

Reykjólahreppur  
Bogi Kristinsson Magnúsen,  
Skipulags- og byggingarfulltrúi  
Miðbraut 11  
370 BÚÐARDALUR

Garðabær, 08. janúar 2018  
2017120004/42-0  
TB  
jgo/tb

**Breytingar á Aðalskipulagi Reykjólahrepps 2006-2018 í samræmi við 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, umsögn**

Vísað er til tölvupósts frá Reykjólahrepp, dags. 1. desember 2017, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands á vinnslutillögu vegna breytinga á Aðalskipulagi Reykjólahrepps 2006-2018 í samræmi við 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Aðalskipulagsbreyting felst í breyttri legu á Vestfjarðavegi (60) í sveitarfélaginu og nýrra efnistökusvæða. Breytingin fjallar um leiðréttu veglínu á Vestfjarðarvegi milli Bjarkalundar og Skálaness miðað við endurupptekið umhverfismat ásamt nýjum efnistökusvæðum, en veglína hefur breyst á nokkrum stöðum frá gildandi aðalskipulagi.

Í greinargerð með aðalskipulagstillögunni er rakið mál Vestfjarðarvegjar milli Bjarkalundar og Skálaness og þar farið yfir aðstæður í sveitarfélaginu hvað varðar umhverfi, náttúru og samfélag og mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Einnig er vísað í hluta af landskipulagi og ferðamálastefnu þ.e. þætti er varða samgöngur, t.d. umferðaröryggi o.fl. Í hvorugu tilfellinu er hins vegar að finna tilvísun í náttúru- eða umhverfisvernd. Á bls. 7 í greinargerðinni kemur fram að markmið breytingarinnar er að „Leitað verði hagkvæmstu lausna í vegagerð og stuðlað að umferðar- og rekstraröryggi og samtengingu byggðar.“ Ekki virðist eiga að skoða sömu markmið með það að leiðarljósi að ná fram minnstri röskun á náttúru svæðisins, sjá síðar, og þar með uppfylla ýmis ákvæði bæði skipulagslaga, laga um mat á umhverfisáhrifum og laga um náttúruvernd.


Í kafla 6 í greinargerðinni er farið yfir tvær leiðir D2 og Þ-H. Áhrifamat leiðanna byggir á mati á umhverfisáhrifum og óþarfi að rekja það hér. Niðurstaða sveitarfélagsins er að það er sammála Vegagerðinni og telur leið Þ-H besta kostinn þrátt fyrir að D2 hafi minni áhrif á umhverfið og uppfylli í raun öll skilyrði sem varða samgöngur og umferðaröryggi. Niðurstaðan sveitarfélagsins er því ekki í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum þar sem segir í b. lið 1. gr. að markmið mats á umhverfisáhrifum sé „að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar“. Einnig er augljóst að þessi niðurstaða er ekki í samræmi við álit Skipulagsstofnunar frá 27. mars 2017 þar sem segir: „Að mati Skipulagsstofnunar er leið D2 sá kostur sem uppfyllir best markmið laga nr. 106/2000 um að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Jafnframt er að mati



stofnunarinnar óvissa um áhrif þverana fjarðanna á eðlisþætti sjávar og lífríki fjöru og grunnsævis sem ekki verður eytt nema með frekari rannsóknum eins og fjallað er um í 3. kafla að framan. Út frá þekktum áhrifum á birkiskóglendi, votlendi, leirur og sjávarfitjar, tegundir sem njóta verndar, menningarminjar og landslag er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að leiðir A1, I og Þ-H séu að öllu samanlögðu líklegar til að hafa í för með sér talsverð til veruleg neikvæð umhverfisáhrif sem ekki sé hægt nema að takmörkuðu leyti að fyrirbyggja eða draga úr með mótvægisáðgerðum." Þegar og ef það kemur til þess að veitingu framkvæmdaleyfi fyrir leið Þ-H þá þarf sveitarfélagið skv. 2. mgr. 13. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, leyfi til framkvæmda, að rökstyðja nákvæmlega fyrrgreinda afstöðu þess og þá frá öllum hliðum málsins en í greininni segir: „Við útgáfu leyfis til framkvæmdar samkvæmt flokki A skal leyfisveitandi kynna sér matskýrslu framkvæmdaraðila um framkvæmdina og taka rökstudda afstöðu til álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum hennar. Leyfisveitandi skal birta opinberlega ákvörðun sína um útgáfu leyfis og niðurstöðu álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum innan tveggja vikna frá útgáfu leyfis. Í ákvörðun skal tilgreina kærueimild og kærufrest þegar það á við." Að mati Náttúrufræðistofnunar er afstaða sveitarfélagsins því ekki eingöngu í andstöðu við lög um mat á umhverfisáhrifum, skipulagslög og lög um náttúruvernd heldur einnig lög um vernd Breiðafjarðar sbr. athugasemdir um þverun fjarða.

Náttúrufræðistofnun hefur komið að þessu máli undanfarin ár og telur að búið sé að lýsa þeim umhverfisáhrifum sem geta orðið af framangreindri vegagerð mjög vel. Í niðurstöðu stofnunarinnar í umsögn um frummatsskýrslu þessarar leiðar, sjá meðfylgjandi bréf, segir: „Náttúrufræðistofnun tekur undir það mat Vegagerðarinnar að leið D2 hafi minnst neikvæð umhverfisáhrif af þeim leiðum sem voru skoðaðar. Leiðaval Vegagerðarinnar virðist hins vegar alfarið byggja á öðru en niðurstöðu umhverfismatsins og því ekki vera í samræmi við b lið 1. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum þ.e. að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmda."

Virðingarfyllst



Jón Gunnar Ottósson  
forstjóri



Trausti Baldursson

Meðf: Bréf til Skipulagsstofnunar dags. 14. desember 2014. ( Til upplýsingar: Bréf til Reykhólahrepps dags. 26. október 2017)



Reykólahreppur,  
Bogi Kristinsson,  
skipulags- og byggingarfulltrúi  
Maríuturð 5a  
Reykhólum  
380 Reykólahreppi

Garðabær, 26. október 2017  
2017090034/42-0  
TB  
tb

**Skipulags- og matslýsing vegna breytingu á aðalskipulagi Reykólahrepps, breytt lega Vestfjarðarvegur (60) og nýjar efnistöknámur**

Vísað er til bréfs frá Reykólahrepp, dags. 28. september sl., þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um skipulags- og matslýsingu vegna vinnu við breytingu á aðalskiplagi Reykólahrepps vegna breyttrar legu Vestfjarðarvegur (60) og nýrra efnistöknáma.

Náttúrufræðistofnun hefur farið yfir framangreinda skipulags- og matslýsingu. Stofnunin telur að í lýsingunni komi almennt fram hvaða þætti þarf að fjalla um í tillögu að breytingu á skipulagi og umhverfismati þess sbr. almenna umfjöllun um forsendur skipulagsins og tilgang þess svo og umfjöllun í kafla 7. Þó ekki sé gert grein fyrir einstökum viðmiðum, þ.e. viðmiðum innan þeirra laga eða stefnumarkana sem lögð eru til grundvallar, þá má gera ráð fyrir að það verði gert í umhverfismatinu, sjá síðar.

Þetta mál í heild sinni hefur fengið mikla faglega umfjöllun í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og því hægt að nálgast bestu fáanlegu gögn um flesta náttúru- og umhverfisþætti. Auk þess liggur fyrir álit Skipulagsstofnunar frá 28. mars 2017 um mat á umhverfisáhrifum á þeim kafla framkvæmdarinnar/Vestfjarðarvegur sem hér er til umfjöllunar. Þó bent sé á álit Skipulagsstofnunar í framangreindri lýsingu er ekki ekki gerð grein fyrir því að sveitarfélagið hljóti að þurfa að fjalla sérstaklega um álit Skipulagsstofnunar við skipulagsgerðina/umhverfismatið sem er undanfari framkvæmdaleyfis ef og þegar af því verður.

Í álit Skipulagsstofnunar segir: „Að mati Skipulagsstofnunar er leið D2 sá kostur sem uppfyllir best markmið laga nr. 106/2000 um að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Jafnframt er að mati stofnunarinnar óvissa um áhrif þverana fjarðanna á eðlisþætti sjávar og lífríki fjöru og grunnsævis sem ekki verður eytt nema með frekari rannsóknnum eins og fjallað er um í 3. kafla að framan. Út frá þekktum áhrifum á birkiskóglendi, votlendi, leirur og sjávarfítjar, tegundir sem njóta verndar, menningarminjar og landslag er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að leiðir A1, I og Þ-H séu að öllu



samanlögðu líklegar til að hafa í för með sér talsverð til veruleg neikvæð umhverfisáhrif sem ekki sé hægt nema að takmörkuðu leyti að fyrirbyggja eða draga úr með mótvægisáðgerðum."

Í 2. mgr. 13. gr. laga nr. 106/2000 segir: „Við útgáfu leyfis til framkvæmdar samkvæmt flokki A skal leyfisveitandi kynna sér matsskýrslu framkvæmdaraðila um framkvæmdina og taka rökstudda afstöðu til álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum hennar. Leyfisveitandi skal birta opinberlega ákvörðun sína um útgáfu leyfis og niðurstöðu álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum innan tveggja vikna frá útgáfu leyfis. Í ákvörðun skal tilgreina kærheimild og kærufrest þegar það á við." (Feitletrun Náttúrufræðistofnun). Þó hér sé ekki verið að fjalla um útgáfu framkvæmdaleyfis þá, eins og segir hér að framan, hlýtur að þurfa að fjalla sérstaklega um álit Skipulagsstofnunar, sem byggir á bestu fánlegum gögnum, og afstöðu sveitarfélagsins til þess þar sem það er undanfari leyfisveitinga.

Þó mat á umhverfisáhrifum og álit Skipulagsstofnunar vegna Vestfjarðarvegar á umræddum kafla liggja fyrir vill Náttúrufræðistofnun benda á að í lögum um náttúruvernd nr. 60/2013 er að finna ýmis ákvæði sem eru leiðbeinandi um hvernig ber að nálgast vernd náttúruminja (s.s. lífríkis, jarðminja og landslags). Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á að í skipulagsvinnunni/umhverfismatinu verði skoðað hvernig væntanlegt aðalskipulag samræmist almennum markmiðum laganna sem koma fram í 1., 2. og 3. gr. þeirra, 1. gr. ( *Markmið laganna* ), 2. gr. ( *Verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi og tegundir* ) og 3. gr. ( *Verndarmarkmið fyrir jarðminjar, vatnasvæði, landslag og víðerni* ), og einnig verði umfjöllun í skipulaginu í tengslum við einstakar greinar sem geta átt við. Hér má t.d. nefna greinar 6. til 12. um meginreglur hvað varðar náttúru- og umhverfisvernd, 14. gr. um hlutverk náttúruverndarnefnda, kafla IV um almannarétt, útivist og umgengni, kafla IX um friðun vistkerfa, vistgerða og tegunda, 61. gr. um sérstaka vernd vistkerfa, jarðminja o.fl., 63. grein um framandi lífverur og svo kafla XII um skipulagsgerð, framkvæmdir og fleira, greinar 68. til 73., en þar er komið inn á gerð skipulagsáætlana, hönnun mannvirkja og ræktun.

Náttúrufræðistofnun er ljóst að þessi viðmið hafa upp að vissu marki verið skoðuð í þeirri vinnu sem þegar hefur farið fram en telur engu að síður mikilvægt að skoða áhrif skipulagsins m.t.t allra framangreindra lagagreina þó einhverjar þeirra eða hlutar þeirra eigi ekki við. Einnig þarf að skoða vel markmið laga um vernd Breiðafjarðar og þær greinar laga nr. 64/1994 sem helst eiga við s.s. 2. mgr. 6. gr. þar sem segir að ávallt skuli gæta fyllstu varkárni og nærgætni gagnvart villtum dýrum og búsvæðum þeirra og forðast óþarfa truflun og að við skipulag og landnotkun skuli tekið tillit til villtra dýra og búsvæða þeirra, sbr. lög um náttúruvernd og skipulagslög, og einnig þarf að skoða 19. gr. um vernd arna.

Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á að allar ákvarðanir í skipulagsvinnunni/umhverfismatinu byggji á sem bestum þekkingargrunni hvað varðar náttúrufar og að alltaf sé leitað leiða til að koma í veg fyrir neikvæð áhrif á náttúruna.

Virðingarfyllst



Trausti Baldursson  
forstöðumaður vistfræði- og ráðgjafadeildar



Skipulagsstofnun  
Sigmar Arnar Steingrímsson,  
sviðsstjóri umhverfissviðs  
Laugavegi 166  
150 REYKJAVÍK

Garðabær, 14. desember 2016  
2015090026/42-2  
KHS, TB  
jgo/tb

### **Frummatsskýrsla, Vestfjarðarvegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness, Reykhólahreppi, umsögn**

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

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

#### **Framkvæmd og umhverfi**

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

#### **Umhverfisáhrif og mat framkvæmdaraðila á þeim**

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

#### **6.7 Fuglalíf**

Haförn

Fram kemur að arnarvarp sé í Djúpafirði og að leiðir H1 og Þ-H liggi nálægt þekktum varpstað. Eins að sprengingar á leiðum D2 og H1 geti haft í för með sér mikinn hávaða og mögulega haft áhrif á arnarvarp á varptíma (bls. 181). Í samanburði á áhrifum leiða á fuglalíf

(Tafla 6.7.2, bls. 182) er það mat Vegagerðarinnar að leið A1 hafi óveruleg áhrif á haförn en aðrar leiðir hafi nokkuð neikvæð áhrif.

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

### Álft

Fram kemur að 400-800 álfir felli fjarðir á Djúpafirði og að fellifuglar hafi einnig sést í Gufufirði (kafla 6.7.1, bls. 178). Fullyrt er að „*ekkert bendi til þess að umtalsverðar breytingar verðir á fellistöðvum eða fæðuöflunarsvæðum fugla síðsumars vegna þverana Þorskafjarðar, Djúpafjarðar eða Gufufjarðar, ef tryggður verður óbreyttur vatnsbúskapur í firðinum. Þveranir fjarðanna ættu ekki að hindra ferðir fuglanna eða hafa áhrif á fæðuöflun þeirra.*“ (kafla 6.7.4, bls. 181). Vitnað er í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða frá árinu 2005 (Fuglalíf í Gufudalssveit og nágrenni) máli þessu til stuðnings.

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

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

Æðarvarp. Fullyrt er að eina mikilvæga búsvæði varpfugla sem verði raskað sé friðlýst æðarvarp á Stað og Árbæ sem leiðir A1 og I liggi um og að þessar leiðir hafi því meiri neikvæð áhrif á fugla en aðrar leiðir (kafla 6.7.4, bls 181). Í samanburði á áhrifum leiða á fuglalíf (Tafla 6.7.2, bls. 182) er það mat Vegagerðarinnar að leiðir A1 og I hafi veruleg neikvæð áhrif á varpfugla (æðarvarp) en aðrar leiðir nokkuð neikvæð áhrif. Hér telur Náttúrufræðistofnun að nokkurs misskilnings gæti. Umrætt svæði telst að vísu friðlýst æðarvarp, sbr. mynd 6.2.4, bls. 116. Æðarvarp á umræddum jörðum er væntanlega að

langmestu - eða jafnvel öllu leyti í eyjum sem ekki fjarar út í og því er afar ólíklegt að vegagerð muni hafa nokkur umtalsverð áhrif á æðarvarp á Stað og Árbæ sem reyndar er eitt af stærstu æðarvörpum á landinu (sbr bls. 115). Náttúrufræðistofnun telur því of mikið gert úr áhrifum þessara leiða á fuglavarp. Væntanlega er hægt að varpa ljósi á þetta með samtali við þá sem nýta varpið.

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

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

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

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

## **6.10 Lífríki í fjöru, leiru og á grunnsævi**

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

Að mati Vegagerðarinnar verða áhrif leiðar A1 og I talsverð neikvæð á lífríki í fjörum og leirum, en áhrif leiða D2, H1 og Þ-H þau sömu, þ.e. nokkuð neikvæð. Þetta mat virðist byggjast að mestu á flatarmáli skerðingar fjörugerða (Tafla 6.10.4). Þar kemur fram að samtals mun skerðast 11,8 ha við leið A1 og I; 9,5 ha við leið Þ-H; 6,1 ha við leið H1 og 4,2 ha við leið D2. Að mati Náttúrufræðistofnunar hefði verið nær í ljósi þessar stærðarskiptingar að skipa áhrifum af leið Þ-H með leið A1 og I en með leið H1 og D2. Álitamál er hvort það

breyti heildarmatinu fyrir áhrif á lífríki og fjöru.

### **Mótvægisáðgerðir og vöktun**

Náttúrufræðistofnun gerir ekki athugasemdir við mótvægisáðgerðir eða vöktun er varðar framvindu gróðurs, en telur áform um aðra vöktun vera ófullnægjandi, sérstaklega í ljósi tiltekinnna óvissuþátta. Hafrannsóknarstofnun hefur bent á að mikilvægt sé að lífríki fjarðanna verði vaktað ef þeir verða þveraðir og þá sé jafnframt mikilvægt að gera úttekt á svæðinu áður en framkvæmdir hefjast (bls. 222). Vegagerðin gerir einungis tillögur um mælingar og vöktun er lúta að eðlisþáttum sjávar og útbreiðslu og þéttleika fiskungviðis (bls. 308).

Náttúrufræðistofnun telur að áhrif á fjöru og grunnsævi séu mestri óvissu undirorpin og leggur því til að aflað verði nauðsynlegra grunnagagna og í framhaldi verði t.d. eftirfarandi þættir vaktaðir:

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

### **Samlegðaráhrif**

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

### **Niðurstaða**

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

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



umhverfisáhrifum framkvæmdar.

Virðingarfyllst

Jón Gunnar Ottósson  
forstjóri

Trausti Baldursson