

Sent Skipulagsstofnun

Reykjavík 12. desember 2003  
2003120012/016-2  
SB/hj

## **Suðurstrandarvegur -ábendingar og athugasemdir vegna skýrslu um mat á umhverfisáhrifum**

Skipulagsstofnun hefur nú til meðferðar skýrslu um mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðs Suðurstrandarvegar milli Grindavíkur og Þorlákshafnar. Vegurinn verður tæplega 60 km langur og byggður skv staðli um stofnbrautir (C1). Gert er ráð fyrir 10 m sléttuðu öryggissvæði frá ytri mörkum vegaxla sitt hvoru megin vegarins þannig að heildarbreidd raskaðs svæðis verður um 28 metrar. Hæð vegarins verður 1–1,5 m yfir landi. Vegurinn mun að mestu leyti liggja um óbyggt svæði sem ekki hefur verið raskað með mannvirkjum. Hér er því um að ræða afar viðamikla framkvæmd sem óhjákvæmlega mun setja mikið mark á umhverfi sitt. Á svæðinu, sem vegurinn fer yfir, eru m.a. tíu eða tólf hraun frá nútíma. Að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands er mikilvægt, í ljósi þeirra náttúrverndarhagsmuna sem í húfi eru, að vanda vel til verksins.

Matsskýrslan sem hér er til umfjöllunar gefur greinargott yfirlit um framkvæmdina og áhrif hennar, en forsendur fyrir mati á umhverfisástæðum eru þó á stundum hæpar. Helstu athugasemdir Náttúrufræðistofnunar Íslands eru:

1. Í skýrslunni er lýst tveimur mögulegum veglínunum milli Ísólfskála og Krísuvíkurheiðar; rauðri (nær sjó) og gulri (fjær sjó). Vegagerðin leggur til að rauða línan verði farinn. Það val er, að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands, ekki nægjanlega vel rökstutt. Stofnunin telur að gula línan sé mun betri kostur en sú rauða þar sem hún raskar síður landslagsheildum og náttúruminum.
2. Verulegur annmarki á skýrslunni er að ekki skuli fylgja heildsætt yfirlit (sérfræðiálit) um jarðfræði og landslag, líkt og um aðra mikilvæga umhverfisþætti, eins og gróður, fugla og fornleifar.
3. Sum gögn sem notuð voru við gerð matsskýrslunnar eru annaðhvort ekki þau nýjustu eða uppfylla ekki þær kröfur sem Vegagerðin og umhverfisyfirvöld hafa gert hingað til. Hér má t.d. nefna að gróðurkort sem fylgja skýrslunni eru

einfölduð eftirgerð meira en 40 ára gamalla gróðurkorta sem byggð eru á svart-hvítum loftmyndum.

4. Premur af níu fornum arnarsetrum á sunnaverðum Reykjanesskaga er ógnað með framkvæmdinni; þegar hefur fjórum að auki verið raskað annarsstaðar á skaganum.

5. Forsendur sem lagðar eru upp varðandi „ferðamannaveg“ falla um sjálfar sig ef vegurinn verður ekki felldur betur að landi og náttúruminum en ráð er fyrir gert. Nálægð vegar (rauð lína) spillir hinsvegar fyrir ferðamönnum sem vilja njóta ósnortinna svæa við ströndina fjarri umferðargný.

### **Landslag og jarðfræðiminjar**

Milli Ísólfskála og Krísvíkurheiðar ber, að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands, að velja gulu línuna; sú rauða er mun verri kostur sem sker stórt óbyggt svæði og skaðar útivistargildi svæðisins, einkum strandmegin. Gula línan er fjær sjó og umferð ætti því að trufla minna þá ferðamenn sem vilja njóta náttúrunnar við ströndina. Gert er ráð fyrir um 800 bíla umferð á dag, sennilega meira yfir sumarið. Það eru ca. 70–80 bílar á klst, eða rúmlega bíll á mínútu þannig að umferðargnýr verður stöðugur, einkum ef hafðir eru í huga fyrirhugaðir þungaflutningar. Rauða línan liggur milli tveggja óbrinnishólma í Ögmundarhrauni, Húshólma og Óbrennishólma. Hún sker þessa sérstöku landslagsheild í sundur, auk þess sem hætt er við að aukin umferð í Húshólma valdi spjöllum ef ekkert er að gert til að undirbúa aukinn ágang. Húsatóttir þar eru sennilega meðal merkilegustu fornminja á Reykjanesi.

Athuga þarf betur hvar nýr vegur á að liggja yfir hrauntraðir sunnan við Eldborgir undir Geitahlíðum. Kanna þarf hvort unnt sé að leggja nýja veginn ofan á þann gamla á þessu svæði til að vernda mjög sjaldséðar jarðminjar, s.s. hrauntraðir. Slíkar jarðminjar eru ekki algengar í Evrópu og eru sennilega ekki til utan Íslands og Ítalíu. Þótt hrauntraðir séu til á mörgum stöðum á landinu eru þær flestar fjær vegi en hér. Að minnsta kosti ber að forðast öryggisbelti á þessu svæði (sbr. hér fyrir neðan).

Engin jarðfræðiskýrsla fylgir matinu og jarðminjum eru gerð mjög lítil skil, t.d. fylgir ekkert jarðfræðikort. Skvæmt munnlegum upplýsingum frá Gunnari Bjarnasyni á Vegagerðinni var aðallega unnið með skýrslu Jóns Jónssonar um jarðfræði Reykjanes frá 1978 og ekki bætt við athugunum. Rétt hefði verið að gera úttekt á jarðminjum á sama hátt og t.d. fornminjum, gróðri og dýralífi. Líta verður til þess að á þessu svæði eru það aðallega jarðminjar sem skaðast vegna vegalagningar, m.a. tíu eða tólf hraun frá nútíma.

### **Námur**

Áætlaðar eru 18 námur til efnistöku og þar af 10 nýjar. Náttúrufræðistofnun Íslands telur rétt að fækka námum og hafa þær stærri. T.d. verður að telja ofrausn að hafa fjórar námur (nr. 14, 15, 16, 17) á þriggja km vegkafla.

### **Öryggisbelti**

Mikil röskun verður af 10 m breiðu öryggisbelti sem áætlað er að slétta sitt hvorum megin við veginn. Á viðkvæmum hraunsvæðum, svo sem við Litlu Eldborg, væri rétt að leggja veginn ofan á hraunin með útskotum til að stöðva bíla á völdum stöðum.

## **Gróðurkortlagning**

Í skýrslunni er stuðst við gróðurkort frá RALA (í mælikvarða 1:36.000) sem gefin voru út 1968. Kortin byggja á vettvangsvinnu frá árinu 1964 og eru unnin á svarthvítar loftmyndir. Hér er því um tæplega 40 ára gömul gögn að ræða, sem í umhverfismatsskýrslunni eru birt í mælikvarða 1:75.000/1:80.000. Á undanförunum árum hefur undirbúningur að vegalagningu yfirleitt verið unnin með nýjum og/eða endurgerðum gróðurkortum í mun stærri mælikvarða (t.d. 1:5.000 - 1:25.000). Hér virðist því verulega slegið af kröfum um gæði gagna frá því sem tíðkast hefur.

## **Fléttur**

Í lýsingu á flóru svæðisins er aðeins getið um ellefu tegundir fléttna sem er langt frá því að vera tæmandi skrá og ekki sambærileg við mun ítarlegri úttekt sem gerð var á háplöntum og mosum. Æskilegt hefði verið, að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands, að gera vandaðri úttekt á fléttum á svæðinu. Vegstæðið liggur að stórum hluta um ung hraun þar sem búast má við að fléttur setji mikinn svip á gróður og að flóra hraunanna sé mun ríkari af tegundum en fram kemur í skýrslunni.

## **Forn arnarsetur**

Fram kemur í skýrslunni að tvö forn arnarsetur eru í grennd við fyrirhugaðan veg (rauða veglínu); óþekktur staður í Ögmundarhrauni og þekktur staður í Litla-Hrauni skammt sunnan Eldborga. Vegurinn mun liggja aðeins 275 m frá síðarnefnda setrinu. Sérfræðingur sem Vegagerðin leitaði til benti á báða þessa staði en ekki var tekið tillit til þeirra ábendinga við ákvörðun veglínu. Þess má geta að viðmið varðandi umferð í grennd við arnarsetur er 500 m. Auk þess munu framkvæmdir hafa áhrif á þriðja arnarsetrið á þessum slóðum, norð austan við Hlíðarvatn. Þar er gert ráð fyrir umfangsmiklum námagreftri í gamalli námu beint fyrir neðan fornan arnarvarpstað (náma 12). Í sérfræðiskýrslu um fugla er ekki fjallað um þann stað fremur en áhrif efnisnáma á fuglalíf að öðru leyti.

Ernir urpu á umræddum stöðum fram undir aldamótin 1900 (í Ögmundarhrauni og við Krísuvík) og við Hlíðarvatn fram undir 1910. Þá var þeim útrýmt í þessum landshluta og hafa þeir ekki orpið á Reykjanesskaga síðan. Á Reykjanesskaga eru þekkt níu forn arnarsetur en meirihluta þeirra hefur verið raskað með framkvæmdum, einkum vegagerð og námavinnslu. Hér má nefna Arnarklett við Njarðvík (efnistaka), Gálga hjá Stafnesi (fyrirhuguð sorpurðun), Stampa við Reykjanes (vegagerð) og Arnarsetur við Grindavík (námavinnsla). Lagning Suðurstandarvegjar og efnistaka í tengslum við þá framkvæmd gæti í einu veffangi raskað þremur arnarsetrum til viðbótar. Það eru því eindregin tilmæli Náttúrufræðistofnunar Íslands að þeim verði þyrmt við röskun; einkum setrunum í Litla-Hrauni og við Hlíðarvatn.

Arnarstofninn hefur smám saman verið að rétta úr kútnum á undanförunum árum og því má búast við að þeir setjist að í öðrum landshlutum er fram líða stundir. Í fyrra (2002) urpu ernir t.d. í fyrsta sinn í meira en 100 ár á Norðurlandi og þá á gömlu þekktu arnarsetri. Reynslan sýnir að ernir taka sér fyrst og fremst bólfestu á fornum varpsetrum. Það er því mikilvægt að tryggja vernd slíkra staða. Þess má geta að undanfarið ár hefur örn haldið til í Selvogi og m.a. sést í grennd við gamla setrið við Hlíðarvatn. Það er því einungis tímaspursmál hvenær ernir setjast aftur að á þessum slóðum, svo fremi þeir fái frið til þess.

## Útivist og ferðamennska

Hæpin rök eru notuð til að réttlæta syðri veglínuna (rauðu leiðina) milli Ísólfskála og Krísuvíkurheiðar m.t.t. ferðamennsku. Ferðamenn eru annarsvegar flokkaðir í íslenska og erlenda ferðamenn með mismunandi þarfir, sem telja verður vafasamt. Látið er að því liggja að hraun séu almennt ill yfirferðar nema fyrir „fullfríska, þjálfaðara og velbúna aðila“ sem einnig verður að telja vafasama fullyrðingu enda mikill munur á apal- og helluhraunum hvað það snertir og oft greiðfærar leiðir að finna um úfin apalhraun. Náttúruupplifun nær hlíðinni er talin aukast við færslu vegarins nær sjónum (rauð lína), en ekki er minnst á að náttúruupplifun við ströndina mun að sama skapi rýrna vegna nálægrar umferðar.

Virðingarfyllt,

Jón Gunnar Ottósson  
forstjóri



NÁTTÚRUFRAEÐISTOFNUN ÍSLANDS