

# AKSTURSKENNSLUSVÆÐI OG VÉLHJÓLAAKSTURSBRAUTIR VIÐ BOLAÖLDUR, SVEITARFÉLAGINU ÖLFUSI

## Ákvörðun um matsskyldu

### NIÐURSTAÐA

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að að uppbygging aksturskennslusvæðis og vélhjólaakstursbrauta við Bolaöldur sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun veur athygli á að framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfum Sveitarfélagsins Ölfuss skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, sbr. reglugerð nr. 722/2012 um framkvæmdaleyfi og byggingarleyfi Mannvirkjastofnunar skv. 62. gr. laga nr. 160/2010 um mannvirki. Einnig starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Áður en framkvæmdaleyfi eru veitt þarf að liggja fyrir staðfest breyting á Aðalskipulagi Ölfuss 2002-2014 og gilt deiliskipulag. Aðalskipulagsbreytingin og deiliskipulagið er háð lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana.

Fyrir liggur niðurstaða um umhverfisáhrif uppbyggingar aksturskennslusvæðis og vélhjólaakstursbrauta við Bolaöldur. Skipulagsstofnun bendir Sveitarfélaginu Ölfusi og Vélhjólaíþróttaklúbbnum og Ökukennarafélagi Íslands á að fjalla þarf um þessi áhrif í umhverfismati aðalskipulagstillögunnar fyrir svæðið. Með kynningu á aðalskipulagi og deiliskipulagi mun almenningi gefast tækifæri til að kynna sér fyrirhugaðar framkvæmdir.

Áður en framkvæmt er inni á svæðum á náttúruminjaskrá þarf áætlun um framkvæmdir að koma til umsagnar hjá Umhverfisstofnun skv. lögum um náttúruvernd nr. 44/1999. Einnig er bent á að sækja þarf um heimild til Heilbrigðiseftirlits Suðurlands ef nota á önnur efni en vatn til að skapa hálfu í ökugerði Ökukennarafélags Íslands.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Vélhjólaíþróttaklúbburinn og Ökukennarafélag Íslands og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 15. júlí 2013.

## INNGANGUR

Þann 10. apríl 2013 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Landmótun sf., f.h. Vélhjólaíþróttaklúbbsins (VÍK) og Ökukennarafélags Íslands (ÖÍ), um fyrirhugað aksturskennslusvæði og vélhjólaakstursbrautir við Bolaöldur, Sveitarfélaginu Ölfusi, samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og lið 11 a í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Sveitarfélagsins Ölfuss, Seltjarnarneskaupstaðar, Forsætisráðuneytisins, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Minjastofnunar Íslands, Orkuveitu Reykjavíkur, Umhverfisstofnun og Vegagerðarinnar.

Umsagnir bárust frá Sveitarfélaginu Ölfusi með bréfi dags. 30. apríl 2013, Seltjarnarneskaupstað með bréfi dags. 21. maí 2013, Forsætisráðuneytinu með bréfi dags. 23. maí 2013, Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfum dags. 7. og 17. maí 2013, Heilbrigðiseftirliti Kjósarsvæðis með bréfi dags. 14. maí 2013, Heilbrigðiseftirliti Suðurlands með bréfi dags. 7. maí 2013, Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 2. maí 2013, Orkuveitu Reykjavíkur með bréfum dags. 10. maí 2013, Umhverfisstofnun með bréfum dags. 17. maí og 4. júní 2013 og Vegagerðinni með tölvupósti dags. 6. maí 2013. Frekari upplýsingar bárust frá Landmótun sf. með bréfum dags. 10. maí (þrjú bréf) og 24. maí 2013.

## FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARADILA

**Fyrirhuguð framkvæmd.** Fram kemur að við Bölaöldu, sunnan Suðurlandsvegur á mótis við Litlu Kaffistofuna, eigi að gera ökugerði fyrir ÖÍ. Sunnan við fyrirhugað ökugerði verði varanlegar vélhjólaakstursbrautir VÍK sem starfræktar hafi verið síðan árið 2006.

**Ökugerði.** Á 25 ha svæði verði gerðar nokkrar mislangar akstursbrautir með mismunandi útfærslum sem bjóði upp á fjölbreytt akstursskilyrði til æfingaaksturs og ökukennslu, m.a. aksturs í hálfu og snjó. Þjónustuhús verði reist við brautirnar og þar verð hýst kennslustofa, kennslutól (t.d. veltibíll), veitingaaðstaða og aðstaða fyrir starfsfólk og ökukennara. Gert sé ráð fyrir að á hverju ári verði nemendur til almennra ökuréttinda allt að 3.000 á og 500 nemendur til aukinna ökuréttinda eða meira prófs. Gert sé ráð fyrir að hvern dag verði á svæðinu fimm til sex fólksbílar, tvö stærri ökutæki til aukinna réttinda og eitt þjónustutæki.

Fram kemur að ökugerðið verði byggt í tveimur áföngum. Í fyrri áfanga verði gerðar tvær 6 m breiðar brautir, u.þ.b. 500 m og 360 m langar, auk tveggja bogabrauta. Lengri brautin verði lögð bundnu slitlagi en sú styttri verði malarbraut. Í fyrri áfanga verði einnig byggt 200-300 m<sup>2</sup> geymslu- og þjónustuhúsnæði. Þar verði kennslu- og þjónustuhúsnæði fyrir nemendur og starfsfólk og geymsla fyrir tæki til kennslu og viðhalds á brautunum. Húsnæðið verði samnýtt með VÍK til geymslu á vélhjólum. Utan við kennslu- og þjónustuhúsnæðið verði bílastæði og þvottaplan, sem mögulega verði samnýtt með VÍK. Fram kemur að ekki hafi verið tímasett hvenær ráðist verði í seinni áfanga ökugerðisins, sem felist í að gera fleiri brautir sem veiti möguleika á að skapa fjölbreyttari aðstaður til þjálfunar og kennslu en í fyrsta áfanga. Uppbygging ökugerðis muni þó taka nokkur ár.

**Æfinga- og keppnisáðstaða vélhjólanna.** Fram kemur að á vegum VÍK hafi verið gert vegslóðanet með brautum fyrir byrjendur og keppnisfólk. Reist hafi verið til bráðabirgða lítið þjónustuhús með salernisaðstöðu og þvottaplan fyrir vélhjól. Frá þessari aðstöðu liggja tugi kílómetra langt net vegslóða, sem ná allt upp í Jósepsdal. Næst þjónustuaðstöðunni séu svokallaðar motorcrossbrautir, en endurobrautir liggja um athafnasvæði klúbbsins og upp í Jósepsdal. Motocrossbrautirnar opni vanalega í kringum 1. apríl en endurobrautirnar í kringum 1. til 15. maí, eða eftir því hvenær landið er nægilega þurr. Ekki sé sérstakur

opnunartími í endurobrautirnar, en motocrossbrautirnar séu opnar þrjá daga vikunnar og um helgar, sjö klukkustundir í senn. Fram kemur að fjöldi iðkenda séu að staðaldri 400-500 manns hvern dag og þá séu keppt í brautunum 4-5 daga á hverju ári og áhorfendur hvern keppnisdag séu 50-500 talsins.

Fram kemur að fyrirhuguð framkvæmd á vegum VÍK sé uppbygging varanlegra vélhjólabrauta á um 11 ha svæði og bygging á 5.000-8.000 m<sup>2</sup> vélhjólhallar. Lagðar verði motocrossbrautir fyrir mismunandi stærðir á hjólum (vélastærð), brautir fyrir freestyle og enduroþrautir og einnig brautir til æfinga og fyrir byrjendur. Í vélhjólhöllinni verði geymsla fyrir vélhjól, þvottaplan og bílastæði, sem mögulega verði samnýtt með Ökukennarafélag Íslands. Búið sé að leggja rafmagnsstreng að svæði VÍK og því ekki þörf á að leggja nýjan streng.

Fram kemur að vinna við brautir, hljóðmanir og frágang svæða ÖÍ og VÍK muni taka um eitt ár, en byggingar félaganna kunni að rísa á lengri tíma. Stefnt sé að því að framkvæmd ljúki á 15 árum, en lengd framkvæmdatímans sé þó háður því fjármagni sem samtökin hafi úr að spila hverju sinni. Tilgangur framkvæmdarinnar sé að skapa varanlega aðstöðu fyrir ÖÍ og VÍK. Einnig að afmarka og skilgreina svæði fyrir torfæru (motocross) til markvissrar stýringar á umferð um svæðið.

**Áhrif á grunnvatn.** Fram kemur að aksturskennslusvæði og vélhjólaakstursbrautir séu nærri vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins (fjarsvæði A) og fjarsvæði vatnsverndar Sveitarféluginu Ölfusi. Allt ofanvatn frá malbikuðum brautum verði leitt í malarfylltar drenrásir og það síað áður en því verði skilað aftur í grunnvatnskerfi svæðisins. Fráveita frá mannvirkjum verði veitt í rotþrær í samræmi við reglugerðum þar um. Áformað sé að geyma u.þ.b. 1.000 lítra af eldsneyti og svæðinu, en hættuleg efni eða spilliefni verði í litlu magni og í starfsleyfi verði í því sambandi settar umgengisreglur og kröfur um frágang. Meðan á framkvæmdum standi verði verktaki látinn fylgja mengunarvörnum í samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands og samkvæmt ákvæði þar um í væntanlegu framkvæmdaleyfi Sveitarfélagsins Ölfuss. Á svæði Ökukennarafélag Íslands sé graslendi og undir því nokkuð þykkur jarðvegur og því ekki talin hætta á að mengun berist í grunnvatn. Fram kemur að við þvott á ökutækjum muni olía og bensín ekki smitast út í umhverfið og ekki verði notuð leysiefni svo sem olíuhreinsir. Í tengslum við núverandi starfsemi sé þvottaaðstaðan opin fimm daga í viku yfir sumartímamann, hver þríf standi í 3-5 mínútur og að hámarki 5-10 hjól séu þvegin hvern dag. Fyrirhuguð framkvæmd muni auka umsvifin og ætla megi að ásókn í þvott muni því aukast. Fram kemur að ástand grunnvatns verði vakt að og reglulega verði tekin sýni úr tveimur borholum Orkuveitu Reykjavíkur, við Sandskeið og við Litlu Kaffistofuna og einnig úr borholu á vegum VÍK. Vöktunin verði gerð í samstarfi við Orkuveitu Reykjavíkur og Heilbrigðiseftirlit Suðurlands.

**Áhrif á landslag og sjónræn áhrif.** Fram kemur að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé slétt og gróið hraun en einnig sé inn á milli berangur, grónir melar og mosabreiður. Vegna nýrra mótórkrossbrauta þurfi að móta land og færa til efni á svæðinu, sem notað verði í manir milli vélhjólaakstursbrauta og aksturskennslusvæðis, til að draga úr hávaða og sjónrænum áhrifum vegna mótórhjólabrautarinnar, en þær verði einnig notaðar sem áhorfendasvæði. Vegna mananna og framkvæmdarinnar við aksturskennslusvæðið muni hraun raskast, en áhrif á landslag verði óveruleg þar sem ekki verði raskað landslagi sem njóti verndar og stór hluti svæðisins sé búið að raska núþegar. Helstu sjónrænu áhrifin verði vegna nýrra bygginga og akstursbrauta sem lagðar verði í landið.

**Áhrif á loftgæði.** Fram kemur að áhrif á loftgæði verði vegna útblásturs frá vinnuvélum á framkvæmdatíma, almennri umferð um svæðið og ökutækjum á akstursíþróttasvæðum að framkvæmd lokinni og vegna rykmengunar frá brautum með óbundið slitlag. Gert sé ráð fyrir

að jarðvegsfok verði lítið frá malbikuðum brautum ökugerðisins. Allar brautir á vegum VÍK verði malarbrautir en uppgræddar manir við motocrossbrautir muni stöðva ryk sem fjúki frá brautunum og í þurrkum verði brautirnar bleyttar til að hindra rykmyndun á svæðinu. Motocrossbrautir muni því hafa óveruleg áhrif á loftgæði. Ólíklegt sé að rykmengun verði frá endurobrautum því þær séu mjóar og óreglulegar í lögun og hæðarlega þeirra mismunandi.

**Áhrif á hljóðvist.** Fram kemur að í reglugerð um hávaða séu ekki sett viðmiðunargildi fyrir hávaða á útivistarsvæðum utan þéttbýlis, en í þéttbýli megi hljóðstig á útivistarsvæðum ekki fari yfir 50 dB. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði, nærri Suðurlandsvegi, sé mikill niður frá umferð um veginn og samkvæmt matsskýrslu vegna mats á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegur sé umferðarhávaði 55-65 dB þar sem fyrirhugað sé að reisa ökugerði. Fram kemur að samkvæmt mælingum, sem gerðar hafi verið á vegum framkvæmdaraðila, verði hávaði frá motocrosssvæðinu yfir viðmiðunarmörkum á um 260-270 m kafla gönguleiðarinnar upp á Vífilfell, eða 47-52 dB. Miðað sé við að umferð um endurobrautum verði tvö hjól á hverri klukkustund og því muni hávaði frá þeim akstri dreifast og 230 m utan við stíginn verði hávaðinn 45 dB.

**Áhrif á jarðmyndanir og gróður.** Fram kemur að áhrif á jarðmyndanir felist í röskun á hraunum og í landmótun og tilflutningi á efni innan framkvæmdasvæðisins. Um 9-10 ha af hrauni muni raskast. Hraun á svæðinu séu slétt og gróin að stórum hluta og hafi að miklu leyti tapað þeim eiginleikum sem skapar verndargildi eldhrauna frá nútíma. Hraun sem um ræði séu einsleit og engar stakar hraunmyndanir muni raskast.

Fram kemur að framkvæmdasvæðið einkennist af hálfgrónum melum og hæðum. Þar séu mosapembur og graslendi, sem sé dæmigerður bersvæðisgróður og algengur allt í kringum framkvæmdasvæðið. Framkvæmdirnar muni ná til um 65 ha og þar af sé mosagróður á um 40 ha, foksandur um 20 ha og graslendi um 10 ha. Um 60 % (24 ha) af mosapembunni verði fyrir beinum eða óbeinum áhrifum vegna framkvæmdarinnar en umtalsvert minna hlutfall af graslendi og foksandi muni raskast. Að framkvæmdum loknum verði svæðið grætt upp með náttúrulegum gróðri og grenndargróðri eins og hægt verði. Áhrif á gróður verði því óveruleg.

**Áhrif á fornleifar.** Fram kemur að engar fornleifar hafi fundist á framkvæmdasvæðinu. Um svæðið liggja gömul þjóðleið um Ólafsskarð, á leiðinni milli Ölfusár og Reykjavíkur, en þó sjáist þar ekki eiginleg slóð eða hlaðinn vegur heldur óljós sneiðingur um stórgrýtisurð sem hverfi á köflum í leysingum og frostatíð. Fram kemur að bannað sé að keyra um skarðið og því sé ólíklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa áhrif. Nauðsynlegt sé þó að mæla leiðina með GPS og taka myndir af svæðinu.

**Áhrif á aðra landnotkun.** Fram kemur að í Aðalskipulagi Ölfus 2002-2014 sé svæðið, þar sem framkvæmdin verði, skilgreint sem opið svæði til sérstakra nota og sé skilgreint fyrir þá starfsemi sem fyrirhuguð framkvæmd geri ráð fyrir. Bolaöldunáma sé vestan við framkvæmdasvæðið en mögulega þurfi að sækja efni í brautir og manir vegna framkvæmdarinnar. Vegur sé í Jósepsdal en honum sé lítið viðhaldið og hann oft illfær og ekki fær minni bílum. Reiðleiðir liggja um gamlan veg, sem notaður verði sem aðkomuvegur að framkvæmdasvæðinu en einnig liggja reiðleiðir inn Jósepsdal. Lítil umferð hestamanna sé um svæðið. Fram kemur að vegna fyrirhugaðra framkvæmda þurfi að færa reiðleið nærri Suðurlandsvegi og um það hafi verið haft samráð við fulltrúa hestamannafélaga á höfuðborgarsvæðinu. Fram kemur að fáar gönguleiðir séu í nágrenni framkvæmdasvæðisins, en nokkuð sé um að fólk gangi á Vífilfell. Þá liggja skíðagönguleið frá Litlu Kaffistofunni og inn í Jósepsdal. Fram kemur að vélhjóraaksturssvæðið sé lítið notað yfir vetrarmánuði en að framkvæmdum loknum muni skíðagöngufólk þurfa að sneiða fram hjá ökugerði og athafnasvæði VÍK. Að öðru leyti sé svæðið greiðfært fyrir skíðagöngufólk.

**Samræmi við skipulagsáætlanir.** Fram kemur að í Aðalskipulagi Ölfuss 2010-2022 sé fyrirhugað framkvæmdasvæði skilgreint sem opið svæði til sérstakra nota og efnistökusvæði, þar sem gert sé ráð fyrir starfsemi ökugerðis fyrir ökukennslu og vélhjólaakstursíþróttir. Verið sé að vinna deiliskipulag fyrir svæðið.

Framkvæmdaraðili telur að þar sem taka eigi nýtt land undir mannvirki verði sjónræn áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar talsvert neikvæð en að öðru leyti verði umhverfisáhrif hennar óveruleg.

## ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGÐ FRAMKVÆMDARAÐILA

**Almennt.** Fram kemur í umsögnum Sveitarfélagsins Ölfuss, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Minjastofnunar Íslands, Orkuveitu Reykjavíkur og Vegagerðarinnar það álit að fyrirhuguð framkvæmd skuli ekki háðar mati á umhverfisáhrifum.

Forsætisráðuneytið bendir á að forsætisráðherra veiti leyfi ef nýta eigi vatn- og jarðhitaréttindi, námur og önnur jarðefni innan þjóðlendu. Vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar sé ráðuneytið því ekki leyfisveitandi í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.

Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis telur að í mati á umhverfisáhrifum þurfi að kanna betur en fram komi í gögnum málsins hvort áformuð starfsemi geti valdið hættu á mengun grunnvatns, þar með á verndarsvæðum vatnsbóla höfuðborgarsvæðisins. Einnig þurfi að gera grein fyrir mögulegum aðgerðum sem geti lágmarkað slíka ógn.

Orkuveita Reykjavíkur telur mikilvægt að ljóst sé hvernig mannvirkjum og vinnulagi í tengslum við framkvæmdina og starfsemina verði háttað. Einnig að til staðar sé áhættumat sem taki á því hvernig tryggt verði, eins og mögulegt sé, að ekki verði mengunarslys meðan á framkvæmdum standi og á rekstrartíma og hvernig staðið verði að vöktun starfseminnar. Að uppfylltum þessum skilyrðum telji Orkuveita Reykjavíkur að framkvæmdin skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Seltjarnarnesbær bendir á að nýlega hafi orðið óhapp við flutning eldsneytis í grennd við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Í ljósi þess og að fyrirhuguð framkvæmd hafi áform um tíðar ferðir vélknúinna ökutækja á svæðinu, telur sveitarfélagið að óska eigi eftir að mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar verði gert.

Sveitarfélagið Ölfus bendir á að fyrirhuguð starfsemi sé í samræmi við aðalskipulag sveitarfélagsins. Framkvæmdaraðili hafi haft samráð við Vegagerðina og hestamannafélög í og við Ölfus varðandi skipulag framkvæmdasvæðisins. Á svæðinu verði geymt lítið af olíu og lítil hætta verði fyrir vatnsvernd höfuðborgarsvæðisins af þeim sökum. Sala á veitingum og eldsneyti sé í Litlu Kaffistofunni, en slík þjónusta verði ekki hluti af fyrirhugaðri starfsemi og því kalli hún ekki á aukna umferð af þeim sökum. Hávaði sé af umferð um Suðurlandsveg, sem liggja nærri fyrirhugaðri starfsemi. Truflun af starfseminni fyrir nærumhverfið verði lítil og aðgengi að gönguleiðum á Vífilsfell verði óskert. Hrauni á svæðinu sé búið að raska vegna Suðurlandsvegjar og aðkomu að Jósefsdal og efnistökusvæði í Bolaöldum.

Umhverfisstofnun bendir á að endurobrautir sem búið sé að leggja og fyrirhuguð framkvæmd nái til rúmlega 650 ha svæðis. Framkvæmdin sé því umfangsmikil og til samanburðar er bent á að efnistaka sem raski 5 ha svæði sé matsskyld. Stofnunin telur að framkvæmdin geti haft veruleg neikvæð og óafturkræf áhrif á umhverfið, m.a. hraun, og muni hafa mikið rask og landmótun í för með sér. Þá geti hávaði stafað af starfseminni og einnig ryk- og útblástursmengun.

**Áhrif á grunnvatn.** Heilbrigðiseftirlit Suðurlands bendir á að óheimilt sé að geyma eldsneytisbirgðir á svæðinu og framkvæmdaraðilar muni hafa samráð við heilbrigðiseftirlitið um vöktun.

Orkuveita Reykjavíkur (OR) bendir á að olíumengun fylgi fyrirhugaðri starfsemi og nauðsynlegt sé að mannvirki séu þannig úr garði gerð að hverfandi hætta verði á að olía eða önnur mengandi efni berist í grunnvatn. Þá sé nauðsynlegt að yfirborðsvatn af aksturs-, æfinga- og keppnissvæðum renni um olúgildirur. Ekki sé ljóst af gögnum málsins hvort svo verði gert og þá telur OR ófullnægjandi að ekki sé gert ráð fyrir olúgildrum á svæðum sem ekki verði malbikuð. OR telur að olúgildru eigi að setja við geymslu á 1.000 lítrum af eldsneyti og þar sem skipt verði um olíu á vélum. Auk þess þurfi að vera til staðar viðbúnaðaráætlun vegna mengunaróhappa og áætlun um vöktun á búnaði, sérstaklega í ljósi þess að fyrirhuguð framkvæmd og starfsemi verði nærri fjarsvæði vatnsverndar fyrir höfuðborgarsvæðið og Sveitarfélagið Ölfus og verið sé að endurskoða vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu. Að uppfylltum þessum skilyrðum telur OR að framkvæmdin skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Umhverfisstofnun telur að í ljósi nýlegs óhapps við við flutning olíu að Þríhnúkagíg þurfi að endurskoða fyrirætlanir um geymslu á 1.000 lítrum af bensíni á athafnasvæði VÍK og ÖÍ og að þar verði skipt um olíu á bílum.

Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis bendir á að með fyrirhugaðri framkvæmd aukist verulega umsvif í Bolaöldum, miðað við þá starfsemi sem þar sé fyrir. Ekki sé ljóst hvert grunnvatn undir fyrirhuguðu athafnasvæði renni, en í næsta nágrenni sé vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins. Röð framkvæmda sé ekki ljós en heilbrigðiseftirlitið telur mikilvægt að á fyrstu stigum framkvæmda sé gert ráð fyrir almennum mengunarvörnum, en þær verði ekki hluti af lokafrágangi, t.d. við gerð plans þar sem olíuáfylling fari fram og skemmu þar sem gert sé ráð fyrir olíuskiptum og minni háttar viðgerðum. Heilbrigðiseftirlitið telur að í mati á umhverfisáhrifum þurfi að kanna betur en fram komi í gögnum málsins, hvort áformuð starfsemi geti valdið hættu á grunnvatnsmengun, sem hafi áhrif á verndarsvæði vatnsbóla höfuðborgarsvæðisins. Vísað er til 3. viðauka laga nr. 106/2000 um eðli framkvæmdarinnar (nýting náttúruauðlinda og mengun), staðsetningu hennar (verndarsvæði).

Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis tekur undir umsögn Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis.

Í svari VÍK og ÖÍ kemur fram að samkvæmt líkani af svæðinu renni grunnvatn undir fyrirhuguðu framkvæmdasvæði til suðurs í svokölluðum Ölfusstraumi [hér er líklega átt við Selvogsstraum]. Fram kemur að settar verði upp varnir fyrir því að olía og spilliefni berist í jarðveg ef óhöpp verði, sem uppfylli kröfur heilbrigðisyfirvalda. Áréttað er að allt ofanvatn frá malbikuðum brautum verði leitt í malarfylltar drenrásir til síunar eða í olúgildirur áður en því verði skilað aftur í grunnvatnskerfið. Sama fyrirkomulag verði vegna afrennslis frá vegum, bílastæðum, vélageymslum og þvottaplönnum. Fráveita frá mannvirkjum á svæðinu verði í rotþrær. Bent er á að ofan á eldra hrauni á fyrirhuguðu athafnasvæði sé nokkuð þykkur jarðvegur og graslendi og því sé ekki talin hætta á að mengun berist í grunnvatn. Eldsneyti, hættuleg efni eða spilliefni verði að jafnaði ekki geymd á svæðinu nema í mjög litlum mæli og í starfsleyfi verði ákvæði um umgengni og frágang vegna geymslu slíkra efna. Meðan á framkvæmdum standi verði verktaka gert skylt að viðhafa mengunarvarnir í samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands. Starfsfólki verði kynntar öryggisreglur varðandi umgengni á vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins eins og framkvæmdaleyfi geri ráð fyrir. Áréttað er að mengunarvarnir á svæðinu verði gerðar í fullu samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands, Sveitarfélagið Ölfuss sem leyfisveitanda og Forsætisráðuneytið sem landeiganda. Fram kemur

að gerð verði áætlun um vöktun grunnvatns vegna starfsemi í nágrenni vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins þar sem gerð verði grein fyrir ábyrgð og aðkomu einstakra rekstraraðila, þar á meðal VÍK og ÖÍ. Vöktunin feli í sér reglulega sýnatöku úr borholum Orkuveitu Reykjavíkur við Sandskeið og Litlu Kaffistofuna og úr borholu á vegum VÍK. Skýlt sé að hafa samstarf við OR og Heilbrigðiseftirlit Suðurlands varðandi vöktunina. Þá kemur fram að sett verði viðbúnaðaráætlun sem notuð verði ef til óhappa komi.

Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis segir í frekari umsögn sinni að vel uppbyggt akstursípróttá- og æfingasvæði muni hugsanlega draga úr akstri vélhjóla innan vatnsverndarsvæðisins sem nú sé gert í of ríkum mæli. Ítrekað er að þar sem framkvæmdatíminn sé ekki ákveðinn þurfi að forgangsraða þeim þáttum í framkvæmdinni er varði mengunarvarnir. Þá er bent á að sækja þurfi um heimild til viðeigandi heilbrigðiseftirlits ef nota eigi önnur efni en vatn til að skapa hálfu í ökugerði ÖÍ.

**Áhrif á gróður, jarðmyndanir og landslag.** Umhverfisstofnun bendir á að 25 ha lands fari undi ökugerðið og 65 ha vegna vélhjólaaksturssvæðis næst Suðurlandsveginum, en einnig hafi endurobrautir verið lagðar innan svæðis sem sé í heildina 650 ha. Ökugerðið muni raska mosavöxnu hrauni. Búið sé að leggja endurobrautir í Jósepsdal og inná svæði á náttúruminjaskrá, nr. 753. Eldborgir við Lambafell. Sú framkvæmd hafi ekki komið til umsagnar Umhverfisstofnunar og jafnframt geri aðalskipulag ráð fyrir að á svæðinu séu göngu-, hjóla- og reiðstígar en ekki endurobrautir. Því hafi ekki verið forsendur fyrir lagningu brautanna, sem liggi um 650 ha svæði og svo virðist sem þær hafi verið lagðir án leyfis. Óljóst sé hvernig leggja eigi brautirnar um svæðið, en margar samsíða brautir liggi nú inn í Jósepsdal, sem sé óásættanlegt. Telur stofnunin mikilvægt að regla sé á því hvernig brautir séu lagðar og hve breiðar þær séu og ekki verði vikið út af brautunum þegar þar sé ekið. Umhverfisstofnun bendir á að stór hluti þess svæðis sem fara muni undir ökugerði sé mosagróið hraun. Telur stofnunin mikilvægt að hrauninu verði hlíft og ökugerði, þjónustusvæði og akstursbraut verði frekar valinn staður á nálægum berangri og grónum melum. Almennt muni starfsemin hafa óafturkræf áhrif á umhverfið og telur stofnunin að endurobrautir sem þegar hafi verið lagðar um svæðið séu í raun varanlegar.

Í svari VÍK og ÖÍ kemur fram að þar sem ökugerðið verði reist sé hraunið gróið mosa að hluta en að stórum hluta hulið þykkri grasþekju eða lyngmóa. Allt að 3 ha af landi muni fara undir brautir ökugerðisins og þess verði gætt að rask utan vegaxla brautanna verði í lágmarki. Endurobrautir séu ekki varanlegar brautir og auðvelt sé að jafna þeim út og græða upp. Því hafi ekki verið talin ástæða til að skilgreina þær sérstaklega í aðalskipulagi og framkvæmdin ekki tilkynningarskyld skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum. Brautirnar verði þó sýndar á aðalskipulagi sem nú sé í vinnslu. Tilkoma brautanna hafi skilað þeim árangri að dregið hafi úr utanvegaakstri vélhjólafólks á suðvesturhorni landsins, til að mynda á Hengli. Búið sé að loka nokkrum brautum, þær verði græddar upp og leiðbeinandi merkingar bættar. Endurobrautir séu 2-3m breiðar þó á köflum geti þær verið breiðari þar sem bleyta sé, en á hverju sumri séu slíkir kaflar lagaðir og græddir upp. Ein braut hafi verið lögð inn í Jósepsdal og aðrar liggi ekki meðfram henni, en henni tengjast þó tvær brautir, úr austri og vestri. Fram kemur að Sveitarfélagið Ölfus, forsætisráðuneytið og Orkuveita Reykjavíkur hafi stutt starfsemina til að stemma stigu við utanvegaakstri. Brautirnar hafi verið lagðir í samræmi við samning VÍK og Sveitarfélagsins Ölfuss og með tilliti til sjónrænna áhrifa, jarðrofs og uppblásturs. Því verði ekki fallist á það að um leyfislausu framkvæmd hafi verið að ræða. Frekari lagning brauta verði í samræmi við deiliskipulag og lega þeirra muni m.a. taka mið af landslagi. Fram kemur að ein braut liggi utan jaðarsvæðis á náttúruminjaskrá og hún muni ekki hafa áhrif á hraunmyndanir á svæðinu. Ítrekað er að þar sem reisa eigi ökugerði, þjónustusvæði og akstursbrautir sunnan Hringvegar, sé hraunið að stórum hluta með þykkri

grasþekju eða lyngmóa, en einnig mosa. Þess verði gætt að rask utan vegaxla brautanna verði á takmörkuðu svæði.

Í frekari umsögn áréttar Umhverfisstofnun að allt nútímahraun njóti verndar, hvort sem það er mosavaxið eða ekki. Samkvæmt gögnum málsins verði ökugerðið reist á öröskuðu eldhrauni. Þó endurobrautum sé lokað og þær græddar upp breyti því ekki að þær hafa valdið röskun. Í svörum framkvæmdaraðila komi fram að endurobrautir hafi verið lagðar með tilliti til sem minnstrar sjónmengunar, jarðrofs og uppblásturs, en ekki komi fram hvernig slíkt mat var unnið. Að mati Umhverfisstofnunar hefði þurft að tilkynna framkvæmdina á sínum tíma og deiliskipuleggja og framkvæmdin þannig metin á áætlunartígi. Að mati Umhverfisstofnunar þyrfti að velja frætegundir sem tryggja að gróðurlaus svæði sem grædd séu upp umhverfis brautirnar falli að þeim gróðri sem finnst annars staðar á svæðinu. Samkvæmt framkvæmdaraðila standi til að koma í veg fyrir brekkuklifur torfæruhjólamanna í Jósepsdal með því að setja hæðarmörk og leyfa eina braut til brekkuklifurs í dalnum. Ekki komi fram hver hæðarmörkin verði. Ítrekað er að endurobraut muni raska svæði á náttúruminjaskrá, Eldborgir við Lambafell og bent er á að margfaldur slóði sem vélhjól hafi myndað liggja í austur frá Jósepsdal og endi suður af Eldborg við Lambafell. Því sé þegar búið að raska hrauni innan svæðis á náttúruminjaskrá. Eðlilegt hefði verið að allir vélhjólslóðar sem þegar hafa verið gerðir hefðu verið sýndir á loftmynd af svæðinu til að hægt sé að meta hvort áætlaðar brautir muni falla í þegar gerðar brautir.

**Áhrif á hljóðvist.** Umhverfisstofnun bendir á að þar sem fyrirhuguð starfsemi verði sé í aðalskipulagi gert ráð fyrir opnu svæði til sérstakra nota. Mikilvægt sé að hávaði frá starfseminni verði vaktaður og metin verði áhrif hávaða frá umferð um endurobrautir á aðra útivist.

Í svari VÍK og ÖÍ kemur fram að göngufólk fari um svæðið á leið til og frá Vífilsfelli en önnur útivist á svæðinu sé takmörkuð. Á gönguleið á Vífilsfell verði hávaði frá motorcrosssvæðinu yfir viðmiðunarmörkum á 260-270m kafla, þ.e. 47-52dB miðað við jafngildishljóðstigi í eina klukkustund. Miðað sé við að tvö hjól keyri um endurobrautirnar á hverjum klukkutíma og 45dB jafngildismörk verði um 230m út frá brautinni. Slík umferð ætti ekki að hindra aðra útivist á svæðinu.

**Áhrif á fornleifar.** Minjastofnun Íslands bendir á að úttekt á fornleifum hafi verið gerð á svæði hins fyrirhugaða ökugerðis og vélhjólaksturssvæðis, en ekki á akstursbrautum utan þessara svæða. Samkvæmt gögnum málsins hafi þolakstursbrautir verið undanskildar úttektinni þar sem ekki sé um varanlegar brautir að ræða. Bendir stofnunin á að akstur á brautunum geti skaðað fornleifar og í því sambandi skipti ekki máli hvort akstursbraut sé varanleg eða ekki. Stofnunin telur mikilvægt að fornleifar verði skráðar á þessum brautum áður en ráðist verði í frekari framkvæmdir en þegar hafi verið gerðar á þessu svæði. Minjastofnun Íslands tekur undir mikilvægi þess að leiðin um Ólafsskarð verði mæld með GPS og hún ljósmynduð. Leggur stofnunin jafnframt áherslu á að tillit verði tekið til leiðarinnar við skipulagningu mannvirkja svo henni verði raskað eins lítið og mögulegt sé.

Í svari ÖÍ og VÍK kemur fram að allur akstur utan merktra brauta sé stranglega bannaður. Þolakstursbrautir séu GPS merktar og séu mjög lítið notaðar. Ekki standi til að breyta brautunum á neinn hátt sem geti haft áhrif á þjóðleiðina um Ólafsskarð og ekki sé fyrirhugað að leggja nýjar brautir.

## NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða uppbyggingu á 25 ha ökugerði á vegum Ökukennarafélags Íslands (ÖÍ) og varanlegra vélhjólbrauta á vegum Vélhjólaiþróttaklúbbsins (VÍK) á 11 ha svæði við Suðurlandsveg, sunnan Litlu Kaffistofunnar. Í tengslum við ökugerðið verður byggt 200-300

m<sup>2</sup> geymslu- og þjónustuhúsnæði og 5.000-8.000 m<sup>2</sup> vélhjólaköll á athafnasvæði við vélhjólbrautirnar, sem verður geymsla fyrir vélhjól auk þvottaplans og bílastæðis. Bráðabirgðaaðstaða fyrir vélhjóláípróttir hefur verið starfrækt á svæðinu síðan árið 2006 með tuga kílómetra slóðaneti, byrjendabrautum og keppnisbraut og eru því neikvæð áhrif af slóðunum og keppnisbrautinni komin fram. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 11a í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. Starfsmenn Skipulagsstofnunar fóru á vettvang og skoðuðu aðstæður þann 11. júní.

**Áhrif á jarðmyndanir og gróður.** Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar felist í áhrifum á jarðmyndanir. Uppbygging VÍK og ÖÍ verður á um 37 ha svæði sunnan Suðurlandsvegjar, en allstór hluti þess er raskað svæði. Ljóst er að 9-10 ha af hrauni mun raskast næst veginum, þar sem ökugerði ÖÍ verður. Um er að ræða lítt raskað slétt helluhraun vaxið mosa sem að mestu er hulið jarðvegi og mólendi. Samkvæmt gögnum málsins og niðurstöðu vettvangsferðar Skipulagsstofnunar verða fyrirhuguð mannvirki ökugerðisins að langstærstum hluta á þessu hrauni.

Stofnunin bendir á að í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd (141. löggjafarþingi 2012–2013, þingskjal 537) þar sem fjallað er um sérstaka vernd tiltekinna vistkerfa og jarðminja, kemur fram að mesta verndargildi sé í eldhraunum með sérstæðu gróðurfari og dýralífi þar sem jarðvegur er lítt þróaður og heldur illa vatni og mosa- og fléttutegundir eru ráðandi í gróðri. Hins vegar lækki verndargildi eldhrauna við veðrun og eldhraun njóti ekki sérstakrar verndar ef þau séu að öllu leyti sandorpin eða hulin jarðvegi og gróðri og ekki sé lengur hægt að greina hvort um hraun sé að ræða og sem hefur að öllu jöfnu tapað einkennum sem mynda verndargildi þess sem jarðmyndun eða „hraunvistgerð“. Rétt er að geta þess að frumvarp laga um náttúruvernd tók mið af umfangsmikilli vinnu fagaðila með þekkingu á náttúru landsins. Þó lögin hafi ekki tekið gildi telur Skipulagsstofnun mikilvægt að ofangreindur skilningur, sem kemur fram í frumvarpinu, sé hafður til hliðsjónar þegar lagt er mat á verndargildi nútímahrauna. Í ljósi þessa og með tilliti til umfangs rasks á hrauni telur Skipulagsstofnun að áhrif á jarðmyndanir verði nokkuð neikvæð.

Fyrir liggur að á vegum VÍK er búið að móta tugi kílómetra langt net vegslóða, sem m.a. liggja upp í Jósepsdal auk þess sem slóði liggur að hluta til um svæði á náttúruuminjaskrá. Einnig liggur fyrir að VÍK vinnur að því að hefta frekari slóðamyndun og takmarka endurobrautirnar við merktar leiðir og telur Skipulagsstofnun mikilvægt að samtökin geri gangskör að því að loka brautum sem ekki eru sýndar á deiliskipulagstillögu og græði þær upp og bæti leiðbeinandi merkingar. Skipulagsstofnun tekur undir umsögn Umhverfisstofnunar um mikilvægi þess að ekki verði vikið út af viðurkenndum brautum þegar ekið sé í námunda við Eldborgir, svæði á náttúruuminjaskrá. Að öðru leyti liggur fyrir að endurobrautirnar liggja um umfangsmikið svæði en eru almennt á ógrónu eða lítið grónu landi, sem hægt væri að endurheimta að miklu leyti með landmótun og uppgræðslu þar sem við á og raska ekki jarðmyndunum sem njóta verndar.

Að því gefnu að staðið verði við fyrirheit um að halda akstri um endurobrautir innan þeirra brauta sem kynntar hafa verið telur Skipulagsstofnun að neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði nokkuð neikvæð. Skipulagsstofnun telur að með því að halda vélhjólakstri innan skipulagðra svæða aukist líkurnar á að dregið verði úr utanvegaakstri.

**Áhrif á grunnvatn.** Í umsögnum var ítrekað bent á að fyrirhuguð framkvæmd verði nærri fjarsvæði vatnsverndar fyrir höfuðborgarsvæðið. Bent var á mikilvægi þess að gengið verði frá mannvirkjum á þann hátt að hverfandi hætta verði á að olía eða önnur mengandi efni berist í grunnvatn og að almennar mengunarvarnir verði gerðar strax á fyrstu stigum framkvæmdarinnar, en þær verði ekki hluti af lokafrágangi. M.a. sé nauðsynlegt að

yfirborðsvatn af aksturs-, æfinga- og keppnissvæðum renni um olúgildirur og einnig þar sem geyma eigi eldsneyti og skipt verði um olú á vélum. Þá var talið mikilvægt að sett verði fram viðbúnaðaráætlun vegna mengunaróhappa og áætlun um vöktun á búnaði.

Við meðferð málsins hefur komið fram að undir fyrirhuguðu framkvæmdasvæði rennur grunnvatn í svokölluðum Selvogsstraumi til suðurs en ekki til norðurs í átt að fjarsvæði vatnsverndar fyrir höfuðborgarsvæðið. Fyrir liggur að Heilbrigðiseftirlit Suðurlands hefur veitt leyfi fyrir þeirri starfsemi sem rekin hefur verið á svæðinu frá árinu 2006 og eftirlitið bendir á í umsögn sinni að öll geymsla á eldsneytisbirgðum er óheimil og vöktun á grunnvatni verður unnin í samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands. Þá hefur komið fram að meðan á framkvæmdum stendur verða mengunarvarnir unnar í samráði við heilbrigðiseftirlitið. Fyrir liggur að allt ofanvatn frá malbikuðum brautum, vegum, bílastæðum, vélageymslum og þvottaplönnum verður leitt í malarfylltar drenrásir til síunar eða í olúgildirur áður en því verður skilað aftur í grunnvatnskerfið og fráveita frá mannvirkjum verður veitt í rotþrær. Þá liggur fyrir að gerð verður áætlun um vöktun grunnvatns sem felur í sér reglulega sýnatöku úr borholum Orkuveitu Reykjavíkur við Sandskeið og Litlu Kaffistofuna og úr borholu á vegum VÍK og að vöktunin verður í samstarfi við Orkuveitu Reykjavíkur og Heilbrigðiseftirlit Suðurlands. Loks liggur fyrir að framkvæmdaraðilar munu gera viðbúnaðaráætlun sem notuð verður ef óhöpp verða.

Skipulagsstofnun telur að sú tilhögun sem VÍK og ÖÍ hyggjast viðhafa varðandi frágang mannvirkja, vöktun á grunnvatni og gerð viðbúnaðaráætlunar, muni skila þeim árangri að ekki sé líklegt að fyrirhuguð starfsemi muni hafa neikvæð áhrif á gæði grunnvatns á höfuðborgarsvæðinu eða í Sveitarfélaginu Ölfusi. Hins vegar telur Skipulagsstofnun eðlilegt að í viðeigandi leyfum verði sett ákvæði sem tryggi að ofangreindri tilhögun verði fylgt.

**Sjónræn áhrif.** Fyrir liggur að bráðabirgðaaðstaða fyrir vélhjólaþróttir hefur verið starfrækt á svæðinu síðan 2006 með tuga kílómetra slóðaneti, byrjendabrautum og keppnisbraut. Skipulagsstofnun telur því að sjónræn áhrif framkvæmdarinnar séu að mestu komin fram en stofnunin telur þó ljóst að frekari sjónræn áhrif vegna ökugerðisins og nýrra bygginga á svæðinu verða nokkuð neikvæð.

**Áhrif á hljóðvist.** Fyrir liggur að lítil umferð hestamanna er um svæðið, en nokkuð sé um að fólk gangi á Vífilfell og skíðagöngufólk fari um Jósepsdal á vetrum. Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist verði ekki veruleg þar sem hávaðamengun verður ekki stöðug heldur mest í stuttan tíma í einu, endurtekin yfir daginn, einkum um helgar að sumarlagi.

**Áhrif á fornleifar.** Fyrir liggur að úttekt á fornleifum hafi verið gerð á svæði hins fyrirhugaða ökugerðis og vélhjólaaksturssvæðis en ekki á þeim svæðum sem endurobrautir liggja um. Skipulagsstofnun tekur undir umsögn Minjastofnunar Íslands að akstur á brautum geti skaðað fornleifar. Þó að ekki sé fyrirhugað að breyta núverandi brautum á neinn hátt þá er mikilvægt að fornleifar séu skráðar á og við brautirnar og þurfa framkvæmdaraðilar að hafa samráð við Minjastofnun Íslands varðandi það atriði.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Vélhjólaþróttaklúbbsins og Ökukennarafélags Íslands við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Vélhjólaþróttaklúbbsins og Ökukennarafélags Íslands vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að uppbygging aksturskennslusvæðis og vélhjólaakstursbrauta við Bolaöldur sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfum Sveitarfélagsins Ölfuss skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, sbr. reglugerð nr. 722/2012 um framkvæmdaleyfi og byggingarleyfi Mannvirkjastofnunar skv. 62. gr. laga nr. 160/2010 um mannvirki. Einnig starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Áður en framkvæmdaleyfi eru veitt þarf að liggja fyrir staðfest breyting á Aðalskipulagi Ölfuss 2002-2014 og gilt deiliskipulag. Aðalskipulagsbreytingin og deiliskipulagið er háð lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana.

Fyrir liggur niðurstaða um umhverfisáhrif uppbyggingar aksturskennslusvæðis og vélhjólaakstursbrauta við Bolaöldur. Skipulagsstofnun bendir Sveitarfélaginu Ölfusi og VÍK og ÖÍ á að fjalla þarf um þessi áhrif í umhverfismati aðalskipulagstillögunnar fyrir svæðið. Með kynningu á aðalskipulagi og deiliskipulagi mun almenningi gefast tækifæri til að kynna sér fyrirhugaðar framkvæmdir.

Áður en framkvæmt er inni á svæðum á náttúruinjakrá þarf áætlun um framkvæmdir að koma til umsagnar hjá Umhverfisstofnun skv. lögum um náttúruvernd nr. 44/1999. Einnig er bent á að sækja þarf um heimild til Heilbrigðiseftirlits Suðurlands ef nota á önnur efni en vatn til að skapa hálfu í ökugerði ÖÍ.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að VÍK og ÖÍ og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögum og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 15. júlí 2013.

Rut Kristinsdóttir

Sigmar Arnar Steingrímsson