

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM SAMKVÆMT LÖGUM NR. 63/1993 VEGNA SPRENGISANDSLEIÐAR UM ÞÓRISTUNGUR, NEÐAN HRAUNEYJAFOSSVIRKJUNAR

NÍÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu nýrrar veglínu Sprengisandsleiðar F28 um Þóristungur, neðan Hrauneyjafossvirkjunar samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Breyting á Sprengisandsleið F28 um Þóristungur, neðan Hrauneyjafossvirkjunar þannig að umferð fari ekki um hlað stöðvarhúss Hrauneyjafossvirkjunar. Um er að ræða 4 km langan nýjan veg. Nýi vegurinn hefst um 150 m austan við brú á Tungnaá, liggur að brú sem byggð verður yfir frárennisskurð virkjunarinnar og áfram að núverandi Sprengisandsleið austan Fossöldu. Vegur þessi og brú eru á afrétti Ása- og Djúpárhrepps, (1. mynd bls. 7).

Markmið framkvæmdar: Að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur um Sprengisandsleið.

Frumathugun: Þann 2. febrúar 1996 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til embættis skipulagsstjóra ríkisins og var frummatsskýrsla lögð fram. Embætti skipulagsstjóra ríkisins tók formlega á móti framkvæmdinni með bréfi til Vegagerðarinnar þann 13. febrúar 1996. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 16. febrúar 1996 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 16. febrúar til 25. mars 1996 hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins, í Þjóðarbókhöðunni, Reykjavík og á bókasafninu á Selfossi. Einnig hjá oddvitum Ásahrepps og Djúpárhrepps, eftir samkomulagi. Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar fimm opinberra umsagnaraðila: Sveitarstjórna Ásahrepps og Djúpárhrepps, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndarráðs og Þjóðminjasafns Íslands.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla:

Sprengisandsleið, F28 um Þóristungur, neðan Hrauneyjafossvirkjunar. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla. Vegagerðin Selfossi og Verkfræðistofa Suðurlands hf., janúar 1996.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **sveitarstjórna Ásahrepps og Djúpárhrepps** með bréfum dagsettum 13. febrúar 1996 og barst sameiginleg umsögn með bréfi dagsettu 8. mars 1996. Þar sagði m.a.:

„Hreppsnefndirnar hafna veglínunni norðan brúarstæðis, þar sem vegurinn á að liggja yfir votlendisgróður. Að mati hreppsnefndanna veldur þessi vegalögn umtalsverðum umhverfisáhrifum, þar má nefna mikla efnisflutninga og lagningu vegræsa á nokkrum stöðum sem aldrei er prýði af, auk þess að þarna er farið yfir og spillt gróðri á viðkvæmu svæði að óþörfu. Viljum við benda á athugasemdir sem fram komu í bréfi til Skipulagsins dags. 20 september [síðastliðinn].“

Umsögnin var send Vegagerðinni með símbréfi dags. 18. mars 1996. Í bréfi dagsettu 25. mars 1996 svaraði **Verkfræðistofa Suðurlands hf.** ofangreindri umsögn:

„Staðsetning nýrrar veglínu austan frárennisliskurðar Hrauneyjafossvirkjunar er miðuð við að rask verði eins lítið og hægt er. Samkvæmt athugasemd hreppsnefnda er það vilji þeirra að veglínan verði samkvæmt valkosti 3.

Verkfræðistofan hefur skoðað kosti og galla veglínu samkvæmt valkosti 3, miðað við þann valkost sem settur er fram í mati að umhverfisáhrifum.

Gallar: Hæðarlega vestan við holtið er slæm. Holtið sem vegur lægi á er bratt að vestanverðu, talsverðir efnisflutningar yrðu þar sem vegurinn kæmi vegna fyllinga og skeringa. Vegurinn lægi eftir háholtinu og væri nokkuð áberandi. Ekki hefur verið gerð mæling á vegstæðinu en vegstæðið metið á staðnum og eftir korti.

Kostir: Vegur liggur hærra og því minni hætta á snjósöfnun. Ekki er mikill munur á grónu svæði sem fer undir veg að undanskildu mjóu gróðurbelti við stöð 2650.

Í heild má segja að veglína samkvæmt valkosti 3 sé vel framkvæmanleg, en samanlagt var talið að sú veglína sem var valin væri betri og ódýrari og hefði minna rask í för með sér.“

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dagsettu 15. febrúar 1996 og barst umsögn með bréfi dagsettu 11. mars 1996. Þar sagði:

„Á grundvelli þeirra upplýsinga sem koma fram í matsskýrslu telur Hollustuvernd ríkisins að framkvæmdin muni hafa lítil og helst tímabundin loft-, hávaða-, vatns- og úrgangsmengunaráhrif. Líklegt er þó að umhverfinu muni ekki stafa umtalsverð hætta af þeirri mengun verði ákvæðum mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 ásamt síðari breytingum fylgt.“

Umsögnin var send Vegagerðinni með símbréfi þann 20. mars 1996.

Leitað var umsagnar **Náttúruverndarráðs** með bréfi dagsettu 15. febrúar 1996 og barst umsögn með bréfi dagsettu 14. mars 1996. Þar sagði m.a.:

„Náttúruverndarráð leggst fyrir sitt leyti gegn framkvæmdinni þar sem ráðið telur ekki þörf á nýjum vegi á svæðinu. Náttúruverndarráð bendir á að áður en

verður byggð á og er því eðlilegast að brú og vegi að henni verði breytt þegar það er framkvæmt.“

Verkfræðistofa Suðurlands hf. bendir á að sá votlendisfláki sem fyrirhugaður vegur kemur til með að liggja yfir sé „mjög mjór og er nánast eingöngu lækur frá stærra gróðursvæði sem er fyrir ofan veglínu. Eins og sagt er í frummatinu verður allt gert til að draga úr áhrifum á þau grónu svæði sem veglínan liggur yfir og er þessi „votlendisfláki“ engin undantekning frá því.“

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dagsettu 15. febrúar 1996 og barst umsögn með bréfi dagsettu 11. mars 1996. Þar sagði:

„Þjóðminjasafn Íslands gerir ekki athugasemdir við frummat á umhverfisáhrifum Sprengisandsleiðar um Þóristungur sbr. bréf safnsins frá 14. ágúst 1995.“ Þar er minnt á þjóðminjalög um skyldur framkvæmdaraðila ef fornleifar ættu eftir að finnast við framkvæmdina.

Umsögnin var send Vegagerðinni með símbreffi þann 13. mars 1996.

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

3. ATHUGASEMDIR

Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma frumathugunar.

Halldór Eyjólfsson gerði í bréfi dagsettu 25. febrúar 1996 eftirfarandi athugasemdir:

„Nú hefur Vegagerðin fallist á að leggja fram tíðarveg frá Tungnaárbrú um brú á þröskuldi og sem beinast norður að Köldukvísl, sem fljótlega verður brúuð vegna norðurlínu, (BÚL 4) og Sprengisandsvegar F 28.

Undirrituðum sýnist vegalagningin tímabær og spilli í engu gróðri eða náttúruvinjum á Þóristungum, enda vel athugað sem fram tíðarvegstæði milli Norður og Suðurlands.

Áðurgerður (gamall) vegur vestur að Trippavaði mun að sjálfsögðu tengja Sigölduveg, nýja veginum, með smá lagfæringu. Er því óþarfa jarðraski gróins lands, og kostnaði við nýja tengingu Sigölduvegar og væntanlegs Sprengisandsvegar mótmælt hér með.“

Ofangreind athugasemd var send Vegagerðinni með símbreffi þann 4. mars 1996. Í bréfi dagsettu 25. mars 1996 svaraði **Verkfræðistofa Suðurlands hf.** ofangreindri athugasemd á eftirfarandi hátt:

„Framkvæmd þessi er fyrst og fremst vegna óska Landsvirkjunar um að umferð sem fer nú um hlað stöðvarhúss Hrauneyjafossvirkjunar verði færð frá því, vegna slysaþættu frá umferð og starfsemi við stöðvarhús, ásamt óþægindum sem starfsmenn Landsvirkjunar verða fyrir.

Á þessari stundu er ekki ljóst hvenær háspennulínan BÚ4 verður byggð og þá línuvegur með henni, heldur er ekki ljóst hvort eða hvenær brú verði byggð á línuveginn yfir Köldukvísl. Tenging við núverandi Sprengisandsleið við Fossöldu

er nauðsynleg vegna umferðar að Þórisvatni og Veiðivötnum auk umferðar norður um Sprengisand þó svo að síðar komi vegur norður Búðarháls með háspennulínu BÚ4.

Veglínan í heild sinni er lögð með því markmiði að skemmdir á gróðri verði í lágmarki og að línan falli vel að landinu og er því ekki um óþarfa jarðrask og kostnað að ræða.“

Í bréfi **samvinnunefndar um svæðisskipulag miðhálandis Íslands** dagsettu 29. febrúar 1996 sagði:

„Á fundi samvinnunefndar um svæðisskipulag miðhálandis Íslands 15. febrúar 1996 var tekin til umfjöllunar skýrsla vegna mats á umhverfisáhrifum Sprengisandsleiðar um Þóristungur neðan Hrauneyjafossvirkjunar sem liggur frammi til kynningar sbr. bréf umhverfissviðs Skipulags ríkisins dags. 14. febrúar 1996.

Málið var kynnt og gerir samvinnunefndin ekki athugasemdir við framkvæmdina.“

Ofangreind athugasemd var send Vegagerðinni með símbréfi þann 4. mars 1996.

Athugasemdirnar liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

4. NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR

4.1 Lega fyrirhugaðs vegar, leið 1

Í frummatsskýrslu er kynnt fyrirhuguð lagning 4 km vegarkafla Sprengisandsleiðar F28 frá gatnamótum núverandi vegar, 150 m austan brúar á Tungnaá, (stöð 0), yfir brú sem byggð verður á hæðarjöfnun fyrir frárennslisskurð Hrauneyjafossvirkjunar að núverandi Sprengisandsleið austan Fossöldu, (stöð 4000). Í tillögunni felst að veglínu Sprengisandsleiðar verður breytt þannig að tekinn er krókur framhjá virkjanasvæði Hrauneyjafossvirkjunar. Frá núverandi vegi að hæðarjöfnun mun vegurinn liggja um land sem grætt hefur verið upp. Frá brúarstæði mun vegurinn liggja að mestu yfir ógróna mela og svæði sem hefur verið notað sem tippur. Við stöð 2650 mun vegurinn fara yfir mjóan votlendisfláka og gróðurspildu við stöð 3500.

Tilgangur framkvæmdarinnar er að draga úr slysaþættu vegna nálægðar almennrar umferðar við starfsemi í og við stöðvarhús virkjunarinnar. Þannig verði tryggðar greiðar samgöngur um Sprengisandsleið. Vegslóði sem nú liggur frá Sprengisandsleið við Fossöldu vestur að Köldukvísl verður lagður af og jafnaður þar sem hann liggur innan vegsvæðis.

Vegurinn liggur á afrétti Ásahrepps og Djúpárhrepps. Hreppsnefndirnar hafna veglínunni norðan brúarstæðis á hæðarjöfnun þar sem vegurinn muni liggja yfir votlendisgróður en vilja að veglínan verði í samræmi við leið 3, sbr. kafla 4.2.

Í umsögn sinni leggst Náttúruverndarráð gegn framkvæmdinni þar sem ráðið telur ekki þörf á nýjum vegi á svæðinu. Draga megi úr slysaþættu vegna umferðar við

stöðvarhúsið með því að lagfæra vegkaflann við mannvirkin. Verði ekki fallist á þetta sjónarmið Náttúruverndarráðs er farið fram á að fyrirhuguðum vegi verði breytt þannig að hann liggji sem mest eftir gömlum námuvegi vestur fyrir flugbrautina að brú yfir hæðarjöfnun. Norðan brúarstæðis verði krækt fyrir gróinn votlendisfláka og vegurinn lagður á þurrara landi, sbr. kafla 4.2.

4.2 Aðrir kostir

Í frummatsskýrslu og svörum Verkfræðistofu Suðurlands hf. við umsögnum og athugasemd er greint frá öðrum kostum, (1. mynd bls. 7).

Sunnan brúar á hæðarjöfnun:

- **Námuvegur** vestur fyrir flugvöll og slóði að brú yfir hæðarjöfnun. Blindbeygja og blindhæð verða við enda flugbrautar. Vatnsborð miðlunarlóns væntanlegrar Búðarhálsvirkjunar mun ná svipaðri hæð og veghæð slóða að hæðarjöfnun. Einnig gæti þurft að verja veginn fyrir vatnságangi.

Norðan brúar á hæðarjöfnun:

- **Leið 2.** Vegurinn krækir framhjá votlendisfláka við stöð 2650 í hannaðri veglínu. Hætta er talin á meiri snjósöfnun en á fyrirhuguðum vegi.
- **Leið 3.** Vegurinn liggur upp á holtið norðan frárennslisskurðar. Vestan við holtið er vegurinn brattur og þörf á talsverðum efnisflutningum vegna skeringa og fyllinga til að gera brekkuna ásættanlega. Holtið er mjótt á kafla og verður vegur þar áberandi í landslagi. Minni hætta er á snjósöfnun en í fyrirhuguðum vegi.
- **Leið 4.** Hæðarlega vegar er slæm að norðvestan en þökkaleg að austan en vegurinn er lengri en hinar leiðirnar.

Niðurstöður samanburðar Verkfræðistofu Suðurlands hf. á ofangreindum leiðum sýna að allar hafa þær kosti og galla. Sú leið sem er fyrirhuguð er tiltölulega bein og með góða hæðarlegu. Veglínan er góð ef frá er talin beygja við brúna á hæðarjöfnun og hætta á snjósöfnun í skeringu við stöð 1900.

4.3 Brúarstæði

Brú verður sett á hæðarjöfnun frárennslisskurðar virkjunarinnar. Hæðarjöfnunin er steinsteypt en veggir hennar verða notaðir sem undirstaða fyrir brúna. Brúin er 23 m löng og 4 m breið stálbitabrá með timburgólfi og vegriði úr galvanhúðuðu stáli. Eftir að brúin hefur verið byggð þarf að fylla að brúarendunum með burðarlagsefni.

4.4 Efnistaka

Áætluð efnisþörf er um 22.200 m³. Fyllingarefni í nýjan veg verður tekið úr skeringum á vegsvæðinu en einnig verður efni hliðarýtt í veginn (16.000 m³). Frá gatnamótum núverandi vegar að hæðarjöfnun er áætlað að ýta upp í veginn. Frá hæðarjöfnun að Fossöldu verður eingöngu ýtt upp í veginn á lítt grónum melum í gömlum tipp sem var notaður fyrir efni úr frárennslisskurði virkjunarinnar.

Tvær námur verða opnaðar vegna vegagerðarinnar. Burðarlag (5.000 m³) verður tekið úr námu 1 sem er hæð norður af vesturenda flugbrautar, en náman var notuð í efnistöku á virkjanatíma. Slitlagsefni (1.200 m³) er áætlað að taka úr námu 2 á eyrum Köldukvíslar, en ekki er gert ráð fyrir að efni verði tekið úr ánni.

Náttúruverndarráð gerir ekki athugasemdir við fyrirhugaða efnistöku á Suðurlandi vegna efnistöku og frágangs námusvæða.

4.5 Áhrif á gróður, jarðveg, dýralíf og landslag.

Sunnan brúar á hæðarjöfnun liggur fyrirhugaður vegur að mestu yfir mel sem græddur var upp eftir að Hrauneyjafossvirkjun var byggð. Norðan hæðarjöfnunar liggur vegurinn að mestu yfir gróðurlitla mela en fer þó yfir mosapembur í slökkum, mjóan votlendisfláka og gróðurspildu nálægt gatnamótum við Fossöldu. Gróðurinn fylgir að mestu vatnsfarvegum. Skeringum og fyllingum verður haldið í lágmarki.

Í frummatsskýrslu kemur fram að efni verði hliðarýtt í veginn sunnan hæðarjöfnunar en þar sem gróin svæði eru norðan hennar verði fyllingarefni ekið í veginn. Einnig er bent á að nauðsynlegt sé að setja ræsi í læk við votlendisflákann en einnig verði sett ræsi í lágpunkta þar sem þörf er á að veita vatni frá veginum.

Náttúruverndarráð, hreppsnefndir Ásahrepps og Djúpárhrepps og Halldór Eyjólfsson leggja áherslu á að gróðurlendi á svæðinu verði ekki spillt að óþörfu.

Tekið er fram í frummatsskýrslu og svörum Verkfræðistofu Suðurlands hf. að við hönnun veglínunnar hafi verið reynt að takmarka eins og kostur er það tjón sem lagning vegarins valdi á gróðurþekju. Allt verði gert til að draga úr áhrifum á þau grónu svæði sem vegurinn mun liggja yfir og votlendisflákinn sé engin undantekning frá því.

Í frummatsskýrslu kemur fram að engin úttekt hafi verið gerð á dýralífi í Þóristungum en ljóst sé að gæsir og aðrir fuglar verpi á svæðinu. Ólíklegt er talið að breyting verði á varpsvæðum fugla við að nýr vegur verði lagður, þar sem fyrir er talsverð umferð um Búðarháls svæðið og vegna veiða í Köldukvísl.

Mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á gróður, jarðveg, dýralíf og landslag eru samkvæmt frummatsskýrslu:

Gengið verður frá vinnusvæði og öllum námum samkvæmt reglum Vegagerðarinnar og Landsvirkjunar. Námur verða sléttaðar, þeim lokað og sáð í þau sár sem hægt er með fræblöndu sem hentar fyrir svæðið.

4.6 Áhrif á mannlíf

Sprengisandsleið F28 er eingöngu opin hluta úr ári ofan virkjana en að virkjunum er hún opin allt árið. Meðalumferð um Sprengisandsleið (mæld við Nýjadal) var 50 bílar á dag sumarið 1995. Umferð við Hrauneyjafossvirkjun er þó talin meiri þar sem upplýsingar vantar um umferð í Veiðivötn, að Þórisvatni og inn á Sprengisand. Öll umferð fer framhjá stöðvarhúsi Hrauneyjafossvirkjunar og eru mikil óþægindi af því fyrir starfsmenn virkjunarinnar sem vinna að viðhaldi í og við stöðvarhúsið. Landsvirkjun telur að talsverð slyshætta hljóti af núverandi ástandi þar sem mest er unnið að viðhaldi yfir sumarið. Í greinargerð Ferðamálaráðs Íslands² er ekki talin ástæða til að ætla að breyting á vegstæði hafi áhrif á ferðamannastaði sem tengjast Sprengisandsleið en virkjunin sjálf, sem er athyglisverður skoðunarstaður, muni væntanlega detta út sem áfangi á þessari leið.

² Fylgiskjal 14 með frummatsskýrslu.

Náttúruverndarráð telur ekki þörf á nýjum vegi á svæðinu. Draga megi úr slysaþættu vegna umferðar við stöðvarhúsið með því að lagfæra vegkaflann við mannvirkin.

Í svörum Verkfræðistofu Suðurlands hf. er bent á að Landsvirkjun hafi farið fram á að vegurinn verði færður frá stöðvarhúsi virkjunarinnar vegna slysaþættu.

4.7 Áhrif á fornleifar

Engar skráðar eða friðlýstar fornleifar eru þekktar á því svæði sem fyrirhugaður vegur mun liggja um³. Minnt er á ákvæði þjóðminjalaga um skyldur framkvæmdaraðila, ef fornleifar kynnu að koma í ljós við framkvæmdir.

4.8 Niðurstaða skipulagsstjóra ríkisins

Eigi Sprengisandsleið F28 að geta uppfyllt kröfur um öryggi vegfarenda og starfsmanna Hrauneyjafossvirkjunar, verður að færa veginn frá stöðvarhúsi virkjunar.

Fallist er á fyrirhugaða framkvæmd eins og henni er lýst í frummatsskýrslu með þeim mótvægisáðgerðum sem þar eru tilgreindar.

Tryggt verði að lagning vegarins, norðan og austan brúarstæðis við hæðarjöfnun, valdi sem minnstu tjóni á gróðurlendi. Þar verði fyllingarefni ekið í veginn þar sem land er gróið og einungis verði ýtt upp í veginn á gróðursnauðum melum og í gömlum tipp.

Gengið verði frá námum og vinnusvæði og sáð í sár, sem myndast í kjölfar framkvæmda, með fræblöndu sem hentar fyrir svæðið, sbr. kafla 4.5. Efnistaka og frágangur efnistökuverðis verði í samráði við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Suðurlandi.

5. SKIPULAG

Framkvæmdin er fyrirhuguð á óskipulögðu svæði. Hún nær til tveggja sveitarfélaga, Ásahrepps og Djúpárhrepps. Vegurinn liggur innan marka miðhálandis Íslands en nú er unnið að svæðisskipulagi þess. Samvinnunefnd um svæðisskipulag miðhálandis Íslands gerir ekki athugasemdir við áformaða framkvæmd.

Ganga þarf frá skipulagsupprætti af fyrirhugaðri framkvæmd og er lagt til að það verði gert samkvæmt 2. málsgrein 5. greinar skipulagslaga nr. 19/1964 með síðari breytingum.

³ Fylgiskjal 12 með frummatsskýrslu.

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, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Fallist er á fyrirhugaða breytingu á Sprengisandsleið F28 um Þóristungur neðan Hrauneyjafossvirkjunar eins og henni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu:

Fallist er á framkvæmdina með eftirfarandi skilyrðum:

1. Við efnistöku úr námu 2 á eyrum Köldukvíslar verði ekki tekið efni úr ánni.
2. Haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Suðurlandi vegna efnistöku og frágangs námusvæða og vegkanta.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra innan fjögurra vikna frá því að hann er birtur eða kynntur viðkomandi aðila.

Reykjavík, 15. apríl 1996,

Stefán Thors

Halldóra Hreggviðsdóttir

