

UMHVERFISMAT ÁÆTLANA

Undirbúningur matsvinnu
hjá Vegagerðinni

I. Hluti: Verkefnaskýrsla

Febrúar 2004



EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	1
1.1	MARKMIÐ ÞRÓUNARVERKEFNIS	1
1.2	UPPBYGGING GREINARGERÐAR	1
2	ÞRÓUNARVERKEFNIÐ	3
2.1	UNDIRBÚNINGUR TILRAUNAMATS	3
2.2	FRAMKVÆMD TILRAUNAMATS	4
3	KRÖFUR Í TILSKIPUN OG ÞRÓUNARVERKEFNIÐ	7
3.1	KRÖFUR UM FERLI ÁÆTLANAGERÐAR OG TILHÖGUN UMHVERFISMATS	8
3.1.1	<i>Krafa um tímasetningu UMÁ</i>	8
3.1.2	<i>Krafa um tilhögun málsmeðferðar</i>	10
3.1.3	<i>Krafa um að komast hjá tvíverknæði</i>	11
3.1.4	<i>Krafa um hlutverk umhverfismats við ákvarðanatöku</i>	12
3.2	KRÖFUR UM MATSSKÝRSLU OG MATSVINNU	13
3.2.1	<i>Krafa um matsskýrslu og innihald</i>	13
3.2.2	<i>Krafa um valkosti</i>	15
3.2.3	<i>Krafa um eðli og gæði upplýsinga í umhverfisskýrslu</i>	16
3.2.4	<i>Krafa um vöktun</i>	17
3.3	KRÖFUR UM SAMRÁÐ	18
3.3.1	<i>Krafa um samráð um umfang og nákvæmni upplýsinga</i>	18
3.3.2	<i>Krafa um aðgengileika upplýsingar</i>	19
4	NIDURSTÖÐUR	21



1 INNGANGUR

Þessi skýrsla kynnir verkefnavinnu og niðurstöður þróunarverkefnis um innleiðingu umhverfismats áætlana (UMÁ), samkvæmt tilskipun nr. 42/2001 um umhverfismat áætlana, í áætlanagerð Vegagerðarinnar. Tilskipunin um UMÁ var samþykkt í júlí 2001. Verkefnið var samvinnuverkefni VSÓ Ráðgjafar, Skipulagsstofnunar og Vegagerðarinnar.

Árið 2002 vann VSÓ rannsóknarverkefni þar sem gerð var grein fyrir hugmyndafræði UMÁ og ávinningi þess og skýrðar forsendur til innleiðingar. Það verkefni var aðdragandi að þessu þróunarverkefni.

Nýlega hefur verið gefin út greinargerð frá Skipulagsstofnun um forsendur innleiðingar tilskipunarinnar um UMÁ. Þar kemur m.a. fram að gildissvið hennar mun væntanlega ná til samgönguáætlunar sem er sett fram af samgönguráðherra til þingsályktunar Alþingis. Fyrirliggjandi verkefni fjallar um umhverfismat langtímavegáætlunar (hér eftir vegáætlun) sem er fastur liður og stærsti þáttur samgönguáætlunar. Litið er á áætlanagerð hjá Vegagerðinni sem liður í undirbúningi fyrir samgönguáætlun.

1.1 Markmið þróunarverkefnis

Helstu markmið sem voru skilgreind fyrir þróunarverkefnið voru að:

- gera grein fyrir umfangi tíma og kostnaðar við umhverfismat vegáætlana.
- skilgreina þá aðila sem verða að koma að umhverfismati, bæði innan Vegagerðarinnar og utan hennar.
- skilgreina og setja fram í handbók kerfisbundið vinnuferli vegna umhverfismats áætlana.
- skilgreina viðmið og forsendur mats fyrir framtíðarverkefni.
- skilgreina vandamál sem koma upp við umhverfismat og lausnir þar að lútandi.
- gera grein fyrir áhrifum á útfærslu tilskipunar á Íslandi, sérstaklega m.t.t. vegagerðar.

1.2 Uppbygging greinargerðar

Greinargerð um verkefnið og niðurstöður eru settar fram í tveimur hlutum

I. HLUTI, VERKEFNASKÝRSLA

Í verkefnaskýrslu er greint frá helstu verkefnaþáttum þessa þróunarverkefnis.

Í skýrslunni er verkefnisvinnan sett í beint samhengi við tilskipun um umhverfismat. Þar er greint frá þeim kröfum sem snúa að Vegagerðinni eða samgönguráðuneytinu. Þá er greint frá því hvernig var tekist á við þessar kröfur í verkefninu og dregnar ályktanir um lausnir og aðgerðir vegna þeirra.

Í niðurstöðum skýrslunnar er greint frá því hvort markmiðum verkefnisins hefur verið náð og ályktað um framhaldsvinnu Vegagerðarinnar og/eða samgönguráðuneytis.

II. HLUTI, HANDBÓK UMHVERFISMATS

Handbók umhverfismats felur í sér tillögu að vinnuferli umhverfismats í samræmi við fyrirliggjandi ferli áætlanagerðar hjá Vegagerðinni og leiðbeiningar fyrir umhverfismatsvinnu. Víða í greinargerðinni er vísað í þessa handbók.



UMHVERFISMAT ÁÆTLANA



I.HLUTI : VERKEFNASKÝRSLA

2 ÞRÓUNARVERKEFNIÐ

Þróunarverkefnið var sett upp í tveimur liðum. Fyrri liðurinn snéri að ýmsum atriðum varðandi undirbúning tilraunamats en seinni liðurinn sneri að framkvæmd tilraunamats fyrir vegáætlun á Norðurlandi eystra. Í eftirfarandi texta er nánar greint frá hinum ýmsum verkefnaþáttum.

2.1 Undirbúningur tilraunamats

Undirbúningur umhverfismatsvinnu var sundurliðaður í fimm afmörkuð verkefni.

1. SKILGREINING TENGSLA VEGÁÆTLUNAR OG UMHVERFISMATS

Í verkefninu átti að greina frá verkferli áætlanagerðar með því markmiði að skilgreina og tímasetja tilhögun umhverfismatsvinnu á þann hátt að hún falli að fyrirliggjandi ferli áætlanagerðar. Miðað var við að matsvinnan mundi uppfylla kröfur tilskipunarinnar um ólíka matsþætti. Hér má nefna lýsingu grunnástands umhverfisins, lýsingu umhverfisáhrifa, greiningu verulegra umhverfisáhrifa, samanburð valkosta, gerð umhverfisskýrslu, samráð o.fl.

2. STEFNUMÓTUN

Tilskipun um umhverfismat krefst m.a. upplýsinga um samræmi í stefnumótun mismunandi áætlana. Því var unnið að því að skilgreina nokkurs konar stefnumótun fyrir vegáætlun á Norðurlandi eystra. Markmið og stefnur í samgönguáætlun sem eiga við vegagerð voru því tekin saman og litið á sem stefnumótun vegáætlana. Þessi bráðarbirgðastefnumótun var síðar höfð til hliðsjónar við matsvinnu.

3. SAMRÁÐ/ÞÁTTTAKA ALMENNINGS

Í verkefninu var unnið að því að skilgreina samráð vegna umhverfismats í samræmi við kröfur tilskipunar. Þannig voru þeir aðilar tilgreindir sem leitað verður til vegna umsagna og athugasemda við vegáætlun eða samgönguáætlun. Einnig var í verkefninu fjallað um áhrif eða vægi sem athugasemdir og mögulegar umsagnir eiga að hafa á matsvinnu og áætlanagerð. Vegna þess hversu almenn þessi atriði eru í tilskipunni er aðeins hægt að álykta um þau en ákvörðun um nánari útfærslu á tilhögun samráðs og hlutverk mismunandi samráðsaðila er í verkahring löggjafar/yfirvalda.

Við upphaf verkefnisins var ákveðið að í tilraunarmati væri ekki unnt að framkvæma raunverulegt samráð eða hafa kynningar fyrir almenning, þar sem um tilraunverkefni var að ræða. Þó var í verkefninu hugað að því að skilgreina hvernig samráði/kynningum skuli vera háttað. Nánar er fjallað um samráð í kafla kafla 3.3 um samráðskröfur tilskipunar.

4. VIÐMIÐABANKI

Í verkefninu var lagt upp með mikilvægi þess að skilgreina viðmið til að geta greint og metið möguleg umhverfisáhrif. Vinna vegna þessa fólst í því að safna saman viðeigandi viðmiðum og stofna nokkurs konar viðmiðabanka sem mætti nota við matsvinnu og þyrfti að uppfæra reglulega.

Umhverfisþættir sem eru nefndir í tilskipuninni voru því flokkaðir í undirþætti og leitað að mögulegum viðmiðum. Fyrst og fremst var hoft á stefnumótun ríkisins í



byggðamálum, í samgöngumálum, sjálfbærri þróun og í náttúruvernd. Einnig voru viðmið skilgreind í samræmi við íslenska löggjöf eftir því sem við átti.

Á síðari stigum verkefnisins þróaðist viðmiðabanki og leiðbeiningar fyrir matsvinnu í að verða gátlistar sem eru leiðbeinandi við matsvinnu eins og hún er lögð til í II. Hluta : *handbók umhverfismats*.

5. ÞVERFAGLEGT TEYMI

Ákveðið var að mynda þverfaglegt teymi sem ynni að því að:

- skilgreina áhersluatriði í matsvinnunni og taka þátt í mótun viðmiða.
- greina og meta möguleg umhverfisáhrif.
- fjalla um mismunandi valkosti í vegáætlun á Norðurlandi eystra.
- aðstoða við samantekt á niðurstöðum matsvinnu.

Þessi liður verkefnisins fólst í því að skilgreina samsetningu og undirbúa vinnu teymisins. Teymið var sett saman af 7 þátttakendum. Það voru

- leiðbeinandi og ritari, (2 ráðgjafar í mati á umhverfisáhrifum og umhverfismati áætlana)
- fjórir sérfræðingar (skipulagsfræðingur, landfræðingur, 2 náttúrufræðingar)
- fulltrúi frá Vegagerðinni (Norðurland eystra)

2.2 Framkvæmd tilraunamats

Framkvæmd tilraunamats fyrir vegáætlun á Norðurlandi eystra fól í sér eftirfarandi verkþætti:

1. ÖFLUN GRUNNUPPLÝSINGA OG KORTLAGNING MATSVINNU

Í þróunarverkefninu var lagt upp með að unnið yrði umhverfismatsáætlun í líkingu við matsáætlun í mati á umhverfisáhrifum framkvæmda. Tilgangur slíkrar áætlunar var fyrst og fremst að kortleggja matsvinnu nánar sem undirbúningur fyrir vinnu matsteymis.

Kortlagning matsvinnu náði til:

- Almennrar lýsingar á vegáætlun á Norðurlandi eystra með korti og greinargerð.
- Samantektar fyrirbyggjandi upplýsinga um grunnástand umhverfisins á eða við framkvæmdasvæði á vegáætlun.

Einnig átti að leggja fram tillögur að mögulegum valkostum í vegáætlun á þessu stigi en verkefnið leiddi í ljós að framsetning og umræða um raunhæfa valkosti þarf að fara fram á fyrri stigum áætlanagerðar (sjá nánar í kafla 3.2.2 um kröfur í tilskipun).

2. SAMRÁÐ

Í tilraunamatinu var ekki haft samráð við almenning. Þessi liður matsvinnu er þó talinn mikilvægur og í verkefninu tilgangur samráðs skilgreindur. Helsti ávinningur af samráði er að

- fá fram helstu sjónarmið mismunandi hagsmunaaðila,
- fá fram hugmyndir að valkostum,
- fá fram möguleg umhverfisáhrif áætlana sem þarf að taka tillit til.



Samkvæmt tilskipuninni er það hlutverk yfirvalda að skilgreina tilhögun samráðs nánar. Matsvinna eins og hún er lögð til í *handbók umhverfismats* gerir þó ráð fyrir ákveðnu samráði sem uppfylli kröfur tilskipunarinnar.

3. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

Umhverfisáhrif vegáætlunar á Norðurlandi eystra voru metin með hjálp þverfaglegs teymis. Umfang og nákvæmni matsvinnu voru byggð á fyrirliggjandi grunnupplýsingum, yfirlitskortum og viðmiðum sem höfðu verið unnin á undirbúningsstigi þróunarverkefnisins.

Í viðauka þessarar greinargerðar eru vinnugögn sem notuð voru við matsvinnuna, s.s.:

- grunnupplýsingar og áætlanalýsing
- yfirlitskort
- gátlistar og matstöflur vinnufunda
- samantekt um teymisvinnu
- samantekt um umhverfisáhrif (viðauki 2)



UMHVERFISMAT ÁÆTLANA, I. HLUTI



3 KRÖFUR Í TILSKIPUN OG ÞRÓUNARVERKEFNIÐ

Í eftirfarandi köflum er greint frá kröfum sem tilskipun um umhverfismat áætlana setur og hvernig má uppfylla þær.

Kröfurnar eru skýrðar og vísað í viðkomandi grein í tilskipun. Síðan er greint frá því hvernig var tekist á við og fjallað um kröfurnar í Þróunarverkefninu og greint frá lausnum eða ályktanir gerðar um það hvernig á að uppfylla kröfur tilskipunarinnar.

Kröfurnar í tilskipun eru margvíslegar og beinast ekki allar að framkvæmdaraðila (Vegagerðin). Margar kröfur sem eru settar fram beinast frekar að löggjafarvaldinu eða umhverfisráðuneytinu og verður hér ekki fjallað um þessar kröfur. Hins vegar eru dregnar fram og fjallað um þær kröfur sem Vegagerðin þarf að horfa á og bregðast við. Einnig er sérstaklega tekið fram ef krafa snýrst frekar að samgönguráðuneytinu eða óvissa ríkir um hver skuli uppfylla settar kröfur.

Kröfur eru flokkaðar niður í 3 flokka:

1. Kröfur um ferli áætlanagerðar og málsmeðferð: Um ferli áætlanagerðar, tilhögun umhverfismats og tengsl við ákvarðanatöku um samgönguáætlun.
2. Kröfur um matsvinnu og umhverfisskýrslu: Innihald matsskýrslu og gæði matsaðferða, nákvæmni upplýsinga, umfang matsvinnu og vöktun umhverfisins.
3. Kröfur um samráð: Samráð sem Vegagerðin þarf að hafa við yfirvöld og almenning.



3.1 Kröfur um ferli áætlanagerðar og tilhögun umhverfismats

3.1.1 Krafa um tímasetningu UMÁ

UMÁ skal fara fram þegar verið er að undirbúa samgönguáætlun og áður en áætlunin er samþykkt / lögð fram til Alþingis (1. og 2. mgr. 4. gr.).

Tímabil undirbúnings samgönguáætlunar er frá því hugmynd kemur um framkvæmd þar til áætlun er lögð fram til Alþingis. Krafa tilskipunar er að UMÁ fari fram á þessu undirbúningstímabili.

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Í verkefninu var töluvert fjallað um undirbúning áætlana. Eitt af markmiðum verkefnisins var að skilgreina tilhögun áætlanagerðar hjá Vegagerðinni sem er liður í undirbúningi samgönguáætlunar. Leitast var við að tímasetja umhverfismatsvinnu m.t.t. verkferils áætlanagerðar Vegagerðarinnar. Hluti af þessu var að skilgreina upphaf áætlanagerðar og enda.

Upphaf áætlanagerðar er mikilvægt þegar horft er til hugmyndafræði UMÁ, þar sem matsvinna skal hefjast eins snemma og hægt er. Með öðrum orðum að matsvinna skuli hefjast þegar fyrstu ákvarðanir sem mynda grunn að áætlun verða teknar, þ.e. jafnvel á hugmyndastigi einstakra framkvæmda.

Tilraunamat hins þverfaglega teymis var framkvæmt nokkuð síðar í ferli áætlanagerðar en UMÁ gerir ráð fyrir. Þannig var fjallað um möguleg áhrif vega í tillögu að áætlun sem búið var að leggja fyrir. Þegar á það stig áætlanagerðar er komið er búið að vinsa út ákveðna kosti sem ekki þykja lengur koma til greina. Nokkuð heildstæð áætlun hafði því orðið til áður en tillit var tekið til umhverfisáhrifa.

Með tilliti til þessa var það mat þátttakenda að erfitt yrði að fjalla á raunhæfan hátt um mismunandi valkosti. Þá var bent á að unnt væri ef til vill að skilgreina möguleg umhverfisáhrif en að matsvinna hefði þannig lítið mótandi áhrif á áætluna. Óraunhæft væri að fjalla um og bera saman valkosti ef framkvæmdaraðili hefði nú þegar tekið ákvörðun um flestar breytingar/framkvæmdir í vegakerfinu.

Ljóst var að matsvinna hefist of seint ef hún miðast við að huga ekki að umhverfisáhrifum fyrr en tillaga að áætlun liggur á borðinu. Rétt er að tímasetja matsvinnu fyrr þar sem áætlun er samsett úr fjölda framkvæmda sem eru skilgreindar á mismunandi tíma. Matsvinna þarf að hefjast við skilgreiningu framkvæmda og markmiða þeirra og á meðan en sé lítið til mismunandi valkosta.

Langtíma vegáætlun er ekki heildstæð eining sem hægt er að meta og breyta í heild sinni, nema að takmörkuðu leyti. Hún er samansafn af einstökum framkvæmdum sem eiga rætur sínar að rekja til staðbundinna eða svæðisbundinna þarfa á ólíkum tíma. Þótt að við umhverfismatið sé stefnt að því að meta áhrif áætlana í heild sinni þarf að hefja matsvinnu vegáætlunar þegar einstök verkefni eru skilgreind.



LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Þróunarverkefnið leiddi af sér tillögu að ferli umhverfismats sem er lagað að upphafsstigum fyrirbyggjandi ferli áætlanagerðar. Eins og fram hefur komið er það almenn krafa og forsenda góðs matsferlis að matsvinnan hefjist helst á fyrstu stigum áætlanagerðar. Matsvinna stuðlar þannig að því að umhverfissjónarmið verða tekin með í reikninginn við upphaf áætlanagerðar.

Matsvinna vegna einstakra framkvæmda hefur sýnt að deilur og umhverfissjónarmið geta leitt af sér tímafrek og dýr málsferli og miklar breytinga á framkvæmdum. Með því að hefja matsvinnu á fyrstu stigum áætlanagerðar má á þann hátt koma í veg fyrir eða draga úr kostnaðarsömum deilum/málaferlum eða breytingum á framkvæmd á síðari stigum ákvarðanatöku.

Niðurstaða þróunarverkefnis er að leggja til ferli þar sem matsvinna hefst við skilgreiningu einstakra verkefna/framkvæmda og á síðari stigum áætlanagerðar er lagt mat á heildaráhrif áætlunar. Í stuttu máli má skipta ferlinu í 4 mismunandi stig matsvinnu sem eru öll tengd tilteknum stigum áætlanagerðar hjá Vegagerðinni.

1. Lýsing á umhverfinu og umfjöllun um áhrif einstakra verkefna. (Umdæmi)
2. Samantekt á umdæmisvísu. Sett fram heildarsýn af mögulegum áhrifum á umdæmisvísu í formi samantektar. Hlutverk samantektar er að skerpa á hvaða möguleg veruleg umhverfisáhrif kunna að verða í umdæminu m.t.t. heildarinnar, valkostum o.fl.. (Umdæmi).
3. Umhverfismatsvinna á landsvísu. Umhverfisáhrif frá öllum umdæmum tekin saman og greint frá áhrifum á landsvísu. (Áætlanadeild Vegagerðarinnar / Umhverfisdeild).
4. Umhverfismatsvinna á landsvísu fyrir alla samgöngugeira. Umhverfisskýrslur mismunandi samgöngugeira (sjó-, loft- og landsamgöngur) tekin saman og greint frá líklegum heildaráhrifum samgangna. Tillaga að samgönguáætlun og umhverfisskýrsla lögð fyrir Alþingi til samþykktar með þingsályktun. (samgönguráðuneyti)

Ítarleg tillaga að verkferli umhverfismats og upplýsingum sem eiga að koma fram á mismunandi stigum þess er sett fram í *II. Hluta* : *Handbók umhverfismats* sem fylgir þessari skýrslu.



3.1.2 Krafa um tilhögun málsmeðferðar

Fella skal kröfur tilskipunar inn í málsmeðferð til samþykktar á áætlunum sem er fyrir hendi eða taka upp nýja málsmeðferð (2. mgr. 4. gr.).

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Það var liður þróunarverkefnis að skilgreina og rýna málsmeðferð áætlanagerðar sem endar með samþykkt/pingsályktun Alþingis en byrjar með skilgreiningu einstakra verkefna. Þá var í verkefninu miðað við að skilgreina hvenær við áætlanagerð skyldi vinna umhverfismatsvinnu. Í þessum tilgangi var tilgreint það stig þar sem drög að áætlun liggja fyrir en ákvörðun um endanlega vegáætlun hefði ekki verið tekin.

Miðað var við að grunnupplýsingum verði safnað, áhrif áætlana verði metin og umhverfisskýrsla verði skrifuð þegar drög að áætlun liggja fyrir. Þannig yrði ekki að breyta fyrirbyggjandi ferli áætlanagerðar og málsmeðferð hjá Vegagerðinni.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Tillaga að ferli matsvinnu sem er sett fram í II. Hluta : *handbók umhverfismats* gerir ráð fyrir að kröfur í tilskipun séu felldar að núverandi málsmeðferð sem er fyrir hendi. Matsvinnunni verður því hagað samhliða áætlanagerð en ekki sem sérstætt verkefni eða ferli. Slík málsmeðferð mun uppfylla kröfur í tilskipun. Ætlast er til þess að matsvinnan sé að mestu unnin af starfsmönnum Vegagerðarinnar en ekki í höndum sérfræðinga.



3.1.3 Krafa um að komast hjá tvíverknaði

Til þess að komast hjá tvíverknaði skulu aðildarríki taka tillit til þess að matið fer fram á mismunandi stigum ákvarðanatöku um landnotkun, s.s. við gerð aðalskipulagsáætlana, samgönguáætlunar eða mats á umhverfisáhrifum framkvæmda (3. mgr. 4. gr.).

Jafnframt er bent á að nýta upplýsingar sem fengnar eru á öðrum stigum ákvarðanatöku til að forðast endurtekningu á upplýsingaöflun, mati á áhrifum eða öðrum þáttum matsvinnu (3. mgr. 5. gr.).

Í tilskipuninni er einnig bent á að tiltekin mál sé heppilegra að meta á mismunandi stigum ákvarðanatöku (2. mgr. 5. grein). Átt er við að mat áhrifa kann að eiga heima á mismunandi stigum áætlana, s.s. framkvæmdaáætlana, skipulagsáætlana eða einstaka framkvæmda, háð eðli og umfangi áhrifanna.

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Einn liður undirbúnings fyrir teymisvinnu í þróunarverkefninu var að skilgreina hvaða upplýsingar ættu að liggja til grundvallar matsvinnu. Gengið var út frá því að upplýsingar sem tilgreindar eru í 1. viðauka tilskipunar skuli vera fyrirliggjandi og ekki sé þörf á sérstökum rannsóknum á áhrifum áætlunar, m.a. vegna þess að ráðist verði í nauðsynlegar rannsóknir á seinni stigum ákvarðanatöku um landnotkun.

Fyrir teymisvinnuna voru unnir gátlistar til að leiðbeina við matsvinnu. Við vinnslu gátlistanna var m.a. horft á hvaða þættir landnotkunar og upplýsingar um umhverfisþætti séu líklegt til að verða skilgreindir og aflað á öðrum stigum, s.s. vegna aðalskipulagsvinnu eða mats á umhverfisáhrifum framkvæmda. Þá hefur á vinnufundum þverfaglegs teymis verið bent á að stór hluti upplýsinga sem nýtast í matsvinnu eiga að vera til hjá sveitarstjórn vegna vinnu við UMÁ á aðalskipulagstigi.

Einnig var gert ráð fyrir því að upplýsingum, sem eru ekki tiltækar við áætlanagerð, verði aflað við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Við matsvinnu teymis var m.a. unnið að því að skilgreina betur hvaða upplýsingar ættu heima í UMÁ samgönguáætlana og hverjar á öðrum stigum ákvarðanatöku.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Tillaga að matsvinnuferli og leiðbeiningum (sjá *handbók umhverfismats*) er m.a. sett upp með hliðsjón af kröfunni um að forðast tvíverknað eins og kostur er og á eftirfarandi hátt.

- Leiðbeiningar í handbók stuðla að samráði á milli Vegagerðarinnar og sveitarfélaga, þannig að skipst verði á nauðsynlegum upplýsingum (3. mgr. 5. gr.) eftir því sem kostur er. Í tillögum að gátlistum sem eiga að leiðbeina matsvinnu er þannig bent á mögulegar upplýsingaveitur, s.s. sveitarfélög eða ýmsar stofnanir.
- Gátlistar sem eru settir fram í *handbók umhverfismats* byggja á viðtækri reynslu við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda og þekkingu á umfangi og nákvæmni upplýsinga sem aflað er á því stigi. Einnig grundvallast gátlistar á drögum að leiðbeiningum Skipulagsstofnunar vegna UMÁ fyrir skipulagsáætlana.
- Litið er á umhverfismatsvinnu Vegagerðarinnar sem undirbúning mats á umhverfisáhrifum framkvæmda. Litið er svo á að heppilegra sé að setja fram og meta tilteknar upplýsingar á stigi mats á umhverfisáhrifum framkvæmda vegna nákvæmni og/eða skorts á upplýsingum.



Við gerð leiðbeininga vegna umhverfismatsvinnu (sjá *handbók umhverfismats*) var þannig tekið tillit til kröfu um að komast hjá tvíverknaði.

3.1.4 Krafa um hlutverk umhverfismats við ákvarðanatöku

Samgönguráðuneytið skal taka tillit til matsvinnu og niðurstaðna við ákvarðanatöku um endanlega áætlun og Alþingi þarf að taka tillit til umhverfismats og niðurstöðu samgönguráðuneytisins við afgreiðslu samgönguáætlana. (1. mgr. 8 gr.)

Krafan er sett fram til þess að horft verði til umhverfissjónarmiða við ákvörðun samgönguráðuneytisins um endanlega áætlun. Hlutverk umhverfismatsins gagnvart ákvarðanatöku er því það að gera vel grein fyrir upplýsingum sem eru tilgreindar í 1. viðauka tilskipunarinnar til þess að endanleg ákvörðunartakan um samgönguáætlun geti m.a. grundvallast á umhverfissjónarmiðum. Þetta er í samræmi við markmið tilskipunnar.

Krafan um að matið gegni þessu hlutverki beinist ekki síst að löggjöf/yfirvaldi sem hafa umsjón og bera ábyrgð á innleiðingu tilskipunar.

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Tilraunamatið miðaðist við að útkoma umhverfismats gæti orðið einföld og skýr samantekt um þær upplýsingar sem krafist er í 1. viðauka tilskipunar. Áhersla var lögð á að þar kæmi fram

- möguleg veruleg umhverfisáhrif áætlana,
- rök fyrir vali á endanlegri tilhögun samgönguáætlana og
- ólíkir hagsmunir sem komu í ljós við samráð við ýmsa hagsmunaaðila.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Áhersla varðandi hlutverk UMÁ var lögð á að draga upp einfalda en skýra mynd af mögulegum umhverfisáhrifum til að upplýsa ákvörðunaraðila.

Samantekt um umhverfisáhrif á Norðurlandi eystra er vísbending um að þessu markmiði geti verið náð þó að eftir eigi að sannreyna það þegar unnið verður raunverulegt umhverfismat fyrir allt landið og umhverfisskýrsla verður lögð fyrir Alþingi með samgönguáætlun.

Tillaga að umhverfismatsvinnu í *II. Hluta* : *handbók umhverfismats* hefur m.a. verið unnin til að ná þessu markmiði.



3.2 Kröfur um matsskýrslu og matsvinnu

3.2.1 Krafa um matsskýrslu og innihald

Samgönguráðherra skal semja umhverfisskýrslu með tilteknum upplýsingum (sem eru settar fram í 1. viðauka tilskipunar) þar sem kemur fram (1. mgr. 5 gr.):

- Greining (e. identification) á verulegum áhrifum sem áætlun kann að hafa á umhverfið
- Lýsing á verulegum áhrifum sem hefur verið greint frá í matsvinnunni
- Mat á verulegum áhrifum, m.a. hvernig var komist að því að áhrif teljast veruleg

UMFJÖLLUN Í PRÓUNARVERKEFNINU

Í próunarverkefninu var við undirbúning teymisvinnu fyrst og fremst horft á a) að skilgreina grunnástand umhverfisins, b) skilgreina og lýsa mögulegum umhverfisáhrifum og c) meta áhrifin m.t.t. viðmiða sem hafa verið tekin saman til að leiða matsvinnu og umræður þverfaglegs teymis.

Í próunarverkefninu var talsvert rætt um viðmið sem geta hjálpað við að meta hvort tiltekin áhrif geti talist veruleg. Sem dæmi um mögulegt leiðbeiningartæki og m.t.t. til 1. viðauka í tilskipun var lagt til að þróa viðmiðabanka / gátlista og lista upp viðmið sem mætti nota við matsvinnu og hafa til hliðsjónar þegar metið er eðli og vægi umhverfisáhrifa. Teymi sérfræðinga fór í gegnum grunnupplýsingar um framkvæmdir og greindi frá áhrifum á alla umhverfisþætti eftir því sem við átti. Áhrifum var lýst og metin m.t.t. viðmiða og sérþekkingu þátttakenda í teyminu.

Fyrir suma umhverfisþætti lágu ekki fyrir nægilegar margar grunnupplýsingar eða skýr viðmið til að geta greint frá áhrifum eða tekið afstöðu um vægi. Flestir slíkir þættir voru samfélagsþættir eða umhverfisþættir sem kalla á mjög ítarlegar upplýsingar.

Eftir að tilraunamatsvinnunni lauk voru tekin saman umhverfisáhrif fyrir Norðausturland eystra og skrifuð samantekt, sem má líta á sem umhverfisskýrslu þessarar tilraunar. Í henni koma þó ekki allar upplýsingar fram sem beðið er um í 1. viðauka tilskipunar, vegna takmarkaðs umfangs tilraunaverkefnisins.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Matsferlið sem er lagt til í *handbók umhverfismats* miðar við að kröfur um matsskýrslu og innihald hennar verði uppfyllt. Vinsun á mögulegum “verulegum” áhrifum á að fara fram þegar litið er á heildaráhrif áætlana (á umdæmis- og landsvísu). Fyrsta vinsunarstig fer því fram við samantekt á umdæmisvísu.

Annað vinsunarstig fer fram við heildarsamantekt á landsvísu sem er umhverfisskýrsla Vegagerðarinnar. Umhverfisskýrsla greinir aðeins frá líklegum *verulegum* áhrifum. *Veruleg* áhrif verða skilgreind m.t.t. heildaráhrifa.

Vegagerðin eða samgönguráðuneytið þurfa að vinna að því að skilgreina umfang og nákvæmni upplýsinga sem tilgreindar eru í 1. viðauka tilskipunar. Með því að taka frumkvæði í þessu ætti að skapast góður grundvöllur fyrir samráð sem krafa er gert um að það verði til staðar um nákvæmni upplýsinga (sjá 4. mgr. 5. gr. í tilskipun).



Af þeim atriðum sem eru tilgreind í 1. viðauka tilskipunar hafa eftirfarandi verið skilgreind. Gátlistar og leiðbeiningar í *II. Hluta: handbók umhverfismats* hafa verið unnin með tillit til þessara kafna:

- Núverandi ástand umhverfisins og líkleg þróun þess án framkvæmda/áætlana (liður b í 1. viðauka tilskipunar).
- Umhverfiseiginleikar svæða sem líklegt er að verði fyrir verulegum áhrifum. (liður c í 1. viðauka tilskipunar).
- Umhverfisvandamál sem hafa komið upp (liður d í 1. viðauka tilskipunar).
- Umhverfisverndarmarkmið, sem eru fastsett á alþjóðlegum vettvangi, í Evrópubandalaginu eða á Íslandi, og eiga við samgönguáætlun og hvernig tillit hefur verið tekið til þessara markmiða og allra umhverfissjónarmiða við undirbúninginn (liður e í 1. viðauka tilskipunar).
- Veruleg áhrif sem líklegt er að umhverfið verði fyrir (liður f í 1. viðauka tilskipunar).

Aðrar upplýsingar sem eru tilgreindar í 1. viðauka hafa ekki verið skilgreindar nánar í verkefninu:

- Yfirlit yfir efni og aðalmarkmiðin með samgönguáætluninni og tengsl við skipulag og aðrar áætlanir (liður a í 1. viðauka tilskipunar).
- Ráðstafanir til að koma í veg fyrir, draga úr og vega á móti alvarlegri umhverfisröskun við framkvæmd áætlunarinnar og lýsing á fyrirhuguðum ráðstöfum varðandi vöktun í samræmi við 10 gr. (liðir g og i í 1. viðauka tilskipunar)

Varðandi kröfur um framsetningu mótvægisáðgerða (liður g) og gerð vöktunaráætlana (liður i í 1. viðauka) er bent á að vinna vegna MÁU framkvæmda hefur hjálpað við að skilgreina fjölda leiða til að koma í veg fyrir eða draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum. Lagt er til að Vegagerðin skilgreini mögulegar vöktunarleiðir þegar möguleg umhverfisáhrif vegáætlana hafa verið skilgreind og heildarmynd hefur verið dregin upp af helstu áhrifum áætlana.



3.2.2 Krafa um valkosti

Í umhverfisskýrslu þarf að fjalla um raunhæfa valkosti þar sem tekið er tillit til markmiða og umfangs áætlunarinnar (1. mgr. 5. gr.). Þá þarf einnig að greina frá líklegri þróun ástands umhverfisins ef áætlun verður ekki hrint í framkvæmd (b-lið I. Viðauka).

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Talsverðar umræður voru um mögulega tímasetningu í ferli áætlanagerðar þar sem raunhæfur samanburður valkosta er enn mögulegur. Fram kom að æskilegt væri að samanburðurinn hefði áhrif á kostaval framkvæmdaraðilans.

Í verkefninu lágu ekki fyrir upplýsingar um valkosti vegáætlunar á Norðurlandi eystra. Umræður beindust að því að Vegagerðin þurfi að greina frá valkostum á fyrri stigum áætlanagerðar.

Í tilraunarmatinu var ekki rætt um þróun ástands ef áætlun verður ekki hrint í framkvæmd eða svokallaðan núllkost sem er þekktur úr mati á umhverfisáhrifum framkvæmda.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Verkefnisvinnan sýndi að erfitt er að skilgreina raunhæfa valkosti í vegakerfinu í heild sinni. Ástæðan er m.a. að vegir verða til vegna staðbundinna þarfa en sjaldnast vegna markmiða og gildissviðs áætlana. Hins vegar er hægt að fjalla um valkosti fyrir stórar framkvæmdir sem kunna að valda verulegri breytingu í landssamgöngum, s.s. vegir yfir hálendið, jarðgöng sem valda umtalsverðri umferðabreytingu eða þverun lítt snortinna svæða.

Matsvinnuferli í *handbók umhverfismats* miðar við að valkostir stórra verkefna verði kynntir og ræddir á fyrstu stigum áætlanagerðar og rök sett fram fyrir vali á kostum. Frá þessu verður svo greint í samantekt á umdæmisvísu og í umhverfisskýrslu á síðari stigum matsvinnu.

Ekki var komist að niðurstöðu um það á hvaða stigi áætlanagerðar og hvernig skuli fjalla um valkosti í vegakerfinu í heild sinni. Lagt er þó til að við greiningu mögulegra verulegra áhrifa áætlunar og gerð samantektar á umdæmisvísu á öðru stigi matsvinnu (sjá handbók) verði m.a. hugað að öðrum kostum í vegakerfinu. Á þessu stigi matsvinnu er einnig lagt til að samráð verði haft við umsagnaraðila m.a. um umfang matsvinnu (sjá kafla 3.3. um samráð) og er talið að þetta geti nýst við að skilgreina valkostir í vegakerfinu í staðinn fyrir að takmarka umræðuna um valkosti við einstakar framkvæmdir.



3.2.3 Krafa um eðli og gæði upplýsinga í umhverfisskýrslu

Í 1. viðauka tilskipunar eru skilgreindar þær upplýsingar sem skylt er að leggja fram í sambandi við umhverfismat. Það eiga að vera upplýsingar sem sanngjarnt telst að krefjast í ljósi nútíma þekkingar og nýjustu matsaðferða, efni og nákvæmni áætlana og í ljósi þess á hvaða stigi áætlunin er í ákvarðanatökufærlinu (2. mgr. 5. gr.).

Nota má viðeigandi tiltækur upplýsingar sem fengnar eru á öðrum stigum ákvarðana til að uppfylla 1. viðauka (3. mgr. 5. gr.).

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Í þróunarverkefninu voru skilgreindar þær upplýsingar sem eru fyrirliggjandi um þá þætti sem eru tilgreindir í 1. viðauka tilskipunar. Varðandi kröfuna um nýjustu matsaðferðir var miðað við að sérfræðingar komi saman í þverfaglegu teymi til að greina og meta umhverfisáhrif. Þessir sérfræðingar hafi reynslu af matinu og breiða sérfræðiþekkingu á tilteknu sviði. Það að haga matsvinnu með hjálp þverfaglegs teymis er viðurkennd aðferð.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Við umhverfismat fyrir samgönguáætlun er verið að horfa á vegáætlun á breiðum grunni en ekki á einstakar framkvæmdir. Tilgangur slíks mats er m.a. að draga upp lauslega mynd af helstu líklegum umhverfisáhrifum áætlana á landið í heild. Flestar upplýsingar sem vanta við lauslegt mat verða tekin fyrir á síðari stigi ákvarðanatöku s.s. á stigi mats á umhverfisáhrifum framkvæmda. Málefnið sem umhverfismatið skal taka á eru yfirleitt ekki nákvæm, samkvæmt tilskipun, og ekki gerð krafa um ítarlega umfjöllun.

Í *handbók umhverfismats* eru gáttlistar og dæmi sem gefa vísbendingu um eðli og gæði upplýsinga sem búast megi við í tengslum við matsvinnu Vegagerðarinnar. Þá er hér bent á að í 4. mgr. 5. gr. (sjá kafla 3.3.1) kemur fram að samráð skal haft við yfirvöld [...] um nákvæmni upplýsinganna sem eiga að koma fram í umhverfisskýrslu. Því er líklegt að gáttlistar og viðmið í *handbók umhverfismats* munu þróast og breytast í samræmi við reynslu og samráð við yfirvöld.



3.2.4 Krafa um vöktun

Vakta skal veruleg áhrif á umhverfið við framkvæmd áætlana (1. mgr. 10. gr.) og hægt er að nota fyrirbyggjandi vöktunarfyrirkomulag til þess að komast hjá tvíverknaði (2. mgr. 10 gr.).

Búast má við að það verði í verkahring Vegagerðarinnar að halda utan um vöktun umhverfisáhrifa af vegáætlun.

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Í verkefninu var ekki fjallað um vöktun.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Vegagerðin þarf að vinna vöktunaráætlun þegar möguleg veruleg áhrif hafa verið skilgreind s.s. á 2. og 3. stigi matsvinnu. Heildarlýsing á fyrirhuguðum ráðstöfunum varðandi vöktun þarf að koma fram í umhverfisskýrslu samgönguáætlunar.

Líklegt er að umhverfisþættir sem kunna að verða fyrir áhrifum verði þegar vaktaðir á einn eða annan hátt og samgönguráðuneytið / Vegagerðin þurfi ekki að setja á laggir nýtt vöktunarfyrirkomulag. Þannig má t.d. benda á að það er hlutverk ýmissa ríkisstofnana að fylgjast með þróun einstakra umhverfisþátta. Sem dæmi má nefna að við gerð og endurskoðun Náttúruverndaráætlunar, sem er hlutverk Umhverfisstofnunar skal reglulega gera nokkurskonar úttekt á verndarsvæðum. Jafnframt er t.d. reglulega fylgst með stofnstærðum ýmissa dýrategunda, þróun náttúrulegra skóglenda o.s.frv. Einnig má nefna að Hagstofa Íslands og Byggðastofnun vakta ýmsa samfélagslega þætti.

Að lokum má benda á að samgönguráðuneytið / Vegagerðin ætti að nýta sér upplýsingar sem aflað verður vegna vöktunar í tengslum við umhverfismat annarra áætlana.



3.3 Kröfur um samráð

3.3.1 Krafa um samráð um umfang og nákvæmni upplýsinga

Samráð skal haft við yfirvöld um umfang (gildissvið) og nákvæmni upplýsinga í umhverfisskýrslu (4. mgr. 5. gr.).

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Í verkefninu var mikið rætt um nákvæmni upplýsinga. Unnið var m.a. að því að skilgreina hvaða grunnupplýsingar ætti að nota til að greina frá grunnástandi umhverfisins. Við skilgreiningu upplýsinga og nákvæmni þeirra var m.a. horft á ýmis stefnumið og löggjöf sem geta gefið vísbendingu um æskilega nákvæmni eða umfang. Aðallega var litið til:

- Stefnu ríkisstjórnar Íslands í sjálfbærri þróun: Velferð til framtíðar
- Samgönguáætlunar, 2002 - 2014
- Byggðastefnu
- Tillögur að svæðum á náttúruverndaráætlun og náttúruinjakrár
- Náttúruverndarlaga nr. 44 / 1999.

Með þessu var tekið tillit til stefnumiða yfirvalda í viðkomandi málflokki án þess að sérstakt samráð væri haft um útfærslu á kröfum tilskipunar.

Við tilraunamatsvinnu þverfaglegs teymis kom í ljós að grunnupplýsingar voru nokkuð takmarkaðar. Var það m.a. tilgangur tilraunamatsvinnu að skilgreina betur hvaða grunnupplýsingar þyrfti um umhverfið og áhrifaþætti, til þess að geta dregið upp góða mynd af aðstæðum og lýst og metið möguleg umhverfisáhrif.

Verkefnið sýndi að þörf er fyrir því að skilgreina ferli matsvinnu og á hvaða stigi matsins æskilegt sé að leita umsagna og samráðs í samræmi við kröfur tilskipunnar.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR / NIÐURSTAÐA M.T.T. VERKEFNIS

Umfang verkefnisins náði ekki til þess að sannreyna samráð við yfirvöld um nákvæmni upplýsinga í samræmi við kröfur í tilskipun. Gátlistar sem eru settir fram í *handbók umhverfismats* gefa þó vísbendingu um hvaða umhverfisþætti skal fjalla um í matsvinnunni, umfang og nákvæmni þeirra. Þeir grundvallast á

- stefnumiðum ríkisins og umhverfislöggjöf
- leiðbeiningum um umhverfismat vegna aðalskipulags
- reynslu vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda
- reynslu og umræðum í þróunarverkefninu

Leiðbeiningar og gátlistar í *handbók umhverfismats* eru því góður grundvöllur fyrir samráð við yfirvöld sem krafist er í tilskipun. Fremst í handbókinni er tillaga að matsvinnuferli þar sem lagt er til að samráð og umsagnir verði á öðru matsvinnustigi (sjá handbók).



3.3.2 Krafa um aðgengileika upplýsingar

Drög að áætlun og umhverfisskýrslu þurfa að vera aðgengileg fyrir almenning og yfirvöld (1. mgr. 6. gr.)

Samráðsaðila verði snemma veitt gott og gilt tækifæri til að láta álit sitt í ljós á drögum að samgönguáætlun og meðfylgjandi umhverfisskýrslu áður en áætlunin er lögð fram til Alþingis (2. mgr. 6. gr.).

UMFJÖLLUN Í ÞRÓUNARVERKEFNINU

Í verkefnavinnu var gengið út frá því að gera þyrfti umhverfisskýrslu og drög að áætlun aðgengileg fyrir mögulega umsagnaraðila og almenning. Talið var að auglýsingar í blöðum með tilvísun til heimasíðu Vegagerðarinnar myndi uppfylla kröfunni um aðgengileika gagnanna. Gott og gilt tækifæri til að láta álit sitt í ljós væri gefið með því að gefa ákveðið tímabil til athugasemda.

Einnig var bent á að samgönguráðherra ber, samkvæmt lögum um samgönguáætlun, að bjóða til þinghalds þar sem samráðsaðilum yrði gefið tækifæri til að láta álit sitt í ljós.

LAUSNIR / ÁLYKTANIR

Samkvæmt tilskipun er krafan um samráð uppfyllt með því að kynna umhverfisskýrslu og lokadrög að samgönguáætlun á síðasta stigi áætlanagerðar, þ.e. áður en gögnin verða lögð fram til Alþingis. Hins vegar er ljóst að samráð við almenning og hagsmunaraðila á þessum tíma væri aðeins lítillega hægt að nýta í matsvinnunni og til að móta vegáætlun / samgönguáætlun með tilliti til þarfa mismunandi hagsmunaaðila.

Tillaga að matsvinnuferli í *handbók umhverfismats* gerir ráð fyrir að áætlanagerð verði opin fyrir athugasemdir hagsmunaraðila frá skilgreiningu verkefna en ekki aðeins á síðustu stigum áætlanagerðar. Þannig er miðað við að skilgreiningablöð fyrir einstök verkefni verði aðgengileg á Netinu.

Samráð við opinbera aðila / umhverfisyfirvöld þarf hins vegar ekki hefja fyrir en þegar drög að umhverfisskýrslu og áætlun liggja fyrir. Yfirvöld munu, samkvæmt tilskipun, þó skilgreina betur umfang og tilhögun samráðs með framsetningu íslenskrar löggjafar um umhverfismat.



UMHVERFISMAT ÁÆTLANA, I. HLUTI



4 NIÐURSTÖÐUR

Í þessum kafla er því svarað hvernig til hefur tekist með markmiðum sem voru sett upp fyrir þróunarverkefnið (sjá bls.1).

Tími og kostnaður við umhverfismat vegáætlna.

Við uppsetningu þróunarverkefnis var lagt upp með væntingar um að umhverfismat verði unnið sem sérstætt verkefni í líkingu við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda og þannig hægt að skilgreina vinnuframlag og gera ályktun um mögulegan kostnað.

Verkefnið leiddi hins vegar í ljós að heppilegra er að aðlaga umhverfismatsvinnu að vinnu vegna áætlanagerðar og vinna ekki sérstætt umhverfismat. Þannig verður matsvinnan í höndum sömu aðila og koma að áætlanagerð. Fyrir vikið er mun erfiðara að áætla kostnað vegna matsvinnu þar sem hún verður ekki slitinn frá annarri vinnu vegna áætlanagerðar. Sökum þessa hefur ekki verið lagt mat á kostnað vegna umhverfismats.

Aðilar sem koma að umhverfismati.

Matsvinna hjá Vegagerðinni verður unnin í þremur áföngum þar sem mismunandi aðilar koma að matsvinnunni.

1. Sömu aðilar og gera skilgreiningarblöð fyrir einstök verkefni fjalla um umhverfisáhrif eins og lagt er til í leiðbeiningum í *handbók umhverfismats*.
2. Í hverju umdæmi verði starfsmaður sem er ábyrgur fyrir samantekt umhverfisáhrifa fyrir sitt umdæmi og samráð við umsagnaraðilar, í samræmi við leiðbeiningar í *handbók umhverfismats*. Það geta verið sömu starfsmenn sem vinna að áætlun fyrir sitt umdæmi.
3. Í framhaldi af því mun aðili í áætlanaeild eða umhverfisdeild Vegagerðarinnar taka saman umhverfisáhrif áætlana á landsvísu.

Aðilar utan Vegagerðarinnar sem munu koma að matsvinnu (s.s. lýsingu grunnástands og umhverfisáhrifa) eru ýmsir samráðsaðilar sem eru tilgreindir í *handbók umhverfismats* á gátlista 2. Hér má fyrst og fremst nefna, sveitarfélög og Umhverfisstofnun.

Tilskipunin kveður einnig á um aðkomu umhverfisyfirvalda og er hér væntanlega fyrst og fremst átt við umhverfisráðuneytið, Umhverfisstofnun, Skipulagsstofnun og sveitarstjórnir. Þetta eru sömu aðilar og koma að mati á umhverfisáhrifum framkvæmda og skipulagsgerð.

Verkefnistöð skilgreind.

Kerfisbundið vinnuferli vegna umhverfismats áætlana var skilgreint og sett fram í *handbók* í II. hluta þessarar greinagerðar.

Skilgreind viðmið og forsendur mats

Í handbók umhverfismats eru settir fram gátlistar sem eiga að leiðbeina við matsvinnu hjá Vegagerðinni. Gátlistarnir byggja á greiningu viðmiða sem tekin voru saman í þróunarverkefninu.



Nokkur helstu vandamál sem komu upp við tilraunamatsvinnu.

Helstu vandamál sem komu upp við tilraunamatsvinnu eru:

- Erfitt reyndist að tímasetja matsvinnu í ferli áætlanagerðar. Matið var unnið sem sérstætt verkefni en í ljós kom að slík matsvinna myndi líklega hafa mjög takmörkuð áhrif á áætlun þar sem flestar ákvarðanir um framkvæmdir hafa verið teknar og áætlun er komin á kortið (sjá einnig kafla 3.1.1).
- Skortur á upplýsingum: Sérfræðingar höfðu nokkuð góða yfirsýn yfir náttúrufar áhrifasvæða og verndargildi út frá náttúrufarslegu sjónarmiði. Hins vegar kom fram að upplýsingar um samfélagslega þætti voru ekki nægjanlega eða nógu vel skilgreindar til að geta rætt hugsanleg áhrif. Umfang þróunarverkefnis leyfði ekki ítarlega upplýsingaröflun til sveitarstjórnar.
- Nokkur óvissa var í verkefninu um það hvernig ætti að fjalla um mismunandi valkosti. Fram kom að framkvæmdaraðili þarf fyrir matið að setja fram valkosti og/eða rök fyrir val á verkefnum/veglínum (sjá einnig kafla 3.2.2).
- Formlegt samráð vantaði í tilraunaverkefninu. Eitt mikilvægasta markmið með tilskipun er að opna áætlanagerð fyrir samráð við almenning, svo tekið sé tillit til áhersluþátta samráðs við ákvörðun um vegáætlun. Tilraunverkefnið var þó unnið vitandi að þessi þáttur umhverfismats getur aðeins verið prófað þegar umhverfismat áætlana verður unnið í raun með þátttöku allra samráðsaðila; sérfræðingar, opinberir umsagnaraðilar og almenningur.

Áhrif verkefnisins á útfærslu tilskipunar á Íslandi, sérstaklega m.t.t. vegagerðar.

Lagt er til að Vegagerðin kynni þróunarverkefnið og niðurstöður fyrir ýmsum aðilum sem koma til með að móta innleiðslu tilskipunar og vinnulag umhverfismats áætlana. Hér má nefna:

- Umhverfisráðuneytið
- Samgönguráðuneytið
- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Umhverfisnefnd Alþingis