

AXARVEGUR (939) OG HRINGVEGUR UM SKRIÐDAL OG BERUFJARÐARBOTN

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði áhrif á stórbrotið og tilkomumikið landslag á 6-7 km kafla í Berufjarðardal. Skipulagsstofnun telur að um verði að ræða verulega neikvæð áhrif á landslagið vegna umfangs vegarins og óafturkræfni áhrifanna, burtséð frá því hvort að vegur verði lagður skv. veglínu A, C eða E. Á sumum stöðum verður það svæði sem raskast vegna lagningar vegarins meira en 100 m breitt vegna umfangsmikilla skeringa og fyllinga. Skipulagsstofnun telur ótvírætt að vegna landslagsaðstæðna á svæðinu sé ekki mögulegt að koma fyrir vegamannvirki, af því umfangi sem fyrirhugað er, sem gæti á nokkurn hátt fallið að landslaginu og sem hefði ekki í för með sér varanlegar breytingar á landslagi og ásýnd svæðisins. Stofnunin telur að þær mótvægisáðgerðir sem Vegagerðin fyrirhugar megni lítið að draga úr neikvæðum áhrifum á landslag á þessu svæði. Skipulagsstofnun telur að á fyrrnefndum kafla hefði þurft að gera ráð fyrir mun umfangsminni vegi. Þá telur stofnunin að lagning nýs vegar skv. veglínunum X, Y, Z og Q um Berufjarðarbotn komi til með að hafa verulega neikvæð áhrif á landslag og ásýnd þessa svæðis vegna umfangs vegarins og varanleika áhrifa, en vegur skv. veglínu W yrði síður áberandi. Fyrir liggur að leiran fyrir botni Berufjarðar er sérstök fyrir svæðið vegna fjölda fuglategunda og einstaklinga. Skipulagsstofnun telur að fyrrnefndar veglínur X, Y, Z og Q, sem munu allar raska leirunum, muni hafa verulega neikvæð og óafturkræf áhrif á leirur og fugla. Vegur skv. veglínu W myndi skerða leirur beint á takmörkuðu svæði en vegstæðið er í fjörunni eða við hana á löngum köflum. Áhrif á fugla verða mest á framkvæmdatíma en einnig er hætta á að vegur á þessu svæði komi til með að hafa neikvæð áhrif á fugla til frambúðar, óháð veglínunum. Skipulagsstofnun telur að þegar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á svæði sem nýtur sérstakrar verndar skv. lögum eins og leirur og ljóst er að ekki er unnt að koma við mótvægisáðgerðum, eigi að leita annarra kosta við veglagningu, m.a. í þessu tilfelli með því að byggja upp núverandi veg um norðanverðan fjörðinn og um botn hans sem mun ekki hafa neikvæð áhrif á verndarsvæði.

Reykjavík, 15. apríl 2011

1 INNGANGUR.....	3
1.1 Athugun Skipulagsstofnunar	3
1.2 Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar	3
2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ	4
3 KOSTIR	5
3.1 Veglínur Hringvegur í Skriðdal og Axarvegur	5
3.2 Veglínur um Berufjarðarbotn	6
4 NÚVERANDI VEGUR	7
5 AÐRIR KOSTIR, SAMGÖNGUR OG UMFERÐARÖRYGGI.....	9
6 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	9
6.1 Áhrif á landslag og sjónræn áhrif	9
6.2 Áhrif á jarðmyndanir	12
6.3 Áhrif á gróður	13
6.4 Áhrif á fugla, leirur og fjörur	15
6.5 Áhrif á hreindýr	17
6.6 Áhrif á vatnalíf	17
6.7 Áhrif á vatnafar og vatnsverndarsvæði	18
6.8 Áhrif á menningarminjar	19
6.9 Áhrif á útivist, verndarsvæði og landnotkun	19
6.10 Vægiseinkunnir	21
7 STAÐA SKIPULAG OG LEYFISVEITINGA	21
8 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	22

stotnun

1 INNGANGUR

1.1 Athugun Skipulagsstofnunar

Þann 12. nóvember 2010 sendi Vegagerðin frummatsskýrslu um Axarveg (939) og Hringveg um Skriðdal og Berufjarðarbotn í Djúpavogshreppi og Fljótsdalshéraði til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 19. nóvember 2010 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu og þann 18. nóvember í Dagskránni Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 19. nóvember 2010 til 7. janúar 2011 á skrifstofum Djúpavogshrepps og Fljótsdalshéraðs, Bókasafni Héraðsbúa, í Þjóðarbóklöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Djúpavogshrepps, Fljótsdalshéraðs, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Lax- og silungsveiðisviðs Fiskistofu, Landgræðslu ríkisins, Skógræktar ríkisins, Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands. Á kynningartíma bárust Skipulagsstofnun 7 athugasemdir. Ofangreindar umsagnir og athugasemdir voru sendar til Vegagerðarinnar sem birti þær í matsskýrslu ásamt svörum við þeim.

Þann 9. mars 2011 sendi Vegagerðin matsskýrslu um um Axarveg (939) og Hringveg um Skriðdal og Berufjarðarbotn í Djúpavogshreppi og Fljótsdalshéraði til Skipulagsstofnunar og óskað eftir álitni stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Við undirbúning þessa álits var farið á vettvang á fyrirhugað framkvæmdasvæði.

1.2 Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar

Frummatsskýrsla. Axarvegur (939), Hringvegur (1) um Skriðdal og Hringvegur (1) um Berufjarðarbotn. Nóvember 2010.

Önnur gögn, eftirfarandi sérfræðiskýrslur:

Benóný Jónsson og Karólína Einarsdóttir: *Áhrif vegagerðar um Öxi og Berufjarðarbotn á vatnalíf.* Veiðimálastofnun 2008.

Einar Sveinbjörnsson: *Snjósofnun og veðurastæður að vetrarlagi við nýtt vegstæði Axarvegur (939).* Veðurvaktin ehf. 2008.

Erlín Emma Jóhannsdóttir, Gerður Guðmundsdóttir, Guðrún Áslaug Jónsdóttir, Halldór W. Stefánsson, Kristín Ágústsdóttir og Skarphéðinn G. Þórisson: *Gróðurfar, fuglar, hreindýr og verndargildi á og við vegarstæði yfir Öxi, í Skriðdal og um botn Berufjarðar.* Náttúrustofa Austurlands 2009.

Erlín Emma Jóhannsdóttir, Cristian Gallo, Þorleifur Eiríksson: *Lífriki fjöru og leiru í Berufjörð.* Náttúrustofa Austurlands 2009 og Náttúrustofa Vestfjarða 2009.

Kristín Ágústsdóttir: *Ofanflóð á vegarstæði nýs Axarvegur frá Skriðuvatni í Berufjörð.* Náttúrustofa Austurlands 2009.

Þóra Pétursdóttir, Ásta Hermannsdóttir og Lís Rut Björnsdóttir: *Fornleifaskráning vegna fyrirhugaðra vegaf framkvæmda á Öxi og í botni Berufjarðar.* Fornleifastofnun Íslands 2008.

Umsagnir bárust frá:

- Djúpavogshreppi með bréfi dags. 14. desember 2010.
- Fljótsdalshéraði með bréfi dags. 16. desember 2010.
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 16. desember 2010.
- Heilbrigðiseftirliti Austurlands með bréfi dags. 1. desember 2010.
- Lax- og silungsveiðisviði Fiskistofu með bréfi dags. 18. nóvember 2010.
- Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 6. desember 2010.
- Samvinnunefnd um miðhálandi Íslands með bréfi dags. 13. desember 2010.

- Skógrækt ríkisins með bréfi dags. 13. desember 2010.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 10. desember 2010.
- Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 16. desember 2010.

Athugasemdir bárust frá:

- Baldri Gunnlaugssyni með bréfi dags. 5. janúar 2011.
- Birni Gunnlaugssyni með bréfi dags. 3. janúar 2011.
- Braga Gunnlaugssyni með bréfi dags. 4. janúar 2011.
- Fjarðabyggð með bréfi dags. 5. janúar 2011.
- Hauki Gunnlaugssyni með bréfi móttæknu 6. janúar 2011.
- Óskari Gunnlaugssyni og Sigurrósu Jónasdóttur með bréfi dags. 4. janúar 2011.
- Steinþóri Björnssyni og Auðbjörgu Stefánsdóttur með tölvubréfi dags. 6. janúar 2011.

Matsskýrsla: Axarvegur (939), Hringvegur (1) um Skriðdal og Hringvegur (1) um Berufjarðarbotn. Mars 2011.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Í matskýrslu kemur fram að fyrirhuguð sé lagning nýs vegar um innsta hluta Skriðdals, Öxi og niður Berufjarðardal að Lindarbrekku sem verði milli 25 til 27 km langur. Þá sé jafnframt ráðgert að leggja 5-7 km langan, nýjan veg um botn Berufjarðar. Fram kemur að nýir vegir verði lagðir samkvæmt vegflokk C8, sem geri ráð fyrir 8 m breiðum vegi með 7 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum öxlum hvorum megin. Hönnunarhraði verði ≥ 90 km/klst nema á 4,3-5,5 km kafla í brekkunum í Berufirði, háð veglínu. Til að draga úr slysaþættu sé þörf á 7 m breiðu öryggissvæði til hvorrar handar meðfram vegunum. Með vegfláum og öryggissvæðum geti breidd raskaðs svæðis orðið á bilinu 23 til 120 m, háð legu og yfirborði landsins. Breidd raskaða svæðisins verði mest í grennd við stöð 10500 á Öxi en einnig raskist landið mikið á leiðinni af Öxi niður í Berufjörð þar sem skiptast muni á miklar eða djúpar skeringar og háar fyllingar. Þar sem fyllingarfláinn falli fram af hæstu klettum verði raskaða svæðið allt að 100 m breitt, t.d. beggja vegna „Fálkagils“ (stöð 21400) á veglínu A og neðan Víðineshjalla (stöð 23400) á veglínu C. Fram kemur að nokkrar veglínur séu lagðar fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun og sé um að ræða eina veglínu á kaflanum frá norðurenda Skriðuvatns yfir Öxi að Háubrekku í innanverðum Berufirði, veglínu A, sem liggi síðan áfram að botni Berufjarðar. Auk hennar séu lagðar fram 3 veglínur Axarvegar, veglínur C, E og F, en þessar veglínur liggi út frá veglínu A á mismunandi stöðum í Berufirði. Jafnframt séu lagðar fram 5 veglínur Hringvegar um botn Berufjarðar, veglínur X, Y, Z, W og Q.

Í matskýrslu kemur fram að efnisþörf til lagningar Hringvegar í Skriðdal, Axarvegar og Hringvegar um Berufjörð, ásamt nýjum heimreiðum að bæjunum Berufirði og Hvannabrekku, sé allt að 2.350 þús. m³ en efnisþörfin sé breytileg eftir veglínunum.

Fram kemur að markmið framkvæmda við Hringveg í Skriðdal og Axarveg sé að bæta vegasamband á svæðinu og styrkja þar með byggð á Austurlandi. Vegalengdin milli Egilsstaða og Djúpavogs styttist verulega að vetrarlagi eða um allt að 62 km. Fram kemur að markmið með nýjum og endurbyggðum Hringvegi um botn Berufjarðar sé að bæta umferðaröryggi og stytta vegalengdir.

3 KOSTIR

3.1 Veglínur Hringvegur í Skriðdal og Axarvegur

Veglína A. Í matsskýrslu kemur fram að núverandi Hringvegur liggja meðfram Skriðuvatni að austanverðu. Veglína A hefst við stöð 500 við norðurenda vatnsins en þaðan og allt suður að stöð 4800 liggja veglínur á eða meðfram núverandi vegi. Til að raska sem minnst birkikjarri austan vegar hafi verið tekið ákvörðun um að flytja veginn frekar lengra út í Skriðuvatn. Því raski fyrirhugaður vegur vatninu meira en núverandi vegur en miðlína nýs vegar sé mest í 16 m fjarlægð frá miðlínu núverandi vegar. Endurbýggður Hringvegur muni ná út í Skriðuvatn eða liggja í fjöru þess, á samtals um 1100 m kafla. Fram kemur að milli stöðva 5000-15000 sé núverandi vegur hlykkjóttur og verði lagður nýr vegur í grennd við hann en á milli stöðva 15000-19000 verði nýr vegur töluvert vestar en núverandi vegur. Á um 400 m kafla, milli stöðva 17700-18200, liggja veglína A meðfram og úti í núverandi farveg Berufjarðará og fari m.a. tvisvar yfir kvísl úr henni. Fram kemur að á þessu svæði verði áin færð til á tæplega 200 m kafla en árfarvegurinn á svæðinu sé allur skilgreindur sem efnistökusvæði. Veglína þverir síðan Berufjarðará aftur í grennd við stöð 18500 og liggja þaðan norðan árinna um hjallalandslag niður í Berufjörð. Fram kemur að á milli stöðva 19000-20700 sé veglína í og við núverandi vegstæði en á milli stöðva 21350-21450 verði vegurinn að stórum hluta skorinn inn í snarbratta hamra. Veglína A þverir Berufjarðará enn á ný í tvígang skammt ofan við núverandi brú nálægt stöð 24700 og 24800 og þar þurfi að breyta farvegi árinna, þannig að hann liggja meðfram veginum sem verði grjóttvarinn á þeim kafla. Frá stöð 25400-25950 liggja veglínur yfir áreyrar Berufjarðará þar sem hún sé í mörgum kvíslum og þurfi að beina kvíslunum í einn farveg undir nýja brú á 550 m löngum kafla. Alls muni Berufjarðará verða þveruð fimm sinnum, verði vegur lagður samkvæmt veglínu A, en byggja þurfi 50 m langa brú á aðeins einum stað við ósa árinna, annars staðar verði komið fyrir ræsum. Frá stöð 26000 fylgi veglína síðan núverandi vegi um sunnanverðan Berufjörð og liggja utan í norðurhlíðum Fossárfells að stöð 28740 þar sem hún taki enda. Veglína A er því alls um 28.5 km að lengd.

Veglína C. Í matsskýrslu kemur fram að veglína C víki frá veglínu A við stöð 21500 og liggja þaðan í krappri hárnálabeygju í stefnu suður yfir Berufjarðará. Veglína C þverir ána á þremur stöðum en byggja þurfi 30 m langa brú á aðeins einum stað við Víðineshjalla. Veglína liggja síðan um sunnanverðan Berufjörð frá stöð 23000 að Hringvegi í botni Berufjarðar. Nálægt stöð 23000 liggja veglínur yfir gljúfur sem Berufjarðará renni um og síðan frá stöð 23300 niður dalinn til austurs og þverir framræst votlendi og lítinn kletthjalla og því næst um undirlendi með þurrkuðu landi og skurðum sem nefnist Árnhusaflói, um klettastallinn Árnhusaklif og síðan liggja vegurinn yfir töftir eyðibýlisins Árnhusa og að lokum eftir ósamfelldum strandhjalla og sameinist svo veglínu A í grennd við stöð 27300. Veglína C er því alls tæplega 6 km að lengd.

Veglína E. Í matsskýrslu kemur fram að veglína E liggja út frá veglínu A við stöð 21800 til suðurs, þverir núverandi veg og liggja síðan um Beitivelli sem sé flatlendi norðan Berufjarðará. Um 40 m löng brú verði byggð við stöð 22800 á áreyrum en síðan liggja vegurinn um jaðar Árnhusaflóa, sem sé undirlendi með þurrkuðu landi og skurðum um klettastall sem kallist Árnhusaklif. Þá muni vegurinn liggja skammt ofan við bæjarstæði eyðibýlisins Árnhusa þannig að fyllingar nái yfir það. Að lokum liggja hluti veglínunnar eftir ósamfelldum strandhjalla og sameinist veglínu C við stöð 24700. Veglína E er því alls tæplega 3 km að lengd.

Veglína F. Í matsskýrslu kemur fram að veglína F liggja út frá veglínu A við stöð 24000. Til að byrja með fari hún í skeringu niður bratta, kjarrvaxna bakka meðfram Berufjarðará og síðan liggja vegurinn yfir ána á 40 m langri brú skammt ofan núverandi brúar, við stöð 24680.

Vegurinn þveri núverandi Hringveg um Berufjörð við stöð 24920 og liggja allt að 30 m neðan við hann á 240 m löngum kafla. Við stöð 25500 sameinist veglínur C og E sem fylgi núverandi vegi út Berufjörð að sunnan. Veglína F er því alls um 1,5 km að lengd.

3.2 Veglínur um Berufjarðarbotn

Veglína X. Í matsskýrslu kemur fram að veglína X fylgi núverandi vegi á tæplega km kafla í hlíðum Fossárfells sunnan Berufjarðar og sveigi síðan til norðurs út frá núverandi vegi og liggja yfir að mestu ógrónar, kvíslóttar áreyrar Berufjarðar frá stöð 780 að 1200 eða á 420 m kafla. Á þessum kafla þurfi að beina kvíslunum í einum farveg undir nýja 50 m langa brú, auk þess sem halda þurfi á milli í einum farvegi með rofvörnum. Fram kemur að milli stöðva 1200-1640 liggja veglínur um grasi gróna óshólma með síkjum, sem séu gamlir farvegir og síðan um tún bæjarins Berufjarðar. Því næst fari vegurinn út í sjó og yfir leirur á um 100 m löngum kafla. Þá þveri veglínur grunna vík á milli stöðva 2300 og 2700 og liggja þar aftur á leirum á um 100 m kafla. Austan við víkina komi veglínur í land við Staðareyri og liggja yfir grónar og ógrónar árkeilur og aftur yfir leirur á stuttum kafla. Fram kemur að veglínur taki enda við stöð 4465 og er því um 4,5 km að lengd.

Veglína Y. Í matsskýrslu kemur fram að veglínur liggja frá veglínur A nálægt stöð 25640 til austurs um óseyrar og óshólma Berufjarðar. Við stöð 800 komi veglína Y inn á veglínur X og fylgi henni m.a. yfir leirur á 100 m kafla milli stöðva 1000-1100 en víki síðan frá veglínur X á milli stöðva 1200-1900. Í stað þess að þvera grunna vík neðan við bæinn Berufjörð fylgi veglínur ströndinni og sameinist veglínur X við stöð 2000 en á þessum kafla liggja veglína Y á lengri kafla yfir leirur en veglína X, þ.e. á um 200 m löngum kafla í stað 100 m kafla. Veglína Y endar við stöð 3525 og er því um 3,5 km að lengd.

Veglína W. Í matsskýrslu kemur fram að veglínur liggja frá veglínur A nálægt stöð 25640 til austurs um óseyrar og óshólma Berufjarðar. Frá stöð 670-1830 liggja veglínur að mestu um tún Berufjarðarbæjanna og í jaðri Beruhóls en til þess að komast hjá því að raska hólum þurfi veglínur að liggja um fjöruna og raski leirum á um 40 m kafla. Fram kemur að veglínur liggja síðan um Staðareyri en nærri stöð 2000 liggja veglínur upp við suðurjaðar berghlaupsins úr Svartagilsbotni og sé gert ráð fyrir að minniháttar skering verði í jaðar hlaupsins. Veglínur sameinist síðan veglínur Y nálægt stöð 2300 og er því um 2,3 km að lengd.

Veglína Z. Í matsskýrslu kemur fram að upphaf veglínur Z sé í grennd við eyri sem kölluð sé Reiðeyri sunnan Berufjarðar og þveri veglínur síðan fjörðinn á grjótvörðum fyllingum á 0,88 km löngum kafla en ný 50 m löng brú verði við stöð 400 sem eigi að tryggja full vatnsskipti sjávarfalla og óhindrað rennsli Berufjarðar. Fram kemur að vegurinn muni liggja yfir leirur á alls 220 m kafla og komi að landi norðan við fjörðinn rétt innan við Staðareyri og liggja síðan utarlega á eyrinni um árkeilu Svartagilslækjar og falli saman við veglínur X og Y nálægt stöð 1900 og sé því alls tæpir 2 km á lengd.

Veglína Q. Í matsskýrslu kemur fram að upphaf veglínur Q sé einnig í grennd við Reiðeyri og þveri fjörðinn á grjótvörðum fyllingum á 1,24 km löngum kafla en ný 50 m löng brú verði við stöð 750 sem eigi að tryggja full vatnsskipti sjávarfalla og óhindrað rennsli Berufjarðar. Fram kemur að vegurinn muni liggja um leirur á um 800 m kafla en komi að landi norðan við fjörðinn utarlega á Staðareyri. Þar liggja vegurinn til að byrja með um fjöru, en síðan um ræktað land að árkeilu Svartagilslækjar og sameinist svo veglínur Z nærri stöð 2100 og er því rúmlega 2 km að lengd.

4 NÚVERANDI VEGUR

Í kafla 3.1.1 í matsskýrslu er fjallað um núverandi vegi. Þar kemur m.a. fram að núverandi Hringvegur í innanverðum Skriðdal, sem áætlanir séu um að endurbyggja, sé um 6,3 km langur malarvegur, sem nái frá norðurenda Skriðuvatns að Axarvegi og liggi meðfram vatninu að austanverðu. Að stöð 4800 liggi ný veglína á eða meðfram núverandi vegi en víki lítilla frá honum þar sem beygjur verði mýktar. Fram kemur að núverandi vegur yfir Öxi frá Hringvegi í Skriðdal sé flokkaður sem tengivegur og sé mjór, hlykkjóttur, hæðóttur og brattur malarvegur sem liggi á köflum í miklum hliðarhalla. Þá sé mjög bratt niður í Berufjarðardal og á stuttum kafla (100 m) sé 20% halli á veginum. Við fyrirhugaða veglagningu hafi verið skoðað hvort hægt væri að fylgja núverandi Axarvegi á köflum, en niðurstaðan hafi verið sú að svo væri ekki þar sem vegurinn sé víðast of hlykkjóttur og hæðóttur.

Fram kemur að núverandi Hringvegur um Berufjarðarbotn, sem áætlanir séu um að endurbyggja, sé 8,3 km langur malarvegur. Við norðanverðan fjörðinn liggi vegurinn framhjá bæjunum Hvannabrekku og Berufirði og kljúfi báðar jarðirnar að endilöngu. Á milli bæjanna séu brattar brekkur og hæðarlega vegarins sé mjög slæm. Vegagerðin hafni endurbyggingu núverandi vegar á þessum kafla. Vegna umferðarhávaða og umferðaröryggis sé ekki verjanlegt að endurbyggja núverandi veg um norðanverðan fjörðinn og um botn Berufjarðar auk þess sem ekki sé hægt að lagfæra hæðarlegu vegarins milli Hvannabrekku og Berufjarðar svo vel fari.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að stofnunin hafi gert athugasemdir við tillögu að matsáætlun þess efnis að skoða ætti þann kost að endurbyggja núverandi veg til að forðast rask á leirum og strönd. Stofnunin telji forsendur Vegagerðarinnar fyrir því að hafna uppbyggingu núverandi vegar norðan Berufjarðar ekki í samræmi við úrskurð umhverfisráðuneytis frá 28. júní 2005 um mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar. Þar segir m.a.: *Við mat á því hvernig skýra eigi það ákvæði 2. mgr. 9. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, að ávallt skuli gera grein fyrir helstu framkvæmdarmöguleikum sem til greina koma og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman, skiptir máli hvort fyrir hendi er framkvæmd sem þjónar sama megin markmiði og hin fyrirhugaða framkvæmd. Ef svo háttar til er það álit ráðuneytisins að endurnýjun eða endurbygging fyrirbyggjandi framkvæmda, í þessu tilviki núverandi vegar, sé einn af þeim möguleikum sem framkvæmdaraðila beri að láta meta nema augljóst sé og hafið yfir allan vafa að slík endurbygging komi ekki til álita.*

Þá bendir Umhverfisstofnun á að umferðarhávaði við íbúðarhús að Hvannabrekku og Berufirði II og III sé í öllum tilfellum undir viðmiðunarmörkum fyrir leyfilegan hávaða sbr. reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Talið sé að hávaði verði undir viðmiðunarmörkum jafnvel þótt umferð aukist um núverandi veg og séu því þau rök gegn endurbyggingu vegarins haldlaus. Varðandi umferðaröryggi bendir stofnunin á að ekki komi fram hvaða aðstæður geri það að verkum að ekki sé unnt að lagfæra hæðarlegu vegarins milli Hvannabrekku og Berufjarðar svo vel fari. Þá sé fullyrt að núverandi vegur sé alltof nálægt bæjunum Hvannabrekku og Berufirði. Þessir bæir standi annars vegar 120 m frá vegi og hins vegar 130 m.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að þar sem stofnunin telji að endurbygging núverandi vegar fyrir botn Berufjarðar komi alls ekki til álita þá eigi fyrrnefndur úrskurður umhverfisráðherra ekki við og jafnframt vísað í dóm Hæstaréttar 22/2009 um Hringveg í Hornafirði þar sem fram komi m.a. að „*Fallist er á þá niðurstöðu héraðsdóms að framkvæmdaaðili hafi forræði á því hvaða framkvæmdakostir uppfylli markmið framkvæmdar, enda sé mat hans í þeim efnum reist á hlutlægum og málefnalegum grunni.* Bent er á að við hönnun nýrra vega þurfi að uppfylla veghönnunarreglur Vegagerðarinnar þar sem fram komi að við nýbyggingu allra stofnvega skuli stefnt að því að hanna alla þætti með

hliðsjón af veghönnunarreglum og hönnunarhraða ≥ 90 km/klst. Við endurbyggingu núverandi vegar sé það ekki hægt því leiðbeinandi hraði við beygjur við núverandi brú yfir Berufjarðará sé 50 km/klst. Varðandi hæðarlegu á milli bæjanna Hvannabrekku og Berufjarðar kemur fram að laga megi hæðarleguna þannig að hún verði viðunandi en til að uppfylla veghönnunarreglur þurfi 18 m háa fyllingu með fláa langt niður á tún Berufjarðarmegin við hrygginn milli bæjanna og telji Vegagerðin að sú lausn sé bæði óviðunandi og óraunhæf. Þá bendir Vegagerðin á að við endurbyggingu vegakerfisins sé reynt að stytta leiðir ef það sé gerlegt. Þær veglínur sem Vegagerðin leggi fram stytta Hringveginn um 1,5-3,6 km.

Skipulagsstofnun bendir á að allar þær veglínur sem lagðar eru fram sem kostir um botn Berufjarðar munu raska mismikið grunnsævi og leirum, sem njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum, á óafturkræfan hátt. Stofnunin telur að þessi lagaákvæði vegi alls ekki nægilega þungt á metunum þegar Vegagerðin hafnar uppbyggingu núverandi vegar. Rökin sem Vegagerðin leggur fram gegn uppbyggingu núverandi vegar eru umferðarhávaði við íbúðarhús, slæm hæðarlega vegarins, að vegurinn kljúfi nýtanlegt land og ekki sé hægt að taka af einu beygjuna við brú yfir Berufjarðará, auk raka um styttingu vegalengda miðað við núverandi aðstæður um 1,5 til 3,6 km sem er milli 45 sek og 2,5 mín styttri ferðatími miðað við 80 km hraða á klst. Stofnunin bendir á að þó að það sé meðal markmiða samgönguáætlunar að stytta vegalengdir réttlæta þau markmið ekki skilyrðislaust lagningu vega um svæði sem njóta sérstakrar verndar skv. ákvæðum laga.

Skipulagsstofnun gerir athugasemdir við þann málefnalega grunn sem mat og rökstuðningur Vegagerðarinnar byggir á varðandi höfnun á endurbyggingu núverandi vegar við norðanverðan Berufjörð og um botn hans. Skipulagsstofnun telur ljóst að miðað við umfang fyllinga og skeringa við veglagningu niður í Berufjarðardal, sem lýst er víða í matsskýrslu og fjallað er um í köflum 2 og 6.1 í þessu álit, sé ekki óraunhæft að ætla að hægt sé laga fyrrnefnda hæðarlegu á milli bæjanna Hvannabrekku og Berufjarðar. Á engan hátt væru slíkar framkvæmdir sambærilegt inn grip inn í landslagið eins og ljóst er að veglagning niður Berufjarðardal yrði, sbr. umfjöllun í kafla 6.12 í matsskýrslu og kafla 6.1 í þessu álit. Skipulagsstofnun bendir á að núverandi vegur virðist, skv. framlögðum gögnum, að öðru leyti vera án nokkurra beygja, nema við núverandi brú í botni Berufjarðar. Vegagerðin hefur bent á að við nýbyggingu stofnvega skuli stefnt að því að hanna alla þætti með hliðsjón af veghönnunarreglum og hönnunarhraða ≥ 90 km/klst. Við endurbyggingu núverandi vegar yrði það ekki hægt því leiðbeinandi hraði við beygjur við núverandi brú yfir Berufjarðará sé 50 km/klst. Skipulagsstofnun vill benda á að á að í kafla 3.2.2 í matsskýrslu kemur fram að á um 5 km kafla fyrirhugaðs vegar niður í Berufjarðardal hafi Vegagerðin ákveðið að lækka hönnunarhraða þ.e. hafa krappari beygjur og meiri halla á vegi en gildir fyrir 90 km/klst hönnunarhraða til að draga úr inngripi í landslagið. Á ofangreindum kafla verði leiðbeinandi hraði annars vegar 70 km/klst og hins vegar 30 km/klst í krappri beygju á veglínu C. Vegagerðin leggur því fram veglínur í matsskýrslu þar sem leiðbeinandi hraði er 70 km/klst og 30 km/klst og því vandséð hvað sé því til fyrirstöðu að leiðbeinandi hraði væri 50 km/klst við fyrrnefndar beygjur við brúna yfir Berufjarðaá. Auk þess bendir Skipulagsstofnun á að aðstæður á þessu svæði eru þess eðlis að gera mætti beygjurnar meira aflíðandi.

Varðandi umferðarhávaða hefur Umhverfisstofnun bent á að hann er í öllum tilfellum undir viðmiðunarmörkum fyrir leyfilegan hávaða, sbr. reglugerð um hávaða, við íbúðarhús að Hvannabrekku og Berufirði II og III og jafnvel þó að umferð myndi aukast miðað við núverandi aðstæður. Skipulagsstofnun bendir hins vegar á að samkvæmt umferðarspám í kafla 3.4.3 í matsskýrslu er gert ráð fyrir að umferð um þetta svæði muni dragast saman um tæplega helming miðað við núverandi aðstæður með tilkomu nýs vegar um Öxi og því mun umferðarhávaði við íbúðarhúsin minnka verulega. Þá hefur Vegagerðin sett fram þau rök gegn

uppbyggingu núverandi vegar að hann kljúfi jarðirnar Berufjörð II og III og Hvannabrekku að endilöngu og að með hliðsjón af landnýtingu ættu umferðaræðar jafnan að liggja á mörkum nýtanlegs lands en ekki kljúfa það í sundur. Skipulagsstofnun bendir á að þessi rök réttlæti alls ekki lagningu vegarins um verndarsvæði. Aðstæður á þessu svæði eru á engan hátt öðruvísi eða sérstakari miðað við aðstæður víða annars staðar á landinu. Að framansögðu er það álit Skipulagsstofnunar að Vegagerðin hafi ekki fært fram viðhlítandi rök gegn því að núverandi vegur um norðanverðan Berufjörð og botn hans verði endurbyggður.

5 AÐRIR KOSTIR, SAMGÖNGUR OG UMFERÐARÖRYGGI

Í kafla 3 í matsskýrslu er umfjöllun um val á veglínukostum. Þar kemur m.a. fram að þegar tillaga að matsáætlun hafi verið kynnt hafi borist athugasemdir varðandi uppbyggingu Axarvegar, m.a. varðandi það að meta skyldi aðrar mögulegar samgöngubætur á Austurlandi við mat á umhverfisáhrifum Axarvegar. Vegagerðin hafnaði því að ráðast í svo umfangsmikla rannsókn og telur að við mat á umhverfisáhrifum Axarvegar sé ekki hægt að gera kröfur um að endurbætur á honum séu bornar saman við aðrar endurbætur á þjóðvegum á Austurlandi. Ekki sé hægt að fara fram á að framkvæmdin sé borin saman við mögulega jarðgangakosti á Austurlandi sem enn séu ekki komnir á undirbúningsstig. Talið sé að heilsársvegur yfir Öxi sé góður kostur þar til ákveðið verði að ráðast í gerð jarðganga. Ekki sé ástæða til að afskrifa jarðgöng þótt þar verði fyrst byggður upp vegur.

Í matsskýrslu er fjallað um samgöngur og umferðaröryggi í kafla 3.4. Þar kemur m.a. fram að miðað við núverandi aðstæður séu 144 km frá Egilsstöðum til Djúpavogs ef farið sé eftir Hringvegi um Skriðdal og Breiðdalsheiði. Ef farið sé um Skriðdal og Öxi styttist vegalengdin um 61 km en veginum sé ekki haldið opnum á veturna. Fram kemur að endurbætur á Axarvegi, sem gerðar hafi verið um árið 2000, hafi orðið til þess að umferð um hann hafi aukist mikið og umferð um Hringveg um Berufjörð og Breiðdalsheiði að sama skapi minnkað.

Fram kemur að Vegagerðin fái upplýsingar um umferðarslys frá Umferðarstofu og reikni út slysatíðni á þjóðvegum á grundvelli þeirra gagna. Allt frá upphafi umferðartalninga, hafi umferð á vegum landsins aukist stöðugt til ársins 2008 en þá hafi dregið úr henni. Með nýjum og bættum vegum hafi umferðarhraði almennt aukist og með auknum hraða aukist alvarleiki umferðarslysa, ef ekki er ekki gripið til ráðstafana til að sporna þar á móti. Á þeim köflum á Axarvegi og Hringvegi sem verði lagfærðir hafi slys og slysatíðni á árunum 2000-2006 verið mjög breytileg. Slysatíðni á Axarvegi á þessum árum sé frá 0 og upp í 12,14 og virðist sem hún hafi aukist mikið eftir að umferð um veginn hafi aukist. Á þessu sjö ára tímabili hafi orðið 17 slys á Axarvegi, þar af hafi verið eignatjón í 15 tilfellum, í einu tilfelli hafi orðið slys með litlum meiðslum og í öðru tilfelli slys með miklum meiðslum. Fram kemur að Hringvegur um botn Berufjarðar virðist ekki hafa hærri slysatíðni en aðrir kaflar vegarins, þrátt fyrir malarslitlag og einbreiða brú.

6 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

6.1 Áhrif á landslag og sjónræn áhrif

Í matsskýrslu er fjallað um landslag og verndargildi svæða í kafla 6.12. Þar kemur m.a. fram að í greinargerð Náttúrustofu Austurlands, sem unnin var fyrir Vegagerðina, sé lagt mat á verndargildi landslagsheilda eða verðmæti svæða sem verði fyrir áhrifum af fyrirhuguðum framkvæmdum. Í kaflanum er síðan fjallað um aðferðir og viðmið Náttúrustofu Austurlands sem liggja til grundvallar við mat á áhrifum framkvæmdanna á landslag. Fram kemur í niðurstöðum Náttúrustofunnar að búast megi við mestum áhrifum í Berufirði m.t.t. breytinga á

landslagi og sé erfitt að benda á eina veglínu fram yfir aðra í þessu samhengi, því að allar muni þær marka nokkuð áberandi spor í landslagið, sér í lagi þar sem þær fari yfir gljúfur, klettabelti og hlíðar í Berufjarðarbotni.

Hringvegur um Skriðdal og Axarvegur. Fram kemur að nýr Hringvegur um Skriðdal að stöð 10000 liggi um landslag sem þegar hafi verið raskað með núverandi vegi en reynt sé að fylgja honum þar sem það sé hægt. Við Skriðuvatn hafi verið tekin ákvörðun um að leggja veginn frekar lengra út í vatnið en að gera skeringar í kjarrivaxna hlíð austan og ofan við veginn. Fram kemur að milli stöðva 10000 og 19000 verði sjónræn áhrif nýs vegar talsverð þar sem vegurinn liggi um óraskað land. Mestu áhrifin verði þar sem nýr vegur liggi um Þrívörðuhálsfossa við stöð 17200 og farveg Berufjarðarar milli stöðva 17800 og 18200.

Fram kemur að á kaflanum ofan af Öxi og niður í Berufjarðardal, hafi framkvæmdin í för með sér verulegar breytingar á landslagi. Til að hægt sé að leggja veg sem uppfylli kröfur í vegstaðli, frá stöð 19000 til 28500, þar sem um sé að ræða mjög tilkomumikið hjallalandslag þurfi í öllum tilfellum að gera miklar skeringar í hjallabrunir og hlíðar auk þess að fylla yfir landið neðan við skeringarnar. Vegagerð í brekkunum niður í Berufjörð muni sjást vel frá botni Berufjarðar, bæði ofan og neðan frá og hafi veruleg sjónræn áhrif, óháð leiðarvali. Vegagerðin telji þó að veglínur C og E, sem þveri Berufjarðardal með miklum skeringum og fyllingum og raski Árnhusaklifi, hafi meiri sjónræn áhrif en veglínur A og F sem liggi á sama kafla um birkikjarr norðan Berufjarðarar. Einnig telji Vegagerðin að veglína F hafi minni sjónræn áhrif en veglína A á þessum kafla því hún raski áreyrum og farvegi Berufjarðarar mun minna.

Hringvegur um Berufjarðarbotn. Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin telji að vegur um botn Berufjarðar, samkvæmt veglínu X eða Y, muni hafa veruleg neikvæð sjónræn áhrif vegna þess bútalandslags sem hann muni skapa á mörkum lands og sjávar í grennd við bæinn Berufjörð. Vegagerðin telur að veglína Q muni einnig hafa veruleg neikvæð sjónræn áhrif fyrir botni Berufjarðar þar sem hún liggi í grennd við land og á löngum kafla um sjó og leirur. Veglína W muni mynda skil í landslagið þar sem hún liggi um tún í landi Berufjarðar, aðskilja landbúnaðarsvæði og ströndina, en landinu sem hún liggi um hafi þegar verið raskað með ræktun og því auðvelt að fella framkvæmdir að landslagi. Fram kemur að Vegagerðin telji að veglína Z muni hafa minni sjónræn áhrif en aðrar veglínur þar sem hún liggi yfir sjó, langt frá landi og raski leirum aðeins á stuttum kafla. Vegagerðin telji að veglínur W og Z muni hafa talsverð neikvæð sjónræn áhrif.

Fram kemur að auk áhrifa vegarins á landslag þá séu margar af þeim námum, sem nýttar verði til efnistöku, nálægt nýjum vegum og verði því áberandi í landslaginu þar til gengið hafi verið frá þeim. Við frágang náma verði reynt að fella þær sem best að landi.

Fram kemur að það sé niðurstaða Vegagerðarinnar að allar vegaf framkvæmdir á svæðinu muni hafa neikvæð áhrif á landslag. Þær muni hafa varanleg, óafturkræf og bein áhrif á landslag á framkvæmdasvæðinu og mestu áhrifin verði á um 4 km löngum kafla í brekkunum í Berufirði, frá stöð 19000-23000.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir í Skriðdal og á Öxi að Háubrekku við stöð 19000 muni hafa talsverð neikvæð áhrif á landslag. Stofnunin telji að fyrirhuguð veglagning frá stöð 19000 niður í botn Berufjarðar muni breyta landslagi varanlega með skeringum, fyllingum og efnistöku og að fyrirhuguð vegamannvirki séu of stórgerð til að þeim verði komið ásættanlega fyrir í botni Berufjarðar. Umhverfisstofnun telur að allar veglínur sem kynntar séu á þessum kafla muni hafa óafturkræf, umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér vegna neikvæðra áhrifa á landslag. Stofnunin telji að veglínur A, C, og E séu ekki í samræmi við 35. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd þar sem segir: „Við hönnun vega, virkjana, verksmiðja og annarra mannvirkja skal þess gætt að þau falli sem best

að svipmóti lands." Stofnunin telji að á þessum kafla leiðarinnar eigi að skoða nánar þann möguleika að leggja veg um þetta svæði sem væri minni að umfangi og hefði í för með sér minni áhrif á umhverfið en leiðir A, C og E.

Vegagerðin svarar því til að hún sé sammála Umhverfisstofnun um að allar veglínur sem kynntar séu á þessum kafla geti haft óafturkræf umhverfisáhrif í för með sér vegna neikvæðra áhrifa á landslag í botni Berufjarðar. Vegagerðin sé þó ekki sammála um að áhrif á landslagið séu umtalsverð, því samkvæmt skilgreiningu séu umtalsverð umhverfisáhrif veruleg óafturkræf umhverfisáhrif eða veruleg spjöll á umhverfinu sem ekki sé hægt að fyrirbyggja eða bæta úr með mótvægisáðgerðum. Fram kemur að Vegagerðin telji að framlagðar veglínur séu í anda 35. gr. náttúruvernalaga. Búið sé að lækka hönnunarhraða á kaflanum frá stöð 19000 niður í botn Berufjarðar úr 90 km/klst hönnunarhraða í 70 km/klst og í 30 km/klst á kafla á veglínunni C. Reynt hafi verið að fella veginn sem best að landi í samræmi við lækkaðan hraða. Minni vegtæknilegar kröfur séu gerðar á þessum kafla vegarins en annars staðar. Fram kemur að stefnt sé að því að leggja heilsársveg um Öxi og því sé ekki mögulegt að leggja veg á þessum kafla án þess að hafa mikil áhrif á landslagið. Lækkun hönnunarhraða niður í 50-60 km hraða myndi breyta litlu þar um. Bent er á að núverandi vegur, sem sé lítill að umfangi, falli alls ekki að svipmóti landsins og breikkun hans og lagfæringar á hæðarlegu, myndi hafa veruleg áhrif á landslagið. Við verkhönnun verði reynt að fella mannvirkið enn betur að landslaginu og svipmóti lands með tilfærslum í hæðar- og planlegu en þversnið af veginum verði skoðuð á 20 m millibili og komi í ljós að fyllingar verði mjög langar, verði hönnun vegarins lagfærð til að draga úr fyllingunum. Í hverju þversniði verði skoðað hvort hægt sé að draga úr fyllingum og um leið kostnaði með því að hnika veglínunni til og auka þar með skeringar ofan vegar. Gera megi gera ráð fyrir að helstu breytingar verði þar sem hliðarhalli sé mikill og fyllingar háar.

Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verða áhrif á landslag og sjónræn áhrif og þá einkum vegna veglagningar niður í Berufjarðardal og botn Berufjarðar milli stöðva 19000 og 26000. Eins og kemur fram í framlögðum gögnum einkennist landslagið á þessu svæði, einkum á milli stöðva 19000 og 23000, af klettabeltum sem mynda hjalla og eru votlendi og tjarnir víða á hjöllunum auk þess sem svæðið einkennist af fossum og djúpum gljúfrum og er því ljóst að landslag á svæðinu er mjög stórbrotið og tilkomumikið. Skipulagsstofnun telur að um verði að ræða verulega neikvæð áhrif á landslagið, vegna umfangs vegarins og óafturkræfni áhrifanna, burtséð frá því hvort um er að ræða veglínunni A, C eða E. Skipulagsstofnun telur ótvírætt að vegna fyrrnefndra landslagsaðstæðna á svæðinu sé ekki mögulegt að koma fyrir vegamannvirki, af því umfangi sem fyrirhugað er, sem gæti á nokkurn hátt fallið að landslaginu og hefði ekki í för með sér varanlegar breytingar á landslagi og ásýnd svæðisins. Sökum aðstæðna á svæðinu kemur vegurinn til með að verða vel sýnilegur vegfarendum úr töluverðri fjarlægð úr Berufjarðarbotni og beggja vegna fjarðarins. Stofnunin telur að þær mótvægisáðgerðir sem Vegagerðin fyrirhugar s.s. að fyllingar og skeringar verði sem minnst áberandi og að núverandi vegur verði fjarlægður á köflum megni lítið að draga úr, koma í veg fyrir eða bæta fyrir neikvæð áhrif á landslag á þessu svæði, þegar tekið er tillit til umfangs skeringa og fyllinga og þar sem rasksvæði getur orðið meira en 100 m breitt á sumum stöðum. Þá mun veglína A, sem liggur um áreyrar Berufjarðarar og þverar ána skammt ofan við ósa hennar hafa mikil neikvæð áhrif á landslagið á því svæði en veglína F nokkuð minni áhrif.

Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun að á fyrrnefndum kafla hefði þurft að gera ráð fyrir mun umfangsminni vegi heldur en þær tillögur sem kynntar eru gera ráð fyrir. Skipulagsstofnun telur að ekki liggi fyrir nægur rökstuðningur í matsskýrslu að hálfu Vegagerðarinnar fyrir þeirri staðhæfingu að þar sem stefnt sé að því að leggja heilsársveg sé ekki unnt að hafa veginn minni að umfangi.

Skipulagsstofnun telur að búast megi við talsvert neikvæðum sjónrænum áhrifum og áhrifum á landslag af veglagningu meðfram Skriðuvatni frá stöð 500 til stöðvar 2000 vegna umfangs nýs vegar, aðstæðna við vatnið og óafturkræfni áhrifanna. Þar er gert ráð fyrir að nýr vegur fylgi að mestu núverandi vegi sem liggur á löngum köflum í flæðarmáli vatnsins en þó er gert ráð fyrir að færa vegstæðið lengra út í vatnið. Ljóst er að nýr vegur er mun umfangsmeiri og til þess að koma honum fyrir án mikilla skeringa austan hans þá er fyrirhugað að leggja hann á löngum köflum á fyllingum meðfram vatninu. Skipulagsstofnun telur ljóst að það er ekki æskilegt að byggja mannvirki eins og veg sem þrengir að vatninu eins og nýr vegur mun gera þar sem hann mun breyta ásýnd svæðisins í nágrenni við austurbakka vatnsins talsvert miðað við núverandi aðstæður.

Skipulagsstofnun telur eðli málsins samkvæmt að lagning vegar um að mestu óraskað land upp úr Skriðdal frá stöð 2500 og yfir Öxi að stöð 19000 komi til með að hafa talsvert neikvæð áhrif á landslag. Skipulagsstofnun vill benda á að fyrirhugaður vegur er mannvirki að allt annarri stærðargráðu en núverandi vegur, bæði mun breiðari og hærri, auk þess sem talsverðar skeringar verða á nokkrum stöðum og telur stofnunin að þó að núverandi vegur verði fjarlægður dragi það lítið úr þeim áhrifum sem fyrirhugaður vegur hefur á landslag og ásýnd heiðarinnar. Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að gera megi ráð fyrir að mestu sjónrænu áhrifin verði þar sem vegurinn liggur um Þrívörðuhálsfossa og farveg Berufjarðarár.

Skipulagsstofnun telur að lagning nýs vegar um Berufjarðarbotn, skv. veglínunum X, Y, Z og Q komi til með að hafa verulega neikvæð áhrif á landslag og ásýnd þessa svæðis vegna umfangs vegarins og varanleika áhrifa. Stofnunin getur tekið undir með Vegagerðinni að með nýjum vegi samkvæmt veglínunum X og Y myndast mjög áberandi skil í landslagið þar sem vegurinn myndi liggja á köflum annars vegar á landi og hinsvegar í sjó eða þá í fjöru með tilheyrandi breytingum á ásýnd svæðisins. Skipulagsstofnun telur að grjótvarinn vegur og 50 m löng brú samkvæmt veglínunum Q og Z kæmi til með að verða mjög áberandi mannvirki í landslagsheild svæðisins fyrir botni Berufjarðar þar sem hann myndi liggja um leirur í botni fjarðarins á mismörgum köflum. Skipulagsstofnun telur að vegur samkvæmt veglínu W verði síður áberandi í landslaginu en muni engu að síður hafa neikvæð áhrif á landslag á svæðinu.

Eins og fjallað er um í kafla 4 í þessu álitu þá telur Vegagerðin uppbyggingu núverandi vegar á norðurströnd Berufjarðar og um botn fjarðarins ekki vera valkost en Skipulagsstofnun hefur gert athugasemdir við rökstuðning Vegagerðarinnar fyrir því að hafna uppbyggingu hans, sjá nánar umfjöllun í fyrrnefndum kafla 4. Skipulagsstofnun telur ljóst að uppbygging núverandi vegar á ofangreindu svæði myndi hafa óveruleg áhrif á landslag við botn Berufjarðar.

Skipulagsstofnun bendir á að auk neikvæðra sjónrænna áhrifa og áhrifa á landslag af fyrirhuguðum vegi er fyrirhuguð umfangsmikil efnistaka úr allt að 23 námum, víðs vegar í grennd við veglínurnar. Ekki verður ráðist í efnistöku á öllum þessum svæðum, efnistökusvæðin eru misstór og mismikil efnistaka er fyrirhuguð úr þeim. Neikvæð sjónræn áhrif og áhrif á landslag af efnistöku verða þó að öllum líkindum talsverð, vegna þess magns efnis sem fyrirhugað er að taka og sökum þess að hér er um marga efnistökuastaði að ræða. Til þess að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum efnistöku og áhrifum á landslag til frambúðar leggur Skipulagsstofnun áherslu á þær frágangsaðgerðir sem fjallað er um í kafla 4.5.1 í matsskýrslu og í kafla 6.2 um jarðmyndanir í þessu álitu.

6.2 Áhrif á jarðmyndanir

Í matsskýrslu er fjallað um jarðfræði og jarðmyndanir í kafla 6.5 og um efnistöku í kafla 4.2. Í skýrslunni kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi bein neikvæð áhrif á jarðmyndanir, því þeim verði raskað með vegagerð og efnistöku. Áhrif skeringa verði varanleg og

óafturkræf en áhrif fyllinga á jarðmyndanir verði varanleg en þó afturkræf. Fram kemur að neðan við Háubrekku í Berufirði sé framkvæmdasvæðið á áhrifasvæði Breiðdalseldstöðvarinnar, en fyrirhugaðar framkvæmdir komi ekki til með að hafa áhrif á eldstöðina. Hins vegar verði ýmsum jarðmyndunum raskað við framkvæmdir bæði vegna veglagningar og efnistöku, s.s. berggöngum, sprungum, fossum, klöppum, árkeilum, aurkeilum, skriðukeilum, innskoti, fjörum, leirum, grynningum, áreyrum, óshólmum og strandhjalla. Áhrif á jarðmyndanir verði mest vegna mikilla skeringa á kaflanum þar sem fyrirhugaður vegur liggir niður í Berufjarðardal. Fram kemur að við lagningu Axarvegjar verði tveimur fossum raskað, Þrívörðuhálsfossi og fossi í „Fálkagili“ en fossar teljast til jarðmyndana sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Fram kemur að frágangi efnistökusvæða og vegna vegagerðar verði hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg, brúnir efnistökusvæða og skeringa verði aðlagðar að landinu í kring. Þá verði lífrænum jarðvegi ofan á skeringum og námumýtt til hliðar áður en efnistaka hefjist og honum síðan jafnað yfir að framkvæmdum loknum til að auka árangur af sáningum. Miðað sé við að vegsvæði og námur á grónum svæðum verði grædd upp og svarðlag og jarðvegur nýtt til að endurheimta þann gróður sem fyrir hafi verið. Aftur á móti verði almennt ekki lagst í uppgræðslu ógróinna svæða. Fram kemur að haft verði samráð við Umhverfisstofnun, Skógrækt ríkisins, Landgræðslu ríkisins og viðkomandi landeigendur um uppgræðslu á svæðinu.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðmyndanir tengjast eðli málsins samkvæmt áhrifum þeirra á landslag sem fjallað er um í kafla 6.1 í þessu álit. Fyrir liggur að ýmsum jarðmyndunum verður raskað á óafturkræfan hátt við lagningu vegar yfir Öxi m.a. fossum sem njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum og leirum, sem njóta sömu verndar, verður raskað vegna lagningu vegar um botn Berufjarðar. Fjallað er sérstaklega um leirur og áhrif framkvæmda á þær í kafla 6.4 í þessu álit. Þær jarðmyndanir aðrar sem verða fyrir hvað mestu raski, s.s. klettabelti, klappir og áreyrar njóta ekki verndar en Skipulagsstofnun telur að ljóst sé að vegna áhrifa á fyrrnefnda fossa og með hliðsjón af stærð mannvirkja og þ.a.l. umfangi rasksins, sem ofangreindar jarðmyndanir og aðrar verða fyrir, þá verði að líta svo á að áhrifin verði talsvert neikvæð, burtséð frá því hvort vegur verður lagður skv. veglínu A, C eða E.

6.3 Áhrif á gróður

Í matsskýrslu er fjallað um gróður í kafla 6.6. Í skýrslunni kemur fram að Náttúrustofa Austurlands hafi gert rannsóknir á gróðurfari og tegundafjölbreytni á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og hafi niðurstaðan verið sú að gróður á svæðinu sé fjölbreyttur en misgróskumikill. Skógur, kjarr og lyngmóar séu víða í Skriðdal og Berufjarðardal en mosagróður sé ríkjandi yfir Öxi og niður í Berufjarðardal. Fram kemur að við vettvangsathugun hafi fundist alls 163 tegundir háplantna en hvorki hafi fundist friðlýstar tegundir eða tegundir á valista í þessari rannsókn slíkar tegundir samkvæmt gagnasafni Náttúrufræðistofnunar Íslands. Fram kemur að við mat á áhrifum framkvæmda á gróður sé fyrst og fremst horft til verðmætis gróðurlenda. Gróðurlendi sem teljist vera verðmæt séu m.a. mýrar og flóar sem séu 3 hektarar eða stærri og forðast skuli röskun þeirra eins og kostur er skv. lögum um náttúruvernd. Á öllu rannsóknarsvæðinu séu sjö mýrar og/eða flóar stærri en 3 ha þar af fimm á því svæði þar sem gert sé ráð fyrir einni veglínu en tvö votlendissvæði séu í Berufjarðardal á og við veglínu C. Fram kemur að Vegagerðin hafi metið stærð þess votlendis sem muni raskast miðað við skoðaðar veglínur. Allar leiðir raski votlendi, en þó mismiklu. Nýr Hringvegur í Skriðdal og vegur um Öxi samkvæmt veglínu A að stöð 22000 muni raska tæplega 40 ha af votlendi. Vegur skv. veglínu A frá stöð 22000 að leiðarenda muni raska um 2 ha votlendis, veglína C raski um 13 ha, veglína E um 8 ha og veglína F rúmlega 2 ha. Þá kemur fram að vegur skv. veglínu W um botn Berufjarðar muni raska votlendi sem nemi um 2

ha en veglínur X, Y, Q og Z um 1 ha. Fram kemur að Vegagerðin muni endurheimta jafn stórt votlendi og tapist við fyrirhugaðar framkvæmdir í samráði við Umhverfisstofnun, sérfræðing um endurheimt votlendis, viðkomandi landeigendur og náttúruverndarnefndir sveitarfélaganna.

Í matsskýrslu kemur fram að auk votlendis teljist náttúrulegur birkiskógur og –kjarr einnig til gróðurfarslegra verðmæta, sbr. lög um skógrækt. Fram kemur að birkikjarri og fjalldrapamóa verði raskað á samtals 2 ha svæði á því svæði þar sem ein veglína sé sett fram frá norðurenda Skriðuvatns að stöð 22000 þegar fari að halla niður í Berufjarðardal. Í dalnum muni veglínur A og F raska birkikjarri og fjalldrapamóa á um 4 ha svæði en við lagningu vegar skv. veglínunum C og E muni birkikjarr raskast á tæplega 1 hektara svæði. Fram kemur að haft verði samráð við Skógrækt ríkisins um aðgerðir til að bæta fyrir það kjarr sem tapist og leitað verði til Landgræðslu ríkisins varðandi leiðbeiningar um uppgræðslusvæði og hvaða tegundir og aðferðir skuli nota við uppgræðslu í stað þess landssvæðis þar sem gróðri verði almennt raskað vegna efnistöku eða vegagerðar. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé að vegna skerðingar á grónum svæðum, votlendi og birkikjarri geti framkvæmdirnar haft neikvæð áhrif á gróðurfar á framkvæmdasvæðinu en að þar sem engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum verði raskað og vegna mótvægisáðgerða, verði áhrifin óveruleg.

Í umsögn sinni leggur Skógrækt ríkisins áherslu á að gerð verði áætlun um mótvægisáðgerðir vegna skógareyðingar vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að mótvægisáðgerðir vegna skerðingar birkikjarrs muni felast í að græða upp að nýju jafnstórt svæði með birki og eyðist vegna framkvæmda. Í landi Vatnsskóga í Skriðdal verði 2 ha af landi græddur upp með birki og í landi Berufjarðar allt að 4,6 ha, háð vali á veglínu. Velja þurfi uppgræðslusvæði í samráði við Skógrækt ríkisins og landeigendur.

Skipulagsstofnun telur ljóst að við lagningu nýs vegar um að mestu óraskað landssvæði sem er að stærstum hluta gróið, þó að gróðurþekja sé mismikil, verði ekki komist hjá neikvæðum áhrifum á gróður á svæðinu. Til þess að leggja mat á hversu mikil áhrifin eru þarf að horfa til umfangs framkvæmdanna, stærðar þess svæðis sem raskast og eðli og verðmæti gróðurlendanna sem verða fyrir raski, að teknu tilliti til mótvægisáðgerða sem aðallega felast í endurheimt verðmætra gróðurlenda og uppgræðslu gróðursvæða almennt. Um er að ræða milli 30-35 km langan, uppbyggðan veg sem getur raskað margs konar gróðurlendi s.s. votlendi, birkikjarri, mosagróðri, lyngmóum og ræktuðu landi á 25-100 m breiðu svæði. Samkvæmt gróðurrannsókn er ekki talið að fyrirhugaðar framkvæmdir komi til með að raska friðlýstum tegundum eða tegundum á valista. Á hinn bóginn verður votlendi raskað á milli 40 til 50 ha svæði eftir veglínunum og er hér um umfangsmikla röskun á votlendi að ræða sem nýtur verndar skv. náttúruverndarlögum. Í minna mæli mun náttúrulegt birkikjarr raskast sem einnig er talið verðmætt gróðurlendi. Í ljósi umfangs röskunar algengs gróðurs og röskunar verðmætari gróðurlenda, s.s. votlendis og birkikjarrs og birkiskóga telur Skipulagsstofnun óhjákvæmilegt að um verði að ræða verulega neikvæð áhrif á gróður vegna fyrirhugaðra framkvæmda við veglagningu Hringvegar í Skriðdal og yfir Öxi og í Berufjarðardal og þá óháð veglínunum. Stofnunin telur að þó að Vegagerðin fyrirhugi að endurheimta jafnmikið votlendi og það sem verði fyrir raski þá komi nýtt og óþroskað vistkerfi aldrei að öllu leyti í stað þess sem hefur fengið að þróast í langan tíma. Skipulagsstofnun telur engu að síður mikilvægt að ráðist verði í fyrirhugaða endurheimt og val á svæðum verði í samráði við Umhverfisstofnun, sveitarfélag og eðli málsins samkvæmt við landeigendur. Skipulagsstofnun telur að fyrirætlanir, annars vegar um að græða upp að nýju jafnstórt svæði með birkigróðri og það svæði sem muni raskast og hins vegar um uppgræðslu jafn mikils annars konar gróðurlendis og raskast, séu til þess fallnar að draga úr neikvæðum áhrifum á gróður. Ef horft er til áhrifa mismunandi veglína á gróður í Berufjarðardal liggur fyrir að veglínur A og F raska birkikjarri á mun stærra

svæði en veglínur C og E en veglína C mun raska votlendissvæðum mun meira en hinar veglínurnar. Skipulagsstofnun gerir ekki upp á milli þessara veglína m.t.t. áhrifa á gróður en telur þó veglínu C sísta.

Hvað varðar áhrif veglína um botn Berufjarðar vill Skipulagsstofnun benda á að í matsskýrslu er Ramsar-samningurinn um vernd votlendis, sem Ísland hefur fullgilt, talinn upp í kafla um viðmið sem lögð eru til grundvallar við mat á áhrifum framkvæmdanna á gróður. Ljóst er að skv. samningnum er votlendi 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, þ.e. grunnsævi. Skipulagsstofnun bendir á að við lagningu vegar um botn Berufjarðar mun grunnsævi raskast mismikið eftir veglínunum. Við útreikninga á skerðingu votlendis í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar vegna veglagningu um botn Berufjarðar er grunnsævi sem raskast hins vegar ekki tekið með í reikninginn og þar af leiðandi er ekki tekið mið af skerðingunni við áætlanir um endurheimt votlendis sem eru settar fram sem mótvægisáðgerð vegna röskunar votlendis. Skipulagsstofnun telur reyndar að ætla megi að mjög erfitt sé um vik við endurheimt grunnsævis og því ætti einfaldlega ekki að raska leirum og grunnsævi en eina veglínun sem kynnt er í matsskýrslu, sem raskar leirum mjög takmarkað, er veglína W. Að mati Skipulagsstofnunar munu allar aðrar veglínur um botn Berufjarðar hafa talsverð neikvæð og óafturkræf áhrif á votlendi sem ekki verður unnt að bæta fyrir með mótvægisáðgerðum.

6.4 Áhrif á fugla, leirur og fjörur

Í matsskýrslu er fjallað um fuglalíf í kafla 6.7 og lífríki fjöru og leiru í kafla 6.9. Þar kemur m.a. fram að Náttúrustofa Austurlands hafi gert úttekt á fuglalífi árið 2008 vegna fyrirhugaðra framkvæmda og komist m.a. að þeirri niðurstöðu að fuglalíf á áhrifasvæði Axarvegar og hringvegar í Skriðdal sé ekki einstakt á landsvísu en leiran fyrir botni Berufjarðar sé sérstök fyrir svæðið vegna fjölda tegunda og einstaklinga. Fram kemur að skráðar hafi verið 46 tegundir fugla á svæðinu, þar af séu 8 tegundir á válista eða 17% tegunda, sem verði að teljast frekar hátt hlutfall. Af átta válistategundum verði tvær þeirra, þ.e. brandönd og stormmáfur að mati Náttúrustofunnar fyrir miklum áhrifum vegna fyrirhugaðra framkvæmda, og það sama eigi við um áhrif á æði, sanderlu, jaðrakan og tildru. Þá verði 24 tegundir fugla fyrir litlum áhrifum og 14 tegundir verði ekki fyrir áhrifum. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda séu óþekkt á fálka og smyrl. Fram kemur að árið 2008 hafi fuglar ekki verið taldir sérstaklega á leirunni í botni Berufjarðar en Náttúrustofan eigi tiltæk allgóð gögn bæði frá vori og hausti 2001-2003. Samkvæmt þeim gögnum hafi 20 tegundir nýtt leiruna en vitað sé um að frá þeim tíma hafi fleiri tegundir sem komið þar við. Á leirunni hafi samtals verið taldir um 3200 fuglar í 5 skipti að vori og hausti á ofangreindu tímabili eða að jafnaði um 640 fuglar í hvert sinn. Fram kemur að allar útfærslur vegagerðar á eða nærri leirunni í botni Berufjarðar muni hafa talsverð neikvæð áhrif á fuglalíf á þeim slóðum. Þá muni veglína A norðan núverandi vegar í Berufjarðardal hafa talsverð neikvæð áhrif á fugla en veglína C, sunnan Berufjarðarár, muni hafa minnst áhrif á fugla. Náttúrustofa Austurlands mælir eindregið með að veglínur X og Z verði ekki fyrir valinu hjá Vegagerðinni. Hætt sé við að áhrif þverunar með veglínu Z valdi afföllum hjá aðallega umferðafarfluglum og vaðfluglum þegar þeir færi sig af leirunni og út fyrir þverun, hvort sem vatnsskipti verði tryggð eða ekki. Veglína W sé skásta veglínun í botni Berufjarðar að mati Náttúrustofunnar með tilliti til áhrifa á leiru og fugla.

Niðurstaða Vegagerðarinnar í matsskýrslu er að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á fuglalíf verði, á heildina litið, talsvert neikvæð. Fram kemur að áhrifin verði aðallega vegna efnistöku úr áreyrum Berufjarðarár og vegna vegagerðar á leirum, í fjöru og óshólmum í botni Berufjarðar en leirur njóti sérstakrar verndar samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga. Fram kemur að veglína Y hafi mest áhrif á fjöruna og síðan veglína X en veglína Q muni hafa mest

áhrif á leirur og verði um að ræða verulega neikvæð áhrif. Hins vegar telur Vegagerðin að áhrif veglína Z og Q, sem þveru fjörðinn, á lífríki innan vegfyllingar ættu að vera lítil, þar sem brúarop og brúarstærðir verði með þeim hætti að full vatnsskipti verði tryggð.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að veglínur X, Y, Z, og Q muni allar hafa verulega neikvæð og varanleg áhrif á leirur, grunnsævi og fjörur í botni Berufjarðar og neikvæð áhrif á fuglalíf á umræddu svæði. Stofnunin ítreki ábendingu um endurbyggingu núverandi vegar eða nýbyggingu vegar á svipuðum slóðum til að draga úr framkvæmdum við ósa Berufjarðarár.

Í svörum Vegagerðarinnar er ítrekuð sú vægiseinkunn sem komi fram í matsskýrslu um talsverð neikvæð áhrif á leirur og fuglalíf. Fram kemur að gert sé ráð fyrir að leirur raskist aðeins á svæðum sem lendi undir vegfyllingu og grjótvörn og takmörkuðum svæðum upp við land sem vegurinn loki af, þar sem ekki verði gert ráð fyrir ræsi í gegnum hann. Við þverun fjarðarins með veglínu Z eða Q verði tryggð full vatnsskipti innan vegarins þannig að leirur geti haldið áfram að þróast í botni Berufjarðar. Fram kemur að heildarstærð leirunnar í botni Berufjarðar sé 56 ha og við lagningu veglínu X raskast 1,3 ha af leirum, 1,2 ha vegna vegar skv. veglínu Y, veglína Z raski sem samsvari 0,8 ha af leirum en veglína Q raski 2,7 ha af leirum. Veglína W raski aðeins 0,1 ha af leirum. Gera megi ráð fyrir að nauðsynlegir leiðigarðar vegna lagningar veglínu Z og Q muni rýra stærð leirunnar um 0,05 – 0,06 ha.

Skipulagsstofnun telur að veglagning Hringvegar í Skriðdal, um Öxi og um Berufjarðardal að botni fjarðarins og efnistaka vegna þeirra framkvæmda komi til með að hafa, þegar á heildina er litið nokkur neikvæð áhrif á fuglalíf og þá einkum á framkvæmdatíma. Ljóst er að staðbundið munu áhrifin verða talsvert neikvæð, svo sem þar sem fyrirhugaður vegur mun liggja við búsvæði spörfugla í kjarrlendi í Skriðdal austan Skriðuvatns, um eða í grennd við votlendisbletti á Öxi og í kjarrlendi norðan núverandi vegar í Berufjarðardal, skv. veglínunum A og F. Þá er ljóst að efnistaka úr námu A-12 á eyri í Berufjarðará mun eyðileggja varpstað stormmávarpars en stormmávar eru á valista.

Skipulagsstofnun fjallar hér á eftir um áhrif veglagningar samkvæmt veglínunum X, Y, W, Z og Q á leirur fyrir botni Berufjarðar og fuglalíf á og við leirurnar. Leirur eru skilgreindar sem jarðmyndanir eða vistkerfi í 37. gr. laga um náttúruvernd sem njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Í kafla 4 um núverandi veg í þessu álitni hefur Skipulagsstofnun bent á að stofnunin telji að þessi lagaákvæði vegi alls ekki nægilega þungt á metunum þegar Vegagerðin hafnar uppbyggingu núverandi vegar við norðanverðan Berufjörð og um botn hans vegna erfiðleika við uppbyggingu hans, vegna ónæðis fyrir íbúa þriggja bæja og með rökum um styttingu vegalengda. Að mati stofnunarinnar munu allar fyrrnefndar veglínur, nema veglína W, hafa verulega neikvæð, bein og óafturkræf áhrif á leirur og ekki er unnt að draga úr þessum áhrifum með mótvægisáðgerðum. Veglína W skerðir leirur beint á takmörkuðu svæði en vegstæðið er í fjörunni eða við hana á löngum köflum. Þegar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á svæði sem nýtur sérstakrar verndar og ljóst er að ekki er unnt að koma við mótvægisáðgerðum telur Skipulagsstofnun að leita eigi annarra kosta við veglagningu m.a. í þessu tilfelli með því að byggja upp núverandi veg um norðanverðan fjörðinn og botn hans sem mun ekki hafa neikvæð áhrif á verndarsvæði.

Fyrir liggur það álit Náttúrustofu Austurlands að leiran fyrir botni Berufjarðar sé sérstök fyrir svæðið vegna fjölda fuglategunda og einstaklinga. Eðli málsins samkvæmt er hægt að heimfæra fyrrnefnd neikvæð áhrif fyrirhugaðrar veglagningar á leirurnar yfir á áhrif á fugla. Skipulagsstofnun telur ljóst að áhrif á framkvæmdatíma verði verulega neikvæð auk þess sem hætt sé við því að vegur á þessum stað, burtséð frá því hvaða veglína verði fyrir valinu, muni hafa neikvæð áhrif á fuglalíf svæðisins til frambúðar þó að vatnsskipti verði tryggð við veglagningu skv. veglínunum Q og Z. Stofnunin telur að auk beinnar skerðingar fæðusvæða á leirunum og búsvæða í fjörum sé hætta á afföllum umferðarfugla og vaðfugla, einkum

vegna veglína Z og Q, auk þess sem umferð eftir nýjum vegi, sem liggja mun um þetta bú- og fæðusvæði, mun óhjákvæmilega hafa truflandi áhrif á fugla, óháð veglínunum. Ekki kemur fram í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að athuganir eða rannsóknir liggi fyrir um hvaða áhrif vegagerð um leirur annars staðar á landinu hafi haft á fuglalíf á viðkomandi svæði. Skipulagsstofnun telur að leiða megi líkum að því að fuglategundum og einstaklingum komi til með að fækka töluvert á svæðinu fyrir botni Berufjarðar ef vegur verður lagður um svæðið, burtséð frá veglínunum.

6.5 Áhrif á hreindýr

Í matsskýrslu er fjallað um hreindýr í kafla 6.10. Þar kemur m.a. fram að hreindýr séu helst í nágrenni Axarvegar seinni part vetrar og tarfar fari þar um á leið sinni út í fjallgarðinn á milli Berufjarðar og Breiðdals. Fram kemur að uppgræðsla vegkanta geti mögulega haft áhrif á hreindýr þannig að dýrin sæki í auknu mæli í nýgræðinginn, einkum að hausti og fyrripart vetrar eins og hafi verið raunin á Háreksstaðaleið en þar hafi niðurkeyrðum dýrum fjölgað í kjölfar uppgræðslu. Aukin umferð og meiri hraði á nýjum Axarvegi muni auka hættuna á árekstrum við hreindýr og sé því nauðsynlegt að Vegagerðin reisi skilti þar sem hættan sé talin mest, sem sé líklega í innsta hluta Skriðdals og á norðanverðri Öxi miðað við núverandi aðstæður.

Skipulagsstofnun telur ljóst að nýr vegur kunni að auka líkur á því að keyrt verði á hreindýr eins og bent er á í framlögðum gögnum, vegna aukinnar umferðar og meiri hraða. Bent hefur verið á að uppgræðsla vegkanta geti gert það að verkum að hreindýr sæki frekar að veginum. Skipulagsstofnun telur að ástæða sé til að skoða hvort að hægt sé að standa þannig að uppgræðslu að dýrin sæki ekki að vegkantinum, m.a. með vali á tegundum til uppgræslu sem væru síður eða ekki eftirsóknarverðar fyrir hreindýr.

6.6 Áhrif á vatnalíf

Í matsskýrslu er fjallað um vatnalíf í kafla 6.8. Þar kemur m.a. fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa varanleg áhrif á uppeldissvæði bleikju og urriða á nokkrum stöðum meðfram austurströnd Skriðuvatns en ströndinni hafi verið raskað að einhverju leyti áður með vegagerð. Við fyrirhugaðar framkvæmdir verði þó þrengt enn meir að vatninu og austurströndinni raskað ennfrekar og gæti það haft varanleg áhrif á samsetningu lífríkis strandarinnar, þar sem uppfylling á eftir að breyta botngerðinni og aðdýpinu. Fram kemur að í Berufjarðará hafi fundist bleikja en svæðið sem nýtist bleikjunni sé takmarkað þar sem einungis um 3 km árinna séu fiskgengir frá sjó. veiðimálastofnun telji hins vegar að verndargildi þessa svæðis sé hátt sökum mikilvægis þess fyrir sjóbleikjustofn árinna. Svæðið neðan við núverandi brú yfir Berufjarðará henti víðast hvar vel til hrygningar bleikju og telji Veiðimálastofnun að mikilvægt sé að byggð verði brú yfir Berufjarðará en ekki sett ræsi í hana og að framkvæmdatími verði utan hrygningartíma frá miðjum júlí til miðs nóvember. Fram kemur í matsskýrslu að áhrif þverunar Berufjarðarár á bleikju séu mest vegna veglína A, X, Y og W, heldur minni skv. vegi lögðum eftir veglínu F en minnst áhrif yrðu ef veglína þveri ána ofan fiskgenga hluta hennar þ.e. veglínur C og E. Fram kemur að veglínur A og X liggi yfir áreyrar Berufjarðarár á löngum kafla þar sem áin sé í mörgum kvíslum. Beina þurfi kvíslunum í einn farveg undir nýja brú yfir ána og síðan að halda ánni í einum farvegi með rofvörnum á þessum kafla. Framkvæmdir á þessum veglínunum muni því breyta farvegi Berufjarðarár og hrygningarsvæðum hennar til framtíðar og geti þar með haft áhrif á lífríkið í ánni. Fram kemur að í samræmi við tilmæli Veiðimálastofnunar verði efnistöku í námu A-12 háttáð þannig að hún hafi ekki áhrif á Berufjarðará sem renni til hliðar við námuna og verði efnistaka úr námunni í samráði við stofnunina.

Veiðimálastofnun bendir á, í sérfræðiskýrslu sem fylgir matsskýrslu, að mikilvægt sé að tveimur tjörnum og votlendi þeim tengt á Öxi verði hlíft við raski þar sem líffræðilegur fjölbreytileiki milli tjarna á svæðinu skapi þeim sérstöðu. Þá beri að hafa í huga að votlendi þetta sé hluti af efri hluta vatnasviðs Axarár, hvers konar rask þar geti haft töluverð áhrif á ána og lífríki hennar. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdanna á vatnalífríki verði ekki teljandi fyrir utan eina tjörn í Berufirði sem lendi undir veglínu og fyllt verði upp í. Ein tjörn á Öxi sé þó nálægt námu en reynt verði að haga efnistöku úr námunni þannig að hún hafi ekki áhrif á tjörnina.

Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir við veglagningu við austurströnd Skriðuvatns muni hafa nokkur neikvæð áhrif á lífríki í vatninu. Fyrir liggur að veglagning á fyllingum með ströndinni mun þrengja ennfrekar að vatninu og raska ströndinni meira en nú þegar hefur verið gert með þeim afleiðingum að samsetning lífríkis hennar kann að breytast varanlega. Þá telur stofnunin að áhrif af veglagningu skv. veglínunum A, X, Y og W muni hafa nokkur neikvæð áhrif á sjóbleikjustofn í neðsta hluta Berufjarðarár þar sem fyrir liggur að svæðið hefur hátt verndargildi fyrir sjóbleikjustofninn. Einkum telur stofnunin að veglagning skv. veglínunum A og X kunni að hafa neikvæð áhrif vegna umfangsmikilla framkvæmda við að beina kvíslum árinna í einn farveg og vegna rofvarna sem kunni að breyta hrygningarsvæðum hennar til framtíðar. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að farið verði að ábendingum Veiðimálastofnunar um að framkvæmdum við ána verði haldið utan hrygningartíma frá miðjum júlí til miðs nóvember og að efnistöku í námu A-12 verði háttáð þannig að hún hafi ekki áhrif á Berufjarðará. Þá vill Skipulagsstofnun taka undir með Veiðimálastofnun að ekki verði raskað tjörnum og votlendi ofarlega á Öxi, hvorki með veglagningu né efnistöku, vegna hugsanlegra neikvæðra áhrifa á Axará og lífríki hennar.

6.7 Áhrif á vatnafar og vatnsverndarsvæði

Í matsskýrslu er fjallað um vatnafar og vatnsverndarsvæði í kafla 6.11. Þar kemur m.a. fram að fyrirhugaðar framkvæmdir geti haft áhrif á vatnsverndarsvæði framtíðarvatnsbóls fyrir Fljótsdalshérað einkum vegna mengunaróhappa á framkvæmdatíma. Þar sem framkvæmdasvæðið sé hins vegar í útjaðri vatnsverndarsvæðisins á um 2 km kafla megi búast við að áhrif framkvæmdanna á vatnsverndarsvæðið verði óveruleg. Í kafla 6.11.5 eru taldar upp aðgerðir til að draga úr hættu á mengunarslysi eða koma í veg fyrir þau. Þá kemur fram í kaflanum að gerð verði áætlun í samráði við Heilbrigðiseftirlit Austurlands um viðbrögð, eigi mengunarslys sér stað á framkvæmda- og rekstartíma.

Í matsskýrslu kemur fram að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði séu margar ár og lækir sem veitt verði um ræsi eða undir brýr og þurfi óhjákvæmilega að raska botni ána á framkvæmdatíma við byggingu þessara mannvirkja. Allar skoðaðar veglínur Axaravegar þveri ár og lækir og hafi svipuð áhrif á vatnafar. Sama megi segja um veglínur Hringvegar um Berufjörð, áhrif þeirra á vatnafar verði sambærileg. Fram kemur að við framkvæmdir á öllum veglínunum verði tekið efni úr námum í eða við ár, þ.e. mögulega úr áreyrum á tveimur stöðum og úr fimm árkeilum/aurkeilum og verði farvegum ána á þessum stöðum óhjákvæmilega raskað. Framkvæmdirnar geti þannig haft tímabundin og staðbundin neikvæð áhrif á árfarvegi vegna vegagerðar, efnistöku, ræsa- og brúargerðar en áhrif á vatnafar á svæðinu, þ.e. vatnshæð, vatnsborðshalla og rennsli ána verði óveruleg. Vegagerðin telur að með sérstökum skilyrðum í útboðsgögnum sem talin eru upp í kafla 6.11.5 í matsskýrslu megi draga úr áhrifum vegagerðar og efnistöku á árfarvegi og áreyrar.

Skipulagsstofnun telur að með þeim aðgerðum, sem kynntar eru í matsskýrslu og lúta að markvissu viðhaldi tækjabúnaðar og eftirliti með ástandi hans, að vatnspéttir dúkar verði notaðir undir áfyllingasvæði og þar sem geymd verði hættuleg efni, að spilliefnum, s.s. olíu og sorp verði fargað í samráði við Heilbrigðiseftirlit Austurlands og að gerð verði áætlun í

samráði við heilbrigðiseftirlitið um viðbrögð við mengunarslysum, sé dregið úr hættu á því að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi neikvæð áhrif á vatnsverndarsvæði.

Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir við veglagningu og efnistöku koma til með að raska árfarvegum, áreyrum og austurbakka Skriðuvatns. Skipulagsstofnun getur tekið undir með Vegagerðinni að fyrirhugaðar framkvæmdir komi líklega ekki til með að hafa verulega neikvæð áhrif á vatnshæð, vatnsborðshalla og rennsli þeirra áa sem verða brúaðar, sett ræsi í eða þar sem efnistaka er fyrirhuguð, nema tímabundið. Hins vegar telur Skipulagsstofnun ljóst að á þeim stöðum þar sem fyrirhuguð er hvað mest efnistaka á umfangsmiklum svæðum á áreyrum Berufjarðarár (náma A-8 og A-12) og þar sem árfarvegi hennar verður raskað og breytt á um 500 m kafla vegna vegagerðar og brúargerðar skv. veglínunum A og X, verða áhrifin staðbundið talsvert neikvæð. Þá er ljóst að áhrif framkvæmda verða staðbundið talsvert neikvæð á austurbakka Skriðuvatns sem verður raskað á óafturkræfan hátt þar sem endurbýggður vegur verður mun meira mannvirki en núverandi vegur og nær lengra út í vatnið á um 1100 m kafla.

6.8 Áhrif á menningarminjar

Í matsskýrslu er fjallað um menningaminjar í kafla 6.4. Þar kemur m.a. fram að alls hafi verið skráðir 64 minjastaðir við vettvangsathugun á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé sú að framkvæmdirnar muni hafa neikvæð áhrif á fornleifar en að með mótvægisáðgerðum verði hægt að draga úr áhrifunum. Telja megi að framkvæmdir samkvæmt veglínunum A, F, Z og Q muni hafa óveruleg áhrif á fornleifar en veglínur C, E, X, Y og W geti haft talsvert neikvæð áhrif á fornleifar. Í kafla 6.4.3 matsskýrslu er fjallað um allar þær fornleifar sem kunna að raskast. Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er fjallað um þær mótvægisáðgerðir sem eru nauðsynlegar vegna fyrirhugaðra framkvæmda og eru þessar áðgerðir settar fram á bls. 157-160 í matsskýrslu. Þá kemur fram í umsögninni að Fornleifavernd ríkisins leggist ekki gegn þeim valkostum á veglínunum sem Vegagerðin leggi fram en bent sé á að veglínur A, C, E og F hafi mjög mismunandi áhrif á fornleifar. Fram kemur að veglínur C og E liggi yfir bæjarstæði Árnihúss (SM-215:023) og ef önnur þessara veglína verði fyrir valinu, þurfi að rannsaka bæjarhólinn og aðrar tóftir umhverfis hann með fornleifauppgreiftri. Athygli vakin á því að slík rannsókn er tímafrek og kostnaðarsöm og því sé nauðsynlegt að hefjast handa við hana tímanlega áður en framkvæmdir hefjast. Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við umsögn Fornleifaverndar ríkisins.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að Fornleifavernd ríkisins hefur sett fram nauðsynlegar mótvægisáðgerðir vegna þeirra fornleifa sem verða fyrir raski eða hætta er á að raskist vegna framkvæmda, með tilliti til hvers veglínukosts og vegna efnistöku. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að Vegagerðin fari í hvívetna eftir ábendingum Fornleifaverndar ríkisins um nauðsynlegar rannsókir á þeim fornleifum sem raskast og að tryggt verði að nákvæmar upplýsingar verði í útboðsgögnum um þær fornleifar sem hætta sé á að verði fyrir raski ef ráðist verður í fyrirhugaðar framkvæmdir. Skipulagsstofnun telur að veglína A frá Skriðuvatni að botni Berufjarðar að sunnanverðu geti haft talsvert neikvæð áhrif á fornleifar vegna þess fjölda sem kann að raskast. Auk þess telur Skipulagsstofnun að veglínur C og E hafi talsvert neikvæð áhrif á fornleifar þar sem þær raska bæjarstæði Árnihúss. Veglagning skv. veglínunum F, Z og Q muni, að mati stofnunarinnar, ekki hafa veruleg áhrif á fornleifar en veglínur X, Y og W geta haft nokkur neikvæð áhrif á fornleifar.

6.9 Áhrif á útivist, verndarsvæði og landnotkun

Fjallað er um útivist, landnotkun og verndarsvæði í kafla 6.2 í matsskýrslu. Þar kemur m.a. fram að flestir sem stundi útivist í náttúrunni vilji vera í góðri fjarlægð frá vegum og öðrum mannvirkjum en jafnframt sé aðgengi að svæðinu mikilvægt. Aðstæður þeirra sem njóti

útvistar á áhrifasvæði fyrirhugaðs vegar muni breytast, því nýr vegur muni blasa við, breyta útsýni og hafa áhrif á upplifun fólks. Áhrifin verði sérstaklega mikil á framkvæmdatíma, vegna rasks á landi, hávaða og umferðar stórvirkra vinnuvéla. Hins vegar muni aðgengi að svæðinu á Öxi að vetrarlagi batna, að framkvæmdum loknum, sem opni fyrir möguleika til útvistar á svæðinu á þeim árstíma.

Fram kemur að endurbyggður vegur muni liggja um svæði sem sé á náttúruminjaskrá á um 1,8 km löngum kafla á bökkum Skriðuvatns. Vegagerðin telur að framkvæmdirnar muni hafa óveruleg áhrif á náttúruverndargildi svæðisins því að um sé að ræða að mestu leyti lagfæringar á núverandi vegi. Hins vegar muni aðgengi fótgangandi að austurbakka vatnsins skerðast með tilkomu nýs vegar, hækkuðum hámarkshraða, aukinni umferð og vegriðum meðfram vatninu. Til að draga úr neikvæðum áhrifum þess sé mögulegt að komið verði fyrir útskoti fyrir veiðimenn við Skriðuvatn á tanga sem nái út í vatnið, milli stöðva 1500-1650. Fram kemur að mögulegar veglínur Axarvegar muni ekki liggja um ósnortið víðerni en við framkvæmdir muni ósnortið víðerni skerðast um u.þ.b. 2 km². Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdanna á víðerni verði óveruleg.

Fram kemur að allar skoðaðar leiðir hafi neikvæð áhrif á landbúnað með því að raska beitilandi og túnum og verði rask vegna framkvæmda varanleg. Með undirgöngum fyrir búfé verði hægt að draga úr neikvæðum áhrifum girðinga á nýtingu beitilands og landeigendum verði greiddar bætur til að rækta upp ný tún. Hvað varðar áhrif á íbúa á svæðinu þá telur Vegagerðin að framkvæmdirnar muni hafa neikvæð áhrif vegna ónæðis og rasks á landi. Ónæðið sé mest tímabundið á framkvæmdatíma vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa en að loknum framkvæmdum verði minni hávaði vegna umferðar og næði við íbúðar- og frístundahús verði meira. Vegagerðin telji því að áhrifin verði óveruleg.

Í athugasemdum landeiganda hefur verið bent á að veglína C sé besti kosturinn fyrir þá, því hún hafi minni áhrif á landnotkun og fisk í Berufjarðará en aðrar veglínur. Þá kemur fram að skiptar skoðanir séu milli landeigenda um veglínur fyrir botn Berufjarðar en þrjár séu fylgjandi veglínur Z fyrir botninn og tveir landeigendur telji veglínur Y besta með lagfæringum og tveir veglínur Q.

Skipulagsstofnun bendir á að áhrif framkvæmda á útvist og ferðamenn eru ávallt nátengd sjónrænum áhrifum og áhrifum á landslag sem fjallað er um í kafla 6.1 í þessu álit. Stofnunin telur ljóst að svo umfangsmikill, nýr vegur, sem fyrirhugað er að leggja á svæðinu niður af Öxi í Berufjarðardal og einnig um botn Berufjarðar, komi til með að hafa talsverð neikvæð áhrif á upplifun þeirra ferðamanna sem kjósa að stunda útvist fjarri mannvirkjum. Áhrifin verða eðli málsins samkvæmt neikvæðust á framkvæmdatíma vegna hávaða og rasks en einnig er ljóst að ásýnd ofangreindra svæða mun breytast varanlega miðað við núverandi aðstæður, sbr. umfjöllun í kafla 6.1 um áhrif á landslag. Þá er ljóst að umferð mun aukast um veg úr botni Berufjarðar og yfir Öxi sem mun þannig hafa truflandi áhrif á útvist á svæðinu til lengri tíma lítið. Skipulagsstofnun telur að áhrif vegar og umferðar yfir Öxi þegar komið er upp úr Berufjarðardal verði hugsanlega að einhverju leyti minni þar sem þar eru landslagsaðstæður aðrar en í Berufjarðardal, meðal annars eru þar víðáttumeiri svæði sem eru utan áhrifasvæðis fyrirhugaðs vegar. Skipulagsstofnun telur umdeilanlegt að nýr vegur sé að einhverju leyti til bóta varðandi aðgengi ferðamanna að svæðinu á Öxi þar sem ljóst er að núverandi vegur þjónar m.a. þeim tilgangi að veita aðgengi að svæðinu á þeim árstíma sem vænta má langflestra ferðamanna. Skipulagsstofnun telur ljóst að enduruppbygging núverandi vegar og lagning nýs vegar um svæði sem er á náttúruminjaskrá við austurbakka Skriðuvatns komi til með að hafa staðbundið talsvert neikvæð áhrif á útvistarfólk og ferðamenn, bæði á framkvæmdatíma og til frambúðar. Fjallað er um sjónræn áhrif í kafla 6.1 en því til viðbótar tekur Skipulagsstofnun undir með Vegagerðinni að nýr vegur, sem er mun umfangsmeiri en

sá gamli, aukin umferð og meiri umferðarhraði muni bæði skerða og torvelda aðgengi fótgangandi að vatninu.

Fyrir liggur að fyrirhugaður vegur mun raska varanlega túnum og beitolandi, mismikið eftir vali á veglínunum og telur Skipulagsstofnun þau áhrif vera nokkuð neikvæð á beitoland, aðallega vegna veglínu A og á ræktað land vegna skerðingar túna við lagningu vegar skv. veglínunum W, X og Y. Þá er ljóst að ónæði fyrir íbúa á og í grennd við framkvæmdasvæðið verður töluvert á framkvæmdatíma vegna hávaða frá vinnuvélum og þungaflutningsbifreiðum.

6.10 Vægiseinkunnir

Í kafla 6.1 í matsskýrslu Vegagerðarinnar hefur verið lagt mat á áhrif framkvæmda á tiltekna umhverfisþætti. Greint er frá vægi áhrifa með vægiseinkunnum, þar sem neikvæðasta vægiseinkunnin er verulega neikvæð, þá talsvert neikvæð, því næst óveruleg. Skýringar á skilgreiningu ofangreindra vægiseinkunna er að finna í töflu 6.1 í matsskýrslu og eru sambærilegar við þær sem birtast í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar frá 2005 um flokkun umhverfisþátta, viðmið einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Skipulagsstofnun vinnur nú að endurskoðun þessara leiðbeininga og í ljósi reynslunnar telur stofnunin að í mörgum tilfellum þurfi að lýsa vægi áhrifa með vægiseinkunn sem stofnunin kallar nokkuð neikvæð sem væri þá millstig á milli talsvert neikvæðra og óverulegra áhrifa. Hér væri þá um að ræða yfirleitt staðbundin áhrif sem næðu ekki yfir umfangsmikið svæði og áhrifasvæðið nyti ekki verndar eða væri á annan hátt viðkvæmt fyrir breytingum en áhrifin gætu verið varanleg og óafturkræf. Auk hugtaka sem birtast í töflu 6.1 í matsskýrslu notar Skipulagsstofnun hugtakið nokkuð neikvæð hér að framan við mat á áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar.

7 STAÐA SKIPULAG OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Fyrirhugaðar framkvæmdir vegna veglagningar og efnistöku innan Fljótsdalshéraðs eru í samræmi við gildandi aðalskipulag sveitarfélagsins. Þá eru fyrirhugaðar veglínur A og veglína Y í samræmi við Aðalskipulag Djúpavogshrepps 2008-2020 en aðrar veglínur eru ekki í samræmi við skipulagið. Jafnframt eru efnistökusvæði A-10, A-13, A-14, A-16, A-17, B-2, C-1, C-2 og C-2a ekki í samræmi við stefnu aðalskipulagsins og kalla því á breytingu á því.
- Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Fljótsdalshéraðs og Djúpavogshrepps skv. skipulagslögum nr. 123/2010.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Austurlands samkvæmt lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun.
- Veglagning og efnistaka í grennd við veiðivötn og ár er háð leyfi Fiskistofu skv. lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006.
- Sækja þarf um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hætta er á að fornleifar geti raskast í samræmi við þjóðminjalög nr. 107/2001.
- Samkvæmt Skógræktarlögum nr. 3/1955 um meðferð skóga og kjarrs má ekkert svæði rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra.

Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út þarf Vegagerðin að leggja fram áætlun um efnistöku í samræmi við lög um náttúruvernd nr. 44/1999 þar sem gera þarf grein fyrir magni, gerð efnis, vinnslutíma og frágangi efnistökusvæðis.

8 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og 24. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir matskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matskýrslan byggði á auglýstri frummatsskýrslu, umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu Vegagerðarinnar til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matskýrsla Vegagerðarinnar hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er í 18. grein reglugerðar nr. 1123/2005. Stofnunin telur að í matskýrslu sé gerð grein fyrir athugasemdum og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim sé svarað á fullnægjandi hátt.

Áhrif á landslag og sjónræn áhrif og áhrif á jarðmyndanir. Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði áhrif á stórbrotið og tilkomumikið landslag í Berufjarðardal milli stöðva 19000 og 26000. Skipulagsstofnun telur að um verði að ræða verulega neikvæð áhrif á landslagið vegna umfangs vegarins og óafturkræfni áhrifanna, burtséð frá því hvort að vegur verði lagður skv. veglínu A, C eða E. Skipulagsstofnun telur ótvírætt að vegna landslagsaðstæðna á svæðinu sé ekki mögulegt að koma fyrir vegamannvirki, af því umfangi sem fyrirhugað er, sem gæti á nokkurn hátt fallið að landslaginu og sem hefði ekki í för með sér varanlegar breytingar á landslagsásýnd svæðisins. Stofnunin bendir á að það svæði sem raskast vegna lagningar vegarins getur orðið meira en 100 m breitt á sumum stöðum vegna umfangsmikilla skeringa og fyllinga. Stofnunin telur að þær mótvægisáðgerðir sem Vegagerðin fyrirhugar megni lítið að draga úr, koma í veg fyrir eða bæta fyrir neikvæð áhrif á landslag á þessu svæði. Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun að á fyrrnefndum kafla hefði þurft að gera ráð fyrir mun umfangsminni vegi en tillögur gera ráð fyrir. Skipulagsstofnun telur að ekki liggi fyrir nægur rökstuðningur í matskýrslu að hálfu Vegagerðarinnar fyrir þeirri staðhæfingu að þar sem stefnt sé að því að leggja heilsársveg sé ekki unnt að hafa veginn minni að umfangi. Skipulagsstofnun telur að búast megi við talsvert neikvæðum sjónrænum áhrifum og áhrifum á landslag af veglagningu á löngum köflum á fyllingum meðfram Skriðuvatni vegna umfangs nýs vegar, aðstæðna við vatnið og óafturkræfni áhrifanna, en ljóst er að nýr vegur þrengir enn frekar að vatninu miðað við núverandi veg. Skipulagsstofnun telur eðli málsins samkvæmt að að lagning vegar um að mestu óraskað land upp úr Skriðdal frá stöð 2500 og yfir Öxi að stöð 19000 komi til með að hafa talsvert neikvæð áhrif á landslag. Þá telur stofnunin að lagning nýs vegar skv. veglínunum X, Y, Z og Q um Berufjarðarbotn komi til með að hafa verulega neikvæð áhrif á landslag og ásýnd þessa svæðis vegna umfangs vegarins og varanleika áhrifa, en veglína W verði síður áberandi. Skipulagsstofnun telur að efnistaka komi að öllum líkindum til með að hafa talsvert neikvæð sjónræn áhrif og áhrif á landslag vegna þess magns efnis sem fyrirhugað er að taka og sökum þess að um marga efnistökuastaði að ræða.

Fyrir liggur að ýmsum jarðmyndunum verður raskað á óafturkræfan hátt við lagningu vegar yfir Öxi m.a. fossum sem njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum. Skipulagsstofnun telur að ljóst sé að vegna áhrifa á fyrrnefnda fossa og með hliðsjón af stærð mannvirkja og þ.a.l. umfangi rasksins sem ýmsar aðrar jarðmyndanir verða fyrir, þá verði að líta svo á að áhrifin verði talsvert neikvæð, burtséð frá því hvort vegur verður lagður skv. veglínu A, C eða E.

Áhrif á gróður. Skipulagsstofnun telur að í ljósi umfangs röskunar algengs gróðurs og röskunar verðmætari gróðurlenda, s.s. votlendis og birkikjarrs og birkiskóga sé óhjákvæmilegt að um verði að ræða verulega neikvæð áhrif á gróður vegna fyrirhugaðra framkvæmda við lagningu allt að 30 km langs vegar sem raskar 25-120 m breiðu svæði frá Skriðuvatni að botni Berufjarðar. Ef horft er til áhrifa mismunandi veglína á gróður í Berufjarðardal liggur fyrir að veglínur A og F raska birkikjarri á mun stærra svæði en veglínur C og E en veglína C mun raska votlendissvæðum mun meira en hinar veglínurnar. Skipulagsstofnun gerir ekki upp á milli þessara veglína m.t.t. áhrifa á gróður en telur þó veglínu C sísta. Stofnunin telur að þó að Vegagerðin fyrirhugi að endurheimta jafnmikið votlendi og það sem verði fyrir raski við veglagningu um Skriðdal, Öxi og Berufjarðardal þá komi nýtt og óþroskað vistkerfi aldrei að öllu leyti í stað þess sem hefur fengið að þróast í langan tíma. Skipulagsstofnun telur engu að síður mikilvægt að ráðist verði í fyrirhugaða endurheimt votlendis.

Hvað varðar áhrif veglína um botn Berufjarðar vill Skipulagsstofnun benda á að skv. Ramsar-samningnum um vernd votlendis, sem Ísland hefur fullgilt, er grunnsævi talið til votlendis og við lagningu vegar um botn Berufjarðar mun grunnsævi raskast mismikið eftir veglínunum. Ekki er tekið mið af skerðingu grunnsævis við áætlanir Vegagerðarinnar um endurheimt votlendis en Skipulagsstofnun telur reyndar að endurheimt grunnsævis af þessari gerð sé illmöguleg og ætti því einfaldlega ekki að raska leirum og grunnsævi. Eina veglínan sem kynnt er í matsskýrslu, sem raskar leirum mjög takmarkað, er veglína W. Að mati Skipulagsstofnunar munu allar aðrar veglínur um botn Berufjarðar hafa talsverð neikvæð og óafturkræf áhrif á votlendi sem ekki verður unnt að bæta fyrir með mótvægisáðgerðum.

Áhrif á fugla, leirur og fjörur. Skipulagsstofnun telur að veglínur X, Y, Q og Z um Berufjarðarbotn muni hafa bein, verulega neikvæð og óafturkræf áhrif á leirur og ekki sé unnt að draga úr þessum áhrifum með mótvægisáðgerðum. Veglína W skerðir leirur beint á takmörkuðu svæði en vegstæðið er í fjörunni eða við hana á löngum köflum. Þegar framkvæmdir eru fyrirhugaðar á svæði sem nýtur sérstakrar verndar skv. lögum eins og leirur og ljóst er að ekki er unnt að koma við mótvægisáðgerðum telur Skipulagsstofnun að leita eigi annarra kosta við veglagningu, m.a. í þessu tilfelli með því að byggja upp núverandi veg á norðurströnd Berufjarðar og um botn fjarðarins sem mun ekki hafa neikvæð áhrif á verndarsvæði. Eins og fjallað er um í kafla 4 í þessu álit þá telur Vegagerðin uppbyggingu núverandi vegar um norðanverðan fjörðinn og um botn ekki vera valkost en Skipulagsstofnun hefur gert athugasemdir við rökstuðning Vegagerðarinnar fyrir því að hafna uppbyggingu hans, sjá nánar umfjöllun í fyrrnefndum kafla 4.

Fyrir liggur það álit Náttúrustofu Austurlands að leiran fyrir botni Berufjarðar sé sérstök fyrir svæðið vegna fjölda fuglategunda og einstaklinga. Eðli málsins samkvæmt er hægt að heimfæra fyrrnefnd neikvæð áhrif fyrirhugaðrar veglagningar á leirurnar yfir á áhrif á fugla. Þó að veglína W skerði leirur beint á takmörkuðu svæði þá er ljóst að vegur skv. þeirri veglínu mun hafa talsvert neikvæð áhrif á fugla þar sem vegstæði er í og við fjöruna. Skipulagsstofnun telur ljóst að áhrif á framkvæmdatíma verði verulega neikvæð á fugla og að af framkvæmdum loknum hafi orðið bein skerðing á fæðusvæði fugla á leirunum og búsvæðum í fjörum auk þess sem hætta sé á afföllum umferðarfugla og vaðfugla, einkum vegna veglína Z og Q. Þá er ljóst að truflun verður frá umferð eftir nýjum vegi óháð veglínunum og er því að framansögðu hætta á að vegur um botn Berufjarðar muni hafa neikvæð áhrif á fuglalíf svæðisins til frambúðar, burtséð frá veglínukosti og megi leiða líkum að því að fuglategundum og einstaklingum komi til með að fækka töluvert á svæðinu.

Áhrif á útivist, verndarsvæði og landnotkun. Stofnunin telur ljóst að svo umfangsmikill, nýr vegur, sem fyrirhugað er að leggja á svæðinu niður af Öxi í Berufjarðardal og einnig um botn Berufjarðar, komi til með að hafa talsverð neikvæð áhrif á upplifun þeirra ferðamanna

sem kjósa að stunda útivist fjarri mannvirkjum. Áhrifin verða eðli málsins samkvæmt neikvæðust á framkvæmdatíma vegna hávaða og rasks en einnig er ljóst að ásýnd ofangreindra svæða mun breytast varanlega miðað við núverandi aðstæður, sbr. umfjöllun í kafla 6.1 um áhrif á landslag í þessu álit. Að öllum líkindum verða áhrif vegar og umferðar yfir Öxi þegar komið er upp úr Berufjarðardal að einhverju leyti minni þar sem þar eru landslagsaðstæður aðrar en í Berufjarðardal, meðal annars eru þar víðáttumeiri svæði utan áhrifasvæðis fyrirhugaðs vegar. Skipulagsstofnun telur ljóst að endurbygging núverandi vegar og lagning nýs vegar um svæði sem er á náttúruminjaskrá við austurbakka Skriðuvatns komi til með að hafa staðbundið talsvert neikvæð áhrif á útivistarfólk og ferðamenn, bæði á framkvæmdatíma og til frambúðar. Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð veglagning muni hafa nokkuð neikvæð áhrif á beitiland, aðallega vegna veglínu A og á ræktað land vegna skerðingar túna við lagningu vegar skv. veglínunum W, X og Y. Þá er ljóst að ónáði fyrir íbúa á og í grennd við framkvæmdasvæðið verður töluvert á framkvæmdatíma vegna hávaða frá vinnuvélum og þungaflutningsbifreiðum.

Áhrif á aðra umhverfisþætti. Varðandi áhrif á aðra umhverfisþætti, s.s. vatnalíf og vatnafar, þá telur Skipulagsstofnun að fyrirhugaðar framkvæmdir við veglagningu við austurströnd Skriðuvatn muni hafa talsvert neikvæð áhrif á vatnið og nokkur neikvæð áhrif á lífríki þess þar sem vegur á þessum stað mun raska ströndinni meira en nú þegar hefur verið gert með þeim afleiðingum að samsetning lífríkis hennar kann að breytast varanlega. Þá telur stofnunin að áhrif af veglagningu skv. veglínunum A, X, Y og W á sjóbleikjustofn í neðsta hluta Berufjarðarár verði nokkuð neikvæð þar sem fyrir liggur að svæðið hefur hátt verndargildi fyrir sjóbleikjustofninn. Þa mun efnistaka á umfangsmiklum svæðum á áreyrum árinna (náma A-8 og A-12) og þar sem árfarvegi hennar verður raskað og breytt á um 500 m kafla vegna vegagerðar og brúargerðar skv. veglínunum A og X, hafa staðbundið talsvert neikvæð áhrif. Skipulagsstofnun telur að með þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í matsskýrslu sé dregið úr hættu á því að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi neikvæð áhrif á vatnsverndarsvæði. Skipulagsstofnun telur að veglína A frá Skriðuvatni að botni Berufjarðar að sunnanverðu geti haft talsvert neikvæð áhrif á fornleifar vegna þess fjölda sem kunna að raskast. Auk þess telur Skipulagsstofnun að veglínur C og E hafi talsvert neikvæð áhrif á fornleifar þar sem þær raska bæjarstæði Árnúss. Veglagning skv. veglínunum F, Z og Q muni, að mati stofnunarinnar, ekki hafa veruleg áhrif á fornleifar en veglínur X, Y og W geta haft nokkur neikvæð áhrif á fornleifar. Þá telur Skipulagsstofnun ljóst að nýr vegur kunni að auka líkur á því að keyrt verði á hreindýr eins og bent er á í framlögðum gögnum, vegna aukinnar umferðar og meiri hraða.

Reykjavík, 15. apríl 2011

Jakob Gunnarsson

Rut Kristinsdóttir

