

Umhverfisstofnun
Áb. <i>BS</i>
26 JAN. 2004
<i>54.52</i>
Tilv. <i>UST2003/200068</i>

Skipulagsstofnun
Jakob Gunnarsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík



UST

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

Suðurlandsbraut 24
108 Reykjavík, Ísland

☎ (+354) 591 2000

Fax (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

23. janúar 2004

Tilvísun: UST20031200068/bs

Útnesvegur (574), Gröf-Arnarstapi. Mat á umhverfisáhrifum.

Um er að ræða vegaf framkvæmd á Útnesvegi (574) um Klifhraun í Snæfellsbæ, frá Gröf í Breiðuvík að uppbyggðum vegi við Stapafell. Lengd framkvæmdasvæðis er um 6,9 km, þar af fylgja 3,3 km núverandi vegi.

Umhverfisstofnun gerir annars vegar athugasemdir við leiðaval Vegagerðarinnar og hins vegar hvernig Vegagerðin hyggst standa að veglagningu um Klifhraun. Umhverfisstofnun vill benda á að vegagerð um úfið apalhraun er óafturkræf aðgerð. Sú vegagerð sem Vegagerðin hyggst ráðast í um Klifhraun hefur í för með sér verulega röskun á háum og bröttum jaðri hraunsins en hraunið hefur að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands hátt landslagsverndargildi. Athugasemdir Umhverfisstofnunar byggjast á lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, einkum 37. gr. laganna, en þar er kveðið á um að forðast skuli röskun eldhrauna eins og kostur er og að þau skuli njóta sérstakrar verndar.

Í ljósi niðurstöðu Umhverfisstofnunar varðandi umhverfisáhrif leiðar 3 er, auk áhrifa á náttúrufer, vakin athygli á atriðum sem snerta umfjöllun um snjóflóðahættu og grjóthrun, enda eru þeir þættir ein megin ástæða þess að fyrirhugað er að leggja nýjan veg um svæðið.

Leiðaval

Markmið: Í matsskýrslu kemur fram að markmið framkvæmdarinnar sé að „*auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur um Útnesveg.*”

Til að þessum markmiðum verði náð telur Vegagerðin nauðsynlegt að leggja nýjan veg um Klifhraun á u.þ.b. 2 km kafla nokkru sunnar en núverandi vegur. Með því móti verði vegurinn snjóflóðari, laus við snjóflóðahættu og grjóthrun auk þess sem dregur úr hættu vegna vindhviða.

Af þeim nýbyggingum sem fjallað er um í matsskýrslu skerðir leið 2 Klifhraun minnst. Línan er nokkru sunnan núverandi vegar og þverar hraunið þar sem það er einna mjóst og hraunkantar lægri en sunnar í hrauninu. Með veglagningu á þessum stað myndi hættu vegna snjóflóða og grjóthruns úr Botnsfjalli minnka verulega á veginum. Hætta væri enn fyrir hendi vegna hvassviðris, en á það ber að líta að veðurhæð minnkar einungis um rúmlega 20 % ef

vegurinn verður lagður skv. hugmyndum Vegagerðarinnar og því álitamál hvort sá vegur verði greiðfær í mestu aftakaveðrum. Á það skal bent að á leiðinni Reykjavík-Arnarstapi eru kaflar á fjölförnum vegum þar sem verulegar truflanir geta orðið sökum hvas sviðris án þess að Vegagerðin hafi séð ástæðu til að ráðast í sérstakar aðgerðir af þeim sökum. Nægir hér að nefna Kollafjörð, Kjalarnes, Hafnarfjall og Staðarsveit. Ef farin verður leið 2 þarf ekki að byggja tengingu að vegi yfir Jökulsháls.

Náttúrufræðistofnun Íslands segir eftirfarandi um þennan valkost í skýrslu um jarðminjar: „*Veglína 2 er sú leið sem minnst skerðir hraunið og því sú sem er langsamlega best hvað áhrif á náttúrufar varðar, ef á að breyta veginum. Hún viðheldur því mikla útsýni sem kemur í ljós þegar ekið er yfir hraunið í um 80 m hæð, skemmir hraunið lítið og hefur lítil áhrif á landslag. Þessi veglína er fjær Botnsfjalli en núverandi vegur. Undir Stapafelli er veglínan á sama stað og nú, enda náttúrufræðilegar hættur minni þar.....Áhrif af veglínunni 2 eru sáralítil sem engin á jarðminjar. Lítið þarf að raska hrauninu nema rétt þar sem vegurinn liggur upp á það að austan.*” (Skýrsla Náttúrufræðistofnunar Íslands um jarðminjar, bls.7)

Gróður og fuglalíf

Sunnan núverandi vegar er lítt raskað mýrlendi, sem er landslagsgerð sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands eru ekki sjaldgæf gróðurfélög hvorki á landsvísu né héraðsvísu á fyrirhuguðu vegsvæði nema gróðurfélagið *klófifa og finnungur*. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróður og fuglalíf kemur fram að fyrirhugaður vegur mun liggja um lítinn hluta þessa gróðurfélags við Klifhraun. Á áhrifasvæði vegarins fannst engin háplöntutegund sem er sjaldgæf á héraðs- eða landsvísu og engin tegund er á válista.

Samkvæmt úttekt Náttúrufræðistofnunar Íslands á fuglalífi er þéttleiki mófugla fremur hár í Klifhrauni miðað við ýmis önnur hraunasvæði á landinu en þær tegundir sem þar verpa eru allar algengar og útbreiddar sem varpfluglar á landinu. Fyrirhugaður vegur mun skerða varplönd og því líklega valda einhverri fækkun fugla á svæðinu.

Að mati Náttúrufræðistofnunar Íslands mun fyrirhugaður vegur og framkvæmdir tengdar honum ekki hafa mikil áhrif á gróður og fuglalíf.

Umhverfisstofnun telur með hliðsjón af ofangreindu að framkvæmdin muni ekki hafa umtalsverð áhrif á gróður eða fuglalíf.

Verndarsvæði

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er innan svæðis nr. 233 á náttúruminjaskrá, *Utanvert Snæfellsnes*, en í lýsingu svæðisins segir: „*Fjölbreytilegt landslag, frá fjörum til efstu tinda Snæfellsjökuls. Eldstöðvar og hraun frá nútíma. Fjölsótt útivistarsvæði.*” Í tillögu Umhverfisstofnunar að náttúruverndaráætlun 2004-2008 er lagt til að friðlýstur verði sá hluti svæðisins sem er á náttúruminjaskrá en er ekki hluti af þjóðgarðinum Snæfellsjökli eða öðrum friðlýstum svæðum. Utanvert Snæfellsnes er þó ekki eitt þeirra svæða sem lagt er til að verði friðlýst samkvæmt tillögu umhverfisráðherra að náttúruverndaráætlun sem kynnt var á Umhverfissþingi í október 2003, en í þeirri áætlun var megin áhersla lögð á eftirtalin atriði: 1) Að koma upp heildstæðu neti friðaðra svæða, sem tekur til fuglabyggða sem hafa verndargildi á alþjóðlega vísu, 2) stækkun tveggja þjóðgarða og 3) stofnun Vatnajökulsþjóðgarðs og friðlýsing svæða sem tengjast honum.

Á áhrifasvæði vegarins eru einnig jarðmyndanir og vistkerfi er njóta skulu sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, þ.e. eldhraun og mýrlendi.

Snjóflóð

Þar sem hætta á snjóflóði er ein af megin rökum fyrir lagningu nýs vegar og leiðarvali þá vill Umhverfisstofnun vekja athygli á eftirfarandi atriðum.

Í skýrslu Orion ráðgjafar ehf. er áberandi lítill munur á milli lína 1 og 2 hvað varðar líkur á að einstaklingur lendi í snjóflóði, enda er reiknað miðgildi fyrir endurkomutíma snjóflóða hið sama fyrir línu 1 og línu 2, þ.e. 1,5 ár, þrátt fyrir að endurkomutími snjóflóða fyrir línu 2 er talinn 2-5 ár og 1-2 ár fyrir línu 1 (sjá bls. 10 í skýrslu Orion). Þessi munur á endurkomu endurspeglast ekki í huglægum samanburði veglína sem birtur er í töflu á bls. 14.

Ekki kemur fram í skýrslu Orion hvort líkur séu metnar miðað við uppbyggðan veg eða einungis veglínu. Í þessu sambandi bendir stofnunin á að í matsskýrslu Vegagerðarinnar Djúpvegur (61): Eyrarhlíð-Hörtná segir m.a.: „*Breiðar rásir fyllast seinna af snjó en mjóar. Með gerð breiðra rása skapast verulegt svigrúm. Það má hreinsa snjó úr rásunum, þegar veður er skaplegt, til að eiga borð fyrir báru þegar veður versnar á ný. Breiðar rásir, með bröttum skeringarfláum, helst bergskeringar, stöðva minni snjóflóð, þannig að þau loka ekki veginum.*” (bls. 27).

Með þeim aðferðum sem að ofan greinir virðist vera hægt að byggja og reka öruggari snjóflóðavarnir en talið er í skýrslu Orion ráðgjafar ehf. en þar segir m.a.: „*Varnarmannvirki eru hönnuð þannig að þau geta tekið við ákveðnu magni af snjó. Þetta hönnunarmagn ræðst af þeim upplýsingum sem til eru og spádómum um veðurfar og snjómagnt á svæðinu. Verði snjómagnt meira en sem nemur þessu hönnunarrými getur skapast hætta fyrir vegfarendur. Mannvirkin veita við slíkar aðstæður falskt öryggi.*” (bls. 48).

Grjóthrun

Umhverfisstofnun vekur einnig athygli á að grjóthrun virðist ekki vera meira hér en vænta má úr klettum á Íslandi, enda hefur ekki verið gripið til sérstakra aðgerða vegna grjóthruns t.d. með gerð dýpri og breiðari vegrása á þeim kafla sem hér um ræðir. Stofnunin bendir á að ekki er gerð grein fyrir því í matsskýrslu hvort unnt sé að verja veginn grjóthruni með einhverjum aðgerðum, t.d. vegrás.

Veglagning um Klifhraun

Vegagerðin fyrirhugar að leggja Útnesveg um Klifhraun eftir leið 3. Vegurinn verði hannaður fyrir 90 km hámarkshraða. Meðfram hluta vegarins yfir hraunið er ráðgert að hafa 10 m breitt öryggissvæði. Gert er ráð fyrir 5-6 metra skeringum í hrauninu og ráðgerð er allt að 20.000 m³ efnistaka og efnisvinnsla, þ.e. mölun í hrauninu.

Umhverfisstofnun telur ekki ásættanlegt hvernig Vegagerðin hyggst standa að framkvæmdum í Klifhrauni. Veghæð er of lág þegar að hraunjaðri er komið og kallar á umtalsverðar skeringar í hrauninu enda er hraunkanturinn um 8 metra hár á þessum stað. Stofnunin telur að keyra verði að efni í fyllingar til að hækka veginn og minnka þar með skeringar í hrauninu eða leggja veginn upp á hraunið þar sem jaðar þess er lægri ef ekki er unnt að komast upp á hraunið á fyllingu á þeim stað sem Vegagerðin fyrirhugar að leggja Útnesveg.

Lækka ætti hönnunarhraða í 70 km og þar með ætti að vera hægt að minnka öryggissvæði meðfram vegi. Hætta á snjósöfnun ætti að minnka samfara hækkun vegar yfir landi og þar með ætti að minnka þörfin fyrir skeringar. Umhverfisstofnun telur að Vegagerðin ætti ekki að reyna að ná massajafnvægi milli fyllinga og skeringa þegar um vegagerð á jafn viðkvæmum stað og þessum er að ræða. Sneiða ætti hjá hraunhólum eins og þeim sem er við stöð 14.800 enda gæti hólinn verið hluti gígs (skýrsla um jarðminjar, bls. 6) og keyra að fyllinga- og burðarlagsefni í stað þess að sækja efni í skeringar í hólinn eins og fyrirhugað er. Efnistaka og

vinnsla í hrauninu er ekki ásættanleg. Þar sem slétta þarf allstór athafna- og haugsvæði er ljóst að efnisvinnsla á þessum stað myndi kalla á enn frekara rask en það sem ráðgert er með fyrirhugaðri efnistöku í hrauninu. Umhverfisstofnun telur ekki að flutningsleiðir frá fyrirhuguðum efnistökuðum í Botnshlíð og við Rauðfeldsgjá að veglínun séu það langar að þörf sé á að ráðast í efnistöku í hrauninu eins og ráð er fyrir gert.

Vegalagning sú sem fyrirhuguð er um Klifhraun samkvæmt leið 3 veldur verulegum óafturkræfum áhrifum. Í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um jarðminjar segir m.a.: „Klifhraun er eitt tiltölulega fárra andesithrauna á landinu sem runnið hafa á nútíma og því sérstakt sem landslagsheild, en þó ekki einstakt á landinu. Náttúrufræðistofnun Íslands telur þó að rask sem verður við lagningu nýs vegar um Klifhraun sé ekki ásættanlegt nema ef vel rökstuddar ástæður eru fyrir hendi sem krefjast þess. Bæði segir í náttúruverndarlögum að hlífa skuli eldhrauni eftir megni og einnig er um að ræða fremur sjaldgæfa gerð hrauns á landinu” (bls.8). Umhverfisstofnun tekur undir það álit Náttúrufræðistofnunar Íslands að ef vegstæðinu verði breytt sé veglína 2 besta leiðin út frá náttúruverndarsjónarmiðum, enda liggur sú leið yfir mun minna af óröskuðu hrauni en aðrar leiðir.

Klifhraun er í útjaðri Þjóðgarðs þar sem hámarkshraði verður vart meiri en 70 km. Aðstæður eru þannig beggja megin Klifhrauns að réttlætianlegt væri að minnka hönnunarhraða um hraunið. Að austan liggur Útnesvegur nærri bæjunum Kambi og Gröf. Vestan við Klifhraun er stutt að vegamótum og þar fyrir vestan vegur um Hellnahraun, sem vart leyfir 100 km hraða eins og sést á mynd 10 í teikningahefti. Gert er ráð fyrir annarri landnýtingu og aukinni umferð ferðamanna um þetta svæði í framtíðinni. Markmið Vegagerðarinnar með framkvæmdinni ættu að nást þótt hönnunarhraði sé lægri en tilgreindur er í matsskýrslu. Mjög lítil umferð er um veginn stóran hluta ársins. Árið 2021 er ráðgert að vetrardagsumferð sé einungis 45 bílar. Bættar samgöngur á norðanverðu Snæfellsnesi ásamt öruggari vegtengingu um Vatnaheiði draga væntanlega enn frekar úr þörf fyrir varaleið að vetrarlagi fyrir Jökul. Notagildi Útnesvegur sem varaleiðar ætti ekki að skerðast verulega þótt hönnunarforsendur verði aðrar en kynntar eru í matsskýrslu. Væntanlega yrði vegagerð ódýrari ef slegið væri af kröfum um hæðar- og planlegu vegarins.

Mótvægisáðgerðir

Í riti Skipulagsstofnunar „Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda” er að finna eftirfarandi skilgreiningu á hvað telja skuli mótvægisáðgerðir: „Áðgerðir sem ekki eru nauðsynlegur hluti framkvæmdar en gripið er til á hönnunartíma, framkvæmdatíma eða að loknum framkvæmdum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir, draga úr eða bæta fyrir neikvæð umhverfisáhrif sem framkvæmd kann að hafa í för með sér.”

Umhverfisstofnun telur að fæstar þeirra mótvægisáðgerða sem tilgreindar eru í matsskýrslunni geti talist mótvægisáðgerðir, sbr. ofangreinda skilgreiningu.

Uppgræðsla vegaxla, ræsi yfir Sandalæk og „fljótandi vegur”, þ.e. vegagerð yfir votlendi, hljóta að teljast hefðbundin vinnubrögð í vegagerð.

Leyfi af ýmsu tagi svo sem framkvæmdaleyfi, starfsleyfi, leyfi Fornleifaverndar ríkisins eða önnur leyfi sem teljast lagaleg forsenda aðgerða eða framkvæmda geta vart talist til mótvægisáðgerða. Sama gildir um breytingar á aðal- eða deiliskipulagi. Einnig getur frágangur náma skv. lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd vart talist mótvægisáðgerð.

Að draga sem mest úr veghæð yfir landi getur vissulega minnkað fyllingar, en með minni veghæð geta skeringar aukist verulega eins og tilfellið er um fyrirhugaðan veg um Klifhraun.

Umhverfisstofnun telur að hér sé um vegtækni- og fjárhagslegar forsendur að ræða sem hafi lítið með eiginlegar mótvægisáðgerðir að gera, eins og fram kemur í skýrslu Vegagerðarinnar Djúpvegur (61): Eyrarhlíð-Hörtná.: „Það er viðtekið álit að góð hönnun vega endurspeglar í jafnvægi milli skeringa og fyllinga. Oft reynist nauðsynlegt að byggja vegi upp úr landinu, t.d. vegna hættu á snjóalögum eða ágangs vatns. Við þær aðstæður aukast fyllingar og þá getur þetta jafnvægi raskast verulega. Almenna reglan er þó sú, að því stöðugra sem þetta jafnvægi er, því betur falli mannvirki að landslaginu. Við þetta jafnvægi verða flutningsvegalengdir jarðefna í veginn í lágmarki. Því fylgir að kostnaður verður í lágmarki.” (bls. 40)

Umhverfisstofnun fellst ekki á að það geti talist mótvægisáðgerð að fella fyrirhugaðan veg um Klifhraun að landinu með þeim hætti sem Vegagerðin ráðgerir. Í besta falli er hér um mótsögn að ræða þar sem Umhverfisstofnun hefur talið að óásættanlegt rask sé samfara þeirri vegagerð sem fyrirhuguð er um hraunið. „Hefðbundin” vegagerð í eldhrauni getur ekki talist til mótvægisáðgerða.

Umhverfisstofnun telur að bæði endurheimt votlendis og takmörkun umferðar við Rauðfeldsgjá á vissum tímum teljist til mótvægisáðgerða. Stofnunin telur að ef ráðist verði í fyrirhugaða vegagerð verði frágangur núverandi vegsvæðis að vera meðal mótvægisáðgerða, sem fæli í sér að fjarlægja veginn eða jafna hann út allt eftir aðstæðum, sem og val veglínu og hönnun vegar yfir hraunið þar sem markmiðið væri að lágmarka rask eins og kostur er.


Á það skal bent að ósamræmi virðist ríkja í matsskýrslu varðandi stærð öryggissvæðis. Ýmist er það talið 10 m eða 7 m og ýmist virðist breidd svæðisins vera mæld frá axlarbrún eða fláafæti.


Niðurstaða

Umhverfisstofnun telur að Vegagerðin hafi ekki reynt að forðast röskun Klifhrauns eins og kostur er með þeirri leið og þeirri hönnun Útnesvegur um Klifhraun sem kynnt eru í matsskýrslu. Umhverfisstofnun telur að bæði veggönnun og ákvörðun um legu vega á þessu svæði eigi að taka mið af óafturkræfni vegagerðar um hraun. Talsvert svigrúm er m.a. vegna takmarkaðrar umferðar til að laga veginn betur að landi og draga úr raski í hrauninu í stað þess að gera ítrustu kröfur um hönnunarhraða.

Umhverfisstofnun tekur undir þau sjónarmið Náttúrufræðistofnunar Íslands að leið 2 sunnan núverandi vegar sé langbesti kosturinn hvað áhrif á náttúrufar varðar ef breyta eigi veginum. Umhverfisstofnun telur að lagning Útnesvegur um Klifhraun muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér á landslagsheild og jarðmyndun sem njóta skal sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, ef fyrirhuguð framkvæmd verður með þeim hætti sem lýst er í matsskýrslu. Þær mótvægisáðgerðir sem lagðar eru fram munu ekki draga nægilega úr þeim áhrifum, enda í raun ekki til mótvægisáðgerðir sem draga úr áhrifum þess rasks sem fyrirhuguð framkvæmd mun hafa í för með sér.

Virðingarfyllt,


Sigrós Friðriksdóttir


Helgi Jerisson
Forstöðumaður framkvæmda-
og eftirlitssviðs