

Skipulagsstofnun
Sigmar Arnar Steingrímsson
Laugavegi 166
150 REYKJAVÍK

Garðabær, 15. mars 2011
2011020023/42-2
TB
jgo/tb

Vestfjarðarvegur milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði-tillaga að matsáætlun

Vísað er til bréfs frá Skipulagsstofnun, dags. 16. febrúar sl., þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um matsáætlun fyrir vegagerð milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði. Beðist er velvirðingar á hvað umsögnin hefur dregist.

Samkvæmt 4. gr. laga um Náttúrufræðistofnun Íslands og náttúrustofur er eitt af aðalverkefnum stofnunarinnar 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. Það er á þessum forsendum sem eftirfarandi umsögn byggir á.

Almennt

Náttúrufræðistofnun Íslands tekur undir þau sjónarmið að löngu sé þörf á samgöngubótum á sunnanverðum Vestfjörðum og þeim eigi að flýta eins og kostur er. Stofnunin telur hins vegar að vanda verði sérstaklega til vegagerðar á svæðinu vegna stórbrotinnar náttúru ekki hvað síst m.t.t. þess að svæðið er tiltölulega ósnortið af miklum mannvirkjum og því mikil verðmæti í landslagi og lífríki t.d. leirum og fuglalífi, s.s. búsvæði arna og votlendisfugla. Ný vegagerð mun auk þess geta haft þó nokkur áhrif á gróðurfar m.a. mun þurfa að raska töluverðu af birki. Afar mikilvægt er að móta fyrirhugaða vegagerði sem best að núverandi vegstæði þannig að skeringar verði sem minnstar til að hlífa jarðmyndunum og gróðri og að hvergi verði reynt að vinna efni með óþarfa skeringum heldur efnistaka bundin við staði þar sem áhrif hennar verður sem minnst..

Í skýrslunni eru ekki settir fram margir kostir heldur er gert ráð fyrir að fylgja núverandi vegi að miklu leyti með frávikum á þverun fjarðanna, Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar. Í matsáætlun segir að vegurinn skuli hannaður til að bera meira eða jafnt og 90 km hámarkshraða. Áherslan



er því á styttingu vegar og hámarkshraða ásamt öryggi. Þessi áhersla þjónar fyrst og fremst þeim sem vilja komast hratt á milli staða. Eitthvað lengri leið með á köflum minni hámarkshraða getur vel sparað orkunotkun, haft minni áhrif á landslag þar sem gera má ráð fyrir minni öryggissvæðum, lækkað kostnað við vegagerðina og flýtt fyrir framkvæmdum en auk þess eykst öryggi við minni hraða. Þetta ber sérstaklega að skoða þar sem nú er komið bundið slitlag alla leið til Ísafjarðar og varfærin vegagerð, en nútímaleg og góð, sem tekur tillit til sérstöðu Breiðafjarðar og landslags á sunnanverðum Vestfjörðum mun varla þykja annað en góður kostur í öllu tilliti.

Aðrar ábendingar

Á bls. 18 kemur fram að upplýsingar um erni sé trúnaðarmál. Þetta er vissulega rétt þegar átt er við hreiðurstæði arna. Það er hins vegar eðlilegt og nauðsynlegt að fjallað sé opinskátt um erni í matsskýrslu og hugsanleg áhrif á arnarstofninn þó ekki sé greint frá hreiðurstæðum í smá atriðum. Nokkur hreiðurstæði eru rétt við fyrirhugaða vegagerð og gera þarf allt til að áhrif hennar verði lítil sem engin.

Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á eftirfarandi

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands til Skipulagsstofnunar vegna ákvörðunar um matsskyldu framkvæmdarinnar, sjá meðfylgjandi bréf dags 30. janúar 2009, er bent á mörg atriði sem þá var talið nauðsynlegt að fjalla betur um. Í þessu sambandi má nefna vöntun á nákvæmari umfjöllun um jarðfræði svæðisins, skort á upplýsingum um bæði fugla og plöntur á válista þar sem t.d. nánast engin umfjöllun var um erni sbr. hér að framan. Í matsáætlun, sjá t.d. heimildaskrá, er ekki að sjá að aflað hafi verið nýrra gagna nema að minnst er á nýja könnun vegna jarðfræði árið 2010. Náttúrufræðistofnun gerir ráð fyrir því að bætt verði úr þeim ágöllum sem lýst var í meðfylgjandi bréfi.

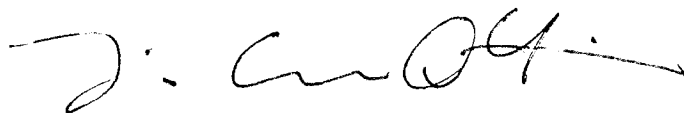
Mat á umhverfisáhrifum er ferli til að leita bestu leiða til minnka áhrif á náttúru landsins en ekki ferli til að staðfesta fyrirfram gefnar forsendur. Oft virðist þrátt fyrir ábendingar um að gera megi hlutina „náttúruvænni“ eða á hagkvæmari hátt þá sé ekki farið eftir ábendingum. Til dæmi má sjá á bls. 30 að þar er hugmyndum hafnað vegna athugasemda við vegstæði í landi Litlaness á þeim forsendum að ekki sé hægt að breyta vegstæði því þá verði það ekki í samræmi við samgönguáætlun eða gefinn hámarkshraða og hann látinn ráða fram yfir önnur rök. Á öðrum stað er athugasemdum Hafrannsóknarstofnunarinnar um að straumar séu kannaðir einfaldlega hafnað með þeim rökum að ekki séu áform um að mæla strauma og að þeir stjórnist eingöngu af sjávarföllum. Þverun Kjálkafjarðar virðist t.d. skila afskaplega lítilli styttingu vegar og er mjög nálægt arnarsetri. Þverun Mjóafjarðar sömuleiðis. Eru engir aðrir kostir í stöðunni? Í matsskýrslu þarf því að koma bæði með vel útfærðar mótvægisáðgerðir sé þeim ætlað að bæta upp gæði sem tapast og matsskýrslan þarf að rökstyðja vel af hverju ein útfærsla er valin en önnur ekki. Rökstuðningurinn þarf að sýna fram á að lausnin sé í anda sjálfbærrar nýtingar en ekki eins og áður segir að ákveðin sjónarmið hafi einfaldlega orðið ofan á á kostnað annarra.

Náttúrufræðistofnun ítrekar frá fyrri umsögnum að öll efnistaka miði að því að raska sem minnst jarðmyndunum og að haft verði samráð um val á efnistöðum út frá bestu fánlegu þekkingu á jarðfræði svæðisins. Að upplýsingar um vatnsskipti vegna brúargerðar

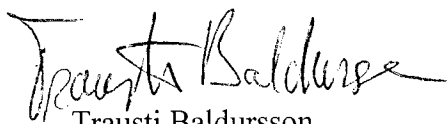


verði sem fyllstar einnig hvað varðar vistfræði þætti. Að allar mótvægisáðgerðir miði við að viðhalda eða endurheimta náttúruleg vistkerfi þ.m.t. sáning eða notkun gróðurs í vegkanta.

Virðingarfyllt



Jón Gunnar Ottósson
forstjóri



Trausti Baldursson

Meðf: Bréf frá Náttúrufræðistofnun Íslands til Skipulagsstofnunar dags. 30. janúar 2009.

