

Minnisblað

um umhverfisskýrslu með drögum að Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028

Inngangur

Sveitarstjórn Mýrdalshrepps hefur lagt drög að Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028 fram til kynningar, ásamt umhverfisskýrslu í samræmi við 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Að beiðni Samtaka íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal höfum við tekið saman eftirfarandi álitserð um umhverfisskýrsluna, einkum með tilliti til umfjöllunar um þá færslu Suðurlandsvegar sem gert er ráð fyrir í aðalskipulagsdrögunum. Álitserðin er unnin út frá þeim gögnum sem fyrir lágu þegar hafist var handa, en ekki hefur gefist ráðrúm til að afla frekari gagna.

Eins og fram kemur í greinargerð með drögum að Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028 var aðalástæða þess að ráðist var í endurskoðun skipulagsins á þessum tímapunkti sú, að haustið 2010 synjaði umhverfisráðherra staðfestingu á þeim hluta aðalskipulags sem þá lá fyrir er varðar breytta veglínu Suðurlandsvegar um Mýrdal. Var í því sambandi vísað til tveggja atriða, annars vegar að um vanhæfi hafi verið að ræða við afgreiðslu málsins í sveitarstjórn og hins vegar að skort hafi á upplýsingar um áhrif vegarins á náttúru og samfélag í Mýrdal. Þessu minnisblaði er m.a. ætlað að varpa ljósi á hvort sú umhverfisskýrsla sem nú liggur fyrir nægi til að bæta úr síðarnefnda ágallanum.

Meginniðurstaða

Umhverfisskýrslan (Drög, október 2011) er vel unnin hvað vinnuferli, form og frágang varðar og fljótt á litið í samræmi við Lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlaða og leiðbeiningar Skipulagsstofnunar. Þó væri til bóta að bæta inn í skýrsluna venslatöflum sem sýna með gleggri hætti en gert er hvernig einstök markmið skipulagsáætlunarinnar hafa áhrif á þá umhverfisþætti sem metnir eru. Eins virðist minna vera horft til samlegðar og sammögnunar áhrifa en vænta mætti, sbr. ákvæði 10. greinar laganna.

Álitamál kann að vera hvort sú umhverfisskýrsla sem nú liggur fyrir upplýsi nægjanlega um áhrif nýrrar veglínu á náttúru og samfélag í Mýrdal og bæti þar með úr þeim ágalla sem bent var á í erindi umhverfisráðherra um synjun á staðfestingu fyrri skipulags hvað veglínuna varðar. Helsti veikleiki umhverfisskýrslunnar liggur í veikum rökstuðningi fyrir niðurstöðum matsvinnunnar, en eins og fram kemur í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar er mikilvægt „að matið sé sett fram með skýrum og trúverðugum hætti og að niðurstöður um mat á vægi áhrifa skipulagsáætlunarinnar á mismunandi umhverfisþætti séu vel rökstuddar“. Þá vekur athygli að varúðarreglan virðist ekki að neinu leyti lögð til grundvallar rökstuðningnum, þrátt fyrir að viðurkennt sé að veruleg óvissa ríki um tiltekna þætti.

Umfjöllun um einstaka þætti umhverfisskýrslunnar

Hér á eftir verður fjallað lauslega um þá þætti fyrirbyggjandi umhverfisskýrslu sem mestu máli skipta fyrir niðurstöðu skýrslunnar og sem helst kunna að orka tvímælis. Þættirnir eru teknir fyrir að mestu leyti í sömu röð og þeir birtast í skýrslunni.

Á bls. 7 í umhverfisskýrslunni kemur fram að líta megi á „svæðið sem kemur til greina undir tilfærslu vegarins [...] sem vistfræðilega heild vegna samspils ýmissa þátta í náttúrufari þess“. Þá kemur fram að lögð hafi verið sérstök áhersla á að „skýra betur eðli þessarar heildar og möguleg áhrif vegagerðar á hana“. Ferlið við gerð umhverfisskýrslunnar virðist hafa verið í anda þessarar áherslu, en naumast

verður séð að innihald skýrslunnar endurspeglar að litið hafi verið á svæðið sem vistfræðilega heild í matsvinnunni, þar sem lítil tilraun virðist gerð til að skoða hugsanlega sammögnun áhrifa.

Á bls. 7 í umhverfisskýrslunni kemur fram að „vegagerð á láglandi Mýrdalsins og um jarðgöng í Reynisfjalli mun koma til með að raska votlendissvæðum og landbúnaðarlandi“ og sé „líkleg til að raska á tilteknum kafla vistkerfi (mýrar og flóar, 3 ha eða stærr) sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999“. Þetta gengur gegn því markmiði aðalskipulagsins að „ekki verði gengið á landbúnaðarland“. Sömuleiðis gengur þetta gegn því markmiði í stefnumótun íslenskra stjórnvalda um sjálfbæra þróun, *Velferð til framtíðar*, (ranglega nefnt „stefnumótun vegna Staðardagskrár 21“ á bls. 8 í umhverfisskýrslunni) að „forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur lykilvistkerfi Íslands“.

Á bls. 9 í umhverfisskýrslunni má lesa eftirfarandi: „Niðurstaða matsvinnunnar er að tilfærsla þjóðveggar um Mýrdal skv. aðalskipulagi muni raska gróðurlendi sem hefur ákveðið verndargildi. Þó hefur verið greint frá í umhverfismatinu að þetta gróðurlendi hefur þegar orðið fyrir talsverðu raski. Því má færa rök fyrir því að gróðurlendið flokkist ekki til óraskaðra votlendissvæða sem vernda ber skv. stefnumótun íslenskra stjórnvalda (*Velferð til framtíðar*). Óvissa er um hvort framræst votlendi falli undir vernd 37. gr. náttúruverndarlaga. Ljóst er þó að með byggingu vegar mun gróðurlendi raskast sem skv. kortlagningu gróðurfars frá Náttúrufræðistofnun Íslands flokkast sem votlendisgróður“. Benda má á 3 atriði sem orka tvímælis í þessari niðurstöðu og sem hvert um sig skipta máli fyrir matið í heild:

1. Almennt talað getur rask sem þegar hefur orðið ekki réttlætt frekara rask.
2. Það er rangt sem fram kemur í niðurstöðunni að markmið íslenskra stjórnvalda um verndun votlendis taki eingöngu til óraskaðra votlendissvæða, heldur er markmiðið að forðast frekari skerðingu. Á þessu tvennu er mikilvægur merkingarmunur.
3. Þá óvissu sem sögð er ríkja um það hvort framræst votlendi falli undir vernd 37. gr. náttúruverndarlaga ætti ekki að nota til að fresta varnaraðgerðum, sé tekið mið af varúðarreglunni. Ekki er fullljóst hvort ábendingin um 37. greinina er sett fram í umhverfisskýrslunni til réttlætningar á því að vegurinn sé lagður um þetta svæði, en svo virðist þó vera þegar skýrslan er skoðuð í heild.

Því er við þetta að bæta, að ekki verður séð að máli skipti í þessu sambandi hvort stór óröskuð eða lítt röskuð mýrlend svæði sé að finna annars staðar í Mýrdalshreppi, eins og fram kemur efst á bls. 9 í umhverfisskýrslunni. Einnig er ástæða til að minna á að samkvæmt Ramsarsamningnum ber Íslendingum, eins og öðrum aðildarþjóðum, að stuðla að verndun votlenda og votlendisfugla, hvort sem viðkomandi svæði eru á Ramsarskránni eður ei. Þá ber samningsaðilum að leitast við að auka stofna votlendisfugla í heppilegum votlendum með viðeigandi ráðstöfunum. Í samningnum er votlendissvæði skilgreint mjög víðtækt og nær m.a. yfir mýrar, flóa, fen og vötn með fersku, ísöltu eða söltu vatni, þar á meðal sjó þar sem dýpi er innan við sex metra.

Á bls. 9 í umhverfisskýrslunni segir að í matsvinnunni hafi komið fram að forsendur fyrir skráningu Dyrhólaóss á Náttúruminjaskrá séu að einhverju leyti óljósar. Ekki er lagt sérstaklega út af þessu atriði í skýrslunni, en fljótt á litið virðist framsetning þess þó til þess fallin að gera lítið úr náttúruverndargildi óssins. Í vinnu sem þessari verður að ætla að Náttúruminjaskrá standi fyrir sínu þar til annað verður ákveðið, og að matið verði að byggja á henni fremur en draga gildi hennar í efa. Þá kemur fram (efst á bls. 10) að í matsteyminu hafi verið bent á að ósinn og nærumhverfi hans taki „sífelldum breytingum bæði vegna náttúrulegra ferla og aðgerða manna“. Í þessu sambandi er rétt að ítreka að matsvinna sem þessi snýst ævinlega um áhrif viðkomandi áætlunar, en ekki um breytingar sem hafa orðið eða munu verða óháð áætluninni, nema í þeim tilvikum sem tilgangur áætlunarinnar er beinlínis að sporna gegn þessu breytingum eða koma í veg fyrir óæskilega þróun.

Umræða um breytingar sem verða „hvort sem er“ eiga því lítið erindi í röksemdafærslu við umhverfismat áætlana.

Á bls. 10 í umhverfisskýrslunni er fjallað um vatnsflæði milli Dyrhólaóss og votlendisins upp af ósnum. Fram kemur að votlendið dempi sveiflur í vatnsmagni, en skurðir og ræsi geti dregið töluvert úr slíkri náttúrulegri dempun og stuðlað að óreglulegu og sveiflukenndu vatnsflæði í ósinn. Jafnframt verði framburður næringarefna óreglulegri, þ.e. stundum meiri og stundum minni, auk þess sem blöndun sjávarvatns og ferskvatns verði væntanlega öðruvísi en ella. Þessu fylgja sveiflur í efnasamsetningu, þ.m.t. seltu. Þarna kemur einnig fram að væntanlega breyti vegur jarðvatnsflæði og dragi úr dempun á flóðum. Þegar haft er í huga hversu viðkvæmar margar vatnalífverur eru fyrir breytingum á efnasamsetningu, þ.m.t. seltu og sýrustigi, (sem kemur reyndar ekki mikið við sögu í þessu tilviki), kann að vera að þessu atriði sé ekki gert nægjanlega hátt undir höfði í umhverfisskýrslunni. Í tilvikum sem þessum koma þröskuldagildi oft við sögu, þ.e. að hrun verði í tilteknum lífverustofni þegar tiltekinn efna- eða eðlisfræðilegur þáttur fer upp fyrir eða niður fyrir tiltekin mörk. Áhrif breytinga eru með öðrum orðum alls ekki línuleg í öllum tilvikum, heldur kunna þau að koma skyndilega fram þegar ákveðnum þröskuldi er náð. Þetta tengist einnig því sem áður er sagt um mikilvægi þess að horfa á vistkerfið í heild en ekki aðeins einstaka þætti þess.

Á bls. 11 í umhverfisskýrslunni kemur fram sú niðurstaða matsvinnunnar að ósinn sé ekki líklegur til að verða fyrir verulegum áhrifum vegna vegagerðar um landið ofan óssins. Þessi niðurstaða er slælega rökstudd. Jafnvel þótt vegurinn verði „fljóttandi“ og jafnvel þótt hann verði lagður spölkorn frá ósnum er líklegt að hann hafi töluvert áhrif á vatnsflæði. Vatnsflæðið hefur aftur áhrif á efnasamsetningu og fæðuval lífvera og jafnframt á kornastærð á fjöru og í botni. Því er hæpið að álykta að tilvist óssins sem leirusvæðis eða fæðuöflunarstaðar sé ekki í hættu. Hugsanleg hættu fyrir lífríkið er heldur ekki eingöngu bundin við beint rask, heldur einnig óbeint, eins og nánar verður vikið að síðar.

Í umræðu á bls. 11 í umhverfisskýrslunni um fuglalíf við Dyrhólaós er víða minnst á óvissu um áhrif vegar á fuglalíf í ósnum. Þarna kemur m.a. fram að ljóst þygi að fuglalíf sé mjög fjölbreytt, að Dyrhólaós hafi ákveðnu hlutverki að gegna fyrir fuglalíf, að á Íslandi ríki almenn óvissa um umfang áhrifa vega á fuglalíf, að áhrif umferðar á fuglalíf hafi verið til umfjöllunar í mati á umhverfisáhrifum fjölda framkvæmda en ekki verið rannsakað, að almennt sé greint frá því að umferð kunni að valda truflun en ekki sé frekar skýrt frá umfangi eða eðli áhrifa, að líklegt sé að fuglafána áhrifsvæðis sé fjölbreytt, að ákveðin óvissa sé um nákvæma samsetningu hennar, að fjöldi fugla á svæðinu sé líklega háður fæðuöflun í Dyrhólaós, og að ekki sé vitað til þess að sjaldgæfar tegundir eða tegundir sem gætu verið sérstaklega viðkvæmar fyrir breytingum búi og/eða verpi á svæðinu (leturbreytingar Environice). Af þessu er síðan dregin sú ályktun að „*óvissan um fuglalíf á svæðinu [sé] ekki það mikil að hún takmarki möguleika til að taka ákvörðun um legu vegar í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps*“. Hér virðist varúðarreglunni snúid upp í andhverfu sína. Út frá varúðarreglunni virðist þvert á móti liggja beinna við að draga þá ályktun að vegna þessarar miklu óvissu sé ekki verjandi að leggja til vegagerð í eða við ósinn fyrr en gerðar hafa verið ítarlegri rannsóknir til að draga úr óvissunni. Að vísu er lagt til í skýrslunni að „*fuglalíf á svæðinu verði kortlagt nánar*“, en sú kortlagning virðist ekki áformuð fyrr en eftir að ákvörðun hefur verið tekin um legu vegarins í aðalskipulaginu.

Auk þess sem hér hefur verið nefnt varðandi umfjöllun um fuglalíf við Dyrhólaós, er í þessum kafla umhverfisskýrslunnar aftur vikið að þeim breytingum sem orðið hafi „*í gegnum tíðina og ekki síst á síðustu árum*“, en eins og fyrr segir skipta slíkar breytingar varla máli fyrir niðurstöðu umhverfismatsins. Þá virðist umfjöllun um fuglalíf mótast af því viðhorfi að röskun á fuglalífi hljóti fyrst og fremst að vera afleiðing röskunar á ósnum sjálfum. Minna virðist vera lagt upp úr truflun sem kann að stafa af umferð, jafnvel þótt tiltekið svæði verði ekki fyrir neinni beinni eðlisfræðilegri röskun.

Auk þess sem hér hefur komið fram, má nefna að samkvæmt greinargerð með aðalskipulagstillögunni er Dyrhólaós einn þeirra staða sem mikilvægir eru fyrir Kötlu Jarðvang. Framkvæmdir sem áætlaðar eru á þessum stöðum þurfa að falla að stefnu Kötlu Jarðvangs og vera í samræmi við stefnu um uppbyggingu ferðamennsku og verndunar náttúruminja. Þetta atriði hlýtur að þurfa að taka til sérstakrar skoðunar. Það er þó ekki gert í umhverfisskýrslunni.

Á bls. 12 í umhverfisskýrslunni er fjallað um áhrif á annað dýralíf. Þar kemur fram að búsvæði brekkubobba í austurhlíðum Reynisfjalls verði ekki fyrir raski vegna framkvæmda. Hins vegar er ekki minnst á hugsanleg áhrif vegna mengunar frá umferð. Ólíklegt má telja að slík áhrif verði veruleg, en engu að síður hefði verið eðlilegt að minnst á þann möguleika í umhverfisskýrslunni. Ekki er heldur minnst á hugsanleg áhrif gangnamunna og vegar á fuglabýggð í bjarginu til langframa, svo sem áhrif á búsvæði ritu sem heldur sig einmitt nálægt þeim slóðum sem göngin kæmu út úr fjallinu að austanverðu. Þá er einn þáttur ótalinn og það er hagamúsabyggð í austurhlíðum Reynisfjalls, en hún er þekkt fyrir óvenjumikinn þéttleika. Eðlilegt hefði verið að nefna þetta atriði, jafnvel þótt ályktanir um áhrif hugsanlegra framkvæmda á búsvæði hagamúsarinnar þyrftu að byggjast á frekari upplýsingaöflun og/eða rannsóknum.

Á bls. 13 í umhverfisskýrslunni er umfjöllun um sýnileika og sjónræn áhrif. Þar kemur m.a. fram að ekki sé „líklegt að vegagerð um Mýrdal með göngum um Reynisfjall muni breyta upplifun ferðamanna í Reynisfjöru“. Þessi niðurstaða er umdeilanleg, þar sem hluti af upplifuninni kann að ráðast af fjarlægð frá umferð og/eða af þeim hughrifum sem ferðamaðurinn verður fyrir á leið sinni frá vegi að viðkomandi stað. Þannig kann vegagerðin að breyta upplifuninni jafnvel þótt vegurinn sjáist ekki sem slíkur.

Á bls. 13 kemur fram að „hringvegur á milli Víkurfjöru og þorpsins [sé] líklegur til að skerða aðgengi að fjörunni að hluta og vera verulega áberandi mannvirki. Ekki [sé] þó víst að mikið muni sjást til vegar úr Víkurfjöru en gera [megi] ráð fyrir að framlengdur varnargarður Siglingastofnunar verði á milli fjöru og vegamannvirka“. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að líklega þarf varnargarðurinn að vera mun hærri en ella ef vegurinn verður lagður ofan við fjöruna. Í umsögn Vegagerðarinnar dags. 2. júlí 2009 um þáverandi tillögu að Aðalskipulagi Mýrdalshrepps kemur fram að til að verja hringveginn nærri fjörunni, og tryggja þannig samgöngur um svæðið, þurfi varnargarðurinn að vera allt að 5 m hærri en ella. Þarna er væntanlega m.a. litið til mikilvægis vegarins sem flóttaleiðar í Kötlugosi og um leið til hugsanlegrar sjávarbylgju af völdum Kötluhlaupa. Rétt er að undirstrika að við vinnslu þessa minnisblaðs gafst ekki ráðrúm til að ganga úr skugga um hvort þær forsendur sem Vegagerðin byggði þessa umsögn á séu enn óbreyttar. Sé svo er hins vegar augljóst að vegagerðin mun óbeint leiða til gríðarlegra breytinga á ásýnd umfram það sem getið er um í umhverfisskýrslunni.

Í þessari sömu umfjöllun kemur einnig fram að gott aðgengi að ströndinni hafi verið kostur fyrir ferðamenn, enda vinsælt bæði meðal ferðamanna og heimamanna að ganga niður í fjöru. Með undirgöngum megi halda aðgenginu að Víkurfjöru opnu en vegur og umferð muni þó draga úr upplifunargildi strandarinnar á viðkomandi kafla. Undirgöng munu vissulega bæta aðgengið frá því sem ella yrði, en líklega rýrist upplifunargildið töluvert engu að síður. Gott aðgengi og upplifun fara ekki endilega saman, þar sem upplifunin felst væntanlega að hluta í því að „vera einn með náttúruöflunum“ í óröskuðu umhverfi. Ferðin í gegnum undirgöngin og nálægðin við stór mannvirki torvelda þennan hluta upplifunarinnar. Sama gildir um hávaða frá umferð sem kann að magnast vegna bergmáls frá berginu í austurhlíðum Reynisfjalls (sjá neðar). Fljótt á litið virðist gert heldur litið úr þessum þáttum í umhverfisskýrslunni. Vissulega verður mat á slíku fyrst og fremst huglægt meðan engar viðhorfsrannsóknir liggja fyrir, en engu að síður hefði átt að fjalla um þessi atriði. Á bls. 14 er bent á að aðgengi að fjörunni frá tjaldsvæði, hóteli í Vík og Víkurskála þurfi ekki endilega að skerðast, en ferðamenn fari gjarnan frá þessum stöðum niður í fjöru. Rökin hér að framan um skerðingu

upplifunarinnar gilda þó engu að síður. Sömuleiðis er hætt við að erfitt reynist að „*beina ferðamönnum austar á ströndina*“, eins bent er á í umræðu um hljóðvist á bls. 15.

Á bls. 13 í umhverfisskýrslunni kemur fram að samkvæmt greiningu Umhverfisstofnunar teljist Dyrhólaey til svæða á rauðum lista, sem þýðir að svæðið sé undir svo miklu álagi að bregðast þurfi strax við með tilteknum aðgerðum. Færsla vegarins mun væntanlega auka þetta álag þar sem vegalengdin frá Hringvegi styttist. Eitt af markmiðunum sem fram koma í aðalskipulagstillögunni er að lögð verði fram skýr „*stefna um verndun og nýtingu Dyrhólaeyjar og aðliggjandi svæða*“. Eðlilegt hlýtur að teljast að þessi stefna liggji fyrir áður en ákvarðanir eru teknar um aðalskipulag eða aðra stefnumótun sem kann að leiða til óafturkræfra framkvæmda á svæðinu.

Á bls. 15 í umhverfisskýrslunni kemur fram að tilfærsla vegarins hafi væntanlega jákvæð áhrif á hljóðvist innanbæjar í Vík. Í þessu sambandi vekur athygli að ekki er fjallað um hugsanleg áhrif af bergmáli frá berginu í austurhlíðum Reynisfjalls. Að sögn heimamanna magnast brimhljóð og fuglakvak vegna endurkasts frá berginu. Það sama mun væntanlega gilda um hljóð frá umferð. Þetta hefur mjög líklega einhver áhrif á hljóðvist vestast í þorpinu og undir hlíðum fjallsins. Hér verður ekki fullyrt neitt um umfang þessara áhrifa, enda ekki forsendur til slíks. Hins vegar er ljóst að áhrifin verða einhver. Því hefði verið eðlilegt að geta um þau í umhverfisskýrslunni, t.d. með því að benda á að þetta atriði þarf nánari skoðunar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Á bls. 16 í umhverfisskýrslunni kemur fram að við val á staðsetningu gangamunna þurfi að „*meta hættu vegna berghlaupa, grjóthruns, snjóflóða og aurskriða*“. Einnig þurfi að „*meta mögulega hrunhættu úr Reynisfjalli í tengslum við titring vegna framkvæmda við gerð jarðganga*“. Ástæða er til að ítreka þessa þætti, en fljótt á litið eru þeim þó gerð nægjanleg skil í skýrslunni.

Á bls. 16 er einnig fjallað um aðkomu og ásýnd, svo og um mikilvægi þess að viðhalda þeirri ímynd sem þéttbýlið í Vík hefur. Litið sé á sérstöðu þorpsins sem auðlind sem beri að vernda „*með því að koma í veg fyrir að byggingar muni rísa sem falla ekki að bæjarmyndinni*“. Fljótt á litið hefði þurft að fjalla mun ítarlegar um ímynd Víkur í umhverfisskýrslunni. Í hugum margra einkennist Vík öðru fremur af því að byggðin stendur í ægifögru umhverfi fyrir opnu hafi, sem er að sögn enn ólmara en gerist á nokkru öðru byggðu bóli. Það er mat Environice að með því að aðskilja byggðina frá ströndinni skerðist þessi ímynd verulega. Að vissu marki kann þessi skerðing að reynast óhjákvæmileg til að verjast stórfelldu landbroti. Með öðrum orðum virðist óhjákvæmilegt að efla sjóvarnir í Víkurfjöru, en vegur og mun hærri varnargarður en ella, myndu vissulega leiða til skerðingar umfram það sem nauðsynlegt er.

Af þeim umsögnum sem tiltækar voru við gerð þessa minnisblaðs verður ekki séð að umrædd veglína sé efst á óskalista nokkurs umsagnaraðila. Í umsögn Vegagerðarinnar, dags. 2. júlí 2009, er t.d. komist að þeirri meginniðurstöðu að Vegagerðin telji framlagða lausn sveitarfélagsins „*umferðartæknilega ásættanlega*“. Vegur ofan byggðar í Vík sé þó ódýrari og jafn öruggur kostur, auk þess sem þeirri leið megi áfangaskipta. Þrátt fyrir þetta virðist Mýrdalshreppur einblína á þennan eina valkost. Þannig segir á bls. 18 í umhverfisskýrslunni: „*Að mati Mýrdalshrepps liggur ekki fyrir raunhæfur valkostur sem uppfyllir markmið sveitarfélagsins í samgöngumálum með sama hætti og gert er ráð fyrir í fyrirliggjandi tillögu. Þótt aðrar veglausnir uppfylli tæknilegar kröfur Vegagerðarinnar um öryggi og kunna að hafa minni og/eða önnur umhverfisáhrif en vegur skv. tillögu að aðalskipulagi telur stýrihópur skipulagsvinnu þær ekki uppfylla þau grundvallaratriði sem sveitarstjórn telur nauðsynleg fyrir búsetu og lífsgæði í Mýrdalshreppi*“. Ekki er ljóst í fljótu bragði til hvaða grundvallaratriða er vísað hér, en ætla verður að þau endurspeglast í leiðarljósi aðalskipulagsvinnunnar. Þar kemur m.a. fram að framtíðarþróun eigi að byggja á sérstöðu sveitarfélagsins og að öflugt atvinnulíf skuli byggja á þeim auðlindum sem bjóðast í sveitarfélaginu, þ.e. landbúnaðarlandi, sérstakri náttúru, ferðaþjónustu og mannauð. Að sjálfsögðu er ekki til nein ein rétt niðurstaða í þessu máli fremur en

nokkru öðru, en þó bendir margt til þess að umrædd vegagerð sé til þess fallin að skerða sérstöðuna. Auk þess mun hún, eins og fram kemur í umhverfisskýrslunni og rakið hefur verið hér að framan, ganga á landbúnaðarland og sérstaka náttúru. Einnig má færa rök að því að hún sé ekki til þess fallin að efla ferðaþjónustu, a.m.k. ekki þann hluta hennar sem byggir á sérstöðunni. Vegagerðin virðist því ganga gegn leiðarljósi aðalskipulagsvinnunnar.

Í umhverfisskýrslunni er lítillega fjallað um áhrif umræddrar vegagerðar á losun gróðurhúsalofttegunda. Reyndar er ekki minnst á þetta í meginmáli skýrslunnar, heldur eingöngu í 7. kafla um tengsl við aðrar áætlanir (bls. 20). Þar kemur fram að vegagerð um Mýrdal sé líkleg til að raska votlendi að einhverju leyti. Hins vegar geti vegur um láglandi dregið úr losun gróðurhúsalofttegunda vegna orkusparnaðar miðað við ökuleið yfir Reynisfjall. Auk þess liggur fyrir að umrædd vegagerð leiðir til styttingar akstursleiða. Engin tilraun er gerð til að meta hvort vegi þyngra í þessu sambandi minnkun losunar frá umferð eða aukin losun vegna skerðingar votlendis.

Í lokakafla umhverfisskýrslunnar (bls. 22) kemur fram að veigamestu jákvæðu áhrif aðalskipulagsins séu fólgin í öruggari samgöngum. Þetta stangast á við það álit sem fram kemur í umsögn Vegagerðarinnar, dags. 2. júlí 2009, að vegur ofan byggðar sé jafnöruggur, auk þess sem Hringvegurinn hafi „*sérlega stóru hlutverki að gegna varðandi flóttaleiðir við Kötlugos*“ og að Vegagerðin telji „*umferðaröryggi vegfarenda síður tryggt verði Hringvegurinn sunnan byggðarinnar í Vík en ofan hennar*“.

Önnur atriði

Hér að framan hefur verið fjallað um einstaka hluta þess sem fram kemur í umhverfisskýrslu með drögum að Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028. Atriði sem ekki koma fram í umhverfisskýrslunni eru þó engu að síður verð skoðunar. Í því sambandi vekur mikla athygli og jafnvel furðu, að hvergi er minnst á fyrirsjáanlega hækkun sjávarborðs eða aðlögun að loftslagsbreytingum, hvorki í umhverfisskýrslunni né í greinargerð með aðalskipulagi. Allt bendir til að á næstu áratugum muni sjávarborð hækka um tugi sentimetra vegna loftslagsbreytinga, eða um allt að 1,6 metrum á næstu 90 árum. Þetta hlýtur að hafa áhrif á hæðarlegu vega og jarðgangamunna og hvetja til að vegir og önnur mannvirki sem lengi eiga að standa séu færð hærra í landið þar sem þess er kostur.

Hér hefur einkum verið fjallað um þau atriði sem máli skipta í umhverfislegu tilliti og að nokkru leyti samfélagslegu. Hins vegar hefur ekki verið fjallað sérstaklega um efnahagslega þætti. Áformuð vegagerð stendur höllum fæti hvað það varðar, bæði vegna hærri kostnaðar og vegna þess að sveitarfélagið kann að þurfa að bera þennan kostnað að einhverju leyti í samræmi við 29. grein Vegalaga nr. 80/2007. Af gögnum frá Vegagerðinni má skilja að hægt sé að leggja öruggan veg í núverandi vegstæði um Gatnabrún með tilteknum lagfæringum. Hafni sveitarstjórn þeim kosti verður að teljast líklegt að vegabætur á svæðinu frestist lengur en ella, þar sem sá valkostur sem settur hefur verið í forgang í aðalskipulagsvinnunni er dýrari og þess eðlis að ekki er hægt að áfangaskipta honum. Ekki verður fjallað frekar um þessa þætti hér.

Borgarnesi 14. nóv. 2011

**Stefán Gíslason og Hrafnhildur Tryggvadóttir,
UMÍS ehf. Environice**