

Örlygshafnarvegur um Látravík, Vesturbyggð

Ákvörðun um matsskyldu

1 INNGANGUR

Þann 15. apríl 2020 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Vegagerðinni um fyrirhugaða lagningu Örlygshafnarveggar um Látravík í Vesturbyggð samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 10.09 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Vesturbyggðar, Heilbrigðiseftirlits Vestfjarða, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands og Umhverfisstofnunar.

2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Örlygshafnarvegur um Hvallátra í Látravík, Vesturbyggð. Kynning vegaframkvæmda, Vegagerðin, febrúar 2020.

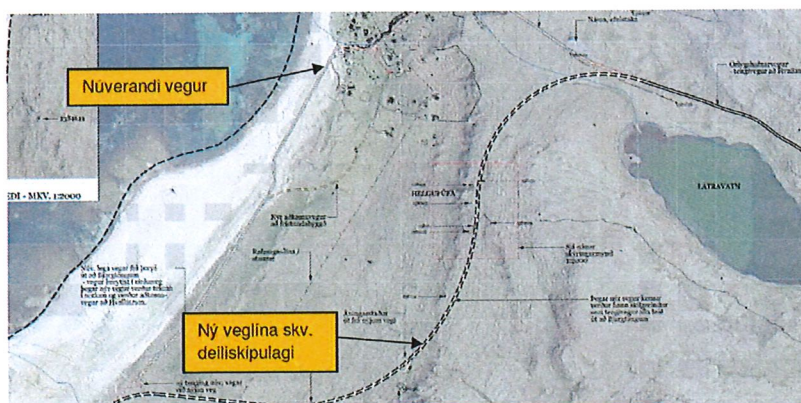
Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Vesturbyggð með tölvupósti dags. 18. júní 2020.
- Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða með bréfi dags. 20. maí 2020
- Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 12. maí 2020.
- Náttúrufræðistofnun Íslands með tölvupósti dags. 18. maí 2020.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 11. maí 2020.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með bréfi dags. 8. júní 2020.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að um sé að ræða lagningu um 1,75 km nýs vegar ofan við Hvallátra í Látravík en það er hluti vegar sem liggur út að Látrabjargi og verður rask bundið við um 13 til 30 m breitt svæði.



Mynd 1 Ný veglína á tæplega 2 km kafla



Fram kemur að núverandi vegur sé að hluta til niðurgrafinn, mjór og beri ekki þá umferð sem um hann fari. Oft skapast vandamál í rigningu þar sem fljótt myndast djúpir pollar í veginum sem ógerlegt er að ræsa burt. Umferð hefur farið stigvaxandi undanfarin ár um frístundasvæðið á Hvallátrum og við núverandi aðstæður á háannatíma hafa landeigendur talið allt að 500 bíla á dag, þ.e. 1000 bílar/dag gegnumstreymisumferð. Áætluð efnisþörf er 33.750 m³ og mun efni fást úr skeringum en magn skeringa er áætlað um 52.000 m³ og verður umframefni notað til að laga bratta fláa á núverandi Örlygshafnarvegi, í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Frágangur

Fram kemur að svarðlagi sem finnst á fyrirhuguðum skeringarsvæðum meðfram vegi, verði ýtt að jöðrum framkvæmdasvæðisins og það geymt til síðari nota. Í lok framkvæmda verður svarðlagi jafnað yfir vegfláa, sem efsta lag við frágang, þar sem það er til staðar. Frágangi á vegskeringum og námum verður hagað þannig að ekki myndist vindrof í lausan jarðveg. Þær verða sléttaðar og í samræmi við landslag og halla umhverfis. Brúnir vegskeringa verða aðlagaðar landinu í kring, svo þær verði ekki eins áberandi. Við uppgræðslu verður farið eftir leiðbeiningum Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Sáð verður í vegkanta og vegfláa á grónu landi. Raskað svæði meðfram vegi verður jafnað og fellt að umhverfinu fyrir sáningu. Sáð verður gróðurtegundum sem henta fyrir svæðið og skera sig ekki úr umhverfinu. Allur frágangur verður í samráði við eftirlitsaðila Vegagerðarinnar, landeigendur og fulltrúa Umhverfisstofnunar. Leitað verður eftir ráðgjöf og aðstoð hjá Landgræðslunni um uppgræðslu á svæðinu.

4 UMHVERFISÁHRIF

Hér er fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar.

Verndarsvæði

Fram kemur að fyrirhugaður vegur liggja um hverfisverndarsvæði skv. Aðalskipulagi Vesturbyggðar 2006-2018 og um svæði á náttúruminjasrá, þ.e. Breiðavík, Hvallátra og Keflavík. Þá liggur fyrirhuguð framkvæmd innan 100 m fjarlægðar frá fornleifum sem njóta verndar samkvæmt þjóðminjalögum.

Ferðamennska

Fram kemur að tafir verði á umferð ferðamanna á svæðinu meðan á framkvæmdum standi og geti það haft neikvæð áhrif á ferðamennsku. Neikvæð áhrif verða þó tímabundin því að framkvæmdum loknum verða áhrif veglagningarinnar á ferðamennsku og ferðaþjónustu verulega jákvæð með auknu umferðaröryggi og greiðfærni.

Hávaði og rykmengun

Fram kemur að að framkvæmdum loknum muni nýr vegur liggja ofan byggðarinnar og gera megri ráð fyrir óverulegu ónæði vegna umferðarhávaða miðað við núverandi ástand. Þá verður vegurinn með bundnu slitlagi svo að rykmengun verður einnig óveruleg að framkvæmdum loknum.

Ásýnd

Fram kemur að nýr vegur muni hafa óveruleg áhrif á landslag m.t.t. sérstöðu eða fágæti landslags en talsverð neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins vegna skeringa meðfram vegi. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga verulega úr neikvæðum áhrifum skeringa á ásýnd. Stuðlað verður að því að röskun á landi verði sem minnst og að hún takmarkist fyrst og fremst við vel afmarkað framkvæmdasvæði.



Gróður og fuglar

Fram kemur að í tengslum við fyrirhugaða framkvæmd hafi Náttúrufræðistofnun Íslands unnið rannsóknir á gróðurfari og fuglalífi sumarið 2019.

Rask vegna fyrirhugaðra framkvæmda verður á um 5 ha svæði en veglínan sem er 1,75 km löng og liggur að mestu leyti um óraskað og allvel gróið svæði. Bein áhrif framkvæmda verða að mestu leyti á vistgerðir með lágt verndargildi en á síðustu 300–400 metrunum innan athugunarsvæðisins mun veglínan liggja yfir mjög vel gróið svæði og þvera *língresis-* og *vingulsvist* (hátt verndargildi), *grashólavist* (hátt verndargildi) og hrossanálarvist, auk þess sem hún mun liggja nærri *starungsmýrablettum* (mjög hátt verndargildi). Áhrifin verða staðbundin.

Fram kemur að við lagningu nýs vegar muni búsvæði mófugla óhjákvæmilega raskast og æskilegt væri að kortleggja betur varp, sérstaklega möguleg kjóaóðul, innan áhrifasvæðis veglínunnar. Nýr vegur mun þó einnig hafa jákvæð áhrif í för með sér þar sem hann mun draga stórlega úr umferð í frístundabyggðinni og þar með úr hættunni að keyrt sé yfir kríuunga í kríuvarpi á því svæði en þeir halda sig gjarnan við veginn. Í Látrabjargi er ritubyggð og liggur flugleið ritu yfir fyrirhugaða veglínu í grennd við Látravatn. Flughæð ritu yfir fyrirhugaða veglínu er gjarnan einungis örfáa metra frá jörðu. Nýjum vegi gæti því fylgt slyshætta, bæði fyrir fugla og menn.

Niðri á láglandinu í Látravík, þar sem vegurinn myndi sameinast Örlygshafnarvegi á ný við Ytri- Fit, er nokkurt mýrlendi og þyrfti að leitast við að raska því sem minnst á framkvæmdatíma og gæta sérstaklega að lítilli tjörn sem liggur sunnan veglínunnar en hún var þéttsetin af kríum og óðinshönum daginn sem athuganir fóru fram. Þá er almennt mælt til þess að forðast framkvæmdir á varptíma (maí–júlí), sérstaklega á fuglaríkum svæðum.

Vegagerðin gerir ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd geti haft neikvæð áhrif á fugla á framkvæmdatíma vegna umferðar vinnuvéla og jarðrasks við vegagerð. Þá mun fyrirhugaður vegur liggja á nýju vegstæði og þar með mögulega fara yfir einhver búsvæði mófugla. Miðað er við að hefja framkvæmdir snemma vors 2021, áður en hreiðurgerð fugla á svæðinu hefst. Engum nýjum grónum svæðum verður raskað á varptíma fugla, frá byrjun maí fram í lok júlí.

Menningarminjar

Fram kemur að Vegagerðin hafi haft samráð við Minjastofnun Íslands vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar og hafi stofnunin skoðað fornminjar á svæðinu m.t.t. veglínu og álitur ekki ástæðu til að gera frekari athugasemdir við framkvæmdina svo lengi sem fornminjar BA-138:054 (tjaldsvæði) og BA-138:152 (hleðsla) verði merktar á áberandi hátt og starfsmönnum við framkvæmdina gert viðvart um staðsetningu þeirra. Ofangreindar fornminjar verða kynntar í útboðsgögnum auk þess sem þar verður lögð áhersla á að raska ekki landi utan skilgreinds framkvæmdasvæðis.

5 SKIPULAG OG LEYFI

Framkvæmdin er í samræmi við Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018 og fyrir þarf að liggja samþykkt deiliskipulag áður en framkvæmdaleyfi verður gefið út af Vesturbyggð.

6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða lagningu 1,75 km nýs vegar ofan við byggðina við Hvallátra. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10.09 og lið 13.02 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.



Eðli og staðsetning framkvæmdar og eiginleikar hugsanlegra áhrifa

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi hennar, nýtingu náttúruauðlinda og ónæði, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000. Jafnframt ber að taka mið af staðsetningu framkvæmdar svo sem verndarákvæðum, einkum svæða sem njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd og vegna fornleifa, sbr. 2. tl. 2. viðauka sömu laga. Þá ber að taka mið af eiginleikum hugsanlegra áhrifa framkvæmdar, meðal annars með tilliti til stærðar og fjölbreytileika áhrifa og til þess hverjar líkur eru á áhrifum, sbr. 3. tl. 2. viðauka laganna.

Um er að ræða vegaframkvæmdir sem ekki eru umfangsmiklar en þó er ljóst að gert er ráð fyrir talsverðum skeringum en ekki er gert ráð fyrir að taka efni úr námum. Gera má ráð fyrir að dragi úr ónæði í byggðinni að Hvallátrum vegna umferðar sé miðað við núverandi aðstæður. Veglagning fer fram á svæði sem nýtur hverfisverndar og er á náttúruminjasrá og staðhættir þess eðlis að um verður að ræða töluverðar staðbundnar ásýndarbreytingar vegna veglagningarinnar auk rasks á vel grónu svæði og á hluta leiðarinnar á vistgerðum sem hafa hátt verndargildi. Breytt lega vegarins hefur jákvæð áhrif á kríuvarp sem er í nágrenni byggðarinnar á Hvallátrum en hefur í för með sér rask á búsvæðum mófugla.

Í ljósi ofangreinds eru því helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðrar veglagningar áhrif á ásýnd og á gróður en þau eru bundin við afmarkað svæði. Mikilvægt er að skilgreina framkvæmdasvæðið eins þröngt og kostur er og að lögð sé áhersla á vandaðan frágang í samræmi við þær aðgerðir sem Vegagerðin leggur til í framlögðum gögnum til að draga úr neikvæðum áhrifum. Neikvæð áhrif verða mest á framkvæmdatíma sem eðli málsins samkvæmt verða tímabundin.

Ákvörðunarorð

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 14. september 2020.

Reykjavík, 7. ágúst 2020.


Egill Þórarinnsson