvangi mun m.a. vera litið til stefnumörkunar um ferðaþjónustu í sveitarfélaginu og áðgerða til að styðja við og styrkja ferðaþjónustu í Reykhólahreppi.

5. Hverjar verða mótvægisáðgerðir hreppsnefndar gagnvart öðrum fyrirtækjum á svæðinu sem nýta sér flutningsþjónustu, sem augljóslega eykst við samtengingu byggðarinnar á Reykhólum við Hringveg 2?

1.23.3 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningu 5

Reykhólahreppur hefur ekki áform um sérstakar áðgerðir vegna flutningsþjónustu í sveitarfélaginu.

6. Afhverju var ekki rannsökuð botngerð fyrir fyrirhugaða brú skv. A3 og R-leið yfir Þorskafjörð?
7. Afhverju lét hreppsnefnd ekki gera rannsóknir á áhrifum mismunandi leiða á atvinnulíf Reykhóla?
8. Hvernig getur hreppsnefnd litið svo á að málið sé fullrannsakað þegar þessi atriði 6 og 7 liggja órannsökuð?

1.23.4 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 6, 7 og 8

Reykhólahreppur telur það ekki hlutverk sveitarfélagsins að ráðast í rannsóknir á botngerð vegna vegaframkvæmda. Þá ber þess að geta að það ákvörðun um að fara Þ-H leið byggir ekki á því að það vanti rannsóknir eða upplýsingar um botngerð í Þorskafirðinum.

Reykhólahreppur hefur skoðað áhrif mismunandi leiða á samfélag, þ.m.t. á atvinnulíf í Reykhólum. Fyrst var Rannsóknarmiðstöð Háskólans á Akureyri til að meta samfélagsáhrif á leiðum Þ-H og D2. Í kjölfar þess að Reykhólahreppur vildi skoða betur leiðir A3 og R, var ViaPlan ráðið til að fara í ítarlega valkostagreiningu. Í niðurstöðum er m.a. fjallað um hagræna og félagslega þætti, þ.m.t. atvinnulíf.

Sveitarfélagið telur að það hafi uppfyllt rannsóknarskyldu sinni í undirbúningi fyrir ákvörðun um aðalskipulagsbreytingu Vestfjarðavegar um Gufudalssveit.

9. Lítur hreppsnefnd svo á að einhver önnur stjórnvöld fari með skipulagsvaldið í hreppnum?
10. Hver fer með skipulagsvaldið í Reykhólahrepp?

1.23.5 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 9 og 10

Reykhólahreppur fer samkvæmt lögum með skipulagsvald í sveitarfélaginu. Það er hins vegar alveg ljóst að önnur lög, áætlanir og ákvarðanir um fjárveitingar hafa verulegt vægi í ákvörðun um skipulag og takmarkar möguleika sveitarfélagsins að fara gegn tillögu

Vegagerðarinnar og fjárveitingum ríkissjóðs. Gerð er grein fyrir því í kafla 1.1 í skipulagsgreinargerð.

Þá er lagaumhverfið þannig að þar sem leið R kemur talsvert verr út í samanburði við aðra valkosti til skoðunar hvað varðar umferðaröryggi, er Reykhólahreppi ekki heimilt skv. vegalögum að leggja hana til.

11. Frá hverjum fengust þær upplýsingar að ekki fengjust fjármunir í aðra kosti?
12. Hvaða stjórnvöld listu því yfir við hreppsnefnd að ekki fengist fjármagn í aðrar leiðir og með hvaða hætti?

1.23.6 **Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 11 og 12**

Í kafla 2 og 2.4 kemur fram að Reykhólahreppur leitaði til sveitarstjórnar- og samgönguráðuneytisins varðandi möguleika á viðbótarfjárveitingu fyrir framkvæmdum sem hefðu minni umhverfisáhrif í för með sér. Þar var skýr niðurstaða að ekki væri unnt að tryggja viðbótarfjárveitingu. Einnig hefur samgönguráðherra gefið það út að ekki verði unnt að taka 3-4 ma.kr. af öðrum framkvæmdum til að setja í Vestfjarðaveg skv. leið D2, R eða A3.

13. Afhverju lét hreppsnefnd ekki gera sjálfstæða rannsókn á legu R-leiðar út frá tillögum Multiconsult?
14. Afhverju lét hreppsnefnd ekki Multiconsult klára sína leið með öllum þeim rannsóknum sem til þurfti?
15. Hvernig getur R-leið verið fullrannsókuð ef vegagerðin leggur til aðra leið á öðrum stöðum sem er mikið dýrari en samt jafn órannsókuð?
16. Afhverju var ekki fenginn óháður aðili til að rýna munin á kostnaðarmati vegagerðarinnar og Multiconsult enda um ræða gríðar fjárhæðir?

1.23.7 **Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 13-16**

Reykhólahreppur telur að hann hafi ráðist í sjálfstæða rannsókn á valkostum með því að fá norsku verkfræðistofuna Multiconsult, til að fara yfir veglínur og kostnað leiða Þ-H og D2, og að skoða hvort aðrir valkostir væru í stöðunni.

Reykhólahreppur óskaði eftir því að Vegagerðin og Multiconsult færi yfir þann mun sem var á kostnaðaráætlunum. Niðurstaða Multiconsult kemur fram í umsögn verkfræðifyrirtækisins, sem segir m.a. að ekki sé ljóst af þeirra hálfu að leið Þ-H sé besti kosturinn fyrir nýjan veg í Reykhólahreppi, þegar litið er til fleiri þátta en betri Vestfjarðavegar.

Sveitarfélagið telur að það liggi fyrir nægileg gögn í þessu viðkvæma máli til að taka afstöðu til valkosta. Eins og kemur fram í kafla 1.1 og 2 í aðalskipulagsgreinargerð, eru takmarkaðir möguleikar að fara gegn tillögu Vegagerðarinnar og ákvörðunum um fjárveitingar ríkissjóðs.

17. Hefur hreppsnefnd athugað eða óskað eftir stjórnsýsluúttekt á störfum vegagerðarinnar varðandi þetta mál, eins og kemur fram í bókun Árnýjar Huldar Haraldsdóttur á fundi hreppsnefndar 23.1.2019?
18. Ef það hefur verið gert, er ekki rétt að bíða með málið þangað til að sú úttekt hefur farið fram?
19. Ef ekki. Afhverju hefur ekki verið óskað eftir slíkri úttekt, þar sem ljóst er á öllum bókunum meirihluta hreppsnefndar að um þvingaðan gjörning er að ræða?



1.23.8 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 17, 18 og 19

Reykhólahreppur hefur ekki rætt frekar um að óska eftir stjórnsýsluúttekt á störfum Vegagerðarinnar.

20. Lítur hreppsnefnd svo á að vegalög gangi öðrum lögum frammar s.s náttúruverndarlög, skipulagslög og lög um mat á umhverfisáhrifum?
21. Hefur hreppsnefnd látið gera lögfræðimat á lögmati Þ-H leiðar?
22. Hefur hreppsnefnd gert samanburð á lögfræðialitum leiðanna allra?
23. Ef svo er, er til skýrsla um það? Ef svo er afhverju hefur hún ekki verið birt?
24. Ef ekki. Er ekki eðlilegt að hreppsnefnd láti kanna lögfræðilegan möguleika á að fara Þ-H leið samanborið við aðrar leiðir áður en lengra er haldið með málið?

1.23.9 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 20-24

Reykhólahreppur hefur við undirbúning aðalskipulagsbreytingar vandað til verka, ráðist í sjálfstæða rannsókn og kannað ýmsa möguleika til að ná fram samgöngubótum í sveitarfélaginu. Niðurstaða þeirrar vinnu er að leið Þ-H er sú leið sem sveitarstjórn telur færa m.v. fyrirbyggjandi forsendur, þ.m.t. skipulagslög, lög um mat á umhverfisáhrifum og náttúruverndarlög. Sveitarfélagið telur að ákvörðun um Þ-H, byggt á þeirri vinnu sem er undan gengin, sé í samræmi við þau lög sem þarf að líta til.

Reykhólahreppur hefur ekki látið vinna lögfræðilegt álit á þeim valkostum sem liggja fyrir.

25. Ætlar hreppsnefnd að renna blint í sjóinn og veita framkvæmdarleyfi fyrir veglínu sem mögulega er ekki fær lagalega og eyða þannig dýrmætum tíma sem er aðal röksemdarfærsla Þ-H leiðar?
26. Hvernig ætlar hreppsnefnd að tryggja það Vegagerðin klári allar brýrnar, þá sérstaklega yfir Þorskafjörð, sem er lykilforsenda þess að styttningin náist?

1.23.10 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 25 og 26

Reykhólahreppur telur að ekki sé hægt að líkja þeirri ítarlegu undirbúningsvinnu sem ráðist hefur verið í á undanförunum árum, við að renna blint í sjóinn. Aflað hefur verið ítarlegra gagna um viðfangsefnið og tekin er ákvörðun út frá þeim.

Sveitarfélagið hefur ekkert tilefni til að draga í efa að umræddar framkvæmdir klárast ekki, enda liggja fyrir fjárveiting til verkefnisins.

27. Lítur Hreppsnefnd svo á að það sé leiðum að kenna að Vegagerðin vilji ekki fara þær og samgönguyfirvöld ekki fjármagna þær?
28. Er hreppsnefnd ekki sammála niðurstöðum Viaplan um samfélagsleg áhrif leiðanna?
29. Ef ekki. Hvaða forsendur og rannsóknir hefur hreppsnefnd sem hægt er að vísa í máli sínu til stuðnings?
30. Ef svo er. Afhverju er þessi setning höfð í auglýsingunni?

1.23.11 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 27-30

Vísað er í kafla 1.1 og 2 í skipulagsgreinargerð um þær forsendur sem lagðar eru fyrir ákvörðun um leið Þ-H.

31. Og hvernig getur hreppsnefnd þar sem íbúum fækkaði um rúm 9% (mest allra sveitarfélaga á landinu) á síðasta ári haldið því fram að leið sem tengt getur þorpið við Hringveg 2 sem verið er að fara í markaðsherferð með um allan heim hafi alvarleg neikvæð samfélagsleg áhrif? Ég óska rökstuðnings við þessa fullyrðingu hreppsnefndar



32. Hver er ávinningur þorpsins, ferðapjónustu og fyrirtækja á Reykhólum við Þ-H leið umfram aðrar leiðir?
33. Hver er ávinningur þorpsbúa við Þ-H leið umfram aðrar leiðir?
34. Hver er ávinningur hreppsnefndar og aðila innan hennar ef Þ-H leið verður gefið framkvæmdarleyfi?

1.23.12 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 31-34

Í kafla 2.2 í skipulagsgreinargerð kemur fram að „leiðir D2 og R eru síðri en leið Þ-H og A3 hvað varðar umferðaröryggi. Leiðir D2 og A3 kunna að hafa alvarleg neikvæð samfélagsáhrif, ef fresta þarf framkvæmdum vegna kostnaðar og forgangsroðunar fjármuna til vegaframkvæmda á landinu. Því telur Reykhólahreppur að leiðir D2 og A3 kunni ekki að uppfylla markmið með samgöngubótum eins og leið Þ-H.“

Til að mæta þessari brýnni þörf nýrra vegsamganga sem fyrst, er talið nauðsynlegt að velja leið Þ-H þar sem fjármögnun þeirrar leiðar liggur fyrir og því líklegast að með henni komi loks nauðsynlegar samgöngubætur sem beðið hefur verið eftir á svæðinu í mörg ár.

Vísað er í kafla 6.5 um samantekt á áhrifamati valkosta. Þar er gerð grein fyrir áhrifum á umhverfi, samfélag, umferð og umferðaröryggi.

Ávinningur framkvæmdarinnar eru bættar samgöngur í sveitarfélaginu.

35. Hvaða brýna nauðsyn er að fara Þ-H leið umfram aðrar leiðir?

1.23.13 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningu 35

Vísað er í kafla 2 í skipulagsgreinargerð.

36. Vantar lögfræðimat á leið Þ-H gagnvart öðrum leiðum, vantar botnrannsóknir vegna brúar á A3 og R leið, vantar rannsóknir á snjóalögum við og í teigskóg, vantar rannsóknir á byggðaráhrifum mismunandi leiða á Reykhólahrepp, kostnaðar-/ábatagreining leiðanna og félagshagfræðilega greiningu á framkvæmdum við vestfjarðarveg Afhverju lét hreppsnefnd ekki fara fram þessar rannsóknir?
37. Hvernig getur hreppsnefnd sagst hafa nægileg og fullnægjandi gögn þegar vantar þessar rannsóknir?

1.23.14 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 36 og 37

Vísað er í ofangreind svör um sama efni í athugasemdum Reynis Þórs.

38. Þegar hreppsnefnd tekur ákvarðanir er henni skilt að hafa hagsmuni hreppsins að leiðarljósi, lítur hreppsnefnd svo á þegar hún fer yfir niðurstöðu Viaplan?

1.23.15 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 38

Sveitarfélagið hefur ávallt litið til hagsmuna sveitarfélagsins og er gerð grein fyrir þeim í skipulagsgreinargerð.

39. Hvað kosta leiðirnar?

1.23.16 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 39

Í kafla 2.3 í skipulagsgreinargerð kemur fram hver kostnaður valkostanna er.

„Kostnaðaráætlun fyrir leið Þ-H er 7,3 ma.kr., leið D2 er 13,3 ma.kr. og leið A3 er 11,2 ma.kr., skv. mati Vegagerðarinnar (2018). Multiconsult taldi kostnað vegna R leiðar vera um 7,8 ma.kr.“

40. Hvernig getur hreppsnefnd rökstutt það að hafa kannað þessar leiðir þegar ekki liggja fyrir: lögfræðimat á leið Þ-H gagnvart öðrum leiðum, botnrannsóknir vegna brúar á A3



og R leið, rannsóknir á byggðaráhrifum mismunandi leiða á Reykhólahrepp, kostnaðar-/ábatagreining leiðanna og félagshagfræðilega greiningu á framkvæmdum við vestfjarðarveg?

41. Hvernig rökstyður hreppsnefnd að Þ-H leið eigi betur við þessi markmið (markmið aðalskipulags RH) en aðrar leiðir A3, D2, R?
42. Er hreppsnefnd ósammála þessum niðurstöðum Viaplan (um samgönguáætlun)?
43. Ef svo. Hvaða forsendur, rannsóknir eða rök hefur hreppsnefnd til að efast um þessar niðurstöður Viaplan?

1.23.17 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 40-43

Vísað er í ofangreind svör um sama efni í athugasemdum Reynis Þórs.

Reykhólahreppur leggur ekki fram þá fullyrðingu í aðalskipulagsgögnum að leið Þ-H falli betur að markmiðum aðalskipulagsins en aðrar leiðir.

44. Þegar leiðirnar eru bornar saman, hvaða leið fellur best að landskipulagi að mati hreppsnefndar?
45. Lítur hreppsnefnd svo á að Þ-H leið falli best að landskipulaginu þegar hún er borin saman við A3, D2 og R? Ef svo er. Hvaða rök eru fyrir því í samanburði við hinar leiðirnar?
46. Þegar leiðirnar eru bornar saman, hvaða leið fellur best að ferðamálastefnu?
47. Lítur hreppsnefnd svo á að Þ-H leið falli best að ferðamálastefnu þegar hún er borin saman við A3, D2 og R? Ef svo er. Hvaða rök eru fyrir því í samanburði við hinar leiðirnar?

1.23.18 Viðbrögð Reykhólahrepps við spurningum 44-47

Í kjölfar athugasemda Reynis og ábendinga Skipulagsstofnunar hefur verið bætt við ítarlegri umfjöllun um samræmi valkosta við landsskipulagsstefnu og ferðamálastefnu, sjá kafla 4 í skipulagsgreinargerð.

1.24 Athugasemd ungra umhverfissinna

Ungir umhverfissinnar (UU) hafa kynnt sér tillögu að breytingu á aðalskipulagi Reykhólahrepps vegna Vestfjarðarveggar (60). Félagið fagnar því að sveitarstjórn Reykhólahrepps hafi lagt kapp á að liðka fyrir vali á annarri vegleið en Þ-H, enda feli leið Þ-H í sér of mikil neikvæð umhverfisáhrif. UU vilja því ítreka afstöðu sína og mæla til þess að leið Þ-H sé ekki höfð á skipulagi sveitarfélagsins.

UU lýsa jafnframt yfir áhyggjum yfir því að sveitarfélagið telji sig nauðbeygt til að ganga gegn eigin sannfæringu og áleti Skipulagsstofnunar vegna þrýstings frá æðra stjórnvaldi. UU vilja því vekja athygli á ábyrgð Alþingis, Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og Vegagerðarinnar gagnvart umhverfinu.

Alþingi hefur ítrekað lagt áherslu á náttúruvernd í hinum ýmsu lagasetningum og er mikilvægt að horfa til þess varðandi einstakt náttúrufar Gufudalssveitar. Sem dæmi má nefna eftirfarandi: • 1. mgr. 1. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, nr. 60/2013: „Markmið laga þessara er að vernda til framtíðar fjölbreytni íslenskrar náttúru, þar á meðal líffræðilega og jarðfræðilega fjölbreytni og fjölbreytni landslags. Þau eiga að tryggja eftir fongum þróun íslenskrar náttúru á eigin forsendum og verndun þess sem þar er sérstætt eða sögulegt og einnig stuðla að endurheimt raskaðra vistkerfa og auknu þoli íslenskra vistkerfa gegn náttúruhamförum og hnattrænum umhverfisbreytingum.“ • 1. gr. b. laga um mat á umhverfisáhrifum, nr. 106/2000: „að draga eins og kostur er úr neikvæðum



umhverfisáhrifum framkvæmdar. “ • 1. gr. laga um umhverfismat áætlanna, nr. 105/2006: „Markmið laga þessara er að stuðla að sjálfbærri þróun og draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og jafnframt að stuðla að því að við áætlanagerð sé tekið tillit til umhverfissjónarmiða.“

Ríkisvaldið hefur jafnframt falið staðbundnum stjórnvöldum að setja sér nánari stefnu og má þar helst nefna eftirfarandi markmið aðalskipulags Reykhólahrepps 2006-2018: Að stuðla að varðveislu náttúruminja og söguminja og annarra umhverfislegra gæða. Að stuðla að gróðurvernd og landgræðslu. Að stuðla að því að nýting lands, auðlinda og mannauðs sé í samræmi við markmið sjálfbærrar þróunar.

Skylda stjórnvalda í tengslum við loftslagsmál og náttúruvernd

Skýrsla milliríkjanefndar Sameinuðu þjóðanna um loftslagsmál (IPCC) hefur lagt grunninn að auknum aðgerðum í loftslagsmálum og er í aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum 2018-2030 m.a. fjallað um vernd og endurheimt vistkerfa sem leið Þ-H myndi raska verulega. Alþjóðanefnd um líffræðilega fjölbreytni (IPBES) hefur jafnframt gefið út skýrslu um vistkerfi þar sem fram kemur að auknar aðgerðir í vernd og endurheimt vistkerfa séu ekki síður áriðandi en loftslagsaðgerðir (Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services). Þetta á einkum við um vernd vistkerfa á borð við þau sem leið Þ-H myndi raska, s.s. skóglendi, sjávarfitjar og leirur.

UU telja því að stjórnvöld þurfi að stórauka aðgerðir í náttúruvernd og þ.m.t. hverfa frá leið Þ-H, enda sé hún í þversögn við stefnu stjórnvalda og alþjóðasamfélagsins á sviði náttúruverndar.

1.24.1 Viðbrögð Reykhólahrepps

Reykhólahreppur getur tekið undir þau sjónarmið sem koma fram í athugasemd Ungra umhverfissinna. Sveitarfélagið hefur litið til þessara sjónarmiða í skipulagsvinnunni. Niðurstaðan er engu síður sú að valkostur Þ-H er sá sem sveitarfélagið velur til að tryggja að nauðsynlegar samgöngubætur verði í sveitarfélaginu.

- Sveitarfélagið mun bæta við í kafla 4 markmiðum aðalskipulagsins um varðveislu náttúruminja, söguminja og annarra umhverfislegra gæða, og að stuðlað sé að nýting lands, auðlinda og mannauðs sé í samræmi við markmið sjálfbærrar þróunar.