

**MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM**

**NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG**

**ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA**

**RÍKISINS**

**UM**

**ÞJÓÐVEG 32, ÞJÓRSÁRDALSVEG UM**

**SÁMSSTAÐAMÚLA**

**1. INNGANGUR**

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar framkvæmd á Þjóðvegi 32, Þjórsárdalsvegi um Sámsstaðamúla, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu:** Um er að ræða 3,5 km nýjan veg yfir Sámsstaðamúla við Búrfellsvirkjun. Verkið er hluti af endurbótum og lagningu bundins slitlags á Þjórsárdalsvegi frá Búrfellsstöð að Þjórsá við Sandafell og mun vegarkafllinn stytta þessa leið um 2,1 km miðað við núverandi veg.

**Markmið framkvæmdar:** Markmið með færslu vegarins er að auka öryggi vegfarenda, auðvelda vetrarumferð og stytta veginn.

**Frumathugun:** Þann 29. desember 1997 tilkynnti Verkfræðistofa Suðurlands framkvæmdina til Skipulagsstofnunar fyrir hönd Vegagerðarinnar og lagði fram frummatsskýrslu. Skipulagsstofnun tók formlega á móti frummatsskýrslunni með bréfi til Vegagerðarinnar þann 30. desember 1997. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 9. janúar 1998 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og þann 14. janúar 1998 í Sunnlenska fréttblaðinu. Frummatsskýrslan lá frammi til kynningar frá 9. janúar 1998 til 13. febrúar á skrifstofu Gnúpverjahrepps, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun, Reykjavík.

Ein athugasemd barst á kynningartíma. Leitað var umsagnar Gnúpverjahrepps, Náttúruverndar ríkisins, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Ferðamálaráðs Íslands, Landgræðslu ríkisins og Þjóðminjasafns Íslands. Jafnframt var framkvæmdin kynnt Hollustuvernd ríkisins.

**Gögn lögð fram við frumathugun:**

**Frummatsskýrsla:** Þjóðvegur 32, Þjórsárdalsvegur um Sámsstaðamúla. Frummat á umhverfisáhrifum. Verkfræðistofa Suðurlands, desember 1997.

**Önnur gögn:** Þjóðvegur 32, Þjórsárdalsvegur um Sámsstaðamúla. Svar við bréfi, með athugasemdum og fyrirspurnum, dags. 6. janúar 1998. Verkfræðistofa Suðurlands, 8. janúar 1998.

**2. UMSAGNIR**

Leitað var umsagnar **hreppsnefndar Gnúpverjahrepps** með bréfi dags. 6. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 30. janúar 1998. Þar segir m.a.:

*„Hreppsnefnd telur að umtalsverðar samgöngubætur verði af framkvæmdinni og að engir þeir annmarkar komi fram í matsskýrslunni sem gefi tilefni til athugasemda. Þó er rétt að benda á og taka undir varnaðarorð Landgræðslu ríkisins um varkárni við framkvæmdir og vandvirkni við frágang á jarðvegssárum til að forðast fok og myndun vatnsrása.*

*Þá vill hrn. geta þess að henni hefur nýlega verið kynnt hugmynd að nýju vegstæði á þessum slóðum frá Halldóri Eyjólfsyni sem gerir ráð fyrir tvíbreiðri brú á Fossá nokkru fyrir ofan núverandi brú og veglínu norðan Skeljafells. Ef þessi hugmynd á að fá frekari framgang þyrfti að bera hana saman við þær breytingar sem hér er fjallað um á Sámsstaðamúla.“*

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi dags. 7. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 29. janúar 1998. Þar segir m.a.:

*„Náttúruvernd ríkisins gerir fyrir sitt leyti ekki athugasemdir við fyrirhugaðar framkvæmdir með þeim skilyrðum að:*

- 1. Núverandi vegslóði er liggur meðfram Bjarnarlóni frá stíflumannviki að stöð 8750 við Ísakot verði afmáður og grasfræi sáð í sárið.*
- 2. Námusvæðið verði afmarkað í upphafi framkvæmda og tillögur settar fram um frágang og framtíðarútlit námunnar.*
- 3. Jarðraski fyrir utan vinnslusvæðið verði haldið í lágmarki og að fulltrúi Náttúruverndar ríkisins verði hafður með í ráðum varðandi frágang á námu, vegslóða og vegkanta að verki loknu.“*

Leitað var umsagnar **Náttúrufræðistofnunar Íslands** með bréfi dags. 7. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 16. febrúar 1998. Þar segir m.a.:

**„Umhverfisáhrif**

*Ásjóna svæðisins breytist að sjálfsögðu með nýrri veglagningu. Flatarmál náttúrulegra búsvæða skerðist þannig að gróðurhverfi minnka og einhverjar breytingar verða á dýralífi á svæðinu, að minnsta kosti á útbreiðslumynstri ef ekki stærð dýrastofna.*

*Þau gögn sem eru í matsskýrslunni segja talsvert um gildi landsins fyrir lífverur. Greinargóð gróðurfarsskýrsla og ágætar myndir af því svæði sem veglínan fer um,*

benda til þess að land þarna sé fremur hrjóstrugt. Miðað við þessi gögn er fremur ólíklegt að mjög alvarleg umhverfisáhrif hljóttist af framkvæmdinni.

### **Matsskýrsla**

Markmið með veglagningunni samkvæmt matsskýrslu eru af þrennum toga; Þjórsárdalsvegur styttist, vetrarumferð verður auðveldari og öryggi vegfarenda eykst. Fyrsta atriðið er ótvírætt, en erfiðara er að átta sig á hinum tveimur miðað við gögnin í skýrslunni. Tekið er fram að núverandi vegur þarfnist lagfæringa vegna snjóalaga, blindhæða og krappa beygja og að nýi vegurinn muni verða upphækkaður. Samt vantar samanburð á kostum og göllum gamla vegstæðisins og þess nýja. Óljóst er hvort nýr vegur verði örugglega betri en sá gamli, ekki síst hvort hann muni í raun og veru verða snjóléttari. Mikilvægustu atriði við nýja veglagningu ætti að setja fram í töflu þar sem bornir eru saman kostir og gallar beggja veglína, því meginatriðið er að samanlagðir kostir nýs vegar vegi örugglega þyngra en þess gamla. Þótt skýrsluhöfundum sé þetta ef til vill ljóst, eru kostir og gallar beggja veglína ekki nógu skýrt settir fram í matsskýrslunni. Lesendur velkjast því í vafa um hvort réttlætjanlegt er að raska enn meiru náttúrulegu umhverfi en nú hefur verið gert þegar núverandi vegur var lagður, auk þess opinbera kostnaðar sem slíkum framkvæmdum fylgir.

Matsskýrslan er gölluð að því leyti að ekki var skoðað hvort einhverjar merkar jarðfræðiminjar eru á veglínunni.

Gróðurfarsskýrslan er greinargóð, en gróðurkort sem til er af svæðinu hefði átt að fylgja með til að lýsa betur gerðum og stærð gróðurlenda. Þó má benda á að gróðurathuganir fóru fram of seint á árinu til þess að hægt væri að fá fullnægjandi upplýsingar, eins og skýrsluhöfundar greina réttilega frá.

Gögn um dýralíf eru alls óviðunandi, þótt í þessu tilviki sé sennilegast að svæðið bjóði ekki upp á mjög mikla fjölbreytni fyrir dýr, að teknu tilliti til þess gróðurfars sem þarna er. Dýralífskönnunin fór fram á alröngum árstíma, í nóvember þegar allir varpfluglar eru flognir burt, enda eru framlögð gögn næsta fátækleg og heildarmynd vantar af dýralífi svæðisins. Þá voru ekki nýtt öll þau gögn sem eru til um fuglalíf að sumarlagi.”

....

### **„Mótvægisáðgerðir**

Tekið er undir með Náttúruvernd ríkisins um að reynt verði að afmá merki eftir núverandi vegstæði og koma því aftur til náttúrulegs horfs. ...”

„Lagt er til að svæði þar sem gróðurþekja er eða verður rofin verði grædd upp. Í matsskýrslunni er lagt til að það verði gert í samræmi við tillögur Landgræðslu ríkisins, sbr. bréf í skýrslunni. Náttúrufræðistofnun Íslands leggur áherslu á að slíkar uppgræðsluáðgerðir verði gerðar með tilliti til ríkjandi gróðurfars á svæðinu, þ.e. að stefnt verði að því að mynda svipaðan gróður í veigraski og finnst í næsta nágrenni. Náttúrufræðistofnun getur tekið undir það að innlendur túnvingull og vallarsveifgras verði notað til uppgræðslu en telur ekki ráðlegt að nota svo mikið af áburði og Landgræðslan leggur til. Við slíka áburðargjöf myndast þykkt grasteppi sem verður þess valdandi að fræ af tegundum úr nágrenninu og finnast í röskuðum jarðvegi, fá ekki tækifæri til þess að spíra og hefja landnám.

*Tekið er undir að vegurinn verði lagður þannig að hann falli sem best í landslagið, ef aðrir þættir koma ekki í veg fyrir það.*

*Stofnunin telur það kost að vegefni verði tekin úr gömlum námum."*

Í niðurlagi skýrslunnar er lögð áhersla á mikilvægi þess að upplýsingum, sem lagðar eru fram sem grunnur mats á umhverfisáhrifum, sé safnað á réttum árstímum og af þeim sem hafa kunnáttu á viðkomandi sviðum. Sama gildi í raun um alla þætti náttúrufars sem valdir eru til skoðunar, en það sé matsatriði hvaða þætti sé nauðsynlegt að kanna vegna framkvæmdar sem þessarar.

Leitað var umsagnar **Ferðamálaráðs Íslands** með bréfi dags. 7. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 26. janúar 1998. Þar segir m.a.:

*„Undirritaður sér ekki ástæðu til að gera athugasemdir við fyrirhugaðar breytingar á vegstæðinu, breytingarnar koma til með að auka umferðaröryggi svæðisins, jafnframt því sem hann ætti að valda minni röskun í sjónrænu tilliti, þar sem hann verður að miklu leyti samhliða háspennulínu."*

Leitað var umsagnar **Landgræðslu ríkisins** með bréfi dags. 21. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 6. febrúar 1998 Þar segir m.a.:

*Í frummatsskýrslunni er „tekið nægjanlegt tillit til ábendinga stofnunarinnar í bréfi frá 5. desember s.l.. Ennfremur þá er það mat stofnunarinnar að matsskýrslan geri nægilega grein fyrir umhverfisáhrifum á þessu svæði sem þegar er mjög raskað af náttúrunnar og mannavöldum.*

*Undirritaður ber fullt traust til Vegagerðarinnar um frágang mannvirkja, þó að við þessar aðstæður þurfi að hafa sérstaka aðgát vegna viðkvæms ástands gróðurs og jarðvegs."*

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dags. 7. janúar 1998 og barst umsögn með bréfi dags. 30. janúar 1998. Þar segir m.a.:

*„Af fornleifakönnun sem Bjarni F. Einarsson fornleifafræðingur gerði þann 18. desember 1997 á vegum Forleifafræðistofunnar verður ekki séð að þessar framkvæmdir raski fornleifum á svæðinu. Hefur því Þjóðminjavarðslan ekkert við fyrirhugaðar framkvæmdir að athuga.*

*Þjóðminjasafnið minnir hins vegar á þjóðminjalög um skyldur framkvæmdaraðila ef fornleifar ættu eftir að finnast við framkvæmdir, sbr. 20.gr. laga. nr.88/1989."*

Skipulagsstofnun sendi allar umsagnir til Vegagerðarinnar á Selfossi og Verkfræðistofu Suðurlands.

Með bréfi dags. 2. febrúar 1998 var umsögn Gnúpverjahrepps send ásamt fyrirspurn um á hvaða stigi hugmyndir um veg norðan Skeljafells væru og hvernig líta bæri á þær í ljósi fyrirhugaðra framkvæmda.

Með bréfi dags. 6. febrúar 1998 var leitað eftir afstöðu Vegagerðarinnar til athugasemda Náttúruverndar ríkisins um að afmá veg meðfram Bjarnalóni, afmarka námusvæði í upphafi framkvæmda og tillögur um frágang og framtíðarútlit námunnar.

Svör **Vegagerðarinnar** bárust með bréfum dags. 4. og 12. febrúar 1998.

Í bréfi dags. 4. febrúar 1998 segir m.a.:

*„Það er vel hægt að leggja veg norðan Skeljafells. Helstu kostir þess vegar er minni og jafnari brekka upp á Hafíð og víðari beygjur. Helstu ókostir eru að vegurinn fer þá nálægt fornminjum og Gjánni. Að auki þarf vegurinn þá að fara um eina skóglendi á svæðinu. Vegna landslags þarf mikið af fyllingarefni í veginn.*

*Út frá náttúruverndarsjónarmiði er eðlilegra að velja veglínu sem liggur sunnan við Skeljafell, til að mannvirkin liggji sem næst hvort öðru og valdi ekki óþarfa jarðraski á ósnortnu og viðkæmu landi.*

*Helstu kostir við þá veglínu sem Vegagerðin leggur nú til er að veglínan styttest, verður snjóléttari og vegferillinn uppfyllir kröfur staðals Vegagerðarinnar (þó með minnkuðum hönnunarhraða).*

*Fyrirhugað er á næstu árum að byggja nýja brú á Þjórsá við Þjórsártún í Ásahreppi. Aðflutningar að virkjanasvæðum ofan Búrfells munu þá fara um þá brú og upp Landveg. Þarf þá ekki að aka upp brekkuna við Sámsstaðamúlan.*”

Í bréfi dags. 12. febrúar segir m.a.:

*“1. Varðandi frágang núverandi vegar er í fyrsta lagi vísað í svarbréf Landsvirkjunar dags. 12.12 1997 sem fylgir með frummatsskýrslu. Í öðru lagi er vísað í kafla 6.1., neðstu greinaskil á blaðsíðu 5 í frummatsskýrslu þar sem fram kemur að ætlunin er að láta núverandi veg standa að ósk Landsvirkjunar. Hugsanlega má jafna út hluta vegarkafans með Bjarnarlóni en það verður ekki gert nema að viðhöfðu samráði við Landsvirkjun.*

*2. Varðandi námusvæði er vísað í kafla 6.3 blaðsíðu 6 í frummatsskýrslu. Ekki er fyrirhugað að loka námunum að þessu verki loknu enda er hér um að ræða grjótnámur Landsvirkjunar sem gert er ráð fyrir að verði nýttar í framtíðinni. Gert er ráð fyrir að námusvæði verði afmarkað í upphafi verks.*

*3. Samráð verður haft við umsjónarmann Náttúruverndar ríkisins meðan á framkvæmdum stendur eins og verið hefur við framkvæmdir Vegagerðarinnar.”*

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagsstofnun þar til kærufrestur er liðinn.

### 3. ATHUGASEMDIR

Ein athugasemd barst á kynningartíma.

**Halldór Eyjólfsson** gerði athugasemd með bréfi dags. 11. febrúar 1998. Hann telur að með þessari leið sé verið að sækjast eftir brekkum, snjó og gríðarlegri veðurhæð og bendir á vegstæði norðan Skeljafells.

Hreppsnefnd Gnúpverjahrepps hafði í umsögn sinni getið ábendinga Halldórs Eyjólfssonar í bréfi til Skipulagsstofnunnar dags. 30. janúar 1998. Skipulagsstofnun sendi Vegagerðinni umsögnina með bréfi dags. 2. febrúar 1998.

Vegagerðin svarar þessari umsögn með bréfi dags. 4. febrúar 1998 sbr. 2. kafla hér á undan.

Athugasemdin liggur frammi hjá Skipulagsstofnun þar til kærufrestur er liðinn.

### 4. UMHVERFISÁHRIF ÞJÓÐVEGAR 32; ÞJÓRSÁRDALSVEGUR UM SÁMSSTAÐAMÚLA

#### 4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í frummatsskýrslu er kynntur nýr 3,5 km langur vegarkafli. Fyrirhuguð vegaframkvæmd er á Þjóðvegi 32, Þjórsárdalsvegi og liggur um Sámsstaðamúla frá Ísakoti yfir á vesturbrúnir múlans norðan Bjarnarlóns.

Áætlað er að hefja framkvæmdir um miðjan apríl 1998 og að verklok verði í júní 1998.

#### 4.1.1 Lega vegar

Fyrirhugaður vegur er að mestu nýbygging og mun liggja um Sámsstaðamúla. Vegurinn víkur frá núverandi vegi á móts við Ísakot í rúmlega 250 m.y.s. og sveigir þá til norðurs. Fyrstu 1200 m liggur vegurinn upp á við um lítt gróin klappar- eða malarholt. Þá tekur við um 1200 m kafli, sem næst láréttur og síðan aftur með halla upp á við, með lækjarfarvegum, fjölbreyttari gróðri og vel grónum grasblettum. Mesti hallinn á þessum vegarkafli er 4,8%. Þá tekur við um 400 m kafli sem liggur yfir hæsta hluta leiðarinnar, eða í um 300 m hæð, um mosagróna malarása. Síðan taka við um 200 m með lítt grónum holtum og votlendi á milli. Að lokum tekur við um 500 m kafli niður höfðann vestan megin, um ógróin eða mosavaxin klappar- eða malarholt. Mesti halli á þessum kafla er 7,5%.

Ræsi verða sett í veginn þar sem Vegagerðin telur þörf á.

#### 4.1.2 Efnistaka

Fram kemur í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar að áætluð efnispörf í fyllingar, burðarlög og slitlag sé um 100.000 m<sup>3</sup>. Vegurinn verður í meginatriðum þannig að fyllingarefni verður ekki ýtt upp á svæðinu heldur ekið í vegstæðið til að raska ekki umhverfi vegarins.

Fyllingarefni og neðra burðarlag, 91.000 m<sup>3</sup>, verður tekið úr uppgreftri úr afrennslisskurði Sultartangavirkjunar og skeringum við veginn. Í bréfi Verkfræðistofu Suðurlands dags. 8. janúar 1998, kemur fram að um 38.000 m<sup>3</sup> efnis fást úr skeringum. Slitlagsefni og efra burðarlag, alls um 6.200 m<sup>3</sup>, verður tekið úr grjótnámu við Ísakot.

Samkvæmt bréfi Vegagerðarinnar, dags. 12. febrúar 1998, er ekki fyrirhugað að loka námunum að þessu verki loknu enda er hér um að ræða grjótnámur Landsvirkjunar sem áætlað er að nýta frekar. Gert er ráð fyrir að námusvæðið verði afmarkað í upphafi verksins. Jafnframt segir að samráð verði haft við fulltrúa Náttúruverndar ríkisins meðan á framkvæmdum stendur eins og verið hefur við framkvæmdir Vegagerðarinnar.

#### 4.2 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Vegurinn mun liggja um 20-60 m hærra í landinu en núverandi vegur. Hæð vegarins yfir landi verður 1-1,5 m. Ásýnd svæðisins í heild mun breytast nokkuð við lagningu vegarins sem mun setja svip sinn á landslagið þó svæðinu hafi nú þegar verið raskað af mannavöldum með lagningu raflína sem vegurinn mun fylgja að miklu leiti.

Náttúrufræðistofnun Íslands leggur áherslu á að vegurinn falli sem best inn í landslagið.

Náttúruvernd ríkisins og Landgræðsla ríkisins leggja áherslu á að jarðraski utan við vinnusvæðið verði haldið í lágmarki. Bent er á að forðast eigi, eins og kostur er, að hliðarýta efni í veginn þar sem það sé uppspretta fyrir jarðvegsfok og vatnsrásir. Hreppsnefnd Gnúpverjahrepps tekur undir varnaðarorð Landgræðslu ríkisins um varkárni við framkvæmdir og vandvirkni við frágang á jarðvegssárum. Náttúruvernd ríkisins setur þau skilyrði að núverandi vegur við Bjarnarlón verði afmáður og að fulltrúi stofnunarinnar verði hafður með í ráðum varðandi frágang á námu, núverandi vegar og vegarköntum að verki loknu.

Samkvæmt bréfi Vegagerðarinnar, dags. 12. febrúar 1998, kemur fram að ætlunin er að láta núverandi veg standa að ósk Landsvirkjunar. Hugsanlega má jafna út hluta vegarkafans meðfram Bjarnarlóni en það verður ekki gert nema að viðhöfðu samráði við Landsvirkjun. Vegagerðin mun hafa samráð við fulltrúa Náttúruverndar ríkisins meðan á framkvæmdum stendur eins og verið hefur við framkvæmdir hennar.

### 4.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

Samkvæmt frummatsskýrslu er sá gróður sem verður fyrir raski ekki sérstæður út frá verndunarsjónarmiðum og plöntutegundir sem þar vaxa eru allar algengar utan svæðisins. Ekki er talið að framkvæmdin muni hafa teljandi áhrif á dýralíf innan framkvæmdasvæðisins.

Hafa verður þó í huga ábendingar Náttúrufræðistofnunar Íslands um að athuganir á gróðurfari og dýralífi eru gerðar þegar komið er langt fram á haust og veiti því ekki fullnægjandi upplýsingar. Stofnunin telur gögn um dýralíf óviðunandi.

Landgræðsla ríkisins og Náttúrufræðistofnun Íslands leggja áherslu á svæði þar sem gróðurþekja er eða verður rofin, verði grædd upp. Í matsskýrslunni er lagt til að það verði gert í samræmi við tillögur Landgræðslu ríkisins. Náttúrufræðistofnun Íslands leggur áherslu á að slíkar uppgræðsluáðgerðir verði gerðar með tilliti til ríkjandi gróðurfars á svæðinu, þ.e. að stefnt verði að því að mynda svipaðan gróður í vegraski og finnst í næsta nágrenni. Stofnunin telur ekki ráðlegt að nota eins mikið af áburði og Landgræðsla ríkisins leggur til. Við slíka áburðargjöf myndist þykkt grasteppi sem verði þess valdandi að fræ af tegundum úr nágrenninu og finnast í röskuðum jarðvegi, fá ekki tækifæri til þess að spíra og hefja landnám.

### 4.4 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Í frummatsskýrslu kemur fram að mikil umferð er nú um Þjórsárdalsveg og mun að líkindum aukast á komandi árum. Vegurinn mun auka öryggi vegfarenda og auðvelda vetrarumferð.

### 4.5 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í frummatsskýrslu kemur fram að ekki verði séð að þessar framkvæmdir raski fornleifum á svæðinu. Fyrirhuguð framkvæmd er því ekki talin hafa áhrif á minjar á svæðinu.

Þjóðminjasafn Íslands minnir hins vegar á ákvæði í þjóðminjalögum um skyldur framkvæmdaraðila ef fornleifar ættu eftir að finnast við framkvæmdir, sbr. 20. gr. laga nr. 88/1989.

### 4.6 AÐRIR KOSTIR

Í frummatsskýrslu er einungis gert frummat á einni leið þ.e. leið yfir Sámsstaðamúla. Eldri leið er ekki talin valkostur vegna snjóþunga, blindhæða og varasamra beygja. Tölulegur samanburður er þó takmarkaður í skýrslunni.

Í umsögn Gnúpverjahrepps er bent á hugmynd að nýju vegstæði á þessum slóðum frá Halldóri Eyjólfsyni. Hugmyndin gerir ráð fyrir tvíbreiðri brú á Fossá nokkru fyrir ofan núverandi brú og veglínu norðan Skeljafells.

Halldór Eyjólfsson gerði athugasemd sama efnis, með bréfi dags. 11. febrúar 1998. Hann telur að með leið yfir Sámsstaðamúla sé verið að sækjast eftir brekkum, snjó og gríðarlegri veðurhæð og bendir á vegstæði norðan Skeljafells.

Í svari Vegagerðarinnar segir að helstu kostir vegar skv. tillögu Halldórs er minni og jafnari brekka upp á Hafið. Helstu ókostir eru að vegurinn fer þá nálægt fornminjum



og Gjánni, vegurinn færi um eina skóglendið á svæðinu og mikið fyllingarefni þarf í veginn. Út frá náttúruverndarsjónarmiði sé eðlilegra að velja veglínu sem liggur sunnan við Skeljafell, þar sem mannvirki eru fyrir. Þannig valdi framkvæmdin ekki óþarfa jarðraski á ósnortnu og viðkæmu landi.

#### 4.7 SKIPULAG

Um er að ræða flutning á vegarkafla á virkjanasvæði Þjórsár ofan Búrfells.

Framkvæmdin er ekki í samræmi við staðfest aðalskipulag Gnúpverjahrepps 1993-2013, en auglýst hefur verið breyting á aðalskipulagi þar sem gert er ráð fyrir vegi um Sámsstaðamúla.

Afgreiða þarf aðalskipulagsbreytinguna þegar niðurstöður frummati liggja fyrir.

Jafnframt er vísað til 27. gr. nýrra skipulagslaga þar sem fram kemur að framkvæmdin er framkvæmdaleyfisskyld.

### 5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

Vegagerðin hefur kynnt nýbyggingu vegar á Þjóðvegi 32, Þjórsárdalsvegi um Sámsstaðamúla. Megin tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta akstursöryggi á svæðinu þar sem vegurinn verður snjóléttari og blindhæðum fækkar frá því sem er á núverandi vegi.

Framkvæmdin er ekki taldin raska fornleifum á svæðinu.

Fyrirhuguð framkvæmd er talin hafa nokkur áhrif á jarðmyndanir og landslag, en ásættanleg. Sama gildir um gróður og dýralíf þó svo að athugunum á lífríki sé ábótavant í frummatsskýrslu. Ekkert bendir til þess að um tegundir á valista sé að ræða og er svæðið í heild fremur einsleitt. Ekki er líklegt að svæðið bjóði upp á mikla fjölbreytni fyrir dýr þegar tekið er tillit til þess gróðurfars sem er á svæðinu.

Fylgja ber leiðbeiningum Landgræðslu ríkisins og Náttúrufræðistofnunar Íslands hvað varðar frágang vegslóða og vegkanta og á svæðum þar sem gróðurþekja er rofin þarf að græða upp í samræmi við tillögur stofnananna.

Við það er miðað að efnistaka verði að mestu uppgröftur úr afrennslisskurði Sultartangavirkjunar og að efnistaka úr skeringum verði ekki umfram það sem gert er ráð fyrir í bréfi Vegagerðarinnar til Skipulagsstofnunar dags. 8. janúar 1998. Vinnslusvæðið í grjótnámu við Ísakot þarf að afmarka í upphafi framkvæmda og ákveða hvernig frá námunni verði gengið að verki loknu.

Á grundvelli frummatsskýrslu Vegagerðarinnar, umsagna og athugasemdar er það mat skipulagstjóra ríkisins að fyrirhugaðar framkvæmdir við Þjórsárdalsveg um Sámsstaðamúla hafi ekki í för með sér umtalsverð neikvæð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag.

## 6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. greinar 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.

Fallist er á fyrirhugaða breytingu á Þjóðvegi 32, Þjórsárdalsvegi um Samsstaðamúla eins og henni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu með þeim skilyrðum að:

1. Jarðraski verði haldið í lágmarki og forðast verði að hliðarýta efni í veginn eftir því sem kostur er.
2. Samráð verði haft við fulltrúa Náttúruverndar ríkisins um allan frágang.

## 7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 15. apríl 1998.

Reykjavík, 6. mars 1998



Stefán Thors



Hólmfríður Sigurðardóttir