

## MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

# NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS UM BORGARFJARÐARBRAUT, FLÓKADALSÁ - KLEPPJÁRNSREYKIR

### 1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Borgarfjarðarbrautar frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í matsskýrslu:** Vegagerð á Borgarfjarðarbraut frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum. Fyrirhugað er að byggja tæplega 6 km langan veg, 6,5 m breiðan. Byggð verður tvíbreið brú á Geirsá, 20 m að lengd.

**Markmið framkvæmdar:** Að bæta vegasamband, auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur um Borgarfjarðarbraut.

#### **Frumathugun:**

Þann 19. júní 1997 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til frumathugunar skipulagsstjóra ríkisins. Frumathugun skipulagsstjóra ríkisins hófst þann 23. júní 1997. Framkvæmdin var auglýst í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu þann 27. júní 1997 og í Pésanum þann 26. júní. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 27. júní til 2. ágúst 1997 hjá oddvita Reykholtisdalshrepps, í afgreiðslu sundlaugarinnar á Kleppjárnsreykjum, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagi ríkisins, Reykjavík.

Tólf athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagna hreppsnefndar Reykholtisdalshrepps, Náttúruverndar ríkisins, Hollustuverndar ríkisins, samvinnunefndar um svæðisskipulag Borgarfjarðar norðan Skarðsheiðar og Þjóðminjasafns Íslands. Auk þess var framkvæmdin kynnt Ferðamálaráði, Náttúrufræðistofnun Íslands og veiðimálastjóra.

#### **Gögn lögð fram við frumathugun:**

**Matsskýrsla:** Borgarfjarðarbraut. Flókadalsá - Kleppjárnsreykir. Frummat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin. Hönnun hf. Júní 1997.

## 2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **hreppsnefndar Reykholtsdalshrepps** með bréfi dags. 23. júní og barst umsögn með bréfi dags. 16. júlí 1997. Þar segir:

*„Að mati hreppsnefndar er skýrslan ágætlega unnin og gerir góða grein fyrir þeim umhverfisáhrifum sem fyrirhuguð framkvæmd kann að valda. Hreppsnefnd vill undirstrika mikilvægi nokkurra atriða.*

**1. Varðandi námur:** Hreppsnefnd hefur áður lagt til að efnisöflun úr námunni við Rjúpnalág verði í lágmarki og að sjálf Rjúpnalág verði vernduð. Frágangur náma verði unnin í samráði við landeigendur og Náttúruverndarráð.

**2. Varðandi aflögð vegstæði:** Aflögð vegstæði verði grædd upp og þannig bætt tap á gróðurlendi sem fer undir veginn.

**3. Varðandi framkvæmdir:** Við framkvæmdir verði haft sem best samráð við landeigendur og sem fyrst verði farið að huga að hönnun og lagningu tengivega.

**4. Almenn:** Hreppsnefnd leggur áherslu á að framkvæmdum verði hraðað sem mest og samráð verði haft við aðila málsins. Hreppsnefnd leggur til að framkvæmdum verði hagað þannig að tjón landeigenda verði eins lítið og unnt er.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndar ríkisins** með bréfi dags. 23. júní 1997 og barst umsögn með bréfi dags. 22. júlí 1997. Þar segir:

*„Árið 1995 lagði Vegagerðin á Vesturlandi fram tvo valkosti leiðar frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum. Náttúruverndarráð samþykkti á fundi sínum þann 9. júní 1995 að gera ekki athugasemdir við staðsetningu á brú yfir Flókadalsá og vegstæðis nýrrar Borgarfjarðarbrautar frá Varmalæk að Kleppjárnsreykjum (leið 1) og gerði ekki athugasemdir við leið 2 enda lá sú leið að mestu í núverandi vegstæði.*

*Þar sem ekki náðist samstaða um leiðir 1 og 2 óskaði Vegagerðin eftir því við verkfræðistofuna Hönnun að hún kæmi með tillögu að nýrri leið, leið 3- og leið 3a.*

*Vegstæði 3 og 3a liggja nær eingöngu á óröskuðu landi, með þeirri undantekningu að fylgt er gamla vegstæðinu nyrst á veglínunni, næst Kleppjárnsreykjum. Vegstæði 1 og 2 liggja hins vegar að mestu leyti á þegar röskuðu landi og / eða á eldra vegstæði.*

*Frá náttúruverndarsjónarmiðum er óæskilegt að ryðja margar veglínur yfir sama landsvæðið og að raska óröskuðu landi. Er það varla réttlætjanlegt nema ekki sé kostur á öðru vegstæði eða tæknileg og öryggissjónarmið réttlæti nýja veglínu. Á kaflanum frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum virðist slík réttlætning ekki vera fyrir hendi. Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum er leið 1 sú besta hvað tæknileg og öryggissjónarmið áhrærir.*

*Ekki verður lagt gegn leið 3 vegna sérstæðra náttúruminja, einungis heldur vegna þeirrar meginreglu náttúruverndar að ekki skuli raska landi að óþörfu. Ef ákveðið verður að leggja veginn samkvæmt leið 3 þá eru sett þau skilyrði að þurrkun mýrarflákanna í og við veglínu 3 sé haldið í lágmarki og vegurinn*

lagður “fljótandi” þar sem þess er nokkur kostur, einnig eru sett skilyrði að sprengingum við Steðjaása sé haldið í lágmarki og rask þar verði sem minnst. Og samráð verði við eftirlitsmann Náttúruverndar ríkisins á Vesturlandi vegna efnistökuastaða og frágangs á vegfláum.“

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dags. 23. júní 1997 og barst umsögn með bréfi dags. 23. júlí 1997. 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. Á framkvæmdatíma má búast við meiri hávaða- og loftmengun frá vinnuvélum.

Gæta þarf varúðar í námunda við vatnsból.

Hávaðamengun við hús á Hömrum er yfir leiðbeiningarmörk (45dB). Skoða þarf fjarlægð að húsum með tilliti til þessa. Æskilegt væri að hafa veg í meiri fjarlægð frá íbúðarhúsi. Athygli er enn vakin á að sama á við ef skipuleggja á nýja byggð eða orlofshúsabyggð í námunda við veginn. Hávaði á Kleppsjárnsreykjum getur einnig orðið að vandamáli eins og réttilega er bent á í skýrslunni.“

Leitað var umsagnar **samvinnunefndar um svæðisskipulag í Borgarfirði norðan Skarðsheiðar** með bréfi dags. 23. júní 1997 og barst umsögn dags. 14. júlí 1997. Þar segir:

„Nefndin er í aðalatriðum sammála niðurstöðum skýrslunnar að því er varðar áhrif umræddra veglína á umhverfið og telur einsýnt, að endanlegt val vegarstæðisins hljóti að standa milli svonefndra leiða 1 og 3.

...

Ljóst er að nú liggja fyrir tvær tillögur um vegakafla, sem telja má viðunandi frá sjónarmiðum vegtækni, öryggis og umhverfis. Báðar hafa þó kosti og galla, einkum að því er varðar áhrif á landnýtingu við búskap á tilteknum jörðum. Mun því óhjákvæmilega koma til mats á hagsmunum og álitamál m.a. verða hverra hagsmuni skuli skerða. Þá verða Flókdælingar augljóslega misvel settir eftir því hvor leiðin verður valin.

Harður ágreiningur hefur verið í héraði um vegarstæðið og má segja, að hann speglist innan samvinnunefndar. Áður en sá ágreiningur varð augljós og áður en ákveðið var að leita nýrra leiða, hafði nefndin, á fundi sínum hinn 20. febrúar 1995, lagst á sveif með leið 1 með eftirfarandi samþykkt:

„Meirihluti fulltrúa þeirra sveitarfélaga, sem vinna saman að svæðisskipulagi í Borgarfirði norðan Skarðheiðar, er sammála um að leggja til að veglína frá Brúnarvegamótum að Kleppsjárnsreykjum verði skipulögð um svokallaða neðri leið, þ.e. um jarðir Varmalækjar, Steðja, Runna, Stóra-Kropps og Ásgarðs. Fulltrúar leggja áherslu á, að veginum verði komið fyrir á sem haganlegastan máta og að því unnið í samvinnu við landeigendur eins og kostur er. Taka verður fullt tillit til nýtingar lands og vatnsbóla. Jafnframt verði tenging við Flókadalsveg tryggð í báðar áttir. Fulltrúar leggja einnig ríka áherslu, að vegbætur á Flókadalsvegi verði gerðar um leið og veglagning á neðri leið fer fram.“

*Eftir að þetta tók nýja stefnu hefur verið samkomulag innan nefndarinnar um að láta þennan ágreining ekki hafa áhrif á hið mikilvæga verkefni hennar, að skipuleggja svæðið í heild, sem góð samvinna hefur verið um. Meðan ekki liggur fyrir endanlega ákvörðun úrskurðaraðila um hvort vegarstæðið verði valið munu tillögur 1 og 3 því sýndar sem punktalínur á svæðisskipulagstillögu þeirri sem unnið er að í nefndinni. Miðað við forsendur svæðisskipulagstillögunnar, markmið og stefnumörkun verður að telja, að báðir þessir kostir séu til mikilla bóta frá því sem nú er og eru nefndarmenn á einu máli um, að góðir vegir með bundnu slitlagi allt að Húsafelli sé ein af meginforsendum fyrir þróun byggðar, atvinnulífs, menningarlífs og ferðapjónustu hvers konar á þessu skipulagssvæði.“*

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dags. 23. júní 1997 og barst umsögn þjóðminjavarðar dags. 22. ágúst 1997. Þar er vísað til greinargerðar um könnun fornleifa sem fram fór á vegum Þjóðminjasafns 25. apríl sl.:

*„Af uppdráttum sem fylgja álitsgerðinni og sýna fyrirhugaðar leiðir, sem valið yrði á milli, verður ekki betur séð en að varðan umgetna sleppi við rask. Leið merkt 3A fer að vísu mjög nærri henni, en ekki þyrfti nema hnika veginum eilítið til austurs svo að varðan slyppi vel við veglínuna. Landið virðist það slétt þarna, að þetta ætti að vera unnt.“*

*Reiðingaklettur virðist muni lenda undir veginum samkvæmt uppdrætti. Þótt í þjóðminjalögum segi að til fornleifa teljist “aðrir staðir og kennileiti sem tengjast siðum, venjum, þjóðtrú og þjóðsagnahefð” er hæpið að alhæfa svo það ákvæði, að öll örnefni, þótt dregin séu af athöfnum manna, flokkist undir fornleifar, auk þess sem hin eiginlega merking orðsins “fornleifar” er í reynd sýnileg mannaverk. Í skýrslu Bjarna segir að fyrir neðan og áfast við klettinn séu “trúlega rústabrot af einhverju tagi”, en af orðunum sýnist þetta afar óljóst og hafi virzt lítt forvitnilegt. Mér er kunnugt um, að er þetta umgetna ákvæði var sett í lögín höfðu menn einkum í huga álagabletti og þekkta staði úr þjóðtrú og þjóðsögum.*

*Varla er því unnt að segja að þótt vegurinn færi yfir Reiðingaklett hyrfu fornleifar, en hins vegar væri afar æskilegt að kletturinn mætti haldast, þar sem nafnið virðist tengt fornum atvinnuháttum, þótt það segi í sjálfu sér ekki mikið um búskaparhætti.*

*Virðist mér reyndar athugandi hvort þarna mætti ekki fara að líkt og um vörðuna fyrrgreindu, að hnika veginum lítillaga til þannig að hann færi ekki yfir klettinn.*

*Fæ ég ekki séð í reynd að af hálfu þjóðminjavörzlunnar sé ástæða til að hindra umgetna vegarlagningu en fer fram á vissa tillitssemi við umgetna staði.“*

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

### 3. ATHUGASEMDIR

Tólf athugasemdir bárust á kynningartíma.

Athugasemd barst frá **Stefáni Eggertssyni, Steðja**, dags. 11. júlí 1997, þar sem segir:

*„Í upphafi vil ég lýsa furðu minni á þeirri vinnu og kostnaði sem lagt er í til að finna aðra leið en leið 1 sem var þó búin að fá þá umfjöllun og meðferð sem lög mæla fyrir um, áður en umhverfissráðherra felldi úrskurð sinn og eðlilegt hefði verið að virða.*

*Það er sama hvað margir verkfræðingar verða fengnir til að leita annarra veglína en leið 1 þá verður hún alltaf besta, ódýrasta og umferðaöryggislega besta veglína Borgarfjarðarbraut frá Flókadalsá að Kleppjárnreykjum.*

*Og til að undirstrika enn frekar hagkvæmni hennar þá skal ég staðfesta hér og nú að ekki þarf að greiða eina krónu fyrir það land Steðja sem hún kemur til með að liggja um hvort sem það er tún eða melar.*

*Skal þá snúið sér að leið 3 og 3A, sem ég lýsi fullri andstöðu við og mun beita öllum ráðum sem ég get, til að ekki verði farið yfir land Steðja eins og þar er boðað.*

- 1. Landspjöll á jörð minni Steðja eru tilfinnanleg, því fleiri ha. graslendis fara undir veginn en samkvæmt leið 1.*
- 2. Veglína leiðar 3 skiptir besta beitarhólfi mínu í 3 hólf, sem kallar á miklar girðingar og viðhald þeirra. Að auki eru gæði beitarhólfa sem mikil bílaumferð liggur í gegn um, ekki þau sömu og þeirra sem laus eru við umferð.*
- 3. Leið 3 og 3A liggja að mestu um ósnortið land, og þegar betri valkostur er fyrir hendi (leið 1) þætti mér líklegt að náttúruverndarlög gerðu ráð fyrir að slíku landi væri þyrmt.*
- 4. Umferðaröryggislega og veðurfarslega veit ég af eigin reynslu að leið 1 er miklu betri en leið 3 og 3A en þar sem umhverfismatið ætlast ekki til að þær tvær væru bornar saman við leið 1 heldur einungis samanburður á milli þeirra tveggja, þá segi ég: Báðar þessar leiðir eru lakari en sú sem samþykkt var 1995.*
- 5. Kostnaður leiðar 3 og 3A er umtalsvert meiri en leiðar 1 og munar um a.m.k. 30 milljónum kr. En þar er ekki öll sagan sögð, ef 200 - 300 bílar færu um Borgarfjarðarbraut að meðaltali á dag alla daga ársins og þurfa að aka upp 50 - 100 m brekku í stað beinnar veglínu, hver er þá eyðsluaukning í líturum á ársgrundvelli? Það er ekki í anda Ríó samnings að þrjóna vegina upp á hálsa eða hæðir til að brenna meira af bensíni og olíu, heldur ber að leggja þá á sléttlendi eins og kostur er.“*

Athugasemd barst frá **Jóni Björnssyni, Deildartungu**, dags. 26. júlí 1997. Þar segir:

*„... Valið stóð á sínum tíma um leið nr. 1 neðri leið, sem var valin, og leið nr. 2 efri leið. Nú stendur valið á milli leiðar nr. 1 og nr. 3 sem af sumum hefur verið nefnd sáttaleið. Enga veit ég um sem eru sáttir við þá leið, nema þá fáu sem lofsungu áður leið nr. 2, en finna henni ýmislegt til foráttu núna.*

*Frá mínum bæjardyrum séð, í orðsins fyllstu merkingu, því ég sé mikinn hluta af veglínunum frá heimili mínu, hefur leið nr. 3 fáa kosti fram yfir leið nr. 2, þar er aðeins um betri vegsýn að ræða. Leið nr. 3 liggur sumsstaðar í hliðarhalla, þar sem svo hagar til vill safnast snjó á vegi í skafrenningi.*

*Starfsmönnum Hönnunar var mikill vandi á höndum að finna vegstæði á þessum slóðum. Frá því veglínan var kynnt þar til hún kom úr umhverfismati, komu þeir með 2 nýja valkosti (3a og 3b). Þetta sýnir glögglega hvað erfitt er að finna gott vegstæði þarna.*

*Vedurfar og snjóalög skipta miklu máli þegar ákveðið er hvar vegir skulu lagðir. Þegar úrkoma er og hiti í kringum frostmark rignir á láglandi en snjóar til fjalla. Við slíkar aðstæður eru leiðir nr. 2 og nr. 3 æði oft fyrir ofan snjólínu en leið nr. 1 fyrir neðan, enda 40 metra hæðarmismunur.*

...

*Þegar vegir eru lagðir, sem væntanlega eiga að þjóna mönnum um langa framtíð ber að velja bestu leiðina. **Leið nr. 1 er besti kosturinn.***“

Athugasemd barst frá **Davíð Péturssyni, Grund**, dags. 27. júlí 1997, þar sem segir:

*„Ég undirritaður vill undirstrika og ítreka fyrri umsagnir um veglínu þá, sem teiknuð var af Hönnun hf og merkt leið 3. Ef farið er á annað borð upp á Steðjamelinn þá yrðu minnst umhverfisspjöll að fylgja núverandi veglínu frá Geirsá og upp að Flókadalsvegi, en síðan fara í svipaðri stefnu og leið 3 gerir ráð fyrir, til að sleppa við Ruddann.*

*Ég tel einnig að yfirvöld skipulags- og umhverfismála verði síðan að bera saman leið 1 og þá leið Hönnunar sem skást er, og vænti þess að endanlega verði vegurinn lagður þar sem hann er þjóðhagslega best kominn, þ.e. umferðaröryggislega, fjárhagslega og rekstrarlega hagkvæmastur.“*

Athugasemd barst frá **Bernhard Jóhannessyni og Hugrúnu Hauksdóttur, Sólbyrgi**, dags. 28. júlí 1997, þar sem segir:

*„Þeir hagsmunir sem fólgnir eru í umferðaröryggi, því hagræði sem almenningur mun hafa af bættum samgöngum á svæðinu og verulega minni kostnaði samfélagsins hljóta að veða þyngra en það óhagræði sem landeigendur og hlutaðeigandi ábúendur verða fyrir.*

*Engir kostir eru í tillögum Hönnunar á leið 3 sem eru betri en áður fram komnir kostir leiðar 1.*

*Að mati Hönnunar er „leið 1 nálægt því að vera gallalaus hvað varðar veggæði, enda liggur veglínan um hallalítið land og auðvelt að tryggja vegsýni og velja þær ferlistærði sem uppfylla kröfur um vegstaðla“. Af naumt skömmtuðu vegafé er leið 1 talin vera 30 millj. krónum ódýrari.*

*Vilji landeigenda (Steðja-Flugmálastjórnar-Kletts-Runna og Hamra) á neðri leið er ótvíræður, vilji annarra íbúa er það einnig, í könnun sem gerð var (með söfnun undirskrifta 15. mars '96) létu 103 (60%) kosningabærir íbúar í ljós þá skoðun sína að fara beri að vilja Vegagerðar og niðurstöðu umhverfismats um að velja leið 1.*

Í úttekt Egils Bjarnasonar segir: „Ekki verður séð að neðri leiðin (leið 1) hafi í för með sér veruleg áhrif á búskaparskilyrði”.

Allir aðrir sem að málinu hafa komið eins og umferðaröryggisnefnd Mýra- og Borgarfjarðarsýslu, samgöngunefnd Vesturlands, skipulagsnefndir, nágrannasveitarfélögin, Hálsahreppur og Andakílshreppur, meirihluti skólabílstjóra á Kleppjárnsreykjum, minnihluti hreppsnefndar Reykholtaldshrepps og meirihluti íbúa Reykholtalds, lýsa stuðningi við tillögu Vegagerðarinnar leið 1.

Það er von mín að skynsemin og vilji mikils meirihluta allra þeirra sem að þessu máli koma, fái ráðið hvaða vegstæði verður valið.

Efnisleg rök hljóta að ráða í þessu máli um staðsetningu vegarins frá Flóku að Kleppjárnsreykjum. Sú umræða sem spröttin er af tilfinningum og persónulegum ástæðum kemur framtíð vegarins lítið við, vegurinn verður til lengur en núverandi ábúendur á þeim jörðum sem hann kemur til með að liggja um. Ég vil að lokum skora á skipulagsstjóra að láta efnisleg rök ráða í úrskurði sínum og minni á orð samgöngumálaráðherra Halldórs Blöndal, “Bættar samgöngur eru undirstaða öflugs landbúnaðar“.

Skipulagi ríkisins barst bréf frá **Jóni Kristleifssyni, Sturlu-Reykjum III** dags. 29. júlí 1997 ásamt afriti undirskriftarlista með nöfnum 103 íbúa Reykholtaldshrepps, þar sem lýst er yfir stuðningi við veglínu 1. Undirskriftum var safnað 1996 eftir að úrskurður skipulagsstjóra frá 17. júní 1995 lá fyrir, áður en veglína 3 var kynnt.

Athugasemd barst frá **Bjarna Guðráðssyni, Nesi**, dags. 30. júlí 1997, þar sem segir:

„Ég tel að tillaga Hönnunar hf. að leið 3 standist engan veginn samanburð við leið 1 í þeim atriðum sem máli skipta við lagningu stofnbrautar um byggðina. Fyrir því eru eftirfarandi rök:

1. Vegstæðið er alveg fráleitt miðað við leið 1, bratt og mishæðótt með köflum. Samkvæmt kostnaðaráætlun verður vegarkafllinn 34,4% dýrari en hliðstæður kafli á leið 1.
2. Bratti og hæðarmunur er verulegur á leið 3 en hverfandi á leið 1. Allri umferð er lyft 41 m hærra á leið 3 en á leið 1.
3. Skv. mati Haraldar Sigþórssonar verður slysatíðni 4% meiri án tillits til veðurfars. Ég tel að veðurskilyrði séu mun lakari á leið 3 en á leið 1. Veðurhæð verður meiri í ásabrúnum, hálka og snjór verða meira til trafala. Vegna veðurfars og vegtæknilegra atriða gæti slyshætta orðið tilfinnanlega meiri á leið 3 en á leið 1.
4. Innan við 5% af umferð um Borgarfjarðarbraut á þessum kafla fer í Flókadals skv. upplýsingum Vegagerðar ríkisins í Borgarnesi. Því standa ekki rök til þess að lyfta allri umferð upp í hæðir að óþörfu vegna Flókadals. Flókadalsveg hjá Litla-Kroppi má með góðu móti leggja áfram niður fyrir ásana að leið 1.
5. Frá Flókubru er leið 3 ætlað að beygja til austurs yfir Steðjaásinn og lyftast u.þ.b. 40 m í landi. Stefán í Steðja hefur mótmælt þessari vitleysu enda er þetta fráleitt vegstæði miðað við að það liggur beint við að fara á jafnsléttu eftir melunum skv. leið 1.

6. Inn Litlakroppsflóann og um ásana er veglínu 3 ætlað að liggja um óbrotið land, mýrar og holt, mishæðótt þegar innar dregur. Lakari samgöngur verða við flugvöllinn og Klett, svo og við Runna, en vegna ferðaþjónustu þar hefur verið krafist vegabóta. Þessi “ásakafli” á leið 3 stenst engan veginn samanburð við neinn kafla á leið 1.
7. Á móts við bæinn á Stóra-Kroppi yrði vegur leið 3 sýnilegur frá bænum á löngum köflum upp í ásunum rétt ofan við túnið. Veglínan er teiknuð lítið eitt lengra frá íbúðarhúsinu en veglína leiðar 1. Búast má við meiri hávaða að íbúðarhúsi frá leið 3 en frá leið 1 vegna þess að vegurinn er fyrir ofan bæinn og algengasta vindátt stendur af veginum.
8. Hjá Hömrum er leið 3 ætlað að fara yfir holt og kletta. Auk þess er um getur í skýrslu um fornminjar gætu þarna verið byggðir huldufólks. Vegstæði er þarna vont og veginum er ætlað að liggja nálægt íbúðarhúsinu á Hömrum eftir sem áður. Leið 1 er þarna miklu betri.
9. Samgöngur við Ásgarð batna ekki frá því sem nú er skv. tillögu að leið 3. Hins vegar styttest heimreið verulega og verður greiðari skv. tillögu að leið 1 og samgöngur við bæinn batna þá verulega frá því sem nú er.

Í ljósi þess sem rakið er hér að framan mæli ég gegn því að leið 3 verði farin.“

Athugasemd barst frá **Póri Jónssyni, Þórshamri**, dags. 30. júlí 1997, þar sem segir:

„Ég leyfi mér að mótmæla framkomnum hugmyndum að lagningu Borgarfjarðarbrautar samkvæmt leiðum 3, 3a og 3b.

Helstu ástæður eru þær að áður hefur hlotið samþykki skipulagsstjóra og umhverfisráðherra tillaga Vegagerðarinnar að leið 1, um vegsvæði Stóra-Kroppsvegur og meirihluti kosningabærra íbúa Reykholtisdalshrepps samþykkt þá tillögu með undirskrift sinni. Þá hafa aðrar sveitarstjórnir sem málið varðar verið sáttar við tillöguna að leið 1, það má því segja að einungis þrjár sveitarstjórnarmenn í Borgarfirði norðan Skarðsheiðar af tuttugu og fimm hafi mótmælt tillögunni, það er því alrangt sem fram kemur í inngangi skýrslunnar, kafla 1.2, þar sem segir að ekki hafi náðst samstaða um leið 1. Hið rétta er að einungis fáir íbúar mótmæltu henni og ber því að hafna tillögu að leið 3.

Leið 3 liggur um alveg ósnortið land sem er ástæðulaust að hrófla við og ef af veglagningunni verður sýnir það vanvirðingu við landið ef hvergi má vera ósnortið land. Leið 1 liggur hins vegar um mela í landi Steðja sem búið er að bylta að miklum hluta og eigandi Steðja gerir ekki athugasemdir við þó að tún í landi Steðja fari undir veg. Í landi Runna fer vegurinn að mestu leiti um núverandi vegstæði og hefur eigandi þar ekki gert athugasemdir við leið 1. Í landi Stóra-Kropps tapast einungis 1,1 ha. af túni þar sem núverandi vegstæði verður ræktanlegt undir tún. Í landi Ásgarðs er smákafli sem liggur um ósnortið land og í landi Hamra er farið yfir gömul tún sem eigendur gera ekki athugasemdir við þó að þau fari undir veg.

Leið 3 er mun dýrari kostur en leið 1, leið 3 liggur mun hærra og er því mun lakari og oft er mikill skafrenningur niður Flókadalinn og getur oft að vetrinum orðið blint að aka um Litla-Kroppsflóann, þá eru meiri brekkur á leið 3 en leið 1 og því varasamari að vetri.

Víða á leið 3 eru háar fyllingar m.a. fyrir ofan Stóra-Kropp og er mikil sjónmengun af því, þá er og gert ráð fyrir að tengja Stóra-Kroppsvæg á mjög hárrí fyllingu sem er alveg óviðunandi.

Í þessari skýrslu er ekkert fjallað um hvernig á að leysa framtíðar tenginu Kletts, Runna, Stóra-Kroppsvæg og Ásgarðs við Borgarfjarðarbraut og tel ég það rýra gildi skýrslunnar verulega, einkum og sér í lagi vegna forsögunnar, og ástæðunnar fyrir því að þessi tillaga er lögð fram.

...

Leið 3 er óviðunandi kostur við lagningu Borgarfjarðarbrautar, það er óeðlilegt að 95% umferðar sé lyft upp á hásléttuna til þess eins að fara niður aftur, en umferð í Flókadal þarf hvort eð er að fara upp hvor kosturinn sem valinn kann að verða. Ef það er hins vegar einlægur ásetningur manna að leggja Borgarfjarðarbraut þarna uppi tel ég vænlegasta kostinn að fylgja sem mest núverandi vegi þannig að minnst spjöll verði á viðkvæmri náttúrunni. Tilfærsla á veginum við Hamra er ekkert nema sýndarmennska og ástæðulaust að færa veginn þar um nokkra metra.

Það er von mín að skipulagsstjóri taki þessar athugasemdir mínar til greina því ég tala fyrir munn margra í uppsveitum Borgarfjarðar og ég vænti þess að tillögu að leið 3 verði hafnað og með því komið í veg fyrir stórfelld umhverfisspjöll.“

Athugasemd barst frá **Jóni Kjartanssyni, Stóra-Kroppi**, dags.30. júlí 1997, þar sem segir m.a.:

„Það er skoðun mín að áðurnefnd skýrsla sé sérstaklega vel unnin. Tekið er tillit til þeirra sjónarmiða sem mestu máli skipta og hún er að mínu mati í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum, sérstaklega hvað 10. gr. varðar, en þar kemur fram að „í mati á umhverfisáhrifum skal tilgreina á viðeigandi hátt áhrif sem framkvæmdir og fyrirhuguð starfsemi kunna að hafa á menn, samfélag og menningu, dýr og plöntur og aðra þætti lífríkis, jarðveg, vatn, loft, veðurfar, landslag og samverkan þessara þátta“. Sú veglína sem liggur nú fyrir raskar ekki atvinnustarfsemi á svæðinu, hún tryggir greiðari samgöngur fyrir alla íbúa sveitarfélagsins. Það er mikilsvert að heildaráhrif framkvæmdarinnar á umhverfið eru lítil og flest jákvæð og fullyrt er í skýrslunni að leið 3 mun bæta skilyrði til eflingar atvinnulífs svæðisins. Tekið er undir þessi sjónarmið.

...

Eins um getur í skýrslunni er tilgangur framkvæmdarinnar að bæta vegasamband, auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur um héraðið. Það kemur einnig skýrt fram að núverandi vegur eins og hann er í dag var færður af þeim stað sem núverandi Stóra-Kroppsvægur liggur. Ástæðurnar voru þær að miklu snjóþyngra er á þeirri leið, samgöngur við Flókadal voru tryggðar og Kroppsmelarnir voru blautir og erfiðir yfirferðar. Færsla vegarins í dag hefði alvarlegar afleiðingar fyrir íbúa Flókadals þar sem stofnbrautin fjarlægist og það er óumdeilt að snjóalög í dalbotninum eru meiri en á því svæði sem tillaga Vegagerðarinnar, leið 3 gerir ráð fyrir.

*Það er mín skoðun að vel hafi til tekist með val á vegarstæði eins og leið 3 gerir ráð fyrir. Helstu ástæðurnar eru þær að veglínan fer um svæði sem er ekki fallið til ræktunar og veldur því engum búsjffjum á þeim jörðum sem vegurinn kemur til með að fara um. Veglínan liggur nánast samsíða aðveitulögn Hitaveitu Akraness og Borgarness og er að því leyti umhverfisvæn vegna þess að hún liggur í námunda við mannvirki sem fyrir eru.*

...

*Það er því auðvelt að taka undir þau sjónarmið að heildaráhrif fyrirhugaðrar vegagerðar á umhverfið verði lítil og flest jákvæð. Nýr vegur, vel uppbyggður með bundnu slitlagi kemur til með að efla atvinnulíf sveitarfélagsins með greiðari samgöngum fyrir alla íbúa svæðisins.*

*Það er von mín að Skipulag ríkisins fallist á tillögu Vegagerðarinnar um leið 3 sem samþykkt hefur verið af sveitarstjórn Reykholtaldshrepps og framkvæmdir við hana hefjist við fyrsta tækifæri.“*

Athugasemd barst frá **Sjöfn G Vilhjálmsdóttur og Magnúsi Þór Eggertssyni, Ásgarði**, dags. 31. júlí 1997, þar sem segir:

*„Við höfum ítrekað lýst yfir andstöðu okkar við að svokölluð leið 1 verði farin þar sem við teljum að lega vegarins muni valda okkur óþörfum búsjffjum, auk þess sem vatnsból jarðarinnar eru í hættu verði þessi leið farin. Ráðunautur Búnaðarsambands Borgarfjarðar, Guðmundur Sigurðsson hefur tekið undir þess skoðun okkar og lýst því yfir að rannsaka verði svæðið af jarðfræðingi áður en framkvæmdir gætu hafist.*

*Í Ásgarði er stundaður landbúnaður og er framleiðsluréttur jarðarinnar 137 þúsund lítrar af mjólk. Umtalsverð uppbygging hefur átt sér stað á jörðinni að undanfögnu. Þar hefur m.a. nýtt fjós verið tekið í notkun. Samkvæmt niðurstöðu Hönnunar h.f. um landnotkun og landnýtingu raskar leið 3 ekki búskaparháttum á jörðinni sem við teljum forsendu fyrir framtíðaráformum okkar um frekari stækkun búsisins.*

*Samkvæmt ofangreindu lýsum við yfir stuðningi okkar við að leið 3 verði valin sem framtíðar vegstæði, enda eru hagsmunir sveitarfélagsins og sérstaklega þá Flókdælinga best borgnir með því að velja þennan kost. Landeigendur hafa allir að einum undanteknum, nánar tiltekið bóndanum á Steðja lýst yfir samþykki sínu um að leið 3 verði valin. Að lokum viljum við undirstrika það að hreppsnefnd Reykholtaldshrepps hefur ítrekað lýst stuðningi sínum við leið 3 og við erum þeirrar skoðunar að vilji lýðræðislega kjörnar sveitastjórnar hljóti að vegna þyngst á metum við ákvarðanatöku skipulagsstjórnar.“*

Athugasemd barst frá **Sigurði Bjarnasyni, Nesi**, dags. 31. júlí 1997, þar sem segir:

*„Ég undirritaður tel að skýrslan gefi glögga mynd af áhrifum leiðar 3 á umhverfið ef horft er á veglínuna eina sér. Ég hallast hinsvegar að því að bera leið 3 saman við leið 1, og vil í því sambandi koma eftirfarandi á framfæri varðandi skýrslu Hönnunar hf.*

*1. Það er mikill ókostur við leið 3 að hún liggur um 40 m hærra í landinu en leið 1. Ég tel að lágmarka þurfi líkur á að veðurfar hafi áhrif á umferð, með því að byggja upp vegi á láglandi þar sem kostur er. Það er ekki gert mikið úr áhrifum veðurfars á umferð á leið 3 í matsskýrslunni, en ég óttast að eftir*

*að bundið slitlag verður komið á veginn undir Litla Kroppsmúlanum skapist á stundum tvísýnar aðstæður fyrir umferðina vegna samspils sviptivinda, hálfu og snjó.*

2. *Ef af lagningu leiðar 3 verður, tel ég að töluverð sjónmengun komi til með að verða af mikið uppbyggðum vegi í stöllum fyrir ofan jörðina Stóra Kropp. Á þessu svæði er gert ráð fyrir miklum uppfyllingum sem ég tel að komi til með að falla illa inn í landslag. Einnig er sú röskun á óhreyfðu landi sem mun verða við veglagningu á leið 3 mjög neikvæður þáttur.*
3. *Varðandi áhrif á samfélag er það ljóst að ef af lagningu leiðar 3 verður eru íbúar sem búa við Stóra-Kroppsveg áfram mjög illa settir með samgöngur. Hin "stórfellda uppbygging atvinnulífs" á þessu svæði þarfnast góðra samgangna, og því tel ég að það liggi beinast við að leggja veginn samkvæmt leið 1. Þess má enn geta að íbúar við Stóra-Kroppsveg hafa til margra ára gert kröfu á að vegurinn þar verði stórlega bættur og einnig hefur meirihluti hreppsnefndar Reykholtaldalshrepps ályktað í þessa sömu átt. Þótt kostur leiðar 3 sé sá að auðvelt er að tengja hana við Flókadalsveg, tel ég að það eigi þó ekki að ráða úrslitum um val leiðar. Ég tel að einnig sé hægt að finna viðunandi tengingu leiðar 1 við Flókadalsveg svo að losnað verði við það óhagræði sem menn telja að íbúar í Flókadal verði fyrir ef leið 1 verður valin.*
4. *Á undanförunum árum hafa sveitarstjórnarmenn barist fyrir hverri einustu krónu til vegagerðar, það er því undarlegt að sjá að 30 m.kr. kostnaðarmunur muni ekki ráða úrslitum hvor leiðin verður valin.*

*Bornar hafa verið saman tvær leiðir. Það hefur að mínu mati ekkert komið fram sem kemur mér til að fallast á það að hverfa frá því að vegur verði lagður um leið 1. Þeir sérfræðingar sem um málið hafa fjallað telja að leið 1 sé besti kosturinn af þeim sem bornar hafa verið saman og vísa ég þar beint í skýrslur þær sem Vegagerðin og Hönnun hf. hafa gert. Það ber einnig að geta þess að meirihluti atkvæðisbærra íbúa í Reykholtaldalshreppi hafa lýst sig andvígán því að leggja veg um Ruddann."*

Athugasemd barst frá **Ríkharði Brynjólfssyni f.h. Andakílshrepps**, dags. 31. júlí 1997, þar sem segir:

*„Hreppsnefndin leggur áherslu á, að þessi vegarkafli getur ekki skodast einangraður frá samgöngukerfi héraðsins, jafnt stofn-, tengi- og safnvega. Fyrir liggur að flestir íbúar Flókadals meta tengingu þá við Leið 1 sem Vegagerðin bauð upp á óviðunandi. Það hefur einnig komið fram, m.a. frá hreppsnefnd Reykholtaldalshrepps, að Stóra-Kroppsvegur, eins og hann er nú er óviðunandi fyrir bæina neðan við Kroppsmúla (Runnar, Stóri-Kroppur, Klettur, Ásgarður). Á þeirri leið er einnig flugvöllur, sem hefur öryggishlutverki að gegna. Í ljósi þessa harmar hreppsnefnd Andakílshrepps að ekki virðist hafa verið tekið neitt tillit til ábendingar hennar um tengingar Leiðar 1 og Flókadals. En má benda á að oft, m.a. í frummatsskýrslunni, er vikið að umferð gegnum Kleppjárnsreyki. Talað hefur verið um að flytja Borgarfjarðarbrautina vestar, þannig að hún þveri Reykjadalssá fyrir neðan Kleppjárnsreyki. Umræða um þetta hefur kafnað í margvíslegum deilum. Möguleikar á slíkri tengingu ættu að koma við sögu við hönnun Borgarfjarðarbrautar.*

*Við hönnun nýrra veglína hlýtur ávallt að verða að taka tillit til tenginga og hliðarráðstafana bæði með tilliti til hagræðis nærliggjandi íbúa og kostnaðar. Á þessu tæpir skýrslan varla en skilja má að “þokkaleg tenging” neðri bæjanna við Leið 3 kosti álíka mikið og tenging (væntanlega þá líka “þokkaleg”) Flókadals við Leið 1. Vegafé er hörmulega smátt skammtað og verður ekki undan því vikist að horfa til þess hvernig því verður best varið.*

*M.a. með tilvísan til þess sem segir í bréfi Andakílshrepps til Hönnunar frá 13. apríl s.l. um hlutverk stofnbrautar, er hreppsnefndin enn þeirrar skoðunar að þar sem leið 1 er í senn hagfelldust og ódýrust fyrir vegfarendur af þeim leiðum sem til skoðunar hafa verið beri að velja þann kost, enda verði leiðin tengd Flókadal með viðunandi hætti.“*

**Frá Þorvaldi Pálmasyni, Runnum** barst ódagsett athugasemd, þar sem segir:

*„Ég undirritaður ábúandi að hálfri jörðinni Runnum Reykholtsdal, lýsi hér með yfir fullum stuðningi mínum við tillögu Vegagerðar ríkisins/Hönnunar h.f. um val á vegarstæði gegnum sveitarfélagið, nefnd leið 3.*

*Þar sem fyrir liggur að umrædd leið uppfyllir þær kröfur sem gerðar eru til stofnbrauta, vilji sveitarstjórnar er sá að leið 3 verði farin og landeigendur sem stunda landbúnað á því svæði sem vegurinn fer um hafa lýst stuðning sínum við val á þessu vegstæði, tel ég eðlilegt og sjálfsagt að Skipulag ríkisins virði þann vilja og heimili lagningu vegarins samkvæmt þeirri skýrslu sem liggur til grundvallar.*

*Þá vil ég áréttta andstöðu mína við leið 1 þar sem ég tel hana skapa óhagræði, hávaða og mengun sem hlýtur að teljast neikvætt þegar um ferðaþjónustu er að ræða eins og hún er stunduð í Runnum.“*

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

## 4. UMHVERFISÁHRIF BORGARFJARÐARBRAUTAR

### 4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Kynntur er 6 km langur vegur frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum. Vegurinn verður 6,5 m breiður og lagður 6 m breiðu slitlagi. Tvíbreið, 20 m löng brú verður byggð á Geirsá og verður 2 - 3 m þykk fylling beggja vegna brúar.

#### 4.1.1 Lega vegar

Í matsskýrslunni eru borin saman umhverfisáhrif þriggja veglína, leiða 3, 3a og 3b sem liggja frá Flókadalsá (st. 14.350) að Kleppjárnsreykjum (st. 20.400).

Leið 3 mun liggja frá Flókadalsá yfir Skútsmýri að Geirsá sem verður brúuð á nýju brúarstæði. Austan Geirsár liggur vegurinn um mýrarsund framhjá Litla-Kroppi í átt að Ruddanum. Farið verður yfir Ruddann á klapparholtum og melkollum um 300 m fjær Kroppsmúlanum en núverandi Borgarfjarðarbraut. Leið 3 mun liggja um mela ofan Rjúpnalágar og fylgja síðan hitaveitulögn og núverandi Borgarfjarðarbraut að Kleppjárnsreykjum. Leið 3 mun liggja um lönd Steðja, Litla-Kropps, Stóra-Kropps, Hamra og Ásgarðs.

Leið 3a mun liggja á um 3 km kafla frá Flókadalsá að Litla-Kroppi, um 200 m norðan við leið 3. Leið 3b mun liggja um 100 m norðan við leið 3 á tæplega 2 km kafla frá Rjúpnalág að Kleppjárnsreykjum.

Flókadalsvegur tengist Borgarfjarðarbraut (leið 3) hjá Litla-Kroppi og lengist um 150 m. Stóra-Kroppsvegur tengist Borgarfjarðarbraut (leið 3) ofan Flókadalsár og austan Stóra-Kropps. Syðri endi Stóra-Kroppsvegur tengist nýjum vegi á um 5 m hárrí fyllingu. Nyrðri endi Stóra-Kroppsvegur verður hins vegar óbreyttur.

#### 4.1.2 Aðrir kostir

Fyrir liggur mat á umhverfisáhrifum á leið 1, leið 2a og 2b og úrskurður skipulagsstjóra ríkisins frá 17. júlí 1995 þar sem fallist var á lagningu Borgarfjarðarbrautar frá Varmalæk að Kleppjárnsreykjum samkvæmt leið 1. Úrskurðurinn var staðfestur af umhverfisráðherra þann 16. október 1995 með þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að göng yrðu sett undir veginn á móts við bæinn Stóra-Kropp til að tryggja sem áhættuminnsta umferð.

Leið 1 fylgir að mestu vegsvæði Stóra-Kroppsvegur frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum og verður Geirsá brúuð á núverandi brúarstæði.

Í matsskýrslunni sem kynnt var 1995 voru auk veglínu 1 skoðaðir kostir 2a og 2b sem fylgdu að mestu leyti legu núverandi Borgarfjarðarbrautar.

### 4.1.3 Efnistaka

Fyrirhugað er að taka efni til vegagerðarinnar úr fjórum námum og er áætluð efnisþörf um 105.000 m<sup>3</sup>.

**Náma A** er í malarási í landi Varmalækjar við Flókadalsveg þar sem áður hefur verið tekið efni. Áætlað er að taka 15.000 m<sup>3</sup> í burðarlag í um 2 m lagþykkt. Gert er ráð fyrir að jafna svæðið að efnistöku lokinni.

**Náma B** er í landi Steðja og er áætlað að taka um 20.000 m<sup>3</sup> í um 1,5 m þykku lagi. Svæðið verður jafnað að efnistöku lokinni og grætt upp.

**Náma C** er í opinni námu við Rjúpnalág nálægt vegamótum Stóra-Kroppsvegur og Borgarfjarðarbrautar. Gert er ráð fyrir að þar verði einungis tekið lítilsháttar af efni (minna en 10.000 m<sup>3</sup>) samhliða endanlegum frágangi námunnar. Í úrskurði skipulagsstjóra frá 17. júlí 1995 eru sett skilyrði um að efnistöku úr Rjúpnalág verði haldið í lágmarki og öll efnistaka og frágangur efnistökuastaða verði í samráði við Náttúruverndarráð og landeigendur. Í umsögn hreppsnefndar Reykholtisdalshrepps er lagt til að efnisnám úr námu við Rjúpnalág verði í lágmarki og sjálf Rjúpnalág verði vernduð.

**Náma D** er opin náma í Hamramel. Gert er ráð fyrir að taka þar 60.000 m<sup>3</sup> í fyllingar og burðarlag. Þykkt efnislags sem tekið verður úr ásnum er áætlað 2 - 4 m. Gert er ráð fyrir að jafna svæðið að efnistöku lokinni.

Auk ofangreindra náma er gert ráð fyrir efnisnámi úr malarkambi norðan brúar á Flókadalsá.

Samkvæmt matsskýrslu verður gengið frá námum í samráði við Náttúruvernd ríkisins.

## 4.2 ÁHRIF Á LANDNOTKUN

### 4.2.1 Áhrif á samgöngur

Samkvæmt matsskýrslu mun lagning nýs vegar auka öryggi vegfarenda þar sem krappar beygjur og brattir vegkaflar verða lagðir af og mun hæsti punktur vegarins liggja um 40 m neðar í landi en núverandi Borgarfjarðarbraut.

Samkvæmt tillögum að leið 3 mun Flókadalsvegur tengjast Borgarfjarðarbraut vestan Litla-Kropps og verða lengdur um 150 m. Í fylgiskjali með matsskýrslu kemur fram að íbúar Flókadals telji leið 3 styðja áframhaldandi búsetu í dalnum.

Stóra-Kroppsvegur verður óbreyttur og tengist Borgarfjarðarbraut á sömu stöðum og nú. Í athugasemd frá hreppsnefnd Andakílhrepps er lýst yfir þeirri skoðun að Stóra-Kroppsvegur eins og hann er nú, sé óviðunandi fyrir bæina neðan við Kroppsmúlann, svo og flugvöllinn sem er við veginn.

Í matsskýrslu kemur fram að hraðakstur við Kleppjárnsreyki hefur verið vandamál sem mögulegt er að aukist með tilkomu nýs vegar í bættri legu.

#### 4.2.2 Áhrif á landbúnað

Leið 3 fer að mjög litlu leyti yfir ræktað land og samkvæmt matsskýrslu munu tún ekki skerðast af völdum framkvæmdanna.

Helstu áhrif leiðar 3 á núverandi landnotkun verða í landi Steðja og Litla-Kropps. Leið 3 mun liggja um graslendi í landi Steðja og skipta upp beitarhólfi. Landeigandi á Steðja hefur lýst yfir andstöðu sinni við fyrirhugaða legu vegarins.

Í landi Litla-Kropps liggur leið 3 um gróðurlendi sem samkvæmt matsskýrslu væri hugsanlega hægt að rækta upp og nýta. Í bréfi eiganda Litla-Kropps (fskj. 6 með matsskýrslu) lýsir hann yfir fullum stuðningi sínum við legu vegarins samkvæmt leið 3.

Gróðurlendi sem tapast í landi Steðja og Litla-Kropps verður að hluta til bætt með því að rækta upp núverandi vegarstæði að undanskildum þeim hluta vegarins sem mun tengja Litla-Kropp við Flókadalsveg. Vegna mótmæla landeiganda á Steðja vegna taps á gróðurlendi, beitarlandi og mýrum og var leið 3a kynnt í því skyni að leggja veginn frekar á melum. Leið 3a liggur einnig að meira leyti á melum í landi Litla-Kropps og er að áliti landeiganda Litla-Kropps enn betri en leið 3 (fskj. 6 með matsskýrslu).

#### 4.2.3 Áhrif á hljóðvist

Árdagsumferð um Borgarfjarðarbraut 1993 var 164 bílar og sumardagsumferð 257 bílar.

Vegurinn liggur samkvæmt leið 3 í um 60 m fjarlægð frá íbúðarhúsi við Hamra sem er fjær en núverandi Borgarfjarðarbraut. Samkvæmt spá í matsskýrslu mun hávaði frá umferð um veginn verða 50 dB(A) þar, sem er undir viðmiðunarmörkum mengunarvarnareglugerðar (55 dB(A)). Samkvæmt leið 3b liggur vegurinn í um 100 m fjarlægð frá íbúðarhúsi á Hömrum.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að hávaði við Hamra verði yfir leiðbeiningarmörkum mengunarvarnarreglugerðar (45 dB(A)) samkvæmt leið 3 og að æskilegt væri að hafa veg í meiri fjarlægð frá íbúðarhúsi. Hávaði á Kleppjárnsreykjum gæti einnig orðið vandamál eins og bent er á í matsskýrslunni.

#### 4.2.4 Áhrif á vatnsból

Leiðir 3 og 3b munu liggja sunnan við vatnsból í landi Ásgarðs, en í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdin muni ekki hafa áhrif á vatnsból ef gripið verði til sömu aðgerða og lagt er til í greinargerð Orkustofnunar frá 22. júní 1995 þar sem er bent á aðgerðir til verndunar heitavatnssuppsprettu og vatnsbóla í landi Ásgarðs.

Í úrskurði skipulagsstjóra frá 17. júlí 1997 er sett skilyrði um að Vegagerðin fari að ráðleggingum Orkustofnunar við framkvæmdir í nánd við vatnsból og heitavatnssuppsprettu í landi Ásgarðs.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er lögð áhersla á að gæta þurfi varúðar í námunda við vatnsból.

### 4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Engar friðlýstar fornleifar eru á fyrirhuguðu vegarstæði. Samkvæmt athugun Þjóðminjasafns Íslands (fskj. 12 með matsskýrslu) eru tveir staðir sem taka þarf tillit til við fyrirhugaða framkvæmd. Leið 3a mun liggja nálægt vörðu sem spillst gæti við framkvæmdirnar. Beint niður af bænum Hömrum er klettur, kallaður Reiðingaklettur, sem er talinn hafa ákveðið sögulegt gildi sem minjar um horfna búskaparhætti. Leið 3b er kynnt m.a. til að koma megi í veg fyrir rask við klettinn.

Í umsögn Þjóðminjasafns Íslands kemur fram að ekki verði lagst gegn vegalagningu á grundvelli þessara minja, en mælt til að tillitsemi verði sýnd við ofangreinda staði.

### 4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR

Leið 3 mun liggja á um 2,7 km kafla um þurrlandi (móa, mela og holt) og á um 2,4 km kafla um votlandi. Leið 3a liggur að minna leyti um óspilltar mýrar og verður samkvæmt henni skerðing á mýri á um 1,9 km kafla. Leiðir 3, 3a og 3b fylgja allar núverandi vegi á um 0,8 km kafla.

Þar sem vegur fer yfir þurrlandi er gróður mjög strjáll og samfelld gróðurþekja nær engin. Gróður sem vex á vegsvæðinu eru dæmigerðar melaplöntur, s.s. melskriðnablóm, geldingahnappur og músareyra og klappagróður sem vex í klapparholtum, sprungum og á stöllum sem eru nær sömu tegundir og einkenna mólendið. Einnig er þar graslandi og nokkuð mólendi sem einkennist af mosamóum, vöxnum grasmóategundum. Vegurinn mun liggja yfir votlendiskafla á milli stöðva 14.700 - 14.900, 15.100 - 15.300 og 15.800 - 17.100. Flög og jaðrar liggja á mótum þurrlandis og votlandis, en meginhluti votlendissvæðisins er mýrlendi; grasmýri og starungsmýri. Samkvæmt álit fulltrúa Náttúruverndar ríkisins á Vesturlandi er landið sem vegurinn fer um ekki sérstakt hvað varðar gróðurfar. Skútsmýri er falleg mýri og tegundaauðug en þurrkunaráhrifa gætir við hliðar núverandi vegar og ber gróður merki hrossabeitar. Mýrarflákarnir ofantil í ásnum eru óraskaðir og ætti að forðast að ræsa þar fram.

Í úrskurði skipulagsstjóra ríkisins frá 17. júlí 1995 er sett skilyrði um að Vegagerðin annist frágang vegna framkvæmda og uppgræðslu aflagðra vegsvæða í samráði við Náttúruverndarráð og landeigendur.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að frá náttúruverndarsjónarmiðum sé óæskilegt að ryðja margar veglínur yfir sama landsvæðið og að raska óröskuðu landi. Ekki verði lagst gegn leið 3 vegna sérstæðra náttúruminja heldur vegna þeirrar meginreglu náttúruverndar að ekki skuli raska landi að óþörfu. Ef ákveðið verði að leggja veginn samkvæmt leið 3 þá setur Náttúruvernd ríkisins m.a. þau skilyrði að þurrkun mýrarfláka verði haldið í lágmarki við vegalagninguna og vegurinn verði lagður „fljótandi“ sé þess nokkur kostur. Í athugasemdum sem bárust á kynningartíma er bent á óæskileg áhrif veglínunnar vegna röskunar á óhreyfðu landi.

Í umsögn hreppsnefndar Reykholtaldalshrepps er lögð áhersla á að aflagðir vegir verði græddir upp, en í matsskýrslu er greint frá því að gróðurlendi sem tapast í landi Steðja og Litla-Kropps við framkvæmdina verði að hluta til bætt með því að rækta upp núverandi vegarstæði að undanskildum þeim hluta vegarins sem mun tengja Litla-Kropp við Flókadalsveg.

#### 4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Frá Skútsmýri liggur leið 3 upp Steðjaáasa sem eru klettaborgir sem ganga frá suðri til norðurs í tveimur stöllum. Sprengja þarf fyrir vegarstæðinu og verða fyllingar nokkrar upp borgirnar. Vestan við Flókadalsveg er farið á ný niður hallann og klettabrúninni fylgt frá hitaveitutanki að Kliflæk. Að mati fulltrúa Náttúruverndar ríkisins á Vesturlandi eru Steðjaásarnir ekki sérstakir í jarðfræðilegu tilliti en eru fallegar klettaborgir sem verða sprengdar að miklu leyti ef af vegalagningu verður. Vegurinn verður nokkuð hár í landi og með miklum skeringum og fyllingum þar sem farið er upp Steðjaásana og þar sem farið er niður hæðirnar neðan hitaveitutanksins. Á þessum köflum verður vegurinn áberandi í landslaginu og verða að áliti fulltrúa Náttúruverndar ríkisins nokkur sjónlýti af honum og eftirsjá í klapparholtunum.

Í athugasemdum sem bárust á kynningartíma er bent á sjónræn áhrif framkvæmdarinnar vegna mikilla fyllinga í ásunum ofan Stóra-Kropps.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins er sett það skilyrði við leið 3 að sprengingum við Steðjaáasa verði haldið í lágmarki og rask þar verði sem minnst.

#### 4.6 SAMANBURÐUR KOSTA

Í úttekt á vegum Vegagerðarinnar á umferðaröryggi þeirra veglína sem kynntar hafa verið er niðurstaðan sú að leið 1 sé tæknilega og umferðaröryggislega besta lausnin, en leið 3 gefi henni lítið eftir.

Engar veðurmælingar liggja fyrir á svæðinu og byggjast heimildir þær sem notaðar eru í matsskýrslunni á upplýsingum Vegagerðarinnar og staðþekkingu heimamanna. Gert er ráð fyrir að leið 3, 3a og 3b verði snjóþyngri en leið 1 vegna hærri legu í landi og hliðarhalla.

Áætlaður kostnaður við vegagerð og brú samkvæmt leið 3 er um 140 milljónir króna, en 108 milljónir við leið 1. Kostnaðarmunurinn felst fyrst og fremst í umfangi fyllinga á leið 3, en veltengingar og landbætur eru ekki inni í verðsamanburði.

Flókadalsvegur mun tengjast beint inn á Borgarfjarðarbraut samkvæmt leiðum 3, 3a og 3b, en samkvæmt leið 1 mun núverandi Borgarfjarðarbraut nýtast sem tenging frá Kleppjárnsreykjum að Flókadal. Í bréfi undirrituðu af 13 íbúum Flókadals (fskj. 9 með matsskýrslu) er lýst yfir stuðningi við leið 3 vegna bættrar tengingar við íbúa Flókadals, en í umfjöllun í frummatsskýrslu 1995 kom fram að bændur þar óttuðust að Flókadalur yrði óaðgengilegri og fjarlægðir ykjust ef leið 1 yrði fyrir valinu. Í úrskurði skipulagsstjóra var lögð áhersla á að haft yrði samráð við heimamenn í Flókadal um endurbætur á Flókadalsvegi. Samgöngur íbúa við Stóra-Kroppsveg, býli og flugvöll verða óbreyttar miðað við leið 3, en í athugasemdum hefur verið lýst áhyggjum varðandi tenginga jarða þar við Borgarfjarðarbraut.

Leið 3 liggur að minna leyti um ræktað land, en sker graslendi í löndum Litla-Kropps og Steðja. Leið 1 liggur um ræktað tún á Stóra-Kroppi og aukin umferð mun valda óhagræði fyrir ábúendur þar. Auk þess mun vegurinn kljúfa land Ásgarðs í tvennt.

Leið 1 liggur nærri vatnsbólum í landi Ásgarðs og Runna, en í úrskurði skipulagsstjóra er fallist á legu vegarins með því skilyrði að Vegagerðin leggi veginn þannig að vatnsbólum og heitavatnsuppsprettu stafi ekki hætta af og frágangur verði í samræmi við greinargerð sem Orkustofnun vann um málið í júní 1995. Samkvæmt leið 3 liggur

vegur sunnan og ofan við vatnsból í landi Ásgarðs og skal gæta sömu varúðarráðstafana og Orkustofnun ráðlagði varðandi leið 1.

Leiðir 3, 3a og 3b skerða ekki land sem nýtt er fyrir landbúnað, að undanskildu beitarhólfi í landi Steðja, en munu liggja að miklu leyti um óraskað land, mela, móa og mýrar. Náttúruvernd ríkisins telur það varla réttlætanlegt að raska óröskuðu landi nema ekki sé kostur á öðru vegstæði eða tæknileg og öryggissjónarmið réttlæti nýja veglínu.

Náttúruverndarráð benti á nálægð leiðar 1 við Reykjadalssá sem er á Náttúruminjaskrá og að þar þyrfti að halda jarðraski í lágmarki. Í úrskurði sínum frá 17. júlí 1995 tekur skipulagsstjóri ríkisins undir ábendingu Náttúruverndarráðs og setur það skilyrði að landi verði ekki raskað við Reykjadalssá nær bökkum árinna en 30 metrum.

Sjónræn áhrif leiða 3, 3a og 3b verða veruleg vegna legu um óraskað svæði og sprenginga og fyllinga, en reynt hefur verið eftir megni að láta fyrirhugaðan veg fylgja þeim mannvirkjum sem fyrir eru á svæðinu, s.s. hitaveitulögn og núverandi vegi. Leið 1 liggur að mestum hluta um vegsvæði Stóra-Kroppsvegur og svæði sem þegar hefur verið raskað.

## 5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

### LEIÐIR 3, 3A OG 3B

Áhrif lagningar vegarins á samgöngur á svæðinu verða jákvæð miðað við núverandi Borgarfjarðarbraut, þar sem vegtæknilegar aðstæður batna. Vegurinn mun liggja um 40 m lægra í landi en núverandi Borgarfjarðarbraut og verður því líklega snjóléttari.

Áhrif framkvæmdanna á landbúnað eru óveruleg þar sem vegurinn mun liggja yfir óræktað land og eru allir landeigendur meðmæltir tillögunni, að undanskildum landeiganda á Steðja.

Áhrif framkvæmda á hljóðvist eru talin óveruleg. Leið 3 fer næst íbúðarbyggð við Hamra og á Kleppjárnsreykjum. Við Hamra liggur hún fjær íbúðarhúsi en núverandi Borgarfjarðarbraut, en verður óbreytt frá núverandi legu á Kleppjárnsreykjum.

Ekki er talið að framkvæmdirnar muni hafa áhrif á vatnsból í landi Ásgarðs, verði ráðleggingum Orkustofnunar frá 1995 um tilhögun framkvæmda nærri vatnsbólum þar fylgt.

Engar friðlýstar fornleifar eru á framkvæmdasvæðinu, en framkvæmdin gæti haft áhrif á menningarminjar í nágrenni vegarstæða leiðar 3 nærri Hömrum og leiðar 3a. Hafa þeir samráð við Þjóðminjasafn Íslands varðandi legu vegar nærri ofangreindum menningarminjum. Minnt er á skyldur framkvæmdaraðila samkvæmt þjóðminjalögum ef fornleifar finnast við framkvæmdirnar.

Umhverfisáhrif lagningar Borgarfjarðarbrautar samkvæmt leið 3, 3a og 3b lúta helst að raski á ósnortnu landi, tapi á mýrlendi og sjónrænum áhrifum. Við vegaframkvæmdirnar myndast nýtt vegstæði í Reykholtssdal á áður óröskuðu landi, en núverandi vegstæði Borgarfjarðarbrautar verður að mestu leyti grætt upp að undanskildum hluta sem tengir Litla-Kropp við Flókadalsveg. Hafa þarf samráð við Náttúruvernd ríkisins og landeigendur varðandi uppgræðslu aflagðra vegsvæða.

Áhrif vegna efnistöku verða ekki veruleg að því tilskildu að efnistöku úr Rjúpnalág verði haldið í lágmarki og samráð verði haft við Náttúruvernd ríkisins og hreppsnefnd Reykholtssdalshrepps um frágang.

Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verða töluverð, þar sem sprengja þarf fyrir vegstæðinu í Steðjaásum og töluverðar fyllingar verða í stöllum ofan Stóra-Kropps. Einnig munu leiðir 3 og 3b liggja á um 2,5 km kafla um votlendi. Áhrif leiðar 3a á gróðurlendi verða minni en leiða 3 og 3b þar sem hún liggur á stærri hluta yfir mela, hefur minni áhrif á Skútsmýri og raskar í minna mæli beitarlandi í landi Steðja.

### LEIÐ 1

Fyrir liggur úrskurður skipulagsstjóra ríkisins frá 17. júlí 1995 þar sem fallist er á lagningu Borgarfjarðarbrautar frá Varmalæk að Kleppjárnsreykjum með tilteknum skilyrðum. Úrskurður skipulagsstjóra ríkisins var staðfestur af umhverfisráðherra 16. október 1995. Jafnframt beindi umhverfisráðherra þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að göng yrðu sett undir veginn á móts við bæinn Stóra-Kropp til að tryggja sem áhættuminnsta umferð búsmala.

Í úrskurði umhverfisráðherra frá 16. október 1995 segir m.a.:

*„Almenningshagsmunir mæla með neðri leið (leið 1) þar sem hún þjónar best umferðinni og er verulega ódýrari en hinar leiðirnar. Veglína fer á neðri leið um jafnt land, er tiltölulega bein, vegsýn betri og allar aðstæður hagkvæmar og má þar nefna minni hættu á sviptivindum en við fjallið sjálft, auk þess sem reikna má með minni snjóþyngslum vegna lægri legu vegarins. Neðri leið fær einnig stuðning þeirra, sem eiga að gæta að umferðaröryggismálum, svo sem umferðaröryggisnefndar Mýra- og Borgarfjarðarsýslu og Akraness og skólayfirvalda í Kleppjárnsreykjaskóla.*

*Þótt neðri leið fylgi óhagræði fyrir eigendur og ábúendur nokkurra jarða sem vegurinn fer um og íbúar Flókadals telji sig búa við lakari hlut þar sem vegalengd að stofnbraut eykst, hljóta þeir hagsmunir að teljast ríkari sem fólgnir eru í því að um stofnbraut er að ræða sem þjónar uppsveitum Borgarfjarðar og fleiri en þeim sem búa í Andakíls- og Reykholtisdalshreppum. Ekki verður séð að neðri leið hafi í för með sér veruleg áhrif á búskaparskilyrði, sérstaklega ef þau eru borin saman við aðstæður víða annars staðar í landinu. Að uppfylltum þeim skilyrðum sem sett eru í úrskurði skipulagsstjóra ríkisins á að vera tryggt að vatnsból á jörðum sem neðri leið liggur um spillist ekki, sbr. ráðleggingar Orkustofnunar.*

*Þeir hagsmunir sem fólgnir eru í umferðaröryggi, því hagræði sem almenningur mun hafa af bættum samgöngum á svæðinu og verulega minni kostnaði samfélagsins hljóta að vega þyngra en það óhagræði sem landeigendur og hlutaðeigandi ábúendur verða fyrir.“*

Ekki hafa komið fram gögn sem breyta framangreindri niðurstöðu skipulagsstjóra ríkisins og umhverfisráðherra.

## **NIÐURSTAÐA**

Að mati skipulagsstjóra ríkisins hafa framlögð gögn við frumathugun leiða 3, 3a og 3b 1997 ekki breytt forsendum fyrir niðurstöðu frumathugunar um umhverfisáhrif Borgarfjarðarbrautar, leiða 1, 2a og 2b árið 1995, sbr. úrskurð skipulagsstjóra ríkisins dags. 17. júlí 1995 og úrskurð umhverfisráðherra dags. 16. október 1995.

Niðurstaða skipulagsstjóra ríkisins er að lagning Borgarfjarðarbrautar frá Flókadalsá að Kleppjárnsreykjum samkvæmt leið 1 kynntri 1995 eða leiðum 3, 3a og 3b kynntum 1997 muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á umhverfi, náttúruauðlindir eða samfélag að uppfylltum settum skilyrðum.

Framkvæmdin er fyrirhuguð í Reykholtisdalshreppi, á óskipulögðu svæði. Tillaga að Svæðisskipulagi fyrir sveitarfélögin norðan Skarðsheiðar var auglýst 1. ágúst 1997. Þar eru leiðir 1 og 3 sýndar sem veglínur sem ekki er komin ákvörðun um, sbr. umsögn samvinnunefndar um svæðisskipulag í Borgarfirði norðan Skarðsheiðar um mat á umhverfisáhrifum leiða 3, 3a og 3b.

Ganga þarf frá skipulagsupprætti af framkvæmdinni. Lagt er til að það verði gert við afgangi Svæðisskipulags fyrir sveitarfélögin norðan Skarðsheiðar á grundvelli niðurstaðna mats á umhverfisáhrifum, enda liggja þá fyrir samþykki sveitarstjórnar Reykholtisdalshrepps um tillögu samvinnunefndar um svæðisskipulagið að legu vegarins.

## 6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. gr. 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 og athugasemdum.

Fallist er á lagningu Borgarfjarðarbrautar frá Flókadalsá að Kleppjárnreykjum eins og henni er lýst í framlagðri matskýrslu samkvæmt leiðum 3, 3a og 3b, með eftirfarandi skilyrðum:

1. Efnistöku úr Rjúpnalág verði haldið í lágmarki og öll efnistaka og frágangur á efnistökuverndum, skeringum og vegfláum verði í samráði við Náttúruvernd ríkisins.
2. Vegagerðin annist frágang vegna framkvæmda og uppgræðslu aflagðra vegsvæða í samráði við Náttúruvernd ríkisins og landeigendur.
3. Þurrkun mýrarfláka í og við veglínu 3 verði haldið í lágmarki.
4. Sprengingum og raski við Steðjaása verði haldið í lágmarki.
5. Haft verði samráð við Þjóðminjasafn Íslands varðandi legu vegar nærri menningarminjum, sbr. umsögn Þjóðminjasafnsins, dags. 22. ágúst 1997.
6. Vegagerðin fari að ráðleggingum Orkustofnunar við framkvæmdir í nánd við vatnsból í landi Ásgarðs.

Jafnframt stendur óbreytt niðurstaða frumathugunar á umhverfisáhrifum Borgarfjarðarbrautar, leiðar 1 frá Varmalæk að Kleppjárnreykjum, sbr. úrskurð skipulagsstjóra ríkisins dags. 17. júlí 1995 og úrskurð umhverfisráðherra dags. 16. október 1995.

Ganga þarf frá skipulagsupprætti af framkvæmdinni. Lagt er til að það verði gert við afgreiðslu Svæðisskipulags fyrir sveitarfélögin norðan Skarðsheiðar á grundvelli niðurstaðna mats á umhverfisáhrifum, enda liggi þá fyrir samþykki sveitarstjórnar Reykholtaldalshrepps um tillögu samvinnunefndar um svæðisskipulagið að legu vegarins.

## 7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 1. október 1997.

Reykjavík, 22. ágúst 1997,

Stefán Thors

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir