

**MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM
SAMKVÆMT LÖGUM NR. 63/1993
VEGNA LAGNINGAR DRANGSNESVEGAR NR. 546 UM
SELSTRÖND Í STEINGRÍMSFIRÐI
ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS**

1. INNGANGUR

Með vísan til laga nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum var eftirtalin framkvæmd tilkynnt til frumathugunar hjá Skipulagi ríkisins, samkvæmt 8. grein laganna.

Framkvæmd: Endurbygging Drangsnesevegur nr. 546, í Steingrímsfirði milli Hálsögutugils og Hellu.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Frumathugun: Framkvæmdin var tilkynnt til embættis skipulagsstjóra ríkisins þann 18. júlí 1994 og auglýst opinberlega þann 20. júlí 1994. Auglýsingin birtist í Morgunblaðinu og Vestfirska fréttablaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 21. júlí til 26. ágúst 1994 hjá Skipulagi ríkisins og í verslun Kaupfélags Steingrímsfjarðar í Drangnesi. Átta bréf með athugasemdum bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar fimm opinberra umsagnaraðila, Ferðamálaráðs, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndarráðs, sveitarstjórnar Kaldrananeshrepps og Þjóðminjasafnsins.

Gögn lögð fram við frumathugun:

1. **Frummatsskýrsla.** Steingrímsfjörður: Drangsnesevegur um Selströnd, Umhverfismat, Vegagerðin, Ísafirði í júlí 1994.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **Ferðamálaráðs** með bréfi dagsettu 19. júlí 1994. Ítrekun var send með bréfi dagsettu 8. september 1994, en umsögn hefur ekki borist.

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dagsettu 19. júlí 1994 og barst svar með bréfi dagsettu 10. ágúst 1994. Þar segir meðal annars:

„Hollustuvernd ríkisins gerir ekki athugasemd við framkvæmdina sem slíka, en bendir á nokkur atriði í sambandi við skýrsluna sjálfa.

Hollustuvernd ríkisins vill benda á að það gæti verið eðlilegt að vegir séu skoðaðir í heild, en ekki eingöngu sá vegarhluti sem unnið sé við næst. Þannig er auðveldara að gera sér grein fyrir hve mikil röskun á sér stað vegna vegarþóta sem fyrirséð er að þarf að framkvæma“.

„Hollustuvernd ríkisins telur framkvæmdina þess eðlis að umhverfinu eigi ekki að stafa hættu frá loftmengun, vatnsmengun, hávaðamengun eða mengun frá úrgangi vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar“.

Leitað var umsagnar **Náttúruverndarráðs** með bréfi dagsettu 19. júlí 1994 og barst umsögnin með bréfi dagsettu 9. ágúst 1994. Þar segir meðal annars:

„Á fundi Náttúruverndarráðs þann 5. ágúst sl., var tekið fyrir framanskráð erindi um umhverfisáhrif af fyrirhuguðum vegaf framkvæmdum“.

„Náttúruverndarráð samþykkti að gera eftirfarandi athugasemd við fyrirhugaða vegaf framkvæmd. Vegalögnin fer að mestu með strandlengjunni og fellur illa að formi landslagsins, þar sem skorið er á víkur og voga. Við framkvæmdina munu stór landsvæði raskast. Tekið er sérstaklega fram að slæm staðsetning vegar á stöð 3800-4300 og er þar lagt til að vegstæðið verði flutt fyrir ofan svokallaðan Álfkonuklett. Lögð er áhersla á að ekki verði tekið malarefni úr fjörunni og malarnám skoðað með eftirlitsmanni Náttúruverndarráðs.“

Gera þarf úttekt á dýra- og gróðurlífi landsvæðisins þar sem áhrif fyrirhugaðrar vegagerðar gætir. Engar rannsóknir hafa verið gerðar á þessu landsvæði svo kunnugt sé, og er því þekking á mikilvægi svæðisins með tilliti til dýralífs og gróðurfars takmörkuð. Náttúrufarsúttekt á Selströndinni er því mikilvæg áður en ákvörðun um vegagerð meðfram strandlengjunni verður tekin“.

Athugasemd við umsögn Náttúruverndarráðs um Drangnesveg barst frá **Vegagerðinni** með bréfi dagsettu 5. september 1994. Þar segir meðal annars:

„Eins og fram kemur í matsskýrslu Vegagerðarinnar er hægt að fara með veginn ofan Sandnesbæjarins og þar með ofan Álfkonuklettsins en lega vegarins þar er vart ásættanleg. Við hönnun vegarins var reynt, til hins ítrasta, að fylgja formi landslagsins og hlífa fjörum þar sem það var kleift. Reynt var að skera ekki „á víkur og voga“ og ef grannt er skoðað þá er reyndin sú að veglínan fellur eins vel að landslaginu og frekast er unnt og víkum, vogum og fjörum hlíft, þar sem þess er nokkur kostur. Fundist hefur aðili, sem kannað hefur fuglalíf á Selströnd og nágrenni í samráði við Náttúrufræðistofnun. Þessi aðili mun skila skýrslu um athuganir sínar til Umhverfismatsdeildar Skipulags ríkisins og verður Náttúruverndarráði sent afrit“.

„Að beiðni Skipulags ríkisins, bréf Þóroddar F. Þóroddssonar 22.08.94. tilvitnun 1183-9, er farið þess á leit við Vegagerðina að færð verði inn á uppdrátt ný veglína, milli stöðva 3700 og 4350, er fari ofan Sandnesbæjarins (Efri leið, innskot Skipulags ríkisins). Slík tillaga er meðfylgjandi. Um þessa tillögu skal nú farið nokkrum orðum. Láréttur ferill veglínunnar er ekki ósvipaður framlagðri tillögu. Lóðréttur ferill hennar er þó gjörólíkur, en sýnu verri er þá vægt til orða tekið. Miðlína vegarins er 32 m frá húshlið, en fláafóturinn er í um 23 m frá húshliðinni. Þessum vegferli fylgja styttri sjónlengdir þar sem klettaraninn, innan hússins, slítur sjónlínuna inn í beygjuni, þ.e. ekki sést á milli stöðva 3900 og 4100 nema til komi miklu dýpri og umfangsmeiri skering neðan vegar en gert er ráð fyrir og er þó farið djúpt með tillögunni. Neðri leiðin, framlagða tillagan, er með þokkalegt massajafnvægi (mismunur fyllinga og skeringa), en efri leiðin hins vegar alls ekki. Magntölur eru (í rúmmetrum milli stöðva 3880 og 4380):

Í töflunni eru bornar saman fyllingar og skeringar fyrir Efri og Neðri leið.

	Fylling	Skering	Mismunur eða aðflutt efni
Neðri leið	12 260 m ³	8 910 m ³	3 350 m ³
Efri leið	31 870 m ³	2 390 m ³	29 480 m ³

Ljóst er að Einbúarnir verða að víkja með veglínu ofan Sandnesbæjarins (einnig á Neðri leið - innskot Skipulags ríkisins)".

Leitað var umsagnar **sveitarstjórnar Kaldraneshrepps** með bréfi dagsettu 21. júlí 1994. Svohljóðandi umsögn barst með bréfi dagsettu 9. september 1994:

„Á fundi hreppsnefndar Kaldraneshrepps 11. júlí 1994, var fjallað um fyrirbyggjandi tillögur Vegagerðar ríkisins um veglínu á Selströnd. Eftirfarandi bókað:

Hreppsnefnd Kaldraneshrepps samþykkir fyrirbyggjandi tillögu Vegagerðar ríkisins um veglínu á Selströnd, frá Hálsögutugili að Hellu".

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dagsettu 19. júlí 1994 og barst umsögn með bréfi dagsettu 2. ágúst 1994. Þar segir meðal annars:

„Á svæði því sem vegurinn verður lagður og efni tekið úr áætluðum námum eru engar fornleifar á fornleifaskrá. Á svæðinu eru hins vegar eftirfarandi minjar".

1) Eyðibýlið Hálsögutugil. 2) Rústir Örlygsstaða. 3) Rústir Kolsár. 4) Rústir Úrsúlustaða.

„Allar þessar minjar eru eldri en 100 ára og eru því friðaðar skv. Þjóðminjalögum nr. 88/1989. Ekkert rask getur því orðið á þeim, og í að minnsta kosti 20 metra fjarlægð frá þeim.

Af fyrirbyggjandi gögnum um framkvæmdir, og vegna afstöðu rústanna við vegarstæði og efnisnámur er það mat fornleifadeildar Þjóðminjasafns Íslands:

- a) að ekki getur orðið að efnistöku í námu E2, þar sem rústir Hálsögutu myndu eyðileggjast.
- b) að ekki getur orðið að efnistöku í námu E9, þar sem rústir Úrsúlustaða myndu eyðileggjast.
- c) að efnistaka úr E4 getur aðeins farið fram eftir mat fornleifafræðings á aðstæðum, vegna nálægðar námunnar við Örlygsstaði.
- d) að efnistaka úr E7 getur aðeins farið fram eftir mat fornleifafræðings á aðstæðum, vegna nálægðar námunnar við Kolsá".

Athugasemdir þessar voru sendar **Vegagerðinni Ísafirði** með símbréfi dagsettu 4. ágúst 1994.

Með bréfi dagsettu 1. september 1994 svarar Vegagerðin Þjóðminjasafninu og segir m.a.:

„Vegagerðin fer þess á leit við Þjóðminjasafn Íslands að breytt verði mati á efnistöku af svæðum E2 og E9. Það er ósk Vegagerðarinnar að efnistöku á þessum svæðum verði ekki hafnað án undangenginnar skoðunar samanber afgreiðslu í liðum c) og d) í ofangreindri umsögn safnsins.

Vegagerðin fer þess á leit, að fulltrúi hennar verði þátttakandi í væntanlegri vettvangsskoðun. Það er markmið okkar að takmarkanir þær á efnistöku, sem Þjóðminjasafnið kann að setja fram, verði nákvæmlega tíundaðar í útboðs- og verklýsingum".

Þann 5. september 1994 kannaði starfsmaður Þjóðminjasafnsins fyrirhugað vegstæði, að beiðni Vegagerðarinnar á Ísafirði, og staðsetti rústir á korti.

Greinargerð **Þjóðminjasafnsins** barst embætti skipulagsstjóra með símbréfi þann 13. september 1994. Þar segir meðal annars:

„Við eða í fyrirhuguðu nýju vegarstæði og tilheyrandi malarnámi Drangnesvegur, fundust fimm rústasvæði.

Við Hálsögötugil eru rústir þar sem var fyrirhugað malarnám. Ljóst er að af malarnámi í **E2** getur ekki orðið. Fyrirhugað vegarstæði við Hálsögötugil mun ekki raska rústunum.

Í Gullkálfsbás er rúst „b“ á fyrirhuguðu vegarstæði. Rústin er afar lítil og virðist ekki vera ýkja gömul. Þó yrði að kanna hana nánar áður en vegur verði lagður þar yfir. Rúst „a“ er í um 10 m frá fyrirhuguðu vegarstæði.

Rústir Örlygsstaða eru í um 15 m fjarlægð frá miðlínu vegar. Því er ljóst að þarna þarf að færa veginn eða haga hönnun hans þannig að tryggt sé að rústirnar raskist ekki. Undirritaður mælir með að fornleifafræðingar geri könnunarskurði, þar sem fyrrsjáanlegt er að jarðrask verði á þessu svæði.

Ein rúst fannst við Kolsá. Rústin er innan við 10 m frá fyrirhuguðu vegarstæði. Ég tel ekki nauðsynlegt að færa veginn, þó rústin sé innan við 20m frá vegarstæði, ef tryggt er að henni verði ekki raskað vegna vegagerðarinnar. Þó er nauðsynlegt að hafa alla gát á framkvæmdum á svæðinu. Best væri að fornleifafræðingar gerðu rannsóknarholur á því svæði, sem yrði raskað við vegagerðina.

Þó að engar rústir hafi fundist vestan Kolsár, þar sem nú er tún, þá er líklegt að bærinn Kolsá hafi staðið þar. Því er mælt með, að fornleifafræðingar geri rannsóknarholur á því svæði sem raskað verður vegna vegagerðarinnar í þessu túni. Einnig verður að færa malarnámu **E7** úr túninu.

Úrsúlustaðir eru fornar rústir, þar sem stór hluti túngarðs og rústahóll eru að mestu óskemmdir. Því getur ekki orðið af malarnámi á svæði **E9** norðan og vestan núverandi vegar. Ekki var rústir að sjá á svæði **E9** sunnan og austan vegar og ætti því að vera óhætt að taka mól þar.

Þó ekki hafi fundist fleiri rústir við yfirborðskönnun á fyrirhuguðum malarnámum og vegarstæði, þá geta alltaf leynst fornminjar neðanjarðar. Þetta á sérstaklega við í námunda við bæi og bæjartóftir. Því er þess vegna beint til vegagerðarmanna að hafa góða gát við jarðrask og stöðva vinnu og gera þjóðminjasafninu viðvart, finnist einhverjar fornleifar“.

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Eftirfarandi athugasemd barst frá níu **umráðamönnum og eigendum Sandness** með ódagsettum bréfum og bréfum dagsettum 9. og 12. september:

„Með vísan til tilkynningar Skipulags Ríkisins um frumathugun á Drangnesvegi nr. 546. kafli 01. Við undirrituð umráðamenn og eigendur Sandness mótmælum harðlega þeim miklu umhverfisspjöllum sem fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir munu valda.

Undanfarin ár höfum við með ærnum tilkostnaði gert jörðina að sumardvalarstað fjölskyldunnar. Þessi framkvæmd mun algjörlega eyðileggja hana sem slíka. Fjaran með allri landareigninni verður algjörlega ónýtt og hefur þar að auki í för með sér mikla röskun á fugla og dýralífi. Okkar krafa er að vegurinn verði áfram á núverandi stað og við okkur haft samráð þar um.

Verði ekki orðið við þessari kröfu áskiljum við okkur allan rétt til aðgerða“.

Einn hinna níu umráðamanna og eigenda Sandness sendi einnig inn sérstakar athugasemdir, með ódagsettu bréfi til Skipulags ríkisins, þar sem segir:

„Vegna þessa vegar vil ég gera eftirfarandi athugasemdir.

1. Vegarstæðið sjálft eftir fjörunni að meiru leyti tel ég með öllu óásættanlegt. Fjaran er þannig að hún er ýmist sendin eða klettótt með leirvoga á milli. Þetta er því ágætis fæðusvæði fyrir vaðfugla, æðarfugls, andir og fleiri fugla. Sem mundi með öllu hverfa við nálægðar vegarins auk þess er það svo mikil umhverfislýti að ég fyrir mitt leyti get ekki fallist á hana. Sunnan í firðinum hefur víða verið farið með veg í sjó fram og hefur fuglalíf mikið látið á sjá.
2. Vegna mikils jarðrasks samfara stórfelldum sprengingum á ýmsum stöðum svo að nánast um landslagsbreytingar verður að ræða. Í því sambandi langar mig vegna góðrar staðarþekkingar að efast um að vegurinn yrði neitt verr staðsettur frá tæknilegu sjónarmiði þó hann yrði færður upp úr fjörunni og fjaran og strandlengjan fengi frið fyrir þvílíku jarðraski.
3. Varðandi rök fyrir vegarstæðinu með snjóásetu tel ég að þessi leið geti vart talist til bóta að fara undir öllum börðum og hjöllum nema því aðeins að hreinsa öll börð og hjalla burtu. Ríkjandi vindátt að vetri er norð-austan átt. En undir Hólmakleif og Vörðukleif ná margra metra snjóhengjur í sjó fram svo aðeins er fært þar um á fjöru.
4. Vegna ítrekaðra óska erfingja að Sandnesi um að vegurinn verði færður upp úr fjörunni og látinn liggja norðan við húsið í minnst 50 metra fjarlægð vegna þess að ef vegurinn fer eftir fjörunni þar þá hverfur aðstaða fyrir bát og í raun hverfur fjaran með öllu undir veginn. Vísa ég í þessu sambandi í tillögu um breytingu frá punkti 2800 til 4500 sem Vegagerð ríkisins á Ísafirði hefur fengið í hendur og ekki tekið tillit til".

Ofangreindar athugasemdir voru sendar **Vegagerðinni** með bréfum dagsettum 15. og 22. ágúst 1994. Óskaði Skipulag ríkisins eftir nánari rökstuðningi fyrir þeirri ákvörðun að færa veginn úr stað og að teiknuð yrði leið fyrir ofan bæinn á Sandnesi. Þá var einnig óskað yfirlitskorts af Steingrímisfirði þar sem fram kæmi hvar búið væri að endurbyggja veginn og hvar hann færi niður í flæðarmáli.

Vegagerðin svaraði athugasemdunum með bréfi dagsettu 5. september 1994 og þar segir meðal annars:

„Fullyrðing systkinanna, þess efnis að fjaran verði algjörlega ónýt, er ýkt og sama gildir um fullyrðinguna um röskun á fugla- og dýralífinu. Mat Vegagerðarinnar er að vissulega sé ýmsu fórnað með framlagðri tillögu en ávinningurinn vegi það þungt á móti að ekki skuli breytt út frá tillögunni.

Ég fór að Sandnesi með þeim Jóni, Má, og Signýju Ólafsbörnum og móður þeirra, Brynhildi Jónsdóttur, en hún situr í óskiptu búi og er því eigandi jarðarinnar. Signý og Már hafa breytt skoðun sinni á vegaf framkvæmdinni síðan, en Jón og Brynhildur ekki".

Þá er í bréfinu svarað breytingartillögu er Vegagerðinni á Ísafirði barst frá tveimur systkinanna í símbréfi þann 13. júlí 1994.

„Sú hugmynd gerir ekki ráð fyrir óbreyttri legu vegarins um jörðina, heldur þvert á móti. Tillögunni, ef hún er framkvæmanleg, mundi fylgja óásættanlegt jarðrask. Hugmyndin um óbreytt vegarstæði er því illskárri en tillaga þeirra".

Fuglaverndarfélag Íslands sendi athugasemd í bréfi dagsettu 24. ágúst 1994 og segir þar m.a.:

„Ljóst er að Vegagerðin hefur engin gögn í höndunum um lífríki Steingrímsfjarðar og mat hennar á umhverfisáhrifum eru því persónulegar hugleiðingar umdæmisverkfræðingsins á Ísafirði. Fuglaverndarfélagið hvetur því eindregið til þess að formleg úttekt fari fram á lífríki þessa svæðis, áður en mat verður lagt á umhverfisáhrif framkvæmda.

Á undanförunum árum hefur vegurinn um Steingrímsfjörð verið lagfærður á þann hátt að flytja hann niður í fjöruna. Þetta hefur gerst í nokkrum áföngum, án þess að sérstök umræða hafi farið fram um þessar framkvæmdir sem án efa eru mjög þarfar og bæta mikið samgöngur. Nú er svo komið að fjaran í Steingrímsfirði hefur verið skert meira en svo að hægt sé að halda áfram á sömu braut, án þess að nokkrar rannsóknir fari fram á áhrifum slíkra framkvæmda.

Undanfarin 8 ár hafa fuglaáhugamenn, Björk Guðjónsdóttir og Jón Hallur Jóhannsson varið nær öllum frítíma sínum til fuglarannsóknna í Steingrímsfirði og nágrenni. Þau eru nú að taka saman skýrslu um þessar athuganir. Fuglaverndarfélagið leggur til að leitað verði allra leiða til að forða fjörum í Steingrímsfirði frá frekari skerðingu og að gerð verði úttekt á lífríki þessa svæðis með tillit til umhverfisáhrifa sem fylgja kunna vegagerð.

Allar athugasemdir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

4. ÁLIT OG GREINARGERÐIR

Skipulag ríkisins benti Vegagerðinni á í samtali þann 24. ágúst, að þörf væri á frekari upplýsingum um fuglalíf og hvar þær mætti fá.

Greinargerð Jóns Halls Jóhannssonar og Bjarkar Guðjónsdóttur var afhent Skipulagi ríkisins þann 7. september 1994. Greinargerðin var unnin fyrir Vegagerðina á Ísafirði: „Greinargerð um fuglalíf á innanverðri Selströnd við Steingrímsfjörð“.

Greinargerðin var send **Náttúruverndarráði** með bréfi dagsettu 8. september með beiðni um afstöðu ráðsins til tillögu Vegagerðarinnar í ljósi nýrra upplýsinga um fuglalíf.

Náttúruverndarráð svaraði þessari beiðni Skipulags ríkisins frá 8. september í svohljóðandi bréfi, dagsettu 13. september 1994:

"Vísað er til bréfs yðar, dags. 8. september sl., vegna Drangnesvegs um Selströnd, Steingrímsfirði, þar sem óskað er eftir afstöðu Náttúruverndarráðs um tillögu Vegagerðar ríkisins um vegstæði í ljósi framkominna upplýsinga um fuglalíf á svæðinu.

Náttúruverndarráð fer þess á leit við yður að heimild 2. mgr. 11. gr. reglugerðar nr. 179/1994 um mat á umhverfisáhrifum verði beitt, þ.e. að Náttúruverndarráði verði veittur frestur, til þess að koma á framfæri afstöðu sinni vegna ofangreinds, til þriðjudagsins 20. september nk."

Greinargerðin var einnig send **Náttúrufræðistofnun Íslands** með beiðni um álit á því hvaða áhrif vegarframkvæmdin hefði á fuglalíf svæðisins og hvort þau væru ásættanleg í bréfi dagsettu 8. september 1994. Álit Náttúrufræðistofnunar barst með bréfi dagsettu 13. september 1994 og þar segir m.a.:

„Vegagerðin hefur látið taka saman greinargott yfirlit um fuglalíf. Höfundar eru Jón Hallur Jóhannsson og Björk Guðjónsdóttir, en enginn býr yfir jafn yfirgripsmikilli þekkingu um fuglalíf Steingrímsfjarðar og þau. Á grundvelli greinargerðar þeirra liggja að mati Náttúrufræðistofnunar fyrir að mestu nægjanleg gögn til þess að meta áhrif vegarlagningarinnar á fuglalíf. Á Selströnd eru engin svæði á náttúruminjaskrá Náttúruverndarráðs, en þar eru aðeins skráð allra þýðingarmestu svæðin. Skráin er landslisti, og svæði sem ekki eru í henni eru ekki endilega lítils virði. Viðeigandi kannanir til að meta þýðingu landssvæða hafa ef til vill aldrei verið gerðar á því svæði sem hér er til umræðu.

Helstu efnisatriði í umfjöllun um fuglalíf eru hvaða tegundir nýta svæðið til varps og fæðuöflunar, eða sem viðkomustað á ferðum sínum. Þannig þarf að meta hver séu þau atriði í líffræði tegundanna sem helst stangast á við ráðgerðar framkvæmdir og gætu orðið til þess að fuglastofnar biðu tjón af. Við matið byggjum við á gögnum um það svæði sem væntanlegur vegur fer um en tökum jafnframt mið af nýjum vegarframkvæmdum annars staðar í Steingrímsfirði.

Í skýrslu Vegagerðarinnar er fullyrt að hinn nýi vegur muni ekki hafa nein umtalsverð áhrif á dýralíf, nema þau helst að æðarvarp kunnir að aukast. Óljóst er hvernig sú þróun muni eiga sér stað, nema í skýrslunni er látið í veðri vaka að tófa og svartbakur hafi úrslitaáhrif á tilurð æðarvarps og að vegarframkvæmdin verði einhvern veginn til þess að draga úr neikvæðum áhrifum þessara vargdýra á æðarfugl. Það er álit okkar, að vegarlagningin muni ekki hafa nein áhrif á tófu eða svartbak, og æðarvarp muni hvorki aukast né minnka vegna hennar.

Vegur fer niður í fjöru á einum níu stöðum miðað við teikningar. Samkvæmt fuglaskýrslunni er ljóst, að fjölbreytt fuglalíf er einkanlega í og á víkunum ofan við Sandneshólma. Þetta eru bæði fjörufluglar og fuglar sem byggja afkomu sína á grunnsævinu, til fæðuöflunar eða skjóls, með unga eða í fjaðrafelli. Af þeim fuglategundum sem halda sig á Selströnd munu vegarframkvæmdirnar ekki hafa úrslitaáhrif á heildarstofna í landinu, en þær gætu rýrt fuglalíf á þessum slóðum. Fuglar sem verpa eða afla sér ætis inn til landsins munu væntanlega færa sig til við framkvæmdirnar. Þó er visst áhyggjuefni hversu víðtækt efnisnám er fyrirhugað, eða á 12 stöðum, og virðist eiga að skafa jarðveg ofan af stórum blettum, einkum á svæðinu frá Heykleif út undir Hellu, frekar en að takmarka efnisnám við fáa staði. Þessar framkvæmdir munu skerða varplönd og fæðusvæði mófugla. Fuglar munu þó leita inn á svæðin síðar meir, þegar gengið hefur verið frá þeim og þau gróið upp, þótt tegundasamsetning verði væntanlega önnur vegna breytts gróðurfars.

Fjörufluglar eru að því leyti verr settir en landfluglar að kjörlendi fyrir þá er miklum mun takmarkaðra. Þetta á einkum við tegundir eins og tjald og sandlóu (sem verpa í sand- og malarfjörum) og tegundir sem nýta sér leirur eða sandfjörur til ætisöflunar, svo sem tjald, lóuþræl, sandlóu og heiðlóu. Sendlingur, sem nýtir Selstrandarfjörur árið um kring, heldur til í grýttum fjörum og ættu vegarframkvæmdir ekki að hafa nein áhrif á þá.

Fuglar sem halda sig á sjónum, svo sem stökkönd, æðarfugl, grágæs, toppönd og óðinshani, sækja töluvert upp á grunnsævið í víkunum, til fæðuleitar eða í skjól. Ákveðin hættu er á því að þessir fuglar, sem sumir eru í eðli sínu styggir, munu hverfa frá við framkvæmdir og þá auknu umferð sem fylgir í kjölfarið, til dæmis á víkunum upp af Sandhólma og neðan við Sandnes. Fuglar venjast raunar

reglubundinni umferð bíla vel, en vegarlagning með fjörunni mun einnig auka umferð gangandi ferðalanga um fjörunar, eins og nefnt er í umhverfismati Vegagerðarinnar, með tilheyrandi hættu á að styggar fuglategundir fælist frá.

Ekki er talin ástæða að nefna aðrar fjörur sem vegurinn fer um, en ánægjulegt er að sjá hvernig honum hefur verið beint að mestu frá fitjunum við Kolsárósa, sem fuglar nýta í talsverðum mæli, t.d. vaðfuglar og endur.

Hvort áhrif af vegarlagningunni séu ásættanleg er það að segja, að þótt upplýsingar um fuglalíf séu nægar, er afkoma fugla komin undir gróðurfari og því smádyralífi sem þrífst á svæðinu, ekki síst í fjöru. Því stingur í stúf, að gögn frá kunnáttumönnum skuli hvorki liggja fyrir um gróður svæðisins né lífríki fjörunnar (annað en fugla). Þannig er til dæmis fullyrt af hálfu Vegagerðar, að engar sjaldgæfar plöntutegundir séu á svæðinu, en samt er gróðri ekki gerð skil af kunnáttufólki um grasfræði. Einnig er eðlilegt, að eigin verðleikar þessara umhverfisþátta, svo og jarðfræðilegra fyrirbæra, séu metnir á viðunandi hátt. Þá má benda á að fuglaskýrslan er bundin við fjöruna og 50 m belti upp frá henni, og því fellur vegarstæðið upp úr Fúlavogi og út fyrir Hellu utan hennar. Þess ber þó að geta, að vegurinn á þeim kafla er að mestu ráðgerður eftir núverandi vegarstæði.

Ef lítið er fjörur á Selströnd einar sér er þar ekki einstaklega mikið og fjölbreytt fuglalíf á landsvísu. Í skýrslu um fuglalíf kemur glögg fram, að fjörur við sunnanverðan fjörðinn, einkum milli Hvalárhöfða og Skeljavíkur, eru mikilvægari fyrir fuglalíf en Selströndin. En við mat er líka nauðsynlegt að líta til stærri heildar, í þessu tilviki Steingrímsfjörð allan. Fjörur við Steingrímsfjörð hafa verið skertar talsvert með vegagerð á undanförunum árum, einkum með vegalagningu yfir voga við Tungugróf, við Hrófberg, innan við Bassastaði og við Drangsnes. Því hefur verið að saxast á kjörlendi fjöruvugla og það sem eftir er þeim mun þýðingarmeira fyrir bragðið. Ef ætíð er lítið til takmarkaðra svæða, svo sem einstakra fjörusvæða eða voga, við framkvæmdir af því tagi sem hér um ræðir án þess að skoða víðara samhengi, er hættu á að smám saman verði lítið eftir.

Sem mótvægisáðgerð er áhersla lögð á, að Sandnesfjörum verði hlíft með því að færa vegarstæðið úr fjörunni og lítið eitt ofar á landið. Ofan þeirra er hins vegar áhugaverð hallamýri, sem ástæða er að hlífa. Vonandi er unnt að fara bil beggja. Þá væri æskilegt að færa vegarstæðið upp fyrir Sandnesbæinn, enda mun það þverskera vogana neðan bæjar, vera talsvert til lýtis í landslagi og bægja frá mörgum af þeim fuglum sem nýta sér vogana. Verði fallist á þetta munu Stapagrundirnar einnig haldast að mestu óskertar".

Vegagerðinni á Ísafirði var sent álit Náttúrufræðistofnunar með símbréfi dagsettu 13. september 1994. Eftirfarandi athugasemd frá Vegagerðinni barst með símbréfi dagsettu 14. september 1994.

„Náttúrufræðistofnun hafnar því mati Vegagerðarinnar að umferð hafi örvandi áhrif á fuglalíf og æðarvarp. Það skal fúslega viðurkennt að fyrir þessu mati liggja ekki tölfræðilegar upplýsingar, en mat heimamanna á áhrifum veglagninga með sjó og fjarðarþverunum er samt sem áður á þann veg. Þannig telja Dýr- og Önfirðingar að fuglalíf hafi aukist með tilkomu fjarðarþverananna. Í skýrslu Jóns Halls Jóhannssonar og Bjarkar Guðjónsdóttur um fuglalíf í Steingrímsfirði er tekið fram að fuglalífið sé um margt meira og fjölbreyttara sunnan fjarðar en á Selströnd og rennir það stoðum undir þá fullyrðingu

Vegagerðarinnar að umferð hafi örvandi áhrif á fuglalíf. Jón Ólafsson, kennari á Hólmavík og Sandnesingur, tjáði undirrituðum að æðarvarp hafi fljótlega lagst af, eftir að búsetu lauk á Sandnesi og að hans mati olli óhindraður aðgangur vargs (svartbaks og tófu) að varplandinu. Umferð truflar varginn. Æðarvarp og fuglalíf við Ísafjarðarflugvöll er dæmi sem undirritaður hefur fylgst með undanfarna tvo áratugi.

Rétt er að ítreka að ekki er fyrirhugað að taka efni á öllum 12 svæðunum, ekki er fyrirhugað að taka neinn lífrænan jarðveg, nema hreyfa hann til um stundarsakir, tvo til þrjá mánuði.

Náttúrufræðistofnun leggur til, sem mótvægisáðgerð, að Sandnesfjörum verði hlíft með því að færa vegarstæði úr fjörunni og lítið eitt ofar á landið. Í álitni stofnunarinnar er fullyrt að vegurinn verði talsvert til lýtis neðan Sandnesbæjarins og lagt er til að hann verði færður upp fyrir bæjarhúsið. Þannig muni Stapagrundirnar að mestu verða óskertar.

Vegagerðin telur að ekki sé hægt að leggja ásættanlegan veg, vegna kostnaðar og jarðrasks, eins og segir í skýrslu Vegagerðarinnar, um Selströnd, sem sums staðar sé niður við sjó og annars staðar á eða nærri núverandi vegarstæði. Að mati Vegagerðarinnar er ekki um neinar millileiðir að ræða, annað hvort verður vegurinn niður við sjó eins og stofnunin leggur til, eða hann verður áfram á sama stað og hann er nú, með öllum þeim annmörkum, sem núverandi vegi fylgir, sbr. skýrslu stofnunarinnar".

Greinargerðir og álit liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

5. NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR

Markmið framkvæmdarinnar.

Framkvæmdinni er ætlað að tryggja betur samgöngur um norðanverðan Steingrímsfjörð. Þessum nýja 7 km langa vegarkafli er ætlað að fullnægja þeim öryggiskröfum sem gerðar eru um nýja vegi ásamt þeim kröfum sem gerðar eru til heilsársvega, bæði hvað varðar burðarþol og vetrarfærð.

Lýsing á framkvæmd.

Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að núverandi vegur liggur víða hátt í hlíð, sem er bugðótt og skorin af klettarönum. Vegurinn er því mjög bugðóttur, þ.e. með kröppum beygjum (blindbeygjum) og kröppum hæðum (blindhæðum). Vegurinn er því ekki fallinn til aksturs á æskilegum hraða. Öryggi vegfarenda er lítið, ef ekið er á leyfilegum hámarkshraða, þ.e. 80 km á klukkustund. Hugleitt var að endurbyggja núverandi veg. Sökum kostnaðar og jarðrasks við að uppfylla kröfur um vegferli var fallið frá því.

Í tillögu Vegagerðarinnar að nýju vegarstæði er vegurinn fluttur úr hlíðinni við Steingrímsfjörð og niður á láglandi meðfram sjónum. Vegurinn er hafður eins fjarri klettum og mögulegt er til að halda snjóþyngslum í lágmarki. Á þessum 7 km langa kafli liggur vegurinn nokkrum sinnum niðri í fjöru, eða samtals á rúmlega 1,5 km kafla.

Umhverfisáhrif.

Í flestum umsögnum, athugasemdum og álitum sem fram hefur komið við frumathugun, er bent á að landslag í Steingrímsfirði sé að mörgu leyti sérstætt og því talin ástæða til að raska því sem minnst. Núverandi tillaga að vegarstæði falli illa að formi landslagsins, þar sem það sker víkur og voga og ástæða sé til að leita annarra leiða. Einnig er bent á að kanna þurfi náttúrufar betur en gert var í frummatsskýrslunni.

Náttúruverndarráð, Fuglaverndarfélagið og Náttúrufræðistofnun benda á að óæskilegt sé að vegarstæðið liggja í eða við fjörur í Steingrímsfirði, eins og lagt er til í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar og leggja til að fjörum sé hlíft. Náttúrufræðistofnun leggur sérstaka áherslu á verndun Sandnesfjara (innan Sandneshólma og út fyrir Sandnes, innskot Skipulags ríkisins), með því að flytja vegarstæðið upp fyrir fjörur. Náttúruverndarráð leggur einnig til að vegarstæðið sé fært upp fyrir fjöru fyrir neðan Sandnesbæ og upp fyrir Álfrkonuklett. Auk þess æskja eigendur og umráðamenn Sandness þess að vegarstæðið sé flutt upp fyrir Sandnesbæinn sjálfan.

Vegagerðin hefur fært inn á kort nýja legu vegar á milli stöðva 3700 og 4350. Sú tillaga gerir ráð fyrir að vegarstæðið liggja mjög nálægt íbúðarhúsi á Sandnesi. Aðrir ókostir við þá legu eru um 26 000 m³ meiri efnisflutningar, en væri upphaflegri tillögu Vegagerðarinnar fylgt, verri lóðréttur ferill og styttri sjónlengdir.

Vegagerðin kom til móts við þær ábendingar sem fram hafa komið hvað varðar skort á gögnum um fuglalíf, á meðan á frumathugun stóð. Leitaði Vegagerðin eftir greinargerð frá Jóni Halli Jóhannssyni og Björk Guðjónsdóttur um fuglalíf í Steingrímsfirði. Náttúrufræðistofnun Íslands var síðan beðin um álit á greinargerð þeirra. Þar kemur meðal annars fram að fjölbreytt fuglalíf er einkum í og á vikunum ofan við Sandneshólma og í og við Sandnesfjörur. Þar eru bæði fjörefuglar og fuglar sem byggja afkomu sína á grunnsævinu, til fæðuöflunar eða skjóls, með unga eða í fjaðrafelli. Af þeim fuglategundum sem halda sig á Selströnd munu vegarframkvæmdirnar ekki hafa úrslitaáhrif á heildarstofna í landinu, en þær gætu rýrt fuglalíf á þessum slóðum. Náttúrufræðistofnun bendir einnig á að ástæða sé til að hlífa áhugaverðri hallamýri í brekku upp af Sandneshólma.

Fornleifar.

Í umsögn Þjóðminjasafns Íslands kom fram að nokkrar minjar væri að finna í og við núverandi tillögu að vegarstæði og námum. Því sendi Þjóðminjasafnið fulltrúa sinn á staðinn að ósk Vegagerðarinnar til að fá úr því skorið hvernig málum væri háttað. Niðurstöður þeirrar könnunar eru meðal annars þær að kanna þurfi betur rústir í Gullkálfsbási, á Örlygsstöðum, við Kolsá og Úrsúlustaði, samanber umsögn Þjóðminjasafnsins.

Niðurstaða Skipulagsstjóra ríkisins.

Að framansögðu telur skipulagsstjóri að ekki hafi enn verið fullkannaðir þeir aðrir kostir sem fyrir liggja hvað varðar legu vegarstæðis milli Háls götugils og Hellu í Steingrímsfirði. Því leggur skipulagsstjóri ríkisins til að í frekara mati verði bornir saman eftirfarandi þrír kostir, hvað varðar kostnað, öryggismál, snjóþyngsli og umhverfisáhrif, sbr. 10. grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993:

1. Núverandi tillaga Vegagerðar ríkisins eins og hún er lögð fram í frummatsskýrslu, með breytingum þar sem tekið er tillit til umsagnar Þjóðminjasafns Íslands varðandi fornleifar. Þar komi einnig fram hvaða áhrif

önnur vegalagning með fjörum í Steingrímsfirði kunni að hafa haft á gróður og dýralíf í firðinum

2. Núverandi tillaga Vegagerðar ríkisins eins og hún er lögð fram í frummatsskýrslu, með færslu vegar upp fyrir Sandnesbæ og Sandnesfjörur (á milli stöðva 2700 og 4400, eða þar sem best er talið henta af sérfræðingum Vegagerðar ríkisins). Taka þarf tillit til umsagnar Þjóðminjasafns Íslands varðandi fornleifar.
3. Núverandi vegarstæði með breytingum þannig að vegurinn uppfylli sem best öryggiskröfur og aðra staðla.

Einnig er lagt til að samhliða þessum athugunum verði kannaðir og kynntir möguleikar á legu vegar á þeim kafla sem eftir er að endurbyggja utan Hellu, það er um Hveravík.

6. SKIPULAG

Aðalskipulag Drangsness 1986-2006, var staðfest af félagsmálaráðuneytinu 11. júlí 1988. Verið er að vinna að endurskoðun aðalskipulagsins og lýkur þeirri vinnu um áramótin 1994/1995. Vegurinn um Selströnd er ekki sýndur á þeim uppdrætti sem staðfestur var á sínum tíma.

7. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. greinar laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins yfirfarið gögn þau sem fram voru lögð af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu, ásamt umsögnum, athugasemdum, greinargerðum, álitum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Ráðast skal í frekara mat á umhverfisáhrifum Drangnesvegur nr. 645 um Selströnd. Í frekara mati skal bera saman eftirfarandi kosti, hvað varðar kostnað, öryggismál, snjóþyngsl og umhverfisáhrif, sbr. 10. grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993:

1. Núverandi tillögu Vegagerðar ríkisins eins og hún er lögð fram í frummatsskýrslu, með breytingum þar sem tekið er tillit til umsagnar Þjóðminjasafns Íslands varðandi fornleifar.
2. Núverandi tillögu Vegagerðar ríkisins eins og hún er lögð fram í frummatsskýrslu, með færslu vegar upp fyrir Sandnesbæ og Sandnesfjörur (á milli stöðva 2700 og 4400, eða þar sem best er talið henta af sérfræðingum Vegagerðar ríkisins). Taka þarf tillit til umsagnar Þjóðminjasafns Íslands varðandi fornleifar.
3. Núverandi vegarstæði með breytingum þannig að vegurinn uppfylli sem best öryggiskröfur og aðra staðla.

8. KÆRUFRESTUR

Úrskurð þennan má kæra til umhverfisráðherra til og með 17. október 1994.

Reykjavík 15. september 1994

Stefán Thors
Skipulagsstjóri ríkisins