
**Örlygshafnarvegur, Skápadalsá-Patreksfjarðarflugvöllur,
Vesturbyggð**
Ákvörðun um matsskyldu

NIÐURSTAÐA

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að uppbygging Örlygshafnarvegar milli Skápadalsár og Patreksfjarðarflugvallar sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun veur athygli á að framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Vesturbyggðar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, sbr. reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 722/2012 og starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Vegagerðin og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 27. júlí 2015.

Skipulagsstofnun

INNGANGUR

Þann 15. apríl 2015 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Vegagerðinni um fyrirhugaða uppbyggingu Örylgshafnarveggar á milli Skápadalsár og Patreksfjarðarflugvallar samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og lið 10.09 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Vesturbyggðar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Minjastofnunar Íslands og Umhverfisstofnunar.

Umsagnir bárust frá Vesturbyggð með bréfi dags. 25. júní 2015, Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 7. maí 2015, Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 6. maí 2015 og Umhverfisstofnun með bréfi dags. 29. apríl 2015. Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með bréfum dags. 11. maí 2015.

FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARADILA

Fram kemur að Vegagerðin fyrirhugi að endurbyggja, lagfæra og leggja bundið slitlag á rúmlega 8 km langan hluta núverandi vegar milli Skápadalsár og Patreksfjarðarflugvallar.

Fram kemur að veghelgunarsvæði Örylgshafnarveggar, sem sé tengivegur, verði 30 m breitt og nái 15 m frá miðlínu vegar til hvorrar handar. Umhverfi næst veginum hafi áður verið raskað með lagningu núverandi vegar, framræsluskurðum, lögnum, túnrækt og beit. Allur frágangur að framkvæmdum loknum verði í samráði við eftirlitsaðila Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar auk þess sem leitað verði eftir ráðgjöf og aðstoð hjá Landgræðslu ríkisins um uppgræðslu á svæðinu.

Fram kemur að fyrirhuguð framkvæmd sé fyrirhuguð á svæði sem fellur undir hverfisvernd (H1) í Aðalskipulagi Vesturbyggðar 2006-2018, þ.e. allt land vestan Þjóðveggar um Kleifaheiði að Látrabjargi.

Fram kemur að áætluð efnisþörf í framkvæmdina sé um 80 þús. m³. Efnid muni fást úr skeringum og námum. Magn skeringa er áætlað um 50 þús. m³ og muni það efni verða notað í fyllingar. Magn í slitlag og axlir sé áætlað um 2 þús. m³ og muni fást úr námu á Kleifaheiði. Magn efnis í burðarlög sé áætlað um 30 þús. m³ og sé miðað við að þú muni fást úr framburðarkeilu Skápadalsár.

Áhrif á núverandi landnotkun. Fram kemur að enga veiði sé í þeim ám sem séu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði en geri megi ráð fyrir að tafir verði á samgöngum á svæðinu meðan á framkvæmdum stendur og geti það haft neikvæð áhrif á ferðamennsku. Neikvæð áhrif verði þó tímabundin því að framkvæmdum loknum verði áhrif framkvæmdarinnar á ferðamennsku og ferðaþjónustu verulega jákvæð.

Fram kemur að á framkvæmdatíma muni umferð vinnuvéla hafa áhrif á hljóðstig og loftmengun sem getur haft áhrif á starfsmenn við vegagerð, vegfarendur sem leið eiga um veginn, íbúa á Hvalskeri og aðra þá sem dvelja í grennd við framkvæmdasvæðið. Gert sé ráð fyrir að áhrifin verði óveruleg þar sem þau séu tímabundin og staðbundin. Aftur á móti muni rykmengun hverfa og hávaði mun minnka miðað við núverandi ástand vegna bundins slitlags.

Áhrif á landslag. Fram kemur að búist sé við að framkvæmdin muni hafa lítil áhrif á landslag þar sem að mestu sé um að ræða endurbyggingu og lagfæringu núverandi vegar þótt lítillaga sé vikið út af honum á stuttum köflum. Landslaginu á framkvæmdasvæðinu hafi þegar verið

raskað með vega- og annarri mannvirkjagerð. Á vegsvæði mun landslagsmyndin breytast lítilsháttar þar sem nýr vegur verður hærri og breiðari en núverandi vegur.

Fram kemur að með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum verði hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag. Stuðlað verði að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vel afmarkað framkvæmdasvæði.

Áhrif á gróður og fugla. Fram kemur að fyrirhugað framkvæmdasvæði liggja um mólendi, graslendi og ræktað land sem eru gróðurlendi með lágt verndargildi. Fyrirhuguð framkvæmd mun hvergi skerða ræktað land. Óhjákvæmilega skerðist gróður þar sem endurbyggður vegur liggja út fyrir núverandi vegstæði og hefur þar með neikvæð áhrif á gróður.

Fram kemur að fyrirhuguð framkvæmd muni ekki raska verðmætu gróðurlendi og ekki er gert ráð fyrir að hún muni hafa áhrif á útbreiðslu fágætra háplantna eða mosa. Við frágang vegsvæðis og náma sé miðað við að nota svarðlag þar sem það er til staðar. Í svarðlaginu sé fræforði sem getur spírað og hjálpað til við að fá upprunalega gróðurþekju. Við uppgræðslu námusvæða verður haft samráð við landeigendur og Umhverfisstofnun.

Fram kemur að Vegagerðin geri ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd geti haft neikvæð áhrif á fugla á framkvæmdatíma vegna umferðar vinnuvéla og jarðrasks við vegagerð og efnistöku en að þau verði tímabundin og óveruleg. Til að neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði sem minnst verði reynt að skerða óraskað land sem minnst.

Samræmi við skipulagsáætlanir. Fram kemur að Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018 geri ráð fyrir að á skipulagstímabilinu verði haldið áfram almennum endurbótum á tengibrautum til að stytta vegalengdir og bæta samgöngur í sveitarfélaginu. Örylgshafnarvegur er þar nefndur. Þá eru taldir upp þeir vegir sem teljast til mikilvægra ferðamannaleiða og þörf er á að endurbyggja. Uppbygging Örylgshafnarvegur úr botni Patreksfjarðar að Bjargtöngum er þar nefndur. Markmið framkvæmdarinnar sé að auka umferðaröryggi vegfarenda sem leið eiga um Örylgshafnarveg og tryggja greiðari samgöngur á svæðinu.

ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGD FRAMKVÆMDARAÐILA

Fram kemur í umsögnum Vesturbyggðar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Minjastofnunar Íslands og Umhverfisstofnunar það álit að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

Í umsögn Vesturbyggðar koma fram þau tilmæli til framkvæmdaraðila að vegna nálægðar vegarins við jörðina Hvalsker verði framkvæmdum hagað þannig að sem minnst rykmengun stafi af umferð stórvirkra vinnuvéla í næsta nágrenni við Hvalsker.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að fornleifaskráning hafi ekki farið fram á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og því sé nauðsynlegt að fornleifarfræðingur verði fenginn til að mæla upp og meta hlutverk fornleifa á svæðinu áður en framkvæmdir hefjist.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðin muni fara að tilmælum Minjastofnunar.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telur að helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar geti falist á áhrifum skeringa á landslag. Því sé nauðsynlegt að vanda vel til frágangs þeirra og að þær verði felldar að landi eins og kostur sé. Einnig kemur fram að

Umhverfisstofnun telji að Vegagerðin hefði átt að gera grein fyrir hver afdrif brúar yfir Mikladalsá verði að framkvæmdum loknum.

Í svari framkvæmdaraðila kemur fram að farið verði eftir ábendingum Umhverfisstofnunar er snúa að frágangi skeringa og áhersla lögð á að þær verði sléttaðar í samræmi við landslag og halla umhverfis svo þær verði sem minnst áberandi. Að framkvæmdum loknum verður brú yfir Mikladalsá fjarlægð.

NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða uppbyggingu á rúmlega 8 km löngum kafla núverandi vegar milli Skápadalsár og Patreksfjarðarflugvallar. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og lið 10.09 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun um að nauðsynlegt sé að vanda vel til frágangs skeringa og þær verði felldar að landi eins og kostur sé til að lágmarka áhrif framkvæmdar á landslag.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdar á gróður verði óveruleg og helst bundin við þau svæði þar sem veglagning vís af núverandi vegstæði. Með því að nota svarðlag við frágang skeringa verði stuðlað að því að fá upprunalega gróðurþekju. Áhrif framkvæmda á fuglalíf verða að mati stofnunarinnar óveruleg og að mestu bundin við framkvæmdatíma.

Skipulagsstofnun leggur áherslu á að framkvæmdaraðili fari eftir þeim sem Minjastofnun Íslands hefur sett fram í umsögn sinni um að fornleifarfræðingur verði fenginn til að mæla upp og meta hlutverk fornleifa á svæðinu áður en framkvæmdir hefjist. Brýnt er að niðurstaða fornleifafræðings verði kynnt Minjastofnun Íslands áður en framkvæmdir hefjist.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Vegagerðarinnar við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Vegagerðarinnar vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að uppbygging Örylgshafnarvegur milli Skápadalsár og Patreksfjarðarflugvallar sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif með tilliti til eðlis framkvæmdarinnar, staðsetningar hennar og eiginleika hugsanlegra áhrifa hennar, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Vesturbyggðar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, sbr. reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 722/2012 og starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða skv. reglugerð nr. 785/1999 um atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Vegagerðin og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 27. júlí 2015.

Jakob Gunnarsson

Valur Klemensson