

Akstursíþróttasvæði við Hellu, Rangárþingi ytra

Ákvörðun um matsskyldu

1 Inngangur

Þann 5. júní 2024 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Rangárþingi ytra um akstursíþróttasvæði við Hellu, Rangárþingi ytra, samkvæmt 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, sbr. lið 11.01 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Rangárþings ytra, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Lands og Skóga, Náttúrufræðistofnunar Íslands og Vegagerðarinnar.

2 Gögn lögð fram

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Akstursíþróttasvæði við Hellu, Greinargerð með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu. Rangárþing ytra - Efla. 5.06.2024.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Rangárþingi ytra dags. 10. júlí 2024.
- Heilbrigðiseftirliti Suðurlands dags. 3. júlí 2024.
- Náttúrufræðistofnun Íslands dags. 5. júlí 2024.
- Orkustofnun dags. 4. júlí 2024.

Ekki barst umsögn frá Landi og Skógum.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila 16. júlí 2024.

3 Fyrirhuguð framkvæmd

Forsaga

Í maí 2022 var staðfest nýtt deiliskipulag fyrir akstursíþróttasvæði og afþreyingarsvæði við Þjóðveg 1 skammt austan við þéttbýlið á Hellu. Í framhaldi af því var ráðist í að búa til mótorkrossbraut í samræmi við skipulagið og hefur hún verið í rekstri í nokkurn tíma og þar haldnar mótorkrosskeppnir. Þegar sótt var um starfsleyfi fyrir akstursíþróttasvæðið hjá Heilbrigðiseftirliti Suðurlands vorið 2024 kom í ljós að Skipulagsstofnun hafði ekki tekið ákvörðun um matsskyldu framkvæmdarinnar, en í öllu skipulags- og framkvæmdarferlinu hafði það misfarist. Að viðhöfðu samráði við Skipulagsstofnun sendi framkvæmdaraðili inn matsskyldufyrirspurn og er óskað eftir ákvörðun stofnunarinnar um matsskyldu framkvæmdarinnar, þó að framkvæmdir séu hafnar og að hluta til lokið.

Akstursíþróttasvæðið er við gatnamót Þjóðveg 1 og Rangárvallavegar nr. 264, skammt austan við þéttbýlið Hellu í Rangárþingi ytra. Svæðið er tiltölulega flatlent og jarðvegur malarkenndur. Landið er að stórum hluta lítt- eða hálfgróið og ummerki eru um jarðvegsrof. Á vesturhluta svæðisins hafa verið gróðursett tré en stór hluti svæðisins var áður gömul tún og hluti þeirra nýttur til matjurtaræktunar.



Um er að ræða útivistar-, íþróttar- og afþreyingarsvæði fyrir íbúa og gesti Rangárþings ytra. Á svæðinu er gert ráð fyrir aðstöðu fyrir akstursíþróttir sem nú þegar hefur verið gerð auk annarrar afþreyingarstarfsemi s.s. litaboltavelli og hjólastíga. Í heildina er svæðið 24,7 ha þar af er afmarkað svæði fyrir akstursíþróttabrautina um 14 ha, þ.e. tvær brautir, annars vegar um 1,9 km löng löggild keppnisbraut ætluð vönum iðkendum eldri er 12 ára og hins vegar styttri braut 1 km sem er ætluð byrjendum yngri en 12 ára. Brautirnar eru 6-8 m breiðar og yfirborð þeirra er mól eða mold. Töluverð landmótun fylgdi gerð brautanna, en gera þurfti stökkpalla og háa kanta fyrir krappar beygjur. Framkvæmdum við brautirnar er lokið og hafa þær verið í notkun í töluverðan tíma.

4 Umhverfisáhrif

Hér er fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum Rangárþings ytra og umsögnum umsagnaraðila.

Áhrif á gróður og fuglalíf

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að þar sem aksturssvæðinu hafi nú þegar verið raskað séu áhrif á fugla sem voru á svæðinu nú þegar komin fram. Svæðið hafi verið að mestu gömul tún, kartöflugarðar og melur sem hafði verið reynt að græða upp með lúpínu. Skv. vistgerðarkorti Náttúrufræðistofnunar Íslands hafi svæðið verið skilgreint að stærstum hluta sem hraungambravist, tún og akurlendi en einnig að einhverju leyti sem melagambravist. Vistgerðirnar hafi allar lágt til miðlungs verndargildi.

Fram kemur að allt suðurlandsundirlendið sé skilgreint sem mikilvægt fuglasvæði, alls. 340.000 ha. Forsenda þeirrar skráningar sé einkum varp vaðfugla, farfuglar sem stoppi í miklu mæli og fuglalíf á veturna við auðar ár og vötn og á kornökrum. Svæðið hafi alþjóðlega þýðingu fyrir varp himbrima, álft og skúm og á fartíma fyrir álft, heiðagæs, blesgæs og grágæs. Túnin og melarnir með lúpínubrúskum gætu hafa verið búsvæði ýmissa fugla t.d. spóa, lóu, stelks, hrossagauks, sandlóu, kjóa og skógarþrastar. Þetta sé þó lítið svæði við umferðarmikil gatnamót skammt utan við þéttbýlið og ólíklegt að tegundafjöldi eða þéttleiki hafi verið mikill. Þeir fuglar sem hafi verið á svæðinu hafi misst búsvæði sín þó einhverjir geti orpið áfram í næsta nágrenni. Það verði að öllum líkindum færri fuglar en áður voru á svæðinu.

Trjám og runnum verði plantað í hljóðmanir umhverfis akstursbrautina og eftir því sem þau stækki muni fuglalífið á svæðinu breytast með. Búast megi við því að skógarfuglar sækist þangað, einkum skógarþröstur og mögulega svartþröstur og auðnutittlingur. Við þetta muni mófuglar líklega hverfa af svæðinu. Eftir er að gera bílastæði og félagsaðstöðu, en skv. deiliskipulagi verði þau mannvirki á gömlum túnnum og berum mel. Í ljósi þessa telji framkvæmdaraðili áhrif á fuglalíf og gróður óveruleg neikvæð.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að þessi vinnubrögð framkvæmdaraðila séu ekki til fyrirmyndar að tilkynna inn framkvæmd sem sé lokið og umhverfisáhrifin að mestu komin fram. Það megi telja víst að einhverjir fuglar hafi nýtt svæðið til varps fyrir framkvæmdirnar en úr þessi sé ekkert hægt að fullyrða til um tegundir eða fjölda para.

Áhrif á hljóðvist

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að akstursíþróttasvæði hafi óhjákvæmilega áhrif á hljóðvist sökum eðlis starfseminnar. Svæðið sé nálægt þéttbýli en um 600 m séu í næsta íbúðarhús á Hellu. Ákveðið hafi verið að hafa svæðið nær þéttbýli heldur en trufla friðinn í sveitinni. Sömuleiðis hafi verið ákveðið að hafa svæðið nálægt þjóðvegi 1 þar sem sé stöðug og mikil umferð sem hafi mikil áhrif á hljóðvist en um 6.600 ökutæki fari um þjóðveg 1 á sólahring að sumarlagi fram hjá aksturssvæðinu. Einnig megi geta þess að flugbraut Helluflugvallar sé á milli akstursíþróttasvæðisins og Hellu.



2,5-4 m háum hljóðmönnum hafi verið komið fyrir í útjaðri svæðisins sem mótvægisáðgerð og einnig sé gert ráð fyrir þéttum gróðurbeltum og/eða skógi umhverfis akstursípróttabrautirnar og afþreyingarsvæðið sem muni dempa hljóð sem berist frá svæðinu enn frekar. Þá sé aðgangi að svæðinu stýrt og takmarkað auk þess sem settar hafi verið reglur um rekstur og starfsemi á svæðinu m.a. opnunartíma. Einnig hafi verið sett þau skilyrði að ökutæki uppfylli reglugerð um gerð og búnað ökutækja.

Á þeim tíma sem brautin hafi verið í notkun frá árinu 2023 hafi reksturinn gengið vel og engar kvartanir borist vegna hljóðvistar.

Áhrif á loftgæði

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að yfirborð akstursbrautanna sé mold og möl, en annað yfirborð skuli vera gróið skv. deiliskipulagi. Við mikinn vind gæti mold og ryk þyrlast upp en ekki sé búist við miklu ryki þar sem ekki sé um stórt opið svæði um að ræða heldur mjóar ræmur af mold og möl. Ríkjandi vindáttir á svæðinu blási ekki í átt að Hellu og svæðið hafi að miklu leyti verið sandur og möl á yfirborði fyrir framkvæmdirnar, breytingin verði því ekki mikil hvað þetta atriði varði. Trjárækt umhverfis svæðið muni draga úr foki á svæðinu þegar fram líði stundir. Á þeim tíma sem brautin hafi verið í notkun frá árinu 2023 hafi reksturinn gengið vel og engar kvartanir borist vegna loftgæða. Það sé mat framkvæmdaraðila að áhrif á loftgæði séu óveruleg.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að ekkert sé fjallað um mögulega mengun vegna olíu eða bensínleka á svæðinu. Ekki komi fram hvort eldsneyti verði geymt á svæðinu eða hvernig brugðist verði við leka frá hjólum eða eldsneytisgeymum verði þeir til staðar. Mikilvægt sé að allt verði gert til að koma í veg fyrir að mengandi efni berist í grunnvatn.

Í svari framkvæmdaraðila kemur fram að í skilmálum deiliskipulagsins fyrir svæðið segi að þegar unnið verði með olíur eða aðra mengandi vökva þurfi að koma upp olíugildru og/eða annarskonar ráðstöfun til þess að tryggja að ekki berist mengandi efni í jarðveg. Hætta sé á olíumengun við alla jarðvinnu s.s. landmótun og við viðhald véla og tækja. Hvert tæki sé þó með takmarkað magn og ekki gert ráð fyrir geymslu mengandi efna s.s. bensín eða olútanka á svæðinu.

Áhrif á landslag og ásynd

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að svæðið sé flatt og sjónlengdir langar. Ásýndaráhrif hafi verið takmörkuð með hljóðmönnum umhverfis akstursbrautirnar og sést svæðið því takmarkað frá þjóðvegnum. Trjám og runnum verði plantað í hljóðmönina sem minnki ásýndaráhrifin. Vegfarendur séu sjálfir allir í sömu hæð og svæðið, svo yfirsýnin sé afar takmörkuð með tilkomu hljóðmana og gróðurs. Þegar bornar séu saman ásýndarmyndir fyrir og eftir framkvæmdir á svæðinu sést að ekki hefur orðið um stórvægilega breytingu að ræða. Ýmis mannvirki og manngert umhverfi sé allt í kringum svæðið svo landmótun vegna akstursípróttasvæðisins skeri sig ekki mikið úr. Það sé mat framkvæmdaraðila að áhrif framkvæmdarinnar á ásynd og landslag séu óveruleg.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Suðurlands kemur fram að embættið telji að varanleg umhverfisáhrif framkvæmdarinnar séu óveruleg og mögulegt sé að milda þau með vönduðum frágangi umhverfis og mannvirkja á uppbyggingartíma og góðri umgengni og aðgangsstýringu á rekstartíma, m.a. til að takmarka mögulegt ónæði vegna hávaða og foks jarðefna í nálægri íbúðarbyggð.

Áhrif á útivist

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að með svæðinu fái akstursípróttafólk og áhugamenn sérstaka aðstöðu til að stunda sitt fag sem dragi vonandi úr utanvegaakstri á öðrum svæðum í sveitarfélaginu. Framkvæmdir við svæðið hafi að hluta verið nýtt undir matjurtargarða áður en þeir hafi verið fluttir yfir þjóðveginn í aldamótaskóginum í landi Gaddstaða, en þar sé fyrirhugað útivistarsvæði íbúa Hellu og nágrennis til framtíðar. Að öðru leyti komi akstursbrautin ekki í veg fyrir að önnur útivist sé stunduð í nágrenninu líkt og áður. Meðfram svæðinu liggja reiðleið en þegar



horft sé til þess að flugvöllur og þjóðvegur 1 sé í næsta nágrenni þá séu frekari áhrif af akstursbrautinni metin óveruleg á útivist.

5 Skipulag og leyfi

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við Aðalskipulag Rangárþings ytra 2016-2028 og nýtt deiliskipulag fyrir svæðið var samþykkt í maí 2022 og þar er heimiluð ýmis uppbygging tengd útivist. Umfangsmest er svæði fyrir akstursípróttir og bílastæði og félagsaðstaða því tengdu.

Framkvæmdin er háð framkvæmda- og byggingarleyfi Rangárþings ytra skv. skipulagslögum og lögum um mannvirki, sem og reglugerð um framkvæmdaleyfi.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands veitir aksturs- og/eða kennslubrautum starfsleyfi skv. lögum um hollustuhætt og mengunarvarnir og reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnareftirlit. Einnig veitir embættið starfsleyfi fyrir ýmsum verkþáttum á meðan á framkvæmdinni stendur s.s. efnisnámi, fyllingu þar sem hentugur úrgangur sem ekki er spilliefni er nýttur til tæknilegra þátta við landmótun og eftir atvikum verkstöðu skv. sömu reglugerð auk starfsmannabúða skv. reglugerð um hollustuhætti.

6 Niðurstaða

Um er að ræða gerð akstursípróttasvæðis við Hellu, Rangárþingi ytra. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 19. gr. og lið 11.01 í 1. viðauka í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Skipulagsstofnun telur ámælisvert að tilkynning til ákvörðunar um matsskyldu hafi ekki komið inn til stofnunarinnar í upphafi þegar skipulagsvinna hófst og áður en hafist var handa um framkvæmdir. Slík vinnubrögð eru ekki til fyrirmyndar þar sem ljóst er að skv. 25. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana er óheimilt að gefa út leyfi til framkvæmdar sem fellur undir lög þessi fyrr en ákvörðun Skipulagsstofnunar skv. 19. gr. um að framkvæmdin skuli ekki háð umhverfismati liggur fyrir.

Eðli, staðsetning og eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi hennar, mengunar og ónæðis sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021. Einnig skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar og hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, svo sem með tilliti til landnotkunar, Einnig ber að líta til álagspóls náttúrunnar, svo sem með tilliti til landslagsheilda og kjörlendis dýra sbr. 2. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021. Að endingu ber að skoða áhrif framkvæmdar í ljósi gerðar og eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdar, svo sem með tilliti til: umfangs, eðlis, styrks og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, væntanlegs upphafs, tímalengdar, tíðni og afturkræfni áhrifa og möguleika á að draga úr áhrifum, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021.

Umfang framkvæmdarinnar er fremur lítið og svæðið ekki mjög stórt. Akstursípróttasvæðið hefur nú þegar verið tekið í gagnið og áhrif framkvæmdarinnar komin fram að einhverju leyti. Framkvæmdin hefur nokkur áhrif á ásýnd svæðisins vegna brautanna sjálfra sem og notkun þeirra, en svæðið er að mestu hulið á bak við hljóðmön en draga má enn frekar úr áhrifum á ásýnd með útfærslu og frágangi svæðisins. Starfsemi fylgir ónæði sökum hávaða og í einhvejum tilfellum haft neikvæð áhrif á íbúa eða vegfarendur auk þess að geta haft truflandi áhrif á fuglalíf í nágrenni svæðisins, en þó er bæði flugvöllur og þjóðvegur 1 með tilheyrandi hávaðamengun í næsta nágrenni. Þeir fuglar sem voru á svæðinu hafa misst búsvæði sín að mestu og líklegt að bæði tegundafjölbreytni og fjöldi varppara hafi þar af leiðandi minnkað á svæðinu. Rask á gróðri er þegar



komið fram og ólíklegt að þar hafi verið gróður með hátt verndargildi. Skipulagsstofnun bendir á að mikilvægt er að græða svæðið upp með tilliti til hljóðvistar og foks jarðefna á svæðinu. Einnig er mikilvægt að gengið verði frá svæðinu á þann hátt að hverfandi hætta verði á að olía eða önnur mengandi efni berist í jarðveginn og í grunnvatn t.a.m. með því að beina yfirborðsvatni af aksturssvæðinu um olúgildirur.

Ákvörðunarorð

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 30. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 19. ágúst 2024.

Reykjavík, 18. júlí 2024

Jakob Gunnarsson

Þórdís Stella Erlingsdóttir

