

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM
SAMKVÆMT LÖGUM NR. 63/1993
VEGNA BORGARFJARÐARBRAUTAR, VARMALÆKUR -
KLEPPJÁRNSREYKIR 550-03/04

NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR
SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

1. INNGANGUR

Með vísun til 7. greinar laga nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum, var lagning Borgarfjarðarbrautar frá Varmalæk að Kleppjárnsreykjum tilkynnt til frumathugunar hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins, með bréfi dagsettu 26. apríl 1995.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Valkostur Vegagerðarinnar (svokölluð neðri leið): Borgarfjarðarbraut, frá Varmalæk (stöð 11300, 300 m sunnan Hvítárbakkavegar) að Kleppjárnsreykjum (stöð 20500 við mörk þéttbýlisins), 9,2 km að lengd ásamt vegtengingum. Vegurinn verður 6,5 m breiður með bundnu slitlagi. Byggðar verða nýjar tvíbreiðar brýr á Flókadalsá og Geirsá. Legu vegarins verður breytt frá því sem nú er í landi Varmalækjar og fylgt núverandi vegsvæði Stóra-Kroppsvegar frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum í stað þess að fylgja núverandi Borgarfjarðarbraut upp Steðjabrekku að Kleppjárnsreykjum.

Tveir aðrir kostir eru kynntir í frummatsskýrslunni:

Kostur 2a: Eins og valkostur Vegagerðarinnar í landi Varmalækjar að Flókadalsá, en síðan fylgt vegsvæði núverandi Borgarfjarðarbrautar að Kleppjárnsreykjum.

Kostur 2b: Eins og kostur 2a, nema með brúarstæði á Steðjagljúfri yfir Flókadalsá.

Markmið framkvæmdar: Markmið framkvæmdarinnar er að bæta vegasamband, auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur á Borgarfjarðarbraut á kaflanum frá Varmalæk að Kleppjárnsreykjum með bættum vegi og nýjum brúm.

Frumathugun: Framkvæmdin var tilkynnt til embættis skipulagsstjóra ríkisins þann 26. apríl 1995 og frummatsskýrsla lögð fram. Tilkynning var formlega móttækin af embætti skipulagsstjóra ríkisins með bréfi dagsettu 12. maí 1995 og hófst þá frumathugun. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 19. maí 1995 og birtist

auglýsingin í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og Pésanum. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 19. maí til 26. júní 1995 hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins, Reykjavík og á sveitarstjórnarskrifstofu Reykholtshrepps, Reykholti og á skrifstofu Andakílhrepps frá 23. maí til 26. júní 1995. Þrettán athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar sex opinberra umsagnaraðila: Hreppsnefnda Andakílhrepps og Reykholtshrepps, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndarráðs, Skógræktar ríkisins og Veiðimálastjóra. Þjóðminjasafni Íslands var tilkynnt um frumathugun bréflaga. Einnig var leitað álits Veiðifélags Flókadalsár og héraðsráðunautar Búnaðarsambands Borgarfjarðar.

Gögn lögð fram við frumathugun:

1. **Frummatsskýrsla:** Borgarfjarðarbraut. Varmalækur - Kleppjárnsreykir 550-03/04. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla framkvæmdaraðila. Vegagerðin Borgarnesi, 26. apríl 1995.
2. Borgarfjarðarbraut. Varmalækur - Kleppjárnsreykir. Mat á umhverfisáhrifum. Teikningahefti. Vegagerðin Borgarnesi, apríl 1995.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **Hreppsnefndar Andakílhrepps** með bréfi dagsettu 19. maí 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 15. júní 1995. Þar segir:

„Hreppsnefnd telur að matsskýrslan geri nægjanlega grein fyrir umhverfisáhrifum mismunandi valkosta, og mælir eindregið með því að valin verði veglína sú sem nefnd er Kostur 1 (Neðri leið). Þó er vakin athygli á hugsanlegum áhrifum brúargerðar á fiskigöngu og veiði í Flókadalsá.“

Umsögnin var send Vegagerðinni Borgarnesi með símbréfi dagsettu 21. júní 1995.

Leitað var umsagnar **Hreppsnefndar Reykholtshrepps** með bréfi dagsettu 19. maí 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 16. júní 1995. Þar segir:

„Að mati hreppsnefndar gerir skýrslan þokkalega góða grein fyrir þeim umhverfisáhrifum sem fyrirhuguð framkvæmd kann að valda, þó vill hreppsnefnd áréttta eftirfarandi:

- A. Varðandi námur:** Í skýrslunni er gert ráð fyrir að taka efni í námunni við Rjúpnalág, sem merkt er „náma c“ í skýrslunni. Hreppsnefnd telur ekki fært að taka neitt efni þar, og telur afar brýnt að gengið verði frá efnisnámunni og að sjálf Rjúpnalág verði vernduð áður en það verður um seinan.
- B. Varðandi vatnsból og borholu í landi Ásgarðs:** Mikilvægt er að farið verði með fyllstu gát þar sem gert er ráð fyrir að vegurinn verði í nálægð við vatnbólíð og borholuna, og tryggt verði að Ásgarður verði ekki fyrir tjóni af völdum vegalagningarinnar. Verði Ásgarður hins vegar fyrir tjóni er mikilvægt að jörðinni verði bættur sá skaði að fullu er varðar heitt og kalt vatn.
- C. Varðandi samgöngur í og við Flókadal:** Vegna þess að gert er ráð fyrir að Borgarfjarðarbraut flytjist nokkuð frá Flókadal, er afar mikilvægt að tryggðar

verði a.m.k. þær 15 millj. kr. sem um getur í skýrslunni, e.t.v. er nauðsynlegt að varið verði 20 millj. kr. til að draga megi sem næst alveg úr umhverfisáhrifum er varðar Flókadal, og að hreppsnefnd, og íbúar í Flókadal verði hafðir með í ráðum við nýtingu þessara fjármuna.

D. Almenn: Þar sem deilur hafa verið uppi hér í sveitarfélaginu vegna þessarar framkvæmdar leggur hreppsnefnd afar ríka áherslu á að reynt verði af fremsta megni að hafa sem mest samráð við landeigendur sem telja sig verða fyrir tjóni af völdum framkvæmdar þessarar, og að reynt verði að koma til móts við óskir þeirra eins og framast er unnt. Hreppsnefnd vill að lokum taka það fram að hreppsnefndin er enn sem fyrr klofin í afstöðu sinni til staðsetningar vegarins, meirihlutinn leggur til að farin verði efri leiðin, en minnihlutinn að farið verði að tillögu Vegagerðarinnar. "

Umsögnin var send Vegagerðinni Borgarnesi með símbréfi dagsettu 21. júní 1995.

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dagsettu 19. maí 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 13. júní 1995. Þar segir:

„Á grundvelli skýrslunnar telur Hollustuvernd ríkisins líklegt að framkvæmdin sé þess eðlis að umhverfinu eigi ekki að stafa hættu af loftmengun, vatnsmengun eða mengun frá úrgangi vegna hennar ef gætt er ákvæða mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 ásamt síðari breytingum.

Gæta þarf að vatnbólum Ásgarðs og hafa samráð við Heilbrigðiseftirlit Vesturlandssvæðis um vatnsbólin.

Ef umferð um veginn eykst þá getur hávaðamengun við hús að Stóra-Kroppi farið yfir leiðbeiningarmörk (45dB). Skoða þarf fjarlægð að húsum með tilliti til þessa. Athygli er vakin á að sama á við ef skipuleggja á orlofshúsabyggð í námunda við veginn.

Í ágætri samantektartöflu er greint frá áætlaðri umferð um veginn og umferðarhraða. Ekki er lagt mat á hávaða- eða loftmengun frá umferðinni en út frá umferðartölum og loftmynd af áætluðu vegarstæði má ætla að áhrifin verði ekki teljandi nema e.t.v. við Stóra-Kropp.

Umsögnin var send Vegagerðinni Borgarnesi með bréfi dagsettu 20. júní 1995.

Í greinargerð frá **Vegagerðinni**, dagsettri 3. júlí 1995, sem barst embætti skipulagsstjóra ríkisins þann 3. júlí 1995 kemur meðal annars fram eftirfarandi athugasemd við umsögn Hollustuverndar ríkisins:

Í umfjöllun um hávaðamengun við hús að Stóra-Kroppi „... gætir misskilnings og gefur til kynna að fjarlægð frá vegi að íbúðarhúsi á Stóra-Kroppi sé um 90 m. **Fjarlægð frá íbúðarhúsi að væntanlegum vegi er um 220 m.** Haft var samband við höfunda umsagnar Hollustuverndar og bentu þeir réttilega á að ekki kemur fram í skýrslunni fjarlægð íbúðarhúsa frá væntanlegum vegi. Var því um ágiskun að ræða.

Í fskj. 4 [innskot sk.r.: fylgiskjal með greinargerð Vegagerðarinnar], *Umferðargnýr* eru reikniforsendur sem notaðar hafa verið hjá Vegagerðinni við útreikninga á hávaðamengun. Þar kemur fram að áætlaður „hljóðþrýstingur“ við Stóra Kropp er **32 dB.**”

Leitað var umsagnar **Náttúruverndarráðs** með bréfi dagsettu 19. maí 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 22. júní 1995. Þar segir:

„Ekki er talið að fyrirhuguð vegagerð muni raska merkum náttúruminjum.

Náttúruverndarráð samþykkti á fundi sínum þann 9. júní sl. að gera ekki athugasemdir við veglínuna. Ráðið telur mikilvægt að við brúarsmíðina yfir Flókadalsá verði bökkum árinna ekki raskað, því þar er að finna sérstætt setlag (leir). Milli stöðva 18250 og 19250 liggur fyrirhuguð veglína all nærri Reykjadalssá, halda þarf jarðraski í algjöru lágmarki á þessu landsvæði. Reykjadalssáin er á Náttúruminjaskrá nr. 204, m.a. vegna sérstæðra landslagseinkenna. Lagt er til að samráð verði haft við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs varðandi frágang jarðefnisnáma."

Umsögnin var send Vegagerðinni Borgarnesi með símbréfi dagsettu 22. júní 1995.

Leitað var umsagnar **Skógræktar ríkisins** með bréfi dagsettu 19. maí 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 29. maí 1995. Þar segir:

„Undirritaður hefur skoðað þrjár mismunandi tillögur að vegarstæði á Borgarfjarðarbraut milli Varmalækjar og Kleppjárnreykja. Ekki verður séð af loftmynd, að nokkur þessara tillagna spilli skóglendi, hvorki villtu né ræktuðu. Ekki er heldur fyrirhuguð skógrækt á neinu vegarstæðanna."

Umsögnin var send Vegagerðinni Borgarnesi með símbréfi dagsettu 31. maí 1995.

Leitað var umsagnar **Veiðimálastjóra** með bréfi dagsettu 19. maí 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 20. júní 1995. Þar segir:

„Í hjálagðri álitgerð Sigurðar Más Einarssonar deildarstjóra Veiðimálastofnunar í Borgarnesi kemur fram, að ástæða sé til að óttast áhrif nýrrar brúar á Flókadalsá, eins og hún er sett fram í gögnunum, þar sem hún muni valda röskun á veiðistað.

Í ljósi þessara upplýsinga vill undirritaður mæla með því, að brúarstæðið verði fært, annaðhvort að brúarstæði gömlu brúarinnar, sem er smávægileg tilfærsla, eða mun neðar í samræmi við niðurstöður í hjálagðri skýrslu."

Í álitgerð Sigurðar Más Einarssonar, dagsettri 13. júní 1995, sem vísað er til hér að framan segir meðal annars:

„Fyrirhuguð brúargerð mun engin áhrif hafa á uppeldi laxaseiða á þessu svæði. Hins vegar liggur nýja brúin yfir veiðistað í ánni, sem kallaður er Hundsfoss. Hundsfoss er veiðistaður sem stundum er með bestu veiðistöðum árinna, en önnur ár er reynslan sú að veiði þar er tiltölulega lítil."

Ennfremur:

„Í ljósi skoðunar á aðstæðum er mælt með því að fyrirhugað brúarstæði verði fært þannig að ekki sé hætt á að veiðistaðurinn spillist."

Umsögnin var send Vegagerðinni Borgarnesi með bréfi dagsettu 20. júní 1995.

Leitað var umsagnar **Veiðifélags Flókadalsár** með bréfi dagsettu 26. maí 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 14. júní 1995. Þar segir:

„Á aðalfundi Veidifélags Flóku 11/4'95 var samþykkt að krefjast þess af Vegagerð Ríkisins að væntanleg brú yfir Flókadalsá raski á engan hátt veiðistöðum í ánni og að hún verði ekki byggð á veiðitíma. Fyrirhugað brúarstæði liggur yfir veiðistaðinn Hundsfoss, sem er góður veiðistaður og sum árin með þeim bestu í ánni. Stjórn Veidifélags Flóku er sammála því álitu Sigurðar Más fiskifr. sem fram kemur í umsögn hans vegna brúar á Flókadalsá dags. 5. apríl '95 þar sem segir líklegt er að veiðistaður geti breyst ef stöpull og varnargarður nær út í ána. Stjórnin krefst þess að botngerð og straumlagi árinna verði ekki breytt, því er það ófrávíkjanleg krafa að ekki verði settur stöpull eða varnargarður út í ána að norðanverðu við Hundsfoss. Stjórnin mælir með því að kannaðir verði fleiri kostir varðandi staðsetningu brúarinnar. Hugsanlega mætti færa brúarstæðið niður fyrir veiðistaðinn Hundsfoss, eða fara yfir ána á núverandi brúarstæði. Stjórn Veidifélagsins fer fram á, að við hönnun brúarmannvirkja verði haft fullt samráð við landeigendur og stjórn Veidifélags Flóku.“

Umsögnin var send Vegagerðinni Borgarnesi með símbréfi dagsettu 23. júní 1995.

Í greinargerð frá **Vegagerðinni** dagsettri 3. júlí 1995 kemur meðal annars fram eftirfarandi athugasemd við umsögn Veiðimálastjóra:

„Vegagerðin mun við verkhönnun vegar og brúar taka mið af sjónarmiðum sem fram koma í umsögn Veiðimálastjóra. Vegagerðin getur fallist á færslu veglínu að brúarstæði núverandi brúar, þó svo að loka þurfi vegi tímabundið eða setja bráðabirgðabrá á meðan brúarbygging stendur yfir. Færsla brúar yrði aðeins um 10-15 m m.v. tillögu Vegagerðarinnar.“

Ekki er fýsilegt að færa brúna neðar. Slík færsla gæti orsakað verulega röskun á farvegi árinna. Þá þyrfti að breyta legu vegarins verulega og einnig yrði vegur að vera hærrí á eyrum Flókadalsár en miðað við núverandi hugmynd neðri leiðar, m.a. vegna flóða sem myndast hafa þegar klakastíflur í gljúfrum Flókadalsár bresta.

Verði efri leiðin valin, *kostur 2a*, verður mjög erfitt að tengja brú sem liggur neðar en gert er ráð fyrir í tillögum Vegagerðarinnar.“

Leitað var umsagnar **héraðsráðunautar Búnaðarsambands Borgarfjarðar**, með bréfi dagsettu 19. júní 1995, á því hver áhrif fyrirhuguð Borgarfjarðarbraut hefði á búskaparskilyrði á Stóra-Kroppi og Ásgarði. Umsögn hans barst með bréfi dagsettu 5. júlí 1995. Þar segir:

„**Stóri-Kroppur:** Þar fer um 4.1 ha lands undir veg, sé gert ráð fyrir 34 m breiðri spildu undir vegstæðið. Af því er 3,8 ha tún eða land sem er í ræktun (grænfóður). Allt þetta land er gott ræktunarland og mest af því tún nú þegar. Til baka koma 3 ha sem eru undir núverandi vegi. Af því er um 2,5 ha sem telst land sem hægt væri að gera að túni. Þannig í raun tapast 1.3 ha af túni við veginn. Hugsanlega er hægt að minnka þetta tap sé vegstæðið haft mjórra t.d. 30 m.“

Vegurinn kemur til með að skera þvert á tún Stóra-Kroppis og kljúfa þannig jörðina í tvennt. Útihúsin og íbúðarhús lenda fyrri ofan veg og megnið af

túnnum og bithögum neðan vegar. Þetta mun skapa óhagræði varðandi umferð frá útihúsum yfir á túnin, bæði fyrir búfenað og eins með búvélar, sérstaklega um sumarið með heyvinnuvélar. Eins með rekstur gripa yfir veginn, þegar umferð er í hámarki. Kúabúskapur er rekinn á jörðinni, bithagar fyrir kýrnar yfir sumarið eru neðan vegar og þarf því að reka kýrnar yfir veginn, kvölds og morgna. Seinni hluta sumars og um haustið ætti [að] vera hægt að nota tún (háarbeit) ofan vegar, eins er hægt að rækta grænfóður á því landi sem kemur til baka frá gamla vegstæðinu og beita kúnum þar síðari hluta sumars.

Vegurinn er um 70 m. frá fjósi og um 200 m. frá íbúðarhúsinu, nálægð vegarins mun hafa hávaðamengun í för með sér miðað við aukinn umferðarþunga frá því sem nú er.

Að mínu mati eru helstu búskaparleg áhrif fyrirhugaðs vegstæðis fyrir jörðina Stóra-Kropp þau að óþægindi skapast og um leið slyshætta vegna þess að fara þarf yfir veginn til að komast á flest túnin, bæði með búvélar og gripri.

Verði neðri leiðin valin er ástæða til að skoða hvort hægt sé að færa veginn fjær útihúsum á Stóra-Kropp og eins að gera ráð fyrir undirgöngum fyrir búfenað undir veginn.

Ásgarður: Land sem fer undir veg á Ásgarði er um 4,9 ha mest af því er mýri 4,2 ha sem er nýtt til beitar. Mýrin er fremur blaut. Land sem kemur til baka frá eldra vegastæði er um 1,7 ha og er það allt ógrónir melar sem bæta mýrina ekki upp sem beitaland. Vegurinn sker land Ásgarða í sundur um mýrina og skiptir því mýrinni í tvennt sem skapar óþægindi, þar sem reka þarf gripri yfir veginn til að nýta efri hluta landsins. Að öðru leyti á vegalagningin ekki [að] breyta nýtingu landsins.

Veglínan sker sundur tún í landi Hamra sem Ásgarður nýtir nú, undir veginn fara 0,9 ha. Túnin eru um 4 ha.

Í mýrinni eru tvö vatnsból fyrir kalt vatn eins hver með heitu vatni. Annað vatnsbólið er ofan við áætlaðan veg og því ekki í hættu. Neðra vatnsbólið er neðan við áætlað vegstæði og gæti verið hætt á að það raskaðist ef framræsluskurður yrði grafinn fyrir ofan veginn.

Hverinn er um 90 m fjarlægð frá áætlaðri veglínu. Að mati Helga Torfasonar, hjá Orkustofnun, er ekki hætt á að vegur sem yrði lagður í um 90-100 m. frá hvernum hafi áhrif á jarðhitann. Ef skurður yrði grafinn nær hvernum gæti það hugsanlega haft áhrif á hverinn.

Að mínu mati eru helstu búskaparleg áhrif fyrir Ásgarð vegna vegarins fyrst og fremst hugsanleg hætt á að vatnsbólum sé spillt og eins óþægindi við að kljúfa beitaland jarðarinnar. Eins að leggja veg þvert yfir tún frá Hömrum sem nýtt eru frá Ásgarði."

Umsögnin var send Vegagerðinni Borgarnesi með símbréfi dagsettu 10. júlí 1995 og óskað álits Vegagerðarinnar á mati héraðsráðunautar.

Vegagerðin í Borgarnesi sendi svör við fyrirspurn með símbréfi dagsettu 10. júlí 1995. Þar segir:

„Mjókkun vegsvæðis.

Ekki er hægt að gera ráð fyrir neinni teljandi mjókkun að jafnaði. Alltaf fer land undir beina leggi girðinga með vegum í beygju og því ekki hægt að lofa að jafnaði mjórra svæði. Guðmundur [héraðsráðunautur] talar um 30 m veg breidd í stað 34 m sem myndi minnka svæði undir veg um 0,4 ha sem varla getur skipt sköpum í þessu máli. ...

Ekki hefur verið unnin tillaga að færslu vegarins, vegna þess að ekki hafa komið óskir um það frá landeiganda eða öðrum umsagnaraðilum. Meðfylgjandi er rissuð inn veglína ...sem sýnir gróflega hugsanlega lausn þar sem vegur er færður um nálægt 200 m frá húsum á Stóra-Kroppi. Tillagan hefur í för með sér aukningu landrýmis undir veg. Lengja þarf vegtenginu að Stóra-Kroppi um rúmlega 200 m og einnig þarf að gera ráð fyrir að gamli vegurinn milli Geirsár og Stóra-Kroppis verði notaður sem tenging að Runnum þannig að hann skilast ekki til jarðarinnar aftur. Má búast við að landtap til viðbótar verði 1,2 -1,5 ha vegna þessarar færslu. Einnig verða tún illa skorin með þessu vegstæði og verða erfiðari til heyskapar. Ávinningur verður minni hávaðamengun og stærri hluti túna verður ofan vegsvæðis.

Ásgarður.

Ekki er fyrirhugað að grafa með vegi þar sem eldra neysluvatnsból Ásgarðs er, eða í grennd við það. Eins og fram kemur í umsögn OS er þegar búið að grafa skurði í mýrinni umhverfis Hamralaug og ekki talið að framræslan hafi haft áhrif á laugina. Gert er ráð fyrir að yfirborðsvatni verði safnað saman með grunnnum skurðum ofan vegar á þessu svæði og því veitt í gegnum veg á mýrina í lágpunkti hennar sem er ofan við og í um 90 m fjarlægð frá lauginni og því litlar líkur á breytingu á vatnshæð mýrarinnar við Hamralaug.

Hægt er að byggja veg án skurða en þá verður landeigandi að tryggja að ekki verði grafið síðar með vegi eða það nærri vegi að grunnvatnsstaða lækki. Slík seinnitíma landþurrkun hefði í för með sér missig vegar sem erfitt og dýrt yrði að lagfæra."

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Á kynningartíma bárust þrettán athugasemdir. Eru þær eftirfarandi, í þeirri röð sem þær bárust embætti skipulagsstjóra:

Samvinnunefnd um svæðisskipulag í Borgarfirði norðan Skarðsheiðar sendi embætti skipulagsstjóra, með bréfi dagsettu 26. maí 1995, athugasemdir þriggja Reykdælinga sem allir eru meðmæltir valkosti Vegagerðarinnar.

Sjöfn Vilhjálmsdóttir og **Magnús Þór Eggertsson, Ásgarði** gera með bréfi dagsettu 10. júní 1995 athugasemdir og leggja til að valkosti Vegagerðarinnar verði hafnað og aðrir kostir skoðaðir nánar. Þá vara þau við nálægð vegarins við vatnsból og heitavatnssuppsprettu jarðarinnar, gera athugasemdir við að vegurinn verði lagður um gróið land og tún, og benda á mikla hagsmuni eigenda Ásgarðs. Einnig eru gerðar

athugasemdir við kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar og fullyrðingar hennar um veðurfar.

Jón Kjartansson, Stóra-Kroppi gerir með bréfi dagsettu 15. júní 1995 athugasemdir við að valkostur Vegagerðarinnar fari gegnum tún og ræktunarsvæði, heyskaparvinna verði erfið og rekstur búfenaðar hættulegur umferð. Telur hann að fyrirhugaðar framkvæmdir myndu valda óbætanlegum búsyfjum. Einnig er gerð athugasemd við kostnaðarútreikning Vegagerðarinnar þar sem talið er að margir óvissuþættir hafi ekki verið nægjanlega kannaðir. Í athugasemdunum er fjallað um þætti sem mæli gegn valkosti Vegagerðarinnar; „skammsýni er að leggja veginn inn í þéttbýliskjarnann við Kleppjárnsreyki, ... afleitt brúarstæði á Flóku, nálægð við flugvöll, óþarflega kostnaðarsöm brú yfir Geirsá, nálægð vegarins við hús og híbýli á Runnum, Stóra-Kroppi og Ásgarði, afleitt vegarstæði í Klifi, hættu á spillingu vatnsbóla, og stórfelld náttúruspjöll á ræktuðu landi“.

Pétur Pétursson, Geirshlíð og **Jóhann Pjetur Jónsson, Hæli** gera með bréfi dagsettu 15. júní 1995 athugasemdir við valkost Vegagerðarinnar og telja fyrirhugaðar tengingar báðum megin í Flókadal ófullnægjandi. Einnig er bent á að skólaakstur verði erfiðari úr Flókadal verði vegurinn færður.

Þorvaldur Pálmason og **Sigríður Einarsdóttir, Runnum**, gera athugasemdir í bréfi dagsettu 11. júní 1995. Í því eru athugasemdir við nálægð fyrirhugaðs vegar við vatnsból jarðarinnar og röskun sem verði á þjónustu við ferðamenn. Þá eru einnig gerðar athugasemdir við að búskaparskilyrði versni á Stóra-Kroppi og í Ásgarði og lagt til að valkosti Vegagerðarinnar verði hafnað.

Floki Ólafsson og **Lilja Margeirsdóttir, Bergi** gera athugasemdir í bréfi dagsettu 13. júní 1995 og leggja gegn valkosti Vegagerðarinnar einkum þar sem hann stangist á við samþykki hreppnefndar og vilja þorra íbúa og landeigenda.

Árni Theodórsson, Vigdís G. Sigvaldadóttir og **Þóra Árnadóttir, Brennistöðum** gera með bréfi dagsettu 20. júní 1995 athugasemdir við tengingu vegar í Flókadal við þjóðveg og leggja gegn tillögu Vegagerðarinnar.

Hálsahreppur gerir athugasemdir með bréfi dagsettu 22. júní 1995, þar sem bent er á umferðaröryggi og akstur skól barna, og lýst er þeirri skoðun Hálsahrepps að velja beri veglínu um Stóra-Kroppsmela.

Eggert Guðjónsson, landeigandi að **Litla-Kroppi** gerir athugasemdir í bréfi dagsettu 24. júní 1995 þar sem lagt er til að tillögu Vegagerðarinnar verði hafnað. Gerðar eru athugasemdir við kostnaðarútreikninga Vegagerðarinnar varðandi brúarstæði, að útsýnisstaður af núverandi Borgarfjarðarbraut leggist af og við veðurfarsumfjöllun Vegagerðarinnar.

Gunnar Örn Guðmundsson, Hvanneyri gerir athugasemdir í bréfi dagsettu 25. júní 1995. Gerðar eru athugasemdir við val á brúarstæði, lagningu vegar gegnum skólhverfi á Kleppjárnsreykjum og lagt til að vegur verði færður mun neðar en fram kemur í tillögum Vegagerðarinnar.

Jón Fr. Jónsson, Hvítárbakka 2 gerir athugasemdir í bréfi dagsettu 22. júní 1995, við fylgiskjöl með frummatsskýrslu Vegagerðarinnar og lýsir andstöðu við valkost Vegagerðarinnar.

Þórir Jónsson, Reykholti gerir athugasemdir í bréfi dagsettu 26. júní 1995, við athugasemdir sem gerðar hafa verið við frummatsskýrslu Vegagerðarinnar.

Davíð Pétursson, Grund gerir athugasemdir í bréfi dagsettu 25. júní 1995 við fjórar athugasemdir sem gerðar hafa verið við frummatsskýrslu Vegagerðarinnar.

Í kjölfar athugasemda sem borist höfðu, leitaði embætti skipulagsstjóra ríkisins, með bréfi dagsettu 19. júní 1995, svara Vegagerðarinnar við atriðum varðandi vatnsból í landi Ásgarðs, skerðingu á ræktarlandi í löndum Ásgarðs og Stóra-Kropps, kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar, samanburð kosta (upplýsingar um veðurfar og slys) og samgöngur við Flókadal. Þá bárust embætti skipulagsstjóra enn fleiri athugasemdir sem sendar voru Vegagerðinni með símbréfum dagsettum 21. júní, 26. júní og 27. júní 1995. Svör **Vegagerðarinnar** bárust embætti skipulagsstjóra ríkisins í greinargerð dagsettri 3. júlí 1995. Þar kemur meðal annars fram:

Vatnsból og heitavatnsuppspretta í landi Ásgarðs

Orkustofnun kannaði áhrif væntanlegs vegarstæðis á hver og vatnsból við Ásgarð 21. júní 1995. Í niðurstöðum þeirrar rannsóknar, varðandi jarðhitavatn, segir:

„Hitamælingar benda til þess að heita vatnið komi ekki upp beint undir hvernum, það komi upp ofar í landinu og renni eftir yfirborðslögum áður en vatnið kemur til yfirborðs. Þar sem yfirborðslög eru þykk og mannvirki (vegur) hlutfallslega lítil eru mjög litlar líkur á að hann hafi nokkur áhrif á rennsli jarðhitavatns. Skurðir sem grafnir hafa verið í mýrina til að ræsa hana fram hafa ekki haft áhrif á jarðhitann svo getið sé. Hverinn telst því ekki í hættu frá vegi sem yrði lagður í 90-100 m fjarlægð og 1,5-2 m ofar í landinu. Ef grafinn væri skurður nálægt hvernum væri hinsvegar meiri hætta á áhrifum á hann. Þar sem vatnið er eitthvað aðrunnið eru miklar líkur á að ná megi heitara vatni og líklega meira rennsli ef borað verður eftir því. Með því að einangra leiðslu frá hver að íbúðarhúsi væri unnt að fá mun heitara vatn þar.

Til að fylgjast með rennsli á vatni frá hvernum er lagt til að rennismælir verði settur í lögnina að bænum og lesa af t.d. vikulega. Þá má sjá hver vatnsnotkunin er. Einnig er ráðlegt að setja síritandi hitamæli í lögnina við bæinn og þá má sjá hvort hitastig breytist vegna fyrirhugaðrar vegagerðar. Æskilegt væri að geta mælt rennsli úr hvernum nokkrum sinnum til að sjá sveiflur vegna árstíða og veðurfars. Ef svo ólíklega fer að hverinn skaðist eru upplýsingar um hita og rennsli ómetanlegar fyrri báða aðila og verða ekki fundnar út eftir á.

Niðurstöður um vatnsból eru eftirfarandi:

„Til að forða því að vegfláinn sunnan vegar nái niður í grunnvatnið er lagt til að framræsluskurður verði ekki grafinn ofan við veginn á kafla þar sem vatnsbólið er neðanvið. Talsverð hætta er á yfirborðsmengun frá veginum en sú hætta minnkar til muna ef yfirborðsvatni er veitt frá vatnsbólínu. Með því að grafa ekki framræsluskurð ofan við vatnsbólið er auk þess minni hætta á að vatn minnki í því. Sé litlu sem engu hróflað á yfirborði við vegagerðina, vegur lagður beint ofan á jörðina, minnka líkur á að vatnsbólið skaðist. Malarhjallar eru það þykkir að ólíklegt er að þungi vegarins hafi áhrif á rennsli vatns um þá. Mælt er með að vatnsbólið verði fyllt af mól, vatni úr borholunni veitt inn í

brunninn. Vatnsbólið þarf síðan að hylja með plasti og tyrfa yfir. Gæta þarf þess að hafa yfirfall á brunnum og að möl og jarðvegi halli frá vatnsbólinu. Mesta hættan á mengun er þegar vegurinn er byggður og því á að ganga frá vatnsbólinu áður en vegagerð hefst."

Ekki er fyrirhugað að grafa framræsluskurð í grennd við áður nefnt vatnsból. Vegagerðin er reiðubúin að taka þátt í verndun vatnsbólanna eins og lýst er í greinargerð Orkustofnunar.

Skerðing á ræktarlöndum í landi Ásgarðs og Stóra-Kropps

Áætlað er að breidd vegar og vegsvæðis sé alls 34 m, en hugsanlega megi mjókka það, t.d. á tünnum þar sem veghæðir eru ekki miklar og ekki er grafið við hlið vegar.

„Einnig er reiknað það svæði sem núverandi vegur, Stóra-Kroppsvegur, tekur til sín með skurðum eða girðingum. Þar sem ekki eru girðingar með núverandi vegi er reiknað með 6 m vegsvæði þeim megin sem ekki er girðing eða skurður. Venja er að landeigandi fái slík svæði til nota þegar nýr vegur er byggður og ef landeigandi óskar verður gamla veginum jafnað út og sáð í svæðið."

Niðurstöður útreikninga Vegagerðarinnar eru að 4,1 ha ræktaðs eða ræktanlegs lands fari undir vegsvæði nýs vegar í landi Stóra-Kropps. Á móti séu 2,7 ha ræktanlegs lands á vegsvæði núverandi Stóra-Kroppsvegur sem unnt verði að nýta eftir lagningu nýs vegar. Mismunur þessa, 1,4 ha er það landsvæði sem landeigandi myndi leggja til nýs vegar.

Niðurstöður útreikninga Vegagerðarinnar eru að 4,9 ha beitolands, mela og holta tapist í landi Ásgarðs, auk 0,9 ha túns í landi Hamra sem nýtt hefur verið frá Ásgarði. Alls tapist því 5,8 ha lands sem nýtt hefur verið frá Ásgarði. Á móti séu 1,7 ha lands á vegsvæði núverandi Stóra-Kroppsvegur og tengivega sem unnt verði að nýta eftir byggingu nýs vegar. Mismunur þess lands sem fer undir vegsvæði nýs vegar í landi Ásgarðs og fæst undan eldri vegum er því 3,8 ha auk þess sem 0,9 ha tún í landi Hamra tapast.

Kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar

Á neðri leið eru níu tengivegir og eru þeir allir kostnaðarreiknaðir ásamt öðrum verkþáttum neðri leiðar.

Vegagerðin hefur metið alla umrædda þætti varðandi vegagerð um Klifið og er gert ráð fyrir þeim í kostnaðaráætlun.

Kliflækurinn verður settur í um 70 cm vítt stálrör, er nú í 45 cm rörræsi á Stóra-Kroppsvegi. Vegagerðinni er kunnugt um raflínur á svæðinu, og verða þær færðar ef til vegagerðar kemur. Minnsta fjarlægð vega frá bakka ofan áreyra Reykjadalársar verður um 32 m og fjarlægð vegar frá klettabelti um 30 m. Niðurstæða athugana er að ekki þurfi að óttast snjóalög á þessu svæði.

Varðandi flugskýli við flugvöll bendir Vegagerðin á, að fyrirhugaður vegur er 10 m fjær flugskýlum en Stóra-Kroppsvegur og hvorki Flugmálastjórn né þeir aðilar sem nýta flugvöllinn, hafi ekki gert athugasemdir við legu hans. Ekki hafi myndast snjóskafar vegna skýlanna, aðeins hafi borið á snjósöfnun af uppýttu barði sunnan skýlanna sem þyrfti að fjarlægja.

Varðandi brúargerð á Flókadalsá má búast við 5-10% hækkun á kostnaði ef brúin verður færð ofar í samræmi við athugasemdir Veiðimálastjóra.

Varðandi brúarstæði á Geirsá bendir Vegagerðin á að ekki hafi verið reiknað inn í kostnaðaráætlun fyrir efri leið, endurbýgging brúar á Geirsá hjá Runnum, sem sé óhjákvæmileg á næstunni svo og styrking og endurbætur á öllum Stóra-Kroppsvégi.

Samanburður kosta - upplýsingar um veðurfar og slys

Vegagerðin telur ekki ísingarhættu vegna vegagerðar á neðri leið. Vegagerðin telur meiri ísingarhættu á efri leið, vegna hæðar.

Vegagerðin ítrekar þau atriði sem fram koma í frummatsskýrslu sem áhrif hafa á slyshættu, bratta, beygjur og skerta vegsýn. Sé tekið tillit til þessara atriða, er mælt með neðri leið.

Ekki hafa verið gerðar veðurfarskannanir vegna þessa verks, en samkvæmt heimildum Vegagerðarinnar (skólabílstjórar, starfsmenn Vegagerðarinnar og heimamenn) er oft tvísýnt um veður á efri leiðinni á veturna og velji menn í þeim tilfellum að fara neðri leiðina, þó þar sé nú mun verri vegur.

Um snjóá í Klifi segir: „Þeir menn sem ég [Auðunn Hálfðanarson] tel kunnuga málinu og hafa búið á svæðinu um áratuga skeið eru ósammála þessari fullyrðingu. (Stefán á Steðja, Þórir Jónsson Reykholti, Þórður í Kletti). Sjálfur fylgdist ég með snjóalögum þarna í snjóavetrinum mikla s.l. vetur og var lítill snjór á því svæði sem fyrirhugaður vegur mun liggja samkv. neðri leið.“

Samkvæmt umferðarspá Vegagerðarinnar (frá 1989) er gert ráð fyrir að sumardagsumferð verði komin í um 300 bíla/dag 2003, en að búast megi við lítilsháttar aukningu umfram það vegna breytingar á yfirborði vegar.

Varðandi slyshættu við rekstur búfenaðar hefur Vegagerðin borið það saman við svipaðar aðstæður annars staðar á landinu og komist að þeirri niðurstöðu að aðstæður við Stóra-Kropp séu ásættanlegar, sér í lagi þar sem „... við Stóra-Kropp er hluti túna og óræktað land fjósmegin vegar og ætti því að vera hægt að hagræða beitarmálum þannig að kúm yrði beitt á þeim tünnum þegar umferð er mest um helgar. Einnig kemur til álita að færa veginn fjær húsum á Stóra-Kroppi til að draga úr þessum vandkvæðum. Slík færsla myndi þó leiða til þess að meira land færi undir vegi vegna tengivegar sem leggja þyrfti að Runnum og lengingu tengivegar að Stóra-Kroppi.“

Samgöngur við Flókadal

Leitað verður álits hreppsnefndar og fleiri áður en ákvörðun um endurbætur Flókadalsvegur verður tekin.

„Á þessu ári er fjárveiting á Vegaáætlun til Flókadalsvegur til lagfæringar á snjóastöðum. Fjárveitingunni verður varið til færslu vegarins við Geirshlíð og við Brennistaði ef fjármagn endist. Þessar framkvæmdir munu bæta verulega vetrarsamgöngur á svæðinu.“

Ennfremur segir í svörum Vegagerðarinnar:

„Engir vegir verða aflagðir, aðeins verður um færslu vegar í heiti og flokkum. Óhagræðið er vegna færslu stofnbrautar“.

Um **vatnsból við Runna** segir meðal annars í greinargerð Vegagerðarinnar dagsettri 3. júlí 1995:

„Vatnsbólið sem er á móts við stöð 16500 er í 30 metra fjarlægð. Þar færast vegur m.v. neðri leið um 5 m frá vatnsbólínu. Vatn úr þessu vatnsbóli er notað til fiskeldis og er leitt í skurði frá vatnsbólínu. Þetta vatnsból er tekið til nytja í nágrenni Stóra-Kroppsvegur og ber því notandi vatnsins ábyrgð á að ganga frá því miðað við þær aðstæður. Nú er talsverð rykmengun frá veginum í þurrkatíð. Með nýjum vegi með bundnu slitlagi hverfur þessi rykmengun og ætti því nýr vegur að vera til bóta gagnvart rykmengun. Ekki á að vera hætta á spjöllum á vatnsbólínu vegna vegagerðar, vegur verður um 1 m á hæð yfir melnum og efni verður ekki tekið í námunda við vatnsbólín án samþykkis landeigenda. Ekki stendur til "*stórfellt jarðrask*" eins og stendur í athugasemdum."

Í umsögn Orkustofnunar fyrir Vegagerðina, dagsettri 22. júní 1995, segir ennfremur:

„Við lagningu nýs vegar með bundnu slitlagi ætti mengunarhætta frá veg að minnka frá því sem nú er. Þó er sjálfsagt að veita yfirborðsrennsli frá vatnsbólum og ganga sem tryggilegast frá þeim ...Akvegur sem liggur á þykkum malarhjöllum hefur hverfandi eða engin áhrif á vatnsrennsli í þeim, ef hann er lagður ofan á melinn, stíflar ekki upp vatn og ekki eru grafnir djúpir skurðir meðfram honum."

4. NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR

Samanburður á kostum

Vegagerðin bendir á jákvæð áhrif verði valkostur Vegagerðarinnar leyfður. Samgöngur muni batna fyrir meginþorra vegfarenda. Krappar beygjur og brattir vegkaflar muni heyra sögunni til og veðurfar verði hagstæðara en á núverandi vegstæði. Samgöngur við þær fjórar jarðir sem standa við Stóra-Kroppsveg og eru í byggð, muni batna verulega, auk þess sem erfiðar og hættulegar tengingar inn á Borgarfjarðarbraut verði aflagðar, sömuleiðis hættulegar brýr og í stað þeirra byggðar nýjar tvíbreiðar brýr.

Verði vegur lagður samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar mun ræktað land og ræktanlegt tapast en í stað þess verða aflögð vegsvæði jöfnuð út og ræktað upp í samráði við landeigendur.

Hreppsnefnd Andakílsahrepps mælir eindregið með að valkostur Vegagerðarinnar verði valinn.

Meirihluti hreppsnefndar Reykholtisdalshrepps telur að íbúar í Flókadal verði afskiptir og telur að efri leið um Steðjagljúfur sé mun æskilegri kostur en fyrirhugað brúarstæði á Flóku samkvæmt neðri leið. Auk þess yrði neðri leiðin í óþökk íbúa á þeim jörðum sem vegurinn færi yfir.

Efnistaka

Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar er fyrirhugað að taka lítilsháttar efni úr Rjúpnalág (náma C) samhliða frágangi námunnar. Svæðið verði jafnað að lokinni efnistöku og grætt upp.

Vegagerðin heitir samráði við landeigendur og fulltrúa Náttúruverndarráðs við alla efnistöku og frágang á námusvæðum.

Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar geta mótvægisáðgerðir í tengslum við vegagerðina meðal annars falist í að gamlar námur verði jafnaðar út og þær græddar upp.

Hreppsnefnd Reykholtaldalshrepps telur ekki fært að taka neitt efni úr námu í Rjúpnalág og telur afar brýnt að gengið verði frá efnisnámunni og að sjálf Rjúpnalág verði vernduð áður en það verður um seinan.

Náttúruverndarráð leggur til að samráð verði haft við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á svæðinu varðandi frágang efnisnáma.

Búskaparskilyrði á Stóra-Kroppi

Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar liggur vegurinn um land Stóra-Kroppis á 1,1 km kafla, að hluta um tún og land sem búið er að brjóta til ræktunar. Að mati Vegagerðarinnar skerðast 1-2 ha túna á Stóra-Kroppi, auk þess sem farið verður yfir land sem búið er að plægja til ræktunar á 600 m kafla.

Í athugasemdum ábúenda í Ásgarði og á Stóra-Kroppi kemur fram að um 6-8 ha ræktaðs lands fari undir veg í landi Stóra-Kroppis.

Í umsögn héraðsráðunautar kemur fram að 4,1 ha lands fari undir veg á Stóra-Kroppi. Af því er 3,8 ha tún eða land í ræktun. Til baka komi hinsvegar 2,5 ha ræktanlegs lands á vegsvæði núverandi Stóra-Kroppisvegjar sem unnt verði að nýta eftir lagningu nýs vegjar. Þannig tapast í raun 1,3 ha af ræktarlandi.

Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar er veglína færð frá núverandi Stóra-Kroppisvegi vegna nálægðar við útihús á Stóra-Kroppi.

Hollustuvernd ríkisins bendir í umsögn sinni á að ef umferð aukist við Stóra-Kropp geti hávaðamengun farið yfir leiðbeiningarmörk.

Í svörum Vegagerðarinnar við umsögninni kemur fram að fjarlægð frá íbúðarhúsi frá fyrirhuguðum vegi sé um 220 m og áætlaður hljóðþrýstingur við Stóra-Kropp um 32 dB.

Í athugasemdum ábúenda í Ásgarði, á Stóra-Kroppi og Runnum kemur fram að lega vegjarins um land Stóra-Kroppis muni valda óhagræði fyrir ábúendur og umferð um veginn valda slyshættu, sérstaklega við rekstur búfénaðar yfir veginn.

Héraðsráðunautur bendir einnig á að óþægindi skapist og slyshætta vegna þess að fara þurfi yfir veginn til að komast á flest túnin bæði með búvélar og gripi.

Í svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum kemur fram að Vegagerðin hefur borið fyrirhugaðan veg saman við svipaðar aðstæður annars staðar á landinu og komist að þeirri niðurstöðu að aðstæður við Stóra-Kropp séu ásættanlegar, sér í lagi þar sem "...við Stóra-Kropp er hluti túna og óræktað land fjósmegin vegjar og ætti því að vera

hægt að hagræða beitarmálum þannig að kúm yrði beitt á þeim tünum þegar umferð er mest um helgar."

Í umsögn héraðsráðunautar kemur fram að seinni hluta sumars og á haustin ætti að vera hægt að nota tún (háarheit) ofan vegar, eins sé hægt að rækta grænfóður á því landi sem kemur til baka frá gamla vegstæðinu og beita kúnum þar síðari hluta sumars.

Búskaparskilyrði í Ásgarði

Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar liggur vegurinn um land Ásgarðs á 1,5 km kafla, aðallega um gróið land, grunnar mýrar og grónar brekkur. Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar mun land Ásgarðs verða klofið í tvennt af veginum og hluti beitarlands skerast frá.

Í svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum kemur fram að alls tapist 4,9 ha beitarlands, mela og holta í landi Ásgarðs við lagningu vegarins. Á móti séu 1,7 ha lands á vegsvæði Stóra-Kroppsvegar og tengivega sem unnt verði að nýta eftir lagningu nýs vegar.

Hamrar

Farið er yfir tún í landi Hamra á um 0,2 km kafla samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar, og skerðast um 0,6 ha túns sem nýtt hefur verið frá Ásgarði.

Ábúendur í Ásgarði benda á að hagsmunir þeirra séu í veði þar sem vegur fer yfir land Hamra, þar sem samningaviðræður hafi verið í gangi um skiptingu beitarréttar á milli Ásgarðs og Hamra en sú jörð er í eigu sveitarfélaga á svæðinu.

Í svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum kemur fram að tún Hamra skerðist sem nemur 0,9 ha.

Í athugasemdum Þóris Jónssonar oddvita Reykholtshrepps er því mótmælt að samningaviðræður hafi verið í gangi um skiptingu beitarréttar milli Ásgarðs og Hamra.

Vatnsból og heitavatnsuppspretta í landi Ásgarðs

Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að í landi Ásgarðs séu tvö vatnsból, annað um 25 m neðan fyrirhugaðs vegar, en hitt um 100 m ofan hans. Auk þess sé í landi Ásgarðs borhola sem gefur heitt vatn. Fram kemur að fulltrúi Búnaðarsambands Borgarfjarðar óttist áhrif vegalagningarinnar á rennsli úr borholunni og að leitað verði umsagnar Orkustofnunar áður en framkvæmdir hefjast.

Hreppsnefnd Reykholtshrepps bendir á að mikilvægt sé að fara með fyllstu gát við vegagerðina í nánd við vatnsból og borholu í landi Ásgarðs.

Hollustuvernd ríkisins bendir á að hafa skuli samráð við Heilbrigðiseftirlit Vesturlandssvæðis um vatnsbólin í landi Ásgarðs.

Ábúendur í Ásgarði og á Stóra-Kroppi vara við nálægð vegarins við vatnsból Ásgarðs, og benda á að þörf sé á nákvæmari rannsóknum á hversu nærri heitavatnsuppsprettu megi fara með vegalagningu.

Í greinargerð Orkustofnunar frá 22. júní 1995 er bent á aðgerðir til verndunar heitavatnssuppsprettu og vatnsbólum. Þar kemur fram að hverinn telst því ekki í hættu frá vegi sem yrði lagður í 90-100 m fjarlægð og 1,5-2 m ofar í landinu. Ef grafinn yrði skurður nálægt hvernum væri hinsvegar meiri hættu á áhrifum á hann. Þar sem vatnið er eitthvað aðrunnið eru miklar líkur á að ná megi heitara vatni og líklega meira rennsli ef borað verður eftir því. Með því að einangra leiðslu frá hver að íbúðarhúsi væri unnt að fá mun heitara vatn þar.

Til að fylgjast með rennsli á vatni frá hvernum hefur Orkustofnun lagt til að rennslismælir verði settur í lögnina að bænum. Þá má sjá hver vatnsnotkunin er. Einnig er ráðlegt að setja síritandi hitamæli í lögnina við bæinn og þá má sjá hvort hitastig breytist vegna fyrirhugaðrar vegagerðar.

Til verndunar vatnsbólí neðan vegar, leggur Orkustofnun til að framræsluskurður verði ekki grafinn ofan við veginn á kafla þar sem vatnsbólíð er neðanvið. Hætta er á yfirborðsmengun frá veginum, sem minnkar ef yfirborðsvatni er veitt frá vatnsbólínu. Sé litlu sem engu hróflað á yfirborði við vegagerðina, vegur lagður beint ofan á jörðina minnka líkur á að vatnsbólíð skaðist. Mælt er með að vatnsbólíð verði fyllt af mól, vatni úr borholunni veitt inn í brunnin. Vatnsbólíð þarf síðan að hylja með plasti og tyrfa yfir. Gæta þarf þess að hafa yfirfall á brunninum og að mól og jarðvegi halli frá vatnsbólínu. Mesta hættan á mengun er þegar vegurinn er byggður og því á að ganga frá vatnsbólínu áður en vegagerð hefst.

Vatnsból í landi Runna

Ábúendur á Runnum benda á nálægð vatnsbólá þeirra við veginn og segja engar rannsóknir hafa farið fram á því hvort fyrirhuguð vegagerð geti spillt þeim

Í greinargerð Orkustofnunar frá 22. júní 1995 sem fylgir svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki sé að sjá að vatnsból séu í hættu frá öðru en yfirborðsmengun. Hættu á slíkri mengun megi minnka með því að ganga vel frá vatnsbólunum sjálfum fyrir lagningu vegarins og varast að ræsa veginn í áttina að þeim.

Flókadalsá

Fram kemur í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar að við brúarstæði Flókadalsá sé veiðistaður sem tekið verði tillit til við hönnun brúarinnar og haft samráð við landeigendur, veiðifélag og Veiðimálastofnun.

Hreppsnefnd Andakílsahrepps vekur athygli á hugsanlegum áhrifum brúargerðar á fiskigöngu og veiði í Flókadalsá.

Veiðimálastjóri mælir með því að fyrirhugað brúarstæði (valkostur Vegagerðarinnar) verði fært, annaðhvort að núverandi brúarstæði eða mun neðar (um 50-100 metra), svo draga megi úr áhrifum brúargerðarinnar á veiðistaðinn við Hundsfoss.

Stjórn Veiðifélags Flókadalsár krefst þess að botngerð og straumlagi árinna verði ekki breytt. Stjórnin mælir með því að kannaðir verði fleiri kostir varðandi staðsetningu brúarinnar, hugsanlega mætti færa brúarstæðið niður fyrir veiðistaðinn Hundsfoss, eða fara yfir ána á núverandi brúarstæði. Stjórn Veiðifélagsins fer fram á að við hönnun brúarmannvirkja verði haft fullt samráð við landeigendur og stjórn Veiðifélags Flókadalsár.

Náttúruverndarráð telur mikilvægt að við brúarsmíðina yfir Flókadalsá verði bökkum árinna ekki raskað, því þar er að finna sérstæð setlög (leir).

Í svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum kemur fram að Vegagerðin mun við verkhönnun vegar og brúar taka mið af sjónarmiðum sem fram koma í umsögn Veidimálastjóra.

Vegagerðin getur fallist á færslu veglínu að brúarstæði núverandi brúar, þó svo að loka þurfi vegi tímabundið eða setja bráðabirgðabru á meðan brúarbygging stendur yfir.

Vegagerðin telur ekki er fýsilegt að færa brúna neðar. Slík færsla gæti orsakað verulega röskun á farvegi árinna.

Verði efri leiðin valin, *kostur 2a*, telur Vegagerðin mjög erfitt að tengja brú sem liggur neðar en gert er ráð fyrir í tillögum Vegagerðarinnar.

Reykjadalsá

Náttúruverndarráð bendir á að milli stöðva 18250 og 19250 liggi fyrirhuguð veglína all nærri Reykjadalssá og þar þurfi að halda jarðraski í lágmarki, enda sé Reykjadalssá á Náttúruminjaskrá (svæði nr. 204), meðal annars vegna sérstæðra landslagseinkenna.

Ábúendur í Ásgarði og á Stóra-Kroppi taka undir athugasemd Náttúruverndarráðs.

Í svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum kemur fram að minnsta fjarlægð vegar frá bakka ofan áreyra Reykjadalssár verði um 32 metrar.

Samgöngur við Flókadal

Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að bændur í Flókadal óttist að Flókadalur verði óaðgengilegri og að fjarlægðir aukist ef valkostur Vegagerðarinnar verði fyrir valinu. Þar kemur einnig fram að reynt verði að draga úr óhagræði íbúa í Flókadal með endurbótum á Flókadalsvegi.

Hreppsnefnd Reykholsdalshrepps bendir á mikilvægi þess að tryggt verði það fjármagn sem getið er um í frummatsskýrslunni, 15 milljónir, til endurbóta á samgöngum við Flókadal, verði valkostur Vegagerðarinnar fyrir valinu. Hugsanlega sé nauðsynlegt að auka það fjármagn í 20 milljónir, svo unnt sé að draga sem næst alveg úr umhverfisáhrifum er varðar Flókadal. Einnig að hreppsnefnd og íbúar í Flókadal verði hafðir með í ráðum við nýtingu þessara fjármuna.

Fram kemur í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar að samvinnunefnd um svæðisskipulag í Borgarfirði norðan Skarðsheiðar styðji valkost Vegagerðarinnar, enda verði tryggð tenging í báðar áttir við Flókadalsveg og vegabætur gerðar á Flókadalsvegi samhliða lagningu Borgarfjarðarbrautar.

Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar geta mótvægisáðgerðir í tengslum við vegagerðina meðal annars falist í að 15 milljónum af fjárveitingum til framkvæmdarinnar verði varið til endurbóta á Flókadalsvegi, til styrkingar vegtenginga eða annarra endurbóta í samráði við heimamenn, vegna þess óhagræðis sem íbúar í Flókadal verða fyrir.

Í fylgiskjali með frummatsskýrslu Vegagerðarinnar leggur minnihluti hreppsnefndar Reykholtisdalshrepps til eftirfarandi mótvægisáðgerðir: Tenging við Flókadalsveg verði vönduð eins og kostur er, vegabætur verði gerðar á núverandi vegi um Rudda að Flóku, lagfærðir verði snjóastaðir á Flókadalsvegi, komið verði í veg fyrir að vatn renni yfir veginn eins og oft kemur fyrir og að borið verði ofaní veginn um Flókadal og niður á aðalveg svo og um Rudda.

Veðurfar

Fram kemur í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar að í Steðjagljúfri hafi myndast klakastíflur og þegar þær bresta hefur viljað flæða yfir núverandi brú, síðast árið 1989.

Núverandi vegur frá Flókadalsá upp Steðjabrekku liggur í krappri beygju. Þar er verulega snjóþungt samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar. Sama segir um Geirsá og sunnan í Ruddanum. Á Rudda segir í frummatsskýrslu að sé hvassviðrasamt og þar hafi orðið mörg óhöpp vegna veðurs.

Fram kemur í athugasemdum Jóns Kjartanssonar og Sjafnar Vilhjálmsdóttur og Magnúsar Þórs Eggertssonar að gera þurfi veðurfarslegar kannanir á leiðunum og að veðurfar og snjóþyngsli séu ekki hagstæðari á valkosti Vegagerðarinnar.

Í svörum Vegagerðarinnar dagsettum 3. júlí 1995 kemur fram að ekki hafi þótt ástæða til að gera veðurfarsathuganir vegna framkvæmdarinnar. Þess í stað hafi verið stuðst við álit þeirra sem hafi langa reynslu af veðurfari á svæðinu og styðji sú reynsla valkost Vegagerðarinnar. Því til stuðnings leggur Vegagerðin fram fylgiskjal með umsögn Stefáns Eggertssonar á Steðja sem sem farið hefur efri leiðina til vinnu í 22 ár og telur hann að ekki sé hægt að mæla með efri leiðinni.

Fornleifar

Í fylgiskjali 9 með frummatsskýrslu kemur fram það álit Þjóðminjasafns Íslands að engar skráðar fornleifar, né friðlýstar, sé að finna á því svæði sem fara mun undir fyrirhugaðan veg. Ennfremur sé ekki að sjá á loftmyndum að fornleifar séu í hættu. Þjóðminjasafn Íslands hefur því ekki athugasemdir við framkvæmdirnar en minnir á þjóðminjalög um skyldur framkvæmdaraðila ef fornleifar finnast við framkvæmdirnar.

Niðurstöður skipulagsstjóra ríkisins

Fallist er á fyrirhugaða lagningu Borgarfjarðarbrautar frá Varmalæk að Kleppjárnsreykjum. Um er að ræða 9,2 km veg frá Varmalæk (stöð 11300, 300 m sunnan Hvítárbakkavegar) að Kleppjárnsreykjum (stöð 20500 við mörk þéttbýlisins) ásamt veltengingum. Byggðar verða nýjar tvíbreiðar brýr á Flókadalsá og Geirsá. Legu vegarins verður breytt frá því sem nú er í landi Varmalækjar og fylgt núverandi vegsvæði Stóra-Kroppsvegar frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum í stað þess að fylgja núverandi Borgarfjarðarbraut upp Steðjabrekku að Kleppjárnsreykjum.

Efnistaka

Skipulagsstjóri ríkisins felst á fyrirhugaða efnistökuastaði, enda verði efnistöku úr Rjúpnalág (auðkennd náma C í frummatsskýrslu) haldið í lágmarki. Öll efnistaka og frágangur efnistökuastaða verði í samræmi við það sem fram kemur í frummatsskýrslu og unnið í samráði við Náttúruverndarráð og landeigendur.

Frágangur aflagðra vegarkafla

Fram kemur í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar að núverandi vegur, milli Litla-Kropps og Hamra, verði áfram nýttur af íbúum Flókadals. Hinsvegar er áætlað að núverandi vegur næst Flókadalsá við Steðjabrekku, verði að hluta til fjarlægður til að draga úr snjóhættu og verði efni þaðan nýtt í fyllingar.

Samkvæmt frummatsskýrslu Vegagerðarinnar geta mótvægisáðgerðir í tengslum við vegagerðina meðal annars falist í að sáð verði í vegsvæði sem að nokkrum hluta er ógróið og að sáð verði grasfræi og borið á aflagða vegi. Einnig að vegsvæði Stóra-Kroppsvegur sem leggst af verði jafnað út og ræktuð upp í samráði við landeigendur. Samkvæmt svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum, má rækta upp 2,7 ha svæði í landi Stóra-Kropps og gera að túni og draga þannig úr því tjóni sem verður á ræktarlandi í landi Stóra-Kropps vegna vegagerðarinnar.

Varðandi aflagða vegi setur skipulagsstjóri ríkisins það skilyrði að Vegagerðin annist frágang og uppgræðslu aflagðra vegsvæða í samráði við Náttúruverndarráð og landeigendur.

Lega vegar um land Stóra-Kropps

Skipulagsstjóri ríkisins felst á legu vegarins um land Stóra-Kropps, enda sjái Vegagerðin um frágang og uppgræðslu aflagðra vegsvæða í samráði við landeigendur. Varðandi ónæði og slyshættu felst skipulagsstjóri ríkisins á þau rök sem fram koma í svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum um mengun og slyshættu frá veginum og umferð um hann.

Lega vegar um land Ásgarðs

Skipulagsstjóri ríkisins felst á legu vegarins um land Ásgarðs, enda sjái Vegagerðin um frágang og uppgræðslu aflagðra vegsvæða í samráði við landeigendur.

Skipulagsstjóri ríkisins felst á legu vegarins með tilliti til nálægðar við vatnsból og heitavatnssuppsprettu í landi Ásgarðs, með því skilyrði að Vegagerðin leggi veginn þannig að vatnsbólum og heitavatnssuppsprettu stafi ekki hættu af, í samræmi við það sem kemur fram í greinargerð Orkustofnunar frá 22. júní 1995.

Flókadalsá

Skipulagsstjóri ríkisins setur það skilyrði fyrir lagningu nýrrar brúar yfir Flókadalsá að við hönnun brúarinnar verði þess gætt að raska sem minnst veiðistað við Hundsfoss og samráð haft við landeigendur og Veiðifélag Flókadalsár um hönnun brúar og tímasetningu framkvæmda. Ennfremur að haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs við hönnun brúar og vegna framkvæmda við ána.

Reykjadalsá

Skipulagsstjóri ríkisins tekur undir ábendingu Náttúruverndarráðs og setur það skilyrði að landi verði ekki raskað við Reykjadalssá nær bökkum árinna en 30 metrum, milli stöðva 18250 og 19250.

Samgöngur við Flókadal

Skipulagsstjóri ríkisins leggur áherslu á að haft verði samráð við sveitarstjórn Flókadalshrepps um endurbætur á Flókadalssvegi.

5. SKIPULAG

Framkvæmdin er fyrirhuguð á óskipulögðu svæði.

Framkvæmdin nær til tveggja sveitarfélaga, Andakílhrepps og Reykholtssdalshrepps. Ganga þarf frá skipulagsupprætti af fyrirhugaðri framkvæmd og er lagt til að það sé gert samkvæmt 2. málsgrein 5. greinar skipulagslaga nr. 19/1964.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. greinar laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins yfirfarið þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum og athugasemdum.

Fallist er á fyrirhugaða lagningu Borgarfjarðarbrautar frá Varmalæk að Kleppjárnsreykjum. Um er að ræða 9,2 km veg frá Varmalæk (stöð 11300, 300 m sunnan Hvítárbakkavegar) að Kleppjárnsreykjum (stöð 20500 við mörk þéttbýlisins) ásamt vegtengingum. Byggðar verða nýjar tvíbreiðar brýr á Flókadalsá og Geirsá. Legu vegarins verður breytt frá því sem nú er í landi Varmalækjar og fylgt núverandi vegsvæði Stóra-Kroppsvegar frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum í stað þess að fylgja núverandi Borgarfjarðarbraut upp Steðjabrekku að Kleppjárnsreykjum.

Fallist er á framkvæmdina með þeim skilyrðum að:

1. Efnistöku úr Rjúpnalág (auðkennd náma C í frummatsskýrslu) verði haldið í lágmarki og öll efnistaka og frágangur efnistökuastaða verði unninn í samráði við Náttúruverndarráð og landeigendur.
2. Vegagerðin annist frágang vegna framkvæmda og uppgræðslu aflagðra vegsvæða í samráði við Náttúruverndarráð og landeigendur.
3. Vegagerðin fari að ráðleggingum Orkustofnunar við framkvæmdir í nánd við vatnsból og heitavatnsuppsprettu í landi Ásgarðs.
4. Við hönnun brúar yfir Flókadalsá verði þess gætt að raska sem minnst veiðistað við Hundsfoss og samráð haft við landeigendur og Veiðifélag Flókadalsár um hönnun brúar og tímasetningu framkvæmda.
5. Við vegagerð við Flókadalsá, verði þess gætt að sérstæðum setlögum verði ekki raskað.
6. Við Reykjadalssá, milli stöðva 18250 og 19250, verði landi ekki raskað nær bökkum árinna en 30 metrum.
7. Endurbætur á Flókadalsvegi verði unnar í samráði við heimamenn.

Minnt er á skyldur framkvæmdaraðila samkvæmt þjóðminjalögum ef fornleifar eiga eftir að finnast við framkvæmdirnar.

7. KÆRUFRESTUR

Úrskurð þennan má kæra til umhverfisráðherra og rennur kærufrestur út þann 24. ágúst 1995.

Reykjavík, 17. júlí 1995,

Sigurður Thoroddsen

Halldóra Hreggviðsdóttir