



# DEILISKIPULAG -

Aksturskennslusvæði og vélhjólahjólaakstursbrautir við Bolöldur



GREINAGERÐ MEÐ DEILISKIPULAGI - dags. 16.9.2013



## EFNISYFIRLIT

1. INNGANGUR	4
1.1 Viðfangsefni og áherslur.....	4
1.2 Deiliskipulagssvæði.....	4
1.2 Skipulagsgögn.....	4
1.3 Markmið .....	4
2. FORSENDUR OG SAMANTEKT	4
2.1 Staðhættir.....	4
2.2 Jarðfræði.....	4
2.3 Gróður.....	5
2.4 Fornleifar.....	5
2.5 Hljóðvist.....	5
2.6 Vatnsvernd.....	7
3. UMHVERFISMAT	8
3.1 Áhrifaþættir.....	8
3.2 Tengsl við aðrar áætlanir...	8
3.3 Nálgun og aðferðir.....	8
3.4 Valkostir.....	8
3.5 Mótvægisáðgerðir	10
4. SKILMÁLAR	10
4.1 Svæði ökkennarafélagsins	11
4.2 Svæði fyrir vélhjólaklúbbinn	11
4.3 Byggingar	11
4.4 Vegir	11
4.5 Bílastæði	11
4.6 Manir	11
4.7 Enduroslóðar	12
4.8 Fráveita	12
4.9 Rafmagn	12
4.10 Vatnsveita	12
4.11 Gönguleiðir	12
4.12 Reiðleiðir	12
4.13 Vöktunaráætlun	14
4. SAMANTEKT EFTIR AUGLÝSINGU	15
4. HEIMILDARSKRÁ	20





Deiliskipulag þetta sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í \_\_\_\_\_ þann \_\_\_\_\_ 20\_\_ og í \_\_\_\_\_ þann \_\_\_\_\_ 20\_\_ .

Tillagan var auglýst frá \_\_\_\_\_ 20\_\_ með athugasemdafresti til \_\_\_\_\_ 20\_\_ .

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann \_\_\_\_\_ 20\_\_ .

Sigurður Ósmann Jónsson  
Skipulags- og byggingarfulltrúi Ölfuss



## 1. INNGANGUR

### 1.1 Viðfangsefni og áherslur

Á vegum Ökukennarafélags Íslands (ÖÍ) og Vélhjólaíþróttaklúbbsins (VÍK) eru fyrirhugaðar framkvæmdir við aksturskennslusvæði og akstursbrautir fyrir vélhjólaíþróttir. Deiliskipulagið sem um ræðir er tvíþætt. Annars vegar ökugerði fyrir Ökukennarafélagið og hins vegar varanlegar akstursbrautir fyrir vélhjól fyrir Vélhjólaíþróttaklúbbinn.

### 1.2 Deiliskipulagssvæði

Skipulagssvæði deiliskipulagsins nær yfir tæpa 650 ha og nær yfir framkvæmdasvæði ÖÍ og VÍK og afmarkast af Suðurlandsvegi í norðri og af svæðinu umhverfis gamla þjóðveginn þar sem uppbygging varanlegrar aðstöðu mun fara fram. Ennfremur eru merktar brautir utan framkvæmdasvæðisins sem notaðar eru til þolaksturs og ná yfir stærra svæði þ.e. eins og það er skilgreint í gildandi aðalskipulagi Ölfus. Skipulagssvæðið nær einnig að mörkum deiliskipulags fyrir efnistökusvæðið við Bolaöldur.

### 1.2 Skipulagsgögn

Skipulagsgögn fyrir deiliskipulag er kortagrunnur Loftmynda ehf ásamt uppréttri loftmynd. Deiliskipulagið er sett upp í 3 uppdráttum. Deiliskipulagsuppdrætti sem nær yfir aðalframkvæmdasvæðið og eins og fram kemur hér að ofan nær yfir 65 ha. Skýringaruppdráttur sem nær yfir sama svæði og uppdráttur sem sýnir svæðið eins og það er skilgreint í gildandi aðalskipulagi Ölfus og nær yfir áður talda 650 ha.

### 1.3 Markmið

Markmið deiliskipulagsins er annars vegar að finna varanlega aðstöðu fyrir ÖÍ þar sem félagið getur sett upp aksturskennslusvæði og ökuskóla fyrir suðvesturhorn landsins og Suðurland, auk þess sem prófanir á ökutækjum geti farið fram. Hins vegar er verið að afmarka og byggja

upp svæði fyrir VÍK en félagið áformar að reisa þar varanlega aðstöðu fyrir vélhjólaíþróttir. Einnig er horft til þess að afmarka og skilgreina svæðið sem hefur um nokkurra ára skeið verið notað til torfæru, motocross og annars aksturs og þ.a.l. koma á markvissri stýringu fyrrgreindrar umferðar um svæðið. Gengið verði frá svæðinu og þannig að allur frágangur til fyrirmyndar og svæðið ræktað upp með gróðri sem einkennir svæðið og manir og aðrar aðgerðir aðlagðar landslagi sem og til að minnka sjónræn áhrif frá Suðurlandsvegi.

## 2. FORSENDUR OG SAMANTEKT

### 2.1 Staðhættir

Skipting deiliskipulagssvæðisins í landslagsheildir nýtist vel. Deiliskipulagssvæðið er um 65 ha og innan þess eru skilgreindir 25 ha fyrir Ökukennarafélagið og 11 ha fyrir Vélhjólaíþróttaklúbbinn.

### 2.2 Jarðfræði

Svæðið er í 200-300 m hæð yfir sjávarmáli og einkennist sá hluti svæðisins þar sem meginuppbygging fer fram, af Leitahrauni sem rann úr dyngjunni Leit fyrir u.þ.b. 4700 árum. Þess á milli er árset og jökulruðningur með talsverða útbreiðslu. Framkvæmdasvæðið nær ekki inn á Svínahraunsbruna sem er á náttúruminjaskrá og í tillögum Umhverfisstofnunar vegna Náttúruverndaráætlunar.



Mynd 1. Afstöðumynd af svæðinu.



Mynd 1. Afmörkun deiliskipulagssvæðis.



### 2.3 Gróður

Gróður er að stærstum hluta graslendi, bersvæðisgróður á hálfgrónum melum og hæðum en einnig raskað gróið svæði við Suðurlandsveg og mosavaxið hraun (mosaþemba) með krækilyngi, bláberjalyngi o.fl. Að hluta til er svæðið ófrágengið malarnám við mynni Jósepsdals. Deiliskipulagssvæðið er um 65 ha og þekur mosagróður stærsta hluta þess eða um 40 ha. Foksandur þekur um 20 ha og graslendi um 10 ha. Gróðurkort af svæðinu (mynd 2.2.) sýnir gróðurþekju framkvæmdasvæðisins þar sem sjá má að stærsti hluti svæðisins er mosaþemba, graslendi og sandur. Lykill að kortinu má sjá á mynd 5.5.

### 2.4 Fornleifar

Við rannsóknir á fornleifum í tengslum við umhverfismat á breikkun Suðurlandsvegur frá Hólmsá ofan Reykjavíkur að Hveragerði voru einar minjar skráðar. Það eru minjar um hús eða bústað sunnan Suðurlandsvegur, gegnt Litlu Kaffistofunni og lendir hún fyrir utan deiliskipulagssvæðið. Ennfremur fór fram úttekt á fornleifum vegna stækkunar námu við Bolaöldu og náði það rannsóknarsvæði að hluta til inn á það svæði þar sem nú eru þolakstursbrautir VÍK. Ekki fundust minjar á svæðinu við þá úttekt. Gerð var úttekt í sept. 2011 á svæðinu sem nær yfir svæði ÖÍ og VÍK. Þolakstursbrautirnar voru undanskildar þeirri úttekt þar sem ekki er um varanlegar brautir að ræða. Ekki fundust fornleifar á svæðinu við þá skoðun.

### 2.5 Hjóðvist

Það er enginn ákveðinn hámarksfjöldi hjóla fyrir svæðið í heild, en þegar mikill fjöldi er á svæðinu í einu þá er hópnum skipt eftir hjólastærð/getu til að minnka slyshættu og fækka í brautinni. Það er ekki oft gripið til þessa ráðs en það gerist þó alltaf reglulega, samkvæmt upplýsingum frá umsjónaraðila.

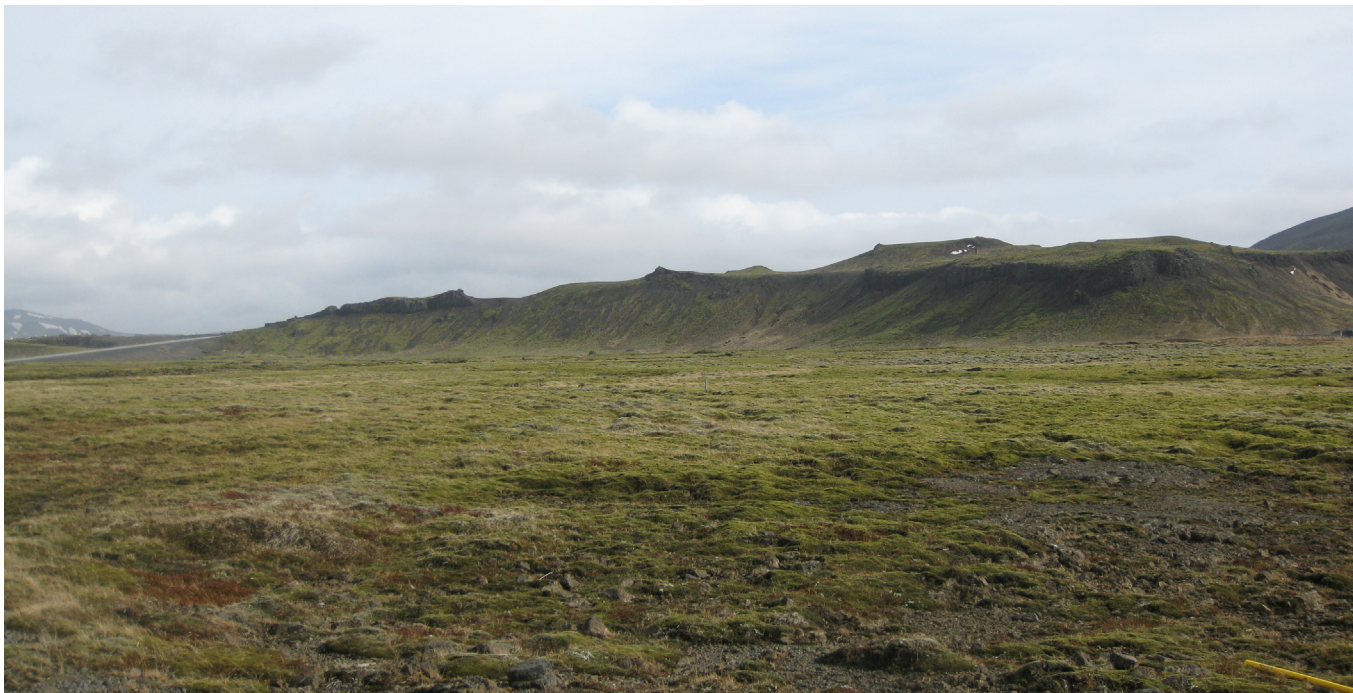
#### Reglugerðir og kröfur

Það mæligildi sem notað er í íslensku reglugerðinni 724/2008 er jafngildishjóðstig sem er vegið hjóðstigs tímaháð yfir sólarhringinn. Í reglugerðinni eru eftirfarandi viðmiðunarmörk gefin upp, sjá töflu 1.

Tafla 1: Kröfur til hjóðstigs frá atvinnustarfsemi samkvæmt Reglugerð um hávaða 724/2008.

Vegna þess hve starfsemi aksturssvæðisins er misskipt yfir sólarhringinn, þ.e. starfssemin nær yfir tiltölulega stuttan tíma yfir sólarhringinn, og þar sem hjóðorkan er mikil getur jafngildishjóðstig yfir sólarhringinn gefið ranga mynd af raunverulegri hávaðaáraun. Því hafa aðrar leiðir verið valdar sem reglugerðarákvæði í nágrennalöndunum. Í Danmörku eru viðmiðunarmörk sett fram sem jafngildishjóðstig fyrir eina klukkustund, samanber töfluna hér að neðan.

Hávaðamörkin í töflu 2 eru reiknuð út frá heildarhávaðaáraun fyrir viku háð fjölda æfingadaga. Viðmiðunarmörkin gilda fyrir hæsta klukkustundargildi sem fæst við æfingar td. þegar hávaðamestu ökutækini eru í notkun og með mestum leyfilegum fjölda ökutækja. Viðmiðunargildin eru lægri eftir því sem fleiri dagar vikunnar eru nýttir. Viðmiðunarmörkin eru jafnframt lægri að kvöldi til. Hávaðamörk fyrir útivistarsvæði eru rýmri. Í Svíþjóð er miðað við hámarkshjóðstig frá aksturss-



Mynd 3. Horft austur eftir svæði fyrir Ökukennarafélagið.



**Forsendur - Niðurstöður**

Til að meta hávaðann frá akstursvæðinu við Bolöldu voru skoðaðir líkan reikningar af sambærilegum svæðum sem Efla hefur unnið. Einnig var stuðst við niðurstöður grófra líkanreikninga, sem tóku ekki til landslags (gerðu ráð fyrir flötu landi). Nokkrum nálgunum er beitt við útreikninga á hljóðstigi frá aksturssvæðum. Þrjú mismunandi hraðasvæði eru skilgreind með tilsvarende hraða. Mæliniðurstöður úr skýrslu danska Umhverfismálaráðuneytisins eru lagðar til grundvallar fyrir hljóðgjafana og eru þau gildi á tíðnisviðinu frá 63-8.000 Hz sett inn í hugbúnaðinn, sbr. töflu 3. Línuhljóðgjafarnir eru skilgreindir í 0,5 m hæð yfir landi. Val á ökutæki brautar inniber óvissupátt og jafnframt þegar ökutækin eru nálgðu sem línuhljóðgjafi verður til óvissa. En til þess að líkja sem best eftir raunverulegri hljóðgjöf er mikilvægt að meta allar forsendur ítarlega. Allar helstu upplýsingar vegna líkanreikninga eru fengnar úr skýrslu frá danska Umhverfis- og Orkumálaráðuneytinu en jafnframt frá upplýsingum sem fengnar voru hjá umsjónaraðila aksturssvæðis, og eru þær notaðar sem forsendur fyrir hljóðgjafa. Til þess að líkja eftir mögulega mesta hljóðstyrk er valið ökutæki sem hefur mestu hljóðgjöfina. Auk þess er fjöldi ökutækja á hverri braut fenginn út frá hámarksnýtingu. Með þessum forsendum reiknast hæsta mögulega hljóðstig. Hér er gert ráð fyrir 12 hjólum í einu í brautinni og gert ráð fyrir 100% nýtingu, eða að um 375 hringir séu keyrðir á einni klukkustund. Ökutæki brautarinnar er MotoCross 250 ccm og sýnir eftirfarandi tafla hljóðafli þeirra.

Tegund húsnæðis	Mörk fyrir atvinnustarfsemi			
	LAeq (07-19)	LAeq (19-23)	LAeq (23-07)	LAF nótt
Íbúðarbyggð á íbúðar-svæðum	50	45	40	40
Íbúðarbyggð á verslunar-, þjónustu- og miðsvæðum	55	55	40	45
Dvalarrými á þjónustustofnunum	60*	50*	50*	45
Iðnaðar- og athafnasvæði	70	70	70	
Frístundabyggð	35	35	35	35

\*Hávaði utan við húsvegg má vera meiri ef tryggt er bein aðfærsla útilofts um hljóðgildrur

Tafla 1: Kröfur til hljóðstigs frá atvinnustarfsemi samkvæmt Reglugerð um hávaða 724/2008

Æfingardagar í viku	Íbúðarbyggð		Útivistarsvæði	
	Leq,A,1klst [dB(A)]		Leq,A,1klst [dB(A)]	
	Dagur	Kvöld	Dagur	Kvöld
1	53	48	58	53
2	50	45	55	50
3	48	43	53	48
4	47	42	52	47
5	46	41	51	46
6	45	40	50	45

Tafla 2: Leiðbeinandi hávaðamörk fyrir æfingar á akstursæfingasvæðum, sem A-vigtað jafngildishljóðstig fyrir eina klukkustund, Leq,A,1klst.

Ökutæki	Tíðni [Hz]							
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
MotoCross 250 ccm	70,8	103,6	111,6	125,2	121,0	121,2	118,0	113,6

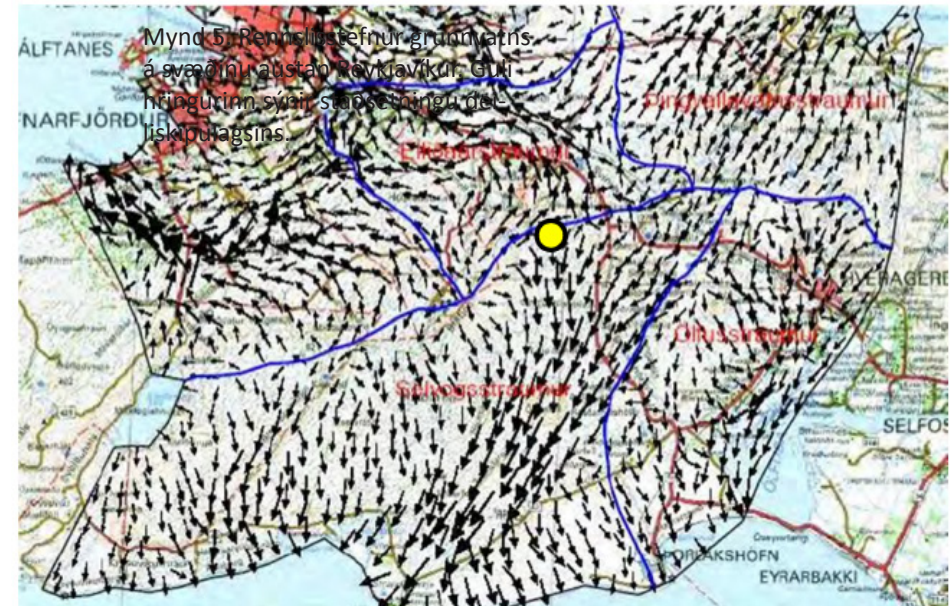
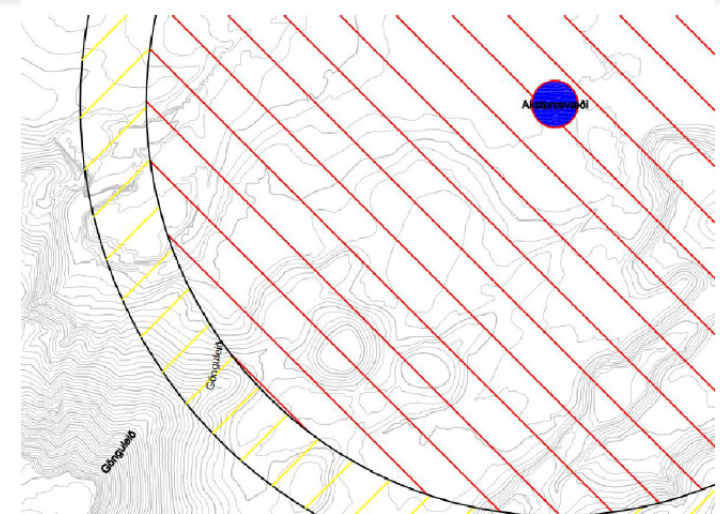
Tafla 3: A-vigtað hljóðstig sem dB ref:1,0 pW, Støj fra motorsportsbaner, Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr.2 2005 [1].

Nálægt umræddu svæði liggur gönguleið, en hún er í um 1200-1300 m fjarlægð frá æfingar braut þar sem hún liggur næst svæðinu. Eins og sjá má á mynd 4 þá liggur 52 dB línan nálægt því svæði þar sem gönguleiðin liggur. En 52 dB er viðmiðunargildi fyrir útivistarsvæði á dagtíma frá akstursvæðum þar sem eru 4 æfingadagar. Gera má ráð fyrir að hljóðstig á um fyrstu 260-270 m af gönguleiðinni séu yfir dönskum reglugerðarkröfum fyrir hljóðstig á kvöldin. Hávaði frá akstri á endurostígum dreifist meira og eru þeir ekki mikið notaðir. Með því að nálgast þá sem óendanlega langa línuuppsprettu sem ekki fleiri en 2 hjól keyra á hverri klst þá mun 45 dB jafngildislínan fyrir eina klukkustund ná um 230 m út fyrir stíginn. Ekki er því þörf á sérstökum aðgerðum vegna hljóðvistar fyrir utan að gert er ráð fyrir mönum umhverfis þær brautir þar sem kraftmestu hjólin fara um.

**2.6 Vatnsvernd**

Berggrunnurinn á Reykjanesskaga er almennt mjög lekur. Jarðlög eru almennt frekar ung og ekki mikið ummynduð, auk þess sem eldvirkni og jarðskorpuhreyfingar sjá til þess að berggrunnurinn brotnar reglulega upp aftur. Mesta lekt er því að finna í námunda við misgengi og brot. Meirihluti þeirrar úrkomu sem fellur á yfirborð Reykjanesskagans rennur ekki á yfirborði heldur finnur sér leið niður í jarðlögin og myndar grunnvatn. Grunnvatnið er hins vegar ekki kyrrstætt heldur rennur það undan landinu og myndar strauma. Á mynd 5 má sjá hvernig grunnvatnsstraumar á svæðinu liggja. Svæðið er á mörkum tveggja grunnvatnsstrauma, Elliðaárstraumsins og Selvogsstraumsins. Elliðaárstraumurinn rennur í átt að Elliðaánum. Þessi grunnvatnsstraumur er einn sá mikilvægasti fyrir höfuðborgarbúa þar sem allt neysluvatn Reykjavíkur og nágrennis er fengið úr þessum straumi. Elliðaárstraumurinn virðist kvíslast vestan við Sandskeið og hluti straumsins berst í suður og nefnist þá Kaldárstraumur.

Mynd 4. Akstursæfingasvæði, Áhrif hljóðvistar á næsta umhverfi. Rauða svæðið sýnir hvar hljóðstig er hærra en 52 dB og gulasvæðið sýnir hvar hljóðstigið er á bilinu 47-52 dB.



Mynd 5. Rennslisstefnur grunnvatns á svæðinu austan Reykjavíkur. Gul hringurinn sýnir staðsetningu deiliskipulagsins.

Mynd 5. Rennslisstefnur grunnvatns á svæðinu austan Reykjavíkur. Gul hringurinn sýnir staðsetningu deiliskipulagsins.



### 3. UMHVERFISMAT

Umhverfismatið er sett fram í venslatölflum í lok hvers kafla í umfjöllun um einstök skipulagssvæði.

Mat á umhverfisáhrifum byggist á þremur meginþáttum, sem eru:

- Viðmið í lögum og reglugerðum, stefnumótun stjórnvalda og skuldbindingar á alþjóðavísu.
- Greining sérfræðinga á einkennum og vægi áhrifa á einstaka umhverfisþætti innan áhrifsvæðisins.
- Umsagnir og athugasemdir lögboðinna umsagnaraðila, hagsmunaaðila og almennings.

Við mat á umhverfisáhrifum er unnið eftir lögum um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Einnig er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um umhverfismat áætlana og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Við mat á vægi áhrifa á einstaka umhverfisþætti er stuðst við tiltekin viðmið, s.s. stefnumörkun stjórnvalda, alþjóðsamninga, lög og reglugerðir.

#### 3.1 Áhrifaþættir

Helstu þættir deiliskipulagsins sem taldir geta valdið umhverfisáhrifum, verða annarsvegar vegna uppbyggingar svæðisins og tengdra framkvæmda, þ.e. vinnu véla við landslagsmótun, tilflutning efnis innan svæðisins og frágang á yfirborði. Einnig er gert ráð fyrir vega- og bílastæðagerð og byggingu þjónustuhúsnæðis innan fyrir ÖÍ og VÍK.

Hins vegar verða áhrif vegna starfsemi á svæðinu, eftir að aðstaðan hefur verið byggð upp. Á akstursípróttasvæðunum eru það áhrif sem tengjast umferð vélknúinna ökutækja en þó ber að hafa í huga að ekki er um nýja starfsemi að ræða, þar sem VÍK hefur verið með sl. 5 ár. Verið er aftur á móti að setja umræddri starfsemi mun skýrari skilyrði en verið hefur.

Umhverfisþættir sem helst geta orðið fyrir áhrifum vegna framkvæmda og starfsemi á umræddum svæðum eru eftirfarandi:

**Hljóðvist**, vegna hávaða sem berst frá akstursípróttasvæði VÍK og ÖÍ.

**Landslag og sjónrænir þættir**, vegna landslagsmótunar og frágangs svæðisins.

**Núverandi landnotkun** á svæðinu og í nágrenni þess, þ.m.t. á útivist göngufólks og hestamanna.

**Vatnsgæði**, vegna hugsanlegrar mengunar á grunn- og/eða yfirborðsvatni vegna starfsemi á svæðinu, s.s. vegna meðferðar olíu og efna á akstursípróttasvæðum.

**Loftgæði**, Hugsanleg loftmengun frá svæðinu, s.s. rykmengun.

**Meningarminjar**, s.s. vegna yfirborðsrasks og landslagsmótunar á framkvæmdatíma.

**Gróðurfar**, s.s. vegna yfirborðsrasks á framkvæmdatíma, landslagsmótunar og/eða starfsemi á svæðinu .

Val á þessum umhverfisþáttum byggist á greiningu á því hvað þættir umhverfisins gætu orðið fyrir áhrifum vegna deiliskipulagsins. Greint verður frá mögulegum mótvægisáðgerðum og vöktun ef í ljós kemur að umhverfisáhrif í einhverjum af áðurtöldum þáttum eru talin veruleg. Við matið er notast við þá skilgreiningu á vægi áhrifa sem fram kemur í töflu hér að neðan.

Vægi áhrifa	Tákn	Skýring
Jákvæð	+	Jákvæð áhrif á umhverfisþátt
Óveruleg	0	Óveruleg áhrif á umhverfisþátt
Neikvæð	-	Neikvæð áhrif á umhverfisþátt
Áhrif óljós	?	Óljós áhrif á umhverfisþátt

#### 3.2 Tengsl við aðrar áætlanir

Ekkert deiliskipulag er til af svæðinu en í Aðalskipulagi Ölfuss 2010-2022 er landið skilgreint sem opið svæði til sérstakra nota. Í aðalskipulaginu er eftirfarandi umfjöllun um svæðið;

„O7- Bolaöldur og Jósepsdalur. Á þessu svæði er gert ráð fyrir aðstöðu fyrir ökugerði fyrir ökukennslu, vélhjólaakstursípróttir og vélsleðaípróttir á veturna. Svæðið er um 650 ha. svæðisins er gert ráð fyrir blandaðri landnotkun, þ.e. opnu óbyggðu svæði og svæði fyrir efnistöku“.

#### 3.3 Nálgun og aðferðir

Við mat á umhverfisáhrifum verður sem fyrr segir unnið eftir lögum um umhverfismat áætlana nr. 105/2006 og stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um umhverfismat áætlana og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Framsetning verður í formi texta og/eða venslataflna.

#### 3.4 Valkostir

Aðrir valkostir sem rætt var um við vinnu deiliskipulagsins var mismunandi umfang starfseminnar. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir því að svæði Ökukenarafélagsins (annar áfangi) nái lengra til norðurs og yfir hraunasvæðið sem þýðir meiri röskun á eldhrauni og mosagróðri og mögulega meiri áhrif á grunnvatn vegna gljúpari jarðvegs. Ef ekki verður farið í seinni áfangann munu umhverfisáhrif minnka talsvert. Gert er þó áfram ráð fyrir mögulegri stækkun í deiliskipulaginu sem er í samræmi við umfang svæðisins í Aðalskipulagi Ölfuss 2010-2022.





Umhverfispættir	Vægi	Valkostur A	Viðmið
Landslag	-	Framkvæmdir innan deiliskipulagsvæðisins munu hafa í för með sér einhverja landmótun og tilfærslu efnis vegna nýrra mótókrossbrauta. Áhrif á landslag helst sjónræn vegna nýrra mannvirkja og brauta.	Í 37. gr. náttúruverndarlaga segir að eldhraun skuli njóta sérstakrar verndar og forðast skuli röskun þeirra eins og kostur er. Verndargildi skv. náttúrumínjaskrá. Megineinkenni landslags, s.s. ósnortid/náttúrulegt yfirbragð landslags, form, litauði, fjölbreytni og heildstæði landslags.
Loft	0/-	Hætta á rykmengun frá svæðum þar sem yfirborð er óbundið, s.s. frá motocross brautum á svæði Vík og útblæstri vélknúinna ökutækja sem aka um svæðið, s.s. vinnuvéla á framkvæmdatíma og síðar vegna almennrar umferðar um svæðið og þeirra ökutækja sem aka um á akstursþróttasvæðum Vík og ÖKÍ. Allar brautir á svæði Vík eru malarbrautir núþegar er komið vökvunarkerfi á stærstu brautirnar.	Reglugerð nr. 787/1999 um loftgæði. Sjá 1. gr. um markmið sem er að koma í veg fyrir eða draga úr skaðlegum áhrifum loftmengunar á heilsu manna og umhverfið, meta loftgæði á samræmdan hátt, afla upplýsinga um loftgæði og viðhalda þeim þar sem þau eru mikil eða bæta þau ella. Jafnframt að draga úr mengun lofts.
Hljóðvist	0	Hljóðmengun er frá Suðurlandsvegi en samkvæmt mælingum sem gerðar voru í umhverfismati vegna breikkunar Suðurlandsvegar er hljóðstig þar sem fyrirhugað er að reisa ökugerði á bilinu 55-65 dB. Hlóðvistarathugun fyrir svæðið sýnir að um 260-270 m af gönguleið upp á Vífilsfell mun vera yfir settum viðmiðunarmörkum þar sem hljóðstig er á bilinu 47-52 dB. Hávaði frá akstri á endurostígum dreifist meira og eru ekki mikið notaðir og miðað við að 2 hjól keyri á hverri klukkustund þá mun 45 dB jafngildislínan ná um 230 m út fyrir endurostígin.	Í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða er ekki fyrir hendi sérstakt viðmiðunargildi fyrir hávaða á útivistarsvæðum utan þéttbýlis en viðmiðunargildi fyrir útivistarsvæði í þéttbýli er 50 dB. Mat Umhverfisstofnunar er að tryggja eigi að hljóðstig á - útivistarsvæðum fari ekki yfir 50 dB.
Jarðfræði	-	Neikvæð áhrif á jarðmyndanir og gróður felst í röskun á hraunum sem eru allvel gróin, vegna landmótunar og tilflutningi á efni innan svæðisins. Fyrirhugaðar framkvæmdir muni raska um 90-100.000 m <sup>2</sup> af hraunasvæði sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 en hluti fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis hefur nú þegar verið raskað.	Í 37. gr. náttúruverndarlaga segir að eftirtaldir jarðmyndanir og vistkerfi njóti sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. a. eldvörp, gervigigar og eldhraun, mab. stöðuvötn og tjarnir, 1.000 m <sup>2</sup> að stærð eða stærri, . mýrar og flóar, 3 hektarar að stærð eða stærri, d. fossar, hverir og aðrar heitar uppsprettur, svo og hrúður og hrúðurbreiður, 100 m <sup>2</sup> að stærð eða stærri, e. sjávarfítjar og leirur. Í 47. gr. náttúruverndarlaga er fjallað um heimild til efnistöku. Öll efnistaka á landi og af eða úr hafsbotni innan netlaga er háð framkvæmdaleyfi hlutaðeigandi sveitarstjórnar, sbr. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga, nr. 73/1997.
Gróður	0	Bersvæðisgróður á hálfgrónum melum og hæðum, með ríkjandi mosapembum og graslendi sem eru mjög algengur gróður á svæðinu allt um kring. Um 60% eða um 24 ha af mosapembunni mun verða fyrir beinum eða óbeinum áhrifum vegna framkvæmdarinnar en mun minna hlutfall af graslendi og foksandi. Eftir að framkvæmdum lýkur mun svæðið verða grædd upp með náttúrulegum gróðri og grenndargróðri eins og hægt er. Áhrif á gróður eru því talin vera óveruleg.	Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands fyrir plöntur. Listi yfir friðlýstar plöntur. Sjaldgæfar plöntur og sérstæði plantna á landsvísu. 37 gr. laga um náttúruvernd. Skv. greininni njóta m.a. mýrar og flóar, 3 ha að stærð eða stærri, sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Velferð til framtíðar, Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, stefnumörkun til 2020. "Viðhaldið verði fjölbreytileika tegunda og vistgerða. Forðast verði eins og kostur er að skerða frekar votlendi, birkiskóga og önnur vistkerfi Íslands."
Fornminjar	0	Við vettvangskönnun fundust engar fornleifar. Komi fornleifar í ljós við framkvæmdir er bent á 13. gr. þjóðminjalaga, en þar er öllum þeim sem finna áður óþekktar fornleifar skytt að skýra Minjastofnun Íslands frá fundinum eins fljótt og hægt er. Á svæðinu er gömul þjóðleið, Ólafsskarðið sem er lítt sýnileg í landinu, frekar óljós sneiðingur um stórgrýtisurð sem hverfur á köflum. Bannað er að keyra um skarðið og því afar ólíklegt að þessar framkvæmdir hafi nokkur áhrif. Nauðsynlegt er þó að gps mæla leiðina og taka myndir svæðinu. hrif á fornleifar eru því óveruleg.	Skráðar friðlýstar fornleifar skv lögum um menningarminjar nr. 80/2012 Aðrar fornleifar (minjar 100 ára og eldri, s.s. byggðarleifar, haugar, greftrunar- staðir o.s.frv.) skv. skv lögum um menningarminjar nr. 80/2012.
Önnur landnotkun	0	Svæðið er skilgreint í staðfestu aðalskipulagi fyrir þá starfsemi sem fyrirhuguð er á svæðinu einnig er á svæðinu Bolöldunáma þar sem efni verður tekið úr ef á þarf að halda á framkvæmdartíma. Reiðleið liggur um veg sem notaður verður sem aðkomuvegur og mun framkvæmdin hafa áhrif á legu hennar. Leitað verður til hestamannafélaga á svæðinu og Vegagerðarinnar varðandi úrlausnir. Samkvæmt rekstraraðilum á svæðinu er lítil umferð hestamanna um svæðið og hefur svo verið undanfarin ár. Skiðagönguleið sem liggur frá Litlu Kaffistofunni og inn í Jósepsdal verður áfram á svæðinu. Vélhjólaaksturssvæðið er lítið notað yfir vetrarmánuðina en sneiða þyrfti fram hjá Ökugerði og athafnasvæði Vík Aksturssvæðið mun hafa óveruleg áhrif á aðra landnotkun	Skipulagslög nr.123/2010 m.s.br. Aðalskipulag Ölfuss 2010-2022.
Vatnafar/Vatnsvernd	0	Svæðið er við vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins (fjarsvæði A) og fjarsvæði vatnsverndar Sveitarfélaginu Ölfusi. Ekki er talin hætta er á því að grunnvatn mengist nema ef umgengni við spilli-, úrgangs-, eða hættuleg efni verði ábótavant og þau berist út í hraunið og í grunnvatnsstrauma. Á svæði Öi er nokkuð þykkur jarðvegur með graslendi ofan á eldra hrauni og því ekki talin hætta á að mengun berist í grunnvatn.	1. gr. reglugerðar nr. 536/2001 um neysluvatn. 1. gr. reglugerðar nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns. 1. gr. reglugerðar nr. 797/1999 m.s.br. um varnir gegn mengun grunnvatns. reglugerð um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, nr. 785/1999.



## 4. SKILMÁLAR

### 3.5 Mót vægis aðgerðir

Allt ofanvatn frá malbikuðum brautum verður leitt í malarfylltar drenrásir til filteringar og í olúgildirur áður en því er skilað aftur í grunnvatnskerfið. Með því verður komið veg fyrir að mengandi efni berist með ofanvatni í grunnvatn. Fráveita frá mannvirkjum á svæðinu verði í rotþrær í samræmi við reglugerðum þar um. Olía á svæðinu verður einungis leyfð í litlu magni og að fullu í samræmi við reglugerð 035/1994 um varnir gegn olíumengun frá starfsemi í landi.

### 4.1 Svæði ökukennarafélagsins

Afmarkað er 25 ha framtíðarsvæði fyrir Ökukennarafélag Íslands en á því svæði er fyrirhugað að koma fyrir kennslubrautum fyrir bifreiðar og vélhjól sem feli í sér gerð nokkurra mislangra brauta og í mismunandi útfærslum. Með staðsetningu svæðisins við Bolaöldur verður hægt að bjóða upp á æfingaakstur og ökukennslu við fjölbreytt akstursskilyrði og þar sem svæðið liggur tiltölulega hátt yfir sjávarmáli þá er horft til þess að oftar verði hægt að bjóða upp á akstur við vetrarskilyrði, þ.e. hálfu og snjó. Um er að ræða framkvæmd sem ekki verður framkvæmd á einu ári heldur mun uppbygging ná til nokkurra ára. Framtíðarhugmyndir verða settar fram í deiliskipulagi og vonast er til að þær hugmyndir geti orðið að veruleika á næstu 10-15 árum. Svæðið er alls 25,2 ha.



Mynd 4. Horft suðaustur eftir svæði fyrir Ökukennarafélagið í átt að núverandi aðstöðu VÍK.

### Svæði 1.0

Fyrri áfangi ökugerðis, samtals 6,5 ha.

- Hringbraut 450 m
- Bein braut 490 m með bundnu slitlagi, sem verður a.m.k. 6 m breið.
- Bein braut 370 m með bundnu slitlagi, sem verður a.m.k. 6 m breið.

### Svæði 1.1.

Seinni áfangi ökugerðis, samtals 18,5 ha.

- Hringbraut 1500 m löng auk 500 m styttri hringi sem verða 10 m breið með bundnu slitlagi.
- Bein braut með bundnu slitlagi, sem verður a.m.k. 12 m breið og 100 m löng.
- Braut (þurr bein braut) með lausu malaryfirborði, a.m.k. 12 m breið og 200 m löng.
- Hálfubraut með yfirborði sem hægt er að gera hált, t.d. með því að sprauta vatni á brautina. a.m.k. 9 m breið og 100 m löng.
- Bogabraut með sérstöku yfirborði sem hægt er að gera hált, t.d. með því að sprauta vatni á brautina. Brautin skal vera 80 metra löng og 9 m breið og í boga, raddius 50 m frá ytri brún brautar. Í framhaldi af bogabrautinni skal vera 20 metra löng öryggisbraut með bundnu slitlagi.
- Aðkeyrslubraut skal vera til aksturs að öllum kennslubrautum. Gert er ráð fyrir að á henni sé með góðu móti unnt að ná 70 km/klst hraða og aka á þeim hraða um stund áður en ekið er inn á brautina sjálfa. Aðkeyrslubraut skal vera a.m.k. 180 m löng og a.m.k. 5 m breið.





#### 4.2 Svæði fyrir vélhjólaklúbbinn

Æfinga- og keppnisaðstaða vélhjólanna á Bolaöldusvæðinu var opnuð árið 2006. Þar er nú eitt fjölbreyttasta aksturssvæði á landinu með tugi kílómetra löngu slóðaneti, byrjendabrautum og keppnisbraut í fullri stærð og minniháttar þjónustuhúsi og salernisaðstöðu sem reist hefur verið til bráðabirgða (mynd 3.2). Í dag er á svæðinu þvottaplan til að skola jarðveg af hjólunum eftir æfingu/keppni. Engin olía / bensín smitast við þvott og leysiefni s.s. olíuhreinsir og slík efni eru ekki notuð. Þríf standa í ca 3-5 mínútur og að hámarki 5-10 hjól þvegin að jafnaði á opnunardögum en þvottaaðstaðan er einungis opin þegar motorkrossbrautin er opin þ.e. 5 daga í viku yfir sumartímann. Ætla má að með auknum umsvifum mun ásókn í þvott aukast.

Bolaöldusvæðið er mikið notað í dag hvort sem til æfinga og keppnishalds. Fjöldi keppnisdaga yfir árið eru 4-5, þ.e. 2 Íslandsmót og 2-3 bikarkeppnir yfir sumarið. Meðalfjöldi áhorfenda eru 50-500 eftir tegund keppni. Almennur opnunartími er mismunandi. Motocrossbrautir opna vanalega í kringum 1. apríl en endurosæðið í kringum 1. til 15. maí eftir því hversu hratt landið þornar. Enduroslóðar eru án sérstaks opnunartíma en motocrossbrautirnar eru opnar um helgar frá kl. 10-17 og mánudaga, miðvikudaga og föstudaga frá 14-21.

Fjöldi iðkenda sem nota svæðið að staðaldri er á bilinu 4-500 auk þeirra sem koma 1-2 á svæðið á ári. Á dag geta heimsóknir verið frá 5 upp í 100 manns eða að meðaltali 20-25 manns.

Ef fjöldi hjóla í motocrossbrautum verður það mikill þá er hópnum skipt eftir hjólasterð/getu til að minnka slyshættu og fækka í brautinni. Það er ekki oft gripið til þessa ráðs en það gerist þó annað slagið.

**Svæðið er alls 11,7 ha.**

##### Svæði 2.0

Motorcross 125-500 cc 1,7 km löng malarbraut. Ráðlögð breidd er 8m en lágmarks breidd er 5m. Ráskafli skal vera 80m breiður og á milli 80m og 120m langur og leitast skal við að hafa fyrstu beygju til hægri og 10m breiða. Brautinni fylgir startsvæði og plan (pittur).

##### Svæði 2.1

Motorcross 65 cc, 920 m löng malarbraut.

##### Svæði 2.2

Freestyle, 380 m löng malarbraut.

##### Svæði 2.3

Endurobrautabaut, 425 m löng malarbraut ætluð sem þrautabaut.

##### Svæði 2.4

Æfingabraut, 580 m löng æfingabraut, malarbraut.

##### Svæði 2.5

Byrjendabraut, 520 m byrjendabraut, malarbraut.

##### Svæði 2.6

Motorcross 85 cc, 1,4 km löng malarbraut.



Mynd 4. Yfirflugsmynd yfir keppnisbraut Vík.

#### 4.3 Byggingar

##### Byggingarreitur merktur 3.0

Innan byggingarreits er heimilt að reisa vélhjólahöll, allt að 8.160 m<sup>2</sup> (68x120 m) vegghæð allt að 10 m og mænishæð allt að 14 m.

##### Byggingarreitur merktur 3.1

Stjórnstöð og þjónustu- og viðgerðarhús ásamt þvottaaðstöðu. Innan byggingarreits er heimilt að reisa allt að 1000 m<sup>2</sup> byggingu á einni hæð. Samhliða ökukennslu krefst reglugerð um ökugerði þess að á svæðinu sé kennslustofa auk kennslutóla s.s. veltibíls og er gert ráð fyrir að þessi aðstaða verði í klúbbhúsinu. Þar verði einnig veitingaaðstaða og aðstaða fyrir starfsfólk og ökukennara. Gert er ráð fyrir að þessi starfsemi taki yfir a.m.k. 70 % opnunartíma.

##### Byggingarreitur merktur 3.2

Geymslubygging og þvottaaðstaða fyrir véljól. Innan byggingarreits er heimilt að reisa allt að 700 m<sup>2</sup> byggingu. Vegghæð að hámarki 3,2 m og mænishæð 6,5 m.

#### 4.4 Vegir

Aðkoma að svæðinu er um Suðurlandsveg. Sýnd eru mislæg gatnamót á deiliskipulagsupprætti.

#### 4.5 Bílastæði

Bílastæði á svæðinu er sameiginleg fyrir þá starfsemi á svæðinu en gert er ráð fyrir um allt að 160 stæðum auk 10 stæða fyrir vörubíla.

#### 4.6 Manir

Til þess að aðgreina mótorkrosssvæðið frá aksturkennslusvæðinu og til að draga úr hljóðmengun er gert ráð fyrir jarðvegsmönnum umhverfis mótorkrossbrautirnar. Jarðvegsmanirnar verða á bilinu 2-4 m en efnið mun koma frá mótorkrossbrautunum sjálfum og öðrum uppgreftri. Manirnar verða græddar upp og einnig munu þær niðrast sem áhorfendasvæði.





#### 4.7 Enduroslóðar

Um svæðið liggur slóðanet fyrir þolakstur en brautirnar eru merktar og liggja um svæðið í heild sinni. Slóðarnir eru sýndir með rauðum brotálínum á skipulagsuppdrætti. Ekki er leyfilegt að aka út fyrir merkta slóða en Vélhjólaklúbbur Íslands hefur grætt upp stóran hluta af svæðinu. Ekki er gert ráð fyrir breytingum á þolakstursbrautum.

#### 4.8 Fráveita

Allt ofanvatn frá malbikuðum brautum, vegum, bílastæðum og þvottaplani verður leitt í malarfylltar drenrásir til filteringar og í olúgildrur áður en því er skilað aftur í grunnvatnskerfið. Með því verður leitast við að stemma stigu við að mengandi efni berist með ofanvatni í grunnvatn. Fráveita frá mannvirkjum á svæðinu verði í rotþrær í samræmi við reglugerðir þar um.

Ekki eru áform um að eldsneyti, hættuleg efni eða spilliefni verði að jafnaði geymd á svæðinu nema í mjög litlum mæli og sett verða ákvæði um umgengisreglur og frágangskröfur vegna geymslu slíkra efna í starfsleyfi. Gerð verður krafa til verktaka að á meðan á framkvæmdum stendur verði viðhafðar mengunarvarnir í samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands. Ákvæði um slíkt verður sett í framkvæmdaleyfi sem sveitarfélagið Ölfus gefur út.

Koma þarf upp viðeigandi lekavörnum á svæðinu í samræmi við kröfur heilbrigðisyfirvalda, til að koma í veg fyrir að olía og spilliefni berist í jarðveg ef óhöpp verða. Kynna skal starfsfólki á svæðinu öryggisreglur fyrir verktaka og aðra sem erindi eiga inn á vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins, sem settar eru af vatnsveitum höfuðborgarsvæðisins í samvinnu við hlutaðeigandi heilbrigðiseftirlit. Ef óhapp á sér stað ber að grípa til eftirfarandi aðgerða:

1. Koma strax í veg fyrir frekari skaða með þeim búnaði sem er til staðar
  - lekabytta/motta
  - í gleypiefni
2. Tilkynna óhappið strax til eftirfarandi aðila, eftir svæðum.

Umdæmi	Nafn	Vinnusími	Farsími	Heimasími	Bakvakt
Orkuveita Reykjavíkur	Kristinn Gíslason	516 6550	617 6550	557 2206	
Vatnsveita Garðabæjar	Gústaf Jónsson	565 8532	820 8573	565 6718	
Vatnsveita Hafnarfjarðar	Dagur Jónsson	555 3451	853 0028	555 4351	896 2621
Vatnsveita Kópavogs	Jón Auðunsson	564 1580	896 1480	554 0531	
Vatnsveita Mosfellsbæjar	Herberg Kristjánsson	566 8450	693 6706	566 6364	566 8450
Slökkvilið Höfuðborgarsvæðisins					

3. Hreinsa strax upp allt það efni sem komist hefur í snertingu við jarðveg.

Ef óhapp á sér stað á svæðinu verður farið eftir þessari áætlun. Sjá einnig kafla 3.5 um mótvægisáðgerðir.



Mynd 4. Núverandi aðstaða Vélhjólaklúbbisins.



#### 4.9 Rafmagn

Lagður var háspennustrengur í jörðu og inn á svæðið árið 2006 og liggur hann meðfram veginum inn á svæðið.

#### 4.10 Vatnsveita

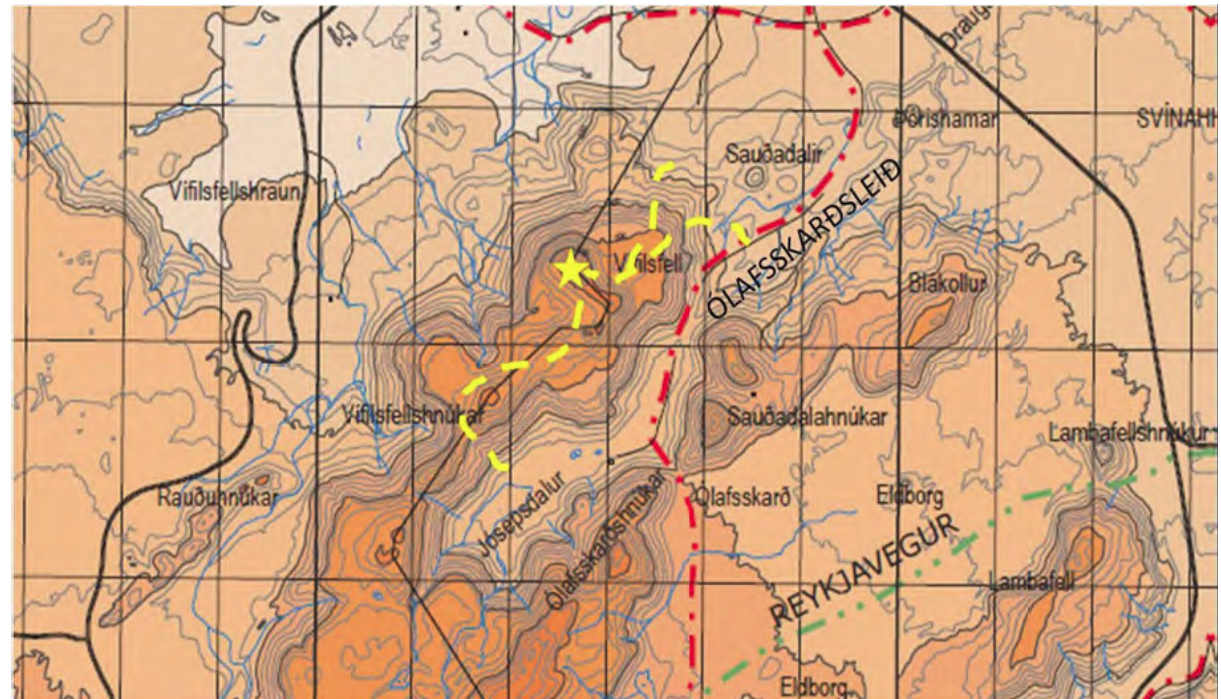
Vatn er fengið úr eigin borholu á svæðinu.

#### 4.11 Gönguleiðir

Ekki er margar gönguleiðir að finna í nágrenninu en þó nokkuð er um að fólk gangi á Vífilsfell og einnig liggur Ólafsskarðsleið í nágrenni námunnar. Á mynd 11.1. má sjá hvar Ólafsskarðsleið liggur en það er gömul þjóðleið sem lá frá Ölfusá áleiðis til Reykjavíkur um Jósepsdal og Lyklafell og er hún lokuð vélhjólaakstri. Ýmsar leiðir eru færar á Vífilsfelli sjálf en telja má að þær helstu séu þrjár og eru sýndar með gulri línu á uppdrætti. Ein þeirra liggur úr Jósepsdalnum upp á fjallið og svo eftir því endilöngu upp á topp. Önnur liggur frá veginum inn í Jósepsdal, rétt austan við námuna, upp á stallinn og þaðan upp á topp. Sú þriðja liggur frá plani framan við nýrri hluta námunnar, upp á stallinn og þaðan upp á topp.

#### 4.12 Reiðleiðir

Reiðleiðir liggja um gamlan veg sem notaður verður sem aðkomuvegur að svæðinu en einnig er skilgreind skv. gildandi aðalskipulagi Ölfus reiðleið sem liggur inn Jósepsdal. Þar sem reiðleiðin liggur um í gegnum athafnasvæði Ökukennarfélagsins og Vélhjólaþróttaklúbbsins verður hún færð austur fyrir svæðið og síðan inn á núverandi reiðleið inn Jósepsdal. Settar verðar upp merkingar á stöðum þar sem endurobrautir og reiðleiðir mætast til að tryggja öryggi þeirra sem eru á svæðinu. Ef stærri hópar reiðmanna fara um svæðið skal ávallt tilkynnt um ferðir þeirra.



Mynd 4. Gönguleiðir upp á Vífilsfell.



#### **4.13 Vöktunaráætlun**

Hingað til hefur hugsanleg mengun frá svæðinu ekki verið vöktuð. Margháttar starfsemi er viðsvegar á svæðinu í sem möguleg mengunarhætta er af, bæði er mesta umferðaræð landsins á Suðurlandsvegi, Flugvöllur á Sandskeiði og efnistaka í Bolöldum og rekstur bensínstöðvar í Litlu Kaffistofunni. Erfitt getur því reynst að leggja mat á frá hvaða starfsemi mengun geti borist í grunnvatn Vöktun vatnsgæða þyrfti því að framkvæma í víðara samhengi og m.t.t. annarra hugsanlegra mengunarvalda á svæðinu. Slík vöktun skal fara fram af rekstraraðilum vatnsveitu á höfuðborgarsvæðinu eða heilbrigðiseftirliti.



## 5. SAMANTEKT EFTIR AUGLÝSINGU

Niðurstaða umhverfisskýrslu leiddi í ljós að neikvæðra áhrifa mun gæta vá landslag, jarðfræði og loft vegna þeirra áforma sem uppi eru. Sett er fram vöktunaráætlun og mótvægisáðgerðir fyrir vatnsgæði þar sem svæðið er á jaðri fjarsvæðis vatnsverndar.

Tillagan deiliskipulagi var auglýst frá frá 3. júlí 2013 til 14. ágúst 2013. Engin athugasemd barst á auglýsingatíma en umsagnir bárust við deiliskipulagsbreytinguna nokkrum aðilum og er samantekt um umsagnir og viðbrögð við þeim hér að neðan.

Deiliskipulag aksturkennslusvæðis og vélhjólakstursbrauta. Samantekt athugasemda og umsagna:		
Aðili og dagsetning	Athugasemd	Viðbrögð við umsögnum/athugasemdum
Landssamband Hestamannafélaga, 12.8.2013	<p>„Reiðleiðir í deiliskipulagsáætlunum eru ekki ásættanlegar, reiðleiðin upp Jósefsdal í Ólafsskarð bæði liggur samsíða og krossar nokkrum sinnum svokallaðar Endurobrautir vélhjólamanna. Þessi tilhögun kallar einungis á slysaættur og árekstra á milli aðila, hér verður að finna betri tilhögun reiðleiðar um Jósefsdal.</p> <p>Einnig virðist sem reiðleið austan ökugerðis liggja of nærri ökugerðum bæði fyrsta og öðrum áfanga þeirra, það hlýtur að vera rými til að hafa meiri fjarlægðir á milli reiðvegjar og ökugerða á aksturkennslusvæði.</p> <p>Athugasemdir eru gerðar við að lítið sem ekkert samráð var haft við samtök hestamanna í skipulagsferlinu.“</p>	<p>Gerðar hafa verið lagfæringar á uppdrætti vegna reiðleiðar upp Jósefsdal í samráði við Landssamband hestamanna eftir fund með fulltrúum þeirra 30. ágúst 2013.</p> <p>Settar verða upp merkingar á tveimur stöðum þar sem reiðleið og endurobrautir mætast til að tryggja öryggi vegfarenda um svæðið.</p> <p>Haft var samráð við Landssamband hestamanna við gerð skipulagslýsingar og þeim send tillagan til umsagnar sem og aftur þegar tillaga var auglýst.</p>



Aðili og dagsetning	Athugasemd	Viðbrögð við umsögnum/athugasemdum
<p>Umhverfis- og skipulagsráð Reykjavíkurborgar, 14.8.2013</p>	<p>„Umhverfis- og skipulagsráð tekur undir þær athugasemdir sem fram koma í umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur dags. 17. júlí 2013.“</p> <p>Athugasemdir HER við einstaka kafla:</p> <p>„1.2 Deiliskipulagssvæði. Hér þarf að lagfæra orðalag.</p> <p>1.3 Markmið. HER telur að staðsetningin sé ekki heppileg vegna eðli starfseminnar og útheimti fyrir vikið miklar mengunarvarnir til að koma í veg fyrir mengun grunnvatns. HER telur að að hér eigi að bæta inn að lögð verði áhersla á fyrirbyggingu vegna mengunar grunnvatns.</p> <p>2.5 Hljóðvist. Hér má nefna að að svæðið í kring er mikið notað til útivistar auk þess sem gestir á sjálfu aksturssvæðinu eru útsettir fyrir hávaðamengun og ekkert kemur fram um það hvernig gestir skulu varaðir við né hvernig þeir geta varið sig.</p> <p>3.1 Áhrifaþættir. Laga þarf textann í upptalningunni. Hér þarf að skilja að umræðu um vatns- og loftgæði. Auk þess er það mat HER að umræða um loftmengun og loftgæði eigi heima saman í upptalningu.</p> <p>3.4. Valkostir. Hér vantar að nefna umhverfisáhrif hvað varðar hættu á mengun grunnvatns aukast þar sem eru hraun og gljúpur jarðvegur.</p>	<p>Texti hefur verið lagfærður.</p> <p>Fram kemur í greinargerð deiliskipulags að gerðar verða ýtrustu kröfur varðandi mengunarvarnir og settar eru fram mótvægisáðgerðir og gerð grein fyrir fyrirkomulagi vöktunar.</p> <p>Nálægt umræddu svæði liggur gönguleið, en hún er í um 1200-1300 m fjarlægð frá æfingarbraut þar sem hún liggur næst svæðinu. Eins og sjá má á mynd 4 þá liggur 52 dB línan nálægt því svæði þar sem gönguleiðin liggur. En 52 dB er viðmiðunargildi fyrir útivistarsvæði á dagtíma frá aksturssvæðum þar sem eru 4 æfingadagar. Gera má ráð fyrir að hljóðstig á um fyrstu 260-270 m af gönguleiðinni séu yfir dönskum reglugerðarkröfum fyrir hljóðstig á kvöldin. Hávaði frá akstri á endurostígum dreifist meira og eru þeir ekki mikið notaðir. Með því að nálgast þá sem óendanlega langa línuuppsprettu sem ekki fleiri en 2 hjól keyra á hverri klst þá mun 45 dB jafngildislínan fyrir eina klukkustund ná um 230 m út fyrir stíginn. Ekki er því þörf á sérstökum áðgerðum vegna hljóðvistar fyrir utan að gert er ráð fyrir mönnum umhverfis þær brautir þar sem kraftmestu hjólin fara um.</p> <p>Texti hefur verið lagfærður m.t.t. athugasemdar.</p> <p>Texti var lagfærður m.t.t. umsagnar.</p>





Aðili og dagsetning	Athugasemd	Viðbrögð við umsögnum/athugasemdum
Umhverfis- og skipulagsráð Reykjavíkurborgar, 14.8.2013	<p>Mótvægisáðgerðir. Hér þarf að nefna eins og fram kemur í kafla 4.8 að ofanvatn af malbikuðum brautum sé einnig leitt í olúgildrur áður en því er verður veitt í grunnvatn. Athygli vekur að hvergi er minnst á bílaþvott eða efnanotkun s.s. við gerð hálkubrauta í deiliskipulaginu. Í kaflanum þarf að bæta úr þessu og að fram komi hvaða mótvægisáðgerðum skuli beitt. HER telur æskilegast að ekki verði stundaður bílaþvottur á svæðinu og að einungis skuli notað vatn til gerðar hálkubrauta eða til bílaþvotta ef sú starfsemi er á svæðinu.</p> <p>4.3 Byggingar. Fram kemur að einnig eigi að koma upp verkstæði til bifvélaviðgerða. Ekki er gerð grein fyrir umfangi þeirrar starfsemi sérstaklega í greinargerðinni.</p> <p>4.8 Fráveita. Hér kemur fram að þvottaplan eigi að vera á staðnum. Hér er viðtakinn grunnvatn sem er mun viðkvæmari viðtaki en víðast og þarf að vera skýrt að gera skuli ítarlegri kröfur en almennt er gert. Orðalagið að „leitast verði við að stemma stigu við að mengandi efni berist með ofanvatni í grunnvatn“ ætti að vera „koma í veg fyrir að mengandi efni berist með ofanvatni í grunnvatn“. Í kaflanum er talað um meðhöndlun efna þ.á.m. spilliefni inni á svæðinu. Þetta ætti mögulega að vera í sér kafla. Töflu ónúmeraðri í kaflanum um viðbragðsaðila þarf að lagfæra og bæta við Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins er meðal fyrstu viðbragðsaðila auk heilbrigðiseftirlita á svæðinu.“</p>	<p>Bætt var við í kafla 3.5 um mótvægisáðgerðir að vatn yrði einnig leitt í olúgildrur. Þar sem ofanvatn af þvottplönnum verður veitt í olúgildrur er ekki talið að mengun geti borist í grunnvatn. Ekki er um umfangsmikinn þvott að ræða og ekki notast við hreinsiefni. Við gerð hálkubrauta verður eingöngu notast við vatn, enda staðsetning svæðisins valin m.a. út frá veðurskilyrðum þar sem möguleiki er á fleiri frostadögum.</p> <p>Um er að ræða mjög umfangslitla starfsemi. Allar almennar og stærri viðgerðir fara fram á viðurkenndum verkstæðum. Hér er um að ræða aðstöðu vegna veltibíls og minniháttar viðgerða eins og dekkjaskipti.</p> <p>Texti hefur verið lagfærður m.t.t. athugasemdar.</p>
Seltjarnarnesbær, 8.8.2013	„Nefndin felur skipulagsstjóra að ítreka áhyggjur af mengun og utansvæðisakstri.“	



Aðili og dagsetning	Athugasemd	Viðbrögð við umsögnum/athugasemdum
<p>Heilbrigðiseftirlit Suðurlands 31.7.2013</p>	<p>„Svæðið er á fjarsvæði vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins og á mörkum Elliðaárstraums og Selvogsstraums, sem eru með stærstu grunnvatnsstraumum landsins. Óheppilegt staðarval, sem orkar tvímælis með tilliti til þeirrar mengunarhættu, sem af ofangreindri starfsemi kann að stafa.</p> <p>Höfundar skipulagsins þurfa að gera sér grein fyrir að svæðið er vatnsverndarsvæði sem þjónar þorra landsmanna og fjölbreyttri starfsemi með neysluvatn.</p> <p>Heilbrigðiseftirlit Suðurlands hefur áður bent á, í fyrri umfjöllun um skipulagið, að óheimil er öll geymsla eldsneytisbirgða á svæðinu. Jafnframt er sú krafa í starfsleyfisskilyrðum vélhjólaakstursíþróttafélags, sem starfar á svæðinu, sbr. Starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands.</p> <p>Verulega þarf að bæta greinargerð skipulagsins varðandi vatnsverndarmál, fjalla þarf ítarlega um mótvægisáðgerðir og mengunarvarnir vegna mannvirkja og fyrirhugaða starfsemi og nauðsynlega vöktun vegna grunnvatns og að vöktun verði unnin m.a. í samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands.“</p>	<p>Svæðið er utan vatnsverndarsvæðis, að undanskilinni einni þolakstursbraut, en í jaðri þess. Gerðar eru samt sem áður strangar kröfur varðandi fráveitu á svæðinu eins og fram kemur í kafla um fráveitu og mótvægisáðgerðir.</p> <p>Sjá svar hér að ofan.</p> <p>Eldsneyti verður einungis geymt í litlu magni. Það sem geymt verður á svæðinu verður í fullu samræmi við þær kröfur sem gerðar eru í reglugerð 035/1994 um varnir gegn olíumengun frá starfsemi í landi.</p> <p>Bætt hefur verið við umfjöllun um vatnsverndarsvæði og mótvægisáðgerðir og kafla um vöktun.</p>
<p>Umhverfisstofnun 10.9.2013</p>	<p>“Í umfjöllun um jarðfræði kemur ekki fram að endurobrautir fara inn á svæði á náttúruminjaskrá sem er nr. 753 Eldborgir við Lambafell, en á því svæði eru eldvörpin, hrauntraðirnar frá þeim ásamt hrauninu umhverfis. Í skránni er þeim lýst sem formfögurum eldstöðvum frá sögulegum tíma. Að mati Umhverfisstofnunar ætti að færa endurobrautir út fyrir svæði á náttúruminjaskrá og ganga frá því raski sem orðið hefur á svæðinu. Einnig bendir Umhverfisstofnun á að þar sem endurobrautir fara inn á svæði á náttúruminjaskrá nr. 753, Eldborgir við Lambafell, hefði átt að leita umsagnar Umhverfisstofnunar um framkvæmdina, sjá 38.gr. laga um náttúruvernd nr.44/1999.”</p>	<p>Svæði nr. 753 Leitarhraun er mjög rúmt afmarkað en um er að ræða Eldborgir við Lambafell, þ.e. eldvörpin, hrauntraðirnar frá þeim ásamt hrauninu umhverfis. Ein braut liggur nokkuð frá jaðri þess svæðis og og hefur ekki áhrif á hraunmyndanir á svæðinu.</p>



Aðili og dagsetning	Athugasemd	Viðbrögð við umsögnum/athugasemdum
	<p>Á svæðinu sem deiliskipulagstillagan nær yfir er mikið um mosagróið hraun og bendir stofnunin á að í umhverfismati áætlunarinnar er gert ráð fyrir að alls 9 – 10 ha svæði eldhrauns verði raskað við framkvæmdir á svæðinu. telur Umhverfisstofnun mikilvægt að þeim hluta þess sem ekki hefur verið raskað með utanvegaakstri sé hlíft. Umhverfisstofnun bendir á að skv. lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd nýtur eldhraun sérstakrar verndar og skal forðast röskun þess. Því telur stofnunin mikilvægt að þeim hluta eldhrauns sem ekki hefur verið raskað með utanvegaakstri sé hlíft.</p> <p>Fram kemur í greinargerð að gert er ráð fyrir að ofanvatn frá malbikuðum brautum verði leitt í malarfylltar drenrásir til filteringar áður en það fer í grunnvatnskerfið. Ekki kemur fram hvort áætlað sé að geyma eldsneyti á staðnum, né um frágang á geymslu þess.</p> <p>Í greinargerð er farið yfir hljóðvist. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að hávaði frá umferð á deiliskipulagssvæðinu og endurobrautum verði vaktadur og áhrif hávaðans á aðra útivist á svæðinu metinn. Opið svæði til sérstakra nota er útivistarsvæði fyrir ýmsa hópa og því þarf að skoða hvernig endurobrautir samrýmast annarri útivist á svæðinu.</p> <p>Að mati Umhverfisstofnunar er verið að taka víðáttumikið svæði á milli Vífilfells og Eldborga við Lambafell undir ökugerði til aksturskennslu Ökuennarafélags Íslands og undir akstursípróttir og endurobrautir. Mikilvægt er að ósnortnum hraunsvæðum á áætluðu framkvæmdasvæði verði hlíft.</p> <p>Að mati Umhverfisstofnunar hefur ofangreind starfsemi almennt óafturkræf áhrif á umhverfið og bendir stofnunin á það mikla rask sem orðið hefur af völdum akstursípróttar og endurobrauta nú þegar á svæðinu.</p> <p>Að mati Umhverfisstofnunar er lykilaðalatriði að notendur endurobrauta aki einungis á þeim brautum sem þeim eru áætlaðar og stundi ekki akstur utan brauta og vega. Annað er óáætlanlegt og verður fólk í akstursípróttum að sýna aga við gerð brauta og víkja ekki út af þeim.</p>	<p>Við gerð ökugerðis verður þess gætt að takmarka framkvæmdasvæðið við sjálfar brautirnar að raska ekki nema lágmarkssvæði út fyrir vegaxlir brautanna. Alls munu liðlega 2 -3 ha af landi fara undir brautir fyrir aksturskennslusvæðið.</p> <p>Eldsneyti verður einungis geymt í litlu magni. Það sem geymt verður á svæðinu verður í fullu samræmi við þær kröfur sem gerðar eru í reglugerð 035/1994 um varnir gegn olíumengun frá starfsemi í landi.</p> <p>Gerð var úttekt á hávaða á svæðinu og fylgdi hún tilkynningarskjalinu. Í október 2011 var gerð athugun á hljóðvist vegna motocrosssvæðisins á vegum Verkfræðistofu Eflu, þar sem stuðst var við viðmiðunarmörk skv. danskri reglugerð. Þar eru viðmiðunarmörk sett fram sem jafngildishljóðstig fyrir eina klukkustund (sjá töflu hér að neðan) ásamt því að skoðuð voru reiknilíkon af sambærilegum svæðum sem Efla hefur unnið. Samkvæmt athuguninni þá mun um 260-270 m af gönguleið upp á Vífilfell vera yfir settum viðmiðunarmörkum þar sem hljóðstig er á bilinu 47-52 dB. Hávaði frá akstri á endurostígum dreifist meira og eru ekki mikið notaðir og miðað við að 2 hjól keyri á hverri klukkustund þá mun 45 dB jafngildislinan ná um 230 m út fyrir endurostígin. Umrætt svæði er tileinkað vélhjólaakstri og ökugerði og markmið svæðisins er að draga vélhjólaumferð af öðrum svæðum inn á svæðið við Bolöldur. Önnur útivist er takmörkuð á svæðinu fyrir utan gönguleið upp á Vífilfell.</p> <p>Ekki er um varanlegar brautir að ræða. Um er að ræða 2-3 m breiðar brautir sem auðvelt er að jafna út og græða upp. Ennfremur vill framkvæmdaraðili ítreka að með þessari aðgerð er verið að stemma stigu við akstri utan skilgreindra svæða fyrir vélknúin ökutæki á útivistarsvæðum og beina þeim á Bolöldusvæðið sem er umfangsmikið. Er þetta gert til að takmarka eins og kostur er umferð um Hengilinn og önnur svæði á Suðvesturhorninu.</p>



## 6. HEIMILDARSKRÁ

Aðalskipulag Ölfus 2010-2022.

Bjarni F. Einarsson 2011. Fornleifakönnun vegna deiliskipulags fyrir ökugerði og vélhjólaaksturssvæði í Jósepsdal við Bolöldu, Árnessýslu/Gullbringusýslu.

EFLA 2008: Efnistaka í Bolaöldum Ölfusi, mat á umhverfisáhrifum, matsskýrsla, janúar 2011.

EFLA 2011: Suðurlandsvegur frá Hólmsá ofan Reykjavíkur að Hveragerði, matsskýrsla, júní 2009.

EFLA 2011. Niðurstöður athugunar vegna hljóðvistar, minnisblað.

