

Innanríkisráðuneytið
Sölvhólgötu 7
150 Reykjavík



Reykjavík 13. nóvember 2015
UST201510-048/K.S.J.
10.05.03

Efni: Samgönguáætlun 2015 – 2026. Umhverfismat

Vísað er til erindis innanríkisráðuneytis er barst 9. október sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um tillögu að umhverfisskýrslu Samgönguáætlunar 2015 – 2026. Í umhverfisskýrslunni kemur fram að Samgönguáætlun er bæði stefnumótandi áætlun og framkvæmdáætlun um einstök verkefni. Einnig kemur fram að við mat á umfangi áhrifa áætlunar á umhverfið er tekið mið af þróun umhverfisþátta án framkvæmdar áætlunar þ.e. núll-kosti.

Niðurstöður umhverfismats samgönguáætlunar

Lengingu þess tíma sem stofnvegir á hálendi eru opnir

Í niðurstöðum ofangreinds umhverfismats er upptalning á áherslum ráðherra í tengslum við samgönguáætlun, sem eru alls 9. Ein af þeim áherslum er lenging þess tíma sem stofnvegir á hálendi eru opnir. Að mati Umhverfisstofnunar þarf ástand svæða á miðhálandinu og lenging þess tíma sem stofnvegir á hálendi eru opnir að haldast í hendur. Umhverfisstofnun bendir á að ef jarðvegur er blautur og ástand viðkvæmra hálendissvæða þannig að viðkomandi svæði getur ekki tekið á móti fjölda fólks án þess að búast megi við stórfelldum skemmdum á yfirborði þá er um tómt mál að tala að hafa lengur opið fyrir umferð á hálendinu en nú er. Skoða þarf gaumgæfilega hvar mögulegt er að hafa opið lengur en nú tíðkast áður en slíkt er framkvæmt.

Uppbygging innviða við ferðamannastaði og ferðamannaleiða

Ein af áherslum ráðherra miðar að uppbyggingu innviða við ferðamannastaði og ferðamannaleiðir. Umhverfisstofnun tekur undir þessa áherslu, en bendir um leið á það að oft eru ferðamannasvæði í dreifbýli þar sem svæði hafa ekki verið deiliskipulögð. Einnig bendir Umhverfisstofnun á að mörk slíkra svæða eru mögulega óljós og þá þarf að mæla upp og semja um mörk við eigendur aðliggjandi jarða. Einnig þarf að gera fornleifaskráningu o.s.frv. Það að deiliskipuleggja svæði og fá öll atriði á hreint s.s. hér er upp talið tekur allt að 1 – 1,5 ár. Þá er eftir að hanna væntanlegar framkvæmdir, fá framkvæmdaleyfi hjá þar til bæru yfirvaldi og síðan að semja við Framkvæmdasýslu ríkisins ef

áætlaður kostnaður væntanlegra framkvæmda krefst þess. Útboð langt frá þéttbýli eru þung í meðförum og tilboð sem fást í framkvæmdir eru hærri en ella, og þegar fjármagn er takmarkað þá er vandi á ferðum. Að mati Umhverfisstofnunar þarf að athuga hvort hægt sé að veita ferðamannastöðum í skipulagsferli forgang á einhvern hátt, án þess þó að ganga á aðkomu almennings að málinu.

Áhrif á samfélag og byggð

Umhverfisstofnun tekur undir áherslu samgönguáætlunar á aukinni hlutdeild s.k. ólíkra ferðamáta, og stefnu um að auka öryggi og greiðfærni þessara ferðamáta.

Í umfjöllun um áhrif á samfélag og byggð kemur fram að í dreifðari byggð séu stefnumið samgönguáætlunar um aukinn hreyfanleika með áherslu á styttingu ferðatíma innan vinnusóknarsvæða mikilvæg þegar litið er til búsetugæða frekar en áherslna á breyttan ferðamáta. Að mati Umhverfisstofnunar ætti að skoða möguleika á að leggja áherslu á að forgangsöröðun varðandi samgöngur í dreifbýli taki mið af umhverfis- og lýðheilsuþætti aðgerðum þegar því verður við komið sjá hér að ofan um hjólastíga milli smærri kjarna þar sem slíkt er við hæfi. Að mati stofnunarinnar ætti markmið um að jafna samkeppnisaðstöðu mismunandi ferðamáta að vera ríkjandi jafnt í dreifbýli sem þéttbýli.

Umhverfisstofnun tekur undir aðgerðir sem stuðla að minni losun frá samgöngum.

Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

Í umfjöllun um ofangreint markmið kemur fram að áhersla er lögð á að bæta aðstæður svo að skipulag og forgangsöröðun samgangna í þéttbýli taki mið af umhverfis- og lýðheilsuþætti aðgerðum. Að mati Umhverfisstofnunar er einnig mikilvægt að horft sé til góðra hjóla- og göngubrauta milli smærri þéttbýla þar sem þau liggja þétt saman og eru eitt atvinnusvæði s.s. á Suðurlandi þar sem oft er stutt milli þéttbýla s.s. milli Hellu og Hvolsvallar. Þar væri tilvalið að stefna að góðum hjólastíg á milli þéttbýla sem yrði hvatning að því að íbúar myndu hjóla á milli þorpa til og frá vinnu o.s.frv.

Markmið um greiðar samgöngur

Umhverfisstofnun tekur undir markmið um gerð stofnstíga, en bendir á að stofnstígar þurfa ekki endilega að vera meðfram þjóðvegum. Það myndi auka öryggi hjólandi vegfarenda ef hægt væri að skilja stofnstíga og akstursvegi að og að öryggissjónarmið verði höfð að leiðarljósi við aðskilnað mismunandi samgöngumáta. Að mati Umhverfisstofnunar mun þetta markmið gagnast ferðamönnum jafnt sem íbúum dreifbýla er að kjósa léttar samgöngur þ.e. hjól eða göngu.

Helstu framkvæmdir samgönguáætlunar

Vestursvæði. Umhverfisáhrif

Umhverfisstofnun tekur undir það að færsla hringveggar um Borgarnes mun liggja um svæði á Náttúruminjaskrá og hafa áhrif á leirur er njóta verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd 44/1999. Því er mikilvægt að mati stofnunarinnar að vandað verði til áætlunar og framkvæmda. Umhverfisstofnun bendir á að mikil setmyndun hefur orðið á svæðinu eftir að brú og þrengingar voru framkvæmdar.

Í umfjöllun um áætlanir um vegagerð á Barðaströnd kemur fram að tillögur um styttingar á Barðaströnd feli í sér mögulegar þveranir þar. Einnig kemur fram að þveranir kunni að hafa áhrif á strauma, ölduhæð, og vatnsskipti í fjörðum og að áhrif þverana á útivist og ferðamennsku kunni að verða neikvæð en þverun geti skert aðgengi að fjörðum. Umhverfisstofnun tekur undir möguleg áhrif þverana á sjólag og vatnsskipti, en stofnunin bendir á að ekki er alltaf neikvætt að fara í þverun fjarða sérstaklega ef um er að ræða litla firði með knöppu undirlendissvæði milli fjalls og fjöru. Þá getur framkvæmd nýs vegar með nútíma stöðlum tekið yfir allt undirlendi lítils fjarðar, en komist er hjá því við þveranir. Umhverfisstofnun bendir einnig á að ef eldri vegum er síðan viðhaldið sem útivistarstígum fyrir innan þveranir þá geta undirlendi lítilla fjarða nýst sem útivistarsvæði, sem dæmi má nefna Kjálkafjörð.

Á samgönguáætlun 2015 – 2026 er áætlað að fara í framkvæmdir við Vestfjarðaveg um Gufudalssveit. Ofangreindar framkvæmdir fela í sér vegagerð um Teigsskóg. Það er mat Umhverfisstofnunar að við nýlagningu vega skuli forðast eins og kostur er að raska ósnortnu landi. Unnið er að mati á umhverfisáhrifum vegagerðar um Teigsskóg. Umhverfisstofnun minnir á að Teigsskógur er náttúrulegur birkiskógur sem alls óvíst er að hægt sé að endurheimta, en líklega munu hundruðir hektara náttúrulegs birkiskógar eyðast eða verða fyrir raski við vegagerðina. Umhverfisstofnun bendir á að röskun náttúrulegs birkiskógar gengur í berhöggi við stefnumörkun stjórnvalda til sjálfbærar þróunar.

Norðursvæði. Umhverfisáhrif

Á norðursvæði er áætluð vegagerð á svæðum sem eru friðlýst, og á svæðum sem eru á náttúruminjasrá. Eins og fram kemur í ofangreindri umhverfisskýrslu eru umfang og eðli áhrifa af Dettifossvegi háð legu veglína og útfærslu framkvæmdar. Umhverfisstofnun bendir á að leyfi stofnunarinnar þarf til framkvæmda á friðlýstum svæðum í hennar umsjón.

Austursvæði

Nýr Axarvegur og hringvegur um Berufjarðarbotn eru á ofangreindri samgönguáætlun. Eins og fram kemur í umhverfisskýrslunni munu báðar framkvæmdir hafa neikvæð og verulega neikvæð áhrif á landslag og ásýnd, vatnalíf, leirur o.fl. Í skýrslunni er einnig fjallað um það að stefna áætlunarinnar snúi meir að öryggi, aðgengi og áreiðanleika fremur en ferðahraða. Að mati Umhverfisstofnunar mætti tengja þetta við náttúruvernd, þ.e. með lægri hönnunarhraða er hægt að komast af með minni mannvirki og þar með minni röskun á ósnortnu landi. Í tilviki Axarvegar og Berufjarðarbotns þá er það minni röskun á ósnortnum náttúruminum sem myndi fást með lækkun á hönnunarhraða.

Niðurstaða


Í umhverfisskýrslu Samgönguáætlunar er farið yfir áætlaðar framkvæmdir í vegagerð til 2026. Margar af framkvæmdunum hafa þegar farið í umhverfismat, aðrar eru í mati og sumar framkvæmdanna eru á tillögustigi. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að ætíð sé litið til þess að framkvæmdir hafi sem minnst rask í för með sér á ósnortnu landi. Stofnunin bendir á að sífellt stærri hluti landsins fær á sig svip manngerðs umhverfis.

Umhverfisstofnun tekur undir þau markmið um minnkun losunar frá jarðefnaeldsneyti er fram koma í skýrslunni. Einnig telur stofnunin þau lýðheilsuþætandi markmið með áherslu á uppbyggingu

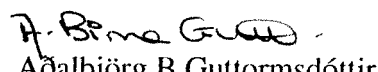
mismunandi ferðamáta mikilvæg. Að mati stofnunarinnar ættu slík markmið að ná til dreifbýlis jafnt sem þéttbýlis, enda fellur stefnumörkun um bættu stofnstíga að þeim markmiðum.

Að mati Umhverfisstofnunar er ástæða til að skoða það að lækka hönnunarhraða á vegum þegar hætta er á að ósnortnar náttúruminjar verði fyrir raski við framkvæmdir. Það væri ávinningur að komast þannig hjá raski á ósnortnum náttúruminum.

Umhverfisstofnun telur að huga þurfi að því að meta rask á ósnortnum náttúruminjasvæðum sterkar en nú er gert þegar umhverfisáhrif framkvæmda eru metin, þar sem mínus fyrir röskun náttúruminja er núllaður út með plúsnum sem gefnir eru vegna jákvæðra efnahagslegra eða samfélagslegra áhrifa. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að leita allra leiða til að forðast röskun ósnortinna náttúruminja þegar framkvæmdir eru áætlaðar.


Kristín S Jónsdóttir
Sérfræðingur

Virðingarfyllst


Aðalbjörg B Guttormsdóttir
Teymisstjóri