



UMHVERFISRÁÐUNEYTIÐ

Skuggasundi 1 150 Reykjavík
sími: 545 8600 bréfasími: 562 4566
postur@umhverfisraduneyti.is
www.umhverfisraduneyti.is

Reykjavík 5. janúar 2007
Tilv.: UMH06030015/10-02-0106

Hinn 5. janúar 2007 er kveðinn upp í umhverfisráðuneytinu svohljóðandi

ÚRSKURÐUR:

Ráðuneytinu hafa borist kærur Þórólfs Halldórssonar dagsett 29. mars 2006 og Þórólfs Halldórssonar sýslumannsins á Patreksfirði dagsett. 29. mars 2006, Gunnars Gunnarssonar f.h. Vegargerðarinnar dagsett 30. mars 2006, Guðmundar Guðlaugssonar og Más Erlingssonar f.h. Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps dagsett 30. mars 2006, Reynis Bergsveinssonar dagsett 30. mars 2006, Einars Arnars Thorlacius sveitarstjóra f.h. Reykhólahrepps dagsett 29. mars 2006, Gunnlaugs Péturssonar dagsett 28. mars 2006, Geirs Gestssonar dagsett 28. mars 2006 og Helga Rúnars Auðunssonar dagsett 22. mars 2006, vegna úrskurðar Skipulagsstofnunar frá 28. febrúar 2006 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60 á milli Bjarkarlundar og Eyrar í Reykhólahreppi.

I. Hin kærða ákvörðun og málsatvik.

Þann 28. febrúar 2006 kvað Skipulagsstofnun upp hinn kærða úrskurð um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðarvegar nr. 60 á milli Bjarkarlundar og Eyrar í Reykhólahreppi þar sem stofnunin féllst á fyrirhugaða veglagningu um Vestfjarðaveg í Reykhólahreppi samkvæmt leiðum C og D í 1. áfanga með skilyrðum, leið D í 2. áfanga með skilyrðum og 3. áfanga með skilyrðum. Samkvæmt matsskýrslu lagði Vegagerðin fram tvo kosti í 1. áfanga framkvæmdarinnar frá Bjarkarlundi að Þórisstöðum, veglínur C og D. Í 2. áfanga voru lagðir fram þrír kostir, veglínur B, C og D frá Þórisstöðum að Kraká. Í 3. áfanga var lögð fram ein veglína sem héldi núverandi vegi. Eins og áður sagði féllst Skipulagsstofnun á alla valkosti Vegagerðarinnar í 1. og 3. áfanga auk leiðar D í 2. áfanga með skilyrðum. Hins vegar lagðist

Skipulagsstofnun gegn leiðum B og C í 2. áfanga.

Fulltrúar umhverfisráðuneytis fóru í vettvangsferð með Vegagerðinni og Gunnlaugi Péturssyni ásamt nokkrum eigendum þeirra tveggja jarða sem liggja við Teigsskóg þann 13. september 2006.

Lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur verið breytt með lögum nr. 74/2005 og öðlaðist sú breyting gildi 1. október 2005. Varðandi lagaskil vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda sem þegar var hafið þegar ný lög tóku gildi þann 1. október 2005 segir í ákvæði til bráðabirgða að þegar matsskýrsla hefur verið send Skipulagsstofnun fyrir 1. október 2005 sé heimilt að ljúka mati á umhverfisáhrifum samkvæmt þeirri málsmeðferð sem gildir samkvæmt eldri lögum. Mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60 á milli Bjarkarlundar og Eyrar í Reykhólahreppi fer því samkvæmt eldri lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

II. Kæruatriði og umsagnir um þau.

Kærandi Þórólfur Halldórsson gerir þá kröfu að umhverfisráðherra felli þann hluta úrskurðar Skipulagsstofnunar sem varðar 2. áfanga úr gildi og fallist á tillögu Vegagerðarinnar um lagningu vegarins samkvæmt leið B, eftir atvikum með ítarlegum skilyrðum um mótvægisáðgerðir vegna röskunar á birkikjarri.

Kærandi Þórólfur Halldórsson sýslumaður og lögreglustjóri á Patreksfirði telur leið B fela í sér mun meira umferðaröryggi en leiðir C og D. Hann bendir á að leið B er í samræmi við gildandi svæðisskipulag Reykhólahrepps og gerir kröfu um að úrskurði Skipulagsstofnunar verði breytt og fallist verði á veglínu B, eftir atvikum með ítarlegum skilyrðum um mótvægisáðgerðir vegna röskunar á birkikjarri.

Kærandi Vegagerðin sem einnig er framkvæmdaraðili gerir þær kröfur að umhverfisráðherra ógildi þá niðurstöðu Skipulagsstofnunar að leggjast gegn leiðum B og C og að fallist verði á lagningu vegarins skv. leiðum B og C með eða án skilyrða sem umhverfisráðherra kunna að þykja nauðsynleg. Kærandi sendi með bréfi dagsettu 27. apríl 2006 inn frekari gögn um samanburð á umferðaröryggi leiða B og D á Vestfjarðarvegi um Gufudalssveit.

Kærandi Guðmundur Guðlaugsson og Már Erlingsson f.h. Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps gera þá kröfu að felldur verði úr gildi sá hluti úrskurðar Skipulagsstofnunarinnar þar sem lagst er gegn leið B í 2. áfanga.

Kærandi Gunnlaugur Pétursson gerði þá kröfu að úrskurður Skipulagsstofnunarinnar verði staðfestur án breytinga. Með vísun til úrskurðar ráðuneytisins frá 20. desember 2001 um mat á umhverfisáhrifum Kárahnjúkavirkjunar verður staðfestingarkæran tekin til efnisúrlausnar þar sem aðrar kærur hafa borist í málinu byggjast á því að hinn kærði úrskurður verði felldur úr gildi eða honum breytt að einhverju leyti.

Kærandi Reynir Bergsveinsson gerir þá kröfu að umhverfisráðherra leyfi ekki þverun Djúpaþfjarðar. Kæran felur í sér kröfu um að ráðherra staðfesti úrskurð Skipulagsstofnunar. Ráðuneytið vísar til röksemda hvað varðar staðfestingarkæru Gunnlaugs Péturssonar og tekur kærana til efnisúrlausnar.

Kærandi Einar Örn Thorlacius sveitarstjóri f.h. Reykhólahrepps gerir kröfu um að umhverfisráðherra heimili að leið B verði farin í 2. áfanga framkvæmdarinnar.

Kærandi Geir Gestsson gerir þá kröfu að umhverfisráðherra heimili að leið B verði farin í 2. áfanga framkvæmdarinnar.

Kærandi Helgi Rúnar Auðunsson gerir þá kröfu að umhverfisráðherra heimili að leið B verði farin í 2. áfanga framkvæmdarinnar.

Umhverfisráðuneytið óskaði með bréfum dagsettum 12. maí 2006 eftir umsögnum Skipulagsstofnunar, Umhverfisstofnunar, Breiðafjarðarnefndar, Fornleifaverndar ríkisins og Skógræktar ríkisins. Umsögn Skipulagsstofnunar barst með bréfi dagsettu 13. júní 2006, umsögn Umhverfisstofnunar þann 19. maí 2006, umsögn Breiðafjarðarnefndar þann 27. júní 2006 og umsögn Fornleifaverndar ríkisins þann 31. maí 2006, umsögn Skógræktar ríkisins þann 25. maí 2006.

1. Birkiskógur á fyrirhugðu vegstæði.

Kærendur, Þórólfur Halldórsson og Vegagerðin, gera athugasemdir um stærð Teigsskógar sem fram koma í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða um gróðurfar. Einnig eru gerðar athugasemdir við mat á verndargildi skógarins og mat á áhrifum fyrirhugaðrar veglagningar um skóginn. Telur kærandi, Þórólfur Halldórsson, að þær forsendur sem Skipulagsstofnun gefur sér í niðurstöðum sínum standist ekki og að ekki hafi verið færd sannfærandi eða vísindaleg rök fyrir þeirri niðurstöðu sem Skipulagsstofnun kemst að. Mótmælir kærandi því mati Skipulagsstofnunar að veglagning skv. leið B í 2. áfanga hafi umtalsverð umhverfisáhrif sem ekki megi bæta úr með mótvægisáðgerðum.

Kærandi, Vegagerðin, gerir ennfremur athugasemdir við að fjallað sé um Teigsskóg í kafla um friðuð svæði þar sem hann sé ekki friðaður í skilningi laga um náttúruvernd eða annarra laga. Svæðið sé hins vegar á náttúruminjaskrá. Gerð er athugasemd við að stærð Teigsskógs sé ekki skilgreind nægilega vel, ekki sé rétt að tala um Teigsskóg og allt skóglendið á vesturströnd Þorskafjarðar sem eitt og sama svæðið. Telur kærandi að sá kostur hafi ekki verið skoðaður nægilega vel að framkvæmdaraðili gróðursetji tré á jafn stóru svæði og fórna þarf undir veg.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að mat á raski á skóglendi miðist við þær upplýsingar sem fram koma í matsskýrslu Vegagerðarinnar og byggja á skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða. Í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða um gróður segir m.a. að í birkiskógakönnun sem gerð var á vegum Skógræktar ríkisins á árunum 1987-1991 sé birkiskógurinn talinn skiptast í tvennt og talinn vera samtals 378 ha að stærð. Þar segir einnig að samkvæmt könnuninni hafi þetta skóglendi nokkra sérstöðu í A-Barðastrandasýslu. Önnur skóglendi sem eru talin svipaðrar stærðar eða stærri séu ekki svona samfelld svo og að skóglendið sé annað af tveimur sem er að finna á utanverðum nesjum. Hitt er á Vattarnesi þar sem vegur er nú þegar og þar er einnig nokkur sumarhúsabyggð. Einnig bendir Umhverfisstofnun á að skóglendið á norðurströnd (vesturströnd) Þorskafjarðar sé á náttúruminjaskrá, sbr. eftirfarandi lýsingu í náttúruminjaskrá:

„Norðurströnd Þorskafjarðar og fjörur í Djúpafirði, Reykhólahreppi, A-Barðastrandarsýslu.

Fjörur, fitjar og sjávartjarnir frá Teigsskógum að Grónesi. Auk þess skóglendi á norðurströnd Þorskafjarðar milli Teigsskóga og Hallsteinsness. Viðlendur og lífauðugar fjörur með miklu fuglalífi. Þéttur skógur og gott sýnishorn af landslagi við norðanverðan Breiðafjörð. ” Skv. framangreindri lýsingu er ekki allt það skóglendi á norðurströnd Þorskafjarðar sem vaxið er birki á náttúruminjaskrá, þ.e. frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi, heldur skóglendi milli Teigsskógar og Hallsteinsness.”

Umhverfisstofnun bendir í umsögn sinni á að þrátt fyrir að hinn eiginlegi Teigsskógur sé ekki 400 ha að stærð verði við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar að meta heildaráhrif framkvæmdarinnar á skóglendi á svæðinu. Slíkt mat hljóti óneitanlega að taka mið af því hversu stórt svæði er birkivaxið, óháð örnefnum, en fyrir liggur að heildarstærð skóglendis á norðurströnd Þorskafjarðar er 378 ha að stærð. Þá hafi íslensk stjórnvöld markað stefnu um vernd birkiskóga, sbr. stefnumörkun um sjálfbæra þróun til ársins 2020, en þar er sett fram það markmið að forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands. Einnig sé lögð áhersla á að vernda þær vistgerðir sem hefur verið raskað hvað mest samkvæmt vinnu sem fram hafi farið við að skilgreina og kortleggja vistgerðir á Íslandi. Forgangsmál í því sambandi séu m.a. votlendi og birkiskógar. Þessu til stuðnings bendir stofnunin á 39. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd en þar segir að Umhverfisstofnun ásamt Skógrækt ríkisins skuli vinna að verndun og eftirliti með náttúrulegum birkiskógum og skógum til útivistar. Samkvæmt þessu liggja fyrir stefnumörkun íslenskra stjórnvalda um að vinna skuli að verndun birkiskóga.

Umhverfisstofnun bendir á að í matskýrslunni hafi verið lagðar til tvær leiðir á kaflanum frá Þórisstöðum út á Hallsteinsnes. Fram kemur að á kaflanum Þórisstaðir – Gröf telji Vegagerðin neðri kostinn betri með hliðsjón af lá- og lóðréttri legu. Hvað varðar valkosti á kaflanum Gröf – Hallsteinsnes kemur fram að með hliðsjón af verndun birkiskóga ætti líklega að velja efri leiðina en Vegagerðin telur þó að jafnari hæðarlega og minni hætta á snjó eigi að ráða og hallast því að neðri leiðinni. Samkvæmt fyrrnefndri skýrslu og skýrslu Náttúrustofu Vestfjarðar um gróður munu 31-34 ha af skóginum raskast við veglagningu skv. leið B, eftir því hvor kosturinn verður valinn. Alls munu því raskast um 12.5% af heildarþekju skógarins verði leið B fyrir valinu. Þá bendir Umhverfisstofnun á óvissu um flatarmál námusvæða þar sem þykkt jarðlaga hefur ekki verið könnuð sérstaklega og nýtingarhlutfall óvíst. Því megi gera ráð fyrir því að áhrif framkvæmdarinnar verði enn meiri og nái til nánast alls skógarins, sbr. ábendingar í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða um gróður. Þar segir að þó að sjálf lagning vegarins raski aðeins hluta skógarins, lögum hans geri það að verkum að nánast allur skógurinn verði fyrir áhrifum af framkvæmdinni. Skógurinn sé víðast 200-500 m breiður og því muni vegstæði um hann endilangan og opnun námusvæða einnig hafa veruleg áhrif á það sem eftir stendur. Fimm af sex námusvæðum séu jafnframt klettaranar sem myndi skjól fyrir skóginn þar sem hann sé vaxtarlegastur.

Umhverfisstofnun telur hvorugan kost á leið B ásættanlegan vegna rasks á birkiskógi og bendir á að í umsögn Skógræktar ríkisins um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar komi fram að báðir kostirnir sem munu fara í gegnum Teigsskóginn muni hafa í för með sér mikla skógareyðingu. Því megi gera ráð fyrir að vegagerð eftir hliðunum geti haft áhrif á jarðrakann neðan vegar og virkað eins og framræsluskurður eftir endilangri hliðinni með þeim afleiðingum að frjósemi svæðisins minnki. Umhverfisstofnun bendir á að samkvæmt vegstöðlum

Vegagerðarinnar sé gert ráð fyrir allt að 6 m breiðu öryggissvæði meðfram vegum með 90 km hönnunarhraða. Einnig vekur Umhverfisstofnun athygli á að Teigsskógur er eitt af fáum skóglendum í landinu sem haldið hefur velli þrátt fyrir nýtingu.

Umhverfisstofnun vekur jafnframt athygli á að það sé lögbundin skylda stofnunarinnar að meta verndargildi náttúru Íslands og náttúruminja, sbr. 6. gr. laga um náttúruvernd. Mat stofnunarinnar á verndargildi skóglendisins á norðurströnd Þorskafjarðar komi skýrt fram í umsögnum stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60, þ.e. að skóglendið hafi mikið verndargildi. Sams konar afstaða komi fram í umsögn Skógræktar ríkisins um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Ábendingar um verndargildi skógarins komi jafnframt fram í umsögnum annarra aðila sem ekki hafi kært úrskurð Skipulagsstofnunar.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að Vegagerðin hafi ekki gert athugasemdir við þetta mat á verndargildi Teigsskóga í bréfi Náttúrustofu Vestfjarða f.h. Vegagerðarinnar. Í tilvitnuðu bréfi Náttúrustofu Vestfjarða segir m.a.: „Náttúruminjaskrá hefur ekki verið endurskoðuð lengi. Tilgangur hennar var (er) að stuðla að varkárni í umgengni við ákveðin svæði, en litlar rannsóknir liggja að baki og því eðlilegt að verndargildi sé endurskoðað í hverju tilfalli. Á sama hátt hljóti almenn ákvæði um verndun birkiskóga að skoðast í samhengi við sérstöðu ákveðinna svæða. Bæði þessi atriði standa því og falla með því hversu sérstakur skógurinn er.”

Umhverfisstofnun vísar til þess að í lögum um náttúruvernd komi skýrt fram hver tilgangur náttúruminjaskrár sé en samkvæmt 68. gr. laganna skulu í náttúruminjaskrá vera sem gleggstar upplýsingar um:

- a. friðlýstar náttúruminjar,
- b. náttúruminjar sem ástæða þykir til að friðlýsa samkvæmt náttúruverndaráætlun,
- c. aðrar náttúruminjar, þ.e. landsvæði, náttúrumyndanir og lífverur, búsvæði þeirra, vistgerðir og vistkerfi sem rétt þykir að vernda.

Náttúruminjaskrá sé því skrá gefin út af umhverfisráðherra yfir náttúruminjar sem hafi verið friðlýstar eða rétt þyki að vernda og sé þar með stefnumörkun íslenskra stjórnvalda, um það hvaða svæði beri að leggja áherslu á að vernda. Náttúruminjaskrá kom síðast út 1996 og telur Umhverfisstofnun að þrátt fyrir að skráin hafi ekki verið endurskoðuð síðan þá bendi öll gögn sem lögð hafa verið fram í málinu til verndargildis skóglendisins, þ.m.t. skýrsla Náttúrustofu Vestfjarða um gróður, matsskýrsla sem hafi verið lögð fram af framkvæmdaraðila og umsögn Skógræktar ríkisins. Umhverfisstofnun ítrekar því fyrri umsagnir sínar hvað varðar verndargildi skógarins.

Umhverfisstofnun telur að fyrst og fremst beri að leggja áherslu á að vernda af fremsta megni náttúruleg vistkerfi sem hafa verndargildi þ.m.t. birkiskóga. Mótvægisáðgerðir eða t.d. uppgræðsla komi aldrei að fullu í stað þeirra vistkerfa sem raskast eða eyðileggjast vegna framkvæmda. Aðeins eigi að grípa til mótvægisáðgerða ef ekki verði með nokkru móti komist hjá að raska viðkomandi vistkerfum. Hvað varðar ræktun skógar í stað þess sem eyðileggst bendir Umhverfisstofnun á að sá skógur sem verður ræktaður geti aldrei orðið eins og sá upprunalegi. Þá bendir Umhverfisstofnun á að einhverjar aðstæður séu fyrir hendi sem gera það að verkum að skógur hefur haldist á vesturströnd Þorskafjarðar. Þessar aðstæður verði ekki endurskapaðar. Þá segir enn fremur að veglagning um Teigsskóg muni í raun hafa áhrif á nánast allan skóginn þegar tekið er tillit til áhrifa sem verða vegna efnisvinnslu og slóðagerðar. Þegar

rof myndist í skóginum komi fram jarðaráhrif sem rýri gildi þess sem eftir er. Umhverfisstofnun telur því að þegar metið verður hver sé stærð (flatarmál) þess skóglendis sem endurheimta þarf ef leið B verður valin sé ekki nægjanlegt að miða eingöngu við það flatarmál skógar sem verður fyrir beinu raski heldur verði að endurheimta stærra svæði.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að gildi svæðisins á vesturströnd Þorskafjarðar felist ekki eingöngu í verndargildi birkiskógarins sjálfs heldur einnig í landslaginu því svæðið sé nú nánast óraskað. Svæðið er á náttúruminjaskrá sem ein heild þ.e. fjörur, fitjar og sjávertjarnir á norðurströnd Þorskafjarðar ásamt skóginum og hefur gildi sem slíkt.

Skipulagsstofnun bendir í umsögn sinni á að hún byggi niðurstöðu sína á gögnum Vegagerðarinnar sem lögð voru fram samkvæmt 10. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim. Kemur fram að fallist hafi verið á báðar leiðir í 1. áfanga en þverun Þorskafjarðar hafi verið háð skilyrði um að vatnsskipti haldist óbreytt innan þverunar Þorskafjarðar og að mælingar á seltu fari fram bæði áður en framkvæmdir hefjist og eftir að framkvæmdum verði lokið. Lagst hafi verið gegn leiðum B og C í 2. áfanga vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa. Fallist hafi verið á leið D í 2. áfanga með tveimur skilyrðum. Fallist hafi verið á 3. áfanga. Ennfremur hafi verið sett tvö skilyrði um alla áfangana að því er varðar endurheimt birkiskóga, samráð, verktilhögun, rannsóknir og eftirlit vegna menningarminja. Skipulagsstofnun bendir á að niðurstaða stofnunarinnar hafi byggt á því að um sé að ræða mismunandi framkvæmdakosti sem allir séu ásættanlegir hvað varðar umferðaröryggi og vegtækni. Einnig byggir niðurstaða stofnunarinnar á því að leið B í 2. áfanga muni hafa umtalsverð áhrif í för með sér vegna áhrifa á landslag og vegna áhrifa á Teigsskóg, sem hefur hærra verndargildi en aðrir birkiskógar á svæðinu. Einnig að vegtengingar frá leið B frá Grónesi inn vestanverðan Djúpafjörð og leið C í 2. áfanga muni hafa umtalsverð áhrif á erni, m.a. á arnarsetur sem hafi gefið af sér um 20% arnarunga við norðanverðan Breiðafjörð. Stofnunin telur að leið B í 2. áfanga sé lakasti kosturinn með tilliti til áhrifa á fornleifar. Skipulagsstofnun telur að leið D í 2. áfanga og áfangi 1 og 3 muni ekki hafa veruleg neikvæð umhverfisáhrif í för með sér.

Skipulagsstofnun hafnar athugasemdum kæranda Vegagerðarinnar, sem gerði athugasemdir við að í hinum kærða úrskurði sé dregin sú almenna ályktun að leið B fari um margt í bága við ýmis verndunarákvæði sem tíunduð eru í kaflanum sem ber yfirskriftina „Friðuð svæði” og lætur að því liggja að með yfirskrift kaflans „Friðuð svæði” sé Skipulagsstofnun að halda því fram að Teigsskógur sé friðaður. Jafnframt er því haldið fram að hæpið sé af Skipulagsstofnun að fullyrða að birkiskógar njóti sömu stöðu og náttúruyfyrirbrigði eins og votlendi. Varðandi þetta atriði bendir Skipulagsstofnun í umsögn sinni á að í texta undirkaflans 5.2.3 í hinum kærða úrskurði sé því hvergi haldið fram að Teigsskógur sé friðaður, heldur fjalli kaflinn um að verulegur hluti fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis falli undir lög, reglugerðir og alþjóðleg tilmæli á sviði náttúruverndar líkt og fram kemur í hinum kærða úrskurði. Hins vegar geti Skipulagsstofnun fallist á að yfirskrift kaflans hefði mátt vera önnur og víðari en það breyti aftur á móti engu um efni kaflans. Skipulagsstofnun bendir þó á að 37. gr. laga um náttúruvernd beri yfirskriftina „Sérstök vernd” en 39. gr. beri yfirskriftina „Vernd skóga og annarra gróðursamfélaga”. Í 37. gr. segir að forðast skuli röskun þeirra vistkerfa sem þar eru talin upp en í 39. gr. að Umhverfisstofnun skuli ásamt Skógrækt ríkisins vinna að vernd og eftirliti með náttúrulegum birkiskógum. Skipulagsstofnun telur það því ekki ofmælt sem kemur fram í

niðurstöðu hins kærða úrskurðar.

Skipulagsstofnun bendir ennfremur á viðauka 3 við lög nr. 106/2000 en þar komi fram í 2. tölulið um staðsetningu framkvæmdar, að athuga þurfi hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, m.a. með tilliti til „iv. álagspols náttúrunnar“. Í þessum tölulið séu tilgreind jöfnum höndum vistkerfi eins og votlendissvæði og upprunalegt gróðurlendi, svo sem skóglendi.

Skipulagsstofnun fjallar um athugasemdir kæranda, Vegagerðarinnar, hvað varðar þá skoðun kæranda að stofnunin hafi í úrskurði sínum ekki gert nægan greinarmun á mismunandi kostum við lagningu vegar skv. leið B. Þar sé vitnað til umsagnar Skógræktar ríkisins þar sem fram komi að lagning vegar eftir neðri leið um Teigsskóg muni hafa mikil neikvæð áhrif en þess ekki gætt að Skógrækt ríkisins telji efri leiðina ekki hafa sömu áhrif. Þá komi fram að skilgreina verði Teigsskóg betur en gert sé í úrskurði Skipulagsstofnunar. Skóglendið sé misþétt og hafi því mismikið gildi út frá náttúruverndarsjónarmiði. Kærandi telur að gildi, stærð og sérstaða Teigsskógar kunni að hafa verið ofmetin í hinum kærða úrskurði og hugsanlega einnig í gögnum málsins, ekki liggja fyrir samanburðargögn sem sýni með óyggjandi hætti fram á að Teigsskógur hafi sérstöðu umfram annað skóglendi á Vestfjörðum eða annars staðar á landinu. Þá er bent á að þó að heildarstærð svæðisins kunni að skerðast breyti það engu um meinta sérstöðu og fjölbreytileika lífríkisins.

Varðandi stærð Teigsskógar bendir Skipulagsstofnun á að málflutningur kæranda varðandi stærð Teigsskógar byggir á því að takmarka stærð skógarins við þröngt svæði innan tiltekinna landamarka ákveðinnar bújarðar en fjalli ekki um hann sem tiltekna náttúrufræðilega heild. Í sérfræðiskýrslu um gróðurfar á fyrirhuguðu vegstæði og í hinum kærða úrskurði Skipulagsstofnunar sé sá háttur hafður á að um hann sé fjallað sem samfelld vistkerfi. Einnig er bent á að í umsögn Skógræktar ríkisins sem vitnað er til, þar sem segi að Teigsskógur „sé talin vera um 378 ha að flatarmái og skipi þannig sess með stærstu skóglendum landshlutans. Telja megi að skógurinn nái frá Þórisstöðum um Gröf og langleiðina að gömlum túngarði við bæinn Hallsteinsstaði yst á skaganum“. Athygli veki að í greinargerð Náttúrustofu Vestfjarða séu gerðar athugasemdir við afmörkun Teigsskógar í hinum kærða úrskurði Skipulagsstofnunar en úrskurðurinn byggir á gögnum sem Náttúrustofan vann fyrir framkvæmdaraðila og matsskýrsla byggði á. Skipulagsstofnun bendir í þessu sambandi á umfjöllun í hinum kærða úrskurði um áhrif leiðar B á gróðurfar. Skipulagsstofnun fái því ekki betur séð en að Náttúrustofa Vestfjarða sé í greinargerð sinni fyrir kæranda að andmæla því sem fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila og Náttúrustofan hafi unnið á fyrri stigum málsins fyrir framkvæmdaraðila. Munur á kostum sé óverulegur í ljósi þess að allir kostir á leið B raski um 50 ha af samfelldum skógi og því hafi það verið niðurstaða Skipulagsstofnunar að leggjast gegn öllum kostum vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa.

Skógrækt ríkisins telur rétt að ítreka niðurstöður fyrri athugasemda um fyrirhugaða lagningu Vesturlandsvegur um Teigsskóg eins og þær eru settar fram. Tillaga Skógræktar ríkisins um vegagerð um Teigsskóg byggir á kortum, greinargerð og upplýsingum sem fylgja skýrslu um umhverfisáhrif Vestfjarðavegar. Leggur Skógrækt ríkisins til að valin verði leið C yfir Hjallaháls fyrir Djúpafjörð, út Djúpafjörð vestanverðan um Grónes, yfir minni Gufufjarðar, upp á Melanes og vestur fyrir Kraká.

Verði niðurstaðan sú að velja leið B um Teigsskóg mælir Skógrækt ríkisins eindregið með því að efri veglínan verði valin.

Breiðafjarðarnefnd gerir ekki athugasemdir við framkomnar kærur til umhverfisráðherra.

2. Umferðaröryggi.

Kærandi, Þórólfur Halldórsson sýslumaður og lögreglustjóri á Patreksfirði, gerir athugasemdir um að ekki sé tekið tillit til þeirrar auknu umferðar sem fyrirsjáanleg er vegna þessarar framkvæmdar og annarra sem eru í farvatninu. Vestfjarðavegur sé eini þjóðvegurinn sem liggja um þennan landshluta og því sé mikilvægt að vegurinn uppfylli ítrustu kröfur um greiðfærni og umferðaröryggi. Þýðingarmikið sé að akstursleiðir séu stytтар eins og verða má og að vegurinn sé á láglandi þar sem því verður við komið.

Kærandi, Vegagerðin, telur úrskurð Skipulagsstofnunar áfátt hvað snertir umfjöllun um umhverfisáhrif og ávinning af lagningu vegar skv. leiðum B og C í 2. áfanga verksins. Metur kærandi það svo að þessi áhrif á lagningu vegar geti ekki talist umtalsverð í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum. Kærandi telur að ekki verið séð að heimilt geti talist að hafna leiðum B og C á þeim grunni að öðrum farartálmum á Vestfjarðavegi verði ekki rutt úr vegi samhliða. Vegagerðin gerir athugasemd við rökstuðning Skipulagsstofnunar þess efnis að frá öryggissjónarmiði sé leið D ákjósanlegri en leið B vegna nálægðar við bæi og bendir á að óumdeilt sé í málinu að leið B sé betri valkostur en leið D út frá sjónarmiðum umferðaröryggis. Kærandi telur að Skipulagsstofnun hafi með úrskurði sínum gengið lengra í að takmarka heimild kæranda til framkvæmda en efni standi til með hliðsjón af markmiði og tilgangi laga um mat á umhverfisáhrifum og vísar til dóms Hæstaréttar í hæstaréttarmáli nr. 280/2003.

Kærandur, Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur, telja mikilvægt að nýr vegur verði allur lagður á láglandi en ekki um fjöll og hálsa og bendir á að greiðar og öruggar samgöngur séu lykill að velmegun í samfélögum sem borin eru uppi af fiskveiðum og fiskvinnslu.

Kærandi, Geir Gestsson, bendir á að vegstæðið sem Skipulagsstofnun lagðist ekki gegn liggja yfir tvær heiðar og muni því alltaf verða mun hættulegra þó svo að vegurinn verði byggður upp með tilliti til snjóalaga. Kærandi, Helgi Rúnar Auðunsson, bendir á í kæru sinni að Hjallaháls og Ódrjúgsháls geti verið gríðarlegir farartálmur að vetri til og raunar líka á sumrin. Bendir kærandi einnig á að flutningabílar á hans vegum hafi tvisvar á síðustu árum farið útaf eða oltið á Hjallahálsi og einu sinni á Ódrjúgshálsi og í öllum tilvikum af völdum hálfu. Telur kærandi að það sé með öllu óásættanlegt að halda í viðsjárverða fjallvegi þegar til boða standi valkostir eins og leið B sem hafi gríðarlega yfirburði yfir leið D hvað allt umferðaröryggi varðar. Um sé að ræða eina veginn sem liggja til Vestur-Barðastrandarsýslu og gera verði þá lágmarkskröfu að vegir séu hannaðir og lagðir með það að markmiði að hámarka umferðaröryggi.

Í umsögn sinni bendir Umhverfisstofnun á að í matskýrslu Vegagerðarinnar komi eftirfarandi fram: „Allar leiðir sem lagðar eru fram teljast uppfylla gerðar kröfur.“ Eigi það við um leið B, C, og D. Stofnunin ítrekar að veglagning skv. leið D feli ekki í sér óbreytt ástand í vegamálum í Gufudalssveit. Áætlað sé að fyrirhuguð nýbygging/endurbygging vegar samkvæmt leið D muni kosta 1133 m.kr. miðað við um 1600 m.kr. samkvæmt leið B. Umhverfisstofnun telur að við val á leiðum verði að taka mið af framangreindu og niðurstöðu matsvinnunnar með tilliti til

eftirfarandi þátta: „Mismunandi leiðir og kostir fara um náttúrufarslega fjölbreytt svæði. Á öllum leiðum verður skaði á umhverfi, en eðli og umfang skaðans er mismikið eftir leiðum og kostum. Erfitt er að bera saman skaða á ólíkum umhverfisaðstæðum. Í heildina séð verður skaðinn minnstur á leið D og mestur, á leið B.” Umhverfisstofnun telur að sýnt hafi verið fram á að leið B hafi í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og því sé ekki unnt að fallast á þá leið þrátt fyrir að hún geti verið betri kostur vegtæknilega séð en leið D og að ekki hafi verið færð fullnægjandi rök fyrir því að umferð muni aukast í kjölfar framkvæmdanna og vísar í fyrri umsögn stofnunarinnar dags. 23. desember 2005.

Umhverfisstofnun bendir á að þegar fjallað sé um umferð í framtíðinni á Vestfjörðum verði að líta til vegakerfisins í víðara samhengi og taka með í reikninginn dreifingu umferðar um Ísafjarðardjúp og Arnkötludal þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir á þessum stöðum fjölga mögulegum leiðum milli norðanverðra Vestfjarða og annarra landshluta.

Umhverfisstofnun bendir á að veglagning um Teigsskóg mun í raun hafa áhrif á nánast allan skóginn þegar tekið er tillit til áhrifa sem verða vegna efnisvinnslu og slóðagerðar. Stofnunin telur því að þegar metið er hver sé stærð (flatarmál) þess skóglendis sem endurheimta þarf ef leið B verður valin sé ekki nægjanlegt að miða eingöngu við það flatarmál skógar sem verður fyrir beinu raski heldur verði að endurheimta stærra svæði.

Umhverfisstofnun gerir í umsögn sinni ekki athugasemdir við efni staðfestingarkæra og tekur ekki afstöðu til þess hvort þangskurður í Djúpafirði reynist mögulegur eða ekki verði vegur lagður skv. leið B. Umhverfisstofnun er hins vegar mótfallin leið B, sbr. umfjöllun hér að framan, þar sem hún getur að mati stofnunarinnar haft í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

Í umsögn sinni vekur Skipulagsstofnun athygli á að hinn kærði úrskurður stofnunarinnar var byggður á framlögðum gögnum Vegagerðarinnar þar sem allar framlagðar leiðir í 2. áfanga fyrirhugaðs Vestafjarðavegar, þ.e. leiðir B, C og D, voru taldar ásættanlegar hvað varðar vegtæknilegar forsendur og öryggi. Þetta atriði sé lykilatriði við ákvörðun stofnunarinnar um hvort unnt sé að fjalla um og fallast á alla framlagða framkvæmdakosti við mat á umhverfisáhrifum vegagerðar. Í hinum kærða úrskurði komi skýrt fram að Skipulagsstofnun telji leiðir C, D og B uppfylla kröfur Vegagerðarinnar um umferðaröryggi og greiðfærni en að leið B hafi töluverða yfirburði þar sem hún liggi eingöngu á láglendi. Einnig bendir Skipulagsstofnun á að í hinum kærða úrskurði komi fram að í ljósi athugasemda almennings og félagasamtaka hafi Skipulagsstofnun talið að þrátt fyrir fyrirhugaðar vegabætur milli Bjarkalundar og Eyrar verði Klettsháls eftir sem áður mesti farartálminn á veginum um Reykhólahrepp þegar eitthvað bjátar á í veðri. Hins vegar taldi Skipulagsstofnun að slík rök væru haldlítill til að leggjast gegn því að vegir yrðu lagðir á láglendi annars staðar í stað þess að leggja þá yfir fjöll og hálsa. Af þessu sést að Skipulagsstofnun dregur ekkert undan varðandi kosti leiðar B umfram leiða C og D varðandi áhrif á vegtæknilega þætti, umferðaröryggi og greiðfærni. Einnig sé mikilvægt að hafa í huga að þegar heildaráhrif framkvæmdarinnar séu metin sé nauðsynlegt að fjalla einnig um hversu viðkvæm þau svæði séu sem framkvæmd mun hafa áhrif á m.t.t. landnotkunar, verndarsvæða og álagspóls náttúrunnar. Skipulagsstofnun telur að umfjöllun stofnunarinnar um áhrif framkvæmdarinnar á samfélag og búsetuskilyrði hafi verið skýr og að hún hafi ekki brotið í bága við lög nr. 106/2000.

Í umsögn sinni bendir stofnunin jafnframt á að í umsögnum og athugasemdum hafi verið lögð áhersla á greiðar og öruggar samgöngur ekki síst fyrir ferðaþjónustu á Vestfjörðum. Í athugasemdum hafi verið bent á að leið B muni hafa neikvæð áhrif á ferðaþjónustu á svæðinu bæði með röskun á náttúruperlum á borð við Teigsskóg, Djúpadal og Gufudal þar sem ábúendur hafi byggt upp ferðaþjónustu á undanförunum árum. Þess berir þó að geta að jafnframt hafi komið fram öndverð sjónarmið þess efnis að verði vegur lagður samkvæmt leið B í gegnum Teigsskóg þá verði ferðamönnum auðveldara að njóta þeirrar gersemi sem skógurinn er og aukin friðsæld inni í dölum hafi mikið aðdráttarafl. Skipulagsstofnun telur að hin öndverðu sjónarmið sem fram hafi komið varðandi áhrif leiða B og D á ferðaþjónustu í 2. áfanga séu bæði réttmæt en endurspegli afstöðu mismunandi hagsmunahópa. Skipulagsstofnun bendir hins vegar á að ekki er hörgull á birkiskógum sem eru aðgengilegir til útivistar. Þó að erfitt sé að gera upp á milli þeirra ólíku sjónarmiða sem fram hafi komið telur Skipulagsstofnun einsýnt að verðmæti svæðis á borð við Teigsskóg sem lítt snortins svæðis muni með tíð og tíma fara vaxandi til útivistar og fyrir ferðaþjónustu.

Varðandi það sem fram hefur komið um að skipulagsleg rök mæli með leið B en eindregið gegn leið D bendir Skipulagsstofnun á að samkvæmt greinargerð með svæðisskipulagi Dala- og Austur- Barðastrandasýslu 1992-2012 er þverun Gufufjarðar og hugsanlega Djúpafjarðar óviss. Umhverfismat svæðisskipulagsins á þessu svæði hafi ekki farið fram. Hins vegar liggja nú fyrir mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar á þessu svæði og sú niðurstaða Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar þess efnis að lagst er gegn leiðum B og C vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa en fallist á leið D með skilyrðum.

Varðandi það að ekki hafi verið leitað álits tiltekins fyrirtækis á þeim kostum um lagningu vegarins, sem kynntir voru í matsskýrslu, bendir Skipulagsstofnun á að matsáætlun framkvæmdarinnar hafi verið til kynningar frá 17. desember 2003 til 5. janúar 2004 á heimasíðu Náttúrustofu Vestfjarða, fréttatilkynning um kynningartíma matsáætlunarinnar og hvar hægt væri að nálgast hana hafi verið send fjölmiðlum og hafi m.a. verið birt í fréttabréfi Reykhólahrepps og á vefnum www.bb.is. Haldnir hafi verið kynningarfundir í Bjarkarlundi og á Patreksfirði á vegum framkvæmdaraðila. Fundirnir hafi verið auglýstir í fjölmiðlum. Skipulagsstofnun bendir á að matsskýrslan hafi verið til kynningar frá 9. nóvember til 21. desember 2005 á skrifstofum Reykhólahrepps, Tálknafjarðar og Vesturbyggðar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Einnig var matsskýrslan aðgengileg á Netinu. Auglýsingar um kynningartíma matsskýrslunnar og hvar hægt væri að nálgast skýrsluna hafi verið birtar í Lögbirtingarblaðinu, Morgunblaðinu og Fréttablaðinu 9. nóvember 2005. Auk þess hafi fréttatilkynning um kynningartíma matsskýrslu verið send fjölmiðlum og hafi upplýsingar um kynningartíma verið birtar á heimasíðum Reykhólahrepps og Bæjarins besta. Í ljósi framangreinds telur Skipulagsstofnun að staðið hafi verið að kynningu matsáætlunar og matsskýrslu Vestfjarðavegar frá Bjarkarlundi og Eyri í Reykhólahreppi á fullnægjandi hátt og skv. 14. og 21. gr. reglugerðar nr. 671/2000. Þá er því haldið fram að leiðir C og D séu óásættanlegar m.t.t. vegtæknilegra forsendna líkt og haldið sé fram í matsskýrslu og getið um í hinum kærða úrskurði. Málinu til stuðnings séu tiltekin 7 dæmi um umferðaróhöpp úr dagbókum lögreglu. Skipulagsstofnun bendir á að með leið D verði veglínunni yfir Ódrjúgsháls gjörbreytt eins og fram komi í matsskýrslu og standi ekki til að þar verði áfram 17% veghalli. Skipulagsstofnun hafi ekki tiltæk gögn til að meta þá óhappatíðni í samanburði við aðra vegi en bendir á það sem fram komi í matsskýrslu um að Vegagerðin telji veglínuna samkvæmt leið D vera ásættanlega og uppfylla allar vegtæknilegar kröfur sem og kröfur

um umferðaröryggi.

Varðandi það að ekki verði heimiluð þverun Djúpaþfjarðar bendir Skipulagsstofnun á að þar sem stofnunin hafi lagst gegn leið B í hinum kærða úrskurði þá hafi ekki verið ástæða til að skilyrða þverun Djúpaþfjarðar sérstaklega þar sem sú þverun sé hluti af leið B. Skipulagsstofnun bendir hins vegar á að kærandi hafi ásamt öðrum sent athugasemd sama efnis á kynningartíma matsskýrslu sem vitnað sé til. Í ljósi þess að lagst hafi verið gegn leið B og þar með þverun Djúpaþfjarðar og utanverðs Gufufjarðar sjái Skipulagsstofnun ekki tilefni til frekari skilyrða um hæð brúar yfir haffleti vegna þangskurðar og/eða dráttarbáta.

Skipulagsstofnun telur að í kærnunum komi ekki fram nýjar upplýsingar sem hnekki þeirri niðurstöðu stofnunarinnar að hafna beri leiðum B og C í 2. áfanga Vestfjarðavegar milli Bjarkarlundar og Eyrar í Reykhólahreppi vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa. Staðfesti því Skipulagsstofnun hinn kærða úrskurð.

Breiðafjarðarnefnd gerir ekki athugasemdir við framkomnar kærur til umhverfisráðherra.

3. Arnarvarp.

Kærandi, Vegagerðin, mótmælir því að lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nr. 64/1994 útiloki nánast að vegurinn verði lagður samkvæmt leið C í öðrum áfanga. Bendir Vegagerðin á að í stað þess að leggjast gegn lagningu vegar inn Djúpaþfjörð að vestanverðu mætti beita vægara úrræði með því að setja skilyrði um nánd vegarins við arnarhreiðrið sem yrði á ábyrgð framkvæmdaraðila að uppfylla. Bendir kærandi sérstaklega á undanþáguákvæði 19. gr. laga nr. 64/1994, en megintilgangur þess ákvæðis hafi ekki verið að banna framkvæmdir í almannáþágu heldur að skýra réttarstöðu með tilliti til þess að unnt verði að framfylgja verndarákvæðum laganna. Telur framkvæmdaraðili að hægt sé að leggja veginn í 200 m fjarlægð fyrir ofan arnarvarpið í Grónesborgum og með þeim hætti geti varp haldist þar áfram.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er vísað í ákvæði 19. gr. laga nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum þar sem segir að óheimilt sé 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. Þessi takmörkun á umferð gildi bæði þar sem ernir eru að búa sig undir varp og við þau hreiður sem orpið hefur verið í og séu með eggjum eða ungunum. Óheimilt sé að hrófla við hreiðrum og hreiðurstæðum arna og svæða sem takmarkast af 100 m hringmáli umhverfis, hvort sem er á varptíma eða utan hans.

Að mati Umhverfisstofnunar er vegagerð, sem hefur í för með sér rask á arnarsetri, í andstöðu við þá stefnu stjórnvalda að vernda beri arnarstofninn og stuðla að viðgangi hans. Hafa verði í huga að arnarstofninn á Íslandi sé lítill en á vordögum 2004 var hann talinn vera allt að 62 pör. Í framangreindri skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands komi fram að Grónes hefur um áratugaskeið verið eitt af mikilvægustu arnarsetrum landsins og það langmikilvægasta við norðanverðan Breiðafjörð. Þar hafi um 5 % af öllum arnarungum í íslenska stofninum á ríflega 40 ára tímabili komist upp, þ.e. á árunum 1964-2004. Ungar hafi hins vegar aldrei komist upp á varpstaðnum í Gróneseyjum af ástæðum sem ekki séu að fullu kunnar.

Samkvæmt 3. mgr. 19. gr. fyrrgreindra laga geti umhverfisráðherra veitt undanþágu frá banni skv. 1. og 2. mgr. 19. gr. laganna í sérstökum tilvikum, svo sem vegna lagningar þjóðvega eða annarrar mannvirkjagerðar í almannaðágu, að fenginni umsögn Umhverfisstofnunar um slíka undanþágu. Að mati Umhverfisstofnunar verður að leggja fram sterk og gild rök fyrir því að slík undanþága verði veitt. Hvað varðar vegagerð hljóti að þurfa að gera þá kröfu að ekki verði farið í vegagerð sem hafi í för með sér rask á arnarsetri nema enginn annar valkostur komi til greina og að slík vegagerð sé nauðsynleg í almannaðágu. Fyrir liggi að arnarsetur sem eyðileggjast hafi haft afgerandi þýðingu hvað varðar viðgang arnarstofnsins. Hvað varðar fyrirhugaðar vegaframkvæmdir milli Bjarkalundar og Eyri liggi fyrir að til sé annar valkostur sem uppfylli vegtæknilegar kröfur og hafi ekki áhrif á arnarsetrið, þ.e. leið D.

Varðandi valkosti við þverun Djúpafjarðar bendir Umhverfisstofnun á að í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um erni og vegagerð í Djúpafirði komi fram að mikilvægt sé að tryggja verndun arnarsetra og forðast að raska varpstöðum. Að mati stofnunarinnar væri hægt að leggja veg um mynni Djúpafjarðar sem ætti hvorki að spilla varpstöðum arna í Grónesborg né í Gróneseyjum, svo fremi að ysti kosturinn og sá næst ysti, af þeim veglínunum sem fjallað er um í matsskýrslu, verði ekki valdir. Forsenda þess er sú að lífríki fjarðarins haldist í grundvallaratriðum óbreytt þrátt fyrir þverun. Umhverfisstofnun bendir á að framangreindar forsendur séu þó ekki fyrir hendi þar sem valkostur Vegagerðarinnar sé næst ysti kosturinn. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands komi fram að ernir hafi orpið sex sinnum frá 1966 í Gróneseyjum, (Ystey) í mynni Djúpafjarðar, en ungar hafi aldrei komist upp á þeim varpstað af ástæðum sem ekki séu kunnar. Það þýði ekki að það geti ekki gerst og sýni jafnframt að varpstaðurinn sé notaður. Þrátt fyrir að ernir hafi ekki komið ungum á legg þarna telur Umhverfisstofnun að ekki eigi að raska arnarsetrinu með vegagerð. Stofnunin telur slíkt ekki réttlætanlegt þegar aðrir frambærilegir valkostir séu til staðar.

Umhverfisstofnun vísar í stjórnsýslukæru Vegagerðarinnar þar sem segir um vegagerð í vestanverðum Djúpafirði: „Miklir hagsmunir eru því í húfi að heimilað verði að leggja veg eftir vestanverðum Djúpafirði. Hægt væri að leggja veginn í 200 m fjarlægð ofan arnarvarpsins í Grónesborgum og með þeim hætti að varp gæti haldið þar áfram.” Að mati Umhverfisstofnunar hafa engin gögn verið lögð fram sem styðja þessar fullyrðingar. Umhverfisstofnun gerir alvarlegar athugasemdir við að lagðar skuli fram tillögur um nýjar leiðir sem ekki hafi fengið neina umfjöllun á fyrri stigum í matsferlinu. Að mati stofnunarinnar vekur það upp spurningar um hvers vegna ekki hafi verið bent á þetta fyrr þar eð öll gögn um varpstaðinn hafi verið fyrir hendi frá því að verkefnið hófst. Umhverfisstofnun telur að fjalla þurfi um þetta leiðarval á sambærilegan hátt og fjallað hafi verið um aðrar leiðir á þessu svæði við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60. Þar sem ekki liggi fyrir mat á umhverfisáhrifum vegagerðar á umræddu svæði telur stofnunin ekki unnt að fjalla um og meta áhrif vegtengingar í vestanverðum Djúpafirði ofan Grónesborga. Umhverfisstofnun telur að ekki liggi fyrir fullnægjandi upplýsingar til að hægt sé að leggja mat á hugmyndir um tengingu Djúpadals við leið B um sunnanverðan Djúpafjörð og út í Hallsteinsnes. Stofnunin telur að vegagerð um það svæði hefði í för með sér mikið rask enda yrðu skorningar miklir vegna bratta. Hins vegar liggi ekki fyrir sambærilegar upplýsingar um þá leið og þær leiðir sem kynntar hafi verið við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar, s.s. um náttúrufar, og því ekki hægt að meta umhverfisáhrif þeirrar leiðar að svo komnu máli.

Skipulagsstofnun bendir á að í gögnum málsins hafi aldrei verið lagður fram sá kostur á vegtengingu inn vestanverðan Djúpaþjórd að leggja veginn ofan arnarhreiddursins í Grónesi. Skipulagsstofnun bendir á að allar upplýsingar um umhverfisáhrif þeirra útfærslu vanti til að unnt sé að taka afstöðu til ásættanleika þess kosts. Jafnframt vill Skipulagsstofnun benda á að undanþáguheimild í 19. gr. laga nr. 64/1994 eigi tæpast við þegar unnt sé að fallast á framlagðan annan valkost með skilyrðum og hafi að mati Skipulagsstofnunar ekki í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif líkt og þeir kostir sem Skipulagsstofnun hafi lagst gegn.

4. Fornleifavernd.

Kærandi, Gunnlaugur Pétursson, bendir á að verndargildi náma á leið B hafi hæsta verndargildið og að langflestar fornleifar séu á svæði sem leið B fari um en tiltölulega fáar á leið D.

Í umsögn Fornleifaverndar eru dregnir saman niðurstöður um hvern áfanga fyrir sig. Fjallað er um áhrif efnistöku á fornleifar í umsögn Fornleifaverndar ríkisins. Samandregin niðurstaða er þessi: Fornleifavernd ríkisins gerir kröfur um aðgæslu og/eða beinar mótvægisáðgerðir varðandi eftirfarandi námur: Nr. 5, 6, 7a, 8, 10, 18, 23, 31, 33, 34, 35, 36 og 42. Náma 6 er rétt sunnan við Grímnestaði þar sem eru friðlýstar fornleifar, rústir innan túngarðs og fornt akurgerði. Þá eru þrír líklegir minjastaðir innan efnistökusvæðisins sem rannsaka þarf áður en efnistaka gæti hafist. Fornleifavernd ríkisins telur mjög æskilegt að ekki verði ráðist í efnistöku í námu 6. Vegna ónákvæmni í matsskýrslu og þeirri fornleifaskráningarskýrslu, sem unnin var í tengslum við mat á umhverfisáhrifum, setur Fornleifavernd ríkisins svohljóðandi fyrirvara í lok umsagnar sinnar: „Talsverð óvissa er ríkjandi varðandi fjarlægð fornleifa frá einstaka vegkostum. Það að mismunandi kostir leiða séu dregnir saman í færri kosti, eins og t.d. sex kostir leiðar B frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi á þrjú kosti (efri, neðri og fjörukost) og oft á tíðum ónákvæm staðsetning fornleifa miðaða við vegkosti, sagðar í 0-60 m fjarlægð eða 60-100 m fjarlægð, leiðir til þess að ekki er hægt að líta á þessa umsögn Fornleifaverndar ríkisins sem endanlega. Þegar endanlegt leiðarval hefur farið fram mun stofnunin þurfa að fá þá tillögu til umsagnar ásamt nákvæmri afstöðu leiðarinnar til fornleifa til að geta sagt til um hver áhrif vegagerðin muni hafa á fornleifar og til hvaða mótvægisáðgerða beri að grípa.“

III. Athugasemdir kæranda við fram komnar umsagnir.

Umhverfisráðuneytið sendi fram komnar umsagnir með bréfum dagsettum 10. júlí 2006 til kæranda og óskaði eftir athugasemdum þeirra við fram komnar umsagnir.

Athugasemdir kæranda, Þórólfs Halldórssonar sýslumanns og lögreglustjóra á Patreksfirði, við fram komnar umsagnir bárust ráðuneytinu með bréfi dagsettu 14. ágúst 2006. Athugasemdir kæranda, Gunnars Gunnarssonar f.h. Vegagerðarinnar, við fram komnar umsagnir bárust ráðuneytinu með bréfi dagsettu 14. ágúst 2006. Athugasemdir kæranda, Guðmundar Guðlaugssonar og Más Erlingssonar f.h. Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps, við fram komnar umsagnir bárust ráðuneytinu með bréfi dagsettu 11. ágúst 2006. Athugasemdir kæranda Einars Örn Thorlacius sveitastjóra f.h. Reykhólahrepps, við fram komnar umsagnir bárust ráðuneytinu með bréfi dagsettu 14. ágúst 2006. Athugasemdir kæranda, Reynis Bergsveinssonar, við fram komnar umsagnir bárust ráðuneytinu með bréfi dagsettu 14. ágúst 2006. Athugasemdir kæranda, Gunnlaugs Péturssonar, við fram komnar umsagnir bárust ráðuneytinu með bréfi dagsettu 14. ágúst 2006, en engar athugasemdir bárust frá kærendum, Geir Gestsyni, Helga Rúnari Auðunssyni og Þórólfi Halldórssyni.

1. Birkiskógur á fyrirhugðu vegstæði.

Í athugasemdum Þórólfs Halldórssonar sýslumannsins á Patreksfirði kemur fram að hann telji að Skipulagsstofnun taki ekki á þeirri gagnrýni sem hann setur fram í skýrslu um gróðurfar á fyrirhuguðu vegstæði sem Arnlín Óladóttir skrifar. Telur kærandi að Skipulagsstofnun geri ekki tilraun til að meta hvort rask á 50 ha samfelldum skógi sé rétt né að stofnunin reyni að gera sér grein fyrir hvort unnt sé að komast af með minna rask. Sérstaklega þar sem stofnunin hafi þann möguleika að fallast á framkvæmd með ákveðnum skilyrðum. Telur kærandi að einungis þurfi að ryðja alls um 22-25 ha lands eða innan við 50% af flatarmáli sem Skipulagsstofnun gengur út frá í úrskurði sínum, sem verða að teljast umtalsverð frávik.

Vegagerðin lagði fram með athugasemdum sínum við fram komnar umsagnir frekari gögn um birkiskóga á Vestfjörðum með þeim röksemdum að þau gögn væru nauðsynleg til að unnt væri að taka afstöðu til meginágreiningsefnis málsins hvað varðar sérstöðu Teigsskógar á landsvísu og á Vestfjörðum. Telur Vegagerðin að þessi gögn sýni fram á að skógurinn hafi ekki þá sérstöðu sem haldið sé fram í málinu. Fer Vegagerðin á leit við ráðuneytið að það taki gögnin til skoðunar og eftir atvikum gefi viðkomandi umsagnaraðilum tækifæri til að kynna sér þau og koma að athugasemdum.

Vegagerðin telur að fram komin gögn sýni að Teigsskógur hafi ekki þá sérstöðu á landsvísu og á Vestfjörðum sem haldið hafi verið fram í málinu og að ekki sé ástæða til að hafna veglínu B vegna umhverfisáhrifa á Teigsskóg. Hafnað er skoðun Umhverfisstofnunar um að vegurinn um skóginn geti virkað eins og framræsluskurður eftir endilangri hlíðinni með þeim afleiðingum að frjósemi svæðisins minnki. Vísar Vegagerðin til umsagnar Verkfræðistofu Sigurðar Thoroddsens hf. þar sem kemur fram að svonefnd vatnsrás sé oftast grynri en 0,5 m og því ofan jarðvatnsborðs nema í undantekningartilvikum.

Vegagerðin ítrekar þá afstöðu sína að verulegur munur sé á stöðu og vernd skóglendis annars vegar og þeirrar sértæku verndar sem tiltekna landslagsgerðir njóti skv. 37. og 39. gr. náttúruverndarlaga. Í 37. gr. náttúruverndarlaga sem kveður á um vernd tiltekinn landslagsgerða sé notað orðalagið „forðast skal röskun” en um skóga sé í 39. gr. notað orðalagið „ekki skal að óþörfu raska” skóglendi. Telur Vegagerðin ljóst að ekki sé um óþarfa röskun að ræða heldur brýnar vegabætur í almannabágu og fyrir þennan landshluta. Telur kærandi einnig að mismunandi sjónarmið um verndun liggi eðli málsins samkvæmt í ólíku eðli landslagsgerðanna þar sem skógar séu sjálfbærir og endurnýist og vaxi sé unnt að friða fyrir beit en öðru máli gegni um sérstæðar hraunmyndanir, gervigiga og hverir.

Vegagerðin telur að unnt sé að fallast á leiðir B og C með skilyrðum sem tryggt geti að umhverfisáhrif framkvæmda verði ásættanleg miðað við mikinn ávinning af öruggu vegastæði á láglandi fyrir íbúa þessa landshluta og aðra vegfarendur. Bendir Vegagerðin á að hvað varðar áhrif veglagningar á Teigsskóg gætu skilyrði lotið að því að nákvæm útfærsla veglínu um skóginn yrði í samráði við Umhverfisstofnun þar sem leitast yrði við að hnika henni framhjá trjálundum sem mikilvægt sé talið að hlífa. Jafnframt að vinnsla náma verði útfærð í samvinnu við Umhverfisstofnun með það að markmiði að halda raski í lágmarki. Ennfremur að framkvæmdabelti verði eins mjótt og kostur sé, að fornleifar verði merktar og að framkvæmd verði undir eftirliti Fornleifaverndar. Loks að tilhugun framkvæmda við arnarhreiður verði með

þeim hætti að sem minnst röskun verði af fyrir erni með tilliti til staðsetningar og framkvæmdartíma.

2. Umferðaröryggi.

Í athugasemdum Þórólfs Halldórssonar sýslumanns á Patreksfirði gagnrýnir hann Skipulagsstofnun fyrir að gera lítið úr þeim upplýsingum sem hann setti fram í kæru sinni og ítrekar að mikill meirihluti umferðaróhappa sem verða á Hjallahálsi komi aldrei til kasta lögreglu.

Vegagerðin bendir á í athugasemdum sínum að í nokkrum umsögnum sé það sjónarmið notað gegn leið B að aðrir valkostir séu taldir uppfylla lágmarkskröfur. Telur Vegagerðin það vart geta talist sanngjarnt gagnvart íbúum Vestfjarða að gera þeim að búa við lágmarksöryggi samgangna þegar betri kostur sé fyrir hendi með vegi á láglandi. Verulegur ávinningur verði af því að koma umferð niður á láglandið og megi í því tilliti nefna betra veðurfar, minni hálfu, minni halla og beinni veglínu. Telur Vegagerðin að mikilvægir almannahagsmunir liggi því til grundvallar að lögð verði áhersla á að leiðir B og C verði heimilaðar.

Kærendur, Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur, gera athugasemdir við umsögn Skipulagsstofnunar og telja að stofnunin hafi ekki tekið tillit til viðbótargagna Vegagerðarinnar, sveitarfélaganna og annarra þar sem dregin er upp skýr mynd af því hversu gríðarlegir hagsmunir eru í húfi fyrir sveitarfélögin á svæðinu um að tryggja öryggi samgangna með því að færa veginn ofan af fjöllum niður á láglandi. Kærendur telja leið B þar eina valkostinn. Benda kærendur jafnframt á að um eina þjóðveginn um þennan landshluta sé að ræða og að við þær aðstæður sé óásættanlegt annað en að gera ítrústu kröfur um umferðaröryggi og greiðfærni vegarins. Að mati kærenda er það með öllu óásættanlegt að setta sig við þær lágmarkskröfur sem vegir þurfa að uppfylla líkt og leiðir C og D. Þær lágmarkskröfur fjalli um veg einungis sem mannvirki út frá tæknilegum forsendum og taki ekki tillit til lífsafkomu þeirra sem í landshlutanum búa eða framtíðarhorfum byggðanna. Telja kærendur að Skipulagsstofnun hafi ekkert tillit tekið til þessara þátta í ákvörðun sinni. Telja kærendur það hafið yfir allan vafa að þó svo að umhverfisáhrif framkvæmdarinnar samkvæmt leið B séu talin mikil megi með ásættanlegum hætti draga umtalsvert úr þeim með mótvægisáðgerðum.

Kærandi, Reykhólahreppur, bendir á að einungis valkostur B uppfylli þau skilyrði sem gera verði til nýrra vega hvað varðar umferðaröryggi og greiðfærni. Með henni séu best tryggðir hagsmunir þeirra íbúa Reykhóla eða Króksfjarðarharness en um leið allra sem um veginn þurfi að fara.

3. Arnarvarp.

Í athugasemdum Vegagerðarinnar gagnrýnir stofnunin Umhverfisstofnun fyrir að gera athugasemdir við að Vegagerðin komi fram með tillögu um að unnt sé að draga verulega úr eða komast hjá neikvæðum umhverfisáhrifum vegtengingar frá leið B inn vestanverðan Djúpafjörð með færslu vegar í 200 m fjarlægð ofan arnarvarpsins í Grónesborgum. Telur Vegagerðin þessa afstöðu stofnunarinnar í andstöðu við skyldu stofnunarinnar um að stuðla að því að mál verði rannsakað og upplýst sem best áður en ákvörðun er tekin. Fellst Vegagerðin ekki á þá afstöðu Skipulagsstofnunar að frekari gögn skorti til að unnt sé að meta umhverfisáhrif þessa valkosta. Kærandi telur að um minniháttar breytingu sé að ræða sem ekki þurfi frekari gögn til að meta en þegar liggja fyrir. Hægt sé að leggja veg inn Djúpafjörð vestan megin í meiri fjarlægð en sýnt er

og í allt að 200 m fjarlægð ofan Grónesborga ef um minniháttar veg sé að ræða sem vegtenging inn Djúpaþfjörð yrði ef af leið B yrði valin. Lítið myndi fara fyrir slíkum vegi í landslagi og umferð um hann yrði sáralítill.

Vegagerðin mótmælir þeirri athugasemd Skipulagsstofnunar að 19. gr. laga nr. 64/1994 eigi tæpast við þar sem hægt væri að velja aðra kosti. Ítrekar kærandi að ekki séu aðrir möguleikar á að leggja veg á láglandi á þessum kafla en um leið B eða C.

Í athugasemdum Reynis Bergsveinssonar við fram komnar umsagnir segir að úrskurður umhverfisráðherra um B leið hafi ekki áhrif á áherslu kæranda í þessu máli, þ.e. að þverun Þorskafjarðar um Kóngavakir og jarðgöng um Gufudalsháls séu afar góðir kostir.

Gunnlaugur Pétursson bendir á í athugasemdum sínum við fram komnar umsagnir að Teigsskógur sé með stærstu skógum á Vestfjörðum og hafi allmikla sérstöðu, til að mynda sé hann einn af þeim stærstu sem liggja að sjó þar sem vegur liggja ekki um. Kærandi gerir einnig athugasemdir við skýrslu Línuhönnunar um umferðaröryggi á leiðum B og D þar sem hlutfall umferðaröryggis sé talið 1,74. Telur Gunnlaugur að ekki sé raunhæft að reikna með hærra hlutfalli milli óhappatíðni á leiðum D og B en 1,43 og því sé ekki hægt að segja að leið B sé „ótvírætt“ eða jafnvel „umtalsvert“ betri kostur en leið D m.t.t. umferðaröryggis, heldur fremur einungis „nokkru“ betri.

IV. Niðurstaða ráðuneytisins.

1. Birkiskógur á fyrirhugðu vegstæði.

Kærendur, Þórólfur Halldórsson og Vegagerðin, gerðu athugasemdir við mat Skipulagsstofnunar á stærð Teigsskóga, við mat á verndargildi skógarins og við mat á áhrifum veglagningar um skóginn. Er mótmælt því mati Skipulagsstofnunar að veglagning skv. leið B í 2. áfanga hafi umtalsverð umhverfisáhrif, sem ekki megi bæta úr með mótvægisáðgerðum. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að um 31-34 ha af skóginum muni raskast við veglagningu skv. leið B eftir því hvort efri eða neðri kostur er valinn en alls muni raskast um 12,5% af heild hans verði leið B fyrir valinu. Skógurinn sé víðast um 200-500 m breiður og muni því vegstæði um hann endilangan og opnun námusvæða hafa veruleg áhrif á það sem eftir stendur. Einnig er gerð athugasemd við að fimm af sex námusvæðum eru jafnframt klettaranar sem mynda skjól fyrir skóginn þar sem hann er vaxtarlegastur. Umhverfisstofnun bendir einnig á að veglagning um Teigsskóg muni í raun hafa áhrif á allan skóginn þegar tekið sé tillit til áhrifa sem verða vegna efnisvinnslu og lagningar slóða. Telur Umhverfisstofnun að leggja beri áherslu á að vernda af fremsta megni náttúruleg vistkerfi sem hafi verndargildi og að mótvægisáðgerðir eða t.d. uppgræðsla komi aldrei að fullu í stað þeirra vistkerfa sem raskast eða eyðileggjast vegna framkvæmda. Aðeins eigi að grípa til mótvægisáðgerða ef ekki sé með nokkru móti hægt að komast hjá því að raska viðkomandi vistkerfum. Skipulagsstofnun bendir á að leið B muni hafa umtalsverð áhrif á landslag og á Teigsskóg sem hafi meira verndargildi en aðrir birkiskógar á svæðinu. Skipulagsstofnun mótmælir einnig því að stofnunin hafi ekki fjallað nægilega um mismunandi áhrif efri og neðri leiðar B. Munurinn á kostunum sé óverulegur í ljósi þess að allir kostir á leið B raski um 50 ha af samfelldum skógi. Skógrækt ríkisins mælir með að ef leið B verði leyfð um Teigsskóg þá verði efri veglínan valin.

Vegna álitamála um verndargildi og sérstöðu Teigsskógs leitaði ráðuneytið eftir sérfræðiáliti Ásu

L. Aradóttur vistfræðings um skóglendi í utanverðum Þorskafirði (Teigsskógum) í máli þessu. Fór hún yfir þau gögn sem tengjast mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar svo og á óbirtum handritum að skýrslum fyrir allar sýslur Vestfjarða um niðurstöður úttekta á birkiskógum Íslands árin 1987-1991. Farið var m.a. yfir þær sérfræðiskýrslur sem Vegagerðin sendi með athugasemdum sínum við fram komnar kærur. Að auki fór álitsgjafi í skoðunarferð um svæðið þann 1. október 2006. Að mati Ásu L. Aradóttur er birkiskógurinn við utanverðan Þorskafjörð með stærstu og heillegustu birkiskógunum á Vestfjörðum og í honum er lítið um eyður. Skógurinn sé mjög þéttur og þau mannvirki sem eru í honum séu lítt áberandi. Ástand skógarins bendi til að skógurinn hafi náð sér vel eftir að dró úr beit á svæðinu og annarri nýtingu var hætt. Skógurinn sé nú það þéttur að líklega sé hann meira eða minna varinn fyrir beit og hafi yfirbragð nær ósnortins lands.

Fram kemur í álit Ásu að samkvæmt þeim gögnum sem liggja fyrir skeri Teigsskógur 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 hefur í skógum á Vestfjörðum. Annar líffjölbreytileiki skógarins sé hins vegar lítt þekktur vegna þess hversu litlar rannsóknir hafi farið fram. Í sérfræðiálitinu kemur einnig fram að gert sé ráð fyrir að vegagerð og námur geti eytt í kringum 50 ha eða 12% skógarins, sem sé hvorki stór hluti af skógarþekju landsins alls né Vestfjarða. Vegna lögunar skógarins hafi vegagerð eftir honum endilöngum hins vegar hlutfallslega mikil áhrif á hann, auk þess sem sumar af fyrirhuguðum veglínunum liggja í gegnum hæsta og þéttasta hluta skógarins. Lítið sé vitað um jaðaráhrif vegagerðar á lífríki birkiskóga hérlendis en mögulegt að mun stærri hluti skógarins gæti orðið fyrir einhverjum áhrifum. Víðast nær 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. Að lokum kemur fram það álit Ásu L. Aradóttur að vegagerð um Teigsskóg muni raska þeirri sérstöku landslagsheild sem skógurinn og fjaran myndi nú og muni skipta upp samfelldu svæði með náttúrulegu gróðurfari.

Í umsögn Skógræktar ríkisins er einnig bent á að vegagerð eftir hliðum Teigsskógar geti haft áhrif á jarðraka neðan vegar og virkað eins og framræsluskurður eftir endilangri hliðinni með þeim afleiðingum að dragi úr frjósemi svæðisins. Í álit VST, sem kærandi Vegagerðin lét gera á meintum áhrifum af vegagerð á vatnsbúskap svæðisins, er leitt að því líkum að áhrif vatnsrásar á grunnvatnsrennsli undir veginn séu lítil enda sé vatnsrásin sjálf grunn og hafi litla eigin þyngd. Því sé lítil ástæða til að ætla að vegurinn hafi áhrif til hins verra á vatnsbúskap og gróðurfari neðan vegarins og ekki sé ástæða til að hafa áhyggjur af skógareyðingu vegna vegagerðarinnar. Að mati Ásu L. Aradóttur er líklega ekki ástæða til að ætla að minniháttar breytingar á vatnsbúskap svæðisins valdi skógareyðingu, þar sem birki vex gjarnan á þurrlandi þó að slíkt geti vissulega haft áhrif á vaxtarskilyrði í skóginum, þar með talið á trjávöxt og undirgróður. Einnig gætu breytingar á vatnsbúskap haft einhver áhrif á möguleika birkis til landnáms og þar með tafið frekari útbreiðslu en ólíklegt er að það hafi mikið að segja miðað við aðra þætti. Ráðuneytið felst á að ólíklegt sé að breytingar á vatnsbúskap geti haft mikið að segja um möguleika birkis til landsnáms miðað við aðra þætti. Breytingar á vatnsbúskap og gróðurfari í Teigsskógi munu líklega frekar tengjast væntanlegum ræsum og mögulegu rofi við nýjar vatnsrásir neðan við þau.

Í kærú Vegagerðarinnar er m.a. bent á að með mótvægisáðgerðum svo sem með ræktun birkiskóga annars staðar myndi veglagning skv. leiðum B og C ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Í álitu Ásu L. Aradóttur kemur fram að ef af vegagerð verði þyrfti að setja á fót vöktun til að fylgjast með mögulegum jaðaráhrifum af veginum á gróðurfar og helst á fleiri þætti lífríkisins. Gerðar hafa verið áætlanir um að rækta skóg annars staðar í stað þess sem myndi eyðast við vegagerð og námuvinnslu í Teigsskógi. Ása L. Aradóttir bendir á að ef af verði þurfi að skilgreina vel markmið þeirrar ræktunar og hvernig staðið skuli að henni til að þau markmið náist. Einnig þurfi þá að fylgja ræktuninni lengur og betur eftir en nú er gert ráð fyrir og mögulegt þurfi að vera að grípa inn í á síðari stigum ef hún skili ekki tilætluðum árangri. Ef vel tekst til leiði slík ræktun til myndunar birkiskógar með tíð og tíma. Sá skógur verði þó ekki sambærilegur við þann skóg sem eytt var, hvorki hvað varðar stærð eða arfleifð, né muni hún skila aftur þeirri landslagsheild sem vegagerðin raski.

Í álitu Ásu L. Aradóttur kemur fram að nú sé allmikil reynsla og þekking fyrir hendi um ræktun birkis, gulvíðis og loðvíðis, sem séu helstu lykiltegundir birkisvistkerfisins og að með gróðursetningu, beinum sáningum og/eða aðgerðum til að örva landnám þessara tegunda sé mögulegt að stuðla að myndun birkivistkerfis á svæðum sem verið hafa skóglaus um lengri eða skemmri tíma. Fram kemur að með tímanum geti slík vistkerfi náð allmiklum fjölbreytileika t.d. hvað varði smádýralíf, auk þess sem vatnsbúskapur og önnur virkni þeirra lagist smá saman. Hins vegar sé mikilvægt að hafa í huga að endurreisn birkiskógavistkerfa og starfsemi þeirra sé ferli sem taki í það minnsta marga áratugi og þó vel takist til verði þau aldrei alveg eins og þau sem fyrir hafi verið. Ekki sé hægt að réttlæta ruðning gamalgróins birkiskógar með þeim rökum að hægt sé að rækta upp nýjan í staðinn. Á hinn bóginn, þar sem útbreiðsla birkiskóga sé svo lítil sem raun ber vitni og aðeins lítið brot af því sem talið er að hún hafi verið um landnám, sé sjálfsagt að beita slíkum mótvægisáðgerðum ef ekki verði hjá því komist að eyða birkiskógi vegna framkvæmda.

Ráðuneytið telur að lagning Vestfjarðavegar um Teigsskóg muni hafa áhrif á landslag til langframa og skera í sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og sérstaka landslagsheild, sem ekki verður endurheimt með ræktun skógar á öðrum stað. Að auki er Teigsskógur á náttúruminjaskrá sbr. 68. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 sem felur í sér ákveðna stefnumörkun um verndargildi svæðisins. Birkiskógar njóta verndar skv. 39. gr. náttúruverndarlaga en þar segir að Umhverfisstofnun ásamt Skógrækt ríkisins skuli vinna að verndun og eftirliti með náttúrurlegum birkiskógum og skógum til útivistar. Það er mat ráðuneytisins að taka beri sérstakt tillit til birkiskóga og verndargildis þeirra skv. 39. gr. náttúruverndarlaga en að Teigsskógur sé ekki friðaður. Ráðuneytið telur að hægt sé að beita mótvægisáðgerðum til að draga úr áhrifum veglagningar skv. leið B um Teigsskóg og draga þannig verulega úr umhverfisáhrifum veglagningarinnar. Í umsögn Umhverfisstofnunar er m.a. bent á að veglagning muni í raun hafa áhrif á nánast allan skóginn þegar tekið sé tillit til efnisvinnslu og lagningar slóða sérstaklega þar sem nokkur óvissa sé um flatarmál námusvæða þar sem þykkt jarðlaga hefur ekki verið könnuð sérstaklega og nýtingarhlutfall er óvíst. Telur ráðuneytið mjög mikilvægt að lágmarka þau áhrif sem efnisvinnsla og lagning slóða hafi á skóginn og setur því skilyrði um að framkvæmdaraðila verði gert að gera áætlun um veglagninguna sem takmarki efnisvinnslu og slóðagerð við vegstæðið í Teigsskógi vegna framkvæmdarinnar og að slík áætlun þurfi samþykki Umhverfisstofnunar.

Ráðuneytið gerir einnig þá kröfu að framkvæmdaraðili við val á leið skv. leið B velji þann kost sem er bestur með hliðsjón af verndun birkiskógarins. Í máli þessu liggur fyrir að Umhverfisstofnun og Skógrækt ríkisins mæla með að efri leiðin verði valin með hliðsjón af verndun birkiskógarins. Ráðuneytið telur rétt að benda á að nákvæm útfærsla á mismunandi leiðarkostum hefur ekki verið gerð og telur því rétt að framkvæmdaraðili vinni nánari útfærslu á leiðinni í samráði við Umhverfisstofnun og Skógrækt ríkisins og að framkvæmdaraðila beri við þá vinnu að hafa að leiðarljósi að lámarka áhrif veglagningar á skóginn.

2. Umferðaröryggi.

Kærendur, Þórólfur Halldórsson, sýslumaður, Vegagerðin, Vesturbyggð, Tálknafjarðarhreppur o. fl. telja að ekki hafi verið tekið nægilegt tillit til umferðaröryggis þar sem umræddur vegur sé eini þjóðvegurinn sem liggja um þennan landshluta og því sé mikilvægt að hann uppfylli ítrustu kröfur um greiðfærni og umferðaröryggi. Þýðingarmikið sé að akstursleiðir séu stytтар eins og verða má og að vegurinn sé á láglandi þar sem því verður við komið. Umhverfisstofnun ítrekar í umsögn sinni að veglagning skv. leið D feli ekki í sér óbreytt ástand í vegamálum og að Vegagerðin hafi metið það svo að leiðir B, C og D uppfylli allar gerðar kröfur. Skipulagsstofnun bendir einnig á í umsögn sinni að leiðir B, C og D hafi af hálfu framkvæmdaraðila verið allar taldar ásættanlegar hvað varðar vegtæknilegar forsendur og öryggi og að það atriði hafi verið lykilaatriði í mati á umhverfisáhrifum vegagerðarinnar. Stofnunin bendir á að skýrast komi fram í hinum kærða úrskurði að stofnunin viðurkenni að leið B hafi töluverða yfirburði þar sem hún liggja eingöngu á láglandi. Vegagerðin gerir athugasemdir við að það sé notað gegn leið B að aðrir kostir uppfylli lágmarkskröfur og bendir á að það geti ekki talist sanngjarnt gagnvart íbúum Vestfjarða að gera þeim að búa við lágmarks öryggi samgangna þegar betri kostur er fyrir hendi með vegi á láglandi. Vegagerðin telur að mikilvægir almannahagsmunir liggja til grundvallar því að leiðir B og C verði heimilaðar. Kærendur, Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur, telja B leið eina valkostinn og benda á að vegurinn verði eini þjóðvegurinn í þessum landshluta og að við þær aðstæður sé óásættanlegt annað en að gera ýtrustu kröfur um umferðaröryggi og greiðfærni vegarins. Gunnlaugur Pétursson gerir athugasemdir við skýrslu Línuhönnunar, um umferðaröryggi á leiðum B og D þar sem hlutfall umferðaröryggis er talið vera 1,74 en er að mati Gunnlaugs ekki meira en 1,43 og gefi því ekki ástæðu til að segja að leið B sé „ótvírætt“ eða jafnvel „umtalsvert“ betri kostur en leið D m.t.t. umferðaröryggis.

Ráðuneytið bendir á að eitt af markmiðum laga um mat á umhverfisáhrifum er að stuðla að samvinnu þeirra aðila sem hafa hagsmuna að gæta eða láta sig málið varða svo og að stuðla að því að almenningur komi að athugasemdum og upplýsingum áður en úrskurður um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar er kveðinn upp. Lög um mat á umhverfisáhrifum setja því fram formaskilyrði í því skyni að tryggja að áður en leyfi er veitt fyrir framkvæmd séu leiðir í ljós þau umhverfisáhrif sem hún gæti haft í för með sér. Tilgangurinn er m.a. sá að framkvæmdaraðili taki tillit til þeirra upplýsinga sem berast á matstíma og hanni því framkvæmdina á þann hátt að hún valdi sem minnstum umhverfisáhrifum. Mati á umhverfisáhrifum er ekki síður ætlað að stuðla að því að upplýsa um kosti og galla þeirra kosta sem metnir hafa verið. Ráðuneytið telur að í máli þessu hafi ólíkir kostir verið metnir og kostir og gallar hverrar leiðar fyrir sig dregnir fram. Ráðuneytið telur að óumdeilt sé að út frá umferðaröryggissjónarmiðum sé leið B betri kostur en leið C og D og að ef einungis ætti að taka tillit til umferðaröryggissjónarmiða þá væri leið B kostur sem eðlilegt væri að velja. Í 3. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum er hugtakið umhverfi skilgreint sem: „Samheiti fyrir menn, dýr, plöntur og annað í lífríkinu, jarðveg,

jarðmyndanir, vatn, loft, veðurfar og landslag, samfélag, heilbrigði, menningu og menningarminjar, atvinnu og efnisleg verðmæti.” Umtalsverð umhverfisáhrif felast skv. 1. lið 3. gr. laganna í verulegum óafturkræfum umhverfisáhrifum eða verulegum spjöllum á umhverfinu sem ekki er hægt að fyrirbyggja eða bæta úr með mótvægisáðgerðum. Að mati ráðuneytisins vege umferðaröryggissjónarmið þungt við heildarmat á því hvort framkvæmd geti talist hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif í skilningi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

3. Arnarvarp.

Kærandi, Vegagerðin mótmælir því að lög um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum nr. 64/1994 útiloki nánast að vegurinn verði lagður samkvæmt leið C í öðrum áfanga. Umhverfisstofnun vísar í umsögn sinni í ákvæði 19. gr. laga um um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum. Samkvæmt 3. mgr. 19. gr. fyrrgreindra laga getur umhverfisráðherra veitt undanþágu frá banni skv. 1. og 2. mgr. 19. gr. laganna í sérstökum tilvikum, svo sem vegna lagningar þjóðvega eða annarrar mannvirkjagerðar í almannaðágu, að fenginni umsögn Umhverfisstofnunar um slíka undanþágu.

Ráðuneytið bendir á að Náttúrufræðistofnun Íslands telur að vegagerð um mynni Djúpafjarðar ætti ekki að hafa umtalsverð áhrif á arnarvarp í Grónesborg. Einnig kemur fram að sex valkostir hafi verið settir fram skv. leið B um mynni Djúpafjarðar og að þrír þeirra séu um Gróneseyjar um 180-305 m frá varpstað í Ystey. Að mati Náttúrufræðistofnunar gætu ernirnir e.t.v. nýtt þann varpstað ef innsta línan verður valin en ekki ef önnur hinna tveggja verður valin. Í 1. mgr. 19. gr. laga nr. 64/1994 segir að óheimilt sé 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 ýrtruðu 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. Í greinargerð við frumvarpið kemur skýrt fram að ákvæðið eigi einungis við um varpstaði í notkun. Að mati ráðuneytisins er því ljóst að veglagning innan 500 m frá varpstað í Ystey gæti brotið gegn ákvæði 1. mgr. 19. gr. þ.e. lagt er bann við umferð á veginum frá 15. mars til 15. ágúst ef ernir eru að búa sig undir varp á þeim tíma eða hafa orpið. Hins vegar liggur fyrir að 4 valkostir af 6 sem settir hafa verið fram skv. leið B um mynni Djúpafjarðar uppfylla kröfur 19. gr. laga nr. 54/1994. Framkvæmdaraðila er þó heimilt að sækja um undanþágu frá 3. mgr. 19. gr. laga nr. 54/1994 og fer um þá málsmeðferð skv. lögnum. Í ljósi framangreinds telur ráðuneytið að hægt sé að uppfylla skilyrði 1. og 2. mgr. 19. gr. laga nr. 64/1994 bæði hvað varðar fjarlægð vegagerðar frá Grónesborg og Gróneseyjum. Ráðuneytið telur að vegagerð skv. leið B sem uppfyllir skilyrði 1. og 2. mgr. 19. gr. laga nr. 64/1994 muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum.

Hvað varðar leið C hefur verið bent á að Grónes hefur verið um áratugaskeið eitt af mikilvægustu arnarsetrum landsins. Um 5% af öllum arnarungum í íslenska stofninum á árunum 1964-2004 og um fimmtungur þeirra arnarunga sem komust á legg við norðanverðan Breiðafjörð á sama tíma komu frá arnarsetrinu á Grónesi. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar kemur fram að vegur skv. leið C um Grónesið yrði í 20-80 m fjarlægð frá arnarvarpsstöðum sem myndi gera þá óbyggilega og að yfirgnæfandi líkur séu á að arnarvarp leggist af í Djúpafirði ef sá vegur verður lagður. Það er mat ráðuneytisins að leið C muni geta haft umtalsverð áhrif á arnarsetur í Grónesi sem sérstaklega eru vernduð í 19. gr. ofangreindra laga nr. 64/1994. Ráðuneytið felst því ekki á

kröfu kæranda Vegagerðarinnar um að fella úr gildi hinn kærða úrskurð Skipulagsstofnunar hvað varðar leið C í öðrum áfanga.

Kærandi, Vegagerðin, kom fram með þá tillögu að unnt sé að draga verulega úr eða komast hjá neikvæðum umhverfisáhrifum vegtengingar frá leið B inn vestanverðan Djúpafjörð með færslu vegar í 200 m fjarlægð ofan arnarvarpsins í Grónesborgum. Að mati Umhverfisstofnunar hafa engin gögn verið lögð fram sem styðja þessar fullyrðingar. Umhverfisstofnun gerir alvarlegar athugasemdir við að lagðar skuli fram tillögur um nýjar leiðir sem ekki hafa fengið neina umfjöllun á fyrri stigum í matsferlinu. Umhverfisstofnun telur að fjalla þurfi um þetta leiðarval á sambærilegan hátt og fjallað var um aðrar leiðir á þessu svæði við mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar nr. 60. Þar sem ekki liggur fyrir mat á umhverfisáhrifum vegagerðar á umræddu svæði telur stofnunin ekki unnt að fjalla um og meta áhrif vegtengingar í vestanverðum Djúpafirði ofan Grónesborga. Skipulagsstofnun bendir á að í gögnum málsins hafi aldrei verið lagður fram sá kostur á vegtengingu inn vestanverðan Djúpafjörð að leggja veginn ofan arnarhreiddursins í Grónesi. Skipulagsstofnun bendir á að allar upplýsingar um umhverfisáhrif þeirra útfærslu vanti og því ekki unnt sé að taka afstöðu til þess hvort sá kostur sé ásættanlegur. Vegagerðin bendir í athugasemdum sínum á að um minniháttar breytingu sé að ræða sem ekki þurfi frekari gögn til að meta en þegar liggja fyrir. Ef leið B yrði farin væri hægt að leggja minniháttar veg í allt að 200 m fjarlægð ofan Grónesborga. Lítið myndi fara fyrir slíkum vegi í landslagi og yrði sáralítill umferð um hann.

Í a. lið 13. tölul. viðauka 2 við lög um mat á umhverfisáhrifum er mælt fyrir um að allar breytingar eða viðbætur við framkvæmdir skv. 1. eða 2. viðauka sem hafa þegar verið leyfðar, framkvæmdar eða eru í framkvæmd og kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif séu tilkynningaskyldar skv. þeim lögum. Ekki hefur verið gerð grein fyrir framangreindri leið sem kærandi hefur gert tillögu um í matskýrslu framkvæmdaraðila. Ráðuneytið telur að taka verði til sjálfstæðrar skoðunar hvort sú breyting á veglínu B að lagður verði vegur í allt að 200 m fjarlægð ofan Grónesborga sé þess eðlis að hún falli undir a. lið 13. tölul. viðauka 2 eða ekki og þá hvort sú breyting á veglínu sem Vegagerðin boðar sé matsskyld. Ráðuneytið mun því ekki fjalla frekar um tillögu Vegagerðarinnar um tengingu leiðar B við vestanverðan Djúpafjörð með vegi í allt að 200 m fjarlægð ofan Grónesborga.

4. Fornleifavernd.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins setur stofnunin fyrirvara vegna ónákvæmni í matsskýrslu og þeirri fornleifaskráningarskýrslu sem unnin var fyrir mat á umhverfisáhrifum. Fornleifavernd bendir á að talsverð óvissa ríki varðandi fjarlægð fornleifa frá einstaka vegkostum. Bent er á að mismunandi kostir leiða séu dregnar saman í færri kosti, eins og t.d. sex kostir leiðar B frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi í þrjá kosti (efri, neðri og um fjöru) og oft á tíðum ónákvæm staðsetning fornleifa miðað við vegkosti, þær eru ýmist sagðar í 0-60 m fjarlægð eða 60-100 m fjarlægð. Þessi ónákvæmi leiði til þess að stofnunin telji að hún þurfi að fá endanlega tillögu um leiðarval ásamt nákvæmri afstöðu leiðarinnar til fornleifa til að geta sagt fyrir um hver áhrif vegagerðin muni hafa á fornleifar og til hvaða mótvægisáðgerða beri að grípa. Ráðuneytið felst á þessa afstöðu Fornleifaverndar ríkissins.

5. Önnur atriði.

Kærandi, Reynir Bergsveinsson, gerir kröfur um að farið verði í nánara mat á umhverfisáhrifum

jarðgangna undir Gufudalsháls. Lög um mat á umhverfisáhrifum og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum gefa framkvæmdaraðila gott svigrúm til að ákveða hvaða framkvæmdakosti hann telur að til greina komi. Lög um mat á umhverfisáhrifum, nr. 106/2000, gera ekki ráð fyrir að heimilt sé að kveða á um mat umhverfisáhrifum nýrra framkvæmdarkosta í úrskurði. Ráðuneytið hefur ítrekað í úrskurðum sínum, þar á meðal frá 16. febrúar 2003 um mat á umhverfisáhrifum vegna lagningar hringvegjar um Norðurárdal, Kjálkavegur-Heiðarsporður í Akrahreppi og úrskurði frá 13. maí 2002 um mat á umhverfisáhrifum jarðgangna og vegagerðar á norðanverðum Tröllaskaga milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar, kveðið á um að framkvæmdaraðili hafi forræði yfir hvaða framkvæmdarkosti hann telji uppfylla markmið framkvæmdarinnar. Ráðuneytið hafnar því þessari kröfu kæranda.

6. Samantekt.

Kærandi Vegagerðin gerir þá kröfu að umhverfisráðherra felli úr gildi þá niðurstöðu Skipulagsstofnunar að leggjast gegn leið C í öðrum áfanga og að fallist verði á lagningu vegarins með eða án skilyrða. Ráðuneytið felst ekki með vísun til framangreindra röksemda á kröfu kæranda. Hinn kærði úrskurður Skipulagsstofnunar hvað varðar leið C skal óbreyttur standa.

Kærendur, Þórólfur Halldórsson, Þórólfur Halldórsson sýslumaður og lögreglustjóri á Patreksfirði, Vegagerðin, Guðmundur Guðlaugsson og Már Erlingsson, f.h. Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps, Einar Örn Thorlacius sveitarstjóri f.h. Reykhólahrepps og Geir Gestsson gera þær kröfur að umhverfisráðherra felli úr gildi þá niðurstöðu Skipulagsstofnunar að leggjast gegn leið B og að fallist verði á lagningu vegarins. Ráðuneytið telur með vísun til framangreindra röksemda að við mat á því hvort leið B í áfanga 2 verði talin hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum verði að veða saman kosti og galla framkvæmdarinnar. Ráðuneytið telur að lagning Vestfjarðavegar skv. leið B um Teigsskóg muni hafa áhrif á landslag til langframa og skera í sundur heildstætt og fjölbreytt vistkerfi og sérstaka landslagsheild. Það er mat ráðuneytisins að verulega megi þó draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á skóginn með mótvægisáðgerðum. Ráðuneytið telur að óumdeilt sé að leið B er betri kostur en leið C og D vegna umferðaröryggissjónarmiða og að þau sjónarmið vegi þungt við heildarmat á því hvort framkvæmd geti talist hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif í skilningi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Þegar umhverfisáhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar við leið B eru virt að teknu tilliti til þeirra mótvægisáðgerða sem settar eru fram í úrskurðarorðum og vægi umferðaröryggissjónarmiða fellst ráðuneytið ekki á það að áhrif leiðar B séu umtalsverð í skilningi b-liðar 2. mgr. 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Ráðuneytið fellst samkvæmt framansögðu á kröfu kæranda um að heimila leið B í 2. áfanga með skilyrðum sem sett eru fram í 6 liðum í úrskurðarorðum.

Úrskurðarorð.

Úrskurður Skipulagsstofnunar frá 28. febrúar 2006 um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðarvegar nr. 60 á milli Bjarkarlundar og Eyrar í Reykhólahreppi er staðfestur nema hvað varðar leið B í 2. áfanga. Fallist er á leið B í 2. áfanga með eftirfarandi skilyrðum:

1. Framkvæmdaraðili skal rækta birkiskóg á Vestfjörðum við sambærilegar aðstæður og eru í Teigsskógi a.m.k. til jafns að flatarmáli við þann birkiskóg sem raskast eða verður fyrir áhrifum við fyrirhugaða framkvæmd. Framkvæmdaraðili skal vinna áætlunina í samráði við Umhverfisstofnun og Skógrækt ríkisins og leggja fram áætlunina áður en framkvæmdir hefjast.

- Í áætluninni skal gera grein fyrir hvaða efnivið er áætlað að nota við ræktunina þ.e. hvort fyrirhugað sé að nota erfðaefni úr Teigsskógi eða annars staðar á Vestfjörðum. Meta skal plöntunarárangur á ræktunarsvæðinu eftir að plöntun er lokið og meðan skógurinn er að ná sambærilegum vexti og í Teigsskógi og gera grein fyrir til hvaða ráðstafana er ætlað að grípa ef árangur verður ekki sá sem vænst er. Gera skal grein fyrir hvort það svæði sem valið verður bjóði upp á aðstæður til landnáms viðkomandi tegunda eða hvort fyrirhugaðar séu ráðstafanir til þess að stuðla að landnámi síðar meir, ef það reynist takmarkað.
2. Framkvæmdaraðila ber við útfærslu á vali á vegkostum velja þann kost sem er bestur með hliðsjón af verndun Teigsskóga. Við nánari útfærslu á vegstæðinu, frágangi þess og ræsum skal leitast við að lágmarka áhrif vegagerðar á skóginn og skal framkvæmdaraðili hafa samráð um það við Umhverfisstofnun og Skógrækt ríkisins.
 3. Framkvæmdaraðili skal hanna veginn þannig að hann uppfylli skilyrði 19. gr. laga um vernd, friðun og veiðar á villtum dýrum og villtum fuglum nr. 64/1994. Við hliðrun á vegstæði skal hafa samráð við Náttúrufræðistofnun Íslands.
 4. Í Teigsskógi frá Gröf að Hallsteinsnesi skal vegstæði skilgreint þröngt og efnisnám, skeringar og slóðagerð skulu takmörkuð við vegstæðið sjálf. Samráð skal haft við Umhverfisstofnun um efnisnám fyrir veginn og skeringar í Teigsskógi.
 5. Vegna áhrifa framkvæmdanna á menningarminjar skal framkvæmdaraðili merkja og greina Fornleifavernd ríkisins frá fornminjum við vegstæðið. Framkvæmdaraðili skal hafa samráð við Fornleifavernd ríkisins um nánari útfærslu á staðsetningu vegstæðisins.
 6. Framkvæmdaraðili skal tryggja að þverun Djúpafjarðar og Gufufjarðar takmarki ekki hefðbundin þangskurð í þeim.

Jónína Bjartmarz

Magnús Jóhannesson