

Skipulagsstofnun
Sigurður Ásbjörnsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Umhverfisstofnun	
Áb. _____	
10. des. 2010 10.5.3	
Tilv. _____	



UMHVERFISSTOFNUN

Reykjavík, 10. desember 2010

Tilvísun: UST20101100081/bs

Mat á umhverfisáhrifum - Axarvegur - Hringvegur í Skriðdal og um Berufjarðarbotn. Umsögn

Vísað er til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 16. nóvember sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um mat á umhverfisáhrifum ofangreindra framkvæmda.

Hér er um eftirfarandi framkvæmdir að ræða:

- Hringvegur í Skriðdal, endurbygging á um 6 km kafla.
- Nýlagning vegar um Öxi á milli Hringvegar í Skriðdal og Hringvegar í Berufirði. Lengd vegarins 19-21 km.
- Endurbygging og nýbygging Hringvegar um botn Berufjarðar á 5-7 km kafla.

Við úttekt á gróðurfari skipti Náttúrustofa Austurlands fyrirhuguðu framkvæmdasvæði upp á eftirfarandi hátt:

1. Skriðdalur og Öxi; frá útboðsenda við Skriðuvatn að Háubrekku í botni Berufjarðardals.
2. Berufjarðardalur; frá Háubrekku í botni Berufjarðardals að bænum Lindarbrekku í sunnanverðum Berufirði.
3. Berufjörður norðanmegin; frá vegamótum vegar um Öxi í Berufjarðarbotni, og aðeins austur fyrir bæinn Hvannabrekku sem er norðanmegin í firðinum.

Stofnunin gerir eftirfarandi athugasemdir við frummatsskýrsluna:

Efnistaka

Áætluð efnispörf er talin verða allt að 2.350 þús. m³. Fram kemur í frummatsskýrslu að Vegagerðin hafi tekið ákvörðun um að gera engar fullnaðarrannsóknir á efnistöku til að takmarka röskun. Slíkar rannsóknir fela í sér að grafnar eru rannsóknarholur í laus jarðefni og berg sprengt. Í frummatsskýrslu eru kynntir allir þeir efnistökuastaðir sem til greina koma með tilliti til allra valkosta. Gerð er grein fyrir efnisgæðum og líklegu vinnanlegu efni á hverjum stað. Fjallað með almennum hætti um það verklag sem viðhaft verður við efnitöku og frágang.

Umhverfisstofnun telur að með þessum hætti verði rannsóknir markvissari og hafi í för með sér að rannsóknir fari einungis fram á þeim svæðum sem nýtt þegar að framkvæmdum kemur.

Skriðdalur og Öxi

Skriðuvatn

Frá norðurenda Skriðuvatns að vegamótum Axarvegar fylgir fyrirhugaður vegur núverandi vegi. Ofan vegar er birkiskógur og kjarr. Fyrirhuguð framkvæmd mun ekki hafa mikil áhrif á birkiskóg þar sem breikkun vegarins verður út í Skriðuvatn. Vatnið er hluti svæðis nr. 619 á náttúruminjaskrá ásamt Vatnaskógum. Auðugt lífríki og gróðursælt umhverfi eru talin náttúruverndargildi svæðisins.

Talið er að framkvæmdir muni hafa áhrif á austurströnd Skriðuvatns þar sem breytingar verða á strandsvæðinu og grunnt vatn mun skerðast. Á þessu svæði er nokkuð um bleikju og urriðaseiði.

Fyrirhugaðar framkvæmdir munu hafa varanleg áhrif á uppeldissvæði bleikju og urriða á nokkrum stöðum meðfram austurströnd vatnsins. Talið er að áhrif framkvæmdanna á lífríki Skriðuvatns verði óverulegt. Umhverfisstofnun bendir á að hér er um ósamræmi að ræða í frummatsskýrslu því annarsstaðar kemur fram að smádyralíf í vatninu sé óþekkt.

Gróður

Frá vegmótum Hringvegar og Axarvegar mun fyrirhugaður vegur raska votlendi á fimm svæðum sem hvert um sig telst stærra en 3 ha. Skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd ber að forðast röskun þessara vistkerfa eins og kostur er.

Ráðgert er að endurheimta votlendi í stað þess sem raskað verður.

Mólendi og mosagróður einkenna gróðurfar við veglínuna ofan Skriðuvatns. *"Gróðurþekja er víða samfelld í Skriðdal en minnkar þegar ofar dregur og er gisnari á leiðinni yfir Öxi."*

Ekki fundust friðlýstar tegundir eða tegundir á Válista á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

Fuglar

Í álitu Náttúrustofu Austurlands kemur fram að *"fuglalíf á áhrifasvæði Axarvegar er ekki einstakt á landsvísu."* Jafnframt er lögð *"áhersla á að hlífa kjarrlendi austan við Skriðuvatn eins og kostur er vegna mikils spörfuglalífs."* Umræddu svæði verður ekki raskað.

Jarðmyndanir

Svæðið er talið jarðfræðilega einsleitt og er list á eftirfarandi hátt: *"Frá Skriðuvatni og langleiðina niður í Berufjörð, allt að stöð 20600 er berggrunnurinn almennt heillegur og óbrotinn. Þóleitbasalt er ríkjandi bergtegund og ekki ber á misgengjum og berggangar eru fáséðir."*

Fyrirhuguð veglagning mun raska Þrívörðuhálsfossur við st. 17200. Fossar teljast til jarðmyndana sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Umhverfisstofnun telur að forðast eigi að raska fossur. Að öðrum kosti telur stofnunin framkvæmdina hafa veruleg áhrif á jarðmyndanir.

Landslag

Hringvegur í Skriðdal fylgir að mestu leyti núverandi vegi. Sjónræn áhrif vegarins breytast ekki nema því sem nemur mismunandi umfangi mannvirkjanna. Í frummatsskýrslu er talið að fyrirhugaðar framkvæmdir geti haft talsverð neikvæð áhrif á Öxi. Nýr vegur verður lagður að mestu leyti um óhreifit land. Fyrirhugað mannvirki verður vart sambærilegt og núverandi vegur, sem fylgir að mestu yfirborði lands án þess að reynt sé að jafn úr mishæðum á vegstæði og er mjórri og lægri en fyrirhugaður vegur. *"Mestu áhrifin verða þar sem nýr vegur liggur um Þrívörðuháls við stöð 17200 og farveg Berufjarðardals milli stöðva 17800-18200."*

Umhverfisstofnun telur að helstu umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda í Skriðdal og Öxi að Háubrekku teljist neikvæð áhrif á votlendi og talsverð neikvæð áhrif á landslag og fossa.

Berufjarðardalur; frá Háubrekku í botni Berufjarðardals að bænum Lindarbrekku í sunnanverðum Berufirði

Landslag

Um þennan kafla segir m.a. í frummatsskýrslu: "*Landslagið í Berufjarði er mjög tilkomumikið hjallalandslag og þar með erfitt til vegagerðar. Við framkvæmdir á svæðinu þarf í öllum tilfellum að gera miklar skeringar í hjallabrunir og hliðar og fylla yfir landið neðan við skeringarnar. Vegagerð í brekkunum niður í Berufjörð mun sjást vel frá botni Berufjarðar, bæði ofan og neðan frá, og hafa veruleg sjónræn áhrif, óháð leiðavali. Vegagerðin telur þó að veglínur C og E sem þvera Berufjarðardal með miklum skeringum og fyllingum og raska Árnhusaklifi hafi meiri sjónræn áhrif en veglínur A og F sem liggja á sama kafla um birkikjarr norðan Berufjarðar. Einnig telur Vegagerðin að veglína F hafi minni sjónræn áhrif en veglína A á þessum kafla því hún raskar áreyrum og farvegi Berufjarðar mun minna.*"

Ennfremur segir um sjónræn áhrif: "*Þar sem fyllingarfláinn fellur fram af hæstu klettum verður raskaða svæðið allt að 100 m breitt. Þetta á t.d. við beggja vegna "Fálkagils" (stöð 21400) í veglínu A og neðan Viðineshjalla (stöð 23400) í veglínu C.*"

Gróður

Um gróðurfar segir m.a. í frummatsskýrslu: "*Samfelld gróðurþekja er mest á áhrifasvæði veglínu C, næstmest á veglínu E og minnst á veglínunum A og F. Mýrar og flóar þekja langmest flatarmál á veglínu C en næstmest á veglínu E. Birkikjarr og fjalldrapamói þekja áhrifasvæði veglína A og F mest, en langminnst er af birkikjarri og fjalldrapa á veglínu C.*"

Jarðmyndanir

Á veglínu A sem er eini valkostur sem upp er gefinn á þessum stað, verður raskað fossi í "Fálkagili". Fossar eru meðal þeirra jarðmyndana sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og skal leitast við að forðast röskun þeirra eins og kostur er.

Umhverfisstofnun telur að veglína A frá Háubrekku að stöð 24000 sé illskárr en veglínur C og E sem hafa meiri og neikvæðari áhrif á landslag en leið A. Stofnunin telur veglínu F besta valkostinn frá stöð 24000 að stöð 28500 af þeim ástæðum sem að ofan greinir. Auk þess sem sú veglína felur ekki nauðsynlega í sér framkvæmdir við ósa Berufjarðar. Allar línur hafa neikvæð áhrif á gróðurfar og vistkerfi með mismunandi hætti.

Umhverfisstofnun telur að fyrirhuguð veglagning frá stöð 19000 niður í botn Berufjarðar muni breyta landslagi varanlega með skeringum fyllingum og efnistöku. Hér er um mannvirki að ræða sem eru of stórgerð til að þeim verði komið ásættanlega fyrir í botni Berufjarðar. Stofnunin telur 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 telur 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, sem á þessum kafla hafa umtalsverð og varanleg umhverfisáhrif í för með sér.

Umhverfisstofnun telur að veglína F muni hafa talsverð neikvæð áhrif á gróður. Stofnunin telur að veglína F muni hafa minni umhverfisáhrif í för með sér en lína A.

Vegur um Berufjarðarbotn frá Hringvegi sunnan fjarðar austur fyrir Hvannabrekku

Endurbygging núverandi vegar um botn Berufjarðar. Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun gerðu athugasemdir við tillögu að matsáætlun þess efnis að skoða ætti þann kost að endurbyggja núverandi veg til að forðast rask á leirum og strönd. Vegagerðin hafnar endurbyggingu á eftirfarandi forsendum: "*Vegna umferðarhávaða og umferðaröryggis er ekki verjandi að endurbyggja núverandi veg um botn Berufjarðar. Ekki er hægt að lagfæra*"

hæðarlegu vegarins milli Hvannabrekku og Berufjarðar svo vel fari....Vegurinn myndi áfram vera alltof nálægt bæjunum Berufirði og Hvannabrekku og kljúfa jarðirnar endilangar og hafa í för með sér umferðarhávaða við íbúðarhús. Við Berufjörð yrði áfram mikil hætta vegna íbúðarhúsa báðum megin vegar. Með hliðsjón af landnýtingu ættu umferðaræðar jafnan að liggja á mörkum nýtanlegs lands en ekki kljúfa það í sundur.

Umhverfisstofnun telur ofangreindar forsendur ekki í samræmi við úrskurð umhverfisráðuneytis frá 28. júní 2005 um kæru Péturs M. Jónassonar ofl. vegna úrskurðar Skipulagsstofnunar, frá 11. nóvember 2004 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.* Umhverfisstofnun bendir á að umferðarhávaði við íbúðarhús að Hvannabrekku og Berufirði II og III er í öllum tilfellum undir viðmiðunarmörkum fyrir leyfilegan hávaða sbr. reglugerð um hávaða nr. 724 frá 7. júlí 2008. Talið er að hávaði verði undir viðmiðunarmörkum jafnvel þótt umferð aukist um núverandi veg. Því eru þau rök gegn endurbyggingu vegarins haldlaus.

Varðandi umferðaröryggi kemur ekki fram hvaða aðstæður gera það að verkum að ekki er unnt að lagfæra hæðarlegu vegarins milli Hvannabrekku og Berufjarðar svo vel fari. Fullyrt er að núverandi vegur sé alltof nálægt bæjunum Hvannabrekku og Berufirði. Þessir bæri standa annars vegar 120 m frá vegi og hins vegar 130 m.

Hávaði

Sex íbúðar- og sumarhús eru talin það nærri núverandi og fyrirhuguðum vegum að ástæða þótti að meta áhrif umferðar á hljóðvist við umrædd hús. Útreiknað hljóðstig var undir viðmiðunarmörkum sem sett eru fram í reglugerð um hávaða en þar eru tilgreint að viðmiðunarmörk fyrir dvalarstaði á lóð sé undir 55 dB(A) og í frístundabyggð 45 dB(A). Fram kemur að útreiknað hljóðstig er undir viðmiðunarmörkum við öll húsin. Við útreiknað hljóðstig 2030 þar sem gert er ráð fyrir aukinni umferð um óbreytta vegi er hljóðstig undir viðmiðunarmörkum við öll hús nema sumarhús við Skriðuvatn sem er 1 dB(A) yfir viðmiðunarmörkum. Þar er ekki tekið tillit til trjágóðurs sem er milli hljóðgjafa og móttaka þannig að raunverulegt gildi verður lægra.

Umhverfisstofnun telur að gera þurfi grein fyrir því í matsskýrslu hvers vegna þurfi að ráðast í framkvæmdir vegna hljóðvistar sem er undir viðmiðunarmörkum í reglugerð nr. 724/2008. Einnig hefði átt við útreikninga hljóðvistar að taka tilliti til aðstæðna sem augljóslega hafa áhrif á lækun hljóðstigs.

Stofnunin bendir á að þau hús sem næst standa núverandi vegi eru byggð a.m.k. tveimur áratugum eftir að núverandi vegur var lagður. Í því sambandi skal bent á umsögn Vegagerðarinnar um kærur vegna úrskurðar Skipulagsstofnunar um tvöföldun Reykjanesbrautar: *"Vegagerðin segir... að hafa verði í huga að fyrirhuguð framkvæmd muni sem slík ekki auka þann vanda sem nú þegar sé til staðar við Reykjanesbrautina vegna þess að byggð hafi í gegnum tíðina verið skipulögð of nálægt brautinni."*

Gróður

Umhverfisstofnun vill gera athugasemdir við umfjöllun um gróður í frummatsskýrslu. Á bls. 165 segir m.a. um þetta atriði: *"Verðmæti gróðurs á svæðinu liggja því fyrst og fremst í votlendi, birkikjarri, samfeldri gróðurþekju og ræktuðu landi. Leirur eru teknar með í*

umfjöllun um gróður."

Umhverfisstofnun telur þessa umfjöllun ófullnægjandi þar sem hér er um mismunandi fyrirbæri að ræða auk þess sem um þau gilda mismunandi viðmið. Tún eru manngerð svæði sem unnt er að meta til fjár og bætur koma fyrir. Leirur og votlendi eru vistkerfi sem njóta skal sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Röskun á leirum er talin varanleg og óafturkræf.

Leirur

Í frummatsskýrslu er fjallað um 5 veglínur um botn Berufjarðar. Veglínur Z og Q þvera fjörðinn rétt utan Reiðeyrar að sunnanverðu. Veglínur X og Y fara um ósa Berufjarðarár og veglína W sem liggur nokkuð ofar í landi en lína X.

Áhrifum þessara veglína á jarðmyndanir og vistkerfi er lýst á eftirfarandi hátt: *"Nýr Hringvegur um botn Berufjarðar mun hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir samkvæmt veglínu W. Veglína X raskar fjörum, leirum, óshólmum og áreyrum Berufjarðarár, veglína Y raskar fjörum, leirum og óshólmum og veglínur Z og Q raska leirum en veglína Q raskar þeim á löngum kafla.*

Fuglar

Í skýrslu Náttúrustofu Austurlands kemur fram að leiran fyrir botni Berufjarðar sé sérstök fyrir svæðið vegna fjölda tegunda og einstaklinga. Mest verði áhrif vegagerðar á fugla verði farið með veg nærri henni, svo og á fugla í fjöru milli Berufjarðarbæjanna og Hvannabrekku. Einnig sé hætt við að áhrif þverunar fjarðarins með veglínu Z valdi því að afföll fugla, aðallega umferðarfugla og vaðfugla, muni eiga sér stað. Því munu allar útfærslur Vegagerðarinnar á veglínunum í botni Berufjarðar, þ.e. veglínur X, Y, Z og Q, hafa neikvæð áhrif á fuglalíf á þeim slóðum. Veglína W sé besti kosturinn fyrir fugla í botni Berufjarðar að mati Náttúrustofu Austurlands.

Umhverfisstofnun telur að veglínur X, Y, Z, og Q muni hafa verulega neikvæð og varanleg áhrif á leirur, grunnsævi og fjörur í botni Berufjarðar. Að áliti Náttúrustofu Austurlands munu fyrrnefndar veglínur hafa neikvæð áhrif á fuglalíf á umræddu svæði. Stofnunin ítrekar að endurbyggingu núverandi vegar eða nýbyggingu vegar á svipuðum slóðum til að draga úr framkvæmdum við ósa Berufjarðarár.

Niðurstaða

Hringvegur að vegamótum Axarvegar. Hér er að mestu um að ræða endurbygging á vegsvæði núverandi vegar. Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verða nokkur umfram núverandi veg sem nemur stærðarmun þessara mannvirkja.

Axarvegur frá vegamótum Hringvegar að stöð 19000: Veglagning mun hafa talsverð neikvæð áhrif á landslag vegna umfangs mannvirkis jafnframt því sem nýtt land er tekið undir veginn. Umfang mannvirkis virðist ekki í samræmi við áætlaða nýtingu vegarins. Framkvæmdin mun einnig hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir sökum röskunar á Þrívörðufossi.

Axarvegur frá stöð 19000 að stöð 24000. Umhverfisstofnun telur að allar veglínur sem kynntar eru á þessum kafla muni hafa óafturkræf umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér vegna neikvæðara áhrifa þessara framkvæmda á landslag í botni Berufjarðar. Auk neikvæðra áhrifa á foss í "Fálkagili" og neikvæðra áhrifa á gróður.

Veglagning frá stöð 24000 að stöð 28500. Á þessum kafla mun veglína A hafa í för með sér verulega neikvæð umhverfisáhrif vegna röskunar á gróðri og áreyrum og farvegi Berufjarðarár. Veglínur E og C munu á þessum kafla hafa talsverð neikvæð áhrif í för með sér vegna áhrifa á landslag.

Veglína F mun hafa talverð neikvæð áhrif á gróður. Umhverfisstofnun telur að veglína F gefi einnig aukna möguleika á veltengingu við núverandi veg eða nýja legu Hringvegar í norðanverðum Berufirði ofan ósa Berufjarðarár.

Stofnunin telur að veglína F muni hafa minnst neikvæð áhrif í botni Berufjarðar.

Legu Hringvegar um botn Berufjarðar. Umhverfisstofnun telur að veglínur X, Y, Z, og Q, munu hafa umtalsverð og varanleg umhverfisáhrif í för með sér vegna áhrifa á leirur, grunnsævi, fjörur og fuglalíf.

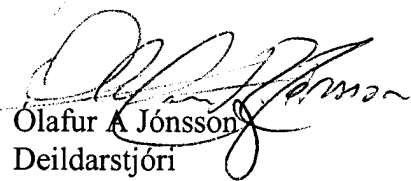
Veglína W mun hafa talsverð neikvæð áhrif í för með sér á landslag og ósa Berufjarðarár ef þessi veglína tengist veglínu A á þann hátt sem kynnt er í frummatsskýrslu, þ.e. í miðjum farvegi Berufjarðarár.

Umhverfisstofnun telur tengingu veglínu W við veglínu F sunnan Berufjarðarár betri valkost.

Stofnunin ítrekar fyrri skoðun sína að endurbygging núverandi vegar eigi að vera raunhæfur valkostur í ljósi þess að fullnægjandi rökstuðning skortir fyrir þeirri ákvörðun Vegagerðarinnar að fjalla ekki um þennan valkost.

Virðingarfyllt


Björn Stefánsson


Ólafur A. Jónsson
Deildarstjóri