

Skipulagsstofnun
 Sigmar Arnar Steingrímsson
 Laugavegi 166
 150 REYKJAVÍK

Garðabær, 05. september 2011
 2011070027/42-2
 TB
 jgo/tb

Vestfjarðarvegur milli Eiðis Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði, umsögn

Vísað er í bréf frá Skipulagsstofnun, dags. 21. júlí. sl., þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um mat á umhverfisáhrifum, frummatsskýrslu, vegna Vestfjarðarvegar milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði. Beðist er velvirðingar á því hve lengi hefur dregist að svara erindinu sem stafar m.a. af sumarfríum starfsmanna og önnur.

Náttúrufræðistofnun Íslands byggir umsögn þessa á hlutverki stofnunarinnar þar sem segir í lögum nr. 60/1992 að hlutverk stofnunarinnar sé: *að leiðbeina um hóflega nýtingu náttúrulegra auðlinda og aðstoða með rannsóknum við mat á verndargildi vistkerfa og náttúruminja og áhrifum mannvirkjagerðar og annarrar landnotkunar á náttúruna, ...* Náttúrufræðistofnun telur löngu tímabært og nauðsynlegt að fara í vegabætur í þessum landshluta

Almennt

Náttúrufræðistofnun Íslands hefur farið yfir frummatsskýrslu Vegagerðarinnar um veglagningu milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði. Náttúrufræðistofnun hefur áður bent á að þessi kafla Vestfjarðarvegar er hluti mun stærri framkvæmdar og hefði að öllu eðlilegu átt að fara í mat á umhverfisáhrifum sem heild þ.e. veglagning frá Gilsfirði í Vatnsfjörð. Skýrslan ber þess merki að hér er um „stuttan“ kafla að ræða og er t.d. samanburður, m.t.t. verndargildis og áhrifa, aðallega innbyrðis samanburður á framkvæmda svæðinu sjálfu og m.t.t. þeirra kosta sem Vegagerðin setur fram en lítil heildarsýn á framkvæmdina alla. Þó er að finna ágætis samantekt og umfjöllun um haförn allt frá Gilsfirði, en frekar lítið hvað varðar þveranir fjarða, sérstaklega hvað varðar áhrif á landslag, þó vissulega sé fjallað um reynslu af öðrum þverunum.



Framkvæmd við þennan hluta Vestfjarðarvegjar er ekki stór hluti vegagerðar á Íslandi en hún er hins vegar á svæði sem hefur yfirbragð villtrar og hálf villtrar náttúru þó þar hafi verið byggð allt frá landnámi sem nú er að mestu komin í eyði. Framkvæmdin eins og hún er kynnt núna er í engu breytt frá því í matsáætlun, sjá bls. 4 í frummatsskýrslu. Framkvæmdin, ein og sér, mun að mati Náttúrufræðistofnunar ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif á landsvísu á flesta þætti. Framkvæmdin er þó líkleg til að hafa einhver áhrif á eina fágætustu fuglategund landsins, örninn, og hafa töluverðar breytingar í för með sér á landslagi og heildar yfirbragð náttúru þessa hluta Vestfjarða sérstaklega þegar litið er til samlegðaráhrifa vegagerðar frá Gilsfirði að Vatnsfirði.

Að mati Náttúrufræðistofnunar ber eftir fremsta megni að uppfylla b lið 1. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, jafnt og aðra liði sömu greinar, en þar segir að markmið laganna sé *Að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar,....* Í athugasemdum stofnunarinnar við matsáætlun var t.d. bent á að mjög miklar skeringar og stórar námur við veginn væru til mikilla lýta og var efnistaka ein af forsendum þess að Náttúrufræðistofnun taldi að umrædd vegagerð ætti að fara í mat á umhverfisáhrifum. Ekki hefur verið reynt að bregðast við fyrri ábendingum í frummatsskýrslunni heldur forsendur þær sömu og áður og svæðið ekki talið það merkilegt að gera þurfi sérstakar ráðstafanir. Til dæmis eru engar tillögur um að taka efni annarsstaðar en gert er ráð fyrir t.d. í Kjálkafirði eða minnka efnisþörf með hönnun. Vissulega getur fylgt því kostnaður, t.d. lengri efnisflutningar, eða hönnunarhraði minni, en líta verður á það sem eðlilegan hluta af framkvæmdinni með sama hætti og t.d. að stytta vegalengdir. Það vaknar sú spurning hvort litið er á framangreint markmið laga um mat á umhverfisáhrifum sem aukaatriði eða það eingöngu skoðað með hliðsjón af fyrirfram völdum forsendum?

Framangreint er athyglisvert í ljósi samskipta milli Vegagerðarinnar og Skipulagsstofnunar sem lýst er í kafla 3.1.2. en þar er fjallað um athugasemdir Skipulagsstofnunar við drög að frummatsskýrslu - veglagningu, öryggismál og náttúru- og minjavernd. Þar kemur m.a. fram afstaða Vegagerðarinnar á bls. 28 en þar segir að *Vegagerðin itrekar fyrra svar sitt varðandi forræði hennar á því að meta hvort framkvæmdakostur uppfylli markmið framkvæmdar.* Engin efast um forræði Vegagerðarinnar á ákveðnum þáttum framkvæmdarinnar. Náttúrufræðistofnun telur hins vegar að ef nást á góð niðurstaða um vegagerð sem uppfyllir „núttíma kröfur“ þ.m.t. kröfur um náttúru- og umhverfisvernd þá verða forsendur fyrir vegagerð að taka fullt tillit til verndarþátta. Full vatnsskipti eru gott dæmi um hönnun þar sem Vegagerðin kemur til móts við verndarsjónarmið þó aðrir þættir hafi einnig áhrif. Framkvæmdaraðilar meta oft verndargildi á eigin forsendum í mati á umhverfisáhrifum, í þessu tilfelli Vegagerðin, en eru þar í raun t.d. að fara inn á verksvið annarra (mat á verndargildi er ákveðið fag og í raun aðeins lögbundið hlutverk tveggja stofnana) og því spurning um gildi forsenda. Hjá Vegagerðinni kemur að vísu fram að hennar mat hafi ekki lagalegt gildi sbr. bls. 55. Í þessu sambandi má benda á að Vegagerðin telur t.d. að mat á verndargildi jarðmyndana sé huglægt, sjá bls. 102. Að mati Náttúrufræðistofnunar er mjög vafasamt að setja hluti fram með þeim hætti enda eru jarðmyndanirnar sjálfar ekki huglægar og aðferðum sem er beitt til að meta verndargildi eru ekki huglægar s.s. til að meta fágæti eða fjölbreytni, samanburð á landsvísu o.s.frv. Þetta leiðir hugann að því að óheppilegt getur verið að einum aðila sé falið að ákveða allar forsendur framkvæmdar, t.d. að hönnunarhraði vegar sé allsstaðar 90 km. Ef öryggi, minni hraði og náttúru- og umhverfisvernd fer saman ber að nýta þann möguleika.



Hvað varðar þann kafla Vestfjarðarvegur sem hér er til umræðu er ýmislegt óljóst hvernig niðurstöður eru fengnar t.d. er A leið talin betri en B leið m.a. vegna þess að meira af birki skerðist á svæði á náttúruminjaskrá. Að vísu er farið um svæði þar sem vegur er fyrir. Engu að síður skerðist verndarsvæði Breiðafjarðar meira (aðeins einn kostur í Kjálkafirði) t.d. tvær þveranir fjarða. Annarsstaðar á Vestfjarðarveg, frá Gilsfirði í Vatnsfjörð, hefur vernd birkiskóga ekki verið talin næg ástæða til að hafna vali á leið sbr. umfjöllun um Teigsskóg þó þar sé ekki líku saman að jafna að öðru leyti. Einnig er t.d. leið A og B taldar að mestu jafnar hvað varðar arnarvarp en eitthvað meiri áhrif af A leið t.d. má að mati Náttúrufræðistofnunar nefna meiri sýn á varpstað sem getur kallað á umferð að hreiðri. A leið er einnig talin betri þrátt fyrir gríðarlegar skeringar við Litlanes en þar er einnig farið niður í fjöru, verndarsvæði Breiðafjarðar. Landslag verður t.d. fyrir mun meiri áhrifum vegna þverana ef leið A er farin, og við Litlanes, en útivist talin verða fyrir meiri neikvæðum áhrifum ef leið B er farin (óvíst hvers vegna þetta er niðurstaðan) og það talið A leið til bóta. Þannig virðist stundum sem verndargildið sé lagað að vali framkvæmdaraðila á leið frekar er raunverulegum áhrifum. Þó má segja að almennt í skýrslunni sé talið að báðar leiðir séu tiltölulega jafnar hvað áhrif snertir en „fyrirhugaður“ hugsanlegur sumarbústaður (?), örlítið styttri leið, menningarminjar og áhrif á birki látið ráða úrslitum að því er virðist þrátt fyrir fyrrgreind áhrif af A leið?

Efnistaka er einnig enn mjög óljós en á bls. 51 kafla 4.2 er fjallað um efnispörf og efnistöku en þar segir m.a. að magntölur byggja á landlíkani og loftmyndum. Jafnframt kemur fram að efnispörf geti breyst, aukist eða minnkað og að þá komi til álita að auka skeringar eða nýta tilfallandi námur. Þetta er mjög ómarkvisst og að mati Náttúrufræðistofnunar, ekki góð vinnubrögð og ekki í samræmi við mat á umhverfisáhrifum. Vissulega er alltaf um einhverja óvissu að ræða í hverri framkvæmt en varla á að láta það í hendur framkvæmdaraðila að finna tilfallandi námur sem er ekki ásættanlegt á þessu svæði Hvað eru tilfallandi námur? Nóg virðist vera af skeringum nú þegar á vegarkaflanum.

Niðurstaða

Náttúrufræðistofnun ítrekar að vegagerð frá Gilsfirði í Vatnsfjörð hefði átt að fara í heildstætt mat á umhverfisáhrifum. Eins og áður hefur komið fram hefur Vegagerðin ákveðið val á leiðum á eigin forsendum og eru t.d. göng enginn kostur, í Kjálkafirði er aðeins einn kostur sýndur og minni hönnunarhraði á ákveðnum vegköflum, til að hafa vegi umhverfisvænni, virðist heldur ekki koma til álita af hálfu framkvæmdaraðila. Af þessum forsendum gefnum og eingöngu m.t.t. þeirra kosta sem standa til boða telur Náttúrufræðistofnun að velja beri B leið vegna minni áhrifa á arnarhreidur, landslag og leirur og þar með verndarsvæði Breiðafjarðar. Með því að sleppa ytri þverun Mjóafjarðar mun draga úr heildaráhrifum á landslag, leirur og varpstaði arna og A leið um Litlanes er greinilega mun frekari á land þar í alla staði en B leið. Auk þess telur Náttúrufræðistofnun að endurskoða eigi alla efnistöku og skeringar og reyna að hanna veginn þannig að skeringar verði sem minnstar og gróðri og jarðmyndunum hlíft eins og kostur er, sérstaklega í Kjálkafirði og við Litlanes. Efnistaka verði ekki með þeim hætti sem gert er ráð fyrir í Kjálkafirði og að efnistaka verði heldur ekki leyfð í „tilfallandi námum“. Einnig telur Náttúrufræðistofnun að framkvæmdir við varpstaði arna eigi að vera utan varptíma og að herða verði mjög eftirlit með að framkvæmdaleyfi séu í samræmi við niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum t.d. sérstaklega með tilliti til arnarvarps.




Einnig þarf að fyrirbyggja að teknar séu ákvarðanir um miklar breytingar á framkvæmd eftir að mati á umhverfisáhrifum er lokið, hér er t.d. vísað til vegalagningar í friðlandinu Herðisarvík. Náttúrufræðistofnun tekur undir sjónarmið í frummatsskýrslunni um að nota eigi innlendan gróður af svæðinu til uppgræðslu þar sem þess gerist þörf en ekki t.d. dreifa lúpínu með vegköntum.

Virðingarfyllst



Jón Gunnar Ottósson

Forstjóri



Trausti Baldursson

