

# ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS VEGNA LAGNINGAR VESTFJARÐAVEGAR NR. 60 UM GILSFJÖRÐ.

## Samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

### 1. INNGANGUR

Með vísan til laga nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum og reglugerðar nr. 179/1994 var eftirtalin framkvæmd tilkynnt til frumathugunar hjá Skipulagi ríkisins.

**Framkvæmd:** Lagning Vestfjarðavegar nr. 60 yfir Gilsfjörð um Kaldrana í Króksfjarðarnes ásamt aðkomuvegum í Saurbæjar- og Reykhólahreppi (**leið 1**) var tilkynnt til frumathugunar.

Einnig var öðrum kostum lýst í frummatsskýrslu. **Leið 2**, sem liggur í fjörunni inn með Holtahlíð og þverar fjörðinn nokkuð utan við Ólafsdalseyri, beygir síðan í vestur í fjörunni norðanmegnin, tekur land neðan við Múla og tengist núverandi vegi á Garpsdalsmelum. **Leið 3** sem er núverandi vegur endurbyggður með tiltölulega litlum breytingum.

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Frumathugun:** Framkvæmdin var tilkynnt til embættis skipulagsstjóra ríkisins þann 27. júní 1994 og auglýst opinberlega þann 30. júní 1994. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 1. júlí til 5. ágúst 1994 hjá Skipulagi ríkisins, á skrifstofu Reykhólahrepps og í félagsheimilinu Tjarnarlundi, Saurbæjarhreppi. Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar sjö umsagnaraðila, Byggðastofnunar, Ferðamálaráðs, Náttúruverndarráðs, Reykhólahrepps, Saurbæjarhrepps, Veidimálastjóra og Þjóðminjasafns Íslands. Einnig var leitað sérfræðiálits Náttúrufræðistofnunar Íslands.

### Gögn lögð fram við frumathugun:

1. **Frummatsskýrsla.** Mat á umhverfisáhrifum. Vestfjarðarvegur nr. 60 um Gilsfjörð. Vegagerðin áætlanadeild, júní 1994.
2. Agnar Ingólfsson og Jörundur Svavarsson, Forkönnun á lífríki Gilsfjarðar, Líffræðistofnun Háskólans, fjölrít nr. 26, 1989.
3. Agnar Ingólfsson, Athuganir á Rauðbrystingum í Gilsfirði í maí 1990, Líffræðistofnun Háskólans, fjölrít nr. 29, 1990.
4. Gilsfjörður. Athuganir á vegasambandi. Mars 1991.
5. Þverun Gilsfjarðar. Fundur með landeigendum, haldinn í félagsheimilinu Vogalandi í Króksfjarðarnesi 13. september 1993.
6. Bréf frá Náttúruverndarráði til Vegagerðar ríkisins, frá 28. febrúar 1991 og 2. janúar 1988.
7. Bréf frá Stefáni og Hermanni Jóhannessyni, Kleifum, til Vegagerðar ríkisins, frá 20. júlí 1993.

8. Svar Vegagerðar ríkisins við gögnum nr. 7, til Stefáns Jóhannessonar og Hermanns Jóhannessonar, frá 23. september 1993.
9. Bréf frá Jóhanni Þórðarsyni til Vegagerðar ríkisins, frá 16. desember 1993.
10. Trausti Jónsson, Vegur yfir Gilsfjörð. Líklegar breytingar á veðurlagi eftir framkvæmdir. Veðurstofa Íslands, 1994.
11. Bréf Fuglaverndarfélag Íslands til Vegagerðar ríkisins, frá 21. desember 1993.
12. Bréf frá Reykhólahreppi til Vegagerðar ríkisins, með samþykkt af fundi hreppsnefndar 23. júlí 1993.
13. Bréf frá Saurbæjarhreppi til Vegagerðar ríkisins, frá 31. janúar 1994.

## 2. UMSAGNIR

**Byggðastofnun** ber saman þá kosti sem fyrir liggja, þ.e. leið 1, 2 og 3, og telur að leið 1, vegfylling og brú milli Kaldrana og Króksfjarðarness, nái best markmiðum Alþingis í stefnumótandi byggðaáætlun 1994-1997, þar sem þessi framkvæmd muni tengja byggðir báðum megin Gilsfjarðar þannig að allt samstarf verður auðveldara og öruggara að vetrarlagi en nú er. Stofnunin leggur ekki mat á náttúrufarsleg áhrif framkvæmdanna en telur að verulega náttúruverndarhagsmuni þurfi til að veða upp á móti þeim rökum um byggðaþróun sem mæla með leið 1.

**Ferðamálaráð** hefur ekki skilað umsögn um málið til Skipulags ríkisins.

**Náttúruverndarráð** leggst gegn leið 1. Ráðið telur að ekki sé fullkannað hvert mikilvægi Gilsfjarðar sem fæðusvæðis er, einkum fyrir rauðbrystinga, og að fyrirhugaður vegur muni hafa neikvæð áhrif á arnarvarp, dílaskarfsvarp og hugsanlega æðarvarp. Ráðið bendir einnig á að það sé á mörkunum að Gilsfjörðurinn flokkist sem votlendissvæði er hefur alþjóðlegt verndargildi, samkvæmt skilgreiningu Ramsarsamningsins. Loks er bent á hugsanlega veðurfarsbreytingu við botn fjarðarins í kjölfar framkvæmdar.

Náttúruverndarráð telur að vandlega beri að veða umfang röskunar og hugsanlegan skaða á náttúrufarslegum verðmætum við mismunandi útfærslur á veginum yfir Gilsfjörð, móti ávinningi til samgöngubóta. Samkvæmt þeim gögnum sem nú liggja fyrir ætti að meta sérstaklega kosti og galla við leið 2 eins og henni er lýst í skýrslu Vegagerðar ríkisins frá því í mars 1991.

Með umsögn Náttúruverndarráðs fylgir greinargerð lífríkisnefndar Náttúruverndarráðs vegna endurskoðunar á verndargildi Gilsfjarðar, þar sem aðallega er vitnað í bréf frá Fuglaverndarfélagi Íslands (sjá athugasemd Fuglaverndarfélag Íslands hér að neðan).

**Sveitarstjórn Reykhólahrepps** samþykkir að gera samantekt Vegagerðarinnar eins og hún kemur fram í „Mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðarvegar nr. 60 um Gilsfjörð“ á bls 17 og 18 í greinargerðinni að sínu áliti.

**Sveitarstjórn Saurbæjarhrepps** segist telja rannsóknir sem fram koma í frumathugunum Vegagerðar ríkisins á lífríki og veðurfari Gilsfjarðar fullnægjandi til þess að heimila þverun Gilsfjarðar.

**Veidimálastjóri** telur að brú yfir Gilsfjörð og tilkoma lóns fyrir innan umrædda brú hafi ekki neikvæð áhrif á afkomu laxfiska á svæðinu og raunar miklar líkur á því að afkomumöguleikar þeirra batni.

**Þjóðminjasafn Íslands** gerir ekki athugasemd við framkvæmd aðra en þá að kanna beri hvort á svæði A, sem ætlað er til efnistöku, á Korti 2 í frummatsskýrslu, séu markaðir húsgrunnar, og hvort hér sé um gömul mannvirki að ræða.

Í upplýsingum frá Vegagerðinni kemur fram að ekki er um gömul mannvirki að ræða, heldur könnunarholur sem Vegagerðin hefur grafið. Þjóðminjasafn mun kanna málið í samráði við Vegagerðina.

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn eða til og með 27. september 1994.

### 3. ATHUGASEMDIR

**Fuglaverndarfélag Íslands** telur meðal annars að „leiðarval Vegagerðarinnar valdi óbætanlegum spjöllum á náttúrufari Gilsfjarðar og að hægt sé að bæta samgöngur um fjörðinn á annan hátt“. Einnig telur félagið að mikið skorti á það, að nægar upplýsingar liggi fyrir um náttúrufar Gilsfjarðar.

Félagið telur að „nánast allir jákvæðir þættir sem hljótast munu af leið 1 og tíundaðir eru sérstaklega í greinargerð Vegagerðarinnar, eigi einnig við um leið 2. Hér má nefna styrkingu byggðar og bætt umferðaröryggi. Leið 2 mun leiða til miklu minni umhverfisröskunar en leið 1 og á því hiklaust að velja hana fremur en leið 1“. Hins vegar séu þau umhverfisspjöll sem hljótast munu af leið 2 ekki ágreiningsefni. Síðan gerir félagið athugasemdir við ákveðna kafla í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar

**Einstaklingur** úr héraðinu ber fram nokkrar athugasemdir við skýrsluna. Hann telur að búast megi við meiri vindi við báða enda hins fyrirhugaða vegar en inni í firðinum. Einnig telur hann m.a. að í skýrslunni sé heldur lítið gert úr þeim áhrifum sem líkleg lækun hitastigs muni hafa og að þess sé ekki getið úr samantekt Veðurstofu Íslands (1994) að forsendur séu mikils til of óljósar og of lítið vitað með vissu um hitafar og ísalög á svæðinu til þess að hægt sé að segja með nokkurri vissu fyrir um áhrif vegarins. Leggur hann til að leið 2 sé valin.

Allar athugasemdir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn, eða til og með 27. september 1994.

### 4. SÉRFRÆÐIÁLIT

Vegna mjög skiptra skoðana um áhrif brúarsmíði yfir Gilsfjörð á lífríki fjarðarins var Náttúrufræðistofnun Íslands beðin um sérfræðiálit á fyrirliggjandi gögnum. Óskað var eftir því við stofnunina að hún mæti hvort fyrirliggjandi gögn væru nægilega ítarleg til þess að draga mætti af þeim ályktanir um áhrif framkvæmdar á lífríki og ef ekki, hvaða gagna þyrfti þá að afla. Einnig skyldi stofnunin meta þau áhrif sem framkvæmdin hefði á lífríki og hvort þau áhrif væru ásættanleg. Ef ekki, til hvaða mótvægisáðgerða væri hægt að grípa. Loks var leitað álits á alþjóðlegu verndargildi Gilsfjarðar samkvæmt Ramsarsáttmálanum.

Náttúrufræðistofnun lagði fram álitserð þar sem fram kemur að ýmsum spurningum hvað varðar áhrif framkvæmdar á umhverfið sé enn ósvarað og ljóst sé að framkvæmdin muni hafa talsverð áhrif á umhverfið. Þó telur stofnunin að þær upplýsingar og rannsóknir sem fyrir liggja séu nægjanlega góðar til að hægt sé að segja að framkvæmdin muni ekki hafa neikvæð áhrif á stofn dýlaskarfs, æðarfugls og rauðbrystings. Hins vegar telur stofnunin óviss þau áhrif sem framkvæmd muni hafa á arnarsetur í firðinum. Lífríki sjávarbotnsins í firðinum muni eitthvað raskast, en samkvæmt fyrirliggjandi gögnum hafi lífríki neðan fjöruborðs ekki sérstakt náttúruverndargildi. Einnig mun lífríki fjörunnar eitthvað raskast en fjaran virðist vera fremur snauð, bæði hvað varðar magn og tegundir lífvera. Mikilvægi fjörunnar virðist fyrst og fremst felast í því að fjaran er eini þekkti fundarstaður burstaormsins Exegone hebes á Íslandi.

Hvað varðar alþjóðlegt verndargildi Gilsfjarðar samkvæmt Ramsarsáttmálanum, þá telur Náttúrufræðistofnun óvíst að fjörðurinn falli undir þessa skilgreiningu áttmálans einn sér, til þess þyrfti framkvæmdin að ná yfir leirur frá Fagradal að Reykjanesi.

## 5. NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR

**Tilgangur og markmið framkvæmdarinnar** er að bæta samgöngur á milli Vesturlands og Vestfjarða og styrkja byggðirnar norðan og sunnan fjarðar. Núverandi vegur um Gilsfjörð uppfyllir ekki kröfur sem gerðar eru til stofnbrauta, þar sem hann liggur um svæði þar sem snjór, snjóflóð, aurskriður og grjóthrun hafa valdið erfiðleikum og hættum. Gert er ráð fyrir því að veginum inn fyrir fjörðinn sé viðhaldið sem þjóðbraut. Fyrirhuguð framkvæmd fellur því vel að yfirlýstum markmiðum stjórnvalda um stækkun þjónustusvæða og hugsanlega sameiningu sveitarfélaga.

### Lýsing kosta.

**Leið 1.** Vegur yfir Gilsfjörð um Kaldrana í Króksfjarðarnes.

**Leið 2** liggur í fjörunni inn með Holtahlíðinni og þverar fjörðinn nokkuð utan við Ólafsdalseyri, beygir síðan í vestur í fjörunni norðan megin, tekur land neðan við Múla og tengist núverandi vegi á Garpsdalsmelunum.

**Leið 3** er núverandi vegur endurbyggður með tiltölulega litlum breytingum.

Vegagerðin tilkynnti til frumathugunar leið 1, vegarlagningu yfir Gilsfjörð um Kaldrana í Króksfjarðarnes en kynnti jafnframt leið 2 og leið 3. Þar sem leið 3, núverandi vegur endurbættur, hefur ekki verið talinn samanburðarhæfur kostur við hina tvo, þar eð ekki er hægt að tryggja á raunhæfan hátt sambærilegt öryggi vetrarsamgangna eftir honum og eftir leiðum 1 og 2, er sá kostur ekki talinn raunhæfur og ekki fjallað meira um hann hér.

### Lýsing á framkvæmd og helstu umhverfisáhrifum leiðar 1.

Vegurinn liggur um Kaldrana og niður í fjöru í honum austanverðum, síðan í sveig um það bil 100 m vestan við Nónsker. Þaðan liggur vegurinn þvert á aðalál Gilsfjarðar og kemur að landi austan við Langasker. Brú með 60 m löngu vatnsopi hefur verið hönnuð á klöppunum að norðanverðu í firðinum. Við lagningu vegar og brúar yfir

fjörðinn myndast lón sem er 26,5 km<sup>2</sup> að stærð, með áætlaða meðalseltu milli 88 og 90% af sjávarseltu. Að framkvæmd lokinni mun aðeins 5% af því magni sjávar sem nú fer inn fjörðinn á flóði fara um brúaropið. Vatnsborð lónsins innan vegar mun sveiflast um hálfan metra, en sveiflan er nú tæplega 5 metrar á meðalstórstraumi. Vegarstæðið er talið snjólétt og laust við aurflóð, grjóthrun og snjóflóð og vera öruggt fyrir samgöngur að vetri. Vindur er auk þess jafnari þetta utarlega í firðinum þar eð nálægðar fjallanna gætir ekki eins og innar í firðinum á hinum leiðunum. Ýmis vandamál eru til staðar við núverandi raflínu sem þverar Gilsfjörð við Ólafsdal og er flutningur á raforku meðfram leið 1 því raunhæfur kostur til að auka öryggi í orkudreifingu.

**Flatarmál fjöru** innan veglínu er um 10 km<sup>2</sup> og er hlutfall af fjörum Breiðafjarðar sem eyðileggst um 5%.

**Flatarmál leira** innan veglínu er um 8 km<sup>2</sup> og er hlutfall af leirum Breiðafjarðar sem eyðileggst um 11%.

**Stytting núverandi vegar** milli Saurbæjar og Króksfjarðar er 17,3 km.

**Framkvæmdarkostnaður** er 870 m. kr og **arðsemi** miðað við 30 ár er um 4,2%.

### Umhverfisáhrif.

Áætlað er að meðalseltustig lónsins verði um 88-90% af sjávarseltu. Taldar eru líkur á því að afkomumöguleikar laxfiska á svæðinu batni samkvæmt umsögn Veidimálastjóra.

Lífríki sjávarbotns innan brúar í firðinum, mun eitthvað raskast vegna minni sjávarfalla og meiri ísa að vetri, en samkvæmt fyrirliggjandi gögnum hefur lífríki neðan fjöruborðs ekki sérstakt náttúruverndargildi. Ólíklegt er talið að þessi framkvæmd breyti meðaljarðvatnsstöðu í firðinum, þar sem miðstöðu sjávar í innanverðum Gilsfirði er ekki breytt við framkvæmdina.

Að lokinni þverun Gilsfjarðar er líklegt að verulegur lagnaðarís muni myndast á lóninu innan vegfyllingar flesta vetur, en talið er að áhrif lónsins á veðurfar verði sennilega lítil, samkvæmt álitum Veðurstofu Íslands (1994). Þó segir í niðurstöðum Veðurstofunnar að einhlítar niðurstöður fáist vart úr athugun sem þessari, forsendur séu einfaldlega of óljósar.

Fjörufuglum sem nýta fjörurnar mun fækka. Það er ljóst að rauðbrystingur mun hverfa úr Gilsfirði innan vegarins eftir að hann hefur verið lagður. Líffræðistofnun (1990) telur að ýmislegt bendi til þess að Gilsfjörður sé lélegt fæðusvæði þar sem fuglarnir nýta sér hann ekki fyrr en önnur fæðusvæði eru komin á kaf. Ólíklegt virðist því vera að fjörðurinn hafi haft úrslitapýðingu fyrir þá fugla sem nýta sér hann sem fæðusvæði. Náttúrufræðistofnun telur ennfremur í álitum sínum að ólíklegt sé að áhrif vegarlagningar verði mikil á heildarstofninn.

Framkvæmdin mun hafa áhrif á lífríki fjörunnar í Gilsfirði. Lífríkið virðist hins vegar vera fremur snautt, bæði hvað varðar magn lífvera og tegundafjölbreytni, þegar borið er saman við nálæga firði. Í firðinum er eini fundarstaður burstaormsins Exegone hebes en Líffræðistofnun (1989) telur ekki ástæðu til að kanna hann neitt frekar. Hins vegar er ekki talið ásættanlegt að eyða þeim hluta fjörunnar sem hýsir orminn,

samkvæmt sérfræðiáliti Náttúrufræðistofnunar, á meðan aðrir staðir eru ekki þekktir og sterk rök hafa ekki verið færð fyrir því að ormurinn finnist víðar.

Erfitt er að segja fyrir um áhrif vegagerðar á æðarvarp í Gilsfirði, en nú verpa um 800-900 kollur þar. Varpið í Gilsfirði skiptir ekki sköpum fyrir stofn æðarfugls, samkvæmt álitni Náttúrufræðistofnunar, en raskist það, eða leggist af, mun æðarfugli fækka í firðinum.

Tvö arnarsetur eru nálægt fyrirhuguðum vegi yfir Gilsfjörð. Í álitni Náttúrufræðistofnunar segir:

„Ekki er hægt að spá fyrir um áhrif vegar yfir fjörðinn á ernina, en hætta er á að þeir þoli ekki þessa breytingu í umhverfi sínu og yfirgefi varpstaðina. Hættan er mest á meðan á framkvæmdum stendur og sérstaklega ef unnið er við vegagerðina næst varpstöðunum á tímabilinu frá febrúar til júníloka. Ernirnir byrja að undirbúa varp í febrúar, en í júlí eru ungar orðnir stórir og lítil hætta á að foreldrarnir yfirgefi þá. Hins vegar eru líkur á að vegagerðin hafi engin áhrif á ernina ef þeir yfirgefa varpstaðina ekki á meðan á vegagerðinni sjálfri stendur“.

Samkvæmt tillögu Náttúrufræðistofnunar ættu framkvæmdir næst varpstöðvum arna ekki að fara fram á tímabilinu febrúar til júní til þess að draga úr hættu á að varp þessara fugla verði fyrir truflun. Því telur skipulagsstjóri æskilegt að Vegagerðin hagi framkvæmdum þannig, að framkvæmdum næst varpstöðvum arna sé haldið í lágmarki á tímabilinu febrúar til júní, eftir því sem tók eru á.

Dílaskarfar verpa í Gilsfirði og eru miklar líkur á að dílaskarfsvarpið í Eyjabarni (40-80 pör) muni hverfa þaðan og fuglarnir færa sig annað. Því er talin lítil hætta á að vegagerðin hafi neikvæð áhrif á stofninn í heild samkvæmt sérfræðiáliti Náttúrufræðistofnunar.

## Lýsing á framkvæmd og helstu umhverfisáhrifum leiðar 2.

Vegurinn liggur í fjörunni með Holtahlíð og þverar fjörðinn nokkuð utan Ólafsdalseyrar og tekur land neðan við Múla. Leiðin er um 6 km lengri en vegur frá Kaldrana í Króksfjarðarnes (leið 1). Snjóþyngsli eru hins vegar töluverð á leið 2, sérstaklega við landtöku hjá Múla, þar sem ekki verður komist hjá erfiðleikum vegna snjóá. Einnig eru taldar vera meiri vindhviður á leið 2, vegna nálægðar fjallanna inni í firðinum. Burðarhæfni botns Gilsfjarðar á mótis við Ólafsdal er mjög léleg, sem gæti valdið erfiðleikum við byggingu fyllinga. Sem dæmi um það hefur raflínumastrið úti í firði sigið um 2 m.

**Flatarmál fjöru** innan veglínu er um 4 km<sup>2</sup> og er hlutfall af fjörum Breiðafjarðar sem eyðileggst um 2%.

**Flatarmál leira** innan veglínu er um 4 km<sup>2</sup> og er hlutfall af leirum Breiðafjarðar sem eyðileggst um 5%.

**Stytting núverandi vegar** milli Saurbæjar og Króksfjarðarness eru 11,3 km.

**Framkvæmdarkostnaður** er 720 m.kr og **arðsemi** miðað við 30 ár er um 3,3%.

## Umhverfisáhrif.

Áhrif leiðar 2 yrðu nær engin á rauðbrysting, æðarfugl, dílaskarf og örn samkvæmt álitni Náttúrufræðistofnunar og hefur framkvæmdin því í för með sér verulega minni áhrif á lífríki Gilsfjarðar en leið 1. Lónið yrði aðeins þriðjungur af flatarmáli þess lóns sem fylgir leið 1 (9,0 km<sup>2</sup>) og um 2% af fjörum Breiðafjarðar eyðilegðust í stað 5% verði leið 1 valin.

### **Samantekt.**

Samkvæmt ofangreindu tryggir þverun Gilsfjarðar frá Kaldrana að Króksfjarðarnesi (leið 1) best vetrarsamgöngur milli Vesturlands og Vestfjarða og mun framkvæmdin ekki hafa í för með sér óásættanleg umhverfisáhrif, þó að umhverfisáhrifin verði talsverð í firðinum. Hins vegar telur skipulagsstjóri að leið 2, frá Ólafsdalseyri að Múla, sé að mörgu leyti vænlegur kostur, sem sameini bæði hagkvæmnis- og náttúruverndarsjónarmið.

## **6. ÚRSKURÐUR**

Skipulagsstjóri ríkisins telur gögn þau sem fram voru lögð af hálfu framkvæmdaraðila fullnægjandi og svara þeim athugasemdum sem embættinu bárust. Fallist er á lagningu Vestfjarðavegar nr. 60 yfir Gilsfjörð um Kaldrana í Króksfjarðarnes, ásamt aðkomuvegum í Saurbæjar og Reykhólahreppi með eftirfarandi skilyrðum um mótvægisáðgerðir:

1. Vegagerðin fylgist með þeim umhverfisáhrifum sem framkvæmdin kann að valda, svo hægt verði að bera saman núverandi spár um breytingar á náttúrunni og viðbrögð umhverfisins í raun eftir framkvæmd. Áður en leyfi er veitt til framkvæmdar þarf að senda áætlun um umhverfisrannsóknir til skipulagsstjóra ríkisins til samþykktar.
2. Framkvæmdum næst arnarsetrum í Gilsfirði verði haldið í lágmarki á tímabilinu febrúar til júní, eftir því sem tók eru á.

Úrskurður þessi er samkvæmt 8. gr. laga nr. 63/1993, um mat á umhverfisáhrifum.

## **7. SKIPULAG**

Lagning Vestfjarðavegar nr. 60 yfir Gilsfjörð um Kaldrana í Króksfjarðarnes ásamt aðkomuvegum í Saurbæjar- og Reykhólahreppi (leið 1), er í samræmi við skipulagstillögu sem lögð hefur verið fyrir skipulagsstjórn ríkisins. Skipulagsstjórn mun afgreiða tillöguna um leið og þau skilyrði í úrskurði sem tengjast embætti skipulagsstjóra hafa verið uppfyllt.

## **8. LEYFI TIL FRAMKVÆMDAR**

Áður en framkvæmd getur hafist þurfa sveitarstjórnir Reykhólahrepps og Saurbæjarhrepps að gefa út formlegt leyfi til framkvæmdar, þar sem tekið er fullt tillit til úrskurðar skipulagsstjóra ríkisins.

## **9. KÆRUFRESTUR**

Úrskurð þennan má kæra til umhverfissráðherra innan fjögurra vikna frá því að hann er birtur eða til og með 27. september 1994.

Reykjavík 26. ágúst 1994.

Stefán Thors  
Skipulagsstjóri ríkisins