

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NIÐURSTÖÐUR ANNARRAR ATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM BORGARFJARÐARVEG UM VATNSSKARÐ EYSTRÁ

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til annarrar athugunar lagningu Borgarfjarðarvegur nr. 94 um Vatnsskarð eystra í Borgarfjarðarhreppi og á Austur - Héraði, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum. Framkvæmdin var áður til frumathugunar hjá skipulagsstjóra ríkisins sumarið 1999. Í úrskurði skipulagsstjóra ríkisins dags. 27. júlí 1999, var fallist á leið 1 með skilyrði. Úrskurður skipulagsstjóra var kærður til umhverfisráðherra sem felldi hann úr gildi. Í úrskurðarorðum umhverfisráðherra segir m.a.: Fram skal fara frekara mat á umhverfisáhrifum á útfærslu á leið 2¹ og hún borin saman við leið 1 samkvæmt frummatsskýrslu framkvæmdaraðila.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Nýr rúmlega 6,5 km langur vegur frá efsta hluta Vatnsskarðs á Borgarfjarðarvegi nr. 94 niður í Njarðvík utan við Innri-Hvannagilsá. Gerður er frekari samanburður á tveimur framkvæmdakostum neðst í Vatnsskarði um Innri-Hríshöfða og út fyrir Innri-Hvannagilsá í Njarðvík sem kynntir voru í frummatsskýrslu framkvæmdaraðila. Annars vegar á tillögu framkvæmdaraðila, leið 1, sem er 3,1 km og hins vegar á nýrri útfærslu á leið 2 sem er 3,4 km og er hér eftir nefnd leið 4.

Markmið framkvæmdar: Að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi.

Önnur athugun: Þann 5. apríl 2000 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 19. apríl 2000 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 19. apríl til 24. maí 2000 á skrifstofu Borgarfjarðarhrepps, bæjarskrifstofu Austur-Héraðs, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Ein athugasemd barst á

¹ Útfærsla á leið 2, hér eftir nefnt leið 4. Vegurinn fari þvert yfir Njarðvíkurá á svipuðum stað og gert er í tillögu Vegagerðarinnar á leið 2 og vegurinn sneiddur þaðan í boga upp með höfðanum utanverðum (austanverðum) og upp fyrir hann þar sem gert er ráð fyrir einni allvíðri beygju sem liggur u.þ.b. 30 m lægra í landinu og um 150 m innar í dalnum en kröpp beygja skv. leið 1, sem liggur milli stöðva 9.700-9.800.

kynningartíma. Leitað var umsagnar Borgarfjarðarhrepps, Austur-Héraðs og Náttúruverndar ríkisins. Framkvæmdin var kynnt Skógrækt ríkisins, veiðimálastjóra og Þjóðminjasafni Íslands.

Gögn lögð fram við aðra athugun:

Matsskýrsla: Borgarfjarðarvegur um Vatnsskarð eystra. Mat á umhverfisáhrifum. Frekara mat hefti I og II.

Önnur gögn: Svör framkvæmdaraðila við umsögnum, athugasemd og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 22. maí, 5. og 10. júní 2000.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Borgarfjarðarhreppi með bréfi dags. 10. maí 2000.

Austur – Héraði með bréfi dags. 11. maí 2000.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 28. apríl 2000.

3. ATHUGASEMDIR

Athugasemd barst frá Magnúsi Þorsteinssyni með bréfi dags. 20. maí 2000.

4. UMHVERFISÁHRIF BORGARFJARÐARVEGAR UM VATNSSKARÐ EYSTRÁ SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ AÐRA ATHUGUN

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í skýrslu um frekara mat er kynnt lagning nýs rúmlega 6,5 km langs vegar á Borgarfjarðarvegi nr. 94 frá efsta hluta Vatnsskarðs eystra á Austur-Héraði niður í Njarðvík utan við Innri-Hvannagilsá í Borgarfjarðarhreppi. Stálræsi verða sett í Njarðvíkurá og Innri-Hvannagilsá í stað einbreiðrar brúar. Vegurinn verður lagður malarslitlagi. Í skýrslu um frekara mat er gerður frekari samanburður á tveimur framkvæmdakostum, neðst í Vatnsskarði um Innri-Hríshöfða og út fyrir Innri-Hvannagilsá í Njarðvík, sem kynntir voru við frumathugun þ.e. leið 1, tillögu framkvæmdaraðila og útfærsla á leið 2 sem er hér eftir nefnd leið 4.

Áætlað er að framkvæmdin verði unnin í tveimur áföngum og muni framkvæmdum við fyrri áfanga yfir Vatnsskarð að Ytri-Hríshöfða ljúka haustið 2000 en óljóst sé hvenær ráðist verður í síðari áfanga framkvæmdarinnar niður í Njarðvík. Áætlaður kostnaður við leið 1 er um 90 milljónir kr. en um 120 milljónir kr. við leið 4.

4.1.1 Lega vegar

Núverandi vegur er lítið uppbyggður með kröppum beygjum, víða í miklum bratta og oft snjóþungur. Vegurinn liggur frá efsta hluta Vatnsskarðs, sem er hæst í um 430 m h. y. s., niður í Njarðvík í um 30 m h. y. s. Vegurinn fer um lönd jarðanna Unaóss og Njarðvíkur. Við val á veglínunum var notað landlíkan sem gefur möguleika á að skoða vel legu vegar m.t.t. langhalla, beygja og efnisparfar. Núverandi vegstæði var notað eins og mögulegt var.

Efst á Vatnsskarði niður fyrir Vatnsskarðsbrekku vÍkur vegurinn 50 - 300 m frá núverandi vegi og allt að 300 m við Vatnsskarðsbrekku.

Leið 1, neðan Vatnsskarðsbrekku frá stöð 9.600 niður í Njarðvík, vÍkur allt að 900 m til suðurs frá núverandi vegi niður með Innri-Hríshöfða. Frá Ytri-Hríshöfða þar sem núverandi vegur er þveraður og niður í Njarðvík mun vegurinn liggja allt að 400 m norðan við núverandi veg og tengjast honum utan við aurkeilu Innri-Hvannagilsár.

Leið 4, neðan Vatnsskarðsbrekku frá stöð 9.600 niður í Njarðvík, vÍkur allt að 1.100 m til suðurs frá núverandi vegi niður Innri-Hríshöfða, fer suður yfir Njarðvíkurá í 15 m djúpu gili og í boga upp með höfðanum utanverðum. Vegurinn liggur undir Múlafjalli í allt að 300 m fjarlægð sunnan við núverandi veg og fer inn á hann við Innri-Hvannagilsá.

4.1.2 Ræsi, brú og áningarstaðir

Á leið 1 verður lagt um 30 m langt stálræsi í Njarðvíkurá og Innri-Hvannagilsá. Á leið 4 verður lagt um 55 m langt stálræsi í Njarðvíkurá og tvö 15 m löng ræsi í Innri-Hvannagilsá. Núverandi brú á Innri-Hvannagilsá verður rifin. Gert er ráð fyrir þremur áningarstöðum; Héraðsmegin á Vatnsskarði, á háskarðinu og við snúningsbeygju á Innri-Hríshöfða.

Magnús Þorsteinsson vekur athygli á því að gert sé ráð fyrir 0,9 m² ræsi á hvern m² vatnasviðs á leið 1 en á leið 4 sé samsvarandi tala 1,1 m².

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ástæðan fyrir þessu sé sú að flatarmál vatnasviðsins ofan við ræsi á leið 1 sé um 22,3 km² en á leið 4 sé flatarmál vatnasviðsins ofan við ræsið 13,7 km². Hámarksafrennsli á flatareiningu vatnasviðs aukist eftir því sem flatarmál vatnasviðs minnki.

4.1.3 Efnistaka

Samkvæmt skýrslu um frekar mat er áætluð heildarefnispörf **leiðar 1** um 120.000 m³ og **leiðar 4** um 205.000 m³.

Úr námu A í Vatnsskarði verða teknir um 30-35.000 m³ af fyllingarefni af um 27. 000 m² svæði í um 1-2 m lagi. Áður hefur verið tekið efni úr námunni sem er útvíkkun á skeringu. Gengið verður frá námunni í verklok.

Úr námu B í Vatnsskarði verða teknir um 25-30.000 m³ af fyllingarefni af um 15. 000 m² svæði í um 1,5-2 m lagi. Áður hefur verið tekið efni úr námunni sem er útvíkkun á skeringu. Gengið verður frá námunni í verklok.

Úr námu C upp af Innri-Hríshöfða verða teknir um 20-30.000 m³ af fyllingarefni af um 7.500 m² svæði í um 2-2,5 m lagi. Vegna meiri efnisparfar á leið 4 en leið 1 er gert ráð fyrir að taka meira efni úr námu C eða á allt að 25.000 m² svæði. Að lokinni efnistöku verður svæðið aðlagð umhverfinu.

Úr námu D, sem er aurkeila í farvegi Innri-Hvannagilsár, verða teknir um 40-50.000 m³ af efni í burðarlag, fyllingar og malarslitlag á um 30-40.000 m² svæði. Áður hefur verið tekið efni á svæðinu ofan núverandi vegar. Að efnistöku lokinni mun áin flæmast um aurkeiluna en ánni verður veitt aðhald neðan við stálræsi.

4.1.4 Vegtæknilegar forsendur

Samkvæmt skýrslu um frekara mat er 12% langhalli utan við staðalmörk um langhalla sem notuð er við hönnun vega og því óviðunandi. Ekki sé gert ráð fyrir að vegir séu byggðir með meiri langhalla en 9-10% nema í undantekningartilfellum þar sem hönnunarhraði sé mjög lítill. Langhalli sé talinn hafa mikil áhrif á óhappatíðni og er hún talin aukast um 50% þegar langhalli eykst úr 7 í 9% og um 90-100% þegar langhalli eykst úr 7 í 10%.

Efst á Vatnsskarði niður fyrir Vatnsskarðsbrekku er langhalli um eða undir 10% nema á 0,2-0,3 km kafla ofan við Vatnsskarðsbrekku en þar er langhalli um 12%. Kröppum beygjum fækkar, brattar brekkur verða færri og styttri og sjónlengdir aukast miðað við núverandi veg.

Á **leið 1** er hönnunarhraði 50-60 km/klst en í snúningsbeygjum er hann minni. Vegarkaflar með 8-10% langhalla eru 1,3 km þar af eru um 0,8 km með um 10% langhalla.

Á **leið 4** er hönnunarhraði 30-60 km/klst en í snúningsbeygjum er hann minni. Vegarkaflar með 8-10% langhalla eru 0,4 km og með um 12% halla um 0,6 km.

Magnús Þorsteinsson bendir á að snúningsbeygja við stöð 10.000 á leið 4 verði mun víðari en samsvarandi beygja á leið 1. Þarflaust sé með öllu að leggja veginn í krappri beygju yfir Njarðvíkurá því austan árinna sé svigrúm til að leggja veginn í víðum sveig sem nái yfir árgilið. Engin þörf sé á að leggja veginn yfir mesta votlendið á Grásteinsmýrum því sveigja mætti vegstæðið inn á núverandi veg. Ekki sé rétt að leið 4 sé sú útfærsla á leið 2 sem lögð hafi verið til við frumathugun. Kostnaðarsamanburður Vegagerðarinnar er dreginn í efa þar sem aka þurfi efni á leið 1 úr námum utan vegsvæðisins en á leið 4 fáist efnið úr vegsvæðinu þar sem fyllingar verði mestar.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að í matsskýrslu komi fram að á leið 1 sé snúningsbeygjan krappari en á leið 4 og að hægt sé að rýmka þá snúningsbeygju með meiri fyllingum eins og gert sé á leið 4. Leið 4 sé unnin eftir hugmyndum sem fram komi í úrskurði umhverfisráðuneytis. Verði vegurinn lagður í víðari sveig um Njarðvíkurá aukist væntanlega fyllingar þar. Veglína sé lögð um og við Grásteinsmýri þannig að veglína verði sem jöfnust og falli sem best að landinu. Mikill kostnaðarmunur skýrist að mestu af miklum mismun á efnismagni á leiðum 1 og 4 en meðaleiningaverð á leið 4 sé um 43 kr. lægra á m³ en á leið 1 sem skýrist af minni flutningsvegalengdum á efni á leið 4. Vegna stórra ræsa í Njarðvíkurá og Innri-Hvannagilsá er kostnaður um 5 milljónum kr. hærri á leið 4 en á leið 1.

4.1.5 Aðrir kostir

Samkvæmt skýrslu um frekar mat kom ekki til greina að endurbyggja núverandi veg vegna ófullnægjandi legu og snjóþyngsla.

Tenging af leið 1. Í skýrslu um frekar mat er kynnt tenging af leið 1 við stöð 10.500 niður Ytri-Hríshöfða og inn á núverandi veg við stöð 11.200. Vegurinn muni liggja rétt norðan við núverandi veg með 7-10% langhalla og nokkuð kröppum beygjum. Efnisþörf yrði um 100-105.000 m³ og kostnaður um 85 milljónir kr. Ef slakað yrði á vegtæknilegum kröfum sé þessi leið besti kosturinn út frá umhverfis- og kostnaðarsjónarmiðum.

4.2 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG LANDSLAG

Samkvæmt skýrslu um frekara mat er gróður stopull efst á Vatnsskarði og stöðuvatn setur svipmót á landið en vegurinn liggur næst stöðuvatninu í 5-10 m fjarlægð. Skeringar og fyllingar verði víða miklar vegna mikils hliðarhalla og ójafns lands. Samkvæmt skýrslu um frekara mat liggur leið 1 efst um Innri-Hríshöfða sem sé hálfgróið framhlaup og þaðan um gróinn lyngmóa og meira og minna samfelld birkikjarr. Frá Ytri-Hríshöfða niður að Njarðvíkurá liggja leið 1 um Mógilsmýri. Leið 4 liggja niður framhlaup Innri-Hríshöfða sem sé falleg jarðmyndun, yfir smátjarnir og 15 m djúpt gil Njarðvíkurár með miklum fyllingum og efnisþörf með vegi sé mikil. Sunnan Njarðvíkurár sé landið grasi vaxið með lágvöxnu lyngi og kjarri en utar fari leið 4 yfir Grásteinsmýri. Fram kemur í skýrslu um frekara mat að til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á umhverfið verði lífrænum jarðvegi ýtt til hliðar á námu- og skeringarsvæðum og jafnað yfir að efnistöku lokinni. Votlendi verði ekki ræst fram og séu uppi áform um endurheimt votlendis í Loðmundarfirði sem nemi skerðingu á votlendi vegna framkvæmdanna. Öll umferð vinnuvéla verði bönnuð utan vegsvæðis nema á takmörkuðum slóðum. Samráð verði haft við landeigendur, Skógrækt ríkisins og Náttúruvernd ríkisins um frágang og uppræðslu á svæðinu

Náttúruvernd ríkisins telur ljóst að minna jarðrask hljótist af framkvæmdinni verði leið 1 farin. Hætt sé við að leið 4 yrði meira áberandi í landslagi vegna mikilla fyllinga og efnistöku við veginn. Einnig yrði há fylling á ræsi yfir gil Njarðvíkurár mjög áberandi.

Hreppsnefnd Borgarfjarðarhrepps telur að leið 1 og 4 muni báðar hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Leið 4 valdi mun meira jarðraski og breyti verulega ásýnd þess lands sem yfir er farið en á leið 1 muni meira kjarrlendi fara undir vegstæðið. Sem mótvægisáðgerð er lagt til að flytja sem mest af því kjarri og jarðvegryfirborði sem sé í vegstæðinu yfir í moldarflög meðfram gamla veginum á Ytri-Hríshöfða. Að öðru leyti sé hreppsnefndin nokkuð sammála niðurstöðu frekara mats á umhverfisáhrifum.

Í svörum og viðbótargögnum¹ framkvæmdaraðila kemur fram að það hafi enga þýðingu að flytja kjarrið, því líkur séu á að meiri hluti þess drepist við flutning. Vegagerðin áformi í samráði við Skógrækt ríkisins að planta lágvöxnu birki í Innri-Hríshöfða þar sem skeringar og fláar vegarins eru mestir til að draga þar úr sjónrænum áhrifum núverandi vegar. Leitað hafi verið til Náttúrustofu Austurlands um ráðgjöf við uppræðslu á svæðinu.

¹ Bréf Skógræktar ríkisins til Vegagerðarinnar dags. 22. maí 2000.

Sveitarstjórn Austur-Héraðs mælir með leið 4 þar sem hún hafi minni sjónræn áhrif en leið 1 sem skerði ríkulegt gróðurlendi. Fyllingar á leið 4 séu stærstar í giljum og við Njarðvíkurá þar sem lítið beri á þeim og ekki komi fram að leið 4 sé óásættanleg út frá vegtæknilegu sjónarmiði.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að skeringar séu svipaðar á leiðum 1 og 4, en vegna mikillar efnisþarfar á leið 4 verði mun meira efnisnám í Innri-Hríshöfða til viðbótar skeringum. Megin hluti fyllinga sé milli stöðva 10.000-10.600, þar sem þær verði mjög áberandi, en minni hluti þeirra sé í gili Njarðvíkurár. Þessar miklu fyllingar séu til að jafna og minnka bratta á leið 4 um Innri-Hríshöfða. Leið 4 sé því talin valda mun meiri röskun á landi vegna mikilla fyllinga sem verði áberandi í landslaginu. Að áliti Vegagerðarinnar hafi leið 1 yfirburði samanborið við leið 4 vegna betri veglínu, meira umferðaröryggis, akstursþæginda, lægri kostnaðar og heildaráhrifa á umhverfið.

Magnús Þorsteinsson bendir á að kjarri vaxin hlíðin frá Innri-Hríshöfða út yfir Ytri-Hríshöfða og ofan Mógilsmýrar eigi engan sinn líka í Njarðvík og varla í Borgarfirði. Leið 1 muni rista hana í sundur að endilöngu og verði mjög áberandi. Framhlaupið í Innri-Hríshöfða sé sérstæð landmyndun en í Borgarfirði séu mörg framhlaup. Leið 4 muni leggjast vel í landið á Innri-Hríshöfða. Mun meiri umhverfisáhrif verði af leið 1 en leið 4.

Náttúruvernd ríkisins telur leið 4 hafa þann kost fram yfir leið 1 að minna votlendi tapast ef leið 4 yrði farin. Með hliðsjón af náttúruverndarsjónarmiðum verði tillaga Vegagerðarinnar um tengingu af leið 1 við stöð 10.500 að teljast fýsilegasti kosturinn. Sneytt sé hjá Mógilsmýri, minna jarðrask og allt að 20.000 m³ minni efnisþörf, miðað við leið 1 óbreytta, veglínan fylgi núverandi vegi að miklu leyti og gróskumiklu kjarri við stöð 11.000 verði hlíft.

4.3 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.3.1 Færð

Samkvæmt skýrslu um frekara mat er allsnjópungt á framkvæmdasvæðinu og oft vindstrengur þar sem Vatnsskarðið er þrengst Njarðvíkurmegin. Vegurinn lækkar þar um nokkra metra og er talið að auknar hliðarskeringar dragi úr skaflasöfnun og snjóhvirlum. Samkvæmt skýrslu um frekara mat bendir skoðun á snjóalögum síðustu tvo veturna til að snjómagnt sé svipað á leið 1 og leið 4.

Magnús Þorsteinsson telur að leið 4 austan Njarðvíkurár verði mun snjóléttari en leið 1 milli Hríshöfðanna.

4.3.2 Umferðaröryggi

Samkvæmt skýrslu um frekara mat lagði vinnuhópur hjá Vegagerðinni mat á umferðaröryggi leiða 1 og 4 og varð niðurstaða hans sú að leið 1 væri mun öruggari en leið 4. Lagt var óháð mat¹ á umferðaröryggi á leið 1 og 4 er sýndi að umferðaröryggi væri ótvírætt leið 1 í hag og gildi það um alla þætti nema sjónlengdir. Hvorug leiðin gæti þó talist öruggur og góður vegur en við því væri vart að búast fyrir fjallveg í miklum halla.

Náttúruvernd ríkisins telur að ásættanlegast sé að vegur um Vatnsskarð eystra verði

¹ Fylgiskjal 13 með skýrslu um frekara mat I.

lagður samkvæmt leið 1 með þeirri breytingu að farin verði tenging af leið 1 frá stöð 10.500.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að tenging af leið 1 sé mun verri vegtæknilega en leið 1 vegna mikils bratta í krappri S-beygju inn á núverandi veg innan við Njarðvíkurá. Umferðaröryggi sé því minna en á leið 1 en meira en á leið 4.

Magnús Þorsteinsson gerir athugasemd við mat framkvæmdaraðila á umferðaröryggi og hættumati því lengd vegar sé veigameiri hvað það varðar en bratti og beygjuradús.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að niðurstaða samanburðar¹ á mati á umferðaröryggi á leiðum 1 og 4 sé skýr þ.e. að umferðaröryggi sé talið vera mun meira á leið 1. Ennfremur kemur fram að lenging leiðar valdi í öllum tilfellum meiri óhappatíðni sem aukist eftir því sem lengdarmunurinn sé meiri. Bent er á að það sé mat Vegagerðarinnar að hvert % í langhalla skipti verulegu máli, sérstaklega við vetraraðstæður á umræddum vegi sem liggja í miklum bratta í 100-230 m h.y.s. Niðurstaða Vegagerðarinnar sé því sú að langhalla vegi þyngst í samanburði á leiðum 1 og 4.

4.3.3 Landnotkun

Samkvæmt skýrslu um frekara mat hefur verið gerð tillaga um deiliskipulag frístundabyggðar milli Innri- og Ytri-Hríshöfða. Ekki liggja fyrir hvar vatnsból verður fyrir svæðið en í samráði við Borgarfjarðarhrepp verði sett ídráttarrör fyrir vatnslögn í gegnum veginn milli Innri- og Ytri-Hríshöfða þannig að möguleiki sé á sjálfrennandi vatni fyrir sumarbústaði. Samkvæmt skýrslu um frekara mat liggur leið 1 ofan við fyrirhugað sumarbústaðasvæði í um 100 m fjarlægð en leið 4 liggur neðan við það. Umferðarhávaði frá leið 4 sé yfir viðmiðunarmörkum mengunarvarnareglugerðar, 45dB(A) í sumarhúsabyggð en frá leið 1 undir viðmiðunarmörkum.

Samkvæmt skýrslu um frekara mat þarf að færa símastreng þar sem hann þverar vegstæðið við stöð 6.750 og stöðvar 8.200-8.400 í samráði við Landssímann.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur tilkynnt til annarrar athugunar samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 lagningu nýs rúmlega 6,5 km langs vegar á Borgarfjarðarvegi nr. 94 frá efsta hluta Vatnsskarðs eystra á Austur-Héraði niður í Njarðvík utan við Innri-Hvannagilsá í Borgarfjarðarhreppi. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi. Í framlögðum gögnum kemur fram að ekki komi til greina að endurbyggja núverandi veg vegna ófullnægjandi legu og snjóþyngsla.

Frumathugun skipulagsstjóra ríkisins vegna mats á umhverfisáhrifum Borgarfjarðarvegar um Vatnsskarð eystra lauk með úrskurði dags. 27. júlí 1999 þar sem fallist var á leið 1 með skilyrði. Úrskurður skipulagsstjóra var kærður til umhverfisráðherra sem felldi hann úr gildi. Í úrskurðarorðum umhverfisráðherra segir

¹ Fylgiskjal 12 og 13 með skýrslu um frekara mat I.

m.a.: „Fram skal fara frekara mat á umhverfisáhrifum á útfærslu á leið 2¹ og hún borin saman við leið 1 samkvæmt frummatsskýrslu framkvæmdaraðila.“

Í frekara mati er gerður frekari samanburður á tveimur framkvæmdakostum, neðst í Vatnsskarði um Innri-Hríshöfða og út fyrir Innri-Hvannagilsá í Njarðvík, sem kynntir voru við frumathugun, þ.e. leið 1, tillögu framkvæmdaraðila og leið 4 sem er ný útfærsla á leið 2. Áætlað er að framkvæmdin verði unnin í tveimur áföngum og muni framkvæmdum við fyrri áfanga yfir Vatnsskarð að Ytri-Hríshöfða ljúka haustið 2000 en óljóst sé hvenær ráðist verði í síðari áfanga framkvæmdarinnar niður í Njarðvík. Stálræsi verði sett í Njarðvíkurá og Innri-Hvannagilsá í stað einbreiðrar brúar og vegurinn verði lagður malarlitlagi. Áætlaður kostnaður við leið 1 er um 90 milljónir kr. en um 120 milljónir kr. við leið 4.

Þörf er á endurbótum Borgarfjarðarvegar um Vatnsskarð eystra til að hægt sé að koma til móts við kröfur um samgöngubætur og umferðaröryggi. Það er mat skipulagsstjóra ríkisins að frá efsta hluta Vatnsskarðs niður fyrir Vatnsskarðsbrekku sé ásættanlegt að leggja veginn samkvæmt tillögu framkvæmdaraðila sem kynnt hefur verið við frum- og aðra athugun. Neðan Vatnsskarðsbrekku, frá stöð 9.600, eru bornir saman valkostur Veggerðarinnar, þ.e. leið 1 og leið 4 auk svonefndrar tengingar af leið 1. Engin þessara leiða getur talist öruggur og góður vegur en samkvæmt óháðu mati á umferðaröryggi² er ekki við því að búast fyrir fjallveg sem liggur í miklum halla. Bent er á að Vegagerðin telur ekki koma til greina að byggja nýjan veg með miklum kostnaði og þeim mikla bratta sem yrði á leið 4.

Umhverfisáhrif framkvæmdarinnar lúta að öðru leyti einkum að raski á jarðmyndunum og gróðri þar sem nýr vegur víkur frá núverandi vegi. Lagning vegarins skv. leið 1 og tengingu af leið 1 muni skerða kjarri vaxna hlíðina milli Hríshöfðanna en að mati skipulagsstjóra verða sjónræn áhrif leiðar 4 meiri en af leið 1 og tenginu af leið 1 vegna mikilla fyllinga og efnistöku þar sem leið 4 mun liggja um framhlaup Innri-Hríshöfða.

Að mati skipulagsstjóra er mikilvægt við þær aðstæður sem ríkja á Vatnsskarði eystra að leggja veg sem er vegtæknilega eins öruggur og kostur er. Af ofangreindu er ljóst að leið 1 er vegtæknilega öruggari kostur en leið 4 og tenging af leið 1. Því er að mati skipulagsstjóra ásættanlegra, m.t.t. öryggissjónarmiða, að leggja fyrirhugaðan veg samkvæmt leið 1 neðan Vatnsskarðsbrekku út fyrir Innri-Hvannagilsá í Njarðvík. Skeringum og fyllingum verði haldið í lágmarki og forðast þannig rask á gróðurþekju og landi sérstaklega við Neðra-Vatnsskarð og milli Innri- og Ytri-Hríshöfða. Afla þarf heimilda veiðimálastjóra áður en efni verður tekið úr árfarvegum.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsagna, athugasemdar og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð lagning Borgarfjarðarvegar um Vatnsskarð eystra samkvæmt leið 1 og leið 4 muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag enda verði beitt eftirfarandi vinnureglum og mótvægisáðgerðum sem lagðar

¹ Útfærsla á leið 2. Vegurinn fari þvert yfir Njarðvíkurá á svipuðum stað og gert er í tillögu Veggerðarinnar á leið 2 og vegurinn sneiddur þaðan í boga upp með höfðanum utanverðum (austanverðum) og upp fyrir hann þar sem gert er ráð fyrir einni allvíðri beygju sem liggur u.þ.b. 30 m lægra í landinu og um 150 m innar í dalnum en kröpp beygja skv. leið 1, sem liggur milli stöðva 9.700-9.800.

² Fylgiskjal 13 með skýrslu um frekara mat I og svör framkvæmdaraðila dags. 5. júní 2000.

eru til í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila:

- Birki verði plantað í Innri-Hríshöfða þar sem skeringar og fláar vegarins eru mestir og til að draga þar úr sjónrænum áhrifum núverandi vegar.
- Þar sem vegurinn fari yfir votlendi verði það ekki ræst fram.
- Lífrænum jarðvegi verði ýtt til hliðar á námu- og skeringarsvæðum og jafnað yfir að efnistöku lokinni.
- Öll umferð vinnuvéla verði bönnuð utan vegsvæðis nema á takmörkuðum slóðum.
- Samráð verði haft við Náttúruvernd ríkisins um frágang og uppgræðslu á svæðinu.

Skipulagsstjóri vill benda á að lagning vegarins samkvæmt leið 4 hefur í för með sér töluvert meiri áhrif á umhverfi, vegna jarðrasks og sjónrænna áhrifa og á samfélag vegna kostnaðar og minna öryggis, en ef farin er leið 1 og er því mun lakari kostur.

Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Austur-Héraðs og Borgarfjarðarhrepps vegna framkvæmdarinnar. Ekkert skipulag er í gildi á framkvæmdarsvæðinu. Þarf sveitarstjórn því að leita meðmæla Skipulagsstofnunar með veitingu framkvæmdaleyfis, sbr. 3. tl. bráðabirgða-ákvæða skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 með síðari breytingum.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 8. grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemd og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaðra lagningu Borgarfjarðarvegar um Vatnsskarð eystra samkvæmt leiðum 1 og 4 eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 21. júlí 2000.

Reykjavík, 14. júní 2000.

Stefán Thors

Þóroddur F. Þóroddsson