

# LAGNING VEGAR MILLI EIÐIS Í VATTARFIRÐI OG ÞVERÁR Í KJÁLKAFIRÐI Í REYKHÓLAHREPPI OG VESTURBYGGÐ

## Ákvörðun um matsskyldu

### NIÐURSTAÐA

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Vegagerðarinnar við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Vegagerðarinnar vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að vegagerð milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði í Reykhólahreppi og Vesturbyggð, kunni að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum. Niðurstaða Skipulagsstofnunar byggir á því að framkvæmdin er umfangsmikil, sem að hluta fer fram innan svæða sem njóta ýmiss konar verndar og kann að rýra verndargildi þeirra og hafa verulega neikvæð og varanleg áhrif á gildi þeirra. Þá kunna ernir að verða fyrir neikvæðum áhrifum vegna fyrirhugðara framkvæmda og framkvæmdin kann að hafa verulega neikvæð áhrif á landslagsásýnd svæðisins. Ennfremur er veruleg óvissa um líkleg áhrif framkvæmdanna á lífríki strandsvæða innan við fyrirhugaðar þveranir fjarðanna, þar sem hvorki liggur fyrir endanleg staðsetning þeirra né rannsóknir á botnlagi þeirra og sjávarstraumum.

Einnig vísast til eftirfarandi atriða sem tilgreind eru í 3. viðauka með lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum m.s.br.:

- Eðli framkvæmdar, einkum m. t. t. stærðar og umfangs fyrirhugaðra framkvæmda.
- Staðsetningu framkvæmdar, þ.e. hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á m.t.t. iii liðar a liðar 2 tl. viðaukans, þ.e. svæða sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd, iii liðar b liðar 2 tl. viðaukans, þ.e. svæða sem njóta verndar samkvæmt sérlögum.
- Álagsþols náttúrunnar, einkum með tilliti til iv liðar d 2. tl viðaukans þ.e. náttúruverndarsvæða, þar með talið svæða á náttúruinjasrá og iv liðar e liðar landslagsheilda og iv lið f liðar 2. tl. viðaukans þ.e. upprunalegs gróðurlendis, svo sem skóglendis.
- Eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdar, einkum með tilliti til liðar i í 3. tl. viðaukans, þ.e. umfangs umhverfisáhrifa á það svæði, sem ætla má að verði fyrir áhrifum og liðar ii sama töluliðar, þ.e. stærðar og fjölbreytileika áhrifa og iv liðar 3. tl. um óafturkræfni áhrifa.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 28. apríl 2009.

## INNGANGUR

Þann 12. janúar 2009 tilkynnti Náttúrustofa Vestfjarða f.h. Vegagerðarinnar veglagningu frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði í Reykhólahreppi og Vesturbyggð til Skipulagsstofnunar samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og lið 10 c í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Reykhólahrepps, Vesturbyggðar, Breiðafjarðarnefndar, Fiskistofu - Lax- og silungasveiðisviðs, Fornleifaverndar ríkisins, Hafrannsóknastofnunarinnar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Landsnets, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Mílu ehf., Orkubús Vestfjarða, Skógræktar ríkisins og Umhverfisstofnunar.

Umsagnir bárust frá Reykhólahreppi með bréfi dags. 13. febrúar 2009, Vesturbyggð með bréfi dags. 20. janúar 2009, Breiðafjarðarnefnd með bréfum dags. 4. og 12. febrúar 2009, Fiskistofu - Lax- og silungasveiðisviði með bréfi dags. 3. febrúar 2009, Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 3. febrúar 2009, Hafrannsóknastofnuninni með bréfum dags. 30. janúar og 4. mars 2009, Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 28. janúar 2009, Landsneti með tölvupósti dags. 26. janúar 2009, Náttúrufræðistofnun Íslands með bréfum dags. 30. janúar og 12. febrúar 2009, Mílu ehf. með bréfi dags. 29. janúar 2009, Orkubúi Vestfjarða með tölvupósti dags. 3. febrúar 2009, Skógrækt ríkisins með bréfum dags. 26. janúar og 6. febrúar 2009 og Umhverfisstofnun með bréfum dags. 30. janúar og 2. febrúar 2009. Frekari upplýsingar bárust frá Náttúrustofu Vestfjarða f.h. Vegagerðarinnar með tölvubréfum dags. 4., 9., 10. og 11. febrúar og frá Vegagerðinni með bréfi dags. 17. mars 2009.

## FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARADILA

### Fyrirhugað framkvæmd

Um er að ræða lagningu alls um 24 km vegarkafla Vestfjarðarveggar á milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði, byggingu brúar yfir Mjóafjörð og Kjálkafjörð og allt að 1,4 milljón m<sup>3</sup> efnistöku úr skeringum og þremur námum. Í gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að núverandi vegur sé mjór og krókóttur og liggja fyrir botna Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar. Hann sé án bundins slitlags og standist ekki kröfur um burðarþol. Nýr vegur verði tveggja akreina og 7,5 m breiður (vegtegund C1). Vegurinn verði gerður á núverandi vegstæði meirihluta leiðarinnar og gert sé ráð fyrir talsverðum skeringum og fyllingum sem leiði til þess að breidd þess svæðis sem raskist verði að meðaltali 25 m. Til að stytta vegalengdir og forðast svæði í fjarðarbotnum með mikilli snjósöfnun, er fyrirhugað að þvera Mjóafjörð og Kjálkafjörð. Einn kostur sé á þverun í Kjálkafirði (með 60 m brú), en tveir á þverun Mjóafjarðar. Vegagerðin kýs að þvera Mjóafjörð í fjarðarmynninu, fáist til þess leyfi og ef sjávarbotn tryggja stæðni brúar og vegfyllingar með hagkvæmum hætti. Verði innri þverun í Mjóafirði fyrir valinu, nær fjarðarbotni, þá verði nýlagning vegar um 8 km en 8,8 km verði ytri þverun valin. Fram kemur að tilgangur framkvæmdanna sé að tryggja góðar og öruggar samgöngur á Vestfjarðavegi.

**Námur og skeringar.** Fram kemur að heildarefnisþörf vegna fyrirhugaðra framkvæmda verði um 1,4 milljónir m<sup>3</sup>, ef miðað sé við ytri þverun Mjóafjarðar en um 1,1 milljónir miðað við að fjörðurinn yrði þveraður innar. Reiknað sé með að 160-200.000 m<sup>3</sup> komi úr þremur námum en 900.000 -1 millj. m<sup>3</sup> úr skeringum. Fram kemur að gert sé ráð fyrir fjórum megin skeringasvæðum: 1) Samfellt skeringasvæði

beggja vegna vegar í beygjunni á Eiðinu, milli stöðva -520 og -220, með um 120.000 m<sup>3</sup> af efni. Um sé að ræða mjög djúpa skeringingu þrátt fyrir háar fyllingar beggja vegna vegar. 2) Samfellt skeringasvæði vestan vegarins um Borgarnes, milli stöðva 3380 og 4340, þar sem tekið verði um 315.000 m<sup>3</sup> af efni. 3) Samfellt skeringarsvæði beggja vegna vegar í beygjunni fyrir Litlanes, milli stöðva 8560 og 8900, þar sem tekið verði um 45.000 m<sup>3</sup> af efni. 4) Þrjú skeringasvæði hægra megin vegar, milli stöðva 9000 og 10800, þar sem tekið verði um 310.000 m<sup>3</sup> af efni. Fram kemur að skeringar verði sléttaðar í samræmi við landslag og umhverfi og til þess að hamla gegn vindrofi. Þá verði öllum jarðvegi á skeringarsvæðum haldið til haga og jafnað yfir skeringar og annað rask í verklok. Reynt verði að græða upp öll sár og allt jarðrask.

**Áhrif á samgöngur.** Í gögnum kemur fram að stytting leiðar um svæðið verði 5-9 km eftir því hvort Mjóifjörður verði þveraður nær eða fjær fjarðarbotni. Árdagsumferð um Vestfjarðaveg árið 2006 hafi verið 63 bílar, en með styttingu leiðarinnar og greiðari samgöngum muni umferð væntanlega aukast og árið 2026 gæti árdagsumferð verið liðlega 200 bílar á dag.

Fram kemur að í vestanverðum Mjóafirði falli aurskriður á svæði allt út undir Borgarnes og snjóflóð, skriður og hrun á stökum steinum séu frekar tíð innanlega í firðinum austanverðum. Aurskriður og hrun stakra steina séu tíð í skriðunum fyrir utan Kirkjuból í Kerlingafirði og á svæði frá Litlanesi og inn að Litlaneshrauni í Kjálkafirði. Snjór safnist helst fyrir í austanverðum Kjálkafirði, nokkru utan við Skiptá, en dæmi sé um að þar hafi skafli ekki horfið fyrr en að áliðnum ágúst. Á svæði frá Litlaneshrauni að Skiptá hafi oft fallið snjóflóð. Fram kemur að með því að færa veginn í botni Mjóafjarðar og þvera Kjálkafjörð, muni snjóalög hafa hverfandi áhrif á samgöngur á kaflanum milli Eiðis og Þverár og með því að leggja bundið slitlag á veginn verði samgöngur á svæðinu öruggari og þægilegri.

**Áhrif á lífríki straumvatna.** Fram kemur að ár á svæðinu séu flestar vatnslitlar og brattar dragár t.d. Skiptá og Deildará. Stærstu árnar séu í botni fjarðanna: Kjálkafjarðará, Mjóafjarðará og Austurá (í báðum fjörðunum). Árnar séu fiskgengar en þó á stuttu svæði í hverju tilfelli, en árnar hafi þó ekki verið rannsakaðar. Fram kemur að sett verði ræsi í ár og læki og talið sé að áhrif framkvæmda verði óveruleg á dýralíf í straumvötnum.

**Áhrif á gróður.** Fram kemur að endurbættur vegur muni fylgja að mestu núverandi vegi, en þar sem lega hans muni bregða frá núverandi vegi verði gengið frá vegsvæði þannig að það falli að landslagi. Gert sé ráð fyrir að svæði sem raskist vegna vegagerðar verði að meðaltali 25 m frá vegi. Gróðurfar á svæðinu einkennist af birkikjarri með lyngi í undirgróðri. Við innri þverun Mjóafjarðar kunni birki að raskast á um 8 ha svæði, en verði ytri þverun fjarðarins valin raskist um 4,5 ha af birkikjarri. Þar sem birkikjarr raskist sé gert ráð fyrir að það grói fljótt aftur, meðal annars vegna mikillar nýliðunar birkis á svæðinu. Þó kunni að verða þörf á því að sá í röskuð svæði að hluta, ef kemur í ljós að fræforði umhverfisins nægi ekki til að loka sárum.

Fram kemur að leggja á af núverandi vegi fyrir innan þverun og yfirborð þeirra verði losað upp. Engin umferð verði því um veginna og mögulegt sé að birki nái sér á strik í gömlum skeringum meðfram gamla veginum í fjarðarbotnum og birki nái jafnvel að vaxa yfir veginn. Þannig sé mögulegt að endurheimta birki á 13,5 til 19 ha svæði miðað við innri þverun í Mjóafirði, en með ytri þverun á um 18 til 26 ha svæði. Fram

kemur að plöntur á svæðinu séu ekki á valista, heildstæð gróðurhverfi muni ekki raskast og votlendi ekki skerðast.

**Áhrif á fugla.** Í gögnum kemur fram að rauðbrystingur og aðrir vaðfuglar haldi til á leirum í Kjálkafirði og innri hluti fjarðarins sé mikilvægur fyrir fæðuöflun rauðbrystings, einkum innan við hólma á móts við Skiptá. Fyrirhuguð þverun utarlega í Kjálkafirði muni því hafa lítil áhrif á rauðbrysting og aðra fugla sem nýti leiruna. Innri hluti Mjóafjarðar sé lítið notaður af rauðbrystingi, en talsvert hafi sést af honum á flóðsetri við mynni Mjóafjarðar (við Kofhólma) og hann hafi einnig sést við Hjalley í Kerlingarfirði. Við þverun á Mjóafirði og Kjálkafirði verði full vatnsskipti tryggð og áhrif þverunar á fuglalíf muni hafa lítil áhrif á fæðuöflunarsvæði rauðbrystinga í fjörðunum og því skipti ekki máli hvor þverunin verði valin.

Fram kemur að á þurrlandi séu þúfuttlingur, skógarpróstur og hrossagaukur algengastir á svæðinu og séu algengir fuglar á Vestfjörðum og á landinu öllu. Eina votlendið á svæðinu, utan leira, sé við Eiðshúsaá og þar hafi sést jaðrakan, sandlóa, urtandarsteggur og óðinshani. Fuglalíf á framkvæmdasvæðinu sé ekki sérstakt og þar séu engin mikilvæg búsvæði fyrir varpfugla og líklegt að áhrif vegagerðar á fuglalíf verði lítil og ekki skipti máli hvaða þverun verði valin.

**Áhrif á fjörulíf.** Í gögnum kemur fram að vegna þverunar muni fjörusvæði í austanverðum Mjóafirði skerðast á um 370 eða 570 metrar kafla (innri og ytri þverun) og að vestanverðu á um 100 eða 120 metra kafla (innri og ytri þverun). Fjaran þar sé einsleit og þakin þangi og með leiruskikum.

Fram kemur að í botni Kjálkafjarðar sé fjara fjölbreytt; með steinadreifð, harðri og mjúkri leiru og leirublettum á milli dranga. Fjölbreytni í landslagi fjörunnar endurspeglar í smádýrlífi hennar. Lífríki sem muni raskast sé samsett af lífverum, sem algengt sé að finna í fjörum á Vestfjörðum. Verði fjörðurinn þveraður á móts við Deildará og full vatnsskipti tryggð, verði leira fjarðarins óskert af framkvæmdunum.

Fram kemur að rannsóknir hafi verið gerðar á fjörulífi í Önundarfirði og Dýrafirði, fyrir og eftir að vegur var lagður þvert yfir firðina. Ekki hafi komið fram marktækar breytingar á þangi og smádýralífi í fjörðunum, hvorki fyrir innan né utan við þverun. Fyrirhugaðar þveranir á Mjóafirði og Kjálkafirði geri ráð fyrir fullum vatnsskiptum og því sé gert ráð fyrir að ekki verði marktækar breytingar á fjörulífi fjarðanna vegna þeirra.

**Áhrif á landslag og jarðmyndanir.** Fram kemur í tilkynningu að endurbættur vegur muni að mestu fylgja núverandi vegi og því muni ekki verða til nýjar línur í landslagi svæðisins. Þekkt sé að þegar vegfarendur keyri um firði geri þeir ráð fyrir að sjá fjarðarbotn og því séu þveranir, sem gerðar séu utarlega í fjörðum almennt meira áberandi en þær sem gerðar séu innarlega í fjörðum, þar sem vegfarendur sjá fjarðarbotna. Fram kemur að ytri þverun í Kerlingarfirði muni fylgja vel landslagi, en sé komið eftir veginum að vestanverðu muni sjást yfir þverunina frá Eiðinu og hún verða vegfarendum ljós, þar sem þeir sjái ekki fjarðarbotninn. Þá muni þverun Kjálkafjarðar verða vel sýnileg, því vegurinn muni liggja frekar hátt og utarlega í firðinum. Vegagerðin telur þó að áhrif af þverun fjarða verði óveruleg. Loks kemur fram að sérstakar jarðmyndanir hafi ekki fundist á framkvæmdasvæðinu.

**Áhrif á menningarminjar.** Fram kemur að 28 minjastaðir séu þekktir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eða í nágrenni þess. Flestar fornminjar séu í meira en 20 metra fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu en nokkrar verði innan þess og því ekki hægt að verja þær. Viðkomandi minjar þurfi að rannsaka til fullnustu. Minjar sem verði innan

100 m frá miðlínu vegar verði vel merktar og varðar, ef þurfa þyki. Allar framkvæmdir nærri fornleifum verði gerðar í fullu samráði við Fornleifavernd ríkisins.

**Samræmi við skipulag.** Fram kemur að breyting á aðalskipulagi Reykhólahrepps sé til umfjöllunar hjá Skipulagsstofnun. Samkvæmt Aðalskipulag Vesturbyggðar sé svæðið frá Þverá að Skiptá í Kjálkafirði skilgreint sem landbúnaðarsvæði.

## ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGÐ FRAMKVÆMDARAÐILA

**Almennt.** Sveitarstjórn Reykhólahrepps, Vesturbyggð, Fiskistofa- Lax- og silungasveiðisvið, Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða og Umhverfisstofnun telja framkvæmdina ekki líklega til að hafa umtalsverð umhverfisáhrif og skuli hún því ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Fornleifavernd ríkisins telur að m.t.t. ábendinga stofnunarinnar skuli framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Hafrannsóknastofnunin telur að framkvæmdin skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum, að því tilskyldu að full vatnsskipti verði tryggð í fjörðum, sem til standi að þvera.

Landsnet, Míla, Orkubú Vestfjarða segja að á framkvæmdasvæðinu séu engin mannvirki á þeirra vegum og hafi því ekki hagsmuna að gæta.

Breiðafjarðarnefnd bendir á að fyrirhuguð framkvæmd verði að hluta til fara innan verndarsvæðis Breiðafjarðar og því skuli þeir hlutar vegagerðarinnar, sem séu innan verndarsvæðis, fara í mat á umhverfisáhrifum.

Náttúrufræðistofnun Íslands telur að framkvæmdin eigi að fara í mat á umhverfisáhrifum vegna sammögnunaráhrifa af efnisnámi, áhrifa á landslag og áhrif af þverun fjarða á lífríki. Telur stofnunin að túlkun Vegagerðarinnar á lögum um mat á umhverfisáhrifum sé þröng, þar sem fullyrt sé að nýlagning sé innan við 10 km, þó endanleg veglína liggi ekki fyrir og ennfremur verði heildarefnisnám meira en viðmið um matsskyld efnisnám geri ráð fyrir skv. 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Þá bendir Náttúrufræðistofnun á að endurbætur á Vestfjarðarvegi séu unnar í bútum og telji stofnunin að endurbæturnar í heild sinni eigi að fara í mat á umhverfisáhrifum, m.a. vegna stærðar og umfangs endurbótanna, sammögnunaráhrifa þeirra (sérstaklega m.t.t. þverunar fjarða), svæða sem njóta verndar samkvæmt sérlögum, válistategunda og svæða sem njóti verndar vegna alþjóðasamninga.

**Áhrif á verndargildi svæðisins.** Umhverfisstofnun bendir á að fyrirhugaðar framkvæmdir verði innan svæðis á náttúruminjaskrá (nr. 304), með ríkulegu gróðurfari og skóglendi í fjörðum. Telur stofnunin að ytri þverun í Mjóafirði muni raska minna skóglendi en innri þverun, því skóglendi sé þéttara og gróskumeira eftir því sem innar dragi í Mjóafjörð. Miðað við þær veegtæknilegu kröfur, sem kynntar séu, myndi endurbygging vegar í fjarðabotnum hafa veruleg áhrif á skóglendi.

Í umsögn Breiðafjarðarnefndar kemur fram að framkvæmdir muni að hluta til fara fram innan verndarsvæðis Breiðafjarðar, en lög um vernd fjarðarins hafi m.a. þann tilgang að stuðla að verndun lífríkis hans. Að mati nefndarinnar skuli þeir hlutar vegagerðarinnar, sem séu innan verndarsvæðis, fara í mat á umhverfisáhrifum. Telji nefndin að eðli framkvæmdarinnar verði svipað og þverun annarra fjarða við Breiðafjörð, sem hafi farið í gegnum mat á umhverfisáhrifum framkvæmda (t.d. þverun Kolgrafarfjarðar, Þorskafjarðar, Djúpafjarðar og Gufufjarðar), þó umfang fyrirhugaðra framkvæmda verði trúlega minna en við þær framkvæmdir.



Í svari Vegagerðarinnar er bent á að meta skuli í hverju tilviki fyrir sig hvort framkvæmd kunnri að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif með tilliti til eðlis, umfangs og staðsetningar hennar. Breiðafjarðarnefnd færi engin rök fyrir því af hverju framkvæmdin skuli fara í umhverfismat, önnur en að hún snertir verndarsvæðið og miðað við skilning nefndarinnar þá telji hún allar vegaf framkvæmdir og hafnir utan þéttbýlis, sem varði verndarsvæðið, umhverfismatskyldar. Nefndin hafi ekki kynnt sér sérfræðiskýrslur, þar sem fjallað sé um áhrif framkvæmdarinnar á leirur og nýtingu fugla á þeim.

Í frekari umsögn Breiðafjarðarnefndar er fyrri umsögn ítrekuð og sé hún byggð á fyrirbyggjandi gögnum og þeim viðmiðum, sem tilgreind séu í 3. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum, einkum varðandi eðli og umfang framkvæmdarinnar og staðsetningu. Hafi nefndin einkum litið til áhrifa af þverun fjarða á lífríki, landslag og jarðmyndanir í ljósi markmiða laga um vernd Breiðafjarðar.

Í frekara svari segir Vegagerðin að ekki sé ágreiningur um að hluti framkvæmdasvæðisins verði á náttúruinjasrá og verndarsvæði Breiðafjarðar, en það eitt leiði þó einungis til þess að framkvæmdin sé tilkynningaskyld. Vegagerðin telji að niðurstöður rannsókna, sem kynntar séu í tilkynningu, varðandi fuglalíf, gróðurfar, lífríki leira og fornleifar leiði í ljós að framkvæmdirnar þurfi ekki að fara í mat á umhverfisáhrifum og undir það taki m.a. Umhverfisstofnun, Skógrækt ríkisins og Fornleifavernd ríkisins í umsögnum sínum.

**Áhrif á landslag og sjónræn áhrif.** Umhverfisstofnun telur að sjónræn áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði fyrst og fremst vegna endurbyggingar núverandi vegar, sérstaklega við Eiði og um Litlanes, en á nesjunum sé mikil landþröng og hliðar brattar vestan við Litlanes. Á þessum stöðum sé núverandi vegur nokkuð áberandi, þó hann sé talsvert minna mannvirki en fyrirhugaður vegur. Efnistaka verði að mestu úr eldri skeringum eða svæðum sem þegar hafi verið raskað við núverandi veg og grjót í rofvarnir verði sótt í námur við núverandi veg og því verði rask að mestu bundið við næsta nágrenni núverandi vegar. Í ljósi þess að landþröng sé mikil, verði að vanda hönnun og vinnubrögð við framkvæmdina til að fyrirhugaður vegur og vegsvæði hans verði ekki of áberandi í umhverfinu. Umhverfisstofnun tekur undir sjónarmið Vegagerðarinnar varðandi frágang skeringa til að draga úr sjónrænum áhrifum framkvæmdanna, þ.e. að mjúkir fláar séu heppilegri en lóðréttir klettaveggir. Mikilvægt sé að þessi viðmið verði höfð til hliðsjónar við hönnun vegarins og við gerð útboðsgagna. Umhverfisstofnun telji að sjónræn áhrif vegagerðar verði ekki mikil í Kjálkafirði og Mjóafirði, þar sem fyllingar verði eins lágar og kostur sé. Einnig megi ætla að áhrif framkvæmdarinnar, neðan fjöruborðs, verði að hluta eða öllu leyti afturkræfar ef fyllingar og brýr verði fjarlægðar í framtíðinni.

Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á að auk fyrirhugaðra þverana í Mjóafirði og Kjálkafirði standi til að þvera Þorskafjörð, Djúpafjörð, Gufufjörð. Telur stofnunin að þverun fjarða á sunnanverðum Vestfjörðum muni breyta landslagi verulega og raska náttúrulegri ásýnd fjarðanna. Hugsanlegt sé að samanlögð áhrif þverana verði verulega óafturkræf á heildarsvip landslags á sunnaverðum Vestfjörðum. Einnig bendir stofnunin á að skeringar muni hafa afgerandi áhrif á landslag á svæðinu, t.d. muni skering í skriðunum við Litlanes ná um 35 m upp fyrir veginn í lóðréttu stefnu og um 100 m í átt að fjallinu í lárétta stefnu. Lítið sé gert úr áhrifum þessara skeringa og annarra, en stofnunin telur aftur á móti að fyrirhugaðar framkvæmdir muni breyta stórlega ásýnd Litlanesfjalls og austurhlíð Mjóafjarðar.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að ekki sé rétt að firðir, sem um ræðir, séu tiltölulega ósnortnir og einnig rangt að ganga út frá að með því að endurbyggja núverandi veg muni ásýnd fjarðanna ekki breytast. Ekki sé á móti mælt að þverun fjarða hafi áhrif á landslag, en svo sé einnig um vegi sem lagðir séu inn í botni fjarðanna. Með því að þvera firði styttest vegalengdir og færa megi rök fyrir því að þannig verði inngríp í náttúruna minni, en ef farið verði fyrir botna fjarðanna t.d. vegna minni skerðingar á birki og búsvæðum fugla. Vegna vegtæknilegra þátta sé einnig hugsanlegt að leirur skerðist ef vegur sé lagður um fjarðarbotn.

**Áhrif á lífríki leira.** Umhverfisstofnun bendir á að í gögnum Vegagerðarinnar komi fram að leirur í utanverðum Mjóafirði séu aðallega harðar malarleirur og talið sé að í slíkum leirum sé minna lífmagn og færri tegundir en í gljúpum leirum innst í firðinum. Einnig komi fram að Kjálkafjörður verði líklega þveraður á móts við Deildará og leiran ekki skert. Vegagerðin muni tryggja full vatnsskipti undir brýr í Kerlingafirði og Kjálkafirði og telur Umhverfisstofnun að áhrif framkvæmdanna á lífríki innan þverana verði takmörkuð eða engin.

Hafrannsóknastofnunin bendir á að samkvæmt gögnum sé gert ráð fyrir að firðirnir verði þveraðir með fyllingum beggja vegna fjarða og í Kjálkafirði verði 60 m löng brú á ytri mörkum leiru, en ekki komi fram lengd brúar í Mjóafirði og ekki virðist búið að ákveða endanlega staðsetningu þverunar yfir Mjóafjörð. Bendir Hafrannsóknastofnunin á að ekki komi fram hvað sé lagt til grundvallar þegar sagt sé að tryggð verði full vatnsskipti í fjörðunum. Telur stofnunin sér ekki fært að gefa umsögn um fyrirhugaða framkvæmd fyrr en upplýst sé á hvaða forsendum vatnsskipti verði tryggð í Kjálkafirði og Mjóafirði, hvort úttekt hafi farið fram um slíkt og hvernig henni hafi verið háttáð. Einnig sé nauðsynlegt að fá vitneskju um hversu langar brýr sé áætlað að byggja á hvorum stað í Mjóafirði og hvar þær verði staðsettar, til að hægt sé að gera sér frekari grein fyrir væntanlegum vatnsskiptum í firðinum.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki sé búið að gera botnrannsóknir þar sem ytri þverun Mjóafjarðar sé fyrirhuguð. Talsverðar líkur séu á því að klöpp sé í botni í námunda við stöð 2600 og gert sé ráð fyrir að þar verði brúin staðsett. Ef miðað sé við að mesti straumhraði sé 3,0 m/s verði flatarmál virks vatnsops í brúnni að vera 120 m<sup>2</sup>, sem samsvari 40 m opi brúar, en lagt sé til að brúarlengd verði 50 m. Ef engin klöpp sé á fyrirhuguðu brúarstæði þurfi flatarmál á virku vatnsopi að vera 144 m<sup>2</sup>. Fram kemur að ef þverun verði innarlega í Mjóafirði verði flatarmál lónsins innan veglínunnar 0,1 km<sup>2</sup>. Mesta rennsli á meðalstórstraum sé rúmlega 30 m<sup>3</sup>/s, sem sé minna en 100 ára hönnunarflóð árvatns af vatnasviði fjarðarins. Núverandi brúarlengd yfir Mjóafjarðará sé 14 m, en gert sé ráð fyrir að brúarlengd verði 16 m. Miðað við ofangreindar forsendur muni Vegagerðin velja ytri leiðina í Mjóafirði, en innri leiðin verði valin ef botnlög reynist veik. Fram kemur að ekki sé heldur búið að gera rannsóknir á botni þar sem ætlunin sé að setja brú í Kjálkafirði. Ef miðað sé við að mesti straumhraði sé 2,5 m/s verði virkt vatnsop brúarinnar að vera 180 m<sup>2</sup>, sem samsvari 36 m opi brúar og miðað við botnkóta -5,0 m. Lagt sé til að brúarlengd verði 60 m. Verði brúin grunduð á klöpp muni flatarmál á virku vatnsopi minnka niður í 150 m<sup>2</sup>. Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að hönnun mannvirkjanna muni taka mið af reynslu vegna þverana í öðrum fjörðum þannig að áhrif þeirra á sjávarföll og sjávarhæð verði ekki meiri en t.d. í Kolgrafafirði. Þó orðalagið „full vatnsskipti“ sé notað verði engu að síður allt að 1% skerðing á sjávarsveiflu (5 cm hækkun á fjöruborði og 9 mínútna seinkun á fjöru).

Í frekari umsögn Hafrannsóknastofnunarinnar kemur fram að vegna þess að ekki hafi verið gerðar mælingar á straumhraða í fjörðunum sé ekki hægt að meta hvort fyrirhuguð brúarop muni anna rennsli sjávar inn og út úr fjörðunum. Leggur stofnunin áherslu á að full vatnskipti verði tryggð í viðkomandi fjörðum og minnir á að firðir með leirum séu mikilvægir fyrir vistfræði fiska og fugla, sem og annarra lífvera.

**Áhrif á gróður og fugla.** Umhverfisstofnun bendir á að samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar sé nýliðun birkis talin vera mikil í skóglendi í Mjóafirði og Kjálkafirði. Hagstæð skilyrði verði sköpuð fyrir birki með því að plægja upp þá hluta vegarins, sem leggja á niður og full ástæða sé til að ætla að birki muni sá sér fljótt á aflögðum vegarköflum. Bent er á að hluti Kjálkafjarðar og Kerlingarfjarðar teljist alþjóðlega mikilvæg svæði fyrir fugla, samkvæmt viðmiðum í Ramsarsamningi og skrá Bird Life International. Umhverfisstofnun telur að fyrirhuguð framkvæmd muni ekki skerða mikilvægustu svæði rauðbrystinga í Kjálkafirði og Kerlingarfirði.

Skógrækt ríkisins bendir á að umtalsvert svæði af skógi muni eyðast varanlega, eða 4,5 til 8,0 ha eftir því hvor leiðin við þverun Mjóafjarðar verði valin.

Vegagerðin bendir á að mögulegt verði að endurheimta birki á 13,5 til 26 ha svæði, sem sé stærra en það svæði sem skerðist. Gert sé ráð fyrir að á vegarköflum sem verði lagðir niður verði yfirborð þeirra ýfðt upp (rippað) til að flýta fyrir sjálfsáningu birkis í vegsvæðið. Einnig verði áburður settur í skeringar og aflagða vegi til að flýta fyrir gróðurframvindu. Fram kemur að Vegagerðin muni vinna að uppgræðslu í samráði við Skógrækt ríkisins.

Skógrækt ríkisins telur í frekari umsögn sinni að sú skógareyðing sem hljótist af fyrirhuguðum vegaframkvæmdum megi bæta með mótvægisáðgerðum. Skýr viljayfirlýsing þar að lútandi komi fram í kynningu framkvæmdaraðila og því sé framkvæmdin ekki matsskyld út frá forsendum skógverndar eingöngu. Skógrækt ríkisins bendir á að reynsla af sjálfsáningu birkis á Vesturlandi og Vestfjörðum hafi verið frekar slæm. Fræár á fræberandi trjám séu stopul og aðferðin við að losa upp gamla malarvegi til sjálfgræðslu birkis óþekkt á fyrirhuguðu framvæmdasvæði og illa hafi gengið að koma trjágróðri í vegaxlir og rótuð framkvæmdasvæði. Telur skógræktin eðlilegt að gengið verði frá gömlum aflögðum vegum á líkan hátt og Vegagerðin lýsi, en jafnframt verði birkitré gróðursett. Fram kemur að Skógrækt ríkisins sé tilbúin til samstarfs við Vegagerðina um mótvægisáðgerðir.

Í frekara svari Vegagerðarinnar er ítrekað að víða hafi fundist sjálfsáðar birkiplöntur á röskuðum svæðum og í vegöxlum á svæðinu. Því sé ástæða til að ætla að birki geti sáð sér í malarveg, sem losaður sé upp til að skapa heppilegar aðstæður fyrir m.a. birkifræ. Efalaut sé fljótvirkara að planta birki til að loka gömlu vegstæði, en nota verði plöntur sem vaxið hafi upp af fræi af svæðinu, til að forðast innflutning á erfðaeftni og tryggja samsvarandi vaxtarlag birkis og fyrir er á svæðinu. Telur Vegagerðin heppilegast að láta veginn gróa upp með fræfalli af nálægum trjám og vernda þannig líffræðilegan fjölbreytileika svæðisins, en sá birkifræjum af svæðinu í bletti þar sem birkið er gisið, t.d. við Eiðið. Ítrekað er að Vegagerðin muni vinna að uppgræðslu í samráði við Skógrækt ríkisins.

Náttúrufræðistofnun Íslands bendir á að ekki sé ljóst hvort gróðurrannsóknir hafi verið nógu ítarlegar til að fullyrða megi að engar plöntur á valista séu á vegsvæðinu. Setja verði „einsleitt“ fuglalíf eða gróðurfur í vistfræðilegt samhengi, því einsleitt svæði geti verið afgerandi fyrir afkomu tegunda. Ekkert sé fjallað um fugla á valista, sem þekktir séu á svæðinu, t.d. fálka, hrafn og örn, en vitað sé um arnarsetur nálægt



veginum. Þá vanti heildarúttekt á leirum á svæðinu og rökstyðja verði þá niðurstöðu Vegagerðarinnar að þverun utarlega í Kjálkafirði hafi lítil áhrif á rauðbrysting og aðra fugla, sem nýti leirur í innri hluta fjarðarinnar. Fullyrt sé að tryggð verði full vatnsskipti við þveranir, án þess að full vatnsskipti séu skilgreind. Þá segir Náttúrufræðistofnun að ekki sé fjallað um sammögnunaráhrif við aðrar framkvæmdir og þveranir fjarða frá fyrirhuguðu framkvæmdasvæði allt til Gilsfjarðar. Óljóst sé hvort aðstæður þar séu þær sömu og á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, t.d. varðandi myndun leira. Því sé ekki hægt að fullyrða um að full vatnsskipti jafngildi því að engin áhrif verði á lífríki leiranna. Jafnframt liggi ekki fyrir endanleg staðsetningu mannvirkja, en staðsetning brúar geti skipt verulegu máli varðandi arnarsetur og fleiri lífríkisþætti.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að einsleit svæði geti haft verndargildi. Fuglalíf á framkvæmdasvæðinu sé ekki fjölbreytt og ríkjandi tegundir séu algengar bæði á Vestfjörðum og öllu landinu. Athuganir á varpfugli hafi verið gerðar á einum degi, en fyrir rauðbrysting hafi verið til gögn fyrir 4 ár. Í rannsókn á vegum Vegagerðarinnar hafi tveir hrafnar sést rétt innan við Litlanes í Kerlingarfirði, sem hugsanlega hafi óðal þar í klettum utan áhrifasvæðis fyrirhugaðrar vegagerðar. Einnig hafi ernir sést á svæðinu en ekki aðrir fuglar, sem séu á valista (fálki, svartbakur og grágæs) og Vegagerðinni sé ekki kunnugt um að stofnar þeirra verði í hættu vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Vísað er til þess að gerð hafi verið úttekt á leirum í nokkrum fjörðum frá Gilsfirði að fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Hugtakið full vatnsskipti hafi oft verið notað vegna þverunar fjarða, bæði af líffræðingum og verkfræðingum og fráleitt sé að halda því fram að hugtakið sé óþekkt og ekki sé vitað um áhrif þverana á sjávarseltu. Fyrirhuguð mannvirki verði hönnuð með tilliti til fullra vatnsskipta, en hönnun ljúki ekki fyrr en búið sé að velja leið og fá tilskilin leyfi og í raun liggi endanleg staðsetning aldrei fyrir, fyrr en framkvæmd sé lokið. Staðsetning fyrirhugaðra brúa gæti færst til eftir því hvernig botnlag reynist vera, en ekki verði séð að brúarstæði, eitt sér, geti haft umtalsverð umhverfisáhrif umfram annað.

**Áhrif á jarðmyndanir.** Náttúrufræðistofnun Íslands telur að einungis sé gerð lausleg og almenn grein fyrir berggrunni og setmyndun og ekki sé fjallað um framhlaup jökla við lok ísaldar. Hvergi sé fjallað um áhrif á jarðmyndanir vegna skeringa og efnistöku né vegagerðarinnar sjálfar. Vekur stofnunin athygli á að þar sem vegurinn eigi að liggja sé hraunlagastafli frá tertíer og í þeim hafi fundist um 12 milljón ára gamlir plöntusteingervingar, m.a. vestan framkvæmdasvæðisins við Seljá og í Surtarbrandsgili við Brjánslæk. Náttúrufræðistofnun sé ekki kunnugt um að steingervingar hafi fundist á væntanlegu framkvæmdasvæði, sem útiloki þó ekki tilvist þeirra þar. Bent er á að ekki sé fjallað um setlög eða strandmyndanir frá lokum ísaldar. Ætla megi að vegurinn liggi a.m.k. sums staðar um forna sjávarhjalla (væntanlega í 30-40 m hæð yfir sjó) og æskilegt að hrófla sem minnst við þeim. Skammt frá bænum Litlanesi séu merk sjávarsetlög með skeljaleifum frá ísaldarlokum, sem talin séu merkust þekktra setlaga af þessu tagi á Vestfjarðakjálkanum. Bent er á að vestan í Litlanesfjalli sé stórt framhlaup, Litlaneshraun, sem setji mikinn svip á fjallshlíðina á þeim stað sem gert sé ráð fyrir miklum skeringum auk frekari efnisvinnslu ofar.

Vegagerðin bendir á að verið sé að fjalla um tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu og því sé ekki um að ræða tæmandi úttekt á jarðfræði svæðisins í kynningargögnum. Setlög og framhlaup, í námum eða skeringum, séu þekkt og fyrirhuguð efnistaka úr þeim verði á svæðum, sem þegar hafi verið raskað. Malarhjallur við Borgarnes sé eini forni sjávarhjallurinn innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis og þar hafi verið tekið efni síðan 1968 og auk þess falli hann ekki

undir lögin um verndun Breiðafjarðar. Þekkt sé að sjávarsetlög séu þar sem núverandi vegur liggja, en vegstæði nýja vegarins muni vera eftir núverandi vegi og því ólíklegt að framkvæmdin hafi áhrif á setlögin.

**Áhrif á menningarminjar.** Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að á framkvæmdasvæðinu séu 30 skráðar fornleifar. Þar af sé ein á fyrirhuguðu námusvæði og 16 í innan við 100 m frá miðlínu fyrirhugaðs vegar, sem taka verði sérstakt tillit til vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Í landi Kirkjubóls, austanmeginn í Litlanesi, séu 10 fornminjar, sem þurfi að merkja á meðan á fyrirhuguðum framkvæmdum standi (BS 139612-80:001, BS 139612-80:009 til 014, BS 139612-80:16 og BS 139612-80:018 til 019) og fyrirhugaður vegur muni væntanlega fara þar um grjóthlaðinn garð (BS 139612-80:015). Fornleifavernd ríkisins telur að mæla þurfi upp garðinn áður en framkvæmdir hefjist og bendir á að sækja þurfi um leyfi til að raska honum. Í landi Litlanness standi fimm rústir (BS 139638-81:001 til 005) og fyrirhugaður vegur muni setja þær allar í hættu. Æskilegt væri að vegstæðið yrði fært frá rústunum og þær varðar fyrir raski vegna framkvæmdanna, eða þá að minjarnar verði kannaðir til að áætla eðli, umfang og aldur þeirra. Að þeirri könnun lokinni skuli erindið aftur borið undir Fornleifavernd ríkisins, sem taki ákvörðun um frekari rannsóknir eða setji skilyrði um hvernig raska megi þessum minjastöðum á Litlanesi. Í landi Auðshaugs, nálægt Þverá, er varða (BS 139779-90:014), sem lendi innan námu 4 og sækja þurfi um leyfi til að raska vörðunni. Þá minnir Fornleifavernd ríkisins á að varast beri að hafa vinnubúðir eða önnur athafnasvæði of nálægt fornleifum og haga beri akstri þungavinnuvéla með tilliti til fornleifa.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að engar athugasemdir séu gerðar við umsögn Fornleifaverndar ríkisins.

## NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða lagningu alls um 24 km vegarkafla Vestfjarðarvegar á milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði (í Reykhólahreppi og Vesturbyggð), byggingu brúa yfir Kjálkafjörð og Mjóafjörð, inn af Kerlingafirði og allt að 1,4 milljón m<sup>3</sup> efnistöku úr skeringum og þremur námum. Nýlagning vegar verður 8,8 km, ef Mjóafjörður verður þveraður í fjarðarmynni, sem er valkostur Vegagerðarinnar, en 8 km ef fjörðurinn verður þveraður nær botni. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10 c í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Skipulagsstofnun vill í upphafi benda á að skv. 10. lið ii í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum er uppbygging vega utan þéttbýlis ávallt háð mati á umhverfisáhrifum, ef nýlagning telst vera a.m.k. 10 km. Samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar verður gerður nýr vegur á 8 til 8,8 km kafla, en að stærstum hluta verði vegurinn endurbyggður í núverandi vegstæði (15,2 til 16 km kafla).

Fyrir liggur að núverandi vegur var gerður fyrir nærri fjörutíu árum og telur Skipulagsstofnun víst að frá þeim tíma hafi kröfur um hönnun vega breyst til muna, t.d. varðandi frágang öryggissvæða meðfram vegum og til að lágmarka snjósöfnun. Samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar leiða breyttar kröfur um hönnun til þess að skóglendi í botni Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar muni verða fyrir verulegum áhrifum, ef vegur verður endurbyggður í botni fjarðanna. Notar Vegagerðin þetta atriði m.a. sem rökstuðning gegn þeim kosti að vegurinn verði endurbyggður á þessum stöðum. Þá liggur fyrir að miklar skeringar verða gerðar á köflum þar sem nýi vegurinn mun

liggja um gamla veginn, t.d. við Borgarnes í Kerlingarfirði og í austanverðum Kjálkafirði (milli stöðva 9000 og 10800).

Skipulagsstofnun telur ljóst að þrátt fyrir að vegurinn verði lagður á svæðum sem raskað var við fyrri vegagerð, muni verulegt rask hljótask af fyrirhuguðum framkvæmdum, sem mun ná talsvert út fyrir rasksvæði gamla vegarins. Í ljósi ofangreinds telur Skipulagsstofnun að umfang fyrirhugaðrar veglagningar verði verulegt umfram það sem þurfti til við lagningu núverandi vegar og að það sé umdeilanlegt hvort nýlagning vegar verði innan við 10 km löng, eins og Vegagerðinn kynnir í gögnum sínum. Þá bendir stofnunin á að gert er ráð fyrir að heildarefnistaka verði allt að 1,4 milljón m<sup>3</sup>, sem er skýr vísbending um mikið umfang framkvæmdarinnar.

**Áhrif á verndargildi svæðisins.** Fyrir liggur að hluti fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis er innan svæðis sem nýtur verndar samkvæmt lögum um vernd Breiðafjarðar (nr. 54/1995). Þá verður hluti framkvæmdanna innan svæðis á náttúruminjaskrá (nr. 304). Einnig kann fyrirhuguð framkvæmd að hafa áhrif á leirur í botni Kjálkafjarðar og Mjóafjarðar, sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt 37. grein náttúruverndarlaga (nr. 44/1999). Ennfremur teljast Kjálkafjörður, Kerlingafjörður og Mjóifjörður mikilvægir fyrir rauðbrystinga, samkvæmt skilgreiningu Alþjóðlegu fuglaverndarsamtakanna, þar sem meira en 1% stofnsins nýtir hvern fjörð á ferð sinni um Ísland. Loks kann fyrirhuguð framkvæmd að hafa áhrif á erni sem njóta verndar samkvæmt lögum um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum (nr. 64/1994). Í umsögn Breiðafjarðarnefndar er bent á að fyrirhuguð framkvæmd kunni að hafa áhrif á svæði sem njóta verndar samkvæmt lögum um verndun Breiðafjarðar og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum. Í ljósi ofangreindra atriða er lúta að gildi svæðisins og umfangi fyrirhugaðra framkvæmda telur Skipulagsstofnun að þær kunni að rýra verndargildi svæðisins og geti haft veruleg neikvæð og varanleg áhrif á gildi svæðisins og sérstöðu þess.

**Áhrif á landslag og sjónræn áhrif.** Fyrir liggur að verndun landslags er eitt af markmiðum með verndun Breiðafjarðar. Náttúrufræðistofnun Íslands hefur í umsögn sinni bent á að verulegar breytingar verði á ásýnd svæðisins vegna þverana og skeringa. Skipulagsstofnun tekur undir umsögnina og telur ljóst að neikvæð áhrif framkvæmdanna á landslag verði bæði vegna endurbyggingar núverandi vegar við Mjóafjörð, Eiði og Litlanes og vegna þverunar fjarða, sem breyta mun náttúrulegri ásýnd fjarðanna. Hönnun vegarins gerir ráð fyrir að 900.000 -1 milljón m<sup>3</sup> komi úr skeringum, bæði á svæðum þar sem endurbyggja á núverandi veg (t.d. við Borgarnes og í vesturhlíðum Litlanesfjalls) og á svæðum sem Vegagerðin skilgreinir sem nýlagningu, svo sem fyrir Eiði og Litlanes. Í ljósi ofangreinds telur Skipulagsstofnun að áhrif þverana á landslagsásýnd fjarðanna og áhrif umfangsmikilla skeringa á ásýnd t.d. Litlanesfjalls, Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar kunni að verða verulega neikvæð. Stofnunin telur að leggja verði mun ítarlegra mat á sjónræn áhrif skeringa og þverana fjarða og áhrif fyrirhugaðrar veglagningar á landslag.

**Áhrif á lífríki leira.** Fyrir liggur að lífríki og fjörur á framkvæmdasvæðinu falla undir lög um verndun Breiðafjarðar og leirur njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Einnig teljast Kjálkafjörður, Kerlingafjörður og Mjóifjörður mikilvægir fyrir rauðbrystinga, þar sem meira en 1% stofnsins nýtir hvern fjörð á ferð sinni um Ísland. Í gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að vatnsskipti innan við fyrirhugaða þverun verði þannig að þau skerði ekki mikilvægustu fæðuöflunarsvæði rauðbrystings. Þá rekur Vegagerðin nokkrar forsendur fyrir því hvernig fyrirhuguð sé að tryggja vatnsskipti (m.a. stærð á virku vatnsopi brúa) og að hönnun

mannvirkjanna muni taka mið af reynslu vegna þverana í öðrum fjörðum. Hins vegar kemur fram í gögnunum að ekki sé enn búið að gera rannsóknir á botni þar sem þveranir eru fyrirhugaðar. Hafrannsóknastofnunin bendir á að vegna þess að ekki hafi verið gerðar mælingar á straumhraða í fjörðunum sé ekki hægt að meta hvort fyrirhuguð brúarop muni anna rennsli sjávar inn og út úr fjörðunum. Skipulagsstofnun vekur athygli á að í nýlegum dómi Héraðsdóms Reykjavíkur (mál nr. E-6490/2007) var felldur úr gildi úrskurður umhverfisráðherra þar sem fallist var á leið B í 2. áfanga Vestfjarðarveggar milli Bjarkalundar og Eyri í Reykhólahreppi. Telur dómurinn að veigamikill ágalli hafi falist í því að ráðherra byggði úrskurð sinn á ófullnægjandi upplýsingum um áhrif þverunar fjarða á umhverfið (strauma, setflutninga og seltu sjávar) og honum hafi borið að láta rannsaka þau áhrif á fullnægjandi hátt. Fyrir liggur að hvorki hafa verið gerðar straummælingar í Kjálkafirði og Mjóafirði, né hafa farið fram rannsóknir á botni, þar sem byggja á brýr og þvera firði, en slíkar upplýsingar má nota í straumlíkan til að spá m.a. fyrir um áhrif þverana á vatnsskipti. Því telur Skipulagsstofnun að ekki liggi fyrir nægilegur rökstuðningur af hálfu Vegagerðarinnar um áhrif þverana á lífríki í fjörum og á leirum í botni fjarðanna og veruleg óvissa ríki um líkleg áhrif framkvæmdanna á lífríki strandsvæða innan við fyrirhugaðar þveranir. Stofnunin telur að gera þurfi rannsóknir á botnlagi til að leiða í ljós endanlega staðsetningu mannvirkja og á sjávarstraumum svo hægt sé að meta vatnsskipti innan þverana og áhrif á lífríki leira.

**Áhrif á gróður og fugla.** Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir verða innan svæðis sem er á náttúruminjasrá vegna ríkulegs gróðurfars og skóglendis í fjörðum. Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum munu framkvæmdirnar raska 4,5 til 8,0 ha af birkikjarri, eftir því hvaða kostur er valinn við þverun Mjóafjarðar. Nota á sjálfsáningu birkis til að rækta upp skóg á vegum sem lagðir verða niður, en í umsögn Skógræktar ríkisins kemur fram að reynsla af sjálfsáningu birkis á Vesturlandi og Vestfjörðum hafi ekki verið góð og illa gengið að koma trjágróðri í vegaxlir og rótuð framkvæmdasvæði. Skipulagsstofnun telur því að óvissa sé hvort aðstæður séu til landnáms birkis og ekki liggur fyrir til hvaða ráðstafanna verður gripið, ef árangur verður ekki sá sem vænst er. Skipulagsstofnun telur í ljósi þess hve mikið umfang rasksins kann að verða, komi fyrirhugaðar framkvæmdir til með að hafa neikvæð áhrif á birkiskóglendi.

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir verða á svæðum þar sem ernir finnast. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar kemur fram að staðsetning brúa geti skipt verulegu máli m.a. varðandi arnarsetur. Samkvæmt gögnum Vegagerðarinnar er hönnun brúa ekki lokið og henni lýkur ekki fyrr en búið er að velja heppilega leið fyrir þveranir og gæti staðsetning þeirra færst frá þeim stöðum sem kynntar eru í fyrirbyggjandi gögnum. Skipulagsstofnun tekur undir umsögn Náttúrufræðistofnunar og telur að ernir kunni að verða fyrir neikvæðum áhrifum vegna fyrirhugðara framkvæmda. Því sé mikilvægt, að mati stofnunarinnar, að vegstæði verði valið með hliðsjón af þeim skilyrðum sem fram koma varðandi verndun arna í 19. gr. laga nr. 64/1994.

**Áhrif á jarðmyndanir.** Fyrir liggur að verndun jarðmyndanana er eitt af markmiðum verndunar Breiðafjarðar. Náttúrufræðistofnun bendir á í umsögn sinni að kanna þurfi frekar hugsanleg áhrif fyrirhugðra framkvæmda á jarðmyndanir, svo sem plöntusteingervinga, sjávarsethjalla og forn skeljalög. Vegagerðin hefur bent á að fyrrgreindar jarðmyndanir njóti ekki sérstakrar verndar. Skipulagsstofnun telur óljóst hvaða áhrif framkvæmdin kunni að hafa á jarðmyndanir og að eðlilegt sé að gerð verði nánari grein fyrir jarðmyndunum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og áhrif vegagerðarinnar á jarðmyndanir metin.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Vegagerðarinnar við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Vegagerðarinnar vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að vegagerð milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði í Reykhólahreppi og Vesturbyggð, kunni að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum. Niðurstaða Skipulagsstofnunar byggir á því að framkvæmdin er umfangsmikil, sem að hluta fer fram innan svæða sem njóta ýmiss konar verndar og kann að rýra verndargildi þeirra og hafa verulega neikvæð og varanleg áhrif á gildi þeirra. Þá kunna ernir að verða fyrir neikvæðum áhrifum vegna fyrirhugðara framkvæmd og framkvæmdin kann að hafa verulega neikvæð áhrif á landslagsásýnd svæðisins. Ennfremur er veruleg óvissa um líkleg áhrif framkvæmdanna á lífríki strandsvæða innan við fyrirhugaðar þveranir fjarðanna, þar sem hvorki liggur fyrir endanleg staðsetning þeirra né rannsóknir á botnlagi þeirra og sjávarstraumum.

Einnig vísast til eftirfarandi atriða sem tilgreind eru í 3. viðauka með lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum m.s.br.:

- Eðli framkvæmdar, einkum m. t. t. stærðar og umfangs fyrirhugaðra framkvæmda.
- Staðsetningu framkvæmdar, þ.e. hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á m.t.t. iii liðar a 2 tl. viðaukans, þ.e. svæða sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd, iii liðar b 2 tl. viðaukans, þ.e. svæða sem njóta verndar samkvæmt sérlögum.
- Álagsþols náttúrunnar, einkum með tilliti til iv liðar d 2. tl viðaukans þ.e. náttúruverndarsvæða, þar með talið svæða á náttúruminjaskrá og iv liðar e landslagsheilda og iv liðar f 2. tl. viðaukans þ.e. upprunalegs gróðurlendis, svo sem skóglendis.
- Eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdar, einkum með tilliti til liðar i í 3. tl. viðaukans, þ.e. umfangs umhverfisáhrifa á það svæði, sem ætla má að verði fyrir áhrifum og liðar ii sama töluliðar, þ.e. stærðar og fjölbreytileika áhrifa og iv liðar 3. tl. um óafturkræfni áhrifa.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 28. apríl 2009.

Rut Kristinsdóttir

Sigmar Arnar Steingrímsson