

Umhverfisstofnun
Ab. SF

22. DES. 2003
54.52

TIV. UST20031000186

UST

Skipulagsstofnun
Jakob Gunnarsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

19. desember 2003
Tilvísun: UST20031000186/sf

Suðurstrandarvegur. Mat á umhverfisáhrifum.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 27. október sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við matsskýrslu fyrir framkvæmdina.

Framkvæmdalýsing

Um er að ræða lagningu 58,5 km vegar milli Grindavíkur og Þorlákshafnar. Vegurinn mun stytta leiðina á milli þessara staða en núverandi vegur er 72 km að lengd. Lagðar eru fram tvær leiðir til úrskurðar, svokölluð rauð og gul veglína. Framkvæmdaraðili leggur fyrir nefndu veglínuna fram sem aðalvalkost og óskar eftir að fá að framkvæma verkið í samræmi við legu hennar.

Forsendur

Í matsskýrslu kemur fram að ein meginforsendan sem miðað er við felst í því að byggja veg fyrir mesta leyfilega umferðarhraða 90 km/klst. Vegurinn skal vera hannaður samkvæmt staðli C1 sem þýðir að uppfylla þarf ákveðnar veghönnunarforsendur. Í matsskýrslu segir m.a.: „*Möguleg lega hins nýja Suðurstrandarveggar markast mjög af landfræðilegum aðstæðum. Tekið er tillit til veðurfarslegra skilyrða, öryggisjónarmiða auk fornminja og náttúrunnar á svæðinu. Mikilvægt markmið í þessu sambandi er að fara sem stysta leið.*”

Umhverfisstofnun bendir á að ef taka á tillit til náttúruminja og aðstæðna í landslagi er stysta leiðin oft ekki sú besta út frá náttúruverndarsjónarmiðum. Jafnframt bendir stofnunin á að sú forsenda sem miðað er við, þ.e. að byggja veg með umferðarhraða 90 km/klst, fer ekki endilega saman við það markmið að nýta svæðið í auknum mæli til ferðamennsku og útivistar. Stofnun vekur athygli á að lagfæringum og endurbótum á núverandi vegi er hafnað vegna vegtæknilegra sjónarmiða og kostnaðar og segir m.a. að þær vegabætur sem fengjust með þeim hætti yrðu ekki arðbærar miðað við þann valkost að byggja nýjan, mun styttri veg fyrir meiri umferð og með meira umferðaröryggi. Með þeim samanburði er verið að bera saman ólíka kosti sem hafa mismikil umhverfisáhrif í för með sér.

Umferð

Samkvæmt matsskýrslu er gert ráð fyrir að umferð um sunnanvert Reykjanes muni aukast með tilkomu Suðurstrandarveggar. Gert er ráð fyrir að allt að 800 bílar muni aka á sólarhring um fullbúinn Suðurstrandarveg 5-10 árum eftir opnun hans.

Umhverfisstofnun bendir á að í matsskýrslu kemur ekki fram hvað um er að ræða mikla aukningu miðað við umferð um núverandi Suðurstrandarveg né er að fullu ljóst hvaða forsendur er að baki þess að áætluð umferð verði 800 bílar á sólarhring. Eingöngu kemur fram að áætlað er að fiskflutningar muni þrefaldast með betri samgöngum, umferð tengd ferðamennsku og útivist vaxa verulega og að vegurinn verði nýttur fyrir umferð í tengslum við Keflavíkurflugvöll.

Náttúruminjar

Fyrirhugaður vegur liggur um svæði þar sem er að finna fjölmargar náttúruminjar. Vegstæðið liggur um þrjú friðlýst svæði og þrjú svæði sem falla undir aðrar náttúruminjar á náttúruminjasrá. Friðlýstu svæðin eru *Reykjanesfólkvangur*, *Eldborgir undir Geitahlíð* og *Herdísarvík*. Önnur svæði á náttúruminjasrá sem vegurinn mun liggja um eru *Katlahraun við Selatanga* (svæði nr. 102), *Hraunsvík og Festarfjall* (nr. 103) og *Stakkavík og Hlíðarvatn í Selvogi* (nr. 758).

Katlahraun er á náttúruminjasrá vegna stórbrotins landslags, hrauntjarna og hella, auk þess sem friðaðar söguminjar eru við Selatanga. Í *Festarfjalli* er að finna sjávarhamra og brimrofna eldstöð. Í *Hraunsvík* er fjölbreytt sjávarlíf og um að ræða fjölsóttan náttúruskoðunarstað. Kríuvarp á Hraunssandi er einnig á náttúruminjasrá og hluti af svæði nr. 103. *Stakkavík og Hlíðarvatn* eru á náttúruminjasrá þar sem á svæðinu er að finna allar helstu gerðir lífsamfélaga á Reykjaneskaga. Krýsuvíkurborg er innan Reykjanesfólkvangs og þar með hluti af friðlýstu svæði en ekki skilgreint ssem aðrar náttúruminjar á náttúruminjasrá eins og ætla mætti af umfjöllun í matsskýrslu.

Í matsskýrslu kemur fram að vegurinn mun liggja yfir lítinn hluta hverfisverndaðs svæðis við Vogsós og norðan við hverfisvernd í Selvogi samkvæmt tillögu að aðalskipulagi Ölfushrepps. Reykjanesfólkvangs. Suðurstrandarvegur mun liggja norðan við skilgreind hverfisverndarsvæði í tillögu að aðalskipulagi Hafnarfjarðar fyrir Krýsuvíkursvæði.

Í umfjöllun í matsskýrslu um áhrif Suðurstrandarveggar á náttúruminjar kemur m.a. fram að veglínan liggja norðan Festarfjalls og ný veglína í gegnum kríuvarpið við Hraun sé til mikilla bóta miðað við legu núverandi vegar. Veglínan muni hvorki skerða tómar hrauntjarnir né þekkta hella í Katlahrauni. Við lagningu vegarins verði ekki hróflað við Hlíðarvatni en hins vegar verði byggð brú yfir Vogsós. Einnig kemur fram í skýrslunni að vegurinn muni ekki raska Eldborgum undir Geitahlíð, enda verði vegurinn í um 350 fjarlægð frá þeim gíg sem næst stendur veginum, og verða hrauntraðir sem tengjast gígunum varðveittar.

Umhverfisstofnun bendir á að við verndun náttúruminja er mikilvægt líta ekki á einstakar myndanir sem einangruð fyrirbæri heldur beri að leggja áherslu á verndun heildstæðra jarðmyndana og landslagsheilda. Til dæmis ber að vernda eldvörp og hraun sem frá þeim rann sem eina heild og vernda þarf hrauntraðir eða hrauntjarnir ásamt því hrauni sem þær myndanir eru í. Líta þarf til þess þegar metin eru áhrif fyrirhugaðs Suðurstrandarveggar á náttúruminjar. Það er mat Umhverfisstofnunar að með því að leggja veginn um hraunin nær ströndinni en núverandi vegur er, muni þessum jarðmyndunum verða skipt upp í minni einingar og á mun meira áberandi hátt en ef farin er gula veglínan og reynt að nýta gamla veginn betur. Að mati Umhverfisstofnunar mun svokölluð rauð veglína hafa meiri áhrif á náttúruminjar en svokölluð gul veglína.

Mótvægisáðgerðir

Í matsskýrslu segir eftirfarandi um mótvægisáðgerðir vegna náttúruminja:

„Við lagningu Suðurstrandarvegur innan Reykjanesfólkvangs og í landi Herdísarvíkur verður leitað eftir umsögn Umhverfisstofnunar og stjórnar fólkvangsins. Við lagningu vegarins í landi Herdísarvíkur verður haft samráð við Háskóla Íslands og Fornleifavernd ríkisins. Einnig hefur veglínan verið færð til og veginum valin lega sem tryggir að náttúruminum er hlíf.“

Vegna þeirrar fullyrðingar í matsskýrslu að veginum hafi verið valin lega sem tryggi að náttúruminum sé hlíf vill Umhverfisstofnun benda á að samkvæmt skilgreiningu á náttúruminum í lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd eru náttúruminjar: *a.*

Náttúruverndarsvæði og *b.* lífverur, búsvæði þeirra, vistgerðir og vistkerfi sem eru á náttúruminjaskrá, sbr. 67. gr. laganna.

Náttúruverndarsvæði eru skilgreind sem:

- a. Friðlýst svæði, þ.e. þjóðgarðar, friðlönd, fólkvangar, og náttúruvætti;
- b. Önnur svæði og náttúrumyndanir sem eru á náttúruminjaskrá;
- c. Afmörkuð svæði á landi og sjó sem njóta verndar samkvæmt öðrum lögum vegna náttúru eða landslags.

Í matsskýrslu kemur fram að rúm 38% af veglínu Suðurstrandarvegur liggja um Reykjanesfólkvang og Herdísarvíkurfriðland. Auk þess liggur vegurinn einnig um svæði á náttúruminjaskrá sem ekki hafa verið friðlýst. Af framansögðu er ljóst að valin veglína raskar svæðum sem flokkast sem náttúruminjar.

Umhverfisstofnun bendir á að leita verður leyfis en ekki umsagnar stofnunarinnar fyrir mannvirkjagerð þar sem hætta er á að spillt verði friðlýstum náttúruminum, sbr. 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Því þarf að leita leyfis stofnunarinnar fyrir lagningu Suðurstrandarvegur innan þeirra friðlýstu svæða sem vegurinn liggur um. Þá þarf að leita umsagnar stofnunarinnar þar sem hætta er á að framkvæmdir spilli öðrum náttúruminum á náttúruminjaskrá, sbr. 38. gr. laga um náttúruvernd.

Umhverfisstofnun telur að báðar þær veglínur sem lagðar eru fram til úrskurðar muni hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif á náttúruminjar.

Landslag

Í umfjöllun um landslag í matsskýrslu kemur m.a. fram að við mat á landslagi hafi verið notast við aðferð sem þróuð var í tengslum við Rammaáætlun um nýtingu vatnsafls og jarðvarma. Í viðauka 6 með matsskýrslunni er farið yfir þá aðferð sem notuð var og birtar niðurstöður fyrir hvorn valkost fyrir sig, þ.e. rauða og gula veglínu. Í matinu er miðað við upplifun ferðamanna frá nýjum Suðurstrandarvegi. Umhverfisstofnun bendir á að sú aðferðafræði sem þróuð var af faghópi I í tengslum við Rammaáætlun um nýtingu vatnsafls og jarðvarma miðast ekki við að meta landslag út frá upplifun og sýn (útsýni) frá fyrirhuguðum mannvirkjum, eins og gert var við mat á landslagi á áhrifasvæði Suðurstrandarvegur. Aðferðafræði faghóps I felur það í sér að gert er verðmætamat fyrir landslag á áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar og að því loknu fer fram mat á áhrifum framkvæmdarinnar á landslag. Umhverfisstofnun telur að við mat á áhrifum Suðurstrandarvegur á landslag hefði verið eðlilegt að miða við það verðmætamat sem skilgreint var í aðferðafræði faghóps I, þ.e. að svæði fái háa einkunn ef þar eru fágætar landslagsgerðir eða ef á þeim er sérlega fjölbreytt landslag eða stór, samfelld og öröskuð svæði með tiltekinni landslagsgerð. Einnig ef svæðin eru talin sérlega gott dæmi um tiltekna landslagsgerð. Þá hefði átt að líta til þess við mat á áhrifum framkvæmdarinnar hvort

sjaldgæfar landslagsgerðir hyrfu og hversu mikið landslag raskaðist eða brotnaði upp. Auk þessa má benda á að sá einkunnakvarði sem notaður var við mat á upplifun ferðamanna á landslagi séð frá Suðurstrandarvegi er ekki sá sami og notaður var við verðmæta- og áhrifamat í vinnu faghóps I.

Umhverfisstofnun telur að útsýni frá fyrirhuguðum Suðurstrandarvegi og mat á upplifun ferðamanna á landslagi þegar ekið er eftir veginum lýsi ekki þeim áhrifum sem framkvæmdin sem slík hefur á landslag á svæðinu.

Í matsskýrslu segir m.a. að landslag sé stórbrotið við Suðurstrandarveg og hafi til að bera marga þá kosti sem fólki finnist fallegir, svo sem útsýni til hafsins, víðáttu og hraunbreiður. Umhverfisstofnun tekur undir það að landslag sé stórbrotið á áhrifasvæði fyrirhugaðs Suðurstrandarvegar. Stofnunin bendir á að það jarðeldalandslag sem einkennir stóran hluta þess svæðis sem veglínar liggur um hefur alþjóðlegt gildi og óvíða annars staðar er að finna eldstöðvar og hraun frá nútíma. Benda má á að í stefnumörkun Íslands um sjálfbæra þróun til 2020, *Velferð til framtíðar*, segir meðal annars í umfjöllun um vernd sérstæðra jarðmyndana: „*Forgangsmál er að vernda jarðmyndanir og kerfi sem eru sjaldgæf eða óvenjuleg á heimsmælikvarða, svo sem dyngjur, eldborgir, gígaraðir, móbergsmýndanir, lindasvæði og virkt jöklalandslag; svo og landslag og sérstæð fyrirbæri sem eru óvenjuleg í okkar heimshluta og einkennandi fyrir landið, t.d. hraun, móbergsfjöll, fossa og hverasvæði.*”

Í matsskýrslu segir m.a. að rauða veglínar sé talinn betri valkostur þar sem víðsýni til fjallahringsins sé mun meira frá þeirri veglínunni, auk þess sem hún sé talin fallegri. Í skýrslunni kemur einnig fram að áhrifa á landslagsupplifun vegfarenda, bæði þeirra sem ferðast eftir veginum og utan hans, gæti síður á fjöllum ef rauða veglínar verður fyrir valinu þar sem gula veglínar liggja mun ofar í landi og sé nær fjalllendum. Á þessu séu þó undantekningar og eru þær tilgreindar í skýrslunni. Í matsskýrslunni segir einnig: „*Heildstæður fjallahringur, samfelld strandlína með samspil lands og sjávar og góð yfirsýn og útsýni einnig til fjarlægari kennileita, s.s. eins og til Eldeyjara eru talin vega upp á móti þessum neikvæðu áhrifum að einhverju leyti. Andstæður í landslaginu eru nokkuð miklar, auðnir skiptast á við gróin hraun og hrikaleiki landslagsins er nokkur. Á heildina litið telst landið bert og víðsýni er víðast hvar mikið þrátt fyrir að víða liggja vegurinn um lágir eða á milli hrauntraða eða dranga sem hraukast hafa upp.*”

Umhverfisstofnun telur að þau áhrif sem rauða veglínar hefur á landslag séu mun meiri en þeirrar gulu. Eins og bent er á í matsskýrslu er ljóst að vegur sem liggur um samfelldar breiður, ýmist hraun eða heiðalandslag, liggur eins og lína í landi og sker samfellda fláka í sundur. Á þetta við um báða þá valkosti sem framkvæmdaraðili leggur fram til úrskurðar. Gula veglínar liggur þó nær núverandi vegi og mun ekki kljúfa hraun á svæðinu á eins áberandi hátt. Með því að leggja veginn nær núverandi vegi verður einnig meira eftir af tiltölulega óröskuðum hraunbreiðum meðfram ströndinni. Umhverfisstofnun bendir á að vönduð veggönnun þar sem í hvívetna verður tekið tillit til hraunmyndanda, dranga, lægða og hæða í landi dregur ekki úr áhrifum vegarins á „samfellu” jarðmyndana á svæðinu. Umhverfisstofnun bendir enn fremur á að rauða veglínar mun liggja mjög nærri stöðum sem hafa verið vinsælir viðkomustaðir ferðamanna, s.s. Katlahrauni, Selatöngum, Óbrennishólma og Húshólma. Með því að fylgja gulu veglínunni skapast meira næði fyrir aðra umferð og gula línar sameinar því betur þau markmið að bæta vegasamgöngur og nýta svæðið til útivistar. Það er því mat Umhverfisstofnunar að rauða veglínar muni hafa meiri áhrif á upplifun vegfarenda á landslag, hvort sem ferðast er um fjalllendi eða niðri á láglandi.

Umhverfisstofnun telur ekki að útsýni frá veginum vegi upp á móti þeim áhrifum sem Suðurstrandarvegur mun hafa á landslag, enda dragi útsýni frá mannvirkjum ekki úr þeim

neikvæðu umhverfisáhrifum, s.s. sjónrænum áhrifum, sem viðkomandi mannvirkjagerð hefur í för með sér.

Í matsskýrslu segir m.a. a vegurinn verði sýnilegur af fjöllum á sunnanverðu Reykjanesi. Á hinn bóginn megi segja að lagning vegarins sé ein aðalforsenda þess að hægt verði að njóta hins fallega landslags á sunnanverðu Reykjanesi, þar sem flest hraunin á svæðinu séu erfið yfirferðar og svæðið því ekki mjög aðgengilegt gangandi fólki.

Umhverfisstofnun bendir á að hægt er að njóta landslagsins á sunnanverðum Reykjaneseskaga án þess að leggja nýjan veg um svæðið. Nú þegar eru aðkomuleiðir að vinsælum viðkomustöðum ferðamanna á sunnanverðum Reykjaneseskaga og liggja þær sumar hverjar um hraun á svæðinu. Því má segja að aðgengi að hraunum sem eru erfið yfirferðar sé til staðar og hægt að „njóta hins fallega landslags á sunnanverðu Reykjanesi“. Lagning Suðurstrandarvegur er ekki forsenda þess að hægt verði að bæta aðkomu að þessum viðkomustöðum. Einnig bendir Umhverfisstofnun á að útsýni er yfir hraunbreiðurnar frá núverandi vegi og þar með hægt að njóta landslagsins frá veginum. Stofnunin vill enn fremur benda á að ekki er æskilegt að raska landslagsheildum eingöngu í því skyni að opna þar í gegn braut fyrir hraða umferð.

Nýr vegur mun draga úr gildi svæðisins sem útivistarsvæðis, þótt hann auðveldi flutning inn á svæðið.

Mótvægisáðgerðir

Í umfjöllun um mótvægisáðgerðir í matsskýrslu segir m.a.: „*Veglína er valin miðað við að vegfarendur njóti og upplifi viðáttu og fjallasýn, þó þannig að áhrif framkvæmdarinnar á landslag og landslagsheildir verði sem minnst.*”

Umhverfisstofnun bendir á að það að velja veglínu m.t.t. til þess að útsýni og fjallasýn verði sem fallegust er ekki mótvægisáðgerð enda dregur það ekki úr umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar sem slíkrar. Stofnunin telur að val á mótvægisáðgerð ætti fremur að felast í því að draga úr umhverfisáhrifum, s.s. með vali á veglínu eða vegflokki sem hefur minni áhrif á umhverfið.

Umhverfisstofnun telur að báðar þær veglínur sem lagðar eru fram til úrskurðar muni hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif á landslag.

Landslagsgerðir

Suðurstrandarvegur mun hafa áhrif á jarðmyndanir sem njóta skulu sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og forðast ber að raska eins og kostur er. Um er að ræða eldhraun, þ.e. hraun sem runnið hafa á nútíma, en samkvæmt matsskýrslu mun vegurinn liggja um 48,5 km af hraunum og óhjákvæmilega skipta hraunbreiðunum í tvo megin hluta. Vegurinn mun ekki raska öðrum jarðmyndunum eða vistkerfum sem njóta skulu sérstakrar verndar samkvæmt lögnum.

Umhverfisstofnun telur ljóst að Suðurstrandarvegur muni hafa mikil áhrif á eldhraun enda mun hann liggja þvert í gegnum slík hraun á miklum hluta leiðarinnar og skipta þeim varanlega upp í minni einingar. Þessum hraunum hefur nú þegar verið raskað með núverandi vegi og því má segja að verið sé að skipta hraununum upp í ennþá minni búta með nýju vegstæði. Minnst áberandi verða þessi áhrif austan Hlíðarvatns en þar eru hraunin sandorpin. Það svæði sem raskað verður við veglagninguna er mun breiðara en vegstæðið sjálf en samkvæmt matsskýrslu þarf að gera ráð fyrir 10 m breiðu öryggissvæði meðfram veginum mælt frá axlarkanti og því þörf á að slétta hraunin frá veginum sitt hvorum megin af öryggisástæðum. Meðfram veginum verður því slétt og áberandi svæði sem sker sig úr

umhverfinu, sbr. mynd 25 í matsskýrslu. Þar með verður vegurinn sjálfur enn meira áberandi sem lína í landslaginu og fellur enn síður að umhverfinu sjálfu. Umhverfisstofnun bendir á að ekki kemur fram í matsskýrslu hvers vegna þörf er á slíku öryggissvæði meðfram veginum.

Að mati Umhverfisstofnunar mun rauða veglínan hafa meiri áhrif á jarðmyndanir sem njóta skulu sérstakrar verndar en gula veglínan. Gula veglínan liggur nær núverandi vegi og því verður stærri hluti hraunanna eftir tiltölulega óraskaður sunnan veglínunnar.

Umhverfisstofnun telur ekki að fallett útsýni réttæti aukið rask á hraununum, sbr. ábendingar í kaflanum um landslag hér að framan, en í matsskýrslu segir m.a.: „*Með tilkomu vegarins verður ferðamönnum gert kleift að aka um tilkomumikið eldbrunnið landslag. Af veginum verður fallett útsýni með brunnin hraun í forgrunni, fjallahlíðar á aðra hönd og hafið á hina.*”

Mótvægisáðgerðir

Í matsskýrslu kemur m.a. fram að vegna eldhrauna verður leitað umsagnar Umhverfisstofnunar áður en framkvæmdir hefjast og að með tímanum muni mosi hylja það land sem raskað verður í hraunum.

Umhverfisstofnun bendir á að það að leita umsagnar stofnunarinnar í samræmi við ákvæði laga nr. 44/1999 um náttúruvernd telst vart til mótvægisáðgerða. Enn fremur telst náttúruleg gróðurframvinda og landnám gróðurs á röskuðum svæðum varla til mótvægisáðgerða. Að mati Umhverfisstofnunar er því ekki um að ræða eiginlegar mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á jarðmyndanir sem njóta skulu sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Stofnunin telur að í raun séu ekki til raunhæfar mótvægisáðgerðir hvað varðar vegagerð um eldhraun enda felur hún í sér óafturkræf áhrif.

Umhverfisstofnun minnir á að leita skal umsagnar stofnunarinnar áður en veitt er framkvæmda- eða byggingarleyfi, sbr. 27. og 43. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem falla undir 37. gr. laga um náttúruvernd nema fyrir liggja aðalskipulag samþykkt eftir gildistöku laganna sem Umhverfisstofnun hefur veitt umsögn um. Stofnunin bendir á að í þeim aðalskipulagstillögum sem samþykktar hafa verið eftir gildistöku laga um náttúruvernd hefur ekki verið fjallað með fullnægjandi hætti um jarðmyndanir og vistkerfi sem njóta skulu sérstakrar verndar. Því hefur verið settur sá fyrirvari í aðalskipulag sveitarfélaga að leita skuli umsagnar Umhverfisstofnunar ef fyrirhugaðar framkvæmdir kunna að raska jarðmyndunum og vistkerfum sem njóta skulu sérstakrar verndar.

Umhverfisstofnun telur að báðar þær veglínur sem lagðar eru fram til úrskurðar muni hafa í för með sér veruleg og óafturkræf umhverfisáhrif á jarðmyndanir sem njóta skulu sérstakrar verndar.

Jarðfræði

Í umfjöllun í matsskýrslu um jarðfræði áhrifasvæðis Suðurstrandarvegar kemur m.a. fram að vegurinn fer í gegnum nokkur svæði sem eru áhugaverð vegna hella sem þar kunna að leynast. Ekki er útilokað nýir hellar finnast við lagningu vegarins. Í matsskýrslu segir m.a.: „*Ef slíkir hellar koma í ljós verður haft samband við Umhverfisstofnun og Hellarannsóknafélagið. Í fyrsta áfanga verður athugað hvort hellar eru við veglínuna í Borgarhrauni norðan Festarfjalls. Við áframhaldandi verkhönnun vegarins verður gengið úr skugga um hugsanlega ófundna hella.*”

Vegurinn mun liggja rétt norðan við þekktan helli, Gaujahelli, í útjaðri byggðar í Grindavík.

Umhverfisstofnun telur mikilvægt að því verði fylgt eftir að úttekt verði gerð á því

hvort hella er að finna við fyrirhugað vegstæði og komi slíkt í ljós verði tryggt að tekið sé tillit til þess við verkhönnun og veglínu hliðrað.

Gróður

Í matsáætlun fyrir Suðurstrandarveg segir m.a. um rannsóknir á gróðri: „Með matsskýrslu munu fylgja loftmyndir í lit sem gefa hugmynd um gróðurfar svæðisins.”

Umhverfisstofnun bendir á að með matsskýrslu fylgja loftmyndir í lit sem þættir eins og veglínur, námusvæði, fornleifar, svæði á náttúruminjaskrá o.fl. hafa verið merkt inn á en þær eru ekki nýttar til að sýna gróðurfar sérstaklega. Í ljósi framangreinds hefði verið eðlilegt að mati stofnunarinnar að nýta loftmyndirnar til að sýna einstaka þætti í gróðurfari svæðisins, s.s. afmörkun gróðurlenda og búsvæði sjaldgæfra tegunda.

Í skýrslu Vistfræðistofunnar um flóru og gróður (viðauki 3 með matsskýrslu) kemur fram að við athugun á flóru í fyrirhuguðu vegstæði fundust 106 tegundir háplantna, 55 tegundir mosa, þar af 13 lifrarmosar, og 11 tegundir fléttna. Fáeinar tegundir mosa og/eða flétta tókst þó ekki að greina nákvæmlega. Í skýrslunni segir að það ætti ekki að koma að sök en ekki kemur fram rökstuðningur fyrir þeirri fullyrðingu. Ein tegund, þ.e. gullkollur (*Anthyllis vulneraria*), er mjög sjaldgæf á landsvísu, en er mjög algeng á sunnanverðu Reykjanesi. Því er ekki talið að tegundinni sé hættu búin vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Vorstör (*Carex caryophyllea*), hefur fundist undir Herdísarvíkurfjalli og er það eini fundarstaður þeirrar tegundar á landinu. Vorstör er á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands sem tegund í hættu. Fundarstaður þessarar tegundar mun þó vera allfjarri fyrirhuguðu vegstæði.

Í skýrslu um flóru og gróður kemur fram að á grundvelli gróðurgreininga var gróður á flestum gerðum búsvæða flokkaður í gróðurfélög en hvorki var talin ástæða til að gera gróðurgreiningar á melum (grjótholtum) né í Trygghólamýri. Samtals er átta mismunandi gróðurfélögum lýst og eru þau öll vel kunn og útbreidd, nema eitt þeirra, þ.e. beitilyngs-kattartungu gróðurfélag (*Calluna vulgaris – Plantago maritima soc.*). Að mati skýrsluhöfundar hefur það þó varla mikið gildi. Gróðurfélagið er að finna á svokallaðri blárri veglínu en þeim valkosti hefur verið hafnað af Vegagerðinni. Því er ekki ástæða til að ætla að Suðurstrandarvegur muni raska sérstæðum gróðurfélögum.

Í skýrslu um gróður og flóru er bent á fjögur svæði/staði sem hlífa ætti, þ.e. Trygghólamýri, hraunsprungu í Krýsuvíkurhrauni með vöxtulegum fjöllaufungi, gróskumiklum gróðri við hraunjaðar Krýsuvíkurhrauns og votlendisdældir suðvestur af Botnavík í Hlíðarvatni. Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð veglína hafi verið færð þannig að þessum stöðum verði ekki raskað.

Umhverfisstofnun telur með hliðsjón af ofangreindu ekki líklegt að fyrirhuguð vegaframkvæmd, hvort sem um er að ræða rauða eða gula veglínu, muni hafa umtalsverð áhrif á gróður.

Fuglalíf

Jóhann Óli Hilmarsson gerði úttekt á fuglalífi á vegstæði fyrirhugaðs Suðurstrandarvegar, sbr. skýrslu í viðauka 2 með matsskýrslu. Þar kemur fram að á áhrifasvæði fyrirhugaðs Suðurstrandarvegar eru þrjú svæði talin sérlega mikilvæg fyrir fuglalíf, þ.e. svæðið við Hraun austan Grindavíkur, Krýsuvíkurborg og Hlíðarvatn.

Svæði sem eru mikilvæg fyrir fuglalíf

1. *Við Hraun austan Grindavíkur.* Í Hraunsvík er mikilvægur vetrardvalarstaður nokkurra fuglategunda en samkvæmt skýrslu um fuglalíf mun fyrirhugaður vegur ekki hafa áhrif þar á. Við Hraun er mikið kríuvarp en talið er að það hafi aukist á undanförmum árum og sé nú vart undir 4.000 pörum. Kríuvarpið er á náttúruminjaskrá, sbr. lýsingu á svæði nr. 103.

Upphaflegar hugmyndir um legu Suðurstrandarveggar gerðu ráð fyrir að hann lægi þvert í gegnum kríuvarpið en í skýrslu Jóhanns Óla Hilmarssonar er lagt til að veglínan verði færð sem næst rótum Húsafjalls þannig að hún liggja í jaðri kríuvarpsins en ekki þvert í gegnum það. Í matsskýrslu hefur verið komið til móts við þessar ábendingar. Vegurinn mun þó áfram liggja um megin kríuvarpið, sbr. grunnmynd 1 í matsskýrslu, en nær jaðri þess. Í skýrslu um fuglalíf er einnig bent á mikilvægi þess að halda framkvæmdum í lágmarki við varpið á varptíma kríu, þ.e. frá 15. maí til a.m.k. 15. júlí. Jafnframt er lagt til að þegar vegurinn er tilbúinn verði sett upp aðvörunarskilti fyrir vegfarendur sem vísa til þess að aðgát skuli höfð þegar ekið er gegnum varpið. Í matsskýrslu kemur fram að þetta verði gert. Í skýrslu um fuglalíf er auk þessa bent á að lækka mætti hámarkshraða á þessum slóðum í júní og júlí.

Umhverfisstofnun telur að með færslu vegarins sé dregið úr hugsanlegum áhrifum á kríuvarpið við Hraun. Núverandi vegur liggur um kríuvarpið og er ný lega vegarins til bóta á þessum stað. Stofnunin telur nauðsynlegt að gripið verði til fyrirhugaðra mótvægisáðgerða en álítur að til viðbótar séaskilegt að á þeim vegkafla sem liggur um kríuvarpið verði hámarkshraði lækkaður þegar mest er um unga á veginum, bæði til að draga úr ungasauða en ekki síður með tilliti til umferðaröryggis.

2. *Krýsuvíkurberg.* Krýsuvíkurberg er eitt stærsta fuglabjarg landsins en þar verpa níu tegundir sjöfugla, samtals um 58.000 pör. Bjargið er á skrá alþjóða fuglaverndarsamtakanna (BirdLife International) yfir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði, þar sem meira en 1% af heimsstofni ritu, langvíu og álku verpur þar. Vegurinn mun ekki hafa bein áhrif á bjargið enda liggur hann töluvert frá því. Í skýrslu Jóhanns Óla Hilmarssonar er þó bent á að í fuglabjörgum í nánd við þéttbýli, þ.m.t. Krýsuvíkurbergi, verði fuglar töluvert fyrir ágangi/truflun af manna völdum. Því er lagt til að valin verði veglína sem liggur fjarst bjarginu og ströndinni til að minnka líkur á auknum umgangi og skemmdarverkum í bjarginu, þ.e. annað hvort gulur eða blár valkostur. Í umfjöllun um mótvægisáðgerðir í matsskýrslu segir m.a. að vegurinn verði lagður í töluverðri fjarlægð frá Krýsuvíkurbergi en framkvæmdaraðili hefur þó hafnað bláu veglínunni sem raunhæfum valkosti. Af þeim valkostum sem lagðir eru fram til úrskurðar er því ljóst að gula veglínan er betri valkostur hvað varðar hugsanleg áhrif á fuglalíf í Krýsuvíkurbergi en sú rauða.

3. *Hlíðarvatn.* Við Hlíðarvatn er mjög fjölbreytt fuglalíf árið um kring og er þar eini vetrardvalarstaður fugla á áhrifasvæði vegarins. Í skýrslu um fuglalíf kemur fram að á fyrirhugaðri veglínunni sé vatnið og umhverfi þess viðkvæmasta svæðið fyrir röskun. Þar er meðal annars eini varpstaður himbrima á Suðvesturhorninu sunnan Elliðavatns og Þingvallavatns. Meðal annarra varpfugla má nefna fýl, álft, grágæs, stökkönd, duggönd, æðarfugl, hávellu, toppönd, hettumáf, sílamáf, silfurmaf, svartbak, kríu og marga mófugla. Hlíðarvatn er annar aðalvetrardvalarstaður duggandar á landinu. Í skýrslunni kemur einnig fram að mikil umferð farfugla er um Hlíðarvatn og Selvog vor og haust, en hún var ekki könnuð sérstaklega í tengslum við mat á umhverfisáhrifum Suðurstrandarveggar. Samkvæmt niðurstöðum talninga sem gerðar voru í maí 1990 var fjöldi rauðbrystinga og tildru á svæðinu yfir 1% af heildarfjölda þessara tegunda á landinu. Ef um er ræða árvissan fjölda telst Selvogurinn hafa alþjóðlegt gildi fyrir rauðbrysting og tildru.

Í skýrslunni er fjallað um mögulegar mótvægisáðgerðir til að takmarka áhrif á fuglalíf.

Þannig er lagt til að vegurinn verði lagður sem fjarst vatninu, á eiðinu sunnan þess, og farið sunnan og vestan við sandhólana. Til vara að fylgt verði eldri valkosti sem fer aðeins fjær vatninu. Þá er lögð áhersla á að leirum við vatnið hjá Vogsósum verði hlíft og að brúin yfir Vogsós verði nógu löng til að hún hindri ekki umferð fugla til og frá vatninu. Að lokum er bent á að rétt sé að forðast öll mannvirki sem hindra flug fugla og að sett verði upp aðvörunarskilti við báða enda eiðisins, sem vara við umferð fugla. Athuga mætti með lægri hámarkshraða á þessum kafla en umferð fugla er þarna allt árið en ekki bara á varptíma.

Umhverfisstofnun telur mikilvægt að framkvæmdum verði hagað þannig að þær hafi ekki í för með sér hættu á að fuglalífi við Hlíðarvatn verði raskað, enda um að ræða stað sem er mikilvægur fyrir fuglalíf og hefur jafnvel alþjóðlegt gildi fyrir ákveðnar tegundir, sbr. umfjöllun hér að framan. Í umfjöllun um mótvægisáðgerðir í matsskýrslu kemur m.a. fram að vegurinn verður lagður utan við leirumar, en þó þannig að hann verði ekki of nærri sjó. Brúin yfir Vogsós muni tryggja að vatnsstreymi um ósinn breytist ekki. Ekki verður framkvæmt á viðkvæmum svæðum á varptíma. Í matsskýrslunni kemur einnig fram að til þess að draga úr hættu á árekstri bíla og fugla verði sett upp skilti beggja vegna við rífið þar sem vegfarendum er bent á að taka tillit til fugla á svæðinu. Til viðbótar þessu telur Umhverfisstofnun æskilegt að hámarkshraði verði lækkaður á þeim vegkafla sem liggur um kríuvarpið þegar mest er um unga á veginum, bæði til að draga úr ungasvæðum en ekki síður með tilliti til umferðaröryggis.

4. Önnur svæði. Í skýrslu um fuglalíf er bent á nokkur önnur fuglasvæði. Þannig er allstórt kríuvarp við byggðina í Selvogi sem nær frá Strandarkirkju austur að Þórðarkoti. Einnig er kríuvarp í nágrenni Þorlákshafnar sem bent er á að þurfi að hlífa eins og kostur er þó ekki sé ástæða til að sveigja veginn fram hjá því. Jafnframt er bent á varp svartbaka og skúma vestan Þorlákshafnar og að anna þurfi hvort vegurinn muni liggja í gegnum varpsvæði þessara fugla. Það var ekki gert sumarið 2000. Þá er í skýrslunni lögð áhersla á mikilvægi hrauna sem búsvæði fyrir fugla og að gæta þurfi að raska þeim sem minnst.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að í matsskýrslu kemur ekki fram að gerð hafi verið athugun á því hvort Suðurstrandarvegur muni liggja í gegnum varpsvæði svartbaka og skúma vestan Þorlákshafnar. Að mati stofnunarinnar hefði verið eðlilegt að afla þeirra upplýsinga til að hægt væri að meta til fullnustu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á fuglalíf.

Umhverfisstofnun telur að leggja beri áherslu á að hlífa kríuvarpinu í nágrenni Þorlákshafnar við raski og að framkvæmdasvæðið verði takmarkað við vegsvæðið þar sem vegurinn liggur yfir hraun. Stofnunin telur ekki ásættanlegt að slétta hraun meðfram veginum eins og ráðgert er, sbr. athugasemdir hér að framan.

Áhrif á einstakar tegundir

Af 86 tegundum sem þekktar eru á athugunarsvæðinu eru 14 á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands (skýrsla í viðauka 2 með matsskýrslu). Tvær þeirra, örn og fálki, hafa þó lengi vel ekki orpið á svæðinu. Í skýrslunni kemur fram að ekki er talið að fyrirhuguð veglagning muni hafa mikil áhrif á válistategundir, en hún gæti þó haft nokkur áhrif á himbrima, gulönd, svartbak og hrafn, svo og hugsanlegt landnám arna á gömlum varpstöðvum. Á aðra fugla, sem nefndir eru í listanum og finnast á áhrifasvæði vegarins, mun hann hafa lítil eða engin áhrif.

Með hliðsjón af framansögðu er ekki líklegt að fyrirhuguð lagning Suðurstrandarvegar muni hafa umtalsverð áhrif á einstakar tegundir fugla að því tilskildu að mótvægisáðgerðum verði fylgt. Eins og bent er á hér að framan hefði þó þurft að kanna hvort vegurinn liggji í gegnum varpsvæði svartbaka og skúma vestan Þorlákshafnar.

Valkostir

Í skýrslu Jóhanns Óla Hilmarssonar segir m.a. að út frá fugla- og náttúruverndarsjónarmiðum sé mælt með nyrðri leiðinni, fjær sjónum.

Umhverfisstofnun telur ekki líklegt að Suðurstrandarvegur muni hafa umtalsverð áhrif á fuglalíf að teknu tilliti til fyrirhugaðra mótvægisáðgerða. Stofnunin telur undir það álit að sú veglína sem liggur fjær sjónum hafi í för með sér minni áhrif á fuglalíf.

Efnistaka

Samkvæmt matsskýrslu er áætlað að til fyrirhugaðra vegaframkvæmda þurfi um 1.450.000 m³ af efni. Þar af verða um 1.000.000 m³ teknir í námum en um 450.000 m³ verða unnir úr skeringum. Í matsskýrslunni eru 19 mögulegar efnisnámur kynntar en tekið verður efni úr 18 námum við framkvæmdirnar. Ástæðan er sú að svokölluð náma 6 verður opnuð ef vegurinn verður lagður samkvæmt svokallaðri rauðri veglínu en náma 7 ef hann verður lagður samkvæmt þeirri gulu. Af þeim 19 námum sem fjallað er um í matsskýrslu hafa 8 námur nú þegar verið opnaðar.

Umhverfisstofnun gerir athugasemdir við eftirtaldar námur:

1. Leirdalur. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að vandað verði til verka við gerð aðkomuvegar að námasvæðinu. Aðkoman að svæðinu er þröng og liggur um lítið „gil“ með fallettum móbergsmýndunum. Í matsskýrslu kemur fram að landeigandi hafi óskað eftir að námuvegur verði ekki fjarlægður að verki loknu en ekki kemur fram hver er ástæðan fyrir því.
2. Stakkavíkurhraun. Um er að ræða efnistöku á 1,5 ha af mosagrónu hrauni milli núverandi og fyrirhugaðs vegar og er fyrirhugað að vinna gjallhluta hraunsins niður á um 2-3 m dýpi. Umhverfisstofnun leggst gegn því að efni verði unnið í hrauninu. Þrátt fyrir að efni hafi nú þegar verið tekið í hrauninu meðfram núverandi vegi telur stofnunin að leggja beri áherslu að raska hrauninu ekki frekar en orðið er með efnistöku. Það er mat stofnunarinnar rask á þessum stað verði áberandi og hafi mikil neikvæð sjónræn áhrif í för með sér.
3. Stakkavíkurnáma. Áætlað er að taka um um 30.000 m³ í námunni samhliða frágangi. Samkvæmt matsskýrslu verður vinnsludýpi að meðaltali um 1-2 m og mun það fyrst og fremst miðast við að námusvæðið falli vel að umhverfinu að efnistöku lokinni. Umhverfisstofnun telur að leggja beri áherslu á frágang námunnar og að magn efnis sem tekið verður til framkvæmda verði að miðast við að ekki skapist vandamál við frágang námunnar, m.t.t. til þess markmiðs að námusvæðið falli vel að umhverfinu. Því eigi ekki að fastsetja það magn sem tekið verður úr námunni heldur miða efnistöku við það efni sem fjarlægja verður vegna frágangs á námunni.
4. Hlíðarvatnsnáma. Samkvæmt matsskýrslu er lagt til að farið verði í takmarkaða efnistöku í námunni samhliða frágangi hennar og verður meðalvinnsludýpi á námusvæðinu um 1-2 m. Áætlað vinnslumagn er 30.000 m³. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að endanlegt vinnslumagn miðist við hægt verði að ganga frá námunni þannig að hún falli vel að umhverfinu. Stofnunin telur að líkt og með efnistöku í Stakkavíkurnámu verði að miða efnistöku við það magn efnis sem fjarlægja verður vegna frágangs á námunni.

Umhverfisstofnun bendir á að ströndin vestan Þorlákshafnar er áhugavert svæði til útivistar. Stofnunin telur því vert að athuga hvort að við frágang á námu 15 (Bjarnavík) eða 17 (Háaleiti) sé ekki vert að móta námu og námuveg þannig að það auðveldi og bæti aðgengi að

strandlengjunni, s.s. með því að útbúa bílastæði í hluta námusvæðisins.

Umhverfisstofnun telur mikilvægt að námuvegir að fyrirhuguðum efnistökusvæðum verði fjarlægðir við frágang á svæðunum, nema sérstakar ástæður séu fyrir öðru. Stofnunin bendir á að meiri líkur er á að frágengnar námur verði opnaðar á ný ef vegir að þeim verða ekki fjarlægðir. Að auki er með því opnað fyrir umferð inn á viðkomandi svæði og þar með skapast aukin hætta á akstri utan vega.

Í matsskýrslu segir m.a. :

„Efnistökusvæðin eru afmörkuð á loftmyndum með línu sem afmarkar útjaðar þess svæðis sem efnistaka er fyrirhuguð á. Í sumum tilfellum er það magn efnis sem fyrirhugað er að taka tiltölulega lítið samanborið við heildarflatarmál svæðisins og mögulegt vinnsludýpi. Þessi háttur er hafður á til að hægt sé á útboðsstigi, í samráði við landeigendur og Umhverfisstofnun að ákveða efnistöku þannig að námusvæðið falli vel að umhverfi sínu. Ef efnistökusvæðin væru höfð of lítil væri í sumum tilfellum hætta á að svigrúm til slíkrar aðlögunar að umhverfinu væri ekki nægjanlegt m.a. hvað varðar bratta fláa. Þær námur sem nú eru í notkun eru afmarkaðar innan núverandi raskaðs svæðis.“

Umhverfisstofnun minnir á að uppfylla verður ákvæði VI. kafla laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og leggja fram áætlun um efnistöku áður en framkvæmdaleyfi er veitt, sbr. 48. gr. laganna, þar sem m.a. er gerð grein fyrir frágangi efnistökusvæða sbr. 49. gr. laganna. Stofnunin telur sérstaklega mikilvægt að gera grein fyrir frágangi á námum í fjallshlíðum við Hlíðarvatn og að fyrir þær námur verði lögð fram ítarleg efnistökuáætlun sem sýni hvernig staðið verður að frágangi.

Umhverfisstofnun minnir á að leyfi stofnunarinnar þarf til efnistöku þar sem hætta er á að friðlýstum náttúruminjum verði spillt, sbr. 1. mgr. 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, en fyrirhugað er að opna 4 nýjar námur innan Reykjanesfólkvangs vegna framkvæmdarinnar. Jafnframt þarf að leita umsagnar Umhverfisstofnunar þar sem hætta er á að framkvæmdir spilli öðrum náttúruminjum á náttúruminjaskrá, sbr. 2. mgr. 38. gr. laganna. Þá þarf að leita umsagnar stofnunarinnar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd þar sem um er að ræða töku í jarðmyndunum sem njóta skulu sérstakrar verndar skv. lögnum.

Vinnubúðir

Í matsskýrslu segir m.a.: *„Ef til þess kemur að æskilegt sé að setja vinnubúðir í námum á friðlýstum svæðum verða þær staðsettar og frá þeim gengið í samráði við Umhverfisstofnun og viðkomandi heilbrigðiseftirlit.“*

Umhverfisstofnun bendir á að leyfi stofnunarinnar þarf til þess að setja upp vinnubúðir á friðlýstum svæðum.

Mörk framkvæmdasvæðis

Í matsskýrslu segir m.a. um mörk framkvæmdasvæðis:

„Ástæðan fyrir því að framkvæmdarsvæði er merkt á myndum 28 og 29, 100 m frá miðlínu vegar í hvora átt, er sú að vegurinn er enn sem komið er á frumhönnunarsstigi. Það þýðir að visst svigrúm verður að vera til þess að hnika veginum og veghelgunarsvæðinu til innan þessa 200 m breiða svæðis.“

Umhverfisstofnun gerir athugasemdir við ofangreinda afmörkun á framkvæmdasvæði. Stofnunin telur að ekki sé ásættanlegt að skilgreina svo breitt svæði til framkvæmda fyrir alla veglínuna. Stofnunin bendir á að umhverfisáhrif vegar ræðst m.a. af staðsetningu hans í landi og fer það eftir aðstæðum á hverjum stað hvort og þá hversu mikið svigrúm hægt er að veita

framkvæmdaraðila til færslu á veglínu við endanlega veghönnun. Þar sem land er einsleitt og auðvelt er að ganga frá jarðraski að verki loknu getur verið ásættanlegt að skilgreina tiltölulega breitt framkvæmdasvæði. Þar sem um viðkvæm svæði er að ræða og allt jarðrask verður áberandi og óafturkræft, s.s. í úfnum og mosagrónum hraunum, er hins vegar nauðsynlegt að skilgreina framkvæmdasvæðið þröngt til að lágmarka jarðrask. Umhverfisstofnun bendir einnig á að með því að skilgreina breitt framkvæmdasvæði aukast líkur á því að raskað svæði vegna framkvæmdanna verði breiðara en ella. Umhverfisstofnun bendir enn fremur á að í skýrslu um flóru og gróður kemur t.d. fram að við úttektina var varast að teygja sig of langt frá veglínum, en ekki kemur fram hversu breitt rannsóknarsvæðið var.

Rykmengun

Í matsskýrslu segir m.a. að loftmengun frá veginum verði hverfandi og nái að litlu leyti út fyrir framkvæmdarsvæðið. Enn fremur að umferð þungavinnuvéla, sem og starfsmanna, verði talsverð í nágrenni við vinnubúðirnar og geti af þessu hlotist nokkur tímabundin óþægindi. Umhverfisstofnun telur ekki hættu á að áhrif rykmengunar verði umtalsverð.

Hávaði

Í skýrslu um hljóðvist á Suðurstrandarvegi (viðauki 5 með matsskýrslu) kemur fram að með tilkomu vegarins verði hljóðstig á framtíðarbyggingarlandi Grindavíkur alls staðar undir 55 dB(A) viðmiðunarmörkum. Hljóðstig á svæðum skilgreindum sem íbúðabyggð verður hæst næst Suðurstrandarvegi og nýja tengiveginum, en þar verður hljóðstig um 54 dB(A). Við Þorlákshöfn verður hljóðstig hæst við hús sem standa við Básahraun eða 41 dB(A).

Umhverfisstofnun bendir á að þar sem um nýskipulag byggðar er að ræða skal hafa það að markmiði, svo sem frekast er kostur, að hljóðstig sé undir leiðbeiningargildi reglugerðar um hávaða. Við hönnun vegarins og hljóðmana eða endanlegt skipulag íbúðabyggðar skal því taka mið af því að hljóðstig frá umferð verði undir 45 dB(A).

Áningarstaðir

Í matsskýrslu kemur fram að skipulag og bygging áningarstaða sé á ábyrgð sveitarfélaga sem hafi lögsögu á svæðinu. Víða séu áningarstaðir á svæðinu en flesta þurfi að bæta og víða þurfi betra og öruggara aðgengi að þeim. Sem mótvægisáðgerðir verða settar upp tengingar á nýjan Suðurstrandarveg þannig að hann megi tengja hliðarvegi og slóða að áhugaverðum áningarstöðum meðfram veginum þar sem náttúrufar og útsýni er sérstakt.

Umhverfisstofnun tekur undir það sem fram kemur í matsskýrslu að eðlilegt sé að sem mest verði reynt að fylgja núverandi leiðum við gerð nýrra áningarstaða til að takmarka rask. Stofnunin vekur jafnframt athygli á að ef af lagningu Suðurstrandarvegjar verður er eðlilegt að gera ráð fyrir að á völdum stöðum við veginn verði útskot þar sem ferðafólk getur lagt bílum sínum og notið útsýnis yfir svæðið.

Útivist

Umhverfisstofnun tekur undir það sem fram kemur í matsskýrslu að miklir möguleikar séu til útivistar og ferðamennsku á sunnanverðum Reykjanesskaga. Eins og bent er á matsskýrslunni felast þeir möguleikar bæði í gönguferðum um svæðið og styttri stoppum við hugsanlega áningarstaði, annað hvort til afþreyingar eða til fræðilegrar ferðamennsku. Að mati Umhverfisstofnunar felst gildi svæðisins til útivistar fyrst og fremst í því stórbrotna landslagi og jarðmyndunum sem þar eru og áhugaverðum stöðum til náttúraskoðunar. Stofnunin telur að leggja beri höfuðáherslu á að raska svæðinu sem minnst frá því sem orðið er og að ef lagður verður nýr vegur um svæðið beri að leggja hann þannig að hann hafi sem minnst áhrif

umhverfisáhrif í för með sér, þ.e. sem ferðamannaveg er falli sem best að umhverfinu, sbr. t.d. Grafningsveg. Umhverfisstofnun telur að það þjóni ekki hagsmunum útivistar á svæðinu að leggja nýja leið í gegnum hraunið fyrir hraða umferð, nær vinsælum áningarstöðum á svæðinu. Stofnunin telur að hagsmunum útivistar sé betur borgið með því að leggja veginn nær núverandi vegi og halda þar með eftir stærri landslagsheildum óröskuðum. Jafnframt telur stofnunin að æskilegra sé að leggja veg er falli betur að umhverfinu og gera ráð fyrir minni lágmarkshraða til að uppfylla það markmið ef þörf krefur. Umhverfisstofnun vill enn fremur benda á að Suðurstrandarvegur sem slíkur mun ekki bæta aðgengi að vinsælustu áningarstöðum svæðisins, þ.e. hann felur ekki í sér úrbætur á þeim aðkomuleiðum sem að stöðunum liggja.

Í matsskýrslu segir m.a.: „*Heimsóknir erlendra ferðamanna sem ferðast á eigin vegum verða trúlega með áþekkingu hætti og Íslendinga. Hins vegar má reikna með því að almenn náttúruskoðun þar sem upplifun ósnortinnar víðáttu og sérstaða mosavaxinna hrauna skiptir máli muni hafa meira vægi meðal erlendra ferðamanna.*”

Umhverfisstofnun bendir á að með lagningu vegar fjærri núverandi vegi er verið að spilla enn meira þeirri ósnortinni víðáttu sem vísað er til og raska mosavöxnum hraunum enn frekar en orðið er. Umhverfisstofnun vill enn fremur benda á að þau hraun sem nýi vegurinn mun liggja um verða áfram jafn úfin og erfið yfirferðar um leið og komið er út fyrir nýja vegsvæðið. Sú fullyrðing í matsskýrslu að vegurinn muni „bæta aðgengi að þessum hraunum og gera fleira fólki kleift að upplifa þau” er því vafasöm. Eins og bent er á í matsskýrslunni sjálfri er afar ólíklegt að mikið verði um gönguferðir Íslendinga sem erlendra ferðamanna inn á úfin og illfarin hraun vegna þess hve erfið þau eru yfirferðar. Nýi vegurinn mun í raun ekki bæta aðgengi að hrauninum heldur fyrst og fremst bæta við nýrri leið í gegnum hraunið sem sniðinn er að hraðari umferð en núverandi vegur.

Umhverfisstofnun tekur ekki undir það mat framkvæmdaraðila að Suðurstrandarvegur „*sem langt og mjótt mannvirki muni falla vel að landi og verða lítt áberandi, nema í undantekningartilfellum þar sem horft er af fjöllum eða hæðum á stöku stað*”, sbr. athugasemdir í kaflanum landslag hér að framan.

Í matsskýrslu segir m.a.:

„*Þrátt fyrir að vegurinn liggja um stóra hraunfláka og illa rofna Krýsuvíkurheiðina, sem hvoru tveggja er að finna innan friðlýstra svæða, mun þetta hafa óveruleg áhrif á upplifun ferðafólks sem ferðast eftir gamla veginum, sem er mjög ólíkur því sem fólk á að venjast annars staðar á Vesturlöndum. Þessum möguleika verður haldið opnum, en endanleg ákvörðun um notkun gamla vegarins mun liggja í höndum sveitarfélaganna sem hafa lögsögu á svæðinu.*”

Umhverfisstofnun bendir á að í matsskýrslu kemur m.a. fram að núverandi vegur geti nýst sem reiðvegur og að þar sem nýi vegurinn liggja í fari þess gamla verði lagður slóði meðfram veginum sem nýst geti sem reiðvegur. Í staðfestu aðalskipulagi Grindavíkur 2000 - 2020 er gert ráð fyrir að núverandi vegur verði nýttur sem reiðleið. Í matsskýrslu segir einnig að það sé talinn kostur fyrir ferðafólk á hestum eða reiðhjólum að ferðast eftir gamla veginum og þá nokkuð fjarri hinum nýja Suðurstrandarvegi, en það styðji valið á rauðu veglínunni. Þá er í skýrslunni bent á að einstaka kaflar núverandi vegar geti jafnvel talist heppilegir sem sérleið til rallyaksturs.

Umhverfisstofnun bendir á að vart er hægt að gera ráð fyrir að hægt verði að nýta núverandi veg fyrir mismunandi umferð. Vélknúin umferð og umferð gangandi, hjólandi eða riðandi manna fara illa saman, allra síst ef um er að ræða sérleið til rallyaksturs. Þá hefur það

sýnt sig að árekstrar geta komið upp ef nýta á ákveðna leið bæði sem reiðleið og göngu- og/eða hjólræðastíg. Sá hópur erlendra ferðamanna, sem og annarra, sem nýta mun núverandi veg til útivistar mun því fyrst og fremst takmarkast við ákveðna tegund útivistar. Þá gerir Umhverfisstofnun athugasemd við þá fullyrðingu í matsskýrslu að frá gamla veginum megi njóta víðáttu og ónortinna hrauna án þess að verða var við umferð frá nýja veginum.

Samantæki valkosta

Í samantæki á veglínunum er niðurstaða í matsskýrslu sú að rauða veglínan sé betri valkostur en sú gula. Því til rökstuðnings er m.a. bent á að rauða veglínan hafi eftirfarandi kosti:

- Liggur lægra í landi og er snjóléttari.
- Gefur betri yfirsýn yfir landslag svæðisins og fjallasýn, skriður og hraunfossar njóta sín betur.
- Fallegri og skemmtilegri leið þar sem hún liggur nær ströndinni.
- Vegfarendur skynji betur víðáttu og krafta hafsins, sem og hrikaleika lands.
- Betri tengingar skapist við ferðamannastaði á leiðinni.
- Gamli vegurinn nýtist sem reiðleið og muni reiðleiðin liggja fjarri nýja veginum, sem teljist til kosta, þar sem um útivistarsvæði er að ræða.
- Eykur öryggi sjófarenda við ströndina.

Í matsskýrslu er bent á að gula veglínan fari ekki síður í gegnum hraun en rauða veglínan og hafi jafn mikil áhrif á gróður, dýralíf og fornminjar og rauða veglínan.

Umhverfisstofnun bendir á að í matsskýrslu kemur m.a. fram að svæðið er almennt snjólétt og einnig bendir gróðurfar svæðisins til þess að. Því ættu snjóþyngsli ekki að vega þungt við val á veglínunni um svæðið. Stofnunin telur að fegurð leiða hafi ekki áhrif á umhverfisáhrif viðkomandi framkvæmda og að við mat á umhverfisáhrifum beri að velja þann kost sem hafi minnst umhverfisáhrif í för með sér. Að mati stofnunarinnar vegur það ekki upp aukin umhverfisáhrif rauðu veglínunnar að útsýni eða fjallasýn teljist meiri frá henni en gulu veglínunni.

Eins og bent hefur verið á hér að framan telur Umhverfisstofnun það ekki vera kost að Suðurstrandarvegur liggja nær vinsælum ferðamannastöðum á sunnanverðu Reykjanesi, s.s. Selatöngum og Húshólma. Fremur beri að leggja áherslu á að ný veglína liggja ekki nærri þeim stöðum sem eru vinsælir til útivistar. Kostir gulu veglínunnar liggja m.a. í því að hún liggur fjær þeim stöðum sem vinsælastir eru og skapar þar með meira næði til náttúruupplifunar á viðkomandi svæðum, auk þess em stærri heildir verða óraskaðar. Stofnunin bendir enn fremur á að nú þegar eru aðkomleiðir að þessum stöðum og vandséð að betri tengingar skapist við ferðamannastaði á leiðinni með vali á rauðu veglínunni. Hægt er að setja upp tengingar á báðum veglínunum til að nýr vegur megi tengja hliðarvegi og slóða að áhugaverðum áningarstöðum meðfram veginum. Umhverfisstofnun bendir á að rauða veglínan mun liggja nokkuð frá ströndinni og m.a. liggja um úfin hraun sem runnið hafa í sjó fram og eru erfið yfirferðar. Með hliðsjón af því er erfitt að sjá að það auki öryggi sjófarenda að veglínan fari nær ströndinni en sú gula.

Að mati Umhverfisstofnunar hefur gula veglínan minni áhrif á náttúruminjar, landslag, jarðmyndanir, útivist og fuglalíf en rauða veglínan og hefur því minni umhverfisáhrif í för með sér. Að mati Umhverfisstofnunar mætti draga úr umhverfisáhrifum gulu veglínunnar með eftirtöldum breytingum á veglínunni:

1. Umhverfisstofnun telur það ekki vænlegan kost að láta veglínuna skera Stóra Borgarhraun með þeim hætti sem gert er frá ca. stöð 6300 til 7400. Veglínan mun liggja eftir hrauntungunni endilangri á þessum kafla. Stofnunin telur að færa mætti veglínuna nær

- núverandi vegi.
2. Við stöð 12000 fer vegurinn yfir hrauntröð sem liggur frá Moshólum og er áberandi kennileiti í landslaginu. Að mati Umhverfisstofnunar ber að leggja áherslu á að henni verði ekki raskað og telur stofnunin að betur færi á því að færa veglínuna nær núverandi vegi. Sveigja mætti veginn inn á núverandi veg við ca. stöð 11500 og fylgja því vegstæði í gegnum Moshóla. Þegar fram hjá hólunum væri komið væri hægt að sveigja veglínuna aftur inn á vegstæði gulu línunnar eða fylgja núverandi vegi að stöð 13600, sem væri besti kosturinn.
 3. Umhverfisstofnun telur að fylgja beri núverandi vegi á kaflanum frá ca. stöð 27000 að stöð 29500, enda um að ræða nokkuð beinan vegkafla sem liggur ágætlega í landinu. Á þessu svæði, sem er innan Reykjanesfólkvangs og Herdísarvíkurfriðlands, eru nú þegar, auk núverandi vegar, nokkrir slóðar í gegnum hraunin sem lagðir hafa verið vegna efnistöku, girðingaframkvæmda og lagningu ljósleiðara. Slóðarnir ásamt núverandi vegi eru áberandi í landi. Umhverfisstofnun telur ekki réttlætanlegt að bæta við enn einni leiðinni í gegnum hraunin.
 4. Að mati Umhverfisstofnunar færi betur á því að fylgja núverandi vegstæði við Herdísarvík, þ.e. frá ca. stöð 32000 að stöð 35500, en að leggja nýjan veg um hraunið. Nýta mætti raskað svæði við veginn fyrir bílastæði.

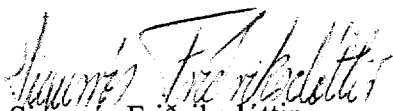
Auk ofangreinds bendir Umhverfisstofnun á að ekki verður betur séð en að vegtenging frá Suðurstrandarvegi til Grindavíkur liggi það nærri Hestabrekku að það kalli á töluverðar skeringar.


Niðurstaða

Umhverfisstofnun telur að ofangreindir valkostir hafi allir í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif á náttúruminjar, landslag og jarðmyndanir sem njóta skulu sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Fyrirhuguð veglagning liggur að stórum hluta um friðlýst svæði og önnur svæði náttúruminjasrá og mun vegna umfangs og eðlis hafa veruleg og óafturkræf áhrif á jarðmyndanir, sem hafa gildi á landsvísu og alþjóðlegt gildi, og brjóta upp samfelldar landslagsheildir. Þær mótvægisáðgerðir sem lagðar eru til munu ekki að marki draga úr þeim áhrifum enda í raun ekki til mótvægisáðgerðir sem draga úr áhrifum þess rasks sem fyrirhuguð framkvæmd mun hafa í för með sér.

Það er mat Umhverfisstofnunar að svokölluð gul veglína muni hafa í för með sér minni áhrif á náttúruminjar, landslag, jarðmyndanir og útivist og sé því betri valkostur en svokölluð rauð veglína. Stofnunin telur þó að gera eigi breytingar á fyrrgreindu leiðinni til að minnka umhverfisáhrif hennar verði af framkvæmdum, sbr. umfjöllun hér að framan.

Virðingarfyllst,


Sigrún Friðriksdóttir


Helgi Jónsson
forstöðumaður framkvæmda-
og eftirlitssviðs