

Umhverfis- og skipulagssvið Hafnarfjarðarbæjar
Strandgötu 6
220 HAFNARFJÖRÐUR

Garðabær, 3. mars 2022
Málsnúmer: 202202-0018
SS

Efni: Umsögn um nýtt deiliskipulag Reykjanesbrautar.

Vísað er til tölvupósts frá umhverfis- og skipulagssviði Hafnarfjarðarbæjar, dags. 14. febrúar 2022, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um nýtt deiliskipulag Reykjanesbrautar þar sem til umfjöllunar er breikkun Reykjanesbrautar frá Krýsuvíkurvegi að Hvassahrauni og tengdar framkvæmdir.

Náttúrufræðistofnun hefur áður veitt umsagnir er varða breikkun á Reykjanesbraut og tengdar framkvæmdir í landi Hafnarfjarðarbæjar þ.m.t. umsögn um breytingu á aðalskipulagi Hafnarfjarðar 2013-2015 dags. 23. ágúst 2021 og umsögn til Skipulagsstofnunar um frummatsskýrslu vegna breikkunar Reykjanesbrautar frá Krýsuvíkurvegi að Hvassahrauni dags. 6. ágúst 2021 Vísað er í þessar umsagnir eins og við á í þessari umsögn.

Ein breyting hefur orðið á framkvæmdinni í kjölfar umsagna um umhverfismatsskýrslu og aðalskipulagsbreytingu en hún er sú að fallið hefur verið frá bráðabirgða tengingu frá Straumsvík yfir í Straum vegna neikvæða áhrifa á tjarnirnar og lífríkið í og við þær í Straumsvík. Aðrir meginframkvæmdaþættir eru óbreyttir þar með talið mislæg gatnamót við Rauðamel og vegtenging sunnan Reykjanesbrautar við Álhellu.

Umsögn Náttúrufræðistofnunar um deiliskipulagstillöguna:

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar um frummatsskýrslu framkvæmdarinnar voru ábendingar og athugasemdir er varða forsendur og áhrif framkvæmdarinnar í heild og einstakra framkvæmdaliða. Vísað var í þessar athugasemdir í umsögn um aðalskipulagsbreytingu. Þar sem mat á umhverfisáhrifum deiliskipulagstillögunnar er að nær öllu leyti samhljóða við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar skv. niðurstöðum frummatsskýrslunnar er fullt tilefni til að vísa í þær ábendingar hér aftur í umsögn um deiliskipulagstillöguna en þær voru eftirfarandi:

Um framkvæmdina almennt: „Ljóst er að framkvæmd af þessari stærðargráðu fylgir umtalsvert rask. Eins og kemur fram í frummatsskýrslunni hefur raskið áhrif á ýmsar náttúruinjar með umtalsvert verndargildi. Þar er um að ræða jarðminjar, landslag, búsvæði fugla, vistgerðir og vaxtarstaði friðlýstra plöntutegunda og/eða válistategunda sem og annarra sjaldgæfra plantna. Þá mun framkvæmdin þrengja að og valda nokkru raski á afar sérstæðu náttúruverndarsvæði sem er fjörusvæðið og tjarnirnar í Straumsvík og er m.a. á gildandi náttúruinjasrá. Mikilvægt er því að horft sé til einstakra framkvæmdaliða með tilliti til áhrifamatsins og lagt mat á hvort nægjanlegur rökstuðningur sé fyrir nauðsyn, framkvæmd og útfærslu þeirra með sértæk, staðbundin umhverfisáhrif þeirra til hliðsjónar.“



Um tjarnirnar í Straumsvík: „Viðkvæmasta náttúrusvæðið sem getur orðið fyrir áhrifum af tvöfölduninni er Straumsvík og hinar einstöku ísöltu tjarnir sem þar finnast. Hugsanlegt er að áhrif verði á grunnvatnsstreymi norðan megin við veginn þannig að seltustig þeirra aukist. Sunnan Reykjanesbrautar gæti breikkunin orðið til þess að dragi úr áhrifum sjávarfalla í ferskvatnstjörnunum þar en slíkar aðstæður þykja einstæðar jafnvel á heimsvísu. Allar breytingar á eðli tjarnanna getur haft áhrif á lífríki þeirra.“

Jákvætt er að fallið hafi verið frá bráðabirgðatengivegi til Straums og ljóst er að áhrif á lífríki tjarna í Straumsvík verður minna en ella en almennar athugasemdir hér að ofan eiga enn við einkum gagnvart tjörnum sunnan Reykjanesbrautar.

Um meginframkvæmdaþáttinn, tvöföldun Reykjanesbrautar segir í umsögn Náttúrufræðistofnunar um frummatsskýrsluna: „Ekki er efast um tilgang framkvæmdarinnar við tvöföldun Reykjanesbrautar þar sem umferðaröryggi mun aukast til muna á vegi þar sem alvarleg slys hafa verið nokkuð algeng. Að því sögðu þarf að huga vel að útfærslum og mögulegum mótvægisáðgerðum á viðkvæmustu stöðum til að draga úr neikvæðum áhrifum á náttúrufer.“

Um mislæg gatnamót við Rauðamel: „Við Rauðamel eru áætluð mislæg gatnamót með hringtorgum bæði norðan og sunnan vegin við Reykjanesbrautina. Þessi gatnamót eru áætluð á lítt röskuðu svæði sem tilheyrir Hrótagjárdyngjuhrauni sem nýtur sérstakrar verndar og er metið með hátt verndargildi (Kristján Jónasson o.fl. 2018). Á framkvæmdasvæðinu er lítt snortin helluhraunbreiða, með áberandi rishólum sem víða eru í sprungur. Hólarnir og sprungurnar setja mikinn svip á landslagið. Þá er hraunið mjög gróðursælt, þar er náttúrulegt kjarr og sérstaklega er mikið af gróðri í sprungunum. Ferlaufungur sem er plöntutegund á válista fannst á einum stað innan framkvæmdasvæðis sunnan við Reykjanesbraut. Ekki er hægt að útiloka að hann finnist víðar. Þá er töluvert um sjaldgæfar plöntutegundir einkum burknategundir í hraunsprungum á svæðinu. Þessir vaxtarstaðir munu raskast að stórum hluta við gerð mislægu gatnamótana, einkum hringtorganna.

Eins og komið hefur fram í fyrri umsögnum Náttúrufræðistofnunar telur stofnunin að tilgangur og þörf þessara mislægu gatnamóta hafi ekki verið rökstudd á fullnægjandi hátt. Sagt er að tilgangur þeirra sé framtíðartenging við Straum og við framtíðaruppbyggingarsvæði á Óttarsstaða- og Lónakotslandi. Engin áform um framtíðaruppbyggingu hafa verið samþykkt í aðalskipulagi Hafnarfjarðar og í raun ekkert skipulag í gildi á þessu svæði. Engar opinberar tillögur liggja fyrir um þessi framtíðaráform og ekkert mat hefur verið lagt á umhverfisáhrif þeirra. Ekki liggur heldur fyrir tillaga að framtíðarvegtengingu fyrir Straum. Ljóst er að möguleg uppbygging og vegagerð á þessu svæði norðan Reykjanesbrautar mun fela í sér mikið óafturkræft rask á Hrótagjárdyngjuhrauni og á svæðum á gildandi náttúruuminjaskrá. Formleg ferli ákvarðana er varða skipulag og umhverfismat þessara áforma eiga eftir að eiga sér stað og ekkert víst að af því verði. Því eru engar staðfestar forsendur fyrir því að þörf sé á mislægum gatnamótun við Rauðamel að svo stöddu. Í ljósi þeirra allmörgu neikvæðu umhverfisáhrifa sem framkvæmd gatnamótanna felur í sér er það mat stofnunarinnar að ekki sé hægt að réttlæta framkvæmd þeirra á þessu stigi meðan algjör óvissa er um framtíðarhlutverk þeirra. Réttast væri því að fella út þennan framkvæmdalið eða a.m.k. fresta þar til sýnt hefur verið fram á nauðsynlega þörf fyrir þau. Þannig mætti minnka töluvert það svæði með ósnortnu hrauni sem myndi raskast í heildarframkvæmdinni sem og hlífa fundarstöðum fágætra plantna m.a. ferlaufungs sem er á válista.“

Líkt og í aðalskipulagsbreytingunni segir um gatnamótin í deiliskipulagstillögunni að þau séu til „að bregðast við framtíðar uppbyggingu á Óttarsstaða- og Lónakotslandi. Þarna hafa einnig

verið hugmyndir um uppbyggingu á framtíðar hafnarsvæði“. Í aðalskipulagsbreytingunni voru ekki teknar ákvarðanir varðandi þessa framtíðaruppbyggingu og óvíst hver hún verði. Einungis er minnst á möguleg framtíðaráform. Að mati Náttúrufræðistofnunar er ótímabært að fara út í framkvæmd á þessum gatnamótum miðað við raskið sem af því hlýst meðan áformin um uppbyggingu á svæðinu eru ekki komin lengra á veg. Þá var ekki gert ráð fyrir tengivegi við Straum frá þessum gatnamótun í aðalskipulagsbreytingunni en fjallað er um það hlutverk gatnamótanna í frummatsskýrslunni þó engin útfærsla á þeim tengivegi liggi fyrir. Þar sem fallið var frá bráðabirgðagatnamótum til Straums við Straumsvík er enn meiri óvissa um hvernig framtíðartengingu við Straum verður háttáð.

Um tengiveg suður til Álhelli segir í umsögn Náttúrufræðistofnunar um frummatsskýrsluna: „Við gatnamótin sem liggja að álverinu í Straumsvík er áætluð breyting á núverandi mislægum gatnamótum og tengivegi sem liggur suður til Álhelli. Tengivegurinn er 0.6 km langur og 8 m breiður. Tengivegurinn mun valda raski á lítt snortnu hrauni sem tilheyrir Hrítagjárdyngjuhrauni m.a. einum áberandi rishrygg með áslægri sprungu. Einhver búsvæði mófugla munu raskast og töluvert af gróðri m.a. vaxtarstaðir fágætra plöntutegunda svo sem burknategunda. Einnig er ekki hægt að útiloka áhrif á Gerðistjörn og lífríki hennar.

Náttúrufræðistofnun telur að sýna hefði mátt fram á fleiri valkosti fyrir tengiveg í Helluhraunshverfið. Til að mynda hefði tengivegur um 200 metrum austur, þar sem vegslóði er í dag á röskuðu svæði vestast í Kapelluhrauni, valdið nær engu raski og ekki þurft að vera eins langur. Það vekur nokkra furðu að sá valkostur eða svipaður hafi ekki verið til skoðunar í umhverfismatinu. Ekki hafa verið gefnar skýringar á því hvers vegna svo er, einungis sagt að það sé ekki unnt að hliðra tengiveginum.“

Við þessar endurteknu athugasemdir úr fyrri umsögnum er vert að bæta við að breyting hefur orðið á friðunarstöðu plöntutegunda sem finnast á svæðinu eftir að ný auglýsing um friðun æðplantna, mosa og fléttna nr. 1385/2021 tók gildi síðla árs 2021. Sú breyting varð á að ferlaufungur er ekki lengur meðal friðlýstra plantna, en blátoppa er aftur á móti komin á listann. Samkvæmt 6. grein auglýsingarinnar er bannað að eyðileggja einstaklinga af friðuðum tegundum. Þar sem ljóst er að vaxtarstaðir blátoppu muni raskast við framkvæmd á breikkun Reykjanesbrautar er afar brýnt að horft sé til mótvægisáðgerða eins og minnst er á í greinargerð deiliskipulagsins. Það ætti að vera tiltölulega þægilegt að fjarlægja torfur með blátoppu í af vegstæði og gróðursetja þær annars staðar í nágrenninu þar sem plönturnar ættu að geta þrífist. Mjög mikilvægt er að mati Náttúrufræðistofnunar að þetta sé framkvæmt.

Náttúrufræðistofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við deiliskipulagstillöguna.

Virðingarfyllst,



Snorri Sigurðsson
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs
Náttúrufræðistofnun Íslands

