



UST

Umhverfisstofnun

Umhverfisstofnun
Landsvæðisráðgjafi
Sveinbjörg Þórunn
Sveinbjörg Þórunn
Sveinbjörg Þórunn
Sveinbjörg Þórunn
Sveinbjörg Þórunn
Sveinbjörg Þórunn
Sveinbjörg Þórunn

Skipulagsstofnun
Sigurður Ásbjörnsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Reykjavík, 30. janúar 2006

Tilvísun: UST20051100044/bs

Vestfjarðavegur, Bjarkalundur-Eyrará frekari umsögn

Vísað er til tölvubréfs Skipulagsstofnunar dags. 19. janúar sl. þar sem óskað er frekara álits Umhverfisstofnunar á svörum Vegagerðarinnar og Náttúrustofu Vestfjarða við umsögn Umhverfisstofnunar vegna mats á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Umhverfisstofnun vill benda á að fyrri umsögn stofnunarinnar byggist á því sem fram kemur í matsskýrslu framkvæmdaraðila. Umsagnaraðilar hljóta að gera þá kröfu að unnt sé að taka bókstaflega það sem fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila, þannig að ekki þurfi að deila um merkingu einstakra orða og setninga eins og fram kemur hér að neðan. Umhverfisstofnun telur að í þeirri matsskýrslu sem hér um ræðir sé ýmsu ábótavant hvað varðar framsetningu og orðalag, enda kemur víða fram í svörum framkvæmdaraðila að hann telur að ýmislegt í umsögn Umhverfisstofnunar stafi af misskilningi á því sem fram kemur í matsskýrslu.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við svör Vegagerðarinnar.

Á bls. 2 er svarað þeirri athugasemd Umhverfisstofnunar að ekki sé ljóst hvað átt er við með því að þverun fjarðanna **muni líklega ekki hafa teljandi áhrif á fújarnar**. Fram kemur að Vegagerðin telji sig hafa skilgreint mjög vel hvað átt er við með fullum vatnsskiptum og vitnar til texta í matsskýrslu.

Svar UST: Í orðabók Menningarsjóðs 1963 bls. 396 segir eftirfarandi um merkingu orðsins líklega: "sennilegur, trúlegur. Dæmi: líkleg tilgáta."

Ekki kemur fram í matsskýrslu hvað átt er við með "teljandi áhrif".

Umhverfisstofnun telur ekki mögulegt að skilja feitletruðu orðin hér að ofan á annan hátt en gert var í fyrri umsögn stofnunarinnar, þ.e. að ákveðin óvissa ríki um áhrif framkvæmdanna. Stofnunin gerir ekki athugasemdir við skilgreiningu Vegagerðarinnar á fullum vatnsskiptum sem slíka en eins og bent er á hér að framan ríkir einhver óvissa um það hver verði áhrif framkvæmdanna.

Bls. 3: "Vegagerðin leggur alla kosti við þverun Djúpaþfjarðar fram til úrskurðar. Brúarstæði í ystu kostum (Fótbaldasundi) þ.e. í aðalálnum er talið best. Þar er mest dýpi og þar þarf því stytstu brúna. Dýpi í sundinu á næst-ysti kosti (d660-008) er litlu minna. Fjarlægð milli varpstaðar og vegar yrði þá um 420 m."

Svar UST: Hvort sem ysti kostur er valinn eða sá næst ysti hefur með því ekki verið tekið tillit til ábendinga í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um fjarlægð frá arnarvarpi í Gróneseyjum, þ.e. að hugsanlegt sé að ernir gætu nýtt varpstaðinn þar ef innsta línan verður valin. Eftir stendur þó að allir valkostir vegna þverunar Djúpafjarðar raska arnarvarpi, enda er ný veglagning að Djúpadal eftir vestanverðum Djúpafirði hluti af framkvæmdum við leið B.

Á bls. 4 segir m.a.: "*Það er nokkur mótsögn hjá UST þegar vitnað er í ábendingar um að færa veglínuna upp á holtin og að ekki skuli raska nágreppi stuðlabergsins í námu 41.*"

Svar UST: Hér er um misskilning að ræða. Í fyrri umsögn Umhverfisstofnunar var bent á að æskilegt væri að nýta skeringar á Ódjúghálsi eins og kostur er til framleiðslu burðarlags- og klæðningarefnis ef unnt væri með því að sleppa námu 41. Fjarlægðin milli skeringanna og námu 41 útilokar ekki þennan möguleika. Tekið var undir ábendingar Náttúrustofu Vestfjarða þess efnis að forðast ætti að raska deiglendi og halda veginum á holtum eins og kostur er. Umhverfisstofnun telur að reynt sé að koma til móts við þessi sjónarmið frá st. 3000 til 4000 á vestanverðum Ódrjúghálsi. Stofnunin telur legu vegarins eins og hún er sýnd á teikningu af leið D nr. 12 ásættanlega og að ekki megi skilja umsögn stofnunarinnar á þann hátt að æskilegt sé að sveigja veginn nær námu 41.

Bls. 4.: Vitnað er í fyrri umsögn UST: "*Fyrirhugað er að breyta legu vegarins í botni Djúpafjarðar og liggur ný veglína þvert yfir fitjar í botni fjarðarins. Þar með tapast um 10 ha af fitjagróðri.*"

Um þetta segir Vegagerðin: "*Hér afskrifar UST allar fitjarnar í Djúpafjarðarbotni í heilu lagi vegna 1,5 ha vegsvæðis.*"

Svar UST: Í skýrslunni Gróðurfar á nýju vegstæði í Reykhólahreppi segir m.a. á bls. 18 :

"*Leið D gerir ráð fyrir að þvera Djúpafjörð á fitjunum og munu þær þar með tapast.*"

Einnig: "*Fitjarnar í þessum fjörðum eru ekki viðáttumiklar, í Djúpafirði aðeins um 10 ha.*"

Ekki er hægt að skilja þessi orð á annan hátt en að allar fitjar í botni Djúpafjarðar muni tapast og að heildarflatarmál þeirra sé um 10 ha.

Fullyrðingin "*munu þær þar með tapast*" felur ótvírætt í sér að hér er átt við allar fitjarnar, og þar sem annað er ekki tilgreint þá hlýtur fornafnið þær að eiga við fitjarnar í heild sinni, þ.e. um 10 ha svæði.

Bls. 5: Vegagerðin telur að sú krafa UST um að sjávarföll verði óbreytt bæði í tíma og rúmi hljóti að þýða engar breytingar á sjávarföllum hvorki náttúrulegar né af mannavöldum.

Svar UST: Umhverfisstofnun vekur athygli á að eðlilegt er að breytingar verði í náttúrunni, enda er t.d. eitt af markmiðum laga um náttúruvernd að tryggja eftir föngum **þróun íslenskrar náttúru eftir eigin lögmálum**, en verndun þess sem þar er sérstætt eða sögulegt. Ekki er að öllu jöfnu æskilegt að grípa inn í náttúrulegar breytingar nema um sé að ræða náttúruvá. Hins vegar er hægt að hanna mannvirki og velja þeim stað þannig að þau hafi ekki umtalsverð áhrif á umhverfið og raski ekki svæðum sem hafa mikið verndargildi, m.a. vegna lífríkis.

Bls. 6: Vegagerðin bendir á að ekki sé gert ráð fyrir sérstöku efnisnámi í hraununum en áætlað sé að taka 37.000 m³ af efni úr skeringu umfram það efni sem þarf í fyllingu á þessum stað. Umhverfisstofnun bendir á að þar sem um er að ræða efnistöku umfram það sem massajafnvægi vegarins krefst er spurningin hvort hér er ekki um námu að ræða. Stofnunin vill ítreka ábendingar þess efnis að halda röskuðum svæðum sem mest samfelldum á þessu svæði til að minnka sem mest sjónræn áhrif vegagerðarinnar og að skeringaflár og brúni verði aðlagðar að landi eins og kostur er. Umhverfisstofnun telur að við veglagningu um vestara framhlaupið eigi að gæta þess við hönnun og frágang skeringa að halda halla

frambrúnar eins og hann er nú. Enn fremur vill stofnunin ítreka ábendingar um að leggja eigi mat á hvort hugsanlegt sé að fjarlægja mannvirki í vissum tilvikum ef það mætti verða til leggja veg þannig að dregið sé úr jarðraski vegna veglagningarinnar.

Um hávaða, bls. 6: Umhverfisstofnun vekur athygli á að hvort sem miðað er við núverandi byggðamynstur eða vaxandi byggð á svæðinu, verður lagður nýr vegur um land sem m.a. er nýtt undir frístundabyggð og lítil umferð er um í dag. Með lagningu þjóðvegur um það land mun umferð aukast og þar með hlýtur það að hafa í för með sér áhrif á hljóðvist hvað varðar frístundabyggð og útivist.

Bls. 7: Vegagerðin fellst á það sjónarmið UST að setja eigi að sem skilyrði fyrir framkvæmdum að endurheimt verði minnst jafnmikið votlendi og raskast við framkvæmdina, þ.m.t. grunnsævi, en telur að einungis sé hægt að endurheimta votlendi á landi. Votlendisaðgerðir á grunnsævi séu ekki nánast óframkvæmanlegar heldur óframkvæmanlegar.

Svar UST: Þar sem endurheimt grunnsævis verður í raun almennt að teljast óframkvæmanleg, þó hugsanlegt sé að slík endurheimt sé einhvers staðar möguleg, er eina raunhæfa mótvægisáðgerðin sú að skerða ekki grunnsævi. Það kallar á íhaldssemi í þverunum enda er grunnsævi takmörkuð auðlind. Þar sem um er að ræða mjög ólíkar votlendisgerðir er ekki hægt að líta á endurheimt votlendis á landi sem mótvægisáðgerð vegna skerðingar á grunnsævi. Umhverfisstofnun bendir á að hægt er að endurheimta grunnsævi í Gilsfirði með því að tryggja þar full vatnsskipti, en með þverun Gilsfjarðar var raskað 4% af leirum landsins.

Um útblástur, bls. 7: Umhverfisstofnun benti á það í fyrri umsögn sinni að ef umferð ykist um 50% á leið B þá væru þar með horfin þau áhrif sem betri lega nýs vegar hefði í þá átt að minnka útblástur miðað við núverandi veg.

Undir þetta tekur Vegagerðin, en bendir hins vegar á að hér er "*miðað við þá umferð sem verið hefur, muni minnka með nýja veginum í samanburði við núverandi veg.*"

Svar UST: Æskilegt er í umfjöllun í matsskýrslu að sömu forsendur séu notaðar eins og kostur er þegar gera skal grein fyrir áhrifum framkvæmdar. Öll umfjöllun verður einfaldari ef samræmis af þessu tagi er gætt.

Þegar fjallað er um arðsemi framkvæmdarinnar í matsskýrslu er gert ráð fyrir umtalsverðri aukningu umferðar vegna nýbyggingar, en í umfjöllun um útblástur er ekki gert ráð fyrir aukinni umferð á nýlögðum vegi skv. leið B.

Einnig skal bent á að í þeim samanburði sem hér um ræðir er verið að bera saman leið B og **núverandi veg**. Umhverfisstofnun telur að ekki sé unnt að yfirfæra þennan samanburð óbreyttan þannig að það sem sagt er um núverandi veg eigi einnig við um leið D sem telja verður nýlagningu. Umhverfisstofnun bendir á að lega vegarins skv. leið D er önnur en lega núverandi vegar. Einnig hefur gerð yfirborðs vega talsverð áhrif á útblástur þannig að útblástur verður meiri á vegi með malarslitlagi eins og núverandi vegi en á vegi með bundnu slitlagi, en gert er ráð fyrir að bundið slitlag verði lagt á veginn skv. leið D.

Endurheimt birkiskógar, bls. 7: Í svari Vegagerðarinnar við fyrri umsögn Umhverfisstofnunar kemur eftirfarandi fram um endurheimt birkiskógar: "Vegagerðin tekur undir með UST hvað það varðar að endurheimta a.m.k. það svæði, sem spillist og einhverri viðbót að auki. Það er hins vegar nauðsynlegt að UST skilgreini nánar hvað hún eigi við með stærra svæði svo hægt sé að meta kröfuna."

Umhverfisstofnun telur að minnst eigi að endurheimta eins mikið og er raskað er en telur

Þó að vegna lögunar skógarins og affalla sem geta orðið við endurheimt sé rétt að gera ráð fyrir meiri endurheimt en hægt er að sýna fram á að verði raskað með beinum hætti. Teigsskógur er mjór og langur skógur sem fylgir fjallshlíð og vegagerð er fyrirhuguð eftir honum endilöngum. Hlutfallsleg röskun á skóginum verður því mun meiri en ef um væri að ræða vegagerð sem lægi þvert á legu skógarins. Auk sjálfrar vegagerðarinnar eru einnig námur í skóginum og námuvegir. Ennfremur má alltaf búast við að um verði að ræða "óþarfa" rask sem getur stafað af óvæntum atburðum svo sem mikilli bleytu eða ófærð, hættu á vatns- og vindrofi o.s.frv. Heildaráhrif á skóginn og vistkerfið sem heild geta því orðið margvísleg. Hvernig staðið verður að framkvæmdunum sjálfum og truflun og mengun vegna umferðar til framtíðar skipta einnig verulegu máli. Fyrir utan þetta mun vegaframkvæmdin hafa áhrif á form þess landslags sem skógurinn, fjallshlíðin og fjörðurinn myndar og þau áhrif eru veruleg að mati Umhverfisstofnunar. Að lokum má gera ráð fyrir að ef einungis er plantað birki í sama flatarmál og er raskað nægir það ekki til að endurheimta sama flatarmál því gera má ráð fyrir minnst 10 % afföllum, þegar best lætur, en ekki er óalgengt að einungis um 50 % þess sem plantað er nái að standa til frambúðar.

Í matskýrslu kemur fram að allur skógurinn verði meira og minna fyrir áhrifum og ræður lögun hans og veglína mestu þar um, eða alls um 400 ha. Sé hins vegar eingöngu miðað við beina röskun án tillits til óbeinna áhrifa verður um 52 ha af skógi eytt. Það er hins vegar skoðun Umhverfisstofnunar að Teigsskógur verði meira og minna fyrir áhrifum allur, eða um 400 ha og það má ekki gleymast í því sambandi að um er að ræða náttúrulegan birkiskóg sem alls óvíst er að hægt sé að endurheimta á þessu svæði (hér er átt við svæði á Vestfjörðum utan friðlanda og svæða á náttúruminjaskrá). Umhverfisstofnun telur að skilyrða eigi að endurheimtur skógur verði á sama svæði. Umhverfisstofnun telur því að ekki sé óeðlilegt að meta þurfi endurheimtina bæði með beina og óbeina röskun í huga og vegna áhrifa á landslag. Gera þarf því ráð fyrir að endurheimta í það minnsta tvöfalt það magn sem tapast á samfelldu svæði.

Á bls. 10-11 er svarað athugasemdum Umhverfisstofnunar við rannsóknir á fjörulífi. Þar segir m.a.: *"Önnur ástæða fyrir því að ekki fannst mikið smádyralíf í sýnum eru að ánar og burstaormar eru frekar smáir og koma því ekki fram miðað við hefðbundna sigtastærð sem er notuð í sýnatökum."*

Svar UST: Umhverfisstofnun bendir á að rannsóknir Agnars Ingólfssonar voru *forkönnun* á lífríki Gilsfjarðar, Þorskafjarðar, Djúpafjarðar, Gufufjarðar og nærliggjandi fjarða. Í umfjöllun um rannsóknirnar kemur fram að tilgangur forkönnunarinnar hafi verið að „afla gagna til þess að meta í grófum dráttum náttúruverðmæti á þessum svæðum og til þess að auðvelda gerð áætlunar um virstfræðilegar rannsóknir, sem kann að reynast nauðsynlegt að framkvæma vegna áætlana um vega- og brúargerð yfir ofangreinda firði" (sjá fjölrit Líffræðistofnunar Háskólans nr. 8). Í rannsóknunum voru greindar lífverur sem safnað hafði verið með sýnatöku í þessum fjörðum. Meðal þeirra lífvera sem greindust úr Gufufirði voru sandmaðkur, pípuormar og liðormar. Í sýnum úr Þorskafirði og Djúpafirði greindust m.a. burstaormar. Því gildir það ekki almennt fyrir rannsóknir á lífríki í fjörum að ánar og burstaormar komi ekki fram við greiningar á lífverum í sýnum.

Umhverfisstofnun bendir á að þrátt fyrir að lífríki Gufufjarðar sé ekki jafn mikið og fjölbreytt og í Djúpafirði og Þorskafirði er langt frá því að fjörur þar séu lífssnauðar, sbr. rannsóknir Agnars Ingólfssonar (Fjölrit Líffræðistofnunar Háskólans nr. 8). Í umfjöllun um niðurstöður rannsókna kemur m.a. fram að þær sýni að í Þorskafirði, Djúpafirði og Gufufirði séu fólgin veruleg náttúruverðmæti, sem hugsanlega yrði stefnt í hættu með vegarlagningu yfir þessa firði, en í fjörðunum séu sennilega nálægt 4% af fjörum landsins. Þær séu greinilega með lífmeiri fjörum landsins og auki það gildi þeirra miðað við

flatarmálseiningu. Þá kemur fram að lífríki í þessum fjörum sé fjölbreytt og megi þar finna margar fjörugerðir, hver með sínu svipmóti og sérstöku lífríki.

Umsögn Umhverfisstofnunar um minnisblað Vegagerðarinnar:

Um tengiveg að Djúpadal

Í matsskýrslu kemur fram að veltenging við Djúpadal verði annað hvort um núverandi þjóðveg og þá væntanlega um Ódrjúgsháls eða um nýjan tengiveg í vestanverðum Djúpafirði. Ekki er í matsskýrslu gerð grein fyrir vegi inn Djúpafjörð að sunnanverðu. Í minnisblaði er fjallað lauslega um tengiveg á þessum stað. Fram kemur að þessi leið er ekki talin fýsileg.

Leið D í botni Djúpafjarðar

Í fyrri umsögn sinni gerði Umhverfisstofnun athugasemdir við legu vegar í botni Djúpafjarðar skv. leið D, þar sem vegurinn lægi yfir fitjar. Bent var á hvort mögulegt væri að færa veginn ofar og af fitjunum. Í svari Vegagerðarinnar segir m.a.:

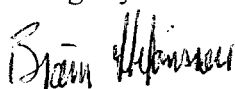
"Miklu auðveldara væri að færa veginn frammar, 100-150 m og lægi hann þá á hörðum malareyrum neðan fitjanna en ekki út á mjúka hluta leirunnar þar fyrir utan..... Nauðsynlegt er að hafa í huga að lægi vegurinn upp á fitjunum, hvort heldur ofar eða neðar, yrði mjög rík tilhneiging til að veita Síkinu yfir í Djúpadalsá og komast þannig hjá að smíða tvær brýr. Með þessum nýja ytri kosti er komist hjá þessu vandamáli og með honum yrði ekki hróflað við fitjunum eða votlendinu."


Um þessar eyrar segir Agnar Ingólfsson: *"Líflitlar áreyrar. Innst í firðinum eru áreyrar, þar sem aðeins varð vart marflóa."*

Ofan fjörunnar liggur vegurinn að mestu um graslendi.

Umhverfisstofnun telur að með þessari færslu sé dregið verulega úr neikvæðum áhrifum vegagerðar í botni Djúpafjarðar.

Virðingarfyllst


Björn Stefánsson
sérfræðingur


Arni Bragason
forstöðumaður