

Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp

Ákvörðun endurskoðun mats á umhverfisáhrifum

1 INNGANGUR

Með erindi dags. 16. desember 2014 óskaði Vegagerðin eftir endurupptöku á hluta úrskurðar Skipulagsstofnunar frá 28. febrúar 2006 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp, nánar tiltekið þess hluta sem varðar leið B um Teigsskóg. Til grundvallar beiðni sinni leggur Vegagerðin 24. gr. stjórnisýslulaga auk ólögfesta heimilda um endurupptöku.

1.1 Málsmeðferð

Við afgreiðslu málsins hefur Skipulagsstofnun fylgt verklagi sem mótast hefur við afgreiðslu stofnunarinnar á erindum samkvæmt 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, um þörf á endurskoðun umhverfismats þegar 10 ár eru liðin frá því umhverfismatið fór fram.

Skipulagsstofnun brást við erindi Vegagerðarinnar með bréfi dags. 6. janúar 2015 þar sem veittar voru leiðbeiningar um leiðréttingar á framlögðum gögnum o.fl. varðandi málsmeðferð erindisins. Endanlegt erindi barst frá Vegagerðinni með bréfi dags. 12. janúar 2015.

Skipulagsstofnun kynnti erindi Vegagerðarinnar opinberlega með auglýsingu 26. janúar 2015 og gaf almenningi kost á að koma á framfæri athugasemdum innan fjögurra vikna. Jafnframt var leitað umsagnar tiltekinna aðila.

Umsagnir bárust frá Reykhólahreppi með bréfi dags. 16. febrúar 2015, Breiðafjarðarnefnd með bréfi dags. 18. febrúar 2015 ásamt séráliti eins fulltrúa í nefndinni, Byggðastofnun með tölvupósti dags. 16. febrúar 2015, Fiskistofu með bréfi dags. 20. febrúar 2015, Hafrannsóknastofnun með bréfi dags. 17. febrúar 2015, Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 23. febrúar 2015, Minjastofnun með bréfi dags. 11. febrúar 2015, Náttúrufræðistofnun Íslands með bréfi dags. 20. febrúar 2015, Samgöngustofu með bréfi dags. 25. febrúar 2015, Skógrækt ríkisins með bréfi dags. 16. febrúar 2015 og Umhverfisstofnun með bréfi dags. 23. febrúar 2015.

Athugasemdir bárust frá Fjórðungssambandi Vestfirðinga með bréfi dags. 23. febrúar 2015, Fuglavernd með bréfi dags. 23. febrúar 2015, Guðrúnu Ólöfu Þorbergsdóttur og Brynju Þórdísi Þorbergsdóttur með bréfi dags. 23. febrúar 2015, Gunnlaugi Péturssyni o.fl. með bréfi dags. 20. febrúar 2015, Náttúruvaktinni með tölvupósti dags. 24. febrúar 2015 og Reyni Bergsveinssyni með bréfi dags. 22. febrúar 2015.

Vegagerðin brást við framkomnum umsögnum og athugasemdum með bréfi dags. 16. mars 2015.

Þar sem tiltekin atriði varðandi lýsingu á framkvæmdinni og magntölur og stærðir reyndust vera óljós, óskaði Skipulagsstofnun eftir frekari skýringum og upplýsingum frá Vegagerðinni í tölvupóstum dags. 3., 13., 19., 20., 24. og 25. mars 2015 og bárust svör við þeim dags. 5., 18., 20., 23., 24. og 25. mars 2015.

1.2 Fyrri málsmeðferð

Skipulagsstofnun úrskurðaði um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar frá Bjarkalundi að Eyri í Reykhólahreppi 28. febrúar 2006. Þar var fallist á þær tvær leiðir sem lagðar voru fram á milli Bjarkalundar og Þórisstaða (1. áfangi) og jafnframt fallist á 3. áfanga frá Kraká að Eyri (en hann hefur nú verið lagður). Hinsvegar var eingöngu fallist á einn framlagðan kost, leið D, í 2. áfanga á kaflanum

frá Þórisstöðum að Kraká, en lagst gegn leiðum B og C á þeim kafla. Frá Þórisstöðum út á Hallsteinsnes fól leið B í sér sex mögulegar útfærslur. Þessar sex útfærslur leiðar B eru sýndar á myndum 3.1 og 3.2 í matsskýrslu Vegagerðarinnar frá árinu 2005 sem lá til grundvallar úrskurðinum (sjá myndir í viðauka þessarar ákvörðunar).

Úrskurður Skipulagsstofnunar var kærður til umhverfisráðherra. Ráðherra kvað upp úrskurð 5. janúar 2007 þar sem fallist var á leið B í 2. áfanga með sex skilyrðum. Úrskurðinum var vísað til dómstóla. Héraðsdómur Reykjavíkur felldi dóm í málinu 26. september 2008 þar sem felldur var úr gildi sá hluti úrskurðar umhverfisráðherra þar sem fallist var á leið B með skilyrðum. Niðurstöðu héraðsdóms var áfrýjað til Hæstaréttar. Hæstiréttur dæmdi í málinu 22. október 2009 þar sem niðurstaða héraðsdóms var staðfest.

Þar sem umhverfisráðherra tók málið ekki fyrir að nýju og endurúrskurðaði í málinu að dómnum föllnum raknaði úrskurður Skipulagsstofnunar frá 2006 við með dómi Hæstaréttar eða öðlaðist réttaráhrif að nýju, í samræmi við almennar reglur stjórnsýsluréttar, nánar tiltekið þeir þættir úrskurðarins sem varða leið B í 2. áfanga.

Mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar fór fram samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og lauk málsmeðferð með úrskurði. Árið 2005 voru gerðar breytingar á lögnum, með lögum nr. 74/2005 sem tóku gildi 1. október það ár. Með þeim breyttist matsferlið þannig að í stað þess að því lyki með úrskurði, lýkur því nú með álitni. Samkvæmt bráðabirgðaákvæði í lögum nr. 74/2005 var framkvæmdaraðila heimilt að ljúka mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar samkvæmt eldri lögum, ef matsskýrsla hafði verið send Skipulagsstofnun fyrir gildistöku laga nr. 74/2005. Í tilfalli Vestfjarðavegar höfðu drög að matsskýrslu borist Skipulagsstofnun á vormánuðum 2005 og var því ferlið talið hafa hafist fyrir gildistöku laganna. Þar sem um heimild var að ræða hafði Vegagerðin val um það hvort hún lyki málsmeðferðinni samkvæmt eldri lögum eða hvort með málið færi samkvæmt lögum nr. 74/2005. Vegagerðin ákvað að fylgja eldri lögnum. Í ljósi þess að lögnum hafði verið breytt að þessu leyti þegar mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar fór fram og að það var ákvörðun Vegagerðarinnar að halda áfram með málið samkvæmt ákvæðum eldri laga, telur Skipulagsstofnun ekki tilefni til að fjalla frekar um þann þátt í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar þar sem haldið er fram að lagabreytingin frá 2005 feli í sér tilefni til endurupptöku málsins nú.

Matsferli Vestfjarðavegar hófst með því að Vegagerðin lagði fram tillögu að matsáætlun til afgreiðslu Skipulagsstofnunar árið 2003 og lauk með úrskurði ráðherra árið 2007. Þar sem þeim úrskurði var vísað til dómstóla, fékkst ekki endanleg niðurstaða fyrr en með dómi Hæstaréttar árið 2009. Því verður að neðan vísað til þessa ferlis sem matsferlisins 2003-2009.

2 FORSENDUR MÁLSMEÐFERÐAR UM ENDURUPPTÖKU

Í beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku er þess óskað að Skipulagsstofnun neyti heimildar í 24. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 og/eða óskráðrar almennrar heimildar stjórnvalda til endurupptöku mála til að taka aftur upp þann hluta úrskurðar stofnunarinnar frá 28. febrúar 2006 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar sem lýtur að leið B í 2. áfanga verksins.

Í viðbrögðum Vegagerðarinnar dags. 16. mars 2015 við framkomnum umsögnum og athugasemdum kemur til viðbótar fram ósk um að Skipulagsstofnun taki til skoðunar hvort endurupptaka komi jafnframt til greina á grundvelli 2. mgr. 12. gr. laga nr. 106/2000. Vegna þess minnir Skipulagsstofnun á að ákvæði 12. gr. laga nr. 106/2000 eiga eingöngu við þegar 10 ár eru liðin frá umhverfismati, en svo er ekki í tilfalli Vestfjarðavegar. Er því ekki fjallað frekar um þennan grundvöll í þessari ákvörðun.

Að neðan mun Skipulagsstofnun fyrst taka afstöðu til þess hvort 24. gr. stjórnsýslulaga geti átt við í málinu. Séu skilyrði greinarinnar uppfyllt og grundvöllur til endurupptöku á þeim grundvelli, er ekki tilefni til að taka afstöðu til þess hvort unnt sé að taka málið fyrir á grundvelli óskráðra reglna um endurupptöku mála.

Ákvæði 24. gr. eru svohljóðandi:

„Eftir að stjórnvald hefur tekið ákvörðun og hún verið tilkynnt á aðili máls rétt á því að mál sé tekið til meðferðar á ný ef:

- 1. ákvörðun hefur byggst á ófullnægjandi eða röngum upplýsingum um málsatvik, eða*
- 2. íþyngjandi ákvörðun um boð eða bann hefur byggst á atvikum sem breyst hafa verulega frá því að ákvörðun var tekin.*

Eftir að þrjú mánuðir eru liðnir frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðun skv. 1. tölul. 1. mgr., eða aðila var eða mátti vera kunnugt um breytingu á atvikum þeim sem ákvörðun skv. 2. tölul. 1. mgr. var byggð á, verður beiðni um endurupptöku máls þó ekki tekin til greina, nema að fengnu samþykki frá öðrum aðilum málsins. Mál verður þó ekki tekið upp að nýju ef ár er liðið frá fyrrgreindum tímamörkum nema veigamiklar ástæður mæli með því.“

Beiting 24. gr. er háð því að tekin hafi verið stjórnvaldsákvörðun í merkingu 2. mgr. 1. gr. stjórnarsýslulaga. Úrskurður Skipulagsstofnunar frá 28. febrúar 2006 er stjórnvaldsákvörðun og því getur Vegagerðin byggt beiðni sína um endurupptöku á 24. gr., enda telst hún vera aðili máls í skilningi greinarinnar, þar sem hún er í hlutverki framkvæmdaraðila í málinu og því í sömu stöðu og einkaaðilar sem eru framkvæmdaraðilar og hyggjast hefja framkvæmd sem lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum taka til.

Ákvæði 2. mgr. 24. gr. stjórnarsýslulaga lúta að samþykki aðila máls og tímalengd frá ákvörðun. Í 2. málsl. 2. mgr. 24. gr. er sett það skilyrði að veigamiklar ástæður þurfi að mæla með endurupptöku ef eitt ár er liðið frá þeim tímamörkum sem tilgreind eru í 1. málsl. Í 1. málsl. 2. mgr. segir að mál verði ekki endurupptekið ef þrjú mánuðir eru liðnir frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðun eða honum var eða mátti vera kunnugt um breytingar á atvikum sem ákvörðunin var byggð á, nema fyrir liggja samþykki frá öðrum aðilum málsins. Þannig þurfa bæði að liggja fyrir veigamiklar ástæður til endurupptöku og samþykki annarra aðila málsins til að unnt sé að taka málið upp að nýju á grundvelli 24. gr. stjórnarsýslulaga.

Í athugasemdum við 24. gr. í frumvarpi því sem varð að stjórnarsýslulögum er ekki að finna frekari skýringar eða sjónarmið sem Skipulagsstofnun ber að líta til við mat á því hvort skilyrðið um veigamiklar ástæður sé uppfyllt. Hins vegar er þetta skilyrði að finna í 28. gr. stjórnarsýslulaga. Samkvæmt 2. tölul. 1. mgr. 28. gr. skal vísa kæru frá hafi hún borist að liðnum kærufresti nema veigamiklar ástæður mæli með því að kærnan verði tekin til meðferðar. Í riti sínu *Stjórnarsýslulögin, skýringarrit*, hefur Páll Hreinsson skýrt þetta ákvæði svo að við mat á því hvort veigamiklar ástæður séu fyrir hendi beri að líta til hagsmuna aðila máls svo og almannahagsmuna, t.a.m. hvort um principp mál sé að ræða sem haft geti þýðingarmikið fordæmisgildi (Páll Hreinsson, 1994, bls. 227). Í því tilliti er að mati Skipulagsstofnunar hægt að horfa til sjónarmiða sem lúta að almannahagsmunum við mat á því hvort skilyrðið um veigamiklar ástæður sé uppfyllt. Fyrirhuguð framkvæmd við Vestfjarðaveg felst í endurbótum á stofnvegakerfi landsins, sem samkvæmt vegalögum er hluti af grunnkerfi samgangna í landinu sem er ætlað að tengja saman byggðir landsins og varðar þannig almannahagsmuni, eins og nánar er fjallað um í erindi Vegagerðarinnar. Jafnframt telur Skipulagsstofnun að við mat á því hvað geti talist veigamiklar ástæður við ákvörðun um endurupptöku mats á umhverfisáhrifum þurfi að horfa til þess hvort skilyrði 1. mgr. 24. gr. stjórnarsýslulaga teljast uppfyllt. Enn fremur má hafa hliðsjón af þeim sjónarmiðum sem tilgreind eru í 2. mgr. 12. gr. laga nr. 106/2000 þótt ákvæðið eigi ekki beint við í málinu, þ.e. að slík ákvörðun þurfi að byggja á mati á því hvort forsendur hafa breyst verulega frá því að umhverfismatið fór fram, svo sem vegna breytinga á náttúrufari eða landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breytinga á alþjóðlegum skuldbindingum eða vegna tækniþróunar varðandi framkvæmdina. Skipulagsstofnun telur að skilyrði 2. málsl. 2. mgr. 24. gr. stjórnarsýslulaga um veigamiklar ástæður geti verið uppfyllt, en því verður þó ekki svarað fyrr en í lokakafli ákvörðunarinnar, þegar farið hefur verið yfir framlögð gögn Vegagerðarinnar með tilliti til ákvæða 1. mgr. 24. gr. stjórnarsýslulaga.

Varðandi skilyrði 2. mgr. 24. gr. stjórnslulaga um samþykki annarra aðila málsins, telur Skipulagsstofnun að skýra verði aðildarhugtakið í 24. gr. stjórnslulaga til samræmis við hinar almennu reglur stjórnsluréttar um aðild (sjá t.d. Pál Hreinsson, 2013. Stjórnsluréttur-málsmeðferð, bls. 183). Það þýðir að einstaklingur eða lögaðili sem hefur lögvarinna, sérstakra og verulegra hagsmuna að gæta af máli telst aðili í skilningi lagagreinarinnar. Frávik frá þessum almennum reglum er svokölluð rýmkuð aðild. Löggjafinn hefur með lögum rýmkað aðild að frjálsum skoðanaskiptum og aukinni þátttöku almennings í töku ákvarðana um umhverfismál. Þá telur Skipulagsstofnun að jafnframt þurfi að horfa til þess hver hefur forræði á mati á umhverfisáhrifum samkvæmt lögum nr. 106/2000 og þar með heimild til að hefja málsmeðferð samkvæmt þeim.

Við mat á umhverfisáhrifum á grundvelli laga nr. 106/2000 er það framkvæmdaraðili einn sem fer með ákvörðunarvald um það hvort framkvæmd skal lögð fram til mats á umhverfisáhrifum samkvæmt IV. kafla laganna. Þannig er slík ákvörðun til dæmis ekki háð samþykki landeigenda á framkvæmdasvæðinu. Þegar matsferli er hafið þurfa framkvæmdaraðili og Skipulagsstofnun að uppfylla tilteknar kynningar- og samráðsskyldur gagnvart öðrum aðilum. Þannig var matsskýrsla um Vestfjarðaveg kynnt með auglýsingu í fjölmiðlum og almenningi gefinn kostur á að koma með athugasemdir við matsskýrsluna, sbr. þágildandi ákvæði 4. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000, þar sem kom fram að öllum væri heimilt að gera athugasemdir við framlagða matsskýrslu.

Í ljósi þess sem rakið er hér að framan telur Skipulagsstofnun að við málsmeðferð mats á umhverfisáhrifum beri að skýra ákvæði stjórnslulaga um aðild svo að eingöngu framkvæmdaraðili sjálfur teljist aðili í skilningi 24. gr. stjórnslulaga. Aðrir sem koma að ferlinu í gegnum möguleika til að gera athugasemdir á tilteknum stöðum í matsferlinu gera það á grundvelli rýmkaðrar aðildar og teljast ekki aðilar í skilningi 24. gr. stjórnslulaga. Af framansögðu leiðir að ekki reynir í málinu á skilyrðið um samþykki annarra aðila málsins til að unnt sé að endurupptaka það.

Eins og áður segir þarf auk skilyrða 2. mgr. 24. gr. stjórnslulaga að taka afstöðu til þess hvort skilyrði þau sem mælt er fyrir um í 1. mgr. 24. gr. séu uppfyllt og þá með hliðsjón af þeim upplýsingum sem fram koma í erindi Vegagerðarinnar og verður fjallað um það í köflunum hér að aftan.

3 FRAMKVÆMDAÁFORM

3.1 Matsferlið 2003-2009

3.1.1 Leið B

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 er kynnt leið B á 2. áfanga Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp, 15,5 km langur vegur frá Þórisstöðum í Þorskafirði, út með Þorskafirði vestanverðum, um Hallsteinsnes, þvert yfir utanverðan Djúpafjörð vestur á Grónes og þaðan þvert yfir utanverðan Gufufjörð. Vestan Gufufjarðar, frá Melanesi og vestur fyrir Kraká.

Í matsskýrslunni kemur fram að vegurinn sé fyrirhugaður 7,5 m breiður.

3.1.2 Legukostir um vestanverðan Þorskafjörð (Teigsskóg)

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 eru kynntir sex veglínukostir á legu leiðar B milli Þórisstaða og Hallsteinsness sem allir voru lagðir fram til úrskurðar. Auk þess var í matsskýrslu sýndur svokallaður fjörukostur á þessum kafla vegarins, en hann var eingöngu lagður fram til samanburðar þar sem Vegagerðin hafði þegar hafnað þeirri leið vegna kostnaðar og þar sem telja mætti „að röskun á fjörulífi á þessum slóðum sé lífríkinu óhollara en röskun á gróðri“.¹

¹ Vegagerðin, 2004. Vestfjarðavegur [60] Bjarkalundur – Eyri í Reykhólahreppi, Austur-Barðastrandarsýslu. Mat á umhverfisáhrifum. Bls. 50.

3.1.3 Þveranir fjarða

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 eru einnig lagðir fram sex legukostir fyrir leið B yfir Djúpafjörð, þar sem ystu kostirnir liggja yfir Ystey. Yfir Gufufjörð er eingöngu gert ráð fyrir einum legukosti.

Í sérfræðiskýrslu sem fylgdi matsskýrslunni koma fram tillögur að brúarstæðum yfir Djúpafjörð. Lengst var gert ráð fyrir 182 m brú í fjórum höfum.² Yfir Gufufjörð er í matsskýrslunni gert ráð fyrir 120 m brú í þremur höfum.³ Reiknað var með fullum vatnsskiptum og straumhraða 2,5 m/sek.

3.1.4 Efnisþörf og efnistaka

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 segir að heildarefnisþörf fyrir leið B verði 791 þús. m³⁴ og að gert sé ráð fyrir mögulegum 13 efnistökusvæðum auk efnis úr útvíkkuðum skeringum. Fram kemur að milli Grafar og út á Hallsteinsnes sé gert ráð fyrir sjö efnistökusvæðum (nr. 5, 6, 7a, 7b, 7c, 7d og 43). Heildarefnistaka úr þessum sjö námum var áætluð um 321 þús m³ og heildarstærð þeirra um 22 ha, þar af um 17 ha innan Teigsskógar.⁵

3.2 Beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku 2015

3.2.1 Legukostir um vestanverðan Þorskafjörð (Teigsskóg)

Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar segir að breytingar sem gerðar hafi verið á leið B, sem nú kallast leið Þ-H, séu talsverðar frá því sem lagt var fram í mati á umhverfisáhrifum árið 2005. Á kaflanum Þórisstaðir-Hallsteinsnes fylgi leið Þ-H leið B á um 20% leiðarinnar. Því sé um 80% hennar skilgreind sem ný leið.⁶ Fram kemur að einnig hafi verið gerð veruleg breyting á veghæð yfir landi. Meðalvegghæð leiðar Þ-H sé áformuð 0,78 m yfir landi en leið B hafi verið hönnuð miðað við 1,54 m vegghæð. Breytingin á meðalvegghæð sé því 0,76 m. Þá kemur fram að leið Þ-H liggji 23 m ofar í hlíðum en leið B, sem fari hæst í 44 m.y.s., en leið Þ-H verði mest í 67 m.y.s.⁷ Einnig hafi verið gerðar breytingar á veghönnunarreglum Vegagerðarinnar. Samkvæmt þeim sé lágmarksbreidd stofnvega nú 8 m, en vegur skv. leið B hafi verið hannaður 7,5 m breiður. Þessar breytingar hafi bein áhrif á stærð raskaðra svæða með tilkomu vegarins. Breiðari vegur stækki raskað svæði, en minni vegghæð dragi á móti úr stærð þess. Fram kemur í endurupptökubeiðninni að flatarmál raskaðs svæðis vegna vegar, skeringa og fyllinga á leið Þ-H á kaflanum frá Þórisstöðum út á Hallsteinsnes verði rúmlega 2 ha minna en vegna leiðar B. Samtals verði flatarmál raskaðs svæðis vegna vegar, skeringa og fyllinga á leið Þ-H tæplega 29 ha á þessum kafla en vegna leiðar B rúmlega 31 ha.⁸

3.2.2 Þveranir fjarða

Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar kemur fram að þrjú ystu kostir leiðar B yfir Djúpafjörð hafi verið innan 500 m fjarlægðar frá þekktum hreiðurstæðum arna, en leið Þ-H fari hvergi nær þekktu arnarhreiðri en 500 m.

² Vegagerðin, 2004. Vestfjarðavegur – Þverun Djúpafjarðar. Frumdrög.

³ Vegagerðin, 2004. Vestfjarðavegur – Þverun Gufufjarðar. Frumdrög.

⁴ Í gögnum sem Vegagerðin hefur lagt fram til Skipulagsstofnunar vegna endurupptökubeiðninnar nú árið 2015 hefur efnisþörf leiðar B, eins og framkvæmdin var lögð fram árið 2005, verið endurmetin og er nú talin vera 684 þús. m³, þar af 476 þús. m³ úr skeringum og 209 þús. m³ úr námum.

⁵ Svar Vegagerðarinnar í tölvupósti dags. 20. mars 2015, við fyrirspurn Skipulagsstofnunar. Þar af var 67 þús m³ úr efnistökusvæði 43 við vegstæði á 2. áfanga sem var ætluð til framkvæmda við 1. áfanga vegarins.

⁶ Hér þarf að hafa í huga að þá ber Vegagerðin leið Þ-H eingöngu saman við einn af þeim sex veglínukostum sem lagðir voru fram sem leið B í matsskýrslunni árið 2005. Í kafla 3.4 að neðan er gerð grein fyrir samanagerð Skipulagsstofnunar á leið Þ-H og öllum sex veglínukostum leiðar B sem lagðir voru fram til úrskurðar árið 2005.

⁷ Hér þarf aftur að hafa í huga að þá ber Vegagerðin leið Þ-H eingöngu saman við einn af þeim sex veglínukostum sem lagðir voru fram sem leið B í matsskýrslunni 2005. Í kafla 3.4 að neðan er gerð grein fyrir samanagerð Skipulagsstofnunar á leið Þ-H og öllum sex veglínukostum leiðar B sem lagðir voru fram til úrskurðar árið 2005.

⁸ Þessar tölur eru fengnar úr svari Vegagerðarinnar í tölvupósti dags. 24. mars 2015, við fyrirspurn Skipulagsstofnunar.

Fram kemur í beiðni Vegagerðarinnar að frá árinu 2005 hafi mikil reynsla og þekking safnast sem Vegagerðin hafi nýtt sér við hönnun á þverun fjarða. Meðal annars að botnrof í brúaropum og næsta nágrenni þeirra hefur reynst meira en gert hafi verið ráð fyrir áður við hönnun þverana. Vegagerðin hafi því breytt forsendum fyrir ákvörðun um lengd brúa og miðist nú við að mesti straumhraði í brúaropi verði 2,0 m/sek í stað 2,5 m/sek. Brú yfir Djúpaþjórd verði samkvæmt breyttri hönnun 300 m löng, en fyrri tillaga hafi gert ráð fyrir allt að 182 m langri brú. Lengd brúar yfir Gufufjörð verði 130 m, eða um 10 m lengri en áður stóð til.

3.2.3 Efnispörf og efnistaka

Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar kemur fram að við hönnun á breyttri veglínu hafi verið fallið frá efnistöku í Teigsskógi ásamt nokkrum efnistökusvæðum á Grónesi. Vegagerðin hafi farið yfir fyrri áætlanir um efnispörf og kannað ítarlegar mögulega efnistökuastaði og telji sig geta mætt allri efnispörf fyrir lagningu veglínu Þ-H með sjö námum í stað 17 áður og sambærilegum skeringum og áður var gert ráð fyrir. Gert er ráð fyrir að meginefnisnáma verði í Hallsteinsnámu. Heildarefnispörf vegna leiðar Þ-H verði um 678 þús. m³, þar af um 502 þús. m³ úr skeringum og um 176 þús. m³ úr námum.⁹

3.3 Umsagnir og athugasemdir

Beiðafjarðarnefnd telur að um sé að ræða verulegar breytingar frá fyrri forsendum og mikilvægt að skoða nánar í mati á umhverfisáhrifum. Í séráliti eins fulltrúa í nefndinni er talið að Vegagerðin hafi ekki fært nægjanleg rök fyrir því að nauðsynlegt sé að taka upp úrskurð Skipulagsstofnunar frá 2006.

Byggðastofnun gerir ekki athugasemdir við málið.

Fiskistofa tekur ekki afstöðu til þess hvort breytingar hafi orðið á forsendum leiðar B á 2. áfanga Vestfjarðavegar.

Hafrannsóknastofnun leggst eindregið gegn því að farið verði í framkvæmdir á grunnsævi án undangenginna rannsókna.

Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða segir endurhannaðar veglínur og breyttar upplýsingar engu breyta fyrri umsögn heilbrigðiseftirlitsins við mat á umhverfisáhrifum sem gerði þá ekki athugasemdir við matið þar sem tryggt væri að vatnsból yrðu ekki fyrir mengun. Heilbrigðiseftirlitið gerir ekki athugasemdir við endurupptöku á úrskurði um Vestfjarðaveg.

Minjastofnun Íslands tekur ekki afstöðu til endurupptökubeiðninnar en minnir á að ef farið verði í mat á umhverfisáhrifum hinnar breyttu leiðar þurfi að endurvinnna fyrri fornleifaskráningu.

Náttúrufræðistofnun Íslands telur hæpið að líta á veglínu Þ-H sem nýja veglínu og því gefi hvorki breyting veglínunnar né viðbótargögn sem bæst hafa við frá því mati á umhverfisáhrifum lauk tilefni til þess að breyta meginniðurstöðum mats á umhverfisáhrifum. Þá hafi ekki verið annmarkar á málsmeðferð Skipulagsstofnunar sem réttlæti endurupptöku málsins.

Reykholahreppur telur að breytingar hafi orðið á forsendum mats á umhverfisáhrifum vegna Vestfjarðavegar sem ráðist m.a af því að gerðar hafa verið umtalsverðar breytingar á framkvæmdinni og auk þess sé lagaumhverfi breytt sem geri nú ráð fyrir að Skipulagsstofnun veiti álit en úrskurði ekki. Reykholahreppur telur því tilefni til endurupptöku.

Samgöngustofa telur að ekki hafi verið gerðar breytingar á framkvæmdinni með tilliti til siglinga og leiðsagnar á sjó. Með vísun í umsögn forvera stofnunarinnar, Siglingastofnunar, sem ekki gerði efnislega athugasemd við mat á umhverfisáhrifum á sínum tíma telur Samgöngustofa ekki tilefni til að veita frekari umsögn nú.

Skógrækt ríkisins telur að vegna verulegra breytinga á framkvæmd, tillögu um öflugri mótvægisáðgerðir og minni umhverfisáhrifa leiðar Þ-H beri að heimila endurupptöku á niðurstöðu Skipulagsstofnunar vegna leiðar B um Teigsskóg.

⁹ Magntölur fengnar úr svörum Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 20. mars 2015.

Umhverfisstofnun telur að leið Þ-H sé að langmestu leyti sett saman úr kostum sem lagðir voru fram í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar áður. Helsta breytingin felist í að fallið er frá efnistöku innan Teigsskógar, en hins vegar hafi birkiskógurinn ekki verið eini umhverfisþátturinn sem talinn var verða fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006. Ýmis atriði geti komið til skoðunar við úrlausn málsins og telur Umhverfisstofnun sig ekki hafa forsendu til að meta heildstætt hvort skilyrði eru til endurupptöku málsins.

Fjórðungssamband Vestfirðinga telur í athugasemd sinni að þær breytingar sem Vegagerðin áformar á vegafamkvæmdum breyti verulega þeim forsendum sem lágu til grundvallar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og því sé forsenda til að meta að nýju umhverfisáhrif vegarins.

Fuglavernd telur í athugasemd sinni að leiðir B1 og Þ-H séu brot á lögum um vernd Breiðafjarðar og jafnframt brot á Ramsar sáttmálanum [samningnum], auk þess að benda á fleiri verndarákvæði, og telur að verið sé að fórna meiri hagsmunum fyrir minni.

Guðrún Ólöf Þorbergsdóttir og Brynja Þórdís Þorbergsdóttir gera margvíslegar athugasemdir við endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar og telja að hafna beri beiðninni.

Gunnlaugur Pétursson o.fl. gera margvíslegar athugasemdir við endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar og hvetja til þess að henni verði hafnað. Leið Þ-H fylgi að mestu leyti útfærslum af leið B og því sé það ekki rétt sem Vegagerðin fullyrði að leiða Þ-H sé að stærstum hluta utan upphaflegs áhrifasvæðis framkvæmdarinnar.

Náttúruvaktin telur þveranir með uppfyllingum og brúm óásættanlegar í Breiðafjarðarfriðlandi. Komin sé reynsla af þverunum t.d. í Gilsfirði og Kolgrafafirði og áhrifum á lífríki. Réttast væri að hætta með öllu við hugmyndir um vegagerð um Teigsskóg og vegagerð yfir Gufufjörð og Djúpafjörð.

Reynir Bergsveinsson telur í athugasemd sinni að ekkert tilefni sé til að álíta að úrskurður Skipulagsstofnunar varðandi leið B um Hallsteinsnes, Teigsskóg og land Grafar hafi verið rangur eða byggður á ófullnægjandi upplýsingum.

Í viðbrögðum við umsögnum og athugasemdum, áréttar Vegagerðin þann skilning sinn að um veruleg frávík sé að ræða frá úrskurði Skipulagsstofnunar. Breytingarnar taki til legu vegarins, veghönnunar, þverunar fjarða og efnistöku. Að mati Vegagerðarinnar réttlæti þessar breytingar endurupptöku mats á umhverfisáhrifum.

3.4 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

3.4.1 Veglína um vestanverðan Þorskafjörð (Teigsskóg)

Í kortahefti (myndir 2-7) sem Vegagerðin leggur fram með endurupptökubeiðni sinni nú eru sýndar þær sex veglínur sem komu til álita sem leið B í matsskýrslunni árið 2005 á kaflanum frá Þórisstöðum út á Hallsteinsnes. Þar tilgreinir Vegagerðin þó aðeins eina þessara veglína, þ.e. veglínu D660-014 sem leið B. Vegna þess tekur Skipulagsstofnun fram að þegar Vestfjarðavegur var lagður fram til úrskurðar stofnunarinnar árið 2005 lagði Vegagerðin allar framangreindar sex veglínur fram sem leið B til mats á umhverfisáhrifum á þessum kafla vegarins, en sjöunda veglínun, svokallaður fjörukostur, var hinsvegar einungis lagður fram til samanburðar. Allar sex veglínurnar voru því teknar til úrskurðar sem leið B á kaflanum frá Þórisstöðum út á Hallsteinsnes í úrskurði stofnunarinnar. Því verður að taka mið af öllum sex veglínukostum leiðar B á þessum kafla þegar tekin er afstaða til þess hvort leið Þ-H feli í sér breytta legu frá leið B.

Þegar leið Þ-H er borin saman við þær veglínur sem lagðar voru fram sem leið B í matsskýrslunni árið 2005 sést að leið Þ-H liggur að stórum hluta innan þess svæðis sem veglínurnar sem lagðar voru fram sem leið B liggja um, eins og nánar er farið yfir hér að neðan (stöðvanúmer eru af myndum í kortahefti með endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar):

1. Frá stöð 4.500 við Þórisstaði, sem er upphafspunktur vegkaflans, og að stöð 6.500 er lega leiðar Þ-H sú sama og gert var ráð fyrir í matsskýrslunni 2005. Á þessum kafla fer vegurinn um elsta og þéttasta hluta Teigsskógar og þar sem tré eru hæst.¹⁰
2. Frá stöð 6.500 til 6.900 er leið Þ-H sú sama og veglína D660-002 frá 2005. Á þessum kafla fer vegurinn um elsta og þéttasta hluta Teigsskógar og þar sem tré eru hæst.
3. Frá stöð 6.900 til 7.700 (ofan við Gröf) liggur leið Þ-H aðeins ofar en efsta kynnta veglínán, D660-002 frá 2005 (hliðrun um allt að 50 m skv. mynd). Á þessum kafla er vegurinn að mestu utan afmarkaðra skógarsvæða, þ.e. bæði leið Þ-H og veglína D660-002.
4. Frá stöð 7.700 til stöðvar 8.000 liggur leið Þ-H á milli veglína D660-002 og D660-014 frá 2005. Á þessum kafla fer vegurinn um elsta og þéttasta hluta Teigsskógar og þar sem tré eru hæst.
5. Frá stöð 8.000 til 8.600 fylgir leið Þ-H veglínunni D660-014 frá 2005. Á þessum kafla fer vegurinn áfram um elsta og þéttasta hluta Teigsskógar og þar sem tré eru hæst.
6. Frá stöð 8.600 til 9.300 fylgir leið Þ-H veglínunni D660-003 frá 2005. Á þessum kafla fer vegurinn enn um elsta og þéttasta hluta Teigsskógar og þar sem tré eru hæst.
7. Milli stöðva 9.300 og 11.000 fylgir leið Þ-H að mestu veglínunni D660-001 frá 2005, en víkur þó aðeins frá henni, bæði upp fyrir og niður fyrir (hliðrun sem nemur allt að 50 m á stuttum köflum skv. mynd). Á þessum kafla liggur leið Þ-H á mörkum þéttasta hluta Teigsskógar og skógarsvæðis sem einkennist af gisnari og lægri skógi¹¹.
8. Frá stöð 11.000 til 11.400 liggur leið Þ-H milli veglína D660-004 og D660-014 og er það innan elsta og þéttasta hluta Teigsskógar og þar sem tré eru hæst.
9. Frá stöð 11.400 fer leið Þ-H niður fyrir neðstu veglínunni leiðar B. Frá stöð 12.000 og nær alla leið til stöðvar 14.000 fylgir leið Þ-H veglínunni D660-010 frá 2005, en hún var þá ekki lögð fram sem framkvæmdakostur, heldur eingöngu sem samanburðarkostur (svokallaður fjörukostur). Hér liggur leið Þ-H því utan þeirra legukosta sem lagðir voru fram sem leið B í matsskýrslunni 2005 og að langmestu leyti utan Teigsskógar.
10. Frá stöð 14.000 og að stöð 20.000 við Kraká, sem er endapunktur vegkaflans, er leið Þ-H innan þess svæðis sem afmarkaði veglínukosti leiðar B í matsskýrslunni árið 2005.

Samkvæmt myndum í kortaheftinu sem lagt er fram með endurupptökubeiðninni liggja veglínukostir leiðar B sem lagðir voru fram árið 2005 hæst í 60 m.y.s., t.d. leið D660-002 ofan Grafar og leið D660-001 frá stöð 3.700 að stöð 7.700, sem á þeim hluta er lengst af í nálægt 60 m.y.s. Það er því ekki rétt sem haldið er fram í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar að leið Þ-H liggi 23 metrum ofar í landi en leið B. Veglína Þ-H liggur að stærstum hluta jafnhátt og efstu kostir leiðar B sem voru lagðir fram til mats á umhverfisáhrifum árið 2005.

Veglínán frá Þórisstöðum og vestur fyrir Kraká er 15,5 km löng. Byggt á ofangreindum samanburði liggur veglína Þ-H að hámarki á um 5,4 km kafla utan þess svæðis sem afmarkaði valkosti leiðar B í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005, og er þá með talið þar sem leið Þ-H víkur aðeins fáa tugi metra frá leið B á stuttum köflum. Það þýðir að á að hámarki um 35% leiðarinnar víkur leið Þ-H frá því svæði sem afmarkaði legukosti leiðar B í matsskýrslunni. Sé eingöngu horft á vegkaflann frá Þórisstöðum og út á Hallsteinsnes, þ.e. kaflann um Teigsskóg, nemur frávik leiðar Þ-H frá leið B á að hámarki um 57% leiðarinnar. Frávikin eru öll á þeim kafla og felast annars vegar í allt að 50 m hliðrun á nokkrum stöðum og hinsvegar meira frávik, milli stöðva 11.400 til 14.000, þar sem leið Þ-H víkur verulega frá leið B á um 2,6 km kafla og fer út fyrir skógarsvæðið. Á þessum kafla fylgir leið Þ-H svokölluðum fjörukosti sem var samanburðarkostur Vegagerðarinnar árið 2005, en þá taldi Vegagerðin hann ekki raunhæfan framkvæmdakost vegna hagkvæmni og umhverfisáhrifa. Skipulagsstofnun fellst því ekki á þá

¹⁰ Skipting svæða innan Teigsskógar eftir aldri og þéttleika er sýnd á mynd nr. 19 í kortahefti sem fylgdi endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar. Elsti og þéttasti hluti skógarins og þar sem jafnframt eru hæstu trén er þar merktur sem svæði 4. Myndin er birt í kafla 5.4 hér að aftan.

¹¹ Á mörkum svæða 3 og 4 á mynd nr. 19 í kortahefti sem fylgdi endurupptökubeiðninni. Myndin er birt í kafla 5.4 hér að aftan.

staðhæfingu Vegagerðarinnar að um sé að ræða 80% nýja veglínu. Ljóst er engu að síður að þegar allt er talið felur leið Þ-H í sér breytta veglínu frá leið B sem nemur allt að rúmum þriðjungum alls vegkaflans og rúmlega helmingi þess kafla sem liggur um Teigsskóg.

3.4.2 Vegsvæði og vegbreidd

Í matsskýrslunni árið 2005 voru ekki lagðar fram beinar upplýsingar um þversnið vegarins. Samkvæmt upplýsingum í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar nú er þó ljóst að hönnun vegarins hefur tekið breytingum. Þannig er nú gert ráð fyrir breiðari vegi, en sem liggur á móti lægra í landi. Áfram er gert ráð fyrir að taka efni úr skeringum meðfram veginum og er breidd þess svæðis sem raskast vegna vegagerðarinnar áþekkt og fyrr. Ólíkt fyrri hönnun er hinsvegar núna gert ráð fyrir að hægt verði að græða upp um 9 ha raskaðra svæða meðfram veginum, á kaflanum frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi.

3.4.3 Þveranir fjarða

Veglína Þ-H yfir Djúpaflörð er í svipaðri legu og veglína D660-063 á leið B í matsskýrslunni 2005. Ekki er gerð breyting á veglínu yfir Gufufjörð.

Lenging brúaropa í Djúpaflörði um u.þ.b. 120 m er talsverð breyting frá þeirri framkvæmd sem fjallað var um í matsferlinu 2003-2009.

3.4.4 Efnistaka

Ekki munar miklu á efnisþörf vegna leiðar B og leiðar Þ-H. Ætlunin er að taka heldur minna efni úr námum en áður var ráðgert, en að meira efni komi úr skeringum. Veigamesta breytingin hvað varðar efnistöku er sú að fallið er frá áformuðum efnistökusvæðum í Teigsskógi, auk þess sem hætt er við þrjár námur á Grónesi. Gert er ráð fyrir að meginefnisnáma framkvæmdarinnar verði í Hallsteinsnámu auk námu 8 við Melanes.¹²

4 SAMRÆMI VIÐ STEFNUMÖRKUN OPINBERRA AÐILA

4.1 Matsferlið 2003-2009

Þegar matsskýrsla Vegagerðarinnar var unnin, var í gildi Svæðisskipulag Dalasýslu og Austur-Barðastrandarsýslu 1992-2012 sem staðfest var árið 1996. Svæðisskipulagið gerði ráð fyrir framtíðarlegu Vestfjarðavegar í áþekkri legu og leið B.

Í matsskýrslunni kemur fram að Þorskafjörður sé á náttúruminjaskrá, svæði nr. 303. Svæði 303 tekur til norðurstrandar (vesturstrandar) Þorskafjarðar og fjara í Djúpaflörði. Nánar tiltekið nær það til fjara, fitja og sjávertjarna frá Teigsskógi að Grónesi og skóglendis á norðurströnd (vesturströnd) Þorskafjarðar milli Teigsskógar og Hallsteinsness. Í lýsingu svæðisins í náttúruminjaskrá kemur fram að á því séu víðlendar og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi, þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð.

Auk þess lágu á þeim tíma sem umhverfismatið fór fram fyrir ýmis verndarákvæði í lögum og stefnu stjórnvalda sem varða framkvæmdasvæðið. Þar á meðal í náttúruverndarlögum, lögum um vernd Breiðafjarðar, lögum um vernd og friðun á villtum fuglum og stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.

Reykholahreppur samþykkti fyrsta aðalskipulag sveitarfélagsins í nóvember 2008. Umhverfisráðherra staðfesti aðalskipulagið í ágúst 2009, þ.e. eftir að niðurstaða héraðsdóms lá fyrir um að ekki væri fallist á leið B. Í aðalskipulaginu er engu að síður gert ráð fyrir Vestfjarðavegi samkvæmt leið B, en aðalskipulagið er staðfest með fyrirvara um niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum samkvæmt lögum nr. 106/2000.

¹² Svar Vegagerðarinnar til Skipulagsstofnunar í tölvupósti dags. 20. mars 2015. Í mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar kom fram að vinnanlegt magn úr einstaka námum væri umfram það sem þá var ráðgert að vinna úr þeim.

4.2 Beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku 2015

Í beiðni Vegagerðarinnar kemur fram að gerðar hafi verið breytingar á eða komið fram ný stefnumörkun opinberra aðila sem kunni að koma til skoðunar við úrlausn málsins. Þær helstu sem Vegagerðin nefnir í erindi sínu eru:

Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018, sem umhverfisráðherra staðfesti í ágúst 2009, þar sem gert er ráð fyrir lagningu 2. áfanga Vestfjarðavegar samkvæmt leið B. Vegagerðin vekur í því sambandi sérstaklega athygli á að Umhverfisstofnun hafi ekki gert athugasemd við veglagninguna í umsögn sinni um aðalskipulagstillöguna.

Þingsályktun um stefnumótandi byggðaáætlun 2014-2017, samþykkt á Alþingi í maí 2014, þar sem áhersla sé lögð á vegaframkvæmdir á Vestfjörðum.

Þingsályktun um samgönguáætlun 2011-2022, samþykkt á Alþingi í júní 2012, þar sem segi m.a. að hraða skuli sem kostur er samgöngubótum á sunnanverðum Vestfjörðum og tengja það svæði betur við aðra landshluta.

Þingsályktun um náttúruverndaráætlun 2009-2013, samþykkt á Alþingi í febrúar 2010. Tilgangur áætlunarinnar sé meðal annars að koma upp neti verndarsvæða sem tryggji verndun landslags, náttúru og líffræðilegrar fjölbreytni þess sem er sérstætt í náttúru landsins, fágætt eða í hættu, en verndun Teigsskógar sé ekki tilgreind í áætluninni.

4.3 Umsagnir og athugasemdir

Breiðafjarðarnefnd telur forsendur hafa breyst verulega með staðfestingu umhverfisráðherra á aðalskipulagi Reykhólahrepps sem gerir ráð fyrir legu Vestfjarðavegar samkvæmt leið B.

Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á að þegar Umhverfisstofnun veitti umsögn sína um aðalskipulagstillöguna hafi verið í gildi úrskurður umhverfisráðherra frá 5. janúar 2007 þar sem fallist var á leið B með skilyrðum. Þá bendir Náttúrufræðistofnun á, með vísun í ábendingar Vegagerðarinnar í endurupptökubeiðninni um að Teigsskógur hafi ekki verið tilgreindur í náttúruverndaráætlun 2009-2013, að þeirri áætlun hafi verið ætlað að beina sjónum að vernd plöntusvæða og vistgerða á hálendinu sem og vernd sjaldgæfra tegunda háplantna, mosa og fléttna. Það sé því misskilningur að framangreind mál feli í sér stefnubreytingu af hálfu stjórnvalda. Verndun náttúrulegra birkiskóga hafi lengi verið meðal helstu áhersluatriða í náttúruvernd hérlandis, sbr. Hvítbók um náttúruvernd sem kom út árið 2011.

Í viðbrögðum Vegagerðarinnar við umsögnum er bent á að það sé staðreynd að ekki hafi verið unnið frekar að verndun Teigsskógar frá því sem var árið 2005. Þrátt fyrir ýmsar fullyrðingar þess efnis hafi ekki verið unnið í samræmi við þær og á það bendi Vegagerðin í endurupptökubeiðni sinni.

4.4 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Vegagerðin vísar til þess að í Aðalskipulagi Reykhólahrepps, sem staðfest var árið 2009, sé gert ráð fyrir veginum samkvæmt leið B. Vegna þess vekur Skipulagsstofnun athygli á tvennu. Annarsvegar að gert hefur verið ráð fyrir veginum í þessari legu allt frá því svæðisskipulag Dalasýslu og Austur-Barðastrandarsýslu var staðfest árið 1996. Það var því ekki nýtt að skipulag gerði ráð fyrir þeirri legu. Hinsvegar að skipulagið var staðfest með fyrirvara um niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum og var úrskurður samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum bindandi fyrir skipulag og leyfisveitingar. Skipulagsstofnun lítur því ekki svo á að staðfesting aðalskipulagsins árið 2009 feli í sér forsendubreytingu.

Varðandi vísun Vegagerðarinnar í byggðaáætlun og samgönguáætlun vekur Skipulagsstofnun athygli á því að frá árinu 2006 hefur legið fyrir jákvæð niðurstaða mats á umhverfisáhrifum um lagningu Vestfjarðavegar á þessum kafla samkvæmt leið D og að einnig hefur verið unnt að fara með aðra valkosti á þessum kafla samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Einnig að samkvæmt þeirri

Samgönguáætlun sem Vegagerðin vísar til er gert ráð fyrir lagningu þessa kafla á Vestfjarðavegi á öðru tímabili áætlunarinnar, eða á árabílinu 2015-2018. Skipulagsstofnun fær því ekki séð hvernig þessar áætlanir fela í sér forsendubreytingu.

Skipulagsstofnun vísar til umsagnar Náttúrufræðistofnunar varðandi það sem fram kemur í erindi Vegagerðarinnar um umsögn Umhverfisstofnunar um aðalskipulagstillöguna og um efni náttúruverndaráætlunar 2009-2013.

Að endingu vekur Skipulagsstofnun athygli á því að í apríl 2015, eftir að Vegagerðin lagði fram endurupptökubeiðnina, staðfesti umhverfis- og auðlindaráðherra verndaráætlun Breiðafjarðar 2014-2019. Meðal markmiða hennar er að vernda landslagsheildir svæðisins.

Að öðru leyti er áfram til staðar sambærileg umgjörð laga og stefnumörkunar stjórnvalda um verndarákvæði sem varða framkvæmdasvæðið og var þegar umhverfismatið fór fram.

5 ÁHRIF Á SKÓGLENDI

5.1 Matsferlið 2003-2009

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 kemur fram að mjög þéttur birkiskógur sé eftir allri vesturströnd Þorskafjarðar frá Þórisstöðum og út undir Hallsteinsnes. Birkiskógurinn sé nálægt 400 ha, samfelldur frá fjöru og upp í um 120 m.y.s. Birkið sé nær einrátt í þekjunni en greinilegur munur sé á vaxtarlagi trjáanna eftir aðstæðum, á holtum sé um að ræða lágvaxið kjarr, en undir klettaborgum séu einstofna tré. Um miðbik skógarins sé talsvert um reynitré sem standi upp úr birkinu. Sérstaða Teigsskógar felist í því að hann sé einn stærsti samfelldi skógur á Vestfjörðum. Aðrir skógar af svipaðri stærð í Austur-Barðastrandarsýslu hafi verið skertir vegna ýmissa framkvæmda, s.s. veglagningar og sumarhúabyggðar, t.d. á Vattarnesi. Í sérfræðiskýrslu um gróðurfar á fyrirhuguðu vegstæði Vestfjarðavegar¹³ kemur fram að heildarflatarmál birkiskóga í Austur-Barðastrandarsýslu sé metið ríflega 5 þús. ha skv. handriti að birkiskógakönnun sem framkvæmd var af Skógrækt ríkisins árin 1987-1991. Samkvæmt úttektinni er birkikjarr á Vestfjörðum öllum um 20 þús. ha.

Í matsskýrslunni 2005 kemur fram að verði leið B fyrir valinu muni raskast heildstætt, nánast ósnortið land frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi. Við alla veglínukosti ofan við fjörukostinn raskist Teigsskógur. Fram kemur að flatarmál vegar og vegskeringa frá Þórisstöðum og að sjó við Hallsteinsnes verði 25-40 ha eftir mismunandi veglínunum leiðar B. Þar af sé flatarmál skóglendis 23-26 ha eftir því hvaða veglína leiðar B verði fyrir valinu. Þá verði samfelld rask meðfram veginum 8 ha og námusvæði innan skógarsvæðisins um 17 ha. Því verði samtals rask á 49-52 ha. Í matsskýrslunni kemur jafnframt fram að þótt að vegagerðin sjálf raski aðeins hluta skógarins, geri lögun skógarins að verkum að nánast allur skógurinn verði fyrir áhrifum af framkvæmdinni. Skógurinn sé víðast 200-500 m breiður og muni vegstæði um hann endilangan og opnun námusvæða innan hans hafa veruleg áhrif á þann hluta skógarins sem eftir standi.

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 kemur einnig fram að vegna skerðingar birkiskóga í vestanverðum Þorskafirði verði samkvæmt skógræktarlögum að rækta jafn mikinn skóg og skerðist. Gerð hafi verið áætlun um ræktun á jafn stórum skógi að flatarmáli og skerðist og telji Skógrækt ríkisins að hún uppfylli markmið skógræktarlaga. Tiltekinn landeigandi í Þorskafirði sé tilbúinn til að ganga til samninga, en áætlunin sé ekki bindandi og útiloki ekki að ef ástæða sé til megi rækta skóg annars staðar.

Í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006 var vísað til þess að í umsögnum og athugasemdum hefði komið fram að óráðlegt væri að leggja veg í gegnum Teigsskóg, þar sem um þróað vistkerfi væri að ræða sem myndi verða fyrir miklum spjöllum. Umhverfisstofnun hafði sérstaklega bent á að

¹³ Arnlín Óladóttir, 2004. Gróðurfar á fyrirhuguðu nýju vegstæði frá Þórisstöðum í Þorskafirði að Eyri í Kollafirði, Reykólahreppi. Náttúrustofa Vestfjarða, NV nr. 12-04.

Teigsskógur væri á náttúruminjasrá og að veglagning í gegnum skóginn væri í andstöðu við 39. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999 auk þess sem stjórnvöld hefðu samþykkt stefnu um sjálfbæra þróun þar sem m.a. kæmi fram að forðast bæri eins og kostur er að skerða frekar birkiskóga. Að mati Umhverfisstofnunar myndu allir veglínukostir leiðar B kljúfa skóginn að endilöngu og rýra hann umtalsvert. Þó svo að mismunandi vegleiðir í gegnum Teigsskóg fælu í sér mismikla röskun á skóginum þá væri sá munur óverulegur. Skipulagsstofnun taldi að ógerningur væri að leggja veg samkvæmt leið B út vestanverðan Þorskafjörð í gegnum Teigsskóg án þess að það hefði í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og að veglagning þar samræmdist ekki lögum um náttúruvernd nr. 44/1999 og stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.

Varðandi mótvægisáðgerðir kom fram í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006 að stofnunin teldi nauðsynlegt að Vegagerðin endurheimti að lágmarki jafnstór birkisvæði og myndu raskast vegna framkvæmda við þverun Þorskafjarðar, við vegagerð yfir Hjallaháls og Ódrjúgsháls og á Skálanesi.¹⁴ Jafnframt kemur fram í úrskurðinum að þrátt fyrir að unnt væri að gróðursetja í jafnstórt eða jafnvel stærra svæði en það sem myndi raskast á leið B þá gæti það aldrei komið algjörlega í stað þeirrar miklu röskunar sem yrði í þróðu vistkerfi Teigsskógar.

Í úrskurði umhverfisráðherra kemur fram að vegna álitamála um verndargildi og sérstöðu Teigsskógar hafi ráðuneytið leitað eftir sérfræðiáliti Ásu L. Aradóttur vistfræðings um skóglendi í utanverðum Þorskafirði (Teigsskógi). Að mati Ásu er Teigsskógur með stærstu og heillegustu birkiskógum á Vestfjörðum. Hann sé mjög þéttur og mannvirki í honum lítt áberandi. Teigsskógur skeri sig ekki úr öðrum skóglendum á Vestfjörðum hvað varði stærð trjáa og þéttleika, útbreiðslu reyniviðar eða önnur einkenni trjálags í skóginum. Hins vegar sé undirgróður skógarins með því fjölbreyttasta sem mælst hafi í skógum á Vestfjörðum. Annar líffræðilegur fjölbreytileiki skógarins sé hins vegar lítt þekktur. Þá kom fram í álitinu að lögum skógarins geri það að verkum að vegagerð eftir honum endilöngum hafi hlutfallslega mikil áhrif á hann, auk þess sem sumar af fyrirhuguðum veglínunum liggja í gegnum hæsta og þéttasta hluta skógarins. Víðast ná skógurinn milli fjalls og fjöru og myndi ásamt fjörunni og fjöllum landslagsheild, sem sé einstök fyrir það hversu lítt áberandi mannvirki og áhrif nýtingar eru þar. Sem slíkur hafi Teigsskógur sérstöðu á Vestfjörðum og á landsvísu. Vegagerð um Teigsskóg myndi skipta upp samfelldu svæði með náttúrulegu gróðurfari og raska sérstakri landslagsheild skógar og fjöru.

5.2 Beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku 2015

Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar kemur fram að nýjar upplýsingar liggja fyrir um skóglendi á Vestfjörðum. Nýjar upplýsingar um útbreiðslu, þéttleika og aldur birkiskóga á þessu svæði séu mikilvægar forsendur til að greina vægi mögulegra áhrifa á birkiskóga. Þessar upplýsingar hafi ekki legið fyrir við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Mun fleiri skógar snúi í suður og fleiri séu á utanverðum nesjum auk þess sem talsvert sé af samfelldu skóglendi á Vestfjörðum. Jafnframt liggja nú fyrir upplýsingar um stærð birkiskóga í Reykhólahreppi ásamt aldursgreiningu. Nú sé heildarstærð birkiskóga á Vestfjörðum metin vera um 31 þús. ha, þar af um 15 þús. ha á sunnanverðum Vestfjörðum og Teigsskógur sé nú metinn vera 667 ha og um 8% af birkiskógi og -kjarri í Reykhólahreppi.

Fram kemur að með því að breyta veglínunni og falla frá efnistöku innan Teigsskógar verði rask allt annað en gert var ráð fyrir í mati á umhverfisáhrifum. Leið Þ-H liggja á 2,15 km kafla í gegnum Teigsskóg, en leið B hafi legið um skóginn á 6 km kafla.¹⁵ Alls hafi verið gert ráð fyrir að skerðing vegna leiðar B á

¹⁴ Mótvægisáðgerðir vegna rasks í Teigsskógi voru ekki nefndar í þessu samhengi í úrskurðinum, þar sem ekki var fallist á veglagningu þar.

¹⁵ Enn minnr Skipulagsstofnun á að framsetning Vegagerðarinnar í framlögðum gögnum er villandi að því leyti að Vegagerðin ber leið Þ-H aðeins saman við eina af þeim sex veglínunum sem voru lagðar fram sem leið B árið 2005. Auk þess sýnir greining Skipulagsstofnunar að leið Þ-H liggur um Teigsskóg á um 5,4 km kafla, en ekki 2,15 km kafla eins og Vegagerðin heldur fram. Á móti lá leið B á 8,1-8,8 km kafla um skógarsvæðið, en ekki 6 km eins og sagt er í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar.

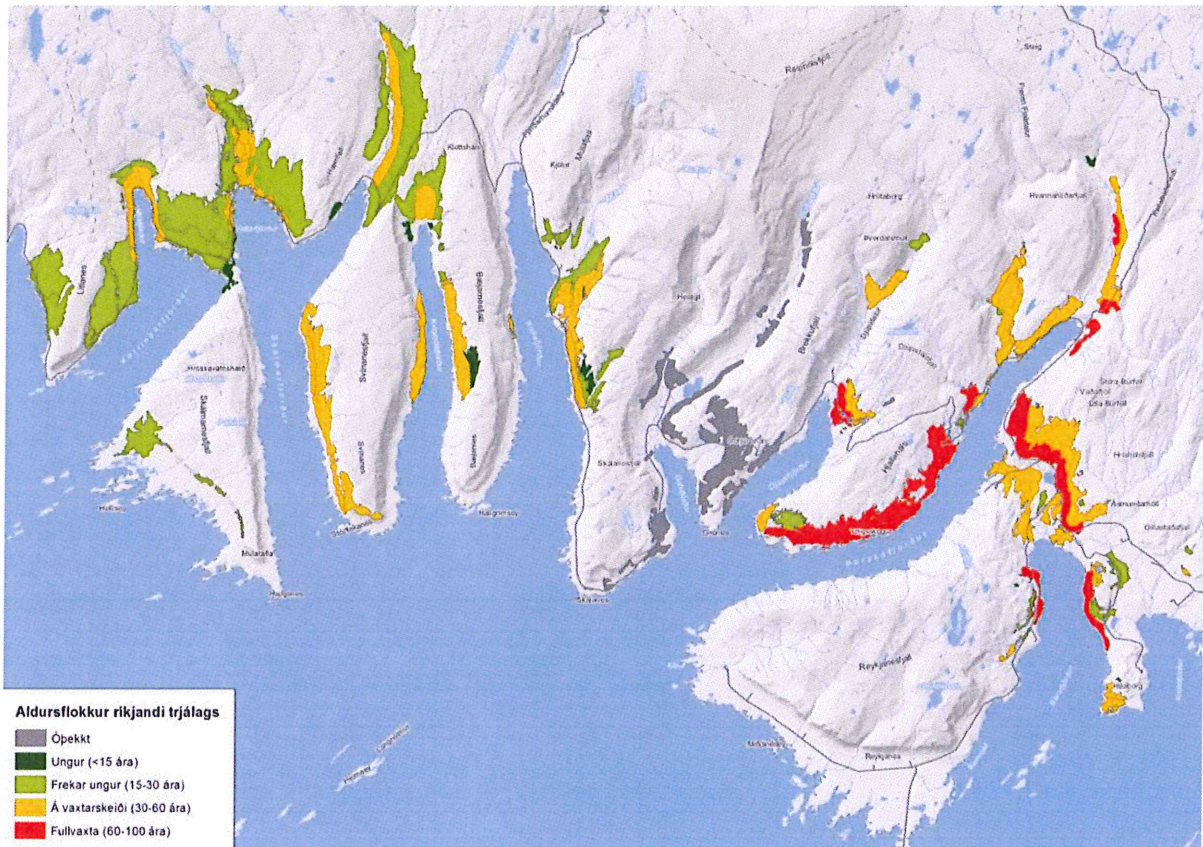
samfelldum birkiskógi væri nálægt 50 ha en ný tilhögun á framkvæmdinni geri ráð fyrir að raskið verði um 16 ha¹⁶. Þar af sé talið hægt að rækta upp rask á um 9 ha sem verður á framkvæmdatíma.

Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar er því haldið fram að í mati á umhverfisáhrifum og úrskurði Skipulagsstofnunar hafi ekki verið tekið tillit til uppgræðslu á röskuðum svæðum og að Skipulagsstofnun hafi borið að rannsaka eða fela Vegagerðinni að rannsaka frekar endurheimt skóga. Í matsferlinu hafi komið fram að mótvægisáðgerðir vegna röskunar skóga fælust í ræktun nýrra skóga, en ekki hafi verið tilgreindir sérstakir staðir fyrir endurheimt eða uppgræðslu. Nú leggi Vegagerðin hins vegar fram tillögur að fjórum svæðum, samtals 44 ha, þar sem skóglendi verði endurheimt. Svæðin sem um ræðir eru í landi Þóristaða, Grafar, Hallsteinsness og Gróness og taka yfir þrefalt stærra skóglendi en mun spillast vegna veglínu Þ-H.

5.3 Umsagnir og athugasemdir

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er vísað til endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar um að nú sé áætlað að heildarstærð birkiskóga á Vestfjörðum sé um 40 þús. ha [31 þús. ha samkvæmt erindi Vegagerðarinnar] í stað 20 þús. ha áður og að Teigsskógur sé nú talinn vera 667 ha í stað 400 ha áður. Náttúrufræðistofnun telur að á meðan ekki sé ljóst hver er ástæða þess að svo mikill munur er á mati skógarþekjunnar sé hæpið að tala um að stuðst hafi verið við rangar upplýsingar í fyrra mati, enda hafi verið byggt á bestu fáanlegu gögnum þess tíma.

Þá bendir Náttúrufræðistofnun á að ekki sé hægt að leggja að jöfnu nýskógrækt og gamalgróinn birkiskóg, sem í þessu tilviki sé víðáttumestur elstu birkiskóga í Reykhólahreppi og vísar í því sambandi til myndar 21 í tillögu að matsáætlun Vegagerðarinnar fyrir Vestfjarðaveg frá 2014 (sjá mynd hér að neðan).¹⁷ Um er að ræða nýlega teikningu frá Skógrækt ríkisins sem sýnir aldur birkiskóglendis í grennd við Reykhóla. Gunnlaugur Pétursson vísar til sömu myndar í athugasemd sinni.



¹⁶ Í svari Vegagerðarinnar dags. 24. mars 2015 við fyrirspurn Skipulagsstofnunar segir 15,6 ha.

¹⁷ Vegagerðin, 2014. Vestfjarðavegur (60). Milli Bjarkalundar og Melaness í Reykhólahreppi. Mat á umhverfisáhrifum. Tillaga að matsáætlun.

Í umsögn Skógræktar ríkisins er einnig vísað til þess að Teigsskógur sé nú talinn ná til stærra svæðis en gert var í mati á umhverfisáhrifum árið 2005 og orsakist það að einhverju leyti af nýjum skilgreiningum á skógi ásamt betri mælitækni. Ný birkiskógakönnun gefi ótvírætt til kynna að mikil framvinda hafi verið í útbreiðslu birkiskóga á sunnanverðum Vestfjörðum á síðustu árum. Teigsskógur hafi nokkra sérstöðu meðal vestfirskra skóga og nýjar mælingar staðfesti að hann skipi sess meðal stærstu skóg- og kjarrlenda landshlutans. Skógræktin telur þær breytingar sem gerðar hafa verið á framkvæmdinni og minni umhverfisáhrif leiðar Þ-H gera að verkum að heimila beri endurupptöku.

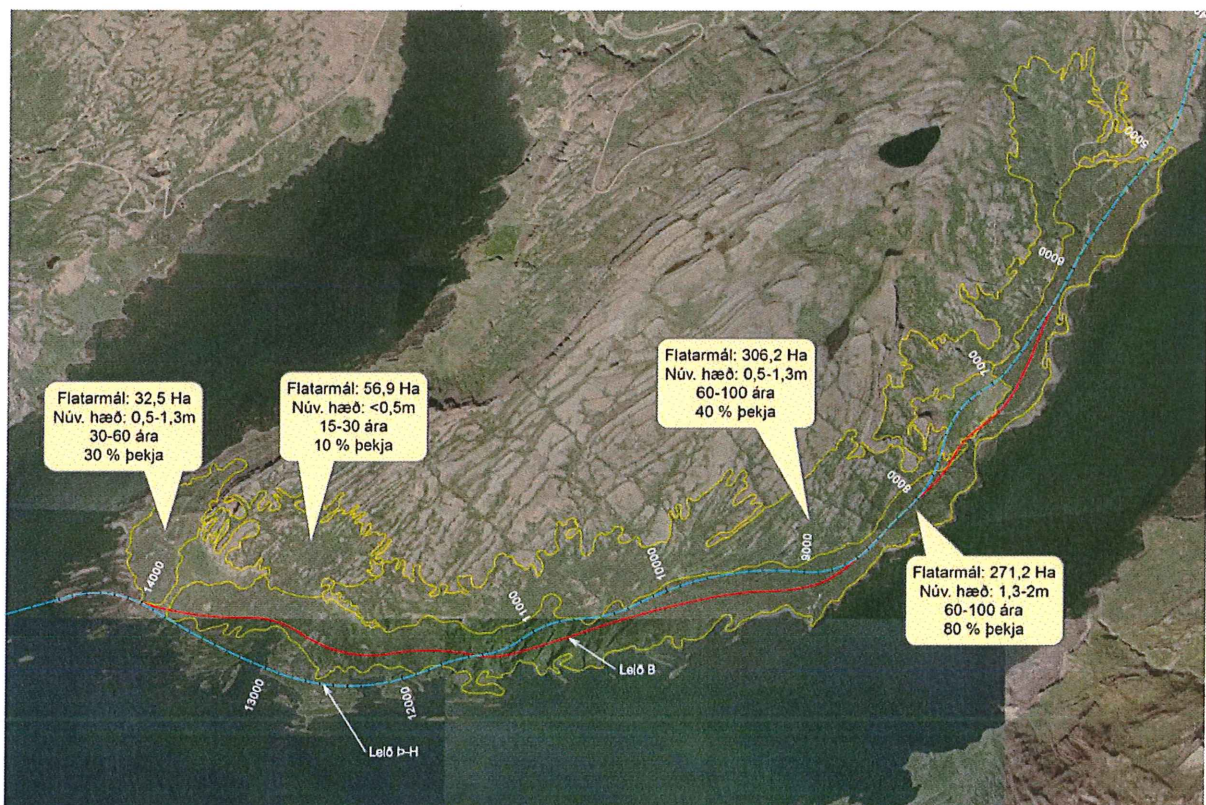
Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands eru gerðar athugasemdir við fullyrðingu Vegagerðarinnar um að leið Þ-H sé á stórum kafla ofan við skóginn og vísað í kort nr. 19 í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar sem sýnir skiptingu á Teigsskógi í svæði eftir aldri og þekju. Samkvæmt því sé veglínán á löngum kafla innan elsta hluta skógarins. Vegagerðin fellst á að í stað þess að segja „veglínan færirst upp fyrir skóginn“ hefði verið réttara að segja að veglínán „færirst efst í skóginn eða í jaðri hans.“

5.4 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Í matsferlinu 2003-2009 og í framlögðum gögnum nú hefur komið fram að Teigsskógur hefur nokkra sérstöðu meðal vestfirskra skóga og er meðal stærstu skóg- og kjarrlenda landshlutans. Það er ekki einungis stærð, þéttleiki og samfella Teigsskógar sem gerir hann markverðan heldur einnig aldur hans sem vistkerfis.

Í endurupptökubeiðninni leggur Vegagerðin fram ný gögn um stærð Teigsskógar, byggt á nýlegum rannsóknum Skógræktar ríkisins. Að neðan má sjá kort sem birt er í erindi Vegagerðarinnar af skiptingu Teigsskógar í undirsvæði og samantekt Skipulagsstofnunar á þeim upplýsingum sem þar koma fram og hvaða skerðing verður á skóginum samkvæmt leið B og leið Þ-H, byggt á framlögðum gögnum Vegagerðarinnar.

Teigsskógur samkvæmt nýjum gögnum og framkvæmdir innan skógarins (mynd úr endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar):



Skógarsvæði					Lengd vegar (km)		Stærð raskaðs svæðis v. vegar (ha)		Stærð efnistökusvæða (ha)	
Auðkenni svæðis	Stærð (ha)	Hæð (m)	Aldur (ár)	Þekja (%)	skv. leið B ¹⁸	skv. leið Þ-H ¹⁹	skv. leið B	skv. leið Þ-H	skv. leið B ²⁰	skv. leið Þ-H
1	33	0,5-1,3	30-60	30	0	0	0	0	0	0
2	57	<0,5	15-30	10	0	0	0	0	0	0
3	306	0,5-1,3	60-100	40	0	0	0	0	0	0
4	271	1,3-2,0	60-100	80	8,1-8,8	5,4	26 ²¹	16 ²²	17 ²³	0
Samtals	667				8,1-8,8	5,4	26	16	17	0

Veglína Þ-H liggur á rúmlega 5 km kafla um Teigsskóg og þá innan elsta hluta skógarins, þ.e. þar sem hann er 60-100 ára gamall og þéttastur og hávaxnastur (svæði 4 á mynd að ofan). Sá hluti skógarins er nú talinn vera um 271 ha og fer leið Þ-H ýmist um hann eða á mörkum hans og lágvaxnari og gisnari hluta elsta skógarins, sem nær yfir 306 ha svæði (svæði 3 á mynd að ofan). Skerðing á skógarsvæðum vegna vegar, fláa og skeringa verður samkvæmt leið Þ-H um 16 ha, en endurreiknaðar tölur fyrir leið B gefa skerðingu upp á 26 ha.²¹ Þessi munur skýrist fyrst og fremst af því að leið Þ-H fer um skóginn á um 5,4 km kafla, á meðan leið B liggur um Teigsskóg endilangan, á 8,1-8,8 km leið.

Í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006 byggði niðurstaða stofnunarinnar um áhrif veglagningarinnar um Teigsskóg á sérstöðu og verndargildi skógarins og sérstaklega tekið fram að þótt að mismunandi veglínur um skóginn samkvæmt leið B fælu í sér mismikla röskun, þá væri sá munur óverulegur, en allir veglínukostir leiðar B lágu eftir endilöngum skóginum. Allar veglínurnar myndu því kljúfa skóginn að endilöngu og rýra hann umtalsvert. Þar spilaði einnig með sú 17 ha efnistaka sem var fyrirhuguð innan Teigsskógar, en nú hefur verið fallið er frá henni. Samtals var gert ráð fyrir að vegagerð og efnistaka myndu spilla beint um 50 ha skógarsvæði.²¹ Nú hefur breyting á hönnun vegar leitt til þess að hann mun skerða um 16 ha náttúrulegs skóglendis og að vegurinn liggur ekki um skóginn eftir honum endilöngum eins og fyrr. Jafnframt hefur Vegagerðin kynnt áform um að græða upp kjarr á 9 ha þess lands, en hafa verður í huga að ræktað kjarr er ekki sambærilegt við þroskað vistkerfi Teigsskógar og áréttar Vegagerðin það m.a. í svörum við umsögnum og athugasemdum að hún leggi ekki að jöfnu nýræktun skóga og gamalgróna birkiskóga.

Eins og kemur fram í kafla 5.1 að framan lagði Vegagerðin fram í matsferlinu 2003-2009, áætlun um ræktun á jafnstórum skógi að flatarmáli og skerðist. Með þetta í huga hafnar Skipulagsstofnun þeirri fullyrðingu Vegagerðarinnar í endurupptökubeiðninni að stofnunin hefði átt að rannsaka betur sjálf eða beina til Vegagerðarinnar að rannsaka hvað endurheimt felur eða gæti falið í sér. Upplýsingar sem lutu að mögulegum mótvægisáðgerðum lágu fyrir af hálfu Vegagerðarinnar.

¹⁸ Áætlað út frá mynd nr. 19 í kortahefti með endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar.

¹⁹ Áætlað út frá mynd nr. 19 í kortahefti með endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar.

²⁰ Áætlað út frá mynd nr. 19 í kortahefti og viðbótarupplýsingum lögðum fram með endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar.

²¹ Nær inn á svæði 3 fyrir suma veglínukosti leiðar B. Upplýsingar frá Vegagerðinni um rask vegna leiðar B eru nokkuð misvísandi. Þannig er í upphaflegum gögnum í matsferlinu 2003-2009 talað um að vegurinn raski 23-26 ha skóglendis eftir veglínunum, en að auki raskist 8 ha svæði meðfram veginum. Í framlögðum gögnum vegna endurupptökuerindisins er hinsvegar eingöngu talað um rask upp á 26 ha vegna leiðar B. Við þetta bætist síðan rask vegna efnistöku.

²² Nær inn á svæði 3.

²³ Kann að ná inn á svæði 3.

6 ÁHRIF Á ARNARVARP

6.1 Matsferlið 2003-2009

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 kom fram að ernir hafi orpið í Grónesi frá ómunatíð og að heimildir væru um samfelld arnarvarp þar frá 1964. Um væri að ræða tvö varpsvæði, en einnig væru varpsvæði í Ystey í mynni Djúpafjarðar. Lög kveði á um að ekki megi fara nær en 500 m að arnarhreiðri yfir varptíma (15. maí-15. ágúst) og ekki hrófla við hreiðurstæðum arna og svæði sem takmarkast af 100 m hringmáli umhverfis, hvort sem er á varptíma eða utan hans. Af þeim sex veglínukostum sem lagðir voru fram fyrir veglínu B yfir Djúpafjörð voru þrjú ystu kostirnir allir innan 500 m fjarlægðar, í 180-305 m fjarlægð frá hreiðurstæði í Ystey. Fram kom að hugsanlegt væri að ernir gætu nýtt varpstaðinn ef innsta línan af þessum þremur yrði valin, en nánast engar líkur væru ef hinar tvær ytri yrðu valdar. Hinar þrjár veglínurnar liggja innan í firðinum, 800-1000 m frá setrinu í Ystey og ólíklegt var talið að vegur á þeim slóðum hafi umtalsverð áhrif á framtíð arnarvarps í Gróneseyjum.

Í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006 kemur fram að stofnunin telji að tveir ystu kostir við þverun Djúpafjarðar á leið B muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif á arnarsetrið í Ystey en aðrir kostir mun síður, en gætu þó haft tímabundin áhrif á framkvæmdatíma.

Í úrskurði umhverfisráðherra kemur fram að Náttúrufræðistofnun Íslands telji að vegagerð um mynni Djúpafjarðar ætti ekki að hafa umtalsverð áhrif á arnarvarp í Grónesborg. Ráðuneytið segir liggja fyrir að fjórir valkostir af sex sem settir hafa verið fram samkvæmt leið B um mynni Djúpafjarðar uppfylli kröfur 19. gr. laga nr. 64/1994.²⁴

6.2 Beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku 2015

Í beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku kemur fram að breytt veglína Þ-H fari ekki nær arnarhreiðrum en 500 m. Það sé veruleg breyting hvað varðar forsendur fyrir mati á umhverfisáhrifum þar sem nýja leiðin uppfylli fjarlægðarviðmið frá arnarsetrum. Áhrif leiðar Þ-H ættu því að vera óveruleg, en í úrskurði Skipulagsstofnunar hafi áhrif tveggja ystu kosta leiðar B verið metin umtalsverð neikvæð við arnarsetrið í Ystey.

6.3 Umsagnir og athugasemdir

Náttúrufræðistofnun Íslands tekur að hluta til undir með Vegagerðinni sem segir að með því að velja veglínu sem sé utan við 500 m frá þekktum arnarvarpstað, verði áhrif vegagerðar á arnarvarp óveruleg í stað umtalsverðra áður. Hins vegar komi áhrifa veglagningar um Grónes til með að bæta aðgengi að varpsvæði þar og eins sé hugsanlegt að þverun geti haft áhrif á búsvæði arnar í Djúpafirði.

Í séráliti eins fulltrúa í Breiðafjarðarnefnd er bent á að þótt ekki verði farið nær arnarsetrum en 500 m muni ný veglagning engu að síður auka truflun á svæðinu.

6.4 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Sú veglína sem Vegagerðin leggur nú til yfir Djúpafjörð er áþekkt veglínu D660-008 sem lögð var fram í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005, að því frátöldu að henni hefur verið hnikað til, til að uppfylla fjarlægðarkröfur í 19. gr. laga nr. 64/1994.

Ávallt hefur legið fyrir að unnt væri að leggja veg yfir Djúpafjörð samkvæmt leið B sem lægi í nægilegri fjarlægð frá arnarsetri í Ystey og voru slíkir valkostir lagðir fram til úrskurðar Skipulagsstofnunar í mati á umhverfisáhrifum.

²⁴ „Óheimillt er frá 15. mars til 15. ágúst að koma nær arnarhreiðrum en 500 m nema brýna nauðsyn beri til, svo sem vegna lögmætra nytja sem ekki er hægt að stunda á öðrum árstíma, enda sýni menn ýtrustu varfærni og forðist að trufla fuglana og að þessi takmörkun á umferð gildir bæði þar sem ernir eru að búa sig undir varp og við þau hreiður sem orpið hefur verið í og eru með eggjum eða ungum.“

7 ÁHRIF Á LEIRUR OG FJÖRUR

7.1 Matsferlið 2003-2009

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 kemur fram að leið B fari um fjörur á utanverðu Hallsteinsnesi, Grónesi og Melanesi og að þar muni fjörur og/eða leirur skerðast sem nemi flatarmáli vegarins. Fjörur á þessu svæði séu lífmiklar og fjölbreyttar, en þó af algengri fjörugerð í norðanverðum Breiðafirði. Fram kemur að þótt að áhrif á einstaka þætti lífríkis fjarðanna séu afmörkuð séu þveranir eins eða tveggja fjarða alvarleg aðgerð og samanlögð áhrif umtalsverð. Hafa beri í huga að fjörur og leirur þessara fjarða séu innan verndarsvæðis Breiðafjarðar og leirur njóti sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum.

Í matsskýrslu er lagður fram svokallaður fjörukostur til samanburðar við veglínukosti leiðar B, en hann var sagður mun dýrari og bent á að veghelgunarsvæði hans liggi um ríflega 20 ha votlendis, auk þess sem skerðing verði á fjörum.

Í úrskurði Skipulagsstofnunar kom fram að til að draga sem mest úr áhrifum á fjörur og vistkerfi á leirum væri afar brýnt að Vegagerðin tryggði full vatnsskipti við þverun fjarða.

7.2 Beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku 2015

Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin hafi aflað margvíslegra upplýsinga um áhrif þverunar fjarða á lífríki, sem felist m.a. í skoðun á áhrifum á sjávarfitjar og leirur, en einnig setflutninga. Niðurstaða nýrra athugana sé m.a. að straumhraði við brúarop skipti verulegu máli. Með breyttri framkvæmd, lengri brúaropum, styttri fyllingum og minni straumhraða við brúarop, sem dragi úr setflutningum og breyti umhverfi og sjávarbotni minna en áður, muni umhverfisáhrif vegna þverana breytast.

7.3 Umsagnir og athugasemdir

Breiðafjarðarnefnd telur að breytingar á brúarlengdum feli í sér verulegar breytingar frá fyrri forsendum og mikilvægt sé að skoða það nánar í mati á umhverfisáhrifum. Þá sé nú fyrirhugað að vegurinn liggi um sjávarfitjar og fjörusvæði á milli stöðva 12.000 og 14.000 sem sé innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Í því felist veruleg breyting á fyrri forsendum og mikilvægt að skoða nánar í mati á umhverfisáhrifum.

Í séráliti eins fulltrúa Breiðafjarðarnefndar kemur fram að þrátt fyrir að brúarop verði víkkuð, þá muni þverun fjarðanna eftir sem áður hafa óviss áhrif á lífríki og þá sé ekkert minnst á þangskurð í nýjum tillögum Vegagerðarinnar.

Fiskistofa bendir á veiðihagsmunum á svæðinu og mikilvægi þess að tekið verði mið af reynslu af þverun Gilsfjarðar, komi til þverana fjarða.

Hafrannsóknastofnun telur mikilvægt að til séu mælingar á straumum þegar um er að ræða þveranir fjarða, bæði fyrir og eftir þverun, til að hægt sé að meta raunveruleg vatnsskipti og þar með rennsli um brúarop. Stofnunin telur áform um breikkun brúaropa til bóta, en engu að síður sé brýnt að kortleggja lífríki Djúpafjarðar, Gufufjarðar og Þorskafjarðar með áherslu á fiskungviði áður en heimild til þverana er veitt. Áður en slíkt mat liggur fyrir sé ekki hægt að segja til um hvort og hvaða áhrif framkvæmdirnar hafi á lífríkið. Hafrannsóknastofnun leggst eindregið gegn því að farið verði í framkvæmdir á grunnsævi án undangenginna rannsókna.

Náttúrufræðistofnun Íslands telur að þrátt fyrir lengingu brúaropa yfir Djúpafjörð og Gufufjörð sé samt sem áður óvissa um lífríki fjarðanna og helsta óvissuatriðið varðandi framkvæmdina.

Fuglavernd telur leið Þ-H brot á lögum um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995, sbr. verndaráætlun fyrir Breiðafjörð. Jafnframt sé um að ræða brot á Ramsar sáttmála [samningi] um vernd votlendis, auk þess sem leirur og sjávarfitjar njóti sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd nr. 44/1999.

Gunnlaugur Pétursson o.fl. vekja athygli á því að leið Þ-H fari ofan í fjöru og yfir nes utan við stöð 11.500, en í skýrslu um gróðurfar sem fylgdi matsskýrslu Vegagerðarinnar á sínum tíma hafi verið mælt gegn því að raska á eða við ströndina utan við stöð 7.000 eins og hún var þá skilgreind á leið B.

Náttúruvaktin telur þveranir fjarða með uppfyllingum og brúm óásættanlegar í Breiðafirði og að óvissa sé um áhrif sem hlotist geta af þverunum fjarða. Náttúruspjöll á þessu svæði séu í andstöðu við Bernarsáttmálann og Ramsar sáttmálann [samninginn] auk samnings um vernd farfugla AEWA sem Ísland sé aðili að.

Reynir Bergsveinsson segir Vegagerðina ekki hafa upplýst um hvernig haga á brúargerð þannig að afla megi þangs og stunda sjávarnytjar í Djúpafirði.

Vegagerðin segir í svörum sínum að hún telji þveranir mikilvægt viðfangsefni í mati á umhverfisáhrifum og að á undanförunum árum hafi verið stuðst við straumlíkön við undirbúning hönnunar slíkra framkvæmda. Útreikningar með straumlíkönnum hafi leitt í ljós mikilvægar upplýsingar um breytingar á straumum. Frekari þekking og betri líkön séu til þess fallin að draga úr óvissu um áhrif þverana. Vegagerðin segir framkvæmdina ekki brot á Ramsar samningi, almenn ákvæði samningsins kveði á um að stuðla eigi að verndun votlenda og votlendisfugla með stofnun friðlanda á votlendum. Hins vegar sé ljóst að í mati á umhverfisáhrifum sé mikilvægt að fjalla um og leggja mat á möguleg áhrif á votlendi, sjávarfitjar og leirur. Tekið er undir sjónarmið Breiðafjarðarnefndar um að breytt lega Þ-H krefjist þess að skoða þurfi betur möguleg áhrif vegagerðar á sjávarfjarnir og fjörusvæði. Þá bendir Vegagerðin á að í mati á umhverfisáhrifum árið 2005 hafi komið fram upplýsingar um að þverun takmarki ekki þangskurð. Sú niðurstaða eigi enn við og því hafi ekki verið fjallað um áhrif leiðar Þ-H á þangskurð í endurupptökubeiðninni.

7.4 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Leið Þ-H felur í sér breytingu frá legu leiðar B á um 2,6 km kafla yst við Þorskafjörð, í því skyni að draga úr raski á Teigsskógi. Tilfærsla vegarins á þessu svæði færir hann niður í fjöru og fellur hann þar að legu samanburðarkosts sem lagður var fram í matsferlinu 2003-2009, svokallaðs fjörukosts. Hann var þá ekki lagður fram til úrskurðar þar sem Vegagerðin taldi hann á þeim tíma ekki raunhæfan framkvæmdakost.

Færsla vegarins niður í fjöru yst í Þorskafirði mun augljóslega hafa meiri áhrif á fjöru og leirur en leið B. Hins vegar hefur ekki verið að fullu verið lagt mat á áhrif hennar, þar sem svokallaður fjörukostur var eingöngu lagður fram til samanburðar en ekki til úrskurðar Skipulagsstofnunar.

Þá fyrirhugar Vegagerðin breytta hönnun þverana yfir Djúpafjörð og Gufufjörð með það markmið að draga úr neikvæðum áhrifum þeirra á umhverfi og lífríki innan við þverun. Breytingin felst í að brúarop þverana yfir Djúpafjörð lengjast um tæplega 120 m og í Gufufirði um 10 m. Þrátt fyrir þessar breytingar, telur Hafrannsóknastofnun að nýtt umhverfismat kalli á tilteknar rannsóknir á áhrifum framkvæmdanna á lífríki fjarðanna.

8 ÁHRIF Á LANDSLAG

8.1 Matsferlið 2003-2009

Í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 kemur fram að leið B í 2. áfanga feli í sér að tveir firðir verða þveraðir og landslagsheild rofin. Áhrifin verði misáberandi eftir sjónarhorni, einna minnst frá veginum en mest í hlíðum og innan til í fjörðunum. Samfelldur birkiskógur verði rofinn í vestanverðum Þorskafirði. Skeringar á Melanesi verði áberandi þar sem leiðin komi yfir vestanverðan Gufufjörð. Erfitt geti reynst að fella veg að landslagi í vestanverðum Djúpafirði, þar sem verði töluverðar skeringar.

Í úrskurði Skipulagsstofnunar er vísað til umsagna og athugasemda um mikil spjöll af völdum efnistöku á Grónesi og í minna mæli á Hallsteinsnesi. Í athugasemdum hafði verið bent á mikilvægi

landslagsheildar svæðisins og að fáar hlíðar í A-Barðastrandarsýslu væru ósnortnar af vegagerð. Í úrskurðinum kemur fram að Skipulagsstofnun telur að leið B í gegnum Teigsskóg og tilheyrandi efnistaka í Teigsskógi, á Hallsteinsnesi og Grónesi muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér á jarðmyndanir og landslag. Þó svo að unnt verði að græða upp efnistökusvæðin og jafnvel endurheimta birkiskóg á þeim, þá verði ummerki þeirra varanleg. Vegur í gegnum Teigsskóg og út á Hallsteinsnes muni rjúfa landslagsheild og rýra umtalsvert heildarmynd svæðisins.

Í úrskurði umhverfisráðherra var talið að lagning Vestfjarðavegar um Teigsskóg myndi hafa áhrif á landslag til langframa og skera í sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og sérstaka landslagsheild, sem ekki verði endurheimt með ræktun skógar á öðrum stað.

8.2 Beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku 2015

Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar kemur fram að nú hafi verið lögð fram ný veglína, ýmsum hönnunarforsendum breytt og fallið frá nær allri efnistöku í Teigsskógi og að stórum hluta á Grónesi. Því sé mikilvægt að afla frekari upplýsinga um umfang ásýndarbreytinga og hvernig ný veglína kemur til með að falla að landi.

8.3 Umsagnir og athugasemdir

Í séráliti eins fulltrúa í Breiðafjarðarnefnd kemur fram það álit að áhrif af veglínu Þ-H á landslag verði þau sömu og jafnvel verri en af veglínu B, sökum hækkunar í landi. Verði af þverun fjarðanna fjölgi enn þeim fjörðum sem þveraðir eru á svæðinu.

Náttúrufræðistofnun Íslands telur að erfitt sé án frekari gagna og útlistana að meta hvernig áhrif af breyttum hönnunarforsendum dragi úr sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar. Stofnunin telur sig ekki hafa forsendur til þess að meta hvort með umræddum breytingum felist í heild meiri eða minni umhverfisáhrif en hallast þó að því að „hér sé bitamunur en ekki fjár“.

Vegagerðin telur að allar forsendur séu til staðar til að fullyrða að breyting á veghæð muni draga úr sýnileika vegarins. Hins vegar telur Vegagerðin að vinna þurfi mat á umhverfisáhrifum til að sýna umfang ásýndarbreytinga, þannig að unnt sé að taka afstöðu til þeirra.

8.4 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Meginbreytingin hvað varðar áhrif á landslag, felst í breyttum áformum um efnistöku þar sem fallið er frá efnistökusvæðum innan Teigsskógar og ystu efnistökusvæðum á Grónesi með tilheyrandi vegslóðum. Auk þess felst breytingin í því að í stað þess að vegurinn liggja eftir Teigsskógi endilöngum, mun hann nú liggja eftir tæplega tveimur þriðju hlutum skógarins, en síðan í fjöru neðan hans.

Þrátt fyrir breytingu á fyrirhugaðri veglínu er eftir sem áður um að ræða rúmlega 15 km langan veg um nokkuð óraskaða landslagsheild, sem samanstendur af skóglendi og strandsvæði. Framkvæmdin leiðir því eftir sem áður til umfangsmikilla breytinga á landslagsheild. Breytt tilhögun á efnistöku og legu og útfærslu veglínu kemur þó til með að breyta ásýnd á einstökum hlutum vegarins t.d. í fjörum yst við Þorskafjörð.

9 SAMRÆMI Í ÚRSKURÐUM OG ÁLITUM

9.1 Beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku 2015

Í endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin telur vera ósamræmi milli niðurstöðu Skipulagsstofnunar um umhverfisáhrif leiða B og C í 2. áfanga Vestfjarðarvegar og niðurstöðu stofnunarinnar um umhverfisáhrif annarra matsskyldra framkvæmda hvað varði vægi svæða á náttúruminjasrá, vægi náttúruminja sem njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum og hvernig tekið sé tillit til mótvægisáðgerða. Í erindi Vegagerðarinnar eru tekin nokkur dæmi úr úrskurðum og álitum Skipulagsstofnunar, sem Vegagerðin heldur fram að sýni fram á ósamræmi.

9.2 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að ekki sé unnt bera niðurstöður stofnunarinnar saman með þeim hætti sem gert er í erindi Vegagerðarinnar, þ.e. án þess að taka tillit til þess að um er að ræða ólíkar framkvæmdir sem voru áformaðar í mismunandi landshlutum og þar sem umhverfisaðstæður eru mismunandi. Þannig er til dæmis erfitt að bera saman umhverfisáhrif jarðvarmavirkjunar, háspennulína og vegagerðar, eins og gert er í erindi Vegagerðarinnar. Þótt hinar framkvæmdirnar sem Vegagerðin vísar til lúti að lagningu vega telur Skipulagsstofnun þær framkvæmdir ekki sambærilegar við Vestfjarðaveg varðandi það sem á reynir í þessu máli.

Með hliðsjón af framangreindu telur Skipulagsstofnun að ekki sé um að ræða ósamræmi milli álita og úrskurðar stofnunarinnar sem leiði til brots á jafnræðisreglu stjórnsluréttar, bæði hinni óskráðu og þeirri sem mælt er fyrir um 11. gr. stjórnslulaga, en því heldur Vegagerðin fram í erindi sínu.

10 NIÐURSTAÐA

Vegagerðin hefur óskað eftir því við Skipulagsstofnun að fá heimild til að leggja fram nýtt umhverfismat fyrir vegagerð á leið sem áður var kölluð leið B, sem er 15,5 km vegur frá Þórisstöðum við Þorskafjörð, um Hallsteinsnes, yfir Djúpafjörð og Gufufjörð og vestan Gufufjarðar frá Melanesi og vestur fyrir Kraká. Í beiðni um endurupptöku leggur Vegagerðin fram tillögu að leið Þ-H. Vegagerðin telur breytingar sem gerðar hafa verið frá leið B til leiðar Þ-H ásamt tilgreindum breytingum á umhverfi, lagaumgjörð og stefnu stjórnvalda geri að verkum að tilefni sé til að endurskoða umhverfismat framkvæmdarinnar. Erindi Vegagerðinnar er lagt fram á grundvelli 24. gr. stjórnslulaga auk ólögfesta heimilda um endurupptöku.

Eins og fjallað var um í 2. kafla að framan þurfa tiltekin skilyrði að vera uppfyllt til að unnt sé að taka ákvörðun um að endurupptaka mál á grundvelli 24. gr. stjórnslulaga. Í köflum 3-9 hefur verið farið yfir framlagðar upplýsingar með tilliti til hugsanlega annmarka fyrri ákvörðunar, sbr. 1. tl. 1. mgr. 24. gr. stjórnslulaga. Einnig hvort nýjar upplýsingar fela í sér að atvik hafi breyst verulega frá fyrri ákvörðun, sbr. 2. tl. 1. mgr. 24. gr. stjórnslulaga. Varðandi síðarnefnda atriðið telur Skipulagsstofnun einnig mega horfa til þeirra sjónarmiða sem tilgreind eru í 2. mgr. 12. gr. laga nr. 106/2000, þ.e. hvort nýjar upplýsingar sýni að forsendur hafi breyst verulega frá því umhverfismat fór fram, svo sem vegna breytinga á náttúrufari eða landnotkun á áhrifasvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breytinga á alþjóðlegum skuldbindingum eða vegna tækniþróunar varðandi framkvæmdina. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar í 2. kafla að framan um skilyrði 24. gr. stjórnslulaga fyrir endurupptöku.

Greining Skipulagsstofnunar á framlögðum gögnum sýnir að leið Þ-H er í aðalatriðum sambærileg veglína og leið B sem lögð var fram til umhverfismats í matsferlinu 2003-2009. Mesta einstaka frávik á legu vegarins er á um 2,6 km kafla þar sem fylgt er leið sem lögð var fram til samanburðar í umhverfismatinu 2003-2009. Þegar allt er talið felur leið Þ-H í sér breytta veglínu frá leið B sem nemur allt að rúmlega þriðjungu alls vegarins og rúmlega helmingi þess kafla sem liggur um Teigsskóg. Breytingar sem gerðar hafa verið á vegsniði og veghæð eru óverulegar að mati Skipulagsstofnunar gagnvart spurningum um endurupptöku umhverfismats.

Hvað varðar efnistöku, hafa framkvæmdaáformin tekið verulegum breytingum. Horfið hefur verið frá efnistöku í Teigsskógi með tilheyrandi vegslóðum og einnig hefur verið dregið úr efnistöku á Grónesi.

Framangreindar breytingar á veglínu og efnistöku hafa í för með sér að skerðing á Teigsskógi verður talsvert minni. Þannig er gert ráð fyrir að leið Þ-H skerði skógarsvæði um 16 ha, í stað 26 ha vegna vegar samkvæmt leið B og 17 ha vegna efnistöku fyrir leið B. Einnig mun leið Þ-H liggja utan skógarins á um 2,6 km kafla, en leið B lá eftir skóginum endilöngum. Jafnframt er nú fyrirhugað að græða upp um 9 ha raskaðs skógar meðfram veginum með kjarri.

Skipulagsstofnun telur að breytingar á legu vegar um Teigsskóg og áformum um efnistöku innan hans séu það veigamiklar að þær skapi forsendur til að endurskoða mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Að sama skapi fellst stofnunin á að þær breytingar sem gerðar hafa verið á hönnunarforsendum og hönnun þverana yfir Djúpafjörð og Gufufjörð gefi tilefni til að endurskoða umhverfismat þess hluta framkvæmdarinnar.

Skipulagsstofnun fellst hinsvegar ekki á það sem fram er fært í erindi Vegagerðarinnar um meint ósamræmi í úrskurðum og álitum stofnunarinnar, eða að breytt lög eða stefna stjórnvalda gefi tilefni til endurskoðunar umhverfismatsins. Þá telur stofnunin að nýjar upplýsingar um umhverfisaðstæður á svæðinu hafi einar og sér ekki gefið tilefni til endurskoðunar umhverfismatsins.

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að Vegagerðin hafi ekki sýnt fram á að annmarkar hafi verið á úrskurði Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp, sbr. 1. tl. 1. mgr. 24. gr. stjórnsýslulaga.

Þá er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að þær breytingar sem gerðar hafa verið á legu vegarins út úr Teigsskógi að hluta, auk breyttra hönnunarforsendna og hönnunar á þverunum yfir Djúpafjörð og Gufufjörð og breytingar á fyrirkomulagi efnistöku feli í sér verulegar breytingar á forsendum umhverfismats sem gefi tilefni til endurskoðunar umhverfismatsins, þar sem umræddar breytingar séu líklegar til að hafa áhrif á umhverfismat framkvæmdarinnar hvað varðar áhrif á skóglendi, landslag og leirur og fjörur. Því er að mati stofnunarinnar skilyrði 2. tl. 1. mgr. 24. gr. stjórnsýslulaga uppfyllt sem og skilyrðið um veigamiklar ástæður í 2. ml. 2. mgr. sömu greinar laganna.

Það er því niðurstaða Skipulagsstofnunar að fallist er á beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku á þeim hluta úrskurðar stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp er varðar leið B í 2. áfanga. Ákvörðun Skipulagsstofnunar er kæránleg til umhverfis- og auðlindaráðherra sbr. 1. mgr. 27. gr. stjórnsýslulaga. Kæra skal borin fram innan þriggja mánaða frá því að aðila máls var tilkynnt um ákvörðunina.

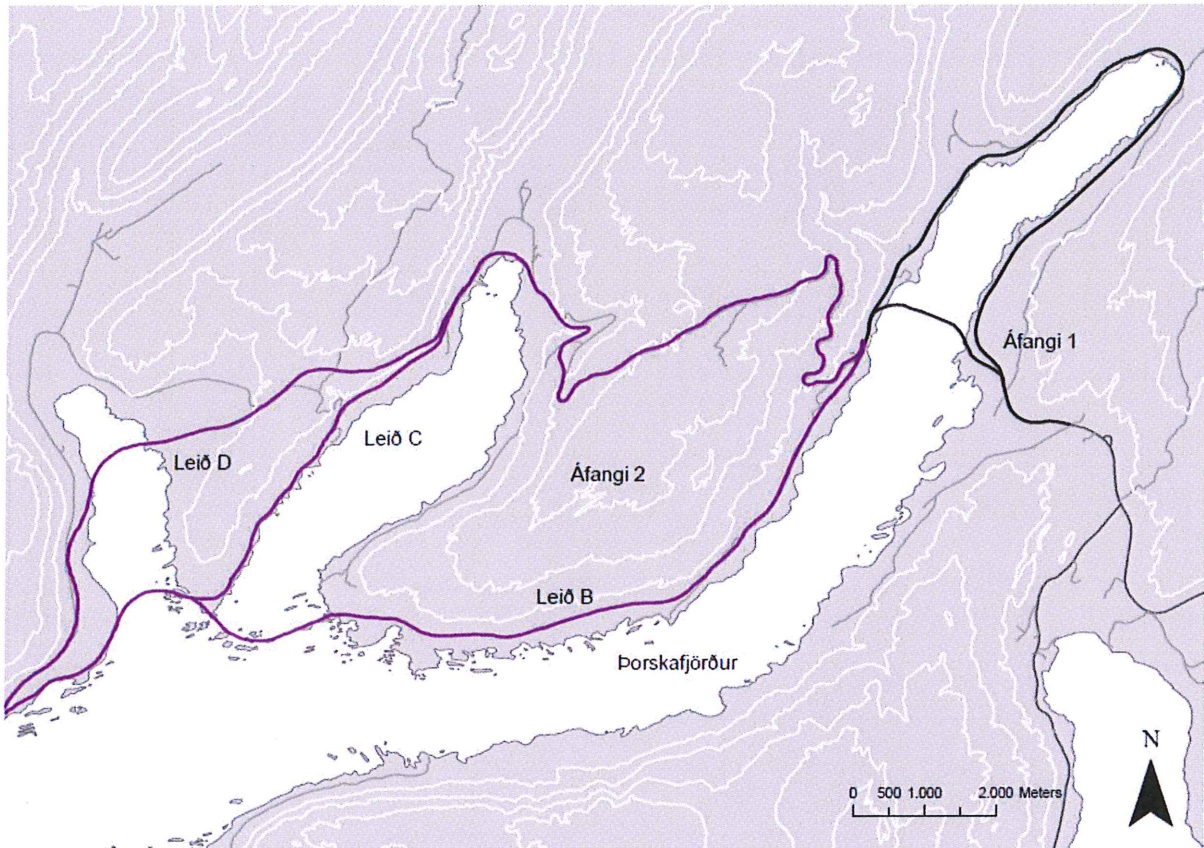
Þessi niðurstaða hefur í för með sér að Vegagerðin getur lagt fram tillögu að matsáætlun samkvæmt 8. gr. laga nr. 106/2000 með áorðnum breytingum. Í matsáætlun fyrir endurskoðað umhverfismat verður tekin afstaða til þess hvaða valkostir verða skoðaðir og á hvaða gögnum umhverfismatið skal byggja og hvert umfang þess skuli vera. Þrátt fyrir þær breytingar sem gerðar hafa verið á framkvæmdinni og sem leitt hafa til þess að fallist er á endurskoðun umhverfismatsins, þá liggur fyrir að sú framkvæmd sem hér um ræðir felur í sér inngrip inn í lítt snortna landslagsheild og svæði með viðkvæmri náttúru sem fellur undir ýmis verndarákvæði í lögum og stefnu stjórnvalda. Það er því mikilvægt að í endurskoðuðu umhverfismati verði lagðar fram ítarlegar upplýsingar um umhverfisaðstæður, vandað til umhverfismats og lagt mat á umhverfisáhrif mögulegra valkosta til að bæta samgöngur á Vestfjarðavegi um Reykhólahrepp.

Reykjavík 26. maí 2015

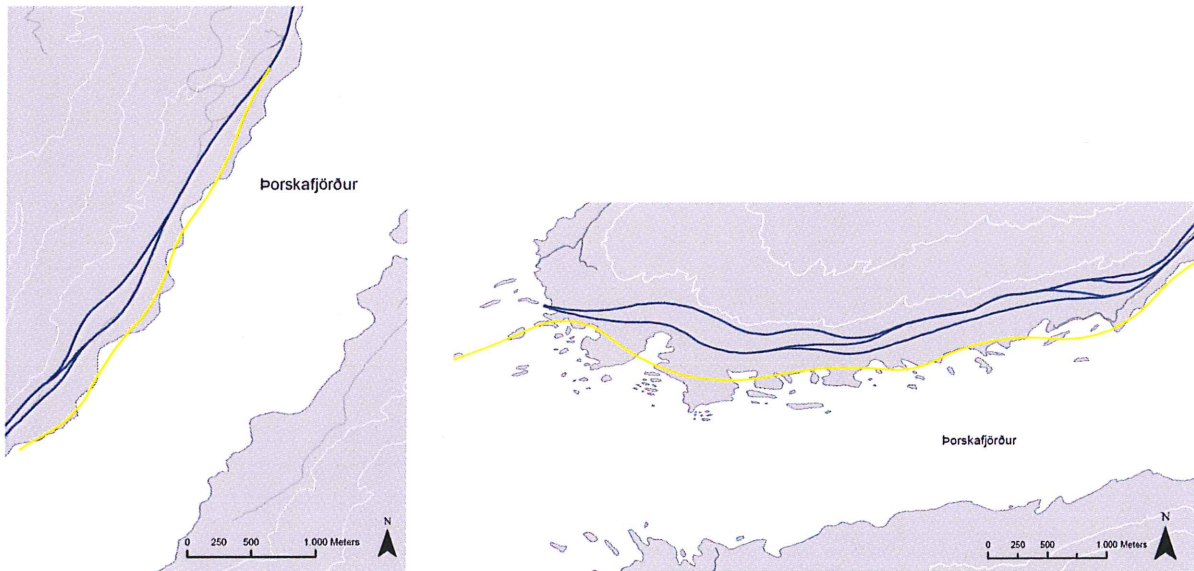

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir


Rut Kristinsdóttir

VIÐAUKI



Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp, 1. og 2. áfangi eins og þeir voru lagðir fram í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 (Unnið upp úr matsskýrslunni).



Mismunandi útfærslur leiðar B um Teigsskóg lagðar fram í matsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2005 ásamt samanburðarkosti (fjörुकosti) (Unnið upp úr myndum 3.1 og 3.2 í matsskýrslunni).



Leiðir B og B-H (mynd úr endurupptökubeiðni Vegagerðarinnar 2015).