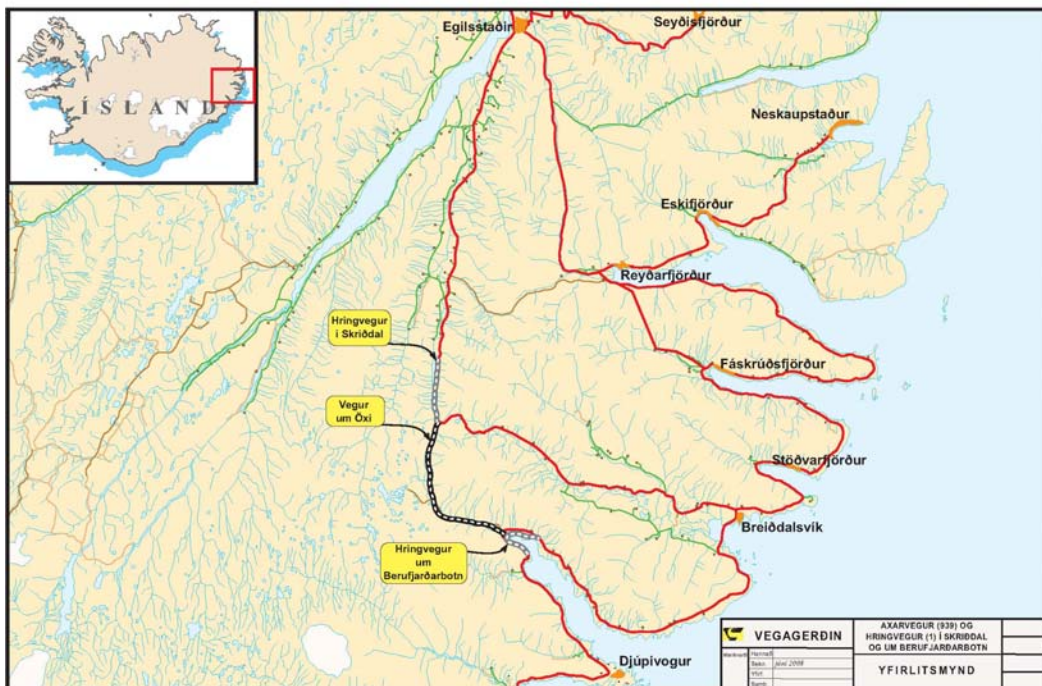


Axarvegur (939), Hringvegur (1) í Skriðdal og Hringvegur (1) um Berufjarðarbotn

Tillaga að matsáætlun

Helga Aðalgeirsdóttir
Magnús Björnsson
Sóley Jónasdóttir



Veghönnunardeild og áætlanir og hönnunarkaup Akureyri
nóvember 2008

Efnisyfirlit

1	FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR	2
1.1	INNGANGUR.....	2
1.2	MATSSKYLDA	3
1.3	NÚVERANDI SAMGÖNGUR.....	3
1.4	MARKMIÐ FRAMKVÆMDA	5
1.5	ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA.....	5
1.6	KOSTIR	6
1.6.1	Axarvegur	6
1.6.2	Hringvegur um Berufjarðarbotn.....	8
1.6.3	Núllkostur.....	9
1.7	FRAMKVÆMDALÝSING	9
1.7.1	Vegagerð.....	9
1.7.2	Ræsi og brýr.....	9
1.7.3	Efnisþörf og efnistaka	9
1.7.4	Frágangur	10
1.7.5	Mannaflaþörf og vinnubúðir	10
1.8	REKSTUR	10
1.9	FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR.....	10
2	FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRD	11
2.1	STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS.....	11
2.2	SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU.....	12
2.3	LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN	12
2.4	LÖG OG VERNDUN	13
2.4.1	Náttúruminjasrá.....	14
2.4.2	Hverfisverndarsvæði í fjalllendi á Austur-Héraði (Fljótsdalshéraði).....	14
3	MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM – VINSUN	15
3.1.	ALMENN ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI	15
3.1.1.	Vegagerð og brúargerð.....	15
3.1.2.	Efnistaka	15
3.2.	ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR.....	15
3.3.	RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	16
4	GÖGN OG RANNSÓKNIR.....	17
4.1.	UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM AF FRAMKVÆMD.....	17
4.1.1.	Samfélag og landnotkun	17
4.1.2.	Samgöngur og umferð	17
4.1.3.	Hávaði og loftmengun.....	18
4.1.4.	Meningarminjar	18
4.1.5.	Gróðurfar	19
4.1.6.	Fuglalíf og hreindýr.....	20
4.1.7.	Vatnalíf og fiskistofnar	20
4.1.8.	Jarðfræði	21
4.1.9.	Sérstakar jarðmyndanir og vistkerfi, votlendi, leirur og sjávarfítjar	21
4.1.10.	Landslag, ásynd lands	22
4.1.11.	Vatnafar	22
4.2.	MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG VÖKTUN.....	23
4.3.	UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD	23
4.3.1.	Veðurfar	23
4.3.2.	Náttúruvá	23
4.4.	KORT OG UPPDRÆTTIR	24
4.5.	NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	24
5.	KYNNING OG SAMRÁÐ.....	25
5.1.	TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU	25
5.2.	SAMRÁÐ	25
5.3.	ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN AXARVEGAR.....	26
5.4.	ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN AXARVEGAR, HRINGVEGAR Í SKRIÐDAL OG HRINGVEGAR UM BERUFJARÐARBOTN	40
6.	TEIKNINGAR	52
7.	HEIMILDIR	52

1 FRAMKVÆMD OG STARFSEMI SEM HENNI FYLGIR

1.1 INNGANGUR

Framkvæmdir á vegum Vegagerðarinnar eru fyrirhugaðar í sveitarfélögunum Fljótsdalshéraði og Djúpvogshreppi í Suður-Múlasýslu. Áætlanir eru um að leggja nýjan veg um Öxi á milli Hringvegur í Skriðdal og Hringvegur í Berufirði (Teikning 1) og endurbyggja Hringveg á kafla í Skriðdal og um botn Berufjarðar auk þess að færa Hringveginn til á kafla í botni Berufjarðar.

Axarvegur er hlykkjóttur malarvegur sem telst ekki til heilsársvega. Nýr vegur sem verður lagður í grennd við núverandi Axarveg verður 19,0-21,0 km langur (Teikning 2). Hringvegur í Skriðdal er lagður malarslitlagi á kafla næst Axarvegi. Í tengslum við framkvæmdir á Axarvegi verður Hringvegur, frá klæðingarenda við Vatnsdalsá við norðurenda Skriðuvatns í Skriðdal að Axarvegi, endurbyggður og lagður bundnu slitlagi á um 6 km löngum kafla. Í botni Berufjarðar er nú 8,3 km langur kafli lagður malarslitlagi og einbreið brú yfir Berufjarðará. Nýr og endurbyggður vegur verður 5-7 km langur og nær frá Hvannabrekku í Berufirði norðanverðum að Lindarbrekku sunnan fjarðarins. Byggja þarf nýja brú yfir Berufjarðará í stað núverandi brúar. Við framkvæmdina er gert ráð fyrir að Hringvegurinn í Berufirði verði endurbyggður á sama stað á 2-3 km kafla en færður til á 3-4 km.

Framkvæmdir á Axarvegi eru samkvæmt ákvörðun ríkisstjórnarinnar í júlí 2007 sem mótvægisáðgerð vegna skerðingar á þorskkvóta og eru fjárveitingar til framkvæmda á árunum 2009-2011. Í samgönguáætlun til 4 ára, Vegáætlun 2007-2010 sem samþykkt var í mars 2007 er 30 m.kr. fjárveiting til að lagfæra núverandi Axarveg. Sú fjárveiting verður að mestu notuð til greiðslu undirbúningskostnaðar, þ.e rannsókna, umhverfismats og hönnunar. Í Vegáætlun 2007-2010 er 150 m.kr. fjárveiting til Hringvegur um Berufjarðarbotn á árinu 2010. Í breytingum á Vegáætlun 2007-2010 sem gerð var árið 2008 er 619 m.kr. fjárveiting til Axarvegur á árunum 2009-2010.

Meta þarf umhverfisáhrif nýs Axarvegur en kanna þarf matsskyldu framkvæmda á Hringvegi í Skriðdal og um Berufjarðarbotn samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. Í samráði við Skipulagsstofnun (í apríl og júní 2008) tók Vegagerðin ákvörðun um að meta umhverfisáhrif Hringvegur um Berufjörð og í Skriðdal, án könnunar á matsskyldu, og meta umhverfisáhrif ofangreindra vegafamkvæmda saman. Með því er hægt að samnýta störf rannsóknaraðila og öll undirbúningsvinna verður einfaldari. Framkvæmdirnar geta þó verið óháðar hvorri annari.

Miðað er við að framkvæmdir við nýjan veg um Öxi hefjist árið 2009 og þeim ljúki á árinu 2011. Mögulegt er að endurbætur á Hringveginum verði unnar á sama tíma. Framkvæmdaraðili er Vegagerðin sem ber ábyrgð á mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda. Matsáætlun fyrir framkvæmdina er unnin skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum. Í matsvinnunni verða skoðaðir mögulegir veglínukostir en í tillögu að matsáætlun er afmarkað rannsóknarsvæði sem miðað er við að valkostir rúmist innan. Þær veglínur sem sýndar eru á teikningum með drögum að tillögu að matsáætlun geta breyst við nánari skoðun og fleiri bæst við innan rannsóknarsvæðisins. Í frummatskýrslu verður fjallað um þá valkosti sem koma til greina.

Drög að tillögu að matsáætlun fyrir Axarveg voru kynnt á vef Vegagerðarinnar: www.vegagerdin.is í janúar 2008. Almennur gat komið á framfæri athugasemdum og fyrirspurnum um matsáætlunina og bent á hvernig staðið skuli að einstökum þáttum matsvinnunnar, t.d. að rannsóknir nái til nauðsynlegra umhverfisþátta og fyrirhugaðar kynningar séu nægilegar. Athugasemdir bárust frá 16 aðilum og er fjallað um þær og þeim svarað í kafla 5.3.

Vegna ákvörðunar um að meta umhverfisáhrif Axarvegur, Hringvegur í Skriðdal og Hringvegur um botn Berufjarðar saman, voru drög að tillögu að matsáætlun auglýst aftur í júní 2008 og óskað eftir athugasemdum. Athugasemdir bárust frá 12 aðilum og er fjallað um þær og þeim svarað í kafla 5.4.

Vegagerðin kynnti endurskoðuð drög að tillögu að matsáætlun fyrir Skipulagsstofnun í september 2008 og bárust nokkrar athugasemdir sem tekið hefur verið tillit til.

1.2 MATSSKYLDA

Í lögum um mat á umhverfisáhrifum 106/2000, 5. gr., viðauka 1 eru m.a. eftirtaldar framkvæmdir ávallt háðar mati á umhverfisáhrifum:

liður 10.ii: Nýir vegir utan þéttbýlis sem eru 10 km eða lengri. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis þar sem nýlagning samkvæmt áætlunum er a.m.k. 10 km að lengd.

Framkvæmdasvæði Axarvegur er 19-21 km langt. Framkvæmdin telst því matsskyld skv. 5. gr. laga nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum.

Hringvegur í Skriðdal sem fyrirhugað er að endurbyggja er um 6 km langur og fylgir núverandi vegi að mestu en hann liggur um svæði á náttúruminjaskrá á 1,5 km löngum kafla við Skriðuvatn og um vatnsverndarsvæði á sama kafla. Við endurbyggingu vega þarf ekki að kanna matsskyldu framkvæmda þótt þeir liggja um svæði á náttúruminjaskrá. Hins vegar þarf að kanna matsskyldu framkvæmda skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, 2. viðauka lið 10.c. þegar endurbyggðir vegir utan þéttbýlis eru á verndarsvæðum, sbr. viðauki 3 í lögum um mat á umhverfisáhrifum, liður 2. iii (d).

Nýr Hringvegur um Berufjarðarbotn sem liggur utan núverandi vegar er styttri en 10 km, eða 3-4 km langur. Kanna þarf matsskyldu vegaframkvæmda skv. 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, 2. viðauka lið 10.c. þegar nýir vegir utan þéttbýlis eru á verndarsvæðum. Nýr Hringvegur um Berufjarðarbotn mun mögulega liggja um leirur sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999, sbr. viðauki 3 í lögum um mat á umhverfisáhrifum, liður 2. iii (a) og ber að forðast að raska eins og kostur er. Einnig er mögulegt að vegurinn liggja um svæði sem njóta verndar skv. Þjóðminjalögum, þ.e. þar sem fornleifar eru í minna en 100 m fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu, sbr. viðauki 3, liður 2. iii (c).

Vegagerðin tók ákvörðun um að meta umhverfisáhrif Hringvegur í Skriðdal og Hringvegur um Berufjarðarbotn án undangenginnar könnunar á matsskyldu framkvæmdanna. Ákvörðunin var tekin í samráði við Skipulagsstofnun.

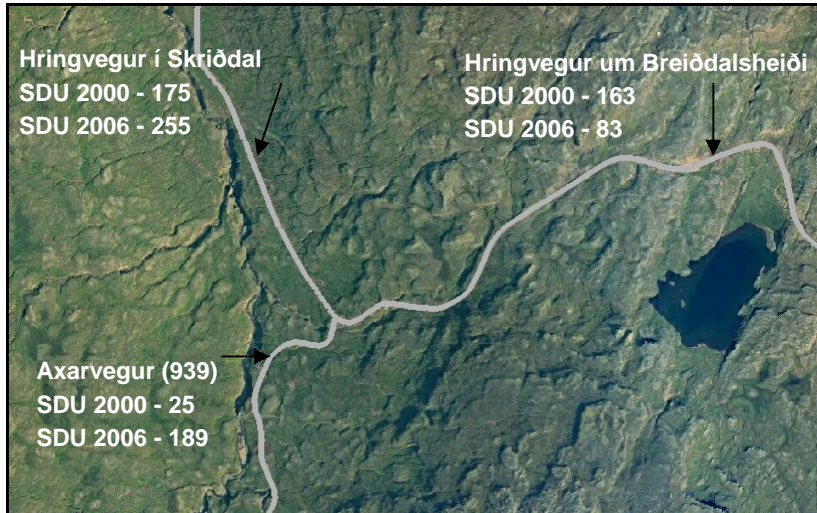
1.3 NÚVERANDI SAMGÖNGUR

Núverandi Axarvegur er 18,7 km langur. Hann taldist til fjallvega þar til fyrir fáum árum þegar endurbætur á honum hófust. Á árunum 1998-2005 voru samtals notaðar 106 m.kr. til endurbóta á veginum (Alþingi, 2006), á árinu 2006 voru notaðar 17 m.kr. og á árinu 2007 er eins og áður hefur komið fram 30 m.kr. fjárveiting til vegarins á Vegáætlun 2007-2010.

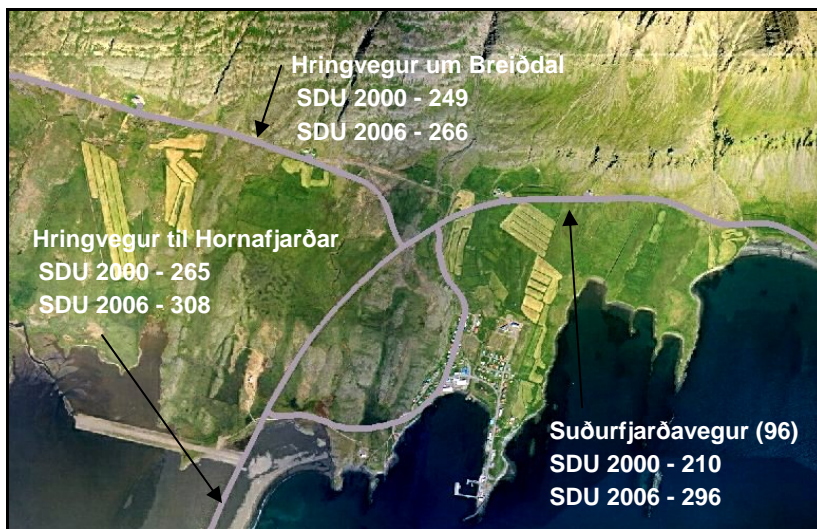
Axarvegur liggur hátt yfir sjó, hann fer hæst 532 m y.s. eða talsvert hærra en Hringvegur um Breiðdalsheiði sem liggur hæst 441 m y.s. Þrátt fyrir endurbætur á veginum er hann ekki góður. Hann er mjór, hlykkjóttur, hæðóttur og brattur malarvegur sem liggur á köflum í miklum hliðarhalla. Mjög bratt er niður að Berufirði og á stuttum kafla (100 m) er 20% halli á veginum. Með vaxandi umferð um Öxi hefur umferðaróhöppum á veginum fjölgað. Árið 2000 voru engin óhöpp skráð en 4 árið 2004, 4 árið 2005 og 3 árið 2006. Aðeins ein vegtenging er á Axarvegi, að Ódáðavötnum, sem byggð var í tengslum við stíflugerð í Ódáðavötnum vegna Grímsárvirkjunar.

Endurbætur á Axarvegi hafa orðið til þess að umferð um hann hefur aukist mikið frá árinu 2000 og umferð um Hringveginn um Breiðdalsheiði að sama skapi minnkað. Sumardagsumferðin um Axarveg SDU hefur aukist úr 25 bílum árið 2000 í 190 bíla árið 2006. Á sama árabili hefur dregið úr umferð á Breiðdalsheiði úr 163 bílum á sólarhring í 83 bíla. Ástæðan er sú að leiðin milli Egilstaða og Hafnar í Hornafirði er 61 km styttri ef farinn er vegurinn um Öxi en ef Hringveginum er fylgt, auk þess sem aka þarf 5 km styttri vegalengd á malarvegi. Axarvegur telst þó ekki til heilsársvega og því ekki haldið opnum að vetrarlagi. Vegna þrýstings frá öikumönnum er þó reynt að halda veginum opnum eins lengi og skynsamlegt telst.

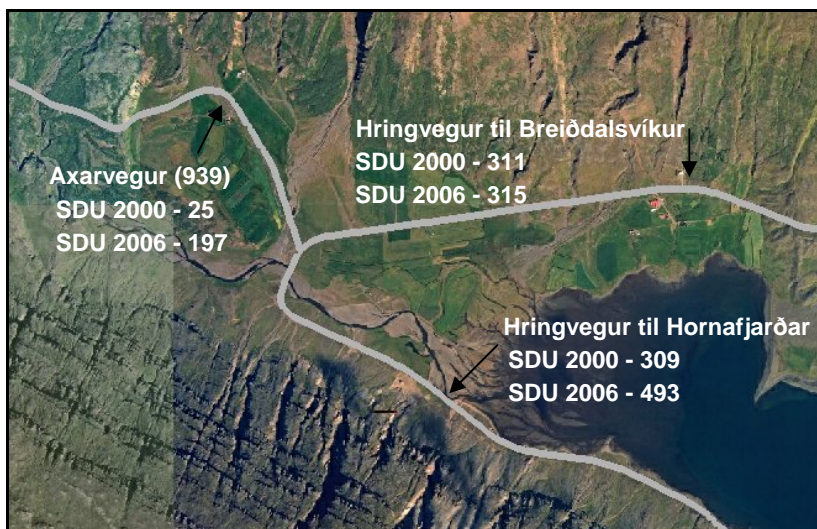
Þróun umferðar við vegamót Axarvegur og Hringvegur í Skriðdal, vegamót Hringvegur og Suðurfjarðavegar við Breiðdalsvík og vegamót Hringvegur og Axarvegur í Berufjarðarbotni eru sýnd á myndum 1-3.



Mynd 1. Vegamót Hringvegur og Axarvegur í Skriðdal (Loftmynd: Loftmyndir ehf.).



Mynd 2. Vegamót við Breiðdalsvík (Loftmynd: Loftmyndir ehf.).



Mynd 3. Vegamót í Berufirði (Loftmynd: Loftmyndir ehf.).

Núverandi Hringvegur um innanverðan Skriðdal sem áætlanir eru um að endurbyggja í tengslum við framkvæmdir á Axarvegi er um 6,7 km langur malarvegur sem nær frá norðurenda Skriðuvatns að Axarvegi. Við upphaf kaflans liggur vegurinn framhjá tengingu að eyðibýlinu Vatnsskógum en íbúðarhúsið er nýtt sem frístundahús. Um 650 m sunnan við heimreið að Vatnsskógum er frístundahús. Það er staðsett í skóginum ofan við Skriðuvatn en er aðeins í um 45 m fjarlægð frá vegi. Núverandi vegur hlykkjast um austurbakka Skriðuvatns og svo áfram til suðurs meðfram Axará, upp brekkur að vegamótum við Axarveg. Árið 2006 var ársdagsumferð ÁDU á kaflanum 126 bílar á sólarhr., vetrardagsumferðin VDU var 53 bílar á sólarhr. og sumardagsumferðin SDU var 255 bílar á sólarhr.

Núverandi Hringvegur um Berufjarðarbotn sem áætlanir eru um að endurbyggja er 8,3 km langur malarvegur. Hann liggur framhjá bæjunum Hvannabrekku og Berufirði og klýfur báðar jarðirnar endilangar. Á milli bæjanna eru brattar brekkur og hæðarlega vegarins mjög slæm. Vegurinn liggur nálægt íbúðarhúsum að Berufirði og hefur í för með sér umferðarhávaða við þau (kafli 4.1.3.). Íbúðarhúsin eru báðum megin vegar og skapar það hættu og hefur mikil áhrif á umferðaröryggi (kafli 4.1.2.). Á veginum er einbreið brú yfir Berufjarðará. Hún er steinsteipt bitabré, 42 m löng og 3,2 m breið, byggð árið 1957. Á veginum eru krappar beygjur báðum megin Berufjarðará, beygja norðan árinna er með 200 m radíus en beygja sunnan hennar er með 100 m radíus. Beygjurnar gera það að verkum að draga þarf verulega úr hraða ökutækja áður en farið er yfir brúna.

Árið 2006 var ársdagsumferð ÁDU á kaflanum norðan vegamóta við Axarveg 189 bílar á sólarhring, vetrardagsumferðin VDU var 99 bílar á sólarhr. og sumardagsumferðin SDU var 315 bílar á sólarhr. Sunnan vegamóta við Axarveg var ársdagsumferð á Hringvegi árið 2006 ÁDU 296 bílar á sólarhr., vetrardagsumferðin VDU var 156 bílar á sólarhr. og sumardagsumferðin SDU var 493 bílar á sólarhr. Á vegarkaflanum eru þrjár vegtengingar, þ.e. að Hvannabrekku, Berufirði og Axarvegi.

Í frummatsskýrslu verður kynnt hvernig gengið verður frá þeim hlutum núverandi Hringvegar og Axarvegar sem lagðir verða af að loknum framkvæmdum.

1.4 MARKMIÐ FRAMKVÆMDA

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á Austurlandi. Markmiðið með gerð vegarins er fyrst og fremst að auka umferðaröryggi, draga úr slyshættu og tryggja greiðari samgöngur á svæðinu.

1.5 ALMENNT UM AFMÖRKUN FRAMKVÆMDA

Framkvæmdin afmarkast af uppbyggingu vegarins á svæðinu. Rekstur mannvirkisins og viðhald verður um fyrirsjáanlega framtíð eftir að framkvæmd lýkur. Mögulegt framkvæmdasvæði sést á teikningu 1. Framkvæmdinni má skipta í fjóra þætti:

1. Vegagerð
2. Efnistaka
3. Brúargerð
4. Rekstur

Í vegalögum nr. 80/2007 segir í 3. gr.: „Vegur: Akbraut, sem er sá hluti vegar sem er fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð ökutækja, öll önnur mannvirki og vegsvæði sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.“

Í VI kafla vegalaga nr. 80/2007 þar sem fjallað er um skipulag og veghelgunarsvæði kemur fram að veghelgunarsvæði stofnvega er 60 m breitt en veghelgunarsvæði annarra vega er 30 m breitt. Vegsvæði núverandi Axarvegar telst því vera 30 m breitt og nær 15 m frá miðlinu vegar til hvorrar hliðar. Vegsvæði Hringvegar telst vera 60 m breitt og nær 30 m frá miðlinu vegar til hvorrar hliðar. Að öllum líkindum verður Axarvegur skilgreindur sem stofnvegur þegar endurbótum á honum telst lokið og þá mun veghelgunarsvæði hans breikka í samræmi við það.

Framkvæmdasvæði vegna vegagerðar lendir oftast innan vegsvæðis en þar sem eru mjög háar fyllingar eða miklar skeringar getur framkvæmdasvæðið lent utan vegsvæðis. Almennt er gert ráð fyrir að nota eins lítið framkvæmdasvæði og unnt er og er það tilgreint í útboðsgögnum. Á einstaka stað getur þurft að fara út fyrir vegsvæðið til að geyma efni tímabundið. Er það gert í samráði við hlutaðeigandi aðila.

1.6 KOSTIR

Vegna aukinnar umferðar um Öxi hefur verið tekin ákvörðun um að leggja nýjan heilsársveg í stað núverandi vegar sem er yfirleitt lokaður að vetrarlagi. Reynslan hefur sýnt að þær endurbætur sem gerðar hafa verið á núverandi vegi uppfylla ekki kröfur um greiðar og öruggar samgöngur. Í tengslum við framkvæmdir á Axarvegi þarf að breikka og leggja klæðingu á þann hluta Hringvegar í Skriðdal sem lagður er malarslitlagi. Ennfremur er brýn þörf á að breikka og leggja klæðingu á þann hluta Hringvegar í Berufirði sem enn er með malarslitlagi og byggja nýja brú á Hringvegi yfir Berufjarðará. Við þá framkvæmd þarf að endurskoða legu vegarins um Berufjarðarbotn með tilliti til umferðaröryggis. Nýr Axarvegur og endurbættur Hringvegur verða af vegtegund C1.

Vegagerðin hefur skilgreint rannsóknarsvæði vegna framkvæmdarinnar (kafli 3.3.). Miðað er við að veglínukostir Axarvegar og Hringvegar verði innan þess svæðis sem afmarkað er á teikningum sem rannsóknarsvæði (teikningar 2 og 3). Staðsetning veglína sem kynnt verður í frummatsskýrslu tekur mið af niðurstöðu matsvinnu. Verði veglína færð út fyrir skilgreint rannsóknarsvæði eða ef matsvinnan leiðir til þess að aðrir kostir veglínu komi fram, verður það kynnt í frummatsskýrslu. Í frummatsskýrslu verður fjallað um þær veglínur sem Vegagerðin hefur valið að kynna með sambærilegum hætti. Umhverfisáhrif veglínanna verða metin og á grundvelli þess mun Vegagerðin hugsanlega mæla með einni leið.

1.6.1 Axarvegur

Vegagerðin hefur skoðað möguleika á að leggja betri veg yfir Öxi og í desember 2006 var lögð fram tillaga fyrir þingmenn Norðausturkjördæmis að veglínu í grennd við núverandi veg. Berufjarðarmegin er landslagið fremur erfitt til vegagerðar. Á um 4 km löngum kafla (milli stöðva 15.500-19.500 á veglínu A) er víða erfitt að uppfylla hönnunarskilyrði varðandi halla og beygjuradíusa miðað við 90 km/klst. hámarkshraða. Niðurstaðan varð sú að miða við 80 km/klst. hámarkshraða á erfiðustu köflunum.



Mynd 4. Horft inn í Berufjarðarbotn í grennd við stöð 20.300 á veglínu A (Ljósmynd: Helga Aðalgeirsdóttir, 2007)

Við undirbúning framkvæmdarinnar skoðaði Vegagerðin ýmsa kosti. Skoðað var hvort hægt væri að fylgja núverandi Axarvegi á köflum en niðurstaðan var að svo væri ekki. Vegurinn er víðast of

hlykkjóttur og hæðóttur. Skoðað var hvort vegurinn gæti legið í sunnanverðum Berufirði en í ljós kom að til að komast upp brekkurnar innst í firðinum þyrfti að fara yfir dalbotninn og upp brekkurnar í firðinum norðanverðum. Vegna athugasemda landeiganda Berufjarðar við drög að tillögu að matsáætlun mun Vegagerðin þó skoða þann möguleika betur við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Í matsáætlun er sýnd ein veglína frá Skriðuvatni að innanverðum Berufirði. Þaðan eru sýndar þrjár veglínur Axarvegar að Hringvegi í Berufirði, Veglína A, B og C. Núverandi Axarvegur fer í 532 m y.s. en hæsti punktur á nýjum vegi er 522 m y.s. Því miðað var við að vegurinn lægi um Öxi þar sem fjallið er lægst. Skoðaðar veglínur liggja um nokkra mjög viðkvæma staði Berufjarðarmegin, einkum þar sem þær liggja um kletthjalla. Þar munu skiptast á verulegar skeringar og fyllingar. **Nútíma vegur úr Berufjarðarbotni og upp á Öxi mun alltaf hafa í för með sér veruleg inngrip í landslagið.**

Veglína A liggur um hjalla og klettabelti í Berufirði. Á henni verður hönnunarhraði 90 km/klst. nema á 4 km löngum kafla í Berufirði. Á milli stöðva 15.500-19.500 verður langhalli allt að 7,5% og á kaflanum eru fjórar krappar beygjur með 200 m rás. Á viðkomandi vegarkafli verður hönnunarhraði 80 km/klst. Veglína A liggur víða í grennd við núverandi veg og þverar hann á mörgum stöðum. Hún liggur því á köflum um landslag sem þegar hefur verið raskað með vegagerð.

Veglína B vís frá veglínu A í stöð 19.000. Þaðan hlykkjast hún áfram niður brattar brekkur með kröppum beygjum. Á veglínunni eru þrjár krappar hárnálabeygjur, ein með $R=45$ m við stöð 19.500 og tvær með $R=30$ m (sem er lágmarksbogi fyrir 30 km/klst.), við stöðvar 21.000 og 21.600. Veglínan fylgir síðan botni Berufjarðar nokkuð vel en þverar Berufjarðará fjórum sinnum á leið sinni að Hringvegi. Hún þverar Berufjarðará við stöð 21.700 og liggur á kafla um sunnanverðan Berufjörð en þverar ána aftur við stöð 22.800 og liggur norðan Berufjarðará að stöð 24.000. Þaðan liggur hún sunnan ár að stöð 24.700 og liggur norðan Berufjarðará að Hringvegi.

Veglína C vís frá veglínu A í stöð 21.500. Þaðan fer hún í krappa hárnálabeygju með $R = 32$ m og stefnir síðan suður yfir Berufjarðará. Hún liggur um sunnanverðan Berufjörð frá stöð 23.000 að Hringvegi.



Mynd 5. Horft út Berufjörð í grennd við stöð 16.200 á veglínu A (Ljósmynd: Helga Aðalgeirsdóttir, 2007)

Til samanburðar má nefna að Hringvegur um Helligheiði milli Reykjavíkur og Hveragerðis liggur hæst í 374 m hæð y.s. Í Kömbunum ofan Hveragerðis eru brattar brekkur með kröppum beygjum. Brekkurnar eru um 5 km langar. Minnsti beygjuradíus er $R = 150$ m og mesti langhalli er 8%. Hringvegur um Öxnadalshéiði liggur hæst í 540 m hæð y.s. Mesti langhalli í Bakkaselsbrekku er 7,5% og er hún rúmlega 2 km löng. Hringvegur um Víkurskarð liggur hæst í 325 m hæð y.s. Mesti langhalli að

vestanverðu er 8% og eru brekkurnar rúmlega 4 km langar. Þar er krappasta beygjan í Hrossagili með beygjuradiusinn $R=150$ m. Brekkurnar að austanverðu eru um 3 km langar og mesti langhalli 7,3 %.

Sumarið 2009, þegar undirbúningur framkvæmdarinnar verður kominn lengra, verða veglínur á svæðinu skoðaðar betur og kannað hvort ástæða er til að færa þær til á einhverjum köflum vegna aðstæðna. Breytingar á veglínunum verða kynntar í matsskýrslu, ef þær liggja fyrir þegar hún verður auglýst, annars verður matsskylda breytinga könnuð í samræmi við lög nr. 106/2000, gr. 6, viðauka 2, lið 13a.

Líklegt er að vegamótum við Hringveg í Skriðdal verði breytt þannig að Hringvegur um Breiðdalsheiði tengist með T-vegamótum við Axarveg og Axarvegur verði í beinu framhaldi af Hringvegi í Skriðdal. Ástæða þess er að við hönnun vegamóta er tekið mið af umferð og er umferðarminni vegurinn oftast tengdur með T-vegamótum við þann umferðarmeiri. Eins og áður hefur komið fram er meiri umferð Skriðdalsmegin um Axarveg en Hringveg að sumarlagi meðan vegurinn er opinn og talið að svo verði einnig að vetrarlagi með tilkomu betri vegar um Öxi.

1.6.2 Hringvegur um Berufjarðarbotn

Ný lega Hringvegur um Berufjarðarbotn hefur lengi verið til umfjöllunar. Hugmyndir voru um þverun innsta hluta fjarðarins, innan við Staðareyri. Vegna athugasemda Djúpavogshrepps var fallið frá þeirri hugmynd þegar drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt. Í samráði við landeigendur og Djúpavogshrepp er lögð fram tillaga að nýrri veglínu Hringvegur sem liggur talsvert nær sjónum en núverandi vegur. Hún víkur frá núverandi vegi um 1 km austan við Hvannabrekku og liggur neðan hans á tæplega 4 km löngum kafla. Byggja þarf nýja u.þ.b. 40 m langa brú yfir Berufjarðará. Við framkvæmdina styttest Hringvegurinn um 1,5-1,9 km. Nýja veglínan mun raska tónum í landi Hvannabrekku og Berufjarðar. Mögulega mun hún liggja um leirur og/eða sjávarfitjar á kafla í Berufjarðarbotni og hugsanlegt er að fornleifar séu í minna en 100 m fjarlægð frá veglínunni.

Í drögum að tillögu að matsáætlun voru kynntar tvær veglínur Hringvegur sem víkja frá núverandi vegi innst í Berufirði, veglínur X og Y. Þær falla saman að stórum hluta en munurinn felst aðallega í tengingu Hringvegur við Axarveg, á því hvor leiðin verður ráðandi, Axarvegur eða Hringvegur.

Vegna athugasemda frá Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun við drög að tillögu að matsáætlun, hefur Vegagerðin tekið ákvörðun um að leggja fram, til viðbótar, nýja veglínu Hringvegur um Berufjarðarbotn. Við staðsetningu veglínunnar er miðað við að raska strönd, leirum og sjávarfitjum í Berufjarðarbotni sem minnst, því leirur og sjávarfitjar njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. Náttúruverndarlaga nr. 44/1999. Veglínan mun bera heitið W.

Vegna athugasemda frá Einari Þorvarðarsyni og Ásmundi Ásmundssyni við drög að tillögu að matsáætlun, um möguleika á styttingu leiða með þverun Berufjarðar, tók Vegagerðin ákvörðun um að taka upp aftur til samanburðar, veglínu Hringvegur yfir botn Berufjarðar (kafla 5.4.), Veglínu Z sem þverar fjörðinn skammt innan Staðareyrar. Veglínan stytir Hringveginn um 3,5 km en Axarvegur verður um 2 km lengri en hann er nú. Í botni Berufjarðar eru leirur og fjölskrúðugt fuglalíf (kafla 4.1.6.). Veglína Z liggur að mestu utan við leirurnar, um svæði þar sem dýpi er allt að 5-6 m. Í veglínunni þarf að byggja vegfyllingar og brú yfir fjörðinn, með fullum vatnsskiptum. Í tengslum við veglínu Z er gert ráð fyrir nýrri veglínu Axarvegur, veglínu D sem þverar Berufjarðará með nýrri brú skammt ofan núverandi brúar og fylgir núverandi Hringvegi sunnan fjarðarins. Axarvegur verður tengdur við Hringveg sunnan fjarðarins. Miðað er við að núverandi brú á Berufjarðará og núverandi Hringvegur verði nýtt sem heimreið að Berufirði.

Veglína Z er dýrari en veglínur X, Y og W því vegfyllingar með grjótvörn eru dýrar og byggja þarf brú yfir Berufjörðinn auk brúar yfir Berufjarðará. Vegna styttingar leiðar er veglína Z þó raunhæfur kostur sé einungis horft til fjárhagshliðarinnar.

Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar verður fjallað nánar um veglínur, þær bornar saman og m.a. metið hvaða leið muni hafa minnst áhrif á lífríkið í Berufirði og hvaða leið muni þjóna framtíðarhagsmunum vegfarenda á svæðinu best.

1.6.3 Núllkostur

Í núllkosti felst óbreytt ástand í samgöngumálum um Öxi og Berufjörð, sjá kafla um núverandi veg. Samgönguyfirvöld telja þennan valkost ófullnægjandi miðað við síaukna umferð og nógildandi kröfur til umferðarmannvirkja. Fjallað verður frekar um núllkost í frummatsskýrslu.

1.7 FRAMKVÆMDALÝSING

1.7.1 Veggerð

Ekki er búið að staðsetja veglínur endanlega en miðað er við að byggðir verði góðir og öruggir vegir sem verða felldir eins vel að landi og aðstæður leyfa. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um legu vega og gerð þeirra. Þar verður gerð nánari grein fyrir m.a. vegalengdum og vegbreiddum.

Hringvegur í Skriðdal og Axarvegur. Byggja á 25,0-27,0 km langan nýjan veg um innsta hluta Skriðdals, Öxi og botn Berufjarðar. Miðað verður við 90 km/klst. hönnunarhraða nema á 4-6,2 km löngum kafla Berufjarðarmegin, háð veglínu. Vegurinn verður hannaður fyrir 11,5 t öxulþunga.

Hringvegur um Berufjörð. Byggja á 5-7 km langan nýjan veg um botn Berufjarðar sem fylgir núverandi vegi nema á 3-4 km kafla. Á veglínu Hringvegar verður hönnunarhraði 90 km/klst. Vegurinn verður hannaður fyrir 11,5 t öxulþunga.

1.7.2 Ræsi og brýr

Ræsa hönnun hefur ekki farið fram en ræsi verða staðsett þar sem er sírennandi vatn og þar sem myndast geta vatnsfarvegir í leysingum á vori eða þegar úrkoma er mikil. Hönnunarflóð ræsa og brúa mun miðast við 100 ára flóð.

Hringvegur í Skriðdal og Axarvegur. Nokkrar ár og lækir eru í vegarstæðinu. Skriðdalsmegin þarf m.a. að setja ræsi í Forviðará, Yxnagilsá-Ytri, Yxnagilsá-Innri og Stóralæk. Berufjarðarmegin þarf m.a. að setja ræsi í Grjótá og Hemru. Vegna veglínu A þarf ræsi í Selá en vegna veglína B og C þarf stór ræsi eða brýr á Berufjarðará.

Hringvegur um Berufjörð. Nokkrar ár og lækir eru í vegarstæðinu. Berufjarðará er vatnsmest og byggja þarf brú yfir hana. Að norðanverðu í firðinum þarf m.a. að setja ræsi í Stekkalæk, Skjólglislæk, Svartagislæk, Krosslæk, Stekkalæk og Kaldalæk.

Í frummatsskýrslu verður nánari umfjöllun um ræsi og brýr í tengslum við framkvæmdina.

1.7.3 Efnisþörf og efnistaka

Gróflega er áætlað að heildarefnisþörf í nýjan veg um Öxi, Hringveg í Skriðdal og um botn Berufjarðar ásamt nýjum heimreiðum að Berufirði og Hvannabrekku sé um 1.400.000 m³. Stór hluti efnis mun koma úr vegskeringum en það sem á vantar verður tekið úr námum. Við hönnun framkvæmdarinnar verður efnisþörf hennar metin og gerð áætlun um efnistöku. Vegagerðin mun hafa samráð við Umhverfisstofnun og landeigendur varðandi efnistöku.

Jarðfræðingur hjá Vegagerðinni hefur gert frumrannsóknir á efnistökmöguleikum á svæðinu. Haustið 2007 var farið um rannsóknarsvæðið og metnir möguleikar á efnistöku og sjást hugsanlegir efnistökuastaðir á teikningum 2 og 3. Frekari rannsóknir fóru fram sumarið 2008.

Opna þarf nýjar námur í grennd við Axarveg og Hringveg vegna framkvæmdarinnar. Mögulega verða opnar námur í grennd við framkvæmdasvæðið nýttar.

Við hönnun verksins munu efnismál skýrast frekar. Metið verður nánar hve mikið efni er mögulegt að taka úr hverri námu. Vegagerðin hefur ákveðið að til að takmarka röskun á svæðinu muni endanlegar

efnisrannsóknir ekki fara fram fyrr en mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar telst lokið. Þá verða laus jarðlög könnuð með því að grafa rannsóknarholur og fast berg verður skoðað til að meta gæði efnis.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir því hvernig efnismálum verður háttað. Fjallað verður um magn og tegund efnis sem þarf til framkvæmda. Greint verður frá staðsetningu efnistökuastaða og hversu mikið efni verður tekið á hverjum stað. Fyrirhugaðir efnistökuastaðir verða kortlagðir og gerð grein fyrir frágangi þeirra í samræmi við 49. gr. Náttúruverndarlaga 44/1999 um frágang efnistökuastaða.

1.7.4 Frágangur

Í frummatsskýrslu verður greint frá frágangi vegsvæðis og núverandi vega að framkvæmd lokinni. Greint verður frá hvar þörf verður fyrir vegrið meðfram vegum. Einnig verður greint frá staðsetningu girðinga, mögulegra undirganga fyrir sauðfé og áningarstaða. Ákvörðun um staðsetningu þeirra verður tekin í samráði við landeigendur og viðkomandi sveitarstjórn.

1.7.5 Mannaflapörf og vinnubúðir

Vegna umfangs verksins má reikna með að nokkur fjöldi starfa skapist á framkvæmdartíma. Ef verktaki ákveður að setja upp vinnubúðir, þá verður það gert í samráði við heilbrigðiseftirlit Austurlands, landeigendur og eftirlitsmann. Í útboðsgögnum verður farið fram á að verktaki fari eftir öllum gildandi lögum og reglum sem um vinnubúðir gilda. Fjallað verður um mannaflapörf og vinnubúðir í frummatsskýrslu.

1.8 REKSTUR

Framkvæmdir sem tengjast rekstri eru m.a. viðhald og snjómokstur. Fjallað verður um helstu þætti rekstrar í frummatsskýrslu. Þá tengjast öryggi samgangna, umferð og mengun af hennar völdum rekstri fyrirhugaðs vegar og annarra vega á svæðinu.

1.9 FRAMKVÆMDATÍMI OG FJÁRVEITINGAR

Fyrirhugaðar fjárveitingar til Axarvegur eru 1.330 Mkr. á árunum 2008-2014 (verðlag í maí 2007). Samkvæmt áætlunum Vegagerðarinnar er stefnt að því að vegaframkvæmdir um Öxi verði boðnar út haustið 2009 og þeim ljúki 2011. Í vegáætlun er 150 Mkr. fjárveiting til Hringvegur um Botn Berufjarðar á árinu 2010. Engar fjárveitingar eru enn til endurbyggingar Hringvegur í Skriðdal frá Skriðuvatni að Axarvegi. Líklegt er að við endurskoðun vegáætlunar 2009 verði fjármunir tryggðir til að ljúka þeirri framkvæmd sem fjallað er um í matsáætluninni. Mögulegt er að vegaframkvæmdir á Hringvegi í Skriðdal og Hringvegi um botn Berufjarðar verði boðnar út með framkvæmdum á Axarvegi. Óskir um að Axarvegur og Hringvegur um Berufjörð verði boðnir út í einu lagi hafa borist frá Djúpavogshreppi. Á þessu stigi eru engar áætlanir um áfangaskiptingu framkvæmdanna. Fjallað verður nánar um framkvæmdatíma og fjárveitingar í frummatsskýrslu.

2 FRAMKVÆMDASVÆÐI, SKIPULAG OG LAGALEG UMGJÖRÐ

2.1 STAÐHÆTTIR FYRIRHUGAÐS FRAMKVÆMDASVÆÐIS

Hringvegur í Skriðdal er í Fljótsdalshéraði. Axarvegur er í Fljótsdalshéraði og Djúpavogshreppi og liggur frá Hringvegi í Skriðdal, um Öxi og á Hringveg í Berufirði. Hringvegur um Berufjarðarbotn er í Djúpavogshreppi. Landamerki Fljótsdalshéraðs og Djúpsvogshrepps eru á vatnaskilum á Öxi. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er í Suður-Múlasýslu.

Skriðdalur gengur inn af Fljótsdalshéraði austanverðu og teygir sig til suðurs um 40 km að vatnaskilum á Öxi. Um miðja byggð greinist hann í tvennt af Þingmúla sem Múlasýslur heita eftir, en undir honum var Múlaþing háð. Austan Múlans er Suðurdalur sem í daglegu tali er oftast nefndur Skriðdalur eins og aðaldalurinn. Eftir honum rennur Múlaá um Haugahóla og kemur úr Skriðuvatni. Ofan við vatnið heitir hún Axará og kemur úr Ódáðavötnum syðst á Múlaafrétt. Vestan við Þingmúla er Norðurdalur og um hann rennur Geitdalsá. Hún sameinast Múlaá norðan við Þingmúla og heitir eftir það Grímsá (Árni Hjartarson, 1990).

Sveitarfélagið Fljótsdalshérað varð til 1. nóvember 2004, við sameiningu Austur-Héraðs, Fellahrepps og Norður-Héraðs. Þéttbýlið á Egilsstöðum og Fellabæ styður sterk byggð í dreifbýlinu með blómlegum landbúnaðarsvæðum og smærri þjónustukjörnum á Hallormsstað, Eiðum og Brúarási. Sveitarfélagið er mjög víðfeðmt og er nú það landmesta á Íslandi. Stærð þess er 8.884 ferkílómetrar (Fljótsdalshérað, 2007). Íbúar sveitarfélagsins voru 4.075 talsins 1. janúar 2008 (Hagstofa Íslands, 2008).

Sveitarfélagsmörk Fljótsdalshéraðs og Djúpavogshrepps eru þar sem vegurinn um Öxi liggur hæst, á vatnaskilum í grennd við vegslóða að Ódáðavötnum.

Berufjörður er í Djúpavogshreppi, milli Hamarsfjarðar og Breiðdalsvíkur. Hann er u.þ.b. 20 km langur og 2-5 km breiður. Talsvert er um sker og boða í fjarðarmynninu en þeim fækkar, er innar dregur. Strauma gætir mikið í firðinum. Suðurströndin er að mestu undirlendislaus og óbyggð en norðurströndin, Berufjarðarströnd, er byggð. Fjallaramminn norðan fjarðar er prýddur hvössum og fögrum eggjum og gnípum og ríólítinnskot eru áberandi (Nordic Adventure Travel (Norðurferðir), 2007). Kaupúnið Djúpivogur er sunnan fjarðar, austan Búlandstinds, á nesinu milli Hamarsfjarðar og Berufjarðar, Búlandsnesi. Fjallið Búlandstindur setur mjög svip á útsýni frá Djúpavogi en hann er þaðan að sjá eins og píramídi enda talinn eitt formfegursta fjall við sjó á Austurlandi (Djúpavogshreppur, 2007). Í Djúpavogshreppi bjuggu 451 manns 1. janúar 2008 (Hagstofa Íslands, 2008).

Berufjarðará fellur til sjávar í botni Berufjarðar. Upptök hennar eru á fjallendinu við Öxi. Áin er ekki vatnsmikil og getur orðið svo til þurr á köflum ef úrkoma bregst, sem háir henni sem veiðiá. Eins og víðast á Austfjörðum gengur bleikja í Berufjarðará um mitt sumar. Meiri hlutinn er smábleikjur en vænni fiskar inn á milli (Landssamband veiðifélaga, 2007). Veiðiréttinn á jörðin, Berufjörður og veita eigendur hennar leyfi til veiða.

Berufjarðarbærinn fyrir botni fjarðarins var prestsetur fyrrum. Þar var kirkja, helguð Ólafi Helga Noregskonungi og í Berunesi var útkirkja. Prestakallið var lagt niður 1907 og sóknirnar lagðar til Hofs og síðar til Djúpavogs. Kirkjan, sem nú stendur í Berufirði, var reist 1874 (NAT Norðurferðir, 2007). Við kirkjuna er kirkjugarður. Að Berufirði I er safn sem nefnist Nönnusafn. Safnið er minningarsafn um Nönnu Guðmundsdóttur frá Berufirði.

Forn fjallvegur, þ.e. Öxi liggur upp drögin í fjarðarbotninum og niður í Skriðdal. Önnur gömul alfaraleið liggur um Berufjarðarskarð til Breiðdals. Árið 1951 var u.þ.b. 7 ha svæði í Berufirði girt af til skógræktar (NAT Norðurferðir, 2007). Yfir Öxi liggur 132 kV háspennulína Landsnets, Teigarhornslína.

2.2 SAMRÆMI FRAMKVÆMDAR VIÐ SKIPULAG Á SVÆÐINU

Ekki er til aðalskipulag Fljótshéraðs en á framkvæmdasvæðinu er í gildi aðalskipulag Austur-Héraðs 2002-2017 sem staðfest var 10.07.2002. Í sveitarfélaginu er einnig í gildi svæðisskipulag Héraðssvæðis 1998-2010 sem staðfest var 31.08.2001.

Í greinargerð með aðalskipulagi Austur-Héraðs 2002-2017 er ekki fjallað um Axarveg eða lagfæringar á honum. Núverandi vegur er sýndur á aðalskipulagsupprætti sem tengivegur og meðfram honum er sýnd reiðleið. Í aðalskipulaginu eru hverfisverndarákvæði fyrir fjallendi Austur-Héraðs ofan 300 m h.y.s. (Austur-Hérað, 2002). Axarvegur á Fljótshéraði liggur nær allur ofan 300 m h.y.s. svo ákvæði hverfisverndar eru í gildi fyrir framkvæmdina.

Í svæðisskipulagi Héraðssvæðis 1998-2010 kemur fram að það nær ekki yfir svæði sem eru á svæðisskipulagi Miðhálandisins 2015. Einnig kemur fram að landnotkunarflokkurinn *óbyggð svæði yfir 300 m h.y.s.* eru landsvæði sem eru í landbúnaðarlotum. Svæðin séu einnig ætluð til almennrar útiveru en umferð og mannvirkjagerð verði í lágmarki. Skilgreining landnotkunarflokksins er byggð á þeirri hefð á svæðinu að ræktun og búseta lands á Héraði nái upp í 300 m h.y.s. Svæði þar fyrir ofan séu óbyggðir (Samvinnunefnd um svæðisskipulag Héraðssvæðis, 2001). Í greinargerð með svæðisskipulaginu er ekki fjallað um Axarveg eða lagfæringar á honum. Núverandi vegur er sýndur sem tengivegur á svæðisskipulagsupprætti.

Svæðisskipulag Miðhálandis Íslands 2015 nær yfir hluta Axarvegar á mörkum sveitarfélaganna Fljótshéraðs og Djúpavogshrepps. Í svæðisskipulaginu fellur svæðið sem vegurinn liggur um undir *almenn verndarsvæði*. Verndarsvæðin fela í sér alhliða verndargildi sem tekur til náttúruminja, þjóðminja og mikilvægustu lindasvæða. Enn fremur svæði með mikið útivistargildi, þar á meðal jaðarsvæði að byggð. Á upprætti með svæðisskipulaginu eru auðkenndar merkar þjóðminjar. Ein þeirra er við fyrirhugað framkvæmdasvæði og fellur undir samgönguminjar. Samkvæmt upplýsingum frá Fornleifastofnun Íslands er um Axarveg (SM-691:002) að ræða. Í greinargerðinni kemur fram að í Suður-Múlasýslu sé einn tengivegur sem nái inn á jaðra skipulagssvæðisins, Vegurinn um Öxi, sem sé tengivegur að fornu og nýju milli Skriðdals og Berufjarðar (Umhverfisráðuneytið og Skipulagsstofnun, 1999).

Í Djúpavogshreppi er til aðalskipulag fyrir þéttbýlið í Djúpavogi, aðalskipulag Djúpavogs 1989-2009 sem staðfest var 14.06.1990. Ekkert skipulag er til fyrir svæðið sem fyrirhugaður vegur mun liggja um innan sveitarfélagsmarkanna. Unnið er að aðalskipulagi Djúpavogshrepps og er Axarvegur sýndur á tillögu að aðalskipulagsupprætti frá apríl 2008. Einnig er sýnd hugmynd að vegstæði Axarvegar sunnan Berufjarðarár og möguleg færsla á Hringvegi um Berufjarðarbotn.

2.3 LANDEIGENDUR OG LANDNOTKUN

Skriðdalsmegin liggur mögulegt framkvæmdasvæði Hringvegar og Axarvegar um land jarðarinnar Vatnsskóga í Fljótshéraði. Að auki getur efnistaka raskað landi í eigu Stefánsstaða og Þingmúla. Berufjarðarmegin liggur framkvæmdasvæðið um lönd jarðanna Melshorns og Berufjarðar II og III í Djúpavogshreppi. Mögulegt framkvæmdasvæði Hringvegar í Berufirði liggur um lönd jarðanna Hvannabrekku, Berufjarðar og Lindarbrekku.

Vatnsskógar eru eyðijörð en íbúðarhúsið er nýtt sem frístundahús auk þess sem frístundahús er í skóginum skammt ofan við núverandi veg. Vatnsskógur á veiðiréttindi í Skriðuvatni. Stefánsstaðir eru eyðijörð og afrétt. Þingmúli er jörð í byggð í eigu ríkissjóðs. Melshorn er nýbýli í byggð en nú nýtt sem frístundahús. Melshorn á um 25 ha afgirt ræktarland og beitarrétt í óskiptu landi jarðarinnar Berufjarðar. Berufjörður á veiðiréttindi í Berufjarðará. Að Berufirði, Hvannabrekku og Lindarbrekku er stundaður hefðbundinn búskapur og byggja íbúarnir afkoma sína að stórum hluta á landbúnaði. Að Lindarbrekku er einnig ferðapjónusta.

Landnytjar á mögulegu framkvæmdasvæði eru eftirfarandi:

Vatnsskógar	beitiland, frístundahús, silungsveiði, vatnsverndarsvæði, svæði á náttúruminjaskrá
Stefánsstaðir	beitiland
Þingmúli	beitiland
Melshorn	ræktarland, tún
Berufjörður II og III	beitiland, náttúrulegt birkiþjarr, silungsveiði, tún
Hvannabrekka	beitiland, tún
Lindarbrekka	núverandi vegur, tún?

2.4 LÖG OG VERNDUN

Við matsvinnuna verður farið að lögum og reglum sem eru í gildi. Fyrirhuguð framkvæmd á Axarvegi og efnistaka henni samfara getur verið háð eftirfarandi leyfum:

- Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð og efnistöku til viðkomandi sveitarstjórna, skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997 m.s.b. Sveitarstjórn Djúpavogshrepps þarf að leita meðmæla Skipulagsstofnunar skv. 3. tölulið bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 áður en framkvæmdaleyfi er veitt, ef aðalskipulag af framkvæmdasvæðinu hefur ekki verið staðfest.
- Samkvæmt Náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 37 skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar og náttúruverndarnefnda áður en veitt er framkvæmdaleyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar nema fyrir liggja samþykkt aðalskipulag.
- Öll efnistaka lausra jarðlaga er háð lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, gr. 45-49. Einnig gilda um efnistöku á landi lög nr. 57/1998 um rannsóknir og nýtingu á auðlindum í jörð.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem heilbrigðisnefnd Austurlands veitir vegna efnistöku og vinnubúða. Í gildi er reglugerð nr. 547/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni og -eldhús, aðstöðu fyrir olúskipti o.fl.
- Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingavinnustað og við aðra tímabundna mannvirkjagerð.
- Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Fiskistofu varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Fiskistofu, lax- og silungsveiðisviðs, varðandi brúargerð og malarnám úr áreyrum.
- Í samræmi við þjóðminjalög nr. 107/2001 þarf að sækja um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hættu er á að fornleifar geti raskast.
- Samkvæmt skógræktarlögum nr. 3/1955 (II. kafla, 6. gr.) um meðferð skóga og kjarrs má ekkert svæði rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra og þá því aðeins að grætt verði upp að nýju jafnstórt svæði.
- Samkvæmt lögum um landgræðslu nr. 17/1965, 17. gr. þarf sá sem veldur landsþjöllum, með mannvirkjagerð eða á annan hátt, að bæta þau. Í 18. gr. kemur m.a. fram að Landgræðslan eigi að segja fyrir um hvernig þau skuli bæta.
- Þar sem veglína skarast við helgunarsvæði háspennulínu þarf náið samráð við Landsnet um útfærslur. Ekki má hefja vinnu innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggja heimild frá Landsneti.

Auk þess er Ísland aðili að ýmsum alþjóðlegum samþykktum sem þarf að uppfylla t.d. samningi um líffræðilega fjölbreytni sem gerður var í Rio de Janeiro 1992 og Bernarsamningi sem fjallar um verndun villtra plantna og dýra og lífsvæða í Evrópu.

2.4.1 Náttúruminjaskrá

Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði mun upphaf framkvæmdanna Fljótsdalshéraðsmegin liggja um svæði á Náttúruminjaskrá: *Pingmúli, Skriðuvatn, Haugahólar og Vatnaskógar, Skriðdalshreppi, S-Múlasýslu*. Endurbýggður vegur mun liggja um svæðið á 1,5 km löngum kafla á bökkum Skriðuvatns. Miðað er við að hann fylgi núverandi vegi að mestu á þeim kafla.

2.4.2 Hverfisverndarsvæði í fjallendi á Austur-Héraði (Fljótsdalshéraði)

Í kafla 2.2. kemur fram að Axarvegur liggur um hverfisverndarsvæði sem skilgreint er í aðalskipulagi Austur-Héraðs 2002-2017. Nær allur vegurinn liggur ofan 300 m h.y.s þar sem hann er innan sveitarfélagsins Fljótsdalshéraðs. Í aðalskipulaginu er eftirfarandi lýsing á hverfisverndarsvæðinu:

"Tilgangur hverfisverndar: Tilgangur setningar hverfisverndarákvæða fyrir fjallendi Austur-Héraðs er að stuðla að jafnvægi milli nýtingar og verndunar, í anda sjálfbærrar þróunar, ásamt því að sjá til þess að ákvarðanir sem hafa í för með sér varanlega ráðstöfun lands eða breytingar á landnotkun fái faglega og lagalega rétta meðferð.

Skilgreining svæðis: Allt fjallendi Austur-Héraðs ofan 300 m.y.s. ásamt dölum sem skerast inn í það, frá dalsmynni til vatnaskila eða marka sveitarfélagsins, eins og skipulagsuppráttur sýnir.

Hverfisverndarákvæðin taka ekki til þeirra mannvirkja sem fyrir eru á svæðinu eða eru samþykkt í svæðisskipulagsáætlunum sem taka til þess að hluta eða að öllu leyti. Þetta á m.a. við þjóð- og fjallvegi, raflínur, háspennu- eða ljósleiðarastrengi, sæluhús og fjarskiptastöðvar.

Lýsing: Fjallendi á Austur-Héraði, með stökum fjöllum, dölum og samfelldu hálendi er lítt snortið eða ósnortið land með verulegt náttúrufarslegt gildi, bæði stærðar sinnar vegna og sökum gróðurfars og jarðfræði. Svæðið er landfræðilega hluti af Austfjarðahálendinu. Í alþjóðlegu samhengi er hér um að ræða nær ósnortið og einstakt umhverfi, sem varðveitir afar vel myndunarsögu lands á Tertíer og ísöld.

Hluti svæðisins er "ósnortið víðerni", skv. skilgreiningu náttúruverndarlaga. Vissir hlutar þess eru á náttúruminjaskrá (t.d. Stóruvörð) og á ákveðnum svæðum eru vatnsverndarsvæði samkvæmt gildandi svæðisskipulagi. Þá er syðsti hluti fjallendis á Austur-Héraði innan marka svæðisskipulags fyrir Miðhálandið.

Hverfisverndarákvæði:

- Landbúnaðarnytjar, svo sem beit og veiðar skulu haldast svo sem verið hefur. Sveitarstjórn getur þó, ef þörf krefur, sett reglur um takmörkun eða stjórn beitar á svæðinu.
- Vekja ber athygli á útivistargildi fjallendis á Austur-Héraði og greiða fyrir umferð gangandi og ríðandi fólks þar, t.d. með merkingu gönguleiða, o.þ.h.
- Umferð vélknúinna ökutækja um vegslóða sem þegar eru fyrir hendi skal heimil að sumarlagi, enda sé viðkomandi slóð greinileg. Óheimilt er að ryðja nýjar slóðir fyrir umferð vélknúinna ökutækja. Akstur á snævi er heimill, en ef þörf krefur getur sveitarstjórn ákveðið að takmarka eða banna akstur vélknúinna ökutækja á tilteknum svæðum árið um kring.
- Heimilt er að reisa girðingar, fjárréttir og göngubrýr, og merkja göngu- og reiðstíga um svæðið. Mannvirkjagerð skal haldið í lágmarki og þess jafnan gætt að hún leiði til eins lítillar röskunar og jarðrasks og kostur er.

Sé talið nauðsynlegt að reisa gistiskála, gangnamannahús, fjarskiptastöðvar eða aðrar sambærilegar byggingar á svæðinu, skal það gert skv. ákvæðum skipulags- og byggingarlaga um breytingar á aðalskipulagi. Fornleifaskráning skal liggja fyrir áður en ráðist er í byggingarleyfisskyldar eða framkvæmdaleyfisskyldar framkvæmdir, sbr. skipulagsreglugerð 400 / 1998 og þjóðminjalög 107 / 2001.

- Óheimilt er með öllu að skilja eftir á svæðinu úrgang, sorp, spilliefni eða annað það sem valdið getur sjónmengun eða annarri mengun, þ.m.t. skothylki veiðimanna" (Austur-Hérað, 2002).

3 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM – VINSUN

3.1. ALMENN ÁHRIF FRAMKVÆMDAÞÁTTA Á UMHVERFI

Í frummatsskýrslunni verður fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. Fjallað verður um áhrif á framkvæmdatíma og rekstrartíma.

3.1.1. Vegagerð og brúargerð

Umhverfisáhrif vegagerðar fara eftir staðsetningu, legu, hönnun vega, hönnun brúa, stærð vegsvæðis og frágangi.

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í breytingum á því landsvæði sem fer undir veg, t.d. þar sem vegur fer yfir árfarvegi, votlendi, tún, gróin svæði, jarðmyndanir eða mannvistarleifar. Uppbygging og rekstur vegar getur haft áhrif á dýralíf í ám og fuglalíf á landi. Nýr vegur hefur sjónræn áhrif og markar ný spor í landslag, skiptir því upp og myndar skil í landslagið.

Umferð vinnuvéla á framkvæmdartíma hefur áhrif á hávaða, útblástursmengun, hættu á mengunarslysum og rykmengun.

Nýir vegir eru lagðir til að auka umferðaröryggi og bæta samgöngur. Á rekstrartíma geta bættar samgöngur haft margvísleg áhrif, t.d. á byggð á svæðinu, ferðapjónustu/útvist og opinbera þjónustu. Loks má gera ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd hafi áhrif á hagræna þætti. Þá munu breyttar samgöngur hafa áhrif á umferðarhávaða og útblástur mengandi efna frá umferð.

3.1.2. Efnistaka

Umhverfisáhrif efnistöku eru háð efnisþörf framkvæmdarinnar, staðsetningu náma og frágangi þeirra að efnistöku lokinni. Efnistaka getur haft áhrif á gróður, dýralíf, mannvistarleifar eða jarðmyndanir. Þá breytir efnistaka landslagi.

3.2. ÁHRIFASVÆÐI FRAMKVÆMDARINNAR

Við skoðun mismunandi áhrifaþátta framkvæmda verður líklegt áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda skilgreint. Áhrif framkvæmdarinnar munu ná út fyrir framkvæmdasvæðið sjálft. Áhrifasvæðinu má skipta í tvennt; annars vegar svæði sem fer undir vegi og efnistöku, hins vegar svæði þar sem áhrifa bættara samganga gætir. Reynt verður að meta líklegt áhrifasvæði framkvæmdarinnar varðandi:

- Samfélagsleg áhrif
- Landnotkun
- Lífríki
- Gróður og jarðveg
- Sjónræn áhrif
- Umferð og umferðaröryggi
- Loft- og hljóðmengun

Í frummatsskýrslu verður reynt að meta hversu umfangsmikið áhrifasvæðið er á umræddum sviðum, þ.e. hversu langt áhrifa gætir.

Tafla 1. Áhrif framkvæmdaþátta á umhverfi

FRAMKVÆMDAÞÆTTIR		REKSTRARÞÆTTIR	
VEGAGERÐ	EFNISTAKA	REKSTUR	
UMHVERFISÞÆTTIR	Vegsvæði <ul style="list-style-type: none"> Gróðurfar Laxfiskar Smádýralíf Fuglar Fornminjar Jarðmyndanir 	Efnistökusvæði <ul style="list-style-type: none"> Gróðurfar Laxfiskar Smádýralíf Fuglar Fornminjar Jarðmyndanir 	
	Landslag <ul style="list-style-type: none"> Landslag 	Landslag <ul style="list-style-type: none"> Landslag 	Landslag <ul style="list-style-type: none"> Sjónræn áhrif
	Vatnafar <ul style="list-style-type: none"> Árvatn 	Vatnafar <ul style="list-style-type: none"> Árvatn 	Vatnafar <ul style="list-style-type: none"> Árvatn
	Lífríki í ám <ul style="list-style-type: none"> Silungur 	Lífríki í ám <ul style="list-style-type: none"> Silungur 	Lífríki í ám <ul style="list-style-type: none"> Silungur
	Umferð <ul style="list-style-type: none"> Ryk á framkvæmdatíma Hávaði vinnuvéla Útblástur vinnuvéla Mengunarslys Töf á umferð 	Umferð <ul style="list-style-type: none"> Ryk á framkvæmdatíma Hávaði vinnuvéla Útblástur vinnuvéla Mengunarslys 	Umferð <ul style="list-style-type: none"> Umferðaröryggi Umferðarhávaði Útblástur frá umferð Mengunarslys Samgöngur
	Samfélag <ul style="list-style-type: none"> Atvinna Útivist Veiði í ám 	Samfélag <ul style="list-style-type: none"> Atvinna Útivist Veiði í ám 	Samfélag <ul style="list-style-type: none"> Byggðastefna Atvinna/þjónusta Skipulag Útivist/ferðaþjónusta

3.3. RANNSÓKNARSVÆÐI VEGNA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Rannsóknarsvæðið vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmda á nýjum Axarvegi, milli Skriðdals og Berufjarðar og framkvæmda á Hringvegi í Skriðdal og um botn Berufjarðar, hefur verið skilgreint af Vegagerðinni (Teikning 3). Það nær yfir mögulegt framkvæmdasvæði vegagerðar og efnistöku og er að jafnaði um 200 m breitt, en breiðara þar sem ástæða þykir til, eins og við enda Axarvegur í Skriðdal og í Berufirði og mjórri, eða 50 m breitt þar sem núverandi Hringvegi í Berufirði er fylgt. Þar verða þó fornleifar skoðaðar á 200 m breiðu belt. Við Skriðuvatn mun rannsóknarsvæðið ekki ná út í vatnið nema hvað varðar vatnalíf og fiskistofna.

Rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum sem sýnt er á teikningu 3 hefur verið stækkað frá því sem kynnt var í drögum að tillögu að matsáætlun í janúar 2008. Það nær nú einnig yfir svæði meðfram Hringvegi í Skriðdal, mögulegt svæði fyrir veglínu sunnan Berufjarðar og yfir svæði sem áætlað er að fari undir veg vegna breytinga á Hringvegi og efnistöku í tengslum við þá breytingu.

Gert er ráð fyrir að veglínukostir Axarvegur og Hringvegur muni verða innan þess svæðis sem afmarkað er á teikningum sem rannsóknarsvæði. Ef í ljós kemur, meðan á mati á umhverfisáhrifum stendur, við skoðun á mismunandi möguleikum, að stækka þurfi rannsóknarsvæðið vegna nýrra náma, nýrra veglína eða breyttrar legu veglína sem birtar eru á teikningum í tillögu að matsáætlun, verður það gert og kynnt í frummatskýrslu.

4 GÖGN OG RANNSÓKNIR

Framkvæmdaaðili hyggst nýta sér ýmis gögn við matsvinnuna. Til eru nokkrar heimildir um fyrirhugað framkvæmdasvæði sem hægt er að nota. Matsvinnan mun þó að stórum hluta byggja á rannsóknum sem verða gerðar í tengslum við þessa framkvæmd.

4.1. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA ORÐIÐ FYRIR ÁHRIFUM AF FYRIRHUGAÐRI FRAMKVÆMD

Við mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda hyggst framkvæmdaraðili standa fyrir ýmsum rannsóknum og gagnaöflun. Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta orðið fyrir áhrifum af fyrirhugaðri framkvæmd og þau gögn, rannsóknir og aðferðir sem stuðst verður við og eða notaðar til að leggja mat á áhrif á einstaka umhverfisþætti.

4.1.1. Samfélag og landnotkun

Endurbyggður vegur í Skriðdal mun fylgja núverandi vegi að mestu. Hann liggur framhjá Skriðuvatni í Skriðdal en vatnið og hlíðin austan þess eru á náttúruminjaskrá auk þess sem farið er um vatnsverndarsvæði. Á svæðinu eru rætur fornrar megineldstöðvar (Þingmúli), fjölbreyttar jarðmyndanir, framhlaup og steingervingar frá tertíertíma. Skriðuvatn er lífríkt vatn í gróðursælu umhverfi og við það eru frístundahús. Endurbygging Hringvegar getur haft áhrif á svæði á náttúruminjaskrá, vatnsverndarsvæði (kafla 4.1.11.) og á eigendur frístundahúsanna. Nýr Axarvegur mun liggja í grennd við núverandi veg sem liggur að stórum hluta um óbyggðir sem nýttar eru sem beitilönd. Landinu hefur þegar verið spilt með núverandi vegi og lagningu raflínu yfir Öxi. Nýr Hringvegur og Axarvegur munu liggja um byggð í botni Berufjarðar og hafa m.a. áhrif á landeigendur og landbúnað. Nýr Hringvegur mun raska tünnum í landi Hvannabrekku og Berufjarðar.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á samfélagið á Austurlandi og landnotkun á svæðinu sem lendir undir vegi. Í frummatsskýrslu verður fjallað um núverandi aðstæður samfélags og landnotkun á svæðinu.

Hvenær, hvernig: Á árunum 2008 og 2009 mun Vegagerðin afla frekari gagna um samfélag, landamerki, lagnir, landnotkun, skipulagsáætlanir, svæði á náttúruminjaskrá og hverfisvernd á og í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Ekki er talin þörf á að gera sérstaka samfélagsrannsókn í tengslum við framkvæmdina.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður metið mikilvægi samgöngubóta á svæðinu og áhrif mögulegra framkvæmda á landeigendur, íbúa svæðisins, skipulag, svæði á náttúruminjaskrá, markmið hverfisverndar, landnotkun, háspennulínu Landsnets, hlunnindi af veiði, byggðastefnu, atvinnu, ferðapjónustu og opinbera þjónustu. Haft verður samráð við landeigendur og sveitarstjórnir á svæðinu. Tekin verður ákvörðun um hvað gera skuli við núverandi vegi og fjallað um forsendur þeirrar ákvörðunar.

4.1.2. Samgöngur og umferð

Áætluð umferð árið 2030 hefur ekki verið reiknuð út. Búast má þó við að umferð á svæðinu aukist með bættum samgöngum.

Á árunum 2004-2006 voru árlega skráð 3-4 slys á veginum um Öxi. Með nýjum vegi er gert ráð fyrir að slysatíðni lækki vegna betri og öruggari vegar. Á árunum 2000-2004 var slysatíðni á Hringvegi um Berufjörð mjög breytileg milli ára, stundum há og stundum lág.

Núverandi vegur um Berufjörð er hættulegur, m.a. vegna slæmrar hæðarlegu milli bæjanna Hvannabrekku og Berufjarðar og vegna einbreiðrar brúar yfir Berufjarðará sem er með slæma aðkomu (kafla 1.3.). Auk þess liggur hann nálægt íbúðarhúsum að Berufirði sem eru báðum megin vegar.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi vegfarenda á Axarvegi og Hringvegi um Skriðdal og Berufjörð.

Hvenær, hvernig: Vegagerðin mun safna saman upplýsingum um núverandi ástand samgangna t.d. umferð, hlutfall þungaumferðar, vegalengdir, slysatíðni og vetrarlokun á núverandi vegi. Gerð var umferðarkönnun vegna framkvæmdarinnar sumarið 2008, til að auðvelda mat á áhrifum hennar á ferðavenjur vegfarenda.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða öryggissjónarmið reifuð. Skoðaðir verða vegtæknilegir þættir framkvæmdarinnar og metin áhrif bættrar vegtengingar á umferðaröryggi, vegalengdir og vetrarlokun. Áætluð slysatíðni á nýjum Axarvegi og Hringvegi um Berufjörð verður reiknuð út og borin saman við slysatíðni á núverandi vegum. Metin verða áhrif framkvæmdarinnar á ferðavenjur vegfarenda, leiðarval flutningsaðila og dreifingu umferðar um Austurland. Umferðaspá til ársins 2030 verður gerð og arðsemi framkvæmdarinnar metin. Fjallað verður um viðhald, rekstur og fyrirhugaða vetrarþjónustu á nýjum vegum.

4.1.3. Hávaði og loftmengun

Núverandi Hringvegur framhjá Skriðuvatni liggur í góðri fjarlægð frá íbúðarhúsi á eyðibýlinu Vatnsskógum, eða í um 350 m fjarlægð. Hann liggur nálægt frístundahúsi sem er í skóginum ofan við Skriðuvatn, eða í 45 m fjarlægð. Vegna nálægðar við Skriðuvatn er ekki hægt að færa veginn fjær húsinu.

Núverandi Axarvegur liggur nokkuð nálægt íbúðarhúsi að Melshorni sem nýtt er sem frístundahús, eða í um 70 m fjarlægð. Miðað er við að nýr vegur liggja fjær íbúðarhúsinu. Nokkur rykmengun og umferðarhávaði eru á Öxi vegna umferðar um núverandi veg sem er malarvegur og mjög brattur á köflum.

Sá hluti Hringvegar um botn Berufjarðar sem enn er lagður malarslittagi, liggur framhjá tveimur bæjum, þ.e. Hvannabrekku og Berufirði. Að Hvannabrekku er vegurinn um 120 m neðan við íbúðarhúsið. Að Berufirði eru þrjú íbúðarhús, eitt ofan vegar í um 75 m fjarlægð frá vegi og tvö neðan vegar, í kringum 120 og 130 m fjarlægð frá vegi. Nokkur rykmengun og umferðarhávaði fylgja umferð um núverandi veg.

Að framkvæmdum loknum mun draga úr rykmengun og umferðarhávaða vegna betri hæðar- og planlegu og bundins slitlags á nýjum vegi. Einnig vegna meiri fjarlægðar frá vegi að íbúðarhúsum í Berufirði og Hvannabrekku.

Vegagerðin hefur tekið ákvörðun um í samræmi við athugasemd Skipulagsstofnunar við drög að tillögu að matsáætlun að ekki verði fjallað um loftmengun eða rykmengun í mati þessara vegaf framkvæmda. Hins vegar verður fjallað um hljóðstig.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á hljóðvist á svæði næst fyrirhuguðum vegi. Á framkvæmdatíma verður ónæði innst í Berufirði vegna hávaða frá vinnuvélum.

Hvenær, hvernig: Reiknaður verður út umferðarhávaði við íbúðarhús og frístundahús á svæðinu fyrir og eftir breytingar. Fjallað verður almennt um hávaða af völdum umferðar.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum útreikninga á umferðarhávaða við íbúðarhús og frístundahús. Miðað verður við áætlaða umferð um Hringveg og Axarveg samkvæmt umferðarspá fyrir svæðið á árinu 2030. Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á umferðarhávaða.

4.1.4. Menningarminjar

Svæðisskráning fornleifa fór fram á þeim hluta vegarins sem liggur um Fljótsdalshérað í tengslum við gerð aðalskipulags Austur-Héraðs 2002-2017. Einnig hefur farið fram fornleifaskráning á þeim hluta vegarins sem lendir innan svæðisskipulags Miðhálandisins 2015 og kemur þar fram að í grennd við

fyrirhugað framkvæmdasvæði eru samgönguminjar. Árið 2003 var unnið að svæðisskráningu Djúpavogshrepps og þá var hluti miðhálandisskráningarinnar endurskoðaður. Gamli Axarvegur fékk númerið SM-691:002 og honum lýst svo:

"Axarvegur liggur upp úr dalbotninum upp bratta klettahjalla og brekkur. Hæstur er hjallinn upp af Vagnbrekku og þar brattastur jeppavegurinn, sem ruddur var yfir þessa gömlu alfaravegi nú á sjötta áratugi aldarinnar. 'Áður lá kaupstaðaleið þeirra Héraðsmanna sem á Djúpavogi versluðu, um Öxi og þar lagði leið sína forðum Hrafnkell Freysgoði, er hann fór sneypuförina á Þingvöll eftir dráp Einars smala þjóðleið frá upphafi landsbyggðar." Segir í Sveitum og jörðum í Múlþingi. "Skarðið, sem er fyrir innan [Flögutind og Grýlutind] heitir Berufjarðarskarði. Um það lá þjóðleiðin og var býsna fjölfarin fram að bílaöldinni." - "Úr Berufjarðardal liggur gamall vegur - nú að nokkru endurbættur - yfir í Skriðdal. Það er kallað að fara Öxi, Axarveg eða jafnvel Axarheiði áður fyrr. Þegar Héraðsmenn fóru kaupstaðarferðir á Djúpavog fóru þeir Öxi. En af Axarvegi lágu götur upp Merkjahrygg, yfir mjótt sund í Ódáðavötnum, síðan um Búðatungur, Hornbrynjuhlakka og ofan í Fljótisdal. Þessa leið fóru Fljótisdælingar. Enn má sjá gömlu göturnar upp Merkjahrygginn og nú hefur verið ruddur vegur upp hrygginn vegna stíflugerðar í Ódáðavötnum." (Fornleifastofnun Íslands, 2004).

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á menningarminjar á svæðinu.

Hvenær og hvernig: Fornleifastofnun Íslands var fengin til kanna rannsóknarsvæðið með tilliti til fornminja. Rannsóknin fór fram sumarið 2008.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða settar fram niðurstöður vettvangsathugana með upplýsingum um hvern stað og staðsetningu hans. Minjastaðir verða merktir inn á loftmyndakort. Gerð verður grein fyrir áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á fornleifar og settar fram tillögur um mótvægisáðgerðir. Ef raska þarf fornleifum eða rannsaka þær vegna framkvæmdanna verður aflað leyfis hjá Fornleifavernd ríkisins. Framkvæmdaraðili mun hafa samráð um það við rannsóknaraðila og sækja um leyfi ef þörf krefur.

4.1.5. Gróðurfar

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er fremur þurr og nokkuð vel gróið. Einhver votlendi eru þó á svæðinu. Við Hringveg í Skriðdal og í grennd við Melshorn í Berufjarði er náttúrulegt birkikjarr. Gera má ráð fyrir að ný veglína Hringvegar muni liggja um jaðar túna í landi Hvannabrekku og Berufjarðar. Við endanlega staðsetningu veglínun og við framkvæmdir verður reynt að skerða votlendi, birkikjarr og tún sem minnst. Litlar rannsóknir hafa farið fram á gróðurfarinu.

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á gróðurfar. Greint verður frá einkennum og sérstöðu gróðurfars á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði.

Hvenær og hvernig: Náttúrustofa Austurlands rannsakaði gróðurfar í júní-ágúst 2008. Aflað var gagna um gróðurfar á svæðinu þannig að hægt sé að útbúa kort af gróðurlendum. Við gróðurkortlagningu er gróður afmarkaður og greindur í gróðurlendi, þ.e. mosagróður, mýrargróður, lyngmóa, flóa o.s.frv. á rannsóknarsvæðinu. Ef um var að ræða votlendi sem náði út fyrir þau mörk, þá var mörkum þess lokað til að hægt sé að meta nánar stærð votlenda sem verða fyrir áhrifum framkvæmda. Auk þess var þekja gróðurs metin. Metið var ástand gróðurlendis, m.a. með tilliti til jarðvegsrofs og gróðurframvindu. Við grunnkortlagningu var notuð sú aðferðafræði og skráning sem viðhöfð er hjá Náttúrufræðistofnun Íslands.

Gengið var um rannsóknarsvæðið og gróðurfari á vegarstæðum lýst. Gerð var úttekt á tegundafjölbreytni (tegundaskráning) og litið eftir sjaldgæfum tegundum á og við vegarstæði. Loks var heimilda leitað um sjaldgæfar tegundir. Útbúinn verður listi yfir þær tegundir sem finnast á rannsóknarsvæðunum og greint frá tegundum á valista.

Niðurstöður rannsókna birtast í lýsingum á gróðurlendum, tegundalistum, gróðurkortum (gróðurlendi og þekja sýnd) og töflu sem sýnir stærð gróðurlenda sem raskast vegna framkvæmda m.v. 100 m áhrifasvæði meðfram veglínunum og á efnistökusvæðum.

Framsetning: Útbúið verður gróðurlendakort af rannsóknarsvæðunum. Gróðurlendi verða afmörkuð á loftmyndakorti í mælikvarðanum 1:15.000. Í frummatsskýrslu verður lagt mat á flóru og tegundafjölbreytni svæðanna sem veglínurnar liggja um, fjölbreytni gróðurlenda og verndargildi þeirra. Reiknuð verður út stærð þess landsvæðis sem raskast. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á gróðurfar verða metin, m.a. skerðing á gróðurlendi og votlendi og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við. Metið verður umfang þeirrar skógareyðingar sem kann að hljóttast af fyrirhugaðri gerð Axarvegur niður í botn Berufjarðar og vegna byggingar Hringvegur um Skriðdal. Fjallað verður um fyrirbyggjandi áðgerðir við að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfar, eins og t.d. að varðveita efsta lag jarðvegs og nýta aftur við frágang og með hvaða hætti best verður forðað skógareyðingu sem kann að hljóttast af fyrirhugaðri framkvæmd.

Mótvægisáðgerðir og vöktun: Greint verður frá hvernig og hvar votlendi og gróðurlendi verða endurheimt til að bæta fyrir vistkerfi sem glatast og hvort og þá hvernig vöktun verði með ástandi svæða að framkvæmd lokinni til að fylgjast með hvort markmiðum endurheimtar og uppgræðslu verði náð. Varðandi uppgræðslu mun koma fram hvort fyrirhugað er að nýta núverandi gróðurhulu á einhvern hátt. Við útfærslu á uppgræðslu verður stuðst við leiðbeiningar Vegagerðarinnar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli og haft samráð við landeigendur, sveitarstjórn og Landgræðslu ríkisins um fyrirkomulag landbóta, m.a. staðarval og uppgræðsluáferðir (kafla 4.2.).

4.1.6. Fuglalíf og hreindýr

Á Öxi eru mófuglar og þar sést stundum til hreindýra eins og á öðrum heiðum á Austurlandi. Telja má að framkvæmdin muni hafa einhver áhrif á fugla og hreindýr á svæðinu en nýr Axarvegur mun liggja í grennd við núverandi veg og búast má við að truflun af völdum framkvæmda og umferðar verði eitthvað meiri en nú er. Djúpavogshreppur hefur löngum þótt áhugaverður meðal áhugafólks um fugla og fuglaskoðun vegna fjölskrúðugs fuglalífs. Á heimasíðu Djúpavogshrepps www.dupivogur.is er sérstakur fuglavefur og þar kemur fram að Berufjörður er eitt af helstu fuglaskoðunarsvæðum í sveitarfélaginu. Hringvegur um innsta hluta Berufjarðar mun færast nær sjónum. Búast má við að framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á fugla, einkum þar sem fyrirhugað er að fara með vegstæði um fjörur eða leirur.

Á Náttúrustofu Austurlands eru til heimildir um hreindýr á svæðinu svo þau verða ekki að rannsökuð sérstaklega.

Hvar: Framkvæmdin mun mögulega hafa áhrif á fugla og hreindýr á svæðinu. Greint verður frá einkennum og sérstöðu fuglalífs á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og atferli hreindýra

Hvenær og hvernig: Vorið 2008 tók Náttúrustofa Austurlands taka saman heimildir um fuglalíf á svæðinu og fjölda tegunda. Einnig tók hún saman heimildir um hreindýr á svæðinu. Rannsóknir á fuglalífi fóru fram í maí-ágúst 2008 og voru fuglar skoðaðir í upphafi varptíma. Sumarið 2008 var aflað upplýsinga um sjaldgæfa fugla á rannsóknarsvæðinu. Gengið var eftir mögulegum veglínunum og allir fuglar taldir á 50-100 m breiðum sniðum. Fuglalíf og tegundafjölbreytni voru metin. Skráðir voru allir fuglar sem sáust og atferli þeirra, þannig að hægt væri að meta hvort um varpfugla væri að ræða.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður lagt mat á tegundafjölbreytni svæðisins og hvort á svæðinu sé sérstætt fuglalíf eða fuglar sem eru á válista. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf verða metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum og/eða vöktun þar sem það á við.

4.1.7. Vatnalíf og fiskistofnar

Stærstu árnar á rannsóknarsvæðinu eru Axará í Skriðdal og Grjótá, Hemra, Selá og Berufjarðará í Berufirði. Axará rennur í Skriðuvatn en í því er silungsveiði. Árnar Berufjarðarmegin renna allar í

Berufjarðará en einhver bleikjuveiði er í henni. Tekin verða saman þau gögn um veiði og fiskgengd sem til eru.

Þar sem Berufjarðará og Skriðuvatn eru veiðivötn, verður lögum nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði fylgt við efnistöku, ræsagerð eða aðrar framkvæmdir í eða við ár á svæðinu. Áður en framkvæmdir hefjast verður leitað leyfis hjá Fiskistofu varðandi mögulegar framkvæmdir við árnar og haft samráð við landeigendur. Leitast verður við af fremsta megni að spilla sem minnst ánum og umhverfi þeirra. Ef raska þarf ánum vegna ræsagerðar eða byggja undirstöður úti í Berufjarðará við fyrirhugaða brúarbyggingu, verður miðað við að þær framkvæmdir verði utan veiði- og hrygningartíma, líkt og gert er þegar nýjar brýr eru byggðar í mikilvægum laxveiðiám. Þannig verður hægt að minnka verulega áhrif framkvæmdarinnar á lífríkið. Við efnisnám úr áreyrum veiðivatna verður miðað við að taka ekki efni úr virkum farvegum.

Hvar: Vegna brúar- og ræsagerðar getur framkvæmdin haft tímabundin áhrif á fiska á svæðinu.

Hvenær, hvernig: Ekki liggur fyrir ákvörðun um endanlega staðsetningu ræsa eða hönnun brúar yfir Berufjarðará. Ákvörðun um ræsi verður tekin áður en frummatsskýrsla verður kynnt. Sumarið 2008 gerði Veiðimálastofnun rannsóknir á lífríki vatnsfalla og vatna sem vegagerðin og efnistaka vegna hennar kann að hafa áhrif á.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða aðgengilegar veiðitölur á mögulegu framkvæmdasvæði kynntar, áhrif framkvæmdarinnar á fiskistofna og annað lífríki í vatni metin og gerð tillaga að mótvægisáðgerðum og/eða vöktun og greint frá helstu niðurstöðum lífríkisrannsókna í vatni þar sem það á við.

4.1.8. Jarðfræði

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á jarðmyndanir svæðisins en mögulegt framkvæmdasvæði liggur m.a. um suðvesturenda Breiðdalseldstöðvar. Samkvæmt óstaðfestu Aðalskipulagi Breiðdalshrepps 2004-2024 er tillaga um að Breiðdalseldstöðin muni njóta hverfisverndar innan sveitarfélagsmarka Breiðdalshrepps (Breiðdalshreppur, 2007).

Hvenær og hvernig: Í frummatsskýrslu verður jarðfræði fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis lýst, m.a. einkennum og sérstöðu jarðmyndana. Jarðfræðiheimildir verða notaðar við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Einnig mun umfjöllun byggja á yfirborðsrannsóknum sem fóru fram í mars-september 2008. Loftmyndir og kort verða skoðuð og út frá þeim verða merkar jarðmyndanir á svæðinu staðsettar og þeim lýst.

Framsetning: Helstu jarðmyndanir á rannsóknarsvæðinu verða afmarkaðar á korti. Í frummatsskýrslu verður merkustu jarðmyndunum á svæðinu lýst, fjallað um sérstöðu þeirra og verndargildi. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðfræðilega þætti verða metin og gerðar tillögur að mótvægisáðgerðum þar sem það á við.

4.1.9. Sérstakar jarðmyndanir og vistkerfi, votlendi, leirur og sjávarfitjar

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á sérstakar jarðmyndanir og vistkerfi skv. 37. gr. Náttúruverndarlaga nr. 44/1999. Mögulegt er að framkvæmdin liggja á kafla um votlendi en almennt virðist þó lítið um votlendi á svæðinu. Mögulega mun Hringvegurinn liggja um leirur og sjávarfitjar fyrir botni Berufjarðar.

Hvenær og hvernig: Í frummatsskýrslu verður sérstökum jarðmyndunum og vistkerfum á fyrirhuguðu rannsóknarsvæði lýst. Þar sem veglínur liggja um votlendi eða leirur verður mælt hve stór svæði skerðast vegna framkvæmdarinnar. Sumarið 2008 tók Náttúrustofa Vestfjarða að sér í samstarfi við Náttúrustofu Austurlands að kanna helstu þætti lífríkis fjöru og sjávarbotns innanverðs Berufjarðar í grennd við mögulegar veglínur. Fjörur voru gengnar og leirur í botni Berufjarðar kannaðar á átta stöðvum með sýnatöku. Þremur sýnum var safnað á hverri stöð. Í vinnustofu verða dýr talin og greind eins og unnt er undir víðsjá.

Framsetning: Ef í ljós kemur að framkvæmdin raskar sérstökum jarðmyndunum eða vistkerfum verða þau sýnd á korti. Áhrif framkvæmdarinnar á þau verða metin. Reynt verður að meta þau áhrif sem vegarlagning yfir leirur í innsta hluta Berufjarðar kynni að hafa á annað lífríki, eins og t.d. fuglalíf í firðinum. Gerðar verða tillögur að mótvægisáðgerðum eða vöktun þar sem það á við. Ef votlendi raskast vegna framkvæmdarinnar verður í frummatsskýrslu fjallað um möguleika á endurheimt votlendis í stað þess sem raskast (kafla 4.2).

4.1.10. Landslag, ásýnd lands

Hvar: Framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag. Endurbyggður Hringvegur í Skriðdal mun fylgja núverandi Hringvegi eins og hægt er. Hann verður þó breiðari og hærri en núverandi vegur. Nýr Axarvegur mun að mestu leyti liggja utan núverandi Axarvegur og verða mun breiðari og hærri en hann er í dag. Einnig verður skorið í gegnum hæðir og fyllt í lægðir. **Telja má að á köflum Berufjarðarmegin þurfi að breyta landslagi verulega til að leggja veg sem uppfyllir kröfur í Vegstaðli.** Nýr Hringvegur mun víkja útaf núverandi vegi á tæplega 4 km kafla í botni Berufjarðar og ný brú verður byggð yfir Berufjarðará. Þar verður töluverð breyting á ásýnd lands. Á þeim kafla verður vegurinn að mestu lagður á fyllingu. Við hönnun Axarvegur og Hringvegur verður lögð rík áhersla á að aðlaga skeringar og fyllingar sem best að landslagi. Markmið veggönguðar verður að fella vegina vel að landi, þannig að þeir skeri sig ekki úr, heldur verði upplifun vegfarenda eins og þeir hafi alltaf verið hluti af landslaginu. Niðurstöður umhverfismatsins verða nýttar til að meta hvar best sé að staðsetja nýja veglínu m.t.t. áhrifa á landslag.

Hvenær og hvernig: Mat á landslagi fór fram sumarið 2008, í tengslum við rannsóknir á náttúrufari svæðisins. Umfjöllun um landslag mun m.a. fela í sér lýsingu á staðháttum og landslagi á rannsóknarsvæðinu.

Gert verður mat á verndargildi landslagsins sem byggir á niðurstöðum náttúrufarskönnunar á svæðinu vegna framkvæmdarinnar, þar sem tekið verður tillit til fuglalífs, jarðfræði, gróðurfars og lífríkis svæðisins. Auk þess verður tekið mið af öðrum heimildum, s.s. náttúruminjaskrá, fornleifaathugunum o.fl. Helstu náttúruminjar verða merktar á korti og áhrif framkvæmdarinnar á landslag verða metin. Kannað verður hvort framkvæmdin hefur áhrif á ósnortin víðerni.

Framsetning: Landslagsgerðum verður lýst og lagt mat á landslagsheild svæðisins. Einnig verður verndargildi landslagsins metið. Útsýni að og frá fyrirhuguðum vegum og sjónræn áhrif verða sýnd með myndum. Tilgreint verður hvar myndirnar eru teknar, hvert sjónarhornið er og hvað myndirnar eiga að sýna. Útbúnar verða tölvugerðar myndir til að sýna og gera samanburð á landslagi fyrir og eftir framkvæmdir. Ef í ljós kemur að framkvæmdin hefur áhrif á ósnortin víðerni verður stærð þeirra metin og breytingar á þeim sýndar á korti.

4.1.11. Vatnafar

Samkvæmt Aðalskipulagi Austur Héraðs [nú Fljótsdalshérað] 2002 – 2017 er framkvæmdin á grannsvæði vatnsverndar á 1,5 km kafla við Skriðuvatn. Um er að ræða vatnsauðugt svæði, framtíðar vatnsverndarsvæði, sem hugsað er til síðari nota. Engin vatnsból eru í notkun á vatnsverndarsvæðinu en við hönnun vegarins verður tekið sérstakt tillit til nálægðar hans við framtíðar vatnsból.

Hvar: Framkvæmdin getur haft áhrif á vatnsverndarsvæði sem áætlanir eru um að nýta í framtíðinni. Núverandi vegur í Skriðdal liggur um svæði sem skilgreint er sem grannsvæði vatnsbóls. Endurbyggður vegur mun fylgja núverandi vegi að mestu um vatnsverndarsvæðið.

Hvenær og hvernig: Þar sem ákvörðun um vatnsverndarsvæðið var tekin eftir að núverandi vegur í Skriðdal var lagður telur Vegagerðin ekki þörf á að gera sérstakar athuganir á vatnsverndarsvæðinu. Metin verða áhrif framkvæmdarinnar á vatnsbólin og áhætta af rekstri vegarins á þau.

Framsetning: Mörk vatnsverndarsvæðisins verða sýnd á korti. Metin verða áhrif framkvæmdarinnar á það. Gerðar verða tillögur að mótvægisáðgerðum við vegagerð á framkvæmdatíma. Fjallað verður um

hugsanlega mengunarhættu af völdum slysa. Áður en vatnsbólín verða tekin í notkun er miðað við að unnin verði viðbragðsáætlun í samvinnu við Heilbrigðiseftirlit Austurlands vegna hættu á mengunaróhöppum á rekstrartíma.

4.2. MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG VÖKTUN

Í frummatsskýrslu verður fjallað um fyrirbyggjandi aðgerðir til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið. Einnig verður greint frá mótvægisáðgerðum til að bæta fyrir þau neikvæðu umhverfisáhrif sem framkvæmdin kann að hafa í för með sér. Fjallað verður um hvort vöktun er fyrirhuguð, þ.e. hvort og þá hvernig fylgst verður með hvort markmiðum mótvægisáðgerða er náð. Ef þörf er vöktunar mun koma fram til hvaða aðgerða megi grípa ef í ljós kemur að áhrif framkvæmdanna verði meiri og/eða önnur en gert var ráð fyrir.

4.3. UMHVERFISÞÆTTIR SEM GETA HAFT ÁHRIF Á FYRIRHUGAÐA FRAMKVÆMD

Í eftirfarandi kafla er fjallað um þá umhverfisþætti sem geta haft áhrif á fyrirhugaða framkvæmd, bæði á framkvæmdatíma og þó einkum á rekstrartíma. Fjallað er um þær rannsóknir sem gerðar verða til að meta áhrif þeirra á framkvæmdina. Í frummatsskýrslu verður skoðað hvort hægt er að grípa til aðgerða til að draga úr áhrifunum.

4.3.1. Veðurfar

Nálægar veðurstöðvar eru staðsettar á Öxi, Breiðdalsheiði, Teigarhorni og Kambanesi. Þær eru allar sjálfvirkar. Í árbók Ferðafélagsins frá 2002 kemur fram að veðraskil eru um Öxi og Hraun. Firna úrkomusamt getur verið sunnan heiðar í suðaustanátt en oft léttskýjað og sól á Suðurfjörðum þá úrsvöl þoka liggur yfir Héraði í norðaustlægum áttum (Hjörleifur Guttormsson, 2002)

Nýr Axarvegur mun sums staðar hafa í för með sér brattar bergskeringar Berufjarðarmegin. Við frágang vegarins verður vegriðum komið fyrir í samræmi við öryggisstaðla Vegagerðarinnar, t.d. þar sem bratt verður fram af veginum. Mörg dæmi eru um að snjór safnist í brattar skeringar og við vegrið. Við hönnun Axarvegar verður sérstaklega hugað að þessum þætti og reynt að draga úr hættu á snjósöfnun.

Hvar: Framkvæmdin mun tæplega hafa áhrif á veðurfar en veðurfar getur haft áhrif á staðarval veglínu.

Hvenær og hvernig: Veðurvaktin ehf. hefur metið snjósöfnun og veðuraðstæður að vetrarlagi við nýtt vegstæði Axarvegar. Vorið 2008 var farið var í vettvangsferð, rætt við heimamenn og skoðaðar veðurfarsmælingar úr nágrenninu.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verða veglínur skoðaðar með tilliti til veðurhæðar, líkum á snjósöfnun, hálfu, vind og umferðaröryggi.

4.3.2. Náttúruvá

Náttúruvá er skilgreind sem sjaldgæfur atburður þegar orka náttúruaflanna, snöggt og óvænt, leiðir til eyðileggingar og jafnvel manntjóns.

Hvar: Á svæðinu getur stafað hættu af náttúruvá. Þar ber helst að nefna snjóflóð, skriðuföll og vatnavexti. Auk þess getur stafað hættu af vondum veðrum. Landeigandi Berufjarðar hefur bent á að við Selá undir Kjalfjalli séu laus jarðlög á hreyfingu.

Hvenær og hvernig: Heimildir um náttúruvá verða skoðaðar í matsvinnunni. Leitað verður upplýsinga um ofanflóð á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Einnig verða teknar saman heimildir um flóð í ám á svæðinu. Jarðfræðingur mun meta hættu á framskriði lausra jarðlaga við Selá.

Framsetning: Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir áhrifum af náttúruvá.

4.4. KORT OG UPPDRÆTTIR

Í frummatsskýrslu verða framkvæmdir kynntar með skýringaruppdráttum og myndum. Sýndar verða veglínur, rannsóknarsvæði, framkvæmdasvæði og efnistökusvæði á loftmyndakortum. Einnig verða ósnortin víðerni í grennd við framkvæmdasvæðið, fyrir og eftir framkvæmdir, sýnd á korti og möguleg breyting á stærð þeirra mæld. Gróðurlendi og fornleifar á rannsóknarsvæðinu verða sýnd á uppdráttum. Miðað er við að allt framkvæmdasvæðið verði sýnt á loftmyndagrundi í mælikvarðanum 1:60.000 en að tilteknir hlutar þess verði sýndir á loftmyndum í stórum mælikvarða, þar sem t.d. skeringar og fyllingar meðfram vegi koma fram, ásamt afmörkuðum efnistökusvæðum. Gert er ráð fyrir að mælikvarðar korta og uppdráttar verði í 1:5000 - 1:60.000, í samræmi við það sem þau eiga að sýna.

4.5. NIÐURSTAÐA MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

Í matsvinnunni verða bornar saman þær veglínur sem hér eru kynntar. Samanburður nær til þeirra umhverfisþátta sem rætt hefur verið um hér að ofan, þ.e. til náttúrufars, landslags, umferðartækni, hagkvæmni og samfélagslegra þátta. Niðurstaða matsvinnunnar mun m.a. felast í því að meta hversu mikil áhrif framkvæmdin mun hafa á umhverfið og hvernig hún nær settum markmiðum. Á grundvelli matsvinnunnar mun Vegagerðin líklega mæla með einni leið Axarvegur og einni leið Hringvegur í frummatsskýrslu og leggja þær, ásamt öðrum skoðuðum leiðum, fram til athugunar Skipulagsstofnunar.

5. KYNNING OG SAMRÁÐ

5.1. TÍMAÁÆTLUN MATSVINNU

Vegagerðin áformar að vinna við hönnun veglína og undirbúning frummatsskýrslu vorið og sumarið 2008. Þá fara einnig fram rannsóknir á svæðinu. Veturinn 2008-2009 verður unnið við frummatsskýrslu. Vorið 2009 er áætlað að senda frummatsskýrslu til Skipulagsstofnunar. Gert er ráð fyrir að kynna frummatsskýrsluna og fyrirhugaða framkvæmd í samráði við Skipulagsstofnun þegar athugun Skipulagsstofnunar á frummatsskýrslu er hafin. Áætlanir eru um að matsskýrslan verði send til formlegrar athugunar hjá Skipulagsstofnun í ágúst 2009 og 4 vikum síðar muni stofnunin gefa álit sitt um fyrirhugaða framkvæmd.

Tafla 2. Tímaáætlun matsvinnu

	2008		2009										
	nóv	des	jan	feb	mar	apr	maí	jún	júl	ág	sep	okt	nóv
Tillaga að mats-áætlun til meðferðar hjá Skst.													
Vinnsla frummatsskýrslu í samr. við matsáætlun													
Skst. metur hvort frummatssk. uppfylli kröfur													
Formleg athugun Skst. á frummatsskýrslu													
Framkv.aðili vinnur úr ums. og aths. í matsskýrslu													
Álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu													
Framkvæmdaleyfi sveitastjórnar													
Kærufrestur til úrskurðarnefndar													

5.2. SAMRÁÐ

Á meðan matsvinnu stendur verður leitað til leyfisveitenda, annarra umsagnaraðila og almennings sem eru m.a:

Sveitarstjórn Fljótsdalshéraðs	Leyfisveitandi og umsagnaraðili
Sveitarstjórn Djúpvogshrepps	Leyfisveitandi og umsagnaraðili
Landeigendur	Samráðsaðili
Landgræðsla ríkisins	Umsagnaraðili og samráðsaðili
Skógrækt ríkisins	Leyfisveitandi, samráðsaðili og umsagnaraðili
Fornleifavernd ríkisins	Umsagnaraðili og hugsanlegur leyfisveitandi
Umhverfisstofnun	Umsagnaraðili
Matvælastofnun	Umsagnaraðili og hugsanlegur leyfisveitandi
Heilbrigðiseftirlit Austurlands	Umsagnaraðili og leyfisveitandi
Landsnet	Umsagnaraðili, samráðsaðili og leyfisveitandi

5.3. ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN AXARVEGAR

Í janúar 2008 voru drög að matsáætlun Axarvegur kynnt. Drögin voru send leyfisveitendum, umsagnar- og samráðsaðilum. Þau voru einnig kynnt almenningi, auglýst í Dagskránni á Austurlandi og í Morgunblaðinu og voru aðgengileg á heimasíðu Vegagerðarinnar.

Umsagnaraðilum, samráðsaðilum og almenningi var veittur 2ja vikna frestur til að skila inn athugasemdum varðandi drög að tillögu að matsáætlun, til 25. janúar 2008.

Eftirfarandi eru þær athugasemdir sem bárust og svör Vegagerðarinnar við þeim.

Sveitarstjórn Djúpavogshrepps fagnar þessari framkvæmd eins og hún liggur fyrir í öllum atriðum enda sé hér á ferðinni mesta hagsmunamál sem íbúar sveitarfélagsins hafi staðið frammi fyrir í samgöngumálum frá upphafi vega. Hún styður því áform um Axarveg heils hugar og gefur matsáætluninni hin bestu meðmæli.

Lögð er fram eftirfarandi umsögn varðandi einstaka þætti matsáætlunarinnar:

Umhverfi og náttúra framkvæmdasvæðisins. Sveitarstjórn Djúpavogshrepps telur að nýtt vegarstæði Axarvegur muni hafa óveruleg áhrif á náttúru framkvæmdasvæðisins, það hafi ekki áhrif á dýralíf, beitolönd eða raski náttúrulegum gæðum svæðisins. Vegna nálægðar við núverandi vegstæði verði sjónræn áhrif framkvæmdarinnar minniháttar.

Vegstyttning. Fram kemur að Öxi er lífæð íbúa Djúpavogshrepps við stærsta þjónustukjarnann á Austurlandi en þangað sæki íbúarnir alla helstu þjónustu, m.a. vegna Egilsstaðaflugvallar. Þá hafi færst í vöxt að íbúar sæki atvinnu til Egilsstaða. Nýr vegur um Öxi hefði því gríðarlega þýðingu fyrir íbúa Djúpavogshrepps og myndi stytta vegalengdir samtals um 142 km (fram og til baka) miðað við leiðina um firði. Nýr og öruggur vegur milli Skriðdals og Berufjarðar sé forsenda þess að hægt verði að taka upp reglubundnar áætlunarferðir.

Öryggi vegfarenda. Í athugasemdunum kemur fram að með nýju vegstæði um Öxi verði öryggi vegfarenda tryggt með sama hætti og best gerist, þar sem veghalli, breidd og uppbygging hins nýja vegar verði samkvæmt þeim stöðlum sem samgönguyfirvöld hafi sett. Núverandi vegstæði sé með öllu óviðunandi varðandi öryggi vegfarenda.

Sameining sveitarfélaga, önnur félagsleg samskipti. Að mati sveitarstjórnar Djúpavogshrepps er nýr vegur um Öxi ein af megin forsendum þess að hægt verði að efna til sameiningar Djúpavogshrepps við Fljótshérað, standi vilji íbúanna til þess í frjálsri kosningu. Tryggar og öruggar samgöngur á milli svæðanna með nýjum vegi um Öxi eins og um getur í fyrirbyggjandi matsáætlun, geti leitt til margháttðra gagnkvæmra samstarfs- og samvinnuverkefna og muni styrkja um leið stöðu Djúpavogshrepps á fjölmörgum sviðum.

Umferðarpungi. Í bréfinu segir að ljóst megi vera að megin þungi umferðar milli Mið- og Suðausturlands liggja um Öxi, þegar vegurinn sé vel fær. Þar af leiðandi sé gríðarlega mikilvægt og þjóðhagslega hagkvæmt að áform um nýjan veg um Öxi gangi eftir.

Svar Vegagerðarinnar: Athugasemdir sveitarstjórnar Djúpavogshrepps snúa flestar að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en ekki að matsáætluninni. Vegagerðin mun nýta athugasemdirnar við gerð frummatsskýrslu.

Sveitarstjórn Fljótshéraðs gerir engar athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun Vegagerðarinnar vegna Axarvegur. Bæjarstjórn tekur undir með bæjarráði sem fagnar því að verkefnið skuli vera komið á dagskrá og vonast eftir að hægt verði að fara í framkvæmdir sem fyrst enda verkefnið orðið löngu tímabært.

Sveitarstjórn Fljótshrepps fagnar áætlunum um byggingu nýs vegar um Öxi. Fram kemur að á undanförunum árum hafi Axarvegur sannað mjög gildi sitt sem mikilvæg samgönguleið á Austurlandi.

Fyrirætlanir um að byggja nýjan veg og auka með því umferðaröryggi og draga úr slyshættu séu metnaðarfullar aðgerðir til að koma til móts við stóraukinn umferðarþunga á veginum.

Sveitarstjórn telur mikilvægt að framkvæmdum verði hraðað svo sem unnt er, svo vegfarendur megi sem fyrst njóta ávinnings af nýjum vegi um Öxi.

Sveitarstjórn Breiðdalshrepps gerir athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun. Í bréfi hennar segir: "*Ákvörðun um framkvæmd þessa er hluti af mótvægisáðgerðum ríkisstjórnarinnar, vegna skerðingu á þorskkvóta, sem kynntar voru í júlí 2007. Með það í huga telur Breiðdalshreppur nauðsynlegt að metið verði hvaða samfélagslegu áhrif heilsársvegur yfir Öxi hefur á sveitarfélagið. Ferðaþjónusta hefur verið helsti vaxtarbroddur í atvinnulífi Breiðdalshrepps. Innan sveitarfélagsins eru nú m.a. rekin þrjú heilsárshótel og eitt kaffihús. Líkur eru á að heilsársvegur um Öxi komi niður á þessari starfssemi og geri það að verkum að ferðafólk fari frekar framhjá Breiðdal.*

Í drögum að matsáætlun segir að tilgangur framkvæmdarinnar sé að bæta samgöngur á Austurlandi. Breiðdalshreppur telur í því ljósi mikilvægt að í matinu verði aðrir tengimöguleikar metnir, sem ná sama markmiði og gott betur. Í því sambandi má nefna hugmynd um brú utar í Berufirði og göng í framhaldinu undir Berufjarðarskarð yfir í Breiðdal sem tengdist Hringvegi þar, eða jarðgöng undir Berufjörð, sbr. skýrslu RHA jarðgöng á Austurlandi - Mat á samfélagsáhrifum og arðsemi frá árinu 2006.

Rétt er að geta þess að nú stendur yfir vinna við aðalskipulag í flestum sveitarfélögum á Austurlandi (m.a. Djúpavogshreppi, Breiðdalshreppi, Fjarðabyggð, Seyðisfjarðarkaupstað og Fljótsdalshéraði) og því er kjörið tækifæri til þess að meta með hvaða hætti megin samgönguleiðir eigi að liggja innan fjórðungsins til lengri tíma.

Að lokum er rétt að geta þess að í drögum að aðalskipulagi Breiðdalshrepps 2004-2024 er tillaga um að svæði Breiðdalseldstöðvar innan marka sveitarfélagsins verði skilgreint sem hverfisverndarsvæði vegna sérstöðu í jarðmyndunum. En jarðmyndana frá eldstöðinni gætir einnig innst í Berufirði."

Svar Vegagerðarinnar: Við mat á umhverfisáhrifum Axarvegur er stefnt að því að gera umferðarkönnun meðal vegfarenda (sbr. kafli 4.1.2). Út frá henni verður hægt að spá fyrir um dreifingu umferðar að framkvæmdum loknum. Skoðað verður hvaða áhrif framkvæmdin getur haft á ferðaþjónustu á svæðinu (sbr. kafli 4.1.1).

Miðað er við að Axarvegur verði byggður upp á árunum 2009 til 2011 sem ein af mótvægisáðgerðum ríkisstjórnarinnar vegna niðurskurðar aflaheimilda og til eflingar byggðanna. Vegur um Öxi er talinn hafa mikla þýðingu fyrir sjávarbyggðir á sunnanverðum Austfjörðum og hefur núverandi vegur þegar sýnt það. Jarðgöng eru heppilegur kostur í stað fjallvega, en dýr. Áætlaður kostnaður við gerð vegar yfir Öxi er um 1,7 milljarðar (verðlag í sept. 2008) en kostnaður við jarðgöng undir Breiðdalsheiði og Berufjarðarskarð með nauðsynlegum vegum a.m.k. 8 milljarðar (verðlag í sept. 2008). Því verður að gæta þess að sú ákvörðun að gera göng í stað vegar sé vel rökstudd. Næstu jarðgöng sem fyrirhuguð eru á fjögurra ára samgönguáætlun eru: Óshlíðargöng, göng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, Norðfjarðargöng og Vaðlaheiðargöng, auk þess sem unnið er að Héðinsfjarðargöngum. Í fyrirliggjandi drögum að samgönguáætlun fyrir árin 2007-2018 eru göng undir Lónsheiði framarlega á blaði. Þá hefur verið ákveðið að ráðast í rannsóknir og áætlanagerð vegna Vopnafjarðarganga og ganga á miðausturlandi og á höfuðborgarsvæðinu.

Fjölmargin jarðgangakostir hafa verið til skoðunar en jarðgöng undir Breiðdalsheiði og Berufjarðarskarð eða undir Berufjörð eru ekki á meðal þeirra verkefna sem ákveðið hefur verið að ráðast í. Samgönguáætlun, þar með talin áætlun um jarðgöng er þó í stöðugri endurskoðun.

Vegagerðin telur að heilsársvegur yfir Öxi sé góður kostur þar til ákveðið verður að ráðast í gerð jarðganga og að ekki sé ástæða til að afskrifa jarðgöng þótt þar sé fyrst byggður upp vegur. Vegagerðin telur að við mat á umhverfisáhrifum Axarvegur sé ekki hægt að fara fram á að

framkvæmdin sé borin saman við mögulega jarðgangakosti á Austurlandi sem eru ekki ennþá komnir á undirbúningsstig.

Sveitarfélög á Austurlandi sem eru að vinna að gerð aðalskipulags hafa haft samráð við Vegagerðina varðandi stefnumótun í samgöngumálum. Eins og kemur fram í bréfi Breiðdalshrepps er mikilvægt að sveitarfélögin hafi samráð sín á milli og séu samstíga í ákvörðun um legu megin samgönguleiða. Umhverfismat áætlana er mikilvægt hjálpartæki til að meta umhverfisáhrif skipulagsins. Þegar samþykkt aðalskipulag liggur fyrir af öllum sveitarfélögum landsins má ætla að undirbúningur vegaf framkvæmda verði auðveldari.

Í kafla 4.1.8 um jarðfræði hefur verið bætt við upplýsingum um Breiðdalseldstöðina. Í frummatsskýrslu verður fjallað um Breiðdalseldstöðina og hvort framkvæmdin hefur áhrif á hana eða hverfisverndina í Breiðdalshreppi (kafla 4.1.1).

Bæjarstjóri Hornafjarðar f.h. sveitarfélagsins Hornafjarðar fagnar þessari framkvæmd eins og hún liggur fyrir í öllum atriðum, enda komi hún til með að stytta vegalengdir og auka öryggi þeirra sem ferðast á milli Suðausturlands, Fljótshéraðs og Norðausturlands.

Lögð er fram eftirfarandi umsögn varðandi einstaka þætti matsáætlunarinnar:

Umhverfi og náttúra framkvæmdasvæðis. Bæjarstjóri Hornafjarðar telur að nýtt vegarstæði Axarvegur hafi lítil sem engin áhrif svæðið, hvorki sjónrænt né vegna landslagsáhrifa og lífríkis. Núverandi vegstæði haldi sér að mestu og áhrifin verði því minniháttar. Nú þegar sé mikil umferð um Öxi og því mikilvægt að tryggja sem mest öryggi þeirra sem leið eigi þar um. Beitolönd verði ekki fyrir áhrifum enda liggja leiðin að stærstum hluta um urðir og ógróin lönd. Framkvæmdin muni því ekki hafa áhrif á dýralíf á svæðinu og eða raska öðrum náttúrulegum gæðum þess.

Vegstytting. Fram kemur að nýr og betri Axarvegur tryggi samgöngur á milli Suðausturlands og Fljótshéraðs best. Í gegnum tíðina hafi íbúar á Suðausturlandi átt mikil samskipti við íbúa á Austurlandi, t.d. í æskulýðs- og tómstundastarfi, stjórnsýslu og þjónustu. Á síðustu árum hafi ferðamennska aukist verulega. Vegstytting um Öxi stytta leið ferðamanna frá Norrænu til Suðausturlands allmikið og auki öryggi þeirra á ferð um Ísland. Ljóst sé að nýr og öruggur vegur milli Skriðdals og Berufjarðar sé því mikilvægur hlekkur í að tryggja greiðar samgöngur á milli þessara landshluta.

Öryggi vegfarenda. Í athugasemdunum kemur fram að með nýju vegstæði um Öxi verði öryggi vegfarenda tryggt með sama hætti og best gerist, þar sem veghalli, breidd og uppbygging hins nýja vegar verði samkvæmt þeim stöðlum sem samgönguyfirvöld hafi sett. Núverandi vegstæði sé með öllu óviðunandi varðandi öryggi vegfarenda.

Umferðarpungi. Í bréfinu segir að ljóst megi vera að megin þungi umferðar milli Mið- og Suðausturlands liggja um Öxi, þegar vegurinn sé vel fær. Þar af leiðandi sé gríðarlega mikilvægt og þjóðhagslega hagkvæmt að áform um nýjan veg um Öxi gangi eftir.

Svar Vegagerðarinnar: Athugasemdir bæjarstjóra Hornafjarðar f.h. sveitarfélagsins Hornafjarðar snúa flestar að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar en ekki að matsáætluninni. Vegagerðin mun nýta athugasemdirnar við gerð frummatsskýrslu.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við matsáætlunina.

Hverfisverndarsvæði. Í drögum að tillögu að matsáætlun kemur fram að Axarvegur liggur um hverfisverndarsvæði sem skilgreint er í aðalskipulagi Austur-Héraðs 2002-2017. Umhverfisstofnun telur að í frummatsskýrslu eigi að fjalla um hvernig fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir samræmast markmiðum hverfisverndarinnar.

Ósnortin víðerni. Í umfjöllun um fjallendið á Austur-Héraði í tillögu að matsáætlun kemur fram að hluti svæðisins er ósnortið víðerni samkvæmt skilgreiningu laga um náttúruvernd. Umhverfisstofnun telur því að í frummatsskýrslu eigi að fjalla um áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á ósnortin víðerni. Sýnd verði með kortum áhrif framkvæmdarinnar á ósnortin víðerni og hver verði stærð ósnortinna víðerna eftir framkvæmdirnar samanborið við núverandi ástand.

Gróður. Í umfjöllun um gróðurfar kemur fram að útbúið verði gróðurlendakort af rannsóknarsvæðunum og verði gróðurlendi afmörkuð á loftmyndakorti í mælikvarðanum 1:15.000. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að við grunnkortlagningu verði notuð sú aðferðafræði og skráning sem viðhöfð er hjá Náttúrufræðistofnun Íslands.

Fuglalíf. Í umfjöllun um fuglalíf kemur fram að rannsóknir á fuglalífi muni fara fram í maí-ágúst 2008. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að fuglar verði skoðaðir í upphafi varptíma til að hægt verði að afla fullnægjandi upplýsinga um varpfugla á svæðinu.

Vatnalíf og fiskistofnar. Í drögum að tillögu að matsáætlun segir m.a.: „Tekin verða saman þau gögn um veiði og fiskgengd sem til eru. Ekki verða gerðar neinar rannsóknir á lífríki ána.“ Umhverfisstofnun telur að tilgreina verði hvaða gögn liggja fyrir og rökstyðja af hverju ekki er talin þörf á að rannsaka lífríki ána. Stofnunin telur þó eðlilegt að könnuð verði a.m.k. þau svæði þar sem árnar eru þveraðar og að fyrir liggja hvort ákveðnum stofnum sé hættu búin vegna framkvæmdanna. Umhverfisstofnun telur eðlilegt að leitað verði álts Veiðimálastofnunar á því hvaða rannsóknir séu nauðsynlegar til að hægt sé að meta áhrif á lífríki vatnsfalla með fullnægjandi hætti.

Landslag / sjónræn áhrif. Í umfjöllun um landslag og ásýnd lands í tillögu að matsáætlun kemur m.a. fram að útsýni að og frá fyrirhuguðum vegi og sjónræn áhrif verði sýnd með myndum.

Umhverfisstofnun telur mikilvægt að í frummatsskýrslu verði tilgreint hvar myndirnar eru teknar, hvert sjónarhornið er og hvað myndirnar eiga að sýna. Einnig eigi með tölvugerðum myndum að sýna og gera samanburð á landslagi fyrir og eftir framkvæmdir. Stofnunin vekur einnig athygli á að mikilvægt er að mælikvarði á kortum og myndum verði valinn m.t.t. þess að fram komi með fullnægjandi hætti það sem ætlunin er að sýna.

Núverandi vegur. Í drögum að tillögu að matsáætlun kemur fram að tekin verði ákvörðun um hvað gera skuli við núverandi veg. Mikilvægt er að fram komi hverjar forsendur þeirrar ákvörðunar eru. Umhverfisstofnun telur þó eðlilegt, þar sem um verður að ræða ósamfellda hluta vegarins, að núverandi vegur verði fjarlægður.

Mótvægisáðgerðir. Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um mögulegar mótvægisáðgerðir vegna neikvæðra umhverfisáhrifa framkvæmdarinnar.

Vöktun. Umhverfisstofnun telur að í frummatsskýrslu þurfi að leggja fram mat á það hvort þörf er á vöktun vegna umhverfisáhrifa framkvæmdarinnar og í hverju sú vöktun skuli fólgin. Ef þörf er vöktunar þarf að koma fram til hvaða áðgerða megi grípa ef í ljós kemur að áhrif framkvæmdanna verði meiri og/eða önnur en gert er ráð fyrir.

Valkostir. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að ef fjallað verður um mismunandi valkosti í frummatsskýrslu þá verði fjallað um þá kosti með sambærilegum hætti svo að hægt sé að taka afstöðu til þeirra.

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur tekið mið af ábendingum Umhverfisstofnunar og breytt matsáætlun í samræmi við þær.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um hvernig fyrirhugaðar vegaframkvæmdir samræmast markmiðum hverfisverndar (sbr. kafli 4.1.1). Fjallað verður um áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á ósnortin víðerni og þau sýnd á kortum (sbr. kafli 4.1.1 og 4.3). Við grunnkortlagningu gróðurs verður notuð sú aðferðafræði og skráning sem viðhöfð er hjá Náttúrufræðistofnun Íslands (sbr. kafli 4.1.5). Stefnt

verður að því að fuglar verði skoðaðir í upphafi varptíma (sbr. kafli 4.1.6). Haft hefur verið samráð við Veiðimálastofnun um hvaða rannsóknir eru nauðsynlegar til að meta áhrif framkvæmdar á lífríki vatnsfalla (kafli 4.1.7.).

Ábendingar Umhverfisstofnunar varðandi landslag / sjónræn áhrif hafa verið teknar til greina (sbr. kafli 4.1.10 og 4.3). Við mat á umhverfisáhrifum Axarvegur verður haft samráð við landeigendur og sveitarstjórnir um hvort viðkomandi aðilar eru sammála Umhverfisstofnun um að núverandi vegur verði fjarlægður (kafli 4.1.1).

Í frummatsskýrslu verður fjallað um mögulegar mótvægisáðgerðir vegna neikvæðra umhverfisáhrifa framkvæmdarinnar (kafli 4.2). Fjallað verður um hvort þörf er á vöktun vegna mögulegar mótvægisáðgerðir vegna neikvæðra umhverfisáhrifa framkvæmdarinnar (kafli 4.2). Fjallað verður um mismunandi valkosti í frummatsskýrslu með sambærilegum hætti (kafli 1.6).

Matvælastofnun, veiðimálastjórn gerir ekki athugasemdir við drög að matsáætlun varðandi þau atriði sem varða hagsmuni í veiðimálum, sé farið eftir lögum nr. 61/2006 um lax og silungsveiði þegar um er að ræða efnistöku eða aðrar framkvæmdir í eða við ár á svæðinu.

Heilbrigðisstofnun Austurlands telur að ekki vanti nein atriði í drög að matsáætlun.

Landgræðsla ríkisins bendir á nokkur atriði í drögum að tillögu að matsáætlun sem mega fara betur.

Kafli 2.4. Landgræðslan er ekki leyfisveitandi í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum en eðlilegt væri að fjalla einnig um að taka þurfi tillit til laga um landgræðslu nr. 17/1965.

Kafli 3.2. Nauðsynlegt er að komi fram að reynt verði að meta líklegt áhrifasvæði framkvæmdarinnar varðandi gróður og jarðveg.

Kafli 4.1.5. Þar kemur m.a. fram að útbúið verði gróðurkort, metin gróðurþekja og að Vegagerðin muni reikna út stærð þess landsvæðis sem raskast. Ljóst er að töluvert gróðurlendi muni fara undir vegstæði og raskast vegna efnistöku. Þeim tilmælum er beint til framkvæmdaaðila að í matsskýrslunni verði ekki einungis gerð grein fyrir stærð þess gróðurlendis heldur einnig fjallað um ástand þess, m.a. með tilliti til jarðvegsrofs og gróðurframvindu, við framkvæmdina. Einnig er nauðsynlegt að þessi úttekt miði ekki aðeins við 100 m áhrifasvæði heldur taki einnig til fyrirhugaðra efnistökusvæða.

Ennfremur eru það tilmæli Landgræðslunnar að gerð verði grein fyrir hvernig og hvar framkvæmdaaðilinn hyggst bæta fyrir vistkerfi sem glatast. Í því sambandi vill Landgræðsla ríkisins leggja áherslu á að framkvæmdaaðili hafi fullt samráð við hlutaðeigandi sveitarstjórn, landeigendur og Landgræðsluna um nánara fyrirkomulag landbóta m.a. um staðarval og uppgræðsluáðferðir. Markmið um endurreisn sambærilegra vistkerfa að ígildi í stað glataðra miða ekki endilega við sama gróðurfar, heldur þætti eins og frjósemi jarðvegs, rakaheldni jarðvegs, gróðursamsetningu og líffræðilega fjölbreytni og virkni vistkerfa. Ljóst er að uppbygging þroskaðra vistkerfa með landgræðsluáðgerðum tekur langan tíma, jafnvel marga áratugi. Ýmsar leiðir koma til greina við að samræma frjósemis- og gróðurfarsmarkmið og þarf að útfæra þær nánar eftir aðstæðum.

Við útfærslu á uppgræðslu hyggst Vegagerðin styðjast við leiðbeiningar sínar um gróðurhönnun á vegsvæðum í dreifbýli. Þar sem aðstæður til uppgræðslu á svæðum eins og við Axarveg eru töluvert frábrugðnar þeim sem eru á láglandi m.a. sökum hæðar yfir sjávarmáli er ekki ólíklegt að þessar leiðbeiningar Vegagerðarinnar eigi ekki eins við á umræddu svæði. Landgræðsla ríkisins býr yfir mikilli þekkingu og reynslu á uppgræðslu við mismunandi aðstæður og vill koma því á framfæri að hún er ávallt reiðubúin að veita ráð um þessi verkefni.

Kafli 5.2. Þar kemur fram að Landgræðsla ríkisins er umsagnaraðili. Í ljósi hlutverks Landgræðslunnar eins og það er m.a. skilgreint í lögum um landgræðslu nr. 17/165 í 17. og 18. grein telur Landgræðslan að hún sé einnig samráðsaðili.

Landgræðslan telur að í matsskýrslu eigi að vera sérstök umfjöllun um fyrirbyggjandi aðgerðir, eins og t.d. að varðveita efsta lag jarðvegs og nýta aftur við frágang, um mótvægisáðgerðir, m.a. uppgræðslu og e.t.v. endurheimt votlendis ef um það er að ræða og um vöktun, þar með talið eftirlit með því hvort markmiðum uppgræðslunnar verði náð.

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur tekið mið af ábendingum Landgræðslu ríkisins og breytt tillögu að matsáætlun í samræmi við þær, sbr. kafla 2.4, 3.2, 3.3, 4.1.5, 4.2 og 5.2. Haft verður samráð við Landgræðslu ríkisins um uppgræðslu á fyrirhuguð framkvæmdasvæði.

Landsnet bendir á að í gegnum svæðið liggur Teigarhornslína, 132 kV, frá aðveitustöðinni Hryggstekk í Skriðdal til aðveitustöðvarinnar Teigarhorns í Berufirði. Þar sem veglína Axarvegur virðist í nokkrum tilfellum fara inn á helgunarsvæði Teigarhornslínu og einnig þvera hana á nokkrum stöðum bendir Landsnet á eftirfarandi atriði sem hafa ber í huga við vegaf framkvæmdir á svæðinu:

Helgunarsvæði Teigarhornslínu er á bilinu 35-45 m. Innan þess svæðis þarf að hafa náíð samráð við Landsnet um útfærslu vegar. Allar hugsanlegar **þveranir** veglínu undir háspennulínuna kalla einnig á náíð samráð, horn þverunar er mjög mikilvægt og ekki má hækka yfirborð jarðar undir háspennulínunum án náins samráðs við Landsnet. Forðast ber efnistöku nálægt undirstöðum mastra. Lögð er áhersla á **aðgengi** starfsmanna Landsnets að háspennulínunni. Allur **kostnaður** vegna hugsanlegra breytinga á línunni vegna vegalagningarinnar mun falla á Vegagerðina. Þeir sem standa fyrir **verklefum framkvæmdum** nálægt háspennulínunum þurfa að gæta ítrustu varúðar og virða reglur um fjarlægðarmörk í hvívetna. Vegagerðin verður að tryggja að verktakar kynni sér ákvæði Rg. 586/2004 og þeirra fjarlægðarmarka sem hún vísar til (IST EN 50341 -1:2001 og ísl. viðaukanum EN - 50341-3-12:2001). Sérstakrar varúðar þarf að gæta ef unnið er með háreist tæki. Ákvæði reglugerðarinnar þurfa að koma fram í útboðsgögnum. Ekki er heimilt að hefja vinnu innan helgunarsvæðis háspennuvirkis í rekstri nema fyrir liggi heimild frá Landsneti.

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun fjalla um áhrif framkvæmdarinnar á Teigarhornslínu við mat á umhverfisáhrifum Axarvegur. Miðað verður við ofangreind atriði við undirbúning framkvæmdarinnar og gerð útboðsgagna. Við endanlega staðsetningu veglínu verður reynt að færa hana út fyrir helgunarsvæði Teigarhornslínu þar sem það er hægt. Haft verður náíð og gott samráð við Landsnet í tengslum við undirbúning og framkvæmd Axarvegur.

Landeigendur að Berufirði (Baldur Gunnlaugsson, Bragi Gunnlaugsson og Óskar Gunnlaugsson) gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun Axarvegur.

Veglína A. Í bréfinu kemur fram að Veglína A feli í sér ráðagerð um mikil landsspjöll og röskun á landslagi í landi jarðarinnar Berufjarðar. Á þessari leið sé einhver mesta snjósöfnun sem um er að ræða í öllum botni Berufjarðardals.

Landeigendur þekki svæðið mjög vel og telji að huga þurfi betur að vegarstæði sunnan Berufjarðar. Beit fyrir búfé bænda í Berufirði sé að stórum hluta austan árinna. Veglína A skeri það land í tvennt sem leiði til verulegrar verðmætisrýrnunar ef af lagningu þess vegar verði. Landið sunnan Berufjarðar sé ekki eins verðmætt hvað þetta varðar og snjósöfnun þar óveruleg miðað við veglína A.

Fram kemur að Veglína A liggja í gegnum helsta birkikjarrið í dalnum. Einnig að landeigendur Berufjarðar telji að gera verði ráð fyrir undirgöngum undir veginn á nokkrum stöðum fyrir búfé.

Ábendingar og tilmæli. Landeigendur Berufjarðar leggja eindregið til að áætlun um lagningu heilsárvegur um Öxi verði frestað þar til heilstæð samgönguáætlun fyrir Austurland liggur fyrir, samþykkt af viðkomandi sveitarstjórnnum. Ef þá þykir fýsilegur kostur að leggja slíkan veg munu landeigendur í Berufirði verða fúsari til viðræðna um hann. Meðan heildaráætlun um samgöngur í fjórðungnum liggur ekki fyrir telja þeir ótímabært að farið verði í þessa framkvæmd.

Landeigendur Berufjarðar benda einnig á að besti kostur fyrir veglagningu á umræddri leið væru jarðgöng að hluta til, t.d. frá Vagnabrekku að Öxarárnesi.

Athugasemdir við einstaka liði í tillögu að matsáætlun

Liður 1.6. Sagt er að Vegagerðin hafi hafnað öðrum kostum en Veglínu A. Landeigendur Berufjarðar mótmæla því að aðeins einn kostur geti komið til greina og telja því að tillagan sé ófullnægjandi að þessu leyti.

Liður 2.1. Þar kemur fram að veiðiréttur í Berufjarðará tilheyri tveim jörðum, Berufirði og Melshorni. Með dómi hæstaréttar í desember 2007 var því slegið föstu að Melshorn á ekki veiðirétt í Berufjarðará.

Liður 2.3. Í kafla um landeigendur og landnotkun er staðhæft að Melshorn eigi beitiland, tún og silungsveiði. Þetta er ekki rétt lýsing. Hið rétta er að Melshorn á um 25 ha ræktarland, afgirt og beitarrétt í óskiptu landi jarðarinnar Berufjarðar. Melhorn á enga silungsveiði.

Liður 4.1.8. Í þessum kafla sem fjallar um jarðfræði er þess ekki getið að veglína A liggur um suðvesturenda Breiðdalseldstöðvar sem er vel þekkt í jarðfræðinni. Hugmyndir hafa verið uppi um að vernda hana sem þjóðgarð.

Liður 4.1.11. Landeigendur telja að náttúruvá geti verið undir Kjalfjalli eins og veglína A er sýnd. Í símtali Braga Gunnlaugssonar við starfsmann Vegagerðarinnar 14. janúar 2008 kom fram að við Selá séu laus jarðlög á hreyfingu. 10-12 ár séu síðan jarðskriðið byrjaði og sjáist stórar sprungur á mörkum framskriðsins og landsins í kring. Telja megi að hætta sé á að landið geti skyndilega skriðið fram.

Svar Vegagerðarinnar: Við undirbúning framkvæmdarinnar munu starfsmenn Vegagerðarinnar hafa samráð við landeigendur. Leitað verður upplýsinga hjá landeigendum í Berufirði um mögulega staðsetningu veglínu í Berufirði sunnanverðum. Veghönnuður mun skoða betur möguleika á veglínu sunnan Berufjarðarár og rannsóknarsvæði vegna mats á umhverfisáhrifum hefur verið stækkað (kaflí 1.6). Við staðsetningu og gerð Axarvegar verður reynt að skerða birkikjarr í Berufirði sem minnst (kaflí 4.1.5). Samráð verður við landeigendur um staðsetningu undirganga (kaflí 1.7.4).

Vegagerðin vinnur í samræmi við ákvarðanir stjórnvalda sem hafa tekið ákvörðun um lagningu Axarvegar (kaflí 1.1). Fjárveiting til framkvæmdarinnar er ekki miðuð við að gerð verði jarðgöng á hluta leiðarinnar.

Upplýsingum um veiðiréttindi í Berufjarðará hefur verið breytt í tillögu að matsáætlun (kaflí 2.1 og 2.3). Í frummatsskýrslu verður fjallað um Breiðdalseldstöðina í kafla um jarðfræði svæðisins. Samkvæmt greinargerð með óstaðfestu Aðalskipulagi Breiðdalshrepps 2004-2024 er tillaga um að Breiðdalseldstöðin njóti hverfisverndar innan Breiðdalshrepps (kaflí 4.1.8). Jarðfræðingur verður fenginn til að skoða svæðið undir Kjalfjalli og meta hættu á framskriði svæðisins (kaflí 4.1.11).

Landeigandi að Stefánsstöðum (Bjarni Björnsson) bendir á að það vantar betri forsendur varðandi efnisnámu við Stefánsstaði. Einnig segist hann telja að bleikjumurta sé í Axará.

Svar Vegagerðarinnar: Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar munu upplýsingar um efnisþörf og námur smám saman verða nákvæmari. Heimildir um lífríki svæðisins verða rannsakaðar og þá hvaða fiskur er í ám á rannsóknarsvæðinu (Kaflí 4.1.7).

Landeigandi að Stefánsstöðum (Bjarni Bergþórsson) bendir á að Náma B í Stefánsstaðalandi er of nálægt [Skriðuvatnshólma] en gæta verði þess að taka ekki of mikið efni frá honum svo áin brjóti hann og land á Stefánsstöðum ekki niður.

Svar Vegagerðarinnar: Við afmörkun náma á svæðinu verður haft samráð við landeigendur og þess gætt að efnistaka valdi ekki landrofi.

Landeigendur að Vatnsskógum (Laufey Sólmundsdóttir og Jón Magnússon) benda á að áin sem fellur í Skriðuvatn nefnist Axará, ekki Öxará eins og kemur fram í drögum að tillögu að matsáætlun.

Svar Vegagerðarinnar: Nafni árinna hefur verið breytt á teikningum og í texta í tillögu að matsáætlun.

Landeigendur að Gilsá í Breiðdal (Lárus H. Sigurðsson og Helga P. Harðardóttir) gera athugasemdir við framkvæmdina. Í bréfi þeirra segir:

"Samkvæmt því sem fram kemur í drögum að matsáætlun eru hönnuðir vegarins ekki ánægðari með fyrirhugað vegstæði en svo að þeir treysta sér ekki til að mæla með meira en 80 km/klst. hámarkshraða a.m.k. á 4 km kafla.

Þetta sýnir vel hversu erfitt þetta vegstæði verður og full ástæða til að reikna með að vetrarfærð á þessum hluta vegarins geti orðið varasöm.

Þó ekki sé gott að átta sig nákvæmlega á því hvar væntanleg veglína liggur upp hjallana í botni Berufjarðar er alveg ljóst að þar verður ekki lagður "núttíma" vegur nema verulegt rask verði á landslagi. Þetta er mjög ámælisvert því engin þörf er að spilla þessu svæði með vegalagningu þar sem veggöng undir Berufjarðarskarð og Breiðdalsheiði myndu leysa brýna þörf á samgöngubótum á svæðinu mikið betur.

Það er fátítt í dag að ákveðið sé að byggja nýja heilsársvegi í yfir 520 metra hæð.

Slíkt er mikil fásinna og ekki verjandi nema miklir almannahagsmunir krefjist og engir aðrir kostir séu í boði. Slíku er ekki til að dreifa í þessu máli.

Lítið er talað um veðurfar í drögum að matsáætlun en öllum sem eitthvað þekkja til er ljóst að Öxi er mikið veðravíti. Það mun ekki breytast þó byggður verði nýr og eitthvað betri vegur. Tillaga um veglínu sýnir að væntanlegur vegur mun að stærstum hluta liggja í mikilli hæð.

Í haust og vetur hefur Öxi alloft verið ófær og Breiðdalsheiði stundum líka.

Við erum þess fullviss að nýr vegur yfir Öxi hefði þar litlu breytt. Hefðu veggöng hins vegar verið til staðar hefði trúlega aldrei verið ófært þessa leið, þar sem í raun hefur verið afar snjólétt í byggð þó nokkuð hafi snjóað til fjalla.

Nýr vegur yfir Öxi er einungis takmörkuð bráðabirgðalausn á samgönguvanda þessa svæðis. Bygging hans mun fresta verulega nauðsynlegum veggöngum sem hljóta að koma undir Berufjarðarskarð og Breiðdalsheiði."

Svar Vegagerðarinnar: Víða á landinu er aðstæður þannig að ekki er hægt að uppfylla kröfur um 90 km/klst. hámarkshraða. Hámarkshraði er m.a. skertur á umferðarmiklum vegum eins og Hringveginum yfir Hellisheiði. Á vegarkaflanum um Kambana var ekki talið forsvaranlegt vegna kostnaðar og rasks að fara upp fyrir 70 – 80 km/klst. hámarkshraða. Þetta verður alltaf að meta og ef fleiri kostir bjóðast er yfirleitt valinn sá sem ekki er með skertan hraða, þó háð kostnaði.

Aðstæður í Berufirði eru þannig að ekki er hægt að leggja veg með 90 km/klst. hámarkshraða niður bröttustu brekkurnar nema með því að raska landslaginu ennþá meira en veglína A gerir. Tekin var ákvörðun um að draga úr hönnunarhraða, niður í 80 km/klst., á um 4 km kafla í Berufirði til að takmarka rask á landslagi.

Við lagningu vegarins verða sett vegrið í samræmi við öryggisstaðla Vegagerðarinnar, t.d. þar sem bratt verður fram af veginum. Mörg dæmi eru um að snjór safnist í skeringar og við vegrið. Við hönnun Axarvegur verður sérstaklega hugað að þessum þætti (kafla 4.1.12) og reynt að draga úr snjósöfnun.

Í drögum að tillögu að matsáætlun hefur gleymst að gera ráð fyrir umfjöllun um veðurfar við mat á umhverfisáhrifum Axarvegur. Úr því hefur verið bætt, sbr. Kafla 4.1.12. Bent skal á að Hringvegurinn

liggur í 550 m h.y.s. yfir Öxnadalshéiði, í 500 m h.y.s. um Vegaskarð og í 600 m h.y.s. um Langadal við Svartfell. Norðfjarðarvegur um Oddskarðsgöng liggur í um 632 m h.y.s. og Seyðisfjarðarvegur um Fjarðarheiði liggur í um 620 m h.y.s. Sums staðar háttar þannig til að leggja verður vegi hátt í landi.

Bent er á að frá Breiðdalsvík liggur Suðurfjarðarvegur til Reyðarfjarðar og þaðan liggur Norðfjarðarvegur til Egilsstaða (92 km). Sú leið fer hæst í 350 m h.y.s. um Fagradal, er aðeins 9 km lengri en leiðin um Hringveg frá Breiðdalsvík til Egilsstaða (83 km) og er öll með bundnu slitlagi. Á Hringveginn vantar ennþá bundið slitlag á 41 km kafla milli Skriðdals og Breiðdals.

Eins og komið hefur fram hér að ofan vinnur Vegagerðin í samræmi við ákvarðanir stjórnvalda sem hafa tekið ákvörðun um lagningu Axarveggar (kafla 1.1). Fjárveiting til framkvæmdarinnar er ekki miðuð við að gerð verði jarðgöng á svæðinu á næstu árum. Í jarðgangáætlun sem Vegagerðin lagði fram í janúar 2000 voru veggöng milli Skriðdals og Berufjarðar eða undir Berufjörð ekki meðal forgangsverkefna.

Samband sveitarfélaga á Austurlandi fékk Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri til að meta samfélagsáhrif og arðsemi af tilteknum jarðgöngum á Austurlandi. Í skýrslu RHA Jarðgangatengingar á Austurlandi - Mat á samfélagsáhrifum og arðsemi sem kom út í október 2005 eru eftirfarandi jarðgangakostir á Austurlandi metnir:

- Jarðgöng milli Vopnafjarðar og Héraðs.
- Jarðgöng milli Héraðs og Borgarfjarðar eystri.
- Jarðgöng undir Fjarðarheiði, milli Héraðs og Seyðisfjarðar.
- Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð.
- Jarðgöng milli Norðfjarðar og Héraðs um Mjóafjörð.
- Jarðgöng milli Eskifjarðar og Seyðisfjarðar gegnum Norðfjörð og Mjóafjörð.
- Jarðgöng milli Eskifjarðar og Norðfjarðar.
- Jarðgöng milli Fáskrúðsfjarðar og Stöðvarfjarðar.
- Jarðgöng milli Stöðvarfjarðar og Breiðdalsvíkur.
- Jarðgöng undir Berufjörð.
- Jarðgöng milli Skriðdals og Berufjarðar um Breiðdal.
- Jarðgöng undir Öxi, milli Skriðdals og Berufjarðar.
- Jarðgöng milli Breiðdals og Berufjarðar.
- Jarðgöng undir Lónsheiði, milli Álftafjarðar og Lóns.

Allir kostirnir eru teknir til skoðunar út frá sömu þáttum. Síðan eru vænlegustu kostirnir teknir til frekari umfjöllunar í samantekt og þá er litið til þess hvaða markmið eru höfð að leiðarljósi. Þeim má í grófum dráttum skipta í þrennt. Í fyrsta lagi að tengja norðursvæði Austurlands inn á miðsvæðið, í öðru lagi að tengja suðursvæðið inn á miðsvæðið og í þriðja lagi hvaða möguleikar sýnast vænlegastir ef litið er á það sem höfuðmarkmið að styrkja miðsvæðið innbyrðis.

Í samantekt um jarðgangakosti til suðurs frá Mið-Austurlandi kemur fram að alls voru skoðaðir 8 jarðgangakostir fyrir sunnan Mið-Austurland og þar af 2 undir Berufjörð. Margir þeirra séu mjög háðir hvorum öðrum. Í skýrslunni kemur fram að:

Göng undir Öxi komi ekki til greina því tvenn göng sömu leið um Breiðdal komi betur út. Þessi tvenn göng komi hins vegar einnig tæpast til greina því ein göng á milli Breiðdals og Berufjarðar komi betur út. Göng undir Breiðdalshéiði sem viðbót við göng á milli Breiðdals og Berufjarðar skili litlum ávinningi en miklum kostnaði. Ein göng milli Breiðdals og Berufjarðar komi hins vegar ekki til greina ef ákveðið verður að framtíðarleiðin liggja undir Berufjörð.

Göng á milli Stöðvarfjarðar og Breiðdalsvíkur komi ekki til greina því göng á milli Fáskrúðsfjarðar og Stöðvarfjarðar komi betur út.

Göng undir Berufjörð koma vel út og komi því fyllilega til greina nema ákveðið sé að framtíðarleiðin eigi ekki að vera þar heldur um göng á milli Breiðdals og Berufjarðar.

Göng undir Lónsheiði komi tæpast til greina ef horft er á hvaða kostir færi Hornafjörð nær öðrum hlutum Austurlands. Þar séu t.d. göng undir Berufjörð áhrifaríkari. Hins vegar sé ekki hægt að útiloka göng undir Lónsheiði af þeirri einföldu ástæðu að veruleg vandamál eru á veginum í Hvalnes- og Þvottáskriðum. Það kunnir að gerast á næstu árum að þjóðfélagið sætti sig hreinlega ekki lengur við að Þjóðvegur 1. liggi um svo ótryggt svæði og þá séu göngin nánast eini kosturinn í stöðunni.

Í skýrslu RHA kemur fram að jarðgöngin til suðurs frá Mið-Austurlandi sem komi til greina sem fyrsti kostur séu þá: Jarðgöng á milli Fáskrúðsfjarðar og Stöðvarfjarðar, jarðgöng á milli Berufjarðar og Breiðdals eða jarðgöng undir Berufjörð og að síðustu jarðgöng undir Lónsheiði. Þetta séu bestu kostirnir til suðurs frá Mið-Austurlandi og til að gera upp á milli þeirra þyrfti ítarlegri vinnu en lagt sé upp með í skýrslu RHA.

Ásmundur Ásmundsson á Reyðarfirði sendi athugasemdir, fyrirspurnir og ábendingar sem snúa að markmiðum framkvæmdar sbr. kafla 1.4. Spurningarnar sem hér eru birtar telur Vegagerðin að snúi fæstar að mati á umhverfisáhrifum Axarvegar. Þeim er þó svarað hér í tillögu að matsáætlun.

1. Hafa verið kannaðar aðrar leiðir eins og göng undir Berufjörð og eða göng undir Berufjarðarskarð með tilliti til fjölda íbúa á Austfjörðum þ.e. frá Breiðdalsvík um firði til Egilsstaða eða með bættum vegi um Breiðdalsheiði til Egilsstaða?

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur ekki endurskoðað jarðgangaáætlun frá árinu 2000 en í samgönguáætlun/vegáætlun hefur ekki verið gert ráð fyrir jarðgöngum á sunnanverðum Austfjörðum á næstu árum. Sjá annars tilvitnun í skýrslu RHA hér að ofan.

2. Mun önnur hvor fyrrgreindra leiða hafa meiri eða minni samfélagsleg áhrif á Austurlandi en fyrirhugaður vegur um Öxi?

Svar Vegagerðarinnar: Í skýrslu RHA kemur fram að margt bendi til að vegabætur á Fjarðaleiðinni sé hagkvæmari og hafi víðtækari jákvæð samfélagsleg áhrif en samgöngubætur um Skriðdal og Breiðdal (bls. 182). Við mat á umhverfisáhrifum Axarvegar hefur Vegagerðin ekki áform um að bera saman samfélagsleg áhrif ýmissa jarðganga á Austurlandi og vegagerðar um Öxi. Slíkur samanburður á heima við umhverfismat áætlana, ekki við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.

3. Er búið að gera veðurfarslegar athuganir á fyrirhuguðu vegstæði, á ég þar við bæði snjóalög, og hálfu einnig um hugsanleg ofanflóð hvort heldur er um snjó, krapa eða aurflóð?

Svar Vegagerðarinnar: Engar veðurfarsathuganir hafa verið gerðar á svæðinu í beinum tengslum við framkvæmdina. Í kafla 4.1.11 í tillögu að matsáætlun er greint frá því að í frummatsskýrslu verði fjallað um Náttúruvá. Í frummatsskýrslu verður einnig sérstakur kafli um veðurfar, sbr. kafla 4.1.12 í tillögu að matsáætlun.

4. Hvernig er mat á flóðahættu og hálfu er kemur að öryggisþætti á fyrirhuguðum vegi með tilliti til legu vegarins í norðanverðum Berufirði í um 530 m hæð yfir sjó?

Svar Vegagerðarinnar: Við mat á umhverfisáhrifum Axarvegar verður fjallað um umferðaröryggi (sbr. kafli 4.1.2), veðurfar (sbr. kafli 4.1.12) og náttúruvá (sbr. kafli 4.1.11).

5. Hvað með samanburð á endurbótum á núverandi vegi með tilliti til núverandi umferðar og endurbóta á þjóðvegi Nr.1 og þjóðvegur um firði?

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin 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. Nýr vegur um Öxi mun ekki hafa áhrif á þörf á endurbótum á Suðurfjarðarvegi og

Hringvegi og öfugt, þ.e. endurbætur á Suðurfjarðarvegi og Hringvegi munu ekki hafa áhrif á gagnsemi vegar um Öxi.

Vegagerðin vinnur í samræmi við ákvarðanir stjórnvalda og sumarið 2007 tók ríkisstjórnin ákvörðun um endurbætur á Axarvegi. Allar vegaframkvæmdir og þar með talinn Axarvegur eru unnar í samráði við viðkomandi sveitarfélög sem fara með skipulagsvald og gefa leyfi til framkvæmda. Flest sveitarfélög á Austurlandi eru að vinna að gerð aðalskipulags og við þá vinnu er haft samráð við Vegagerðina varðandi stefnumótun í samgöngumálum. Einnig hafa sveitarfélögin samráð sín á milli. Við skipulagsvinnuna fer fram umhverfismat áætlana.

Tekið skal fram að á þriðja tímabili ósamþykkrar samgönguáætlunar 2007-2018 er 600 m kr. fjárveiting til Suðurfjarðavegar. Í áætluninni segir að gerðar verði verulegar endurbætur á veginum frá Fáskrúðsfirði og suður í Breiðdal.

Í áætluninni eru umtalsverðar fjárhæðir til endurbyggingar Hringveggar frá Akureyri að Hvalnesskriðum. Undir þann lið fellur endurbygging vegarins í Skriðdal, botn Berufjarðar, í Hamarsfirði og um Þvottár- og Hvalnesskriður.

6. Er búið að gera svæðisskipulag vegna fyrirhugaðs vegar?

Svar Vegagerðarinnar: Engin þörf er á gerð svæðisskipulags í tengslum við fyrirhugaðan veg um Öxi. Breyta þarf aðalskipulagi Austur-Héraðs 2002-2017 og staðsetja veginn á aðalskipulagi Djúpvogshrepps. Í kafla 4.1.1 kemur fram að fjallað verður um skipulagsmál við mat á umhverfisáhrifum Axarveggar.

7. Er ekki nauðsynlegt að heilstætt svæðisskipulag í samvinnu við sveitarfélög innan SSA vegna legu þjóðvega á Austurlandi liggja fyrir og horfa þá til lengri tíma eins og t.d 20 ára?

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin stjórnar ekki áætlanagerð sveitarfélaga. Hins vegar væri gott ef til væri svæðisskipulag fyrir allt Austurland og helst fyrir allt Ísland.

8. Hvað með umhverfismat á fyrirhuguðu svæði?

Svar Vegagerðarinnar: Sú tillaga að matsáætlun sem hér er kynnt er liður í undirbúningi umhverfismats vegna Axarveggar.

9. Hvernig verður komist framhá miklu jarðraski þ.e sprengingum og öðrum náttúruspjöllum við lagningu á fyrirhuguðum vegi?

Svar Vegagerðarinnar: Við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið, sbr. kafla 4 í tillögu að matsáætlun og hvort mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar. Eins og kemur fram í kafla 4.1.10. er ekki hægt að komast hjá verulegu raski á landi á framkvæmdatíma.

10. Er búið að semja við landeigendur á fyrirhuguðu svæði?

Svar Vegagerðarinnar: Engir samningar hafa verið gerðir við landeigendur. Undirbúningur framkvæmdarinnar er á frumstigi og samningar eru ekki gerðir fyrr en samþykkt veglína liggur fyrir, að loknu mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar.

11. Er þessi fyrirhugaða framkvæmd inni á núgildandi vegaáætlun?

Svar Vegagerðarinnar: Framkvæmdin er inni á Vegáætlun Alþingis fyrir árin 2007-2010, ásamt breytingum (viðbótum) árið 2008. Eins og kemur fram í kafla 1.1 er framkvæmdin samkvæmt ákvörðun ríkisstjórnarinnar í júlí 2007 sem mótvægisáðgerð vegna skerðingu á þorskkvóta.

12. Er rétt að málum staðið hvað löggjafan varðar þ.e getur Ríkistjórn Íslands gefið út einhliða tilskipun (ákvörðun) án allra umræðna á hinu háa Alþingi Íslands?

Svar Vegagerðarinnar: Ríkisstjórnin getur ákveðið að breyta skuli Samgönguáætlun og eru raunar mörg dæmi um slíkt. Viðkomandi breytingar eru þá lagðar fyrir Alþingi í formi tillagna um breytingu á áætluninni og verður það gert í þessu tilfalli.

13. Þarf ekki að liggja fyrir samþykkt frá Alþingi áður en hafist er handa við undirbúningsvinnu?

Svar Vegagerðarinnar: Ekki þarf að liggja fyrir samþykki á Alþingi áður en hafist er handa við undirbúningsvinnu við einstök verkefni. Fjöldmörg dæmi eru um að slíkt hafi verið gert.

14. Stenst þessi ákvörðun Ríkisstjórnar Íslands stjórnsýslulög?

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin er ekki úrskurðaraðili um það hvort ákvarðanir ríkisstjórnarinnar standist stjórnsýslulög.

15. Hvar er áætlað að þjóðvegur Nr.1 um Austfirði liggja í framtíðinni?

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur engar upplýsingar um að áformað sé að færa Hringveginn um Austfirði. Hins vegar kemur fram á bls. 60 í ósamþykktri samgönguáætlun 2007-2018 að mögulegt sé að stytta Hringveginn um 60 km milli Skriðdals og Berufjarðar. Alþingi tekur ákvarðanir um hvort breytingar verði gerðar á legu Hringvegjar.

16. Er það ekki tilgangur og markmið með þjóðvegi Nr.1 (hringvegurinn) að hann liggja sem mest á láglandi og tengi sem flesta þéttbýliskjarna saman með góðu og öruggu vegasambandi?

Svar Vegagerðarinnar: Alþingi tekur ákvörðun um legu Hringvegjar en almennt hefur verið miðað við að Hringvegurinn tengi saman landshluta á sem bestan hátt, þannig að ferðatími milli landshluta sé sem stytstur. Hringvegurinn er stofnvegur og hluti af Grunnneti samgangna ásamt öðrum stofnvegum (nema Heydalsvegi). Við Hringveginn tengjast stofnvegir sem liggja m.a. um strandbyggðir landsins, eins og t.d. Snæfellsnesvegur, Vestfjarðavegur, Norðausturvegur, Norðfjarðavegur, Suðurfjarðavegur o.fl.

17. Heilsársvegur, hvað þýðir það með tilliti til þjónustu á ársgrundvelli?

Svar Vegagerðarinnar: Heilsársvegur er vegur sem haldið er opnum allan ársins hring nema óveður sé slíkt að það sé ekki hægt. Hringvegur á kaflanum frá Egilsstöðum til Breiðdalsvíkur telst heilsársvegur en á honum er fjögurra daga snjómokstur í viku. Vetrarþjónusta á leiðinni frá Egilsstöðum um firði til Berufjarðar er betri en á Hringvegi, þ.e. snjómokstur alla daga. Á heimasíðu Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is eru upplýsingar um vetrarþjónustu, undir Umferð og færð/Vetrarþjónusta.

18. Mun þjónusta á þjóðvegi Nr.1 og þjóðvegi um firði minnka?

Svar Vegagerðarinnar: Engin áform eru um að minnka þjónustu á öðrum vegum í tengslum við gerð nýs vegar um Öxi. Viðhald og rekstur á vegum á Austurlandi mun fylgja þeim stöðlum og þeim vinnureglum sem almennt eru viðhafðar á vegakerfinu og byggjast m.a. á vegfloknum, umferð o.þ.h. Samgönguráðuneytið (samgönguráðherra) ákvarðar snjómokstursreglur.

19. Hefur verið haft samráð við helstu flutningsaðila hér á Austurlandi eins og Flytjanda, Samskip og Aðalflutninga, þessir aðilar annast að mestu flutninga hingað austur?

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur almennt ekki samráð við flutningsaðila við undirbúning vegaframkvæmda. Í þessu tilfalli hefur ekki verið leitað eftir áliti þeirra. Forsendur framkvæmdarinnar eru bættar samgöngur. Vegagerðin telur að allar vegaframkvæmdir séu til hagsbóta fyrir flutningsaðila eins og aðra vegfarendur.

20. Væri ekki ráð að fá álit forsvarsmanna og þá bílstjóra hjá Flytjanda, Samskipum og Aðalflutninga sem keyra hingað austur á Mið-Austurland á þessum fyrirhugaða vegi?

Svar Vegagerðarinnar: Töluverð umferð flutningabíla er um núverandi Axarveg þótt ástand hans sé tæpast til þess fallið að draga að sér slíka umferð. Nú þegar hafa verið auglýst drög að tillögu að matsáætlun vegna mats á umhverfisáhrifum Axarvegar. Forsvarsmenn flutningsfyrirtækja höfðu möguleika á að gera athugasemdir við viðkomandi framkvæmd eins og aðrir. Þeir hafa einnig möguleika á að gera athugasemdir þegar Skipulagsstofnun auglýsir tillögu að matsáætlun og síðar frummatsskýrslu. Við mat á umhverfisáhrifum Axarvegar verður kannað hvort Axarvegur muni hafa áhrif á leiðarval flutningssaðila (kafli 4.1.2).

21. Til og frá hvaða stöðum hér á Austurlandi og suður á land eru mestir flutningar?

Svar Vegagerðarinnar: Upplýsingar um flutninga á vegakerfinu eru ekki aðgengilegar. Við mat á umhverfisáhrifum Axarvegar verður aflað upplýsinga um þungaflutninga á núverandi vegi og metið hversu miklir þeir verða að loknum framkvæmdum (kafli 4.1.2).

22. Hvernig er hægt að réttlæta þessa framkvæmd með tilliti til fjölda íbúa á Austurlandi sem jú búa við sjávarsíðuna og þurfa að notast við þjóðvegina eins og þeir eru í dag þ.e malarveg í Rauðuskriðum í Hamarsfirði, malarvegi í botni Berufjarðar og veg úr botni Reyðarfjarðar og suður um til og með Djúpavogi að undanskyldum nýjum vegi sem byggður var upp samhliða Fáskrúðsfjarðagöngum milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar?

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin vinnur að forgangsröðun vegaframkvæmda í samráði við samgönguráðherra og Alþingi. Eins og kom fram í svari við spurningu 5 eru áætlanir um endurbætur á Suðurfjarðavegi sem er með bundnu slitlagi en mjór og uppfyllir ekki vegstaðla á köflum. Gerð Axarvegar hefur ekki áhrif á þörf á endurbótum á Suðurfjarðarvegi. Einnig er verið að undirbúa endurbyggingu Hringvegar um Berufjörð og um Hamarsfjörð. Í vegáætlun 2007-2010 er 150 m kr. fjárveiting til Hringvegar um Berufjörð árið 2010 og 180 m kr. fjárveiting er á árunum 2008-2009 til Hringvegar um Hamarsfjörð.

23. Miklir þungaflutningar eiga sér nú stað til og frá Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði og ef fram heldur sem horfir þá eiga þeir enn eftir að aukast, mest af þeim vegi sem nefndur er hér í (22. tölulið) og þungaflutningar fara um í dag þarfnast mikilla endurbóta ef hann á að bera þann þungaflutning sem á hann er kominn, hvað þá ef flutningar eiga enn eftir að aukast á næstu árum.

Svar Vegagerðarinnar: Ef í ljós kemur að vegurinn ber ekki þá umferð sem um hann fer verður leitað eftir leiðum til úrbóta.

24. Hver er arðsemi þessarar framkvæmdar og þá hvaða forsendur tölulega séð eru inn í þessu dæmi?

Svar Vegagerðarinnar: Arðsemi framkvæmdarinnar verður reiknuð út þegar aflað hefur verið nánari upplýsinga um umferð (kafli 2.1.4).

25. Hvernig getur það samræmst að fara með heilsársveg upp í um 530 m hæð og hafa það sem forsendu að bæta öryggi í samgöngum á Austurlandi, Austurland er jú meira en bara Öxi (Djúpivogur - Egilstaðir) er það ekki?

Svar Vegagerðarinnar: Bent er á svör við bréfi landeigenda að Gilsá í Breiðdal. Allar vegabætur á Austurlandi, hversu litlar sem þær eru, bæta samgöngur á Austurlandi. Öxi og þar af leiðandi Axarvegur tilheyra Austurlandi.

26. Hver er skilgreiningin Austurland ?

Svar Vegagerðarinnar: Í Wikipediu, frjálssa alfræðiritinu <http://is.wikipedia.org> segir: Austurland er það landsvæði á Íslandi sem nær frá Langanesi að Eystrahorni. Að norðanverðu eru Bakkaflói og Héraðsflói, þar sem Jökulsá á Brú og Lagarfljót renna út í sjó, en síðan koma Fljótisdalshérað og Austfirðir. Á Austurlandi eru tvær sýslur: Norður-Múlasýsla og Suður-Múlasýsla.

Samkvæmt upplýsingum á heimasíðu Sambands íslenskra sveitarfélaga nær Austurland einnig yfir Hornafjörð. Þar kemur fram að sveitarfélögin á Austurlandi eru 9 talsins; Borgarfjarðarhreppur, Breiðdalshreppur, Djúpavogshreppur, Fjarðabyggð, Fljótsdalshérað, Fljótsdalshreppur, Seyðisfjarðarkaupstaður, Sveitarfélagið Hornafjörður og Vopnafjarðarhreppur

27. Hefur verið gerð úttekt á hverjir það eru sem nota Axarveg?

Svar Vegagerðarinnar: Sumarið 2008 var gerð umferðarkönnun í Berufirði við vegamót Axarvegur og Hringvegur, sbr. kafla 4.1.2.

28. Er til úttekt á umferð frá Reyðarfirði um firði að gatnamótum vegar um Öxi í botni Berufjarðar á samanburðartíma frá árinu 2000 til 2006?

Svar Vegagerðarinnar: Í kafla 1.3. eru upplýsingar um sumardagsumferð á Suðurfjarðavegi, Hringvegi og Axarvegi sem byggja á umferðartalningum. Vetrardagsumferð á Axarvegi er ekki marktæk vegna þess að vegurinn er ekki heilsársvegur. Á heimasíðu Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is undir: Umferð og færð/ Umferð á þjóðvegum eru upplýsingar um umferð á þjóðvegum landsins á árunum 2000-2006.

29. Ef til eru tölur um fjölda bíla á fyrrgreindri leið hvernig líta þær tölur út miðað við hvern mánuð fyrir sig í samanburði við núverandi veg um Öxi?

Svar Vegagerðarinnar: Bent er á kafla 1.3. Fyrrgreindum upplýsingum á heimasíðu Vegagerðarinnar er skipt niður í Ársdagsumferð ÁDU, sem er meðalumferð á dag yfir árið, sumardagsumferð SDU sem er meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september og vetrardagsumferð VDU sem er meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.

30. Er hugsanlegt að megingiltangur með þessu sé að koma ferðamanninum á sem stystum tíma hringinn í kring um landið án þess að hann skoði það sem markvert er t.d. á fjörðum?

Svar Vegagerðarinnar: Eins og kemur fram í kafla 1.4. er megingiltangur framkvæmdarinnar að bæta samgöngur á Austurlandi. Í nútíma þjóðfélagi þar sem tíminn virðist skipta miklu máli er mjög jákvætt að vegfarendur og þar af leiðandi ferðamenn hafi val um hvort farin er stysta leið á milli staða eða sú sem hefur mest upplifunargildi. Vegagerðin telur að góðar samgöngur á milli Egilsstaða og Djúpavogs séu til hagsbóta fyrir alla Íslendinga.

31. Hefur verið gert og borið saman hættumat miðað við umferðarþunga á veginum um Hvalnes og Þvottáskriður og á Öxi?

Svar Vegagerðarinnar: Ekkert hættumat hefur verið gert fyrir veginn um Hvalnes- og Þvottáskriður eða fyrir veginn um Öxi. Við mat á umhverfisáhrifum Axarvegur verður aflað upplýsinga um náttúruvá sbr. kafli 4.1.11.

32. Ef til er hættumat hver er þá niðurstaðan?

Svar Vegagerðarinnar: Sjá svar við spurningu 31.

5.4. ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ MATSÁÆTLUN AXARVEGAR, HRINGVEGAR Í SKRIÐDAL OG HRINGVEGAR UM BERUFJARÐARBOTN

Í júní 2008 voru drög að matsáætlun Axarvegur, Hringvegur í Skriðdal og Hringvegur um Berufjarðarbotn kynnt. Drögin voru send leyfisveitendum, umsagnar- og samráðsaðilum. Þau voru einnig kynnt almenningi, auglýst í Dagskránni á Austurlandi og í Morgunblaðinu og voru aðgengileg á heimasíðu Vegagerðarinnar.

Umsagnaraðilum, samráðsaðilum og almenningi var veittur 2ja vikna frestur til að skila inn athugasemdum varðandi drög að tillögu að matsáætlun, til 7. júlí 2008.

Eftirfarandi eru þær athugasemdir sem bárust og svör Vegagerðarinnar við þeim.

Sveitarstjórn Djúpavogshrepps fagnar sérstaklega framkomnum drögum að matsáætlun, er nú liggja fyrir og þeim áherslum, sem þar er að finna.

Sveitarstjórnin vill sérstaklega lýsa ánægju með að samgönguyfirvöld íhuga af fullri alvöru að bjóða út sameiginlega botn Berufjarðar og lokaáfangu hringvegur um Skriðdal með Axarvegi árið 2009, þar sem ljóst er að mikill ávinningur yrði af slíku útboði.

Sveitarstjórnin gerir engar athugasemdir við matsáætlunina og fagnar þeim faglegu vinnubrögðum, sem samgönguyfirvöld hafa sýnt í málinu.

Bæjarráð Fljótshéraðs fagnar sérstaklega framkomnum drögum að matsáætlun er nú liggja fyrir og þeim áherslum sem þar er að finna. Ljóst er að heilsársvegur um Öxi mun verða mikil samgöngubót á Austurlandi, enda hefur oft verið lögð áhersla á uppbyggingu hans, t.d. á aðalfundum SSA. Þá ber einnig að fagna því sérstaklega að samgönguyfirvöld íhuga af fullri alvöru að bjóða út sameiginlega vegagerð í botni Berufjarðar og lokaáfangu Hringvegur um Skriðdal með tengingu um Axarveg árið 2009, þar sem ljóst er að mikill ávinningur yrði af slíku útboði. Bæjarráð gerir ekki athugasemdir við drög að matsáætlun fyrir framkvæmdina og lýsir ánægju sinni með þau faglegu vinnubrögð sem samgönguyfirvöld hafa sýnt í málinu.

Sveitarstjórn Fljótshrepps gerir engar athugasemdir við framlagða tillögu og fagnar sem fyrr fyrirhuguðum vegaframkvæmdum sem eru til þess fallnar að stytta vegalengdir, auka umferðaröryggi og munu án efa hafa jákvæð áhrif á byggð og mannlíf á Austurlandi.

Bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar fagnar sérstaklega framkomnum drögum að matsáætlun, er nú liggja fyrir og þeim áherslum, sem þar er að finna.

Ljóst er að mati bæjarstjórnar að heilsársvegur um Öxi mun verða mikil samgöngubót á Austurlandi.

Þá ber að fagna því sérstaklega að samgönguyfirvöld íhuga af fullri alvöru að bjóða út sameiginlega botn Berufjarðar og lokaáfangu hringvegur um Skriðdal með tengingu um Axarveg árið 2009, þar sem ljóst er að mikill ávinningur yrði af slíku útboði.

Bæjarstjórn gerir ekki athugasemdir við drög að matsáætlun fyrir framkvæmdina og fagnar þeim faglegu vinnubrögðum, sem samgönguyfirvöld hafa sýnt í málinu.

Bæjarráð Hornafjarðar fagnar fyrirhuguðum breytingum á veginum yfir Öxi sem og þeim samgöngubótum sem af þessari framkvæmd verða.

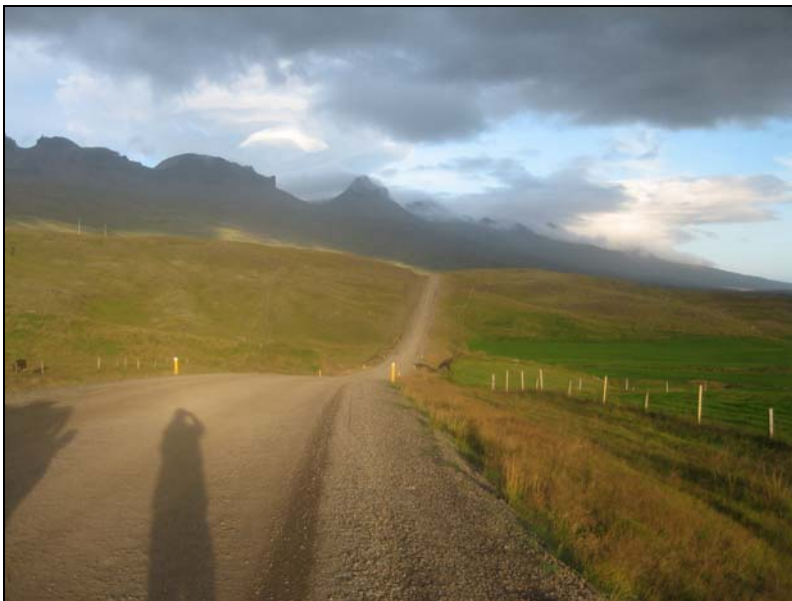
Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun Axarvegur og Hringvegur um Skriðdal og Berufjarðarbotn.

Valkostir. Umhverfisstofnun telur að fjalla eigi um og leggja fram valkosti sem ekki raski strönd og leirum í Berufjarðarbotni. Jafnframt eigi að skoða vel þann kost að endurbyggja núverandi veg.

Svar Vegagerðarinnar: Við skoðun á endurbyggingu núverandi vegar (kafli 1.3.) kom í ljós að ekki er hægt að lagfæra hæðarlegu vegarins milli Hvannabrekku og Berufjarðar svo vel fari (sjá mynd 8). Auk þess er aðkoma að brú yfir Berufjarðará alltof kröpp miðað við þær öryggiskröfur sem gerðar eru við hönnun nýrra vega. Vegurinn myndi áfram kljúfa jarðirnar Hvannabrekku og Berufjörð endilangar og hafa í för með sér umferðarhávaða við íbúðarhús. Við Berufjörð yrði áfram mikil hætta vegna íbúðarhúsa báðum megin vegar.



Mynd 6. Horft til austurs frá Hringvegi í átt að Hvannabrekku (Ljósmynd: Helga Aðalgeirsdóttir, 2008)



Mynd 7. Hringvegur milli bæjanna Hvannabrekku og Berufjarðar (Ljósmynd: HA, 2008)



Mynd 8. Horft til austurs frá Hringvegi í átt að bænum Berufirði. Íbúðarhús báðum megin vegar (HA, 2008)



Mynd 9. Bærinn Berufjörður frá veglínu neðan bæjarins (Ljósmynd: HA, 2008)

Tekin var tekin ákvörðun um að leggja til nýja veglínu um botn Berufjarðar. Þær veglínur sem kynntar voru í drögum að tillögu að matsáætlun eru 1,5-1,9 km styttri en núverandi vegur (kafla 1.6.2.) og talsvert öruggari vegna víðari beygja og betri hæðarlegu. Auk þess liggja þær fjær íbúðarhúsum og eru ekki á milli þeirra eins og núverandi vegur er nú við bæinn Berufjörð.

Veglínur í Berufjarðarbotni sem kynntar voru í drögum að matsáætlun voru staðsettar í samráði við landeigendur og fulltrúa Djúpavogshrepps. Reynt var að staðsetja veglínur þannig að þær röskuðu strönd og leirum í Berufirði sem minnst auk þess sem miðað var við að þær röskuðu ræktuðum túnnum sem minnst til að hafa sem minnst áhrif á búskap og landnotkun á svæðinu.

Vegagerðin telur að vegna umferðarhávaða og umferðaröryggis sé ekki forsvaranlegt að endurbyggja núverandi veg um botn Berufjarðar. Hann er alltof nálægt bæjunum Berufirði og Hvannabrekku og sker báðar jarðirnar í sundur endilangar. Með hliðsjón af landnýtingu ættu umferðaræðar jafnan að liggja á mörkum nýtanlegs lands en ekki kljúfa það í sundur.

Vegna athugasemda frá Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun við drög að tillögu að matsáætlun hefur Vegagerðin tekið ákvörðun um að leggja fram, til viðbótar, nýja veglínu Hringvegur um

Berufjarðarbotn, veglínu W. Við staðsetningu veglínunnar er miðað við að hún raski strönd, leirum og sjávarfitjum í Berufjarðarbotni minna en veglínur X og Y sem kynntar voru í drögum að tillögu að matsáætlun. Veglínan mun raska ræktuðum túnnum meira en aðrar veglínur um Berufjarðarbotn (kafla 1.6.2.).

Vegna athugasemda frá Einari Þorvarðarsyni og Ásmundi Ásmundssyni um möguleika á styttingu leiða með þverun Berufjarðar, tók Vegagerðin einnig ákvörðun um að bæta við nýrri veglínu Hringvegur yfir botn Berufjarðar, veglínu Z (kafla 1.6.2.).

Núverandi vegur. Í kafla 5.3 er fjallað um athugasemdir sem bárust við drög að tillögu að matsáætlun Axarvegur. Í svörum við athugasemdum Umhverfisstofnunar segir varðandi núverandi veg að við mat á umhverfisáhrifum Axarvegur verði haft samráð við landeigendur og sveitarstjórnir um hvort viðkomandi aðilar eru sammála Umhverfisstofnun um að núverandi vegur verði fjarlægður.

Umhverfisstofnun ítrekar fyrri athugasemdir þess efnis að eðlilegt sé að núverandi vegur verði fjarlægður á þeim köflum þar sem ný veglína vikur frá veginum enda um að ræða styttri og ósambandandi vegkafla sem ekki verður séð að þjóni neinum sérstökum tilgangi. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að í frummatsskýrslu komi fram hver stefna Vegagerðarinnar er almennt um aðdrif vegkafla sem þessara og hvaða sjónarmið eigi að hafa til viðmiðunar ef slík mannvirki eru látin standa.

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin mun hafa samráð við landeigendur og sveitarstjórnir um hvað gera skuli við núverandi veg því mögulegt er að áhugi sé á að nýta einhverja hluta hans til bústarfa eða sem reiðleið. Í svæðisskipulagi Héraðssvæðis 1998-2010 er sýnd reiðleið meðfram Axarvegi (kafla 2.2.). Hins vegar má búast við að stuttir, ósambandandi vegkaflar í grennd við nýjan veg sem ekki þjóna neinum tilgangi verði fjarlægðir því slíkir vegstubbar geta verið lýti í landinu.

Vegagerðin hefur enn sem komið er engar skráðar vinnureglur um hvað gera skuli við aflagða vegi þegar nýir vegir eru lagðir. Almennt er þó tekin ákvörðun um vegina í samráði við viðkomandi hagsmunaaðila sem eru oftast landeigendur og skipulagsyfirlögd. Í umhverfisskýrslu Vegagerðarinnar fyrir árið 2007 er fjallað um þýðingarmikla umhverfisþætti í starfsemi Vegagerðarinnar, meðal þeirra eru gamlar námur og aflagðar brýr (Vegagerðin, 2008). Líklegt er að á næstu misserum verði mótuð stefna um aflagða vegi. Sú vinna verður þó í tengslum við þróun gæða- og umhverfiskerfis Vegagerðarinnar en ekki hluti af mati á umhverfisáhrifum þessarar framkvæmdar.

Landslag, ásynd lands. Í 4.1.10 kemur fram að landslagsgerðum verði lýst og lagt mat á landslagsheild svæðisins og einnig verði verndargildi landslags metið. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að niðurstöður matsins verði ekki eingöngu notaðar til að meta áhrif framkvæmda á landslag heldur einnig nýttar til að meta hvar best sé að staðsetja nýja veglínu m.t.t. áhrifa á landslag.

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur tekið mið af ábendingu Umhverfisstofnunar og breytt tillögu að matsáætlun í samræmi við hana sbr. kafla 4.1.10. Miðað er við að nýta mat á sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar við staðsetningu nýs vegar um Öxi.

Skógrækt ríkisins óskar eftir nánari upplýsingum um umfang þeirrar skógareyðingar sem kann að hljóttast af fyrirhugaðri vegagerð við Axarveg niður í botn Berufjarðar. Einnig er óskað eftir sömu upplýsingum varðandi vegagerð Hringvegur um Skriðdal

Skógrækt ríkisins telur rétt að upplýsa að samkvæmt skógræktarlögum er ábyrgð og eftirlit Skógræktar ríkisins gagnvart skógareyðingu skýrð í eftirfarandi lagagreinum:

Samkvæmt skógræktarlögum (II. kafla 6 gr.) um meðferð skóga og kjarrs má engum skógi eyða nema með samþykki skógræktar ríkisins og því aðeins að sýnt sé fram á mótvægisáðgerðir. Samkvæmt framangreindum lögum er kveðið svo á:

II. kafli. Um meðferð skóga, kjarrs, lyngs o.fl.

6. gr. Í skógum eða kjarri má hvorki höggva tré né runna á annan hátt en þann, að höggvið sé innan úr, þannig, að skógurinn eða kjarrið sé grísað, enda sé það gert í samráði við skógarvörð. Ekkert svæði má rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra, og þó því aðeins, að sá, sem heggur, skuldbindi sig til þess að breyta landinu í tún eða græða upp skóg að nýju á öðru jafnstóru svæði og hafa byrjað á því innan tveggja ára.

7. gr. Viðarrætur má ekki rífa upp eða skerða á neinn hátt. Ekki má rífa lyng, fjalldrapa, víði, mel eða annan hlífðargróður, heldur klippa eða skera. Skógræktarstjóra og skógarvörðum er heimilt að banna allt skógarhögg og hrístekju og að banna að skerða hvers konar gróður þar sem ætla má, að slíkt geti valdið uppblæstri eða landspjöllum. Bannað er að stinga upp og flytja á brott tré og hvers konar ungvíði án leyfis skógræktarstjóra eða skógarvarða.

Sú skógareyðing sem hér um ræðir á jafnt við um náttúrulegan skóg og skóg sem stofnað hefur verið til með gróðursetningu og eða sáningu.

Skógrækt ríkisins er tilbúin til samstarfs við Vegagerð ríkisins um mótvægisáðgerðir og með hvaða hætti best verður forðað skógareyðingu sem kann að hljóta af fyrirhuguðum framkvæmdum.

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur tekið mið af ábendingum Skógræktar ríkisins og breytt tillögu að matsáætlun í samræmi við þær, sbr. kafla 4.1.5. Haft verður samráð við Skógrækt ríkisins um mótvægisáðgerðir vegna skógareyðingar á fyrirhuguð framkvæmdasvæði.

Landeigendur Berufirði, (Baldur Gunnlaugsson, Bragi Gunnlaugsson og Óskar Gunnlaugsson) gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun Axarvegur:

„Það skal tekið fram að veglína A á Axarvegi liggur í gegnum aðalbeitiland sauðfjár og þar mun engri skepnu vært á framkvæmdatíma. Einnig er svæðið tilvalið fyrir sumarhúsabyggð. Í lið 5.3. athugasemdir við drög að matsáætlun Axarvegur kemur fram hjá sveitastjórn Djúpavogshrepps að veglína A hafi ekki áhrif á náttúru svæðisins, hvorki beitilönd né sjónræn áhrif. Einnig kemur fram hjá bæjarstjóra Hornafjarðar að núverandi vegstæði haldi sér að mestu og áhrifin verði því minni háttar. Beitilönd verði ekki fyrir áhrifum enda liggja leiðin að stærstum hluta um urðir og ógróin lönd.

Þessu mótmæla undirritaðir landeigendur. Veglína A sker að vísu núverandi veg á nokkrum stöðum en á best grónu svæðum er veglína A víðs fjarri. Um sjónræn áhrif þarf ekki að fjölyrða en þau verða mikil

Um veglínu nr.:

- A. Óásættanleg í Berufjarðardal, þ.e. frá Hringvegi í Berufirði að Vagnabrekku.
- B. Fráleit
- C. Er athyglisverð með nokkrum breytingum, án tillits til snjósöfnunar austan ár.

Um veglínu í botni Berufjarðar [veglínu x eða y]: Í stórum dráttum eru landeigendur ekki mótfallnir þeim hugmyndum sem vegagerðin setur fram”.

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin er sammála landeigendum um að nýr vegur um Öxi muni hafa áhrif á náttúrufar svæðisins og sjónræn áhrif. Rannsóknir vegna umhverfismats munu gefa til kynna hversu mikil áhrifin verða. Veglínur verða skoðaðar og bornar saman með tilliti til ýmissa umhverfispátta og mun umhverfismatið hjálpa til við leiðarval.

Landeigandi Melshorni, (Ólafur Áki Ragnarsson) segir: „Matsáætlunin sem liggur fyrir um vegagerð um Skriðdal og Öxi, er vel unnin og tekur á öllum þáttum verksins. Með drögum að matsáætlun um vegagerð um Skriðdal og Öxi tel ég að um mikilvæga framkvæmd sé að ræða sem mun styrkja byggð á austurlandi. Sérstaklega mun þetta styrkja jaðarbyggðir á suðurhluta austfjarða og skapa þeim ný sóknarfæri fyrir. Þá mun vegur um Öxi hafa jákvæð áhrif á atvinnu- og þjónustufyrirtæki á miðausturlandi.

Ég vil því taka undir umsögn sveitarstjórnar Djúpavogshrepps með því að lýsa sérstakri ánægju með að samgönguþyrifvöld íhugi af fullri alvöru að bjóða út sameiginlega botn Berufjarðar og lokaáfangu hringvegur um Skriðdal með Axarvegi árið 2009, þar sem ljóst er að mikill ávinningur yrði af slíku útbóði.”

Landeigandi Vatnsskógum, (Laufey Sólmundsdóttir) bendir á að á bls. 31 í drögum að tillögu að matsáætlun er talað um Stefánsstaðahólma. Þessi nafngift sé ekki til í opinberum gögnum. Hið rétta nafn á þessum hólma sé Skriðuvatnshólmi.:

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin hefur leiðrétt texta á bls. 31 því mikilvægt er að örnefni séu rétt skráð.

Einar Þorvarðarson umdæmisstjóri Vegagerðarinnar á Reyðarfirði gerir eftirfarandi athugasemdir og ábendingar við drög að tillögu að matsáætlun:

„Hringvegurinn.

Ég átta mig ekki á því hvernig hægt er að vinna að umræddu umhverfismati án þess að fyrir liggja hvar Hringvegurinn eigi að liggja, yfir Öxi, Breiðdalsheiði eða með fjörðum. Það hlýtur að hafa afgerandi þýðingu hvað varðar gerð og val á veglínu yfir Öxi og þær öryggiskröfur sem gerðar eru hvort um er að ræða Hringveginn og þá um leið e.t.v. megin flutningaleið yfir Öxi eða ekki .

Tel því nauðsynlegt að í tengslum við umhverfismatið verði lega Hringvegarins skoðuð og ákveðin á faglegum forsendum, með hagsmuni og öryggi vegfarenda ásamt framtíðar uppbyggingu vegakerfisins á Mið austurlandi í huga.

Svar Vegagerðarinnar: Eins og kemur fram í svari nr. 15 á bls. 36 hefur Vegagerðin engar upplýsingar um að áformað sé að færa Hringveginn um Austfirði. Slík breyting ætti að falla undir samgönguáætlun og umhverfismat áætlana. Vegurinn verður hannaður í samræmi við vegstaðla og áætlaða umferð, óháð því hvort nafn hans verður Hringvegur eða Axarvegur.

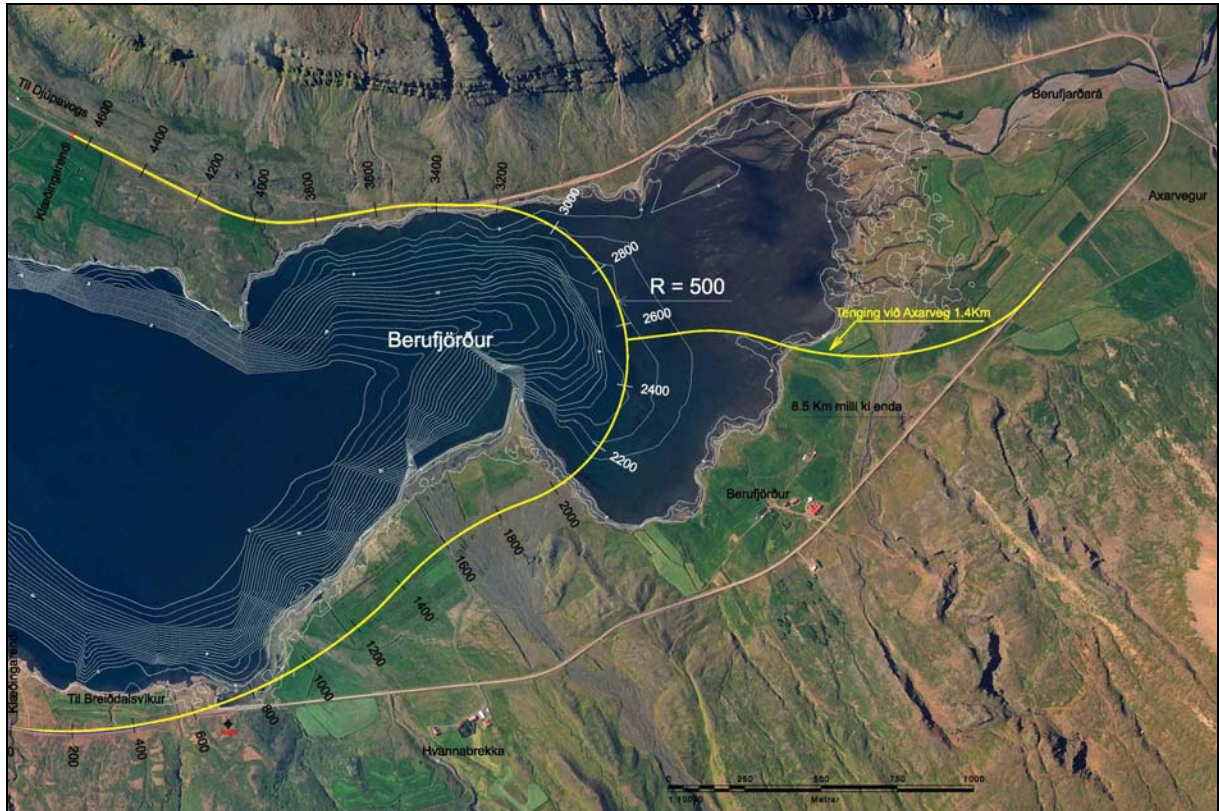
Valkostir.

Í drögunum kemur fram að fallið hafi verið frá fyrri hugmynd um að fara yfir leirur í Berufjarðarbotni innan við Staðareyri vegna athugasemda Djúpavogshrepps og landeigenda. Er það þá ekki lengur markmið Vegagerðarinnar að stytta vegi þar sem hagkvæmt er? Ég álit það vilja vegfarenda almennt og þjóðhagslega hagkvæmt að stytta vegalengdir sem mest. Ég tel því nauðsynlegt að meta þann kost sem hefur í för með sér um 3,5 km styttingu.

Svar Vegagerðarinnar: Markmið Vegagerðarinnar eru mörg eins og kemur fram á heimasíðu stofnunarinnar. M.a.:

- Greiðar samgöngur með góðri þjónustu
- Hagkvæm uppbygging og rekstur vegakerfisins
- Umferðaröryggi sé á við það sem best gerist
- Góð sambúð vegar og umferðar við umhverfi og íbúa

Sambætta þarf þessi markmið við lagningu nýrra vega. Upphaflega hafði Vegagerðin hugmyndir um að leggja Hringveginn yfir innsta hluta Berufjarðar, sbr. mynd 10 og kynnti hana fyrir sveitarstjórn Djúpavogshrepps. Veglínan styttnir Hringveginn um 3,5 km en í botni Berufjarðar eru leirur og fjölskrúðugt fuglalíf (kaflí 4.1.6.). Gert var ráð fyrir að Hringvegurinn myndi liggja að mestu utan við leirurnar í botni Berufjarðar, um svæði þar sem dýpi er 2-3 m, en tenging Axarvegar við Hringveg eins og sýnd er á mynd 10 myndi líklega hafa mikil áhrif á lífríkið í leirunum í botni Berufjarðar. Útfærslan kallar á tvær brýr yfir botn Berufjarðar og ræsi undir Axarveg.



Mynd 10. Skoðuð veglína um botn Berufjarðar (Vegagerðin, 2006)

Í athugasemdum oddvita Djúpavogshrepps í tölvupósti til Vegagerðarinnar í apríl 2007 kom fram að alltof miklu væri fórn að fyrir þá litlu styttingu sem yrði á Hringveginum með þverun yfir fjörðinn. Framkvæmdin myndi valda miklu tjóni á lífríkinu í botni Berufjarðar auk þess sem að gera þyrfti tvær brýr yfir fjörðinn í stað einnar brúar yfir Berufjarðará. Í bréfinu kemur fram að botn Berufjarðar er gríðarlega fallegur í stillum þegar fjöllin handan fjarðarins speglast í firðinum (mynd 11). Framkvæmdin myndi kalla á mikla efnistöku í Berufirði og hafa mikil sjónræn áhrif.



Mynd 11. Botn Berufjarðar (Ljósmynd: Andrés Skúlason, 2005)

Þær veglínur Hringvegjar sem kynntar voru í drögum að tillögu að matsáætlun voru dregnar upp í samráði við landeigendur Berufjarðar og sveitarstjórn Djúpavogshrepps. Við staðsetningu þeirra var lögð áhersla á að raska búskap og lífríki á svæðinu sem minnst. Í auglýstri tillögu að aðalskipulagi Djúpavogshrepps 2008-2020 er sýnd sú leið sem Vegagerðin kynnti í drögum að tillögu að matsáætlun. Sveitarstjórn Djúpavogshrepps er því ekki samþykkt þverun með veglínu um Staðareyri.



Mynd 12. Auglýst Aðalskipulag Djúpavogshrepps fyrir botni Berufjarðar (Djúpavogshreppur, 2008)

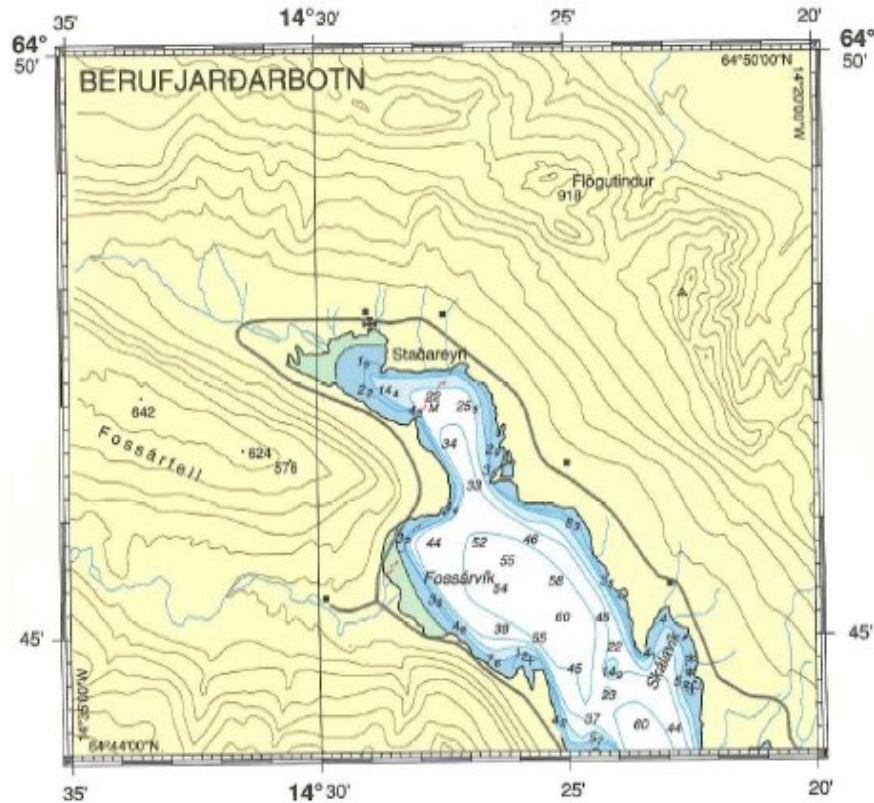
Vegagerðin hefur þó eftir viðtöl við sérfræðinga hjá Náttúrustofu Austurlands og Náttúrustofu Vestfjarða ákveðið að meta umhverfisáhrif veglínu sem liggur yfir botni fjarðarins (kafla 1.6.2.). Við nánari skoðun á aðstæðum í Berufjarðarbotni kom í ljós að veglína úti í sjónum gæti mögulega haft minni áhrif á lífríkið í leirunum í Berufirði en þær veglínur sem kynntar voru í drögum að tillögu að matsáætlun. Vegna þess og þeirrar staðreyndar að veglínan stytir Hringveginn talsvert meira en þær veglínur sem áður voru kynntar, telur Vegagerðin að ekki sé hægt að komast hjá því að meta umhverfisáhrif hennar.

Í tengslum við veglínu yfir Berufjörð yrði byggð brú yfir innsta hluta fjarðarins með fullum vatnsskiptum. Veglína Axarvegur myndi fylgja núverandi vegi sunnan fjarðarins og byggð yrði ný brú yfir Berufjarðará í grennd við núverandi brú. Axarvegur yrði tengdur við Hringveg sunnan fjarðarins.

Valkostir.

Þar sem ekki er talin fyrirsjáanleg stytting með jarðgöngum um Berufjörð, tel ég að meta þurfi einnig þann valkost að þvera Berufjörð á móts við Kelduskóga og Lindarbrekku (Púfueyri-Selnes) sem gefur um 8 km styttingu.

Svar Vegagerðarinnar: Þverun Berufjarðar á móts við Kelduskóga og Lindarbrekku er mjög umfangsmikil framkvæmd, bæði kostnaðarsöm og flókin. Sjávardýpi á móts við Lindarbrekku er 33 m á stórstraumsfjöru og veghæð þar af leiðandi í kringum 37 m yfir botni. Það er á mörkunum að Vegagerðin ráðist í vegagerð yfir svo djúpa firði. Þar sem engar fjárveitingar eru á næstu árum til þverun Berufjarðar mun Vegagerðin ekki meta umhverfisáhrif slíkrar þverunar.



Mynd 13. Kort af Berufirði (Hlaða-Stokknes, Sjómælingar Íslands, 2001)

Umferð.

Gerð var umferðarkönnun 2002 við vegamót Axarvegur í Berufjarðarbotni. Bendi á að auðvelt er að áætla vetrarumferð á Öxi út frá umferðartölum á Öxi haust og vor þegar greiðfært er yfir Öxina (hákkulaust) og með samanburði við umferð á Hringvegi og Breiðdalsheiði.”

Svar Vegagerðarinnar: Vegagerðin þakkar upplýsingarnar en eins og kemur fram á bls. 16, kafla 4.1.2. verður gerð umferðarkönnun vegna framkvæmdarinnar sumarið 2008. Könnunin mun gefa vísbendingar um áætlaða vetrarumferð á Öxi.

Ásmundur Ásmundsson á Reyðarfirði gerir eftirfarandi athugasemdir:

1. Er ekki nauðsynlegt að fyrir liggja hvar Hringvegurinn eigi að liggja frá Djúpavogi til og með Egilstaða, er það á núverandi leið um Breiðdalsheiði, eða er gert ráð fyrir að hann liggja um fyrir hugaðan veg um Öxi, eða á hann að liggja um firði þ.e fjarðaleiðina frá Breiðdalsvík um, Stöðvarfjörð, Fáskrúðsfjörð, Reyðarfjörð og um Fagradal til Egilstaða?

Svar Vegagerðarinnar: Eins og kemur fram í svari nr. 15 á bls. 36 hefur Vegagerðin engar upplýsingar um að áformað sé að færa Hringveginn um Austfirði. Slík breyting ætti að falla undir samgönguáætlun og umhverfismat áætlana.

2. Er ekki nauðsynlegt að fyrirhugaður vegur um Öxi verði á aðalskipulagi þess/þeirra sveitarfélaga sem hann kemur til með að liggja í, tala ekki um ef hér á að koma þjóðvegur Nr.1 eins og lesa má í gegn á bls 11 í drögum að matsáætlun kafla 2.2 segir. Í greinargerð með aðalskipulagi fyrir Austur-Hérað nú Fljótaldalshérað er Axarvegur sýndur sem tengivegur og með fram honum reiðleið.

Svar Vegagerðarinnar: Verið er að vinna við aðalskipulag Djúpavogshrepps (kafla 2.2.). Nýr Axarvegur er sýndur á tillögu að aðalskipulagsuppdrætti frá apríl 2008. Skipulagsstofnun sendi

Fljótsdalshéraði bréf þann 29. ágúst 2007 og vakti athygli sveitarstjórnar á að breyta þarf gildandi Aðalskipulagi Austur-Héraðs 2007-2017 er tekur til nýrrar veglínu og efnistökuastaða. Einnig þurfi að skoða hvort gera þurfi breytingar á svæðisskipulagi Héraðssvæðis 2000-2017 vegna veglagningar og efnistökuastaða.

3. Ég vil benda á að gatnamót Axarvegur og Þjóðvegur Nr.1 í Berufirði og á Breiðdalsheiði eru mjög leiðandi hvað Axarvegur snertir, er ekki Þjóðvegur Nr. 1 með forgang gagnvart þeim vegum sem koma inn á Þjóðveg Nr. 1?

Svar Vegagerðarinnar: Í kafla 1.6.1. kemur fram að við hönnun vegamóta er tekið mið af umferð og umferðarminni vegurinn oftast tengdur með T-vegumótum við þann umferðarmeiri. Meiri umferð er nú á Axarvegi en Hringvegi um Breiðdalsheiði því verður miðað við að Axarvegur verði með forgang. Í Berufirði er óvíst hvor vegurinn verður leiðandi, Axarvegur eða Hringvegur og því eru sýndar tillögur að báðum útfærslum (kafla 1.6.2.).

4. Standast þessi gatnamót reglur um aðkomu inn á Þjóðvegi Nr.1?

Svar Vegagerðarinnar: Um Hringveginn gilda sömu reglur og um aðra vegi. Hringvegurinn er á nokkrum stöðum með sambærilegum vegamótum og verða við Breiðdalsheiði. Má þar nefna við Einarstaði í Reykjadal í Suður-Pingeyjarsýslu, við Reykjahlíð í Mývatnssveit, við Höfn í Hornafirði og í Borgarnesi. Vegna umferðaröryggis er krafa um að umferðarmeiri vegurinn hafi forgang.

5. Skoða þarf kosti frekari styttinga á Þjóðvegi Nr.1 eins og um leirurnar fyrir botni Berufjarðar, með því er hægt að stytta á hagkvæman hátt Þjóðveg Nr.1 kannski um 3,5 km. Er ekki rétt að meta slíkan kost?

Svar Vegagerðarinnar: Sjá svar við athugasemdum Einars Þorvarðarsonar.

6. Hvað með þverun Berufjarðar á milli Kelduskóga og Lindarbrekku, eins göng undir utanverðan Berufjörð, göng undir Berufjarðarskarð og Breiðdalsheiði svo ekki sé talað um göng á milli Breiðdalsvíkur til Stöðvarfjarðar og þaðan til Fáskrúðsfjarðar?

Svar Vegagerðarinnar: Varðandi svar við fyrirspurn um þverun Berufjarðar á milli Kelduskóga og Lindarbrekku, sjá svar við athugasemdum Einars Þorvarðarsonar.

Í bréfi frá landeigendum Gilsár í Breiðdal kemur fram að Vegagerðin vinnur í samræmi við ákvarðanir stjórnvalda sem hafa tekið ákvörðun um lagningu Axarvegur (kafla 1.1). Fjárveiting til framkvæmdarinnar er ekki miðuð við að gerð verði jarðgöng á svæðinu á næstu árum. Í jarðgangaáætlun sem Vegagerðin lagði fram í janúar 2000 voru veggöng milli Skriðdals og Berufjarðar, undir Berufjörð eða frá Breiðdalsvík til Fáskrúðsfjarðar ekki meðal forgangsverkefna.

7. Göng undir Lónsheiði? er vegurinn um Hvalnes og Þvottáskriður ekki varasamur alla mánuði ársins vegna ofanflóða, hvernig hefur þetta verið síðustu 15. árin þar?

Svar Vegagerðarinnar: Verið er að undirbúa rannsóknir vegna jarðganga undir Lónsheiði.

8. Ég tel rétt að allir þessir valkostir verði skoðaðir og metnir með tilliti til þess sem segir að fyrirhuguð framkvæmd sé til að auka umferðaröryggi á Mið-Austurlandi?

Svar Vegagerðarinnar: Við gerð samgönguáætlunar er framkvæmdum forgangsraðað. Umhverfisáhrif samgönguáætlunar eru metin samkvæmt lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Mat á umhverfisáhrifum framkvæmda samkvæmt lögum nr. 106/2000 er ekki ætlað til að bera saman margar mismunandi framkvæmdir.

9. Hvar er brýnast að bæta umferðaröryggi á Þjóðvegi Nr.1 frá Hornafirði inn á Mið-Austurland?

Svar Vegagerðarinnar: Ýmsar vegabætur á þessum kafla eru í undirbúningi og má telja að vegur um Lónsheiðargöng muni hafa hvað mest jákvæð áhrif á umferðaröryggi.

10. Á bls. 5 í drögum að matsáætlun lið 1.5 er gert ráð fyrir að Axarvegur verði gerður að stofnvegi þegar að framkvæmdum lýkur, af hverju er það ekki gert strax?

Svar Vegagerðarinnar: Vegir flokkast í stofnvegi, tengivegi, safnvegi og landsvegi. Allir stofnvegir vegakerfisins eru heilsárvegir. Stofnvegir mynda burðargrind vegakerfisins. Þeir ná til 1000 íbúa svæðis og tengja slík svæði saman. Axarvegur telst til tengivega. Tengivegir tengja byggðarlög, þar sem eru þrjú býli eða fleiri, við stofnvegi. Axarvegi verður ekki breytt í stofnveg fyrir en hann verður orðinn heilsársvegur.

11. Eru matskröfur aðrar ef um stofnveg er að ræða heldur en heilsársveg?

Svar Vegagerðarinnar: Nei

12. Talað er um samgöngubætur á Mið Austurlandi, þá er rétt að taka með í þá skilgreiningu svæði með fjörðum frá Höfn í suðri til og með Egilstaða í norðri og meta samfélagsleg áhrif á öllu þessu svæði og þá bæði á héraði og á fjörðum og hafa í huga byggðastefnu, atvinnu, ferðaþjónustu og opinbera þjónustu á fyrrgreindu svæði.

Svar Vegagerðarinnar: Í kafla 4.1.1. kemur fram að Vegagerðin telur ekki þörf á að gera sérstaka samfélagsrannsókn í tengslum við framkvæmdina. Í kafla um samfélag og landnotkun verður fjallað um helstu áhrif framkvæmdarinnar á ofangreinda samfélagsþætti.

13. Er virkilega nægjanlegt að taka bara eitt ár til viðmiðunar, getur það virkilega sýnt rétta mynd til ákvörðunartöku í svo stóru máli?

Svar Vegagerðarinnar: Ef verið er að meina umferðarkönnun Vegagerðarinnar, þá getur hún gefið vísbendingar um hvernig samgöngur á svæðinu munu þróast.

14. Hvaða öryggissjónarmið verða reifuð og hvað verður borið saman, hver verður samanburður við aðra valkosti eins og að klára að leggja bundið slitlag á þjóðveg Nr.1 á ég þar við núverandi veg um Rauðuskriður í Hamarsfirði og veginn í botni Berufjarðar.

Svar Vegagerðarinnar: Þeir öryggisþættir sem skoðaðir verða eru m.a. beygjuradíusar, langhallar, hæð yfir landi, sjónlengdir og tengsl þessara þátta innbyrðis. Metin verður slysatíðni á nýjum vegi og tekin ákvörðun um hámarkshraða.

Framkvæmdin verður ekki borin saman við aðrar framkvæmdir.

15. Fram hefur komið að jarðlög við Selá undir Kjalfjalli séu á hreyfingu er ekki nauðsynlegt að fara út í frekari rannsóknir á því svæði með tilliti til öryggis?

Svar Vegagerðarinnar: Í kafla 4.1.12. kemur fram að jarðfræðingur muni meta hættu á framskriði lausra jarðlaga við Selá.

16. Hvaða forsendur og þá rök eru fyrir þeirri fullyrðingu að megin umferðapungi milli Mið- og Suðausturlands muni liggja um Öxi (eins og segir í umsögn Djúpavogshrepps)?

Svar Vegagerðarinnar: Ofangreint kemur ekki fram í kafla 5.3. í umsögn Djúpavogshrepps. Í umsögninni segir að megin þungi umferðar milli Mið- og Suðausturlands liggja um Öxi þegar vegurinn sé vel fær. Í kafla 1.3. kemur fram að Sumardagsumferð um Axarveg árið 2006 var mun meiri en um Hringveg um Breiðdalsheiði

17. Hver eru jafnframt rök fyrir þjóðhagslegri hagkvæmni á Axarvegi umfram bættan veg um firði með tilliti til uppbyggingu stórskipahafnar við Mjóeyri við Reyðarfjörð og sóknarfæri út frá þeirri höfn?

Svar Vegagerðarinnar: Suðurfjarðarvegur er nú þegar til staðar og er opinn allt árið. Víðast var lagt bundið slitlag á gamla veginn án þess að lagfæra hæðar- eða planlegu hans. Með auknum umferðarhraða með bundnu slitlagi og aukinni umferð, hefur komið í ljós að vegurinn er hættulegur á

köflum. Framundan eru því miklar endurbætur á Suðurfjarðarvegi. Verið er að undirbúa endurbætur á sjö köflum á veginum. Árið 2010 eru áætlaðar 60 m kr. til að byggja nýjan veg í botni Fáskrúðsfjarðar. Á 3. tímabili samgönguáætlunar (2015-2018) er gert ráð fyrir 600 mkr. í endurbætur á Suðurfjarðarvegi.

Með lagningu heilsársvegar um Öxi fæst 60 km stytting á milli Miðausturlands og Suðausturlands ætla má að sú stytting hafi í för með sér mun meiri þjóðhagslega hagkvæmni en lagfæring á vegi sem þegar er til staðar.

18. Mun Axarvegur styrkja þá ferðapjónustu sem verið hefur að byggjast upp t.d á Breiðdalsvík undan gengin ár (eða telst Breiðdalsvík ekki til Mið-Austurlands). (Stjórnámálamein hafa hvatt mjög til eflingar ferðapjónustu).

Svar Vegagerðarinnar: Sjá svar í kafla 5.3. í svari Vegagerðarinnar við 30. spurningu Ásmundar. Ljóst er að ferðamenn velja ekki alltaf stystu leiðina milli staða. Markmið ferðamannsins hlýtur að vera að skoða markverða hluti og landslag. Í ferðamálaáætlun 2006-2015 kemur fram á bls. 11 að í aðgerðum varðandi umhverfismál skuli skilgreindum "seglum" til að dreifa álagi á landið fjölgað og þeir gerðir aðgengilegir árið um kring. Á bls. 17 í sömu áætlun kemur fram að markmiðið sé að ferðamenn dreifist um landið til að minnka álag á einstaka staði (Samgönguráðuneytið, 2005). Í kafla 4.1.1. kemur fram að áhrif Axarvegar á ferðapjónustu verða metin.

19. Í úttekt Ríkisendurskoðunar. Samgönguframkvæmdir Stjórnsýsluúttekt sem birt var í júní 2008 segir á bls. 6 kafla 2 og heitir. **Vönduð greining ólíkra valkosta (segir).** Til að stuðla að skynsamlegri nýtingu almannafráfar verður að tryggja að framkvæmdir í samgöngumálum byggji á upplýstum ákvörðunum og vandaðri athugun ólíkra valkosta samkvæmt vel skilgreindri aðferðafræði um mat á valkostum, svokallaðri félagshagfræðilegri greiningu (socio-economic analysis). Slík greining tekur tillit til allra þátta sem taldir eru skipta máli við samgönguframkvæmdir, s.s stofnkostnaðar við framkvæmdina, viðhalds-og rekstrarkostnaðar, afkastagetu vegar, styttingu ferðatíma, veðurfarsaðstæðna, slysatíðni og byggðasjónarmiða. Ég legg til að þetta verði haft í huga við fyrirhugaða matsgjörð.

Svar Vegagerðarinnar: Arðsemi framkvæmdarinnar verður reiknuð út þegar aflað hefur verið nánari upplýsinga um umferð (kafla 2.1.4.). Sjá kafla 5.3. spurningu Ásmundar nr. 24.

20. Hversu oft á undanförunum 5 árum hefur verið farið til að aðstoða/bjarga fólki af Öxi yfir vetrarmánuðina nóvember til og með apríl og hvernig hefur veður þá verið, mun fyrirhugaður vegur koma í veg fyrir að slíkt gerist.

Svar Vegagerðarinnar: Samkvæmt upplýsingum frá björgunarsveitinni Gerpi á Norðfirði, þá hafa verið að meðaltali innan við 2 útköll á ári á Öxi seinustu 5 árin. Útköllin hafa verið frá 1 og upp í 4 á ári og mest seinnipart vetrar.

6. TEIKNINGAR

1. Afstöðumynd
2. Yfirlitsmynd. Mkv. 1:50.000
3. Fyrirhugað rannsóknarsvæði 4 stk. Mkv. 1:20.000.
4. Veglínur í Berufirði. Mkv. 1:10.000

7. HEIMILDIR

1. Alþingi, 2006: Skýrsla samgönguráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar 2005 Vegáætlun (Lögð fyrir Alþingi á 133. löggjafarþingi 2006-2007). Nóvember 2006.
2. Austur-Hérað, 2002: Aðalskipulag Austur-Héraðs 2002-2017, Greinargerð. Egilsstaðir, 57 bls.
3. Árni Hjartarson, 1990: Þá hljóp ofan fjallit allt. Framhlaup í Skriðdal á landnámsöld. Náttúrufræðingurinn 60, bls. 81-91.
4. Breiðdalshreppur, 2007: Greinargerð með drögum að Aðalskipulagi Breiðdalshrepps 2004-2024.
5. Djúpavogshreppur, 2007: Heimasíða í júlí 2007. Saga Djúpavogs. <http://www.djupivogur.is>
6. Djúpavogshreppur, 2008: Aðalskipulag Djúpavogshrepps 2008-2020. Vinnuskýrsla send til samráðsaðila. Teiknistofa Guðrúnar Jónsdóttur ark. faí. Reykjavík.
7. Fljótsdalshérað, 2007: Heimasíða júlí 2007. Stjórnsýslan og Fljótsdalshérað, saga sveitarfélagsins. <http://www.fljotsdalsherad.is/>
8. Fornleifastofnun Íslands, 2004: Menningarminjar í Djúpavogshreppi FS239-03191 (SG). Reykjavík.
9. Hagstofa Íslands, 2008: Heimasíða, apríl 2008. Mannfjöldi á Íslandi 1. janúar 2008.
10. Jón Þorvaldur Heiðarsson, Valtýr Sigurbjarnarson, 2005: Jarðgöng á Austurlandi. Mat á samfélagsáhrifum og arðsemi. Október 2005. Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri. Skýrsla unnin fyrir Samband sveitarfélaga á Austurlandi, 225 bls.
11. Landssamband veiðifélaga, 2007: Heimasíða júlí 2007. Upplýsingar um Berufjarðará. <http://www.angling.is/is/veidivotn/silungsveidiar/a-austurlandi/11920/>
12. Nordic Adventure Travel (Norðurferðir), 2007: Heimasíða júlí 2007. Íslenskur menningar- og upplýsingavefur. Upplýsingar um Berufjörð. http://nat.is/travelguide/ahugav_st_berufjordur.htm
13. Náttúruminjaskrá, 2007: Umhverfisstofnun, heimasíða í júní 2007.
14. Samgönguráðuneytið, 2005: Ferðamálaáætlun 2006-2015, Reykjavík, 94 bls.
15. Samvinnunefnd um svæðisskipulag Héraðssvæðis, 2001: Svæðisskipulag Héraðssvæðið 1998-2010, greinargerð, 62 bls.
16. Tómas Einarsson og Helgi Magnússon, 1989: Íslands handbókin, náttúra saga og sérkenni, Fyrri bindi, Örn og Örlygur, Reykjavík.
17. Trausti Valsson og Ragnar Sigbjörnsson, 1996: Náttúruvá á Íslandi. Arkitektúr verktækni og skipulag. SAV, Reykjavík.
18. Umhverfisráðuneytið og Skipulagsstofnun, 1999: Miðhálendi Íslands 2015, Greinargerð, Ráðgjafar: Landmótun ehf., Kópavogi, maí 1999, 219 bls.
19. Vegagerðin, 2008: Umhverfisskýrsla 2007. Reykjavík, 56 bls. (www.vegagerdin.is)