

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NÍÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM HAFRAVATNSVEG: 431-01 SUÐURLANDSVEGUR - ÚLFARSELLSVEGUR

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Hafravatnsvegar nr. 431-01 frá Suðurlandsvegi að Úlfarsfellsvegi í Mosfellsbæ og Reykjavík, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Nýr 6,5 km langur vegur frá núverandi slitlagsenda Hafravatnsvegar í norður milli Langavatns og Hafravatns að fyrirhuguðum Úlfarsfellsvegi, ásamt vegi sem tengir Hafravatnsveg við Nesjavallaveg. Í 1. áfanga, sem er 3,4 km, verður nýr Hafravatnsvegur lagður að Keldnaselshæð og þaðan lagður vegur að núverandi gatnamótum Hafravatnsvegar og Nesjavallavegar við Dalland. Í seinni áfanga, sem er 3,1 km, verður vegurinn framlengdur frá Keldnaselshæð norður yfir Úlfarsá og tengist þar Úlfarsfellsvegi.

Markmið framkvæmdar: Að bæta samgöngur á austurjaðri höfuðborgarsvæðisins.

Frumathugun: Þann 29. júní 1999 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 14. júlí 1999 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 14. júlí 1999 til 18. ágúst 1999 á bæjarskrifstofu Mosfellsbæjar, hjá Borgarskipulagi Reykjavíkur, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Fimm athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar Mosfellsbæjar, borgarráðs, Náttúruverndar ríkisins, Hollustuverndar ríkisins, Orkuveitu Reykjavíkur, veiðimálastjóra og Þjóðminjasafns Íslands. Framkvæmdin var kynnt Samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Hafravatnsvegur: 431-01, Suðurlandsvegur-Úlfarsfellsvegur. Mat á umhverfisáhrifum. Frummat. Hnit hf., verkfræðistofa júní 1999.

Önnur gögn:

Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum dags. 29. júlí og 25. ágúst 1999.

Svör Orkuveitu Reykjavíkur við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 3. september 1999.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **Mosfellsbæjar** með bréfi dags. 11. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 12. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Á 423. fundi bæjarráðs, sem haldinn var fimmtudaginn 12. ágúst 1999 var framangreint erindi tekið til afgreiðslu. Staðfesti bæjarráð, sem fer með umboð bæjarstjórnar í sumarfrú hennar, eftirfarandi afgreiðslu skipulagsnefndar á málinu:

Skipulagsnefnd hefur fyrir sitt leyti samþykkt framlagðar tillögur að lögn vegar og fellst á valkost 1 í samræmi við afstöðu nefndarinnar 4. september 1995, samanber greinargerð vegna Hafravatnsvegar 431-01, mat á umhverfisáhrifum, frummat dags. í júní 1999.“

Leitað var umsagnar **borgarráðs** með bréfi dags. 11. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 10. ágúst 1999. Þar kemur fram að á fundi borgarráðs þann 10. ágúst s.l. var samþykkt umsögn borgarverkfræðings frá 8. ágúst 1999. Í umsögninni kemur m.a. fram :

„Á fundi borgarráðs þann 20. júlí 1999 var óskað eftir umsögn borgarverkfræðings um frummat á umhverfisáhrifum Hafravatnsvegar frá núverandi slitlagsenda Hafravatnsvegar við Hofmannaflöt um 2 km frá Suðurlandsvegi að Úlfarsfellsvegi norðan Úlfarsár. Vegurinn verður lagður í nýju vegstæði milli Langavatns og Hafravatns.

Umsögnin byggir á því að valin verði grundvallartillaga Vegagerðarinnar svonefnd leið D1.

Nýtt vegstæði er innan lögsagnar Reykjavíkur í jaðri Hólmslands á stuttum kafla. Vegurinn er lagður í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 1996-2016 og tekur stofn- og tengibrautakerfi austan Vesturlandsvegar mið af því að Hafravatnsvegur verði lagður eins og fyrirhugað er.

Um framkvæmdina samkvæmt tillögu um leið D1 var fjallað í skipulagsnefnd 3. apríl 1995 og umhverfismálaráði 29. mars 1995 án athugasemda.

Aðallögn Orkuveitu Reykjavíkur frá Nesjavöllum þverar veginn. Gerð er krafa um að haft verði fullt samráð við Orkuveitu Reykjavíkur um lagningu vegarins samanber ábendingar í fylgiskjölum með frummati.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi dags. 11. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 6. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Náttúruvernd ríkisins gerir eftirfarandi athugasemdir við framkvæmdina:

Efnistaka

Í frummatsskýrslu segir m.a. um efnistöku:

Allt efni sem kemur úr skeringum veganna nýtist í fyllingar og fláafleyga. Annað fyllingarefni og burðarlagsefni í veginn kemur úr viðurkenndum námum á höfuðborgarsvæðinu og nágrenni þess. Námur þessar eru viðurkenndar af Vegagerðinni og Náttúruvernd ríkisins. Á höfuðborgarsvæðinu er jarðefni markaðsvara og getur Vegagerðin ekki tilgreint hvaða námur verktaki skal nota, efnið verður því keypt af námueiganda.

[...] Stofnunin telur að í frummatsskýrslu hefði átt að birta lista yfir þær námur sem um er að ræða og eru viðurkenndar af Vegagerðinni. Með þeim hætti er um-sagnaraðilum gefinn kostur á að meta hvort efnistaka vegna framkvæmdanna gæti haft neikvæð umhverfisáhrif. Þetta er ekki síst mikilvægt í ljósi þess að um töluvert efni er að ræða og er efnistaka oft stór þáttur þegar metin eru umhverfisáhrif framkvæmda. Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að ekki verði opnaðar nýjar námur vegna fyrirhugaðra vegaf framkvæmda.

Gróður

[...] Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að raski á gróðri verði haldið í lágmarki og að jarðrask verði bundið við vegstæðið sjálft. Með þeim hætti má einnig halda truflun á fuglalífi á svæðinu í lágmarki.

Fyrirhugað vegstæði liggur að hluta til yfir mýrlendi en á þessari öld hefur mjög gengið á slík svæði vegna framræslu. Mikilvægt er að við vegagerð og aðrar framkvæmdir verði sneitt hjá votlendissvæðum eins og kostur er. Benda má á að samkvæmt nýjum lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd sem tóku gildi þann 1. júlí sl. skulu mýrar og flóar, 3 hektarar að stærð eða stærri, njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Náttúruvernd ríkisins fer fram á að öllu efni verði keyrt í veginn þar sem hann liggur yfir mýrlendi. Ekki verði um að ræða hliðarýtingu meðfram vegi.

Náttúruverndar- og útivistarsvæði

Fyrirhugað vegstæði liggur yfir Úlfarsá en áin er á náttúruminjasrá ásamt um 200 m breiðum bakka beggja vegna árinna, sbr. svæði nr. 130 Úlfarsá og Blika-staðakró. Úlfarsá er góð laxveiðiá og er í ánni fjölbreytt og viðkvæmt vistkerfi, sbr. fylgiskjal 16 í frummatsskýrslu. Þá fellur sá hluti Úlfarsár og Úlfarsfells sem er í lögsögu Reykjavíkur undir almenna borgarvernd samkvæmt gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur. Svæði og byggð sem falla undir almenna borgarvernd hefur borgarstjórn Reykjavíkur samþykkt að vernda vegna náttúru, umhverfis, útivistar eða menningarsögulegs og listræns gildis. Þó fyrirhugað vegstæði liggi í landi Mosfellsbæjar verður að hafa í huga að líta ber á svæðið sem eina heild. Af framansögðu er ljóst að nyrsti hluti fyrirhugaðs vegstæðis liggur um svæði sem hefur hátt verndargildi og er mikilvægt að fara með gát í allar framkvæmdir á svæðinu.

[...] Náttúruvernd ríkisins bendir á að opin og óspillt svæði innan þéttbýlla sveitarfélaga verða æ mikilvægari og má búast við að Úlfarsá og nánasta umhverfi hennar verði mikilvæg útivistarsvæði í framtíðinni vegna stækkunar byggðar á höfuðborgarsvæðinu. Því er nauðsynlegt að við hönnun brúar yfir Úlfarsá verði þess gætt að þrengja ekki að aðgengi almennings að bökkum árinna eða skerða á annan hátt gildi svæðisins sem útivistarsvæði. Mikilvægt er að brúarhafið verði það mikið að hægt verði að skipuleggja með góðu móti göngu- og reiðhjólástíg meðfram ánni og jafnvel reiðstíg. Einnig er mikilvægt að hæð brúar yfir landinu

verði nægjanlega mikil. Þá leggur Náttúruvernd ríkisins áherslu á að við hönnun brúarinnar verði þess gætt að hún falli sem best að landslagi.

Frágangur

Í greinargerð Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróðurfar og fuglalíf á fyrirhugaðri veglínu frá því í júní 1999 er mælt með að við uppgræðslu vegkanta verði notaðar aðferðir sem stuðli að því að gróður í vegköntum verði sem líkastur gróðri í nágrenninu (grenndargróðri).

Náttúruvernd ríkisins tekur undir ofangreinda ábendingu Náttúrufræðistofnunar Íslands. Æskilegt er að haft verði samráð við plöntuvistfræðing um uppgræðslu á röskuðum svæðum.

Að öðru leyti gerir Náttúruvernd ríkisins ekki athugasemdir við framkvæmdina með því skilyrði að haft verði samráð við eftirlitsráðgjafa stofnunarinnar á Suðvesturlandi um framkvæmdina og frágang vegna hennar.“

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dags. 11. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 28. júlí 1999. Þar segir:

„Hollustuvernd telur að skýrslan gefi eðlilegt yfirlit um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar, og gerir ekki athugasemdir við niðurstöður hennar.

Til ábendingar má nefna að vísa hefði átt til Mengunarvarnareglugerðar númer 48/1994 með síðari breytingum um t.d. hávaða.“

Leitað var umsagnar **Orkuveitu Reykjavíkur** með bréfi dags. 26. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 9. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„[...]Orkuveita Reykjavíkur á og rekur stofnæð fyrir heitt vatn frá Nesjavallavirkjun á því svæði sem fyrirhugað er að byggja hinn nýja veg á.

Á fundi með hönnuði vegarins og fulltrúa Vegagerðar þann 20. júlí s.l. var farið yfir þau atriði er einkum þarf að gaumgæfa við endanlega verkhönnun vegarins, sbr. meðf. fundargerð frá Hnit hf.

Orkuveita Reykjavíkur leggur höfuð áherslu á að vera virkur umsagnaraðili um þær tæknilausnir sem hannaðar verða, bæði varðandi þverun vegarins yfir Nesjavallaæð, nálægð hans við æðina þar sem vegur er samsíða hitaveitulögninni á um 1400 m kafla og frágangi vegyfirborðs, vegfláa og vatnsrása meðfram vegi. Ennfremur er nauðsynlegt að OR hafi umsagnarrétt varðandi öryggismál vegarins, þ.e. vegrið, umferðamerkingar, leyfðan hámarkshraða o.fl.

Á fundi með skýrsluhöfundum kom fram mjög ákveðin krafa OR um að séð yrði fyrir nægilega breiðu landrými milli hitaveitulagnar og hins nýja vegar, lágmark 25 m að breidd, helst þannig að syðri veghelgunarlína liggi aldrei nær miðlínu núverandi hitaveituæðar en 25 m.

Orkuveita Reykjavíkur ráðgerir í fyrirsjáanlegri framtíð að byggja eina til tvær hitaveitulagnir norðan núverandi Nesjavallaæðar og því er brýnt að hafa nægilega langt á milli hins nýja vegar og Nesjavallaæðarinnar.

[...] Reynsla OR af rekstri Nesjavallavegar og Nesjavallaæðar í mikilli nálægð hvort við annað er sú, að ákeyrslur á pípuna, bæði í hálku og þurru veðri eru allt of tíðar. [...] “

Leitað var umsagnar **veiðimálastjóra** með bréfi dags. 10. ágúst 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 11. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„[...] Hönnunaraðili hefur leitað álits á framkvæmdinni hjá Veiðimálastofnun og kemur það álit fram í matsskýrslunni.

Hönnunaraðilar virðast hafa tekið tillit til ábendinga stofnunarinnar og tekið er fram að:

- bakkar árinna verði óskertir undir brúnni*
- brúargólfíð verði 5-7 metra yfir vatnsborði árinna*
- afrennsli vegarins verði tengt holræsakerfi þegar byggð þéttist.*

Séu framkvæmdir í samræmi við það sem tekið er fram í matsskýrslunni, þær valdi ekki óeðlilegri gruggun á ánni og ekki sé unnið að grófari þáttum brúargerðarinnar á veiðitíma, sem er frá 15. júní til 15. september, gerir undirritaður ekki athugasemd við fyrirhugaða framkvæmd.“

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dags. 11. júlí 1999 og barst umsögn með bréfi dags. 3. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„[...]Eins og kemur fram í bréfi dags. 21. maí 1999 (Fylgiskjal 9 í frummatsskýrslu) taldi Þjóðminjasafn nauðsynlegt að veglínan öll yrði gengin til að ganga úr skugga um að þar væru engar óskráðar rústir á yfirborði. Þetta skilyrði hefur nú verið uppfyllt.

Í bréfi til verkfræðistofunnar Hnits hf. dagsettu 28. júlí 1999 kemur fram:

Niðurstaða vettvangskönnunar er sú að veglagningin muni ekki raska fornminjum. Þó er einn staður þar sem varúðar verður að gæta. Rúst sem fengið hefur númerið 1604/129 í skráningarbókum Þjóðminjasafnsins, fjárhús og hlaða í landi Óskots, er 20 metra frá fyrirhuguðum vegi, gæta verður varúðar við umferð vinnuvéla við þessa rúst.

Til þess að spilla fornminjum þarf leyfi fornleifanefndar sbr. 17. gr. þjml. Án þess að það liggja fyrir er óheimilt að raska fornleifunum á nokkurn hátt.

Að öðru leyti gerir Þjóðminjasafn Íslands engar athugasemdir við ofangreinda framkvæmd.

Finnist áður ókunnar fornleifar ber að gera Þjóðminjasafninu viðvart svo fljótt sem unnt er og stöðva framkvæmd uns fenginn er úrskurður fornleifanefndar um hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum sbr. 20. gr. þjml. nr. 88/1989.“

3. ATHUGASEMDIR

Fimm athugasemdir bárust á kynningartíma.

Athugasemd barst frá **Heilbrigðiseftirliti Kjósarsvæðis** með bréfi dags. 21. júlí 1999. Þar segir m.a.:

„[...] Ekki verður annað séð en að vegurinn liggja á vatnsverndarsvæði í Mosfellsbæ og að öllum líkindum einnig í Reykjavík á um 100 m kafla þar sem vegurinn byrjar og í átt að Langavatni.

Í samþykkt um verndarsvæði vatnsbóla innan lögsagnarumdæma Mosfellsbæjar, Reykjavíkur, Seltjarnarneskaupstaðar, Kópavogs, Garðabæjar, Bessastaðahrepps og Hafnarfjarðar nr. 636/1997 segir í grein 27:

Við allar framkvæmdir þar sem notaðar eru bifreiðar, vinnuvélar eða önnur tæki sem nota olú af einhverju tagi, skal gætt fullkominna mengunarvarna. Áður en vegir eru gerðir eða lagðir bundnu slitlagi, skal afla samþykkis heilbrigðisnefndar fyrir framkvæmdinni og þeim efnum sem nota á í vegastæði og slitlag. Á fjarsvæði A skal einungis nota steinsteypu eða malbik í bundið slitlag. “

Athugasemd barst frá **Guðmundi H. Einarssyni** sumarbústaðaeiganda við Hafravatn, með bréfi dags. 13. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Hér með er gerð krafa um að hafnað verði algjörlega að leggja 2. áfanga Hafravatnsvegar eins og hann er kynntur í ofangreindri matsskýrslu. Til vara er gerð krafa um frekara mat, þar sem mat yrði gert og afstaða tekin til nauðsynlegra endurbóta á Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi til að þjóna umferð næstu áratugi milli Mosfellsbæjar og Suðurlands annars vegar og hins vegar lagningu vegar vestan Langavatns í nálægð við fyrirhuguð byggingarsvæði og Orkumannvirki sem eru þegar á svæðinu til að þjóna samgöngum á austurjaðri höfuðborgarsvæðisins.

[...] Vegur þessi á að liggja um lítið snortin heidarlönd í næsta nágrenni við þéttbýli. Ákjósanlegt er að hafa slíkt svæði varðveitt fyrir komandi kynslóðir og þar sem brýn þörf á 2. áfanga liggur alls ekki fyrir er vel réttlætanlegt að bíða með þessa ákvarðanatöku. [...] Skýrt kemur fram í matsskýrslunni að ekkert liggur á þessum vegi og engar áætlanir liggja fyrir um tímasetningu eftir að fyrsta áfanga lýkur. [...]“

Athugasemd barst frá **Hilmari Ingimundarsyni hrl.** fyrir hönd Harðar Jónssonar landeiganda jarðarinnar Höfða, með bréfi dags. 16. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Af hálfu umbj.m. er því haldið fram, að vegstæði það, sem fyrirhugað er, muni hafa í för með sér miklu meiri umhverfisspjöll og rýrnun á framtíðarlandnotkun, en ef vegurinn yrði lagður meðfram Hafravatni eins og hann er reyndar í dag.

Fyrirhugaður vegur klýfur land umbj.m. í tvennt og fer jafnframt yfir tjarnir, þar sem töluvert fuglalíf er en þær tjarnir gætu í framtíðinni tengst útivistarsvæði, sem hugsanlega gæti orðið að veruleika, þegar byggð á þessu svæði kæmi til. Að kljúfa Startjarnir frá tengslum við Langavatn er að áliti umbj.m. sá kostur, sem er síztur í þeim tillögum að vegarstæði, sem Vegagerðin hafði gert.

Umbj.m. telur því að valkostur 3 væri að miklum mun heppilegri en valkostur 1 því að þá myndu Startjarnir halda sér í tengslum við Langavatn. “

Athugasemd barst frá **Sigurði Sigurjónssyni hrl.** fyrir hönd Margrétar Tryggvadóttur landeiganda hluta jarðarinnar Miðdals með bréfi dags. 17. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Á sínum tíma sendi undirritaður Verkfræðistofunni Hnit hf. bréf, sem dags. er 26. maí 1999, þar sem komið var á framfæri sjónarmiðum umbj.m. m.a. á þá lund að

þeir þrír valkostir, sem á var bent, væru ekki tækir eða unnt að setta sig við af hálfu umbj.m. nema helst valkostur merktur II.

[...] Sá valkostur fer best með landið og skiptir landinu lang minnst. Sá valkostur, sem nú er uppi og merktur er nr. I, fer hins vegar gróflega illa með land umbj.m., en gert er ráð fyrir tengingu inni í miðri landspildu [...]. Í reynd er það svo, að með þeim háspennulínum, heitavatnsæðum og fyrirhuguðum veglagningum er land hennar gjörsamlega ónýtt. Er þar um að ræða tæplega 79 ha land, sem umbj.m. hafði ætlað sér að láta skipuleggja fyrir heilsársbyggð eða sumarbústaði [...].

Umbj.m. mótmælir harðlega öllum hugmyndum um að ganga að valkosti I og mun ekki setta sig við þá tillögu eða útfærslu eins og hún liggur fyrir. “

Athugasemd barst frá **Reiðveganefnd hestamannafélaganna á höfuðborgarsvæðinu**, með bréfi dags. 14. ágúst 1999. Þar segir m.a.:

„Í greinargerð um mat á umhverfisáhrifum á fyrirhuguðum ofangreindum vegi, segir að hann skerði hvergi svæði til útivistar. Þessu mótmælum við eindregið, því að Hólmsheiðin öll er eitt helsta útivistarsvæði hestamanna frá því snemma vors og fram á sumar. Nær allir þeir sem stunda hestamennsku á höfuðborgarsvæðinu, sem og á Suðurnesjum fara um þetta svæði er þeir fara með hesta sína í sumarhaga. Ljóst er að vegna þessara framkvæmda og aukinnar umferðar, þarf að gera hið minnsta þrenn undirgöng undir ofangreindan Hafravatnsveg. “

4. UMHVERFISÁHRIF HAFRAVATNSVEGAR: 431-01. SUÐURLANDSVEGUR - ÚLFARSELLSVEGUR

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í frummatsskýrslu er kynnt lagning nýs Hafravatnsvegur milli Langavatns og Hafravatns, ásamt vegi sem tengir hann við Nesjavallaveg, alls eru þetta 6,5 km. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi. Áætlað er að framkvæmdin verði unnin í tveimur áföngum. Vinna við fyrri áfangann hefjist haustið 1999 og verði lokið fyrir Kristnitökuhátiðina árið 2000. Óljóst er hvenær ráðist verður í síðari áfanga framkvæmdarinnar.

4.1.1 Lega vegar

Í frummatsskýrslu er fjallað um þrjá kosti varðandi legu fyrirhugaðs Hafravatnsvegur. Tillaga framkvæmdaraðila, leið 1, liggur frá núverandi slitlagsenda Hafravatnsvegur austur fyrir Keldnaselshæð og til norðurs milli Langavatns og Hafravatns vestan Startjarna, yfir Úlfarsá og endar við fyrirhugaðan Úlfarsfellsveg. Í byrjun liggur vegurinn um land Reykjavíkur á stuttum kafla við Hofmannaföt þar sem hann fylgir núverandi vegi. Eftir það er um nýjan veg að ræða sem liggur um jarðirnar Höfða, Miðdal, Óskot og Úlfarsfell í Mosfellsbæ. Frá Hafravatnsvegi verður lagður tengivegur í austur norðan við Nesjavallaæð að núverandi gatnamótum Hafravatnsvegur og Nesjavallavegar hjá Dallandi.

4.1.2 Efnistaka

Samkvæmt frummatsskýrslu er heildarefnisþörf áætluð um 213.000 m³, þ.e. 80.000 m³ úr skeringum og 133.000 m³ aðflutt fyllingarefni og burðarlagsefni úr samþykktum námum á höfuðborgarsvæðinu.

4.1.3 Aðrir kostir

Samkvæmt frummatsskýrslu kemur ekki til greina að endurbyggja núverandi veg. Hann er burðarlítill með stuttar sjónlengdir og liggur um frístundabyggð. Vegtengingar sumarbústaða verða erfiðar, og hætta á hljóðmengun frá veginum.

Leið 2 liggur vestan við leið 1 um nokkuð gróna heiði í landi Höfða niður að Startjörnum að vestan. Þaðan er lega vegarins sú sama og leiðar 1. Tengivegur inn á Nesjavallaveg liggur sunnan við Nesjavallaæð. Leið 2 er lengri og dýrari en leið 1.

Leið 3 liggur austan við leið 1. Fyrst fylgir hún að nokkru leyti núverandi vegi. Austan Lynghóls sveigir hún til norðurs yfir votlendi við Lynghólsmýri, norður fyrir Nesjavallaæð um Djúpadalsmela í landi Miðdals, austur fyrir Startjarnir í landi Höfða og inn í land Óskots. Þaðan er fyrirhugað vegstæði það sama og við leið 1 og 2. Tengivegur inn á Nesjavallaveg fer inná núverandi Hafravatnsveg sem verður endurbyggður. Vegtenging sumarbústaða verður erfiðari, efnisþörf meiri og fjarlægð húsa frá vegstæði minni en á leið 1 og 2, og því hætta á hljóðmengun. Lega vegarins austan við Startjarnir er talin verri kostur en vestan tjarnanna eins og gert er ráð fyrir á leið 1 og 2 vegna skerðingar á mýrlendi.

Hilmar Ingimundarson hrl. fyrir hönd Harðar Jónssonar landeiganda jarðarinnar Höfða telur leið 3 mun heppilegri kost en leið 1, þar sem tengsl Startjarna við Langavatn haldi sér og hún hafi í för með sér minni umhverfisspjöll og rýrnun á framtíðarlandnotkun. Hörður Jónsson landeigandi Höfða¹ hefur áður lýst þeirri ósk sinni að Hafravatnsvegur liggji sem fjærst Langavatni og mælir með leið 3.

Sigurður Sigurjónsson hrl. fyrir hönd Margrétar Tryggvadóttur landeiganda í Miðdal telur einungis leið 2 ásættanlega. Hún fari betur með landið og skipti því minna upp. Háspennulína, heitavatnsæðar og fyrirhugaður vegur eyðileggi landið en áform hafi verið um að skipuleggja þar heilsársbyggð eða frístundabyggð. Áður hefur Sigurður Sigurjónsson² hrl. fyrir hönd Margrétar Tryggvadóttur og Einars Tryggvasonar landeigenda í Miðdal mótmælt leiðum 1 og 3, sem báðar fari illa með land þeirra.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Samkvæmt frummatsskýrslu er núverandi vegur gamall og burðarlítill malarvegur með stuttar sjónlengdir. Sérstaklega er norðurhluti vegarins meðfram Hafravatni slæmur, þar sem hann liggur í hlíðum Hafrafells um sumarbústaðabyggð. Lagning nýs vegar er talin munu bæta samgöngur og umferðaröryggi.

4.2.1 Hávaði

¹ Fylgiskjal 3.1 og 3.3 með frummatsskýrslu

² Fylgiskjal 17.2 með frummatsskýrslu

Samkvæmt frummatsskýrslu lenda færri hús innan hávaðamarka í verði vegurinn lagður í nýtt vegstæði en nú er. Gerðir voru útreikningar á hljóðmengun af völdum framkvæmdarinnar og áhrifum hennar á frístunda- og íbúðarbyggð. Landsvæði sem uppfyllir hljóðskilyrði fyrir frístundabyggð vestan við Hafravatn verður ekki mikið en það má auka með byggingu hljóðskerma. Hollustuvernd ríkisins gerir ekki athugasemd við framkvæmdina.

4.2.2 Útivist

Samkvæmt frummatsskýrslu er stunduð veiði í Hafravatni og Úlfarsá. Úlfarsá og 200 m breiður bakki beggja vegna árinna er á náttúruminjaskrá. Gert er ráð fyrir þverun gangandi og ríðandi umferðar um veginn við brúna og að bakkar árinna verði óskertir undir henni.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að opin og óspillt svæði innan þéttbýlis verði æ mikilvægari og að búast megi við að Úlfarsá og nágrenni verði mikilvæg útivistarsvæði í framtíðinni.

Guðmundur H. Einarsson, sumarbústaðareigandi við Hafravatn, gerir kröfu um að hafnað verði algjörlega að leggja 2. áfanga Hafravatsvegar. Telur hann ekki hafa verið sýnt fram á brýna þörf fyrir veginn og að svæðið hafi gildi sem útivistarsvæði.

Reiðveganefnd hestamannafélaganna á höfuðborgarsvæðinu gerir athugasemd við að ekki hafi verið gert ráð fyrir undirgöngum þar sem fyrirhugaður vegur þverar þekktar reiðleiðir.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að í gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur og Mosfellsbæjar sé fyrirkomulag reiðstíga á þessu svæði enn ófrágengið. Undirgöng vegna reiðleiða eru ekki áformuð á veginum meðan svo er. Vegagerðin og Landssamband hestamannafélaga muni vinna að lausn þessa máls í samráði við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, því með aukinni umferð mun vafalítið þurfa að koma fyrir undirgöngum á þessum vegarkafli.

4.2.3 Veitur og lagnir

Í frummatsskýrslu kemur fram að veitustofnanir og Landssímenn eiga mannvirki á og í grennd við fyrirhugað vegstæði. Vegurinn mun þvera Nesjavallaæð og háspennulínu á Keldnaselshæð.

Borgarráð og Orkuveita Reykjavíkur gera kröfu um að haft verði fullt samráð við Orkuveitu Reykjavíkur um þverun hitaveitulagnar og lagningu vegarins í nágrenni við hana.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að þverun vegar yfir hitaveituæð og lagning vegar næst henni muni fara fram í samráði við Orkuveitu Reykjavíkur. Haft verði samband við alla eigendur lagna á vinnusvæðinu þegar kemur að framkvæmdum.

Í svari Orkuveitu Reykjavíkur við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 3. september 1999 kemur fram að Orkuveita Reykjavíkur hefur þurft að hafa samráð við Vegagerðina um framkvæmdir sínar í allmörgum tilfellum og hafi það ávallt tekist án verulegra vandkvæða. Ekki sé ástæða til að ætla annað en að samræming við lagningu Hafravatsvegar gangi vel eins og fyrri verk.

Samkvæmt frummatsskýrslu er ekki talið að framkvæmdin muni hafa áhrif á grunnvatn á svæðinu.

Í athugasemd Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis kemur fram að fyrirhugaður vegur liggur á vatnsverndarsvæði Mosfellsbæjar og að öllum líkindum einnig í Reykjavík.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að við nánari skoðun hafi komið í ljós að fyrstu 450 m vegarins eru inni á svæði, sem skilgreint er fjarsvæði B, samkvæmt samþykkt um vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu frá febrúar 1999. Framkvæmdaraðili mun afla samþykkis heilbrigðisnefnda viðkomandi sveitarfélaga varðandi framkvæmdina.

4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í frummatsskýrslu kemur fram að unnið sé að skoðun og skráningu fornminja við veglínuna.

Þjóðminjasafn Íslands greinir frá því að niðurstaða vettvangskönnunar sé sú að veglagningin muni ekki raska fornminjum. Þess verði þó að gæta að rústir fjárhúss og hlöðu í landi Óskots spillist ekki við umferð vinnuvéla meðan á framkvæmdum stendur.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.4.1 Gróður

Samkvæmt frummatsskýrslu³ mun fyrirhugaður Hafravatnsvegur liggja um svæði sem er allt vel gróið og með nokkuð fjölbreyttu gróðurfari. Votlendi finnst í Lynghólmýri, við Startjarnir og í botni Djúpadals ásamt stórum votlendissvæðum við Úlfarsá sem að mestum hluta hafa verið ræst fram. Þar hefur veglínun verið færð til vesturs til að hlífa votlendi austan skurðar. Eina óskerta votlendissvæðið sem eitthvað kveður að er við Startjarnir.

Samkvæmt frummatsskýrslu³ eru leiðir 1, 2 og 3 taldar hafa svipuð áhrif á lífríki, en heppilegra sé að vegurinn liggi vestan Startjarna eins og gert er ráð fyrir samkvæmt leið 1 og 2. Engar sjaldgæfar tegundir plantna fundust á svæðinu. Brúarstæðið var valið þar sem farvegurinn er vel skorðaður og þar sem votlendi liggur ekki að bökkum árinna.

Samkvæmt frummatsskýrslu verður jarðrask utan helgunarsvæðis vegarins ekki heimilt. Sáð verður víkjandi gróðri í vegfláa og skeringar.

Náttúruvernd ríkisins leggur áherslu á að raski á gróðri verði haldið í lágmarki og að jarðrask verði bundið við vegstæðið sjálft. Mikilvægt er að við vegagerð og aðrar framkvæmdir verði sneitt hjá votlendissvæðum eins og framast er kostur. Stofnunin fer fram á að öllu efni verði ekið í veginn þar sem hann liggur yfir mýrlendi og ekki verði um að ræða hliðarýtingu meðfram vegi. Við uppgræðslu vegkanta verði notaðar aðferðir sem stuðli að því að gróður í vegköntum verði sem líkastur gróðri í nágrenninu.

4.4.2 Dýralíf

³ Fylgiskjal 12.1 og 12. 2 með frummatsskýrslu

Samkvæmt frummatsskýrslu fundust engar sjaldgæfar fuglategundir á svæðinu en töluvert fuglalíf er við Úlfarsá. Áin er vatnslítill með fjölbreyttu en viðkvæmu lífríki. Samkvæmt greinargerð Veiðimálastofnunar⁴ er laxveiði í ánni og er svæðið neðan Hafravatns, þar sem brú er fyrirhuguð yfir Úlfarsá, eitt af mikilvægustu uppeldissvæðum árinna. Samkvæmt frummatsskýrslu verða bakkarnir óskertir undir brúnni, brúargólfið verður 5-7 m yfir vatnsborði árinna og þegar byggð þéttist verður afrennsli vegarins tengt holræsakerfi svæðisins.

Veiðimálastjóri gerir ekki athugasemdir við framkvæmdirnar séu þær í samræmi við það sem tekið er fram í matsskýrslunni, þær valdi ekki óeðlilegri gruggun í ánni og ekki sé unnið að grófari þáttum brúargerðarinnar á veiðitíma, sem er frá 15. júní til 15. september.

4.5 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

Samkvæmt frummatsskýrslu er væntanleg vegagerð ekki talin breyta landslagi. Fram kemur að annað fyllingarefni og burðarlagsefni en það sem kemur úr skeringum komi úr viðurkenndum námum á höfuðborgarsvæðinu og nágrenni þess. Eftir að vegaf framkvæmdum lýkur verður svæðið lagað þannig og sáð í það svo ummerki verði sem minnst.

Náttúruvernd ríkisins telur að í frummatsskýrslu hefði átt að birta lista yfir þær námur sem um er að ræða og eru viðurkenndar af Vegagerðinni.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að í útboðum Vegagerðarinnar á verkum á höfuðborgarsvæðinu er tekið fram að einungis verði tekið efni úr námum sem eru samþykktar. Er þar átt við námur sem eru í vinnslu í dag s.s. í Vatnsskarði, Undirhlíðum, Bolaöldum og Lambafelli.

⁴ Fylgiskjal 16 með frummatsskýrslu

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur tilkynnt til frumathugunar lagningu nýs Hafravatnsvegar milli Langavatns og Hafravatns. Í 1. áfanga, sem er 3,4 km, verður nýr vegur lagður að Keldnaselshæð og þaðan lagður tengivegur að núverandi gatnamótum Hafravatnsvegar og Nesjavallavegar við Dalland. Í seinni áfanga, sem er 3,1 km, verður vegurinn framlengdur frá Keldnaselshæð norður yfir Úlfarsá og tengist þar Úlfarsfellsvegi. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á austurjaðri höfuðborgarsvæðisins. Vegurinn verður lagður bundnu slitlagi. Áætlað er að framkvæmdir við fyrsta áfanga hefjist haustið 1999 og þeim verði lokið fyrir Kristnitökuhátiðina árið 2000. Óljóst er hvenær ráðist verður í síðari áfanga framkvæmdarinnar.

Samkvæmt frummatsskýrslu kemur ekki til greina að endurbyggja núverandi veg, vegna öryggissjónarmiða og hættu á hljóðmengun. Kynntir eru þrír kostir á legu fyrirhugaðs vegar sem allir munu kljúfa lönd jarða á svæðinu. Þessir framkvæmdakostir munu hafa svipuð áhrif á lífríki ef frá er talið mýrlendi austan við Startjarnir en þar sker leið 3 á tengsl tjarnanna við votlendið í Djúpadal. Ennfremur er hætta á hljóðmengun mest á leið 3. Leið 1 sem er valkostur framkvæmdaraðila og leið 2 liggja báðar vestan við Startjarnir. Mosfellsbær og borgarráð Reykjavíkur fallast á leið 1, sem samræmist best aðalskipulagi. Landeigandi Höfða er ósáttur við leið 1 og 2 en landeigendur í Miðdal eru ósáttir við leið 1 og 3. Það er mat skipulagsstjóra ríkisins að ásættanlegt sé að leggja Hafravatnsveg samkvæmt leið 1, hún skaði minnst mýrlendi og hafi minnsta hljóðmengun í för með sér.

Fyrirhugaður vegur liggur að hluta á vatnsverndarsvæði. Aflað verði samþykkis heilbrigðisnefnda hlutaðeigandi sveitarfélaga varðandi framkvæmdina.

Vegurinn þverar Nesjavallaæð og liggur í nágrenni hennar á um 1 km kafla. Samráð verði haft við Orkuveitu Reykjavíkur um framkvæmdina.

Mikilvægt er að halda skeringum og fyllingum í lágmarki, þannig að rask á gróðri verði sem minnst. Þar sem vegurinn fer yfir mýrlendi verði öllu efni ekið í veginn. Úlfarsá og bakkar hennar eru á náttúruminjasrá og hefur svæðið mikið útivistargildi. Mikilvægt er að farið verði með gát í framkvæmdir í nágrenni við ána. Samráð verði haft við Náttúrvernd ríkisins um framkvæmdina og frágang vegna hennar.

Umferð vinnuvéla verði haldið frá rústum við stöð 4750 í landi Óskots.

Fyrirkomulag reiðstíga á þessu svæði er ófrágengið. Skipulagsstofnun bendir á að eðlilegt sé að taka heildstætt á reiðvegamállum svæðisins í samráði við Landssamband hestamannafélaga, Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ.

Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.br. þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Mosfellsbæjar og Reykjavíkurborgar vegna framkvæmdarinnar. Framkvæmdin er ekki í samræmi við aðalskipulag Mosfellsbæjar og aðalskipulag Reykjavíkur og þarf því að breyta þeim.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við frumathugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat skipulagsstjóra ríkisins að fyrirhuguð lagning Hafravatnsvegar: 431-01. Suðurlandsvegur-Úlfarsfellsvegur muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag.

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, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða lagningu Hafravatnsvegar: 431-01. Suðurlandsvegur-Úlfarsfellsvegur, samkvæmt leið 1, eins og henni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu, með því skilyrði að samráð verði haft við Náttúruvernd ríkisins, veiðimálastjóra og Orkuveitu Reykjavíkur um tilhögun framkvæmda og frágang að framkvæmdum loknum.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 15. október 1999.

Reykjavík, 8. september 1999

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir

