

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NIÐURSTÖÐUR ANNARRAR ATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM VEG NR. 56 YFIR VATNAHEIÐI EÐA KERLINGARSKARÐ Á SNÆFELLSNESI

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til annarrar athugunar lagningu vegar nr. 56 yfir Vatnaheiði eða Kerlingarskarð á Snæfellsnesi, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum. Frumathugun skipulagsstjóra ríkisins vegna mats á umhverfisáhrifum vegar nr. 56 yfir Vatnaheiði á Snæfellsnesi lauk með úrskurði skipulagsstjóra ríkisins, dags. 4. júní 1999, þar sem farið var fram á frekara mat þar sem gerð yrði frekari grein fyrir áhrifum endurbætts vegar um Kerlingarskarð á umferðaröryggi, náttúrufar, landnotkun og menningarminjar borið saman við núverandi veg og veg yfir Vatnaheiði.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Kynntir eru tveir kostir á legu vegar yfir Snæfellsnes frá vegamótum við Ólafsvíkurveg að vegamótum við Snæfellsnesveg. Annars vegar nýr 16,5 km langur vegur yfir Vatnaheiði og hins vegar 17,4 km langur endurbættur vegur um Kerlingarskarð.

Markmið framkvæmdar: Að tryggja greiðari samgöngur á Snæfellsnesi og auka umferðaröryggi.

Önnur athugun: Þann 22. júlí 1999 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 30. júlí 1999 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og 29. júlí 1999 í Skessuhorni. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 30. júlí til 3. september 1999 á skrifstofum Eyja- og Miklaholtshrepps, Helgafellssveitar og Stykkishólmsbæjar. Ennfremur í Þjóðarbókhúðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Sjö athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar Eyja- og Miklaholtshrepps, Helgafellssveitar, Náttúruverndar ríkisins, Landgræðslu ríkisins og Þjóðminjasafns Íslands.

Gögn lögð fram við aðra athugun:

Matsskýrsla: Vegur nr. 56 yfir Vatnaheiði eða Kerlingarskarð á Snæfellsnesi. Frekara mat á umhverfisáhrifum. VSÓ Ráðgjöf ehf., júlí 1999.

Önnur gögn:

Svör framkvæmdaraðila við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 30. ágúst, 11. og 14. september 1999.

Fylgiskjöl svarbréfa framkvæmdaraðila:

- Drög að greinargerð um veðurfar á Kerlingarskarði og Vatnaheiði á Snæfellsnesi. Haraldur Ólafsson, nóvember 1999.
- Veðurfar á Kerlingarskarði og Vatnaheiði á Snæfellsnesi. Haraldur Ólafsson, mars 1999.
- Vindafar á leiðum um Kerlingarskarð og Vatnaheiði. Viðauki við skýrslu frá mars 1999. Haraldur Ólafsson, maí 1999.
- Nokkur atriði varðandi veðurfar og veðurathuganir á Vatnaheiði og Kerlingarskarði. Haraldur Ólafsson, september 1999.

Sérfræðiálit. Almenna Verkfræðistofan hf. Gísli Karel Halldórsson dags. 15. september 1999.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **Eyja- og Miklaholtshrepps** með bréfi dags. 23. júlí 1999 og barst umsögn dags. 15. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Hreppsnefnd gerir athugasemd við þann hluta skýrslunnar sem fjallar um landnotkun. Þar er sagt að breytingar sem verði á landnotkun með tilkomu uppbyggðs vegar um Kerlingarskarð verði óverulegar. Nýr afgirtur vegur myndi kljúfa beitiland sauðfjár og breyta þannig nýtingu landsins verulega. Vegur myndi hindra aðgengi sauðfjár að landi vestan vegar og rýra notagildi þess. Vísað er í greinargerð Lárusar Birgissonar og landeigenda Hjarðarfells til nánari skýringa.

Það kemur víða fram í skýrslunni að endurbættur vegur um Kerlingarskarð er ekki besti kosturinn, heldur er verið að reyna að betrumbæta eldri veg og það með hæpnum árangri. Hreppsnefnd hefur áður lýst þeirri skoðun að skynsamlegasti og hagkvæmasti kosturinn sé lagning nýs vegar yfir Vatnaheiði og ekkert í skýrslu VSÓ hefur breytt því álitni hennar. Hreppsnefnd hafnar alfarið endurbættum vegi um Kerlingarskarð þar sem það er ekki ásettannlegur kostur.“

Leitað var umsagnar **Helgafellssveitar** með bréfi dags. 23. júlí 1999 og barst umsögn dags. 20. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Með markvissu eftirliti er hægt að tryggja að umhverfisáhrifin verði sem minnst.

Að mati sveitarstjórnar gerir matsskýrslan nægjanlega grein fyrir umhverfisáhrifum.

Í matsskýrslunni er gerð grein fyrir þeim mótvægisáðgerðum sem nauðsynlegar eru taldar til að tryggja að landið og umhverfi komist í jafnvægi sem fyrst. Sveitarstjórnin leggur mikla áherslu á að fyllstu varúðar verði gætt og mun ekki sættast á annað en að vel verði gengið frá vegaköntum og þeim námum sem nauðsynlega verður að opna vegna framkvæmdanna.

Sveitarstjórnin vill benda á að þrátt fyrir að meiri gróður fari forgörðum vegna vegar yfir Vatnaheiðina vegur þyngra að sá vegur verður öruggari og umhverfissvænni sökum meiri yfirsýnar, minna vetraríkis og minni loftmengunar heldur en bæði núverandi og endurskipulagður Kerlingarskarðsvegur.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi dags. 23. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 20. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Náttúruvernd ríkisins útrekar fyrri umsögn sína dags. 5. maí 1999 og gerir eftirfarandi athugasemdir vegna frekara mats:

Gróður, votlendi og fuglalíf

Samanburður Náttúrufræðistofnunar Íslands á gróðurfari staðfestir fyrri umsögn þar sem fram kemur að mun minna rask verður á gróðri með endurbótum á Kerlingarskarðsvegi. Vatnaheiðarvegur fer yfir óraskað gróðurlendi á 12,3 km, en endurbættur Kerlingarskarðsvegur fer yfir gróðurlendi á 4,7 km.

Hvor leiðin sem valin verður, Vatnaheiði eða endurbættur Kerlingarskarðsvegur, skerðist votlendið milli stöðva 2750 og 3550. Þar vaxa sjaldgæfar tegundir, sóldögg og mosarnir hómosi og flekkulápur.

Náttúruvernd ríkisins útrekar að grónu landi verði hlíft við raski eins og kostur er, verði af fyrirhuguðum framkvæmdum. Jafnframt verði gerðar ráðstafanir til þess að sjaldgæfum tegundum verði ekki útrýmt af svæðinu, s.s. með því að afmarka vaxarsvæði þeirra á framkvæmdatíma. Haft verði samráð við Náttúruvernd ríkisins og Náttúrufræðistofnun Íslands um slíkt.

Skerðing á votlendi er í ósamræmi við nýsamþykkt lög nr. 44/1999 um náttúruvernd sem tóku gildi 1. júlí, en samkvæmt 37. gr. þeirra laga skulu mýrar og flóar, 3 hektarar að stærð eða stærri, njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Náttúruvernd ríkisins bendir einnig á að umhverfisráðuneytið hefur markað þá stefnu í úrskurðum um mat á umhverfisáhrifum að krefjast þess að votlendi verði endurheimt til jafns við það sem skerðist við framkvæmdir.

Samkvæmt frummatsskýrslu er fyrirhugað að leggja fljótandi veg yfir mýrlendið. Náttúruvernd ríkisins útrekar fyrri ábendingar sínar um að hér á landi hafa ekki farið fram rannsóknir á áhrifum slíkrar vegalagningar á votlendi, t.d. hvort breytingar verði á gróðri í nágrenni vegarins. Það eru engin gögn fyrir hendi hér á landi, sem styðja þær fullyrðingar, að lagning fljótandi vegar hafi ekki neikvæð áhrif á vatnsbúskap og gróður í votlendi. Fjölmargar rannsóknir sýna að mýrlendi á Íslandi er ekki að fullu sambærilegt að eðli og efnasamsetningu við mýrlendi nágrennalandanna. Náttúruvernd ríkisins telur tímabært að settar verði af stað rannsóknir og að hætt verði að byggja ákvarðanir á örökstuddum fullyrðingum um að fljótandi vegir hafi ekki áhrif á votlendi.

Varðandi fuglalíf vísast til umsagnar um frummatsskýrslu og útrekað að straumandarþéttbýlið í Straumfjarðará er hið mesta á Snæfellsnesi og jafnvel hið mesta á Vesturlandi og því mikilvægt að því verði ekki raskað.

Náttúruminjar og landslag

Náttúruvernd ríkisins útrekar fyrri ábendingar um að reynt verði að varðveita stórar landslagsheildir sem enn eru að mestu óskemmdar. Verndargildi landslags

á Vatnaheiði felst ekki aðeins í þeim náttúruminum sem þar er að finna heldur einnig í því að um er að ræða svæði sem enn er að mestu leyti óraskað. Vegagerð og aðrar framkvæmdir mun rýra gildi þessa svæðis þar sem ekki verður lengur um óraskað svæði að ræða. Jafnframt er verið að skipta svæðinu upp í minni einingar og svæðið því ekki lengur ein heildstæð eining.

Í kafla 17.2 Áhrif á náttúruminjar kemur fram að fyrirhugað er að færa endurbættan veg um Kerlingarskarð í Neðri sneið um 100 m nær Rauðukúlu en verið hefur, en jafnframt kemur fram að hönnun vegarins á þessum kafla virðist ekki endanlega lokið. Náttúruvernd ríkisins telur rétt að færa veginn fjær Rauðukúlu, ef af framkvæmdum verður og að verkið verði unnið í samráði við stofnunina.

Veðurfar

Í frummatsskýrslu kemur fram að gera megi ráð fyrir að fjöldi ófærðar- og torfærðardaga á Vatnaheiðarleið verði um 73% af því sem er á núverandi leið um Kerlingarskarð. Upplýsingar í skýrslu um frekara mat staðfesta fyrri upplýsingar um að á báðum leiðum má gera ráð fyrir lokunum vegna veðurs, en vegna lægri legu vegar um Vatnaheiði verða lokunardagar þar færri. Náttúruvernd ríkisins ítrekar fyrri ábendingar um að veðurmælingar hafa einungis staðið yfir síðan 18. desember 1998 og allan samanburð vantar á milli ára.

Niðurstaða

Framlögð gögn benda til að vegur um Vatnaheiði hafi vegtæknilega og veðurfarslega kosti fram yfir endurbættan veg um Kerlingarskarð, enda liggur hann 90 metrum lægra í landi. Vatnaheiðarvegur er sagður varanleg lausn á samgöngum svæðisins þrátt fyrir óvissu um snjó og vísbendingar um fjölmarga ófærðar og óveðursdaga.

Það er mat Náttúruverndar ríkisins út frá náttúruverndarsjónarmiðum að lagfæra beri núverandi veg yfir Kerlingarskarð. Fyrirhugaður vegur yfir Vatnaheiði mun fara um lítt raskað land og rýra aðra nýtingarmöguleika á svæðinu til framtíðar.

Náttúruvernd ríkisins telur rétt að gerð verði krafa um endurheimt votlendis ef af framkvæmdum verður. Báðar veglínur munu skerða óraskað votlendi, þar sem sjaldgæfar tegundir vaxa, Vatnaheiðarvegur þó mun meira.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að ósamræmi er á milli korta og texta varðandi vegskeringu/námu I og telur ekki rétt að fallast á námu við Efri sneið í Hafrafelli. Stofnunin gerir ekki aðrar athugasemdir við efnistöku sem lýst er í skýrslu um frekara mat og ítrekar að haft verði samráð við eftirlitsráðgjafa stofnunarinnar á Vesturlandi um efnistöku, afmörkun efnistökusvæða og frágang að efnistöku lokinni.“

Við frumathugun Skipulagsstofnunar var leitað umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** vegna frumtáts á umhverfisáhrifum með bréfi dags. 7. apríl 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 5. maí 1999. Þar segir m.a.:

„ Efnistaka

[...] Ef af framkvæmdum verður er nauðsynlegt að vaxtarsvæði skollakambs verði afmarkað á einhvern hátt áður en efnistaka og aðrar framkvæmdir hefjast til að tryggja að svæðinu verði ekki raskað við framkvæmdirnar.

Náttúruvernd ríkisins tekur undir ábendingar Náttúrufræðistofnunar Íslands þess efnis að brýnt sé að fara með gát í efnistöku og að æskilegt sé að efni verði að mestu ekið inn á svæðið á þeim stöðum þar sem veglínan liggur í graslendi og votlendi. Stofnunin fer fram á að haft verði samráð við eftirlitsráðgjafa stofnunarinnar á Vesturlandi um efnistöku, afmörkun efnistökusvæða og frágang að efnistöku lokinni.

Frágangur

[...] Náttúruvernd ríkisins telur mikilvægt að tekið verði mið af grenndargróðri við uppgræðslu á þeim svæðum sem raskað verður og að ekki verði sáð plöntu- tegundum sem skera sig úr umhverfinu. Þá bendir stofnunin á að ekki er sjálfgefið að sáning eigi að vera hluti af frágangi. [...]

Náttúruminjar og landslag

[...] Fyrirhugaður vegur mun liggja um svæði sem er á Náttúruminjaskrá, sbr. svæði nr. 227, Berserkjahraun, Hraunsfjörður og nálæg vötn. Svæðið er á skrá vegna jarðfræði- og söguminja og vegna lífauðugra fjara og vatna. Það er jafnframt talið vera kjörið útivistarsvæði. Náttúruminjaskrá er skrá yfir náttúru- myndanir, lönd og lífverur, búsvæði þeirra og vistkerfi sem æskilegt er að friðlýsa. Skráin er stefnuyfirlýsing stjórnvalda um það hvaða svæði ætti að vernda og hlífa við raski vegna sérstöðu þeirra og verndargildis. Verndun ákveðinna landsvæða hefur í raun aldrei verið jafn áriðandi og nú því samhliða auknum áhuga á verndun landslags, lífríkis og útivist í óspilltri náttúru fer aukin ásókn í nýtingu náttúruverðmæta til fjárhagslegs ávinnings, s.s. námuvinnsla, raforkuframleiðsla, vegir og byggingar.

Náttúruvernd ríkisins telur að norðurhluti Vatnaheiðar hafi hátt verndargildi og sé svæði sem er sérstakt bæði á lands- og heimsvísu. [...] Vegurinn mun liggja nálægt gígnum Gráukúlu og í grennd við vegstæðið eru einnig aðrar jarðfræðiminjar, s.s. Rauðakúla og Berserkjahraun. Jarðfræðiminjar sem þessar, þ.e. gígar og hraun frá nútíma, eru sérstæðar náttúruminjar og einkennandi fyrir landið og hafa alþjóðlegt verndargildi. Í því sambandi má benda á að samkvæmt nýjum lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd sem taka gildi 1. júlí 1999 skulu eldvörp, gervigígar og eldhraun njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Norðan Baulárvallavatns er víða vikur undir yfirborðinu og í brekkunni austan Selvallavatns ganga vikuruðningar fram á milli djúpra vatnsrása. Er þar um að ræða nokkuð sérstæð og falleg landslagsform. Fyrirhugaður vegur mun raska þessum vikuruðningum þar sem hann liggur yfir þessi landslagsform. [...] Þess ber að geta að í lögum um náttúruvernd kemur t.d. skýrt fram að þegar svæði er friðlýst vegna sérstakra jarðmyndana skuli friðlýsa svæði umhverfis það eins og nauðsynlegt er til þess að það fái notið sín.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að með landslagsvernd er reynt að varðveita stórar landslagsheildir sem enn eru að mestu óskemmdar. [...] Þó rétt sé að landslagsform, s.s. eins og gígarnar á norðanverðu framkvæmdasvæðinu, muni halda sér óbreytt sem áður eins og segir í frummatsskýrslu er ljóst að fyrirhugaðar framkvæmdir munu rjúfa landslagsheildina.

Útivist

[...] Náttúruvernd ríkisins telur að það landsvæði sem fyrirhugaður vegur liggur um hafi mikið útivistargildi. [...] Gildi þess felst m.a. í því að um er að ræða nær óraskað svæði í nálægð við þéttbýli. Landslag þar er fallegt og margbreytilegt og er m.a. sérstakt vegna þess að þar eru merkar jarðfræðiminjar sem hafa verndargildi á lands- og heimsvísu. Þar er einnig um að ræða samspil ólíkra landforma, þ.e. gígar og hraun frá nútíma, vikursvæði, stöðuvötn, og votlendi. Þá eru töluverðir fossar í Straumfjarðará á suðurhluta vegstæðisins og fallegir fossar eru einnig í lækjum sem falla niður háar hlíðar austan árinna. Suðurhluti vegstæðisins er vel gróinn og óraskaður dalur. Þá er veiði í Straumfjarðará, sem og Baulárvallavatni og Selvallavatni. Svæðið er kjörið sem gönguland og til náttúruskoðunar.

Náttúruvernd ríkisins telur að verði fyrirhugaður vegur lagður um svæðið muni það tvímælalaust rýra gildi þess sem útivistarsvæðis og jafnframt skerða framtíðarmöguleika til uppbyggingar sjálfbærrar ferðaþjónustu. [...] Hávaði frá umferð mun rjúfa kyrrð og friðsæld svæðisins og rýra gildi þess sem gönguland og svæði til almennrar útivistar. [...]

Veðurfar

[...] Ekki er tekið tillit til mismunar á aðstæðum til snjósöfnunar vegna ólíks landslags í allra næsta nágrenni við vegarstæðin.

Í frummatsskýrslu kemur einnig fram að á Vatnaheiði hagar svo til að vindur af norðaustri og suðvestri blæs niður fjallshlíðar og er ekki hægt að útiloka að við báðar þær aðstæður geti orðið hvassara en uppi á Kerlingarskarði. Samkvæmt þeim gögnum sem liggja fyrir eru suðlæg veður lítið eitt hvassari á Vatnaheiðarleið en Kerlingarskarðsleið og sunnanóveður mældust öflugust á veðurathugunarstöð á Vatnaheiði. [...] Mælingar sýna enn fremur að í sumum tilfellum er hvassara á Vatnaheiði í norðlægum vindáttum en á Kerlingarskarðsleið og á það t.d. við um versta norðanóveðrið. [...] Ljóst er þó að við vissar aðstæður, og þá líklega einkum ef mjög hvasst er, getur orðið meiri vindhraði á neðri leiðinni og snjóburður því enn meiri en ofar. Heimildir eru um mikla snjósöfnun í Dufgusdal undir Skuggahlíð og af lýsingum þessum að dæma er hún síst minni en á leiðinni um Kerlingarskarð. Þá má geta þess að hvað varðar slysatíðni er komist að þeirri niðurstöðu að veður hafi ekki veruleg áhrif á slysatíðni og að ekki sé verulegur munur milli leiðanna.

Náttúruvernd ríkisins telur að miðað við þau gögn sem lögð eru fram í frummatsskýrslu hafi ekki verið sýnt fram á svo óyggjandi sé að vegur yfir Vatnaheiði sé mun betri kostur í veðurfarslegu tilliti en vegur yfir Kerlingarskarð. Í því sambandi má einnig benda á að veðurmælingar á Vatnaheiði hafa staðið mjög stutt yfir en fyrsta veðurstöðin var sett upp á Vatnaheiðarleið 18. desember 1998. Kemur fram í frummatsskýrslu að athygli veki hve mikill munur er á tíðni ófærðar eftir árum og sýni það mikilvægi þess að hafa sem flest ár til grundvallar við könnun á veðurfari af þessu tagi. Þá bendir Náttúruvernd ríkisins á að gróður á Vatnaheiði bendir

eindregið til þess að um snjóþungt svæði sé að ræða og er það í samræmi við heimildir um mikla snjósöfnun í Dufgusdal. Þrátt fyrir þessar vísbendingar hafa ekki farið fram mælingar á snjóalögum á svæðinu.

Aðrir valkostir varðandi vegstæði

[...] Það er mat Náttúruverndar ríkisins miðað við fyrirbyggjandi gögn að æskilegast sé út frá náttúruverndarsjónarmiðum að lagfæra núverandi veg yfir Kerlingarskarð. Stofnunin telur að kanna beri hvort ekki megi lagfæra leiðina um Kerlingarskarð enn frekar t.d. með byggingu vegskála. Þá beri að athuga með breytingu á vegamótum Snæfellsnesvegur en í frummatsskýrslu kemur fram að vegarkafllinn frá Neðri-Sneið að Snæfellsnesvegi hafi reynst erfiður, einkum þyngri vörubílum sem farið hafi fram af vegamótum Snæfellsnesvegur og oltið þar. Samkvæmt tillögum um endurbætur á Kerlingarskarðsvegi er ennþá gert ráð fyrir T-vegamótum sem eflaust eiga sinn þátt í erfiðleikum flutningabíla. Náttúruvernd ríkisins leggur til að athugað verði með breytingu á gatnamótunum í þá átt að auðvelda aðkomu flutningabíla að Snæfellsnesvegi.

Náttúruvernd ríkisins telur að fyrirhugaður vegur yfir Vatnaheiði muni raska merkjum náttúruminjum og að ekki sé hægt að fallast á framkvæmdina vegna þeirra neikvæðu umhverfisáhrifa sem hún mun hafa í för með sér. “

Leitað var umsagnar **Landgræðslu ríkisins** með bréfi dags. 23. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 20. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Landgræðsla ríkisins gerir ekki upp á milli þeirra leiða sem til athugunar eru. Báðum leiðum fylgir nokkurt rask á grónu landi [...] ívið meiri á Vatnaheiðarleið (um 35 ha) en á Kerlingarskarðsleið (um 25 – 30 ha) en þéttleiki gróðurs er meiri á Vatnaheiði. Gróðurumhverfið er til muna öflugra á Vatnaheiði en á Kerlingarskarði og því auðveldara að græða sár í landi þar. Á hitt ber einnig að líta, einkum gagnvart bindingu kolefnis, að bindigeta gróðarins á Vatnaheiði er meiri en á Kerlingarskarði. Rofgirnir jarðvegs á suðurhluta beggia leiða er svipuð. Um miðhlutann er hættara við rofi á leið um Kerlingarskarð en á nyrsta hlutanum er veruleg rofhætta á Vatnaheiðarleið þegar kemur norður fyrir stöð 14000. Rofhætta er einnig talsverð á Kerlingarskarðsleið nálægt Rauðukúlu og í hallinu niður að vegi 57. Almenn er hættara við gróðurrofi vegna úrrennsli á leið um Vatnaheiði þar sem vegstæðið þverar við eðlilegum rennislisleiðum vatns.

Mótvægisáðgerðir vegna leiðar um Kerlingarskarð:

Almennt er farið fram á að skeringar, vegkantar og umrótuð svæði með vegi verði grædd upp. [...] Frá stöð 5000 að 7000 tapast nokkurt gróðurlendi undir veg, bæði þarf þar að græða upp nýja vegkanta og styrkja gróður (með áburðargjöf) á melholtinu vestan vegar [...] Frá 8300 til 9000 [á leið um Kerlingarskarð] getur reynst örðugt að græða upp sár í hlíðinni ofan vegar og hindra frekara úrrennsli án þess að nota til þess lúpínu, sem á þessum stað yrði að planta. Jafnframt verður þá að koma til beitarfriðunar um tíma. [...] Frá um stöð 9000 að námu G liggur vegstæðið yfir mýrarslakka og verður vegurinn byggður talsvert upp nyrst í slakkanum. Austan vegar blotnar mýrin en vestan vegar mun hún þorna og þar gæti orðið hætta á uppblæstri. Sá þarf í rofsvæði vestan vegstæðis. [...] Hafa skal samráð við Landgræðsluna um tæknilegan frágang [landgræðslugirðingar nyrst á leið um Kerlingarskarð].

Mótvægisáðgerðir vegna leiðar um Vatnaheiði:

Farið er fram á að skeringar, vegkantar og umrótuð svæði með vegi verði grædd upp. [...] Vegarstæðið að stöð 10900 er yfirleitt vel gróið, einkum þó sunnan til, og votlent á köflum. Gróðurumhverfi það sem fer undir veg er því verðmætt af ýmsum ástæðum. Raski á gróðurlendi utan vegstæðis á þessum kafla verður að halda í algeru lágmarki vegna verulegrar hættu á úrrennsli og breytinga á vatnsstreymi í yfirborðslögum en hvorutveggja getur orsakað talsvert rof. [...] Þar sem kolefnisbindigeta votlendisins í Dufgusdal er mikil þyrfti að græða upp a.m.k. þrefalt flatarmál vegstæðisins til að jafnvægi haldist. Athuga sérstaklega möguleika á að færa veglínu frá Dal að 4000 eilítið vestar og nær línustæði þar sem land virðist þurrara og draga þannig úr röskun á votlendinu. [...] Í og við námu D er hætt við frekara rofi í þegar illa rofinni hlíð. Mikilvægt er því að vanda til uppgræðslu þar og helst að græða upp nokkuð út fyrir mörk námusvæðisins vegna mikillar hættu á úrrennsli. [...] Vestan í Hafrafellshryggnum hefur vatn víða náð að skera niður í gegnum gróðurþekju og í undirliggjandi vikurlög svo úrrennsli hefur orðið. Þar sem vegurinn þversker hlíðina er hætt við frekara úrrennsli á þessu svæði, einkum þar sem undirbyggingin er mjög viðkvæm fyrir vatnsrofi. Gæta þarf ýtrustu varkárni við vegalagninguna og græða þarf upp sár og nágrenni þeirra með tegundum sem geta lifað í skriðsandi. [...] Náma E (14900 að 15500) er í vegstæði og á lausum, mosagrónum vikrum með einstöku blómplöntum á stangli. Verði hreyft við vikrunum er mjög hætt við rofi úr þeim og sandgangi til suðurs yfir norðurenda Selvallavatns og til norðurs meðfram Gráukúlu með tilheyrandi gróðurskemmdum. Því verður ekki undan vikist að græða námu, vegkanta og hreyfð svæði með sandþolnum tegundum. [...] Hugsanlegt er að græða þurfi talsvert svæði með vegi til að koma í veg fyrir sandgang á veg í hvössum og þurrum vindi. Nyrsti hluti vegstæðisins liggur af vikrunum og yfir vel gróið hraun norður að vegi 57. Úrrennslishætt er þarna svo sem sést á vegarslóða þeim sem liggur rétt vestan við vegstæðið. Því þarf að ganga þannig frá að ekki myndist vatnsrásir út frá veginum. [...]

Landgræðslan fer fram á að haft verði samráð við hana varðandi tegundaval og val á aðferðum við uppgræðsluna og lýsir sig jafnframt reiðubúna til slíks samstarfs.“

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dags. 23. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 25. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Ragnheiður Traustadóttir, fornleifafræðingur, gerði fornleifakönnun á Vatnaheiði sumarið 1998, ritaðar heimildir voru skoðaðar og fyrirhuguð veglína öll gengin. Engar fornleifar fundust í veglínunni eða næsta nágrenni hennar, en 50 m austur af stöð 6800 eru leifar Stekks, sem ekki má spilla. Um 100 til 150 m frá stöð 6200 til 6800 eru leifar bæjarhúss og útihúsa. Gæta verður varúðar við umferð vinnuvéla við þessar rústir. Þjóðminjasafn Íslands leggst ekki gegn vegaframkvæmdum á Vatnaheiði, eins og þær eru áformaðar.

Bjarni F. Einarsson, fornleifafræðingur gerði forkönnun á fornleifum við núverandi vegarstæði um Kerlingarskarð. Samkvæmt álitagerð hans (viðauki 5 í skýrslu VSÓ) hefur í úttekt hans ekki falist eiginleg fornleifaskráning og áltúr hann nauðsynlegt að ljúka slíkri skráningu áður en til fyrirhugaðra vegaframkvæmda kemur. Umsögn Þjóðminjasafns Íslands um áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á menningarminjar er ekki tímabær fyrr en fullnægjandi gögn liggja fyrir, en svo er ekki nú samkvæmt fyrrgreindri niðurstöðu Bjarna.“

3. ATHUGASEMDIR

Athugasemd barst frá **Símoni Sturlusyni** dags. 10. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Frá mínum bæjardyrum séð er það mikil skrumskræling á lýðræðinu, ef álit örfárra aðila vegur meira heldur en okkar hinna sem mælum með bráðnaðsynlegri vegagerð um Vatnaheiði. Ég minni á að innan þess hóps er skipar meirihluta með framkvæmdinni er fjöldi manna og kvenna sem unna náttúru landsins og telja að ekki sé verið að fórna neinu sérstaklega ósnortnu landi með vegagerð um Vatnaheiði. Vegslóðar vegna veiði í Baulárvalla- og Hraunsfjarðarvatni auk slóða vegna lagningar og viðhalds á háspennulínu eru dæmi þar um.

Það er mat mitt að horfa beri frekar til hinna fjölmörgu jákvæðu atriða sem nýr vegur um Vatnaheiði hefur í för með sér fyrir byggðina á Nesinu, t.d. auðveldari aðkomu fyrir fólk að landssvæði sem það annars myndi aldrei fá að berja augum.“

Með athugasemd Símonar fylgdi greinargerð hans til Vegagerðarinnar dags. 13. október 1998.

Athugasemd barst frá **Birni Sverrissyni**, Stykkishólmi dags. 11. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Vegna þeirrar miklu umræðu sem er í gangi um lagningu nýs vegar um Vatnaheiði [...] vek ég m.a. athygli á mikilvægi þess að aðkoma vinnuflokka RARIK vegna viðhalds og viðgerða á 66 kV háspennulínu sem liggur frá Vegamótum í aðveitustöð Vogaskeið sem er skammt utan Stykkishólms, verður allt önnur með tilkomu hins nýja vegar. [...]

Mikilvægi línunnar er ekki lítið fyrir byggðina á norðanverðu Snæfellsnesi og sömu augum lítur meirihluti þess fólks sem hér lifir og hrærist gerð nýs vegar um Vatnaheið. Ein ísingarbilun á fyrrgreindri línu getur auðveldlega orsakað langt straumleysi með tilheyrandi óþægindum fyrir íbúa á norðanverðu Snæfellsnesi. [...] Styttu mætti straumleysistímann umtalsvert þar sem viðgerðartími væri mun styttri ef hægt væri að aka um veg sem lægi svo að segja samhliða línunni.

Ekki síst vegna þess að ég hef eytt dágóðum tíma fastur í snjó á Kerlingarskarði styð ég heilshugar lagningu nýs vegar um Vatnaheið og vísa í því sambandi á nokkuð þekkt dæmi um betri færð með minni hæð yfir sjávarmáli, en það eru Hellisheiðin og Þrengslin.

Miðað við þá miklu umræðu um lagningu nýs vegar um Vatnaheiði er nokkuð ljóst að meirihluti íbúa vill fá nýjan veg yfir Snæfellsnesið um Vatnaheiði og ber fullt traust til Vegagerðarinnar með að skipuleggja framkvæmdirnar svo að þær falli vel að landi og hafi lítið rask í för með sér. Athyglisvert er hve margir óttast að verði vegurinn ekki að veruleika muni það hafa mjög neikvæð félagsleg áhrif á íbúa á norðanverðu Snæfellsnesi og á sunnanverðum Vestfjörðum og komi til með að stuðla að enn frekari búseturöskun sem seint eða aldrei verði metin til fjár.

Það er einlæg von mín að tekið verði fullt tillit til vilja meirihluta íbúanna í þessu máli og umhverfismat fyrir nýjan veg um Vatnaheiði verði samþykkt, þannig að framkvæmdir geti hafist sem allra fyrst.

Mannlífið hér má einfaldlega ekki við því að slíkum samgöngubótum sem nýr vegur um Vatnaheiði er verði slegið á frest! “

Með athugasemd Bjarna fylgdi bréf hans til Vegagerðarinnar dags. 29. desember 1998.

Athugasemd barst frá **Stefáni Braga Bjarnasyni**, fyrir hönd eigenda jarðanna Hraunháls og Ytri-Kónsbakka í Helgafellssveit dags. 12. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Í stuttu máli sagt er það niðurstaða landareigenda beggja þessara jarða að við erum alfarið á móti því að Kerlingarskarðsvegur verði endurnýjaður samkvæmt framkomnum tillögum. Við viljum sjá nýjan veg um Vatnaheiði.

Eftirfarandi eru rök okkar fyrir þessari niðurstöðu.

1. [...] vegur um Vatnaheiði yrði vegastæði til framtíðar, en breyting á vegi um Kerlingarskarð yrði aldrei nema bráðabrigðalausn. Þeim veigamiklu markmiðum sem sett voru varðandi umferðaröryggi við vegalagningu þessa er algerlega kastað á glæ með þessum framkomnu breytingum. Vegastæðið er enn bratt, liggur hátt og er hlykkjótt. Nánast engin breyting er á vegamótum að norðanverðu sem verða að teljast veruleg slysagildra. Augljóst er að vegur um Vatnaheiði er mun beinni, ekki eins brattur og þar af leiðandi fljótfnari og öruggari en umrædd breyting á Kerlingarskarðsvegi. Það sem hó að okkar áliti skiptir mestu er að vegamót að norðanverðu verða ekki í halla og því verður markmiðum um umferðaröryggi mun frekar náð með vegi um Vatnaheiði. Umferðaröryggi nýs vegar og þær neikvæðu tölfræðilegu upplýsingar sem fyrirleggjandi eru um Kerlingarskarðsveg teljum við mikilvægasta atriðið þegar afstaða er tekin til þess hvort vegastæðið er valið. [...]
2. [...] Við getum ekki betur séð en að þessar nýju hugmyndir um Kerlingarskarðsveg geri ráð fyrir því í báðum tilvikum að aðstæður í vetrarfærð muni versna. Í Hjarðarfellsbrekkum hlýtur að þurfa skv. nýjum vegastöðlum að gera ráð fyrir vegariði, sem myndi þá endanlega gera veginn ófæran og í Kerlingaskarðinu sjálfu þar sem snjósöfnunin er mest er gert ráð fyrir því að vegurinn verði enn frekar niðurgrafinn. Á Vatnaheiðarvegi er hinsvegar fáar og engar krappar beygjur að sjá og er því okkar álit að ekki sé nauðsyn á vegriðum og þar af leiðandi minni líkur á snjósöfnun. Aðstæðum til að ryðja veginn um Vatnaheiði verður ekki líkt við sömu aðstæður á endurnýjuðum Kerlingarskarðsvegi.
3. Við teljum að 10 - 12 metra hár vegur sé mikið lýti í landinu, en gert er ráð fyrir að vegastæði í Efri sneið verði svo hátt. Þar er enn ein slysagildran á ferðinni. [...]
4. [...] Með leið um Vatnaheiði teljum við að augu vegfarenda verði frekar opnuð fyrir þeirri stórfenglegu fegurð sem er í næsta nágrenni við Kerlingarskarð. Vötmin og Berserkjahraun eru náttúrulegur þessa landsvæðis og enginn vafi er á að þeir kostir frá náttúrulegu sjónarmiði sem Vatnaheiðarvegurinn býður upp á yfirvinna þá náttúrulegu galla sem kunna að vera á vegalagningunni. Endurnýjaður vegur um Kerlingarskarð yrði hinsvegar náttúruslys og við teljum að fyrr en síðar yrði veginum breytt. [...]
5. Við teljum að fyrirkomulag námugraftar og efnistöku á leið um Vatnaheiði sé

mun betur fyrirkomid en í endurnýjuðum Kerlingarskarðsvegi. Bæði er efnistakan mun meiri sem og mun meira áberandi en á Vatnaheiði þar sem efni er að mestu tekið úr vegastæðinu sjálfu. Kerlingarskarðsvegur fellur í þessu tilliti sem og öðru.

6. [...] Endurnýjun á Kerlingarskarðsvegi er mun dýrari kostur og nánast engum af markmiðum nýs vegar yfir Snæfellsfjallshrygginn er náð.

Við ákvörðun um vegarstæðið teljum við einnig að fyrst og fremst beri að taka tillit til skoðana þeirra sem veginn munu nota, þá sem hagsmuni hafa af kostum nýs, öruggari og greiðfærari vegar. “

Athugasemd barst frá **Högnna Gunnarssyni, Báru Finnbogadóttur, Guðbjarti Gunnarssyni og Hörpu Jónsdóttur**, Hjarðarfelli, dags. 2. september 1999. Þar segir m.a.:

„Við undirrituð, landeigendur og ábúendur að Hjarðarfelli, mómælum harðlega nýjum vegi um Kerlingarskarð, sem mun liggja að mestu leyti um Hjarðarfellsland. Við vísum í áður sent bréf, frá Guðbjarti Gunnarssyni, Hjarðarfelli, til VSÓ Ráðgjafar, þar sem mótmælt er nýjum vegi um Kerlingarskarð og viljum við áréttta það enn frekar með þessu bréfi.

Þegar núverandi vegur var lagður voru grasi grónar brekkur stungnar niður í sniddur, sem voru notaðar í vegkanta. Þau sár sem mynduðust í landið hafa síðan blásið upp og stækkað og er það mjög ljótt að sjá. Vegagerðin hefur aldrei séð sóma sinn í því að græða þessi sár upp. Einnig hefur Vegagerðin gengið mjög illa um landið, þegar hún hefur tekið ofaníburð í veginn.

Með nýjum vegi verða unnin ennþá meiri spjöll á landinu. Hann mun verða lagður að stórum hluta á nýjum vegstæðum, sem víða eru grasi og berjalyngi gróin. Í Dalslandi á hann að liggja um sömu mýrina og fyrirhugaður vegur um Vatnaheiði. Síðan upp Hjarðarfellsbrekkur á nýjum stað, þar sem hann mun valda mjög miklum spjöllum, og viljum við benda á berjalyngið þar. [...]

Við mótmælum því, sem fram kemur í skýrslu VSÓ Ráðgjafar, að nýr vegur um Kerlingarskarð muni ekki hafa áhrif á notagildi landsins. Afgirtur vegur mun rýra landið mikið til sauðfjárbættar, en hér á Hjarðarfelli er stórt sauðfjárbú. “

Athugasemd barst frá **Tómasi Gunnarssyni** dags. 3. september 1999. Þar segir m.a.:

„Mótmæli staðfestingu skipulags vegar um Vatnaheiði, Snæfellsnesi, sem spillir og eyðileggur náttúruverðmæti nema fyrir liggi mat sjálfstæðra, óhlutdrægra kunnáttumanna á kostnaði og hagræði við aðrar lausnir svo sem jarðgöng undir Kerlingarskarð eða á öðrum álitlegri stað. “

Athugasemd ásamt greinargerð barst frá **Náttúruverndarsamtökum Íslands** dags. 3. september 1999. Þar segir m.a.:

„Náttúruverndarsamtök Íslands telja að á grundvelli frummatsskýrslu og skýrslu um frekara mat á umhverfisáhrifum vegar nr. 56 yfir Vatnaheiði á Snæfellsnesi sé að vissum skilyrðum uppfylltum með góðu móti hægt að fallast á endurbætta leið um Kerlingarskarð en að hafna beri alfarið að leggja nýjan veg um Vatnaheiði.

Samtökin telja að framkvæmdaraðili hafi ekki sýnt með ótvíræðum hætti að markmiðum um ásættanlegt umferðaröryggi, samgöngubætur og hagkvæmni megi ekki ná með endurbótum á vegi um Kerlingarskarð. Á hinn bóginn er augljóst að nýr vegur yfir Vatnaheiði hefur margfalt óæskilegri umhverfisáhrif í för með sér en endurbætt leið yfir Kerlingarskarð.

Náttúruverndarsamtökin telja að öll meginatriði í fyrri athugasemdum samtakanna er varða áhrif á náttúru standi óbreytt, þ.e.:

- 1. Að vegur um Vatnaheiði muni gjörbreyta og spilla náttúrulegri ásýnd á einu stærsta aðgengilega svæði á Snæfellsnesi sem til staðar er nær ósnortið.*
- 2. Að vegur um Vatnaheiði gangi þvert gegn ákvæðum a, b og c í 37. gr. náttúruverndarlaga (44/1999) sem fjallar um vernd sérstaks landslags, þ.e. athyglisverðar jarðmyndanir, stöðuvötn og annað votlendi.*
- 3. Að vegur um Vatnaheiði samrýmist ekki fyrirliggjandi stefnumörkun um landnotkun á norðanverðu svæðinu með vísan til þess að vegstæðið fari um og liggi mjög nærri svæðum sem eru á náttúruminjaskrá (við Baulárvallavatn, Selvallavatn og Berserkjahraun).*
- 4. Að vegur um Vatnaheiði samræmist illa stefnu Náttúruverndar ríkisins um verndun einstæðra jarðmyndana og landslags.*
- 5. Að vegur um Vatnaheiði samræmist illa stefnu ríkisstjórnarinnar um umgengni á ósnortnum landssvæðum.*
- 6. Að vegur um Vatnaheiði samræmist illa stefnu ríkisstjórnarinnar um verndun á líffræðilegri fjölbreytni.*
- 7. Að vegur um Vatnaheiði samrýmist illa stefnu ríkisstjórnarinnar um aðgang fólks að viðkvæmum landssvæðum.*

Það er mat Náttúruverndarsamtakanna að framkvæmandi hafi leyst efnistökmál fyrir endurbætta Kerlingarskarðsleið á nokkuð góðan máta þannig að tiltölulega lítið rask hljótist af. Samtökin leggja þó fram eftirfarandi tillögur sem þau telja að dragi enn frekar úr raski án þess að það komi niður á hagkvæmni eða umferðaröryggi:

- 1. Að nýtt verði betur efni úr gamla vegstæðinu til vegfyllingar á endurbættri leið. [...]*
- 2. Að endurbætta leiðin víki ekki frá gamla vegstæðinu milli stöðva 11.300 og 13.300 og milli stöðva 5.000-6.500. Á þessum köflum er land all slétt og gamli vegurinn tiltölulega beinn.*
- 3. Að unnið verði 120.000 m³ úr námu G (í stað 85.000 m³) og að unnið verði 120.000 m³ úr námu I (í stað 70.000 m³), en á móti komi að hætt verði við alla efnistöku úr námu J (130.000 m³).*
- 4. Að skoða þurfi betur möguleika á vegabótum við gatnamót á vegi nr. 57 og sérstaklega á vegi nr. 54.*

Náttúruverndarsamtökin telja að enn sé ýmislegt ábótavant í umfjöllun

framkvæmanda á atriðum sem snerta umferðaröryggi og hagkvæmni. Það sem helst er aðfinnsluvert er eftirfarandi:

1. Að slysatíðni sé vanmetin á Vatnaheiðarleið, einkum vegna þess að ekki er tekið tillit til meiri aksturhraða þar en á endurbættri Kerlingarskarðsleið. Samkvæmt öllum sólarmerkjum má fastlega reikna með að ekið verði hraðar um Vatnaheiði. Munur í slysatíðni leiðanna tveggja er því minni en framkvæmdaraðili reiknar með.
2. Að munur í hagkvæmni leiðanna sé minni en framkvæmdaraðili reiknar með, m.a. vegna meiri óhappatíðni og meiri tíðni alvarlegra slysa vegna hærri ökuhraða á Vatnaheiðarleið. Munur í hagkvæmni og slysatíðni minnkar einnig þegar tillit er tekið til 1 km viðbótar á ökuleiðinni um Vatnaheiði til og frá Stykkishólmi [...]
3. Að ófullnægjandi grein sé gerð fyrir áhrifum snjóalaga á Vatnaheiðarleið og kostnaði vegna snjómoksturs. [...]

Náttúruverndarsamtökin fagna þeirri nýjung í matinu að hugað sé að losun á koltvíssýringi. [...] Náttúruverndarsamtökin telja hins vegar að meginniðurstaða skýrsluhöfundu um að akstur um Vatnaheiði hafi í för með sér „sparnað“ í eldsneytiseyðslu og ca. 9% minni losun á CO₂ en akstur um endurbætta Kerlingarskarðsleið sé mjög vafasöm og að líkast til sé þessu þveröfugt farið. Þegar tekið hefur verið tillit til meiri aksturshraða á Vatnaheiði ásamt 10% umferðaraukningu á þeirri leið umfram Kerlingarskarðsleið (forsendur úr matsskýrslu) þá snýst dæmið við. Að mati Náttúruverndarsamtakanna þá má búast við að akstur um Vatnaheiði leiði til 10-20% meiri losunar á CO₂ en akstur um Kerlingarskarðsleið. [...]

Með vísan til framangreindra atriða, einkum lítilla spjalla og rasks á umhverfi og náttúru, þá telja Náttúruverndarsamtök Íslands að endurbætt Kerlingarskarðsleið sé langbesti valkosturinn. Endurbætt Kerlingarskarðsleið á einnig að vera vel ásættanleg m.t.t. umferðaröryggis og samgöngubóta. Slysatíðni mun lækka verulega miðað við núverandi veg og mun jafnast á við sambærilega fjallvegi og gott betur. Þá verður Kerlingarskarðsleið að líkindum álíka greiðfær og nýr vegur um Vatnaheiði. Líkur eru á að ekki muni um nema 3-5 daga á ári í mesta lagi að vetrarfærð verði erfiðari um Kerlingarskarðsleið en á nýju vegstæði um Vatnaheiði.“

Athugasemd barst frá **Guðmundi P. Ólafssyni** dags. 3. september 1999. Þar segir m.a.:

„Vegagerð ríkisins leitar nú leiða til þess að bæta vegakerfið á norðanverðu Snæfellsnesi. Tvímælalaust er það bæði nauðsynlegt og sjálfsagt. Lagt er til að leggja veg um Berserkjahraun og Vatnaheiði, eina dalinn á Snæfellsnesi sem er svo að segja ósnortinn.“

Á Vegagerðinni hvílir mikil ábyrgð. Hún á að byggja vegi sem eru hagkvæmir, þægilegir, falla að landslagi og eru í samræmi við vedursæld og sem minnst snjóalög bæði vegna umferðaröryggis og til að forðast kostnaðarsamt viðhald. Ekki síst verður að hafa í huga að náttúruminum verði ekki spillt og landslags- og gróðurfarsheildir fái að njóta sín.

Margs er að gæta og því er ástæða að skoða hvað það er sem Vatnaheiðin býr yfir

sem er slík allsherjarlausn til framtíðar. [...] Á kynningarfundum [...] stakk það mig strax að engin heildarlausn á vegakerfinu á norðanverðu Snæfellsnesi var kynnt. Ekki var boðið upp á neina heilsteypta framtíðarsýn heldur aðeins þennan bít [...] um veg í ósnortnum dal – eiginlega sem tilraun vegna þess að rannsóknir til dæmis á snjóalögum eru marklausar svo skamman tíma hafa þær verið í gangi, veðurmælingar eru líka afar takmarkaðar jafnvel þótt þær hafi gefið þær vísbendingar að veður eru verri ef eitthvað er á Vatnaheiði heldur en á Kerlingarskarði. [...]

Hvers vegna er ekki hægt að leggja fé í það að sníða heildarsýn sem tekur mið af náttúruverðmætum og aðstæðum sem svo er hægt að vinna eftir þótt það taki nokkur ár, jafnvel áratug, en gera hlutina rétt; gera þá faglega í stað þess að koma með skyndilausnir. [...]

Berserkjahraun og umhverfi sé á Náttúruminjasrá [...]. Votlendi Íslands í heild sinni er ógnað. Rétt þykir að benda á 37. gr. laga um náttúruvernd í þessu samhengi. En ekkert bendir til að aðvörun löggjafans vegi nokkuð í umhverfismatinu. [...] Nauðsynlegt er að hafa í huga að gildi þessa landslags, bæði hraunlandslagsins og heiðarinnar verður mikilvægara eftir því sem tímar líða fyrir útivistarfólk, jafnvel ferðaþjónustu allt árið um kring og þá ekki síður vistkerfisins; svæði er varðveitt staðbundinn gróður landsins.“

Snjóþungt er þarna langt umfram það sem er á Kerlingarskarði þótt skarðið sé snöggtum hærra. Þetta sanna aðalbláberjalyng og finnundur svo ekki verður um villst, en þær tegundir eru dæmigerður snjóaldagróður og snjóalög kalla á viðhaldskostnað. [...] Sá langtíma kostnaður er ekki tekinn inn í reikningsdæmið og vanþekking á skafrenningi, kófi svo og öðru dimmviðri á heiðinni, allt þættir sem auka slyshættu, leiðir til þeirrar ályktunar að umferðaröryggi á Vatnaheiði [...] er getsþá. [...]

Á Vatnaheiði hafa fundist afar sjaldgæfar plöntur svo sem skollakambur og mosategundir tvær, auk sóldaggar. [...] Íslendingar eru aðilar að alþjóðasamningum um fjölbreytileika tegunda og sjaldgæf tegund eða tegund sem fer fækkandi getur verið í hættu, jafnvel útrýmingu. Fágæti tegundar er alvarleg aðvörun því hver tegund er auðlind sem ekki má eyða. Hún er mikilvægur hlekkur í hverju vistkerfi sem gerir það öflugra en án hennar. [...] Hér þarf líka að benda á auðugt fuglalíf, ekki síst straumönd en líka óvenjulegan þéttleika varps bæði hjá nokkrum mófuglum og spörfuglum. [...] Arnarhreiður var á þessum slóðum og með vissu er haförn ennþá að leita að friðsælum reit eftir nýja veginn um hraunið. Eina ráðið er að láta heiðina og hraunið í friði.

Vatnaheiðin er hluti af stærri heild votlendissvæða sem bæði jurtir og fuglar eru hluti af svo og silungur í vötnunum. Hún varðveitt erfðabanka í víðum skilningi. Hann er fólgin bæði í staðbundnum gróðurlendum og fágætum plöntum. Heiðin býr yfir óvenjulegu landslagi og líka landslagi sem var dæmigert á landinu en verður æ sjaldséðari. Og Vatnaheiðin varðveitt kyrrðina sem er þegar fágæt á láglandi Íslands. [...]

Umræðu um vegagerð á Vatnaheiði hafa opinber yfirvöld á Snæfellsnesi ekki sinnt sem skyldi. VSÓ ráðgjöf segir að vegur um Vatnaheiði falli að stefnumótun sveitafélaga á Snæfellsnesi. Ekki er það dregið í efa en í þessu samhengi verður að benda á að náttúruverndarnefndir sveitafélaganna hafa ekki fjallað um málið og er

Þeim málið þó harla skylt sem ráðgjafar sveitafélaga. [...] Ég deili á vinnubrögð í öllu þessu máli, ýja alls ekki að æru fólks, miklu heldur landlægt virðingar- og kæruleysi gagnvart umhverfinu sem sveitastjórnarmenn um allt land verða að taka á. [...]

Verði Vatnaheiðin kosin til vegagerðar í stað þess að skoða aðra valkosti mun langdýrasta leiðin valin, því mesta náttúrufórnin er fólgin í því að spilla sérstæðu umhverfi Berserkjahrauns og Vatnaheiðar þar sem heildarverðmæti náttúruminja eru á heimsvísu. [...] Er ekki kominn tími til að huga að verðmætum náttúrunnar og langri framtíðarsýn þegar vegastæði eru valin og fara að lögum? Er það ekki tilvalin aldamóttagjöf fyrir þjóðina? Þess vegna á að laga veginn um Kerlingarskarð, huga að farsælli heildarlausn á vegakerfinu á norðanverðu Snæfellsnesi og líta á þetta umhverfismat aðeins sem holla æfingu og lexíu.“

Undirskriftarlistar bárust frá um **770 íbúum í Stykkishólmi, Grundarfirði og Snæfellsnesi** og **200 farþegum um borð í Breiðarfjarðarferjunni Baldri**, þann 3. september 1999, þar sem lýst er yfir stuðningi við lagningu nýs vegar yfir Vatnaheiði verði þess gætt að röskun á lífríki og náttúru verði í lágmarki. Umrædd framkvæmd sé mikil samgöngubót.

4. UMHVERFISÁHRIF VEGAR NR. 56 YFIR VATNAHEIÐI EÐA KERLINGARSKARÐ Á SNÆFELLSNESI

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Vegagerðin hefur tilkynnt til annarrar athugunar lagningu nýs 16,5 km langs vegar yfir Vatnaheiði og endurbætur, 17,4 km, á núverandi vegi um Kerlingarskarð á Snæfellsnesi. Þessir tveir framkvæmdakostir eru bornir saman. Áætlað er að framkvæmdir hefjist fyrri hluta ársins 2000 og að framkvæmdum ljúki árið 2002. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi.

4.1.1 Lega vegar

Vegur yfir Vatnaheiði mun fylgja núverandi vegi um Kerlingarskarð frá vegamótum við Ólafsvíkurveg að bænum Dal þar sem sveigt er til vesturs upp með Straumfjarðará, yfir Köldukvísl og áfram inn Dufgusdal, um Sátudal, yfir Fossá og niður á flatlendið við Gráukúlu að Snæfellsnesvegi. Leiðin er 16,5 km og er áætlaður kostnaður við framkvæmdina tæplega 470 milljónir króna.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð mun að miklu leyti fylgja núverandi vegi. Mestu frávík verða á leiðinni um Dalsmýri þar sem vegurinn sveigir til vesturs í átt að Straumfjarðará og Köldukvísl og þaðan upp Hjarðarfellsbrekkur. Einnig verða talsverð frávík sunnan Gæshólamýrar, við Sandahrygg þar sem vegurinn mun liggja vestar en áður og við Efri-sneið og Neðri-sneið þar sem vegurinn verður með stærri beygjuradíus. Frá Neðri-sneið og að Snæfellsnesvegi liggur vegurinn austar en áður. Leiðin er 17,4 km og er áætlaður kostnaður við framkvæmdina 525 milljónir króna. Kostnaðaraukning við framkvæmdina frá því í frummati nemur 26 milljónum króna, einkum vegna aukinna sprenginga við efnistöku í námu I.

4.1.2 Vegtæknilegar forsendur

Vegur yfir Vatnaheiði mun liggja í allt að 228 m hæð yfir sjávarmáli og á um 3 km löngum kafla mun vegurinn liggja í yfir 200 m hæð.

Vegarkaflar með meira en 7% halla eru samtals tæplega 1,3 km á lengd en hvergi er yfir 8% halli. Skert mætisjónlengd miðað við 80 km/klst er á um 0,2 km löngum kafla. Hönnunarhraði vegar er 90 km/klst.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð mun liggja í allt að 318 m hæð yfir sjávarmáli. Á um 8,5 km löngum kafla mun vegurinn liggja í yfir 200 m hæð og þar af eru um 5,5 km í meira en 250 m hæð.

Vegarkaflar með meira en 7% halla eru samtals tæplega 3 km á lengd og þar af er um 1 km með 8–9% halla. Skert mætisjónlengd er á samtals um 2 km löngum kafla miðað við 80 km/klst. Hönnunarhraði á endurbættum Kerlingarskarðsvegi er 70 km/klst.

Helstu endurbætur á Kerlingarskarðsvegi yrðu nokkrir nýir vegkaflar, veghalli minnkar, vegurinn breiðkar, verður byggður upp og lagður bundnu slitlagi. Á varasömum köflum eru helstu breytingar þær að beygjuradíus í Hjarðarfellsbrekkum fer úr 75 m í 350 m, úr 175 m í 500 m við Seljafellsbrekku og úr 225 m í 550 m við Efri- og Neðri-sneið. Halli vegar í Hjarðarfellsbrekkum verður 8% í stað 10%, í Seljafellsbrekku 7,5% í stað 10%, við Efri- og Neðri-sneið 9% í stað 10 – 14% þar sem halli er mestur í dag.

Vegamót Kerlingarskarðsvegar og Snæfellsnesvegar eru erfið T-vegamót sökum halla á Kerlingarskarðsvegi. Með endurbótum á veginum er dregið úr veghalla og verða síðustu 60 m með 0% halla, næstu 700 m með 6 – 7,2 % halla og síðan tekur við um 9% veghalli. Kannað var hvort raunhæft væri að hafa annars konar gatnamót og var niðurstaðan sú að slík gatnamót geta leyst einhvern vanda en skapa ný vandamál sem draga úr umferðaröryggi. Mögulegt er að útbúa „flóttaleið“ til norðurs, fyrir umferð þungabifreiða á leið niður Kerlingarskarðsveg, sem kanna þarf nánar.

4.1.3 Efnistaka

Vegur yfir Vatnaheiði. Samkvæmt matsskýrslu er heildarefnisþörf um 514.300 m³. Um 425.000 m³ verða teknir úr 5 námum en um 91.300 m³ úr skeringum.

Náma A við Eiðhúsamel er á lítt grónum malarhrygg og hefur efni verið tekið þar áður. Áætlað er að taka um 60.000 m³ af sandríkri mól á um 25.000 m² svæði.

Náma B er austan við Köldukvísl á gömlum áreyrum og á aðliggjandi jökulruðningsholti. Námusvæðið er lítið gróið. Áætlað er að taka allt að 15.000 m³ af áreyrarmöl og 10.000 m³ af jökulruðningi eða samtals 25.000 m³ af efni á um 30.250 m² svæði. Tryggt verður að afrennsli verði af svæðinu eftir frágang.

Náma C er í grágrýtisholti og er að hluta til skering á vegsvæði. Náman nær í allt að 30 m hæð yfir veglínuna. Námusvæðið er lítt gróið uppi á holtinu en utan í því er gróður. Áætlað er að vinna um 50.000 m³ af grjóti (70.000 m³ af lausefnum) á um 12.000 m² svæði.

Náma D er um 400 m frá veglínunni á lítt grónum melum. Vegarslóði liggur að námunni. Áætlað er að vinna um 130.000 m³ á um 71.000 m² svæði og rippa brotabergs- og móbergsklöpp niður á um 3 m dýpi. Reynt verður að halda landslagsmyndinni sem líkastri því sem nú er.

Náma E er á nær ógrónu vikursvæði á og við vegsvæðið. Til austurs mun náman ná 70 m frá miðlínu vegar en 30 m til vesturs. Áætlað er að taka um 138.000 m³ af efni á um 41.000 m² svæði. Austan við veg nær náman niður á allt að 5 m dýpi en 1,5 m að vestan.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð. Samkvæmt matsskýrslu er heildarefnisþörf um 638.000 m³ og þar af eru um 163.000 m³ úr skeringum.

Náma A við Eiðhúsamel er sama náma og lýst er hér að framan og vísast til hennar.

Náma B er sama náma og lýst er hér að framan en gert er ráð fyrir að taka þar meira efni en vegna vegar yfir Vatnaheiði eða um 60.000 m³ af um 40.000 m² svæði.

Náma G er við stöð 9.350 í holti á veglínunni við Gæshólamýri. Svæðið er að mestu raskað. Áætlað er að taka um 85.000 m³ af efni á 35.000 m² svæði í 2,5 m þykku lagi.

Náma H er úr melkalli við Fúsaskurði, við stöðvar 10.550 og 10.600 og hefur efni í burðarlag verið tekið þar áður. Áætlað er að taka um 85.000 m³ á um 16.000 m² svæði í 4-5 m þykku lagi.

Náma I er vestan vegar í efstu brún Efri-sneiðar. Mesta breidd skeringarsvæðis, ásamt vegsvæði verður um 70 m og mesta dýpt 9 m. Vegskeringin er liður í að draga úr veghalla niður Kerlingarskarð auk þess sem hún eykur vegsýn, dregur úr snjósöfnun á veginn og gerir mögulegt að hliðra veginum fjær dys sem annars er í hættu. Áætlað er að þarna verði teknir um 70.000 m³ á um 20.000 m² svæði.

Náma K er í holti milli stöðva 11.900 og 12.000. Áætlað er að vinna um 40.000 m³ af um 16.000 m² svæði með 3 m vinnsluþykkt.

Náma J er á allmiklum hrygg úr rauðamalargjalli og fleiri gosefnum um 150 m vestan veglínu gegnt stöðvum 14.600-14.800. Meðalbreidd hryggjarins er um 60 m og lengd um 350 m. Vinnsludýpt er áætluð 6 m. Einnig er áformað að taka um 2 m lag af um 10.000 m² svæði (20.000 m³) á ógrónum vikurbreiðum vestur af stöðvum 14.800-14.900. Í heildina verður efnistaka úr námu J um 145.000 m³ af um 34.000 m² svæði.

4.1.4 Aðrir kostir

Núverandi vegur um Kerlingarskarð. Á núverandi vegi eru 19 beygjur með minna en 350 m radíus, þar af eru 3 krappari en 100 m og 8 með radíus á bilinu 100 – 200 m. Langhalli vegar er meiri en 9% á 1,12 km og halli er 11-12,5% á 350 m. Langhalli er mestur í Efri-sneið eða 14%. Mætisjónlengd er víða mjög skert.

Þessum kosti er hafnað af hálfu Vegagerðarinnar því raunveruleg þörf er á að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi á Snæfellsnesi.

Vegur um Kerlingarskarð með hönnunarhraða 90 km/klst. Endurbætur felast í því að langhalli vegar í Efri- og Neðri-sneið yrði 8% í stað 9% og hábogar yrðu mildaðir. Verulegar breytingar þyrfti að gera til að draga úr halla og auka beygjuradíus, veghæð yrði mjög há og búast mætti við að áhrifa veðurs myndi gæta meira en nú er. Efnistaka vegna þessa framkvæmdakosts er áætluð um 850.000 m³, sem er veruleg aukning frá öðrum framkvæmdakostum. Sjónlengd yrði enn takmörkuð og myndi ekki ná kröfum um mætisjónlengd fyrir 90 km hraða á 1,6 km löngum kafla.

Þrátt fyrir allt að 90 km/klst hönnunarhraða yrði vegurinn lakari að gæðum en vegur yfir Vatnaheiði. Slysatíðni myndi væntanlega lækka en hætta myndi aukast á alvarlegri slysum vegna aukinnar veggþéttar.

Vegagerðin hafnar þessum kosti sem er dýr og er ekki sambærilegur og vegur yfir Vatnaheiði m.t.t. veggþéttar þátta og umferðaröryggis.

Jarðgöng. Hugmynd um jarðgöng úr Kolgrafarbotni undir Slitvindastaðaskarð er hafnað af hálfu Vegagerðarinnar. Kostnaður vegna jarðganga er mjög hár og koma þau ekki í stað Kerlingarskarðsvegar þar sem leiðin til og frá Stykkishólmi og nágrenni mun lengjast um 25-30 km.

4.2. VEÐURFAR

Í matsskýrslu liggja fyrir mælingar frá þremur veðurstöðvum á Vatnaheiði og tveimur veðurstöðvum á Kerlingarskarði á tímabilinu frá 26. janúar til 4. maí 1999. Auk þess liggja fyrir mælingar frá tveimur stöðvanna, einni á hvorri leið, frá 18. desember 1998 til 26. janúar 1999. Frá 18. desember 1998 til 4. maí 1999 nær vindhraði 15 m/s 33 sinnum í norðlægrri átt en 18 sinnum í suðlægrri átt. Hvassviðri eru einkum af norðaustri og suðaustri.

Samkvæmt greinargerð Haraldar Ólafssonar¹ veðurfræðings eru ríkjandi vindáttir á svæðinu norðan-/norðaustanátt og sunnan-/suðvestanátt. Mælingar sýndu að sunnan og suðvestanátt var sjaldgæf á mælitímabilinu borið saman við vindafar árin 1993 –

¹ Nokkur atriði varðandi veðurfar og veðurathuganir á Vatnaheiði og Kerlingarskarði. Haraldur Ólafsson, september 1999

1997.

Meðalvindur. Samkvæmt matsskýrslu gefa veðurmælingar til kynna að vindstyrkur sé að jafnaði meiri á Kerlingarskarði en á Vatnaheiði. Mestur meðalvindur er á stöðvunum tveimur á Kerlingarskarði en á hæla þeirra kemur nyrsta stöðin á Vatnaheiði. Í svörum og gögnum Haraldar Ólafssonar¹ kemur fram að á mælitímabilinu mælist vindur 10 sinnum yfir 20 m/s, þar af 5 sinnum á Kerlingarskarði og 5 sinnum á Vatnaheiði. Fjórar hæstu mælingarnar eru á Vatnaheiði.

Í norðlægri átt er vindhraði að jafnaði heldur meiri á Kerlingarskarði en á Vatnaheiði en í sumum tilfellum er þó hvassara á Vatnaheiði. Fjöldi daga er vindur náði 15 m/s var 33 á Kerlingarskarði en 18 á Vatnaheiði. Í norðlægri átt fer meðalvindur aldrei yfir 20 m/s á Kerlingarskarði, en í tveimur veðrum gerðist það á Vatnaheiði sem bendir til þess að verstu norðanveður geti verið verri á Vatnaheiðarleið.

Suðlæg óveður eru lítið eitt hvassari á Vatnaheiði en Kerlingarskarði og mældust öflugust sunnanóveður á veðurathugunarstöð nyrst á Vatnaheiði en sú stöð sýnir oft mestan vind allra stöðva í hvassri sunnanátt. Bent er á að sunnanóveður eru þó heldur verri efst á Kerlingarskarði en efst á Vatnaheiði. Hvöss suðvestanátt með éljagangi er nánast óþekkt á því tímabili sem mælt hefur verið, en ekki er ástæða til að ætla að snjósöfnun við þær aðstæður sé minni á Vatnaheiði en á Kerlingarskarði.

Á Vatnaheiði hagar svo til að vindur af norðaustri og suðvestri blæs niður fjallshlíðar og er ekki hægt að útiloka að við báðar þær aðstæður geti orðið hvassara en uppi á Kerlingarskarði. Samkvæmt Haraldi Ólafssyni¹ sýna athuganir ekki ótvíræðar niðurstöður hvað þetta varðar. Í hvassasta norðanveðrinu á Vatnaheiði var vindur nálægt hánorðri og varð mesti vindur 6.7 m/s hvassari á Vatnaheiði en Kerlingarskarði. Verði það að teljast staðfesting á að sum óveður geti verið all nokkru verri á Vatnaheiði.

Hviður. Í matsskýrslu kemur fram að vindhviður eru hættulegri fyrir umferð en hvass meðalvindur en mikill vindur skipti mestu máli bæði fyrir færð og öryggi. Vindhviður eru að jafnaði hvassastar á Kerlingarskarði og munar töluverðu miðað við stöðvarnar á Vatnaheiði. Í norðanátt geta þær þó orðið fullt eins snarpar syðst á Vatnaheiði og á Kerlingarskarði. Nyrsta stöðin á Vatnaheiði sé þó ekki fyllilega samanburðarhæf vegna þess að hvössustu hviðurnar þar koma í sunnanátt og ekki eru til mælingar þar sem sunnanáttin er hvössust á Kerlingarskaði.

Náttúruvernd ríkisins telur að ekki hafi verið sýnt fram á svo óyggjandi sé að vegur yfir Vatnaheiði sé mun betri kostur í veðurfarslegu tilliti en vegur yfir Kerlingarskarð. Bent er á að veðurmælingar á Vatnaheiði hafa staðið stutt yfir og í mörgum tilfellum sé vindur hvassari á Vatnaheiði m.a. í verstu hvassviðrunum. Í matsskýrslu er vakin athygli á að mikill munur sé á tíðni ófærðar eftir árum. Mikilvægt sé að hafa sem flest ár til grundvallar við könnun á veðurfari af þessu tagi.

Guðmundur P. Ólafsson bendir á að veðurathuganir spanna stuttan tíma. Veðurmælingar sýni að veður séu vályndari á Vatnaheiði en á Kerlingarskarði og séu þannig ekki forsenda fyrir að velja Vatnaheiði sem vegarstæði.

¹ Nokkur atriði varðandi veðurfar og veðurathuganir á Vatnaheiði og Kerlingarskarði. Haraldur Ólafsson, september 1999

Vegagerðin ítrekar svar Haraldar Ólafssonar við þeim athugasemdum að veðurathugunarmælingar hafi náð til of skamms tíma. Hann telur að þrátt fyrir að 3 af 5 veðurmælingastöðvum hafi verið starfræktar í skamman tíma, hafi það verið nægilega langur tími til að bera saman veður á veglínunum tveimur.

Hitafar. Í óstöðugri suðvestanátt með éljum má reikna með 0,8 gráðu hitafalli á hverja 100 m. Hiti á efstu 6 km Kerlingarskarðsleiðar er að jafnaði um hálfri gráðu lægri en efst á Vatnaheiði. Fram kemur í matsskýrslunni að búast má við að í heiðríkju og litlum vindi geti þó orðið kaldara á Vatnaheiði en á Kerlingarskarði.

4.3 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Samkvæmt matsskýrslu mun umferðaröryggi og samgöngur batna verulega með nýjum vegi yfir Vatnaheiði í samanburði við endurbyggðan veg um Kerlingarskarð.

4.3.1 Samgöngur

Samkvæmt matsskýrslu fóru að meðaltali um 225 bílar á sólarhring um Kerlingarskarð árið 1998. Gert er ráð fyrir að árdagsumferð verði um 255 – 310 bílar á sólarhring árið 2018. Það er mat Vegagerðarinnar að vegur um Vatnaheiði sé varanleg lausn í samgöngumálum þar sem kröfur samfélagsins til gæða vega muni aukast á næstu árum og íbúar á Snæfellsnesi muni ekki setta sig við endurbyggðan veg um Kerlingarskarð þegar öruggari og greiðfærari kostur með vegalagningu um Vatnaheiði sé fyrir hendi.

Í matsskýrslu kemur fram að öll sveitarfélögin leggja áherslu á að Vegagerðin leggi veg yfir Vatnaheiði í stað endurbóta á vegi um Kerlingarskarð. Að áliti sveitarfélaganna mun vegur yfir Vatnaheiði uppfylla brýna þörf á bættum samgöngum og umferðaröryggi enn vegur um Kerlingarskarð nái ekki að uppfylla þessar kröfur.

Eyja- og Miklaholtshreppur bendir á að víða komi fram í matsskýrslunni að endurbættur vegur um Kerlingarskarð sé ekki besti kosturinn, heldur sé verið að reyna að betrubæta eldri veg með hæpnunum árangri. Hreppsnefnd hafi áður lýst þeirri skoðun að skynsamlegasti og hagkvæmasti kosturinn sé lagning nýs vegar yfir Vatnaheiði. Hreppsnefnd hafnar alfarið endurbættum vegi um Kerlingarskarð þar sem það sé ekki ásættanlegur kostur.

Helgafellssveit bendir á að þrátt fyrir að meiri gróður fari forgörðum vegna vegar yfir Vatnaheiði vegi þyngra að sá vegur verði öruggari og umhverfisvænni sökum meiri yfirsýnar, minna vetrarríkis og minni loftmengunar heldur en bæði núverandi og endurskipulagður Kerlingarskarðsvegur

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð mun liggja yfir land fimm jarða. Landeigendur Dals¹ eru fylgjandi endurbótum á núverandi vegi um Kerlingarskarð og mótmæla veglagningu yfir Vatnaheiði. Landeigendur Hjarðarfells og Ytri-Kóngsbakka eru andvígir endurbótum á vegi um Kerlingarskarð og vilja frekar veg yfir Vatnaheiði. Endurbættur vegarins séu bráðabirgðalausn því hann verði áfram brattur, liggi hátt og verði hlykkjóttur. Markmiðum um umferðaröryggi verði ekki náð og nánast engin breyting verði á vegamótum að norðanverðu sem verða að teljast veruleg slysgildra.

Björn Sverrisson telur að verði vegur yfir Vatnaheiði ekki að veruleika muni það hafa

¹ Viðauki 2 með matsskýrslu.

mjög neikvæð félagsleg áhrif á íbúa á norðanverðu Snæfellsnesi og á sunnanverðum Vestfjörðum og komi til með að stuðla að enn frekari búseturöskun sem seint eða aldrei verði metin til fjár.

Um 770 íbúar í Stykkishólmi, Grundarfirði og Snæfellsnesi og um 200 farþegar um borð í Breiðarfjarðarferjunni Baldri lýsa yfir stuðningi við lagningu nýs vegar yfir Vatnaheiði sem verði mikil samgöngubót.

Færð. Samkvæmt matsskýrslu má áætla út frá mismun í hitafari á Kerlingarskarði og Vatnaheiði að fjöldi daga þegar ófært eða þungfært er á vegi yfir Vatnaheiði sé um 85% af því sem gerist á Kerlingarskarðsvegi, eða 113 dagar í stað 133 daga á núverandi vegi um Kerlingarskarð það 5 ára tímabil sem liggur til grundvallar. Miðað við að ekki sé unnt að ryðja fari vindhraði yfir 15 – 20 m/s má gera ráð fyrir að á Vatnaheiði verði lokunardagar 17 í stað 20 á núverandi vegi um Kerlingarskarði miðað við það fimm ára tímabil sem liggur til grundvallar. Á núverandi vegi um Kerlingarskarð er þungfært eða lokað í um 38% tilfella í suðlægri átt en í um 58% tilfella í norðlægri átt.

Í matsskýrslu kemur fram að með hliðsjón af samanlögðum áhrifum hita og vinds og/eða skafrennings megi gera ráð fyrir að fjöldi ófærðar- og torfærðardaga á vegi yfir Vatnaheiði verði allt að 73% af því sem er á núverandi leið um Kerlingarskarð eða 97 dagar. Ekki er þá tekið tillit til mismunar á aðstæðum til snjósöfnunar vegna ólíks landslags í allra næsta nágrenni við vegarstæðin.

Í matsskýrslu kemur fram að því nær sem vindur blæs hornrétt á veg, því meiri snjósöfnun verður á og við veginn. Norðlægur áttir eru að líkindum austanstæðari á Kerlingarskarði en á Vatnaheiði vegna landslags. Vatnaheiðarleið sé því heldur hagstæðari en Kerlingarskarð hvað þetta varðar. Í matsskýrslu kemur fram að gera má ráð fyrir að snjósöfnun á vegi minnki við að vegur er hækkaður upp og einnig að það leiði til betra skyggnis í skafrenningi, án ofankomu. Erfitt er að magngreina áhrif upphækkunar vegar á færð og er gert ráð fyrir að í sumum veðurskilyrðum batni færð en versni í öðrum. Ekki er búist við að endurbætur á vegi um Kerlingarskarð, þar með talin hækkun á vegi, muni hafa veruleg áhrif á færð miðað við núverandi veg.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að á báðum leiðum megi gera ráð fyrir lokunum vegna veðurs, en vegna lægri legu vegar yfir Vatnaheiði verði lokunardagar þar færri. Vegur yfir Vatnaheiði sé sagður varanleg lausn á samgöngum svæðisins þrátt fyrir óvissu um snjó og vísbendingar um fjölmarga ófærðar- og óveðursdaga. Í umsögn Náttúruverndar ríkisins við frumathugun er bent á að heimildir eru um mikla snjósöfnun í Dufgusdal undir Skuggahlíð og af lýsingum að dæma er hún síst minni en á leiðinni um Kerlingarskarð. Gróður á Vatnaheiði bendi eindregið til þess að um snjóþungt svæði sé að ræða og þrátt fyrir þessar vísbendingar hafi ekki farið fram mælingar á snjóalögum á svæðinu.

Guðmundur P. Ólafsson bendir á að samanburð vanti um snjósöfnun og skyggni í slæmum vetrarveðrum og snjódældargróður sanni að á Vatnaheiði sé snjóþyngra en á Kerlingarskarði.

Náttúruverndarsamtök Íslands telja að ófullnægjandi grein sé gerð fyrir áhrifum snjóalaga á Vatnaheiðarleið.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að á meðan nægur snjór er til staðar á báðum vegarstæðum og veðurmælingar benda til þess að vindstyrkur og vindhviður séu meiri á Kerlingarskarði sé ekki ástæða til að ætla að skafrenningur og kóf verði meira á vegi

yfir Vatnaheiði. Ekki var talið að sérstakar snjósmælingar á fyrirhuguðu vegarstæði gæfu mikilvægari upplýsingar en snjóskoðunarferðir sýna. Vegagerðin hefur ekki áhyggjur af snjósofnun á Vatnaheiði, reynslan sýni að vindstyrkur og skafrenningur hafi mun meiri áhrif á færð vega en snjósofnun. Á vegi um Vatnaheiði séu aðstæður til þess að halda veginum opnum allt aðrar og betri en á vegi um Kerlingarskarð. Ekki var tekið tillit til þess í samanburði á líklegum fjölda ófærðar- og torfærðardaga.

Vikur- og sandfok. Samkvæmt matsskýrslu liggur vegur yfir Vatnaheiði á um 600 m kafla sunnan Gráukúlu utan í hlíð með allt að 1,5 m þykkum jarðvegi sem liggur ofan á vikuruðningum sem ganga fram milli djúpra vatnsrása. Norður af hlíðinni liggur vegurinn á ógrónum vikursandi og rauðamalargjalli. Náma E er fyrirhuguð þar á um 40.000 m² svæði.

Landgræðsla ríkisins bendir á að verði hreyft við vikrunum við Gráukúlu sé mjög hætt við rofi og sandgangi til suðurs yfir norðurenda Selvallavatns og til norðurs meðfram Gráukúlu með tilheyrandi gróðurskemmdum. Raskað svæði verði að græða upp og hugsanlega þurfi að græða upp talsvert svæði með vegi til að koma í veg fyrir sandgang á hann í hvössum og þurrum vindi.

Samkvæmt Haraldi Ólafssyni¹ geta vegir orðið ófærir þegar vindur nær 15 m/s eða þar um bil á söndum sunnanlands. Á norðanverðum leiðum um Kerlingarskarð og Vatnaheiði eru óveður af suðri nokkuð tíð en þeim fylgi oftast úrkoma. Í bleytu þurfi hvassari vind en ella til að jarðvegur fjúki. Engu að síður benda vindmælingar á nyrsta hluta Vatnaheiðar og samhljóða lýsingar vegfaranda til þess að vindur geti náð þeim styrk að laus jarðvegur, t.d. vikur takist á loft, jafnvel í bleytu.

4.3.2 Umferðaröryggi

Núverandi vegur um Kerlingarskarð er gamall malarvegur með háa slysatíðni. Samkvæmt matsskýrslu er slysatíðni á núverandi vegi 2,78 á hverja milljón ekna km. Ef jafnframt er gert ráð fyrir slysum á vegamótum hækkar slysatíðnin í 2,90. Töluverð dreifing er á staðsetningu slysa á veglínunni. Há slysatíðni tengist fyrst og fremst vegtæknilegum þáttum og ræður þar mestu samspil beygja, veghalla og stuttra sjónlengda. Veður virðist ekki hafa veruleg áhrif á slysatíðni.

Samkvæmt álitserð Haraldar Sigþórssonar² urðu á árunum 1991 – 1997, 24 óhöpp, þar af 4 slys, á núverandi vegi. Um 83% óhoppa á veginum eru útafakstur og þar með talin öll slysin. Ljóst sé að vandamálið er aðallega tengt hönnun vegarins. Af 24 óhöppum verða 13 að vetrarlagi, en 11 að sumarlagi og aðeins 6 örugglega í hálfu, ísingu eða snjó.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð. Í matsskýrslu kemur fram að með því að rétta úr beygjum og draga úr halla vegar munu endurbættur á vegi um Kerlingarskarð lækka slysatíðni umtalsvert frá núverandi vegi. Hins vegar er takmarkað hversu mikið er hægt að bæta veginn sökum legu lands og kostnaðar. Áætluð slysatíðni á endurbættum vegi er 1,91 í stað 2,90 á núverandi vegi. Búast má við færri slysum við Efri- og Neðri-sneið, Seljafellsbrekku og Hjarðarfellsbrekkur, þannig að óhöppum á Kerlingarskarðsleið fækki úr 24 í 15,8 yfir 7 ára tímabil. Tekið er fram að þetta er varkært mat á öryggisávinningi.

¹ Nokkur atriði varðandi veðurfar og veðurathuganir á Vatnaheiði og Kerlingarskarði. Haraldur Ólafsson, september 1999

² Viðauki 5.3. Umferðaröryggi Kerlingarskarðsvegur og nýs vegur um Vatnaheiði

Eftir breytingar má búast við að tíðni slysa við óhöpp fari í 0,33 en hún var áður 0,48¹. Ef ráðist verður í gerð endurbættis vegar um Kerlingarskarð mun slysatíðni líklega lækka um 34% miðað við núverandi veg, að slysum við vegamót meðtöldum. Alvarleiki slysa (slys/óhöpp = 17%) á núverandi vegi um Kerlingarskarð er lægri en landsmeðaltalið (40%). Erfitt er að segja til um áhrif endurbóta vegarins á alvarleika en þó má ætla að halda megi alvarleikanum, þ.e. hlutfallinu, óbreyttum. Slysatíðnin myndi þá lækka í takt við óhappatíðnina og því stæði alvarleikinn í stað. Með endurbótum er erfitt að forða þeim óhöppum sem verða vegna hálfu. Um er að ræða umtalsverða betrubót í óhappatíðni en hún er enn mun hærri en meðaltíðni landsins alls (1.01) og nokkru yfir meðalóhappatíðni á Vesturlandi (1,35).

Vegur yfir Vatnaheiði. Miðað við veggönnun og erlendar heimildir má gera ráð fyrir að slysatíðni á vegi yfir Vatnaheiði verði 1,1 – 1,2. Meðaltalsslysatíðni á Vesturlandi er 1,35 samkvæmt matsskýrslu. Verði lagður vegur yfir Vatnaheiði lækkar slysatíðnin um 60% miðað við núverandi veg um Kerlingarskarð og er það því öruggasti framkvæmdakosturinn.

Náttúruverndarsamtök Íslands telja umfjöllun um umferðaröryggi og hagkvæmni ábótavant. Slysatíðni sé vanmetin á Vatnaheiði, einkum vegna þess að ekki er tekið tillit til meiri aksturhraða þar en á endurbættum vegi um Kerlingarskarð. Munur í slysatíðni leiðanna tveggja sé því minni en framkvæmdaraðili reiknar með. Náttúruverndarsamtökin vilja að kannað verði nánar hvort ekki sé hægt með viðunandi móti að bæta tengingu vegar yfir Kerlingarskarð við Ólafsvíkurveg nr. 54 og Snæfellsnesveg nr. 57, t.d. með því að færa veg nr. 57 eilítið í norðurátt.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að í útreikningum¹ var stuðst við 90 km/klst á Vatnaheiði en 80 km/klst á Kerlingarskarði þrátt fyrir að á báðum leiðum verði 90 km/klst hámarkshraði. Bent er á að vegkaflar á vegi um Kerlingarskarð uppfylli 90 km/klst hönnunarhraða en aðrir vegkaflar eingöngu staðla fyrir 70 km/klst. Ekki eru forsendur til að ætla að ökuhraði á endurbættum Kerlingarskarðsvegi verði 70 km/klst. Tekið er undir ábendingar Náttúruverndarsamtaka Íslands um að hraði verði líklega hærri á vegi um Vatnaheiði, en munurinn verði ekki mikill. Bent er á að hraði á vegi yfir Vatnaheiði verði mun jafnari en á vegi um Kerlingarskarð og að hraði umfram hönnunarhraða verði líklega meiri á endurbættum vegi um Kerlingarskarð en á Vatnaheiði sem auki slyshættu. Vegna mikið hærri vegfyllinga á Kerlingarskarði en á Vatnaheiði megi búast við að alvarleiki slysa verði síst minni á endurbættum vegi um Kerlingarskarð, meiri hæð yfir landi geti valdið alvarlegri slysum við útafakstur. Á móti kemur að eilítið hærri meðalökuhraði yfir Vatnaheiði gæti valdið meiri alvarleika. Því hafi verið ákveðið að horfa ekki frekar á áhrif ökuhraðans og alvarleikann, enda munur á milli leiða bæði lítill og áhrif óljós.

Í svörum Vegagerðarinnar er bent á að útreikningar fyrir þessar tvær leiðir gefi aðeins hugmynd um umferðaröryggi í samburði þeirra en séu ekki sambærilegir við aðra vegi. Niðurstaða þessara útreikninga sé sú að vegur yfir Vatnaheiði sé að öllum líkindum mun öruggari en vegur um Kerlingarskarð.

Einnig kemur fram í svörum Vegagerðarinnar að núverandi gatnamót Kerlingarskarðsvegar nr. 56 og Snæfellsnesvegar nr. 57 eru viðsjárverð og miðast bæði Vatnaheiðarvegur og endurbættur vegur um Kerlingarskarð við að lagfæra þau. Gert er ráð fyrir að verði vegur um Kerlingarskarð endurbættur verði vegamótin færð

¹ Viðauki 5.3. Umferðaröryggi Kerlingarskarðsvegar og nýs vegar um Vatnaheiði

norðar og reynt að lagfæra þau. Hins vegar sé ljóst að vegna verulegs halla á Kerlingarskarðsvegi verði vegamótin aldrei jafn örugg og gatnamót vegar yfir Vatnaheiði. Ekki er áformuð breyting á vegamótum að sunnanverðu við Ólafsvíkurveg.

Í álitni sérfræðings¹ á því hvort fyrirhugaður vegur sé ásættanlegur m.t.t. umferðaröryggis, miðað við umferðarþunga og vegstaðla kemur fram að frá vegtæknilegu sjónarmiði sé ekki ásættanlegt að leggja nýjan veg um Kerlingarskarð sem hannaður yrði fyrir 70 km/klst. Þar kemur fram að almennt er hönnunarhraði á veginum Borgarnes-Vegamót og við byggingu nýrra vega á norðanverðu Snæfellsnesi 90 km/klst. Vegtæknilega er talið mjög æskilegt að halda jöfnum hraða og bent á að slysatíðni á vegi vaxi eftir því sem vegur er hannaður fyrir lægri hönnunarhraða. Einnig er bent á að almenn þróun er sú að gerðar eru meiri kröfur til gæða vega nú en fyrir 10–20 árum og viðbúið sé að þessi þróun haldi áfram.

4.3.3 Útblástur koltvíoxíðs

Samkvæmt matsskýrslu má ætla að árlegur útblástur koltvíoxíðs vegna umferðar um núverandi veg um Kerlingarskarð sé 417 tonn CO₂ á ári, á endurbættum vegi um 408 tonn og um 371 tonn fyrir veg um Vatnaheiði. Munurinn sé enn meiri að teknu tilliti til meiri eldsneytisnotkunar á Kerlingarskarði vegna beygja, halla og yfirborðsefnis á núverandi vegi. Vegasamgöngur á Íslandi eru stór þáttur í losun koltvíoxíðs og er stefna stjórnvalda að stuðla að því að óæskilegum áhrifum frá umferð og ökutækjum verði haldið í lágmarki. Vegur yfir Vatnaheiði gangi lengst í þá átt.

Náttúruverndarsamtök Íslands fagna þeirri nýjung í mati á umhverfisáhrifum að hugað sé að losun á koltvísýringi. Niðurstaða samtakanna er sú að endurbættur vegur um Kerlingarskarð hafi síst meiri og líkast til minni losun á koltvíoxíði í för með sér en nýr vegur yfir Vatnaheiði.

Í svörum Vegagerðarinnar er ítrekuð fyrri niðurstaða sem bendir til a.m.k. 9% minnkunar í losun á koltvíoxíði ef vegurinn verður lagður yfir Vatnaheiði í stað endurbóta á Kerlingarskarði.

4.3.4 Útivist og landnotkun

Vegur yfir Vatnaheiði. Samkvæmt matsskýrslu er veiði stunduð í Baulárvallavatni og Selvallavatni og tjaldsvæði er við Selvallavatn. Farið er um Vatnaheiði á hestum og hefur hún verið nýtt til snjósleðaferða á veturna. Talið er að vegur um Vatnaheiði geti dregið úr fjölda þeirra sem nýta sér tjaldstæði við Selvallavatn en að vegurinn dragi ekki úr fjölda þeirra sem nýta svæðið til stangveiða, hesta-, snjósleða- og gönguferða. Vegurinn muni auðvelda aðgang að svæðinu en erfitt sé að segja til um hvaða áhrif hann hafi á notkun þess. Þó megi gera ráð fyrir að vegurinn verði ekki til þess að færri aðilar komi til með að nýta svæðið. Stefnt er að því að vegur um Kerlingarskarð verði nýttur sem reiðleið.

Náttúruvernd ríkisins ítrekar fyrri umsögn sína við frumathugun þar sem fram kemur að það landssvæði sem fyrirhugaður vegur liggur um hafi mikið útivistargildi. Svæðið sé nær óraskað, í nálægð við þéttbýli, landslag sé fallett og margbreytilegt með samspili ólíkra landforma. Veiði sé í ám og vötnum og svæðið sé kjörið sem gönguland og til náttúruskoðunar. Fyrirhugaður vegur muni tvímælalaust rýra gildi þess sem útivistarsvæðis og jafnframt skerða framtíðarmöguleika til uppbyggingar

¹ Almenna verkfræðistofan hf. dags. 15. september 1999.

sjálfbærrar ferðapjónustu. Hávaði frá umferð muni rjúfa kyrrð og friðsæld svæðisins. Stofnunin bendir á að náttúra landsins, landslag og jarðfræði hefur mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn, innlenda sem erlenda.

Ábúendur í Dal¹ mótmæla fyrirhugaðri vegarlagningu um Vatnaheiði þar sem framkvæmdin muni rýra landgæði jarðarinnar og möguleika til afþreyingar og ræktunar. Í úrskurði skipulagsstjóra ríkisins við frumathugun komi einnig fram ábendingar um að á Vatnaheiði eru þrjú fjallavötn sem séu einu fjallavötnin á Snæfellsnesi og að ekki sé ásættanlegt að spilla þessum náttúruverjum og óröskuðu umhverfi þeirra.

Náttúruverndarsamtök Íslands² benda á að nálægð fyrirhugaðs vegar við Straumfjarðará, Baulárvallavatn og Selvallavatn mun rýra útivistargildi þeirra verulega. Svæðið er í dag vinsælt til útivistar sem byggist á náttúrulegu umhverfi, fjölbreyttum og fagursköpuðum landslagsformum, grónu umhverfi og síðast en ekki síst, afdrepi frá ys og þys bæjarlífsins. Vegur yfir Vatnaheiði geri að engu þessi eftirsóttu náttúrugæði.

Símon Sturluson bendir á að vegur um Vatnaheiði auðveldi aðkomu fólks að svæðinu. Stefán Bragi Bjarnason telur að með vegi um Vatnaheiði verði opnuð augu vegfarenda fyrir þeirri feegurð sem er í næsta nágrenni Kerlingarskarðs.

Björn Sverrisson bendir á að stytta megi viðgerðartíma á 66 kV raflínu sem liggur yfir Vatnaheiði ef hægt væri að aka um veg sem lægi samhliða línunni.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ásýnd Vatnaheiðar muni breytast, það séu hins vegar mjög skiptar skoðanir á því hversu alvarleg þau áhrif eru. Er bent á álit Eyja- og Miklaholtshrepps þar sem fram kemur að ávinningur af legu vegar um Vatnaheiði sé meiri en þeir ókostir sem honum fylgja. Svipaða afstöðu taki 960 íbúar í Stykkishólmi og Eyrarsveit. Vegur um Vatnaheiði opni svæðið frekar fyrir almennri umferð og við það skapist nýtingarmöguleikar á svæðinu.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð. Í matsskýrslu kemur fram að landið við Kerlingarskarðsveg er einkum nýtt til sauðfjárbeitar. Ekki sé um að ræða skipulagða útivist en svæðið notað til almennrar útivistar s.s. göngu, skíðaiðkunar og snjósleðaaksturs. Engar upplýsingar liggja fyrir um umfang útivistar og ekki talið að endurbætur á Kerlingarskarðsvegi hafi mikil áhrif á útivist.

Eyja- og Miklaholtshreppur bendir á að nýr afgirtur vegur um Kerlingarskarð muni kljúfa beitoland sauðfjár og breyta þannig nýtingu landsins verulega.

Högni Gunnarsson ofl. á Hjarðarfelli benda á að nýr vegur upp Hjarðarfellsbrekkur valdi miklum spjöllum á aðalbláberjalyngi. Einnig er bent á að afgirtur vegur muni rýra landið mikið til sauðfjárbeitar en stórt sauðfjárþú er á Hjarðarfelli.

Landeigendur í Dal³ telja girðingu með nýjum vegi og undirgöng við stöð 8000 verða til að sauðfé geti gengið um svæðið beggja vegna án þess að trufla umferð og upprekstrarsvæði á Hjarðarfellsdal nýttist að fullu.

4.3.5 Hagkvæmni framkvæmdar

¹ Viðauki 2 með matsskýrslu.

² Greinargerð með athugasemd Náttúruverndarsamtaka Íslands dags. 3. september 1999.

³ Viðauki 2 með matsskýrslu

Samkvæmt matsskýrslu er lagning vegar yfir Vatnaheiði um 65 milljónum króna ódýrari en endurbætur á vegi um Kerlingarskarð. Framkvæmdin er ekki arðbær hvor leiðin sem farin er sökum lítillar umferðar. Jafnframt kemur fram að árlegur kostnaður umferðar um Kerlingarskarð er um 9 milljónum króna meiri en við veg yfir Vatnaheiði. Hvorki er tekið tillit til áhrifa á atvinnulíf né kostnaðar vegna snjómoksturs. Við samanburð á hlutfallslegri skiptingu kostnaðar við snjómokstur í Þrengslum og á Hellisheiði, sem haldið er opnum alla daga ársins, kemur fram að um 79% kostnaðar fer í að halda Hellisheiði opinni.

Guðmundur Páll Ólafsson bendir á nauðsyn þess að huga að heildarlaun á vegakerfinu á Snæfellsnesi. Skoða þurfi slíkar ákvarðanir í stærra samhengi við aðrar væntanlegar framkvæmdir á svæðinu s.s. veg um Kolgrafarfjörð og jarðgöng undir Slitvindastaðaskarð. Huga beri að náttúruverðmætum og framtíðarsýn þegar vegarstæði eru valin. Þess vegna eigi að laga veginn yfir Kerlingarskarð. Hann bendir einnig á að snjóalög kalli á viðhaldskostnað.

Tómas Gunnarsson mótmælir fyrirhugaðri lagningu vegar um Vatnaheiði, sem spillir og eyðileggur náttúruverðmæti, nema fyrir liggi mat sjálfstæðra, óhlutdrægra kunnáttumanna á kostnaði og hagræði við aðrar lausnir svo sem jarðgöng undir Kerlingarskarð eða á öðrum álitlegum stað.

Náttúruverndarsamtök Íslands telja að munur í hagkvæmni leiðanna sé minni en framkvæmdaraðili reiknar með, m.a. vegna meiri óhappatíðni og meiri tíðni alvarlegra slysa vegna hærri ökuhraða á Vatnaheiðarleið.

Í svörum Vegagerðarinnar er ítrekað að hönnunarhraði vegar jafngildir ekki hámarkshraða vegar. Löglegur hámarkshraði á báðum leiðum verði 90 km/klst. Hraði á Vatnaheiði verði eitthvað meiri en á Kerlingarskarði en jafnari og á Kerlingarskarði verði hraði líklega meiri umfram hönnunarhraða (70 km/klst) og slíkt eykur slyshættu. Vegfyllingar verða mikið hærri á Kerlingarskarði og má því búast við alvarlegri slysum þar. Á móti kemur að eilítið hærri meðalökuhraði yfir Vatnaheiði gæti valdið meiri alvarleika. Því hafi verið ákveðið að horfa ekki frekar á áhrif ökuhraðans og alvarleikann, enda munur á milli leiða bæði lítill og áhrif óljós.

4.4 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

Vegur yfir Vatnaheiði. Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir við veg yfir Vatnaheiði munu hvorki raska vötnum á svæðinu, né apalhrauni, gíghólum eða söguminjunum Berserkjagötu og Berserkjadys. Ekki verður hróflað við Gráukúlu eða Rauðukúlu og muni framkvæmdir því ekki raska þeim náttúruminum sem eru á náttúruminjasrá, en raska vikurruðningum austan Selvallavatns. Vegur yfir Vatnaheiði mun breyta landslagsheild og ásýnd svæðisins. Erfitt er hins vegar að meta umfang áhrifa vegarins á landslag svæðisins.

Náttúruvernd ríkisins ítrekar umsögn sína við frumathugun þar sem fram kemur að norðurhluti Vatnaheiðar hafi hátt verndargildi og sé sérstakt svæði bæði á lands- og heimsvísu. Með landslagsvernd sé reynt að varðveita stórar landslagsheildir sem enn eru að mestu óskemmdar. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði séu meðal annars gígar og hraun frá nútíma sem eru sérstæðar náttúruminjar. Vegurinn muni liggja nálægt Gráukúlu og í grennd við Rauðukúlu og Berserkjahraun. Í brekkunni austan Selvallavatns ganga vikurruðningar fram á milli djúpra vatnsrása og mynda sérstætt og fallet landslagsform sem vegurinn mun raska. Vegagerð og aðrar framkvæmdir munu

rýra gildi þessa svæðis. Bent er á að náttúruminjaskrá er stefnuyfirlýsing stjórnvalda um það hvaða svæði ætti að vernda og hlífa vegna sérstöðu þeirra og verndargildis og í lögum um náttúruvernd komi t.d. skýrt fram að þegar svæði er friðlýst vegna sérstakra jarðmyndana skuli friðlýsa svæði umhverfis það eins og nauðsynlegt er til þess að það fái notið sín.

Náttúruvernd ríkisins telur að fyrirhugaður vegur yfir Vatnaheiði muni raska merkjum náttúruminjum og að ekki sé hægt að fallast á framkvæmdina vegna þeirra neikvæðu umhverfisáhrifa sem hún mun hafa í för með sér.

Að mati Náttúruverndarsamtaka Íslands¹ hefur vegstæði Vatnaheiðarleidar áhrif á náttúrufarsleg gæði sem hafa fengið sífellt meira vægi í opinberri stefnumótun og löggjöf á sviði náttúruverndar og umhverfismála. Hér er átt við óbyggð og lítt snortin landssvæði, votlendi og tilheyrandi lífríki og jarðfræðilega sérstöðu Íslands á lands- og heimsvísu, einkum fágætar og athyglisverðar jarðmyndanir frá nútíma.

Guðmundur P. Ólafsson bendir á að vegarstæði yfir Vatnaheiði liggur um svæði sem er að mestu ósnortið, hluti þess sé á náttúruminjaskrá og vísar í ný náttúruverndarlög í þessu samhengi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að vegur um tiltölulega óraskað land Vatnaheiðar muni breyta heildarásýnd svæðisins. Gildi landslagsheildar og landslagsforma verði enn töluvert þrátt fyrir tilkomu fyrirhugaðra framkvæmda og kostir þeirra séu meiri en sú röskun sem þær muni valda. Fyrirhuguð veglína var hönnuð með það að leiðarljósi að raska ekki þeim minjum sem voru á náttúruminjaskrá. Vegagerðin telur sig hafa tekið tillit til nýrra náttúruverndarlaga þar sem ekki verði raskað eldvörpum, gígum og eldhrauni eða stöðuvötnum og tjörnum. Þar sem raflína liggir um Vatnaheiði og slóð með henni, slóðir að Baulárvalla- og Selvallavatni og Kerlingarskarðsvegur er í 1-3,5 km fjarlægð er það skoðun Vegagerðarinnar að Vatnaheiði falli ekki undir skilgreiningu um ósnortið víðerni.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð. Í matsskýrslu kemur fram að núverandi vegur og endurbættur vegur um Kerlingarskarð liggur í jaðri svæðis sem er á náttúruminjaskrá og er Rauðakúla nærri fyrirhugaðri veglínu. Ekki verður um rask að ræða á þeim náttúruminjum sem taldar eru hafa mest verndargildi. Ný veglína hefur verið hönnuð í sveig til vesturs í allt að 100 m fjarlægð frá núverandi vegi næst Rauðukúlu og er þar fast við brekkuræturnar. Vegagerðin telur mögulegt að færa veginn um 40 m fjær Rauðukúlu en fram kemur á grunnmynd í matsskýrslu. Helstu sjónrænu áhrif endurbættis vegar verða við Köldukvísl, Hjarðarfell og við Efri- og Neðri-sneið og vegna almennrar hækkunar vegarins yfir landi.

Náttúruvernd ríkisins telur að út frá náttúruverndarsjónarmiðum beri að lagfæra núverandi veg yfir Kerlingarskarð. Stofnunin telur rétt að færa endurbættan veg fjær Rauðukúlu en gert er ráð fyrir í matsskýrslu. Það verði gert í samráði við stofnunina. Þá er bent á ósamræmi milli korta og texta varðandi vegskeringu/námu I og telur stofnunin ekki rétt að fallast á námu I við Efri-sneið í Hafrafelli.

Landeigandi á norðanverðu Kerlingarskarði² leggst gegn námu I og telur þar verða alvarleg náttúruspjöll en til greina komi að ræða efnistöku á sléttlendi fyrir neðan Efri-sneið. Færslu vegarins nær Rauðukúlu þurfi að skoða nánar.

¹ Greinargerð með athugasemd Náttúruverndarsamtaka Íslands dags. 3. september 1999.

² Rakel Olsen, viðauki 4 með matsskýrslu

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að verði vegur um Kerlingarskarð endurbyggður muni hann liggja a.m.k. 30 m fjær Rauðukúlu en sýnt er á grunnmynd og því ekki hættu á að henni verði raskað. Bent er á að náma I er nauðsynleg vegskering. Að öðrum kosti yrði að hækka veg enn frekar og eyðileggja minjar. Ef vernda á dysina er nauðsynlegt að færa veginn verulega inn í Hafrafellið og opna þar breiða vegrás vegna snjóþyngsla. Frekari hækkun vegar í Efri-sneið til að forðast skeringar eykur hættu á alvarlegum slysum, verður mjög áberandi í umhverfinu, eykur magn fyllinga um 60.000 m³ og kostnað um 20-30 milljónir. Samráð verður haft við Náttúruvernd ríkisins um tilhögun veglagningar á þessu svæði.

Náttúruverndarsamtök Íslands benda á að við endurbyggingu vegarins um Kerlingarskarð beri að nýta efni úr gamla veginum á allri leiðinni þar sem því verður við komið. Samtökin leggja einnig til að unnið verði meira magn efnis úr námu I og G til að minnka eða hætta við efnistöku úr námu J sem sé á opnum og viðkvæmum stað vegna útsýnis.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að efni úr þeim köflum gamla vegarins sem lenda utan vegstæðis verður ekki nýtt þar sem efnið er að jafnaði fínefnaríkt og hentar ekki til vegagerðar auk þess sem vegurinn er ekki uppbyggður og því óverulegt magn um að ræða. Losa þarf efni í námum K og I með sprengingum sem eykur kostnað. Náma J er nálægt mestu fyllingarsvæðum vegarins og því mjög óhagkvæmt að fella þá námu niður og flutningsvegalengd aukins efnis úr námu G yrði 6-7 km.

4.5 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.5.1 Gróður og votlendi

Vegur yfir Vatnaheiði. Í matsskýrslu kemur fram að vegurinn liggur að mestu leyti yfir vel gróið land eða á um 12,3 km kafla. Um syðrihluta og miðbik leiðarinnar er farið yfir um 5,5 km af óspilltu votlendi með mýrum og flóum og þaðan yfir þurrlandi með gróskulegum lymgómum. Gróðri hefur lítið sem ekkert verið raskað af mannavöldum og eykur það á gildi svæðisins sem lítt snortið land. Á svæðinu fundust tvær sjaldgæfar háplöntutegundir og tvær sjaldgæfar mosategundir. Sóldögg sem finnst í Dalsmýrinni syðst á leiðinni er sjaldgæf á landsvísu en vaxtarstaður skollakambs um miðbik leiðarannar er eini þekkti fundarstaður hans á Snæfellsnesi. Í Dufgusdal og ofarlega við Straumfjarðará og ofan við Selvallavatn vaxa tegundir sem bera vott um snjóþyngsli á þeim svæðum.

Samkvæmt matsskýrslu verður lagður fljótandi vegur yfir votlendið og mun vegagerð því valda takmörkuðu raski og staða grunnvatns og grunnvatnsstreymi lítið breytast. Þannig ætti tegundafjölbreytni í nágrenni vegar ekki að breytast né sjaldgæfum tegundum að verða útrýmt af svæðinu. Vegurinn gæti þó skert vaxtarsvæði skollakambs á mjög takmörkuðu svæði.

Náttúrufræðistofnun Íslands¹ bendir á að erfitt virðist að leggja veg um þetta svæði, án þess að raska því verulega þar sem hann muni skera í sundur víðáttumikla mýrafláka og að öllum líkindum raska flóknu kerfi lunda og vatnsrása, þrátt fyrir að skurðgreftri verði haldið í lágmarki.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að skerðing á votlendi sé ekki í samræmi við stefnu

¹ Viðauki C-1 með frummatsskýrslu

stjórnvalda hvað varðar verndun votlendis og í ósamræmi við nýsamþykkt lög um náttúruvernd. Ítrekuð er fyrri umsögn við frumathugun þar sem fram kemur sú niðurstaða Náttúrufræðistofnunar Íslands að votlendið á Mýrum og Vesturlandi sé gróskumikið og tegundaauðugt og hafi mikið gildi á landsvísu og séu mýrarnar á Vatnaheiðarleið hluti af því. Ljóst sé að fyrirhugaður vegur um Vatnaheiði fer um viðkvæmt svæði og hætta sé á að sjaldgæfum tegundum verði útrýmt af framkvæmdasvæðinu. Stofnunin ítrekar fyrri ábendingar sínar um að hér á landi hafa ekki farið fram rannsóknir á áhrifum lagningar fljótandi vega á votlendi, t.d. hvort breytingar verði á gróðri í nágrenni vegarins. Stofnunin telur rétt að gera kröfu um endurheimt votlendis ef af framkvæmdum verður.

Landgræðsla ríkisins bendir á að vegur yfir Vatnaheiði raski 35 ha af grónu landi. Halda verði raski á gróðurlendi utan vegstæðis í algeru lágmarki á syðsta hluta leiðarinnar vegna hættu á úrrennsli og breytinga á vatnsstreymi í yfirborðslögum. Græða þurfi upp a.m.k. þrefalt flatarmál vegstæðisins til að jafnvægi haldist í kolefnisbindingetu svæðisins. Þar sem vegurinn þversker hliðina vestan í Hafrafellshryggnum er hætt við frekara úrrennsli og þarf að gæta ýtrustu varkárni við vegalagninguna. Bent er á að græða þurfi upp talsvert vikursvæði með veginum sunnan Gráukúlu til að koma í veg fyrir sand- og vikurfok í hvössum og þurrum vindi.

Náttúruverndarsamtök Íslands benda á að vegur um Vatnaheiði gangi þvert gegn ákvæðum nýrra náttúruverndarlaga sem kveða á um vernd stöðuvatna og annars votlendis. Lífríki svæðisins sé óvenju gróskumikið, þar sé að finna sjaldgæfar tegundir og um 40% af vegstæðinu fari um votlendi. Bent er á að fyrirhugað vegstæði samræmist illa stefnu stjórnvalda um líffræðilega fjölbreytni.

Guðmundur P. Ólafsson bendir á að Íslendingar séu aðilar að alþjóðasamningum um fjölbreytileika tegunda. Fágæti tegundar sé alvarleg aðvörun því hver tegund sé auðlind sem ekki megi eyða.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að tekið sé tilliti til rannsókna á ýmsum umhverfisþáttum en vegtæknilegir þættir og umferðaröryggi vegi þungt og sé vegur um Vatnaheiði besti kosturinn. Dregið verði úr áhrifum framkvæmda á votlendi með því að leggja fljótandi veg. Að teknu tilliti til þessara þátta er það mat Vegagerðarinnar að fyrirhugaðar framkvæmdir séu ekki í andstöðu við ný lög um náttúruvernd. Verði krafist endurheimta á votlendi verði það gert til jafns við það sem raskast við fyrirhugaðar framkvæmdir. Vaxtarsvæði sjaldgæfra tegunda verður afmarkað á framkvæmdartíma í samráði við Náttúruvernd ríkisins.

Vegagerðin tekur undir ábendingar Landgræðslu ríkisins um að græða upp skeringar, vegkanta og umrótuð svæði. Gerð er athugasemd við stærð svæða sem Landgræðslan leggur til að verði grædd upp. Sérstaklega verður vandað til veglagningar um vikuruðninga ofan Selvallavatns. Gengið verður frá námum með uppgræðslu í samráði við Náttúruvernd ríkisins og Landgræðslu ríkisins.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð. Í matsskýrslunni kemur fram að vegurinn fer yfir gróið land á um 4,7 km og yfir votlendi á um 1,5 km kafla. Ríflega helmingur núverandi vegstæðis nýttist áfram ef vegurinn verður endurgerður.

Samkvæmt matsskýrslu breytist veglínan mest á um 2 km kafla sunnan Köldukvíslar. Þar vikur fyrirhugaður vegur frá núverandi vegi og fer yfir Dalsmýri á svipuðum stað og vegur yfir Vatnaheiði. Milli stöðva 5.450 og 5.750 mun vegurinn liggja í jaðri mýrar og þar ber að gæta varúðar og forðast rask. Austan Seljafells liggur ný veglína á

um 350 m kafla um mýri og hálfgróinn lyngmóa. Allar háplöntutegundir sem fundust á svæðinu eru algengar á landsvísu nema sóldögg í Dalsmýri.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að mun minna rask verði á gróðri með endurbótum á vegi um Kerlingarskarð en á vegi yfir Vatnaheiði. Í báðum tilfellum skerðist þó Dalsmýri. Ítrekað er að grónu landi verði hlíft við raski eins og kostur er og vaxtarsvæði sjaldgæfra tegunda verði afmarkað á framkvæmdatíma í samráði við Náttúruvernd ríkisins og Náttúrufræðistofnun Íslands. Stofnunin telur rétt að gera kröfu um endurheimt votlendis ef af framkvæmdum verður.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að strangar kröfur verði gerðar í útboði um að varkárni verði sýnd við framkvæmdirnar, bæði á grónu og ógrónu landi. Tekið er undir tillögur Náttúruverndar ríkisins um að afmarka vaxtarsvæði sjaldgæfra tegunda á framkvæmdatíma í samráði við Náttúruvernd ríkisins og Náttúrufræðistofnun Íslands. Brugðist verður við kröfum um að endurheimta votlendi til jafns við það sem raskast við fyrirhugaðar framkvæmdir.

Landgræðsla ríkisins fer fram á að skeringar, vegkantar og umrótuð svæði með vegi verði grædd upp og í nokkrum tilfellum aðliggjandi svæði. Samráð verði haft við stofnunina um færslu og frágang landgræðslugirðingar nyrst á Kerlingarskarði.

Í svörum Vegagerðarinnar er tekið undir ábendingar um að græða upp skeringar, vegkanta og umrótuð svæði og að gróður verði styrktur á aðliggjandi svæðum í nokkrum tilvikum. Samráð verður haft við Náttúruvernd ríkisins og Landgræðslu ríkisins um uppgræðslu.

4.5.2 Dýralíf

Vegur yfir Vatnaheiði. Í matsskýrslu kemur fram að fuglalíf á fyrirhuguðu vegstæði er töluvert og þéttleiki mófugla meiri en á mörgum sambærilegum svæðum. Við Straumfjarðará sé mesta straumandarþéttbýli á Snæfellsnesi og ef til vill á öllu Vesturlandi. Vaxandi umferð geti valdið truflun á því. Vegur um Dufgusdal mun raska búsvæðum fugla töluvert en tegundirnar eru allar algengir varpfuglar. Ernir hafa orpið á svæðinu. Framkvæmdum verður hagað í samráði við Náttúruvernd ríkisins á þann hátt að ekki verði raskað varpi straumanda við Straumfjarðará.

Náttúruvernd ríkisins ítrekar fyrri umsögn sína við frumathugun þar sem fram kemur að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa neikvæð áhrif á straumandarvarp við útfall Straumfjarðarár en mikilvægt sé að því verði ekki raskað.

Náttúruverndarsamtök Íslands telja að umferð bifreiða trufla viðkomu straumandar og annarra fugla í straumvatninu og í námunda við það. Guðmundur P. Ólafsson bendir á auðugt fuglalíf á Vatnaheiði, ekki síst straumönd.

Vegagerðin ítrekar fyrri svör við frumathugun og vísar í Náttúrufræðistofnun Íslands þar sem fram kemur að helst geti umferð gangandi vegfarenda um svæðið raskað varpi straumanda. Umferð veiðimanna sé ekki veruleg á svæðinu, né talið að hún aukist frá þeirri umferð sem nú er við Baulárvallavatn. Vegurinn liggja í 800-1000 m fjarlægð frá útfalli vatnsins og hvorki verði byggður áningarstaður á þessu svæði né lagðir slóðar að því svæði sem straumöndin heldur til. Takmörkun verði á efnislosun með sprengingum úr námu C á varptíma straumandarinnar ef þess verður óskað.

Samkvæmt matsskýrslu er laxveiði í Straumfjarðará og Köldukvísl. Nokkuð er um urriða á ófiskgenga hluta Straumfjarðarár og í Baulárvallavatni.

Í umsögn veiðimálastjóra við frummathugun kom fram að mikilvægt sé að brýr eða ræsi sem sett verða í farveg Köldukvíslar verði fær fiski og nauðsynlegt sé að koma í veg fyrir óeðlilegan moldar- og leirburð í Köldukvísl og Straumfjarðará á veiðitíma júlí - september og að uppbygging vegarins í næsta nágrenni ána verði framkvæmd utan þess tíma.

Í svari Vegagerðarinnar við frumathugun kom fram að ekki verði óeðlilegur moldar- og leirburður í Köldukvísl og Straumfjarðará vegna efnistöku eða vegarlagningar. Ekki verði unnt að takmarka framkvæmdir frekar á svæðinu á veiðitíma.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð. Í matsskýrslu kemur fram að á nyrðri hluta leiðarinnar verpur strjálíngur af fuglum. Á syðri hluta leiðarinnar er meiri gróðurþekja en fuglalíf er þar lítt þekkt.

4.6 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Vegur yfir Vatnaheiði. Samkvæmt matsskýrslu fundust ekki fornminjar á vegstæðinu en um 50 m austur af stöð 6.800 eru leifar stekks sem ekki má spilla. Um 100 – 150 m frá stöð 6.200 til 6.800 eru leifar bæjarhúss og útihúsa sem ekki verður raskað. Fornar seltóftir eru á svæðinu en virðast þó hafa verið all fjarri fyrirhuguðu vegstæði. Þjóðminjasafn Íslands leggst ekki gegn vegaf framkvæmdum á Vatnaheiði.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð. Samkvæmt matsskýrslu fundust sex fornleifar við og í nágrenni við núverandi veg. Framkvæmdin mun hafa áhrif á þrennar fornleifar; áhrifin eru lítil á sel (nr. 6) en geta verið umtalsverð á fornleið (nr. 2) og dys (nr. 5). Núverandi vegur og eldri vegir hafa farið yfir fornleiðina á köflum, en ekki er unnt að segja til um nákvæma staðsetningu hennar. Ef ráðist verður í endurbætur á vegstæðinu um Kerlingarskarð mun Vegagerðin skrá inn fornleiðina á vegsvæði og í grennd við veginn. Dysin er um 14 m austan við veglínu við stöð 14.040. Lagt er til í skýrslu Fornleifafræðistofu¹ að flytja endurbætta veglínu eins langt vestur og unnt er og sýna mikla aðgát við veglagningu.

Þjóðminjasafn Íslands bendir á að samkvæmt álitgerð Fornleifafræðistofu er fornleifaskráningu ekki lokið og umsögn Þjóðminjasafnsins því ekki tímabær fyrr en fullnægjandi gögn liggja fyrir.

¹ Viðauki 5 með matsskýrslu

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur tilkynnt til annarrar athugunar fyrirhugaða lagningu vegar um fjallgarðinn á austanverðu Snæfellsnesi, innan Eyja- og Miklaholtshrepps og Helgafellssveitar. Bornir eru saman tveir framkvæmdakostir, lagning nýs 16,5 km vegar yfir Vatnaheiði og endurbætur, 17,4 km, á núverandi vegi um Kerlingarskarð. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur.

Frumathugun skipulagsstjóra ríkisins vegna mats á umhverfisáhrifum vegar yfir Vatnaheiði lauk með úrskurði 4. júní 1999 þar sem farið var fram á frekara mat þar sem gerð yrði frekari grein fyrir áhrifum endurbættis vegar um Kerlingarskarð á umferðaröryggi, náttúrufar, landnotkun og menningarminjar borið saman við núverandi veg og nýjan veg yfir Vatnaheiði.

Báðir framkvæmdakostir munu hafa jákvæð áhrif á samgöngur við norðanvert Snæfellsnes. Helstu áhrif nýs vegar yfir Vatnaheiði og endurbættis vegar um Kerlingarskarð á náttúrufar verða á votlendi og óröskuð gróðurlendi. Þá mun nyrðri hluti vegar um Vatnaheiði liggja um svæði sem er á Náttúruminjaskrá og sem talið er hafa mikið gildi sem landslagsheild.

Umferðaröryggi

Ljóst er af framlögðum gögnum að vegur yfir Vatnaheiði verður vegtæknilega öruggari en endurbættur vegur um Kerlingarskarð. Áætlað er að með endurbættum vegi um Kerlingarskarð lækki slysatíðni úr 2,90 í 1,91 eða um 34%, en í 1,15 með vegi yfir Vatnaheiði eða um 60%. Slysatíðni á landinu öllu er 1,01. Alvarleiki slysa á núverandi vegi um Kerlingarskarð er töluvert undir landsmeðaltali og samkvæmt framlögðum gögnum er talið að svo verði bæði á endurbættum vegi um Kerlingarskarð og nýjum vegi yfir Vatnaheiði.

Miðað við gefnar forsendur í matsskýrslu við mat á færð verður engin breyting á fjölda þungfærra eða ófærra daga, frá því sem nú er á Kerlingarskarði, með endurbótum á vegi um Kerlingarskarð, en nokkur breyting til batnaðar með nýjum vegi yfir Vatnaheiði.

Vænta má sand- og vikurfoks á norðanverðri Vatnaheiði við Gráukúlu, þar sem vindstyrkur getur orðið mikill, sérstaklega í sunnanátt.

Náttúrufar

Skipulagsstjóri ríkisins tekur undir það álit sem fram kemur í umsögnum Náttúruverndar ríkisins og athugasemdum annarra aðila að umhverfi nyrðri hluta vegar yfir Vatnaheiði hafi mikið verndargildi. Vegur um svæðið myndi rýra gildi svæðisins sem landslagsheildar og útivistarsvæðis, en svæðið er á Náttúruminjaskrá vegna sérstæðra söguminja, jarðmyndana, landslags og vatna og þar er að finna fágætar jarðmyndanir frá nútíma sem mynda þar sérstæða landslagsheild. Þá ber einnig að líta til ákvæða náttúruverndarlaga nr. 44/1999 um verndun landslagsgerða. Á móti vegur þó að lögð hefur verið háspennulína um svæðið og dregur það úr gildi þess sem ósnortinnar landslagsheildar.

Sjaldgæfar tegundir plantna vaxa í nágrenni við fyrirhugað vegarstæði beggja framkvæmdakosta í Dalsmýri og við námu C á Vatnaheiði. Skipulagsstjóri ríkisins telur að koma megi í veg fyrir verulega röskun þeirra með því að afmarka vaxtarsvæði þeirra á framkvæmdatíma.

Á grundvelli framlagðra gagna telur skipulagsstjóri ríkisins að hvorugur framkvæmdakostur muni valda raski á fuglalífi né hafa áhrif á fisk í ám á svæðinu. Það mat byggir á því að dregið verði úr efnislosun með sprengingum í námu C á varptíma og þess gætt að draga úr moldar- og leirburði í Köldukvísl vegna efnistöku og vegalagningar á veiðitíma.

Vegarstæði beggja framkvæmdakosta fer að sunnanverðu yfir votlendissvæði. Skipulagsstjóri ríkisins telur að vegna framkvæmda þar verði að koma til mótvægisáðgerðir í formi endurheimtar votlendissvæða annars staðar í samræmi við stefnu stjórnvalda þar um.

Landnotkun

Breyting á samgöngum til batnaðar, sem mestu máli skiptir fyrir íbúa á norðanverðu Snæfellsnesi, verður að mati skipulagsstjóra ríkisins ekki það mikil, með tilkomu vegar yfir Vatnaheiði samanborið við endurbættan veg um Kerlingarskarð, að hún ein og sér vegi upp þau neikvæðu áhrif sem vegur yfir Vatnaheiði muni hafa á sérstaka landslagsheild á norðurhluta svæðisins.

Vegur yfir Vatnaheiði mun auðvelda aðgengi að svæðinu en um leið draga úr gildi þess sem nær óraskað útivistarsvæði. Endurbætur á vegi um Kerlingarskarð munu ekki hafa áhrif á útivist.

Mennigarminjar

Engar fornleifar hafa fundist í fyrirhugaðri veglínu á Vatnaheiði. Ekki hefur verið lokið við fornleifakönnun á Kerlingarskarði.

Niðurstaða

Að mati skipulagsstjóra ríkisins er hvorugur þeirra kosta sem kynntir hafa verið góður með tilliti til áhrifa þeirra á umhverfi og samfélag.

Vegur yfir Vatnaheiði liggur um 90 m neðar miðað við hæð yfir sjó heldur en endurbættur vegur yfir Kerlingarskarð. Hann er vegtæknilega öruggari og ódýrari í framkvæmd. Á móti kemur að hann mun hafa töluverð áhrif á umhverfið sem ekki er hægt að mæta nema að hluta til með mótvægisáðgerðum, þ.e. endurheimt votlendis.

Endurbættur vegur um Kerlingarskarð hefur ótvíræða kosti umfram nýjan veg yfir Vatnaheiði með tilliti til áhrifa á náttúruferum. Á móti kemur að hann liggur hærra yfir sjó, hann er ekki eins öruggur og hann er dýrari. Þá hafa sveitarstjórnir á svæðinu eindregið mælt gegn því að vegurinn verði lagður um Kerlingarskarð. Ekki er að mati skipulagsstjóra ríkisins hægt með óvæfengjanlegum hætti að sýna fram á að með endurbótum á vegi um Kerlingarskarð sé hægt að ná því markmiði framkvæmdarinnar á ásættanlegan hátt að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur.

Að mati skipulagsstjóra ríkisins er full nauðsyn á því að skoða samgöngur á öllu Snæfellsnesi í heild annað hvort með gerð svæðisskipulags fyrir öll sveitarfélögin á svæðinu eða með gerð sérstaks svæðisskipulags skv. 15. gr. skipulags- og byggingarlaga. Með því móti væri unnt að leggja mat á langtímaáform sveitarfélaganna á svæðinu varðandi vegakerfi og verndarsvæði í víðara samhengi.

Á grundvelli framlagðra gagna framkvæmdaraðila, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að endurbætur á vegi um Kerlingarskarð á Snæfellsnesi og lagning nýs vegar yfir Vatnaheiði muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag, enda verði farið að eftirfarandi tilmælum og skilyrðum sem tilgreind eru í úrskurðarorðum:

Skeringar, vegfláar og umrótuð svæði verði grædd upp og tekið mið af gróðurfari aðliggjandi lands við uppgræðslu. Tilfærsla landgræðslugirðingar, afmörkun námusvæða og frágangur að efnistöku lokinni verði í samráði við Náttúruvernd ríkisins og Landgræðslu ríkisins.

Vaxtarsvæði sjaldgæfra tegunda plantna í Dalsmýri og við námu C á Vatnaheiði verði afmörkuð á framkvæmdartíma.

Dregið verði úr efnislosun með sprengingum í námu C á varptíma og þess gætt að draga úr moldar- og leirburði í Köldukvísl vegna efnistöku og vegalagningar á veiðitíma.

Við endanlega hönnun vegar við Rauðukúlu verði hann hafður eins nærri núverandi vegi og kostur er og staðsetning hans ákveðin í samráði við Náttúruvernd ríkisins.

Við endanlega staðsetningu og hönnun gatnamóta við Snæfellsnesveg verði miðað við að auka umferðaröryggi eins og kostur er t.d. með færslu Snæfellsnesvegar til norðurs. Slík tilfærsla á Snæfellsnesvegi verði gerð í samráði við Náttúruvernd ríkisins.

Ljúka þarf fornleifakönnun í samvinnu við Þjóðminjasafn Íslands áður en til fyrirhugaðra vegaf framkvæmda kemur.

Þar sem fyrirhugaður vegur fer yfir votlendi þarf að leggja hann fljótandi og setja jafnframt það skilyrði að sambærilegt votlendi verði endurheimt á sunnanverðu Snæfellsnesi a.m.k. til jafns við það votlendi sem raskast við framkvæmdina.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 11. greinar laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu, ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísan til niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á endurbætur á vegi um Kerlingarskarð á Snæfellsnesi og lagningu vegar yfir Vatnaheiði eins og þeim er lýst í framlagðri matskýrslu og viðbótargögnum framkvæmdaraðila með eftirfarandi skilyrðum:

1. Endurheimta skal sambærilegt votlendi á sunnanverðu Snæfellsnesi a.m.k. til jafns við það votlendi sem raskast við framkvæmdirnar í samráði við nefnd umhverfis- og landbúnaðarráðuneytis um endurheimt votlendis.
2. Ljúka skal við fornleifakönnun á áhrifasvæði Kerlingarskarðsvegar að höfðu samráði við Þjóðminjasafn Íslands áður en framkvæmdir hefjast.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 3. nóvember 1999.

Reykjavík, 24. september 1999

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir