

# Efnistaka í Seljadal, Mosfellsbæ

Mat á umhverfisáhrifum  
Ágúst 2014

Matskýrsla



**Upplýsingablað – Seljadalsnáma**  
Matsskýrsla

<i>Höfundar:</i> <b>Eva Dís Þórðardóttir</b>		<i>Dags.</i> <b>01.07.2014</b>	<i>Verknúmer:</i> <b>2514-008</b>	<i>Skýrslunúmer:</i> <b>N/A</b>	
<i>Útgáfa</i>	<i>Lýsing</i>	<i>Höfundar</i>	<i>Rýni</i>	<i>Dags.</i>	<i>Samþykkt</i>
<b>1</b>	<b>Drög</b>	<b>EDÞ</b>	<b>BDI</b>	<b>10.07.2014</b>	<b>ÞRS</b>
<b>2</b>	<b>Matsskýrsla- drög</b>	<b>EDÞ</b>	<b>ÞRS</b>	<b>20.07.2014</b>	<b>ÓÁ</b>
<b>3</b>	<b>Matsskýrsla</b>	<b>EDÞ</b>	<b>ÞRS</b>	<b>29.08.2014</b>	<b>EDÞ</b>



## SAMANTEKT

Í þessari skýrslu er kynnt mat á umhverfisáhrifum efnistöku í Seljadalsnámu í Mosfellsbæ. Rekstraraðili námunnar er Malbikunarstöðin Höfði hf.

### **Almennt**

Tilgangur framkvæmdarinnar er að mæta þörf fyrir fyrsta flokks steinefni fyrir malbik á höfuðborgarsvæðinu. Malbikunarstöðin Höfði hf. hyggst halda áfram núverandi vinnslu í Seljadal. Náman er staðsett í Seljadal sem liggur austan Hafravatns í Mosfellsbæ og hefur efni verið unnið í Seljadal frá árinu 1986.

Þrátt fyrir að náman hafi verið starfrækt um langt skeið þarf nú, samkvæmt IV. ákvæði til bráðabirgða í lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, að afla námunni framkvæmdaleyfis enda gert ráð fyrir að áframhaldandi vinnsla verði í námunni næsta eina og hálfra árið.

Framkvæmdin fellur undir lið a tl. 2 í 2. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og er því tilkynningaskyld til Skipulagsstofnunar. Náma af þessari stærð er því ekki sjálfkrafa matsskyld, en framkvæmdaraðila er heimilt, að höfðu samráði við Skipulagsstofnun að sleppa málsmeðferð skv. 2. viðauka laga og hefja strax undirbúning matsferils, sbr. 10. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum. Mosfellsbær hefur óskað þess að umhverfisáhrif efnistökkunnar séu metin áður en framkvæmdarleyfi er gefið út og hefur Malbikunarstöðin Höfði orðið við þeirri beiðni og fengið samþykki Skipulagsstofnunar fyrir þeirri málsmeðferð.

### **Lýsing framkvæmdar**

Efnisvinnslusvæðið er í sveitarfélaginu Mosfellsbæ. Seljadalur er dalur sem liggur frá NA til SV, austan Hafravatns. Dalbotninn liggur upp að Grímmannsfelli, en að vestan lokast dalurinn að mestu af Búrfelli. Seljadalsá kemur upp í drögum í dalbotninum og rennur síðan eftir Seljadal til vesturs í Hafravatn. Sunnan og vestan dalsins eru nokkrar tjarnir, Silungatjörn og Krókatjörn þeirra stærstar, og umhverfis þær nokkur frístundahús.

Núverandi náma er tæpir 5 ha að flatarmáli. Gert er ráð fyrir að vinnslusvæðið sem unnið er á næsta 1,5 árið sé um 1 ha til viðbótar. Í mati á umhverfisáhrifum eru metin umhverfisáhrif námuvinnslu næsta 1,5 árið og er ætlunin að vinna að hámarki 60.000 m<sup>3</sup> úr námunni.

Í frummatsskýrslu er gerð grein fyrir vinnsluáætlun og áformum um frágang námunnar. Ekki voru aðrir kostir skoðaðir í matsferlinu en núllkostur og sá sem verður hér til umfjöllunar. Það er gert þar sem að ekki er um fleiri kosti að ræða. Efnistaka í Seljadal er háð því að hún sé innan afmarkaðs svæðis á aðalskipulagi Mosfellsbæjar og er það ósk sveitarfélagsins að það svæði verði ekki stækkað. Því hefur Malbikunarstöðin Höfði ekki annarra kosta vöð en að klára að nýta það svæði sem eftir er innan afmarkaðs svæðis á aðalskipulagi Mosfellsbæjar sem er um 60.000 m<sup>3</sup>.

### **Mat á umhverfisáhrifum**

Í matsvinnunni var megináhersla lögð á eftirtalda þætti: Landslag og ásýnd, gróðurfar og dýralíf, útivist, fornleifar og hljóðvist og loftgæði, á rekstrartíma.

#### **Niðurstöður matsvinnunnar varðandi þessa þættir eru eftirfarandi:**

**Landslag og ásýnd:** Bein áhrif áframhaldandi efnistöku í Seljadalsnámu ná ekki yfir umfangsmikið svæði. Sýnileiki námunnar eins og hún er núna er óverulegur og ekki er gert ráð fyrir að áframhaldandi efnistaka breyti því. Sjónræn áhrif teljast staðbundin, varanleg og óafturkræf og því á heildina litið talsvert neikvæð. Áhrifin eru hinsvegar að mestu leyti komin fram nú þegar.

**Gróðurfar og dýralíf:** Ekki er talið að svæðið hafi sérstöðu hvað varðar tegundafjölbreytni gróðurs né dýra. Fyrirhuguð áframhaldandi efnistaka er á svæði sem er þegar raskað eftir fyrir



efnistöku. Gróðurfar sem einkennir svæðið í kring telst ekki hafa neina sérstöðu. Talið er að gróður svæðisins hafi lítið fagurfræðilegt gildi sem hluti af heildarmynd svæðisins. Vegna fyrirhugaðrar efnistöku er áhrifa á gróður helst að vænta í jöðrum efnistökusvæðis og teljast minniháttar. Á svæðinu er lítið um dýralíf og áhrif námuvinnslnnar á það talin lítil sem engin og ef einhver eru þá séu þau þegar komin fram.

*Útivist:* Engin fjölsótt útivistarsvæði eru í nánasta nágrenni við efnistökusvæðið. Efnistakan mun ekki hafa bein áhrif á notagildi svæðisins til útivistar þar sem að gönguleiðir liggja í um 200 metra fjarlægð frá svæðinu. Hinsvegar getur fólk sem stundar útivist á svæðinu orðið fyrir ónæði af völdum hávaða sem kemur frá efnisvinnslnni og rykmengun sem kemur frá námunni þegar veður er þurr. Með því geta orðið tímabundin neikvæð áhrif á gildi svæðisins til útivistar. Óviðunandi frágangur á efnistökusvæði gæti rýrt gildi svæðisins til útivistar í framtíðinni. Snyrtilegur frágangur og umgengni á framkvæmdartíma á svæðinu mun draga úr sjónrænum áhrifum og áhrifum á útivist. Áætlað er að áhrif framkvæmdarinnar á útivist og ferðamennsku séu óveruleg.

*Fornleifar:* Engar fornleifar eru skráðar á svæðinu og hefur framkvæmdin því engin áhrif á fornleifar. Ef fornleifar finnast við framkvæmd verks mun framkvæmdaraðili stöðva framkvæmd skv. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

*Loftgæði, á rekstrartíma:* Áhrif efnistökkunnar á loftgæði eru af tvennum toga, annarsvegar frá umferð og hinsvegar svífryksmengun frá efnisvinnslnni sjálfri.

Engin umferð er um Seljadalsnámu í dag vegna þess að efnistaka hefur ekki verið í gangi síðan 2012. Á Hafravatnsvegi er um 1,4 km langur kafli sem er með malarslitlagi (sjá mynd 26) og bærinn Miðdalur liggur við veginn. Borist hafa kvartanir á fyrri efnistökutímabilum um að mikil rykmengun leggist yfir bæinn Miðdal. Umferð þungaflutningabíla verður á framkvæmdatíma og má gera ráð fyrir um 25 þungaflutningabílum á dag þá daga sem unnið er í námunni. Á rekstrartíma veldur efnisvinnsln svífryksmengun bæði frá sjálfri efnisvinnslnni og frá náttúrulegum uppsprettum eins og uppblæstri jarðvegs t.d. frá tipp. Áhrifa af slíku mun líklega helst gæta í frístundabyggðinni við Silungatjörn.

Vænta má að áhrif á loftgæði á rekstrartíma séu óveruleg en geta orðið tímabundið neikvæð á þurrkadögum. Áhrif á haustin og á veturna verða mun minni en um vor og sumar sökum úrkomu og ofankomu. Fyrirbyggjandi aðgerðir eins og rykbinding eru á ábyrgð Vegagerðarinnar til að minnka magn lauss fínefnis á veginum. Framkvæmdaraðili mun vinna að því að lágmarka þá þætti sem eru á hans valdi og skapað geta rykmengun eins og hraða bíla sem aka Hafravatnsveginn á hans vegum og vökva veginn sé mikill þurrkur þá daga sem efnisvinnsla fer fram. Ekki er talið að mótvægisáðgerða sé þörf fyrir áhrif efnisvinnslnnar sjálftrar á loftgæði. Á heildina lítið er talið að áhrif á loftgæða á rekstrartíma séu tímabundin og afturkræf og teljast því óveruleg út frá umfangi svæðis og fólksfjölda sem verður fyrir áhrifum.

*Hljóðvist, á rekstrartíma:* Seljadalsnáma er úr alfaraleið og ekki nein starfsemi þar sem veldur hávaða eins og er. Vinnsla í námunni hefur verið um margra ára skeið en ekkert hefur verið unnið í námunni frá 2012. Nærliggjandi frístundabyggð og heilsársbúseta á Þormóðsdal og Miðdal eru þeir íverustaðir sem að geta orðið fyrir áhrifum af völdum hávaða á framkvæmdartíma. Mat á hávaðadreifingu frá Seljadalsnámu er tvíþætt. Annarsvegar er skoðuð hávaðadreifing frá beltagröfunni sem er í mestri notkun í námunni, og hinsvegar áhrif aukinnar umferðar þungaflutninga um Hafravatnsveg og aðkomuveg að námunni.

Þær hljóðuppsprettur sem verða í námunni jafnt og þétt á rekstrartímanum eru beltagrafa, vöruflutningabílar og jafnvel jarðýta. Gera má ráð fyrir að hljóðstig fyrir beltagröfu muni vera um 37 dB(A) við Silungatjörn, um 31 dB(A) í Þormóðsdal og um 29 dB(A) í Miðdal. Þessir útreikningar miðast við að engar hljóðskermingar séu í beinni sjónlínu milli námu og byggðar. Þar sem að náman er að næstu fullunnin í dag munu vinnuvélar vera staðsettar inni í námunni og með því verður töluverð hljóðskermun af námveggjunum. Auk skermunarinnar sem er af námunni sjálfri mun landslagið á svæðinu einnig skerma af hljóð þar sem að hæðarmunur er mikill í landinu og gróður er mikill í kringum bæina Þormóðsdal og Miðdal.

Niðurstöður hljóðreikninga fyrir umferð eru að miðað við 360 ökutæki á dag. Sé bætt við umferð 25 þungra ökutækja frá námunni mun hljóð frá veginum hækka um 2 dB, eða úr 52 dB(A) upp í 54 dB(A) í 10 m fjarlægð frá vegi. Ef gert er ráð fyrir að umferð ökutækja sé mun minni, eða um 100 ökutæki á dag, þá munu þessi 20 þungu ökutæki hækka hljóðgjöfina um 3 dB, eða úr 48 dB(A) í 51 dB(A) í 10 m fjarlægð frá vegi. Þá má gera ráð fyrir að umferð á aðkomuvegi sé eingöngu vegna námuvinnslunnar, og er því hljóðstig þar um 48 dB(A) í 10 m fjarlægð. Krafan um  $L_{Aeq} = 45$  dB eða minna við frístundabyggð er því uppfyllt í 20 m fjarlægð frá vegi. Áætlað er að áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist á rekstartíma séu tímabundin og óveruleg.

### ***Niðurstæða mats á umhverfisáhrifum***

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á 4 af þeim 6 umhverfisþáttum sem metnir voru. Engin áhrif verða á fornleifar þar sem engar fornleifar fundust á svæðinu. Áhrif á landslag og ásynd teljast talsvert neikvæð en áhrifin eru að mestu komin fram nú þegar. Niðurstæða matsins er að heildaráhrif framkvæmdarinnar verði óveruleg. Í því felst að áhrif framkvæmdarinnar eru minniháttar, með tilliti til umfangs svæðisins og viðkvæmni þess fyrir breytingum, ásamt fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum. Áhrifin eru varanleg og óafturkræf og samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda og þeim alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.

## EFNISYFIRLIT

<b>SAMANTEKT</b> .....	<b>II</b>
<b>MYNDASKRÁ</b> .....	<b>VII</b>
<b>TÖFLUSKRÁ</b> .....	<b>IX</b>
<b>1 INNGANGUR</b> .....	<b>10</b>
1.1 Almennt .....	10
1.2 Mat á umhverfisáhrifum .....	11
1.2.1 Matsskylda framkvæmdar .....	11
1.2.2 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum.....	11
1.2.3 Yfirlit yfir matsferlið.....	11
1.2.4 Tímaáætlun matsferlis og framkvæmdar .....	12
<b>2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA</b> .....	<b>13</b>
2.1 Tilgangur og markmið .....	13
2.2 Almennt .....	13
2.3 Mannafli, tækjakostur .....	14
2.4 Vinnsluáætlun .....	14
2.5 Umferð.....	14
2.6 Jarðvegshaugur .....	18
2.7 Frágangur svæðisins .....	18
2.7.1 Frágangur fyrri efnistökusvæðis.....	19
2.7.2 Frágangur námusvæðis .....	19
2.8 Valkostir.....	23
<b>3 FRAMKVÆMDA- OG ÁHRIFASVÆÐI</b> .....	<b>24</b>
3.1 Staðsetning, staðhættir .....	24
3.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis.....	25
3.3 Afmörkun áhrifasvæðis framkvæmdar.....	25
3.4 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir .....	26
3.4.1 Svæðisskipulag .....	26
3.4.2 Aðalskipulag .....	26
3.4.3 Deiliskipulag .....	26
3.5 Eignarhald .....	27
3.6 Leyfisveitingar .....	27
<b>4 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM</b> .....	<b>28</b>
4.1 Almennt .....	28
4.1.1 Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum .....	28
4.1.2 Umhverfisþættir til mats á umhverfisáhrifum.....	28
4.1.3 Forsendur og aðferðir við mat á umhverfisáhrifum .....	28
4.2 Landslag og ásjúnd.....	30
4.2.1 Gögn og rannsóknir.....	30
4.2.2 Grunnástand.....	30
4.2.3 Mat á áhrifum - viðmið.....	32
4.2.4 Einkenni og vægi áhrifa.....	32
4.2.5 Mótvægisaðgerðir.....	37

4.2.6	Niðurstaða - áhrif á landslag og sjónræna þætti.....	37
4.3	Gróðurfar og dýralíf.....	38
4.3.1	Gögn og rannsóknir.....	38
4.3.2	Grunnástand.....	38
4.3.3	Mat á áhrifum- viðmið.....	40
4.3.4	Einkenni og vægi áhrifa.....	40
4.3.5	Mótvægisaðgerðir.....	40
4.3.6	Niðurstaða- áhrif á gróðurfar og dýralíf.....	40
4.4	Útivist.....	41
4.4.1	Gögn og rannsóknir.....	41
4.4.2	Grunnástand.....	41
4.4.3	Mat á áhrifum - viðmið.....	42
4.4.4	Einkenni og vægi áhrifa.....	42
4.4.5	Mótvægisaðgerðir.....	43
4.4.6	Niðurstaða – áhrif á útivist.....	43
4.5	Fornleifar.....	44
4.5.1	Gögn og rannsóknir.....	44
4.5.2	Grunnástand.....	44
4.5.3	Mat á áhrifum- viðmið.....	44
4.5.4	Einkenni og vægi áhrifa.....	44
4.5.5	Mótvægisaðgerðir- vöktun.....	44
4.5.6	Niðurstaða- áhrif á fornleifar.....	44
4.6	Loftgæði, á rekstrartíma.....	45
4.6.1	Gögn og rannsóknir.....	45
4.6.2	Grunnástand.....	45
4.6.3	Mat á áhrifum – viðmið.....	46
4.6.4	Einkenni og vægi áhrifa.....	46
4.6.5	Mótvægisaðgerðir.....	46
4.6.6	Niðurstaða – áhrif á loftgæði, á rekstrartíma.....	47
4.7	Hljóðvist á rekstrartíma.....	51
4.7.1	Gögn og rannsóknir.....	51
4.7.2	Grunnástand.....	51
4.7.3	Mat á áhrifum – viðmið.....	51
4.7.4	Einkenni og vægi áhrifa.....	51
4.7.5	Mótvægisaðgerðir.....	54
4.7.6	Niðurstaða – áhrif á hljóðvist, á rekstrartíma.....	54
<b>5</b>	<b>KYNNING OG SAMRÁÐ.....</b>	<b>58</b>
<b>6</b>	<b>NIÐURSTÖÐUR.....</b>	<b>59</b>
6.1	Samantekt á umhverfisáhrifum.....	59
	<b>HEIMILDIR.....</b>	<b>61</b>
	<b>VIÐAUKI 1.....</b>	<b>63</b>
	<b>VIÐAUKI 2.....</b>	<b>69</b>
	<b>VIÐAUKI 3.....</b>	<b>72</b>
	<b>VIÐAUKI 4.....</b>	<b>100</b>

## MYNDASKRÁ

<b>Mynd 1.</b> Afstöðumynd sem sýnir staðsetningu Seljadalsnámu (merkt með rauðum hring) og athafnasvæði Malbikunarstöðvarinnar Höfða hf. (merkt með bláum hring).....	10
<b>Mynd 2.</b> Yfirlitsmynd yfir matsferlið.....	12
<b>Mynd 3.</b> Efnistökusvæðið í Seljadal. Rauðalínan afmarkar svæðið eins og það er skilgreint í aðalskipulagi Mosfellsbæjar. Sjá má staðsetningu jarðvegshaugs hægramegin innan svæðisins. Gula línan sýnir 50m breitt belti sem skoðað svæði var vegna beinna áhrifa. Bláa línan afmarkar það svæði sem fyrirhugað er að nýta til áframhaldandi efnistöku.....	13
<b>Mynd 4.</b> Grafa mun verða staðsett í námunni og sér hún um ámokstur og tilfærslu á efni innan svæðisins.....	14
<b>Mynd 5.</b> Jarðvegshaugurinn er staðsettur sunnanmegin í námunni.....	18
<b>Mynd 6.</b> Yfirlitsmynd af námunni og staðsetning þversniða. Rauða línan sýnir útmörk efnistökkunnar. Hæðarlínur sýna hæð í landi efnistökkunnar eins og hún er núna. ..	21
<b>Mynd 7.</b> Þversnið A0 - A1 (sjá mynd 8). Myndin sýnir yfirborð Seljadalsnámu eins og það er núna, að efnistöku lokinni og eftir frágang.....	22
<b>Mynd 8.</b> Þversnið B0 - B1 (sjá mynd 8.). Myndin sýnir yfirborð Seljadalsnámu eins og það er núna og að loknum frágangi. Ekki er fyrirhugað að vinna efni úr þessum hluta námunnar því þarf eingöngu að ganga frá þessum hluta námunnar. ....	22
<b>Mynd 9.</b> Helstu staðhættir í Seljadal. Efnistökusvæðið er auðkennt með rauðri línu. ....	24
<b>Mynd 10.</b> Efni úr námunni hefur ásýnd kubbabergs og stuðlabergs.....	25
<b>Mynd 11.</b> Hluti úr sveitarfélagsupprætti aðalskipulags sveitarfélagsins Mosfellsbæjar 2011-2030. Seljadalsnáma er sýnd með ljósbrúnum lit og merkt 512-N hægra megin við miðja mynd. ....	26
<b>Mynd 12.</b> Hér er horft yfir svæðið frá Seljadalsbrúnum. Sjá má hversu einsleitt landslagið á svæðinu er.....	31
<b>Mynd 13.</b> Hér er horft yfir námuna í átt að Reykjavík. Landslagið á svæðinu er fremur einsleitt. ....	31
<b>Mynd 14.</b> Hér má sjá efnistökusvæðið ásamt landslaginu umhverfis námuna eins og það er í dag. Landslagið er fremur einsleitt á svæðinu. Myndin er tekin í námunda við Seljadalsbrúnir í norðausturátt rétt fyrir ofan frístundabyggð við Silungatjörn. ....	33
<b>Mynd 15.</b> Yfirlitskort yfir efnistökusvæðið og nánasta umhverfi. Rauðu hringirnir tákna staðsetningu á myndatöku. Númer eru við hringina og má sjá þau númer við myndirnar sem koma í kjölfarið hér á næstu síðum.....	34
<b>Mynd 16.</b> Mynd tekin vestanmegin við Silungatjörn. Sjá má efnistökusvæðið beint fyrir ofan þakið á frístundarhúsinu sem er fyrir miðja mynd.....	34
<b>Mynd 17.</b> Mynd tekin við frístundahús sunnanmegin við Silungatjörn, önnur frístundahús liggja mun neðar í landinu og haf því mun minni sýn yfir efnistökusvæðið. Sjá má efnistökusvæðið fyrir miðri mynd. ....	35
<b>Mynd 18.</b> Mynd tekin á vegi staðsettum suðvestanmegin við Silungatjörn. Vegurinn er aðkomuvegur að frístundasvæðum við Krókatjörn og Silungatjörn. Sjá má glitta í efnistökusvæðið beint fyrir ofan húsið á miðri mynd.....	35
<b>Mynd 19.</b> Mynd tekin frá Nesjavallaleið í norðurátt að efnistökusvæðinu. Sjá má glitta í efnistökusvæðið fyrir miðja mynd.....	36

- Mynd 20.** Mynd tekin í námunda við Seljadalsbrúnir og í norðvesturátt að efnistökusvæðinu. Efnistökusvæðið er sýnilegt lengst til vinstri á myndinni. Svæðið sker sig ekki ýkja mikið úr landslaginu á svæðinu í dag..... 36
- Mynd 21.** Gróðurfar á svæðinu í kring einkennist af gras- og lyngmóa. .... 38
- Mynd 22.** Á fyrirhuguðu efnistökusvæði hefur gróðri þegar verið raskað að miklu leyti. Myndin er tekin um 4 metrum frá brún námunar..... 39
- Mynd 23.** Rauða línan sýnir u.þ.b. mörk fyrirhugaðrar efnistöku. Sjá má að svæðinu hefur að miklu leyti verið þegar raskað nú þegar. .... 39
- Mynd 24.** Hluti af kortinu „Gönguleiðir í Mosfellsbæ“. Umrætt efnistökusvæði er merkt inn á kortið með rauðum hring..... 41
- Mynd 25.** Hluti af samþykktu reiðleiðakorti Mosfellsbæjar. Umrætt efnistökusvæði er merkt inn á kortið með rauðum hring. .... 42
- Mynd 26.** Yfirlitskort sem sýnir yfirborð vega í nágrenni við efnistökusvæðið sem og staðsetningu Miðdals, Þormóðsdals. Frístundabyggð liggur í kringum Silungatjörn og Krókatjörn. .... 45
- Mynd 27.** Hér á kortinu má sjá appelsínugula hringi sem eru með 300, 500 og 912 m radíus. Við 912 m radíusinn er fjólublár hringur sem táknar staðsetningu frístundahúss sem liggur næst námunni. Bláa línan er 45 dB lína. .... 54

## TÖFLUSKRÁ

<b>Tafla 1.</b> Þeir þættir framkvæmdarinnar sem taldir eru geta valdið umhverfisáhrifum. ....	28
<b>Tafla 2.</b> Skýringar á skilgreiningu vægiseinkunna sem notaðar eru við mat á umhverfisáhrifum. ....	29
<b>Tafla 3.</b> <i>Tafla tekin úr reglugerð nr. 724/2008 um mörk fyrir hávaða frá atvinnustarfsemi. ..</i>	52
<b>Tafla 4.</b> <i>Tafla tekin úr reglugerð nr. 724/2008 um mörk fyrir hávaða frá atvinnustarfsemi. ..</i>	53
<b>Tafla 5.</b> <i>Heildaráhrif framkvæmdarinnar á umhverfið. ....</i>	59



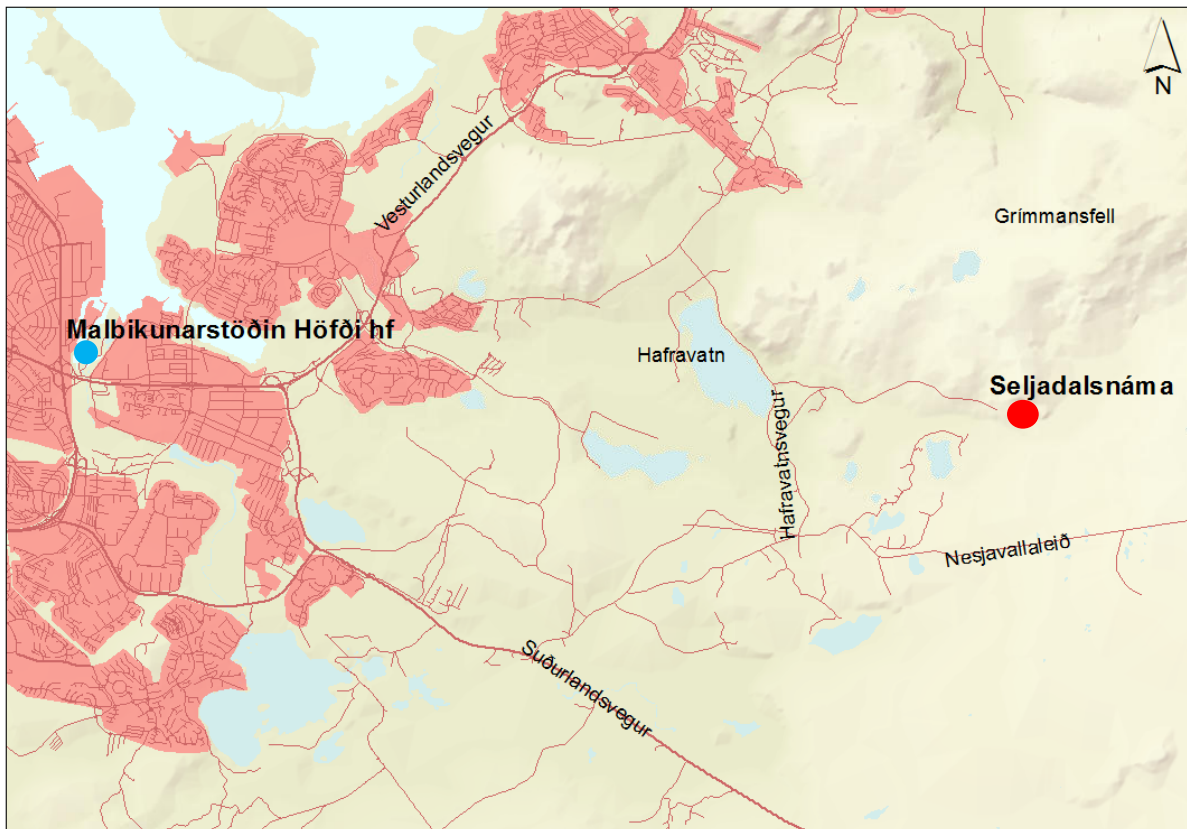
## 1 INNGANGUR

### 1.1 Almenn

Til að mæta þörf fyrir fyrsta flokks steinefni í malbik á höfuðborgarsvæðinu hyggst Malbikunarstöðin Höfði hf. halda áfram efnistöku í Seljadal til loka samningstímabils um efnistöku, þ.e. til lok ársins 2015, ekki hefur verið unnið í námunni síðan 2012. Náman er staðsett í Seljadal sem liggur austan Hafravatns í Mosfellsbæ. Mynd 1 sýnir staðsetningu námunnar og starfsstöðvar Malbikunarstöðvarinnar Höfða hf.

Efni hefur verið unnið í Seljadal frá árinu 1986, samningur um efnistöku var undirritaður 9. október 1985 milli Mosfellsbæjar og Reykjavíkurborgar (Malbikunarstöð Reykjavíkurborgar og Grjótnám Reykjavíkurborgar) með gildistíma til 30 ára, þ.e. til lok ársins 2015. Í árslok 1996 sameinuðust Malbikunarstöð Reykjavíkurborgar og Grjótnám Reykjavíkurborgar í eitt hlutafélag, þ.e. Malbikunarstöðina Höfða hf. og varð fyrirtækið aðili að samningnum í stað Reykjavíkurborgar.

Árið 1986 var lagður vegur að námusvæðinu með bundnu slitlagi og um haustið var fyrst unnið berg úr námunni. Frá árinu 1986 til ársloka 2011 hafa að meðaltali verið unnin tæp 35.000 tonn á ári úr námunni. Heildarflatarmál efnistökusvæðis er áætlað rúmlega 1 ha. Áætlað er að vinna að hámarki 60 þúsund m<sup>3</sup> á næsta eina og hálfu árinu þ.e.a.s. út samningstímann og ganga að því loknu frá námunni í samræmi við samning um efnistöku.



**Mynd 1.** Afstöðumynd sem sýnir staðsetningu Seljadalsnámu (merkt með rauðum hring) og athafnasvæði Malbikunarstöðvarinnar Höfða hf. (merkt með bláum hring).

### Athugasemd Mosfellsbæjar:

Vegurinn upp að námu er orðinn lúinn að það þarf því að skilyrða að gerðar verði úrbætur á honum.

### **Svar framkvæmdaraðila:**

*Malbikunarstöðin Höfði hf. kostar viðhald vegarins á þeim tíma sem efnistaka fer fram, sbr. 4. grein í samningi um efnistöku í Seljadal.*

### **Athugasemd Mosfellsbæjar:**

*Rétt hefði verið að gera viðauka við samning um námuvinnslu Seljadal er tekur með meira afgerandi hætti á umhverfisþáttum og frágangi.*

### **Svar framkvæmdaraðila:**

*Efnistaka í Seljadal fellur ekki undir lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda en að beiðni Mosfellsbæjar vann framkvæmdaraðili mat á umhverfisáhrifum. Þannig telur framkvæmdaraðili að hann hafi gengið lengra en almennt tíðkast til að meta og lágmarka umhverfisáhrif sem af framkvæmdinni kunna að stafa. Í gildandi samningi um efnistöku eru ákvæði um frágang sem unnið hefur verið eftir og í frummatsskýrslu er sett fram frágangsaætlun m.a. út frá þessum ákvæðum. Auk þess hefur verið gert ráð fyrir samráði við fulltrúa Mosfellsbæjar og Umhverfisstofnunar í frágangsaætlun.*

## **1.2 Mat á umhverfisáhrifum**

### **1.2.1 Matsskylda framkvæmdar**

Þrátt fyrir að náman hafi verið starfrækt um langt skeið þarf nú, samkvæmt IV. ákvæði til bráðabirgða í lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, að afla námunni nýs framkvæmdaleyfis enda gert ráð fyrir að áframhaldandi vinnsla verði í námunni til lok ársins 2015.

Framkvæmdin fellur undir lið a tl. 2 í 2. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og er því tilkynningaskyld til Skipulagsstofnunar. Náma af þessari stærð er því ekki sjálfkrafa matsskyld, en framkvæmdaraðila er heimilt, að höfðu samráði við Skipulagsstofnun, að sleppa málsmeðferð skv. 2. viðauka laga og hefja strax undirbúning matsferils, sbr. 10. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum. Mosfellsbær hefur óskað þess að umhverfisáhrif efnistökkunnar séu metin áður en framkvæmdarleyfi er gefið út og hefur Malbikunarstöðin Höfði orðið við þeirri beiðni og fengið samþykki Skipulagsstofnunar fyrir þeirri málsmeðferð.

Mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar er unnið samkvæmt ofangreindum lögum og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 1123/2005.

### **1.2.2 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum**

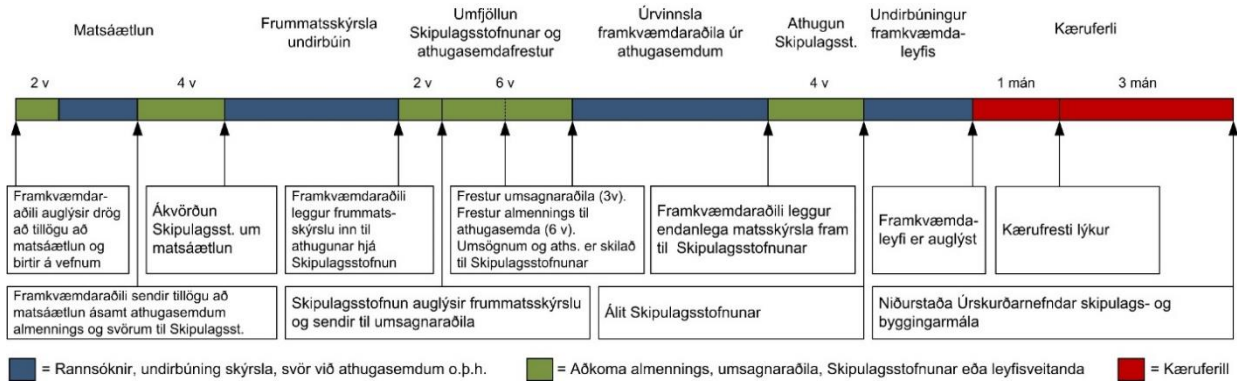
Framkvæmdaraðili er Malbikunarstöðin Höfði hf. Umsjón með matsvinnunni og gerð frummatsskýrslu og matsskýrslu er í höndum verkfræðistofunnar EFLU hf. Verkefnisstjórn matsvinnunnar annast Halldór Torfason fyrir hönd Malbikunarstöðvarinnar Höfða hf. og Ólafur Árnason fyrir hönd EFLU hf. Auk þeirra kom Dr. Bjarni F. Einarsson, fornleifafræðingur hjá Fornleifafræðistofunni að matsvinnunni.

### **1.2.3 Yfirlit yfir matsferlið**

Aðferðinni sem beitt er við mat á umhverfisáhrifum er í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. og reglugerð nr. 1123/2005. Matsferlið skv. lögnum má sjá á mynd nr. 2.

### 1.2.4 Tímaáætlun matsferlis og framkvæmdar

Áætlað er að frummatsskýrsla verði send til athugunar Skipulagsstofnunar í maí 2014 og að álit Skipulagsstofnunar liggi fyrir í júlí 2014. Áætlaður vinnslutími námunnar er til loka ársins 2015, þ.e. 1,5 ár.



**Mynd 2.** Yfirlitsmynd yfir matsferlið.



## 2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA

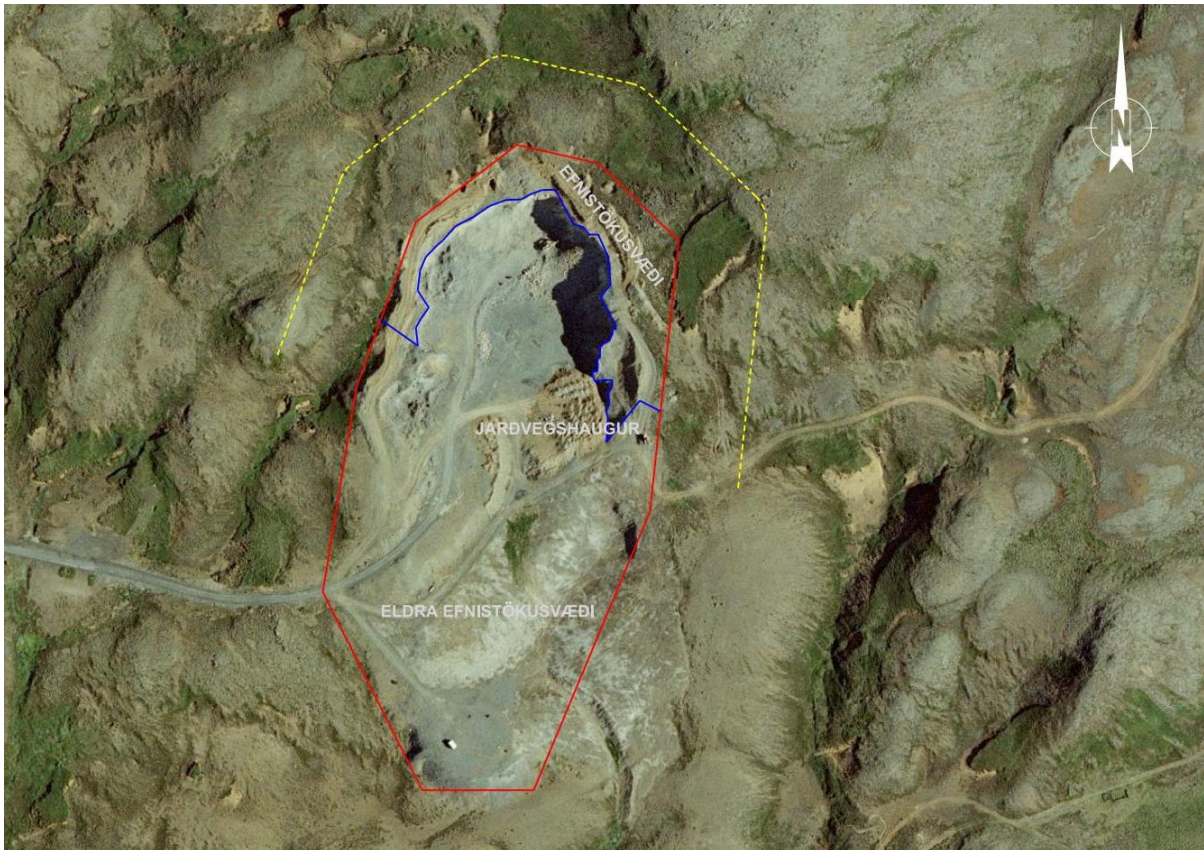
### 2.1 Tilgangur og markmið

Tilgangur efnistökkunnar er að afla jarðfnis fyrir malbik. Efnið sem unnið er í námunni er þóleíft basalt sem er mjög frostþolin og slitsterk berggerð í 1. flokki og með ágætri kornlögum með réttum vinnsluáðferðum. Mikilvægt er að efnistökusvæði séu nærri framleiðslustað, sem í þessu tilfalli er í Reykjavík, vegna mengunarsjónarmiða og mikils kostnaðar við efnisflutninga um langar vegalendir. Því er ætlunin að vinna áfram efni úr námunni næsta eina og hálfra árið þ.e. til loka samningstímabilsins. Rekstur námunnar fer fram á tímabili frá apríl til nóvember.

### 2.2 Almennt

Núverandi náma er tæplega 5 ha að flatarmáli. Gert er ráð fyrir að vinnslusvæðið sem unnið verður á næsta 1,5 árinu sé rétt rúmlega 1 ha til viðbótar. Það svæði sem lagt er fram til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum til áframhaldandi efnisvinnslu, ásamt því svæði sem þegar hefur verið unnið, er afmarkað á mynd 3. Öll efnistaka er innan afmarkaðs efnistökusvæðis samkvæmt núgildandi aðalskipulagi Mosfellsbæjar.

Efnisvinnslan felst í því að bora og sprengja í föstu bergi, ámokstri og akstri efnis frá námu til Reykjavíkur. Vinnslunni fylgir ofanafýting á lausu efni sem notað er til uppgræðslu svæðisins. Gert er ráð fyrir samskonar vinnsluáðferðum áfram.



**Mynd 3.** Efnistökusvæðið í Seljadal. Rauðalínan afmarkar svæðið eins og það er skilgreint í aðalskipulagi Mosfellsbæjar. Sjá má staðsetningu jarðvegshaugs hægramegin innan svæðisins. Gula línan sýnir 50m breitt beltí sem skoðað svæði var vegna beinna áhrifa. Bláa línan afmarkar það svæði sem fyrirhugað er að nýta til áframhaldandi efnistöku.



### 2.3 Mannafli, tækjakostur

Gert er ráð fyrir að 1 – 2 starfsmenn verði að störfum við efnistöku. Að öllu jöfnu verður í námunni grafa sem sér um ámokstur og tilfærslu á efni innan svæðisins. Engar eldsneytisbirgðar verða í námunni umfram þær sem eru á eldsneytistönkum vinnuvéla. Ekki er geymt sprengiefni að staðaldri á svæðinu. Meðan verið er að sprengja fast berg, sem er nokkrum sinnum á hverju vinnslutímabili, er sprengiefni geymt tímabundið í læstum gámum á svæðinu. Einnig verður borvagn á svæðinu þegar verið er að sprengja.



Mynd 4. Grafa mun verða staðsett í námunni og sér hún um ámokstur og tilfærslu á efni innan svæðisins.

### 2.4 Vinnsluáætlun

Unnið verður í námunni næsta 1,5 árið eða til október 2015. Unnið verður á tímabilinu september – nóvember 2014 og apríl - október 2015.

Við gerð vinnslu- og frágangsaætlunar voru IV. kafli laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, sem fjallar um efnistöku, og ritið „Námur- efnistaka og frágangur“ ([www.namur.is](http://www.namur.is)) höfð til hliðsjónar. Þar sem að eingöngu er fyrirhugað að vinna í námunni næsta 1,5 árið og í kjölfarið að ganga frá henni er ekki um að ræða aukna efnistöku frá fyrri áformum. Áætlað er að vinna að hámarki 60.000 m<sup>3</sup> á þessum tíma.

Misjafnt er hversu oft þarf að sprengja í námunni til vinnslu efnis, en við hverja sprengingu er sprengt um 2.000 m<sup>3</sup>. Að því loknu er borað í fast berg með borvagni og í kjölfarið er efni mokað í vörubíla og flutt frá námunni að Stórhöfða þar sem að Malbikunarstöðin Höfði vinnur efnið í malbik. Því fer enginn forvinna efnis fram í námunni. Lítil ofanafýting mun vera á lausu efni á vinnslutíma námunnar en þó að einhverju leyti. Gæta skal þess að raska gróðri eins lítið og kostur er við efnistöku.

### 2.5 Umferð

Áætlað er að umferð vörubíla vegna efnistökkunnar verði um 25 bílar á dag að og frá svæðinu eða alls um 3.200 ferðir yfir vinnslutímann, þ.e. frá september – nóvember 2014 og apríl – október 2015. Engin umferð er um námuna í dag þar sem að efnistaka hefur ekki verið síðan

2012. Umferð á rekstrartíma frá árunum 2008 – 2012 var allt frá 1.267 – 1.975 ferðum þungaflutningabíla á ári. Umferð hefur ekki verið talin á Hafravatnsvegi en skv. Vegagerðinni er umferðarmagn á Hafravatnsvegi talið vera um 360 SDU<sup>1</sup>, þegar efnisvinna er í gangi bætast svo ferðir þungaflutningabíla við. Þungaflutningabílar munu fara frá efnistökusvæðinu um aðkomuvegin, inn á Hafravatnsveg sem leiðir inn á Nesjavallaleiðina (435) og þaðan inn á Suðurlandsveginn (1). Það er krafa Vegagerðarinnar að þungaflutningar fari um þessa leið sökum takmarkana á öxulþunga á leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ. Hafravatnsvegur er skv. Vegagerðinni á skrá sem vegur sem á að vera í umsjón Mosfellsbæjar en hefur ekki verið skilað formlega til þeirra, því er vegurinn í umsjá Vegagerðarinnar að svo stöddu<sup>2</sup>.

### Athugasemd íbúa Miðdals:

Í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum áformaðrar efnistöku í Seljadalsnámu kemur fram á blaðsíðu 13 í kaflanum 2.5 Umferð að:

„Þungaflutningabílar munu fara frá efnistökusvæðinu um aðkomuvegin, inn á Hafravatnsveg sem leiðir inn á Nesjavallaleiðina (435) og þaðan inn á Suðurlandsveginn (1). Það er krafa Vegagerðarinnar að þungaflutningar fari um þessa leið sökum takmarkana á öxulþunga á leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ.“

Við veltum því fyrir okkur hvers vegna einungis eru takmarkanir á öxulþunga á „leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ“?

Hafravatnsvegur frá afleggjaranum að Þormóðsdal og út að Dallandi sem á að fá frið fyrir þungaflutningum. Ef takmarkanir eru á öxulþunga á veginum frá Þormóðsdalsafleggjara út að Reykjavegi hvers vegna gilda þær takmarkanir þá ekki á Hafravatnsvegi (431) öllum?

Vegurinn er allur gamall, lítið upp byggður og víða er búið að hefла hann svo sér í grjótpúkk frá hernámsárum.

Á bls. 19 segir að:

„Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks m.t.t. notkunar í bundin slitlög þar sem leyfð er notkun nagladekkja, hvort heldur sem lítið er til slitþols eða styrks. Steinefni af sambærilegum gæðum finnst víða á Íslandi en þá mun lengra frá höfuðborgarsvæðinu sem þýðir að sækja þarf efnið töluvert lengra með tilheyrandi kostnaði og umhverfisáhrifum. Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja efni á sanngjörnu verði sem unnið er úr námu með tilskilin leyfi og að lágmarka áhrif á umhverfið.“

Það verður að segjast eins og er að okkur sem hér búum finnst heldur hart að þurfa að búa við það að okkar vegur, sem er afar lélegur malarvegur með lítið viðhald, verði enn lélegri til þess að „tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks“ annars staðar.

Við höfum áhyggjur af því að Hafravatnsvegur sem er vægast sagt í lélegu ástandi þoli illa þá þungaflutninga sem fylgja efnistöku í Seljadal.

Við teljum að skynsamlegast væri að fresta efnistöku í Seljadal þangað til gerðar hafa verið töluverðar bætur á Hafravatnsvegi, og kannski væri ekki galið að bíða þar til þungaflutningabílar verða hljóðlátari. Best þætti okkur þó að alfarið væri hætt við efnistöku.

### Svör framkvæmdaraðila:

Þungatakmörkun á vegum eru skv. reglugerð nr. 155/2007 um stærð og þyngd ökutækja.

Vegurinn er á ábyrgð Vegagerðarinnar á meðan að hann hefur ekki formlega verið afhentur Mosfellsbæ og því er viðhald og endurbætur á ábyrgð Vegagerðarinnar en ekki

<sup>1</sup> Ásbjörn Ólafsson hjá Vegagerðina, símtal 14.04.2014

<sup>2</sup> Vegagerðin (e.d.)

framkvæmdaraðila. Umræða um úrbætur Hafravatnsvegjar þarf því að taka upp við Vegagerðina.

Samningur Mosfellsbæjar við Malbikunarstöðina Höfða rennur út á árinu 2015. Rekstur Malbikunarstöðvarinnar Höfða byggir meðal annars á því að Höfði geti nýtt umsamið efnismagn úr Seljadal út samningstímamann. Það er því ekki raunhæft að Malbikunarstöðin Höfði hætti efnistöku í Seljadal um óákveðinn tíma.

Varðandi þungaflutningabíla sem gætu verið hljóðlátari í framtíðinni, væri slíkt frábær framför en svo virðist sem að slíkt sé ekki á næsta leyti. Framkvæmdaraðili bendir hinsvegar á að þungaflutningabílar á hans vegum munu aka hægar um Hafravatnsveg til þess að takmarka loftmengun og minnka hljóðstig frá bílunum.

Framkvæmdaraðili vill ítreka að ekki er um framtíðarefnistöku að ræða heldur aðeins eitt og hálf tímabil (september – nóvember 2014 og apríl – október 2015) eins og kemur fram í frummatsskýrslu. Því eru áhrifin tímabundin.

### **Athugasemd íbúa við Hafravatnsveg:**

Í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum áformaðrar efnistöku í Seljadalsnámu kemur fram á blaðsíðu 13 í kaflanum 2.5 Umferð að:

„Þungaflutningabílar munu fara frá efnistökusvæðinu um aðkomuvegin, inn á Hafravatnsveg sem leiðir inn á Nesjavallaleiðina (435) og þaðan inn á Suðurlandsveginn (1). Það er krafa Vegagerðarinnar að þungaflutningar fari um þessa leið sökum takmarkana á öxulþunga á leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ.“

Við veltum því fyrir okkur hvers vegna einungis eru takmarkanir á öxulþunga á „leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ“?

Hafravatnsvegur frá afleggjaranum að Þormóðsdal og út að Dallandi sem á að fá frið fyrir þungaflutningum. Ef takmarkanir eru á öxulþunga á veginum frá Þormóðsdalsafleggjara út að Reykjavegi hvers vegna gilda þær takmarkanir þá ekki á Hafravatnsvegi (431) öllum?

Vegurinn er allur gamall, lítið upp byggður og víða er búið að hefja hann svo sér í grjótpúkk frá hernámsárum. Þess má geta að bílar hafa oltið og farið útaf í Miðdalsbrekkunni og eyðilagt girðingu meðfram veginum. Mesta mildi er að ekki hafi orðið stórslys á mönnum og dýrum. Vegarkanturinn er orðinn varhugaverður þar sem er margbúið að skafa upp úr köntum og nota sem ofaníburð. Við þessa sköfun upp úr köntum hefur vegurinn einnig þrengst verulega. Umferð malarbíla fara um bæjarhlaðið í Þormóðsdal og þar sem vegurinn skiptir jörðinni skapast veruleg hættu fyrir menn og málleysingja fyrir utan hávaðann sem umferðin veldur.

Mosfellsbær hefur staðið fyrir merkingu gönguleiða um svæðið sem á enga samleið með umferð þungaflutningabíla. Hestamennska og útivist er stunduð af flestum íbúum svæðisins og þar að auki er rekin tamningastöð í hestamiðstöðinni Dal/Dallandi og eru því hestamenn mikið á ferðinni á Hafravatnsvegi og í námunda við hann. Eins er ekki hægt fyrir fótgangandi útivistarfólk að njóta náttúrunnar á svæðinu vegna umferðar, hávaða og rykmengunar. Skógrækt Mosfellsbæjar hefur plantað út ógrynni af trjám á svæðinu sem meðal annars skapar yndisauka fyrir útivistarfólk.

Árið 2012 þegar efnistaka stóð sem hæst töldum við 3 bíla í för eftir Hafravatnsvegi frá kl. 07:00 til kl. 17:00 á virkum dögum. Ferðin tók hvern bíl um það bil 1 klst. Ef við reyknum 9 tíma keyrslu á dag (1 klst. tekin frá í hvíld) þá gera þetta 27 ferðir sem eru þá 54 ferðir á dag þ.e. fram og til baka framhjá heimilum okkar. Þannig að sjá má á þessum tölum hversu gífurlega þungaflutningaumferð er um að ræða.

Á bls. 19 segir að:

„Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks m.t.t. notkunar í bundin slitlög þar sem leyfð er notkun nagladekkja, hvort heldur sem lítið er til slitþols eða styrks. Steinefni af sambærilegum gæðum



*finnst víða á Íslandi en þá mun lengra frá höfuðborgarsvæðinu sem þýðir að sækja þarf efnid töluvert lengra með tilheyrandi kostnaði og umhverfisáhrifum. Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja efni á sanngjörnu verði sem unnið er úr námu með tilskilin leyfi og að lágmarka áhrif á umhverfið.“*

*Umhverfisáhrifin sem tengjast töluvert lengri keyrslu um þjóðveg eitt (náma við Hvalfjarðargöng) hljóta að vera hverfandi miðað við þau umhverfisáhrif sem á að bjóða okkur íbúum við Hafravatnsveg með þungaflutningaakstri eftir gömlum malarvegi sem liggur um búsvæði okkar.*

*Það verður að segjast eins og er að okkur sem hér búum finnst heldur hart að þurfa að búa við það að okkar vegur, sem er afar lélegur malarvegur með lítið viðhald, verði enn lélegra til þess að „tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks“ annars staðar.*

*Við höfum áhyggjur af því að Hafravatnsvegur sem er vægast sagt í lélegu ástandi poli illa þá þungaflutninga sem fylgja efnistöku í Seljadal. Þess má geta að almenn umferð um Hafravatnsveg hefur aukist mikið undanfarin ár.*

### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Þungatakmarkanir á vegum eru skv. reglugerð nr. 155/2007 um stærð og þyngd ökutækja.*

*Vegurinn er á ábyrgð Vegagerðarinnar á meðan að hann hefur ekki formlega verið afhentur Mosfellsbæ og því er viðhald og endurbætur á ábyrgð Vegagerðarinnar en ekki framkvæmdaraðila. Umræða um úrbætur Hafravatnsvegjar þarf því að taka upp við Vegagerðina.*

*Það er ekki hlutverk framkvæmdaraðila að meta umhverfisáhrif annara efnistökusvæða.*

*Framkvæmdaraðili vill ítreka að ekki er um framtíðarefnistöku að ræða heldur aðeins eitt og hálf tímabil (september – nóvember 2014 og apríl – október 2015) eins og kemur fram í frummatsskýrslu. Því eru áhrifin tímabundin.*

## 2.6 Jarðvegshaugur

Jarðvegshaugur með frákastsefni er staðsettur sunnanmegin við efnistökusvæðið eins og mynd 5 sýnir. Áætlað er að þann jarðveg sem settur er í hauginn til að fylla upp að námustálinu og mun landið verða mótað þannig að það komi í eðlilegu framhaldi af hlíðinni fyrir ofan og í samræmi við 10. gr. samningsins um efnistöku í Seljadal<sup>3</sup>.



**Mynd 5.** Jarðvegshaugurinn er staðsettur sunnanmegin í námunni.

## 2.7 Frágangur svæðisins

Áform um frágang námunnar skiptast í tvennt; annars vegar frágangur á fyrra efnistökusvæði og hins vegar frágangur núverandi efnistökusvæðis. Vinna við frágang á fyrra efnistökusvæðinu er þegar hafinn en frágangur á núverandi vinnslusvæði hefst um leið og vinnslu lýkur í lok árs 2015. Við gerð vinnslu- og frágangsáætlunar er horft til samnings um efnistöku á milli Mosfellsbæjar og Malbikunarstöðvarinnar Höfða, IV. kafla laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, sem fjallar um efnistöku, og ritið „*Námur- efnistaka og frágangur*“ sem er aðgengilegt á [www.namur.is](http://www.namur.is)<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Mosfellsbær og Reykjavíkurborg (1985)

<sup>4</sup> Landsvirkjun, Umhverfisstofnun, Vegagerðin (e.d)

### 2.7.1 Frágangur fyrra efnistökusvæðis

Efnistökusvæðið sem þessi frummatsskýrsla fjallar um er í landi Mosfellsbæjar. Fyrri efnistökusvæðið, þar sem að frágangur er hafinn, liggur sunnan við námuna (sjá mynd 6 og 7). Sáð var í svæðið árið 2004 með fræblöndu (íslenskum túnvingli, hvítmára o.fl. ). Sáð var á svæðið í samráði við Jóhann Pálsson þáverandi garðyrkjustjóra Reykjavíkur. Áburður var borinn á svæðið í þrjú ár til þess að fá grasið til þess að binda jarðveginn og eftir að því var hætt hefur grenndargróður sótt inn á svæðið. Meginmarkmið með frágangi er að græða og ganga frá svæðinu þannig að það falli sem best að nærliggjandi umhverfi.



**Mynd 6.** Séð yfir fyrri efnistökusvæðið frá Seljadalsbrúnum áður en uppgræðsla hófst (mynd tekin árið 2004). Umrætt svæði sést merkt með rauðum hring.



**Mynd 7.** Séð yfir námusvæðið í austurátt (sumarið 2013). Sjá má á mynd hvernig tekist hefur til við uppgræðslu á svæðinu. Græna svæðið sem er í forgrunni er uppgræðslusvæði þ.e.a.s. sama svæði og merkt er með rauðum hring á mynd 6.

### 2.7.2 Frágangur námusvæðis

Ráðist verður í frágang að efnisvinnslu lokinni þ.e.a.s. strax verður farið í að moka efni úr jarðvegshaug yfir námubotninn í lok árs 2015 ef veður leyfir ef ekki mun frágangur hefjast að fullu á vormánuðum 2016. Þegar hefur verið jafnað úr vinnslugólfinu þannig að lítið er um skarpar brúnir. Fláar í hlíðum verða um 3:1 . Sprengt verður fláa í halla 1:1 við efri hluta námustálsins og verður efni sem til fellur notað til þess að fylla upp að námustálinu, þetta er einnig gert til þess að brún efnistökusvæðisins verði ekki of skörp heldur meira í samræmi við ávalt landslag í kring. Annað laust efni, þ.m.t. lífrænt efni í jarðvegshaug, verður dreift yfir námubotninn. Lausa efnið verður sett neðst í námubotninn og um 5 – 10 cm moldarlag verður sett þar ofan á og sáð í líkt og gert hefur verið á fyrri efnistökusvæðinu.



Vestast í námunnni á að fella fláana að halla lands í kring. Efnismagn mun ráða því hversu hátt verður fyllt upp að námustálinu en sú hæð mun verða breytileg. Tryggja þarf hinsvegar að hvergi á útjöðrum svæðisins verði hærri lóðréttir veggir en 2 m og að hvergi á svæðinu geti myndast vatnsuppistaða, sem hætta getur stafað af<sup>5</sup>. Til að koma í veg fyrir vatnsuppistöðu verður gætt að hafa halla í námubotninum u.þ.b. 1:40.

Stuðlabergsmyndanir komu í ljós eftir að efnisvinnsla hófst í Seljadalsnámu, engar stuðlabergsmyndanir voru á svæðinu áður en efnisvinnsla hófst. Fram kom í umsögn frá Mosfellsbæ um matsáætlun að bærinn óskaði eftir umfjöllun um hvernig frágangi yrði háttað með tilliti til stuðlabergsmyndanna sem koma í ljós við vinnsluna. Jafnframt óskaði Umhverfisstofnun eftir því að fjallað yrði um möguleika þess að hafa jarðfræðilega áhugaverð snið aðgengileg. Ljóst er að það er háð óvissu hvar, og að hvaða marki, stuðlabergsmyndanir verða í námubotni í lok vinnslunnar. Framkvæmdaaðili er tilbúin að varðveita áhugaverðar stuðlabergsmyndanir á efnistökuþíma, ef þær hamla ekki efnistöku úr hófi fram eða skerði vinnanlegt magn verulega. Um slíkt þarf að semja jafnóðum milli hagsmunaaðila. Framkvæmdaraðili mun að fremsta megni leitast við að halda eftir áhugaverðum stuðlabergsmyndunum eftir að efnistöku lýkur. Við frágang námunnar mun framkvæmdaraðili meta hvaða stuðlabergsmyndanir ber að varðveita í samráði við fulltrúa Mosfellsbæjar og Umhverfisstofnunar.

Þess verður þó gætt að ekki verði hærri lóðréttir veggir en 2 metrar sbr. samningi á milli Mosfellsbæjar og framkvæmdaraðila nema að Mosfellsbær samþykki annað. Veginum að námunnni verður ekki lokað þar sem að hann hefur opnað möguleika fyrir almenning til þess að stunda útivist á svæðinu. Gengið verður frá malarveginum sem liggur inn í námuopið.

Hér að neðan má sjá yfirlitsmynd af efnistökusvæðinu með hæðarlínum af svæðinu eins og það stendur í dag. Á mynd 7 og 8 má sjá sneiðingar A0 – A1 og B0 – B1 þar sem að sýndur er fyrirhugaður frágangur.

#### **Athugasemd Mosfellsbæjar:**

*Frágangur svæðisins verði á vormánuðum árið 2016, en ekki í lok árs 2015, þar sem óraunhæft er að græða upp og sá í sárið eftir lok nóvember (efnisvinnsla er samkvæmt gildandi samningi tímasett apríl- nóv. ári hverju).*

#### **Svar framkvæmdaraðila:**

*Ekki er gert ráð fyrir að sá í svæðið að vetri til, hafist verður handa við frágang í lok árs 2015 þar sem að farið verður í að færa efni úr jarðvegshaug en slíkar aðgerðir eru bundnar veðurfari á þessum árstíma. Sáning mun ekki fara fram fyrr en á vormánuðum 2016 eins og Mosfellsbær bendir á. Texta verður breytt í kafla um frágang í samræmi við athugasemd Mosfellsbæjar og svör framkvæmdaraðila.*

#### **Athugasemd Mosfellsbæjar:**

*Ekki er tekið nægilega vel á því að stuðlabergsmyndanir sem í ljós koma verði varðveittar í samræmi við óskir Mosfellsbæjar í frummatsskýrslu. Óskað er eftir því af hálfu Mosfellsbæjar að koma stuðlabergsmyndanir í ljós verði landeigandi kallaður til og þá tekin ákvörðun um hugsanlega friðun. Samráð verði haft við Umhverfisstofnun um slíka verndun ef finnast stuðlabergsmyndanir og áhugavert kubbaberg. Malbikunarstöðin Höfði virti ekki fram komnar óskir sveitarfélagsins um að vernda stuðlabergsrós sem í ljós kom 2011/2012 og braut hana niður haustið 2013. Af þeim sökum er mikilvægt að þetta atriði verði skilyrt með skýrum og afgerandi hætti. Til framtíðar mætti hugsa sér að náman verði áningarstaður ferðamanna og því áhugavert að vernda áhugaverðar bergmyndanir sem í ljós kunn að koma.*

<sup>5</sup> Mosfellsbær og Reykjavíkurborg (1985)

### Svör framkvæmdaraðila:

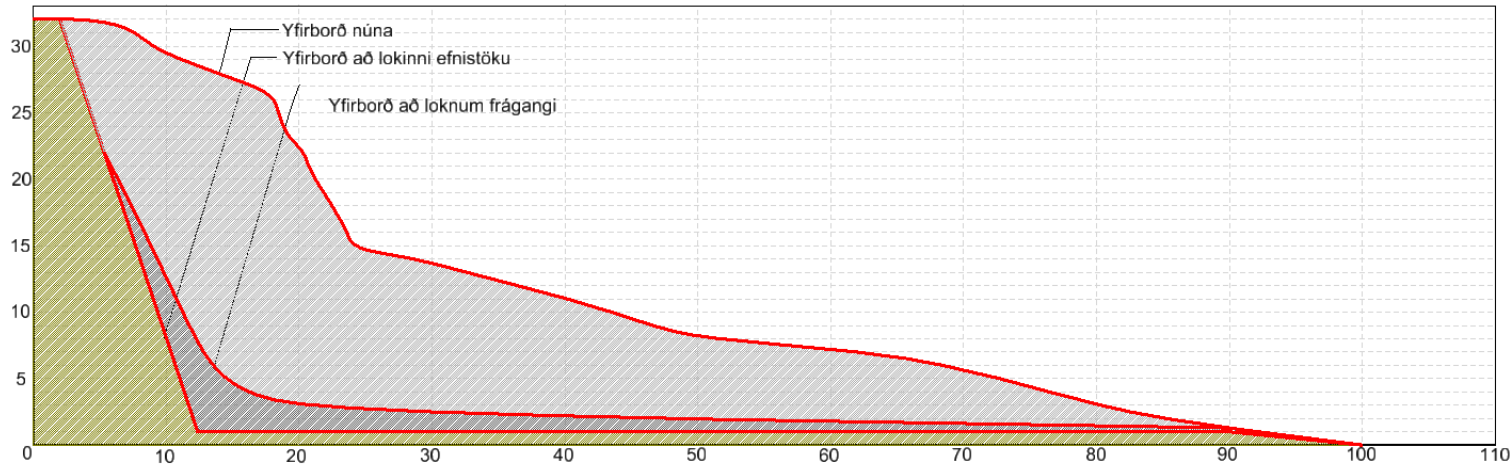
Taka þarf tillit til þess að áhugaverðar stuðlabergsmyndanir hefðu ekki komið í ljós nema með tilkomu efnistökkunnar.

Framkvæmdaaðili er tilbúin að varðveita áhugaverðar stuðlabergsmyndanir á efnistökutíma, ef þær hamla ekki efnistöku úr hófi fram eða skerði vinnanlegt magn verulega. Um slíkt þarf að semja jafnóðum milli hagsmunaaðila. Skerpt hefur verið á þessum þætti í texta.

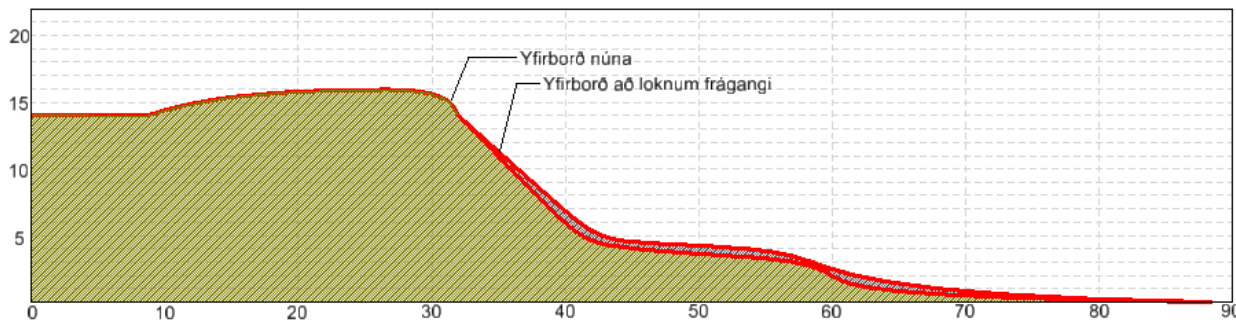
Framkvæmdaraðili hefur einnig lýst yfir vilja til að varðveita áhugaverðar stuðlabergsmyndanir, verði þær sýnilegar að efnistöku lokinni skv. frummatsskýrslu og er gert ráð fyrir samráði við fulltrúa Mosfellsbæjar og Umhverfisstofnunar vegna þess.



**Mynd 6.** Yfirlitsmynd af námunni og staðsetning þversniða. Rauða línan sýnir útmörk efnistökkunnar. Hæðarlínur sýna hæð í landi efnistökkunnar eins og hún er núna.



**Mynd 7.** Þversnið A0 - A1 (sjá mynd 8). Myndin sýnir yfirborð Seljadalsnámu eins og það er núna, að efnistöku lokinni og eftir frágang.



**Mynd 8.** Þversnið B0 - B1 (sjá mynd 8.). Myndin sýnir yfirborð Seljadalsnámu eins og það er núna og að loknum frágangi. Ekki er fyrirhugað að vinna efni úr þessum hluta námunnar því þarf eingöngu að ganga frá þessum hluta námunnar.



## 2.8 Valkostir

Ekki verða lagðir fram aðrir kostir en núllkostur og sá sem hér er hafður til umfjöllunar, þar sem ekki er um fleiri kosti að ræða. Efnistaka í Seljadal er háð því að hún fari fram innan afmarkaðs svæðis á aðalskipulagi Mosfellsbæjar og er það krafa sveitarfélagsins að svæðið verði ekki stækkað. Óskar Malbikunarstöðin Höfði því eftir því að klára að nýta skilgreint efnistökusvæði skv. fyrirbyggjandi samningi, þ.e. að hámarki 60.000 m<sup>3</sup> til loka ársins 2015, og að því loknu ganga frá efnistökusvæðinu.

Vinnsla efnis úr Seljadal hefur staðið yfir á þriðja áratug. Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks m.t.t. notkunar í bundin slitlög þar sem leyfð er notkun nagladekkja, hvort heldur sem litið er til slitþols eða styrks. Steinefni af sambærilegum gæðum finnst víða á Íslandi en þá mun lengra frá höfuðborgarsvæðinu sem þýðir að sækja þarf efnið töluvert lengra með tilheyrandi kostnaði og umhverfisáhrifum. Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja efni á sanngjörnu verði sem unnið er úr námu með tilskilin leyfi og að lágmarka áhrif á umhverfið.

Núllkostur felur í sér að ekki verði tekið meira efni úr Seljadalsnámu og henni lokað. Núllkostur felur jafnframt í sér að leita þurfi efnis lengra í burtu eða opna nýja námu með tilheyrandi umhverfisáhrifum.

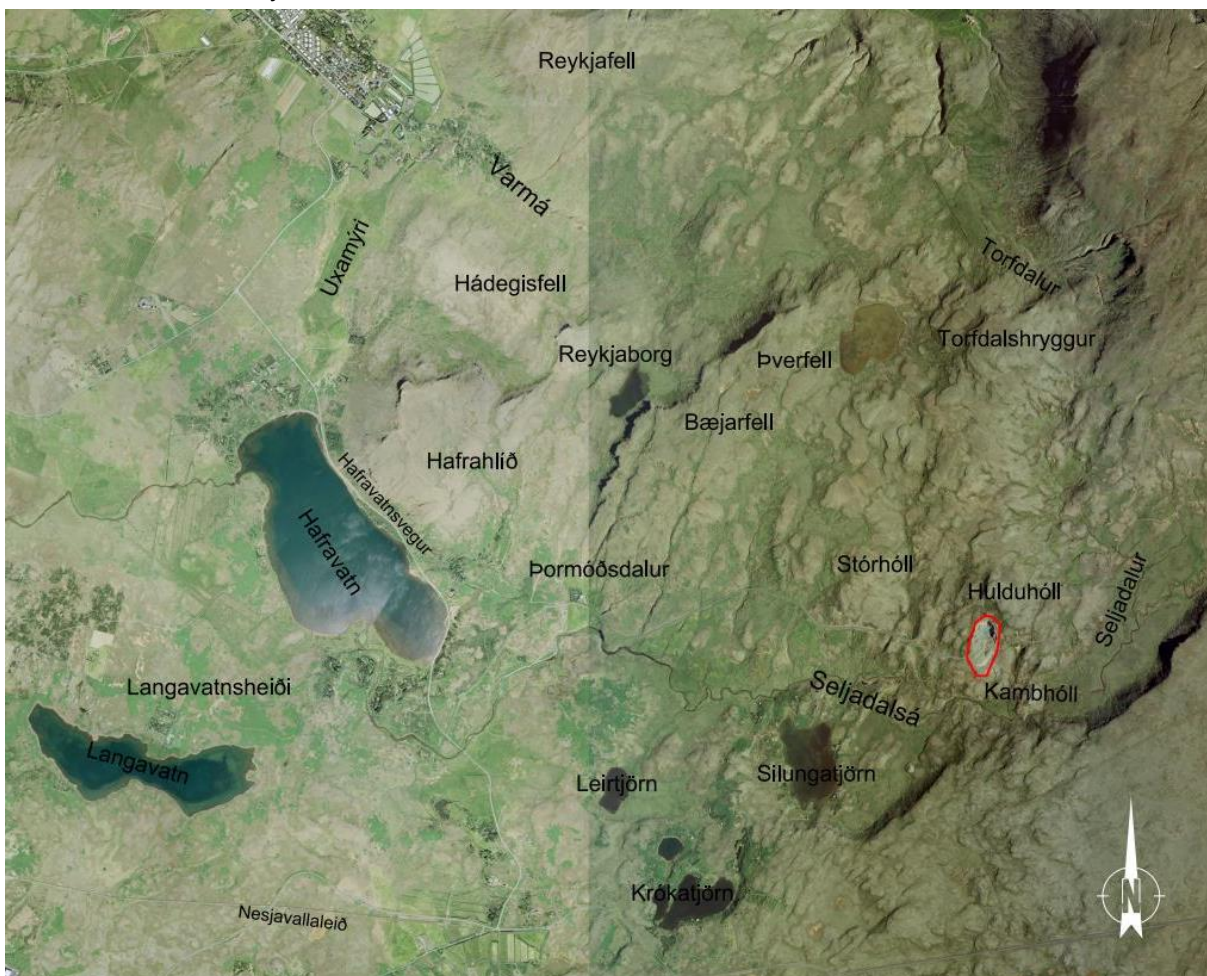
Þar sem að efnistaka hefur verið á svæðinu í tæpa þrjú áratugi og svæðið því þegar raskað telst það hafa í för með sér minni umhverfisáhrif að halda áfram efnistöku á svæðinu í stað þess að sækja efnið lengra eða hefja efnistöku á nýjum stað. Ekki verður því fjallað nánar um núllkost í kafla 4.



### 3 FRAMKVÆMDA- OG ÁHRIFASVÆÐI

#### 3.1 Staðsetning, staðhættir

Efnisvinnslusvæðið er í sveitarfélaginu Mosfellsbæ. Seljadalur er dalur sem liggur frá NA til SV, austan Hafravatns. Dalbotninn liggur upp að Grímmansfelli, en að vestan lokast dalurinn að mestu af Búrfelli. Seljadalsá kemur upp í drögum í dalbotninum og rennur síðan eftir Seljadal til vesturs í Hafravatn. Dalurinn er þröngur að neðanverðu, en í miðjum dalnum rísa tveir hólar yfir umhverfi sitt, Hulduhóll og Kambhóll. Á bak við hólana breiðkar dalurinn nokkuð og sveigir til norðurs. Að sunnan er dalurinn afmarkaður af þverhniptum brúnum, 20 - 30 m háum, en að norðan eru gróðurlitlar hlíðar Grímmansfells. Sunnan og vestan dalsins eru nokkrar tjarnir, Silungatjörn og Krókatjörn þeirra stærstar, og umhverfis þær nokkur frístundahús. Milli Hulduhóls og Kambhóls er aðhald og sel hafa verið í dalnum. Sjá nánar helstu staðhætti á mynd 9.



**Mynd 9.** Helstu staðhættir í Seljadal. Efnistökusvæðið er auðkennt með rauðri línu.

Námusvæðið er í um 200 m.y.s. í hlíðum Grímmansfells sem tilheyrir Esjufjalllendum hinu forna sem ísaldajökklarnir hafa ekki náð að jafna út. Fellið er frá Matuyama segulskaiði eða um 2,5 – 0,8 milljón ára. Efnið sem unnið er úr námunni er þóleiít basalt frá sama tíma og hefur það ásynd kubbabergs og stuðlabergs (sjá mynd 10).





**Mynd 10.** Efni úr námunni hefur ásýnd kubbabergs og stuðlabergs.

Leiðin að námusvæðinu frá athafnasvæði Malbikunarstöðvarinnar Höfða við Sævarhöfða er um Suðurlandsveg (1), Nesjavallaleið (435) og Hafravatnsveg (431). Eftir að ekið er yfir Seljadalsá er ekið eftir vegi, sem klæddur er bundnu slitlagi, inn Seljadal. Þessi vegur var sérstaklega lagður við upphaf námuvinnslunnar. Leiðin er alls um 17,5 km löng. Óheimilt er að aka efninu um Hafravatnsveg til norðurs frá Seljadal, m.a. vegna takmarkana á öxulpunga. Vegagerðin setur það skilyrði að aðkoma að námunni sé um Geithálsleið en ekki í gegnum Mosfellsbæ framhjá Hafravatni.

Svæðið þar sem námuvinnslan fer fram er skilgreint sem námusvæði á aðalskipulagsuppdætti Mosfellsbæjar 2011- 2030 sem og í greinargerð aðalskipulagsins.

### 3.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis

Afmörkun framkvæmdasvæðis kemur fram á mynd 3. Framkvæmdasvæðið skiptist í tvo meginhluta; annars vegar fyrra efnistökusvæði, sem frágangur er hafinn á og hins vegar fyrirhugað efnistökusvæði til loka samningstímabils.

### 3.3 Afmörkun áhrifasvæðis framkvæmdar

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar er svæðið þar sem ætla má að áhrifa af völdum framkvæmdarinnar gæti, bæði á framkvæmdartíma og á rekstartíma. Við mat á áhrifum efnistöku í Seljadal á umhverfið er áhrifasvæðið afmarkað m.t.t. þessara þátta:

- Bein áhrif á umhverfið: Við afmörkun áhrifasvæðis vegna beinna áhrifa af völdum jarðrasks á gróðurfar og jarðmyndanir er miðað við 50 metra svæði út fyrir afmarkað framkvæmdasvæði.
- Sjónræn áhrif, hávaði og ryk: Áhrif af þessum þáttum gætir út fyrir hið beina áhrifasvæði. Gert verður grein fyrir því.

### 3.4 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir

#### 3.4.1 Svæðisskipulag

Í gildi er svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 en það er samvinnuverkefni átta sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Svæðisskipulagið tók gildi þann 10. janúar 2003 þegar auglýsing um staðfestingu þess var birt í B-deild Stjórnartíðinda. Í greinargerð sem fylgir svæðisskipulaginu stendur eftirfarandi um efnistökusvæði:

*„Engin stefnumótun varðandi efnisnámur á höfuðborgarsvæðinu er í svæðisskipulaginu og er slíkri stefnumótun vísað til endurskoðunar á svæðisskipulaginu. Að öðru leyti vísast til aðalskipulagsáætlana hlutaðeigandi sveitarfélaga varðandi efnisnámur.“*

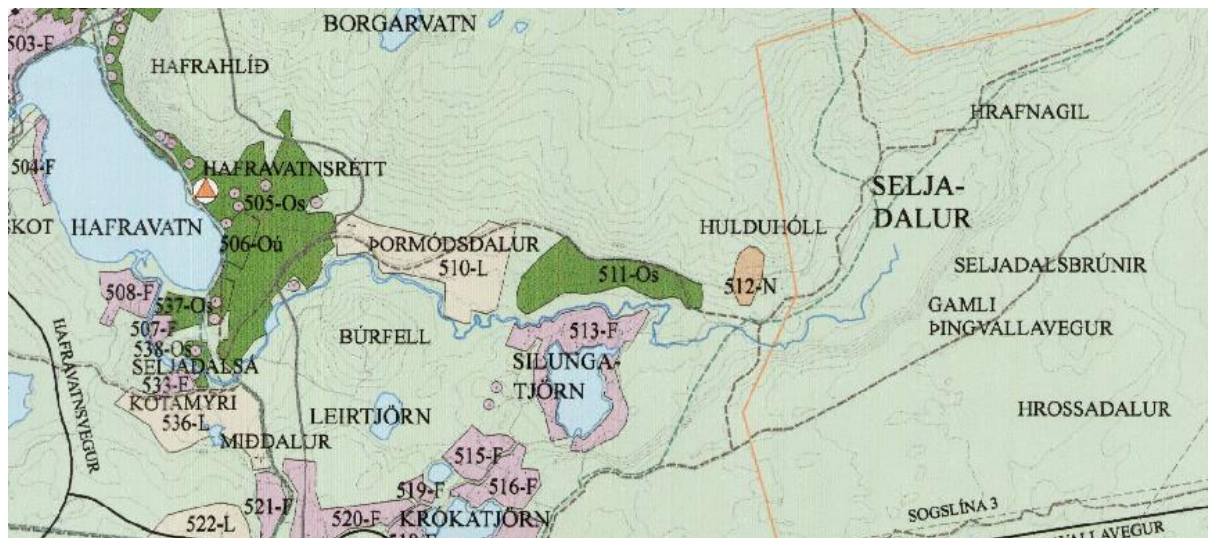
Verið er að endurskoða svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins og voru drög kynnt í apríl 2014. Ekki kemur fram nein stefna sveitarfélaganna um efnistökusvæði í drögunum að svo stöddu <sup>6</sup>.

#### 3.4.2 Aðalskipulag

Aðalskipulag sveitarfélagsins Mosfellsbæjar 2011-2030 var staðfest af umhverfisráðherra þann 19. september 2013. Í greinargerð aðalskipulagsáætlunarinnar (kafla 4.9) er sagt m.a. um efnistökusvæði (E):

*Á uppdráttum aðalskipulags er einungis það svæði í Seljadal sem þegar hefur verið raskað með efnistöku auðkennt sem efnistökusvæði (um 6 ha).*

Í töflu 3.5.1. í aðalskipulagi kemur fram að heiti námunnar sé Seljadalur, Stórhóll og landeigandi sé Mosfellsbær. Þar fari fram grjótnám á vegum Malbikunarstöðvarinnar og árlega hafi verið tekið 10 - 11.000 m<sup>3</sup>. Staða námunnar er sögð „Í notkun, án framkv.leyfis, svæðið afgirt og læst. Frágangur í lagi“. Staðsetning Seljadalsnámu (merkt 512-N) á uppdrætti aðalskipulags er sýnt á mynd 11.



**Mynd 11.** Hluti úr sveitarfélagsuppdrætti aðalskipulags sveitarfélagsins Mosfellsbæjar 2011- 2030. Seljadalsnáma er sýnd með ljósbrúnum lit og merkt 512-N hægra megin við miðja mynd.

#### 3.4.3 Deiliskipulag

Ekkert deiliskipulag er til fyrir umrætt svæði. Sótt verður um leyfi til framkvæmdar skv. 1. tl. bráðabirgðarákvæða skipulagslaga nr. 123/2010 m.s.br., þar segir meðal annars:

<sup>6</sup> Samtök sveitarfélag á höfuðborgarsvæðinu (2014)



„Sveitarstjórn getur án þess að fyrir liggja staðfest aðal- eða svæðisskipulag eða samþykkt deiliskipulag og að fengnum meðmælum Skipulagsstofnunar leyft einstakar framkvæmdir sem um kann að verða sótt.“

Efnistakan er skilgreind í aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011- 2030 þar sem fram kemur stærð svæðisins og árleg vinnsla. Einnig liggur fyrir samningur um efnistöku á svæðinu milli Mosfellsbæjar og Malbikunarstöðvarinnar Höfða sem gildir til október 2015. Ítarlega er farið í efnistöku sem og frágang í samningunum og liggja því fyrir allar forsendur fyrir efnistöku. Efnistaka er jafnframt einungis áætluð út samningstímabilið, þ.e. til október 2015. Að því loknu verður námunni lokað og gengið frá henni.

Taki landeigandi ákvörðun um að nýta staðinn áfram til efnistöku eftir að vinnslu skv. samningi Malbikunarstöðvarinnar Höfða og Mosfellsbæjar lýkur er nauðsynlegt að breyta aðalskipulagi til að útfæra mörk að nýju vinnslusvæði og jafnframt gera deiliskipulag fyrir framtíðarefnisvinnslusvæðið. Slík framtíðarvinnsla kann að falla undir 1. eða 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum.

### **Athugasemd Mosfellsbæjar:**

*Ekki verði sökum skamms framkvæmdartíma farið í gerð deiliskipulags þar sem það frestar því að hægt sé að hefja efnistöku að nýju. Engu að síður er mikilvægt að teikna upp svæðið og kortleggja nákvæmlega efnistöku, aðstöðu og annað sem verður á svæðinu.*

### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Í frummatsskýrslu undir frágangskaflanum er teikning af svæðinu, sú teikning er byggð upp á mælingum af svæðinu sem gerðar voru 28.04.2014, því er um nákvæma teikningu af svæðinu að ræða. Það verður engin aðstaða sett upp á svæðinu nema að staðsettur verður gámur sunnan við efnistökusvæðið eða á fyrri efnistökusvæði eins og bent er á í frummatsskýrslu. Að öðru leyti er aðeins um að ræða vélar og tæki sem verða aðeins staðsettar tímabundið í námunni eins og gert er grein fyrir í frummatsskýrslunni. Því telur framkvæmdaraðili að svæðið hafi þegar verið kortlagt nákvæmlega, bæði efnistaka og aðstaða.*

### **3.5 Eignarhald**

Seljadalsnáma er í eigu sveitarfélagsins Mosfellsbæjar. Malbikunarstöðin Höfði hf. er með samning við sveitarfélagið um jarðefnavinnslu úr námunni til ársloka 2015.

### **3.6 Leyfisveitingar**

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum:

Bæjarstjórn Mosfellsbæjar: Veitir framkvæmdaleyfi á grundvelli staðfests aðalskipulags og niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum.

Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis: Veitir starfsleyfi vegna starfseminnar skv. reglugerð nr. 785/1999 um mengunarvarnir.

Fornleifavernd ríkisins: Verði nauðsynlegt að raska fornminjum þarf til þess leyfi Fornleifaverndar ríkisins.

## 4 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

### 4.1 Almennt

Í þessum hluta frummatsskýrslunnar er fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á umhverfið. Umfjöllun um grunnástand umhverfisþátta og vægi áhrifa framkvæmdarinnar byggist á samantekt sérfræðinga um viðkomandi umhverfisþátt.

Í þessum kafla er fjallað almennt um umfang og áherslur matsvinnunar. Í köflum 4.2. – 4.7. er gerð grein fyrir niðurstöðum úr mati á umhverfisáhrifum á þá þætti sem ástæða þótti til að kanna nánar í matsvinnunni, sbr. lýsingu í matsáætlun

#### 4.1.1 Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum

Þeir þættir framkvæmdarinnar sem valdið geta umhverfisáhrifum má skipta í tvennt eins og gert er í töflunni hér að neðan.

**Tafla 1.** Þeir þættir framkvæmdarinnar sem taldir eru geta valdið umhverfisáhrifum.

<b>Jarðrask af völdum efnistöku:</b>	Við efnistöku er efni fjarlægt úr Seljadal, slíkt veldur röskun á jarðmyndunum og breytir ásýnd dalsins. Jarðrask getur einnig haft í för með sér skerðingu á gróðri sem og búsvæðum fugla.
<b>Áhrif vegna reksturs:</b>	Vinnsla hefur verið í Seljadalsnámu í yfir 20 ár. Ónæði verður af völdum starfseminnar á rekstartíma vegna flutninga efnis frá svæðinu sem getur haft áhrif á frístundabyggð, nærliggjandi bæi, gróður- og dýralíf. Flutningsleið frá námunni fer meðal annars um Hafravatnsveg sem er malarvegur og jafnframt tengivegur skv. vegaskrá Vegagerðarinnar. Vegurinn er malarvegur og í þurru veðri þyrlast mikið ryk upp af veginum og leggst þá ryk yfir svæðin í kring.

#### 4.1.2 Umhverfisþættir til mats á umhverfisáhrifum

Einn mikilvægasti hluti matsferilsins er að vega og meta í upphafi matsvinnunnar hvaða þættir eru líklegir til að verða fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum og hverjir ekki. Þetta er gert í matsáætlun en þá er safnað saman þeim gögnum sem til eru um framkvæmdina og framkvæmdarsvæðið. Þessar upplýsingar eru skoðaðar með tilliti til viðmiða sem sett eru fram í 3. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. og viðmiða í viðeigandi lögum og reglugerðum. Loks er ákvarðað hvaða þætti þurfi að leggja áherslu á í frummatsskýrslu.

Í ljósi þessa og í samræmi við matsáætlun er fyrir þessa framkvæmd lögð megináhersla á eftirtalda umhverfisþætti:

- Landslag og ásýnd
- Gróðurfar og dýralíf
- Útivist
- Fornleifar
- Loftgæði, á rekstartíma
- Hljóðvist, á rekstartíma

#### 4.1.3 Forsendur og aðferðir við mat á umhverfisáhrifum

Forsendur mats á umhverfisáhrifum byggja á eftirfarandi meginþáttum:

- Viðmið í lögum og reglugerðum, stefnumótun stjórnvalda og skuldbindingar á alþjóðavísu.
- Greiningum sérfræðinga á einkennum áhrifa framkvæmda á einstaka umhverfisþætti.
- Umsögnum og athugasemdum lögbundna umsagnaraðila, hagsmunaaðila og almennings.

Við mat á umhverfisáhrifum er unnið samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 1123/2005. Einnig er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um mat á umhverfisáhrifum og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Við mat á vægi áhrifa á einstaka umhverfisþætti er litið til tiltekinna viðmiða s.s. stefnumörkun stjórnvalda, laga og reglugerða og alþjóðasamninga.

Áhrif framkvæmdarinnar eru metin og þeim gefið vægi með því að bera saman einkenni áhrifa og viðmið fyrir hvern umhverfisþátt. Niðurstaða matsins myndar ákveðna vægiseinkunn fyrir hvern umhverfisþátt og geta áhrifin verið metin frá verulega neikvæðum til verulega jákvæðra. Vægiseinkunnir eru skilgreindar í töflu 2. Þær skilgreiningar byggja á leiðbeiningum Skipulagsstofnunar frá desember 2005 um flokkun, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa.

**Tafla 2.** Skýringar á skilgreiningu vægiseinkunna sem notaðar eru við mat á umhverfisáhrifum.

Vægi áhrifa/ Vægiseinkunn	Skýring
Verulega jákvæð	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfisþátt/-þætti bæta hag mikils fjölda fólks og/eða hafa jákvæð áhrif á umfangsmikið svæði. Sú breyting eða ávinningur sem hlýst af framkvæmdinni/áætluninni er oftast varanleg.</li> <li>Áhrifin eru oftast á svæðis-, lands- og/eða heimsvísu en geta einnig verið staðbundin.</li> <li>Áhrifin samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.</li> </ul>
Talsvert jákvæð	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfisþátt/-þætti taka ekki til umfangsmikils svæðis, en svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum, m.a. vegna náttúrufars og fornminja.</li> <li>Áhrifin geta verið jákvæð fyrir svæðið og/eða geta verið jákvæð fyrir fjölda fólks.</li> <li>Áhrifin geta verið varanleg og í sumum tilfellum afturkræf.</li> <li>Áhrif geta verið stað-, svæðisbundin og/eða á landsvísu.</li> <li>Áhrifin samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.</li> </ul>
Óveruleg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfisþátt/-þætti eru minniháttar, með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum, ásamt fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum.</li> <li>Áhrifin eru í mörgum tilfellum tímabundin og að mestu afturkræf.</li> <li>Áhrif eru oftast stað-, eða svæðisbundin.</li> <li>Áhrifin samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.</li> </ul>
Talsvert neikvæð	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfisþátt/-þætti taka ekki til umfangsmikils svæðis, en svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum, m.a. vegna náttúrufars og fornminja.</li> <li>Áhrifin geta verið neikvæð fyrir svæðið og/eða geta valdið fjölda fólks ónæði eða óþægindum.</li> <li>Áhrifin geta verið varanleg og í sumum tilfellum óafturkræf.</li> <li>Áhrif geta verið stað-, svæðisbundin og/eða á landsvísu.</li> <li>Áhrifin geta að einhverju leyti verið í ósamræmi við ákvæði laga og reglugerða, almenna stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að.</li> </ul>
Verulega neikvæð	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfisþátt/-þætti skerða umfangsmikið svæði og/eða svæði sem er viðkvæmt fyrir breytingum, m.a. vegna náttúrufars og fornminja, og/eða rýra hag mikils fjölda fólks. Sú breyting eða tjón sem hlýst af framkvæmdinni er oftast varanleg og yfirleitt óafturkræft.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Áhrif eru oftast á svæðis-, lands- og/eða heimsvísu en geta einnig verið staðbundin.</li> <li>• Áhrifin eru í ósamræmi við ákvæði laga og reglugerða, almenna stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.</li> </ul>
Óvissa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekki er vitað um eðli eða umfang umhverfisáhrifa á tiltekna umhverfisþætti, m.a. vegna skorts á upplýsingum, tæknilegra annmarka eða skorts á þekkingu. Það getur verið unnt að afla upplýsinga um áhrifin með frekari rannsóknum eða markvissri vöktun.</li> </ul>

7

## 4.2 Landslag og ásjón

### 4.2.1 Gögn og rannsóknir

Í þessum kafla er lagt mat á áhrif á landslag og ásjón svæðisins. Við umfjöllunina er stuðst við aðferðafræði sem þróuð var af *The Landscape Institute*<sup>8</sup> í Bretlandi. Vinnan við mat á áhrifum námuvinnslnnar var byggð á vettvangsathugun og fyrirliggjandi heimildum um svæðið og gildi þess og úrvinnslu og greiningu þeirra gagna.

Helstu grunnöggn um landslag og ásjón eru:

- Ljósmyndir
- Heimildir um landslagsþætti, jarðmyndanir, vatnafar, gróðurfar og landnotkun
- Heimildir um svæðið með tilliti til landslags, staðbundinna gilda og notkunar svæðis, m.a. hugsanlegra áhrifa á frístundabyggð, heilsársbústaði og útivist

Við þessa umfjöllun er stuðst við loftmyndir af svæðinu og staðfræðikort, umfjöllun um aðliggjandi svæði í náttúruminjaskrá og tillögur Umhverfisstofnunar að Náttúruverndaráætlun 2009 – 2013, sem og landmælingagögn af svæðinu. Við öflun grunnagna er jafnframt tekið mið af lista yfir viðmið sem gefinn er út af Skipulagsstofnun, sjá kafla 4.1.3. Farin var vettvangsferð um svæðið 23.10.2012, 03.03.2014 og 28.04.2014 var myndum safnað af svæðinu og frá nærliggjandi svæðum sem talin eru geta orðið fyrir áhrifum af völdum efnisvinnslnnar.

Rannsóknarsvæðið er tiltölulega einsleitt hvað varðar landslag og ekki talin þörf á að skipta því upp í landslagsheildir. Helstu stöðum sem nánan sést frá er lýst. Líklegu útliti námunnar er svo lýst með hjálp ljósmynda frá völdum stöðum.

### 4.2.2 Grunnástand

#### Áhrifasvæði

Lagt var mat á áhrifasvæði framkvæmdarinnar út frá myndum af svæðinu og landmælingagögnum.

Eðlilegt er að miða við að nánan geti verið vel sýnileg úr 0 - 3 km fjarlægð. Nánan er sýnileg frá nærliggjandi frístundabyggð við Silungatjörn og að einhverju leyti frá frístundabyggð við Krókatjörn. Áhrifa af efnistöknunni gætir nú þegar þar sem að efnistaka hefur verið á svæðinu í nærri 30 ár.

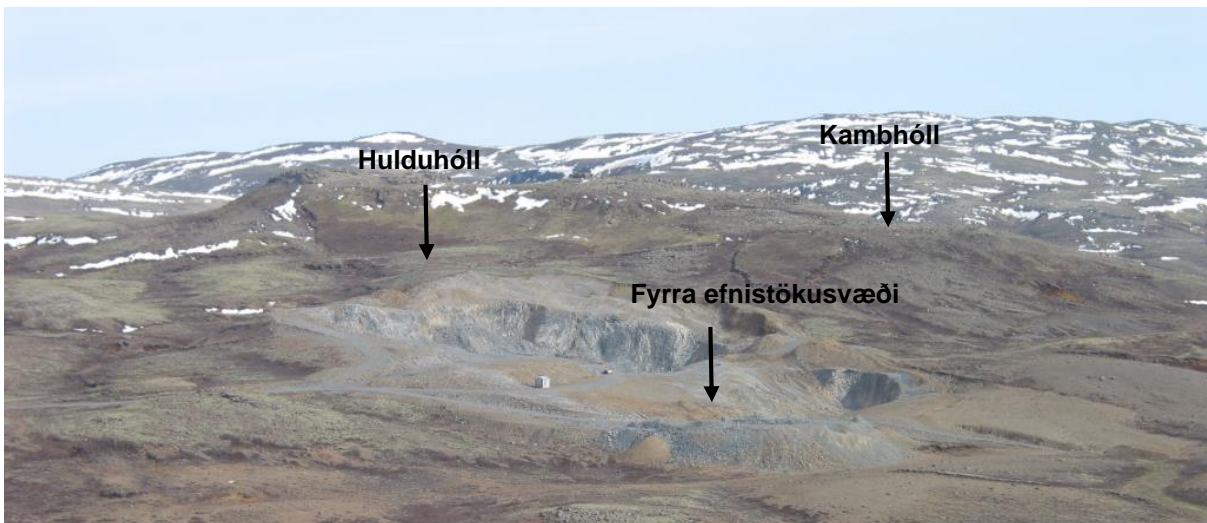
<sup>7</sup> Skipulagsstofnun (2005)

<sup>8</sup> The Landscape Institute with the Institute of Environmental Management and Assessment (2002)



### Almennt um svæðið

Efnistökusvæðið er innan sveitarfélagsins Mosfellsbæjar. Seljadalur liggur frá NA til SV, austan Hafravatns. Dalbotninn liggur upp að Grímmannsfelli, en að vestan lokast dalurinn að mestu af Búrfelli. Seljadalsá kemur upp í drögum í dalbotninum og rennur síðan eftir Seljadal til vesturs í Hafravatn. Dalurinn er þröngur að neðanverðu, en í miðjum dalnum rísa tveir hólar yfir umhverfi sitt, Hulduhóll og Kambhóll. Á bak við hólana breiðkar dalurinn nokkuð og sveigir til norðurs. Að sunnan er dalurinn afmarkaður af þverhniptum brúnum, 20 - 30 m háum, en að norðan eru gróðurlitlar hlíðar Grímmannsfells. Sunnan og vestan dalsins eru nokkrar tjarnir, Silungatjörn og Krókatjörn þeirra stærstar, og umhverfis þær nokkur frístundahús. Efnistökusvæðið er í um 200 m.y.s. í hlíðum Grímmannsfells sjálft fellið er frá Matuyama segulskeiði eða um 2,5 - 0,8 milljón ára.



**Mynd 12.** Hér er horft yfir svæðið frá Seljadalsbrúnum. Sjá má hversu einsleitt landslagið á svæðinu er.



**Mynd 13.** Hér er horft yfir námuna í átt að Reykjavík. Landslagið á svæðinu er fremur einsleitt.

Landslagið á svæðinu er fremur einsleitt (sjá mynd 12 og 13). Helst er að greina mismun í landslagi sunnan Seljadalsár þar sem frístundabyggðin við Silungatjörn liggur (sjá mynd 16). Frístundabyggðin liggur mun neðar í landinu en efnistökusvæðið og er fremur láglent svæði á móts við svæðið í kring.

Landslag innan námunnar hefur breyst síðan efnisvinnsla hófst 1986 og hefur námubotninn lækkað, mest um rúma 20 m, en að meðaltali um 15 m en minnst út til jaðranna.

#### 4.2.3 Mat á áhrifum - viðmið

Í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar um viðmið við mat á áhrifum einstakra umhverfispáttanna er umfjöllun um landslag skipt í tvo flokka, annars vegar viðmið fyrir náttúrulegt landslag og hins vegar menningarlandslag. Innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar er landslag þegar raskað og taka umfjöllun um viðmið, einkenni og vægi áhrifa mið af því.

Mati á áhrifum er skipt í tvennt. Annars vegar er um að ræða bein áhrif á landslag af völdum efnistöknunar. Hins vegar er fjallað um sjónræn áhrif efnistöknunar á aðliggjandi svæði.

Við mat á beinum áhrifum á landslag er hér horft til tveggja meginþátta:

- Sérstöðu/fágætis landslags.
- Megineinkenni landslags s.s. ósnortið/náttúrulegt yfirbragð landslags, form, litauðgi, fjölbreytni og heildstæði landslags.

Eftirfarandi eru viðmið sem liggja til grundvallar við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og ásýnd:

- Verndarstöðu tiltekinna jarðmyndana og vistkerfa sem talin eru upp í 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.
- Velferð til framtíðar stefnumótun til 2020, II. kafli liður. 8. *Vernd sérstæðra jarðmyndana.*

Í umfjöllun um áhrif á landslag er annars vegar tekið mið af einkennum framkvæmdarinnar, þ.e. efnistöknunar og hins vegar staðsetningar hennar m.t.t. þess svæðis þar sem líklegt er að áhrifa framkvæmdarinnar muni gæta.

Við mat á áhrifum á megineinkenni landslags er litið til þess hvaða sérstöðu svæðið hefur í dag, hver eru ráðandi landslagseinkenni og á hvaða hátt framkvæmdin muni breyta þessum eiginleikum. Við mat á gildi landslags skal taka tillit til þess hvort um er að ræða manngert eða náttúrulegt landslag, í hvaða ástandi það er og hvert yfirbragð svæðisins er. Fyrri rask eða landnotkun réttlætir ekki frekara rask eða framkvæmdir. Hins vegar hefur fyrri rask áhrif á gildi svæðisins og þ.a.l. á hugsanleg áhrif nýrra eða áframhaldandi framkvæmda.

Við mat á áhrifum á sjónræna þætti er áhersla lögð á að greina útlit landslags eftir framkvæmdir frá stöðum þar sem áhrifa er að vænta. Þeir staðir eru frá nálægum bæjum og frístundabyggð við Silungatjörn og Krókatjörn.

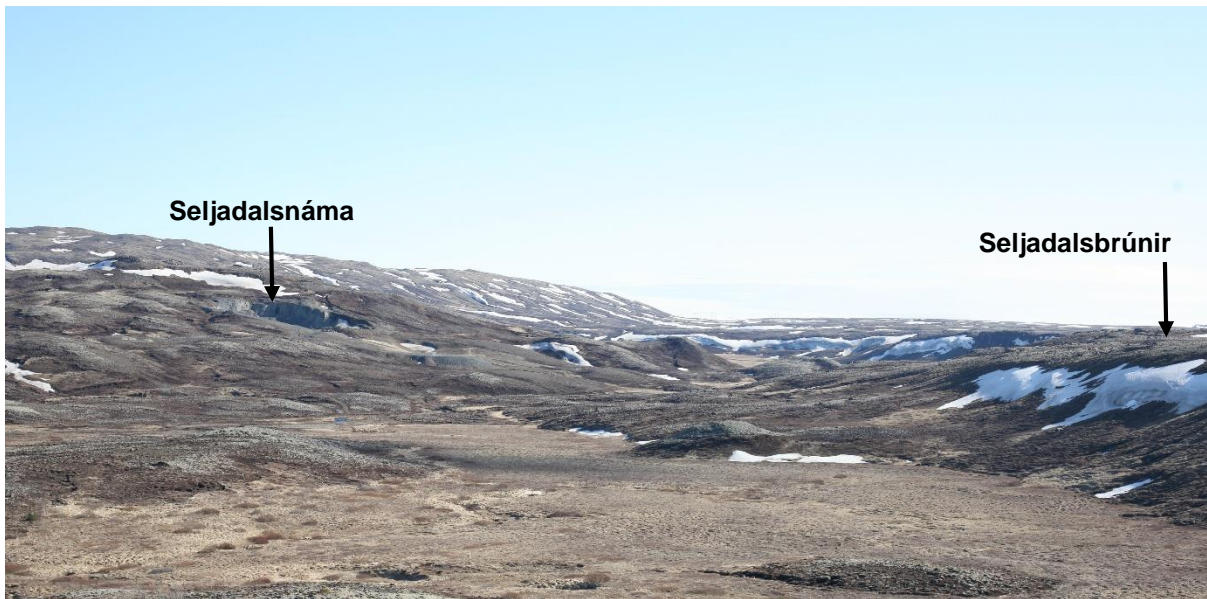
#### 4.2.4 Einkenni og vægi áhrifa

Áhrifin eru borin saman við viðmið, annars vegar m.t.t. til beinna áhrifa á landslag og hins vegar m.t.t. sjónrænna þátta og hugsanlegrar breytingar á upplifun frá svæðum umhverfis fyrirhugaða efnistöku, með þeim annmörkum sem mat á slíkum huglægum þáttum hefur.

##### **Áhrif á landslag**

Áhrif á landslag gætir þegar þar sem efnistaka hefur verið á svæðinu seinustu áratugi. Fyrirhuguð áframhaldandi efnistaka er aðeins áætluð til október 2015 og ekki umfram 60.000 m<sup>3</sup>. Aðeins mun verða tekið efni nyrst (innst) í námunni sem þýðir að námuopið mun ekki stækka heldur mun náman dýpka inn í Hulduhól sem veldur því að áhrif á landslag verða minniháttar. Einnig er ekki um umfangsmikið svæði að ræða í þeim skilningi að efnistökusvæðið er aðeins brot af stærri landslagsheild sem teygir sig upp undir rætur Esju.





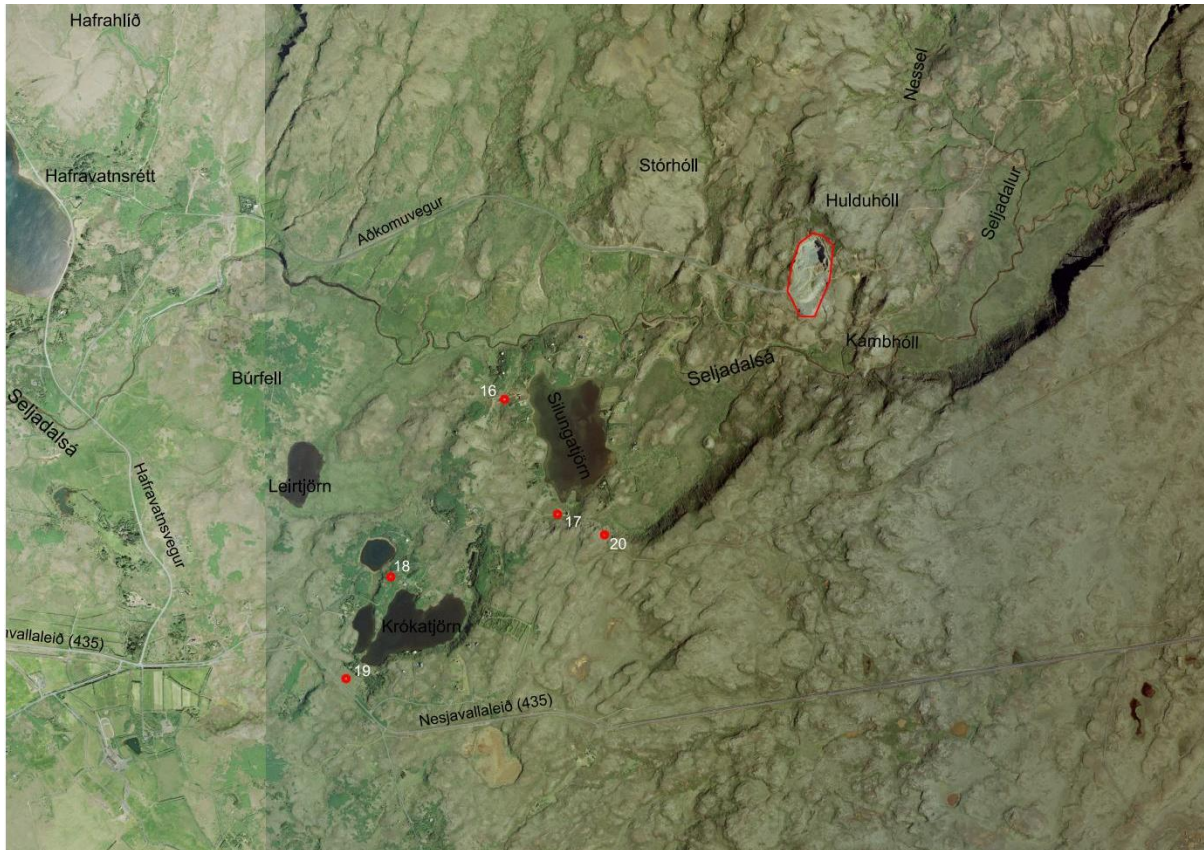
**Mynd 14.** Hér má sjá efnistökusvæðið ásamt landslaginu umhverfis námuna eins og það er í dag. Landslagið er fremur einsleitt á svæðinu. Myndin er tekin í námunda við Seljadalsbrúnir í norðausturátt rétt fyrir ofan frístundabyggð við Silungatjörn.

**Sérstaða/ fágæti landslags:** Landslagið á svæðinu telst ekki hafa neina sérstöðu hér á landi eða á alþjóðavísu og er ekki fágætt. Víða er að finna ámóta landslag á Íslandi. Áhrif framkvæmdar á sérstöðu/fágæti landslags myndi teljast minniháttar, með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum.

**Ósnortið/náttúrulegt yfirbragð:** Beinna áhrifa á landslag gætir nú þegar á efnistökusvæðinu og áframhaldandi efnistaka mun hafa í för með sér meiri röskun landslags. Horfa þarf á landslagið í heild þegar metið er hvernig áhrifa gætir á náttúrulegt yfirbragð. Á svæðinu er mikill mismunur í hæðarlegu. Ekki er verið að taka efni úr fjalli eða hlíð sem stendur eitt upp úr flatlendu landi í kring. Heldur má segja að efnistaka á svæðinu falli að landslaginu á svæðinu að einhverju leyti (sjá mynd 14). Áhrifin eru talsvert neikvæð og óafturkræf.

**Sjónræn áhrif:** Efnistökusvæðið opnast til suðurs og staðsetning þess í landslaginu er með þeim hætti að það er ekki mikið sýnilegt nema að hluta og mest þegar nálægt er komið. Af Seljadalsbrúnum sést vel yfir efnistökusvæðið eins og sjá má á mynd 14. Námusvæðið er sýnilegt frá frístundabyggð við Silungatjörn og að hluta til frá svæðinu við Krókatjörn (sjá mynd 16, 17, 20). Einnig sést í svæðið frá aðkomuvegi að frístundabyggð við Krókatjörn og Silungatjörn (sjá mynd 18). Sýn frá aðkomuveginum að efnistökusvæðinu er engin nema þegar komið er alveg upp að svæðinu. Göngufólk og reiðmenn sem eiga leið um skilgreindar göngu- og reiðleiðir um Seljadal sjá námuna vel. Áframhaldandi efnistaka mun líklega ekki hafa meiri áhrif á sýn frá þessum fyrr nefndu svæðum. Eins og nefnt hefur verið mun aðeins verða tekið efni nyrst í námunni sem þýðir að námuopið mun ekki stækka heldur mun náman dýpka inn í Hulduhól, vegna þess munu sjónræn áhrif lítið breytast frá því sem nú er. Áhrif á sjónræna þáttinn eru talin óveruleg.





**Mynd 15.** Yfirlitskort yfir efnistökusvæðið og nánasta umhverfi. Rauðu hringirnir tákna staðsetningu á myndatöku. Númer eru við hringina og má sjá þau númer við myndirnar sem koma í kjölfarið hér á næstu síðum.



**Mynd 16.** Mynd tekin vestanmegin við Silungatjörn. Sjá má efnistökusvæðið beint fyrir ofan þakið á frístundarhúsinu sem er fyrir miðja mynd.





**Mynd 17.** Mynd tekin við frístundahús sunnanmeginn við Silungatjörn, önnur frístundahús liggja mun neðar í landinu og haf því mun minni sýn yfir efnistökusvæðið. Sjá má efnistökusvæðið fyrir miðri mynd.



**Mynd 18.** Mynd tekin á vegi staðsettum suðvestanmeginn við Silungatjörn. Vegurinn er aðkomuvegur að frístundasvæðum við Krókatjörn og Silungatjörn. Sjá má glitta í efnistökusvæðið beint fyrir ofan húsið á miðri mynd.





**Mynd 19.** Mynd tekin frá Nesjavallaleið í norðurátt að efnistökusvæðinu. Sjá má glitta í efnistökusvæðið fyrir miðja mynd.



**Mynd 20.** Mynd tekin í námunda við Seljadalsbrúnir og í norðvesturátt að efnistökusvæðinu. Efnistökusvæðið er sýnilegt lengst til vinstri á myndinni. Svæðið sker sig ekki ýkja mikið úr landslaginu á svæðinu í dag.

#### 4.2.5 Mót vægisaðgerðir

Við gerð vinnsluáætlunar var leitast við að takmarka sýnileika námunnar frá frístundabyggð við Silungatjörn og nærliggjandi svæða með því að taka ekki efni úr jöðrum námunnar heldur að dýpka námuna og staðsetja jarðvegshaug þannig að hann byrgi að einhverju leyti sýn frá frístundabyggð nyrst við Silungatjörn. Við gerð frágangsaætlunar er einnig miðað við að minnka sýnileika námunnar eins og unnt er með því að fylla að námustálinu og móta svo fláa í framhald af hlíðinni svo að svæðið falli sem best að landslaginu í kring. Efnistökuastaðurinn er í samsettu landslagi og því er auðveldara að fella svæðið aftur að nánasta umhverfi eftir að efnistöku líkur eins og mynd nr. 20. gefur til kynna.

#### 4.2.6 Niðurstaða - áhrif á landslag og sjónræna þætti

Bein áhrif áframhaldandi efnistöku í Seljadalsnámu ná ekki yfir umfangsmikið svæði. Sýnileiki námunnar eins og hún er núna er óverulegur og ekki er gert ráð fyrir að áframhaldandi efnistaka breyti því. Sjónræn áhrif teljast staðbundin, varanleg og óafturkræf. Áhrifin eru hinsvegar að mestu leyti komin fram nú þegar.



## 4.3 Gróðurfar og dýralíf

### 4.3.1 Gögn og rannsóknir

Í þessum kafla er mat lagt á hugsanleg áhrif efnistökkunnar á gróðurfar og dýralíf á áhrifasvæði efnistökkunnar. Engin votlendi eða sérstök vistkerfi eru innan svæðisins og er gróðurfar hið sama og á aðliggjandi svæðum s.s. gras- og lyngmói. Af þessum sökum verður ekki gerð sérstök úttekt á gróður- eða dýralífi en eftirfarandi umfjöllun er byggð á fyrirliggjandi gögnum, m.a.:

- Corine kortagrunni
- Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2011 – 2030
- Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands um fugla (2000).
- Lög nr. 64/1994 m.s.br. um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum.
- Náttúruverndaráætlun
- Náttúruminjaskrá

### 4.3.2 Grunnástand

Sjálfst námusvæðið er staðsett í um 200 m.y.s. í hlíðum Grímmannsfells, svæðið sem er til athugunar er þurrlendi. Á svæðinu eru berangurslegir hólar og ásar sem eru að hluta mosavaxnir en einnig er lítið eitt af harðgerðum blómjurtum. Á milli hólanna eru grasi vaxnar lægðir og drög er þar að finna algengar íslenskar jurtir. Berjalyng finnst á svæðinu, krækiberjalyng vex utan í og á hólunum. Í heildina einkennist gróðurfar svæðisins af gras- og lyngmóa (sjá mynd 21). Á fyrirhuguðu efnistökusvæði hefur gróðri þegar verið raskað að miklu leyti (sjá myndir 22 - 23). Efnistökuastaðurinn er í samsettu landslagi og því er auðveldara að fella svæðið aftur að nánasta umhverfi eftir að efnistöku lýkur.



Mynd 21. Gróðurfar á svæðinu í kring einkennist af gras- og lyngmóa.





**Mynd 22.** Á fyrirhuguðu efnistökusvæði hefur gróðri þegar verið raskað að miklu leyti. Myndin er tekin um 4 metrum frá brún námunar.



**Mynd 23.** Rauða línan sýnir u.þ.b. mörk fyrirhugaðrar efnistöku. Sjá má að svæðinu hefur að miklu leyti verið þegar raskað nú þegar.



Dýralíf er lítið og fábreytt á svæðinu. Horft var til rannsóknar sem gerð var á fuglalífi á álíka svæði og um ræðir í þessari skýrslu<sup>9</sup>. Við vettvangsferðir í Seljadalsnámu mátti greina fuglalíf á svæðinu og út frá rannsókn af álíka svæði má ætla að mófuglar séu algengasta tegundin á svæðinu (einnig sást til algengra mófuglstegunda í vettvangsferð). Sjaldan verður vart við landspendýr og búfé gengur ekki á efnistökusvæðinu. Ætla má að hagamýs séu á svæðinu og að refur slæðist þangað stöku sinnum. Tófugreni hefur sést í Skollaurð, sem er nokkuð austan efnistökusvæðisins.

#### 4.3.3 Mat á áhrifum- viðmið

Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á gróðurfar og dýralíf eru eftirfarandi viðmið lögð til grundvallar:

- Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands yfir plöntur
- Listi yfir friðlýstar plöntur
- Sjaldgæfar plöntur og sérstæði á landsvísu
- Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands um fugla og spendýr
- 6.gr. laga nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum

#### 4.3.4 Einkenni og vægi áhrifa

Ekki er talið að svæðið hafi sérstöðu hvað varðar tegundafjölbreytni gróðurs né dýralífs. Fyrirhuguð áframhaldandi efnistaka er á svæði sem er þegar raskað eftir fyrri efnistöku (sjá mynd 22 og 23). Vegna fyrirhugaðrar efnistöku er áhrifa á gróður helst að vænta í jöðrum efnistökusvæðis og teljast áhrifin minniháttar og að mestu leiti þegar komin fram. Efnistaka í Seljadal hefur aðallega haft áhrif á landslag og mun áframhaldandi efnistaka gera það. Talið er að gróður svæðisins hafi lítið fagurfræðilegt gildi sem hluti af heildarmynd svæðisins. Einnig telst gróðurfar sem einkenni svæðið í kring ekki hafa neina sérstöðu. Þó er mikilvægt að huga vel að frágangi og uppgræðslu efnistökusvæða eftir að efnistöku lýkur í samstarfi við sérfræðinga.

Einkenni og vægi áhrifa efnistöku á dýralíf eru óveruleg þar sem að lítið er um dýr á svæðinu og engin dýr á válista og væntanlega verða engin áhrif umfram þau sem þegar eru orðin.

#### 4.3.5 Mótvægisáðgerðir

Í vinnsluáætlun í kafla 2.4. er skilgreint að halda skuli raski gróðurlendis í lágmarki. Við frágang á svæðinu verður grætt í þau sár sem hafa myndast við efnistöku sem mótvægisáðgerð vegna áhrifa á gróðurfar.

Ekki er talin þörf á sérstökum mótvægisáðgerðum vegna áhrifa á dýralíf. Fuglalíf á námusvæðinu virðist vera fáskrúðugt auk þess sem fjöldi spendýra er mjög takmarkaður.

#### 4.3.6 Niðurstaða- áhrif á gróðurfar og dýralíf

Með hliðsjón af ofangreindum viðmiðum um gróðurfar og dýralíf, einkennum áhrifa sem m.a. eru bein og minniháttar er það metið svo að áhrif framkvæmdar verði óveruleg á gróðurfar og dýralíf. Áhrifin eru að mestu leyti komin fram nú þegar.

---

<sup>9</sup> EFLA verkfræðistofa (2009)



## 4.4 Útivist

### 4.4.1 Gögn og rannsóknir

Í þessum kafla er mat lagt á hugsanleg áhrif efnistökkunnar á útivist og ferðamennsku. Leitað var upplýsinga meðal annars hjá Mosfellsbæ. Notast var við eftirfarandi gögn:

- Velferð til framtíðar kafla II. liður. 5. *Útivist í sátt við náttúruna*
- Gönguleiðir Mosfellsbæjar - kort
- Reiðstígakort Mosfellsbæjar
- Aðalskipulag Mosfellsbæjar 210-2030

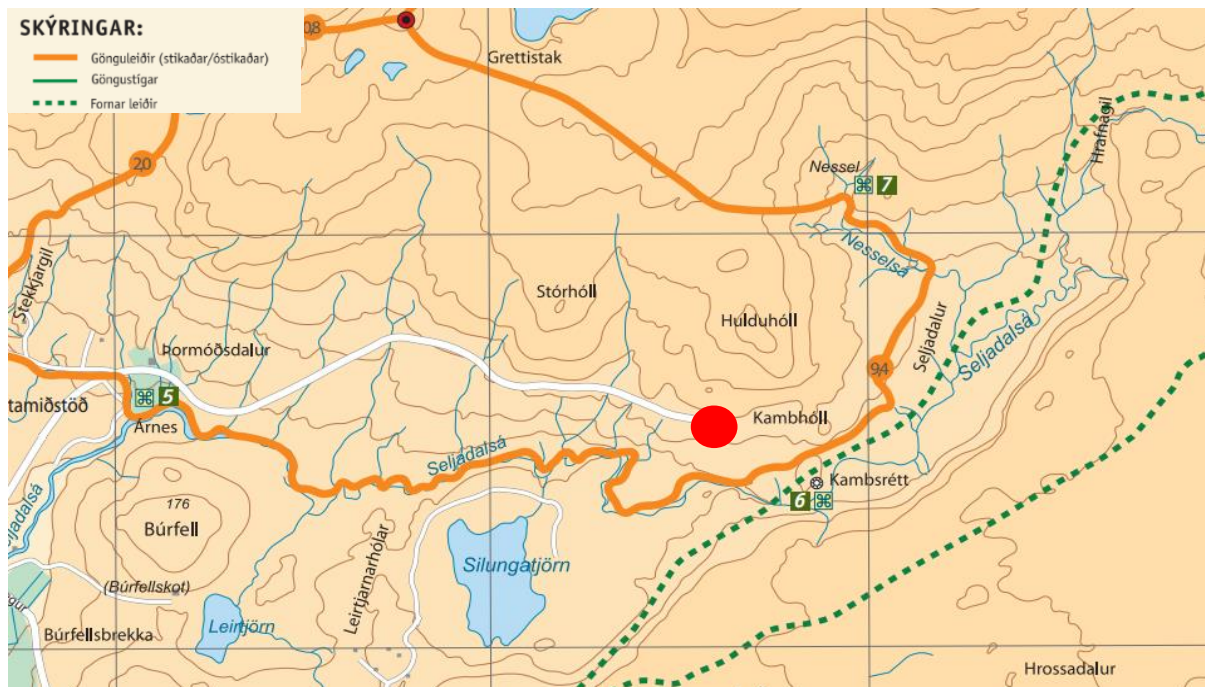
Engin skipulögð útivistarsvæði eru í nánd við efnistökkusvæðið, en nokkrar göngu- og reiðleiðir eru í nánasta nágrenni svæðisins.

### 4.4.2 Grunnástand

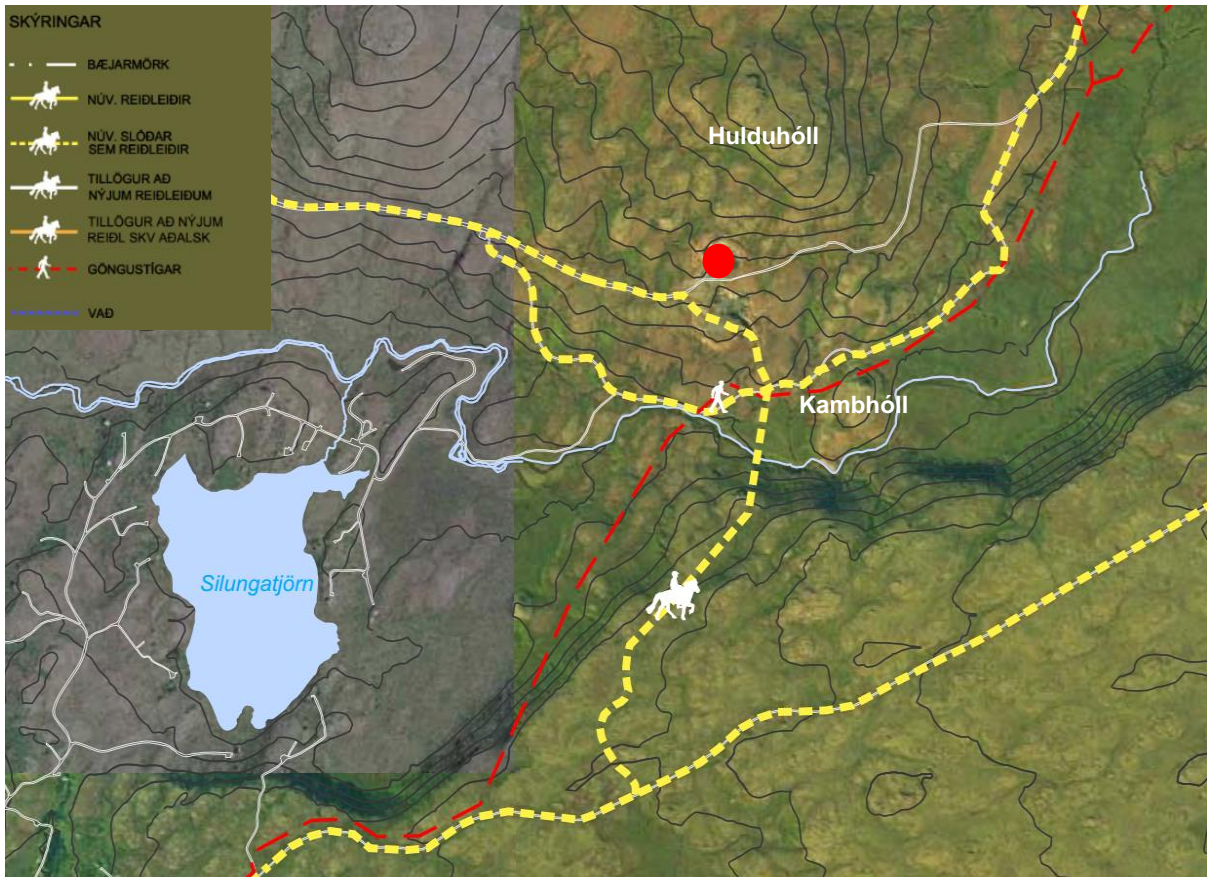
Ekki er mikið um útivist á svæðinu en reiðmenn eiga leið um Seljadal í einhverjum mæli. Aðkomuvegurinn sem lagður var upp að námunni hefur hinsvegar opnað möguleika fyrir almenning að aka inn dalinn og fara í gönguferðir, tína ber og ganga á gönguskíðum svo eitthvað sé nefnt.

### Gönguleiðir og reiðleiðir

Á korti sem gefið var út af Mosfellsbæ í samvinnu við Skátafélagið Mosverja „*Gönguleiðir í Mosfellsbæ*“ má sjá bæði fornari leiðir sem getið er um í fornleifaskráningu fyrir Mosfellsbæ sem og stikaðar/óstikaðar gönguleiðir. Samkvæmt kortinu sem sjá má á mynd 24 liggur sunnan við efnistökkusvæðið gönguleið og forn leið. Gönguleiðin er innan 300 m frá miðju efnistökkusvæðinu en forna leiðin er innan 400 m. Reiðstígur er skilgreindur í námunda við efnistökkusvæðið skv. reiðleiðakorti á mynd 25.



**Mynd 24.** Hluti af kortinu „*Gönguleiðir í Mosfellsbæ*“. Umrætt efnistökkusvæði er merkt inn á kortið með rauðum hring.



**Mynd 25.** Hluti af samþykktu reiðleiðakorti Mosfellsbæjar. Umrætt efnistökusvæði er merkt inn á kortið með rauðum hring.

#### 4.4.3 Mat á áhrifum - viðmið

Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á útivist eru eftirfarandi viðmið lögð til grundvallar:

- Áhrif á upplifun frá markverðum stöðum eða svæðum.
- Áhrif á notagildi svæða eða gönguleiða til útivistar.

#### 4.4.4 Einkenni og vægi áhrifa

**Upplifun:** Fólk sem stundar útivist á svæðinu getur orðið fyrir ónæði af völdum hávaða sem kemur frá efnisvinnslu og rykmengun sem kemur frá námunni þegar veður er þurrt. Með því geta orðið tímabundin neikvæð áhrif á gildi svæðisins til útivistar. Óviðunandi frágangur á efnistökusvæði gæti einnig rýrt gildi svæðisins til útivistar. Snyrtilegur frágangur og umgengni á framkvæmdartíma á svæðinu mun draga úr sjónrænum áhrifum og jafnframt úr áhrifum á útivist.

**Notagildi:** Engin fjölsótt útivistarsvæði eru í nánasta nágrenni við efnistökusvæðið. Efnistakan mun ekki hafa áhrif á notagildi gönguleiða þar sem að þær liggja í um 200 metra fjarlægð frá svæðinu.

Benda má á að þegar að gengið verður frá svæðinu eru tækifæri til að nýta svæðið sem áningastað fyrir almenning áður en hann heldur lengra inn í dalinn aðkomuvegurinn hefur opnað á fleiri möguleika til útivistar. Hægt væri að láta hluta af námustálinu standa í samræmi við gildandi samning eins og gert er ráð fyrir í frágangssáætlun og leyfa þannig almenningi að njóta áhugaverðra stuðlabergsmyndana og nýta svæðið betur til útivistar.

#### **4.4.5 Mótvægisaðgerðir**

Í frágangsráætlun er áskilinn snyrtilegur frágangur sem mun minnka þau sjónrænu áhrif sem af efnisvinnslunni verða. Ekki er talin þörf á viðbótar mótvægisaðgerðum vegna þessa umhverfispáttá.

#### **4.4.6 Niðurstaða – áhrif á útivist**

Með hliðsjón af ofangreindum viðmiðum, einkennum og vægi áhrifa má áætla að áhrif framkvæmdarinnar á útivist séu óveruleg.



## 4.5 Fornleifar

### 4.5.1 Gögn og rannsóknir

Í þessum kafla er mat lagt á hugsanleg áhrif efnistökkunnar á fornleifar. Bjarni F. Einarsson fornleifafræðingur hjá Fornleifafræðistofunni fór um svæðið þann 17. mars 2014 og gerði könnun á því hvort skráðar væru fornleifar á svæðinu í námunda við efnistökkusvæðið. Svæðið sem kannað var er um 50 m ræma utan við skilgreint efnistökkusvæði (sjá viðauka nr. 2). Þessi kafli byggir á niðurstöðum könnunarinnar og mati sérfræðings Fornleifafræðistofunnar á áhrifum framkvæmdarinnar á fornleifar.

### 4.5.2 Grunnástand

Við vettvangskönnun sem farið var í mars 2014 fundust engar fornleifar á svæðinu og ekkert bendir til þess að líkur séu á að fornleifar finnist.

### 4.5.3 Mat á áhrifum- viðmið

Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fornleifar eru eftirfarandi viðmið lögð til grundvallar:

- Skráðar friðlýstar fornleifar.
- Aðrar fornleifar (minjar 100 ára og eldri, s.s. byggðaleifar, haugar, greftrunarstaðir o.s.fv. ) skv. 3. grein laga nr. 80/2012 um menningarminjar.

### 4.5.4 Einkenni og vægi áhrifa

Engar fornleifar eru skráðar á svæðinu og hefur framkvæmdin því engin bein áhrif á fornleifar.

### 4.5.5 Mótvægisáðgerðir- vöktun

Ef fornleifar finnast við framkvæmd verks mun framkvæmdaraðili stöðva framkvæmd skv. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

### 4.5.6 Niðurstaða- áhrif á fornleifar

Engar fornleifar eru skráðar á svæðinu og hefur framkvæmdin því engin áhrif á fornleifar.

## 4.6 Loftgæði, á rekstrartíma

### 4.6.1 Gögn og rannsóknir

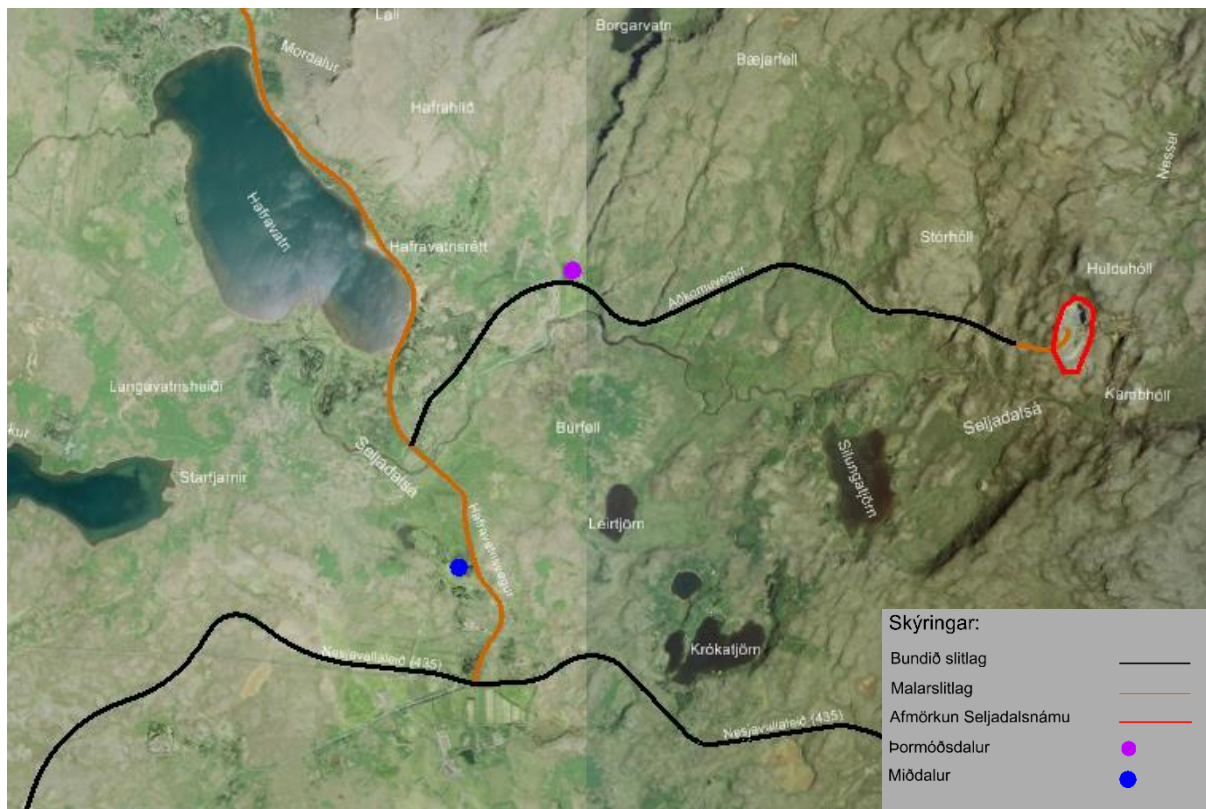
Í þessum kafla er lagt mat á áhrif framkvæmdar á rekstrartíma á loftgæði. Farið er yfir það hvort og þá hvaða áhrif efnisvinnslan hefur á loftgæði nærumhverfis á rekstrartíma. Ekki liggja fyrir nein mæligögn um loftgæði á rekstrartíma, en vitað er hvernig rekstri og framkvæmd efnistökkunnar er háttáð og hvaðan helstu uppsprettur fyrir rykmengun geta komið. Eftirfarandi gögn voru notuð til að meta áhrif framkvæmdarinnar á loftgæði:

- Upplýsingar frá Vegagerðinni um rykbindingu Hafravatsvegjar
- Sumardagsumferð (SDU) á Hafravatsvegi, tölur frá Vegagerðinni
- M.Sc. ritgerð Þorsteins Jóhannssonar. *Svífryksmengun í Reykjavík*
- Leiðbeiningaritið, [www.námur.is](http://www.námur.is)

### 4.6.2 Grunnástand

Loftgæði í og við Seljadalsnámu eru ágæt þar sem að engin umferð er um Seljadalsnámu í dag vegna þess að ekki hefur verið unnið í námunni síðan 2012. Aðkomuvegurinn að efnistökusvæðinu er malbikaður alla leið frá námunni að Hafravatsvegi en Hafravatsvegur er með malarslittagi.

Hægt er að skipta grunnástandi í tvö tímabil þ.e.a.s. annarsvegjar vor og sumar, þar sem að vænta má að rykmengun af völdum umferðar og efnistöku sé töluverð, og hinsvegjar haust og vetur, þar sem að vænta má að rykmengun sé töluvert minni vegna aukinnar vætu.



**Mynd 26.** Yfirlitskort sem sýnir yfirborð vega í nágrenni við efnistökusvæðið sem og staðsetningu Miðdals, Þormóðsdals. Frístundabyggð liggur í kringum Silungatjörn og Krókatjörn.

#### 4.6.3 Mat á áhrifum – viðmið

Við mat á áhrifum umferðar á framkvæmdartíma eru eftirfarandi viðmið lögð til grundvallar:

- Reglugerð nr. 787/1999 um loftgæði
- Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir
- Áhrif á íbúa bæjarins Þormóðsdals, Miðdals og frístundabyggðar við Silungatjörn

#### 4.6.4 Einkenni og vægi áhrifa

Mat á loftgæðum á rekstartíma er tvíþætt. Annarsvegar rykmengun frá umferð þungaflutningabíla á rekstartíma og hinsvegar rykmengun frá efnisvinnslunni sjálfri.

##### **Áhrif á loftgæði vegna umferðar**

Aðkomuvegurinn að efnistökusvæðinu er malbikaður og er því ekki að vænta áhrifa af völdum umferðar um veginn. Þegar komið er inn á Hafravatnsveg er um 1,4 km langur kafli sem er með malarslitlagi (sjá mynd 26) og bærinn Miðdalur liggur við veginn. Borist hafa kvartanir á fyrri efnistökutímabilum um að mikil rykmengun leggist yfir t.d. bæinn Miðdal sem liggur við veginn. Umferð þungaflutningabíla verður á framkvæmdatíma og má gera ráð fyrir um 25 þungaflutningabílum á dag. Þar sem að Hafravatnsvegur er malarvegur myndast ryk þegar þungir flutningabílar eiga leið um, sérstaklega ef veður er þurr. Áhrifa gætir helst á íbúa við Miðdal.

##### **Áhrif á loftgæði frá efnisvinnslunni sjálfri**

Efnistakan í Seljadal kallar einnig fram svifryksmengun á rekstartíma bæði frá sjálfri efnisvinnslunni og svifryki frá náttúrulegum uppsprettum eins og uppblæstri jarðvegs t.d. frá jarðvegshaug. Áhrifa af slíku mun líklega helst gæta á frístundabyggðina við Silungatjörn.

Vægi áhrifa eru talsvert bundin árstíðum og veðurfari. Vænta má að áhrif á loftgæði á rekstartíma séu óveruleg en geta orðið tímabundið neikvæð á þurrkadögum. Áhrif á haustin og á veturna verða mun minni en um vor og sumar sökum úrkomu og ofankomu. Einungis er um að ræða umferð vegna efnistöku til loka ársins 2015 og má því áætla að áhrifa verði að gæta á tímabilinu september – nóvember 2014 og apríl – október 2015.

#### 4.6.5 Mótvægisáðgerðir

Vegurinn er í umsjá Vegagerðarinnar og ber þeim að rykbinda veginn. Samkvæmt útgefnu gæðaskjali Vegagerðarinnar skal gert ráð fyrir að rykbinda vegi a.m.k. einu sinni á tímabilinu 1. júlí til 1. september ef það er þurrkatíð, annars er aðeins gert ráð fyrir að rykbinda í byrjun sumars frá 1. júní til 15. júlí<sup>10</sup>. Árið 2012 var vegurinn heflaður 9 sinnum og rykbundinn einu sinni og árið 2013 var vegurinn heflaður 8 sinnum og rykbundinn einu sinni<sup>11</sup>.

Framkvæmdaraðili hefur hug á að lágmarka þá þætti sem eru á hans valdi og skapað geta rykmengun eins og draga úr hraða flutningabíla sem aka Hafravatnsveginn á leið í og úr námunni og vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram aðgerðir Vegagerðarinnar. Ekki er áformað að malbika veginn þar sem ekki er um framtíðarefnistökusvæði að ræða. Þess ber einnig að geta að Hlaðbær Colas hf. mun hefja rannsóknarverkefni í maímánuði 2014 á asfalti á Hafravatnsvegi í samstarfi við Vegagerðina.

Í M.Sc. ritgerð Þorsteins Jóhannssonar frá árinu 2007 um svifryk í Reykjavík kemur fram að sjónrænt mat bendi til þess að mjög stór hluti rykmengunar frá efnistökusvæðum komi frá vegum innan svæðisins sem og sjálfri efnisvinnslunni<sup>12</sup>. Aðkomuvegurinn að efnistökusvæðinu er malbikaður alveg upp að námuopinu sem kemur í veg fyrir mikið svifryk. Engin vinnsla efnis er í námunni og það efni sem fellur til í námunni er flutt strax með vörubílum til mölunar í höfuðstöðvum Malbikunarstöðvarinnar Höfða að Stórhöfða í Reykjavík. Þar sem

<sup>10</sup> Vegagerðin (2006)

<sup>11</sup> Vegagerðin (2014)

<sup>12</sup> Þorsteinn Jóhannsson (2007)



að framkvæmdaraðili hefur þegar hugað vel að mótvægisáðgerðum vegna svifryksmyndunar sem hefur áhrif á loftgæði á rekstrartíma er ekki talin þörf á frekari mótvægisáðgerðum vegna loftgæða.

#### 4.6.6 Niðurstaða – áhrif á loftgæði, á rekstrartíma

Á heildina litið er talið að áhrif umferðar á rekstrartíma séu tímabundin og afturkræf og teljast því óveruleg út frá umfangi svæðis og fólksfjölda sem verður fyrir áhrifum.

#### Athugasemd Mosfellsbæjar:

*Í skýrslunni segir að rykbinding vegarins verði í umsjá Vegagerðarinnar. Nú er það svo að viðhald vegarins hefur yfir höfuð ekki verið sinnt vel og kennir Vegagerðin þar fjárskorti um. Það er því óraunhæft að ætla að Vegagerðin komi og rykbindi alla þurra daga sem keyrt er úr námunni.*

#### Svör framkvæmdaraðila:

*Í frummatsskýrslu er ekki tekið fram að Vegagerðin muni rykbinda alla þurra daga. Vitnað er í gæðaskjal ásamt fengnum upplýsingum frá Vegagerðinni um að Vegagerðinni ber skylda til þess að rykbinda a.m.k. einu sinni á þurrkatímum á tímabilinu 1. júlí til 1. september. En annars einu sinni yfir sumartímann.*

#### Athugasemd Mosfellsbæjar:

*Ef heimila á efnisvinnslu að nýju þarf að skilyrða að ásættanlegar úrbætur verði gerðar á veginum í samráði við Vegagerðina og ef vel á að vera þarf að setja slitlag á veginn.*

#### Svör framkvæmdaraðila:

*Sá niðurskurður sem hefur verið hjá Vegagerðinni hefur haft áhrif á ástand Hafravatnsvegar. Framkvæmdaraðili er því sammála að vegurinn sé ekki í góðu standi, hinsvegar er framkvæmdaraðili ekki veghaldari og því ekki hans hlutverk að halda veginum við.*

*Framkvæmdaraðili hefur lýst yfir miklum vilja í frummatsskýrslu að gera allt sem í hans valdi stendur til þess að koma í veg fyrir rykmengun af völdum efnisvinnslunnar og þungaflutninga. Í frummatsskýrslu kemur m.a. fram að framkvæmdaraðili sé viljugur að „vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram aðgerðir Vegagerðarinnar“.*

*Vegagerðin hefur enga beina hagsmuni af framkvæmdinni og því óraunhæft að gera ráð fyrir að Vegagerðin framkvæmi úrbætur að kröfu framkvæmdaraðila. Vegurinn telst til vega sem að eiga að vera á ábyrgð sveitarfélagsins, samkvæmt vegalögum, en hefur ekki verið skilað formlega til þeirra og er því enn í umsjón Vegagerðarinnar. Framkvæmdaraðili leggur því til að Mosfellsbær hafi samráð við Vegagerðina til þess að finna framtíðarlausn á ástandi vegarins til hagsbóta bæði fyrir íbúa og framkvæmdaraðila. Framkvæmdaraðili vill koma því á framfæri að verið er að klára efnistöku eins og gerður var samningur um, því sé ekki um framtíðarefnistöku að ræða heldur aðeins framkvæmdir á einu og hálfu tímabili (september – nóvember 2014 og apríl – október 2015) eins og gert er grein fyrir í frummatsskýrslu.*

#### Athugasemd íbúa Miðdals:

*Á bls. 24, í kaflanum: 4.1.1. Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum segir að:*

*„Vegurinn er malarvegur og í þurru veðri þyrlast mikið ryk upp af veginum og leggst þá ryk yfir svæðin í kring“*

*Þetta getum við sem hér búum vottað að er satt og rétt. Á þurrum dögum þyrlast mikið ryk upp af Hafravatnsvegi og líður síðan hægt og rólega niður brekkuna að Miðdal þar sem við búum.*

Á bls. 41 í kafla 4.6.1. um gögn og rannsóknir á loftgæðum á rekstrartíma segir „Ekki liggja fyrir nein mæligögn um loftgæði á rekstrartíma“ og á bls. 42 í kafla um einkenni og vægi áhrifa kemur fram að „Mat á loftgæðum á rekstrartíma er tvíþætt. Annarsvegar rykmengun frá umferð þungaflutningabíla á rekstrartíma og hinsvegar rykmengun frá efnisvinnslunni sjálfri.“ Efnisvinnslan sjálf truflar okkur í Miðdal lítið nema þegar við bregðum okkur í gönguferðir um nágrenni námunnar, en þungaflutningar eru allt annað mál. Við verðum verulega vör við skert loftgæði vegna rykmengunar þegar stórir þungir bílar hlaðnir grjóti af bestu gerð fara eftir Hafravatnsvegi hér fyrir ofan. Rykbinding hjálpar eitthvað, tímabundið. En eins og fram kemur á bls. 42 í skýrslunni (kafla 4.6.5 Mótvægisaðgerðir) þá er vegurinn í umsjá Vegagerðarinnar og þeim ber að rykbinda veginn. Í framhaldi segir:

„Samkvæmt útgefnu gæðaskjali Vegagerðarinnar skal gert ráð fyrir að rykbinda vegi a.m.k. einu sinni á tímabilinu 1. júlí til 1. september ef það er þurrkatíð, annars er aðeins gert ráð fyrir að rykbinda í byrjun sumars frá 1. júní til 15. júlí. Árið 2012 var vegurinn heflaður 9 sinnum og rykbundinn einu sinni og árið 2013 var vegurinn heflaður 8 sinnum og rykbundinn einu sinni.“

Vegurinn hefur sem sagt verið rykbundinn einu sinni á ári sem hefur dugað skammt til að binda rykið sem þunga bílarnir þyrta upp. Í skýrslunni kemur einnig fram að framkvæmdaraðilinn hafi hug á að lágmarka þá þætti sem eru á hans valdi og skapað geta rykmengun og að stefnt sé að því að draga úr hraða flutningabíla sem aka Hafravatnsveginn á leið í og úr námunni. Þá hyggst framkvæmdaaðilinn vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram aðgerðir Vegagerðarinnar.

Við fögnum þessu en höfum engu að síður áhyggjur af því að mat framkvæmdaraðila á því hversu oft telst þörf á því að vökva veginn verði kannski ekki alveg það sama og okkar sem búum í rykmekkinum. Niðurstaða skýrslunnar hvað varðar áhrif á loftgæði er sú að:

„Á heildina lítið er talið að áhrif umferðar á rekstrartíma séu tímabundin og afturkræf og teljast því óveruleg út frá umfangi svæðis og fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum.“

Þýðir þetta að rykmengunin sé í lagi af því við erum svo fá sem fyrir henni verðum? Það getur varla verið að mikil mengun sé ásættanleg bara ef fáir verða fyrir henni.

### **Svör framkvæmdaaðila:**

Framkvæmdaraðili er tilbúinn að vera í samráði við íbúa Miðdals um vökvun vegarins.

Við mat á niðurstöðum áhrifa er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um „flokkun umhverfispáttá, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa“. Einnig er notast við þau gögn sem umhverfismatið byggir á. Ekki var unnt að afla mæligagna um loftgæði á framkvæmdartíma þar sem að engar framkvæmdir hafa verið í gangi síðastliðin ár.

Í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar segir um vægiseinkunnina óveruleg áhrif:

„Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfispátt/-þætti eru minniháttar, með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum ásamt fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum. Áhrifin eru í mörgum tilfellum tímabundin og að mestu afturkræf. Áhrifin eru oftast stað- eða svæðisbundin. Áhrif samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.“

Mikilvægt er við mat á þessum tiltekna umhverfispáttum að áhrifin eru tímabundin og afturkræf. Það hefur áhrif að fáir verða fyrir áhrifum en slíkt þýðir ekki að ekki sé tekið tillit til þeirra aðila. Framkvæmdaraðili hefur lýst fullum vilja til þess að draga úr neikvæðum áhrifum sem eru af hans völdum eins og bent er á í frummatsskýrslunni.

### **Athugasemd íbúa við Hafravatnsveg:**

Á bls. 24, í kaflanum: 4.1.1. Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum segir að:

*„Vegurinn er malarvegur og í þurru veðri þyrlast mikið ryk upp af veginum og leggst þá ryk yfir svæðin í kring“*

Þetta getum við sem hér búum vottað að er satt og rétt. Á þurrum dögum þyrlast mikið ryk upp af Hafravatnsvegi og líður síðan yfir okkur öll sem hér búum.

Á bls. 24, í kaflanum 4.1.2 Umhverfispættir til mats á umhverfisáhrifum.

*„ Í ljósi þessa og í samræmi við matsáætlun er fyrir þessa framkvæmd lögð megin áhersla m.a. á eftirtalda umhverfispætti:*

- *Loftgæði á rekstartíma*
- *Hljóðvist á rekstartíma“*

Verði veitt leyfi fyrir efnistökkunni þá sjáum við ekki fram á það að við íbúar og frístundahúsaeigendur í suðurhluta Mosfellsbæjar munum njóta þeirrar lýðheilsu sem er stefnt að í greiningarskýrslu sem Mosfellsbær statar sig af á heimasíðu sinni (Heilsueflandi samfélag Mosfellsbæjar 9/1/2013).

Á bls. 41 í kafla 4.6.1. um gögn og rannsóknir á loftgæðum á rekstartíma segir „ *Ekki liggja fyrir nein mæligögn um loftgæði á rekstartíma“* og á bls. 42 í kafla um einkenni og vægi áhrifa kemur fram að „*Mat á loftgæðum á rekstartíma er tvíþætt. Annarsvegar rykmengun frá umferð þungaflutningabíla á rekstartíma og hinsvegar rykmengun frá efnisvinnslunni sjálfri.*“

Rykbinding hjálpar eitthvað, tímabundið. En eins og fram kemur á bls. 42 í skýrslunni (kafla 4.6.5 Mót vægisáðgerðir) þá er vegurinn í umsjá Vegagerðarinnar og þeim ber að rykbinda veginn. Það er reynsla okkar í gegnum árin að Vegagerðin rykbindi ekki veginn nema að íbúar séu ítrekað búnir að hringja og kvarta og þá er komið á þriðja til fjórða degi til að vökva veginn ef þeir koma þá nokkuð.

*„Samkvæmt útgefnu gæðaskjali Vegagerðarinnar skal gert ráð fyrir að rykbinda vegi a.m.k. einu sinni á tímabilinu 1. júlí til 1. september ef það er þurrkatíð, annars er aðeins gert ráð fyrir að rykbinda í byrjun sumars frá 1. júní til 15. júlí. Árið 2012 var vegurinn hefлаður 9 sinnum og rykbundinn einu sinni og árið 2013 var vegurinn hefлаður 8 sinnum og rykbundinn einu sinni.“*

Vegurinn hefur sem sagt verið rykbundinn einu sinni á ári sem hefur dugað skammt til að binda rykið sem þungu bílarnir þyrla upp rykbindiefni á nokkrum dögum. Í skýrslunni kemur einnig fram að framkvæmdaraðilinn hafi hug á að lágmarka þá þætti sem eru á hans valdi og skapað geta rykmengun og að stefnt sé að því að draga úr hraða flutningabíla sem aka Hafravatnsveginn á leið í og úr námunni. Þá hyggst framkvæmdaaðilinn vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram aðgerðir Vegagerðarinnar.

Við fögnum þessu en höfum engu að síður áhyggjur af því að mat og eftirlit framkvæmdaraðila á því hversu hratt bílarnir aka og hversu oft telst þörf á því að vökva veginn verði kannski ekki alveg það sama og okkar sem búum í rykmekkinum.

Niðurstaða skýrslunnar hvað varðar áhrif á loftgæði er sú að:

*„ Á heildina litið er talið að áhrif umferðar á rekstartíma séu tímabundin og afturkræf og teljast því óveruleg út frá umfangi svæðis og fólksfjölda sem verður fyrir áhrifum.“*

Þýðir þetta að rykmengunin sé í lagi af því við erum svo fá sem fyrir henni verðum? Það getur varla verið að mikil mengun sé ásættanleg bara ef fáir verða fyrir henni. En þess má þó geta að búseta hefur aukist á svæðinu á sl. árum.



### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Framkvæmdaraðili er tilbúinn að vera í samráði við íbúa við Hafravatnsveg um vökvun vegarins.*

*Með þessari athugasemd íbúa við Hafravatn voru fylgiskjöl (sjá viðauka 4), vegna samskipta þeirra við Mosfellsbæ og fleiri aðila árið 2012 vegna ónæðis af þungaflutningunum. Í fylgiskjölunum er að finna svör frá Vegagerðinni nánar tiltekið svæðisstjóra suðvestursvæðis. Í svörum hans dags. 25. október 2012 við bréfi frá íbúum við Hafravatnsvegs segir hann svo: „Vegagerðin annast viðhald vegarins og hefur stefnt að því að halda ryki í skefjum með rykbindingu og einnig að hefла veginn reglulega....“*

*Með þessu bréfi telur framkvæmdaraðili að Vegagerðinni sé full ljóst hvert hennar hlutverk sé. Hinsvegar er það ekki á herðum framkvæmdaraðila ef íbúar við Hafravatn telja að Vegagerðin sé ekki að sinna sínu hlutverki og verða íbúar að ræða það við Vegagerðina.*

*Við mat á niðurstöðum áhrifa er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um „flokknun umhverfispátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa“. Einnig er notast við þau gögn sem umhverfismatið byggir á. Ekki var unnt að afla mæligagna um loftgæði á framkvæmdartíma þar sem að engar framkvæmdir hafa verið í gangi síðastliðin ár.*

*Í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar segir um vægiseinkunnina óveruleg áhrif:*

*„Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfispátt/-þætti eru minniháttar, með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum ásamt fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum. Áhrifin eru í mörgum tilfellum tímabundin og að mestu afturkræf. Áhrifin eru oftast stað- eða svæðisbundin. Áhrif samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.“*

*Mikilvægt er við mat á þessum tiltekna umhverfispátti að áhrifin eru tímabundin og afturkræf. Það hefur áhrif að fáir verða fyrir áhrifum en slíkt þýðir ekki að ekki sé tekið tillit til þeirra aðila. Framkvæmdaraðili hefur lýst fullum vilja til þess að draga úr neikvæðum áhrifum sem eru af hans völdum eins og bent er á í frummatsskýrslunni.*

## 4.7 Hljóðvist á rekstrartíma

### 4.7.1 Gögn og rannsóknir

Í þessum kafla er fjallað um hljóðvist og helstu hljóðgjafa. Ekki liggja fyrir nein mæligögn um hljóðvist á rekstrartíma, en vitað er hvernig rekstri og framkvæmd efnistökkunnar er hátað og hvaða tæki geta verið mögulegir hljóðgjafar. Hljóðgjöf og hávaðadreifing var könnuð á áhrifasvæðum (Silungatjörn, Þormóðsdal og Miðdal) en á svæðunum eru í gildi kröfur um hljóðstig frá atvinnustarfsemi. Notast var við hljóðforritið SoundPlan til þess að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist.

### 4.7.2 Grunnástand

Seljadalsnáma er úr alfaraleið og ekki nein starfsemi þar sem veldur hávaða eins og er. Vinnsla í námunni hefur verið um margra ára skeið en ekkert hefur verið unnið í námunni frá 2012. Nærliggjandi frístundabyggð við Silungatjörn og Krókatjörn, heilsársbúseta á Þormóðsdal og Miðdal eru þeir íverustaðir sem að geta orðið fyrir áhrifum af völdum hávaða á framkvæmdartíma.

### 4.7.3 Mat á áhrifum – viðmið

Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á hljóðvist eru eftirfarandi viðmið lögð til grundvallar:

- Reglugerð nr. 724/2008 um hávaða
- Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir

### 4.7.4 Einkenni og vægi áhrifa

Mat á hávaðadreifingu frá Seljadalsnámu er tvíþætt. Annarsvegar er skoðuð hávaðadreifing frá vinnuvélum sem er í mestri notkun í námunni, og hinsvegar áhrif aukinnar umferðar þungaflutninga um Hafravatnsveg og aðkomuveg að námunni.

Vinnsla úr námunni er misjafnlega mikil milli mánuða, og koma upp ákveðin tímabil þar sem meira er unnið en ella, og er það oftast í 2 - 3 vikna tímabilum. Þó er talið að búast megi við jafnari vinnslu næsta 1,5 árið, þar til vinnsla í námunni lýkur.

Þær hljóðuppsprettur sem verða í námunni jafnt og þétt á rekstrartímanum eru beltagrafa, vöruflutningabílar. Hljóðgjöf frá 27 tonna beltagröfu skv. upplýsingum úr hávaðareiknihugbúnaðinum Soundplan er að stærðargráðunni  $L_w = 111,6$  dB. Áætlað hljóðstig jarðýtu er aðeins hærra eða um  $L_w = 117$  dB(A). Erfiðara er að áætla hljóðgjöf frá vöruflutningabíll þegar verið er að moka á hann efni en stuðst er við upplýsingar úr Soundplan, þar segir að ætla megi að hljóðstigið sé  $L_w = 112$  dB(A).

Hljóðgjafar sem verða tímabundið í notkun yfir efnistökutímabilið verða borvagn og jafnvel jarðýta. Á efnistökutímabilinu verður sprengt nokkrum sinnum eins og gert hefur verið undanfarinn ár, ekki hafa borist kvartanir vegna þess á síðustu vinnslutímabilum.

#### **Hávaðadreifing frá vinnuvélum**

Í námunni sjálfri verða stórvirkar vinnuvélar að störfum þó aðalega beltagrafan og er vinnutími breytilegur en ávalt á tímabilinu kl. 07 – 17 á daginn. Ökumenn vöruflutningabíllanna moka sjálfir efni upp á bílana hverju sinni með beltagröfunni og keyra efnið í kjölfarið burt. Því má gera ráð fyrir að beltagrafan sé í gangi 3 - 4 klst. á dag innan fyrrnefnds tímabils. Gert er ráð fyrir að aðeins sé unnið í einu tæki í einu.

Eins og sjá má á töflu 3 hér að neðan eru kröfur til hljóðstigs frá atvinnustarfsemi á tímabilinu 07 - 19 að jafngildishljóðstigið sé 35 dB(A) eða lægra framan við húsvegg á frístundabyggð. Fyrir íbúðarhúsnæði er krafan 50 dB(A) við húsvegg.

**Tafla 3.** Tafla tekin úr reglugerð nr. 724/2008 um mörk fyrir hávaða frá atvinnustarfsemi.

Tafla III. Mörk fyrir hávaða frá atvinnustarfsemi.							
Tegund húsnæðis	Mörk fyrir atvinnustarfsemi						
	L <sub>Aeq(07-19)</sub>		L <sub>Aeq(19-23)</sub>		L <sub>Aeq(23-07)</sub>		L <sub>AFmax</sub> $\pm$ ótt
	Við húsvegg	Inni	Við húsvegg	Inni	Við húsvegg	Inni	Inni
Íbúðarhúsnæði á íbúðarsvæðum	50	30	45	30	40	25	40
Íbúðarhúsnæði á verslunar-, þjónustu- og miðsvæðum	55	30	55	30	40	30	45
Dvalarými á þjónustustofnunum þar sem sjúklingar eða vistmenn dvelja yfir lengri tíma	60*	35	50*	35	50*	30	45
Iðnaðarsvæði og athafnasvæði	70		70		70		
Fristundabyggð	35		35		35		35
Leik- og grunnskólar	50*	30					
Kennslurými framhaldsskóla		30					
Hávaðalitlir vinnustaðir, s.s. skrifstofur og sambærilegt		30					

Fjarlægðir í beinni sjónlínu milli Seljadalsnámu að frístundahúsi sem liggur næst námunni er u.þ.b. 912 m. Frá Seljadalsnámu að Þormóðsdal eru um 2.560 m og að Miðdal eru um 3.330 m.

Samkvæmt upplýsingum úr hugbúnaðinum Soundplan er hljóðgjöf frá 27 tonna beltagröfu um 83,6 dB(A) í 10 m fjarlægð (L<sub>w</sub>=111,6 dB). Þar sem beltagrafan er að störfum í 3 - 4 klst. á dag, þá er vegið jafngildishljóðstig fyrir tímabilið frá klukkan 07 - 19 (í samræmi við kröfur reglugerðar) um 79 dB(A). Út frá jöfnum hljóðeðlisfræðinnar má gera ráð fyrir að hljóðstigsfall frá hljóðgjafa sem þessum sé um 6 dB fyrir hverja tvöföldun fjarlægðar. Ef gert er ráð fyrir að hljóðstigið sé 79 dB(A) í 10 m fjarlægð, þá er hljóðgjöfin um 73 dB(A) í 20 m fjarlægð, 67 dB(A) í 40 m fjarlægð og svo koll af kolli.

Því má gera ráð fyrir að hljóðstig muni vera um 37 dB(A) við Silungatjörn, um 31 dB(A) í Þormóðsdal og um 29 dB(A) í Miðdal. Þessir útreikningar miðast við beina sjónlínu milli námu og byggðar. Þar sem að náman er að næstu fullunnin í dag munu vinnuvélar vera staðsettar inni í námunni og með því verður töluverð hljóðskermun af námuveggjunum. Auk skermunarinnar sem er af námunni sjálfri mun landslagið á svæðinu einnig skerma af hljóð þar sem að hæðarmunur er mikill í landinu og gróður er mikill í kringum bæina Þormóðsdal og Miðdal. Vegna skermingar af landi og námuveggjum má því gera ráð fyrir að hljóðstig muni vera vel undir 35 dB við Silungatjörn.

### **Breyting á hávaða frá umferð**

Við efnisvinnslu í Seljadal mun umferð um aukast að einhverju leyti. Í gildi eru kröfur um hljóðstig frá umferð ökutækja eins og sjá má í töflu 4. Gert er ráð fyrir um 360 SDU á Hafravatnsvegi sjá einnig kafla. 4.6, til viðbótar koma svo um 20 þungaflutningabílar vegna flutninga úr Seljadalsnámu. Nokkur óvissa fylgir þessum tölum, þar sem að gera má ráð fyrir



miklum sveiflum í umferð eftir veðri, árstíma o.fl. en talið er líklegt að umferð verði ekki meiri en gert er ráð fyrir.

**Tafla 4.** Tafla tekin úr reglugerð nr. 724/2008 um mörk fyrir hávaða frá atvinnustarfsemi.

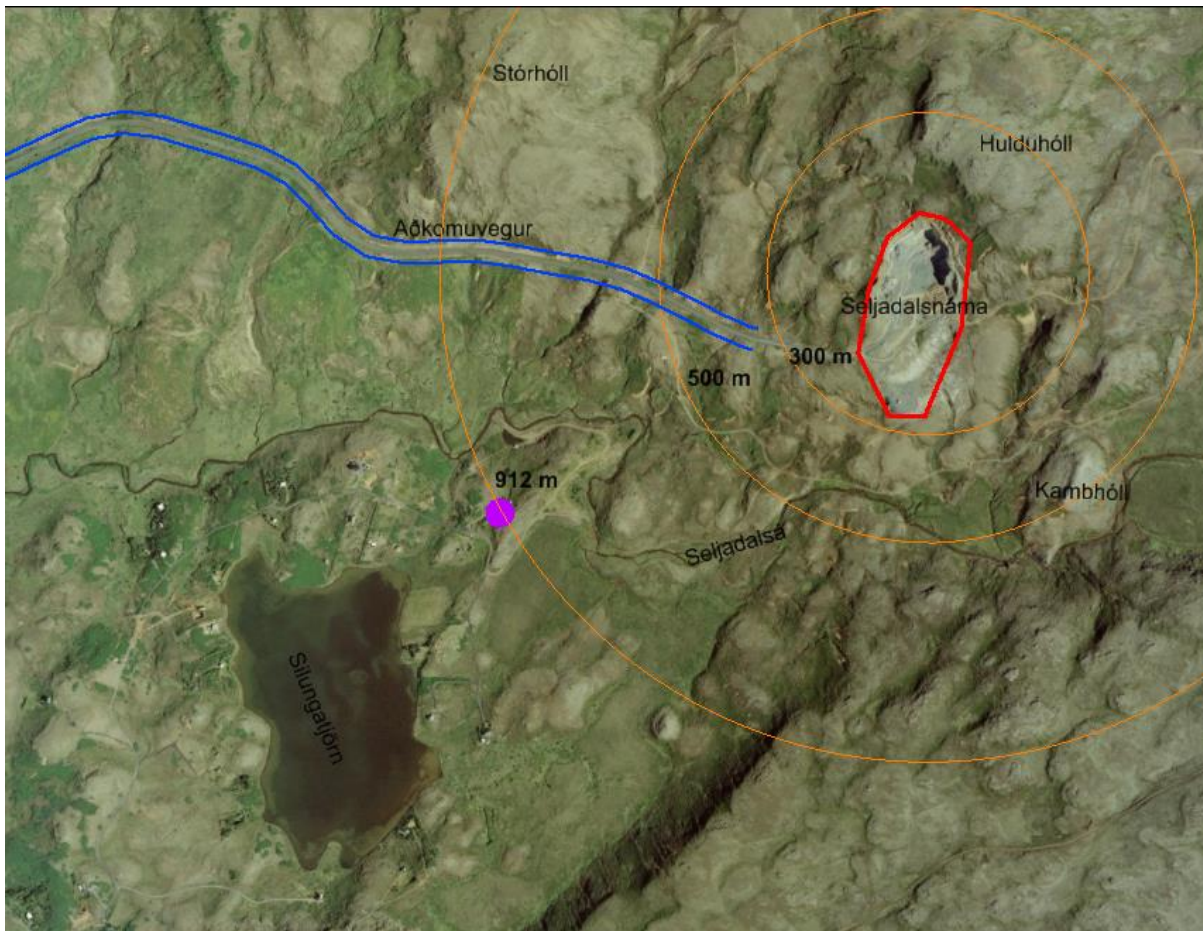
Tafla I.	Mörk vegna umferðar ökutækja.	
	Mörk vegna umferðar ökutækja (áðu) $L_{Aeq24}$	
Tegund húsnæðis	Við húsvegg	Inni
Íbúðarhúsnæði á íbúðar-svæðum	55	30
Íbúðarhúsnæði á verslunar-, þjónustu- og miðsvæðum	65	30
Dvalarrými á þjónustustofnunum þar sem sjúklingar eða vistmenn dvelja yfir lengri tíma	55*	30
Iðnaðarsvæði og athafnasvæði		35
Frístundabyggð	45	
Leik- og grunnskólar	55*	30
Kennslurými framhaldsskóla		35
Hávaðalitlir vinnustaðir, s.s. skrifstofur og sambærilegt		40

Hljóðgjöf fyrir umferð þungra ökutækja var skoðuð út frá línuritum í Nordic Prediction Method 1996 aðferðinni. Reiknuð voru tvö tilfelli; annars vegar að SDU sé 360<sup>13</sup> ökutæki á Hafravatnsvegi og að námuvinnslan hafi í för með sér aukna umferð sem nemur um 25 þungum ökutækjum á sólarhring. Hinsvegar voru síðan gerðir samanburðar útreikningar og því gert ráð fyrir að umferð á Hafravatnsvegi sé um 100 ökutæki á dag. Þetta var gert þar sem að nokkur óvissa er um umferðarmagn á veginum.

Niðurstöður þessara reikninga eru að miðað við 360 ökutæki á dag. Sé bætt við umferð 25 þungra ökutækja frá námunni mun hljóð frá veginum hækka um 2 dB, eða úr 52 dB(A) upp í 54 dB(A) í 10 m fjarlægð frá vegi. Ef gert er ráð fyrir að umferð ökutækja sé mun minni, eða um 100 ökutæki á dag, þá munu þessi 25 þungu ökutæki hækka hljóðgjöfina um 3 dB, eða úr 48 dB(A) í 51 dB(A) í 10 m fjarlægð frá vegi.

Þá má gera ráð fyrir að umferð á aðkomuvegi sé eingöngu vegna námuvinnslunnar, og er því hljóðstig þar um 48 dB(A) í 10 m fjarlægð og um 45 dB(A) í 20 m fjarlægð. Krafan um  $L_{Aeq} = 45$  dB eða minna við frístundabyggð er því uppfyllt þar sem að engin frístundarhús eru innan þeirrar fjarlægðar. Sjá kort hér að neðan þar sem sýnd er 45 dB lína sem blá lína og næstu frístundarhús eru merkt inná með fjólubláum hring.

<sup>13</sup> Ásbjörn Ólafsson hjá Vegagerðinni, símtal 14.04.2014



**Mynd 27.** Hér á kortinu má sjá appelsínugula hringi sem eru með 300, 500 og 912 m radíus. Við 912 m radíusinn er fjólublár hringur sem táknar staðsetningu frístundahúss sem liggur næst námunni. Bláa línan er 45 dB lína.

#### 4.7.5 Mótvægisaðgerðir

Ekki er talið að grípa þurfi til sérstakra mótvægisaðgerða vegna hljóðvistar frá námunni sjálfri þar sem landlega og námuvæggir munu skerma þá hljóðgjöf sem er í námunni og þar með verða innan þeirra marka sem sett eru fram í reglugerð um hávaða.

Hljóðgjöf frá umferð á Hafravatnsvegi og í Þormóðsdal eru innan þeirra marka sem sett eru fram í reglugerð um hávaða við íbúðarbyggð. Það sama á við um hljóðgjöf frá aðkomuvegi en sú frístundabyggð sem er næst veginum er í það mikilli fjarlægð að hljóðstig þar er vel innan marka reglugerðar um hávaða frá umferð við frístundabyggð. Því er ekki talin þörf á mótvægisaðgerðum vegna umferðar til og frá námunni.

#### 4.7.6 Niðurstaða – áhrif á hljóðvist, á rekstrartíma

Með hliðsjón af ofangreindum viðmiðum, einkennum og vægi áhrifa má áætla að áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist á rekstrartíma séu tímabundin og því óveruleg.

#### Athugasemd íbúa Miðdals:

Í kafla 4.7.1 Gögn og rannsóknir er fjallað um hljóðvist og helstu hljóðgjafa. Þar kemur fram að:

*„Ekki liggja fyrir nein mæligögn um hljóðvist á rekstrartíma, en vitað er hvernig rekstri og framkvæmd efnistökkunnar er háttáð og hvaða tæki geta verið mögulegir hljóðgjafar. Hljóðgjöf og hávaðadreifing var könnuð á áhrifasvæðum (Silungatjörn, Þormóðsdal og Miðdal) en á svæðunum eru í gildi kröfur um hljóðstig frá*

atvinnustarfsemi. Notast var við hljóðforritið SoundPlan til þess að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist.“

Þarna kemur fram að ekki eru til nein gögn um mælingar á hljóðvist á svæðinu á rekstrartíma námunnar. Með öðrum orðum þá er ekki vitað hversu mikill hávaði fylgir þungaflutningum né hvernig hávaðinn berst við þær aðstæður sem hér eru.

Í skýrslunni er vitnað til viðmiðunartalna varðandi umferð og húsnæði og fjarlægð frá vegi að húsum (sjá bls. 45-46).

Er í þessum viðmiðunartölum gert ráð fyrir að vegurinn sem ekið er um sé gamall malarvegur sem búið er að aka niður í elsta undirlag, sem í þessu tilfalli er grjótpúkk frá hernámsárum? Við veltum því fyrir okkur hvort Hafravatnsvegur sé sambærilegur við t.d. malbikaða vegi þegar kemur að því að reikna út umferðarhávaða í tölvulíkani.

Til þess að hægt sé að nota hljóðforrit, línurit og viðmiðunartölur við að reikna út hljóðgjöf og hávaðadreifingu þá verður fyrst að ganga úr skugga um að forsendur séu réttar og aðstæður a.m.k. svipaðar. Okkur þykir heldur ólíklegt að hljóðforritið SoundPlan þekki nákvæmlega aðstæður við Hafravatnsveg, eða að línuritin í Nordic Prediction gerir ráð fyrir þungaflutningum á vegi sem er svo slitinn að hann jaðrar við að færast í flokk vegslóða.

Á bls. 45-46 í kaflanum **Breyting á hávaða frá umferð** segir:

„Hljóðgjöf fyrir umferð þungra ökutækja var skoðuð út frá línuritum í Nordic Prediction Method 1996 aðferðinni. Reiknuð voru tvö tilfalli; annars vegar að SDU sé 360 ökutæki á Hafravatnsvegi og að námuvinnslan hafi í för með sér aukna umferð sem nemur um 25 þungum ökutækjum á sólarhring. Hinsvegar voru síðan gerðir samanburðar útreikningar og því gert ráð fyrir að umferð á Hafravatnsvegi sé um 100 ökutæki á dag. Þetta var gert þar sem að nokkur óvissa er um umferðarmagn á veginum.“

Þetta staðfestir það sem áður hefur komið fram um að það vantar sárlega mælingar og gögn. Ef óvissa er um umferðarmagn á veginum þá hlýtur að þurfa að byrja á að mæla það magn áður en þungaflutningum er bætt við. Okkur virðist sem tölur um breytingu á hljóðvist vegna efnistökkunnar séu ákveðnar með því að beita ýmsum ágiskunaraðferðum, tölvulíkunum og viðmiðum sem fengin eru annars staðar frá, en að allar mælingar og rauntölur vanti.

Eins og bent er á í skýrslunni er töluverður gróður í kringum Miðdal og hann hjálpar vissulega til við að draga úr bæði hljóðmengun og rykmengun EN gróðurinn hér er fyrst og fremst lauffré og því virkar þetta einungis yfir sumarmánuðina. Þess ber einnig að geta að hér á heiðarbrún er sumarið töluvert styttra en í þéttbýli Mosfellsbæjar, og á höfuðborgarsvæðinu, og vaxtartími gróðurs þar af leiðandi styttri.

### **Svör framkvæmdaraðila:**

Almenn tilmæli yfirvalda á Norðurlöndunum eru að hávaðaáraun frá starfsemi sem þessari (óreglulegum hljóðgjöfum) sé metin út frá útreikningum frekar en mælingum vegna óvissupátta samfara mælingum.

Þess utan er ekki alltaf tækifæri til þess að mæla úti í mörkinni eins og í þessu tilfalli. Engar framkvæmdir eru eða hafa verið í námunni í þó nokkurn tíma. Því er hér aðeins unnt að leggja mat á hávaðadreifinguna út frá ákv. forsendum. Í þessu tilfalli er auk þess vitað hversu mikill hávaði kemur frá þungaflutningabílum eins og notaðir eru við að ferja efni úr námunni, og byggir hljóðgjöfin á viðurkenndum mælingum.

Umferðarmagn miðað við áætlaða efnistöku sem er þekkt og því hægt að reikna hljóðvistina með nokkurri vissu. Við útreikningana á hávaðadreifingu frá Hafravatnsvegi var notast við línurit úr Nordic Prediction aðferðafræðinni og þar er gert ráð fyrir hörðu hljóðendurkastandi undirlagi. Til að nálgast hljóðendurkast frá malarvegi þarf að setja upp hljóðvistarlíkan í þar til gerðum hugbúnaði.



Við mat á áhrifum hávaða var leitast við að meta allar aðstæður sem næst raunverlegum aðstæðum, en þó alltaf tekin óhagstæð nálgun á allar forsendur. Til dæmis var ekki gert ráð fyrir neinum áhrifum skerminga í landslagi þó gera má ráð fyrir hljóðskermun vegna þeirra.

Varðandi umferðarmagn þá er umferð við Hafravatnsveg misjöfn eftir árstíðum og jafnvel dögum þar sem að lítið er um heilsársbúsetu á svæðunum í kring og meira um frístundabyggð. Því voru þessi tvö dæmi sett upp til að sýna misjafnar aðstæður.

Rétt er að gróður dregur aðeins tímabundið úr hljóðmengun og rykmengun eins og íbúar benda á, en ekki var gert ráð fyrir áhrifum gróðurs í mati á umferðarhávaða.

### Athugasemd íbúa við Hafravatn:

Í kafla 4.7.1 Gögn og rannsóknir er fjallað um hljóðvist og helstu hljóðgjafa. Þar kemur fram að:

„Ekki liggja fyrir nein mæligögn um hljóðvist á rekstartíma, en vitað er hvernig rekstri og framkvæmd efnistökkunnar er háttað og hvaða tæki geta verið mögulegir hljóðgjafar. Hljóðgjöf og hávaðadreifing var könnuð á áhrifasvæðum (Silungatjörn, Þormóðsdal og Miðdal) en á svæðunum eru í gildi kröfur um hljóðstig frá atvinnustarfsemi. Notast var við hljóðforritið SoundPlan til þess að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist.“

Þarna kemur fram að ekki eru til nein gögn um mælingar á hljóðvist á svæðinu á rekstartíma námunnar. Með öðrum orðum þá er ekki vitað hversu mikill hávaði fylgir þungaflutningum né hvernig hávaðinn berst við þær aðstæður sem hér eru.

Í skýrslunni er vitnað til viðmiðunartalna varðandi umferð og húsnæði og fjarlægð frá vegi að húsum (sjá bls. 45-46).

Er í þessum viðmiðunartölum gert ráð fyrir að vegurinn sem ekið er um sé gamall malarvegur sem búið er að aka niður í elsta undirlag, sem í þessu tilfalli er grjótpúkk frá hernámsárum? Við veltum því fyrir okkur hvort Hafravatnsvegur sé sambærilegur við t.d. malbikaða vegi þegar kemur að því að reikna út umferðarhávaða í tölvulíkani.

Til þess að hægt sé að nota hljóðforrit, línurit og viðmiðunartölur við að reikna út hljóðgjöf og hávaðadreifingu þá verður fyrst að ganga úr skugga um að forsendur séu réttar og aðstæður a.m.k. svipaðar. Okkur þykir heldur ólíklegt að hljóðforritið SoundPlan þekki nákvæmlega aðstæður við Hafravatnsveg, eða að línuritin í Nordic Prediction gerir ráð fyrir þungaflutningum á vegi sem er svo slitinn að hann jaðrar við að færast í flokk vegslóða.

Á bls. 45-46 í kaflanum **Breyting á hávaða frá umferð** segir:

„Hljóðgjöf fyrir umferð þungra ökutækja var skoðuð út frá línuritum í Nordic Prediction Method 1996 aðferðinni. Reiknuð voru tvö tilfalli; annars vegar að SDU sé 360 ökutæki á Hafravatnsvegi og að námuvinnslan hafi í för með sér aukna umferð sem nemur um 25 þungum ökutækjum á sólarhring. Hinsvegar voru síðan gerðir samanburðar útreikningar og því gert ráð fyrir að umferð á Hafravatnsvegi sé um 100 ökutæki á dag. Þetta var gert þar sem að nokkur óvissa er um umferðarmagn á veginum.“

Þetta staðfestir það sem áður hefur komið fram um að það vantar sárlega mælingar og gögn. Ef óvissa er um umferðarmagn á veginum þá hlýtur að þurfa að byrja á að mæla það magn áður en þungaflutningum er bætt við. Okkur virðist sem tölur um breytingu á hljóðvist vegna efnistökkunnar séu ákveðnar með því að beita ýmsum ágiskunaraðferðum, tölvulíkunum og viðmiðum sem fengin eru annars staðar frá, en að allar mælingar og rauntölur vanti.

Eins og bent er á í skýrslunni er töluverður gróður í kringum Miðdal og hann hjálpar vissulega til við að draga úr bæði hljóðmengun og rykmengun EN gróðurinn hér er fyrst og fremst lauffré og því virkar þetta einungis yfir sumarmánuðina. Þess ber einnig að geta að hér á heiðarbrún er sumarið töluvert styttra en í þéttbýli Mosfellsbæjar, og á höfuðborgarsvæðinu, og vaxtartími gróðurs þar af leiðandi styttri.

**Svör framkvæmdaraðila:**

*Sjá svör við athugasemd Íbúa Miðdals að ofan.*

## 5 KYNNING OG SAMRÁÐ

Matsáætlun var kynnt almenningi frá 20. mars til 7. apríl 2014 og lögbundnum umsagnaraðilum. Umsagnir bárust frá eftirtöldum fagstofnunum:

- Umhverfisstofnun
- Sveitarfélaginu Mosfellsbær
- Heilbrigðiseftirliti Kjósarsvæðis
- Minjastofnun Íslands

Engar athugasemdir bárust frá almenningi.

Við gerð matsskýrslu var haft samráð við Skipulagsstofnun í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar nr. 106/2000 m.s.br.

Matsskýrslan er aðgengileg á heimasíðu EFLU, [www.efla.is](http://www.efla.is)



## 6 NIÐURSTÖÐUR

### 6.1 Samantekt á umhverfisáhrifum

Í töflu 5 er samantekt á áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar á einstaka umhverfisþætti að teknu tilliti til viðmiða og einkenna áhrifa. Í töflunni kemur fram að framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á 4 af þeim 6 umhverfisþáttum sem metnir voru. Engin áhrif verða á fornleifar þar sem engar fornleifar fundust á svæðinu. Áhrif á landslag og sjónræn áhrif eru talsvert neikvæð. Niðurstaða matsins er að heildaráhrif framkvæmdarinnar verði óveruleg. Í því felst að áhrif framkvæmdarinnar eru minniháttar, með tilliti til umfangs svæðisins og viðkvæmni þess fyrir breytingum, ásamt þeim fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum. Áhrifin eru staðbundin, að hluta til tímabundin á rekstrartíma en að hluta til varanleg og óafturkræf en samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda og þeim alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.

Tafla 5. Heildaráhrif framkvæmdarinnar á umhverfið.

	Landslag og ásjúnd	Gróðurfar og dýralíf	Útivist	Fornleifar	Umferð og ryk, á rekstrartíma	Hljóðvist, á rekstrartíma
Engin áhrif				X		
Verulega jákvæð áhrif						
Talsverð jákvæð áhrif						
Óveruleg áhrif		X	X		X	X
Talsverð neikvæð áhrif	X					
Verulega neikvæð áhrif						
Óvissa (vantar upplýsingar)						

#### Athugasemd íbúa í Miðdal:

Hér í suðursveitinni er vissulega ekki um fjölda fólks að ræða. En hér í Miðdal hefur sama fjölskylda búið í margar kynslóðir vegna þess að hér er afskaplega gott að búa og hér viljum við vera áfram. Borgin stækkar og komin í sjónfæri en truflar okkur samt lítið, og þó vaxandi umferð um Hafravatnsveg sé vissulega stundum þreytandi þá er hún alveg þolanleg PANGAÐ TIL að þungaflutningar með tilheyrandi hljóð- og rykmengun bætast við.

Seljadalsnáma er eina efnistökusvæðið sem eftir er innan marka sveitarfélagsins. Við í Miðdal vonum að efnistöku í Seljadal verði hætt og minnum á að í greinargerð með nýju aðalskipulagi segir að það sé stefna Mosfellsbæjar að:

„nýta auðlindir þannig að ekki sé gengi á höfuðstól þeirra, gildi náttúrunnar til fjölbreytilegra nota aukist, umhverfinu verði ekki spillt að óþörfu og farið verði að ítrustu kröfum um mengunarvarnir samkvæmt lögum hverju sinni.“

Ef grjótið í Seljadalsnámu er auðlind þá er alveg ljóst að það er auðlind sem endurnýjar sig seint eða aldrei. Efnistaka í Seljadal gengur þannig á höfuðstól náttúruauðlindarinnar sem þá er og við hvetjum fulltrúa skipulagsnefndar og bæjaryfirvöld í Mosfellsbæ til þess að hugsa lengra fram í tímann og geyma grjótið í Seljadal fyrir framtíðina. Seinna þegar gott grjót fer að verða af skornum skammti og þegar búið er að bæta Hafravatnsveg, byggja hann upp og leggja á hann bundið slitlag, mætti kannski taka efnistöku í Seljadal aftur til skoðunar (kannski verðum við þá líka farinn að nota minni og hljóðlátari bíla til þungaflutninga?).

Ef grjótið í Seljadal er verðmætt og mikilvægt efni til vegagerðar í dag þá verður það ekki síður mikils virði fyrir komandi kynslóðir að eiga það á sínum stað í framtíðinni.

### **Svör framkvæmdaraðila:**

Efnistaka hefur verið í Seljadalsnámu um árabíl, aðeins er eftir eitt og hálf tímabil sem spannar frá september – nóvember 2014 og apríl – október 2015 því er ekki um framtíðarefnisvinnslu að ræða heldur tímabundna, þetta þarf að hafa í huga eins og komið hefur fram áður. Efnistaka hefur verið í samræmi við samning á milli landeigenda og Malbikunarstöðvarinnar Höfða og öll lög og reglugerðir sem snúa að framkvæmdinni.

Hafa þarf í huga að svæðið sem náman er á er þegar raskað frá fyrri efnistöku. Verið er því að nýta áfram auðlind sem þegar hefur verið tekið af. Eins og bent er á í frummatsskýrslunni þá mun nýtt efnistökusvæði á nýjum stað hafa mun meiri umhverfisáhrif heldur en Seljadalsnáma þar sem það mun krefjast röskunar á ósnortnu landi sem og að keyra þarf lengri vegalengdir sem munu hafa tilheyrandi umhverfisáhrif. Ekki er verið að spilla náttúrunni að óþörfu heldur er verið að nýta náttúrulegt efni til vegagerðar til að tryggja öruggar samgöngur fyrir komandi kynslóðir til framtíðar. Rétt er að Seljadalsnáma mun ekki endurnýja sig og eru því umhverfisáhrif á landslag og ásynnd óafturkræf eins og gert er grein fyrir í frummatsskýrslunni

Það er ákveðin mótsögn falin í athugasemdum íbúa Miðdals þar sem talað er í einu orði um að malbika þurfi Hafravatnsveg en í öðru orði er talað um að ekki eigi að vinna grjót í landi Mosfellsbæjar til að ganga ekki á auðlindir. Því má spyrja hvort að eðlilegt sé að ætlast til þess að það efni sem þarf til uppbyggingar og viðhalds samgöngumannvirkja í Mosfellsbæ komi allt annarstaðar frá?

Hvað varðar komandi kynslóðir og mikilvægi þess að þær hafi aðgengi að svo mikilvægri auðlind eins og Seljadalsnámu þá má benda á að með því að klára efnistöku í Seljadal er verið að draga úr umhverfisáhrifum eins og kom fram hér að ofan og með því komast hjá því eins og er að nýta annað ósnortið land. Ennfremur verður að benda á að það góða efni sem er að finna á svæðinu verður ekki klárað þó að lokið verði við þá efnisvinnslu sem þegar hefur verið hafin og því verður áfram aðgengi að sambærilegu efni á svæðinu fyrir komandi kynslóðir.

## HEIMILDIR

Agnes Stefánsdóttir, Rúna K. Tetzschner, Guðmundur Ólafsson, Ágúst Ó, Georgsson, Kristinn Magnússon, Bjarni F. Einarsson (2006). *Skráning fornleifa í Mosfellsbæ*.

Þjóminjasafn Íslands. Sótt 29.11.2013 af

<http://www.thjodminjasafn.is/media/rannsoknir/Skraning-fornleifa-i-Mosfellsbae---net.pdf>

EFLA verkfræðistofa (10. ágúst 2009). Suðvesturlínur. Styrking raforkuflutningskerfis á suðvesturlandi. Matsskýrsla. Sótt 30.05.2014 af

<http://www.efla.is/images/stories/umhverfismat/sudvesturlinur/matsskyrsla/svlinur-matsskyrsla-agust2009.pdf>

Hestamannafélagið Hörður (2006). *Reiðleiðir í Mosfellsbæ. Samþykktar reiðleiðir og tillögur að nýjum*. Sótt 25.02.2014 af <http://mosfellsbaer.is/media/PDF/Mosreidl25000.pdf>

Landsvirkjun, Umhverfisstofnun, Vegagerðin (e.d). *Námur.is. Allt um efnistöku og frágang*. Sótt 30.11.2013 af <http://www.namur.is/>

Lög nr. 44/1999 um náttúruvernd

Lög nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum

Lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum

Lög nr. 80/2012 um menningarminjar

Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir

Mosfellsbær og Reykjavíkurborg (1985). *Samningur um efnistöku í Seljadal í landi Mosfellshrepps*.

Mosfellsbær (2011). *Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2011- 2030*. Sótt 29.11.2013 af <http://www.mos.is/media/PDF/ASMOS2011130618grgV3aritud.pdf>

Mosfellsbær (2009). *Gönguleiðir í Mosfellsbæ*. Sótt 30.02.2014 af [http://mos.is/media/PDF/Gongukort\\_lokautgafa\\_final.pdf](http://mos.is/media/PDF/Gongukort_lokautgafa_final.pdf)

Reglugerð nr. 728/2008 um hávaða.

Reglugerð nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (21. mars 2014). *Drög - Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040*. Sótt 08.04.2014 af

[http://www.ssh.is/images/stories/storskjal/SSH\\_HBSV2040\\_310314\\_WEB.pdf](http://www.ssh.is/images/stories/storskjal/SSH_HBSV2040_310314_WEB.pdf)

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (19. desember 2002). *Greinargerð með svæðisskipulagi*. Sótt 02.12.2013 af

<http://www.ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/utgefid%20efni/Sv%C3%A6%C3%B0isskipulag%20hbsv%202001-2024.greinarger%C3%B0.pdf>

Skipulagsstofnun (desember 2005). *Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa*. Sótt 02.12.2013 af

[http://www.skiplagsstofnun.is/media/umhverfismat/leidbeiningar\\_um\\_flokkun\\_umhverfisthatta\\_vidmid\\_einkenni\\_og\\_vaegi\\_umhverfisahrifa.pdf](http://www.skiplagsstofnun.is/media/umhverfismat/leidbeiningar_um_flokkun_umhverfisthatta_vidmid_einkenni_og_vaegi_umhverfisahrifa.pdf)



Skipulagsstofnun (mars 2012). Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Sótt 02.12.2013 af [http://www.skipulagsstofnun.is/media/pdf-skjol/MAU\\_LEIDBEININGAR\\_desember2005\\_UPPFAERT\\_MARS\\_2012.pdf](http://www.skipulagsstofnun.is/media/pdf-skjol/MAU_LEIDBEININGAR_desember2005_UPPFAERT_MARS_2012.pdf)

SoundPlan Noise (2013) hljóðreikniforrit

The Landscape Institute with the Institute of Environmental Management and Assessment (2002). *Guidelines for Landscape and Visual Impact Assessment*. New York.

Umhverfisráðuneytið (2002). *Velferð til framtíðar, Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi. Stefnumörkun til 2020*. Sótt 02.12.2013 af [http://www.umhverfisraduneyti.is/media/PDF\\_skrar/Velferd\\_til\\_framtidar\\_2002.pdf](http://www.umhverfisraduneyti.is/media/PDF_skrar/Velferd_til_framtidar_2002.pdf)

Umhverfisstofnun (e.d. a). *Náttúruminjaskrá Suðvesturlands*. Sótt 02.12.2013 <http://www.ust.is/einstaklingar/nattura/natturuminjaskra/sudvesturland/>

Umhverfisstofnun (e.d. b). *Svifryk*. Sótt 12.03.2014 af <https://www.ust.is/einstaklingar/loftgaedi/svifryk/>

Vegagerðin (2014). *Upplýsingar frá Jóhanni Bjarna Skúlasyni hjá Vegagerðinni á tölvupósti dags. 29.04.2014*.

Vegagerðin (e.d.). *Vegaskrá. Viðhengi við vegaskrá*. Sótt 14.04.2014 af <http://www.vegagerdin.is/vegakerfid/vegaskra/>

Vegagerðin (2006). *2.1 Rykbinding*. Sótt 14.05.2014 af <http://www.vegagerdin.is/sthbthjon.nsf/45d32057b454da890025702d0054455e/ff8467b4ba34ab9400257110004a2bac?OpenDocument>

Þjóðminjasafn Íslands, Fornleifanefnd (1990). *Fornleifaskrá. Skrá um friðlýstar fornleifar*. Ágúst Ó. Georgsson tók saman. Reykjavík.

## VIÐAUKI 1

Samningur um efnistöku í Seljadal í landi Mosfellsbæjar

## S A M N I N G U R,

### um efnistöku í Seljadal í landi Mosfellshrepps.

Við undirritaðir, annars vegar borgarverkfræðingurinn í Reykjavík, f.h. borgarstjórnar Reykjavíkur og hins vegar sveitarstjóri Mosfells- hrepps, f.h. hreppnefndar, hér eftir nefndur landeigandi, gerum með okkur eftirfarandi sáttning:

#### 1. gr.

Landeigandi heimilar Reykjavíkurborg tóku bergs úr Stórhól í mynni Seljadals í Mosfellshreppi, þ.e. sprengingu og fleygun bergs og flutning þess frá námusvæðinu. Námusvæðið er nánar afmarkað eins og sýnt er á meðfylgjandi uppdrætti merktum Stórhólsnáma dags. í septem- ber 1985. Um tilhögun og framkvæmd vinnslunnar gilda að öllu leyti ákvæði sáttninga þessa.

#### 2. gr.

Gildistími sáttninga þessa er 30 ár frá undirskriftardegi að telja og lýkur að þeim liðnum án uppsagnar.

Hvor aðili um sig getur óskað endurskoðunar eða uppsagnar sáttningans, ef grundvallarforsendur hans breytast verulega.

Grundvallarforsendur svo sem:

- a) Áætlað magn eða gæði efnis
- b) Markaður fyrir málbik eða mulið efni.
- c) Langvarandi hlé á vinnslu af hálfu Reykjavíkurborgar ( meira en 4 ár samf.)
- d) Þörf á annarri nýtingu sveðisins vegna hugsanlegra náttúrugæða, sem ekki er hægt að vinna samhliða þeirri vinnslu, sem sáttningur þessi nær til. ( t.d. þörf á vatnsvernd ).





### 3. gr.

Reykjavíkurborg annast og kostar girðingu um námusvæðið, annað hvort í áföngum eða heilu lagi, þannig að hvorki skepnur né fólk geti farið sér hindrunarlaust að voða í námunni, og merkir svæðið vandlega og setur upp aðvörðunarskilti í samráði við landeiganda. Rvb. er heimilt að girða svæðið í áföngum sbr. uppdrátt.

### 4. gr.

Reykjavíkurborg leggur veg frá Þjóðvegi að námunni, eins og sýnt er á uppdrætti, og kostar jafnframt viðhald hans á þeim tíma sem efnistaka fer fram, sbr. þó 11. gr. Reykjavíkurborg skal leita tilskilinna leyfa og samráða vegna lagningar vegarins. Vegurinn er í eigu Reykjavíkurborgar á gildistíma samningsins, en verði samningnum sagt upp fyrir lok samningstímans, skal landeigandi greiða betur fyrir veginn, samkvæmt mati dómkvæðra manna, ef ekki næst samkomulag milli aðila um verð, nema um hann hafi verið flutt 1.2 milljón tonna að Grjótmulningsstöð Rvb, nema þó sbr. 7 gr..

Öllum eru heimil afnot af veginum sem Þjóðvegur sé, utan girðingar um námusvæði. Við enda vegarins, skal Reykjavíkurborg, gera bílastæði sbr. uppdrætti nr. 7 og 12 dags. í júlí 1985, ennfremur leggja akfæra sbr. sömu teikn.

Að samningstíma loknum eignast Mosfellshr. veginn bóttalaust.

### 5. gr.

Reykjavíkurborg er í sjálfsveld sett, hvort efni er tekið á hverju ári, en þau ár sem efnistaka fer fram skal það vera á tímabilinu 1. apríl til 15. nóvember, nema samkomulag sé gert um annað.

Efnisflutningar og vinnsla efnis í námu skulu ekki fara fram á sunnudögum og ekki á laugardögum á tímabilinu 1. júlí til 15. ágúst, nema með leyfi landeiganda.

87

6. gr.

Miðað er við að jafnaði að efnistaka sé boðin út og samið sé við verktaka um hana. Verktaki er þá ábyrgur gagnvart Reykjavíkurborg um framkvæmd og umgengni, en Reykjavíkurborg gagnvart landeiganda.

7. gr.

Komi það í ljós að ekki sé nægilegt grjót á námusvæðinu til 30 ára efnistöku, falla niður ákvæði um gagnkvæmar skyldur aðila, nema þær sem lúta að frágangi námusvæðis.

8. gr.

Umsamið efnistökgjald er 22,00 kr./tonn. Miðað er við byggingarvísitölu í apríl 1985 sem er 200 stig. Uppgjör samkvæmt þessari grein skal miðast við einhverja af þremur eftirtöldum aðferðum:

- a) Innvegið magn hjá Reykjavíkurborg.
- b) Uppgjörstölur milli Reykjavíkurborgar og verktaka sem taka að sér vinnslu samkv. útboði.
- c) Sameiginlega mælingu samningsaðila á svæðinu, ef ekki fæst niðurstaða skv. liðum a og b.

Reykjavíkurborg skuldbindur sig til þess að setja inn í útboðsgögn ákvæði um heimild landeiganda til að fá upplýsingar hjá verktaka um efnismagn skv. lokauppgjöri hans og Reykjavíkurborgar.

Tilhögun og fjöldi greiðslna á uppgjörstímabili er samkomulagsatriði hverju sinni.

Efnistökgjald verðbætist á milli uppgjörstímabila með byggingarvísitölu þeirri, sem gildir 1. júlí ár hvert, og gildir þannig umreiknað fyrir allt uppgjörstímabil þess árs.

Uppgjöri vegna efnistöku hvers árs skal lokið fyrir 1. desember sama ár. Dregist uppgjör lengur, skal verðbæta eftirstöðver skv. gildandi byggingarvísitölu til greiðsludags.

Uppgjörstímabil er apríl til nóvember ár hvert.

*fa*

Verði verulegar breytingar á jarðvinnuþætti bvt, þannig að sé þáttur breytist meira en sem nemur 25% umfram meðaltal allra þátta í bvt. á hvor aðili um sig rétt á að óske endurskoðunar á verðbindingu samnings þessa. Náist ekki samskiptum um nýja viðmiðun í þessu sambandi skal gerðardómur, skipaður einum fulltrúa frá hvorum aðila og einum fulltrúa er sýslumaður Kjósarsýslu skipar skera úr í þessu sambandi.

Felli efnistaka niður eitt eða fleiri ár, greiðist lágmarksgjald sem samsvarar greiðslu fyrir 10.000 tonna efnistöku á ári. Gjald þetta kemur ekki til frádráttar efnistökgjaldi.

Sé samið um frekari greiðslur án efnistöku, koma þær til frádráttar greiðslum næsta árs og framreiknast eins og efnistökgjald skv. samningi.

#### 9. gr.

Reykjavíkurborg er heimilt að staðsetja vinnuskúra fyrir starfsmenn sbr. uppdrátt. Umgengni skal vera góð.

Varðandi geymslu sprengiefnis eða annarra hluta skal fylgja ákvæðum vinnu- og öryggiseftirlits ríkisins að öllu leyti. Heimil er virkjun kaldvatnsbólís í nágrenni vinnusvæðisins í þágu starfsemi Reykjavíklurborgar á svæðinu og í samráði við londeiganda.

Í sambandi við selernisáðstöðu skal byggja rotþró og þarf staðsetning hennar og frágangur að vera í samráði við Heilbrigðisfulltrúa Mosfellshrepps.

#### 10. gr.

Reykjavíkurborg skal leggja fram áætlun um áfangaskipti í samræmi við uppdrátt, þar sem einnig eru sýndar upphæflegar hæðarlínur og áætlaðar hæðir eftir efnistöku.

Frágangur efnistökusvæðis skal vera þannig, að hvergi verði á útjöðrum svæðisins hærrí lóðréttir veggir en 2.0 m og að hvergi á svæðinu geti myndast vatnsuppistæða, sem hætta getur stafað af.

Lokaáfangi í frágangi skal miðast við að jafna 5-10 cm mold yfir svæðið og sé í það með góðu grasfræi og fjarlægja girðingar og önnur mannvirki af svæðinu.

Framangreind vinnuáætlun er háð samþykki Náttúruverndarnefndar Kjósarsýslu og Mosfellshrepps.





11. gr.

Öll starfssemi Reykjavíkurborgar á svæðinu er á ábyrgð Rvb. þ.á m. greiðsla opinberra gjalda.

Önnur vinnsla en taka bergs á svæðinu er Reykjavíkurborg óheimil. Landeigenda er heimil önnur jarðefnavinnsla á svæðinu, enda trúfli hann ekki vinnslu Reykjavíkurborgar og taki þátt í viðhaldi vegar, sem leiðir af slíkri starfsemi.

12 gr.

Af samningi þessum eru undirrituð tvö eintök, eitt fyrir hvorn aðila.

Reykjavík, 9. okt. 1985

F.h. Mosfellshrepps,

F.h. Reykjavíkurborgar,

  
Stjórn Mosfellsheiði

  
Stefán Gunnarsson

Ant. H. Ásbjörnsson.  
Valur Guðmundsson

## VIÐAUKI 2

Fornleifar



Reykjavík, 18. mars 2014.

## Fornleifaskráning vegna fyrirhugaðrar stækkunnar á námu í Mosfellsbæ.

### Inngangur

Að beiðni Eflu hf, fyrir hönd Höfða hf, kannaði Fornleifafræðistofan fyrirhugaða stækkun á námu í Seljadal í Mosfellsbæ. Heimildir voru kannaðar, eins og Jarðabók Árna Magnússonar og Páls Vídalíns, Lýsing Gullbringu- og Kjósarsýslu og Sýslulýsingar 1744-1749. Einnig var farið yfir Skráningu fornleifa í Mosfellsbæ.

Svæðið var kannað á vettvangi þann 17. mars síðastliðinn og a.m.k. 50 m breið ræma utan við hið afmarkaða svæði var skoðað sbr. meðfylgjandi kort. Aðstæður voru góðar.

Engar fornleifar fundust og nær engar líkur á að þær finnist við fyrirhugað jarðrask. Utan við svæðið eru fornleifar, en langt er í þær.

Fulltrúi verkkaupa var Eva Dís Þórðardóttir hjá Eflu hf.



Ung varða á sunnanverðu svæðinu. Hún hefur verið hlaðin á nýlega unnu svæði og hefur því ekkert minja- né varðsveislugildi. (Horft mót N. Ljósm. BFE).

### Heimildir

- Agnes Stefánsdóttir, Rúna K. Tetzschener, Guðmundur Ólafsson, Ágúst Ó. Georgsson, Kristinn Magnússon og Bjarni F. Einarsson. *Skráning fornleifa í Mosfellsbæ*. Skýrslur Þjóðminjasafns Íslands 2006/2. Reykjavík 2006.
- Fornleifaskrá*. Skrá um friðlýstar fornleifar. Fornleifanefnd-Þjóðminjasafn Íslands. Ágúst Ó. Georgsson tók saman. Reykjavík 1990.
- Frásögur um fornaldarleifar 1817-1823*. Fyrri hluti. Sveinbjörn Rafnsson bjó til prentunar. Stofnun Árna Magnússonar. Reykjavík 1983.
- Jarðabók Árna Magnússonar og Páls Vídalíns*. Þriðja bindi. Gullbringu- og Kjósarsýsla. Kaupmannahöfn 1923-1924.
- Lýsing Gullbringu- og Kjósarsýslu*. Verðlaunarigerð eftir Skúla Magnússon landfógeta. Landnám Ingólfs. Safn til sögu þess I.I. Félagið Ingólfur gaf út. Reykjavík 1935.
- Lög um menningarminjar*. Nr. 80 29. júní 2012.
- Sýslulýsingar 1744-1749*. Sögurit XXVIII. Sögufélag gaf út. Ísafoldarprensmiðja. Reykjavík 1957.





Yfirlitsmynd af námunni og hinni fyrirhuguðu stækkun.

Bjarni F. Einarsson,  
fornleifafræðingur.

## VIÐAUKI 3

Umsagnir og athugasemdir við frummatsskýrslu

Skipulagsstofnun  
b.t. Jakobs Gunnarssonar  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Mosfellsbæ, 03.07.2014  
nr. erindis 201403446/30 1 jbh

**Efni: Umsögn Mosfellsbæjar vegna frummatsskýrslu um Seljadalsnámu**

Skipulagsstofnun óskaði með bréfi dagsettu 10. júní 2014 eftir umsögn Mosfellsbæjar um frummatsskýrslu vegna Seljadalsnámu í Mosfellsbæ.

Umhverfisnefnd Mosfellsbæjar fjallaði um málið á 151. fundi sínum 26. júní 2014 og skipulagsnefnd fjallaði um málið á 370. fundi sínum þann 1. júlí 2014.

Afgreiðsla 151. fundar umhverfisnefndar var svohljóðandi:

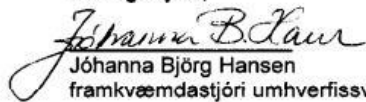
*Umhverfisnefnd felur framkvæmdastjóra umhverfissviðs að vinna umsögn í samræmi við minnispunkta sem lagðir voru fram á fundinum. Samþykkt með fimm atkvæðum.*

Afgreiðsla 370. fundar skipulagsnefndar var svohljóðandi:

*Skipulagsnefnd samþykkir framlagða umsögn og felur bærjarverkfræðingi að senda hana til skipulagsstofnunar þar sem meðal annars er gerð krafa um eftirlit Mosfellsbæjar á verktíma, bætt ástand vega, rykmengun, verndun stuðlabergs sem í ljós kemur við efnisvinnslu og að hnykket verði á með hvaða hætti gengið verður frá svæðinu á verktíma og að námuvinnslu lokinni.*

Umsögn Mosfellsbæjar fylgir í meðfylgjandi minnisblaði dagsettu 27. júní 2014. Ennfremur vill Mosfellsbær koma á framfæri bréfi frá íbúum í Miðdal um sama mál.

Virðingarfyllst,

  
Jóhanna Björg Hansen  
framkvæmdastjóri umhverfissviðs



## Minnisblað starfsmanna (innra vinnuskjal)

Móttakandi: Umhverfisnefnd og skipulagsnefnd  
Varðandi: Skipulagsstofnun

Nr. erindis: 201403446/30.1  
Dags.: 27.06.2014  
Málefni: Minnisbla starfsmanna sviðs  
Afrit: Engin

### MINNISPUNKTAR

vegna umsagnar um frummatsskýrslu um Seljadalsnámu

Í framlagðri frummatsskýrslu er ágætlega tekið á þeim atriðum sem snerta umhverfisþætti vegna efnisnáms í Seljadalsnámu. Þó telur undirrituð að eftirfarandi atriði mætti skoða og/eða skilgreina betur:

- Frágangur svæðisins verði á vormánuðum árið 2016, en ekki í lok árs 2015, þar sem óraunhæft er að græða upp og sé í sár eftir lok nóvember (efnisvinnsla er samkvæmt gildandi samningi tímasett apríl-nóv. á ári hverju). (bls. 15)
- Ekki er tekið nægilega vel á því að stuðlabergsmyndanir sem í ljós koma verði varðveittar í samræmi við óskir Mosfellsbæjar í frummatsskýrslunni. Óskað er eftir því af hálfu Mosfellsbæjar að komi stuðlabergsmyndanir í ljós verði landeigandi kallaður til og þá tekin ákvörðun um hugsanlega friðun. Samráð verði haft við Umhverfisstofnun um slíka verndun ef finnast stuðlabergsmyndanir og áhugavert kubbaberg. Malbikunarstöðin Höfði virti ekki fram komnar óskir sveitarfélagsins um að vernda stuðlabergsrós sem í ljós kom 2011/2012 og braut hana niður haustið 2013. Af þeim sökum er mikilvægt að þetta atriði verði skilyrt með skýrum og afgerandi hætti. Til framtíðar mætti hugsa sér að náman verði áningarstaður ferðamanna og því áhugavert að vernda áhugaverðar bergmyndanir sem í ljós kunna að koma.(bls. 16)
- Umhverfisstofnun segir að áhugaverð snið eigi að vera aðgengileg í sínum athugasemdum. Svara þarf því hvernig það verði útfært (bls. 16)
- Ekki verði sökum skamms framkvæmdatíma farið í gerð deiliskipulags þar sem það frestar því að hægt sé að hefja efnistöku að nýju. Engu að síður er mikilvægt að teikna upp svæðið og kortleggja nákvæmlega efnistöku, aðstöðu og annað sem verður á svæðinu. (bls. 23)
- Í skýrslunni segir að rykbinding vegarins verði í umsjá Vegagerðartinnar. Nú er það svo að viðhaldi vegarins hefur yfir höfuð ekki verið sinnt vel og kennir Vegagerðin þar fjárskorti um. Það er því óraunhæft að ætla að Vegagerðin komi og rykbindi alla þurra daga sem keyrt er úr námunni. Ef heimila á efnisvinnslu að nýju þarf að skilyrða að ásættanlegar úrbætur verði gerðar á veginum í samráði við Vegagerðina og ef vel á að vera þarf að setja slitlag á veginn. (bls. 42)
- Vegurinn upp að námu er orðinn lúinn að það þarf því að skilyrða að gerðar verði úrbætur á honum. (bls. 43)
- Rétt hefði verið að gera viðauka við samning um námuvinnslu Seljadal er tekur með meira afgerandi hætti á umhverfisþáttum og frágangi.

Virðingarfyllst,  
Jóhanna Björg Hansen  
framkvæmdastjóri umhverfissviðs



Til skipulagsnefndar

Við undirrituð, íbúar í Miðdal í Mosfellssveit, viljum koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum vegna máls nr. 201403446 sem varðar mat á umhverfisáhrifum Seljadalsnámu.

### 1. Varðandi ástand Hafravatsveggar (431).

Í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum áformaðrar efnistöku í Seljadalsnámu kemur fram á blaðsíðu 13 í kaflanum **2.5 Umferð** að:

„Pungaflutningabílar munu fara frá efnistökusvæðinu um aðkomuvegin, inn á Hafravatsveg sem leiðir inn á Nesjavallaleiðina (435) og þaðan inn á Suðurlandsveginn (1). Það er krafa Vegagerðarinnar að þungaflutningar fari um þessa leið sökum takmarkana á öxulþunga á leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ.“

Við veltum því fyrir okkur hvers vegna einungis eru takmarkanir á öxulþunga á „leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ“? Hafravatsvegur frá afleggjarnum að Þormóðsdal og út að Dallandi (Nesjavallaleið 435) er jafn gamall malarvegur og í síst skárri ástandi en sá hluti sem á að fá frið fyrir þungaflutningum. Ef takmarkanir eru á öxulþunga á veginum frá Þormóðsdalsafleggjara út að Reykjavegi hvers vegna gilda þær takmarkanir þá ekki á Hafravatsvegi (431) öllum? Vegurinn er allur gamall, lítið upp byggður og víða er búið að hefла hann svo sér í grjótpúkk frá hernámsárum.

Á blaðsíðu 19 segir að:

„Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks m.t.t. notkunar í bundin slitlög þar sem leyfið er notkun nagladekkja, hvort heldur sem lítið er til slitþols eða styrks. Steinefni af sambærilegum gæðum finnst víða á Íslandi en þá mun lengra frá höfuðborgarsvæðinu sem þýðir að sækja þarf efnid töluvert lengra með tilheyrandi kostnaði og umhverfisáhrifum. Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja efni á sanngjörnu verði sem unnið er úr námu með tilskilin leyfi og að lágmarka áhrif á umhverfið.“

Það verður að segjast eins og er að okkur sem hér búum finnst heldur hart að þurfa að búa við það að okkar vegur, sem er afar lélegur malarvegur með lítið viðhald, verði enn lélegri til þess að „tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks“ annars staðar.

Við höfum áhyggjur af því að Hafravatsvegur sem er vægast sagt í lélegu ástandi þoli illa þá þungaflutninga sem fylgja efnistöku í Seljadal.

Við teljum að skynsamlegast væri að fresta efnistöku í Seljadal þangað til gerðar hafa verið töluverðar bætur á Hafravatsvegi, og kannski væri ekki galið að bíða þar til þungaflutningabílar verða hjóðlátari. Best þætti okkur þó ef alfarið væri hætt við efnistöku.

## 2. Varðandi loftgæði á rekstrartíma námunnar

Á bls. 24, í kaflanum: **4.1.1 Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum segir að:**

„Vegurinn er malarvegur og í þurru veðri þyrlast mikið ryk upp af veginum og leggst þá ryk yfir svæðin í kring.“

Þetta getum við sem hér búum vottað að er satt og rétt. Á þurrum dögum þyrlast mikið ryk upp af Hafravatnsvegi og liður síðan hægt og rólega niður brekkuna að Miðdal þar sem við búum.

Á bls. 41 í kafla 4.6.1. um gögn og rannsóknir á loftgæðum á rekstrartíma segir „Ekki liggja fyrir nein mæligögn um loftgæði á rekstrartíma“ og á bls. 42 í kafla um einkenni og vægi áhrifa kemur fram að

„Mat á loftgæðum á rekstrartíma er tvíþætt. Annarsvegar rykmengun frá umferð þungaflutningabíla á rekstrartíma og hinsvegar rykmengun frá efnisvinnslunni sjálfri.“

Efnisvinnslan sjálf truflar okkur í Miðdal lítið nema þegar við bregðum okkur í gönguferðir um nágrenni námunnar, en þungaflutningarnir eru allt annað mál. Við verðum verulega vör við skert loftgæði vegna rykmengunar þegar stórir þungir bílar hlaðnir grjóti af bestu gerð fara eftir Hafravatnsvegi hér fyrir ofan. Rykbinding hjálpar eitthvað, tímabundið. En eins og fram kemur á bls. 42 í skýrslunni (kafla **4.6.5 Mótvegisaðgerðir**) þá er vegurinn í umsjá Vegagerðarinnar og þeim ber að rykbinda veginn. Í framhaldinu segir:

„Samkvæmt útgefnu gæðaskjali Vegagerðarinnar skal gert ráð fyrir að rykbinda vegi a.m.k. einu sinni á tímabilinu 1. júlí til 1. september ef það er þurrkatið, annars er aðeins gert ráð fyrir að rykbinda í byrjun sumars frá 1. júní til 15. júlí. Árið 2012 var vegurinn heflaður 9 sinnum og rykbundinn einu sinni og árið 2013 var vegurinn heflaður 8 sinnum og rykbundinn einu sinni.“

Vegurinn hefur sem sagt verið rykbundinn einu sinni á ári sem hefur dugað skammt til að binda rykið sem þungu bílarnir þyrla upp. Í skýrslunni kemur einnig fram að framkvæmdaaðilinn hafi hug á að lágmarka þá þætti sem eru á hans valdi og skapað geta rykmengun og að stefnt sé að því að draga úr hraða flutningabíla sem aka Hafravatnsveginn á leið í og úr námunni. Þá hyggst framkvæmdaaðilinn vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram aðgerðir Vegagerðarinnar.

Við fögnum þessu en höfum engu að síður áhyggjur af því að mat framkvæmdaaðila á því hversu oft telst þörf á því að vökva veginn verði kannski ekki alveg það sama og okkar sem búum í rykmekkinum.

Niðurstaða skýrslunnar hvað varðar Áhrif á loftgæði er sú að:

„Á heildina lítið er talið að áhrif umferðar á rekstrartíma séu tímabundin og afturkræf og teljast því óveruleg út frá umfangi evæðis og fólksfjölda sem vörður fyrir áhrifum.“

Þýðir þetta að rykmengunin sé í lagi af því við erum svo fá sem fyrir henni verðum? Það getur varla verið að mikil mengun sé ásættanleg bara ef fáir verða fyrir henni.

### 3. Varðandi hljóðvist á rekstrartíma námunnar

Í kafla 4.7.1 Gögn og rannsóknir er fjallað um hljóðvist og helstu hljóðgjafa. Þar kemur fram að :

„Ekki liggja fyrir nein mæligögn um hljóðvist á rekstrartíma, en vitað er hvernig rekstri og framkvæmd efnistöknar er háttáð og hvaða tæki geta verið mögulegir hljóðgjafar. Hljóðgjöf og hávaðadreifing var könnuð á áhrifsvæðum (Silungatjörn, Þormóðsdal og Miðdal) en á svæðunum eru í gildi kröfur um hljóðstig frá atvinnustarfsemi. Notast var við hljóðforritið SoundPlan til þess að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist.“

Þarna kemur fram að ekki eru til nein gögn um mælingar á hljóðvist á svæðinu á rekstrartíma námunnar. Með öðrum orðum þá er ekki vitað hversu mikill hávaði fylgir þungaflutningunum né hvernig hávaðinn berst við þær aðstæður sem hér eru.

Í skýrslunni er vitnað til viðmiðunartalna varðandi umferð og húsnæði og fjarlægð frá vegi að húsum (sjá bls. 45-46).

Er í þessum viðmiðunartölum gert ráð fyrir að vegurinn sem ekið er um sé gamall malarvegur sem búið er að aka niður í elsta undirlag, sem í þessu tilfalli er grjótpúkk frá hernámsárunum? Við veltum því fyrir okkur hvort Hafravatnsvegur sé sambærilegur við t.d. malbikaða vegi þegar kemur að því að reikna út umferðarhávaða í tölvulíkani.

Til þess að hægt sé að nota hljóðforrit, linurit og viðmiðunartölur við að reikna út hljóðgjöf og hávaðadreifingu þá verður fyrst að ganga úr skugga um að forsendur séu réttar og aðstæður a.m.k. svipaðar. Okkur þykir heldur ólíklegt að hljóðforritið SoundPlan þekki nákvæmlega aðstæður við Hafravatnsveg, eða að linuritin í Nordic Prediction geri ráð fyrir þungaflutningum vegi sem er svo slitinn að hann jaðrar við að færast í flokk vegaslóða.

Á bls. 45-46 í kaflanum *Breyting á hávaða frá umferð* segir:

„Hljóðgjöf fyrir umferð þungra ökutækja var skoðuð út frá linuritum í Nordic Prediction Method 1996 aðferðinni. Reiknuð voru tvö tilfalli, annars vegar að SDU sé 360 ökutæki á Hafravatnsvegi og að námuvinnslan hafi í för með sér aukna umferð sem nemur um 25 þungum ökutækjum á sólarhring. Hinsvegar voru síðan gerðir samanburðar útreikningar og því gert ráð fyrir að umferð á Hafravatnsvegi sé um 100 ökutæki á dag. Þetta var gert þar sem að nokkur óvissa er um umferðarmagn á veginum.“

Þetta staðfestir það sem áður hefur komið fram um að það vantar sárlega mælingar og gögn. Ef óvissa er um umferðarmagn á veginum þá hlýtur að þurfa að byrja á að mæla það magn áður en þungaflutningum er bætt við. Okkur virðist sem tölur um breytingar á hljóðvist vegna efnistöknar séu ákveðnar með því



að beita ýmsum ágiskunaraðferðum, tölvulíkönum og viðmiðum sem fengin eru annars staðar frá, en að allar mælingar og rauntölur vanti. Eins og bent er á í skýrslunni er töluverður gróður í kringum Miðdal og hann hjálpar vissulega til við að draga úr bæði hljóðmengun og rykmagni EN gróðurinn hér er fyrst og fremst lauffré og því virkar þetta einungis yfir sumarmánuðina. Þess ber einnig að geta að hér á heiðarbrún er sumarið töluvert styttra en í þéttbýli Mosfellsbæjar, og á höfuðborgarsvæðinu, og vaxtartími gróðurs þar af leiðandi styttri.

### Að lokum

Við sem veljum að búa hér í suðurhluta Mosfellsbæjar sættum okkur við minni þjónustu en íbúum í þéttbýliskjarnanum býðst. Hér er skólaakstur ekki í boði og snjómokstur mun minni en innan bæjarmarka auk þess sem við þurfum að aka nokkurn spotta til að komast í verslun, pósthús, heilsugæslu og aðra þjónustu. Ein af ástæðum þess að okkur þykir gott að búa utan „þjónustumarka“ er sú að hér búum við í sveit rétt hjá bæ og borg, og njótum þess að vera í sveitakyrrð og hreinu lofti án þess að vera svo mjög afskekkt.

Efnistakan í Seljadal, þungaumferðin, hávaðinn og rykið sem henni fylgir truflar sveitakyrrðina okkar verulega.

Það verður að segjast eins og er að það kemur fyrir að okkur finnst við varla teljast til íbúa Mosfellsbæjar, við gleymumst oft í upptalningu á „hverfum bæjarins“ og sjáumst yfirleitt ekki á loftmyndum og kortum af sveitarfélaginu. Það að okkar loftgæði og hljóðvist teljist skipta litlu máli vegna þess að við erum ekki mörg yfir undir þetta.

Hér í suðursveitinni er vissulega ekki um fjölda fólks að ræða. En hér í Miðdal hefur sama fjölskylda búið í margar kynslóðir vegna þess að hér er afskaplega gott að búa og hér viljum við vera áfram. Borgin stækkar og er komin í sjónfæri en truflar okkur samt lítið, og þó vaxandi umferð um Hafravatnsveg sé vissulega stundum þreytandi þá er hún alveg þolanleg ÞANGAÐ TIL að þungaflutningar með tilheyrandi hljóð- og rykmengun bæstast við.

Seljadalsnáma er eina efnistökusvæðið sem eftir er innan marka sveitarfélagsins. Við í Miðdal vonum að efnistöku í Seljadal verði hætt og minnum á að í greinargerð með nýju aðaskipulagi segir að það sé stefna Mosfellsbæjar að:

„nýta auðlindir þannig að ekki sé gengið á höfuðstól þeirra, gildi náttúrunnar til fjölbreytilegra nota aukist, umhverfinu verði ekki spillt að óþörfu og farið verði að itrustu kröfum um mengunarvarnir samkvæmt lögum hverju sinni.“

Ef grjótið í Seljadalsnámu er auðlind þá er alveg ljóst að það er auðlind sem endurnýjar sig seint eða aldrei. Efnistaka í Seljadal gengur þannig á höfuðstól náttúruauðlindarinnar sem þar er og við hvetjum fulltrúa í skipulagsnefnd og bæjaryfirvöld í Mosfellsbæ til þess að hugsa lengra fram í tímann og geyma grjótið í Seljadal fyrir framtíðina. Seinna þegar gott grjót fer að verða af skornum skammti og þegar búið er að bæta Hafravatnsveg, byggja hann upp og leggja á hann bundið slitlag, mætti kannski taka efnistöku í Seljadal aftur til skoðunar



(kannski verðum við þá líka farin að nota minni og hljóðlátari bíla til þungaflutninga?).  
Ef grjótið í Seljadal er verðmætt og mikilvægt efni til vegagerðar í dag þá verður það ekki síður mikils virði fyrir komandi kynslóðir að eiga það á sínum stað í framtíðinni.

Sæunn Þorsteinsdóttir og Ásgeir Eiríkur Guðnason  
Miðdal  
271 Mosfellsbæ



FW: Seljadalsnáma í Mosfellsbæ. [\*]

Jakob Gunnarsson

to:

Ólafur Árnason/EFLA (olafur.arnason@efla.is), Eva Dis Þórðardóttir/EFLA

(eva.dis.thordardottir@efla.is), halldort@malbik.is

30.06.2014 15:47

Hide Details

From: Jakob Gunnarsson <jakob@skipulagsstofnun.is>

To: Ólafur Árnason/EFLA (olafur.arnason@efla.is) <olafur.arnason@efla.is>, Eva Dis

Þórðardóttir/EFLA (eva.dis.thordardottir@efla.is) <eva.dis.thordardottir@efla.is>,

"halldort@malbik.is" <halldort@malbik.is>

Sæl

Umsögn Minjastofnunar.

#### Með kveðju

Jakob Gunnarsson

Sérfræðingur, mat á umhverfisáhrifum - EIA specialist  
Skipulagsstofnun - National Planning Agency  
Laugavegur 166, 150 Reykjavík, Ísland - Iceland  
sími 595 4100, fax 595 4165  
jakob@skipulagsstofnun.is  
[www.skipulagsstofnun.is](http://www.skipulagsstofnun.is)

---

**From:** Kristinn Magnússon [<mailto:kristinn@minjastofnun.is>]

**Sent:** 30. júní 2014 14:16

**To:** Jakob Gunnarsson; Rut Kristinsdóttir

**Subject:** Seljadalsnáma í Mosfellsbæ.

#### Efni: Seljadalsnáma í Mosfellsbæ.

Minjastofnun Íslands hefur móttengið bréf Skipulagsstofnunar frá 10. júní s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

Í frummatsskýrslu kemur fram að núverandi náma í Seljadal er 5 ha að flatarmáli og að fyrirhugað er að stækka hana um 1 ha til viðbótar.

Árið 2006 gaf Þjóðminjasafn Íslands út skýrslu, *Skráning fornleifa í Mosfellsbæ*, sem eins og nafnið gefur til kynna fjallar um fornleifar í sveitarfélaginu. Skýrslan byggir að stórum hluta á fornleifaskráningu sem gerð var um 1980. Malbikunarstöðin Höfði, sem vinnur efni úr Seljadalsnámu, fékk Bjarna F. Einarsson fornleifafræðing til að skoða svæðið sem fyrirhuguð stækkun námunnar nær til og næsta nágrenni hennar. Engar fornleifar fundust á umræddu svæði.

Minjastofnun Íslands gerir ekki athugasemdir við frummatsskýrslu ofangreindrar framkvæmdar. Bent skal á 2. mgr. 24. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) sem hljóðar svo: *Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllt,  
f.h. Minjastofnunar Íslands

**From:** Björn Stefánsson [<mailto:bjorn@Umhverfisstofnun.is>]  
**Sent:** 27. júní 2014 09:38  
**To:** Jakob Gunnarsson  
**Subject:** Fw: Seljadalsnáma - umsögn

## Bréf

Skipulagsstofnun  
Jakob Gunnarsson  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Reykjavík, 27. júní 2014  
UST20140600089

### Efni: Seljadalsnáma - umsögn

Vísað er til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 10. júní sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar efnistöku.

Ráðgert er að taka um 60.000 m<sup>3</sup> af efni úr námunni á 18 mánaða tímabili. Efnistakan verður í framhaldi vinnslu sem þegar hefur farið fram á um 5 ha stóru svæði. Efni hefur þegar verið ýtt ofan af fyrirhuguðu efnistökusvæði.

Umhverfisstofnun telur að helstu umhverfisáhrif þeirra efnistöku sem hér um ræðir séu sjónræn áhrif sem ráðast að miklu leyti af því hversu vel tekst til við frágang námunnar. Ráðgert er að ganga frá öllu námusvæðinu að umræddri efnistöku lokinni.

Að mati Umhverfisstofnunar er lögð fram í matsskýrslu ítarleg og góð lýsing á því hvernig staðið verði að frágangi námunnar.

Niðurstaða: Hér er um framhald efnistöku að ræða á námusvæði þar sem efnistaka hefur farið

file:///C:/Users/edi/AppData/Local/Temp/notes5D68D6/~web3620.htm

30.6.2014

Page 2 of 2

fram um árábil. Umhverfisáhrif efnistökkunnar ráðast af frágangi námunnar. Ef gengið verður frá námusvæðinu eins og fram kemur í efnistökuáætlun í matsskýrslu telur Umhverfisstofnun ekki líklegt að umrædd efnistaka muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Virðingarfyllt

\_\_\_\_\_  
Aðalbjörg Birna Guttormsdóttir



Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

9. júlí 2014

**Umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjörsvæðis um Efnistöku í Seljadal, Mosfellsbæ vegna mats á umhverfisáhrifum.**

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dagsett 10. júní 2014 þar sem óskað er eftir umsögn Heilbrigðiseftirlits Kjörsvæðis um ofangreint mál.

Heilbrigðiseftirlitið hefur kynnt sér efni frummatsskýrslunnar og telur hana fullnægjandi. Fram kemur að mikið ónæði mun verða vegna umferðar og ryks sem henni fylgir fyrir íbúa í Miðdal, mótvægisáðgerðir vegna þess eru að einhverju leiti í höndum framkvæmdaaðila sem hyggst gæta að hraða og bleyta malarveg þar sem hann liggur við Miðdal. Heilbrigðiseftirlitið hefur á framkvæmdatíma námunnar fengið nokkrar kvartanir frá íbúum í Miðdal og snúa þær að því að lækkun hraða og rykbinding komi ekki að fullu að gagni þar sem tæki séu þung og hraðamörk séu ekki alltaf virt, ryk berist því yfir Miðdal engu að síður. Hafravatnsvegur er á forræði Vegagerðarinnar og ekki á áætlun að leggja veginn bundnu slitlagi sem hefði verið mjög æskilegt í ljósi þessa.

Heilbrigðiseftirlitið telur að leita þurfi leiða til að binda Hafravatnsveg bundnu slitlegi áður en til frekari efnisvinnsla verður í Seljadal til að koma í veg fyrir það ónæði sem annars verður af framkvæmdinni. Ljóst er þó að það er ekki á færi framkvæmdaaðila að ákveða um það.

Virðingarfyllt,



Þorsteinn Narfason,  
framkvæmdastjóri.

---

STARFSSV/ÆÐI: KJÓSARHREPPUR • MOSFELLSBÆR • SELTJARNARNES

ADSETUR: Dverholt 2, 270 Mosfellsbær • SÍMI: 525 6795 • MYNDSENDIR: 525 6799 • KENNITALA: 460290-2529

HEIMASÍÐA: [www.eftirlit.is](http://www.eftirlit.is) • NETFÖNG: [thn@mos.is](mailto:thn@mos.is) og [ad@mos.is](mailto:ad@mos.is)



Athugasemdir við frummatsskýrslu um efnistöku í Seljadal, Mosfellsbæ. Mat á umhverfisáhrifum júní 2014.

Mosfellsbær, 17. Júlí 2014

Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
105 Reykjavík.

Varðar: Athugasemdir við frummatsskýrslu um efnistöku í Seljadal, Mosfellsbæ. Mat á umhverfisáhrifum júní 2014.

Skýrslan er unnin af Eflu verkfræðistofu fyrir Malbikunarstöðina Höfða, Reykjavík.

Við undirrituð, íbúar við Hafravatnsveg frá Þormóðsdal til gatnamóta við Nesjavallaveg, viljum koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum vegna máls nr. 201403446 sem varðar mat á umhverfisáhrifum á Seljadalsnámu.

### 1. Varðandi ástand Hafravatnsvegjar (431).

Í frummatsskýrslunni um mat á umhverfisáhrifum áformaðrar efnistöku í Seljadalsnámu kemur fram á blaðsíðu 13 í kaflanum 2.5 Umferð að:

„Þungaflutningabílar munu fara frá efnistökusvæðinu um aðkomuvegin, inn á Hafravatnsveg sem leiðir inn á Nesjavallaleiðina (435) og þaðan inn á Suðurlandsveginn (1). Það er krafa Vegagerðarinnar að þungaflutningar fari um þessa leið sökum takmarkana á öxulþunga á leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ.“

Við veltum því fyrir okkur hvers vegna einungis eru takmarkanir á öxulþunga á leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ?

Hafravatnsvegur frá afleggjaranum að Þormóðsdal og út að Dallandi (Nesjavallaleið 435) er jafn gamall malarvegur og í síst skárra ástandi en sá hluti sem á að fá frið fyrir þungaflutningum. Ef takmarkanir eru á öxulþunga á veginum frá Þormóðsdalsafleggjara út að Reykjavegi, hvers vegna gilda þær takmarkanir þá ekki á Hafravatnsvegi (431) öllum?

Vegurinn er allur gamall, litið upp byggður og víða er búið að hefla hann svo sér í grjótpúkk frá hernámsárum. Þess má get að bílar hafa oltið og farið útaf í Miðdalsbrekkunni og eyðilaggt girðingu meðfram veginum. Mesta mildi er að ekki hafi orðið stórslys á mönnum og dýrum. Vegarkanturinn er orðinn varhugaverður þar sem er margbúið að skafa upp úr köntum og nota sem ofaníbúrd. Við þessa sköfun upp úr köntum hefur vegurinn einnig þrengst verulega. Umferð malarbíla fara um bæjarhlaðið í Þormóðsdal og þar sem vegurinn skiptir jörðinni skapast veruleg hættu fyrir menn og málleysingja fyrir utan hávaðann sem umferðin veldur. Mosfellsbær hefur staðið fyrir merkingu gönguleiða um svæðið sem á enga samleið með umferð þungaflutningabíla. Hestamennska og útivist er stunduð af flestum íbúum svæðisins og þar að auki er rekin tamningastöð í hestamiðstöðinni Dal/Dallandi og eru því hestamenn mikið á ferðinni á Hafravatnsvegi og í námunda við hann. Eins er ekki hægt fyrir fótgangandi útivistarfólk að njóta náttúrunnar á svæðinu vegna umferðar, hávaða og rykmengunar. Skógrækt Mosfellsbæjar hefur plantað út ógrynni af trjám á svæðinu sem meðal annars skapar yndisauka fyrir útivistarfólk.

1

Athugasemdir við frummatsskýrslu um efnistöku í Seljadal, Mosfellsbæ. Mat á umhverfisáhrifum júní 2014.

Árið 2012 þegar efnistakan stóð sem hæst töldum við 3 bíla í förum eftir Hafravatnsveginum frá kl. 07:00 til kl. 17:00 á virkum dögum. Ferðin tók hvern bíl um það bil 1 klst. Ef við reiknum 9 tíma keyrslu á dag (1 kls. tekin frá í hvíld) þá gera þetta 27 ferðir sem eru þá 54 ferðir á dag þ.e. fram og til baka framhjá heimilum okkar. Þannig að sjá má á þessum tölum hversu gífurleg þungaflutningaumferð er um að ræða.

Á blaðsíðu 19 segir að:

„Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks m.t.t. notkunar í bundin slitlög þar sem leyfð er notkun nagladekkja, hvort heldur sem lítið er til slitþols eða styrks. Steinefni af sambærilegum gæðum finnst víða á Íslandi en þá mun lengra frá höfuðborgarsvæðinu sem þýðir að sækja þarf efnið töluvert lengra með tilheyrandi kostnaði og umhverfisáhrifum. Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja efni á sanngjörnu verði sem unnið er úr námu með tilskilin leyfi og að lágmarka áhrif á umhverfið.“

Umhverfisáhrifin sem tengjast töluvert lengri keyrslu um þjóðveg eitt (náma við Hvalfjarðargöng) hljóta að vera hverfandi miðað við þau umhverfisáhrif sem á að þjóða okkur upp á íbúum við Hafravatnsveg með þungaflutningaakstri eftir gömlum malarvegi sem liggur um búsvæði okkar.

Það verður að segjast eins og er, að okkur sem búum á þessu svæði finnst heldur hart að búa við það að okkar vegur, sem er afar lélegur malarvegur með lítið viðhald, verði enn lélegri til þess að „tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks“ annars staðar. Við höfum áhyggjur af því að Hafravatnsvegur þoli illa þá þungaflutninga sem fylgja efnistöku í Seljadal. Þess má geta að almenn umferð um Hafravatnsveg hefur aukist mikið undanfarin ár.

## 2. Varðandi loftgæði á rekstartíma námunnar

Á bls. 24, í kaflanum: **4.1.1 Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum** segir að:

„Vegurinn er malarvegur og í þurru veðri þyrlast mikið ryk upp af veginum og leggst þá ryk yfir svæðin í kring.“

Þetta getum við sem hér búum vottað að er satt og rétt. Á þurrum dögum þyrlast mjög mikið ryk upp af Hafravatnsvegi sem líður síðan yfir okkur öll sem hér búum.

Á bls. 24, í kaflanum **4.1.2 Umhverfisþættir til mats á umhverfisáhrifum.**

„Íjosi þessa og í samræmi við matsáætlun er fyrir þessa framkvæmd lögð megin áhersla m.a. á eftirtalda umhverfisþætti:

- Loftgæði á rekstartíma
- Hjóðvist á rekstartíma “

Verði veitt leyfi fyrir efnistökkunni þá sjáum við ekki fram á það að við íbúar og frístundahúseigendur í suðurhluta Mosfellsbæjar munum njóta þeirrar lýðheilsu sem er stefnt að í greiningarskýrslu sem Mosfellsbæjar státar sig af á heimasíðu sinni (Heilsueflandi samfélag Mosfellsbæjar 9/1/2013).

Athugasemdir við frummatsskýrslu um efnistöku í Seljadal, Mosfellsbæ. Mat á umhverfisáhrifum júní 2014.

Á bls. 41 í kafla 4.6.1. um gögn og rannsóknir á loftgæðum á rekstrartíma segir „Ekki liggja fyrir nein mæligögn um loftgæði á rekstrartíma“ og á bls. 42 í kafla 4.6.4 um einkenni og vægi áhrifa kemur fram að

„Mat á loftgæðum á rekstrartíma er tvíþætt. Annarsvegar rykmengun frá umferð þungaflutningabíla á rekstrartíma og hinsvegar rykmengun frá efnisvinnslunni sjálfri.“

Rykbinding hjálpar eitthvað, tímabundið. En eins og fram kemur á bls. 42 í skýrslunni (kafla 4.6.5 **Mótvægisáðgerðir**) þá er vegurinn í umsjá Vegagerðarinnar og þeim ber að rykbinda veginn. Það er reynsla okkar í gegnum árin að Vegagerðin rykbindur ekki veginn nema að íbúar séu ítrekað búnir að hringja og kvarta og þá er komið á þriðja til fjórða degi til að vökva veginn ef þeir koma þá nokkuð.

„Samkvæmt útgefnu gæðaskjali Vegagerðarinnar skal gert ráð fyrir að rykbinda vegi a.m.k. einu sinni á tímabilinu 1. júlí til 1. september ef það er þurrkatíð, annars er aðeins gert ráð fyrir að rykbinda í byrjun sumars frá 1. júní til 15. júlí. Árið 2012 var vegurinn heflaður 9 sinnum og rykbundinn einu sinni og árið 2013 var vegurinn heflaður 8 sinnum og rykbundinn einu sinni.“

Vegurinn hefur sem sagt verið rykbundinn einu sinni á ári sem hefur dugað skammt til að binda rykið þar sem þungu bílarnir þyrta upp rykbindiefninu á nokkrum dögum. Í skýrslunni kemur einnig fram að framkvæmdaaðilinn hafi hug á að lágmarka þá þætti sem eru á hans valdi og skapað geta rykmengun og að stefnt sé að því að draga úr hraða flutningabíla sem aka Hafravatnsveginn á leið í og úr námunni. Þá hyggst framkvæmdaaðilinn vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram áðgerðir Vegagerðarinnar.

Við fögnum þessu en höfum engu að síður áhyggjur af því að mat og eftirlit framkvæmdaaðila á því hversu hratt bílarnir aka og hve oft telst þörf á því að vökva veginn verði kannski ekki alveg það sama og okkar sem búum í rykmekkinum.

Niðurstaða skýrslunnar hvað varðar Áhrif á loftgæði er sú að:

„Á heildina lítið er talið að áhrif umferðar á rekstrartíma séu tímabundin og afturkræf og teljast því óveruleg út frá umfangi svæðis og fólksfjölda sem verður fyrir áhrifum.“

Þýðir þetta að rykmengunin sé í lagi af því við erum svo fá sem fyrir henni verðum? Það getur varla verið að mikil mengun sé ásættanleg bara ef fáir verða fyrir henni. En þess má þó geta að búseta hefur aukist á svæðinu á sl. árum.

### 3. Varðandi hljóðvist á rekstrartíma námunnar

Í kafla 4.7.1 **Gögn og rannsóknir** er fjallað um hljóðvist og helstu hljóðgjafa. Þar kemur fram að :

„Ekki liggja fyrir nein mæligögn um hljóðvist á rekstrartíma, en vitað er hvernig rekstri og framkvæmd efnistökkunnar er háttað og hvaða tæki geta verið mögulegir hljóðgjafar. Hljóðgjöf og hávaðadreifing var könnuð á áhrifasvæðum (Silungatjörn, Þormóðsdal og Miðdal) en á svæðunum eru í gildi kröfur um hljóðstig frá atvinnustarfsemi. Notast var við



Athugasemdir við frummatsskýrslu um efnistöku í Seljadal, Mosfellsbæ. Mat á umhverfisáhrifum júní 2014.

hljóðforritið SoundPlan til þess að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist."

Parna kemur fram að ekki eru til nein gögn um mælingar á hljóðvist á svæðinu á rekstrartíma námunnar. Með öðrum orðum þá er ekki vitað hversu mikill hávaði fylgir þungaflutningunum né hvernig hávaðinn berst við þær aðstæður sem hér eru. Í skýrslunni er vitnað til viðmiðunartalna varðandi umferð og húsnæði og fjarlægð frá vegi að húsum (sjá bls. 45-46).

Er í þessum viðmiðunartölum gert ráð fyrir að vegurinn sem ekið er um sé gamall malarvegur sem búið er að aka niður í elsta undirlag, sem í þessu tilfelli er grjótpúkk frá hernámsárunum? Við veltum því fyrir okkur hvort Hafravatnsvegur sé sambærilegur við t.d. malbikaða vegi þegar kemur að því að reikna út umferðarhávaða í tölvulíkani. Til þess að hægt sé að nota hljóðforrit, línurit og viðmiðunartölur við að reikna út hljóðgjöf og hávaðadreifingu þá verður fyrst að ganga úr skugga um að forsendur séu réttar og aðstæður a.m.k. svipaðar. Okkur þykir heldur ólíklegt að hljóðforritið SoundPlan þekki nákvæmlega aðstæður við Hafravatnsveg, eða að línuritin í Nordic Prediction geri ráð fyrir þungaflutningum á vegi sem er svo slitinn að hann jaðrar við að færast í flokk vegaslóða.

Á bls. 45-46 í kaflanum **Breyting á hávaða frá umferð** segir:

„Hljóðgjöf fyrir umferð þungra ökutækja var skoðuð út frá línurítum í Nordic Prediction Method 1996 aðferðinni. Reiknuð voru tvö tilfelli; annars vegar að SDU sé 360 ökutæki á Hafravatnsvegi og að námuvinnslan hafi í för með sér aukna umferð sem nemur um 25 þungum ökutækjum á sólarhring. Hinsvegar voru síðan gerðir samanburðar útreikningar og því gert ráð fyrir að umferð á Hafravatnsvegi sé um 100 ökutæki á dag. Þetta var gert þar sem að nokkur óvissa er um umferðarmagn á veginum.“

Þetta staðfestir það sem áður hefur komið fram um að það vantar sárlega mælingar og gögn. Ef óvissa er um umferðarmagn á veginum þá hlýtur að þurfa að byrja á að mæla það magn áður en þungaflutningum er bætt við. Okkur virðist sem tölur um breytingar á hljóðvist vegna efnistökkunnar séu ákveðnar með því að beita ýmsum ágiskunaraðferðum, tölvulíkönnum og viðmiðum sem fengin eru annars staðar frá, en að allar mælingar og rauntölur vanti.

Eins og bent er á í skýrslunni er töluverður gróður í kringum Þormóðsdal, Miðdal, Dalland og sumum frístundahúsum. Gróðurinn hjálpar vissulega til við að draga úr hljóðmengun en saltmengaða rykið brennir gróðurinn svo verulega sér á. Þess má geta að í sumum af þessum frístundahúsum er heilsársbúseta.

#### Að lokum

Við sem veljum að búa hér í suðurhluta Mosfellsbæjar sættum okkur við minni þjónustu sem íbúum í þéttbýliskjarnanum býðst. Hér er skólaakstur ekki í boði og snjómokstur mun minni en innan bæjarmarka auk þess sem við þurfum að aka nokkurn spotta til að komast í verslun, pósthús, heilsugæslu og aðra þjónustu. Ein af ástæðum þess að okkur þykir gott að búa utan „þjónustumarka“ er sú að hér búum við í sveit rétt hjá bæ og borg, og njótum þess að vera í sveitakyrrð og hreinu lofti án þess að vera svo mjög afskekkt.



---

Athugasemdir við frummatsskýrslu um efnistöku í Seljadal, Mosfellsbæ. Mat á umhverfisáhrifum júní 2014.

Efnistakan í Seljadal, þungaumferðin, hávaðinn og rykið sem henni fylgir truflar verulega lífsgæði okkar í sveitakyrrðinni.

Við undirrituð íbúar við Hafravatsveg, þar sem stendur til hefja þungaflutninga, krefjumst þess að hætt verði við allri efnistöku í Seljadalsnámu.

Í þeirri von að þið skoðið þetta mál af sanngirni við okkur íbúa suðurhluta Mosfellsbæjar, biðum við eftir svari frá ykkur.

Virðingarfyllst,

---

Edda Sigurðsson og Þorsteinn Hraundal, Þormóðsdal, v/ Seljadalsveg þar sem malartekjan er við enda vegarins.

---

Sæunn Þorsteinsdóttir, Ásgeir Guðnason Miðdal v/ Hafravatsveg

---

Þórdís A. Sigurðardóttir og Gunnar Dungal, Dallandi, á mótum Hafravatsvegjar og Nesjavallavegar og eigendur frístundahúss við Hafravatsveg.

---

Helle Laks og Halldór Guðjónsson, Dal / Dallandi á mótum Hafravatsvegjar og Nesjavallavegar

---

Soffía V. Tryggvadóttir og Vilhjálmur Ólafsson, Hamrabrekkur v/ Hafravatsveg (heilsársbúseta)

---

Elsa S. Þorsteinsdóttir og Axel K. Bryde eigendur frístundahúss neðst í Nesjavallavegarbrekkunni sem líða fyrir rykmengun frá Hafravatsvegi

---

Athugasemdir við frummatsskýrslu um efnistöku í Seljadal, Mosfellsbæ. Mat á umhverfisáhrifum júní 2014.

---

Sigurbjörg Sigurðardóttir og Árni Sigurðsson nýtt frístundahús verður með heilsársbúsetu við Hafravatnsveg

---

Oddný Bergþóra Helgadóttir og Þorkell Árnason frístundahúsið Heiði við Hafravatnsveg með heilsársbúsetu.

Fylgibréf.

1. Bréf sem íbúar við Hafravatnsveg sendu Vegagerð ríkisins þann 8. október 2012. Afrit af bréfinu var sent til Þorsteins Narfasonar framkvæmdastjóra Heilbrigðiseftirlits Kjósasvæðis, Jóhönnu Bjarkar Hansen bæjarverkfræðings Mosfellsbæjar og til Umhverfis og Auðlindaráðuneytisins.
2. Svarbréf frá Vegagerð ríkisins (Jón Snæbjörnsson svæðisstjóri) dags.25.október 2012.
3. Svarbréf frá Heilbrigðiseftirliti Kjósasvæðis dags. 4. febrúar 2013.
4. Svarbréf frá skipulagsfulltrúa Mosfellsbæjar þann 17. október 2013.
5. Svarbréf frá Umhverfis- og Auðlindaráðuneytinu dags 6.febrúar 2013.
6. Bréf um afgreiðslu skipulagsnefndar dags. 16.október 2012.

Svar sendist vinsamlegast til Sæunnar Þorsteinsdóttur, Miðdal, 271 Mosfellsbær.

*Tynguþing*

Mosfellsbær 8. október 2012

Vegagerð ríkisins suðvestursvæði  
Jónas Snæbjörnsson svæðisstjóri  
Borgartúni 5  
105 Reykjavík

Við íbúar við Hafravatnsveg í Mosfellsbæ mótmælum malarflutningnum úr Þormóðsdal til Reykjavíkur þar sem vegurinn sem ekið er eftir er engan veginn byggður fyrir þessa flutninga.

Það er byrjað að aka hérna í gegnum sveitina kl. 07:00 á morgnanna og líkur ekki fyrir en um kl. 17:00 um eftirmiðdaginn. Um er að ræða akstur stærstu malarflutningabíla sem til eru á landinu. Venjulega eru 3 bílar í ferðum en samtals fara bílarnir um það bil 65 sinnum framhá heimilum okkar yfir daginn. Í Þormóðsdal má segja að ekið sé um hlaðið en þessi grjótflutningur er búinn að vera í í gangi í fjölda mörg ár. Talið er að aksturinn í sumar hafi slegið öll met þó oft hafi hann verið mikill áður. En malarflutningsbílarnir eru búnir að vera á ferðinni síðan í mars með örstuttum hléum og eru ennþá á fullu nú í dag í októberbyrjun.

Á þurrviðrisdögum er rykið sem þessir bílar þyrta upp óbærilegt og mettast heimili og umhverfi okkar af steinryki og að anda að sér þessum óþverra telst vart falla undir hollustumarkmið þjóðarinnar. Það er óskiljanlegt að vegagerðin hlúi ekki betur að þessum vegi miðað við þær þungaskattstekjur sem hún hefur af þessum flutningi. Þar sem veginum hefur ekkert verið sinnt í langan tíma keyra bílarnir á klöpp og er mikil hávaðamengun af þeim þar sem þeir skróta eftir þessum gamla, þrönga sveitarvegi. Þess má geta að vegurinn var loks hefлаður fyrir um 10 dögum síðan en það mátti sín lítils því tveimur dögum seinna var hann orðinn verri en hann var áður, þar sem þessir þungu malarbílar voru ekki lengi að þeyta ofniburðinum út í kanta og yfir gróður.

Þessi mikli þungaflutningar skapa auðsjáanlega mikla hættu fyrir aðra bílaumferð, svo og aðra vegfarendur svo sem hestafólk, göngufólk, skokkara og hjólreiðamenn.

Hafravatnsvegurinn hefur ekki fengið viðhlitandi viðhald miðað við álag. Þess má geta að þegar menn á venjulegum fólksbílum mæta malarbílunum liggur við að þeir víki dauðskelkaðir út í vegarkantinn, því ökumenn malarflutningabíla taka, sumir hverjir, ekkert tillit til bílanna sem þeir mæta á þessum þrönga vegi heldur halda fullum hraða og ausa yfir fólk og bíla bleytu og ryki. Oft þarf fólk að staldra við til að fá skyggni svo hægt sé að halda ferðinni áfram. Nefna má að malarbílar hafa oltið og farið út af í brekkunni við Miðdal og eyðilegt girðingar, þó ekki hafi ennþá orðið þar slys á fólki sem betur fer.

Umferðin um Hafravatnsveginn, þar af leiðandi rykmengun, er orðin mjög mikil. Þess má geta að margir sem koma að austan stytta sér leið í Mosfellsbæinn og öfugt þeir sem eru að fara austur fyrir fjall. Þetta eru í flestum tilfellum íbúar Mosfellsbæjar. Einnig er mikið um umferð þar sem fólk er á ferðinni í kvöld- og helgarskoðunarferðum. Ekki má gleyma því að þessi vegur er keyrður mikið af íbúum dreifbýlisins þjónustan er jú sótt í Mosfellsbæinn.

Samkvæmt upplýsingum frá Þorsteini Narfasyni framkvæmdastjóra heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis frá 4. okt. sl. er námuleyfið í Þormóðsdal runnið út og ætti þá tímasetningin að vera góð að loka námunni og gefa íbúum á svæðinu grið.

Við undirrituð óskum tafarlausra úrbóta og viljum einnig gjarnan fá svör við eftirfarandi spurningum:

Hver er landeigandi námunnar?

Hefur þessi malartekja farið í umhverfismat?

Í trausti þess að þið skoðið þetta mál af sanngirni við okkur íbúa suðurhluta Mosfellsbæjar, biðum við eftir svari frá ykkur.

Virðingarfyllst,

Edda Sigurðsson og Þorsteinn Hraundal, Þormóðsdal, v/ Seljadalsveg þar sem malartekjan er við enda vegarins. *Edda Sigurðsson*

Margrét Tryggvadóttir, Sæunn Þorsteinsdóttir, Ásgeir Guðnason og Einar Valgeir Tryggvason  
Miðdal v/ Hafravatnsveg

*Margrét Tryggvadóttir, Sæunn Þorsteinsdóttir, Ásgeir Guðnason*

Vilhjálmur Ólafsson og Soffía V. Tryggvadóttir, Hamrabrekku v/ Hafravatnsveg

*Vilhjálmur Ólafsson, Soffía V. Tryggvadóttir*

Þórdís A. Sigurðardóttir og Gunnar Dungal, Dallandi, á mótum Hafravatnsvegjar og Nesjavallavegar.

*Þórdís A. Sigurðardóttir, Gunnar Dungal*

Helle Laks og Halldór Guðjónsson, Dal / Dallandi á mótum Hafravatnsvegjar og Nesjavallavegar

Bréfið er einnig sent til: Jöðönnu Bjarkar Hansen bæjarvekfæðings Mosfellsbæjar og Þorsteins Narfasonar framkvæmdastjóra Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis.

Afrit af bréfinu er sent á Malbikunarstöðina Höfða.

Svar berist til: Sæunnar Þorsteinsdóttur  
Miðdal  
271 Mosfellsbæ



Míðal  
271 MÖSFELLS.B.E

Reykjavík, 25. október 2012  
Tölvaun: 2012100016  
JSH/ka

**Efni: Máttaeli íbúa við Hafsvatnsvog vegna þunguflutninga á veginum.**

Vegagerðin þakkar fyrir þær ábendingar sem fram koma í bréfi ykkar.

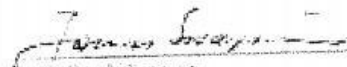
Síðan bréfið barst hafa komið fyrir að því að Möttaelið hafi stöðvæð afstöðu í barnmóðstól, en það er sérstakt mál sem Vegagerðin hefur ekki aðkomu að. Læsing máttu lesa í blaðum, þuffi efla Halldór Torfason framkvæmdarstjóra Malbíkunarstöðvarinnar Höfða, að einnig hafi verið um 12000 m<sup>3</sup> af tjónu slóttu. Ef það er selt, og ef móttað er við stærstu flutningabíla, sem taka um 10 m<sup>3</sup> í ferð, er um 1200 ferðir að ræða yfir sumarið. Jafndreift á 90 daga samsvörun það 12-15 ferðir á dag í heima átt.

Umraeðdir flutningabílar eru ummál leyfilegra þunguáklámar á Hafsvatnsvogi.

Vegagerðin áttar viðhald vegarinnar og hefur stefnt að því að halda ryki í skotjum með rykbindingu og einnig að hefja veginn regulega og málbera hann.

Vegagerðin mun hlata afhugasemdir íbúa til viðmóðunar við ákvörðun viðhaldsáætlunar næsta sumars en engar stórar breytingar á gæðum vegarinnar eru fyrirspárlégar.

Virðingarfyllt,



Jónas Snarbjörnsson  
Væðingarmálaráðgjafi



Sæunn Þorsteinsdóttir  
Miðdal  
271 Mosfellsbær

4. febrúar 2013.

**Varðar mótmæli vegna malarflutninga úr Þormóðsdal.**

Við er til bréfs dagsett 8. október 2012 undirritað af búum við Hafravatnsveg þar sem kvartað er yfir þungaflytningum frá rekstri Malbikunarstövarinnar Höfða í Þormóðsdal. Því miður hefur farist fyrir að svara erindinu fyrr en nú og er beðist velvirðingar á því.

Starfsleyfi fyrir Malbikunarstöðina Höfða er útrunnið en umsókn um endurnýjun starfsleyfis barst heilbrigðiseftirlitinu þann 21. júní 2012 ásamt fylgigögnum. Framkvæmdastjóri fyrirtækisins upplýsti undirritaðan um að verið væri að vinna í framkvæmdaleyfi fyrir námuna frá Mosfellsbæ en forsenda fyrir veitingu starfsleyfis er að starfsemi sé í samræmi við skipulag.

Heilbrigðiseftirlitið fékk fyrst kvörtun um rykmengun vegna aksturs til og frá starfsstöðinni þann 21. maí og hafði undirritaður þá sambandi við framkvæmdastjóra fyrirtækisins sem og fulltrúa hjá Vegagerðinni og Mosfellsbæ. Þann 21. júní barst bréf frá Malbikunarstöðinni Höfða þar sem fyrirtækið upplýsir að bílstjórum hafi verið fyrirskipað að aka hægt framhjá bæjum með fasta búsetu á akstursleiðinni. Þá lýsir fyrirtækið sig reiðubúið til að rykbínda veginn á eigin kostnað með söltum og vökvum í samvinnu og samráði við Vegagerðina og Mosfellsbæ. Einnig er upplýst að starfsemi muni liggja niðri í júní.

Önnur kvörtun barst þann 31. ágúst 2012 sama efnis, henni var vísað til Mosfellsbæjar í tengslum við veitingu framkvæmdaleyfis þar sem Mosfellsbær hefur forræði yfir veginum. Fram kom að þegar hefur verið rykbundið og einnig er að einhverju leiti dregið úr hraða en einstaka bílstjóri virðir það ekki. Kvörtun var kynnt framkvæmdastjóra fyrirtækisins sem ætlaði að ræða við sína menn um að virða hraðamörk.

Þriðja kvörtunin barst þann 8. október sama efnis, fram kom að þrjú malarflutnignabílar af stærstu gerð byrja að keyra kl 7 á morgnanna og til kl 17 á daginn, alls séu það um 90 ferðir fram hjá heimilum íbúanna. Í framhaldi upplýsti undirritaður framkvæmdastjóra fyrirtækisins um framkomna kvörtun. Jafnframt var rætt við skipulagsstjóra Mosfellsbæjar sem upplýsti að líklegt væri að starfsemin yrði stöðvuð þar sem framkvæmdaleyfi lá ekki fyrir. Skipulagsnefnd stöðvaði svo starfsemina á fundi sínum þann 16. október. Heilbrigðiseftirlitið aðhafðist því ekki frekar í málinu.

## HEILBRIGÐISEFTIRLIT KJÓARSVÆÐIS

Eðlilegt er að óþægindi íbúa vegna akstur frá starfseminni verði skoðuð í tengslum við veitingu framkvæmdaleyfis fyrir starfsemina ef til þess kemur. Í starfsleyfi námunnar var ekki fjallað um mengun vegna flutninga til og frá námunni enda gerir reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi... ekki ráð fyrir skíku.

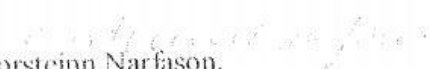
Í reglugerð um loftgæði nr. 787/1999 er gert ráð fyrir að í ákvæðum starfsleyfa fyrir mengandi atvinnurekstur skulu gerðar viðeigandi ráðstafanir til að hamla gegn loftmengun og beita til þess bestu fánlegu tækni. Hæpið er að túlka það svo að þessi grein geti átt við í þessu tilviki þar sem mengunin er utan við starfsstöð og kemur til vegna frágangs á vegi þar sem viðhald er ekki á förræði starfsleyfishafa.

Í reglugerð um loftgæði nr. 787/1999 er fjallað um í gr. 6.1. að ef loftmengun fer yfir ákveðin umhverfismörk skv. einstökum reglugerðum eða ef hættu er á slíku geti viðkomandi heilbrigðisnefnd gert ráðstafanir til að dregið verði úr loftmengun og umhverfismörkin virt. Jafnframt segir í gr. 6.2. að heilbrigðisnefnd geti takmarkað umferð eða aðra starfsemi á ákveðnum svæðum um skemmri tíma fari mengun verulega yfir gildandi umhverfismörk, t.d. vegna ófyrirséðra atvika....

Komi til þess að framkvæmdaleyfi verði gefið út án þess að málefni íbúa verði leyst mun heilbrigðiseftirlitið fara yfir alla möguleika til að taka á þessu málefni í starfsleyfi fyrirtækisins eða löggjöf sem heimilar inngrip vegna mengunar frá umferð almennt. Slíkt gæti þó gætt vandasamt og það gæti kallað á mælingar á svifriki til að unnt sé að bera mengun saman við viðmiðunarmörk. Æskilegast er að lagt sé bundið slitlag á veginn þar sem hann liggur að heimilum fólks.

Þetta málefni er nú til skoðunar hjá umhverfis- og auðlindaráðuneytinu og er væntað að sú vinna skili leiðbeiningum til heilbrigðiseftirlits hverngi best sé að standa að þessu máli verði framhald á því.

Virðingarfyllst,

  
Þorsteinn Narfason,  
framkvæmdastjóri.



Sæunn Þorsteinsdóttir

Miðdalur  
271 Mosfellsbær

Mosfellsbæ 17.10.2012  
erindi nr. 201210093 fb

**Efni: Afgreiðsla skipulagsnefndar vegna erindis ykkar, viðbótarsvar**

Til viðbótar við tilkynningu um bókun skipulagsnefndar vegna erindis þíns o.fl. dags. 8. október varðandi malarflutninga um Þormóðsdal og Hafravatnsveg og vegna spurninga sem fram koma í því bréfi, vill undirritaður koma á framfæri eftirfarandi.

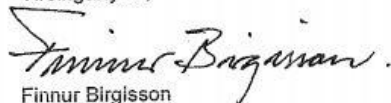
Grjótnáman í Seljadal er á landi í eigu Mosfellsbæjar. Námureksturinn byggist á samningi sem gerður var milli Reykjavíkurborgar og Mosfellsbæjar árið 1985 til 30 ára. Við stofnun Malbikunarstöðvarinnar Höfða hf. í árslok 1996 varð fyrirtækið aðili að samningnum í stað Reykjavíkurborgar. Efnistaka í námunni hefur að meðaltali verið um 12.000 m<sup>3</sup> á ári. Í gildandi aðalskipulagi 2002-2024 er gert ráð fyrir að Seljadalsnáma sé nýtt áfram og ekki er gerð breyting á því í drögum að endurskoðuðu aðalskipulagi sem hafa verið í vinnslu.

Samkvæmt lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd áttu frá 1. júlí 2012 allar efnisnámur að vera komnar með framkvæmdaleyfi frá sveitarfélaginu. Vegna gamals misskilnings, sem m.a.s. rataði inn í gildandi aðalskipulag, var talið að Seljadalsnáman hefði framkvæmdaleyfi, allt þar til annað kom í ljós um mitt þetta ár. Var rekstraraðilanum þá gert viðvart um að hann þyrfti að afla sér framkvæmdaleyfis og hóf hann strax undirbúning að því að leggja fram slíka umsókn.

Í bréfi ykkar er m.a. spurt hvort efnistakan hafi farið í umhverfismat. Því er til að svara að það hefur hún ekki gert. Samkvæmt lögum er hinsvegar óheimilt að veita framkvæmdaleyfi fyrir framkvæmd sem fellur undir lög um mat á umhverfisáhrifum „fyrir en álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum liggur fyrir eða ákvörðun stofnunarinnar um að framkvæmd sé ekki matsskyld.“ (L.nr. 123/210, 14. gr.)

Það er því ljóst að áður en hægt er að taka umsókn um framkvæmdaleyfi fyrir Seljadalsnámu til umfjöllunar, þarf fyrirhuguð námuvinnsla að fara gegnum málsmeðferð skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum, sbr. tilvitnunina hér að ofan.

Virðingarfyllt,



Finnur Birgisson  
skipulagsfulltrúi Mosfellsbæjar







Gunnar B. Dungal  
Dallandi  
271 Mosfellsbær

## UMHVERFIS- OG AUÐLINDARÁÐUNEYTIÐ

Skuggasundi 1 150 Reykjavík  
sími: 545 8600 bréfasími: 562 4566 postur@uar.is  
www.umhverfisraduneyti.is

Reykjavík 6. febrúar 2013  
Tilv.: UMH13010139/23-0

Vísað er til erindis yðar, dags. 17. janúar sl. um mengun af völdum malarflutninga úr Þormóðsdal. Erindinu fylgir afrit af bréfi íbúa á svæðinu til framkvæmdastjóra Heilbrigðiseftirlits Kjósasvæðis, bæjarverkfræðings Mosfellsbæjar og svæðisstjóra suðvestur svæðis Vegagerðar ríkisins. Í erindinu er óskað eftir að ráðherra taki málið til athugunar.

Ráðuneytið hefur í framhaldi af erindi yðar fengið upplýsingar um málið frá Heilbrigðiseftirliti Kjósasvæðis og Mosfellsbæ. Samkvæmt þeim upplýsingum stöðvaði skipulagsnefnd Mosfellsbæjar framkvæmdina þar sem ekki lá fyrir framkvæmdaleyfi.

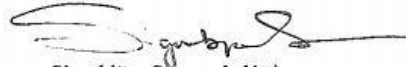
/. Í upplýsingum frá Mosfellsbæ kemur fram að bréf íbúa svæðisins hafi verið tekið fyrir í skipulagsnefnd hinn 16. október sl. og hafi nefndin ákveðið að láta stöðva vinnslu í námunni þegar í stað og tilkynna rekstraraðilanum að frekari vinnsla væri óheimil meðan ekki lægi fyrir framkvæmdaleyfi. Svarbréf til íbúanna og tilkynning til rekstraraðilans fylgja hér með. Meðfylgjandi er einnig bréf skipulagsnefndar Mosfellsbæjar til talsmanns íbúanna með frekari skýringu á stöðu námuvinnslnnar gagnvart nauðsynlegum leyfum og skipulagi. Þar kemur m.a. fram að umsókn um framkvæmdaleyfi fyrir Seljadalsnámu hafði verið og sé enn í vinnslu og áður en hægt verði að fjalla um væntanlega umsókn, þurfi „fyrirhuguð námuvinnsla að fara gegnum málsmeðferð skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum“.

/. Heilbrigðiseftirlit Kjósasvæðis sendi ráðuneytinu meðfylgjandi svarbréf til íbúa svæðisins, dags. hinn 4. febrúar sl. Þar kemur fram að starfsleyfi fyrir umrædda malbikunarstöð sé útrunnið og að umsókn um endurnýjun þess hafi borist heilbrigðiseftirlitinu. Unnið sé í framkvæmdaleyfi fyrir námuna en forsenda fyrir veitingu starfsleyfis sé að starfsemi sé í samræmi við skipulag. Þá kemur fram í bréfinu að komi til þess að framkvæmdaleyfi verði gefið út án þess að málefni íbúa verði leyst muni heilbrigðiseftirlitið fara yfir alla möguleika til að taka á þessu málefni í starfsleyfi fyrirtækisins eða löggjöf sem heimilar inngríp vegna mengunar frá umferð.

Hluti af menguninni stafar frá umferð og ekki verður fjallað um þá mengun í starfsleyfi þar sem starfsleyfishafi er ekki veghaldari. Því hefur ráðuneytið einnig haft samband við Vegagerð ríkisins vegna málsins.

Ráðuneytið telur samkvæmt framangreindum upplýsingum að málið sé í farvegi hjá hlutaðeigandi stofnunum. Ráðuneytið vonar að viðunandi lausn fáiist fyrir íbúa svæðisins.

Fyrir hönd ráðherra



Sigurbjörg Sæmundsdóttir



Íris Bjargmundsdóttir

Sæunn Þorsteinsdóttir  
Miðdalur  
271 Mosfellsbær

Mosfellsbæ, 16.10.2012  
erindi nr. 201210093 fb

**Efni: Afgreiðsla skipulagsnefndar vegna erindis yðar**

Á 329. fundi skipulagsnefndar Mosfellsbæjar 16.10.2012, var neðangreint erindi tekið fyrir og svohljóðandi bókun gerð:

**Mótmæli íbúa vegna malarflutninga um Þormóðsdal**

Lagt fram bréf undirritað af 12 íbúum og eigendum frístundahúsa í nágrenni Hafravatnsvegar, þar sem mótmælt er malarflutningum um Þormóðsdal og Hafravatnsveg vegna ónæðis, mengunar og hættu sem af þeim stafi. Skipulagsfulltrúi upplýsir að umsókn um framkvæmdaleyfi fyrir grjótnám í Seljadal hafi verið í vinnslu frá því í júní s.l. Frá 1. júlí 2012 er efnistaka sem hafin var fyrir 1. júlí 1999 háð framkvæmdaleyfi eins og önnur efnistaka, sbr. lög nr. 44/1999 og umfjöllun um mál nr. 201206102 á 323. fundi.

*Til máls tóku EP, OG, EF, BH, JE, HB, ÁP og FB.*

*Nefndin samþykkir samhljóða að fela skipulagsfulltrúa að tilkynna rekstraraðila Seljadalsnámu með vísan í lög nr. 44/1999 að öll frekari námuvinnsla þar sé þegar í stað óheimil á meðan ekki hefur verið veitt fyrir henni framkvæmdaleyfi.*

Afgreiðsla skipulagsnefndar er gerð með fyrirvara um staðfestingu bæjarstjórnar Mosfellsbæjar og verður yður gert viðvart ef afgreiðsla erindisins verður á annan veg í bæjarstjórn en hér er tilkynnt.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,  
f.h. skipulagsnefndar Mosfellsbæjar

Finnur Birgisson  
skipulagsfulltrúi

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52.gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.

Gunnar B Dungal

Dallandi  
271 Mosfellsbær

Mosfellsbæ, 30.05.2013  
erindi nr. 200611011/19.2 fb

**Efni: Svar skipulagsnefndar Mosfellsbæjar við athugasemd við auglýsta tillögu að aðalskipulagi.**

Á 343. fundi skipulagsnefndar Mosfellsbæjar 22. maí 2013, var neðangreint erindi tekið fyrir og svohljóðandi bókun gerð:

**Aðalskipulag 2011-2030, endurskoðun á AS 2002-2024**

Teknar fyrir að nýju athugasemdir við tillögu að aðalskipulagi, framhald umfjöllunar á síðustu fjórum fundum. Lögð fram tillaga að svörum. Einnig lögð fram umsögn Veðurstofu Íslands um tillögu að aðalskipulagi, dags. 15.5.2013

*Nefndin samþykkir framlögð drög að svörum við athugasemdum með þeim breytingum sem ræddar voru á fundinum en frestar þó að taka afstöðu til athugasemda Kópavogsbæjar um lögsögumörk þar til niðurstaða umfjöllunar Óbyggðanefndar liggur fyrir. Nefndin óskar eftir að gengið verði frá tillögu að aðalskipulagi í samræmi við það sem fram kemur í svörum við athugasemdum og hún síðan lögð fyrir nefndina.*

*Bryndís Haraldsdóttir vék af fundi undir umræðum um frístundabyggð við Hafravatn.*

Eftirfarandi er samantekt á efni athugasemdar yðar sem lögð var fyrir skipulagsnefndina og svar nefndarinnar:

**Frá Gunnari B Dungal og Þórdísi A Sigurðardóttur, Dallandi, dags. 3.4.2013**

**Samantekt á efni athugasemdar:**

Ábúendur Dallands mótmæla áframhaldandi grjótnámi í Þormóðsdal/Seljadal.

**Svar skipulagsnefndar:**

Grjótið úr Seljadalsnámu hefur mjög góða eiginleika (hörku) sem efni til íblöndunar í malbik. Ef rekstri hennar yrði hætt, þyrfti í staðinn að sækja efni til notkunar á höfuðborgarsvæðinu um miklu lengri veg eða jafnvel að flytja það inn frá útlöndum.

Í stærra samhengi skoðað getur þessi námuvinnsla þannig talist hafa jákvæð umhverfisáhrif og það er því stefna bæjaryfirvalda að náman verði nýtt enn um sinn.

Staða námunnar nú er þó sú, að hún hefur

Athygli er vakin á því að telji einhver rétti sínum hallað með ofangreindri samþykkt er honum heimilt að skjóta máli sínu til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, Skúlagötu 21, 101 Reykjavík, sbr. 52. gr. laga nr. 123/2010 og lög nr. 130/2011.

Þeir einir geta skotið máli til úrskurðarnefndarinnar sem eiga lögvarða hagsmuni tengda hinni kærðu ákvörðun. Frestur til að skjóta máli til nefndarinnar er einn mánuður frá því að kæranda varð kunnugt eða mátti vera kunnugt um ákvörðun þá sem kæra á. Sé um að ræða ákvörðun sem sætir opinberri birtingu, telst kærufrestur frá birtingu ákvörðunar.



ekki framkvæmdaleyfi og er því öll vinnsla þar óheimil þar til slíkt leyfi hefur verið gefið út. Það er eindregin stefna bæjaryfirvalda að framkvæmdaleyfi verði ekki veitt óðruvísi en að það verði bundið ströngum skilyrðum til að lágmarka ónæði af starfseminni og tryggja að staðið verði með óaðfínanlegum hætti að vinnslunni og frágangi námunnar að henni lokinni.

Afgreiðsla skipulagsnefndar er gerð með fyrirvara um staðfestingu bæjarstjórnar Mosfellsbæjar og verður yður gert viðvart ef afgreiðsla erindisins verður á annan veg í bæjarstjórn en hér er tilkynnt.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,  
f.h. skipulagsnefndar Mosfellsbæjar



Finnur Birgisson  
skipulagsfulltrúi

## VIÐAUKI 4

Svör við umsögnum og athugasemdum

## 1. Svör við umsögn Mosfellsbæjar

### 1.1 Athugasemd Mosfellsbæjar:

Frágangur svæðisins verði á vormánuðum árið 2016, en ekki í lok árs 2015, þar sem óraunhæft er að græða upp og sá í sárið eftir lok nóvember (efnisvinnsla er samkvæmt gildandi samningi tímasett apríl-nóv. ári hverju).

### Svör framkvæmdaraðila:

*Ekki er gert ráð fyrir að sá í svæðið að vetri til, hafist verður handa við frágang í lok árs 2015 þar sem að farið verður í að færa efni úr jarðvegshaug en slíkar aðgerðir eru bundnar veðurfari á þessum árstíma. Sáning mun ekki fara fram fyrr en á vormánuðum 2016 eins og Mosfellsbær bendir á. Texta verður breytt í kafla um frágang í samræmi við athugasemd Mosfellsbæjar og svör framkvæmdaraðila.*

### 1.2 Athugasemd Mosfellsbæjar:

Ekki er tekið nægilega vel á því að stuðlabergsmyndanir sem í ljós koma verði varðveittar í samræmi við óskir Mosfellsbæjar í frummatsskýrslu. Óskað er eftir því af hálfu Mosfellsbæjar að komi stuðlabergsmyndanir í ljós verði landeigandi kallaður til og þá tekin ákvörðun um hugsanlega friðun. Samráð verði haft við Umhverfisstofnun um slíka verndun ef finnast stuðlabergsmyndanir og áhugavert kubbaberg. Malbikunarstöðin Höfði virti ekki fram komnar óskir sveitarfélagsins um að vernda stuðlabergsrós sem í ljós kom 2011/2012 og braut hana niður haustið 2013. Af þeim sökum er mikilvægt að þetta atriði verði skilyrt með skýrum og afgerandi hætti. Til framtíðar mætti hugsa sér að náman verði áningarstaður ferðamanna og því áhugavert að vernda áhugaverðar bergmyndanir sem í ljós kunna að koma.

### Svör framkvæmdaraðila:

*Taka þarf tillit til þess að áhugaverðar stuðlabergsmyndanir hefðu ekki komið í ljós nema með tilkomu efnistökkunnar.*

*Framkvæmdaaðili er tilbúin að varðveita áhugaverðar stuðlabergsmyndanir á efnistökutíma, ef þær hamla ekki efnistöku úr hófi fram eða skerði vinnanlegt magn verulega. Um slíkt þarf að semja jafnóðum milli hagsmunaaðila. Skerpt hefur verið á þessum þætti í texta.*

*Framkvæmdaraðili hefur einnig lýst yfir vilja til að varðveita áhugaverðar stuðlabergsmyndanir, verði þær sýnilegar að efnistöku lokinni skv. frummatsskýrslu og er gert ráð fyrir samráði við fulltrúa Mosfellsbæjar og Umhverfisstofnunar vegna þess.*

### 1.3 Athugasemd Mosfellsbæjar:

Ekki verði sökum skamms framkvæmdartíma farið í gerð deiliskipulags þar sem það frestar því að hægt sé að hefja efnistöku að nýju. Engu að síður er mikilvægt að teikna upp svæðið og kortleggja nákvæmlega efnistöku, aðstöðu og annað sem verður á svæðinu.

### Svör framkvæmdaraðila:

*Í frummatsskýrslu undir frágangskaflanum er teikning af svæðinu, sú teikning er byggð upp á mælingum af svæðinu sem gerðar voru 28.04.2014, því er um nákvæma teikningu af svæðinu að ræða. Það verður engin aðstaða sett upp á svæðinu nema að staðsettur verður gámur sunnan við efnistökusvæðið eða á fyrri efnistökusvæði eins og bent er á í frummatsskýrslu. Að öðru leyti er aðeins*

*um að ræða vélar og tæki sem verða aðeins staðsettar tímabundið í námunni eins og gert er grein fyrir í frummatsskýrslunni. Því telur framkvæmdaraðili að svæðið hafi þegar verið kortlagt nákvæmlega, bæði efnistaka og aðstaða.*

#### **1.4 Athugasemd Mosfellsbæjar:**

Í skýrslunni segir að rykbinding vegarins verði í umsjá Vegagerðarinnar. Nú er það svo að viðhald vegarins hefur yfir höfuð ekki verið sinnt vel og kennir Vegagerðin þar fjárskorti um. Það er því óraunhæft að ætla að Vegagerðin komi og rykbindi alla þurra daga sem keyrt er úr námunni.

#### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Í frummatsskýrslu er ekki tekið fram að Vegagerðin muni rykbinda alla þurra daga. Vitnað er í gæðaskjal ásamt fengnum upplýsingum frá Vegagerðinni um að Vegagerðinni ber skylda til þess að rykbinda a.m.k. einu sinni á þurrkatímum á tímabilinu 1. júlí til 1. september. En annars einu sinni yfir sumartímann.*

#### **1.5 Athugasemd Mosfellsbæjar:**

Ef heimila á efnisvinnslu að nýju þarf að skilyrða að ásættanlegar úrbætur verði gerðar á veginum í samráði við Vegagerðina og ef vel á að vera þarf að setja slitlag á veginn.

#### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Sá niðurskurður sem hefur verið hjá Vegagerðinni hefur haft áhrif á ástand Hafravatnsvegar. Framkvæmdaraðili er því sammála að vegurinn sé ekki í góðu standi, hinsvegar er framkvæmdaraðili ekki veghaldari og því ekki hans hlutverk að halda veginum við.*

*Framkvæmdaraðili hefur lýst yfir miklum vilja í frummatsskýrslu að gera allt sem í hans valdi stendur til þess að koma í veg fyrir rykmengun af völdum efnisvinnslunnar og þungaflutninga. Í frummatsskýrslu kemur m.a. fram að framkvæmdaraðili sé viljugur að „vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram aðgerðir Vegagerðarinnar“.*

*Vegagerðin hefur enga beina hagsmuni af framkvæmdinni og því óraunhæft að gera ráð fyrir að Vegagerðin framkvæmi úrbætur að kröfu framkvæmdaraðila. Vegurinn telst til vega sem að eiga að vera á ábyrgð sveitarfélagsins, samkvæmt vegalögum, en hefur ekki verið skilað formlega til þeirra og er því enn í umsjón Vegagerðarinnar. Framkvæmdaraðili leggur því til að Mosfellsbær hafi samráð við Vegagerðina til þess að finna framtíðarlausn á ástandi vegarins til hagsbóta bæði fyrir íbúa og framkvæmdaraðila.*

*Framkvæmdaraðili vill koma því á framfæri að verið er að klára efnistöku eins og gerður var samningur um, því sé ekki um framtíðarefnistöku að ræða heldur aðeins framkvæmdir á einu og hálfu tímabili (september – nóvember 2014 og apríl – október 2015) eins og gert er grein fyrir í frummatsskýrslu.*

#### **1.6 Athugasemd Mosfellsbæjar:**

Vegurinn upp að námu er orðinn lúinn að það þarf því að skilyrða að gerðar verði úrbætur á honum.

#### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Malbikunarstöðin Höfði hf. kostar viðhald vegarins á þeim tíma sem efnistaka fer fram, sbr. 4. grein í samningi um efnistöku í Seljadal.*



### 1.7 Athugasemd Mosfellsbæjar:

Rétt hefði verið að gera viðauka við samning um námuvinnslu Seljadal er tekur með meira afgerandi hætti á umhverfisþáttum og frágangi.

#### Svör framkvæmdaraðila:

*Efnistaka í Seljadal fellur ekki undir lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda en að beiðni Mosfellsbæjar vann framkvæmdaraðili mat á umhverfisáhrifum. Þannig telur framkvæmdaraðili að hann hafi gengið lengra en almennt tíðkast til að meta og lágmarka umhverfisáhrif sem af framkvæmdinni kunna að stafa. Í gildandi samningi um efnistöku eru ákvæði um frágang sem unnið hefur verið eftir og í frummatsskýrslu er sett fram frágangsáætlun. Umsögn Mosfellsbæjar við matsskýrslu snéri meðal annars um frágang og tók framkvæmdaraðili fullt tillit til þeirra athugasemda við gerð frágangsáætlunar. Frágangsáætlunin gerir ráð fyrir samráði við fulltrúa Morfellsbæjar og Umhverfisstofnunar við frágang svæðisins.*

## 2. Svör við athugasemdum íbúa Miðdals

Hér er athugasemdum sem snúa að framkvæmdaraðila svarað en nokkrar athugasemdir snúa að Mosfellsbæ og er því ekki svarað hér en sjá má allar athugasemdir í viðauka 3.

### 2.1 Athugasemd íbúa Miðdals:

Í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum áformaðrar efnistöku í Seljadalsnámu kemur fram á blaðsíðu 13 í kaflanum 2.5 Umferð að:

*„ Þungaflutningabílar munu fara frá efnistökusvæðinu um aðkomuvegin, inn á Hafravatnsveg sem leiðir inn á Nesjavallaleiðina (435) og þaðan inn á Suðurlandsveginn (1). Það er krafa Vegagerðarinnar að þungaflutningar fari um þessa leið sökum takmarkana á öxulþunga á leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ.“*

Við veltum því fyrir okkur hvers vegna einungis eru takmarkanir á öxulþunga á „leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ“?

Hafravatnsvegur frá afleggjaranum að Þormóðsdal og út að Dallandi sem á að fá frið fyrir þungaflutningum. Ef takmarkanir eru á öxulþunga á veginum frá Þormóðsdalsafleggjara út að Reykjavegi hvers vegna gilda þær takmarkanir þá ekki á Hafravatnsvegi (431) öllum?

Vegurinn er allur gamall, lítið upp byggður og víða er búið að hefла hann svo sér í grjótpúkk frá hernámsárum.

Á bls. 19 segir að:

*„Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks m.t.t. notkunar í bundin slitlög þar sem leyfð er notkun nagladekkja, hvort heldur sem lítið er til slitþols eða styrks. Steinefni af sambærilegum gæðum finnst víða á Íslandi en þá mun lengra frá höfuðborgarsvæðinu sem þýðir að sækja þarf efnið töluvert lengra með tilheyrandi kostnaði og umhverfisáhrifum. Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja efni á sanngjörnu verði sem unnið er úr námu með tilskilin leyfi og að lágmarka áhrif á umhverfið.“*

Það verður að segjast eins og er að okkur sem hér búum finnst heldur hart að þurfa að búa við það að okkar vegur, sem er afar lélegur malarvegur með lítið viðhald, verði enn lélegra til þess að „ tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks“ annars staðar.

Við höfum áhyggjur af því að Hafravatnsvegur sem er vægast sagt í lélegu ástandi þoli illa þá þungaflutninga sem fylgja efnistöku í Seljadal.

Við teljum að skynsamlegast væri að fresta efnistöku í Seljadal þangað til gerðar hafa verið töluverðar bætur á Hafravatnsvegi, og kannski væri ekki galið að bíða þar til þungaflutningabílar verða hljóðlátari. Best þætti okkur þó að alfarið væri hætt við efnistöku.

### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Þungatakmörkunir á vegum eru skv. reglugerð nr. 155/2007 um stærð og þyngd ökutækja.*

*Vegurinn er á ábyrgð Vegagerðarinnar á meðan að hann hefur ekki formlega verið afhentur Mosfellsbæ og því er viðhald og endurbætur á ábyrgð Vegagerðarinnar en ekki framkvæmdaraðila. Umræða um úrbætur Hafravatnsvegjar þarf því að taka upp við Vegagerðina.*

*Samningur Mosfellsbæjar við Malbikunarstöðina Höfða rennur út á árinu 2015. Rekstur Malbikunarstöðvarinnar Höfða byggir meðal annars á því að Höfði geti nýtt umsamið efnismagn úr Seljadal út samningstímamann. Það er því ekki raunhæft að Malbikunarstöðin Höfði hætti efnistöku í Seljadal um óákveðinn tíma.*

*Varðandi þungaflutningabíla sem gætu verið hljóðlátari í framtíðinni, væri slíkt frábær framför en svo virðist sem að slíkt sé ekki á næsta leyti. Framkvæmdaraðili bendir hinsvegar á að þungaflutningabílar á hans vegum munu aka hægar um Hafravatnsveg til þess að takmarka loftmengun og minnka hljóðstig frá bílunum.*

*Framkvæmdaraðili vill ítreka að ekki er um framtíðarefnistöku að ræða heldur aðeins eitt og hálf tímabil (september – nóvember 2014 og apríl – október 2015) eins og kemur fram í frummatsskýrslu. Því eru áhrifin tímabundin.*

### **2.2. Athugasemd íbúa Miðdals:**

Á bls. 24, í kaflanum: 4.1.1. Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum segir að:

*„Vegurinn er malarvegur og í þurru veðri þyrlast mikið ryk upp af veginum og leggst þá ryk yfir svæðin í kring“*

Þetta getum við sem hér búum vottað að er satt og rétt. Á þurrum dögum þyrlast mikið ryk upp af Hafravatnsvegi og líður síðan hægt og rólega niður brekkuna að Miðdal þar sem við búum.

Á bls. 41 í kafla 4.6.1. um gögn og rannsóknir á loftgæðum á rekstartíma segir „*Ekki liggja fyrir nein mæligögn um loftgæði á rekstartíma*“ og á bls. 42 í kafla um einkenni og vægi áhrifa kemur fram að „*Mat á loftgæðum á rekstartíma er tvíþætt. Annarsvegjar rykmengun frá umferð þungaflutningabíla á rekstartíma og hinsvegar rykmengun frá efnisvinnslunni sjálfri.*“

Efnisvinnslan sjálf truflar okkur í Miðdal lítið nema þegar við bregðum okkur í gönguferðir um nágrenni námunnar, en þungaflutningar eru allt annað mál. Við verðum verulega vör við skert loftgæði vegna rykmengunar þegar stórir þungir bílar hlaðnir grjóti af bestu gerð fara eftir Hafravatnsvegi hér fyrir ofan. Rykbinding hjálpar eitthvað, tímabundið. En eins og fram kemur á bls. 42 í skýrslunni (kafla 4.6.5 Mótþægisáðgerðir) þá er vegurinn í umsjá Vegagerðarinnar og þeim ber að rykbinda veginn. Í framhaldi segir:

*„Samkvæmt útgefnu gæðaskjali Vegagerðarinnar skal gert ráð fyrir að rykbinda vegi a.m.k. einu sinni á tímabilinu 1. júlí til 1. september ef það er þurrkatíð, annars er aðeins gert ráð fyrir að rykbinda í byrjun sumars frá 1. júní til 15. júlí. Árið 2012 var vegurinn heflaður 9 sinnum og rykbundinn einu sinni og árið 2013 var vegurinn heflaður 8 sinnum og rykbundinn einu sinni.“*

Vegurinn hefur sem sagt verið rykbundinn einu sinni á ári sem hefur dugað skammt til að binda rykið sem þunga bílarnir þyrla upp. Í skýrslunni kemur einnig fram að framkvæmdaraðilinn hafi hug á að lágmarka þá þætti sem eru á hans valdi og skapað geta rykmengun og að stefnt sé að því að draga úr hraða flutningabíla sem aka Hafravatnsveginn á leið í og úr námunni. Þá hyggst framkvæmdaaðilinn vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram aðgeðir Vegagerðarinnar.

Við fögnum þessu en höfum engu að síður áhyggjur af því að mat framkvæmdaraðila á því hversu oft telst þörf á því að vökva veginn verði kannski ekki alveg það sama og okkar sem búum í rykmekkinum. Niðurstaða skýrslunnar hvað varðar áhrif á loftgæði er sú að:

*„ Á heildina litið er talið að áhrif umferðar á rekstartíma séu tímabundin og afturkræf og teljast því óveruleg út frá umfangi svæðis og fólksfjölda sem verður fyrir áhrifum.“*

Þýðir þetta að rykmengunin sé í lagi af því við erum svo fá sem fyrir henni verðum? Það getur varla verið að mikil mengun sé ásætlanleg bara ef fáir verða fyrir henni.

### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Framkvæmdaraðili er tilbúinn að vera í samráði við íbúa Miðdals um vökvun vegarins.*

*Við mat á niðurstöðum áhrifa er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um „flokkan umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa“. Einnig er notast við þau gögn sem umhverfismatið byggir á. Ekki var unnt að afla mæligagna um loftgæði á framkvæmdartíma þar sem að engar framkvæmdir hafa verið í gangi síðastliðin ár.*

*Í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar segir um vægiseinkunnina óveruleg áhrif:*

*„Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfisþátt/-þætti eru minniháttar, með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum ásamt fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum. Áhrifin eru í mörgum tilfellum tímabundin og að mestu afturkræf. Áhrifin eru oftast stað- eða svæðisbundin. Áhrif samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.“*

*Mikilvægt er við mat á þessum tiltekna umhverfisþætti að áhrifin eru tímabundin og afturkræf. Það hefur áhrif að fáir verða fyrir áhrifum en slíkt þýðir ekki að ekki sé tekið tillit til þeirra aðila. Framkvæmdaraðili hefur lýst fullum vilja til þess að draga úr neikvæðum áhrifum sem eru af hans völdum eins og bent er á í frummatsskýrslunni.*

### **2.3 Athugasemd íbúa Miðdals:**

Í kafla 4.7.1 Gögn og rannsóknir er fjallað um hljóðvist og helstu hljóðgjafa. Þar kemur fram að:

*„Ekki liggja fyrir nein mæligögn um hljóðvist á rekstartíma, en vitað er hvernig rekstri og framkvæmd efnistöknar er háttað og hvaða tæki geta verið mögulegir hljóðgjafar. Hljóðgjöf og hávaðadreifing var könnuð á áhrifasvæðum (Silungatjörn, Þormóðsdal og Miðdal) en á svæðunum eru í gildi kröfur um hljóðstig frá atvinnustarfsemi. Notast var við hljóðforritið SoundPlan til þess að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist.“*

Þarna kemur fram að ekki eru til nein gögn um mælingar á hljóðvist á svæðinu á rekstartíma námunnar. Með öðrum orðum þá er ekki vitað hversu mikill hávaði fylgir þungaflutningum né hvernig hávaðinn berst við þær aðstæður sem hér eru.

Í skýrslunni er vitnað til viðmiðunartalna varðandi umferð og húsnæði og fjarlægð frá vegi að húsum (sjá bls. 45-46).

Er í þessum viðmiðunartölum gert ráð fyrir að vegurinn sem ekið er um sé gamall malarvegur sem búið er að aka niður í elsta undirlag, sem í þessu tilfelli er grjótpúkk frá hernámsárum? Við veltum því fyrir okkur hvort Hafravatnsvegur sé sambærilegur við t.d. malbikaða vegi þegar kemur að því að reikna út umferðarhávaða í tölvulíkani.

Til þess að hægt sé að nota hljóðforrit, línurit og viðmiðunartölur við að reikna út hljóðgjöf og hávaðadreifingu þá verður fyrst að ganga úr skugga um að forsendur séu réttar og aðstæður a.m.k. svipaðar. Okkur þykir heldur ólíklegt að hljóðforritið SoundPlan þekki nákvæmlega aðstæður við Hafravatnsveg, eða að línuritin í Nordic Prediction gerir ráð fyrir þungaflutningum á vegi sem er svo slitinn að hann jaðrar við að færast í flokk vegslóða.

Á bls. 45-46 í kaflanum **Breyting á hávaða frá umferð** segir:

*„Hljóðgjöf fyrir umferð þungra ökutækja var skoðuð út frá línuritum í Nordic Prediction Method 1996 aðferðinni. Reiknuð voru tvö tilfelli; annars vegar að SDU sé 360 ökutæki á Hafravatnsvegi og að námuvinnslan hafi í för með sér aukna umferð sem nemur um 25 þungum ökutækjum á sólarhring. Hinsvegar voru síðan gerðir samanburðar útreikningar og því gert ráð fyrir að umferð á Hafravatnsvegi sé um 100 ökutæki á dag. Þetta var gert þar sem að nokkur óvissa er um umferðarmagn á veginum.“*

Þetta staðfestir það sem áður hefur komið fram um að það vantar sárlega mælingar og gögn. Ef óvissa er um umferðarmagn á veginum þá hlýtur að þurfa að byrja á að mæla það magn áður en þungaflutningum er bætt við. Okkur virðist sem tölur um breytingu á hljóðvist vegna efnistökkunnar séu ákveðnar með því að beita ýmsum ágiskunaraðferðum, tölvulíkunum og viðmiðum sem fengin eru annars staðar frá, en að allar mælingar og rauntölur vanti.

Eins og bent er á í skýrslunni er töluverður gróður í kringum Miðdal og hann hjálpar vissulega til við að draga úr bæði hljóðmengun og rykmengun EN gróðurinn hér er fyrst og fremst lauftré og því virkar þetta einungis yfir sumarmánuðina. Þess ber einnig að geta að hér á heiðarbrún er sumarið töluvert styttra en í þéttbýli Mosfellsbæjar, og á höfuðborgarsvæðinu, og vaxtartími gróðurs þar af leiðandi styttri.

#### **Svör framkvæmdaraðila:**

Almenn tilmæli yfirvalda á Norðurlöndunum eru að hávaðaáraun frá starfsemi sem þessari (óreglulegum hljóðgjöfum) sé metin út frá útreikningum frekar en mælingum vegna óvissupátta samfara mælingum.

*Þess utan er ekki alltaf tækifæri til þess að mæla úti í mörkinni eins og í þessu tilfelli. Engar framkvæmdir eru eða hafa verið í námunni í þó nokkurn tíma. Því er hér aðeins unnt að leggja mat á hávaðaðreifinguna út frá ákv. forsendum. Í þessu tilfelli er auk þess vitað hversu mikill hávaði kemur frá þungaflutningabílum eins og notaðir eru við að ferja efni úr námunni, og byggir hljóðgjöfin á viðurkenndum mælingum.*

*Umferðarmagn miðað við áætlaða efnistöku sem er þekkt og því hægt að reikna hljóðvistina með nokkurri vissu. Við útreikningana á hávaðadreifingu frá Hafravatnsvegi var notast við línurit úr Nordic Prediction aðferðafræðinni og þar er gert ráð fyrir hörðu hljóðendurkastandi undirlagi. Til að nálgast hljóðendurkast frá malarvegi þarf að setja upp hljóðvistarlíkan í þar til gerðum hugbúnaði.*

*Við mat á áhrifum hávaða var leitast við að meta allar aðstæður sem næst raunverlegum aðstæðum, en þó alltaf tekin óhagstæð nálgun á allar forsendur. Til dæmis var ekki gert ráð fyrir neinum áhrifum skerminga í landslagi þó gera má ráð fyrir hljóðskermun vegna þeirra.*

*Varðandi umferðarmagn þá er umferð við Hafravatnsveg misjöfn eftir árstíðum og jafnvel dögum þar sem að lítið er um heilsársbúsetu á svæðunum í kring og meira um frístundabyggð. Því voru þessi tvö dæmi sett upp til að sýna misjafnar aðstæður.*

*Rétt er að gróður dregur aðeins tímabundið úr hljóðmengun og rykmengun eins og íbúar benda á, en ekki var gert ráð fyrir áhrifum gróðurs í mati á umferðarhávaða.*

#### **2.4 Athugasemd íbúa Miðdals:**

Hér í suðursveitinni er vissulega ekki um fjölda fólks að ræða. En hér í Miðdal hefur sama fjölskylda búið í margar kynslóðir vegna þess að hér er afskaplega gott að búa og hér viljum við vera áfram. Borgin stækkar og komin í sjónfæri en truflar okkur samt lítið, og þó vaxandi umferð um Hafravatnsveg sé vissulega stundum þreytandi þá er hún alveg þolanleg ÞANGAÐ TIL að þungaflutningar með tilheyrandi hljóð- og rykmengun bætast við.



Seljadalsnáma er eina efnistökusvæðið sem eftir er innan marka sveitarfélagsins. Við í Miðdal vonum að efnistöku í Seljadal verði hætt og minnum á að í greinargerð með nýju aðalskipulagi segir að það sé stefna Mosfellsbæjar að:

*„nýta auðlindir þannig að ekki sé gengi á höfuðstól þeirra, gildi náttúrunnar til fjölbreytilegra nota aukist, umhverfinu verði ekki spillt að óþörfu og farið verði að itrustu kröfum um mengunarvarnir samkvæmt lögum hverju sinni.“*

Ef grjótið í Seljadalsnámu er auðlind þá er alveg ljóst að það er auðlind sem endurnýjar sig seint eða aldrei. Efnistaka í Seljadal gengur þannig á höfuðstól náttúruauðlindarinnar sem þá er og við hvetjum fulltrúa skipulagsnefndar og bæjaryfirvöld í Mosfellsbæ til þess að hugsa lengra fram í tímann og geyma grjótið í Seljadal fyrir framtíðina. Seinna þegar gott grjót fer að verða af skornum skammti og þegar búið er að bæta Hafravatnsveg, byggja hann upp og leggja á hann bundið slitlag, mætti kannski taka efnistöku í Seljadal aftur til skoðunar (kannski verðum við þá líka farinn að nota minni og hljóðlátari bíla til þungaflutninga?).

Ef grjótið í Seljadal er verðmætt og mikilvægt efni til vegagerðar í dag þá verður það ekki síður mikils virði fyrir komandi kynslóðir að eiga það á sínum stað í framtíðinni.

### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Efnistaka hefur verið í Seljadalsnámu um árabíl, aðeins er eftir eitt og hálf tímabil sem spannar frá september – nóvember 2014 og apríl – október 2015 því er ekki um framtíðarefnisvinnslu að ræða heldur tímabundna, þetta þarf að hafa í huga eins og komið hefur fram áður. Efnistaka hefur verið í samræmi við samning á milli landeigenda og Malbikunarstöðvarinnar Höfða og öll lög og reglugerðir sem snúa að framkvæmdinni.*

*Hafa þarf í huga að svæðið sem náman er á er þegar raskað frá fyrri efnistöku. Verið er því að nýta áfram auðlind sem þegar hefur verið tekið af. Eins og bent er á í frummatsskýrslunni þá mun nýtt efnistökusvæði á nýjum stað hafa mun meiri umhverfisáhrif heldur en Seljadalsnáma þar sem það mun krefjast röskunar á ósnortnu landi sem og að keyra þarf lengri vegalengdir sem munu hafa tilheyrandi umhverfisáhrif. Ekki er verið að spilla náttúrunni að óþörfu heldur er verið að nýta náttúrulegt efni til vegagerðar til að tryggja öruggar samgöngur fyrir komandi kynslóðir til framtíðar. Rétt er að Seljadalsnáma mun ekki endurnýja sig og eru því umhverfisáhrif á landslag og ásýnd óafturkræf eins og gert er grein fyrir í frummatsskýrslunni.*

*Það er ákveðin mótsögn falin í athugasemdum íbúa Miðdals þar sem talað er í einu orði um að malbika þurfi Hafravatnsveg en í öðru orði er talað um að ekki eigi að vinna grjót í landi Mosfellsbæjar til að ganga ekki á auðlindir. Því má spyrja hvort að eðlilegt sé að ætlast til þess að það efni sem þarf til uppbyggingar og viðhalds samgöngumannvirkja í Mosfellsbæ komi allt annarstaðar frá?*

*Hvað varðar komandi kynslóðir og mikilvægi þess að þær hafi aðgengi að svo mikilvægri auðlind eins og Seljadalsnámu þá má benda á að með því að klára efnistöku í Seljadal er verið að draga úr umhverfisáhrifum eins og kom fram hér að ofan og með því komast hjá því eins og er að nýta annað ósnortið land. Ennfremur verður að benda á að það góða efni sem er að finna á svæðinu verður ekki klárað þó að lokið verði við þá efnisvinnslu sem þegar hefur verið hafin og því verður áfram aðgengi að sambærilegu efni á svæðinu fyrir komandi kynslóðir.*

### **3. Svör við athugasemdum íbúa Hafravatnsvegar**

Bréfið frá íbúum Hafravatnsvegar er að miklu leyti eins og bréf íbúa við Miðdal sem barst með umsögn Mosfellsbæjar. Einhverju hefur verið bætt við bréf íbúa Hafravatnsvegar og annað tekið út.

Íbúar við Hafravatns sem undirrituðu bréfið eru: Edda Sigurðsson og Þorsteinn Hraundal, Þormóðsdal v/Seljadalsveg, Sæunn Þorsteinsdóttir og Ásgeir Guðnason, Miðdal v/Hafravatnsveg, Þórdís A. Sigurðardóttir og Gunnar Dungal, Dallandi á mótum Hafravatnsvegar og Nesjavallavegar og eigendur

frístundahúss við Hafravatnsveg, Helle Laks og Halldór Guðjónsson, Dal / Dallandi á mótum Hafravatnsvegjar og Nesjavallavegjar, Soffía V. Tryggvadóttir og Vilhjálmur Ólafsson, Hamrabrekkuv/Hafravatnsveg og Elsa S. Þorsteinsdóttir, Axel K. Bryde eigendur frístundahúss neðst í Nesjavallavegabrekkunni, Sigurbjörg Sigurðardóttir og Árni Sigurðsson, nýtt frístundahús verður með heilsársbúsetu við Hafravatnsveg og Oddný Bergþóra Helgadóttir og Þorkell Árnason, frístundahúsið Heiði við Hafravatnsveg með heilsársbúsetu.

### 3.1 Athugasemd íbúa við Hafravatn:

Í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum áformaðrar efnistöku í Seljadalsnámu kemur fram á blaðsíðu 13 í kaflanum 2.5 Umferð að:

*„ Þungaflutningabílar munu fara frá efnistökusvæðinu um aðkomuvegin, inn á Hafravatnsveg sem leiðir inn á Nesjavallaleiðina (435) og þaðan inn á Suðurlandsveginn (1). Það er krafa Vegagerðarinnar að þungaflutningar fari um þessa leið sökum takmarkana á öxulþunga á leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ.“*

Við veltum því fyrir okkur hvers vegna einungis eru takmarkanir á öxulþunga á „leiðinni sem fer framhjá Hafravatni og í gegnum Mosfellsbæ“?

Hafravatnsvegur frá afleggjaranum að Þormóðsdal og út að Dallandi sem á að fá frið fyrir þungaflutningum. Ef takmarkanir eru á öxulþunga á veginum frá Þormóðsdalsafleggjara út að Reykjavegi hvers vegna gilda þær takmarkanir þá ekki á Hafravatnsvegi (431) öllum?

Vegurinn er allur gamall, lítið upp byggður og víða er búið að hefла hann svo sér í grjótpúkk frá hernámsárum. Þess má geta að bílar hafa oltið og farið útaf í Miðdalsbrekkunni og eyðilagt girðingu meðfram veginum. Mesta mildi er að ekki hafi orðið stórslys á mönnum og dýrum. Vegarkanturinn er orðinn varhugaverður þar sem er margbúið að skafa upp úr köntum og nota sem ofaníburð. Við þessa sköfun upp úr köntum hefur vegurinn einnig þrengst verulega. Umferð malarbílna fara um bæjarhlaðið í Þormóðsdal og þar sem vegurinn skiptir jörðinni skapast veruleg hætta fyrir menn og málleysingja fyrir utan hávaðann sem umferðin veldur.

Mosfellsbær hefur staðið fyrir merkingu gönguleiða um svæðið sem á enga samleið með umferð þungaflutningabíla. Hestamennska og útivist er stunduð af flestum íbúum svæðisins og þar að auki er rekin tamningastöð í hestamiðstöðinni Dal/Dallandi og eru því hestamenn mikið á ferðinni á Hafravatnsvegi og í námunda við hann. Eins er ekki hægt fyrir fótgangandi útivistarfólk að njóta náttúrunnar á svæðinu vegna umferðar, hávaða og rykmengunar. Skógrækt Mosfellsbæjar hefur plantað út ógrynni af trjám á svæðinu sem meðal annars skapar yndisauka fyrir útivistarfólk.

Árið 2012 þegar efnistaka stóð sem hæst töldum við 3 bíla í för eftir Hafravatnsvegi frá kl. 07:00 til kl. 17:00 á virkum dögum. Ferðin tók hvern bíl um það bil 1 klst. Ef við reyknum 9 tíma keyrslu á dag (1 klst. tekin frá í hvíld) þá gera þetta 27 ferðir sem eru þá 54 ferðir á dag þ.e. fram og til baka framhjá heimilum okkar. Þannig að sjá má á þessum tölum hversu gífurlega þungaflutningaumferð er um að ræða.

Á bls. 19 segir að:

*„Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks m.t.t. notkunar í bundin slitlög þar sem leyfð er notkun nagladekkja, hvort heldur sem lítið er til slitþols eða styrks. Steinefni af sambærilegum gæðum finnst víða á Íslandi en þá mun lengra frá höfuðborgarsvæðinu sem þýðir að sækja þarf efnið töluvert lengra með tilheyrandi kostnaði og umhverfisáhrifum. Með vinnslu efnis úr Seljadal er stuðlað að því að tryggja efni á sanngjörnu verði sem unnið er úr námu með tilskilin leyfi og að lágmarka áhrif á umhverfið.“*

Umhverfisáhrifin sem tengjast töluvert lengri keyrslu um Þjóðveg eitt (náma við Hvalfjarðargöng) hljóta að vera hverfandi miðað við þau umhverfisáhrif sem á að Þjóða okkur íbúum við Hafravatnsveg með þungaflutningaakstri eftir gömlum malarvegi sem liggur um búsvæði okkar.

Það verður að segjast eins og er að okkur sem hér búum finnst heldur hart að þurfa að búa við það að okkar vegur, sem er afar lélegur malarvegur með lítið viðhald, verði enn lélegra til þess að „tryggja steinefni í malbik sem er fyrsta flokks“ annars staðar.

Við höfum áhyggjur af því að Hafravatnsvegur sem er vægast sagt í lélegu ástandi þoli illa þá þungaflutninga sem fylgja efnistöku í Seljadal. Þess má geta að almenn umferð um Hafravatnsveg hefur aukist mikið undanfarin ár.

### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Þungatakmörkanir á vegum eru skv. reglugerð nr. 155/2007 um stærð og þyngd ökutækja.*

*Vegurinn er á ábyrgð Vegagerðarinnar á meðan að hann hefur ekki formlega verið afhentur Mosfellsbæ og því er viðhald og endurbætur á ábyrgð Vegagerðarinnar en ekki framkvæmdaraðila. Umræða um úrbætur Hafravatnsvegjar þarf því að taka upp við Vegagerðina.*

*Það er ekki hlutverk framkvæmdaraðila að meta umhverfisáhrif annara efnistökusvæða.*

*Framkvæmdaraðili vill ítreka að ekki er um framtíðarefnistöku að ræða heldur aðeins eitt og hálf tímabil (september – nóvember 2014 og apríl – október 2015) eins og kemur fram í frummatsskýrslu. Því eru áhrifin tímabundin.*

### **3.2 Athugasemd íbúa við Hafravatn:**

Á bls. 24, í kaflanum: 4.1.1. Þættir framkvæmdar sem valdið geta umhverfisáhrifum segir að:

*„Vegurinn er malarvegur og í þurru veðri þyrlast mikið ryk upp af veginum og leggst þá ryk yfir svæðin í kring“*

Þetta getum við sem hér búum vottað að er satt og rétt. Á þurrum dögum þyrlast mikið ryk upp af Hafravatnsvegi og líður síðan yfir okkur öll sem hér búum.

Á bls. 24, í kaflanum 4.1.2 Umhverfispættir til mats á umhverfisáhrifum.

*„ Í ljósi þessa og í samræmi við matsáætlun er fyrir þessa framkvæmd lögð megin áhersla m.a. á eftirtalda umhverfispætti:*

- Loftgæði á rekstartíma
- Hljóðvist á rekstartíma“

Verði veitt leyfi fyrir efnistöku þá sjáum við ekki fram á það að við íbúar og frístundahúsaeigendur í suðurhluta Mosfellsbæjar munum njóta þeirrar lýðheilsu sem er stefnt að í greiningarskýrslu sem Mosfellsbær státar sig af á heimasíðu sinni (Heilsueflandi samfélag Mosfellsbæjar 9/1/2013).

Á bls. 41 í kafla 4.6.1. um gögn og rannsóknir á loftgæðum á rekstartíma segir „ Ekki liggja fyrir nein mæligögn um loftgæði á rekstartíma“ og á bls. 42 í kafla um einkenni og vægi áhrifa kemur fram að „Mat á loftgæðum á rekstartíma er tvíþætt. Annarsvegar rykmengun frá umferð þungaflutningabíla á rekstartíma og hinsvegar rykmengun frá efnisvinnslunni sjálfri.“

Rykbinding hjálpar eitthvað, tímabundið. En eins og fram kemur á bls. 42 í skýrslunni (kafla 4.6.5 Mót vægisáðgerðir) þá er vegurinn í umsjá Vegagerðarinnar og þeim ber að rykbinda veginn. Það er reynsla okkar í gegnum árin að Vegagerðin rykbindi ekki veginn nema að íbúar séu ítrekað búnir að hringja og kvarta og þá er komið á þriðja til fjórða degi til að vökva veginn ef þeir koma þá nokkuð.

*„Samkvæmt útgefnu gæðaskjali Vegagerðarinnar skal gert ráð fyrir að rykbinda vegi a.m.k. einu sinni á tímabilinu 1. júlí til 1. september ef það er þurrkatíð, annars er aðeins gert ráð fyrir að rykbinda í byrjun sumars frá 1. júní til 15. júlí. Árið 2012 var vegurinn hefлаður 9 sinnum og rykbundinn einu sinni og árið 2013 var vegurinn hefлаður 8 sinnum og rykbundinn einu sinni.“*

Vegurinn hefur sem sagt verið rykbundinn einu sinni á ári sem hefur dugað skammt til að binda rykið sem þungu bílarnir þyrlla upp rykbindiefni á nokkrum dögum. Í skýrslunni kemur einnig fram að framkvæmdaraðilinn hafi hug á að lágmarka þá þætti sem eru á hans valdi og skapað geta rykmengun og að stefnt sé að því að draga úr hraða flutningabíla sem aka Hafravatnsveginn á leið í og úr námunni. Þá hyggst framkvæmdaaðilinn vökva veginn á þurrum dögum ef þess telst þörf umfram aðgerðir Vegagerðarinnar.

Við fögnum þessu en höfum engu að síður áhyggjur af því að mat og eftirlit framkvæmdaraðila á því hversu hratt bílarnir aka og hversu oft telst þörf á því að vökva veginn verði kannski ekki alveg það sama og okkar sem búum í rykmekkinum.

Niðurstaða skýrslunnar hvað varðar áhrif á loftgæði er sú að:

*„ Á heildina litið er talið að áhrif umferðar á rekstartíma séu tímabundin og afturkræf og teljast því óveruleg út frá umfangi svæðis og fólksfjölda sem verður fyrir áhrifum.“*

Þýðir þetta að rykmengunin sé í lagi af því við erum svo fá sem fyrir henni verðum? Það getur varla verið að mikil mengun sé ásættanleg bara ef fáir verða fyrir henni. En þess má þó geta að búseta hefur aukist á svæðinu á sl. árum.

#### **Svör framkvæmdaraðila:**

*Framkvæmdaraðili er tilbúinn að vera í samráði við íbúa Miðdals um vökvun vegarins.*

*Í fylgiskjöllum sem bárust framkvæmdaraðila er að finna svör frá Vegagerðinni nánar tiltekið svæðisstjóra suðvestursvæðis. Í svörum hans dags. 25. október 2012 við bréfi frá íbúum við Hafravatnsvegs segir hann svo: „Vegagerðin annast viðhald vegarins og hefur stefnt að því að halda ryki í skefjum með rykbindingu og einnig að hefла veginn reglulega....“*

*Með þessu bréfi telur framkvæmdaraðili að Vegagerðin viti hvert hennar hlutverk er. Hinsvegar er það ekki á herðum framkvæmdaraðila ef Vegagerðin er ekki að sinna sínu hlutverki og verða íbúar að ræða það við Vegagerðina.*

*Við mat á niðurstöðum áhrifa er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um „flokkn umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa“. Einnig er notast við þau gögn sem umhverfismatið byggir á. Ekki var unnt að afla mæligagna um loftgæði á framkvæmdartíma þar sem að engar framkvæmdir hafa verið í gangi síðastliðin ár.*

*Í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar segir um vægiseinkunnina óveruleg áhrif:*

*„Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfisþátt/-þætti eru minniháttar, með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum ásamt fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum. Áhrifin eru í mörgum tilfellum tímabundin og að mestu afturkræf. Áhrifin eru oftast stað- eða svæðisbundin. Áhrif samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.“*

*Mikilvægt er við mat á þessum tiltekna umhverfisþætti að áhrifin eru tímabundin og afturkræf. Það hefur áhrif að fáir verða fyrir áhrifum en slíkt þýðir ekki að ekki sé tekið tillit til þeirra aðila. Framkvæmdaraðili hefur lýst fullum vilja til þess að draga úr neikvæðum áhrifum sem eru af hans völdum eins og bent er á í frummatsskýrslunni.*



### 3.3 Athugasemd íbúa við Hafravatn:

Í kafla 4.7.1 Gögn og rannsóknir er fjallað um hljóðvist og helstu hljóðgjafa. Þar kemur fram að:

*„Ekki liggja fyrir nein mæligögn um hljóðvist á rekstartíma, en vitað er hvernig rekstri og framkvæmd efnistökkunnar er háttað og hvaða tæki geta verið mögulegir hljóðgjafar. Hljóðgjöf og hávaðadreifing var könnuð á áhrifasvæðum (Silungatjörn, Þormóðsdal og Miðdal) en á svæðunum eru í gildi kröfur um hljóðstig frá atvinnustarfsemi. Notast var við hljóðforritið SoundPlan til þess að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist.“*

Þarna kemur fram að ekki eru til nein gögn um mælingar á hljóðvist á svæðinu á rekstartíma námunnar. Með öðrum orðum þá er ekki vitað hversu mikill hávaði fylgir þungaflutningum né hvernig hávaðinn berst við þær aðstæður sem hér eru.

Í skýrslunni er vitnað til viðmiðunartalna varðandi umferð og húsnæði og fjarlægð frá vegi að húsum (sjá bls. 45-46).

Er í þessum viðmiðunartölum gert ráð fyrir að vegurinn sem ekið er um sé gamall malarvegur sem búið er að aka niður í elsta undirlag, sem í þessu tilfelli er grjótpúkk frá hernámsárum? Við veltum því fyrir okkur hvort Hafravatsvegur sé sambærilegur við t.d. malbikaða vegi þegar kemur að því að reikna út umferðarhávaða í tölvulíkani.

Til þess að hægt sé að nota hljóðforrit, línurit og viðmiðunartölur við að reikna út hljóðgjöf og hávaðadreifingu þá verður fyrst að ganga úr skugga um að forsendur séu réttar og aðstæður a.m.k. svipaðar. Okkur þykir heldur ólíklegt að hljóðforritið SoundPlan þekki nákvæmlega aðstæður við Hafravatsveg, eða að línuritin í Nordic Prediction gerir ráð fyrir þungaflutningum á vegi sem er svo slitinn að hann jaðrar við að færast í flokk vegslóða.

Á bls. 45-46 í kaflanum **Breyting á hávaða frá umferð** segir:

*„Hljóðgjöf fyrir umferð þungra ökutækja var skoðuð út frá línuritim í Nordic Prediction Method 1996 aðferðinni. Reiknuð voru tvö tilfelli; annars vegar að SDU sé 360 ökutæki á Hafravatsvegi og að námuvinnslan hafi í för með sér aukna umferð sem nemur um 25 þungum ökutækjum á sólarhring. Hinsvegar voru síðan gerðir samanburðar útreikningar og því gert ráð fyrir að umferð á Hafravatsvegi sé um 100 ökutæki á dag. Þetta var gert þar sem að nokkur óvissa er um umferðarmagn á veginum.“*

Þetta staðfestir það sem áður hefur komið fram um að það vantar sárlega mælingar og gögn. Ef óvissa er um umferðarmagn á veginum þá hlýtur að þurfa að byrja á að mæla það magn áður en þungaflutningum er bætt við. Okkur virðist sem tölur um breytingu á hljóðvist vegna efnistökkunnar séu ákveðnar með því að beita ýmsum ágiskunaraðferðum, tölvulíkunum og viðmiðum sem fengin eru annars staðar frá, en að allar mælingar og rauntölur vanti.

Eins og bent er á í skýrslunni er töluverður gróður í kringum Miðdal og hann hjálpar vissulega til við að draga úr bæði hljóðmengun og rykmengun EN gróðurinn hér er fyrst og fremst lauftré og því virkar þetta einungis yfir sumarmánuðina. Þess ber einnig að geta að hér á heiðarbrún er sumarið töluvert styttra en í þéttbýli Mosfellsbæjar, og á höfuðborgarsvæðinu, og vaxtartími gróðurs þar af leiðandi styttri.

#### **Svör framkvæmdaraðila:**

Sjá svör við athugasemd 2.3.

