

Skipulagsstofnun
Sigmar Arnar Steingrímsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Umhverfisstofnun
Áb. _____
12. sep. 2011
10.5.3
Tilv. _____



Reykjavík, 12. september 2011
Tilvísun: UST20110700175/ksj

Vestfjarðavegur (60) milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði. Frummatsskýrsla. Umsögn

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 21. júlí sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar (60) milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði.

Vegagerðinni hefur verið falið að endurbyggja og leggja nýjan Vestfjarðaveg frá Eiði í Vattarfirði, um Kerlingarfjörð og Mjóafjörð að Þverá í Kjálkafirði. Um er að ræða 16,5 – 19,2 km langa vegagerð í Reykhólahreppi og Vesturbyggð. Framkvæmdasvæðið er í sveitarfélögunum Reykhólahreppi og Vesturbyggð. Núverandi vegur er 24,3 km langur.

Samgönguáætlun

Í lögum um samgönguáætlun nr. 33/2008 kemur eftirfarandi fram: „Við gerð samgönguáætlunar skal m.a. byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðaðróun.“

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við ofangreinda frummatsskýrslu.

Efnistaka

Áætluð efnisþörf við lagningu Vestfjarðarvegar milli Eiðis og Þverár er um 1.150 – 1.460 þúsundir m³ í undirbyggingu, yfirbyggingu og rofvarnir en efnisþörfin er breytileg eftir veglínu.

Fjórir af efnistöðum eru umfangsmiklar skeringar og til greina kemur að taka efni á 7 öðrum stöðum til viðbótar.

Fram kemur í frummatsskýrslu að stór hluti efnis mun koma úr vegskeringum en það sem upp á vantar verður tekið úr námum. Fram kemur að til að takmarka röskun á landi hafi verið ákveðið að gera engar fullnaðarrannsóknir á efnistökusvæðum með því að grafa rannsóknarholur, því þá þurfi að fara með vinnuvélar um óraskað land. Einnig kemur fram að frekari kannanir verði gerðar þegar ákvörðun hefur verið tekin um leiðarval og mati á umhverfisáhrifum verður lokið, þá verði laus jarðlög könnuð með því að grafa rannsóknarholur og fast berg skoðað með borun könnunarhola eða tilraunasprengingum til að útvega sýni til rannsókna á rannsóknastofu. Síðan verði endanleg ákvörðun um efnistökuastaði tekin á grundvelli rannsókna og að haft verði samráð við fulltrúa Umhverfisstofnunar og landeigendur varðandi efnistöku. Umhverfisstofnun gerir ekki athugasemd við áætlunina.

Litlanes

Frummatsskýrslan gerir ráð fyrir tveimur kostum á veglínu, þ.e. rauð veglína B og gul veglína C, um svæðið. Veglínurnar eru eins að stærstum hluta, mismunurinn felst í því að um Litlanes eru sýndir mismunandi kostir á þessum veglínunum. Einnig eru þær frábrugnar í Mjóafirði, þar liggur rauð veglína B kringum fjörðinn, en gul veglína A þvera Mjóafjörð í mynni hans.

Hvað varðar Litlanes þá liggur gula veglínan A utarlega á nesinu og raskar fjörum báðum megin við Litlanes. Rauð veglína B liggur ofar í landi og mun raska þar klettabelti og hafa mikil og neikvæð áhrif á landslag. Eins og fram kemur í umsögn stofnunarinnar um tillögu að matsáætlun ofangreindrar vegagerðar telur Umhverfisstofnun hvorugan kostinn góðan. Umhverfisstofnun ítrekar þá skoðun sína að miðað við hönnunarforsendur (90 km/kls) Vegagerðarinnar virðist ekki unnt að koma mannvirki af þessari stærð fyrir á Litlanesi. Eins og ofangreint þá mun rauð veglína B raska klettum ofan núverandi vegar, en gul veglína A raskar fjörum báðumegin við Litlanes, þar með vikum beggja vegna nessins. Umhverfisstofnun minnir á að ekki er óþekkt hérlandis að fallið sé frá ítrustu kröfum um hönnunarhraða við vegagerð þar sem landfræðilegar aðstæður eru sérstaklega erfiðar. Með því að falla frá kröfum um 90 km/kls hönnunarhraða þegar farið er fyrir Litlanes væri mögulegt að fá fram veglínu sem myndi falla betur að þeim aðstæðum sem eru fyrir hendi á nesinu, og þar með draga úr neikvæðum áhrifum vegagerðarinnar á landslag annars vegar og fjörur hins vegar á Litlanesi. Í þessu sambandi mætti benda á núverandi veg um Vattarnes þar sem hraði í beygjunni er lækkaður umtalsvert.

Í umsögnum sínum um tillögu að matsáætlun og drög að frummatsskýrslu hefur Umhverfisstofnun beðið um þriðja kost á veglínu fyrir Litlanes, þ.e. kost sem færi hvorki upp í kletta né í fjörur báðumegin við nesið. Í frummatsskýrslu sýnir Vegagerðin þriðju veglínu, veglínu C sem liggur nokkuð nálægt núverandi veglínu. Í frummatsskýrslu segir um veglínu C: „Með því að lækka hraðann niður í 70 km/kls er möguleiki að minnka raskið eitthvað á fjöru og fornminjum. Hins vegar er ekki hægt að komast hjá raski, eins og kemur fram hér að framan. Veglínan hefur minni áhrif á þessa umhverfisþætti en veglínur A og B, því leirum verður raskað minna en í veglínu A og fornminjum verður raskað minna en í veglínu B. Komist er hjá því að leggja veg um vikur á austan- og vestanverðu Litlanesi og bæjarstæði Litlaness sleppur við rask. Veglínan fylgir núverandi vegi nema um hamarinn yst á Litlanesi. Þrátt fyrir það verða skeringar og fyllingar vegna nýs vegar talsvert miklar, því vegurinn verður breiðari og með betri hæðarlegu en núverandi vegur.“ Að mati Umhverfisstofnunar koma fram í ofangreindum texta, margir kostir við veglínu C, s.s. minna rask á fjörum sem eru hluti af verndarsvæði Breiðafjarðar og falla undir sérstaka vernd skv.

37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, en ef veglína A er valin, og minni áhrif á landslag, þ.e. kletta ef veglína B er valin. Einnig telur stofnunin það kost að komist er hjá því að leggja veg um vikur á austan- og vestanverðu Litlanesi, en sjávarfitjar og leirur falla undir sérstaka vernd skv. lögum um náttúruvernd, sjá ofangreint.

Þegar þessir þrír kostir eru bornir saman í frummatsskýrslu kemur fram að: „*Veglína A spillir fjörum en raskar ekki fornminjum, veglína B raskar fornminjum en spillir ekki fjörum.*“ Þarna gleymist að mati Umhverfisstofnunar að bæta við að veglína B hefur í för með sér mikið rask á klettum á Litlanesi, sem mun hafa afar neikvæð umhverfisáhrif á þáttinn landslag. Síðan segir: „*Veglína C hins vegar veldur bæði spjöllum á fjörum og röskun á fornminjum. Velti menn fyrir sér hvort sé verðmætara, fornleifar á Litlanesi eða fjörunar þar, hljóta fornleifarnar að vega þyngra þar sem hugsanleg spjöll á fjörum er lítill hluti af fjörum á landi Litlaness og hverfandi, sé litið til fjörusvæða sem njóta verndar skv. lögum um vernd Breiðafjarðar.*“ Að mati Umhverfisstofnunar er hér skautað nokkuð hratt yfir í samanburði og hér vantar allan rökstuðning varðandi samanburð á fjörum og fornminjum, Breiðafjörður er verndarsvæði sem er verndað með lögum og telur Umhverfisstofnun að litið sé fram hjá því í ofangreindum samanburði um hve mikið af fjörum Litlaness verður raskað við veglínu A og að sú framkvæmd er einfaldlega of fyrirferðamikil fyrir Litlanes. Tilgangur laga nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar er að: „*stuðla að verndun Breiðafjarðar, einkum landslags, jarðmyndana, lífríkis og menningarminja.*“ Að mati Umhverfisstofnunar er því jafn mikilvægt að huga að verndun fjöru og menningarminja við Breiðarfjörð. Umhverfisstofnun bendir auk þess á að sjávarfitjar og leirur falla undir 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Veglína A fer fram hjá menningarminjum, en til þess fer sú lína alveg í fjöruna, veglína B fer svo að segja gegnum menningarminjar og veglína C fer framhjá menningarminjum nema þar sem núverandi vegur fer um rétt eða stekk, en þar hefur núverandi vegur þegar verið lagður í gegn. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að hafna veglínu C og mæla gegn henni, rökin eru þau að: „*hún er ekki eins greiðfær og veglínur A og B, og öryggi vegfarenda verulega minna.*“ Rök Vegagerðarinnar að hún sé ekki eins greiðfær eru ekki útskýrð nánar, en virðast vera vegna þess að vegkaflinn fyrir Litlanes verður kafli með 70km/kl. hönnunarhraða. Umhverfisstofnun telur miður að Vegagerðin hafi ákveðið að meta ekki umhverfisáhrif veglínu C. Að mati Umhverfisstofnunar hefði veglína C þyrmt fjörum kringum Litlanes og einnig hefði rask á klettum orðið minna við veglínu C en við veglínu B. Að mati Umhverfisstofnunar hefði veglína C verið hæfilegust á hið finlega nes er nefnist Litlanes og með þeirri veglínu hefði umhverfisrask verið í lágmarki.

Viðmið umhverfisáhrifa

Í frummatsskýrslu er listi yfir þau viðmið sem liggja til grundvallar mati Vegagerðarinnar á áhrifum framkvæmdanna á gróður. Umhverfisstofnun tekur undir það sem fram kemur á listanum, en bendir á að þar sem um er að ræða vegagerð á svæði með óvenju gróskumiklum upprunalegum birkigróðri að þá er útgáfa Umhverfisráðuneytisins frá mars 2007: „*Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga, skýrsla og tillögur nefndar*“, einnig mikilvægt framlag varðandi umgengni við upprunalega birkiskóga.

Gróður

Fram kemur í frummatsskýrslu að gróðurfar á svæðinu einkennist af birkikjarri með lyngi í undirgróðri. Í Kerlingarfirði er birkikjarr mest áberandi en einnig er þar votlendissvæði. Í Mjóafirði er birkikjarr upp undir kletta, beggja vegna fjarðarins, en þegar kemur út á

Litlanesið er meira víðikjarr með fjalldrapa og yst er svo graslendi. Í Kjálkafirði er fjalldrapakjarr utan til en innar er birkikjarr. Þekja birkikjarsins er meiri að vestanverðu í Kjálkafirði en austanmegin. Umhverfisstofnun tekur undir þveranir í Mjóafirði og Kjálkafirði varðandi birkiskóga og telur stofnunin að þveranir hafi minni áhrif á birkiskóga á svæðinu en uppbygging núverandi vegar í botni fjarðanna.

Rask á birkigróðri

Birkigróður er ríkjandi gróðurlendi í fjörðunum og ljóst að það mun skerðast með fyrirhuguðum vegaframkvæmdum. Skv. Náttúrustofu Vestfjarða má reikna með að frá Eiði að Þverá muni 7,7 ha af birki raskast við veglínu B, en um 5,6 ha svæði ef miðað er við veglínu A. Tré á svæðinu eru misstór og mun lífmassi birkis sem raskast einnig verða töluvert meiri ef farin er veglína B miðað við veglínu A. Birkiskógar eru vistkerfi sem hafa verndargildi og hafa íslensk stjórnvöld markað þá stefnu að stuðlað skuli að verndun þeirra. Samkvæmt 3. mgr. 39. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd skal Umhverfisstofnun ásamt Skógrækt ríkisins vinna að verndun og eftirliti með náttúrulegum birkiskógum og skógum til útivistar. Samkvæmt 4. mgr. sömu gr. skal ekki að óþörfu eyða eða spilla gróðri með mosa-, lyng- eða hrísrifi eða á annan hátt. Í stefnumörkun íslenskra stjórnvalda til sjálfbærrar þróunar til ársins 2020 (Velferð til framtíðar: Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi) eru skilgreind markmið á sviði sjálfbærrar þróunar og leiðir að þeim markmiðum. Eitt þessara markmiða er að forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands. Í umfjöllun um leiðir að markmiðum segir m.a.: „*Áhersla verði lögð á að vernda þær vistgerðir sem hefur verið raskað hvað mest á grunni vinnu við að skilgreina og kortleggja vistgerðir á Íslandi. Forgangsmál í því sambandi eru m.a. votlendi og birkiskógar.*” Í riti umhverfisráðuneytisins „*Vernd og endurheimt íslenskra birkiskóga*” kemur fram að flatarmál upprunalegra birkiskóga nú á tímum er áætlað um 1.200 ferkílómetrar en er talið hafa verið 25.000 – 30.000 ferkílómetrar við landnám. Þetta þýðir að útbreiðsla birkiskóga nú er 5% af því sem hún var við landnám. Í dag þekja náttúrulegir birkiskógar 1,2 % af landinu. Umhverfisstofnun telur að því að forðast eigi rask á náttúrulegum birkiskógum eins og kostur er.

Í umhverfisskýrslu kemur fram að ráðgert er að endurheimta jafn stórt skóglendi og raskast af völdum framkvæmdarinnar. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að áætlun um endurheimt birkiskóga verði í samráði við hlutaðeigandi aðila og stofnunin bendir einnig á að mikilvægt er að nýttur verði svæðisgróður í endurheimtina og að fyrri landgæði náist fram.

Votlendi

Votlendi sem er 3 ha að stærð eða stærri nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, og munu 1,1 ha af votlendi raskast ef veglína B verður framkvæmd en veglína A mun ekki koma til með að raska votlendi. Ráðgert er að endurheimta votlendi í stað þess sem raskað verður og bendir stofnunin á að það verði gert í samráði við hlutaðeigandi aðila..

Fuglar

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er mikilvægt fyrir fugla. Það hefur alþjóðlegt gildi fyrir votlendisfugla samkvæmt Ramsarsamningi, og á því eiga umferðafuglar viðdvöl bæði vor og haust. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að gætt sé að því að tekið verði tillit til

varptíma fugla við framkvæmdir.

Ernir

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði eru þekkt tvö arnarsetur, og eru allmargir einstakir varpstaðir þekktir á þessum arnarsetrum. Nokkrir þeirra eru nálægt núverandi vegi á framkvæmdasvæðinu. Í Kjálkafirði hefur sami varpstaður verið notaður sl. 30 ár. Hann er innan við 500 m frá núverandi vegi og verður í svipaðri fjarlægð miðað við fyrirhugaða þverun. Í frummatsskýrslu kemur fram að hætta verði á að varpstaðurinn verði sjáanlegri vegna þverunar og breytingin á landslaginu hafi tímabundin áhrif á varpið.

Umhverfisstofnun tekur undir að ofangreindar framkvæmdir hafa veruleg neikvæð áhrif á fuglalíf. Sérstaklega ef veglína A truflar aðal varpstaði arna í Mjóafirði. Þverun Mjóafjarðar er eftirsóknarverðari en veglína B þar sem hún hefur minni umhverfisáhrif á gróður en á móti kemur möguleg truflun á arnarvarp. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að Vegagerðin leiti leiða með Náttúrufræðistofnun Íslands, að því að minnka áhrif á arnarvarp í firðinum.

Jarðfræði

Umhverfisstofnun tekur undir með framkvæmdaaðila að framkvæmdirnar hafa bein neikvæð áhrif á jarðmyndanir, því þeim verður raskað með vegagerð og efnistöku. Neikvæð áhrif verða við þveranir, en að mati Umhverfisstofnunar hefði vegagerð inn Mjóafjörð og inn þrönga hluta Kjálkafjarðar ekki síður raskað náttúruminum. Umhverfisstofnun bendir á að veglína B raskar fornu hraunlagi á Litlanesi, og veglína A raskar leirum og víkum við Litlanes. Að mati Umhverfisstofnunar hefði veglína C komið í veg fyrir hluta af þessum röskunum.

Lífriki á leirum og sjávarfitjum

Í frummatsskýrslu kemur fram að ef fjörum á framkvæmdasvæðinu er skipt gróflega niður í fjörugerðir þá er skiptingin eftirfarandi: Leira 159,5 ha, leira/þangfjara 58,1 ha, þangfjara 105,8 ha og sandur/möl/klöpp 44,8 ha.

Einnig kemur fram að sjávarfitjar eru víða í Mjóafirði og Kjálkafirði sem mjó ræma og voru taldar með þar sem er gróður. Sjávarfitjar raskast því beggja vegna fjarðanna þar sem þveranir eru áætlaðar, en þær falla undir sérstaka vernd skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Umhverfisstofnun tekur undir að framkvæmdin mun raska fjörum, leirum, sjávarfitjum og sjávarbotni í Mjóafirði og Kjálkafirði, sem lenda undir vegfyllingum vegna þverana. Í frummatsskýrslu er fullyrt að við brýr yfir Mjóafjörð og Kjálkafjörð verði tryggð full vatnsskipti. Að mati Umhverfisstofnunar er afar mikilvægt að full vatnsskipti verði tryggð vegna lífríkis. Í samantekt yfir rask á því hvor veglína raski meir af leirum og leir/þangfjöru kemur fram að veglína A skerðir mun meira eða 4,4 ha af leiru, leiru/þangfjöru og sjávarfitjum, en veglína B skerðir samtals 1,3 ha af leiru og leiru/þangfjöru. 1,82 ha af skerðingu veglínu A á leirum og leiru/þangfjöru og sjávarfitjum verður er veglína A fer kringum Litlanes. Umhverfisstofnun bendir á að með veglínu C hefði þessi röskun verið minni án þess að skerða jarðmyndanir eins mikið og veglína B.

Niðurstaða

Ofangreind framkvæmd, veglagning að nútímakröfum frá Eiði í Vattarfirði að Þverá í Kjálkafirði er að mestu leyti endurbygging á vegstæði núverandi vegar. Þó er farið út fyrir núverandi vegstæði við Eiði, á leiðinni kringum Litlanes og síðan eru þveranir í minni Mjóafjarðar og þverun um miðjan Kjálkafjörð. Að mati Umhverfisstofnunar eru Mjóifjörður og innsti hluti Kjálkafjarðar það þröngir firðir að þveranir munu valda minni umhverfisáhrifum en ef vegur væri lagður inn þessa firði. Eins telur Umhverfisstofnun Litlanes það þröngt nes að veglína A og veglína B beri nesið ofurliði og að hvor kosturinn sem valinn yrði myndi valda umtalsverðum umhverfisáhrifum. Áhrifin yrðu á landslag ef veglína B kringum Litlanes yrði valin og áhrifin yrðu á verndaðar fjörur ef veglína A yrði valin. Umhverfisstofnunin telur miður að veglína C var ekki sett sem kostur í mat á umhverfisáhrifum. Að mati Umhverfisstofnunar virðast rök fyrir því að sleppa veglínu C ekki vera aðrar en þær að þá færi hönnunarhraði niður í 70 km/klst. Að mati stofnunarinnar eru það ekki nægileg rök til að sleppa kosti C við umhverfismat, ekki síst í ljósi þess að bæði Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun lýstu yfir áhuga á að kosturinn yrði skoðaður. Umhverfisstofnun sýnir sjónarmiðum um greiðar samgöngur skilning en telur í ljósi tveggja þverana í framkvæmdinni sem stytta vegalengdir, að skoða hefði mátt umhverfisáhrif veglínu C. Að mati Umhverfisstofnunar þarf að skoða ferðatíma frá t.d. Reykjavík til Patreksfjarðar í heild og telur stofnunin að veglína C um Litlanes hefði breytt litlu um ferðatímann.

Ofangreind framkvæmd mun hafa neikvæð áhrif á fuglalíf og gróður ásamt vistkerfum er falla undir 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, sem njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Miðað við áætlanir sem fram koma í skýrslunni verður hægt að endurheimta búsvæði og rækta upp birki í stað þess sem raskast vegna framkvæmdarinnar. Að mati Umhverfisstofnunar verður þó að fara varlega í grennd við arnarsetur í Kjálkafirði og standa þannig að verki að ekki verði farið nær mest nýtta varpstaðarna í firðinum.

Umhverfisstofnun telur að veglína A muni hafa minni umhverfisáhrif þegar allar aðstæður eru skoðaðar utan þess að Umhverfisstofnun telur, sjá ofangreint, að veglína C um Litlanes hefði verið heppilegri kostur á því svæði, en bæði veglína A og veglína B. Að mati Umhverfisstofnunar hefðu vegir inn í fjarðabotnana verið verstí kosturinn, og vill stofnunin benda á að vegagerð líkt og framkvæmd hefur verið á Vattarnesi, myndi hafa minnst áhrif á Eiði og Litlanesi.

Umhverfisstofnun telur að draga eigi úr umfangi fyrirhugaðra mannvirkja í því skyni að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum á framkvæmdasvæðinu og þar með auka möguleika á að fella vegina betur að landi sbr. 35. gr. laga um náttúruvernd. Að mati stofnunarinnar eru til fjöldi dæma um lækkun hraða við sérstakar aðstæður t.d. í Kömbunum.

Að mati Umhverfisstofnunar er ekki líklegt að umrædd vegagerð muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Stofnunin telur þó að ef tekið verður tillit til framangreindra athugasemda mætti draga enn frekar úr sjónrænum áhrifum vegagerðarinnar. Stofnunin telur að velja eigi valkost A í frummatsskýrslu, nema um Litlanes þar hefði að mati Umhverfisstofnunar veglína C hefði verið besti kostur. Í ljósi hinnar umfangsmiklu framkvæmdar telur Umhverfisstofnun nauðsynlegt að framkvæmdaraðili endurskoði reglulega áætlun um atriði eins og efnistöku í samráði við hlutaðeigandi aðila.

Virðingarfyllst

A. Birna Guð.

Aðalbjörg Birna Guttormsdóttir
Deildarstjóri

Kristín S. Jónsdóttir

Kristín S Jónsdóttir