



Borgarráð Reykjavíkur
Tjarnagötu 11
101 Reykjavík

Reykjavík, 11. mars 2026
USK23060119

Hér með sendist útskrift úr fundargerð umhverfis- og skipulagsráðs dags. 11. mars 2026 um eftirfarandi mál:

Suðurlandsvegur - Nýtt deiliskipulag

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar að nýju deiliskipulagi fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur, frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Megintilgangur tvöföldunar Suðurlandsvegur er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Tvöföldun vegarins á þessum vegkafla er hluti af stærra verkefni sem er breikkun Suðurlandsvegur frá Hádegismóum í Reykjavík að Hveragerði. Samkvæmt deiliskipulaginu er gert ráð fyrir 2+2 stofnvegi frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Vegtengingum er fækkað frá því sem nú er og gert ráð fyrir heildstæðu stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og riðandi vegfarendur. Útfærsla í deiliskipulagi miðar við gatnamót í plani, í samræmi við fyrsta og annan áfanga framkvæmdarinnar. Gögn deiliskipulagsins eru greinargerð Eflu, dags. dags. 23. janúar 2025, br. 12. janúar 2026, deiliskipulagsuppdráttur Eflu (1:2000) og þrjár skýringarupprættir Eflu (1:800), dags. 15. janúar 2025, br. 12. janúar 2026. Tillagan var auglýst frá 3. júlí 2025 til og með 15. ágúst 2025. Athugasemdir og umsagnir bárust. Einnig er lögð fram umsögn Minjastofnunar, dags. 27. janúar 2026. Jafnframt er lögð fram umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 27. febrúar 2026. Samþykkt sbr. 3. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, með þeim breytingum sem koma fram í umsögn skipulagsfulltrúa dags. 27. febrúar 2026. Vísað til borgarráðs.

Glóey Helgudóttir Finnsdóttir
Skrifstofa stjórnarsýslu og gæða
Umhverfis- og skipulagssvið

Fylgiskjöl: Greinargerð Eflu, dags. dags. 23. janúar 2025, br. 12. janúar 2026, deiliskipulagsuppdráttur Eflu (1:2000) og þrjár skýringarupprættir Eflu (1:800), dags. 15. janúar 2025, br. 12. janúar 2026, innsendar athugasemdir og umsagnir, umsögn Minjastofnunar, dags. 27. janúar 2026 og umsögn skipulagsfulltrúa, dags. 27. febrúar 2026.



Reykjavík



DEILISKIPULAG

Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi að
sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá

23.01.2025 / breytt 12.janúar 2026



Reykjavíkurborg

 Vegagerðin





SAMÞYKKTIR

Deiliskipulag þetta, sem auglýst hefur verið skv. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og 15. gr laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 frá 3. júlí 2025 til 15. ágúst 2025, var samþykkt hjá Reykjavíkurborg í umhverfis- og skipulagsráði þann _____ og í Borgarráði þann _____ 202_.

Deiliskipulag þetta öðlaðist gildi með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda þann _____

UPPLÝSINGAR

SKJALALYKILL

100624-SKY-001-V07

Unnið fyrir Reykjavíkurborg og Vegagerðina

HÖFUNDUR

Hrafnhildur Brynjólfsdóttir, Kamma Dögg Gísladóttir

RÝNT

Hildur Hauksdóttir Efla.
Kristinn H. Guðbjartsson Vegagerðin, Svava Svanborg Steinarsdóttir Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur, Þórður Már Sigfússon og Kristinn Jón Eysteinnsson Reykjavíkurborg.

SAMÞYKKT

Hrafnhildur Brynjólfsdóttir



EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	6
1.1	Almennt	6
1.2	Markmið	6
1.3	Samráð	7
2	FORSENDUR OG GRUNNÁSTAND	9
2.1	Skipulagssvæðið og staðhættir	9
2.2	Vatnsvernd	11
2.3	Náttúruminjar	12
2.4	Núverandi mannvirki: Vegir, brýr og stígar	14
2.5	Forsendur úr undirbúningsferli framkvæmdarinnar	15
2.6	Veitur	19
2.7	Minjar	20
3	TENGL VÍÐ AÐRAR ÁÆTLANIR	23
3.1	Landsskipulagsstefna	23
3.2	Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins	23
3.3	Samgönguáætlun	23
3.4	Aðalskipulag Reykjavíkur	24
3.5	Aðliggjandi hverfis- og deiliskipulagsáætlanir	25
4	DEILISKIPULAG	27
4.1	Breikkun Suðurlandsvegur	27
4.2	Veghelgunarsvæði	28
4.3	Vegtengingar	29
4.4	Hliðarvegir	29
4.5	Landfylling	30
4.6	Göngu-, hjóla- og reiðleiðir	30
4.7	Almenningssamgöngur	32
4.8	Undirgöng/brýr	32
4.9	Vatnsvernd	33
4.10	Hljóðvist	34
4.11	Minjar	34
4.12	Veitur	35
4.13	Efnispörf, efnistaka og efnislosun	35
5	UMHVERFISMATSSKÝRSLA	36
5.1	Nálgun og áherslur matsvinnu	36
5.2	Valkostir	36
5.3	Áhrifaþættir, umhverfiþættir, matsspurningar og viðmið	36
5.4	Umhverfismat	38
5.4.1	Valkostir	38
5.4.2	Samgöngur og ferðavenjur	40
5.4.3	Loftslag	41
5.4.4	Byggð og byggðamynstur	41



5.4.5	Heilsa og öryggi	42
5.4.6	Vatn og vatnsvernd	43
5.4.7	Náttúru- og menningarminjar	44
5.5	Samantekt á niðurstöðum umhverfismats	45
5.6	Mótvægisáðgerðir	45

MYNDASKRÁ

MYND 1.	Skipulagssvæðið.	9
MYND 2.	Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Breiðholtsbraut.	10
MYND 3.	Suðurlandsvegur frá Rauðavatni að Gunnarshólma.	10
MYND 4.	Vatnsvernd.	12
MYND 5.	Náttúrufrýrbæri sem falla undir sérstaka vernd vistkerfa og jarðminja samkvæmt 61. grein laga um náttúruvernd. Gögn frá Náttúrufræðistofnun og sjá www.serstokvernd.is .	13
MYND 6.	Náttúrulegt birkilendi á Íslandi. Byggt á gögnum frá Landi og skógi – Rannsóknastöð Skógræktarinnar á Mógilsá.	13
MYND 7.	Ræktað skóglendi, kortlagning Land og skógur.	14
MYND 8.	Yfirlitsmynd – Áfangi 1, frumdrög. Bæjarháls – Norðlingavað.	16
MYND 9.	Yfirlitsmynd – Áfangi 2, frumdrög. Norðlingavað – Hólmsá.	16
MYND 10.	Yfirlitsmynd – Áfangar 3 til 5. Mislæg gatnamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg.	17
MYND 11.	Yfirlitsmynd sem sýnir fyrirhugaðar framkvæmdir í 1. áfanga skv. forhönnun. Kort: COWI.	18
MYND 12.	Skýringarmynd helstu lagnamannvirkja í samhengi við skipulagssvæðið.	19
MYND 13.	Aðalskipulag Reykjavíkur 2040.	24
MYND 14.	Þversnið Suðurlandsvegur, almennt.	27
MYND 15.	Aukin veghelgun er við gatnamót til að taka frá svæði fyrir möguleg mislæg gatnamót.	28
MYND 16.	Tengingar við Suðurlandsveg.	30
MYND 17.	Dæmi um kennisnið í reiðgöng, undirgöng og undir brú.	31
MYND 18.	Áætlaðar strætóstoppistöðvar við Norðlingaholt.	32
MYND 19.	Valkostur 1 – tenging Heiðmerkurvegur við Suðurlandsveg	39
MYND 20.	Valkostur 2 – tenging Heiðmerkurvegur við Suðurlandsveg	40

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1.	Tafla 5.8. úr matsskýrslu umhverfismats framkvæmdarinnar. Samantekt fornleifa, mannvirkja og yngri minja þar sem Minjastofnun hefur lagt fram leiðbeinandi mótvægis-áðgerðir.	21
TAFLA 2.	Gamlir vegir, götur og slóðar sem eru friðaðar og verða fyrir áhrifum af framkvæmdunum.	21
TAFLA 3.	Yfirlit yfir rannsóknir á minjastöðum sem liggja innan og við framkvæmdasvæði, 1. og 2. áfangi.	22
TAFLA 5.	Umhverfisþættir, matsspurningar og gögn sem viðmið eru sótt í.	37
TAFLA 6.	Samantekt á niðurstöðum umhverfisáhrifa.	45



SAMANTEKT

Reykjavíkurborg og Vegagerðin standa í sameiningu að gerð deiliskipulags fyrir tvöföldun Suðurlandsveggar, frá vegamótum við Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá.

Megintilgangur tvöföldunar Suðurlandsveggar er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Tvöföldun vegarins á þessum vegkafla er hluti af stærra verkefni sem er breikkun Suðurlandsveggar frá Hádegismóum í Reykjavík að Hveragerði.

Samkvæmt deiliskipulaginu er gert ráð fyrir 2+2 stofnvegi frá Bæjarhálsi að sveitafélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Vegtengingum er fækkað frá því sem nú er og gert ráð fyrir heildstæðu stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Samkvæmt áætlunum Vegagerðarinnar verður framkvæmdinni skipt í fimm áfanga, þar sem í fyrstu tveimur áföngum er gert ráð fyrir plan vegamótum við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg¹ en í seinni þremur áföngum verða þessi þrjú vegamót gerð mislæg. Framkvæmdin felur einnig í sér að breikkaðar verða tvær brýr á Hólmsá/Bugðu. Útfærsla í deiliskipulagi miðar við gatnamót í plani, í samræmi við fyrsta og annan áfanga framkvæmdarinnar, en útfærsla mislægra gatnamóta í þriðja, fjórða og fimmta áfanga er látin bíða endurskoðunar deiliskipulagsins.

Gögn deiliskipulagsins eru greinargerð þessi, deiliskipulagsuppráttur (1:6500) og þrjár skýringarupprættir (1:2500).

¹ Hafravatnsvegur heitir 435-00 Nesjavallaleið skv. breytingu í vegaskrá en er í deiliskipulaginu kallaður Hafravatnsvegur í samræmi við umfjöllun um veginn í umhverfismati framkvæmdarinnar.



1 INNGANGUR

1.1 Almennt

Vegagerðin og Reykjavíkurborg hafa í sameiningu haft frumkvæði að gerð deiliskipulags fyrir Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Deiliskipulagið nær til veghelgunarsvæðis vegarins, tenginga, stíga og gatnamóta á þessari leið.

Vegagerðin áformar að tvöfalda Suðurlandsveg frá Bæjarhálsi og austur að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Gert er ráð fyrir að tvöföldunin verði unnin í fimm áföngum. Í fyrstu tveimur áföngunum verður vegurinn tvöfaldur með hringtorgum á vegamótunum við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg og einföld T gatnamót við syðri akrein Suðurlandsvegur fyrir Heiðmerkurveg. Deiliskipulagið sýnir veginn miðað við fyrstu tvo áfangana með öll gatnamót í plani nema gatnamót við Bæjarhálsi sem nú þegar hafa verið gerð mislæg. Deiliskipulagið sýnir fern göng fyrir gangandi og hjólandi, og tvenn göng fyrir ríðandi undir Suðurlandsveg sem þarf að endurgera og/eða framlengja. Breikkaðar verða tvær brýr á Hólmsá/Bugðu til að koma fyrir tvöföldum vegi. Samhliða tvöföldun Suðurlandsvegur verður vegurinn um Vegbrekkur að Almannadal endurgerður. Þegar kemur að framkvæmdum vegna mislægra gatnamóta við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg verður deiliskipulaginu breytt og mislæg gatnamót sett inn í stað planvegamóta.

Suðurlandsvegur innan marka skipulagssvæðisins er um 5,0 km að lengd. Vegurinn er í dag ein akrein í hvora átt án miðdeilis mestalla leiðina, tvöfalt hringtorg er við Breiðholtsbraut og einfalt hringtorg er við Norðlingavað. Frá vegamótum við Bæjarhálsi liggur vegurinn milli byggðar í Árbæ og Rauðvatns og áfram á milli Rauðavatnsskógar og byggðarinnar í Norðlingaholti. Þaðan liggur vegurinn milli Rauðhóla og Hólmsheiðar og þegar austar dregur með ánni Bugðu, sem breytir um nafn austar og heitir þar Hólmsá.

Deiliskipulagið er unnið í samræmi við 37. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

1.2 Markmið

Markmið deiliskipulagsins er að unnar verði endurbætur á Suðurlandsvegi til að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg. Því markmiði verði náð með því að aðskilja akstursstefnur, tvöfalda veginn, fækka veltengingum og gera ráð fyrir þrennum mislægum vegamótum til framtíðar. Einnig er markmið framkvæmdarinnar að greiða fyrir umferð óvarinna vegfarenda og unnið að því markmiði með því að gera áætlun um heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur á svæðinu.

Suðurlandsvegur liggur um og við vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins og vatnsvernd er leiðandi stef í deiliskipulaginu. Á þessu svæði er aflað neysluvatns fyrir 62% þjóðarinnar og við útfærslu deiliskipulagsins er tekið mið af mikilvægi þess að vernda svæðið og lágmarka alla hættu á mengun og raski.



1.3 Samráð

Skipulagslýsing var auglýst, skv. 1. mgr. 40 gr. skipulagslaga nr. 123/2010, þann 19.07.2022 til 31.08.2022 vegna nýs deiliskipulags Suðurlandsvegar, frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Skipulagslýsingin var unnin í samræmi við gr. 5.2 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013.

Óskað var eftir umsögnum frá hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum við skipulagslýsinguna og hafa þær verið hafðar til hliðsjónar við mótun deiliskipulagstillögunnar. Umsagnir bárust frá Minjastofnun Íslands, Skógræktarfélagi Reykjavíkur, Vegagerðinni, Náttúrufræðistofnun Íslands, Skipulagsstofnun, Veitum, Reiðveganefnd Fáks og Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur. Að auki bárust ábendingar frá reiðveganefnd SV svæðis og þremur einstaklingum. Í kjölfar innkominna umsagna voru haldnir samráðfundir til að fara nánar yfir efni umsagnanna með fulltrúum hestamanna, Skógræktarfélags Reykjavíkur, Veitna, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar, Kópavogs, Garðabæjar og Seltjarnarness, og Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur.

Þegar tillaga að deiliskipulagi var auglýst var óskað eftir umsögnum frá hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum. Leitað var til eftirfarandi aðila:

- Borgarsögusafn Reykjavíkur
- Fiskistofa
- Framkvæmdastjórn um vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu
- Hafrannsóknarstofnun
- Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar, Kópavogs, Garðabæjar og Seltjarnarness
- Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur
- Hestamannafélagið Fákur, reiðveganefnd
- Íbúaráð Árbæjar
- Íbúaráð Norðlingaholts
- Landssamtök hjólréiðamanna
- Ljósleiðarinn
- Minjastofnun Íslands
- Míla
- Mosfellsbær
- Náttúrufræðistofnun Íslands
- Skipulagsstofnun
- Skógræktin
- Skógræktarfélag Reykjavíkur
- Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins
- Strætó BS
- Umhverfisstofnun
- Veðurstofa Íslands
- Vegagerðin
- OR
- Veitur

Eftir auglýsingu tillögu voru gerðar minniháttar breytingar á tillögunni og eru þessar helstar:

Helstu breytingar á greinargerð

- Viðbætur um samræmi milli deiliskipulagsáætlana.
- Bætt í umfjöllun um veghelgunarsvæði og breidd þeirra. Stærð, staðsetning og lögun settjarnar getur breyst við hönnun.
- Umfjöllun bætt í greinargerð um forsendur breytinga á aðkomu og útakstri við þjónustustöð Olís.



- Bætt hefur verið við upplýsingum um skráningu minja, tilgreint hvaða fornleifaskráningarskýrslu er vísað í og sagt frá þeim vettvangsrannsóknum sem fram hafa farið.
- Viðbótar umfjöllun í kafla 2.3. um vernd náttúruminja skv. 61. gr. náttúruverndarlaga. Korti bætt við sem sýnir afmörkun Rauðavatns, votlendis, náttúrulegs birkiskógar og hrauns
- Yfirliti yfir helstu breytingar eftir auglýsingu bætt í greinargerð.

Helstu breytingar á uppdrætti:

- Lagfæringar og viðbætur á kvöðum fyrir lagnaleiðir veitna
- Rauðavatnslínu 1 og helgunarsvæði hennar bætt á uppdrátt
- Afmörkun veghelgunarsvæðis Suðurlandsvegur yfirfarin með Vegagerðinni.
- Ítarlegri upplýsingar um minjar og friðhelguð svæði þeirra t.a.m. gamlir vegir, götur og slóðar.
- Akstursleið til vesturs af bílastæði við Norðlingavað tekin út.
- Hljóðvarnir settar inn við Rauðavatnsskóg
- Litamunur á göngu og hjólaleiðum gerður skýrari og minni breytingar á framsetningu á uppdrætti

Minjastofnun óskaði eftir að fá umfjöllun um minjar og skipulagsuppdrátt til umsagnar eftir að brugðist hefði verið við ábendingum þeirra og var það gert. Minjastofnun gerir ekki frekari athugasemdir eftir þá yfirferð.

til að komast inn á Hringveg. Nokkur íbúðar- og sumarhús eru sunnan Suðurlandsvegur og tengjast honum. Skógurinn við Rauðavatn, sem gengur undir nafninu Rauðavatnssstöðin, eða Rauðavatnsskógur, er í grunninn einn elsti ræktaði skógur Íslands. Á svæðinu við Rauðavatn hafa verið lagðir stígar og landið jafnað en Rauðavatn og nágrenni þess vinsælt útivistarsvæði.

Miklar vatnsborðssveiflur einkenna vatnið og því er strandsvæði vatnsins lítt gróið. Fjörubelti vatnsins við sunnan og vestanvert vatnið næst vegstæði Suðurlandsvegur einkennist af stórgrýti og þar fyrir utan leirbotni. Inn í Rauðavatn kemur regnvatn og yfirborðsrennsli og hugsanlegt er að grunnvatn komi í það úr Mosfellsheiðarstraumi.³ Við sunnanvert vatnið hefur verið fyllt upp í það til að koma núverandi Suðurlandsvegi, reiðleið, og göngustíg fyrir. Vegurinn liggur síðan áfram milli Rauðavatnsskógar og bensínstöðvar Olís við Norðlingabraut sem er fjölfarinn viðkomustaður. Á þeim kafla þengir að vegstæðinu og möguleikar til breikkunar eru takmarkaðar. Umferðaröryggi er ábótavant þar sem bílar leggja beggja vegna Suðurlandsvegur mótis við bensínstöðina.



MYND 2. Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Breiðholtsbraut. Myndin er tekin af hringtorginu þar sem Breiðholtsbraut og Suðurlandsvegur mætast. Rauðavatn til hægri og byggðin í Árbæ/Selás framundan.



MYND 3. Suðurlandsvegur frá Rauðavatni að Gunnarshólma. Til vinstri má sjá Rauðavatn og Rauðavatnsskóg en hægra megin við Suðurlandsveg er Norðlingaholt og bensínstöð Olís. Fjær fyrir miðri mynd er Almannadalur.

Áfram liggur vegurinn milli Rauðhóla og Hólmsheiðar og þegar austar dregur með ánni Bugðu, sem breytir um nafn austar og heitir þar Hólmsá. Svæðinu frá Norðlingaholti að Bugðu (Hólmsá) hefur öllu

³ Hilmar J. Malmquist, Haraldur Rafn Ingvason og Finnur Ingimarsson, „Grunnrannsóknir á lífríki Rauðavatns. Unnið fyrir Umhverfissvið Reykjavíkurborgar,“ Náttúrufræðistofa Kópavogs, Kópavogur, 2006.



verið umbylt vegna framkvæmda á undanförunum áratugum og lúpína ásamt sjálfgrónum víði þekur svæðið sem tvöföldunin mun taka yfir.

Við Bugðu (Hólmsá) austan Norðlingaholts er íbúðarhús sem nefnist Sólnes og er aðkoma að því um Suðurlandsveg. Austan Norðlingaholts er komið inn á gróið Elliðavogshraunið (Leitahraun II) sem rann fyrir um 4700 árum. Gervigáþyrpingin Rauðhólar er hluti þessa hrauns.⁴

Austur fyrir vegamót Hafravatnsvegur og að Hólmsá er vegstæðið að hluta raskað vegna ýmissa framkvæmda en er nú að mestu gróið. Vegurinn þverar Hólmsá aftur nokkru austar. Fast við veginn eru sumarhús og fjær vegi nokkur heilsárshús.

2.2 Vatnsvernd

Skipulagssvæðið er á eða í útjaðri vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins frá Norðlingaholti (Norðlingavaði) að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ. Vestari hlutinn er á öryggissvæði vegna yfirborðsvatns en eystri hlutinn frá ca. St. 6.400 að Hólmsá er á öryggissvæði vegna grunnvatns (sjá mynd 4). Veitur sækja neysluvatn í vatnsbólin og dreifa til íbúa og fyrirtækja Reykjavíkurborgar og að hluta til annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

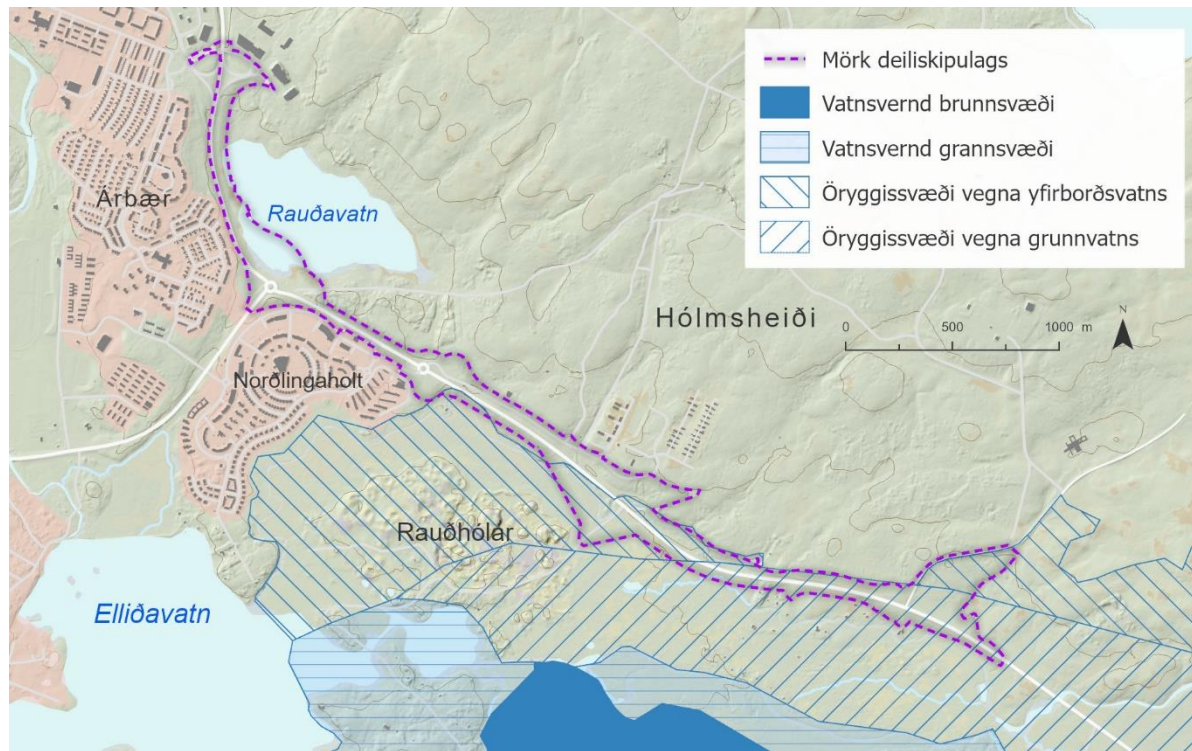
Ráðist var í heildarendurskoðun á vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu og hún samþykkt árið 2015 með sérstöku samkomulagi. Verndarsvæðið minnkaði dálítið til norðurs með nýrri afmörkun og skilgreiningum um vernd var breytt. Öryggissvæði fyrir yfirborðsvatn er afmarkað sem það svæði þar sem talið er að mengun á yfirboði geti mögulega borist inn á áhrifasvæði vatnstökustaða. Á svipaðan hátt er öryggissvæði vegna grunnvatns skilgreint það svæði sem með stöðugu írennsli mengunar veldur mengun við aðrennslissvæði nærliggjandi vatnsbóls. Vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar innan 2. áfanga Hólmsheiðar hefur og í samræmi við niðurstöðu skýrslu Vatnaskila frá 2024 hafa Veitur óskað eftir breytingu á afmörkun öryggissvæðis vatnsverndar til framkvæmdastjórnar um vatnsvernd á Höfuðborgarsvæðinu. Verði beiðnin samþykkt mun líklega stærra svæði tvöföldunar Suðurlandsvegur á deiliskipulagssvæðinu falla innan öryggissvæðis vatnsverndar. Ef upplýsingar berast um afgreiðslu erindis Veitna á meðan deiliskipulagið er í vinnslu þá verða gögn þess uppfærð.

Fyrir Vegagerðina er unnið að áhættumati vegna vatnsverndar vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur. Í umhverfismati tvöföldunar Suðurlandsvegur er umfjöllun um mótvægisáðgerðir á framkvæmdatíma tvöföldunarinnar og tengdra framkvæmda. Hættumatið mun skila af sér ítarlegum mótvægisáðgerðum fyrir bæði rekstrar- og framkvæmdatíma. Í hættumatinu verða m.a. valdar viðeigandi mengunarvarnir til að koma í veg fyrir slys sem getur valdið mengun. Áhættumatið verður hluti af umsókn framkvæmdaraðila um rekstrarleyfi.

Starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) þarf fyrir lagningu vegarins á öryggissvæði vegna yfirborðsvatns og grunnvatns. Koma þarf í veg fyrir að olía eða önnur mengun af veginum berist ofan í jörðina og út í ána Bugðu/Hólmsá. Í umsókn um starfsleyfi verður gerð grein fyrir þeim mótvægisáðgerðum sem gripið verður til m.a. vegriðum, niðurföllum, hreinsun, jarðvegi og

⁴ Sigmundur Einarsson, „Hellisheiði og Kristnitökuhraun. Eyjar í Eldhafi. Afmælisrit til heiðurs Jóni Jónssyni,“ Gott mál, 1995.

Þéttfyllingum en þessar lausnir henta þegar frost er ekki í jörðu. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur hefur lagt áherslu á að umferð verði ekki beint inn á Heiðmörk á framkvæmdatíma og framkvæmdaraðili hefur sagt frá því að það standi ekki til.



MYND 4. Vatnsvernd. Mörk deiliskipulagsins (vínrauð brotalína) lögð ofan á nærliggjandi vatnsverndarskipulag skv. vatnsverndarsamþykkt SSH.

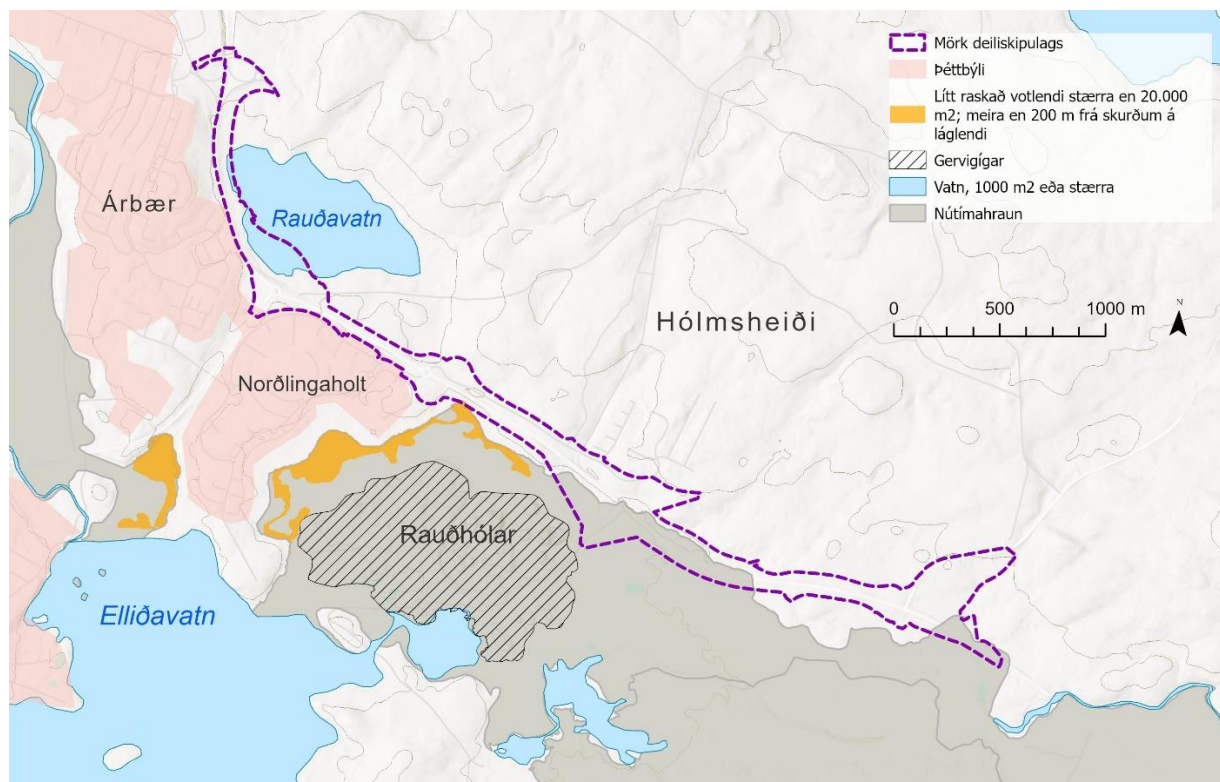
2.3 Náttúruminjar

Samkvæmt lögum um náttúruvernd nr. 60/2013 þá teljast náttúruverndarsvæði annars vegar vera friðlýst svæði, þ.e. náttúruvætti, friðlönd, þjóðgarðar og fólkvangar, og hins vegar svæði á náttúruminjaskrá.

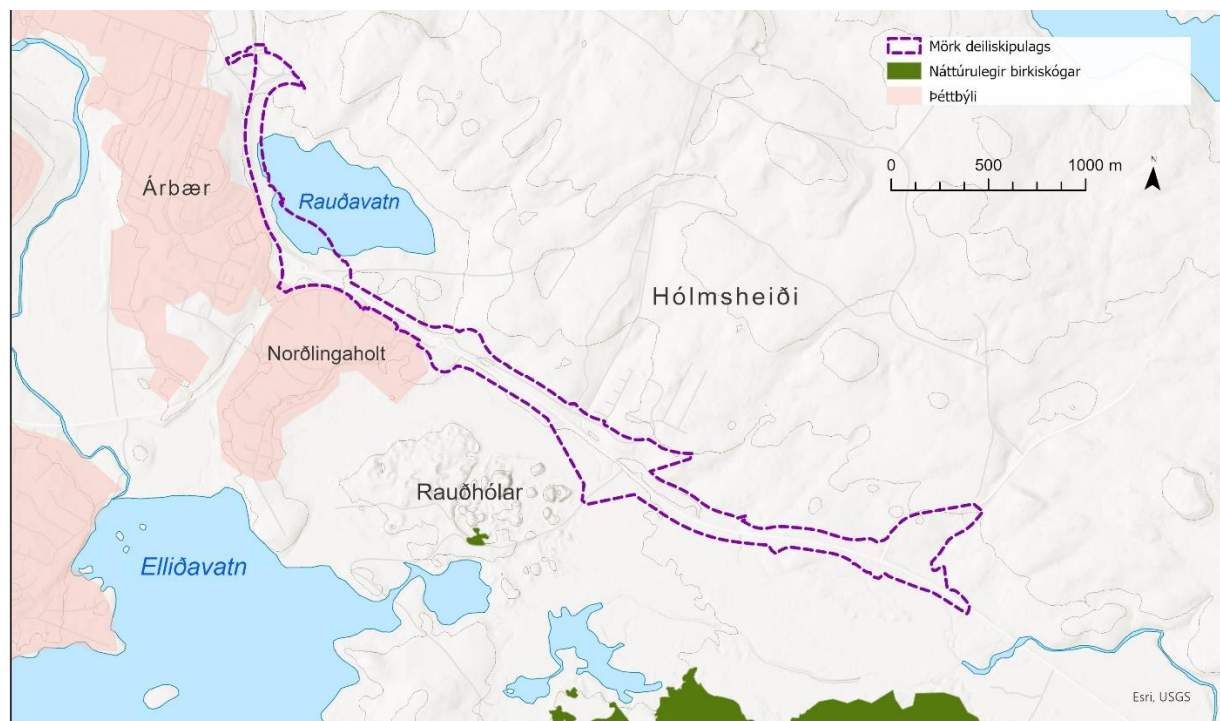
Rauðhólar voru friðlýstir sem náttúruvætti árið 1983 og nær hluti þess svæðis inn á deiliskipulagssvæðið á kaflanum við gatnamót við Norðlingavað og Heiðmerkurveg. Afmörkun svæðisins er sýnd á skipulagssupprætti.

Náttúrufræðistofnun hefur gert tillögu til umhverfis- og auðlindaráðuneytis um svæði á B-hluta náttúruminjaskrár, en það eru svæði sem áformað er að friðlýsa. Engin svæði sem tillagan nær yfir eru innan deiliskipulagssvæðisins, og heldur ekki svæði á C hluta náttúruminjaskrár.

Í 61. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013 er fjallað um sérstaka vernd tiltekinna vistkerfa og jarðminja. Náttúrufræðistofnun Íslands heldur skrá yfir þau náttúrufrýrbærni sem þar eru talin upp, að birkiskógum undanskildum sem eru á höndum Lands og skógar. Svæðin eru sýnd á myndum 5 og 6.



MYND 5. Náttúrufríbærir sem falla undir sérstaka vernd vistkerfa og jarðminja samkvæmt 61. grein laga um náttúruvernd. Gögn frá Náttúrufræðistofnun og sjá www.serstokvernd.is.



MYND 6. Náttúrulegt birkilendi á Íslandi. Byggt á gögnum frá [Landi og skógi](http://Landi.og.skógi) – Rannsóknastöð Skógræktarinnar á Mógilsá.

Ræktað skóglendi hefur verið kortlagt af Landi og skógi, en það fellur ekki undir vernd skv. 61. gr. náttúruverndarlaga. Við hönnun tvöföldunar Suðurlandsvegur hefur eftir fremsta megni verið miðað við að lágmarka allt rask á skóglendi, og þá sérstaklega horft til skóglendis við Rauðavatn, gengt byggðinni í Norðlingaholti. Á þeim kafla er tvöföldun Suðurlandsvegur áformuð í þrengra vegsniði en annars, til þess að



MYND 7. Ræktað skóglendi, kortlagning Land og skógur.

2.4 Núverandi mannvirki: Vegir, brýr og stígar

Suðurlandsvegur í dag er tveggja akreina vegur án miðdeilis mestalla leiðina, um 10,5 m breiður, með misbreiðum vegöxlum. Meðfram Rauðavatnsskógi hefur vegurinn verið breikkaður aðeins og vegrið sett á milli akstursstefna. Suðurlandsvegur frá vegamótum við Vesturlandsveg og að Bæjarhálsi var breikkaður í 2+2 veg árið 2020 og verið er að verkanna Suðurlandsveg frá Hólmsá í austri og að Fossvöllum ofan Lækjarbotna sem 2+2 veg.

Mislæg vegamót eru við Bæjarháls og tvöfalt hringtorg er við Breiðholtsbraut þar sem aðalumferðarstraumar mætast. Í vegöxlinni beggja vegna vegar hjá Rauðavatnsskógi er bílum lagt, m.a. af þeim sem fara í gönguferðir í Rauðavatnsskógi og á Hólmsheiði. Þar hafa akstursstefnur verið aðskildar með vegriði. Aðaltengingin til og frá Heiðmörk er um Heiðmerkurveg, en hann tengist Suðurlandsvegi með einföldum T-vegamótum. Þurfa vegfarendur oft að sæta lagi til að komast inn á veginn. Hefur þar skapast mikil hætta á aftanákeyrslum og hafa orðið þar alvarleg umferðarslys. Tenging við Hafravatnsveg er með einföldum T-vegamótum.

Tvær brýr eru á Suðurlandsvegi yfir Bugðu á kaflanum milli Breiðholtsbrautar og Hafravatnsvegur. Undirgöng við Bæjarháls voru byggð 1994 og eru þau í mjög góðu ástandi en rúma ekki aðskilda göngu-



og hjólastíga til framtíðar. Önnur undirgöng eru við suðvesturhorn Rauðavatns, ætluð fyrir gangandi og ríðandi. Óánægja er með það fyrirkomulag þar sem ríðandi og hjólandi umferð fara ekki vel saman. Reiknað er með að þessi göng verði rifin og ný undirgöng eða brýr gerð fyrir aðskildar göngu-, hjóla- og reiðleiðir. Þriðju undirgöngin eru við Norðlingavað og tengja þau hverfið í Norðlingaholti með göngustíg við útivistarsvæðið í Rauðavatnsskógi. Fjórdju undirgöngin eru reiðgöng undir Suðurlandsveg í Almannaadal og að þeim er farið að sunnanverðu um brú á Bugðu.

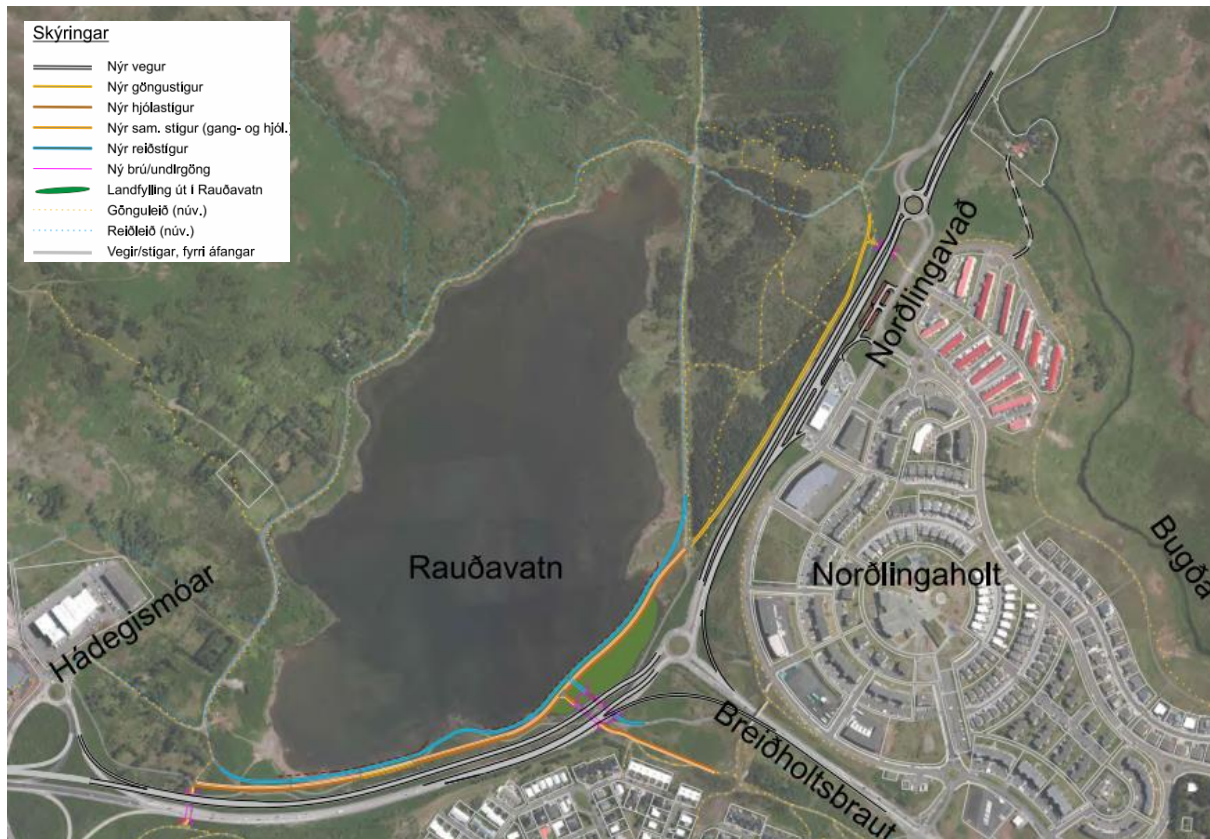
Við núverandi aðstæður eru allar göngu- og hjólaleiðir á sameiginlegum stígum og á kaflanum sunnan við Rauðavatn er reiðleiðin einnig sameiginleg með göngu- og hjólaleiðum. Hluti af framkvæmdum við Suðurlandsveg er að aðskilja göngu-, hjóla- og reiðleiðir, eftir því sem kostur er, til að auka öryggi allra vegfarenda sem um stígana fara.

2.5 Forsendur úr undirbúningsferli framkvæmdarinnar

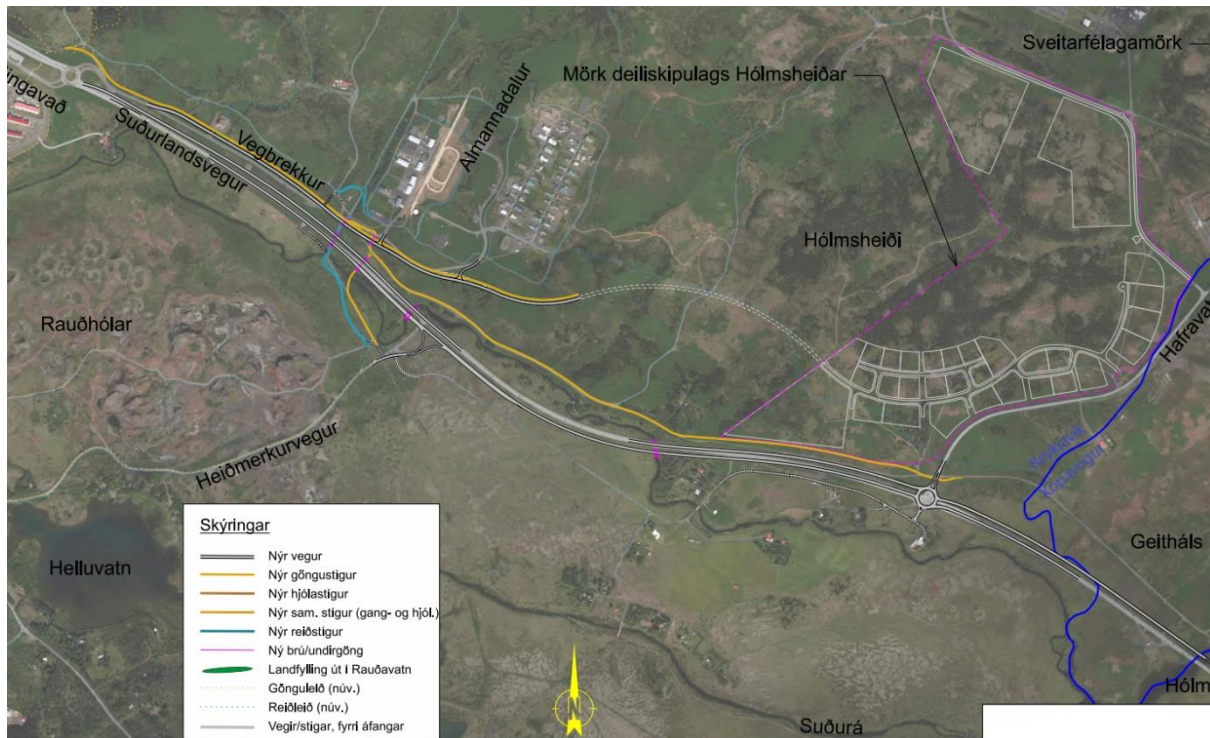
Framkvæmd þessi á sér nokkra forsögu. Unnin voru frumdrög fyrir framkvæmdina 2002 og 2011. Jafnframt var vinna við mat á umhverfisáhrifum vel á veg komin, þ.e. matsáætlun hafði verið samþykkt og vinna við frummatsskýrslu var nánast lokið. Hins vegar varð ekki af framkvæmdum á þessum tíma og því var frummatsskýrslu ekki skilað til Skipulagsstofnunar.

Vinna við endurskoðun frumdraganna hófst árið 2019 og lauk með útgáfu nýrra frumdraga árið 2021. Vinna við forhönnun 1. og 2. áfanga verksins hófst árið 2022 og má búast við að unnið verði að henni inn í árið 2025. Við endurskoðun frumdraga og forhönnun var lögð áhersla á eftirfarandi þætti:

- Áfangaskiptingu framkvæmdarinnar þar sem vegamótin við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg eru planvegamót. Sjá áfanga 1 og 2 á mynd 5 og 6.
- Í seinni áföngum verði vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg gerð mislæg og verður þá gerð breyting á þessu deiliskipulagi. Sjá áfanga 3, 4 og 5 á mynd 7.
- Nýja útfærslu á tengingum við Heiðmörk.
- Mótun hugmynda um aðlögun framkvæmdarinnar að útivistarsvæðinu við Rauðavatn með það að markmiði að varðveita gildi svæðisins.
- Heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur.
- Breytingu á vegamótum við Breiðholtsbraut sem hefur minni áhrif á Rauðavatn og Rauðavatnsskóg en í fyrri áætlunum.
- Tvöföldun Suðurlandsveggar til móts við Rauðavatnsskóg í þrengra þversniði en áður hefur verið gert ráð fyrir.
- Aukið umferðaröryggi við eldsneytisstöð Olís.
- Rýni á aðgerðum vegna vatnsverndar, sér í lagi þar sem farið er um vatnsverndarsvæði.



MYND 8. Yfirlitsmynd – Áfangi 1, frumdrög. Bæjarháls – Norðlingavað.



MYND 9. Yfirlitsmynd – Áfangi 2, frumdrög. Norðlingavað – Hólmsá.



MYND 10. Yfirlitsmynd – Áfangar 3 til 5. Mislæg gatnamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg.

Vegna vegtæknilegra atriða, umferðaröryggis, nýrra hitaveitulagna og byggðar í Seláshverfi, er ekki hægt að flytja Suðurlandsveg fjær Rauðavatni og því eru landfyllingar í Rauðavatn nauðsynlegar í 1. áfanga, til að koma fyrir tvöföldum vegi ásamt nýju stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Þar sem gert er ráð fyrir að vegamót við Breiðholtsbraut geti orðið mislæg í framtíðinni tekur stærð landfyllingar í 1. áfanga einnig mið af því. Er þetta talið æskilegt til að koma í veg fyrir að raska þurfi strandlínu og lífríki Rauðavatns tvisvar, það er í 1. og 3. áfanga. Þannig ákvarðast stærð landfyllingar í 1. áfanga af tvöföldun vegarins, nýju stígakerfi við Rauðavatn ásamt möguleika á mislægum vegamótum í framtíðinni.

Lokið er umhverfismati fyrir framkvæmdina í samræmi við eldri lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015, en ferli matsins var hafið áður en nýju lögini tóku gildi. Framkvæmdin féll undir flokk A samkvæmt lögnum og var því matskyld, sbr. tl. 10.07 í 1. viðauka laganna sbr.: „Nýir tveggja akreina vegir með framúrakstursrein og vegir með fjórar akreinar eða fleiri“. Skipulagsstofnun gaf út álit sitt á umhverfismati framkvæmdarinnar 5. desember 2022⁵. Við gerð deiliskipulagsins er litið til gagna úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar⁶ og við alla hönnun og útfærslu framkvæmdarinnar er litið til áhrifa hennar á umhverfið.

⁵ Álitíð er aðgengilegt á vef Skipulagsstofnunar www.skipulag.is í [gagnagrunni umhverfismats](#).

⁶ Efla, 2022. Breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Mat á umhverfisáhrifum – Matsskýrsla. Unnið fyrir Vegagerðina. 13.07.2022. Hlekkur [hér](#).

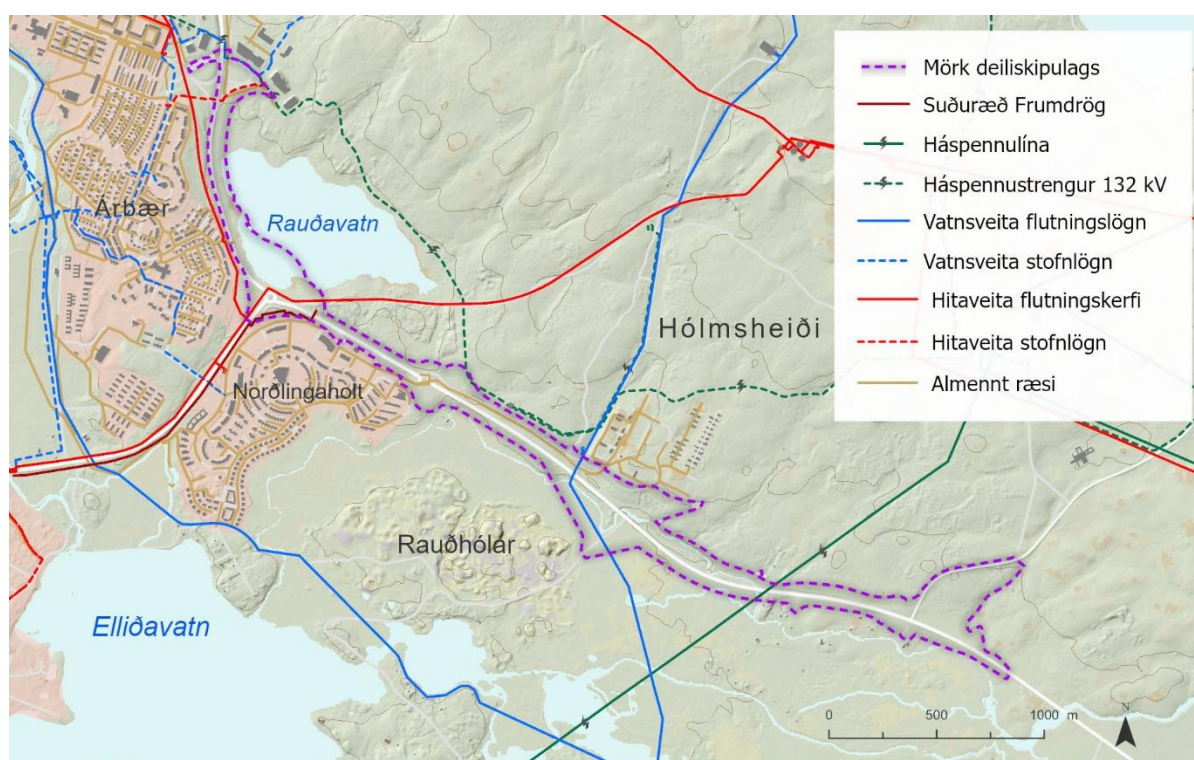


þjónustulóð að stofnvegi, samhliða stoppistöð almenningsgangna og aukinni umferð gangandi vegfarenda, samrýmist ekki markmiðum um umferðaröryggi á þessum kafla.

2.6 Veitur

Innan skipulagssvæðisins eru bæði stærri og minni lagnamannvirki sem bent hefur verið á að framkvæmdir vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur muni hafa umtalsverð áhrif á. Sem dæmi má nefna að stofnæð sem sér stórum hluta höfuðborgarsvæðisins fyrir köldu vatni þverar Suðurlandsveg við Almannaadal. Þá er aðveitustöð fyrir rafmagn með tengingu við 132 kV lagnir norðan við Suðurlandsveg í Trippadal, regnvatnsútrás þverar Suðurlandsveg við Rauðavatn, dælubrunnar fráveitu eru innan skipulagssvæðisins og ljósleiðarar og símalagnir eru í vegkanti núverandi Suðurlandsvegur.

Við forhönnun og verkhönnun 1. áfanga var haft samráð við eigendur lagna á deiliskipulagssvæðinu. Lagnaeigendur hafa fengið yfirlitsmyndir af veggönnun til að þeir geti aðlagð sínar lagnir að framtíðar vegstæði. Við hönnun seinni áfanga verður einnig haft samráð við veitufyrirtækin. Huga þarf að því að samnýta lagnaskurði eins og hægt er. Unnið er að undirbúningi nýrrar stofnæðar hitaveitu, Suðuræðar II, sem áætlað er að þveri Suðurlandsveg við gatnamót Breiðholtsbrautar við Rauðavatn. Kvaðir um lagnaleið eru þar sem núverandi og áætlaðar stofnlagnir þvera veginn.



MYND 12. Skýringarmynd helstu lagnamannvirkja í samhengi við skipulagssvæðið.



2.7 Minjar

Fornleifaskráning⁷ var unnin í tengslum við mat á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegar. Í skráningunni var lagt mat á gildi minjanna sem framkvæmdasvæðið hefur áhrif á og tillaga gerð um mótvægisáðgerðir. Framkvæmdasvæðið liggur um svæði sem áður fyrr heyrði undir þrjár jarðir, Gröf, Hólm og Geitháls en á jörðunum eru skráðir 120 minjastaðir. Á framkvæmdasvæðinu eru 37 minjastaðir sem teljast til friðaðra fornleifa, þ.e. minjar 100 ára og eldri, en af þeim eru 14 taldar horfnar af yfirborði. Þær eru friðaðar og hafa 15 m friðhelgað svæði, þeim má enginn breyta, hylja eða raska nema með heimild Minjastofnunar. Yngri minjar á framkvæmdasvæðinu frá 3. og 4. áratug 20. aldar eru 45 talsins og 38 minjastaðir eru herminjar frá tímum hersetunnar 1940-45; þær eru ekki friðaðar en merkilegar frá menningarsögulegu sjónarmiði.

Í fornleifaskráningunni er lagðar til mótvægisáðgerðir vegna 16 minja en skráning annarra minja í mikilli hættu er talin fullnægjandi mótvægisáðgerð. Mótvægisáðgerðirnar geta falið í sér að haft verði fornleifaeftirlit með frekari rannsókn minja, komi þær upp. Einnig hefur verið lagt til að minjar verði girtar af og merktar vel. Í nokkrum tilfellum er lagt til að fornleifarannsókn fari fram eða tilfærsla á vegi. Í framkvæmdaleyfi skal setja skilyrði um að framkvæmdaraðili fari eftir þeim mótvægisáðgerðum sem Minjastofnun leggur fram til verndar minjum og minjaheildum og niðurstöðu úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar.⁸

Í niðurstöðu umhverfismats framkvæmdarinnar eru m.a. þessar áðgerðir nefndar til skoðunar við nánari hönnun á veginum:

- Eiga skal samráð við Minjastofnun um þær fornleifarannsóknir sem þarf að fara í.
- Færa þarf tengiveg við Beitarhúsaól eins langt frá honum og unnt er, en áætlað er að tengivegurinn fari inn fyrir 15 m verndarsvæði fornleifa sem þar eru.
- Aðgát verði höfð við framkvæmdir þar sem býlið Baldurshagi stóð, um 75 m austan við þar sem nú er bensínstöð Olís.
- Minjar verði girtar af í samræmi við leiðbeinandi áðgerðir vegna fornleifa í matsskýrslu framkvæmdarinnar.

Í töflu 5.8. í frummatsskýrslu fyrir umhverfismat framkvæmdarinnar er listi yfir minjar þar sem Borgarsögusafnið leggur til að gripið verði til mótvægisáðgerða. Í umsögn Minjastofnunar um umhverfismat framkvæmdarinnar gerði Minjastofnun þessar tillögur Borgarsögusafnins að sínum. Mótvægisáðgerðirnar ná til 16 minja. Staðsetning þessara minja er sýnd í deiliskipulagi og 15 m svæði umhverfis.

⁷ Borgarsögusafn Reykjavíkur, 2022. Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi austur að Hólmsá. Skýrsla nr. 207, 2. útgáfa. Anna Lís Guðmundsdóttir og Margrét Björk Magnúsdóttir.

⁸ Skipulagsstofnun 2022. Breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá, Reykjavík og Mosfellsbæ. Álit um mat á umhverfisáhrifum. Sjá [hlekk hér](#).



TAFLA 1. Tafla 5.8. úr matsskýrslu umhverfismats framkvæmdarinnar. Samantekt fornleifa, mannvirkja og yngri minja þar sem Minjastofnun hefur lagt fram leiðbeinandi mótvægis-aðgerðir.

JÖRÐ	SAFN-NÚMER	SÉRHEITI	HLUTVERK	ALDUR	ÁSTAND	HÆTTUMAT	MÓTVÆGIS-ADGERÐIR
Gröf	260-44	Borg	Fjárborg	1878	Sæmilegt	Mikil hætta	Færa veg/vernda/girða af
Gröf	260-108	Gamla Norðlingabraut	Hleðsla	1930	Gott	Mikil hætta	Vernda/girða af
Gröf	260-146	Baldurshagi	Býli	1905-1950	Ómetið	Mikil hætta	Rannsaka
Gröf	260-160		Tóft	1900	Gott	Mikil hætta	Rannsaka
Gröf	260-186	Baugur	Listaverk, Skúlpturn	2000	Gott	Mikil hætta	Færa veg/vernda/girða af
Hólmur	213-14	Beithúshóll	Beitarhús	1850	Gott	Mikil hætta	Færa veg/vernda/girða af
Hólmur	213-42	Geitakofi	Útihús	1900	Gott	Mikil hætta	Færa veg/rannsaka
Hólmur	213-62		Tóft	1950	Gott	Mikil hætta	Rannsaka
Hólmur	213-66	Camp Phinney	Herminjar	1940	Slæmt	Mikil hætta	Færa stíg
Geitháls	0-1	Geitháls	Býli	1907-1970	Slæmt	Mikil hætta	Girða af
Geitháls	0-22	Geitháls	Íbúðarhús	1940-1963	Ómetið	Mikil hætta	Girða af
Geitháls	0-23	Geitháls	Útihús, Skemma	1907	Ómetið	Mikil hætta	Girða af
Geitháls	0-24		Útihús	1907	Slæmt	Mikil hætta	Girða af
Geitháls	0-25		Útihús	1907	Sæmilegt	Mikil hætta	Girða af
Geitháls	0-26		Kofi, óp. hlutv.	1907	Ómetið	Mikil hætta	Girða af
Geitháls	0-45		Áletrun	1887	Sæmilegt	Mikil hætta	Girða af

Sýndir eru á uppdrætti deiliskipulags gamlir vegir, götur og slóðar, sem eru gamlar veglinur Suðurlandsveggar. Yfirlit yfir þá er í meðfylgjandi töflu, sem í eru upplýsingar úr fornleifaskráningu.⁹

TAFLA 2. Gamlir vegir, götur og slóðar sem eru friðaðar sem eru á skipulagssvæðinu.

JÖRÐ	SAFN-NÚMER	SÉRHEITI	HLUTVERK	ALDUR	ÁSTAND	HÆTTUMAT	MÓTVÆGIS-ADGERÐIR
Gröf	260-178		Leið	1850	Sæmilegt	Mikil hætta	Engar
Gröf	260-151		Gata	1000-1990	Sæmilegt	Mikil hætta	Engar
Hólmur	213-34		Vegur	1886-1970	Sæmilegt	Mikil hætta	Engar
Hólmur	213-32		Leið	900-1884	Gott	Mikil hætta	Engar

Í samræmi við ofangreint, og sem hluta af undirbúningi 1. áfanga framkvæmdarinnar, hafa fjórar minjar verið rannsakaðar. Grafnir voru könnunarskurðir á árinu 2025 með það að markmiði að skera úr um eðli og umfang minjanna og var verkið unnið af Fornleifastofnun Íslands. Ekki liggur fyrir lokaskýrsla um niðurstöður rannsókna en frumniðurstöður eru sýndar í meðfylgjandi töflu.

⁹ Borgarsögusafn Reykjavíkur, 2022. Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi austur að Hólmsá. Skýrsla nr. 207, 2. útgáfa. Anna Lís Guðmundsdóttir og Margrét Björk Magnúsdóttir.



TAFLA 3. Yfirlit yfir rannsóknir á minjastöðum sem liggja innan og við framkvæmdasvæði, 1. og 2. áfangi.

	<p>260-160 Tóft</p> <p>Tóftin er austan Suðurlandsvegur, við vesturströnd Rauðavatns, á litlu nesi sunnan Sandvíkur, milli reiðvegur og göngustígs sem eru í dag. Við tóftina er í deiliskipulaginu gert ráð fyrir tvöföldum göngu- og hjólastíg. Í langsníðum könnunarskurðar í tóftina mátti sjá torfhlaðna vegggleðslu sem talið var líklegt að væri fremur ung. Torfveggur hefur verið hlaðinn úr mjög einsleitu torfi. Gjóska (Katla 1500) sást í efsta og neðsta umfari vegggleðslunnar en sama gjóska sást einnig í óhreyfðum jarðvegi undir henni. Að öllum líkindum er tóftin ung og byggð löngu eftir að umrædd gjóska fellur.</p> <p>Ekkert sást í sniði skurðarins sem gaf skýra vísbendingu um hlutverk tóftar en engin góflög voru í henni og ekki sáust merki um endurbyggingu. Þegar staðsetning tóftar, lag hennar og niðurstöður skurðarins eru hafðar í huga má færa rök fyrir því að líklegast sé að einfalt mannvirki að ræða sem hugsanlega hefur ekki verið í notkun mjög lengi e.t.v. líklegast að tóftin sé af heystæði. Þegar gamlar loftmyndir frá miðri 20. öld eru skoðaðar má ætla að grösug svæði hafi verið í nágrenni hennar sem gæti stutt þá kenningu.</p>
	<p>213-62 tóft</p> <p>Meint tóft er í suðvestur frá núverandi gatnamótum Nesjavallavegar og Þjóðvegur 1. Meint tóft var rannsökuð með könnunarskurði og rannsóknin leiddi í ljós að ekki væri um tóft að ræða heldur samtíning grjóts úr túni.</p>
	<p>213-42 Geitarkofi</p> <p>Meintur geitakofi er vestan Nesjavallarleiðar. Meintur geitakofi var rannsakaður með könnunarskurði sem leiddi í ljós að um niðurgrafinn og grjóthlaðinn húsgrunn var að ræða. Ekki er ljóst hvort hús hafi staðið á grunninum en ýmislegt bendir til að svo hafi ekki verið. Líkur eru á að hann hafi staðið opinn um nokkra hríð og í hann safnast vinblásinn jarðvegur en að svo hafi hann verið fylltur með rusli. Á einhverjum tímum hefur svo bárujárnsplötum verið komið fyrir yfir ruslinu til að fergja það. Að lokum hefur svo gróður vaxið yfir bárujárn, rusl og grjóthleðslur.</p>
	<p>260-146 Baldurshagi býli</p> <p>Mótvægisáðgerðir fela í sér að eftirlit verði haft með framkvæmdum.</p> <p>Skv. fornleifaskráningu Borgarsögusafns frá 2022, þá er býlið horfið. Engar minjar eru sjáanlegar árið 1980 þegar fornleifaúttekt var gerð, en umhverfis túnið, sem var um 1,2 ha, var girðing. Húsið, eða grunnur þess, hefur líklega staðið fram undir 1972 en þá líklega rífið. Lengi stóðu tveir skúrar við veginn, sem voru hesthús. Mikið rót var á þessum stað árið 2007 þegar gengið var frá lóð Olís.</p>



3 TENGL VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR

3.1 Landsskipulagsstefna

Í Landsskipulagsstefnu 2024-2038 er undir markmið um velsæld samfélags lögð áhersla (B.4) á að skipulag greiði fyrir skilvirkum samgöngum þar sem jafnvægi milli ólíkra ferðamáta er haft að leiðarljósi. Einnig kemur fram að skipulag landnotkunar feli í sér samþætta stefnu um byggðarþróun í þéttbýli og dreifbýli með áherslu á greiðar, öruggar og vistvænar samgöngur og fjölbreyttan ferðamáta. Skipulagsgerð sveitarfélaga eigi að stuðla að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða meginkjarna, með styrkingu byggðar að leiðarljósi. Út frá þessari stefnumörkun í landsskipulaginu er í deiliskipulaginu lögð áhersla á greiðar samgöngur innan vinnusóknarsvæða með tvöföldun Suðurlandsvegur, lögð áhersla á stígatengingar samhliða tvöföldun vegarins og að stuðla að því að göngu- og hjólastígar ýti undir virkan ferðamáta í daglegum erindum og gert ráð fyrir að almenningsamgöngum með stoppistöð við Norðlingaholt.

3.2 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

Deiliskipulagið er í samræmi við markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, markmið 2.4 um að meginstofnvegir tryggji greiða og örugga umferð fólks og vöru. Gert er ráð fyrir að stofnvegir á höfuðborgarsvæðinu myndi heildstætt tveggja laga kerfi, meginstofnvega og stofngatna sem verða endurhannaðar eftir því sem byggð og samgöngur þróast.

Í greinargerð svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2040 er tekið fram að áhersla verði lögð á aðgerðir og framkvæmdir sem geta aukið umferðaröryggi og draga úr neikvæðum áhrifum umferðar á nærumhverfið. Suðurlandsvegur er meginstofnvegur skv. svæðisskipulaginu og tvöföldun Suðurlandsvegur fellur að stefnu svæðisskipulagsins um stofngötur og umferðarflæði og þjónustustig þeirra. Í svæðisskipulaginu er einnig sett markmið um að á höfuðborgarsvæðinu verði ávallt nægt framboð af hreinu ómeðhöndluðu drykkjarvatni með markvissri vernd vatnsbóla. Huga þarf að mengunarvörnum við hönnun og endurgerð vega innan vatnsverndarsvæða til að draga úr líkum á olíumengun vegna umferðar. Einnig þarf að grípa til viðeigandi mótvægisáðgerða þar sem hætta er á útafakstri, svo dæmi séu tekin.

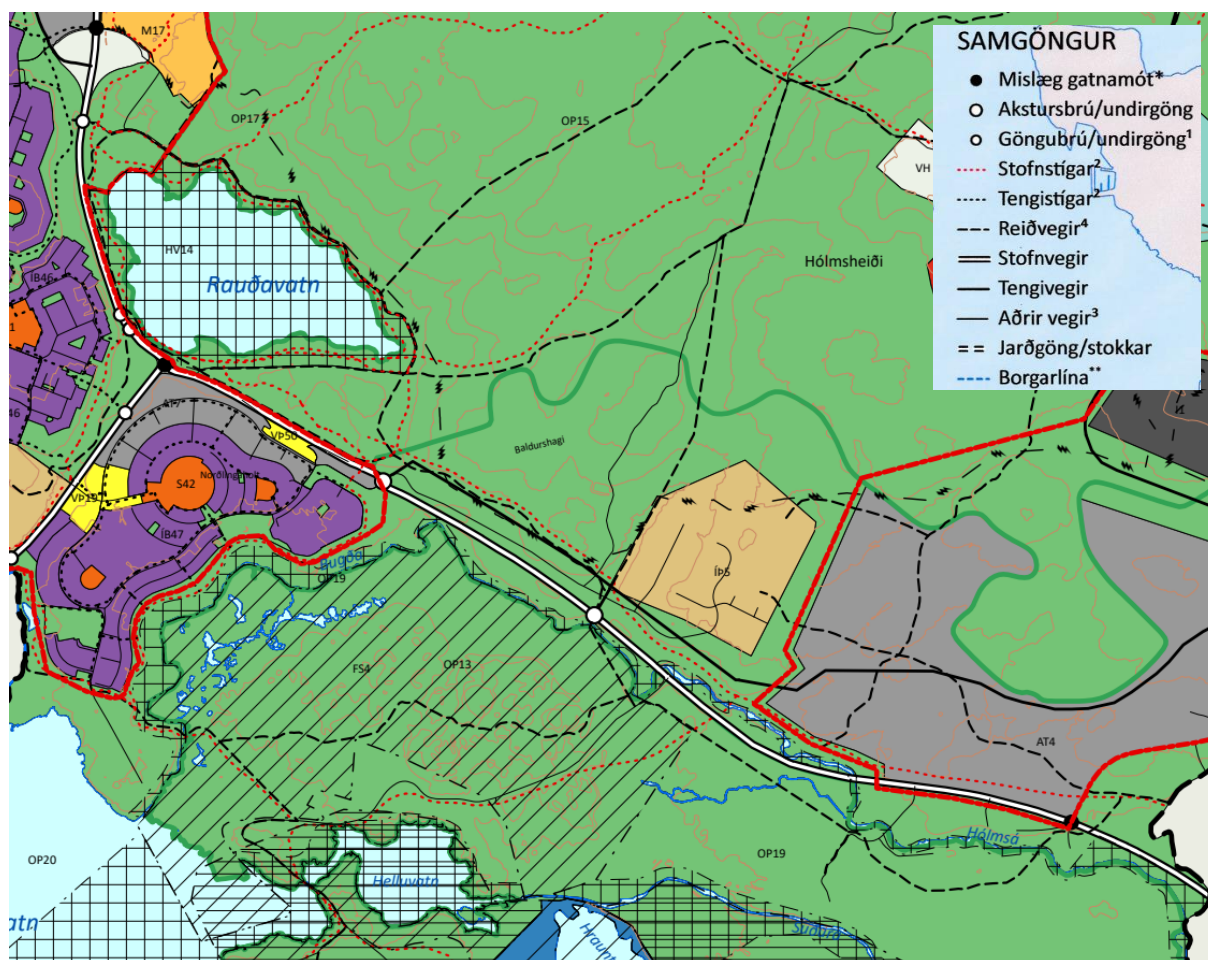
3.3 Samgönguáætlun

Samkvæmt eldri samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins var gert ráð fyrir áfanga 1 fyrir breikkun Suðurlandsvegur á þessum kafla árið 2027. Í nýjum samgöngusáttmála frá 2024 er 1. áfangi framkvæmdarinnar Norðlingavað – Bæjarháls, fluttur yfir á samgönguáætlun með þeim orðum að verkefnið verði fjármagnað þar. Ný samgönguáætlun 2024-2038 var lögð fram í júní 2024 en hefur ekki hlotið samþykki. Þar er til skoðunar að framkvæmdir við áfangann Norðlingavað-Bæjarhálsfari í framkvæmd á árunum 2029-2033. Aðrir áfangar eru ekki inni í drögum að samgönguáætlun til 2038.

3.4 Aðalskipulag Reykjavíkur

Legu Suðurlandsvegur er í samræmi við aðalskipulag Reykjavíkur og hefur vegurinn verið í núverandi legu síðan 1972. Þar er gert ráð fyrir mislægum vegamótum á Suðurlandsvegi við Breiðholtsbraut og við Hafravatnsveg og í deiliskipulaginu er tekið frá pláss fyrir mislæg gatnamót til framtíðar. Í aðalskipulaginu eru vegamót við Norðlingaholt og við Heiðmerkurveg sýnd sem aksturbrú eða undirgöng. Í deiliskipulaginu er tekið frá pláss fyrir mislæg gatnamót við Norðlingaholt en gatnamót við Heiðmerkurveg eru sýnd í plani.

Stofnstígur, reið- og gönguleið er í aðalskipulagi, bæði með Rauðavatni að sunnan, en einnig meðfram vegi við Rauðavatnsskóg. Ná þessir stígar alla leið norðan vegar að Hólmsá. Við breikkun í fjórar akreinar verður ekki nægilegt rými fyrir báða stígana við Rauðavatnsskóg meðfram veginum. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir að hafa göngu- og hjólastíg meðfram veginum og skóginum en að reiðleiðin færist norður fyrir skóginn, fjær veginum. Með sama hætti er til skoðunar að færa reiðleiðina sem aðalskipulagið sýnir fyrir norðan vegin á kaflanum austan við Almannadal, frá veginum, og til norðurs upp í landið.



MYND 13. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040. Hluti þéttbýlisuppráttar.



3.5 Aðliggjandi hverfis- og deiliskipulagsáætlanir

Alls liggja 9 samþykkt deiliskipulagssvæði að þessum vegkafla Suðurlandsvegur innan Reykjavíkur auk þess sem deiliskipulag er í gildi innan Mosfellsbæjar og Kópavogs fyrir áframhald Suðurlandsvegur til austurs. Gott samræmi er við síðarnefnda deiliskipulagið en þar er um að ræða deiliskipulag sömu framkvæmdar um tvöföldun Suðurlandsvegur. Á nokkrum stöðum er lítilsháttar skörun við gildandi deiliskipulagsáætlanir innan Reykjavíkur og verða gerðar breytingartillögur á skipulagsmörkum, og eftir atvikum óverulegar breytingar, á eftirfarandi deiliskipulagsáætlunum fyrir gildistöku deiliskipulags Suðurlandsvegur:

- Hverfisskipulag 7.3 Seláss, staðfest 10.10.2019, m.s.br.
- Deiliskipulag Norðlingaholts, austurhluti, staðfest 11.04.2003, m.s.br.
- Deiliskipulag hesthúsabyggðar á Hólmsheiði í Almannadal, staðfest 23.09.2003, m.s.br.
- Deiliskipulag aðveitustöðvar 12 við Trippadal
- Deiliskipulag Hólmsheiði, athafnasvæði I. áfangi.

Deiliskipulagið er lagt upp að hverfisskipulagi 7.3. Selás, deiliskipulagi Klettsháls og deiliskipulagi Hádegismóa við mislæg gatnamót við Bæjarháls. Hverfisskipulag 7.3. Selás liggur áfram með Suðurlandsvegi til móts við Rauðavatn og þarf að gera breytingar á mörkum hverfisskipulagsins þar, til að vegurinn sé utan þess. Við gatnamót Suðurlandsvegur og Breiðholtsbrautar þarf að gera breytingu á mörkum hverfisskipulags Selás 7.3. og deiliskipulags Norðlingaholts við deiliskipulag Suðurlandsvegur vegna svæðis sem er tekið frá fyrir mislæg gatnamót til framtíðar.

Suðurlandsvegur frá gatnamótunum við Breiðholtsbraut og austur fyrir hringtorg við Norðlingavað er innan deiliskipulags Norðlingaholts. Gera þarf breytingu á mörkum deiliskipulagsins til samræmingar.

Gera þarf breytingu á mörkum deiliskipulags hesthúsabyggðar á Hólmsheiði í Almannadal en tengivegur við Almannadal er innan þess skipulags en nú er gert ráð fyrir honum innan deiliskipulags Suðurlandsvegur. Einnig þarf að gera breytingu á afmörkun deiliskipulags aðveitustöðvar 12 við Trippadal.

Deiliskipulag fyrir Hólmsheiði, athafnasvæði 1. áfanga var staðfest 22.08.2019 samkvæmt skipulagsvefsjá Skipulagsstofnunar. Eftir að deiliskipulagið tók gildi hafa komið upp atriði tengd vatnsvernd sem nauðsynlegt er að skoða betur. Þau atriði eru til skoðunar í vinnu við deiliskipulag fyrir athafnasvæði áfanga 2, en unnið er að því skv. kynntri skipulags- og matslýsingu frá 2021¹⁰. Gera þarf breytingu á mörkum deiliskipulagsins þar sem gönguleið norðan Suðurlandsvegur fer inn á skipulagið. Tillaga að deiliskipulagi var í kynningu yfir áramót 2024-2025 í skipulagsgátt. Niðurstaða skýrslu Vatnaskila eftir skoðun á vatnsvernd þar er að breyta þurfi afmörkun öryggissvæðis fyrir yfirborðsvatn. Framkvæmdastjórn um vatnsvernd hefur vísað því til svæðisskipulagsnefndar að innleiða breytta afmörkun í svæðisskipulag og gera nauðsynlegar breytingar á vatnsverndaruppdrætti.

¹⁰ Sá skipulags- og matslýsingu

https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/holmsheiði_2_afangi_skiplagslysing.pdf



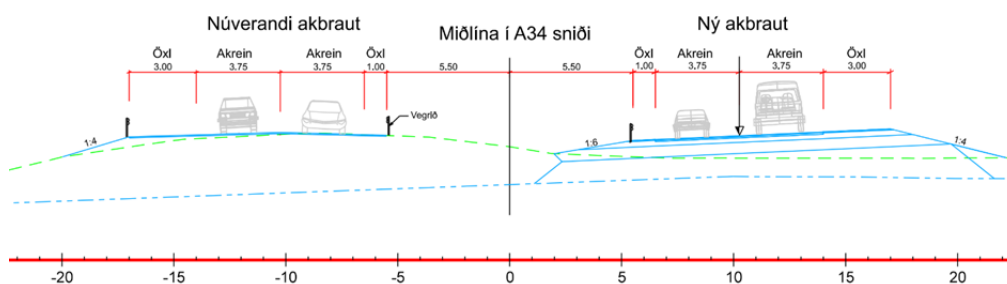
Samræmi er á milli deiliskipulags Suðurlandsvegjar og deiliskipulags opins svæðis milli Suður-Seláss og Norðlingaholts við gatnamót Breiðholtsbrautar. Samræmi er á milli deiliskipulags Suðurlandsvegjar og deiliskipulags fyrir Rauðhóla frá 2022. Samræmi er á milli deiliskipulags Suðurlandsvegjar við aðliggjandi deiliskipulag Suðurlandsvegjar frá Fossvöllum að Hólmsá.

4 DEILISKIPULAG

4.1 Breikkun Suðurlandsvegur

Deiliskipulagið tekur til tvöföldunar Suðurlandsvegur og tengdra framkvæmda, stíga og tengivega, frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Í 1. áfanga verður vegurinn tvöfaldaður frá vegamótum við Bæjarháls að hringtorgi austan við Norðlingaholt, en í 2. áfanga áfram frá hringtorginu og austur að sveitarfélagamörkum. Deiliskipulagið tekur ekki til 3. til 5. áfanga framkvæmdarinnar en þá er áætlað að vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg verði gerð mislæg. Áður en að því kemur þarf að breyta deiliskipulaginu og setja inn á það hvernig mislægu gatnamótin verða sett útfærð. Til að nægt rými sé fyrir þau gatnamót í framtíðinni nær deiliskipulagið yfir svæði þar sem mislægu gatnamótin eru áætluð. Dæmi um útfærslu mislægra gatnamóta í þriðja áfanga eru sýnd til skýringar á uppdrætti.

Deiliskipulagið gerir ráð fyrir tvöföldun á Suðurlandsvegi sem í dag er 1+1 vegur á þessum kafla með mislægum gatnamótum við Bæjarháls en önnur gatnamót eru í plani. Við forhönnun tvöföldunar var miðað við þversnið A34 skv. veghönnunarreglum Vegagerðarinnar og má sjá almennt þversnið Suðurlandsvegur á meðfylgjandi mynd¹¹. Vegurinn meðfram Rauðavatnsskógi verður með þrengra sniði til að ekki þurfi að skerða skóginn. Planlega vegarins á deiliskipulagsuppdrætti tekur mið af frumdrögum hönnunar vegarins eins og hún var kynnt í umhverfismati framkvæmdarinnar og forhönnun fyrir 1. áfanga frá 2023¹². Þversnið og planlega vega og stíga getur tekið minniháttar breytingum við fullnaðarhönnun án þess að breyta þurfi deiliskipulagi þessu.



MYND 14. Þversnið Suðurlandsvegur, almennt.

Til að draga úr neikvæðum áhrifum á ásýnd tvöföldunar vegarins skal fylla í miðdeili og vegfláa vegarins með þéttu jarðefni, t.d. mold eða jökulleir, og svæðin grædd upp, þannig að nýr vegur falli vel að umhverfi sínu að fáum árum liðnum. Öll verkhönnun og framkvæmd tvöföldunar Suðurlandsvegur, þar á meðal frágangur, skal taka mið af skilmálum vegna vatnsverndar, sjá kafla 3.8. Vatnsvernd.

¹¹ Efla, 2022. Breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Mat á umhverfisáhrifum – Matsskýrsla.

¹² Mannvit, 2023. Suðurlandsvegur (E1-E3) Bæjarháls – Norðlingavað – áfangi 1, vegagerð. Forhönnun, greinagerð.

4.2 Veghelgunarsvæði

Veghelgunarsvæði Suðurlandsvegur og gatnamóta við hann er sýnt á deiliskipulagsupprætti í 30 m fjarlægð frá miðlínu Suðurlandsvegur, í samræmi við 32. gr. vegalaga nr. 80/2007. Sé horft til gatnamóta Suðurlandsvegur við Breiðholtsbraut, Norðlingavað/Vegbrekkur og Hafravatnsveg ber að líta til 32. gr. vegalaga þar sem veghelgunarmörk geta verið rými til að afmarka svæði fyrir mögulegri stækkun í framtíðinni ef forsendur breytast vegna aukins umferðarpunga eða annarra markandi þátta. Aukin veghelgun er sýnd fyrir framangreind gatnamót, sem gæti rúmað mislæg gatnamót ef ákvörðun verður tekin um þau. Á meðfylgjandi myndum eru sýnd dæmi um hvernig mögulegt er að útfæra mislæg gatnamót innan aukinnar veghelgunar, en útfærsla gatnamótanna er líkleg til að breytast við frekari hönnun. Innan veghelgunarsvæðis er tekið fyrir alla óafturkræfa uppbyggingu, en heimilt er að nýta svæðið fyrir stíga og til gróðursetningar/landmótunar en ekki mannvirkjagerðar. Öll önnur landnýting svæðisins ofanjarðar á svæðum sem eru afmörkuð fyrir mögulega stækkun til framtíðar krefst skipulagslegrar meðferðar. Veghelgunarsvæði tengivega er 15 m en það er ekki sýnt á upprætti.



MYND 15. Aukin veghelgun er við gatnamót til að taka frá svæði fyrir möguleg mislæg gatnamót.



4.3 Vegtengingar

Fimm vegamót eru innan skipulagssvæðisins. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir að vegamót við Bæjarháls séu mislæg eins og þau hafa verið. Vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg eru planvegamót með hringtorgi en mögulegt er að breyta þeim í mislæg vegamót síðar, þegar umferðarrýmnd þeirra nægir ekki lengur eða ástæða þykir til vegna umferðaröryggis. Þegar nánari útfærsla þeirra liggur fyrir þarf að gera deiliskipulagsbreytingu en tekið er frá pláss fyrir útfærslu mislægra gatnamóta. Heiðmerkurvegur tengist Suðurlandsvegi með hægri beygju inn og út á akbraut Suðurlandsvegjar til austurs. Öðrum tengingum við Suðurlandsveg sem verið hafa á þessum vegkafla verður lokað við tvöföldun vegarins með það að markmiði að auka umferðaröryggi, utan afreinar í átt að eldsneytis- og þjónustustöð við Norðlingaholt.

4.4 Hliðarvegir

Vegbrekkur er hliðarvegur sem liggur frá hringtorgi við Norðlingavað/Norðlingaholt að athafnasvæði hestafólks í Almannadal. Gert er ráð fyrir að gönguleið og reiðleið fari undir Vegbrekkur við Almannadal til suðurs og þveri Suðurlandsveg í undirgöngum. Vegbrekkur er tengivegur og gert er ráð fyrir að hann framlengist til austurs í átt að nýju atvinnusvæði sem er áformað á Hólmsheiði. Segja má að annar hliðarvegur, Norðlingavað, liggi frá sama hringtorgi inn í Norðlingaholt og áfram í útjaðri þess með Suðurlandsvegi til vesturs.

Gert er ráð fyrir nýjum hliðarvegi frá hringtorgi á Suðurlandsvegi við Hafravatnsveg til suðurs fyrir byggðina sem er þar sunnan við veginn.

Með tvöföldun Suðurlandsvegjar mun akfærum tengingum inn á Suðurlandsveg milli Norðlingavaðs og Hafravatnsvegjar fækka, sjá einnig mynd 13:

1. Tenging við Suðurlandsveg að Sólnesi verður aflögð og ný tenging að Sólnesi verður frá Hólmsvæði. Ný tenging er utan deiliskipulags Suðurlandsvegjar.
2. Tengingar við Suðurlandsveg að landspildunum Dísardal, Neðridal, Heiðarbæ og Fögrubrekku norðan við Rauðhóla verða aflagðar. Vegna landhalla og ákvæða um vatnsvernd er ekki mögulegt að halda vegtengingu að þessum spildum. Tengingar fyrir ríðandi, gangandi og hjólandi eru mögulegar um reiðleið og gönguleið sem liggur undir Suðurlandsveg til móts við Almannadal.
3. Tengingar við Suðurlandsveg sem eru m.a. aðkoma að Hólmi, Hvammi, Bakkakoti, Litlalandi og Hellu verða sameinaðar í eina frá hringtorgi við Hafravatnsveg.
4. Gert er ráð fyrir að hliðarvegur, sem er gamli Suðurlandsvegurinn, verði göngu- og hjólaleið til framtíðar. Framtíðartenging að lóðum á þessu svæði verður um nýtt athafnahverfi á Hólmsheiði og/eða frá Vegbrekkum frá Almannadal.



MYND 16. Tengingar við Suðurlandsveg. Aflagðar tengingar sunnan við Suðurlandsveg sýndar með rauðu og tengingar til framtíðar sýndar með grænu.

4.5 Landfylling

Stærð landfyllingar í Rauðavatn er áætluð 1,5 ha. Viðhafa þarf vandaðan frágang við gerð landfyllingar til að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum landfyllingarinnar á ársýnd og útivist. Áhersla skal lögð á að ekki verði um að ræða rask og úrrennsli af framkvæmdasvæði í Rauðavatn með tilheyrandi gruggmyndun.

4.6 Göngu-, hjóla- og reiðleiðir

Mikilvægar stígatengingar eru við Suðurlandsveg, þá sérstaklega á kaflanum fram hjá Rauðavatni. Sá kafli er mikið notaður af hjólaþólki, hestafólki og gangandi.

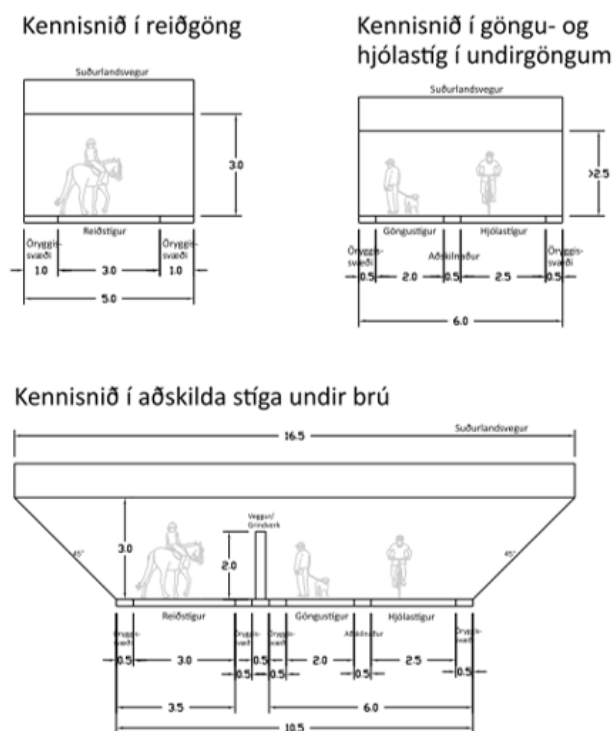
Stefnt er að auknum aðskilnaði göngu-, hjóla- og reiðstíga til að auka öryggi allra vegfarenda sem um stígana fara. Fyrir aðskilda göngu- og hjólastíga eru breiddir stíga að lágmarki 2,5 m hvor. Hjólaleið skal vera aðskilin frá leið gangandi vestan megin við Breiðholtsbraut, undir Suðurlandsveg, og áfram milli Suðurlandsvegur og Rauðavatns, og upp að Hádegismóum. Einnig er mikilvæg hjólatenging frá Rauðavatni undir Suðurlandsveg, í áttina að Bæjarhálsi/Rofabæ en þar er fyrirhuguð tengihjólaleið fyrir Árbæjarhverfið. Frá Rauðavatni við vegamótin við Breiðholtsbraut er gert ráð fyrir mikilvægri göngu- og hjólatengingu milli Suðurlandsvegur og Rauðavatnsskógar til athafnasvæðisins á Hólmsheiði. Heimilt er að aðskilja hjóla- og gönguleiðir á fleiri stöðum en sýnt er á skipulagsupprætti. Vega- og stígagerð verður með lágmarksraski utan við veg og stíga innan friðlandsins við Rauðhóla.

Nokkrar reiðleiðir eru við Suðurlandsveg. Við alla hönnun reiðleiða skal öryggi ríðandi haft að leiðarljósi með því að forðast skertar sjónlengdir, tryggja svæði umhverfis reiðleiðir og huga að samspili við aðra

umferð. Við hönnun reiðleiða innan þéttbýlis verður að huga sérstaklega vel að umhverfinu, forðast blind horn og þveranir og ávallt hafa það hugfast að hross geta rásað af leið ef þau hræðast. Reiðleið í þéttbýli er malarlagður a.m.k. 3 m breiður stígur sem fellur vel að umhverfinu. Um hönnun reiðleiða skal hafa hliðsjón af leiðbeiningum um gerð og uppbyggingu reiðvega¹³.

Ýmsar reiðleiðir eru norðan og austan við Rauðavatn sem gjarnan eru nýttar til útivistar. Mikilvæg tengileið liggur meðfram Breiðholtsbraut og heldur áfram sunnan megin við Rauðavatn og tengir saman hestahúshverfin við Víðidal og Almannadal. Vinsæl reiðleið liggur í kringum Rauðavatn. Frá Rauðavatni að Almannadal skal reiðleið liggja norðan við Rauðavatnsskóg en leið sunnan Rauðavatnsskógar leggst af þar sem þar kemur göngu- og hjólaeið í staðinn. Sú leið er mikilvæg leið til framtíðar sem tenging við væntanlegt athafnasvæði á Hólmsheiði, auk þess að vera tenging í átt að undirgöngum að Heiðmörk. Öryggi ríðandi skal haft að leiðarljósi með því að forðast skertar sjónlengdir, tryggja skal öryggissvæði umhverfis reiðleið og huga að samspili við aðra umferð.

Mynd 14 sýnir dæmi um kennisnið fyrir reiðgöng, undirgöng og aðskilda stíga undir brú úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar. Sniðin eru leiðbeinandi.

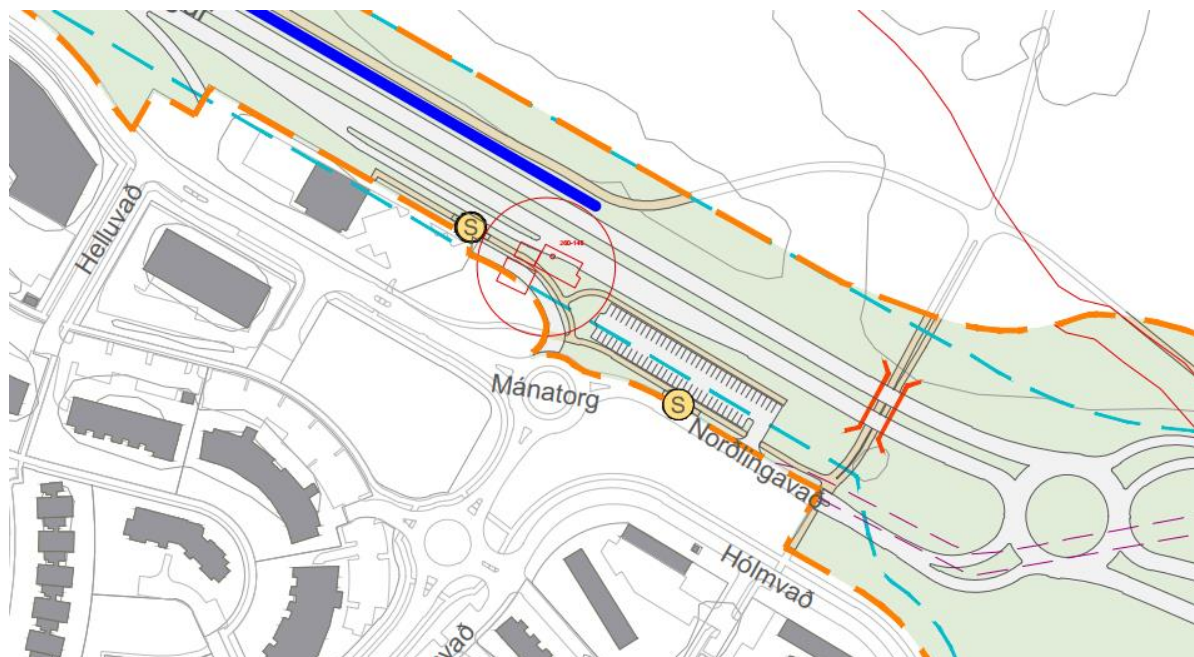


MYND 17. Dæmi um kennisnið í reiðgöng, undirgöng og undir brú. (teikning EFLA 2021).

¹³ Vegagerðin og landsamband hestamannafélaga, 2022. Leiðbeiningar um gerð og uppbyggingu reiðvega. Sjá [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/reidvegahandbok-2.utg.apr.2022/\\$file/reidvegahandbok-2utgafa-april-2022.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/reidvegahandbok-2.utg.apr.2022/$file/reidvegahandbok-2utgafa-april-2022.pdf).

4.7 Almenningsamgöngur

Gert er ráð fyrir stoppistöðvum fyrir almenningsamgöngur í nágrenni við eldsneytis- og þjónustustöð við Norðlingabraut. Leiðbeinandi staðsetning stöðvanna er sýnd á skipulagsupprætti. Stoppistöð á leið austur er staðsett við afrein af Suðurlandsveg, í vasa rétt austan bensínstöðvar. Stoppistöð á vesturleið á leið til borgarinnar er staðsett við Norðlingavað. Báðar stoppistöðvarnar eru vel tengdar gönguleiðum og akstursleiðum til allra átta.



MYND 18. Áætlaðar strætóstoppistöðvar við Norðlingaholt.

4.8 Undirgöng/brýr

Gert er ráð fyrir að fjórar leiðir undir Suðurlandsveg, þar sem í dag eru undirgöng, verði endurbyggðar til að ná undir breikkaðan Suðurlandsveg. Þetta eru:

- Undirgöng undir breikkaðan Suðurlandsveg fyrir hjólandi og gangandi, nálægt mislægum gatnamótum við Bæjarháls, til að tengja stíga í Árbæjarhverfi við útivistarsvæðið við Rauðavatn.
- Undirgöng fyrir hjólandi, gangandi og reiðleið undir Suðurlandsveg við Rauðavatn, nærri gatnamótunum við Breiðholtsbraut. Mögulegt er að útfæra þessa þverun með einum eða tveimur undirgöngum/brúm.
- Undirgöng fyrir gönguleið á milli Rauðavatnsskógar og Norðlingavaðs.
- Undirgöng fyrir gönguleið og reiðleið frá Almannadal undir Suðurlandsveg í átt að Rauðhólum.

Gert er ráð fyrir nýjum undirgöngum fyrir gönguleið sem tengir Almannadal og Heiðmörk við Rauðhóla, ekki langt frá þeim undirgöngum sem þar eru í dag fyrir reiðleið.

Huga skal að öryggi allra vegfarenda við hönnun undirganganna t.a.m. með því að tryggja viðeigandi aðskilnað vegfarendahópa.



Við breikkun Suðurlandsvegjar þarf að breikka um leið tvær brýr yfir Hólmsá/Bugðu. Brú verður áfram yfir Bugðu nærri Rauðhólum fyrir reiðleið, en auk þess verður gerð ný brú fyrir gangandi- og hjólandi vegfarendur þar. Vegrið skulu vera við allar brýr á Hólmsá/Bugðu til að koma í veg fyrir að bílar geti hafnað í ánni ef til slysa kemur. Brýr skulu hannaðar þannig að þær þrengi ekki frekar að farvegi árinna. Áhersla skal lögð á að ekki verði um að ræða rask og úrrennsli af framkvæmdasvæði í ána eða Rauðavatn með tilheyrandi gruggmyndun. Settar verða takmarkanir á hvenær vinna við brýr yfir Bugðu og vegagerðina geta farið fram.

4.9 Vatnsvernd

Fyrirhugaður vegur mun liggja að hluta um öryggissvæði vatnsverndar, bæði vegna grunnvatns og yfirborðsvatns, en utan aðrennslissvæða grunnvatns til vatnsbóla, auk þess sem framkvæmdasvæðið er í næsta nágrenni afmarkaðra grann- og fjarsvæða vatnsbólanna.

Öll verkhönnun og framkvæmdir við tvöföldun Suðurlandsvegjar og tengdar framkvæmdir skal taka mið af því að koma í veg fyrir að mengun berist í vatnsból höfuðborgarsvæðisins og að mengunarvarnir sem notaðar verði í vegöxlum á vatnsverndarsvæði verði í hæsta gæðaflokki og miði að því að ná hámarksárangri í að takmarka og stöðva dreifingu mengunar.

Áður en gefin eru út starfs- og framkvæmdaleyfi fyrir tvöföldun Suðurlandsvegjar skal liggja fyrir ítarleg lýsing af mótvægisáðgerðum sem verða byggðar á áhættumati vatnsverndar. Skulu þær taka bæði til aðgerða á framkvæmdatíma og rekstrartíma vegarins. Í áhættumatinu komi fram skýr greining á viðkvæmni framkvæmdasvæðisins og hvernig hönnun vega og ákvarðanir um mótvægisáðgerðir bæði á rekstrar- og framkvæmdatíma taki mið af niðurstöðum matsins, auk þess sem fram komi áætlun um vöktun og ítarleg viðbragðsáætlun.

Mótvægisáðgerðir skulu ná til þess að fyrirbyggja eins og kostur er að mengunarefni berist á vatnsverndarsvæði, í Hólmsá/Bugðu og eða á vatnasvið Rauðavatns á framkvæmda- og rekstrartíma. Raski við framkvæmdir við ár og vötn skal haldið í lágmarki. Mikilvægt er að umferð vegna tvöföldunar Suðurlandsvegjar valdi ekki auknu álagi á Heiðmörk vegna þeirra vatnsverndarsvæða sem þar eru. Ekki er heimilt að beina umferð inn í Heiðmörk á framkvæmdatíma.

Við landmótun vegna tvöföldunar og tengdra framkvæmda skal leitast við að lágmarka áhrif á rennsli yfirborðsvatns til að lágmarka áhrif á mörk öryggissvæða yfirborðsvatns.

Brýr skulu hannaðar þannig að þær þrengi ekki að farvegi Hólmsár/Bugðu.

Gæta þarf þess að ástand vatnshlota á deiliskipulagssvæðinu sé í samræmi við umhverfismarkmið þeirra og að ástand þeirra rýrni ekki, hvorki á framkvæmda- eða rekstrartíma. Þetta á t.d. við um vatnshlotið Rauðavatn og árnar á svæðinu og þarf að gæta að þessu við framkvæmdir vegna landfyllingar.

Hvatt er til þess að framkvæmdir fari fram utan hrygningartíma í Hólmsá/Bugðu. Leggja skal áherslu á að ekki verði um að ræða rask og úrrennsli í Hólmsá/Bugðu af framkvæmdasvæði með tilheyrandi gruggmyndun.



4.10 Hljóðvist

Hljóðstig hefur verið reiknað í tengslum við undirbúning breikkunar Suðurlandsvegur og var niðurstaðan sú að leggja til hljóðvarnir við Selás til að draga úr áhrifum þar á íbúðabyggð. Þær hljóðvarnir eru að hluta utan deiliskipulagssvæðisins en hverfaskipulag Árbæjar gerir ráð fyrir hljóðvörnum þar. Til að draga úr áhrifum vegna hljóðvistar tengdri framtíðarumferð á deiliskipulagssvæðinu er gert ráð fyrir hljóðvörnum austan við tvöföldun Suðurlandsvegur næst mislægum gatnamótum við Bæjarháls og áfram með Rauðavatni í átt að gatnamótum við Breiðholtsbraut, með það að markmiði að draga úr ónæði völdum bílaumferðar fyrir þau sem stunda útivist við Rauðavatn. Gert er ráð fyrir hljóðvörn við Rauðavatnsskóg.

4.11 Minjar

Fornleifar hafa verið skráðar innan deiliskipulagðs svæðis af Borgarsögusafni¹⁴. Fyrir liggur úrskurður Minjastofnunar Íslands um nauðsynlegar mótvægisáðgerðir vegna allra 5. verkáfanga tvöföldunar Suðurlandsvegur á deiliskipulagssvæðinu.

Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út skal liggja fyrir yfirlit yfir mótvægisáðgerðir og í framkvæmdaleyfi skal setja skilyrði um að Vegagerðin fari eftir þeim mótvægisáðgerðum sem Minjastofnun leggur fram til verndar minjum og minjaheildum. Í matskýrslu fyrir umhverfismat framkvæmdarinnar og niðurstöðu Skipulagsstofnunar um matið, er ítarlega fjallað um minjar.

Minjar sem Minjastofnun hefur skilgreint mótvægisáðgerðir fyrir eru sýndar á deiliskipulagsupprætti, auk gamalla vega, gatna og slóða sem einnig eru friðaðar og verða fyrir áhrifum af framkvæmdum¹⁵. Um aðrar minjar liggja fyrir upplýsingar í skráningu Borgarsögusafns. Á deiliskipulagsupprætti er sýnt 15 m friðhelgað svæði umhverfis skráðar minjar.

Bent er á að í 21. gr. laga um menningarminjar (nr. 80/2012) stendur m.a.: Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga 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.

¹⁴ Borgarsögusafn Reykjavíkur, 2020. Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi austur að Hólmsá. Skýrsla nr. 204, Anna Lísu Guðmundsdóttir og Margrét Björk Magnúsdóttir. [Hlekkur hér.](#)

¹⁵ Minjar merktar 260-178, 260-151, 213-34 og 213-32.



4.12 Veitur

Hafa skal samráð við veitufyrirtækin við alla hönnun og framkvæmdir vegna tvöföldunar Suðurlandsveggar, en innan skipulagssvæðisins eru bæði stærri og minni lagnamannvirki sem framkvæmdir geta haft umtalsverð áhrif á.

Stofnlagnir hitaveitu, vatnsveitu og fráveitu liggja um deiliskipulagssvæðið. Sett er inn helgunarsvæði og kvöð vegna stofnæða þar sem þær þvera Suðurlandsveg eða liggja með veginum. Kvöð er sett inn fyrir nýja Suðuræð 2 fyrir hitaveitu sem unnið er að undirbúningi að.

Háspennulínur ofanjarðar sem eru hluti meginflutningskerfi rafmagns. Hamraneslínur 1 og 2 og um 43-59 m breitt reiknað helgunarsvæði þeirra er sýnt á skipulagsupprætti. Þá er Rauðavatnslína 1 sem er 132 kV jarðstrengur sýndur á upprætti og 11 m breitt helgunarsvæði hennar. Yfirlit yfir helstu stafræn gögn veitufyrirtækja á hverjum tíma er hægt að skoða í Borgarvefsjá Reykjavíkurborgar (<https://reykjavik.is/borgarvefsja>).

Gert er ráð fyrir settjörnum til að hreinsunar ofanvatns, jöfnunar á rennsli og til að fanga mengun. Stærð, staðsetning og lögun settjarna geti breyst við nánari hönnun og er sýnd til viðmiðunar.

4.13 Efnispörf, efnistaka og efnislosun

Fyrir tvöföldun Suðurlandsveggar og tengdar framkvæmdir þarf efni í fyllingar, burðarlög og slitlög. Stórar námur með tilskilin leyfi eru í rekstri í nágrenni framkvæmdasvæðisins, svo sem í Bolaöldum og Lambafelli, þaðan sem efnistaka fyrir framkvæmdirnar er möguleg. Efnistaka vegna framkvæmdanna er háð því að efnistökuáðir hafi farið í gegnum matsferli laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 til að fá viðeigandi leyfi.



5 UMHVERFISMATSSKÝRSLA

5.1 Nálgun og áherslur matsvinnu

Deiliskipulagið nær til hluta Suðurlandsvegur frá gatnamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá, ásamt gatnamótum á þessari leið. Innan skipulagssvæðisins eru einnig göngu- og hjólastígar og reiðleiðir. Í umhverfismati verður lögð áhersla á að meta áhrif deiliskipulagsins á:

- Samgöngur og ferðavenjur
- Loftslag
- Byggð og byggðamynstur
- Heilsu og öryggi
- Vatn og vatnsvernd
- Náttúru og menningarminjar

Umhverfismati deiliskipulagsins er ætlað að tryggja að tekið sé tillit til umhverfis- og samfélagssjónarmiða. Matið mun byggja á fyrirliggjandi gögnum sem eru ríkuleg og koma að hluta úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar sem er lokið. Fyrir liggur matsskýrsla og álit Skipulagsstofnunar á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar¹⁶. Umhverfismat framkvæmdarinnar var unnið í samvinnu Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar.

5.2 Valkostir

Í ferli umhverfismats framkvæmdarinnar er umfjöllun um valkosti. Í umhverfismati deiliskipulagsins verður gefið yfirlit yfir þá valkosti sem fjallað var um, umhverfisáhrif þeirra og rökstuðning fyrir völdum kosti.

5.3 Áhrifaþættir, umhverfisþættir, matsspurningar og viðmið

Við val á umhverfisþáttum, matsspurningum og viðmiðum var m.a. litið til umfjöllunar í umhverfisskýrslu Aðalskipulags Reykjavíkur 2040¹⁷ og umhverfisskýrslu deiliskipulags Vesturlandsvegur á Kjalarnesi. Viðmið eru einkunn sótt í stefnu stjórnvalda í viðkomandi málaflokkum og skipulagsáætlunum, Landsskipulagsstefnu, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins og aðalskipulag Reykjavíkur, auk viðmiða í heimsmarkmiðum Sameinuðu þjóðanna og viðmið úr lögum og reglugerðum.

¹⁶ Breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Gögn úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar eru aðgengileg á vef Skipulagsstofnunar; <https://www.skipulag.is/umhverfismat-framkvaemda/gagnagrunnur-umhverfismats/matsaetlanir/nr/1077#tmat>.

¹⁷ Aðalskipulag Reykjavíkur 2040. Umhverfisskýrsla (B3).



Í töflu 4 eru þeir umhverfisþættir sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum af völdum breikkunar á veglínu og breytingar á hliðarvegum. Í umsögnum við skipulagslýsingu var óskað eftir umfjöllun um áhrif á vatn og hefur þeim umhverfisþætti verið bætt við matið.

UMHVERFISÞÁTTUR	MATSSPURNINGAR	VIÐMIÐ
Samgöngur og ferðavenjur	Styður tillagan við markmið aðalskipulags um breyttar ferðavenjur? Hafa breytingarnar áhrif á þjónustustig stofnbrauta?	Stefnumið Aðalskipulags Reykjavíkur um vistvænni samgöngur og grænu borgina. Höfuðborgarsvæðið 2040, áherslu V4 um skilvirkar samgöngur og jafnvægi milli ferðamáta sem uppfyllir ferðaþarfarir fólks með sem minnstum tilkostnaði og umhverfisáhrifum.
Loftslag	Hvaða áhrif hafa breytingar á kolefnisspor og losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna og innviða?	Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018 – 2030. Umhverfis- og auðlindaráðuneytið. Loftslagsstefna Reykjavíkurborgar og aðgerðaráætlun til 2020. Lög um loftslagsmál nr. 70/2012.
Byggð og byggðamynstur	Hvaða áhrif hefur tillagan á gæði hins byggða umhverfis, ásýnd og yfirbragð?	Höfuðborgarsvæðið 2040, svæðisskipulag – sbr. leiðarljós 1 og 5 um hagkvæman vöxt og gott nærumhverfi. Landsskipulagsstefna 2024-2038 sbr. áherslu B7 um að skipulag feli í sér stefnu um yfirbragð byggðar og annarra mannvirkja.
Heilsa og öryggi	Hvaða áhrif hafa breytingar á aðalskipulagi á loftgæði, sbr. markmið um að draga úr svifryksmengun? Hvaða áhrif hefur áætlunin á hljóðvist og loftgæði? Hvaða áhrif hefur áætlunin á lýðheilsu, s.s. aðstæður til heilsueflingar, aðgengi að útivistarsvæðum? Hefur áætlunin áhrif á náttúruvæði?	Kortlagning útivistarsvæða. Hreint loft til framtíðar – Áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029, sbr. markmið um að draga úr svifryksmengun. Reglugerð um hávaða nr. 724/2008, sbr. markmið og kröfur um hljóðstig. Reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Kortlagning hávaða - Fjöldi/stærð svæða þar sem hljóðstig er yfir viðmiðunarmörkum (2017). Lýðheilsustefna og aðgerðir sem stuðla að heilsueflandi samfélagi. Velferðarráðuneytið. Sept. 2016.
Vatn	Mun áætlun hafa veruleg áhrif á afrennsli og vatnafar svæðis? Mun áætlunin hafa áhrif á vatnsvernd á svæðinu.	Vatnalög 15/1923. Vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins sbr. vatnsverndarsamþykkt SSH 19. júní 2015. Reglugerð nr. 796/1999 um varnir vegna mengun vatns. Gildandi deiliskipulagsáætlanir á svæðinu og nærliggjandi svæðum.
Náttúru- og menningarminjar	Hafa breytingar áhrif á verndarsvæði? Hafa breytingar áhrif á vistkerfi/líffræðilega fjölbreytni? Hefur áætlunin áhrif á gæði hins náttúrulega umhverfis? Hafa breytingar áhrif á menningarminjar?	Lög um náttúruvernd nr. 60/2013, sbr. 61. gr. Náttúru-minjaskrá. Lög um menningarminjar nr. 80/2012. Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 – sbr. markmið um Borgarvernd og Græna netið. Stefna Reykjavíkurborgar um líffræðilega fjölbreytni - Aðgerðaráætlun 2016-2026. Minjaskráning.

TAFLA 4. Umhverfisþættir, matsspurningar og gögn sem viðmið eru sótt í.



Lagt er mat á vægi umhverfisáhrifa fyrir hvern umhverfispátt.

Vægi áhrifa	Skýring
Jákvæð	Jákvæð áhrif á umhverfispátt
Óveruleg/óviss	Óveruleg eða óviss áhrif á umhverfispátt
Neikvæð	Neikvæð áhrif á umhverfispátt

5.4 Umhverfismat

Í umfjöllun hér í umhverfismati deiliskipulagsáætlunarinnar er stuðst við umsagnir sem bárust úr skipulagsferlinu og ríkuleg gögn úr umfjöllun úr umhverfismati framkvæmdarinnar sem unnið var í samvinnu Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar, bæði matsskýrslu og álit Skipulagsstofnunar.

5.4.1 Valkostir

Í matsskýrslu umhverfismats framkvæmdarinnar er reiknað með að verkið verði unnið í fimm áföngum, þar sem fyrstu tveir áfangarnir eru tvöföldun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá, auk nýrra eða aðlagðra göngu- hjóla og reiðleiða, en seinni tveir áfangarnir fela í sér þrenn mislæg gatnamót. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir framkvæmdum við fyrstu tvo áfangana en sýnir ekki útfærslur á mislægum gatnamótum frá seinni þremur áföngunum að öðru leyti en að tekið er frá land fyrir þá. Í matsskýrslu er gerð grein fyrir meginvalkostum sem til umfjöllunar voru í matsferlinu og er hér gefið yfirlit yfir þá.

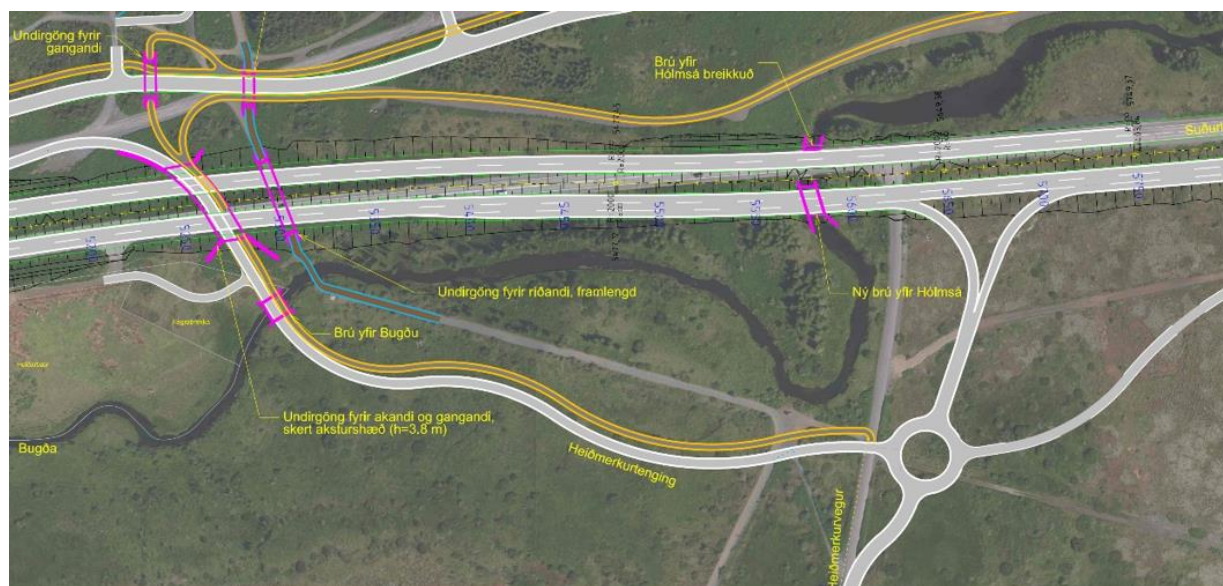
Ytri aðstæður setja **planlegu** Suðurlandsvegur þröngar skorður frá Bæjarhálsi að Hólmsá og því er áformað að breikka veginn í núverandi planlegu og því eru ekki lagðir fram aðrir valkostir um planlegu. Reynt er að skerða Rauðavatn og Rauðavatnsskóg eins lítið og hægt er og vegurinn verður ekki færður nær byggðinni í Seláshverfi eða Norðlingaholti, eða ánni Hólmsá.

Í dag eru allar göngu- og hjólaleiðir á sameiginlegum stígum, og á kaflanum sunnan við Rauðavatn er reiðleiðin einnig sameiginleg með göngu- og hjólaleiðum. Hluti af framkvæmdinni er að aðskilja **göngu-, hjóla- og reiðleiðir** eftir föngum, til að auka öryggi vegfarenda um stígana. Ekki eru settir fram valkostir um stígana.

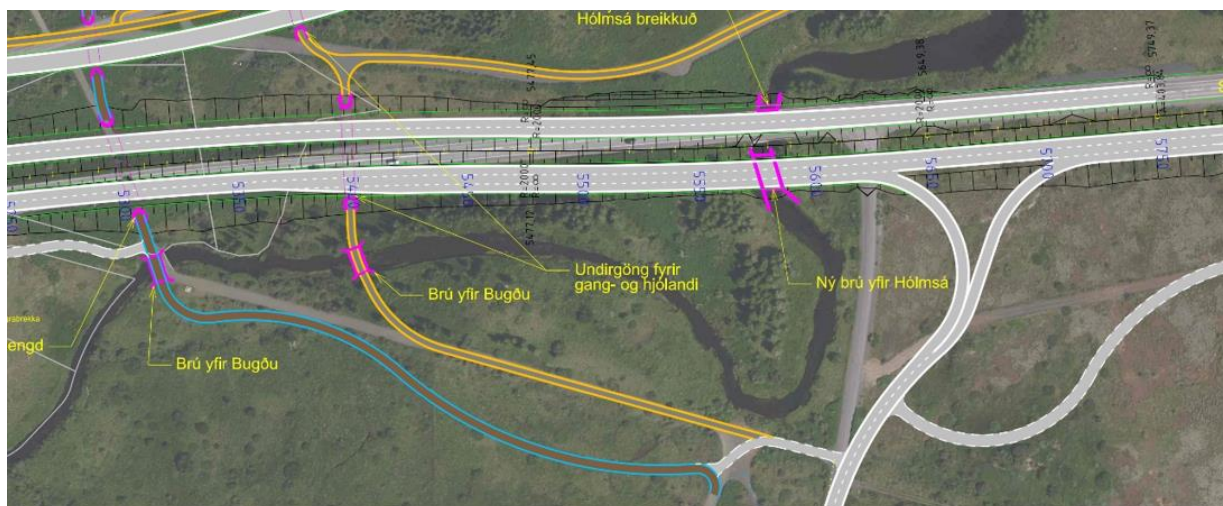
Í deiliskipulagi er gert ráð fyrir **landfyllingu í Rauðavatn** til að koma fyrir tvöföldum vegi og nýju stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur við **vegamót við Breiðholtsbraut**, sem er hluti þriðja áfanga. Stærð landfyllingarinnar ræðst af þessum framkvæmdum og landþörf fyrir möguleg mislæg gatnamót í framtíðinni. Þrír valkostir voru skoðaðir fyrir mislægu gatnamótin með 1,5 ha til 4,5 ha landfyllingum og er í deiliskipulagi og umhverfismati framkvæmdarinnar valinn sá kostur, af þeim þremur sem skoðaðir voru, sem hefur minnsta skerðingu á Rauðavatni í för með sér. Að öðru leyti voru kostirnir sambærilegir. Talið er fullvíst að þörf verði á mislægum vegamótum í framtíðinni þó ekki sé ljóst hvenær það verður og því er talið mun betra að raska Rauðavatni einu sinni með landfyllingu sem dugar fyrir tvöföldun og mislægum gatnamótum, í stað þess að gera það í tveimur áföngum. Er það í samræmi við sameiginlega áherslu Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar.

Tveir valkostir, sem hafa mismunandi kosti og galla, voru skoðaðir í umhverfismati framkvæmdarinnar fyrir **vegamót við Heiðmerkurveg** (myndir 16 og 17). Fyrir valkost 1 er hæðarlega vestur tengingarinnar erfið vegna mikils halla og djúpra skeringa. Kostur þessarar lausnar er að aðgengi til og frá Heiðmörk skerðist lítið en helsti ókosturinn er að leggja þarf veg um ósnortið land á vatnsverndarsvæði og í nágrenni friðlands í Rauðhólum, auk þess sem nokkur þrengsli verða um stíga við suðurenda hesthúsabyggðarinnar í Almannadal. Valkostur 2 veldur því að umferð út úr Heiðmörk til vesturs þarf að taka á sig um 3 km krók sem leiðir af sér verra aðgengi að Heiðmörk og lengri akstur sem gæti numið 50-60 þús. eignum km á ári. Kostirnir við þessa lausn eru minni vegagerð á viðkvæmu svæði, og einfaldara stígakerfi sem er betur aðgreint eftir ferðamátum.

Í umsögnum sínum um frummatsskýrslu taka umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar, Náttúrufræðistofnun, Umhverfisstofnun undir þá niðurstöðu að velja valkost 2, vegna minna rasks á vatnsverndarsvæði og í nágrenni Friðlands í Rauðhólum. Þá er hestafólk hlynntara valkosti 2, eins og fram kom í umsögnum þeirra við skipulags- og matslýsingu vegna deiliskipulagsins, vegna betri stígatenginga. Á hinn bóginn leggst Skógræktarfélag Reykjavíkur gegn valkosti 2 vegna verra aðgengis að Heiðmörk.



MYND 19. Valkostur 1 – tenging Heiðmerkurvegur við Suðurlandsveg með hægribeygjum við syðri akbraut á svipuðum stað og í dag en vinstribeygjan af Heiðmerkurvegi tekin til vesturs yfir friðlandið meðfram núverandi reiðleið, yfir Bugðu á brú og undir Suðurlandsveg í göngum og inn á nyrðri akbrautina. Engin bein tenging fyrir þau sem koma að austan og eru á leið í Heiðmörk nema um 2,5 km leið um vegamót við Norðlingaholt. Teikning úr umhverfismati framkvæmdarinnar:Efla.



MYND 20. Valkostur 2 – tenging Heiðmerkurvegur við Suðurlandsveg með hægri inn og út við syðri akbraut Suðurlandsvegur. Umferð út úr Heiðmörk til vesturs þarf að fara að gatnamótum við Hafravatnsveg og til baka um 3 km en krókurinn að austan um Norðlingaholtsvegamót er 2,5 km. Undirgöng fyrir gangandi og hjólandi og brú yfir Bugðu. Teikning úr umhverfismati framkvæmdarinnar: Efla.

Valkostur 2 er val Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar vegna minni vegagerðar á viðkvæmu svæði, einfaldara stígakerfis og betri aðgreiningar eftir ferðamátum.

Í áfanga 4 og 5 er gert ráð fyrir að gerð verði mislæg gatnamót við Norðlingavað og Hafravatnsveg. Fyrir mislæg **vegamót við Norðlingavað** í fjórða áfanga hafa tvær lausnir verið til skoðunar, en þær eru ekki taldar hafa önnur eða aukin umhverfisáhrif umfram tvöföldun vegarins. Mjög líttill munur er á lausnunum hvað umferð og umferðaröryggi varðar en helsti munurinn liggur í kostnaði og er valkostur 2 hagkvæmari kosturinn. Því er það val framkvæmdaraðila, að svo stöddu, að unnið verði áfram með valkost 2. Fyrir mislæg **vegamót við Hafravatnsveg** í fimmta áfanga er aðalvalkostur stórt hringtorg yfir Suðurlandsvegi en aðrar lausnir þóttu ekki frambærilegar þar sem mjög stutt er í byggð sunnan vegamótanna og í Hólmsá. Einnig er nauðsynlegt að hægt sé að snúa við á Suðurlandsvegi vegna tengingar Heiðmerkurvegur og tengingar inn á veginn fyrir byggðina sunnan við hann. Tekið er frá pláss í deiliskipulagi fyrir mislæg gatnamót á þessum stöðum.

5.4.2 Samgöngur og ferðavenjur

Deiliskipulagstillagan styður við markmið aðalskipulags Reykjavíkur um breyttar ferðavenjur með því að gera ráð fyrir neti göngu- og hjólaleiða, þar sem hjólaleiðir eru að hluta til á sérreinum. Innviðir fyrir virka ferðamáta eru tryggðir. Þá er gert ráð fyrir stoppistöð fyrir strætó sem fer eftir Suðurlandsvegi sem er vel tengd hjóla- og gönguleiðum, bílastæði, og akstursleiðum akandi.

Þróun umferðar á Suðurlandsvegi hefur sýnt aukningu á umferð síðastliðin ár. Það má meðal annars rekja þessa aukningu til aukins ferðamannastraums og herra hlutfalls þeirra sem búa í nærliggjandi sveitafélögum eins og Árborg, Ölfus og Hveragerði en vinna á höfuðborgarsvæðinu og keyra á milli. Flesta daga ársins annar Suðurlandsvegur þessari umferð þó svo að töluverðar raðir geti myndast á vissum tímum á sumrin og föstudögum. Deiliskipulag sem gerir ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur mun greiða fyrir umferð um Suðurlandsveg og tengda vegi.



Áhrif tvöföldunar Suðurlandsvegur og tengdra framkvæmda við stíga og betra aðgengi að stoppistöð fyrir almenningsamgöngur er talin hafa jákvæð áhrif á samgöngur og ferðavenjur.

5.4.3 Loftslag

Samgöngur hafa veruleg áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda. Áhrifaríkustu leiðirnar til að ná fram samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum eru almenn þróun loftslagsvænni farartækja, áhersla á orkuskipti og fjölbreyttari ferðamátar. Markmið tvöföldunar Suðurlandsvegur er annars vegar að greiða fyrir umferð akandi, sem getur dregið úr hvötum og aðstæðum til breytinga á ferðamáta og hins vegar að greiða fyrir umferð óvarinna vegfarenda með því að gera áætlun um heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Til framtíðar er spáð aukinni umferð um Suðurlandsveg, Áætluð árdagsumferð um Suðurlandsveg við Rauðavatnsskóg fari frá 15.500 ökutækjum árið 2018 í 25.000 ökutæki árið 2040. Áhersla á orkuskipti mun minnka áhrif af þeirri aukningu, en hlutdeild hreinna rafbíla hefur farið úr 1,8% ökutækja árið 2018 í 7,6% árið 2023¹⁸ og fer vaxandi.

Við útfærslu breikkunar Suðurlandsvegur er hugað að innviðum fyrir almenningsamgöngur og virka ferðamáta sem styður við minni losun gróðurhúsalofttegunda, og er í samræmi við aðgerð um innviði fyrir virka ferðamáta í aðgerðaráætlun í loftslagsmálum¹⁹. Lagt er út net göngu- og hjólaleiða og er hluti þess með aðskildum stígum. Tengingar yfir Suðurlandsveg eru í undirgöngum sem bæði eykur öryggi og minnkar hindrunaráhrif milli byggðar í Norðlingaholti og Árbæ yfir í græn svæði við Rauðavatn. Gert er ráð fyrir göngu- og hjólaleið með Suðurlandsvegi að norðanverðu sem mun í framtíðinni tengjast nýju athafnasvæði á Hólmsheiði og áfram að sveitarfélagamörkum í austur. Við eldsneytis- og þjónustustöð við Norðlingabraut er gert ráð fyrir stoppistöð fyrir strætó og bílastæði fyrir þau sem vilja geyma bílinn á leið að eða frá höfuðborgarsvæðinu og skipta yfir í almenningsamgöngur. Breiður miðdeilir í vegsniði milli Bæjarháls og Breiðholtsbrautar heldur þeim möguleika opnum að koma fyrir almenningsamgöngum í sérrými á þeirri leið.

Breikkun Suðurlandsvegur er líkleg til að hafa neikvæð áhrif á loftslag vegna aukinnar umferðar en unnið er á móti neikvæðum áhrifum með uppbyggingu innviða fyrir aðra ferðamáta, stígum og aðstöðu fyrir almenningsamgöngur. Árangur í orkuskiptum bílaflotans mun hafa úrslitaáhrif á það hvort losun muni aukast eða minnka, og umhverfisáhrif eru því metin óviss.

5.4.4 Byggð og byggðamynstur

Núverandi Suðurlandsvegur er tveggja akreina vegur, 10,5 m breiður með vegöxlum og hefur vegurinn verið í núverandi legu í áratugi. Vegurinn liggur ekki hátt yfir landi og gróður vex þétt að veginum. Í matsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að breikkun vegarins mun auka sýnileika hans verulega. Framkvæmdasvæðið er nálægt vinsælum útivistarsvæðum við Rauðavatn, Rauðavatnsskóg, Rauðhóla og Hólmsá/Bugðu. Við Rauðavatn er mikilvægt útivistarsvæði og mun nýtt stígakerfi við vatnið bæta ásýnd þar. Ný mannvirki verða meira áberandi við Heiðmerkurveg en sýnileiki þeirra verða ekki mikil frá

¹⁸ Tölfræði úr samantekt Kveiks hjá RÚV sjá <https://www.ruv.is/kveikur/rafbilavaedingin-er-annad-saetid-nog/>

¹⁹ Sjá aðgerðaráætlun í loftslagsmálum hér <https://www.stjornarradid.is/verkefni/umhverfi-og-natturuvernd/loftslagsmal/adgerdaaetlun-i-loftslagsmalum/>



útvistarsvæðinu í Rauðhólum og Heiðmörk. Þess verður gætt að lágmarksröskun verði við Hólmsá/Bugðu vegna framkvæmdanna. Það er mat Vegagerðarinnar að áhrif tvöföldunar vegarins á landslag verði neikvæð, þar sem tvöfaldur vegurinn verður meira áberandi í landslaginu en sá vegur sem er í dag. Dregið er úr áhrifum á ásýnd með skilmálum um að vegurinn falli vel að umhverfi sínu og að fyllt verði í miðdeili og vegfláa með mold og svæðin grædd upp. Á framkvæmdatíma verða áhrif á ásýnd framkvæmdasvæðisins og á þá sem stunda útvist á fyrrnefndum svæðum talsvert neikvæð vegna þess mikla rasks sem fylgir stórum vegaf framkvæmdum en þau áhrif verða að hluta tímabundin en varanleg áhrif verða að nokkru leyti háð verktilhögun framkvæmdaraðila.

Neikvæð áhrif verða á ásýnd byggðar og umhverfi vegna breikkunar Suðurlandsvegur en eru ekki líkleg til að hafa verulega neikvæð áhrif á fólk, sem stundar útvist á Rauðhóla- og Heiðmerkursvæðinu. Dregið verður úr neikvæðum áhrifum á ásýnd með vönduðum frágangi og hljóðmön til að draga úr sýnileika við Rauðavatn.

5.4.5 Heilsa og öryggi

Við aðskilnað á akstursstefnum og tvöföldun Suðurlandsvegur má gera ráð fyrir að raunhraði aukist vegna minni áhættu á framúrakstri og meira rýmis. Á móti kemur vegrið í miðdeili í veg fyrir að ökutæki lendi á öfugum vegarhelmingi ef ökumaður missir stjórn á ökutæki sínu. Hliðarsvæði nýja vegarins verða, eftir tvöföldunina öruggari og í samræmi við núverandi kröfur. Með tilliti til þessa má gera ráð fyrir að slysatíðni og slysakostnaður muni lækka samhliða aðgerðunum. Auk þess tryggir nýtt vegafyrirkomulag styttri akstur tíma viðbragðsaðila inn og út úr höfuðborgarsvæðinu. Umferðaröryggi mun aukast.

Hluti af framkvæmdinni er heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur næst þéttbýlinu og með því er stutt við aðgengi að útvistarsvæðum og aðstæður til heilsuefningar. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir nýju fyrirkomulagi fyrir stoppistöðvar almenningssamgangna í umhverfi sem bíður upp á meira umferðaröryggi en er nú. Endurhönnun bílastæða og af- og fráreina við eldsneytis- og þjónustustöð við Norðlingaholt er til þess gerð að auka umferðaröryggi og illa afmarkað malarsvæði sem í dag er notað sem bílastæði fyrir minni og stærri bíla meðfram Suðurlandsvegi verður aflagt. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir nýju bílastæði fyrir minni bíla austan þjónustustöðvarinnar en ekki er gert ráð fyrir bílastæðum fyrir stærri bíla til að leggja á í lengri eða skemmri tíma. Umræða hefur verið um að finna stórum bílum annan stað, án þess að fyrir liggi tillaga í þeim efnum og eru allar hugmyndir að staðsetningu nýs svæðis fyrir slík stæði velkomnar.

Suðurlandsvegur verður áfram í sömu legu næst byggðinni í Selásnum í Árbæjarhverfi. Vegna umferðar í dag og spár um aukningu umferðar til framtíðar er gert ráð fyrir að hækka núverandi hljóðvarnir við Árbæjarhverfi. Koma á fyrir hljóðvörnum meðfram hverfinu en ekki er hægt að verja með „hefðbundnum“ hljóðvörnum efri hæðir húsa þar sem hljóðstig hækkar. Við þau hús þarf að beita byggingartæknilegum lausnum til að hljóðstig innandyra uppfylli viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða. Með hljóðvörnum austan vegarins á þessum kafla við hluta Rauðavatn verður hljóðstig næst veginum og á stígum samsíða honum lækkað.

Breikkun Suðurlandsvegur er líkleg til að hafa **jákvæð áhrif** á umferðaröryggi, styðja við aðgengi að útvistarsvæðum, og með mótvægisáðgerðum, sem gera ráð fyrir að hljóðstig í íbúðabyggð verði undir



viðmiðunarreglum reglugerðar um hávaða, ættu áhrif fyrirhugaðrar framkvæmda ekki að vera veruleg, m.a. í samanburði við núverandi ástand. Óvissa er um áhrif á íbúa húsa þar sem ekki verður hægt að halda hljóðstigi niðri með hefðbundnum hljóðvörnum. Breikkunin er líkleg til að hafa óveruleg áhrif á loftgæði að loknum framkvæmdum og er talið að framkvæmdin mun frekar draga úr loftmengun á svæðinu.

5.4.6 Vatn og vatnsvernd

Breikkun Suðurlandsvegjar mun hafa áhrif á vatnalíf, bæði varanlega og á framkvæmdatíma og viðhalda töluverðu álagi á umhverfi og lífríki Hólmsár/Bugðu. Áform um allt að 4.5 ha landfyllingu í Rauðavatni er stórtækt inngríp inn í samfélag vatnplantna og dýralífs í vatninu sem þróast hefur undir núverandi aðstæðum. Rauðavatn nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd og forðast ber að raska því nema brýna nauðsyn beri til. Með því er átt við brýna almannahagsmuni skv. athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum um náttúruvernd. Gæta þarf þess ástand vatnshlota á svæðinu rýrni ekki vegna framkvæmdanna, hvorki á framkvæmdatíma, né að þeim loknum.

Áhrif á lífríki Rauðavatns verða staðbundið nokkuð neikvæð en mislæg vegamót við Breiðholtsbraut, sem og gerð nýs stígakerfis meðfram Rauðavatni, kallar á landfyllingu í vatnið. Með skilmálum um moldarjarðveg á vegöxlum og í miðdeili ætti að verða betri síun á efnum frá veginum en nú er og með byggingu vegriða í miðdeili og við brýr ásamt stærri vegfláum ætti mengunarhætta vegna slysa að verða minni en við núverandi aðstæður. Skilmálar í deiliskipulaginu kveða á um að raski við framkvæmdir við ár og vötn verði haldið í lágmarki og að ráðist skuli í aðgerðir til að fyrirbyggja að mengunarefni berist í ár og vötn á framkvæmda- og rekstartíma. Að teknu tilliti til þeirra ráðstafana sem til stendur að framkvæma varðandi frágang við nýjan Suðurlandsveg og aukins öryggis vegarins eru áhrif á vötn og ár metin óveruleg.

Fyrir liggur að hluti framkvæmdasvæðisins er innan öryggissvæðis vatnsverndar, bæði vegna grunnvatns og yfirborðsvatns, en utan aðrennslisvæða grunnvatns til vatnsbóla og er svæðið í næsta nágrenni afmarkaðra grann- og fjarsvæða vatnsbóla. Áhrif á vatnsverndarsvæði geta orðið neikvæð á framkvæmdatíma breikkunar Suðurlandsvegjar vegna mengunarhættu ef óhöpp verða. Áhrifin verði hins vegar verulega jákvæð á rekstartíma þar sem aðskilnaður akstursstefna og vegrið eru líkleg til að minnka óhappatíðni verulega og moldarfyllingar í fláum og miðdeili auka líkur á að hægt verði að ná upp mengunarefnum ef slys verða.

Fyrir Vegagerðina er unnið að áhættumati vegna vatnsverndar vegna tvöföldunar Suðurlandsvegjar. Miðað er við að hættumatinu verði lokið í ársbyrjun 2025. Hættumatið mun skila af sér ítarlegum mótvægisaðgerðum fyrir bæði rekstrar- og framkvæmdatíma. Í hættumatinu verða m.a. valdar viðeigandi mengunarvarnir til að koma í veg fyrir slys sem getur valdið mengun. Áhættumatið verður hluti af umsókn framkvæmdaraðila um rekstrarleyfi.

Í deiliskipulaginu eru skilmálar sem styðja við vatnsvernd og er ætlað að draga úr hættu á því að mengun berist í vatnsbólin og til að takmarka áhrif slíkra mengunaratburða. Ekki er ásættanlegt að mengun berist í vatnsbólin. Þar á meðal er sett skilyrði að við umsókn um framkvæmda- og starfsleyfi muni liggja fyrir ítarlegt hættumat þar sem fram komi skýr greining á viðkvæmni framkvæmdasvæðisins og hvernig



hönnun vega og ákvarðanir um mótvægisáðgerðir bæði á rekstrar- og framkvæmdatíma taki mið af niðurstöðum matsins, auk þess sem fram komi áætlun um vöktun og ítarleg viðbragðsáætlun. Að teknu tilliti til mótvægisáðgerða og skilmála í deiliskipulagi er breikkun Suðurlandsvegur talin hafa hafa óveruleg áhrif á vatnsvernd og vatnafar.

5.4.7 Náttúru- og menningarminjar

Framkvæmdir við tvöföldun Suðurlandsvegur munu við tengingu við Heiðmerkurveg raska nútímahrauni sem nýtur sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd og er jafnframt innan fólksvangsins í Rauðhólum. Áhrifin eru óveruleg þar sem hraunið á þessum kafla er mikið raskað, auk þess að vera hulið jarðvegi og hefur þar með að mestu glatað verndargildi sínu.

Rask verður á vistgerðum með hátt verndargildi en ekki verður um óásættanlega mikið rask að ræða. Jákvætt er að tekið sé tillit til Rauðavatnsskógar við hönnun framkvæmdarinnar. Um er að ræða umfangsmikla framkvæmd á framkvæmdasvæði sem er vel gróið. Engar sjaldgæfar plöntur eða plöntur á valista fundust innan áhrifasvæðis fyrirhugaðra framkvæmda en framkvæmdirnar munu hafa varanleg áhrif á afmörkuðu svæði á tvær vistgerðir með mjög hátt verndargildi, starungsmýrarvist og runnamýravist, en báðar teljast þær til votlendis. Samkvæmt matsskýrslu finnst starungsmýrarvist á svæði sem er 2,6 ha að flatarmáli en skv. lögum um náttúruvernd nýtur votlendi stærra en 2 ha sérstakrar verndar. Á svæðinu er engin vistgerð sem telst fágæt á landsvísu en 12 eru á lista Bernarsamningsins yfir vistgerðir sem þarfnast verndar. Þrátt fyrir að gert sé ráð fyrir þrengra vegsniði við Rauðavatnsskóg verður skerðing á vestasta hluta skógarins vegna göngu- og hjólastígs og síðan vegna mislægra vegamóta við Breiðholtsbraut. Þannig liggur fyrir að nokkuð umfangsmikil röskun verður á gróðri við fyrirhugaðar framkvæmdir og að vistgerðir og vistlendi sem hafa hátt verndargildi og njóta verndar munu raskast á afmörkuðu svæði en að áliti Náttúrufræðistofnunar Íslands er hins vegar ekki um óásættanlega mikið rask að ræða. Áhrif á gróður og vistgerðir verða nokkuð neikvæð.

Fyrirhuguð landfylling er inngríp sem mun ójákvæmilega hafa neikvæð áhrif á fuglalíf svæðisins vegna þess mikla rasks og ónæðis sem slíkar framkvæmdir koma til með að hafa en umfang áhrifanna ræðst m.a. af stærð landfyllingarinnar. Fyrir liggur að fyrirhugaðar framkvæmdir kunna jafnframt að hafa neikvæð áhrif á fuglalíf við Bugðu/Hólmsá m.a. á grágæs og straumönd sem eru á valista og þá einkum á framkvæmdatíma, en til lengri tíma eru áhrifin líkleg til að vera óveruleg. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda eru engu að síður metin nokkuð neikvæð á fuglalíf og þá einkum staðbundið við Rauðavatn og við á Bugðu/Hólmsá á framkvæmdatíma.

Fyrir liggur að minjar, sem taldar eru í mikill hættu vegna framkvæmda tengdum tvöföldun Suðurlandsvegur, eru 71 talsins. Í fornleifaskráningu eru lagðar til mótvægisáðgerðir vegna 16 minja en skráning annarra minja í mikilli hættu er talin fullnægjandi mótvægisáðgerð. Settir eru skilmálar í deiliskipulagi um að við nánari hönnun vegarins skuli skoðað hvort mögulegt sé að færa rampa, hliðarvegi, vegamót og stíga til að minnka rask minja. Að öðrum kosti þarf að girða minjarnar af á meðan á framkvæmdum stendur eða rannsaka þær. Einnig er í skilmálum kveðið á um að við framkvæmdir verði farið eftir þeim mótvægisáðgerðum sem Minjastofnun hefur lagt fram til verndar minjum og minjaheildum. Framkvæmdin er ekki líkleg til að hafa veruleg áhrif á minjar en þrengt verður að fjölda



minja og rask verður á öðrum. Framkvæmdin mun hafa neikvæð áhrif á þær fornminjar sem raskast eða eyðileggjast.

5.5 Samantekt á niðurstöðum umhverfismats

TAFLA 5. Samantekt á niðurstöðum umhverfisáhrifa.

UMHVERFISÞÁTTUR	ÁHRIF	MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG/ EÐA EFTIRFYLGNI
Samgöngur og ferðarvenjur	Jákvæð	Stutt við vistvænar ferðavenjur með neti göngu- og hjólaleiða og stutt við greiðar samgöngur.
Loftslag	Óviss	Neikvæð áhrif vegna aukinnar umferðar en jákvæð vegna innviða fyrir aðra ferðamáta. Óvissa er um áhrif af orkuskiptum bílaflotans og eru umhverfisáhrif því metin óviss.
Byggð – og byggðamynstur	Neikvæð	Neikvæð áhrif á ásýnd umhverfis en dregið verður úr neikvæðum áhrifum með vönduðum frágangi og hljóðmön til að draga úr sýnileika.
Heilsa og öryggi	Jákvæð Óveruleg	Jákvæð áhrif á umferðaröryggi, jákvæð á aðgengi að útivistarsvæðum og óveruleg áhrif á loftgæði og hljóðvist.
Vatn	Óveruleg	Að teknu tilliti til mótvægisáðgerða og skilmála í deiliskipulagi er breikkun Suðurlandvegur talin hafa hafa óveruleg áhrif á vatnsvernd og vatnafar.
Náttúru- og menningarminjar	Neikvæð	Staðbundin neikvæð áhrif á fuglalíf og gróður. Neikvæð áhrif á þær minjar sem raskast eða eyðileggjast.

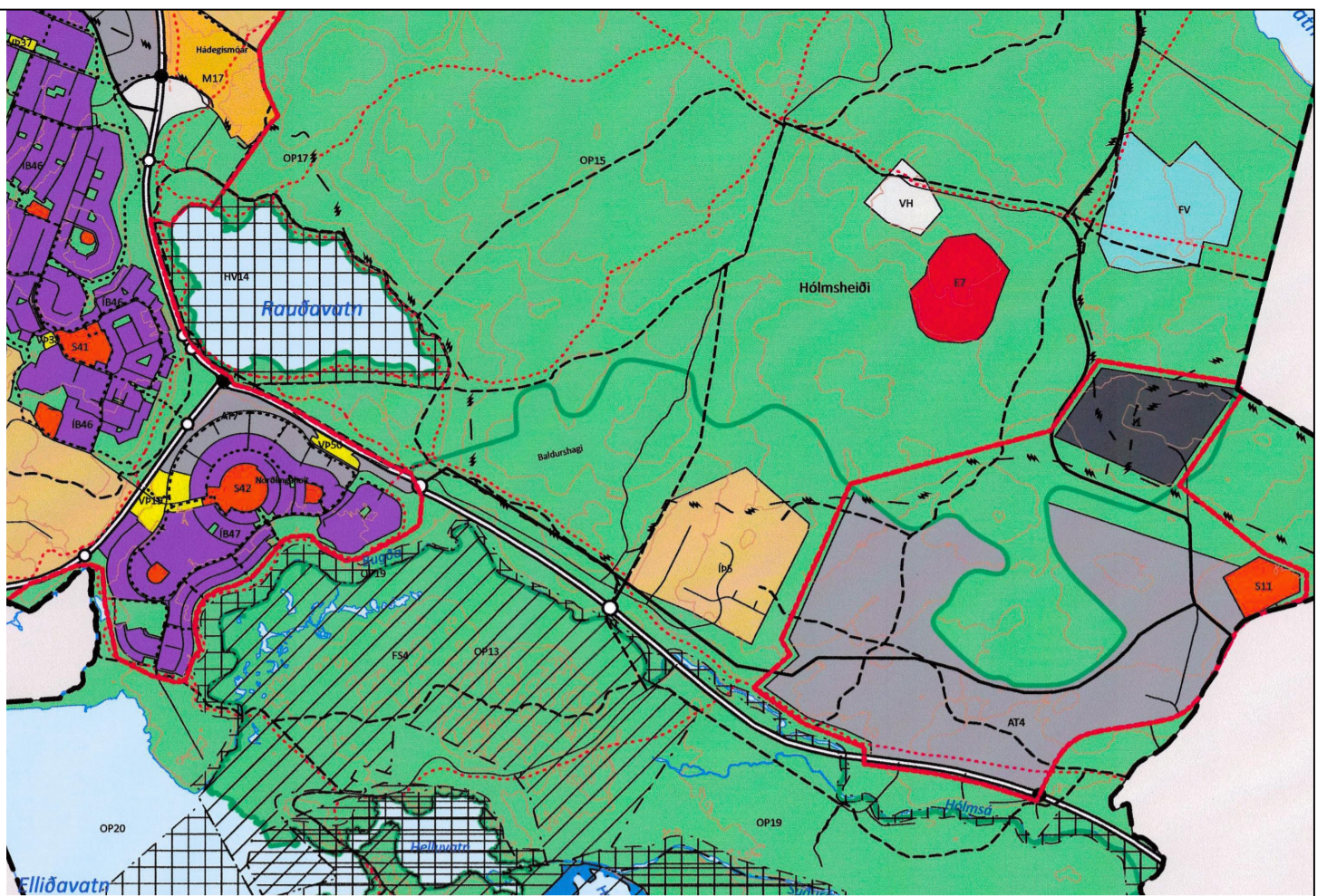
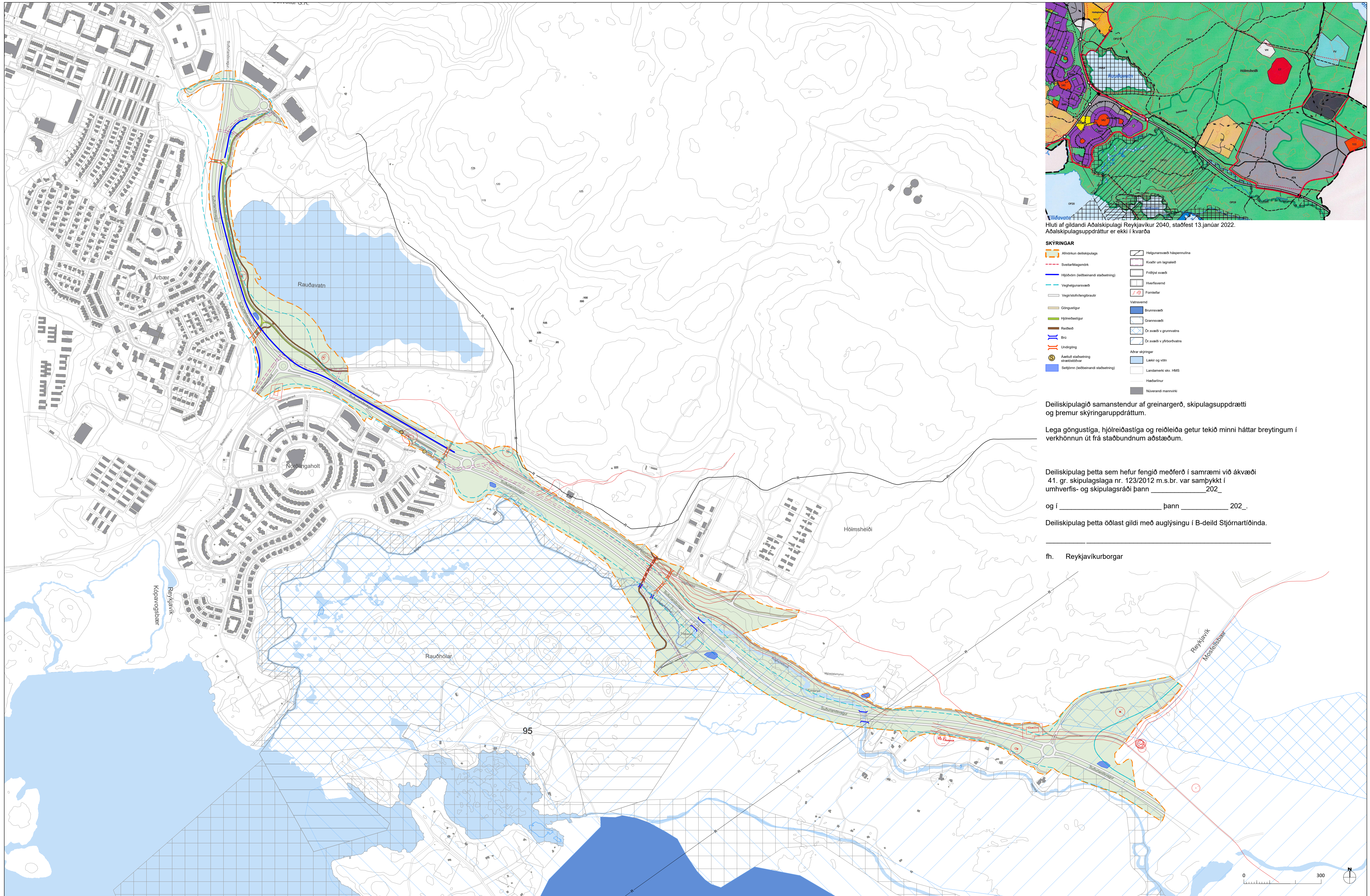
5.6 Mótvægisáðgerðir

Í deiliskipulagstillögunni er brugðist við mögulegum áhrifum vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur með eftirfarandi hætti:

- Suðurlandsvegur liggur um og við vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins og vatnsvernd er leiðandi stef í deiliskipulaginu. Áður en gefin eru út starfs- og framkvæmdaleyfi fyrir Suðurlandsveg skal liggja fyrir ítarleg lýsing af mótvægisáðgerðum vegna vatnsverndar byggðar á áhættumati. Skulu þær taka bæði til aðgerða á framkvæmdatíma og rekstartíma vegarins.
- Settir eru skilmálar um að gæta þurfi þess að ástand vatnshlota á deiliskipulagssvæðinu sé í samræmi við umhverfismarkmið þeirra og að ástand þeirra rýrni ekki, hvorki á framkvæmda- eða rekstartíma. Þetta á t.d. við um vatnshlotið Rauðavatn og þarf að gæta að þessu við framkvæmdir vegna landfyllingar.
- Mikilvægt er að umferð vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur valdi ekki auknu álagi á Heiðmörk vegna þeirra vatnsverndarsvæða sem þar eru. Ekki er heimilt að beina umferð inn í Heiðmörk á framkvæmdatíma.
- Vegsnið er haft þrengra meðfram Rauðavatnsskógi til tvöföldun vegarins skerði skóginn sem minnst.



- Vegrið skulu vera við allar brýr á Hólmsá/Bugðu til að koma í veg fyrir að bílar geti hafnað í ánni ef til óhappa eða slysa kemur. Brýr skulu hannaðar þannig að þær þrengi frekar að farvegi árinna. Áhersla skal lögð á að ekki verði um að ræða rask og úrrennsli af framkvæmdasvæði í ána eða Rauðavatn með tilheyrandi gruggmyndun. Settar verða takmarkanir á hvenær vinna við brýr yfir Bugðu og vegagerðina geta farið fram.
- Gert er ráð fyrir heildstæðu neti göngu-, hjóla og reiðleiða og stoppistöðvum almenningsgangna við þjónustustöð við Norðlingavað. Huga skal að öryggi allra vegfarenda við hönnun undirganga fyrir göngu-, hjóla og reiðleiðir t.a.m. með því að tryggja viðeigandi aðskilnað vegfarendahópa.
- Vega- og stígagerð verður með lágmarksraski utan við veg og stíga innan friðlandsins við Rauðhóla.
- Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út skal liggja fyrir yfirlit yfir mótvægisáðgerðir vegna minja og í framkvæmdaleyfi skal setja skilyrði um að Vegagerðin fari eftir þeim mótvægisáðgerðum sem Minjastofnun leggur fram til verndar minjum og minjaheildum.
- Við nánari hönnun breikkunar Suðurlandsvegjar skal skoða hvort mögulegt er að færa rampa, hliðarvegi, vegamót og stíga til að minnka rask minja. Að öðrum kosti þarf að girða minjarnar af á meðan á framkvæmdum stendur eða rannsaka þær.
- Settir eru skilmálar um að öll verkhönnun og framkvæmdir við tvöföldun Suðurlandsvegjar og tengdar framkvæmdir skal taka mið af því að koma í veg fyrir að mengun berist í vatnsból höfuðborgarsvæðisins og að mengunarvarnir sem notaðar verði í vegöxlum á vatnsverndarsvæði verði í hæsta gæðaflokki og miði að því að ná hámarksárangri í að takmarka og stöðva dreifingu mengunar.
- Til að draga úr áhrifum vegna hljóðvistar tengdri framtíðarumferð Suðurlandsvegjar er gert ráð fyrir hljóðvörnum í nágrenni Rauðavatns nærri mislægum gatnamótum við Bæjarháls, með það að markmiði að draga úr ónæði af völdum bílaumferðar fyrir þau sem stunda útivist við Rauðavatn og Rauðavatnsskóg. Gert er ráð fyrir hljóðvörnum við Selás í hverfisSKIPULAGI til að draga úr áhrifum á íbúðabyggð.
- Til að minnka áhrif á landslag og ásýnd mun tvöfaldur Suðurlandsvegjar fylgja núverandi veglínu nema þar sem veglína er færð til við Breiðholtsbraut. Settir eru skilmálar um að fyllt verði í miðdeili og vegfláa með mold og svæðin grædd upp. Vegurinn ætti því að falla vel að umhverfi sínu að fáum árum liðnum.



Hluti af gildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040, staðfest 13.janúar 2022. Aðalskipulagsuppráttur er ekki í kvarða

SKÝRINGAR

Afmörkun deiliskipulaga	Helgunarsvæði háþernunna
Svættarlagsgrenn	Kvætr um lagstæð
Hjólveg (eðbenandi staðsetning)	Frjósja svæði
Veghelgunarsvæði	Hverfisvendi
Veggrindir/veggröndur	Fornleifar
Göngustígur	Vatnsvendi
Hjólreiðastígur	Brunnsvæði
Reiðleið	Grammsvæði
Brú	Or svæði v grunnavats
Undirgöng	Or svæði v yfirborvats
Aðalskipti staðsetning strætisbús	Aðrir skýringar
Setjörn (eðbenandi staðsetning)	Lækir og vötn
	Landamarki skv. HMS
	Hábarinnur
	Nývandi mannvirki

Deiliskipulagið samanstendur af greinargerð, skipulagsupprætti og þremur skýringaruppráttum.

Legga göngustíga, hjólreiðastíga og reiðleiða getur tekið minni háttar breytingum í verkhönnun út frá staðbundnum aðstæðum.

Deiliskipulag þetta sem hefur fengið meðferð í samræmi við ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2012 m.s.br. var samþykkt í umhverfis- og skipulagsráði þann _____ 202_

og í _____ þann _____ 202_.

Deiliskipulag þetta óðlast gildi með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda.

fh. Reykjavíkurborgar

Eftir auglýsingu tilögu voru gerðar breytingar á upprætti og eru þessar helstar:

- Lagfæringar og viðbætur á kvöðum fyrir lagnaleiðir veitna
- Rauðavátnslínu 1 og helgunarsvæði hennar var bætt á upprætti
- Afmörkun veghelgunarsvæðis Suðurlandsvegur yfirfarin með Vegagerðinni.
- Ítarlegri upplýsingar um minjar og frjólhelguð svæði þeirra t.a.m. gamlir vegir, götur og slóðar.
- Akstursteið til vesturs af bílastæði við Norðlingaváð tekin út.
- Hjólvarnir settar inn við Rauðavátnsskóg

Litamunur á göngu og hjólaleiðum gerður skýrari og minni breytingar á framsetningu á upprætti.

ÚTGAFA	DAGS	ÚTGÁFUFRÉLL	HANNAÐ	TEKN.	YFIRF.
02	2025-09-22	Minjar uppfærðar	GAL	GAL	HRB
03	2026-01-12	Veghelgunarsvæði uppfærð og fleira	GAL	GAL	HRB

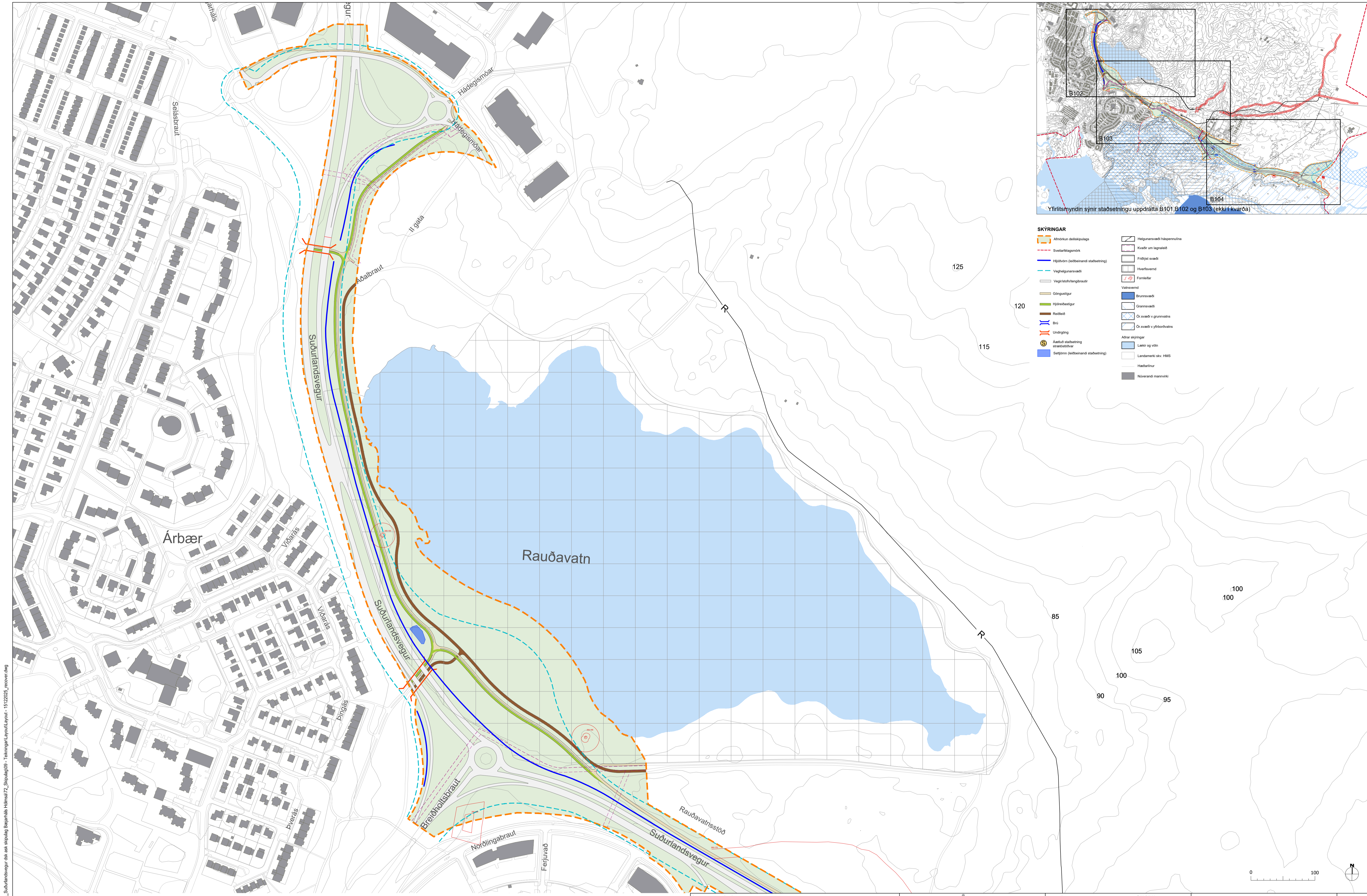
EFLA
VERKFRÆÐISTOFA

Vegagerðin
Reykjavíkurborg

VERKNUMER 100624	UNNIÐ GAL/HLH
VERKNUMER	RYNT HRB
DAGS 15.01.2025	BLAÐSTÆRÐ A1
MÆLIKVARDI 1.6500	

RB DEILISKIPULAG	UTGAFA A
Deiliskipulagsuppráttur Bæjarháls - Hólmsá	

TEKNIKA NÚMÉR B101



SKYRINGAR

Almörkun deiliskipulags	Helgumarsvæði háspennulína
Svættarfélagsmörk	Kvæðir um lagnaleið
Hljóðörn (telibeind stöðsetning)	Frídytt svæði
Veghelgunarsvæði	Hverfjallsvæði
Vegrástíftengibrautir	Fontællar
Gönguástigur	Vátrsvæði
Hjólreiðstigur	Brunnsvæði
Reiðleið	Grannsvæði
Brú	Örsvæði v. grunnvatns
Undirgöng	Örsvæði v. yfirborðvatns
Ástætt stöðsetning stafræðisíðu	Aðrar skýringar
Settönn (telibeind stöðsetning)	Lækir og vötn
	Landsmerki skv. HMS
	Hæðarlínur
	Núverandi mannvæki

Eftir auglýsingu tillögu voru gerðar breytingar á uppdrætti og eru þessar helstar:

- Lagfæringar og viðbætur á kvöðum fyrir lagnaleiðir veitna
- Rauðavatslínu 1 og helgumarsvæði hennar var bætt á uppdrátt
- Almörkun veghelgunarsvæðis Suðurlandsvegur yfirfarin með Vegagerðinni.
- Ítarlegri upplýsingar um minjar og fríðhelguð svæði þeirra t.a.m. gamlir vegir, götur og slóðar.
- Akstursleið til vesturs af bílastæði við Norðlingaváð tekin út.
- Hljóðvarnir settar inn við Rauðavattsskóg

Litامنur á göngu og hjólaleiðum gerður skýrari og minni breytingar á framsetningu á uppdrætti.

ÚTÍG. DAGS.	ÚTGAUFERILL	HANNAÐ	TEKNI	YFIRF.
02	2025-09-22	Minjar uppfærðar	GAL	GAL HRB
03	2026-01-12	Veghelgunarsvæði uppfærð og fleira	GAL	GAL HRB

EFLA
VERKFRÆÐISTOFA

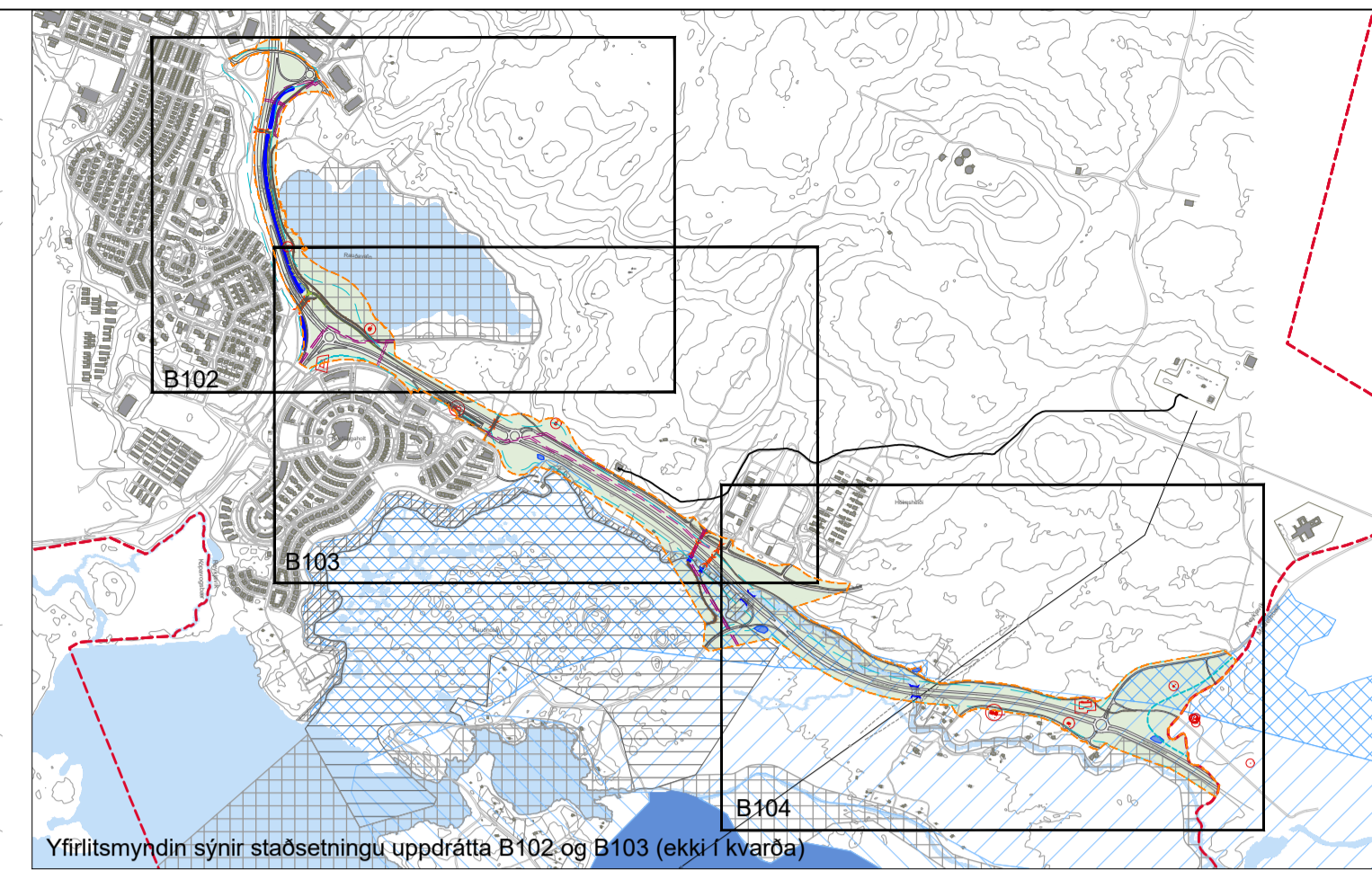
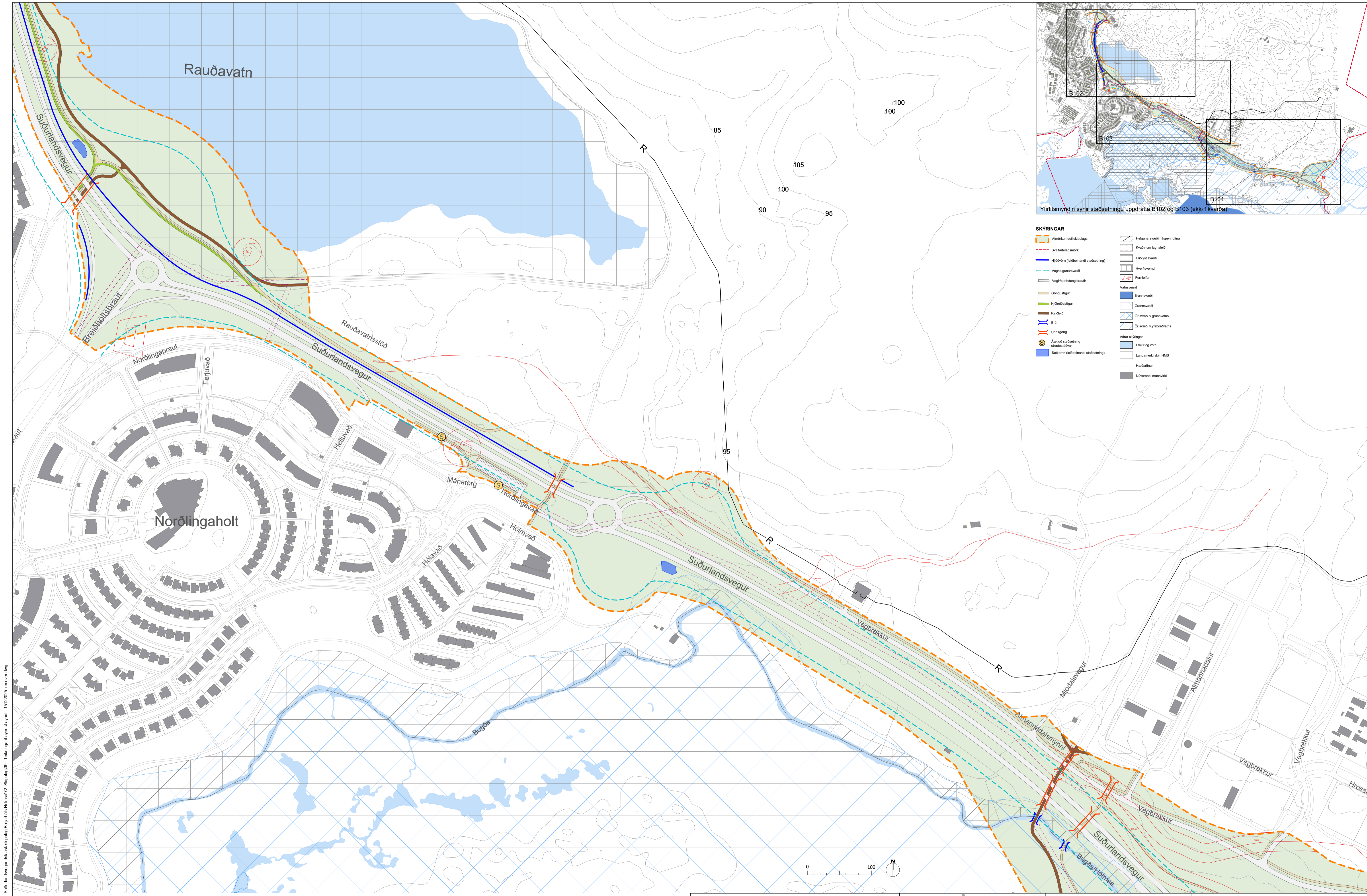
Reykjavíkurborg

Vegagerðin

VERKNUMER 100624	UNNIÐ: GAL/HLH
VERKNUMER	RYNT: HRB
DAGS. 15.01.2025	BLAÐSTÆRÐ A1
MÆLIKVARDI 1:2500	

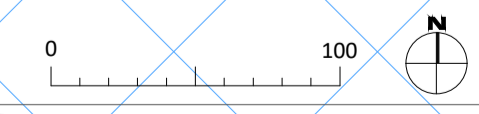
SUÐURLANDSVEGUR DEILISKIPULAG Bæjarhálshólmsá	TEKNI NUMER B102
Skýringaruppdráttur Bæjarhálshólmsá - Vegbrekka	ÚTGAFA A

C:\RR\Reykjavikurborg_2020\100624_Suðurlandsvegur.dwg - 15122025_recover.dwg



SKÝRINGAR

Amörkun deiliskipulags	Helgunarsvæði háspennulína
Sveitarlöggerð	Kvæði um lagnaleið
Hljóðorn (eðliþendi staðsetning)	Frjálst svæði
Veghelgunarsvæði	Hverfisvendi
Veggróðurhengibrautir	Fornleifar
Göngustígur	Vatnsvendi
Hljóðestígur	Bunnsvæði
Raðstöð	Griannsvæði
Brú	Örsvæði v. grunnvatns
Undirgöng	Örsvæði v. yfirborvatns
Ástæða staðsetning straðstöðvar	Aðrar skýringar
Setjörn (eðliþendi staðsetning)	Lækir og vötn
	Landamerki skv. HMS
	Hæðarlínur
	Núverandi mannvirki



- Eftir auglýsingu tillögu voru gerðar breytingar á uppdrætti og eru þessar helstar:
- Lagfæringar og viðbætur á kvóðum fyrir lagnaleiðir veltna
 - Rauðavatnslnu 1 og helgunarsvæði hennar var bætt á uppdrátt
 - Afmörkun veghelgunarsvæðis Suðurlandsvegur yfirfarin með Vegagerðinni.
 - Ítarlegri upplýsingar um minjar og fríðhelguð svæði þeirra t.a.m. gamlir vegir, götur og slóðar.
 - Akstursleið til vesturs af bilastæði við Norðlingavað tekin út.
 - Hljóðvarnir settar inn við Rauðavatnsskóg
- Litarnúmer á göngu og hjólaleiðum gerður skýrari og minni breytingar á framsetningu á uppdrætti.

ÚTÍ. DAGS	ÚTGÁFUFERILL	HANNAÐ	TEKNI	YFIRF.
02	2025-09-22	Minjar uppfærðar	GAL	GAL HRB
03	2026-01-12	Veghelgunarsvæði uppfærð og fleira	GAL	GAL HRB

EFLA
VERKFRÆÐISTOFA

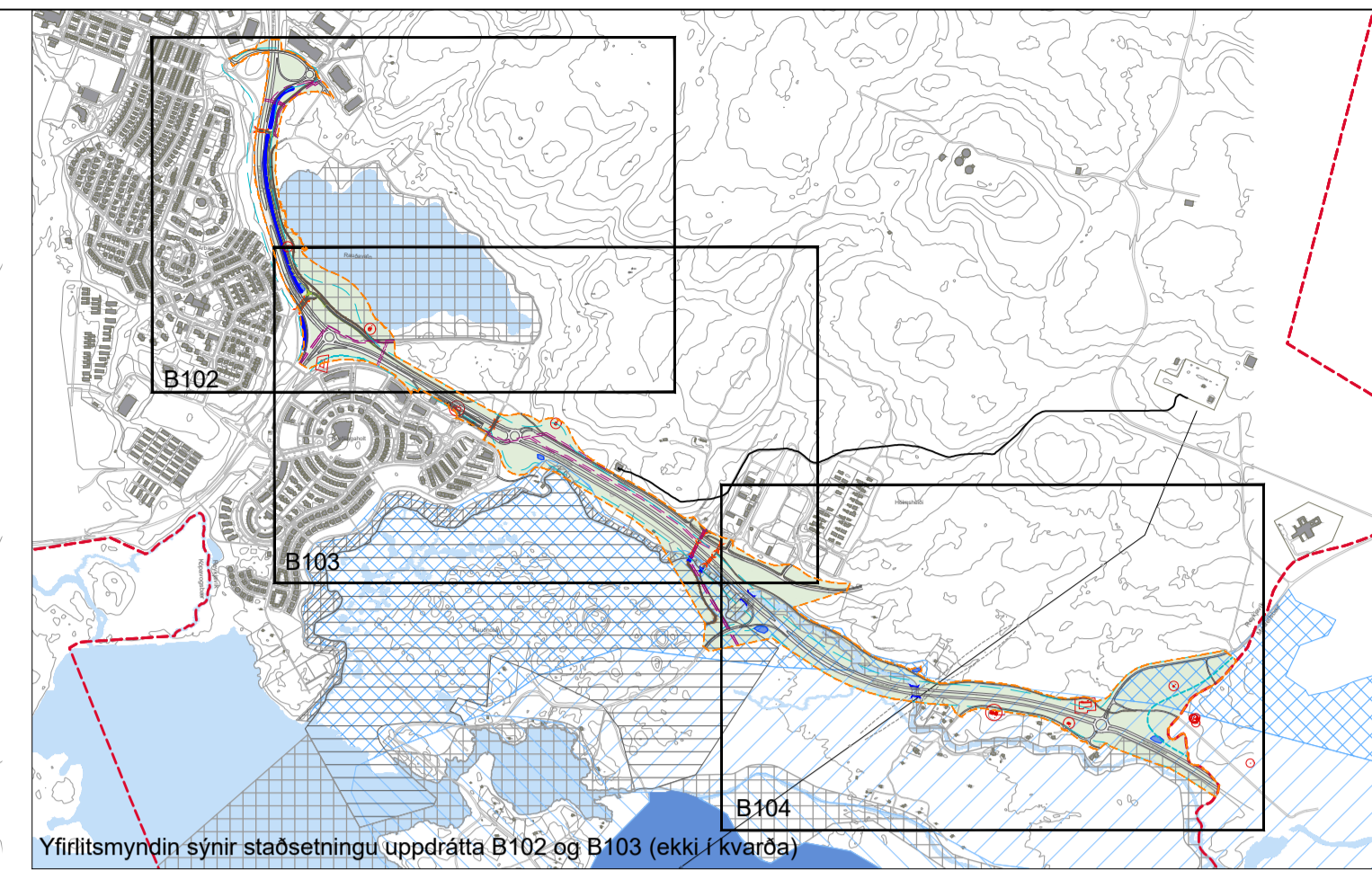
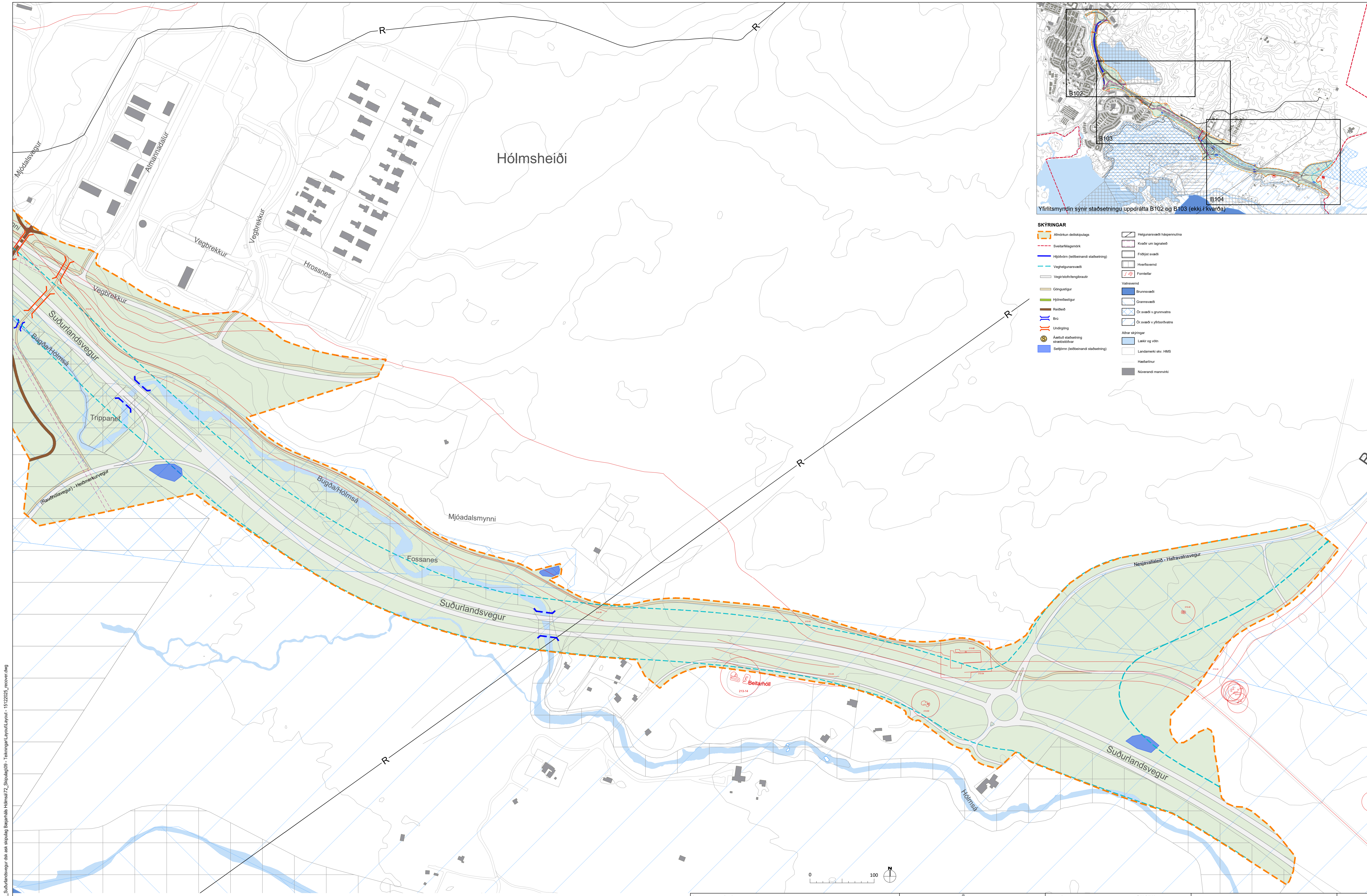
Reykjavíkurborg

Vegagerðin

VERKNUMER 100624	URNVD: GAL/HLH
VERKNUMER	RYNT: HRB
DAGS: 15.01.2025	BLAÐSTÆRÐ A1
MÆLIKVARDI 1:2500	

SUÐURLANDSVEGUR DEILISKIPULAG Bæjarháls - Hólmhá	TEKNIÞVA NÚMÉR B103
Skýringaruppdráttur Vegbrekka - Hólmhá	ÚTGÁFA A

C:\RR\Reykjavikurborg_2020\100624_Suðurlandsvegur.dwg - Tekningar\Layout\Layout - 15122025_recover.dwg



SKYRINGAR

Almökun deiliskipulags	Helgunarsvæði háþernullna
Sveitarfélagsmörk	Kvæðir um lagræði
Hljóðm (útbændi staðseting)	Frídyt svæði
Veghelgunarsvæði	Þverfösvæði
Vegristofnengbrautr	Formkettar
Göngustígur	Vatnsvæði
Hjólavélgangur	Brunnsvæði
Ráðstöð	Grassvæði
Brú	Or svæði v. grunnvatns
Undirgöng	Or svæði v. yfirborðvatns
Áætluð staðseting strætisbús	Abnar skýringar
Setform (útbændi staðseting)	Lækir og vötn
	Landsmætti skv. HMS
	Hæðarlínur
	Núverandi mærvörk

ORR Reykjavíkurborg, 220010824_Suðurlandsvegur.dwg, skjalag, Bæjarskipti Hólmsá172_Skipulag109 - Teikningar/Layout/Layout - 15122025_recover.dwg

Eftir auglýsingu tillögu voru gerðar breytingar á uppdrátti og eru þessar helstar:

- Lagfæringar og viðbætur á kvæðum fyrir lagræðileir veitna
- Rauðavatnslínu 1 og helgunarsvæði hennar var bætt á uppdrátt
- Almökun veghelgunarsvæðis Suðurlandsvegur yfirfarin með Vegagerðinni.
- Ítarlegri upplýsingar um minjar og fríhelguð svæði þeirra t.a.m. gamlir vegir, götur og slóðar.
- Akstursleið til vesturs af bílastæði við Norðlingaváð tekin út.
- Hljóðvarnir settar inn við Rauðavatnsskóg

Litamenur á göngu og hjólaleiðum gerður skýrari og minni breytingar á framsetningu á uppdrátti.

ÚTÍ. DAGS	ÚTGÁFUFRILL	HANNAÐ	TEKN.	YFIRF.
02	2025-09-22	Minjar uppfærðar	GAL	GAL HRB
03	2026-01-12	Veghelgunarsvæðiuppfærð og fleira	GAL	GAL HRB

EFLA
VERKFRÆÐISTOFA

Reykjavíkurborg

Vegagerðin

VERKNUMER	100624	URNVD:	GAL/HLH
VERKNUMER		RYNT:	HRB
DAGS:	15.01.2025	MÆLIKVARDI	1:2500
		BLAÐSTÆRÐ	A1

SUÐURLANDSVEGUR	TEKNIKA NÚMÉR
DEILISKIPLAG	B104
Bæjarháls - Hólmsá	
Skýringaruppdráttur	ÚTGÁFA
Vegbrekka - Hólmsá	A

Arnar Ingi Ingvarsson

Umsögn birt **15.08.2025**

Meðfylgjandi eru athugasemdir fyrir hönd ábúenda á Hólmi og Bakkakoti.

- [PDF](#)

[Athugasemdir við deiliskipulagstillögu_15.8.2025.pdf](#)

13

Reykjavíkurborg
Borgartúni 12 – 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 15. ágúst 2025

Efni: Athugasemdir við auglýsta deiliskipulagstillögu um tvöföldun Suðurlandsvegar frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá – USK23060119

Fyrir hönd ábúenda á Hólmi og Bakkakoti eru gerðar eftirfarandi athugasemdir við auglýsta deiliskipulagstillögu um tvöföldun Suðurlandsvegar frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá, sbr. mál númer USK23060119.

1. Vegbreikkun til móts við Hólm og Bakkakot

Staðsetningu tvöföldunar Suðurlandsvegar er mótmælt. Breikkunin er ráðgerð of sunnarlega sem hefur í för með sér að austurtún Bakkakots er klippt í sundur til helminga með tengivegi og túnið þar með eyðilagt sem nothæft tún. Túnið var grjóthreinsað af fyrri kynslóðum og hefur verið nýtt sem verðmæt og virk auðlind alla tíð af ábúendum.

Hægur vandi er að koma í veg fyrir að túnið verði skemmt fyrir ábúendum með því að færa legu vegarins norðar. Þannig myndi vegurinn einnig færast fjær Beitarhól þar sem skráðar fornminjar og tóftir standa, sem er í samræmi við tillögu Minjastofnunar Íslands. Með því væri meðalhófs gætt og komið í veg fyrir að tjón hljótist af fyrir ábúendum.

2. Tengivegir við Hólm og Bakkakot

Athugasemdir eru gerðar við tengivegi sem tillagan boðar. Eru íbúar mjög ósáttir við tillöguna, enda hefur hún það í för með sér að tún verði skemmd með öllu. Til að hlífa túninu og forða tjóni fyrir ábúendum er lagt til að nota núverandi tengivegi við Hólm og Bakkakot.

Til að hlífa túninu er hægt að nota núverandi tengivegi við Hólm og Bakkakot eða færa veginn norðar og breyta fyrirhuguðum tengivegi. Þá eru boðaður tengivegur bæði of langur og er enginn vafi um að hann myndi mjög fljótt lokast þegar snjóar. Mikill snjór myndast á svæðinu og er mikil snjókista þar sem boðaður tengivegur er ráðgerður. Ábúendum hafa fyrir átt í miklum vandræðum með að halda núverandi tengivegum opnum yfir vetrartímann og er ljóst að sá vandi mun stórukast verði deiliskipulagstillagan óbreytt. Til staðar er svokallaður vetrarvegur sem hægt er að nýta og bæta. Hefur það í för með sér mun minna rask og þá mæla öll hagkvæmnisrök til þess að nýta núverandi tengivegi m.t.t. til snjóþyngdar á svæðinu og kostnaðar við uppbyggingu. Loks sinnir vetrarvegurinn mikilvægu hlutverki sem neyðarvegur fyrir íbúa þegar ófærð er sem verst á veturna. Um veginn geta sjúkrabílar komist og var vegurinn til að mynda mikið notaður þegar brú á Hólmsá var endurnýjuð í nokkrar vikur fyrir fáeinum árum.

3. Réttur ábúenda

Ábúendur eiga erfðafesturétt að landinu á grundvelli þinglýstra skjala. Sérstaklega var getið um óskertan ábúðarrétt ábúanda við sölu jarðarinnar frá íslenska ríkinu til Reykjavíkurbæjar í afsalsbréfi dags. 2. desember 1960. Reykjavíkurborg er því fullkunnugt um réttinn. Í réttinum felst að ábúendur hafa full afnotaumráð yfir nytjum jarðarinnar, þar með talið á ræktun, mannvirkjum, greiðslumarki og hlunnindum. Verður réttur ábúanda því ekki skertur nema með þeirra samþykki og að fullar bætur komi fyrir. Hefur Hæstiréttur Íslands staðfest að ábúðarréttur gangi framar almennum heimildum í skipulagslögum og nægja þær ekki til að rjúfa réttinn og samninga vegna skipulagsbreytinga, sbr. dómur Hæstaréttar Íslands frá 8. nóvember 2007 í máli nr. 163/2007. Telja ábúendur því fyrirhuguð áform í andstöðu við lög og dómafordæmi og áskilja sér fullan rétt til málshöfðunar verði ekki tekið tillit til athugasemda þeirra.

Virðingarfyllt,

f.h. ábúenda á Hólmi og Bakkakoti

Handwritten signature in blue ink, reading "Arnar Ingi Ingvarsson Lögmaður".

Arnar Ingi Ingvarsson lögmaður

Reykjavíkurborg skipulag
Borgartúni 12-14
Skipulagsgátt mál nr. 892/2025

Kópavogur, 15. ágúst 2025
Tilvísun: K-21172

Efni: Deiliskipulag tvöföldunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að bæjarmörkum við Hólmsá

Um er að ræða nýtt deiliskipulag fyrir tvöföldun Suðurlandsvegar. Megintilgangur tvöföldunar Suðurlandsvegar er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja aksturstefnur. Tvöföldun vegarins á þessum kafla er hluti af stærra verkefni sem er breikkun Suðurlandsvegar frá Hádegismóum í Reykjavík að Hveragerði. Þessi kafla frá Bæjarhálsi að bæjarmörkum við Hólmsá er innan lögsagnarumdæmis Reykjavíkur og liggja að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ.

Hluti deiliskipulagssvæðisins liggur um og við vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins og framkvæmdir innan þess eru leyfis skyldar hjá heilbrigðiseftirliti. Heilbrigðiseftirlitssvæðin á höfuðborgarsvæðinu mynda framkvæmdastjórn um vatnsverndarsvæði svæðisins. Þessi hluti vegarins liggur innan lögsagnarumdæmis Reykjavíkur og hefur Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur skilað umsögn þar sem fram kemur að almennt sé vel tekið á umhverfispáttum í greinargerð og umhverfismati og tekið hefur verið tillit til athugasemda heilbrigðiseftirlits á fyrri stigum verkefnisins, s.s. með að vera með moldarfyllingar í fláum og miðdeili vegar svo hægt sé að ná upp mengunarefnum ef slys verða. Heilbrigðiseftirlitið vill jafnframt benda á að við vegarhönnun verði niðurföll á veginum tengd við olúskiljur þar sem stutt er í viðtaka. Að öðru leyti vísast til umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur.

Virðingarfyllt,
f.h. Heilbrigðiseftirlitsins

Hörður Þorsteinsson

Hörður Þorsteinsson
Framkvæmdastjóri HEF

Umsögn

Tilv. UX.980(P)



Land og skógur

Reykjavíkurborg
Boratúni 12-14 105 Reykjavík
sent inn í skipulagsgátt

Selfossi, 15. ágúst 2025

Efni: **Suðurlandsvegur - USK23060119. Auglýsing till. að nýju deiliskipulagi, mnr. 892/2025**

Óskað var eftir umsögn. Undirritaður hefur kynnt sér málið, frestur til umsagnar er til 15. ágúst 2025. Land og skógur tók í ársbyrjun 2024 við hlutverki Skógræktarinnar og Landgræðslunnar. Umsögn þessi er byggð á lögum um skóga og skógrækt nr. 33/2019 og lögum um landgræðslu nr. 155/2018.

Í skýrslu er farið yfir deiliskipulagið. Lítillega er dregið á votlendisvistgerðir í skýrslunni. Hvað varðar skóg, þá er ekki að sjá að nokkur skógur skerðist við fyrirhugaðar framkvæmdir, fyrir utan lítinn hluta Rauðavatnsskógar, sem fer undir göngu- og hjólastíg. Ekki er fyllilega ljóst hve mikil skógareyðingin verður, en væntanlega verður hún undir 0,5 ha. Afar ánægjulegt er að sjá hve Rauðavatnsskógi verður vel hlíft, enda er það með allra elstu ræktuðu skógarreitum á landinu.

Skógareyðing fellur undir 19. gr. laga um skóga og skógrækt nr. 33/2019. Þurfi að eyða skógi eða hluta hans, þá fellur það undir 2. mgr. fyrrnefndrar greinar.¹ Þessutan fellur það einnig undir 3. mgr. greinarinnar,² en í því felst almennt að rækta má upp skóg til mótvægis við skógareyðingu, auk þess sem gott er að skila inn eyðublaði³ til stofnunarinnar áður en af ruðningnum verður.

- Það er mat undirritaðs að eyðing skógar eða hluta hans, sem er minni en 0,5 ha, falli ekki undir ákvæði 2. mgr., enda er í viðauka 2, lið 1.04, við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, rætt um 0,5 ha eða stærra svæði. Hinsvegar telur undirritaður að 3. mgr. eigi við um alla skógareyðingu, þ.e. þar sem skógi vöxnu landi er breytt í skóglaut. V.a.m. getur verið að vissar framkvæmdir séu þess eðlis að skógurinn sem slíkur skerðist ekki að ráði, þó að tré séu fjarlægð úr honum.

Stofnunin gerir m.ö.o. ekki athugasemdir við deiliskipulagstillöguna.

Stofnunin óskar eftir að þegar fyrir liggja upplýsingar um fyrirhugaðan ruðning á skógi, (t.d. hver eðlis hann er, hvar hann verður og hvort af honum verður), að haft verði samband við stofnunina eða undirritaðan, þegar þar að kemur.

Undirritaður veitir allar nánari upplýsingar sé þess óskað, bestu kveðjur, f.h. Lands og skógar,

Páll Sigurdsson, skipulagsfulltrúi

pall.sigurdsson@landogskogur.is

Austurvegi 3, 800 Selfossi, s. 570-5550

¹ „Sé varanleg eyðing skógar óhjákvæmileg skal tilkynna Skipulagsstofnun um fyrirhugaða framkvæmd í samræmi við ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum. [...]“

² „Komi til varanlegrar eyðingar skógar skal framkvæmdaraðili ráðast í mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif á umhverfið af eyðingu skógarins, með hliðsjón af markmiðum laga þessara, svo sem með endurheimt náttúruskógar eða ræktun nýrra skóga, og skal framkvæmdaraðili leita álits Lands og skógar á útfærslu mótvægisáðgerða. Mótvægisáðgerðir skulu hefjast eigi síðar en tveimur árum eftir eyðingu.“

³ <https://www.skogur.is/static/files/2023/gagnaoflun-um-varanlega-eydingu-skogar-eydublad-2023.pdf>



Landssamtök hjólreiðamanna

Reykjavík skipulag

<https://skipulagsgatt.is/issues/2025/892>

Kópavogur, 15. ágúst 2025

Umsögn um: Suðurlandsvegur - USK23060119.

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) hafa skoðað tillögu að deiliskipulagi fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. *Um er að ræða nýtt deiliskipulag fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur. Megintilgangur tvöföldunar Suðurlandsvegur er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Tvöföldun vegarins á þessum vegkafla er hluti af stærra verkefni sem er breikkun Suðurlandsvegur frá Hádegismóum í Reykjavík að Hveragerði. Samkvæmt deiliskipulaginu er gert ráð fyrir 2+2 stofnvegi frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Vegtengingum er fækkað frá því sem nú er og gert ráð fyrir heildstæðu stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Útfærsla í deiliskipulagi miðar við gatnamót í plani, í samræmi við fyrsta og annan áfanga framkvæmdarinnar.*

Sjónarmið LHM.

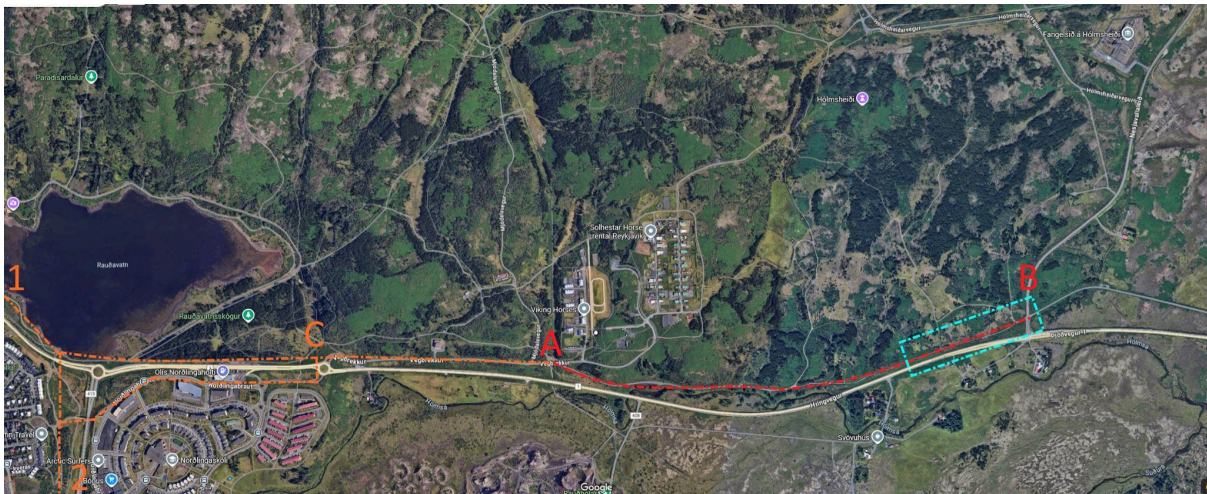
Megin sjónarmið LHM er að gert verði ráð fyrir öruggum, beinum og greiðum leiðum fyrir hjólandi á deiliskipulagssvæðinu meðfram Suðurlandsvegi frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ og að þessar leiðir verði tengdar meðfram Breiðholtsbraut og í Árbæ/Selás í vestri og meðfram Hafravatnsvegi og Suðurlandsvegi í austri.

Með deiliskipulaginu er stefnt að aðskilnaði göngu-, hjóla- og reiðstíga. Á deiliskipulagsupprætti er sýndur aðskilnaður göngu og hjólastíga frá Bæjarhálsi að stígamótum vestan við Rauðavatnsskóg. Í greinargerðinni sem fylgir eru litir á upprætti það líkir að ekki sést hvar aðskilnaður er milli göngu- og hjólastíga, og ætti að laga það. Í greinargerðinni kemur fram að heimilt er að aðskilja hjóla- og gönguleiðir á fleiri stöðum en sýnt er á skipulagsupprætti. Sameiginleg göngu og hjólaleið er sýnd norðan við Suðurlandsveg að bæjarmörkum við Mosfellsbæ og gert er ráð fyrir sameiginlegum göngu- og hjólastíg í nýjum undirgöngum undir Suðurlandsveg við Almannadal í átt að Rauðhólum.

Þá er einnig gert ráð fyrir sameiginlegum göngu- og hjólaleiðum sunnan Suðurlandsvegjar frá Breiðholtsbraut að undirgöngum við Norðlingavað.

Að mati LHM ætti að gera ráð fyrir malbikuðum aðskildum göngu- og hjólastígum norðan Suðurlandsvegjar alla leið að Hafravatnsvegi í deiliskipulaginu með vísan til þess að gert er ráð fyrir uppbyggingu athafnasvæðis á Hólmsheiði í framtíðinni og sömuleiðis er leiðin að Hafravatnsvegi mikilvæg fyrir götuhjólreiðar sem nýta Hafravatnsveg sem leið að Nesjavallavegi. Þetta er sýnt á mynd að neðan leiðin frá 1 til B. Gera ætti ráð fyrir að göngu- og hjólastígar sunnan Suðurlandsvegjar frá Breiðholtsbraut að undirgöngum við Norðlingavað verði einnig aðskildir. Leiðin frá 2 til C á mynd að neðan.

Að mati LHM ætti að gera ráð fyrir að göngu- og hjólaleiðir verði lagðir áfram austur úr norðan við Suðurlandsvegjar frá Hafravatnsvegi en þar er reyndar komið inn í sveitarfélagið Mosfellsbæ. Einnig ætti að gera ráð fyrir göngu og hjólaleið sunnan við Suðurlandsvegjar austur úr eins og unnt er. Ýmist gæti sú leið verið lögð með tengiveg sunnan Suðurlandsvegjar, ef tengivegur verður lagður þar, eða frá stíg norðan við Suðurlandsvegjar um fyrirhuguð undirgöng austan við Gunnarshólma í Biskupsbrekku og þaðan sunnan Suðurlandsvegjar austur úr um gamla Suðurlandsveginn að Bláfjallaafleggjara. Undirgöng við Biskupsbrekku þarf að byggja aðskilin fyrir ríðandi og gangandi og hjólandi. Göngu og hjólaleið í útmörkinni austan við Hafravatnsvegjar gæti verið lögð til að byrja með sem sérstakur malarstígur með brotinni þjappaðri mól sem hentar fyrir reiðhjól. Bann ætti að vera við ríðandi og vélknúnni umferð á slíkum stíg þar sem bæði hestar og mótörhjól eyðileggja malarstiga fyrir reiðhjól.



Hönnun fyrir hjólreiðar.

Stígar fyrir hjólandi eiga að vera beinir, greiðir og öruggir og hafa hagstæða hæðarlegu ef það er unnt. Sérstaklega er mikilvægt að tryggja öruggar og greiðar þveranir yfir götur og stofnbrautir.

Við hönnun hjólastíga og stofnstíga sem ætlaðar eru sem hluti af hjólasamgöngum þarf að fara eftir „*HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR, Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar*“ (19.12.2019 eða nýrri útgáfu). Samtökin óska

eftir að fá tækifæri á seinni stigum til að rýna og senda inn athugasemdir ef við á, t.d. við deiliskipulag og verkhönnun.

Gróður og skjólmyndun

Leggja þarf áherslu á gróður til skjólmyndunar. Við stíga ætti að gera ráð fyrir gróðri og trjám sem draga úr vindi og skapa skjól án þess að hindra stígsýn við gatna- og stígamót. Trjá og runnagróður á betur heima á helgunarsvæðum stofnbrauta en grasflatir í þessu skyni.

Tenging stíga

Greiðar og öruggar tengingar ættu að vera frá stígum við aðra stíga á leiðinni.

Merking leiða

Gera þarf ráð fyrir merkingu göngu- og hjólastíga með leiðarmerkjum og gerum við ráð fyrir að gerð verði grein fyrir þeim í verkhönnun.

Virðingarfyllst

f.h. stjórnar Landssamtaka hjólréiðamanna

Árni Davíðsson stjórnarmaður

Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.



Reykjavík
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Garðabær, 15. ágúst 2025
202507-0013/A.B.
08.02

Efni: Umsögn - Tillaga - Deiliskipulag - Suðurlandsvegur Reykjavík.

Vísað er í erindi skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar, dags. 3. júlí 2025, þar sem óskað er umsagnar Náttúruverndarstofnunar vegna tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Í erindinu kemur fram að megintilgangur tvöföldunar Suðurlandsvegur sé að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð með því að aðskilja akstursstefnur og bæta innviði fyrir óvarða vegfarendur. Verkefnið er hluti af stærra áfanga um breikkun Suðurlandsvegur frá Hádegismóum að Hveragerði.

Í greinargerð kemur fram að deiliskipulagið taki til stofnvegur með fjórum akreinum (2+2) frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ, auk vegtenginga, stígakerfis fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur, og nauðsynlegrar aðlögunar að útivistarsvæðum. Gert er ráð fyrir að framkvæmdinni verði skipt í fimm áfanga þar sem í fyrstu tveimur áföngum eru gatnamót í plani, en í síðari áföngum verða gerð mislæg gatnamót. Samhliða tvöfölduninni verða brýr yfir Hólmsá/Bugðu breikkaðar.

Sérstök vernd náttúruverndarlaga

Náttúruverndarstofnun bendir á að innan rasksvæðisins eru hraun, votlendi og vatn sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Í 61. gr. laganna er kveðið á um sérstaka vernd þeirra vistkerfa og jarðminja sem taldar eru upp í 1. mgr. og 2. mgr. sama ákvæðis. Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúruvæðinganna, sem undir greinina falla, nema brýna nauðsyn beri til og ljóst að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd er með orðalaginu „brýna nauðsyn“ lögð áhersla á að einungis mjög ríkir hagsmunir geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir.

Á líti Skipulagsstofnunar er bent á að landfylling í Rauðavatni (allt að 4,5 ha) sé stórtækt inngríp í samfélag vatnaplantna og dýralífs sem þroskast hefur undir núverandi aðstæðum; Rauðavatn nýtur jafnframt sérstakrar verndar og forðast beri að raska því nema brýna nauðsyn beri til og aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í sama álit kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa varanleg áhrif á tvær vistgerðir sem teljast til votlendis; votlendi stærra en 2 ha nýtur sérstakrar verndar samkvæmt lögum. Í umsögn Reykjavíkurborgar til

Skipulagsstofnunar segir að í umfjöllun um áhrif framkvæmda á náttúruminjar hefði mátt fjalla um náttúruminjar sem falla undir 61. gr. laga nr. 60/2013, þ.e. hraun, votlendi og stöðuvatn (Rauðavatn), þar sem þessi vernd krefst sérstaks mats á áhrifum og mótvægisáðgerðum.

Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á að í skipulagsáætluninni sé skýrt tilgreint hvaða svæði njóta sérstakrar verndar og hvers konar vernd (a-, b- eða c-liður 1. mgr. eða 2. mgr. 61. gr.). Einnig skal, í samræmi við 3. mgr. 61. gr., leitast við að forðast röskun á slíkum svæðum; aðeins brýnir almannahagsmunir geta réttlætt röskun, og þá þarf að sýna fram á að engar raunhæfar aðrar leiðir séu til staðar. Á þetta sérstaklega við um:

- Rauðavatn – stöðuvatn með sérstaka vernd, þar sem landfyllingar og brúarbreikkun geta raskað vistkerfinu
- Votlendi, og vistgerðir því tengdu m.a. starungsmýravist og runnamýravist sem liggja að framkvæmdinni; votlendi stærra en 2 ha nýtur sérstakrar verndar. T.d. er innan fólkvangsins stór votlendissvæði sem mikilvægt er að framkvæmdir valdi ekki vatnsfyrirstöðu sem verður til þess að það raski votlendinu
- Náttúrulegur birkiskógur og hraun, ef þau eru á svæðinu geta fallið undir 61. gr.
- Hólmsá/Bugða og Hólmsárhraun, þar sem jarðminjar og hraunflákar njóta verndar og skulu ekki raskaðir nema brýna nauðsyn beri til.

Umsögn Skipulagsstofnunar bendir sérstaklega á að niðurstaða um valkost við vegamót við Heiðmerkurveg sé jákvæð þar sem hún tryggir að ekki sé ráðist í umfangsmikla röskun nær Rauðavatni og að verkleg útfærsla dragi úr fyllingu.

Náttúruverndarstofnunar bendir á að tillagan fjallar ekki með nægilega skýrum hætti um hvaða náttúru fyrirbæri njóta sérstakrar verndar né hvaða valkostir voru skoðaðir til að forðast röskun á þeim, líkt og 61. gr. krefst. Skipulagsgögnin nefna almennt að Rauðavatn, votlendi, hraun og birkiskógur njóti verndar en sundurliðaður rökstuðningur fyrir röskun á hverju svæði vantar.

Náttúruverndarstofnun leggur til að skipulagsáætlunin sýni með skýrum hætti:

1. **Valkostagreiningu** – hvaða leiðir voru skoðaðar til að forðast röskun? Hægt er að auka umferðaröryggi með öðrum aðgerðum en stórfelldri breikkun á vegi, t.d. með hraðatakörkunum, bættri lýsingu, vegriðisbreytingum o.fl. Slíkar lausnir geta dregið úr slyshættu án þess að valda viðamikilli óafturkræft rask á verndarsvæði.
2. **Rökstuðning fyrir brýnum almannahagsmunum** – ef röskun er óhjákvæmileg þarf að sýna fram á að hagsmunir almennings af auknu umferðaröryggi og greiðari umferð vegi þyngra en verndargildi Rauðavatns, votlendis, birkiskógar eða hraunmyndana. Í álitum Skipulagsstofnunar er minnt á að landfylling í Rauðavatni sé stórtækt inngrip og að Rauðavatn njóti sérstaks verndar; því þurfi að meta hvort brýnir almannahagsmunir réttlæti slíkt
3. **Mótvægisáðgerðir og vöktun** – ef ekki verður komist hjá röskun skulu mótvægisáðgerðir (t.d. endurheimt votlendis eða færsla á veglínu) vera nákvæmlega útfærðar með aðkomu sérfræðinga, og vöktunaráætlun skal tryggja að náttúrugildi

verði ekki skert umfram það sem talið er nauðsynlegt. Senda þarf Náttúruverndarstofnun afrit af leyfum og rökstuðningi, sbr. 6. mgr. 61. gr.

4. **Framsetning í skipulagsgögnum** – gera þarf grein fyrir hvert verndarsvæði fyrir sig (Rauðavatn, votlendi, birkiskóg, hraun) og tilgreina hvaða hlutar þess eru undir vernd, hver áhrif framkvæmdarinnar verða á ásýndina, náttúruþyrirbæri sem og lífríki, hvaða valkostir voru skoðaðir og hvaða mótvægisáðgerðum verði beitt.

Með því að greina vernd og valkosti með þessum hætti tryggir skipulagsáætlunin að uppfyllt séu ákvæði náttúruverndarlaga og að rökstuðningur fyrir hugsanlegri röskun sé gagnsæ og sannfærandi.

Framkvæmdarleyfi

Stofnunin bendir á að skylt er að afla framkvæmdaleyfis, eða eftir atvikum byggingarleyfis, vegna allra framkvæmda sem fela í sér röskun á svæðum sem njóta sérstakrar verndar, sbr. skipulagslög og lög um mannvirki. Á þetta að tryggja að tekið sé til ítarlegrar skoðunar hvort framangreint skilyrði sé uppfyllt. Við mat á leyfisumsókn ber að veita saman mikilvægi náttúruminjanna sem í húfi eru og hagsmuni af fyrirhugaðri framkvæmd. Við matið skal litið til verndarmarkmiða 2. og 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, auk þess sem tekið skal mið af mikilvægi minjanna og sérstöðu í íslensku og alþjóðlegu samhengi, sbr. 3. og 4. mgr. 61. gr. laganna.

Ákveði leyfisveitandi að veita leyfi þrátt fyrir framangreint skal hann, með vísan í 5. mgr. 61. gr. náttúruverndarlaga, rökstyðja þá ákvörðun sérstaklega og gera grein fyrir öðrum kostum sem skoðaðir hafa verið sem mögulegir valkostir við útfærslu framkvæmdarinnar og ástæðum þess að þeir urðu ekki fyrir valinu. Einnig skal gera grein fyrir fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum, sem og mögulegri endurheimt náttúruverðmæta þegar það á við. Þá skal afrit af útgefnu leyfi sent Náttúruverndarstofnun, sbr. 6. mgr. ákvæðisins.

Þess má einnig geta að leyfisveitanda er heimilt, skv. 5. mgr. 61. gr. náttúruverndarlaga, að binda leyfi þeim skilyrðum sem eru nauðsynleg til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á þau náttúruþyrirbæri sem verða fyrir röskun.

Rauðhóla fólkvangur

Rauðhólar eru hluti Rauðhóla fólkvangs sem var stofnaður með auglýsingu árið 1974 og nýtur verndar samkvæmt 54. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Markmið verndar er að tryggja almenningi aðgang að útivist og varðveita náttúru- og jarðfræðiverðmæti svæðisins.

Í greinargerð kemur fram að Suðurlandsvegur liggja norðan og austan fólkvangsins, og að forðast skuli röskun innan fólkvangsins við framkvæmd tvöföldunar vegarins. Tengingar að útivistarsvæðinu verða tryggðar með nýju stígakerfi.

- Náttúruverndarstofnun bendir á að allt jarðrask er bannað innan fólkvangsins nema leyfi Náttúruverndarstofnunar komi til.

Náttúruverndarstofnun bendir á að tvöföldun Suðurlandsvegar og aukin hámarkshraði geti valdið auknum umferðarhraða og þar með meiri hljóðmengun innan og við mörk Rauðhóla

fólkvangs. Hljóðmengun getur haft neikvæð áhrif á upplifun gesta fólkvangsins og á dýralíf, m.a. fugla sem nýta svæðið til varps og fæðuöflunar.

Stofnunin leggur til að við hönnun og framkvæmd verði gripið til mótvægisáðgerða til að draga úr hljóðmengun, svo sem með:

- Hljóðvörn í formi jarðvegsmana eða skjólbelta með gróðri.
- Hámarkshraðatakörkunum á viðkvæmstu köflunum.
- Notkun malbiks og yfirborðsefna sem draga úr hávaða

Fuglalíf

Náttúruverndarstofnun bendir á að allir villtir fuglar njóta verndar samkvæmt lögum nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum, nema friðun þeirra hafi verið aflétt með reglugerð. Friðun tekur einnig til eggja og hreiðra fuglanna sem njóta algerrar eða tímabundinnar friðunar.

Auk þess segir í 2. mgr. 6. gr. laga nr. 64/1994 að ávallt skuli gæta fyllstu varkárni og nærgætni gagnvart villtum dýrum og búsvæðum þeirra og forðast óþarfa truflun. Við skipulag og landnotkun skal tekið tillit til villtra dýra og búsvæða þeirra, sbr. lög um náttúruvernd og skipulagslög.

Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á að þegar fyrir liggur að fuglalíf á framkvæmdasvæði er nú þegar undir álagi, ber samkvæmt lögum og alþjóðlegum skuldbindingum að grípa til sérstakra ráðstafana til að koma í veg fyrir frekara álag og rýrnun líffræðilegrar fjölbreytni.

Í greinargerð kemur fram að framkvæmdasvæðið liggja við svæði sem eru auðug af fuglalífi, einkum við Rauðavatn, Hólmsá/Bugðu og jaðra Heiðmerkur. Þar hafa verið skráðar tegundir á válista og ábyrgðartegundir Íslands, þar á meðal spói, heiðlóa og hrossagaukur, sem njóta alþjóðlegrar verndar. Spóa og heiðlóu hefur fækkað mikið undanfarin ár og voru tegundirnar færðar um tvo flokka í nýlegri válistaflokkun Náttúrufræðistofnunar¹ og teljast nú í nokkurri hættu (VU) en árið 2018, við síðustu flokkun, töldust þær ekki í hættu (LC). Sérstaklega skal nefna að við Rauðavatn hefur flórgoði orpið reglulega undanfarin ár, en flórgoði er á válista Náttúrufræðistofnunar sem tegund í yfirvofandi hættu (NT) og nýtur verndar samkvæmt alþjóðlegum samningum. Samkvæmt gögnum og umsögnum hefur fuglatalningum og náttúrufarskortlagningu á svæðinu einkum verið sinnt af Náttúrufræðistofnun og Reykjavíkurborg.

Náttúruverndarstofnun bendir á að sú þekking sem liggur til grundvallar mati á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf byggir að stórum hluta á eldri gögnum og fuglatalningum frá árunum 2002–2012, auk svæðisbundinna skráninga og athugana sem að mestu eru frá árabílinu 2010–2015.²

Að mati Náttúruverndarstofnunar hefur mati á fuglalífi við þessar fyrirhuguðu framkvæmdir verið ábótavant þar sem í upphafi var fyrst og fremst stuðst við eldri gögn (frá 2008 og fyrr),

¹ <https://www.natt.is/is/midlun/utgafa/valistar/fuglar/valisti-fugla-2025>

²

<https://downloads.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/7u4SZbGTWzIbaCGLXow1p5/def3d39ff231da70a0377b754352d57d/202107030%5F-%5FBreikkun%5FSu%5Furandsvegar%5F-%5FMatssk%5Frsla.pdf>

en nýlegar fuglatalningar og athuganir hafa þó legið fyrir hjá Reykjavíkurborg (t.d. frá 2019 og 2021) og Náttúrufræðistofnun (2020 og 2021). Í nýjustu útgáfu matsskýrslu hefur verið bætt inn nýrri gögnum um grunnástand fuglalífs (sjá kafla 5.4.2), en árétta ber að þessi gögn hefðu átt að liggja til grundvallar umhverfismati strax frá upphafi. Það er mikilvægt að umhverfismat og skipulagsáætlanir byggi ætíð á nýjustu og bestu gögnum um fuglalíf, enda getur það tekið hröðum breytingum á stuttum tíma, sérstaklega á jaðarsvæðum þéttbýlis.

Sérstaklega er mikilvægt að afla gagna um tegundir sem njóta verndar og varp- og viðkomusvæði þeirra, þar sem um er að ræða svæði með hátt verndargildi og alþjóðlegar verndarskyldur gilda um sumar tegundir.

Stofnunin leggur því til að áður en lengra er haldið með framkvæmdir eða veitt eru leyfi fyrir framkvæmdum á svæðinu verði unnar nýjar fuglatalningar eða vistgerðarannsóknir, sérstaklega á varptíma, í samráði við Náttúrufræðistofnun eða aðra sérfræðinga.

Friðun æðplantna, mosa og fléttna (auglýsing nr. 1385/2021)

Í greinargerð og matsskýrslu kemur fram að ekki hafi fundist friðlýstar eða válistategundir æðplantna, mosa eða fléttna innan framkvæmdasvæðisins. Hins vegar kemur ekki skýrt fram hvort framkvæmdasvæðið hafi verið kerfisbundið kortlagt með hliðsjón af auglýsingu nr. 1385/2021.

Náttúruverndarstofnun bendir á að samkvæmt 7. gr. auglýsingar nr. 1385/2021 skal við ákvörðun um framkvæmdir sem kunna að hafa áhrif á friðaðar tegundir æðplantna, mosa og fléttna leita umsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands. Ákvæði auglýsingarinnar byggir á 56. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd og tekur mið af válista íslenskra plantna og alþjóðlegum skuldbindingum Íslands um verndun sjaldgæfra og viðkvæmra plöntutegunda. Mikilvægt er að fá slíkt staðfest fyrir leyfisveitingu eða frekari framkvæmdir á svæðinu, þar sem fundarstaðir og útbreiðsla friðaðra tegunda geta breyst milli ára.

Náttúruverndarstofnun leggur til að framkvæmdasvæðið verði skoðað sérstaklega af sérfræðingi með þekkingu á íslenskri flóru og að niðurstöður kortlagningar og leit að friðuðum tegundum verði skráðar og lagðar fram, í samræmi við 7. gr. auglýsingarinnar og 56.–59. gr. laga nr. 60/2013.

Samræmi við deiliskipulag Rauðhóla fólkvangsins og vernd votlendis

Náttúruverndarstofnun bendir á að framkvæmdir sem tengjast tvöföldun Suðurlandsvegar þurfa að vera í samræmi við gildandi deiliskipulag fyrir Rauðhóla fólkvang. Við útfærslu stígakerfis og annarra mannvirkja innan eða í nágrenni fólkvangsins skal leitast við að velja þegar röskuð svæði fyrir gönguleiðir, stíga og tengingar, þannig að forðast megi óþarfa rask á óspilltum svæðum.

Virðingarfyllt,

Axel Benediktsson
sérfræðingur
René Biasone
sérfræðingur

Ingunn Svala Leifsdóttir

Umsögn birt **15.08.2025**

Athugasemdir Olís ehf. við tillöguna vegna skerðingar á aðkomuleiðum að þjónustulóð
að Norðlingabraut 7

- [PDF](#)

[Fskj_1_Bréf_Olís_til_Vegagerðarinnar_ágúst2024.pdf](#)

- [PDF](#)

[Norðlingabraut_athugasemdir.pdf](#)

- [PDF](#)

[Fskj_2_Uppdrættir_Olís-27-6-2007.pdf](#)

16

Vegagerðin
V.t. Einar Már Magnússon
Suðurlhbrauni 3
210 Garðabæ

netfang: ainar.m.magnusson@vegagerdin.is

Afrit: Reykjavíkurborg, skipulagssvið.

Reykjavík, 15. ágúst 2024
Sent með tölvupósti

**Efni: Aðkoma að lóð Olís ehf. við Norðlingabraut 7, Reykjavík.
Forhönnun vegna breytinga á Hringvegi 1.
Athugasemdir og sjónarmið lóðarhafa.**

Visað er til fundar með Vegagerðinni varðandi hugmyndir um breytingu á Suðurlandsvegi um Norðlingaholt og gatnamót Breiðholtsbrautar. Í hugmyndunum er einnig verið að skoða breytingar á aðkomuleiðum að lóð Olís ehf, við Norðlingabraut 7. Olís hefur farið yfir hugmyndirnar og kemur eftirfarandi sjónarmiðum á framfæri:

Olís er lóðarhafi Norðlingabrautar 7 og rekur þar bensínstöð með sjálfsafgreiðslu og ýmiskonar bíla- og ferðatengdri þjónustu ásamt veitingasölu. Stöðin er ein af þremur stærstu þjónustustöðvum Olís á landinu. Um stöðina fer gríðarlega mikill fjöldi ökutækja á degi hverjum og um sumartíma er mikil umferð ökutækja með ferðavagna. Þá er eldsneytissala til stórra ökutækja s.s. flutningabíla mjög stór þáttur í rekstri stöðvarinnar enda er stöðin í alfaraleið og aðkoma góð enda er aðkomuleið greið að Suðurlandsvegi og bæði unnt að aka beint út á Suðurlandsveg um aðrein sem er einna mest notaða leiðin frá stöðinni en einnig um aðra tengingu inn í safngötu íbúðarhverfisins um hringtorg við Norðlingabraut / Norðlingavað.

Aðgengi að stöðinni er því mjög öruggt fyrir stóra bíla og bíla með aftanívagna, en hvorttveggja er einmitt mikilvægur þáttur í rekstri stöðvarinnar og í samræmi við hlutverk hennar samkvæmt skipulagi. Ekki þarf að fjölyrða það, enda þekkir Vegagerðin það mjög vel, að Olís í Norðlingaholti er tengipunktur fjölmargra sem eru á leið út úr bænum; staðurinn sem fólk safnast saman, kaupir eldsneyti og veitingar á leið út úr bænum, geymir ökutæki sín í nágrenninu til að njóta útiveru við Rauðavatn og á Hólmsheiði, svo fátt eitt sé nefnt. Allar aðgerðir sem hefta aðgengi, gera aðkomu torveldari eða flóknari eru til þess fallnar að hafa veruleg áhrif á viðskipti og hlutverk stöðvarinnar.

Samkvæmt gildandi Aðalskipulagi er lóðin á skilgreindu verslunar- og þjónustusvæði VP50 þar sem gert er ráð fyrir þjónustu við vegfarendur s.s. með orkusölu, þjónustu við farartæki og veitingasölu. Samkvæmt gildandi deiliskipulag er aðkoma að lóð af Suðurlandsvegi og Norðlingabraut. Útkeyrsla frá bensínstöð er um hringtorg við safngötu hverfisins en útkeyrsla beint út á Suðurlandsveg er heimil. Tengingin við Suðurlandsveg, bæði aðkoma og útakstur er lífæð þessarar stöðvar. Útakstur til austurs og inná hringtorg við Norðlingabraut / Norðlingavað þjónar aðeins umferð inn í íbúðarhverfið enda er hringtorgið lítið og aðkomuleiðir þröngar. Almennur akstur er út á Suðurlandsveg og ökutæki sem fara til vesturs fara auðveldustu leiðina inn á Suðurlandsveg og snúa við á hringtorgi við Suðurlandsveg / Norðlingavað.

Samkvæmt rammasamkomulagi milli Reykjavíkurborgar annars vegar og Olís og Haga hf. hins vegar (bensínstöðvasamkomulagið) frá árinu 2021, er gert ráð fyrir að rekstur stöðvarinnar verði óbreyttur auk þess sem heimilt verður að stækka lóðina til austurs fyrir rafhleðslustöðvar.

Samkvæmt uppdrætti af tengingum bensínstöðvar við Norðlingaholt frá 27.6.2007, kom fram að um væri að ræða uppdrátt til bráðabirgða af núverandi fyrirkomulagi þar til útfærsla á mislægum gatnamótum Suðurlandsvegar / Breiðholtsbrautar og Suðurlandsvegar / Norðlingavaðs lægi endanlega fyrir. Jafnframt voru sýndar hugmyndir að framtíðar legu tenginga sem allar gerðu ráð fyrir að tenging inn á lóð bensínstöðvarinnar væru beint af Suðurlandsvegi og inn á Suðurlandsveg eins og deiliskipulag gerir ráð fyrir.

Í þeim hugmyndum sem nú hafa verið kynntar á forhönnunarstigi er gert ráð fyrir að tengingu frá stöðinni inn á Suðurlandsveg verði lokað og allri umferð frá stöðinni beint til austurs inn á hringtorgið við Norðlingabraut / Norðlingavað sem er safngata í íbúðarhverfi. Ástæður breytinganna virðast fyrst og fremst tilkomnar vegna hugmynda um stoppistöð fyrir strætó norðanmegin stöðvarinnar og göngustígs frá strætóstöðinni að sameiginlegum göngu- og hjólastíg undir Suðurlandsveg við Norðlingavað. Þar verði einnig komið fyrir nýju bílastæði, væntanlega fyrir ferðamenn á leið í útivistarsvæðið í Rauðavatnsskógi / Hólmsheiði um ný undirgöng. Fyrirhugaður göngustígur frá bílastæði mun koma í veg fyrir eða hamla stækkun lóðarinnar til austurs, eins og bensínstöðvasamkomulagið gerir ráð fyrir.

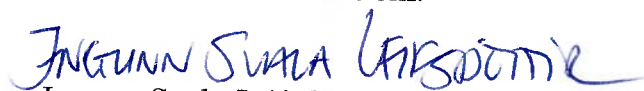
Samkvæmt 28. gr. vegalaga nr. 80/2007, skulu vegir lagðir í samræmi við skipulag og samráð við Vegagerðina viðhaft við breytingar á skipulagi vegna vega. Í gildandi skipulagi er gert ráð fyrir að heimilt sé að aka út frá bensínstöðvarlóð á Suðurlandsveg. Olís fer fram á að við hönnun Suðurlandsvegar verði tekið tillit til þess að heimildin hefur verið í skipulagsskilmálum um áratugaskeið og mátt gera ráð fyrir því að svo verði áfram. Allt frá árinu 2007, þegar hugmyndir um breytingar á Suðurlandsvegi voru kynntar, hefur Olís einnig mátt gera ráð fyrir að við frekari þróun Suðurlandsvegar yrði tekið tillit til þess að núverandi fyrirkomulag er forsenda þeirrar starfsemi sem rekin er á bensínstöðvarlóðinni.

Olís leggur áherslu á að ef lokað verði fyrir akstur út á Suðurlandsveg eru allar líkur á að stórir bílar, s.s. flutningabílar og rútur hætti að taka eldsneyti og sækja þjónustu á stöðina þar sem mun erfiðara verður að komast frá stöðinni. Hið sama gildir um vegfarendur með aftanívagna og stærri ökutæki. Þá bendir Olís á að öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda er stefnt í hættu ef þeim er ætlað að fara um göngustíg sem þverar aðal útakstursleið frá bensínstöðvarlóðinni út á hringtorgið við Norðlingabraut / Norðlingavað. Samræmist það heldur engan veginn sjónarmiðum um bætt umferðaröryggi að beina þungaumferð inn á slíkan veg. Þvert á móti myndi það stuðla að auknu öryggi vegfarenda, gangandi og hjólandi ef umferð verður áfram beint út af bensínstöðvarlóðinni út á Suðurlandsveg.

Olís bendir á að rými ætti að vera nægilegt til að útbúa blöndunarrein eða aðrein frá lóðinni að Suðurlandsvegi líkt og gert er við Orkuna á Vesturlandsvegi, svo dæmi sé tekið. Þá ætti að vera mögulegt að færa stoppstöð strætó vestar en hugmyndir gera ráð fyrir og færa afrein að bensínstöðvarlóðinni samsvarandi. Ekki verður betur séð en nægt rými sé til staðar til þess. Greiðar leiðir að og frá lóðinni eins og nú er, eru einnig mikilvægar til að uppfyllt séu skilyrði í deiliskipulagi að koma í veg fyrir gegnumakstur um lóðina inn í íbúðarhverfið. Hugmyndir sem kynntar hafa verið um að leggja af aðrein inn á Suðurlandsveg uppfylla þau skilyrði ekki.

Olís lýsir sig sem fyrr reiðubúið að vinna áfram með Vegagerðinni og Reykjavíkurborg að lausn á útfærslu áframhaldandi beinnar tengingar bensínstöðvarlóðarinnar við Suðurlandsveg, þ.a. stöðin geti áfram gegnt hlutverki sínu, uppfyllt verði skilyrði um öryggi og greiðar samgöngur, að unnt verði að standa við bensínstöðvasamkomulagið og komið verði í veg fyrir tjón á hagsmunum lóðarhafa með breytingum á tengingum lóðarinnar við Suðurlandsveg og öðrum skipulagsskilmálum.

Virðingarfyllst,
f.h. Olís ehf.


Ingunn Svala Leifsdóttir, framkvæmdastjóri

Reykjavíkurborg, skipulagssvið
netfang: skipulag@reykjavik.is

Reykjavík, 15. ágúst 2025
Afhent í Skipulagsgátt

Efni: Mál nr. 892/2025. Tillaga að deiliskipulagi Suðurlandsveggar USK23060119. Athugasemdir Olís ehf. við tillöguna vegna skerðingar á aðkomuleiðum að þjónustulóð að Norðlingabraut 7.

Olís ehf. gerir hér með athugasemdir við tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsveggar, en tillagan eins og hún er fram sett hefur veruleg áhrif á fjárhagslega hagsmuni Olís en lítur einnig fram hjá mikilvægum umferðaröryggismálum og öryggi íbúa í nágrenninu. Vísað er til fundar fulltrúa Olís með Vegagerðinni varðandi hugmyndir um breytingu á Suðurlandsvegi um Norðlingaholt og gatnamót Breiðholtsbrautar, frá fyrra ári en þá var verkefnið á forhönnunarstigi. Olís sendi athugasemdir og ábendingar til Vegagerðarinnar með bréfi, dags. 15. ágúst 2024 (fskj. 1). Olís fær ekki séð að neitt tillit hafi verið tekið til athugasemda félagsins við útfærslu deiliskipulagsins sem nú er kynnt og ítrekar félagið hér með athugasemdir sínar við tillögurnar og krefst þess að tillögu að deiliskipulagi verði breytt á þann veg sem lýst er í bréfinu. Olís mótmælir harðlega þeim breytingum á tengingum lóðarinnar við Suðurlandsveg sem kynntar eru í deiliskipulagstillögunni og harmar að ekkert hafi verið gert með tillögur sem Olís sendi fyrir ári síðan og óskaði eftir samstarfi um að vinna.

1. Um starfsemi Olís að Norðlingabraut 7.

Olís er lóðarhafi Norðlingabrautar 7 og rekur þar eldsneytis- og þjónustustöð með sjálfsafgreiðslu og ýmiskonar bíla- og ferðatengdri þjónustu ásamt veitingasölu. Stöðin er stærsta og mikilvægasta þjónustustöð Olís á landinu. Um stöðina fer gríðarlega mikill fjöldi ökutækja á degi hverjum og um sumartíma er mikil umferð ökutækja með ferðavagna. Þá er eldsneytissala til stórra ökutækja s.s. flutningabíla mjög stór þáttur í rekstri stöðvarinnar enda er stöðin í alfaraleið og aðkoma góð enda er aðkomuleið greið að Suðurlandsvegi og bæði unnt að aka beint út á Suðurlandsveg um aðrein sem er einna mest notaða leiðin frá stöðinni en einnig um aðra tengingu inn í safngötu íbúðarhverfisins um hringtorg við Norðlingabraut / Norðlingavað.

Aðgengi að stöðinni er því mjög öruggt fyrir vöruflutningabíla og rútur, stóra bíla og bíla með aftanívagna sem er mjög mikilvægur þáttur í rekstri stöðvarinnar og í samræmi við hlutverk hennar samkvæmt skipulagi. Reykjavíkurborg og Vegagerðin þekkja það mjög vel, að Olís í Norðlingaholti er tengipunktur fjölmargra sem eru á leið út úr bænum; staðurinn sem fólk safnast saman, kaupir eldsneyti og veitingar á, geymir ökutæki sín í nágrenninu til að njóta útiveru við Rauðavatn og á Hólmsheiði, svo fátt eitt sé nefnt. Allar

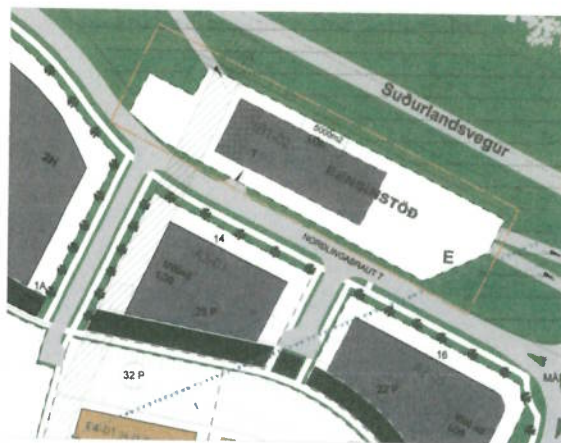
aðgerðir sem hefta aðgengi, gera aðkomu torveldari eða flóknari eru til þess fallnar að hafa veruleg áhrif á viðskipti og hlutverk stöðvarinnar. Tillaga að deiliskipulagi sem fyrir liggur gengur þvert gegn framangreindu hlutverki og mun stórskada hagsmuni Olís og auka hættu fyrir vegfarendur og beina allri umferð frá stöðinni inn í safngötu og þröngt hringtorg íbúðarsvæðisins í Norðlingaholti í stað þess að beina umferðinni út á þjóðveginn eins og verið hefur. Olís mótmælir þessum fyrirætlunum harðlega.

2. Gildandi skipulag.

Samkvæmt gildandi Aðalskipulagi er lóðin Norðlingabraut 7 á skilgreindu verslunar- og þjónustusvæði VP50 þar sem gert er ráð fyrir þjónustu við vegfarendur s.s. með orkusölu, þjónustu við farartæki og veitingasölu. Samkvæmt gildandi deiliskipulagi er aðkoma að lóð af Suðurlandsvegi og Norðlingabraut. Útkeyrsla frá bensínstöð er um hringtorg við safngötu hverfisins en útkeyrsla beint út á Suðurlandsveg er heimil.

2.1. Gildandi skipulag frá 2006.

Tengingin við Suðurlandsveg, bæði aðkoma og útakstur er lífæð þessarar stöðvar. Útakstur til austurs og inná hringtorg við Norðlingabraut / Norðlingavað þjónar aðeins umferð inn í íbúðarhverfið enda er hringtorgið lítið og aðkomuleiðir þröngar. Almennur akstur er út á Suðurlandsveg og ökutæki sem fara til vesturs fara auðveldustu leiðina inn á Suðurlandsveg og snúa við á hringtorgi við Suðurlandsveg / Norðlingavað. Fyrirkomulag af þessu tagi, í samræmi við gildandi skipulag, hefur sýnt sig að vera mjög hagkvæm og örugg lausn. Ekkert í deiliskipulagstillögunni skýrir hvers vegna nauðsynlegt sé að gjörbreyta fyrirkomulaginu öllum til tjóns.

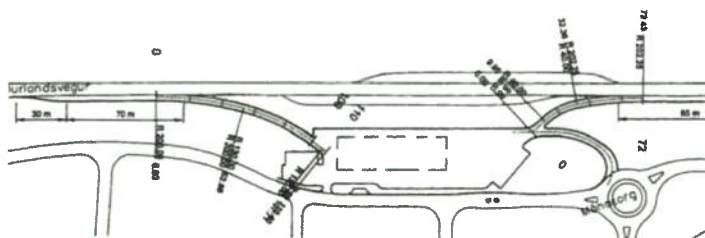


2.2. Rammasamkomulag um bensínstöðvar („bensínstöðvasamkomulagið“)

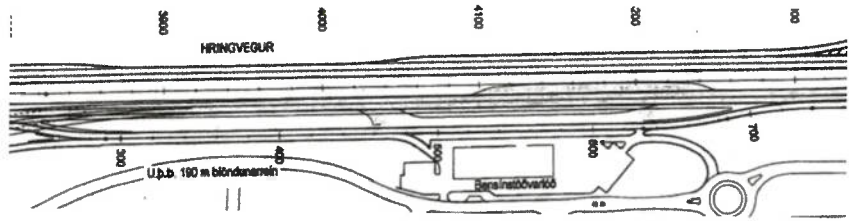
Samkvæmt rammasamkomulagi milli Reykjavíkurborgar annars vegar og Olís og Haga hf. hins vegar frá árinu 2021, er gert ráð fyrir að rekstur stöðvarinnar verði óbreyttur auk þess sem heimilt verður að stækka lóðina til austurs fyrir rafhleðslustöðvar. Olís leggur áherslu á að ef aðkoma að lóðinni verði skert eins og deiliskipulagstillaga Reykjavíkurborgar gerir ráð fyrir, sé það skýrt brot á bensínstöðvasamkomulaginu.

2.3. Bráðabirgðauppdrættir frá 2007 vegna hugmynda um breytingu á vegamótum.

Samkvæmt uppdrætti af tengingum bensínstöðvar við Norðlingaholt frá 27.6.2007 (fskj 2) kom fram að um væri að ræða uppdrátt til bráðabirgða af núverandi fyrirkomulagi þar til útfærsla á mislægum gatnamótum Suðurlandsvegar / Breiðholtsbrautar og Suðurlandsvegar / Norðlingavaðs lægi endanlega fyrir.



Jafnframt voru sýndar hugmyndir að framtíðarlegu tenginga sem allar gerðu ráð fyrir að tenging inn á lóð bensínstöðvarinnar væru beint af Suðurlandsvegi og inn á Suðurlandsveg eins og hingað til hefur gilt.



Olís hefur alfarið miðað fjárfestingar og uppbyggingu stöðvarinnar að Norðlingabraut við þessar forsendur sem ræddar voru 2007 og hingað til hafa gilt. Aldrei hefur verið rætt um að leggja niður aðrein frá lóð Olís inn á Suðurlandsveg. Olís hafði réttmætar væntingar til þess að þessu fyrirkomulagi yrði ekki breytt í grundvallaratriðum, en að útfærslur yrðu hugsanlega skoðaðar. Tillaga að deiliskipulagi gerir kollvarpar öllu því sem hingað til hefur gilt og Olís mátti reikna með. Deiliskipulagstillagan er því með öllu óásættanleg fyrir Olís.

3. Forhönnun.

Árið 2024 þegar unnið var að forhönnun vegarins kom Olís skriflega á framfæri við Vegagerðina athugasemdum við fyrirkomulag af því tagi sem nú er kynnt sem tillaga að deiliskipulagi. Olís gerði rökstuddar athugasemdir við að tengingu við Suðurlandsveg yrði lokað og allri umferð frá stöðinni beint til austurs inn á litla hringtorgið við Norðlingabraut / Norðlingavað (Mánatorg) sem er safngata í íbúðarhverfi. Í athugasemdum Olís til Vegagerðarinnar kom m.a. fram að engar sýnilegar ástæður væru fyrir þessari grundvallar breytingu heldur virtust þær fyrst og fremst vera hugmyndir um stoppistöð fyrir strætó norðanmegin stöðvarinnar og göngustígs frá strætóstöðinni að sameiginlegum göngu- og hjólastíg undir Suðurlandsveg við Norðlingavað. Þar verði einnig komið fyrir nýju bílastæði, væntalega fyrir ferðamenn á leið í útivistarsvæðið í Rauðavatnsskógi / Hólmsheiði um ný undirgöng. Fyrirhugaður göngustígur frá bílastæði getur þó komið í veg fyrir eða útilokað stækkun lóðarinnar til austurs, eins og bensínstöðvasamkomulagið gerir þó ráð fyrir.

Samkvæmt 28. gr. vegalaga nr. 80/2007, skulu vegir lagðir í samræmi við skipulag og samráð við Vegagerðina viðhaft við breytingar á skipulagi vegna vega. Í gildandi skipulagi er gert ráð fyrir að heimilt sé að aka út frá bensínstöðvarlóð á Suðurlandsveg. Olís fór fram á við Vegagerðina að við hönnun Suðurlandsvegar yrði tekið tillit til þess að heimildin hefur verið í skipulagsskilmálum um áratugaskeið og að Olís hafi mátt gera ráð fyrir því að svo verði áfram enda hafa engin þau atriði komið fram sem réttlæta að breytt verði frá núverandi fyrirkomulagi og gögnin frá 2007 festu í sessi þann skilning Olís að bein tenging yrði við Suðurlandsveg. Olís hefur því með réttu mátt gera ráð fyrir að við frekari þróun Suðurlandsvegar yrði tekið tillit til þess að núverandi fyrirkomulag er forsenda þeirrar starfsemi sem rekin er á bensínstöðvarlóðinni.

Reykjavíkurborg fer með skipulagsvaldið og leggur Olís áherslu á að fyrirliggjandi tillögu verði **breytt** þannig að áfram verði **bein tenging inn og út af Suðurlandsvegi af lóð Olís**. Olís kom athugasemdum sínum tímanlega á framfæri við Vegagerðina ásamt tillögum að lausnum og reiknaði með að unnið yrði með þær tillögur enda fékk skipulagssvið Reykjavíkurborgar afrit af athugasemdunum. Af deiliskipulagsuppdraetti sést glögggt að nægt landrými er til að koma þessu fyrir, eins og Olís benti á fyrir ári síðan

og skorar á Reykjavíkurborg til að endurskoða tillöguna í samráði við Olís. Olís bendir m.a. á þær hugmyndir sem verið var að vinna með á árinu 2007, sbr. lið 2.3. og fskj. 2.

4. Umferðaröryggi.

4.1. Engin nauðsyn að loka fyrir aðrein inn á Suðurlandsveg.

Olís leggur áherslu á að í skipulagsgögnum er hvergi vikið að nauðsyn þess að loka fyrir akstur inn á Suðurlandsveg um aðrein/ramp af lóð Olís, þrátt fyrir fyrirbyggjandi athugasemdir Olís við forhönnun. Við skoðun á slysakorti Samgöngustofu sem aðgengilegt er á netinu á slóðinni map.is/samgongustofa/ undanfarin 10 ár liggur fyrir að núverandi fyrirkomulag hefur ekki valdið slysaþættu. Þvert á móti eru aðeins tvö óhöpp skráð á fráreinum/aðreinum tengd lóð Olís og eru það óhöpp án meiðsla. Olís veur sérstaka athygli á að svo virðist sem fleiri óhöpp séu skráð í litla hringtorginu, Mánatorgi, sem skipulagstillagan gerir ráð fyrir að eigi að taka við allri umferð frá lóð Olís, þ.m.t. umferð flutningabíla, en þar eru skráð 3 óhöpp, þar af tvö þar sem ökutæki sem koma úr gagnstæðum áttum rekast saman við hringtorgið. Ef allri umferð flutningabíla og bíla með tengivagna verður beint út á þetta litla hringtorg inn í íbúðarhverfi, þar sem m.a. gönguleið er þveruð, er fyrirséð að óhappatíðni mun aukast og alvarleiki þeirra einnig.

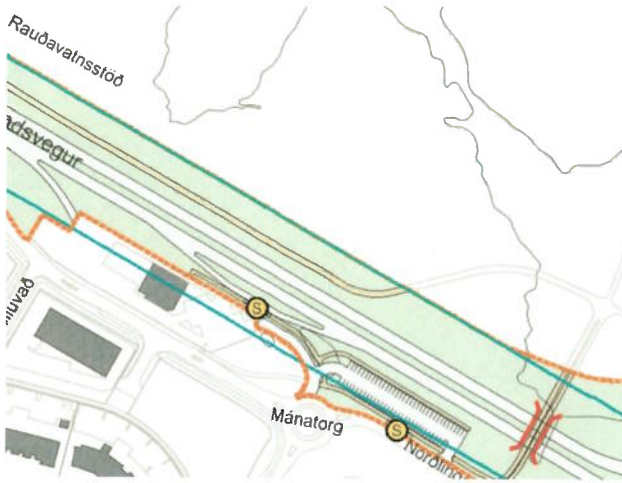
4.2. Aðrar stórar bensínstöðvar í nágrenninu með samskonar tengingar og Olís Norðlingabraut 7.

Olís veur athygli á að í Ártúnsbrekku er stór bensínstöð og veitingasala N1 og við Vesturlandsveg er stór bensínstöð Orkunnar ásamt þvottastöð Löðurs, þar sem fyrirkomulag er sambærilegt og á lóð Olís við Norðlingabraut 7 í dag, þ.e.a.s. að ekið er að stöðinni um frárein af Ártúnsbrekku/Vesturlandsvegi og aðrein/ramp af lóðinni og inn á veginn. Fjöldi óhappa sem tengjast þessum aðreinum/fráreinum er ekki mikill skv. slysakorti Samgöngustofu, hvað þá ef miðað er við alla þá umferð sem þarna fer um daglega. Almennt virðast óhöpp ekki alvarleg. Sú tegund vegtengingar sem Norðlingabraut 7 hefur hingað til haft, sambærileg við N1 og Orkuna við Ártúnsbrekku/Vesturlandsveg hefur því reynst vel og Olís leggst alfarið gegn því að tengingunni verði breytt.

Olís bendir auk þess á að félaginu er fyrirmunað að skilja hvers vegna Reykjavíkurborg hyggst taka í burtu aðreinina frá Norðlingabraut 7 út á Suðurlandsveg og valda Olís þannig fyrirsjáanlega verulegu tjóni en telja á sama tíma að fyrirkomulagið hjá N1 við Ártúnsbrekku og Orkunni við Vesturlandsveg sé í lagi. Olís mótmælir þeirri mismunun sem í því felst sem einnig er brot á bensínstöðvasamkomulaginu.

4.3. Allri umferð beint frá lóð Olís inn í íbúðarhverfi og um lítið hringtorg.

Ef lokað verður fyrir akstur af lóð Olís beint út á Suðurlandsveg verður allri umferð flutningabíla og stórra ökutækja ásamt ökutækjum með aftanívagna, ferðabíla o.s.frv.



beint inn í íbúðarhverfið og um þröngt hringtorg, Mánatorg. Sala á eldsneyti til flutningabíla og stórra ökutækja hefur hingað til verið mjög mikilvægur hluti af rekstri stöðvarinnar og mikilvægt að öryggi sé tryggt kringum þessi stóru ökutæki. Skiptir greið aðkoma að og frá stöðinni því lykilmáli og er jafnframt mikilvægt umferðaröryggismál.

Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum er heildarfjöldi afgreiðslna á truckadælu um 6000 afgreiðslur á ári sem nemur um 500 afgreiðslum í mánuði. Að jafnaði eru það því um 20 flutningabílar/stór ökutæki sem taka eldsneyti á stöð Olís í Norðlingaholti hvern virkan dag ársins.

Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum er heildarfjöldi afgreiðslna á truckadælu um 6000 afgreiðslur á ári sem nemur um

Olís leggur áherslu á að með öllu er óforsvaranlegt að beina þessari þungaumferð um mjóan ramp inn á lítið hringtorg (Mánatorg) við Norðlingabraut en það væru um 500 flutningabílar á mánuði að jafnaði eða sem svarar um 20 flutningabílum hvern virkan dag ársins. Þá er ótalin öll önnur umferð ökutækja lítilla og stórra, ferðavagna, húsbíla o.s.frv. Með tilliti til umferðaröryggis og öryggi óvarinna vegfarenda er eðlilegast að beina þessari umferð beint út á Suðurlandsveg eins og verið hefur undanfarna áratugi.

Deiliskipulagstillagan eins og hún liggur fyrir leiðir þannig til lakara umferðaröryggis fyrir alla og það þrátt fyrir að samkvæmt upplýsingum Samgöngustofu sé engin sérstök hættu tengd núverandi fyrirkomulagi. Þvert á móti eykst hættu fyrir vegfarendur með því fyrirkomulagi sem Reykjavíkurborg leggur til með deiliskipulagstillögunni. Augljóslega samræmist það engan veginn sjónarmiðum um bætt umferðaröryggi að beina þungaumferð inn á Norðlingabraut. Þvert á móti myndi það stuðla að auknu öryggi vegfarenda, gangandi og hjólandi ef umferð verður áfram beint út af bensínstöðvarlóðinni út á Suðurlandsveg.

5. Tillögur að lausnum.

Í bréfi Olís til Vegagerðarinnar frá 15. ágúst 2024 var bent á að nægt rými væri til að halda óbreyttu fyrirkomulagi með inn- og útakstur af lóð Olís. Olís ítrekar þau sjónarmið hér og bendir á að rými er nægilegt til að útbúa blöndunarrein eða aðrein frá lóðinni að Suðurlandsvegi líkt og gert er við Orkuna á Vesturlandsvegi, svo dæmi sé tekið. Þá ætti að vera mögulegt að færa stoppistöð strætó aðeins vestar en tillagan gerir ráð fyrir og færa frárein að bensínstöðvarlóðinni einnig aðeins



vestar og lengja samsvarandi. Á myndinni sést að nægt rými er til að færa frárein og stoppistöð vestar en tillagan gerir ráð fyrir.

Greiðar leiðir að og frá þjónustulóð Olís, eru einnig mikilvægar til að uppfyllt séu skilyrði í gildandi deiliskipulagi að koma í veg fyrir gegnumakstur um lóðina inn í íbúðarhverfið. Deiliskipulagstillagan sem fyrir liggur gengur þvert gegn gildandi skipulagi um að koma í veg fyrir gegnumakstur um lóð Olís inn í íbúðarhverfið þar sem hún gengur út á að beina umferðinni inn í íbúðarhverfið. Deiliskipulagstillagan sem felur í sér að verið er að leggja niður aðrein inn á Suðurlandsveg uppfylla þau skilyrði alls ekki heldur beinir umferðinni inn í hverfið.

6. Fyrirsjáanlegt tjón Olís ef aðkomuleiðum verður breytt.

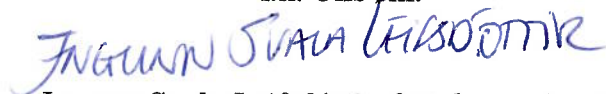
Eins og að framan er rakið er þjónustustöð Olís við Norðlingabraut 7 áningarstaður í alfaraleið og stærsta og mikilvægasta eldsneytis- og þjónustustöð Olís á landinu. Þjónusta við flutningabíla og stóra bíla er lykilþáttur í rekstri stöðvarinnar. Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum er heildarfjöldi afgreiðslna á trukkadælu um 6000 afgreiðslur á ári sem nemur um 500 afgreiðslum í mánuði. Að jafnaði eru það því um 20 flutningabílar/stór ökutæki sem taka eldsneyti á stöð Olís í Norðlingaholti hvern virkan dag ársins.

Ef deiliskipulagstillagan verður samþykkt óbreytt verða aðkomuleiðir gerðar erfiðari fyrir flutningabíla, stóra bíla, bíla með ferðavagna og fyrirsjáanlegt er að komum þeirra muni fækka verulega eða leggjast af. Olís gerir auk þess ráð fyrir samdrætti í viðskiptum með lakari tengingum við þjónustulóðina.

Olís vekur athygli á að aðgerðir af þessu geti leitt til skaðabótaskyldu Reykjavíkurborgar skv. 1. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 auk þess að brjóta gegn bensínstöðvasamkomulaginu. Olís áskilur sér því allan rétt til að sækja skaðabætur vegna þessa ef deiliskipulagstillagan verður samþykkt óbreytt.

Olís mótmælir þessari tillögu harðlega eins og hún er fram sett en lýsir sig sem fyrr reiðubúið að vinna með Reykjavíkurborg og Vegagerðinni að lausn á útfærslu áframhaldandi beinnar tengingar þjónustulóðarinnar við Suðurlandsveg, þ.a. stöðin geti áfram gegnt hlutverki sínu, uppfyllt verði skilyrði um öryggi og greiðar samgöngur, að unnt verði að standa við bensínstöðvasamkomulagið og að komið verði í veg fyrir tjón á hagsmunum lóðarhafa.

Virðingarfyllst,
f.h. Olís ehf.



Ingunn Svala Leifsdóttir, framkvæmdastjóri

Fylgiskjöl:

- 1. Bréf Olís til Vegagerðarinnar 15.8.2024**
- 2. Uppdráttur 27.6.2007.**

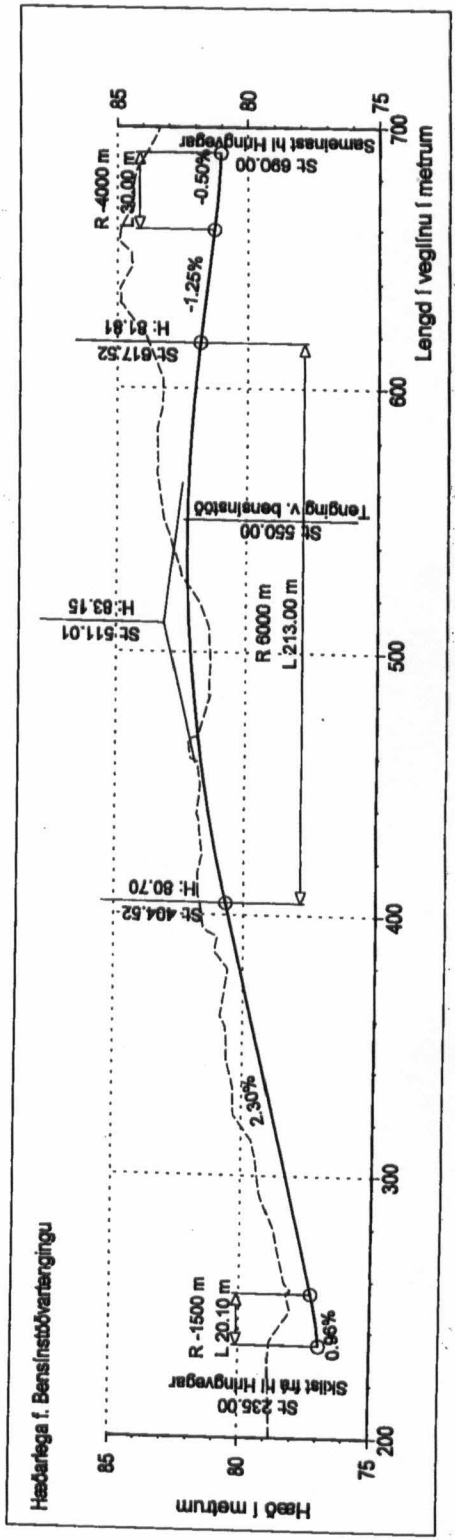
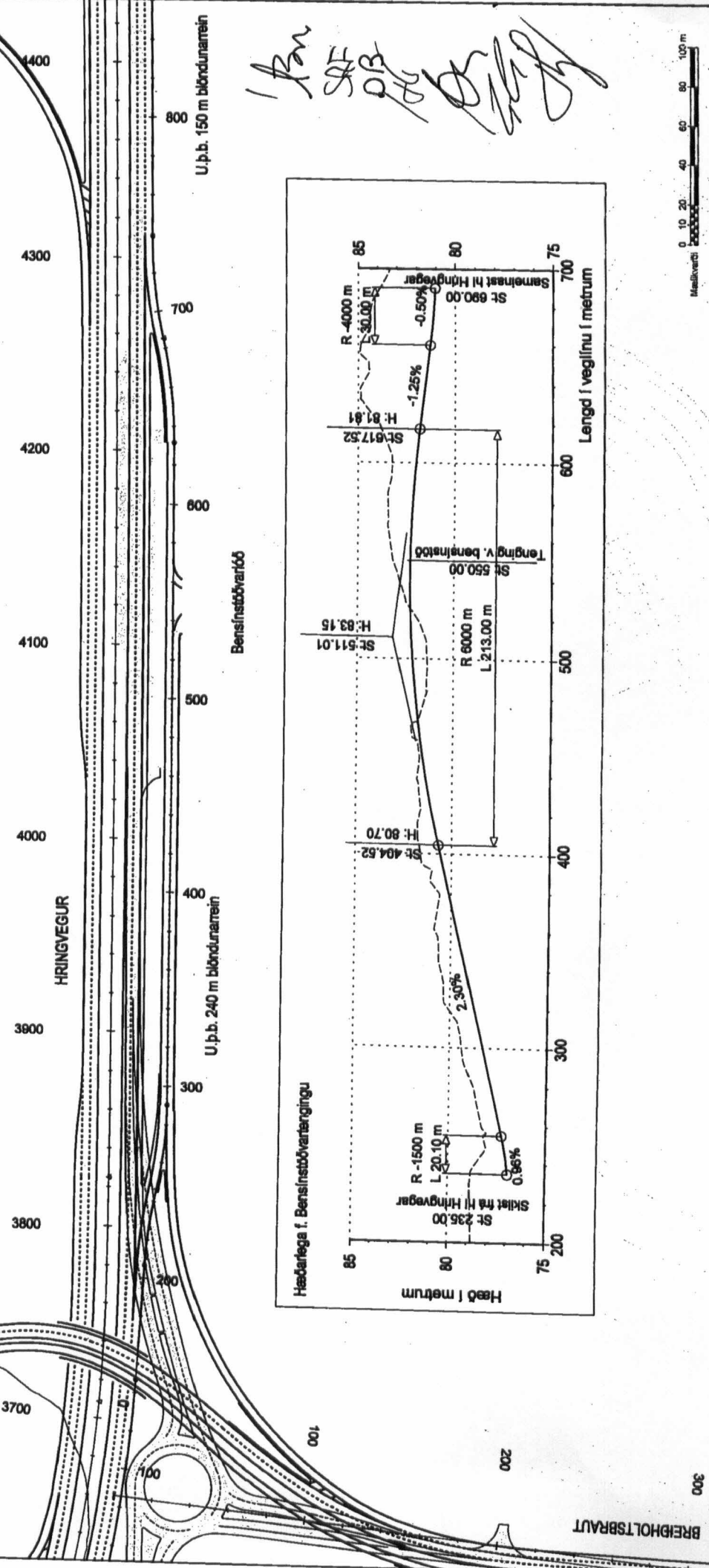
Vegamót v.
Breiðholtsbraut

RAUBAVATN

Norðlingaholtsvegamót

Sú tillaga sem hér er sýnd miðar við að inn- og útteyrsli á bensinstöðvarstöð séu staðsettar fyrir miðju lóðar. Það fyrirkomulag kemur niður á blöndunarrein við Norðlingaholtsvegamót austan bensinstöðvar.

Með því að færa inn- og útteyrsli á bensinstöðvarstöð vestar og færa fyrir inn á hringveg með aðreйн bensinstöðvar-rampa má bæta við c.a. 40m við blöndunarrein Norðlingaholtsvegamótanna.



Handwritten signatures and initials: I. Þor, S.F., D.B., H.G., and others.



Linuhönnun
Tenging breiðholtsbraut v. hringveg
Sveinbjörn & Langhildur

HRINGVEGUR

Fræðslu
1-02 / 413-01

027

NORÐLINGAHOLT

Samúel Torfi Pétursson

Umsögn birt **3.07.2025**

Engin efnisleg rök eru færð fyrir því að notast sé við A34 snið umfram A22 snið á þessum vegkafla, sem gerir að verkum að þetta mannvirki þarf umtalsvert meira pláss og hefur meiri sjónræn áhrif en annars væri. Hvatt er til þess að tvöföldun Suðurlandsvegar verði endurskoðuð með það í huga að vegurinn verði með sniði A22 - í það minnsta frá vegamótum við Hafravatnsveg að Bæjarhálsi, bæði sem hluti af fullnaðarhönnun með mislægum gatnamótum, og eins í þessum fyrsta áfanga sem deiliskipulagið tekur til.

1

Sigurður Njarðvík Þorleifsson

Umsögn birt **20.07.2025**

Góðan daginn.

Þessi áformum um breikkun Suðurlandsvegar skv. deiliskipulagstillögu, mun fjarlægja vegtengingu við Dísardalslandið. Ég er eigandi að því landi, ásamt öðrum afkomendum afa míns og ömmu.

Við landeigendurnir óskum eftir því að vegtenging við landið verði ekki afnumin. Þessi landspilda er eignarland. Við eigum kröfu til þess að geta komist inn á landið okkar, sem og til þess að gestir hafi greiðan aðgang að því (bæði almennir gestir og t.d. neyðarþjófnefndir). Heftur aðgangur að landinu rýrir verulega notkunargæði þess.

Ef Vegagerðin ætlar sér að fjarlægja tengingu við landið, í andstöðu við vilja okkar, viljum við helst að Vegagerðin geri nýjan vegslóða að landinu í samráði við okkur, en á kostnað Vegagerðarinnar.

Við minnum á að almenna reglan, skv. 31. gr. vegalaga, er að landeigendur eiga rétt til vegtengingar. Ef víkja á frá þeim réttindum þarf að rökstyðja það skriflega. Við höfum ekki fengið slíkan rökstuðning og gerum því ráð fyrir því að til standi að tryggja nýja vegtengingu.

Ef svo er ekki gerum við kröfu um bætur vegna fjarlægingar á vegtengingu skv. 31. gr. vegalaga. Það að fjarlægja eldri vegtengingu án þess að gera nýjan veg telst skerðing eignaréttar skv. 72. gr. stjórnarskrár. Eignaréttur verður ekki skertur nema fullar bætur komi fyrir. Ef ekki stendur til að gera nýjan veg í stað þess gamla er því gerð krafa um að Vegagerðin viðurkenni skyldu til greiðslu eignarnámsbóta og hefji viðræður við okkur landeigendur um hæfilega fjárhæð hið fyrsta.

2

- Sveinbjörn Guðjohnsen

Umsögn birt **14.08.2025**

- [PNG](#)

[lóðamörk - vefsja-skyggt-auka.png](#)

- [PNG](#)

[lóðamörk - vefsja-skyggt.png](#)

- [PNG](#)

[lóðamörk - vefsja.png](#)

- [PDF](#)

[Umsögn.pdf](#)

9

- SSveinbjörn Guðjohnsen

Umsögn birt **14.08.2025**

- [PNG](#)

[vegur-tillaga-2.png](#)

- [PNG](#)

[vegur-tillaga-1.png](#)

- [PNG](#)

[vegur-tillaga.png](#)

- [PDF](#)

[Efni_Athugasemd og móttillaga – nýr tengivegur að Baldurshagaland 52, 110 Reykjavík.pdf](#)

10

Svæði innan áætlaðs
deiliskiplags



Svæði innan áætlaðs
deiliskiplags



112459
70

C2



Til Skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar.

Ég, eigandi að Baldurshagaland 52, 110 Reykjavík, geri hér með **athugasemd** við auglýsta tillögu að deiliskipulagi vegna tvöföldunar Suðurlandsvegar. Ég vil formlega hafna tillögunni þar sem að hún skarast á við lóðarmörk.

1. Samspil skipulagsmörka og lóðar

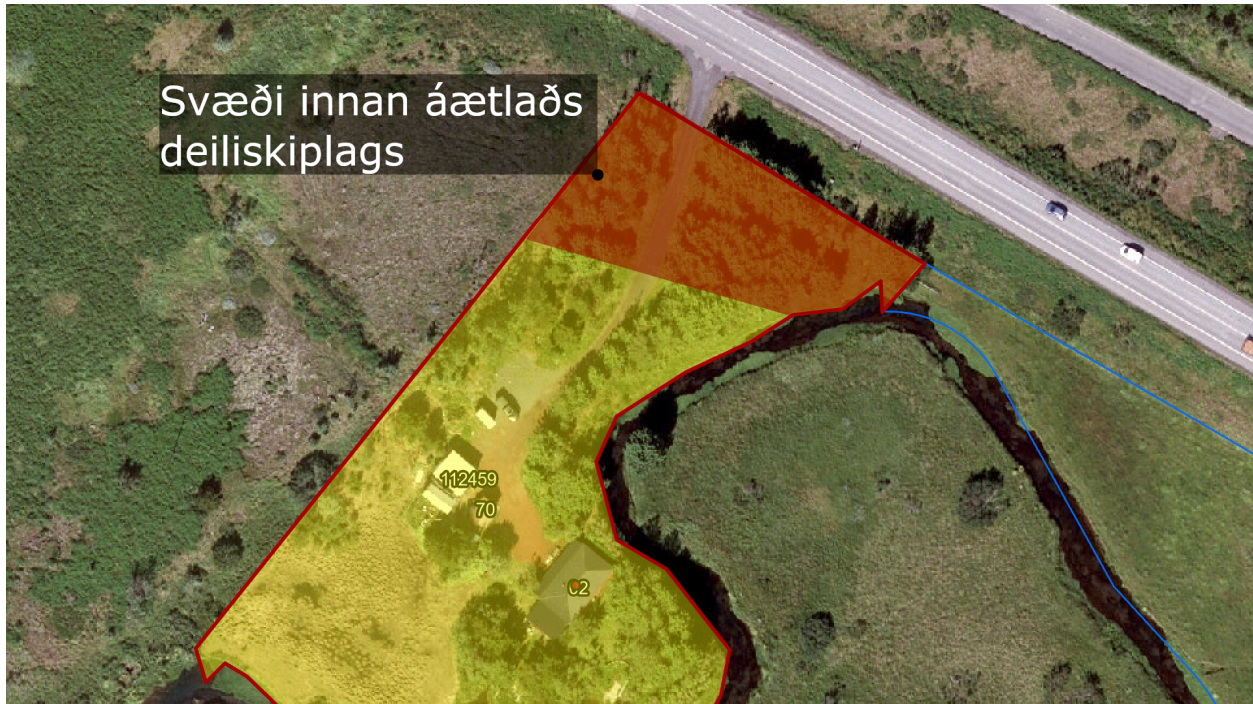
Samkvæmt uppdráttum í greinargerð og samanburði við opinber gögn um lóðarmörk Baldurshagaland 52 virðist hluti lóðarinnar liggja innan marka skipulagstillögunnar. Til að skýra þetta samspil eru hér þrjár myndir:

- **Mynd 1:** Lóðarmörk samkvæmt vefsíðu Reykjavíkurborgar



Mynd 2: Samsetning lóðarmarka og skipulagsmörka samkvæmt tillögu, þar sem skörun

svæða er sýnd með rauðri skyggingu



- **Mynd 3:** Sama og mynd 2, en með viðbótarlínunum úr tillögu Reykjavíkurborgar sem sýna fyrirhuguð mannvirki



2. Umfang landtöku og skipulagsmörk

Samkvæmt uppdráttum í greinargerð virðist um 15–20% af heildarflatarmáli lóðar

minnar falla innan skipulagsmarka og vera áformað undir vegsvæði, tengivegi og/eða mannvirki sem tengjast fyrirhugaðri framkvæmd. Slík landtaka felur í sér verulega skerðingu á nýtingu lóðarinnar og hefur bein áhrif á verðmæti hennar.

Til að hægt sé að meta áhrif skipulagstillögunnar á lóðina óska ég eftir að fá afhent nákvæm grunnkort með skipulagsmörkum og hönnunarlínum, svo hægt sé að staðfesta flatarmál og umfang skörunar.

3. Tillögur um endurskoðun

Ég óska eftir að gerð verði endurskoðun á útfærslu mannvirkja innan skipulagssvæðisins á þessum stað, með það að markmiði að lágmarka áhrif á lóðina og tryggja áframhaldandi fulla nýtingu hennar.

4. Aðgengi og nýting

Tryggja þarf óskert aðgengi að lóðinni eftir framkvæmd og að breytingar á skipulagi leiði ekki til skerðingar á henni.

5. Krafa um endurskoðun útfærslu

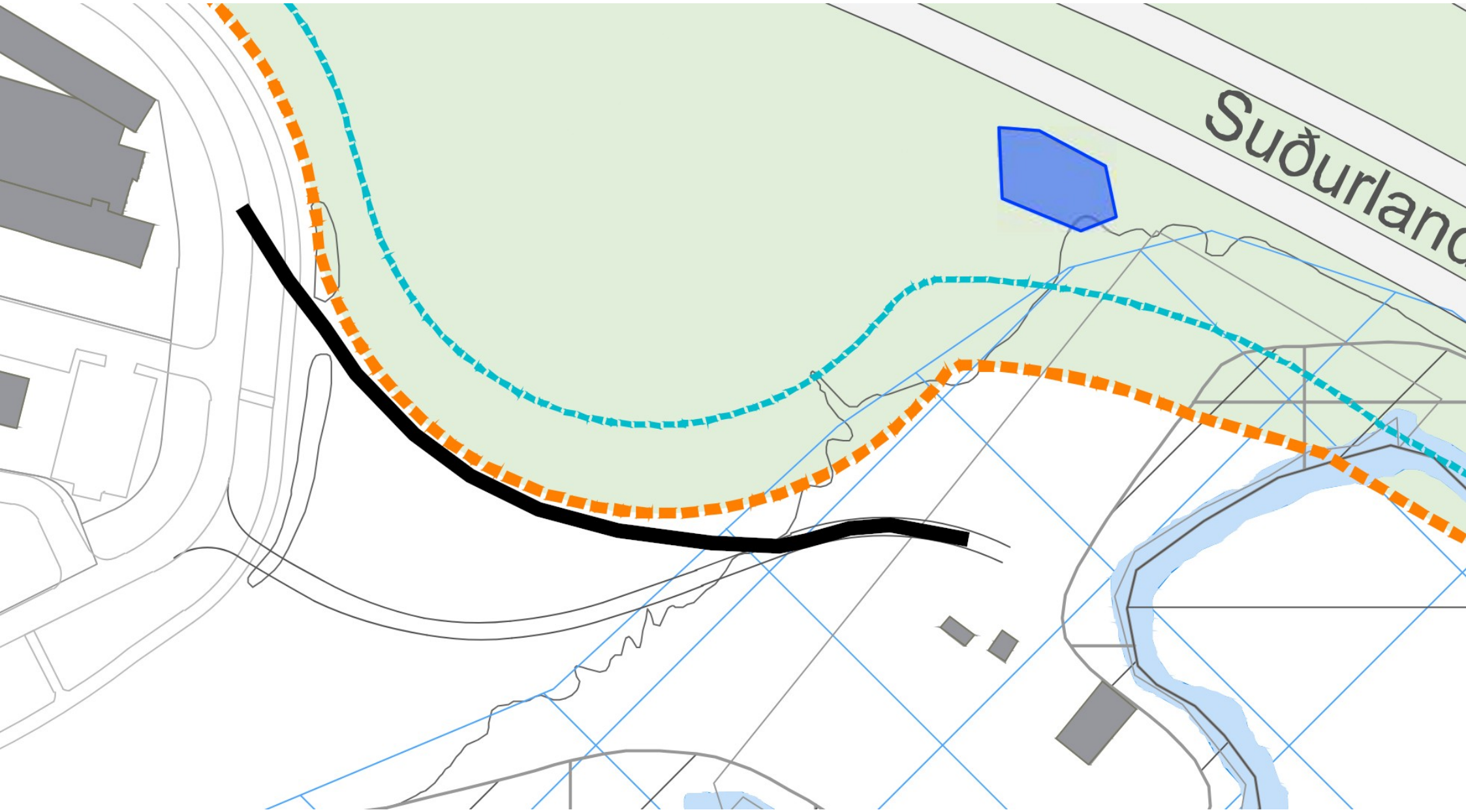
Ég mótmæli því að svo stór hluti einkalands fari undir vegsvæði og krefst þess að skoðaðar verði útfærslur sem **lágmarka eða koma alfarið í veg fyrir landtöku**, m.a. með:

- Færslu akreina nær núverandi vegsvæði
- Notkun stoðveggja í stað víðra fláa
- Endurhönnun tengivega og þjónustusvæða
- Staðsetningu hljóðvarna innan opinna svæða frekar en á einkalandi

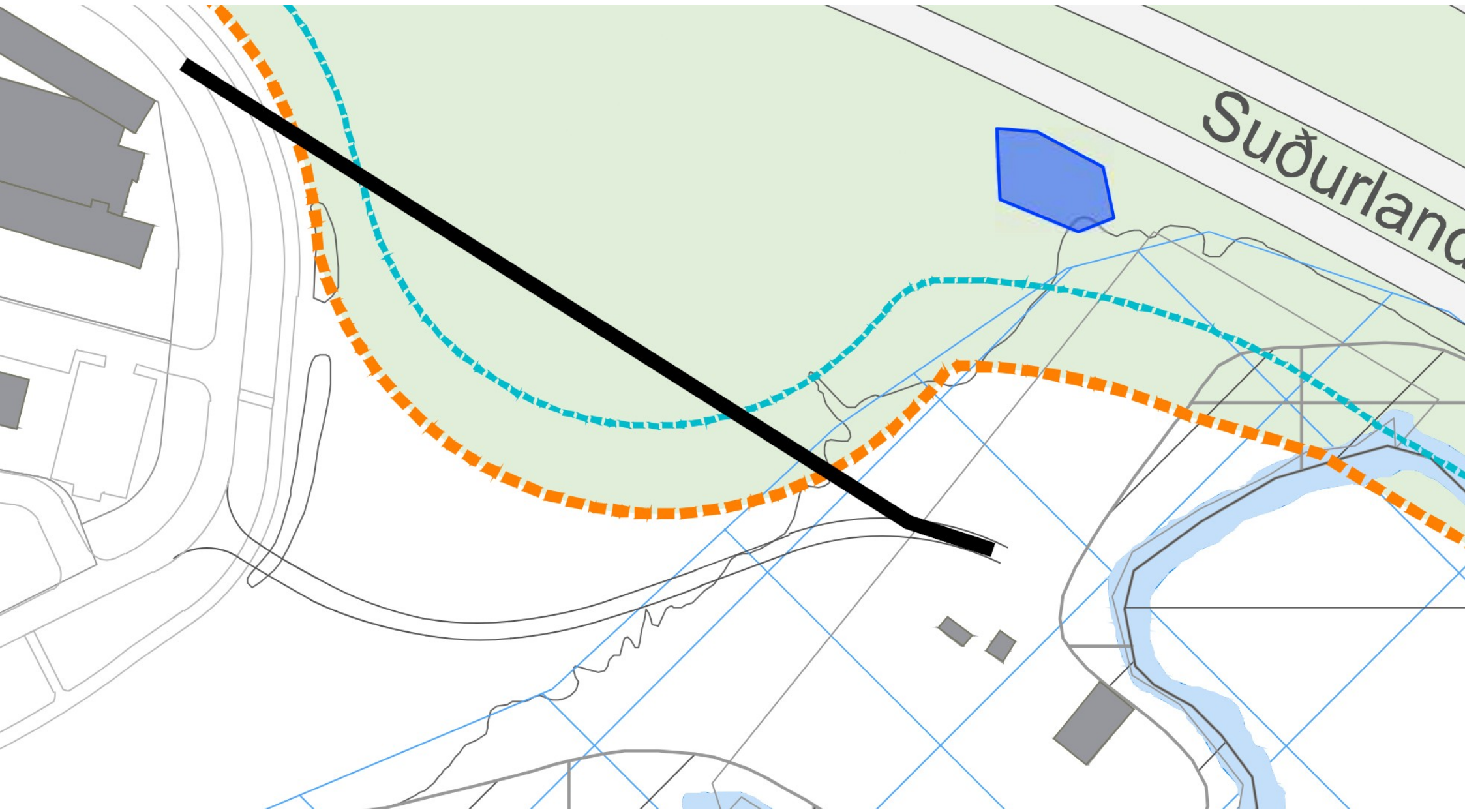
Virðingarfyllst,
Sveinbjörn Guðjohnsen

██████████
Baldurshagaland 52, 110 Reykjavík

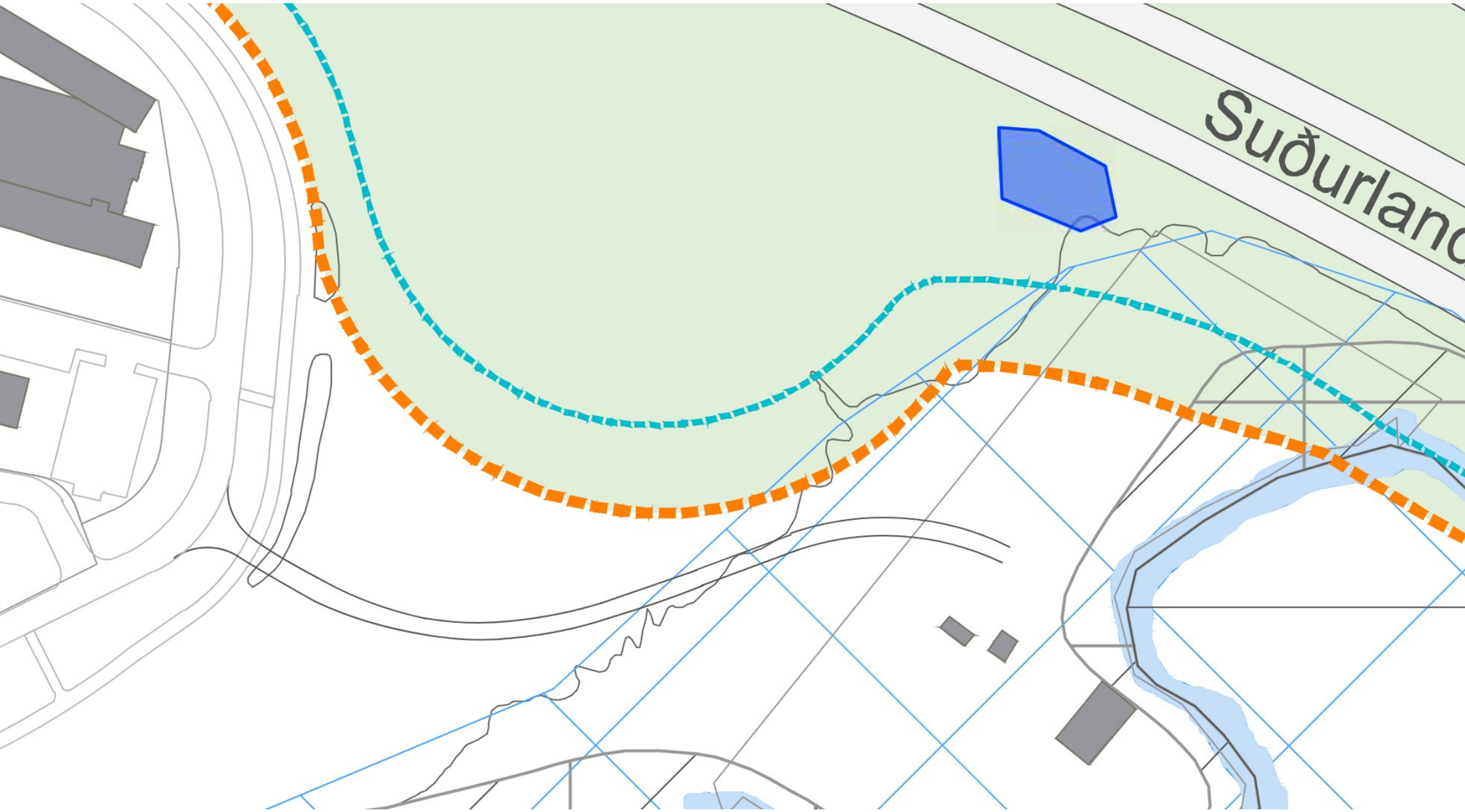
████████████████████
14. Ágúst 2025



Suðurland



Suðurland



Til skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar

Ég, eigandi að Baldurshagalandi 52, 110 Reykjavík, geri hér með athugasemd við auglýsta tillögu að nýjum tengivegi að landi mínu. Núverandi aðkoma er beint af Suðurlandsvegi, en samkvæmt nýrri tillögu er fyrirhugað að færa tengivegin þannig að hann liggi upp í hverfi í Norðlingaholti.

1. Upprunaleg tillaga

Samkvæmt skipulagstillögunni er tengivegurinn færður inn í hverfið á tilteknu staðsetningarpunkti. Þessi leið gerir ráð fyrir að vegurinn liggi að hluta í gegnum byggð og hafi áhrif á þar búsetta, auk þess að breyta aðkomu að Baldurshagaland verulega.

2. Móttillaga mín

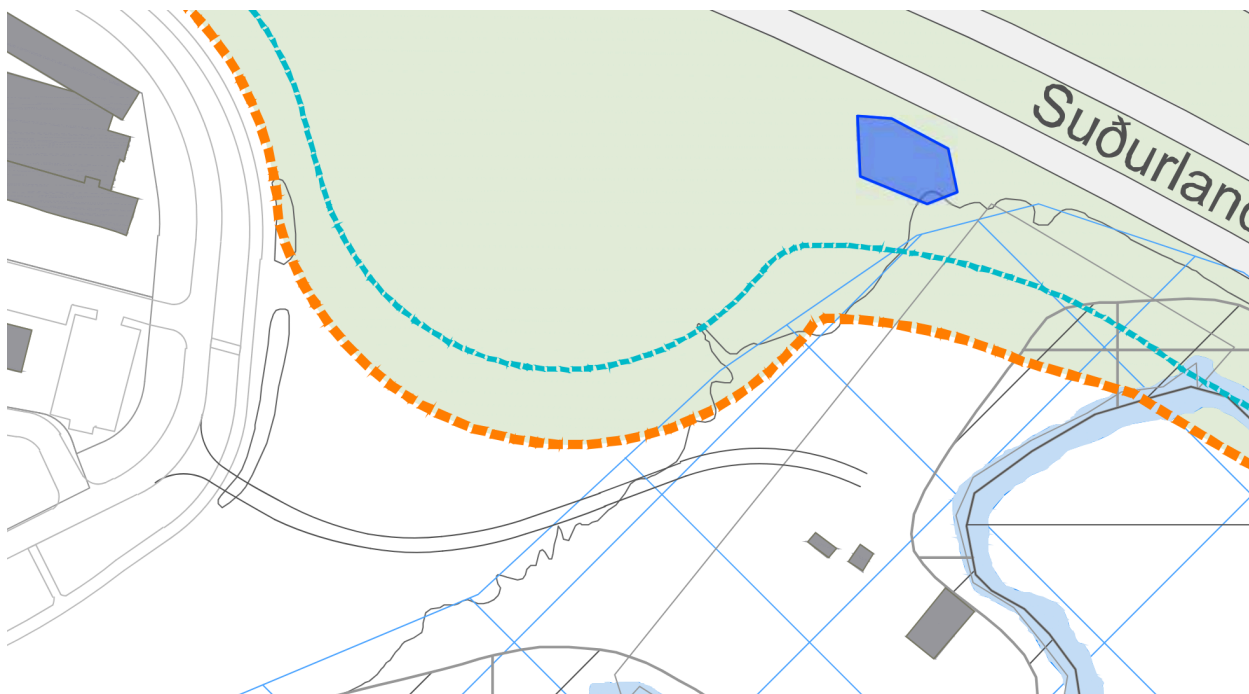
Ég legg til að tengivegurinn verði staðsettur á öðrum stað en í tillögu Reykjavíkurborgar, þannig að hann tengist hverfinu í Norðlingaholti á öðru svæði. Með þessari breytingu er hægt að:

- Draga úr umferðaráhrifum á viðkvæma íbúðagötur
- Minnka sjónræn og hljóðræn áhrif innan hverfisins
- Tryggja skilvirka aðkomu að Baldurshagaland án óþarfa krókaleiða
- Hámarka öryggi bæði fyrir umferð að lóðinni og fyrir íbúa hverfisins
- Svæði er snjóbungt; Börn eru gjarnan að leik á sleða á veturnar.

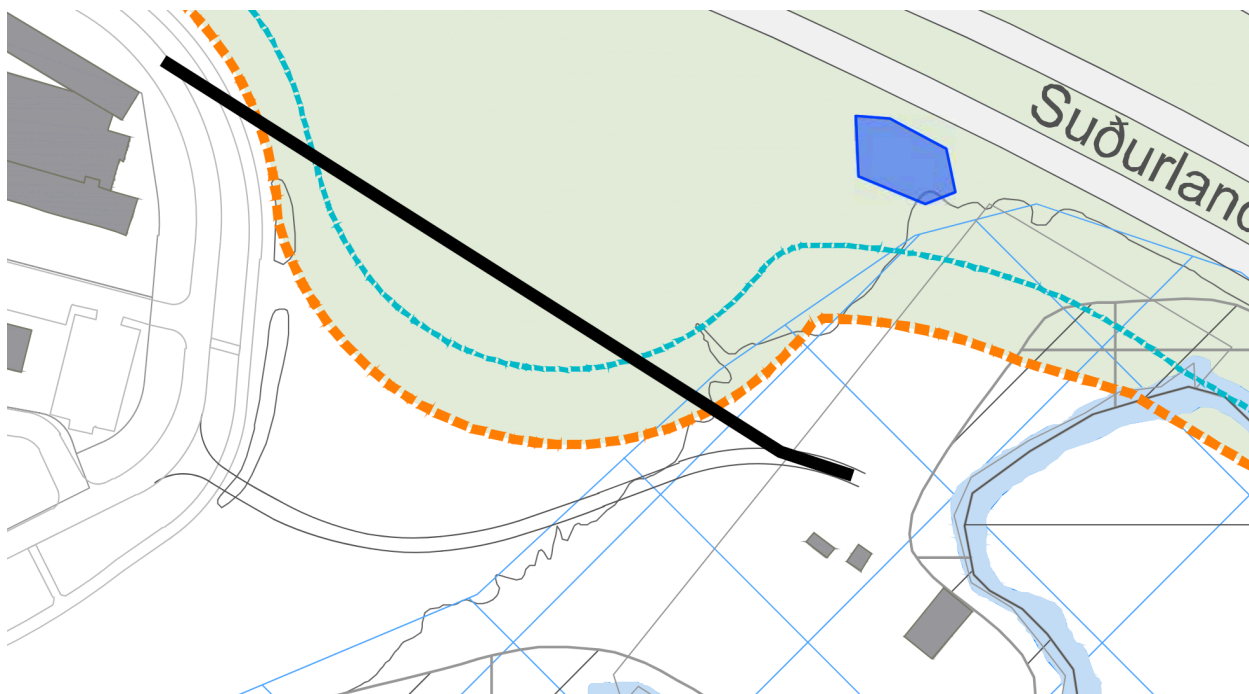
3. Samanburður á útfærslum

Hér að neðan eru tvær myndir sem sýna mismunandi útfærslur tengivegarins:

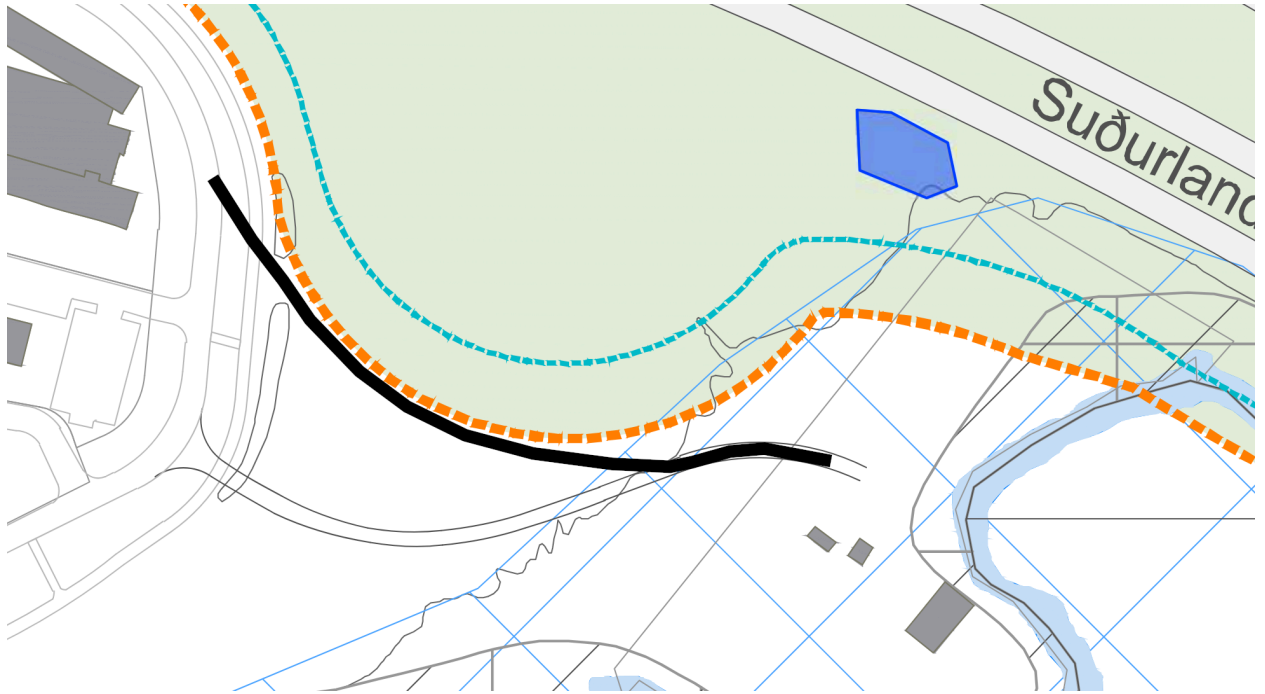
- **Mynd 1 – Tillaga Reykjavíkurborgar**



- **Mynd 2 – Móttillaga mín (Tillaga #1)**



- Mynd 3 – Móttillaga mín (Tillaga #2 - meira bogin leið)



4. Beiðni um endurskoðun

Ég óska eftir að þessi móttillaga verði tekin til skoðunar samhliða núverandi tillögu í hönnunarferlinu, með það að markmiði að finna bestu mögulegu lausn fyrir bæði aðgengi að Baldurshagaland og velferð íbúa í Norðlingaholti.

Virðingarfyllst,

Sveinbjörn Guðjohnsen

[REDACTED]
Baldurshagaland 52, 110 Reykjavík

[REDACTED]
14. Ágúst 2025

Valur Þór Norðdahl

Umsögn birt **12.08.2025**

Breikkun

Suðurlandsvegur - Auglýst deiliskipulagstillaga

Suðurlandsvegur - USK23060119

Rvk, 12 ágúst 2025. Valur Þór Norðdahl frá Hólmi. Kt
070260-3449. valurnor@gmail.com

Athugasemdir íbúa á Hólmi og Bakkakoti vegna vegbreikkunar eru eftirfarandi.

1. Vegbreikkun til móts við Hólm og Bakkakot er valin of sunnarlega þannig að austurtún Bakkakots er skorið í sundur til helminga með tengivegi og yrði í raun eyðilagt sem nothæft tún.

Túnið var grjóthreinsað með striti fyrri kynslóða og ætti að standa áfram óskert sem menningarheild.

Hægur vandi væri að bjarga því og varðveita ef vilji væri fyrir hendi.

Túnið er sívirk auðlind sem er nýtt árlega af ábúendum Bakkakots.

2. Hægt er að hlífa túninu með því að færa veginn norðar og

einnig fjær Beitarhól þar sem skráðar fornminjar og tóftir standa. Minjastofnun lagði það til þegar frummatskýrsla var gerð.

Vegurinn hefur sífellt færst sunnar meðan landið norðar hefur ekki verið nýtt til vegaframkvæmda.
Því mótmælum við harðlega.

3. Til að hlífa túninu væri að nota núverandi tengivegi við Hólms og Bakkakot eða færa veginn norðar og breyta fyrirhuguðum tengivegi.

4. Íbúar Hólms og Bakkakots eru einnig ósáttir við áætlaðan tengiveg, er of langur og myndi fljótt teppast í snjóalögum sem eru oft talsverð á svæðinu enda hæð yfir sjó um 100 metrar.

Eigum í miklu basli við að halda núverandi tengivegum opnum í snjóavetrum.

Virðingarfyllst, Valur Þ Norðdahl

Reykjavíkurborg
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Hafnarfirði, 22.08.2025
MFRI: 2025-07-0340

Efni: Umsögn Hafrannsóknastofnunar um tillögu að deiliskipulagi fyrir Suðurlandsveg frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá

Með tölvupósti dagsettu 03.07.2025 óskaði Reykjavíkurborg eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar um tillögu að deiliskipulagi fyrir Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ, mál nr. 0803/2025 í Skipulagsgátt. Reykjavíkurborg og Vegagerðin standa í sameiningu að gerð deiliskipulagsins en Vegagerðin er framkvæmdaaðili.

Samkvæmt deiliskipulagstillögunni stendur til að tvöfalda Suðurlandsveg frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ. Samhliða tvöföldun Suðurlandsvegar er áætlað í fyllingu tímans að leggja mislæg gatnamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg og landfyllingu í Rauðavatn til að rýmka fyrir mislægum gatnamótum. Einnig á að breikka brýr á ánni Hólmsá/Bugðu og útbúa reið-, hjóla- og göngustíga ásamt undirgöngum.

1

Til stendur að leggja veginn í fimm áföngum og eru framkvæmdir við 1. og 2. áfanga á áætlun til ársins 2029 en í þeim er gert ráð fyrir planvegumótum við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg. Útfærsla og framkvæmd við mislæg gatnamót fellur undir 3.-5. áfanga. Skipulagssvæðið nær yfir um 5 km kafla af Suðurlandsvegi og framkvæmda- og veghelgunarsvæði við veginn. Markmið deiliskipulagsins er að auka umferðaröryggi á Suðurlandsvegi og greiða fyrir umferð, bæði akandi og annarra ferðamáta. Skipulagssvæðið er innan eða í útjaðri vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins. Vestari hlutinn er á öryggissvæði vegna yfirborðsvatns en eystri hlutinn á öryggissvæði vegna grunnvatns.

Hafrannsóknastofnun hefur unnið umsögn um málið á fyrri stigum, sbr. umsögn stofnunarinnar um frummatsskýrslu vegna mats á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegar, dags. 11. apríl 2022.

Umhverfisáhrif framkvæmdanna

Fram kemur í greinargerð að umhverfismatsskýrsla deiliskipulagsins byggi að miklu leyti á umhverfismati framkvæmdarinnar, en Skipulagsstofnun gaf álit um umhverfismatið í desember 2022. Í álit Skipulagsstofnunar kemur fram að helstu áhrif framkvæmdanna felist í raski við Hólmsá og landfyllingu í Rauðavatni og tilheyrandi áhrifum á vistkerfi í og við þessi vatnshlot. Einnig fylgir framkvæmdunum sjálfum töluverð hættu vegna mögulegra

mengunaróhappa á framkvæmdatíma, sem gætu haft alvarleg og langvarandi áhrif á vatnsból í námunda við skipulagssvæðið. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdirnar gætu haft óafturkræf áhrif á vatnsból höfuðborgarsvæðisins ef ekki verður rétt að verki staðið. Fram kemur í greinargerð að unnið sé að áhættumati vegna vatnsverndar í tengslum við tvöföldun Suðurlandsvegar og að því verði settar fram ítarlegar mótvægisáðgerðir til að koma í veg fyrir mengunarslys bæði á rekstrar- og framkvæmdatíma.

Umsögn Hafrannsóknastofnunar

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar um deiliskipulagið á fyrri stigum kemur fram að Rauðavatn er afrennislislaust og vatnsborðssveiflur miklar. Það er um 0,32 km² og meðaldýpi um 1 m en mesta dýpi um 1,4 m. Allgróskumikið lífríki er í vatninu, s.s. síkjamari, vatnaflær og rykmýslirfur, en ekki er vitað til þess að silungur þrífist í vatninu en mikið er af hornsílum. Vatnasvið Hólmsár er um 200 km², sem er nærri þrjú fjórðu af heildar vatnasviði Elliðaána, en langtíma meðalrennslí árinna er um 2,3 m³/s (árin 1972-1998). Stangveiði er stunduð í Hólmsá og þar eru mikilvæg hrygningar- og uppeldissvæði fyrir lax og urriða, auk auðugs gróðurs og samfélaga hryggleysingja. Fiskistofnar árinna hafa verið vaktaðir árlega frá árinu 1988.

Hafrannsóknastofnun tekur undir álit Skipulagsstofnunar að framkvæmdir við tvöföldun Suðurlandsvegar geti haft neikvæð og varanleg áhrif bæði á vatn og vatnalíf innan og í námunda við framkvæmdasvæðið. Hætt er við að jarðvegsefnum skoli út í vatn eða jarðveg á framkvæmdatíma, auk þess sem aukin hætta er á að mengandi efni berist í vatn og jarðveg. Einnig er vert að benda á að framkvæmdunum fylgja aukin umsvif og breytt landnotkun innan vatnasviðs Hólmsár/Bugðu og þar með Elliðaána, þar sem aukið landrymi verður tekið undir vegamannvirki. Breikkun brúa yfir Hólmsá/Bugðu getur haft áhrif á rennslí í ánni og þar með vistkerfi hennar. Hins vegar getur framkvæmdin dregið úr óhappatíðni og mengunarhættu á rekstartíma með aðskilnaði akstursstefna og vegriðum.

Fram kemur í greinargerð að nauðsynlegt sé að gera landfyllingu í Rauðavatni við gatnamót Suðurlandsvegar og Breiðholtsbrautar svo hægt sé að koma fyrir tvöföldum vegi ásamt nýju stígakerfi. Fram kemur einnig að stærð landfyllingar taki mið af því að á henni rúmist mismislag gatnamót í framtíðinni. Þrjú valkostir voru lagðir fram við útfærslu landfyllingar og telja Vegagerðin og Reykjavíkurborg þann valkost heppilegastan sem felur í sér minnstu landfyllinguna, eða um 1,5 ha.

Að áliti Skipulagsstofnunar er landfylling í Rauðavatni „stórtækt inngrip“ í vistkerfi vatnsins. Ennfremur tiltekur Skipulagsstofnun að Rauðavatn njóti sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga nr. 60/2013 og þess vegna beri að forðast allt rask í vatninu nema brýnir almannahagsmunir séu undir. Hafrannsóknastofnun vísar í umsögn Náttúruverndarstofnunar¹ um deiliskipulagstillöguna, þar sem bent er á að rökstyðja þurfi sérstaklega að brýnir almannahagsmunir séu fyrir því að raska vistkerfi Rauðavatns til að bæta umferðaröryggi og greiða fyrir umferð um svæðið. Einnig þurfi að gera grein fyrir öðrum valkostum til að ná fram markmiðum um aukið umferðaröryggi og greiðari umferð.

Landfyllingu í Rauðavatni fylgir óhjákvæmilega töluvert jarðrask og rask á búsvæðum í vatninu. Nauðsynlegt er að fram fari mat á umfangi þeirra áhrifa sem framkvæmdirnar kunna að hafa

¹ Sjá <https://skipulagsgatt.is/files/642802cf-b84d-42ae-9fd5-731b399c0131>

á vistfræðilegt ástand Rauðavatns og hvort framkvæmdir við landfyllingu kunni að valda því að ástandi vatnshlotsins hnigni, sbr. lög um stjórn vatnamála nr. 36/2011. Óvissa ríkir um núverandi vistfræðilegt ástand Rauðavatns, en það er óflokkað skv. Vatnavefsja.

Það sjónarmið er sett fram í tillögunni að æskilegra sé að raska strandlínu og lífríki Rauðavatns einu sinni heldur en að byggja núna smærri landfyllingu og stækka hana svo í framtíðinni ef og þegar mislæg gatnamót verða byggð. Í ljósi þeirra neikvæðu áhrifa sem landfylling og aukin umferð gætu haft á búsvæði og lífríki í og við Rauðavatn og á svæðið sem útivistarsvæði væri æskilegt að rökstyðja frekar þessa nálgun.

Í skipulagstillögunni segir að við hönnun á tvöföldun Suðurlandsvegur sé almennt miðað við þversnið A34 skv. veghönnunarreglum Vegagerðarinnar en að þar sem vegurinn fari meðfram Rauðavatnsskógi verði miðað við þrengra vegsnið til að ekki þurfi að skerða skóginn. Í ljósi þess að vegurinn liggur að hluta innan vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins hefði verið ákjósanlegt að í deiliskipulagstillögunni kæmi fram nánari rökstuðningur fyrir jafn umfangsmikilli breikkun á Suðurlandsvegi og gert er ráð fyrir í tillögunni. Hafrannsóknastofnun telur að umfjöllun um aðra valkosti til að ná fram markmiðum skipulagsins án sama rasks innan öryggissvæðis vatnsverndar hefði verið gagnleg.

Ábendingar Hafrannsóknastofnunar

Hafrannsóknastofnun ítrekar að æskilegt sé að vöktun fari fram á lífríki í vatni í nágrenni framkvæmdasvæðisins á framkvæmdatíma og um skeið eftir að framkvæmdum lýkur. Samhliða vöktunaráætlun verði sett fram viðbragðsáætlun til að hægt verði að bregðast strax við ef neikvæð áhrif á lífríki koma fram. Mikilvægt er að vakta efnainnihald Hólmsár til að meta þau efni sem berast í árnar og tengjast umferðinni, s.s. vegna mengunar frá ökutækjum og söltunar vega. Við hönnun og breikkun brúa yfir Hólmsá/Bugðu er brýnt að tekið verði mið af lífríki árnar og leitað verði leiða til að lágmarka möguleg áhrif á ána. Mikilvægt er einnig að fyrir liggji viðbragðsáætlanir um hvernig bregðast eigi við óhöppum eða slysum sem kunna að verða við framkvæmdirnar. Stofnunin undirstrikar ennfremur mikilvægi þess að ítarleg áætlun um mótvægisáðgerðir miði að því að lágmarka eins og kostur er alla hættu á að mengandi efni berist í vatn við framkvæmdir eða á rekstrartíma vegarins.

Hafrannsóknastofnun bendir á að geti framkvæmdir eða starfsemi haft áhrif á vatn þarf framkvæmdaaðili að vinna sérstakt mat á umfangi þeirra áhrifa. Umhverfis- og Orkustofnun gaf í desember 2024 út leiðbeiningar um gerð slíks mats og má nálgast þær á vefsíðu stofnunarinnar². Samkvæmt lögum um stjórn vatnamála nr. 36/2011 er óheimilt að valda slíku álagi á vatnshlot að ástandi þeirra hnigni varanlega eða tímabundið. Lögin ná bæði til yfirborðsvatns og grunnvatns.

² Sjá leiðbeiningar á vefsíðu Umhverfis- og Orkustofnunar: https://www.ust.is/library/sida/haf-og-vatn/Lei%C3%B0beiningar%20um%20%C3%A1hrifamat%20fyrir%20vatnshlot_%C3%9Atg.1_Desember%202024.pdf

F.h. Hafrannsóknastofnunar

Handwritten signature of Friðbjörgur Árnason in blue ink.

Friðbjörgur Árnason

Handwritten signature of Hrönn G. Guðmundsdóttir in blue ink.

Hrönn G. Guðmundsdóttir



Reykjavík 14.8.2025
2025070274

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um mál nr. 892/2025 í skipulagsgátt, Suðurlandsvegur - USK23060119. Nýtt deiliskipulag

Vísað er til máls nr. 892/2025 í skipulagsgátt, Suðurlandsvegur - USK23060119. Nýtt deiliskipulag. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur (HER) hefur farið yfir málið og gögn þess og gefur eftirfarandi umsögn.

HER telur almennt vel tekið á umhverfisþáttum í greinargerð og umhverfismati, sérstaklega m.t.t. mikilvægi vatnsverndar og verndun áa og vatna. HER saknar þess að aftur á móti að ekki sé fjallað um loftgæði, þar sem bæði má gera ráð fyrir áhrifum á nærliggjandi byggð á framkvæmdatíma en einnig mun aukið umferðarmagn og breytt lega vegar geta haft áhrif á loftgæði í nærliggjandi byggð.

HER vill einnig benda á að á skýringarmyndum í kafla 2.4 í greinargerð er erfitt að greina litarmun á merkingum göngustíga, hjólastíga og samstíga, skerpa mætti á litarmun til að auka skýrleika.

Virðingarfyllst

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri

Hestamannafélagið Fákur

Hlíf Sturludóttir

Umsögn birt **14.08.2025**

Meðfylgjandi er umsögn Hestamannafélagsins Fáks vegna skipulagstillögu breikkunnar á Suðurlandsvegi. Auk Hestamannafélagsins Fáks standa eftirfarandi aðilar einnig að umsögninni: Hestamannafélagið Sprettur, Hestamannafélagið Sörli, Hestamannafélagið Hörður og Hestamannafélagið Sóti, auk Fjáreigendafélags Reykjavíkur, Landssambands hestamannafélaga (LH), samgöngunefnd LH og reiðveganefnd SV svæðis.

Kveðja,

Hlíf

- [PDF](#)

[2025 - Umsögn um skipulag Suðurlandsveggar - final undirritað.pdf](#)

7

RAFRÆNT UNDIRRITAD
Finnur Kristinsson
Dags. 13.8.2025 15:42:41
Ástæða: Undirritun
RAFRÆNT UNDIRRITAD
Sæmundur Eiríksson
Dags. 13.8.2025 16:03:40
Ástæða: Undirritun
RAFRÆNT UNDIRRITAD
Sigurjón Einar Gunnarsson
Dags. 14.8.2025 11:29:04
Ástæða: Undirritun

RAFRÆNT UNDIRRITAD
Linda Björk Gunnlaugsdóttir
Dags. 13.8.2025 15:44:11
Ástæða: Undirritun
RAFRÆNT UNDIRRITAD
Jón Geir Sigurbjörnsson
Dags. 14.8.2025 09:25:31
Ástæða: Undirritun

RAFRÆNT UNDIRRITAD
Jónína Björk Vilhjálmsdóttir
Dags. 13.8.2025 15:49:51
Ástæða: Undirritun
RAFRÆNT UNDIRRITAD
Atli Már Ingólfsson
Dags. 14.8.2025 10:49:08
Ástæða: Undirritun

RAFRÆNT UNDIRRITAD
Hliff Sturludóttir
Dags. 13.8.2025 16:03:07
Ástæða: Undirritun
RAFRÆNT UNDIRRITAD
Jón Magnússon
Dags. 14.8.2025 10:57:38
Ástæða: Undirritun

Skipulagsfulltrúinn í Reykjavík

Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík

Reykjavík, 13. ágúst 2025

Efni: USK2306119 Deiliskipulagsbreyting vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur

Á fundi umhverfis- og skipulagsráðs þann 18. júní 2025 og borgarráðs Reykjavíkur þann 26. júní 2025 var samþykkt að auglýsa tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur, frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá.

Stjórn Hestamannafélagsins Fáks („Fákur“ eða „félagið“) óskar eftir að koma eftirfarandi á framfæri vegna auglýstrar skipulagstillögu vegna tvöföldunar Suðurlandsvegurins. Vísast einnig til fyrri samskipta félagsins við aðila vegna þessarar framkvæmdar.

Einnig standa að þessari umsögn önnur hestamannafélög á höfuðborgarsvæðinu, þ.e Hestamannafélagið Sprettur, Hestamannafélagið Sörli, Hestamannafélagið Sóti og Hestamannafélagið Hörður („félögin“), auk Landssambands hestamannafélaga („LH“), Fjáreigendafélags Reykjavíkur („FR“) og reiðveganefndar SV svæðis („SV“).

Fákur vill byrja á því að fagna því samráði sem haft hefur verið við félagið til þessa og ljóst er að hlustað hefur verið á sjónarmið félagsins hvað varðar ríðandi umferð, hönnun undirganga og lagningu og legu reiðstíga. Fákur leggur áherslu á að því góða samráði verði haldið áfram í gegnum skipulags-, hönnunar og framkvæmdaferli framkvæmdarinnar.

Hönnun og kennisnið reiðganga

Mikilvægt að reiðgöng séu hönnuð í nánu samráði við Fák og að tekið sé fullt tillit til þeirra áskorana sem flóttæðli hestsins er við hönnun gangnanna eins og getið er í skipulagstillögunni. Ekki er einungis mikilvægt að hönnun þeirra takist vel til að verkfræðilegu tilliti, heldur einnig þar að hugað vel að lýsingarhönnun í göngunum til að tryggja umhverfi í þeim sem tekur tillit til eðlislægs flóttæðlis hestsins og sjónar hans. Eftirfarandi athugasemdir vill Fákur gera við hönnun undirganga undir Suðurlandsveg:

- **Undirgöng við Rauðavatn:** Samráð hefur verið haft við reiðveganefnd Fáks um forhönnun reiðganga undir Suðurlandsveg þar sem vegurinn mætir Breiðholtsbraut. Líta þau forhönnunargögn ágætlega út en Fákur hefur komið athugasemdum á framfæri við hönnuði framkvæmdarinnar. Fákur leggur áherslu á að áframhaldandi náð samráð verði við félagið vegna hönnunar þessara gríðarlega mikilvægu undirganga fyrir hestamenn í Víðidal og Almannadal. Fákur hefur gert eftirfarandi athugasemdir við þá hönnun sem kynnt hefur verið fyrir félaginu:
 - Skoða hvort hægt sé að láta leiðandi vegg í reiðgöngum opnast meira til austurs-, þ.e. opna betur sjónlínu hestsins og þá fer reiðleiðin beinni í gegnum göngin.
 - Gera ráð fyrir leiðandi girðingu milli reiðleiðar og göngustígs í framhaldi af vegg í miðju ganga. Einnig út frá veggjum í aðdraganda beggja megin (samskonar og er nú meðfram reiðstíg meðfram Breiðholtsbraut í átt að göngunum)

- Laga þarf legu reiðleiðar að vestanverðu Rauðavatni og færa reiðleiðina fyrir fjær gönguleið. Passa að grjóthleðsla vegna fyllingar út í Rauðavatn sé vel frá reiðleiðinni eða a.m.k. í 2 metra fjarlægð.
- Snið í reiðgöngum við Rauðavatn:
 - Að hæð í göngum frá yfirborði sé a.m.k. 3.5m (hnakkhæð á hesti er c.a. 1,4m + knapi er c.a. 2,27 – 2,6 (jafnvel meira).
 - Setja halla á vegginn sem snýr að reiðleið í miðju ganga, hæð frá yfirborði sé að lágmarki 85 – 90 cm. (vegna hæðar á fótum knapa, þ.e. að veggur sé ofar, hallinn er vegna klemmuhættu knapa).
- **Undirgöng við Almannadal:** Fulltrúar Fáks hafa komið áhyggjum sínum á framfæri við hönnuði um forhönnun á undirgöngum við Almannadal. Forhönnun sýnir þau göng sem heilan stökk, um 60 metra langan án nokkurra ljósopa, auk undirganga undir Vegbrekkur. Mat Fáks er að slík göng fari illa saman við flóttæðli, sjónsvið og heyrn hestsins og geti verið hættuleg hestamönnum þar sem líkur eru á því að hesturinn fælist inn í þeim. Hvetur Fákur hönnuði- og framkvæmdaraðila til að huga vel að þessum þáttum við frekari hönnun og útfærslu mannvirkjanna og taka fullt tillit til eðli hestsins í hönnun þessara umferðarmannvirkja. Fákur hefur gert eftirfarandi athugasemdir við þá forhönnun sem kynnt hefur verið félaginu:
 - Útfærslan sem kynnt hefur verið félaginu, þ.e. 60 metra rör í sama dúr og nú er undir veginn, gengur ekki upp fyrir ríðandi umferð. Fákur óskar eftir sambærilegri útfærslu á reiðgöngum undir Suðurlandsveg við Almannadal og er í hönnun við Rauðavatn, þ.e. tvískipt stept undirgöng með loftopi á milli akstursgreina og jafn rúmgóð fyrir ríðandi umferð og reiðgöngin sem eru í hönnun við Rauðavatn. Reiðgöng undir nýja aðkomuveginum við Vegbrekkur verði einnig stept.
 - Brattinn á reiðleið sem hugsuð er sem tengileið inn í Almannadalshverfið gengur ekki upp.
 - Reiðleiðin sunnan megin mætti koma beinni inn á brúnna, enda lendir legan í tillögunni á rafmagnsmastri. Það mætti einnig rúna beygjuna meira í átt að Heiðmörk.

Legu reiðstíga

Fákur fagnar því að stefnt skuli að auknum aðskilnaði gangandi, hjólandi og ríðandi umferðar í deiliskipulagi Suðurlandsveggar. Fákur vill sérstaklega benda á eftirfarandi þætti varðandi legu reiðstíga:

- **Reiðstígur meðfram Suðurlandsvegi við Rauðavatnsskóg og austan Almannadal:** Fákur gerir ekki athugasemd við að þessum stíg verði breytt í hjóla- og göngustíg og að reiðstígurinn verði færður norður fyrir skóginn. Athuga þarf að lega hans þarf að vera í samráði við Fák. Reiðstígurinn er í dag fáfarrinn af hestamönnum vegna nálægðar við umferðarþungann á Suðurlandsvegi og þeirrar hættu sem af umferðinni hlýst. Til bóta er að hugað sé að því að reiðleiðir séu fjær umferðarþungum veginum. Sama á við um reiðstíg austan Almannadals en nálægð hans við umferðarþungan Suðurlandsveginn gerir hann einnig fáfarrinn af hestamönnum.
- **Í staðinn fyrir reiðstíginn sem felldur er út meðfram Suðurlandsvegi að norðanverðu væri æskilegt að gera reiðstíg meðfram veginum að sunnanverðu.** Er þar verið að vísa í gömlu þjóðleiðina/ reiðleiðina frá Kolviðarhóli um Lyklafell og Elliðakot að Árbæ og áfram til Reykjavíkur, leiðin lá einnig að Silungapólli. Þessi reiðleið myndi með þessu tengjast inn á Heiðmerkurveginn, svokallaða Hraunslóð. Farið yrði yfir Suðurá á gamla vaðinu eða með brú. Þessi reiðleið gæti síðan tengst áfram til austurs inn á gömlu leiðina við Lögberg.

- **Tengi reiðleið frá syðri hluta Almannadals:** Mikill halli er á landinu til suðurs frá Almannadal. Þegar nýtt vegstæði verður fundið fyrir Vegbrekkur verður að gæta vel að legu reiðstígs sem tengir syðri hluta Almannadalshverfisins við reiðvegastíganet. Mikill bratti í reiðleið getur valdið slyshættu, bæði á knöpum, sem og hestum.
- **Reiðstígar sunnan Suðurlandsveggar við Almannadal:** Fákur fagnar því að framkvæmdaaðilar hafi valið valkost 2 varðandi legu vegamóta við Heiðmerkurveg þar sem það gerir legu reiðstíga sunnan Suðurlandsveggar mun ákjósanlegri en ef valkostur 1 hefði verið valinn. Gæta verður þess að ný brú sem stendur til að byggja yfir Bugðu fyrir hjólandi- og gangandi umferð verði í hæfilegri fjarlægð frá brú fyrir ríðandi umferð svo hún valdi ekki hestum truflun er þeir fara yfir reiðbrúna.

Vegbrekkur

Gæta verður að öryggi ríðandi umferðar við hönnun á vegamannvirkjum við Vegbrekkur, þar sem vegurinn liggur að athafnasvæði Fáks við Almannadal. Það á sér í lagi við þar sem búist er við aukinni umferð um veginn vegna atvinnusvæðis sem búíð er að skipuleggja við hlið athafnasvæðis félagsins í Almannadal. Eins og fyrr segir leggur Fákur til að undirgöng undir vegin verði steipt og að hönnun undirganga við Rauðavatn verði lögð sem grunnur að hönnun undirganga undir þennan nýja tengiveg við Vegbrekkur.

Landfylling í Rauðavatni og mislæg gatnamót við Breiðholtsbraut

Gert er ráð fyrir að landfylling í Rauðavatni sé næg til að koma fyrir stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi umferð auk tvöföldunnar vegarins. Einnig er tekið fram að landfyllingin sé næg til að rýma mislæg gatnamót í framtíðinni (áfanga 3). Fákur hefur efasemdir um að landfyllingin sé næg til að rýma ríðandi umferð ef umferðamannvirkið verður hannað mislægt á síðari stigum.

Mikilvægt er að hugsa strax fyrir ríðandi umferð við mögulegri hönnun mislægra gatnamóta við þessi mikilvægu gatnamót ef ekki stendur til að fylla frekar upp í Rauðavatn til að móta rými fyrir umferðarmannvirkjum. Umferð ríðandi umferðar um þessi gatnamót er forsenda fyrir því að hestamennska geti þrífist í Reykjavíkurborg. Það þarf því að huga að því strax á þessu stigi hvort ekki þurfi að stækka landfyllinguna út í Rauðavatn til þess að það sé öruggt að rými sé til staðar til framtíðar fyrir ríðandi umferð ásamt mislægum umferðarmannvirkjum á þessum gatnamótum. Þessi gatnamót eru gríðarlega mikilvæg fyrir félagsmenn Fáks og umferð ríðandi um þessi gatnamót er forsenda hestamennsku í borginni til framtíðar og því er mikilvægt að hugsað verði um aðgengi ríðandi umferðar um þessi gatnamót til framtíðar, ekki síður en akandi umferðar.

Mislæg gatnamót við Norðlingaholt

Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir veghelgunarsvæði fyrir mislæg gatnamót við Norðlingaholt (áfangi 4). Athuga þarf að í hlíðinni er mikilvæg samgönguleið ríðandi umferðar milli Víðidals og Almannadals. Meta þarf áhrif mislægra gatnamóta á reiðleiðir á svæðinu ef til þess kemur að farið verði í áfanga 4.

Breyting á deiliskipulagi Almannadals

Skipulagstillagan gerir ráð fyrir breytingu á deiliskipulagi hesthúsabyggðar á Hólmsheiði í Almannadal þar sem tengivegur við Almannadal er innan skipulagsins en nú er gert ráð fyrir honum innan skipulags Suðurlandsveggar. Fákur gerir ekki athugasemdir við þær breytingar en ítrekar mikilvægi þess að hugað sé vel að staðsetningu og legu reiðvega vegna mikils halla í landinu.

Mikilvægar tengingar, hönnun, framkvæmd og samráð

Mikilvægar samgönguæðar hestamanna liggja frá Reykjavík og nágrennasveitarfélögunum og þaðan út um allt land. Það er einstakt í heiminum að hægt sé að leggja á hest í Reykjavík eða nágrenni og ríða honum nokkuð óhindrað nær hvert á land sem er. Þetta er sérstaða og menningararfleifð sem mikilvægt er fyrir Íslendinga að halda í og því þarf að vanda vel til verka við hönnun samgöngumannvirkja og hugsa verkefnið til langrar framtíðar, þannig að þessi mikilvægi menningararfur varðveitist til framtíðar til komandi kynslóða.

Leiðin um Almannadal og þá um undirgöngin sunnan Almannadals, sem og undirgöng við Rauðavatn eru hvað mikilvægustu ferða- og samgönguæðar hestamanna á höfuðborgarsvæðinu, enda liggja reiðleiðir þaðan síðan út um stóran hluta landsins. Það eru því hagsmunir allra hestamanna að vel takist til um hönnun þessara mannvirkja og því standa félögin, FR, LH og SV einnig að þessari umsögn.

Fákur, félögin, FR, LH og SV vilja ítreka mikilvægi þess að náíð samráð verði haft við þessa aðila um frekari hönnun þessara samgöngumannvirkja og síðar um framkvæmdina sjálfa. Það er gríðarlega mikilvægt fyrir framtíð hestamennsku í Reykjavík, sem og á höfuðborgarsvæðinu öllu og í raun forsenda þess að hún geti þrífist innan borgarmarkanna, að mikilvæg samgöngumannvirki í nágrenni athafnasvæða hestamanna séu vel leyst og hægt sé að ríða óhindrað frá hesthúshverfunum á höfuðborgarsvæðinu.

Fákur, félögin, FR, LH og SV vilja jafnframt benda á að mikilvægt sé að það fari fram heildarendurskoðun á reiðleiðum í upplandi Reykjavíkur með það að markmiði að búa til góðar og öruggar „ferðaleiðir“.

Virðingarfyllt,

F.h. stjórnar Hestamannafélagsins Fáks,
Hlíf Sturludóttir, formaður

F.h. stjórnar Hestamannafélagsins Spretts,
Jónína Björk Vilhjálmsdóttir, formaður

F.h. stjórnar Hestamannafélagsins Sörla,
Atli Már Ingólfsson, formaður

F.h. stjórnar Hestamannafélagsins Harðar,
Jón Geir Sigurbjörnsson, formaður

F.h. stjórnar Hestamannafélagsins Sóta,
Sigurjón Einar Gunnarsson, formaður

F.h. stjórnar Landssambands hestamannafélaga,
Linda Björk Gunnlaugsdóttir, formaður

F.h. samgöngunefndar LH
Jón Magnússon, formaður

F.h. Fjáreigendafélags Reykjavíkur,
Finnur Kristinsson

F.h. reiðveganeftndar SV.
Sæmundur Eiríksson, formaður

Reykjavíkurborg
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

12. ágúst 2025
2025-07-120/11.2

Efni: Umsögn Landsnets um tillögu að deiliskipulagi fyrir Suðurlandsveg

Landsneti barst, þann 3. júlí 2025, beiðni um að veita umsögn um tillögu að deiliskipulagi fyrir Suðurlandsveg - USK23060119, mál nr. 892/2025 í Skipulagsgáttinni. Um er að ræða deiliskipulag fyrir tvöföldun Suðurlandsvegar, frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Umsagnafrestur er til 15. ágúst 2025.

Landsnet hefur farið yfir gögnin sem fylgdu erindinu. Hlutverk Landsnets er með lögum nr. 65/2003 að annast flutning raforku og kerfisstjórnun. Í umsögn Landsnets er fyrst og fremst tekin afstaða til málefna sem snúa að því.

Í kafla 1.3 eru umsagnaraðilar tilgreindir en Landsnet er ekki þar á meðal og fyrirtækinu barst ekki beiðni um að veita umsögn á fyrri stigum skipulagsgerðarinnar.

Um skipulagssvæðið liggja *Hamraneslínur 1 og 2* sem eru á vegum Landsnets en þær eru mikilvægur hluti flutningskerfis rafmagns á landinu. Um er að ræða 220 kV loftlínur sem þvera Suðurlandsveg. Á uppdrætti skipulagstillögunnar er háspennulína sýnd og helgunarsvæði afmarkað. Breidd helgunarsvæðis er ekki tilgreind, hvorki á uppdrætti né í greinargerð.

Landsnet minnir á að samkvæmt skipulagsreglugerð þarf að gera grein fyrir staðsetningu og umfangi háspennulína, afmörkun helgunarsvæða og þeim takmörkunum sem gilda um þau. Ganga þarf því úr skugga um að breidd helgunarsvæðis á uppdrætti sé í samræmi við reglur. Einnig þarf að samræma tákni fyrir línuna á uppdrætti og í skýringum hans. Við útfærslu deiliskipulags þarf að taka fullt tillit til háspennulína þannig að tryggja megi örugga afhendingu rafmagns, sem og persónuöryggi, þ.e. öryggi þeirra sem vinna á svæðinu og ferðast um það. Setja þarf ákvæði um umgengni og framkvæmdir á og við helgunarsvæði línanna. Einnig er mikilvægt að sett verði ákvæði um að samráð skuli haft við Landsnet vegna framkvæmda nærri þeim.

Samkvæmt reglugerð um raforkuvirki nr. 678/2008 skal af öryggisástæðum skilgreina lágmarksfjarlægðir raflína til annarra mannvirkja, svokallað helgunarsvæði. Helgunarsvæði loftlína er breytilegt og er ákvarðað í hverju tilviki eftir gerð mannvirkisins í samræmi við íslenska staðla. Breidd helgunarsvæðisins fer m.a. eftir spennu, hæð mastra og bili milli mastra. Dæmigerð lágmarksbreidd helgunarsvæðis 220 kV háspennulína er 65-85 m, þ.e. 32,5 – 42,5 m til hvorrar hliðar.

Innan helgunarsvæðis loftlína gildir byggingarbann þ.e. á því svæði er óheimilt að reisa mannvirki og skógrækt er takmörkunum háð, en ýmis önnur landnotkun er leyfð. Frekari upplýsingar um skipulag og framkvæmdir við háspennulínur er að finna í leiðbeiningabæklingnum *Háspennulínur – aðgát skal höfð*¹ sem er að finna á heimasíðu Landsnets.

Landsnet bendir á að norðan skipulagssvæðisins liggur *Rauðavatnslína 1*, sem er 132 kV jarðstrengur á vegum fyrirtækisins auk þess sem *Aðveitustöð 12* er staðsett þar. Háspennustrengurinn er ekki sýndur deiliskipulagsuppdrætti en hann er sýndur á mynd 9 í kafla 2.5 í greinargerð skipulagstillögunnar og þar er jafnframt fjallað um hann og aðveitustöðina.

Landsnet minnir á að samkvæmt skipulagsreglugerð skal samhengi við næsta nágrenni skipulagssvæðis koma skýrt fram á deiliskipulagsuppdráttum. Því telur Landsnet æskilegt að sýna legu strengsins á deiliskipulagsuppdrætti. Markmiðið með því er að fyrirbyggja skörun mögulegra framkvæmda við helgunarsvæði strengsins og tryggja öryggi.

Áhrifasvæði jarðstrengja miðast við helgunarsvæði, sem skiptist í öryggissvæði og athafnasvæði. Helgunarsvæði 132 kV jarðstrengs er 11 m breitt, þ.e. 5,5 m til hvorrar hliðar hans. Allar framkvæmdir innan

¹ <https://www.landsnet.is/library?itemid=3621e393-da27-4fe6-904e-76d3373f4932>

öryggissvæðis eru bannaðar en innan athafnasvæðis eru þær háðar samþykki Landsnets. Á heimasíðu Landsnets er að finna *öryggisreglur vegna vinnu í námunda við háspennna jarðstrengi*².

Í 4. kafla greinargerðar skipulagstillögunnar er fjallað um möguleg mislæg gatnamót, nýjar brýr og undirgöng. Í kafla 4.8 kemur fram að breikka þurfi tvær brýr yfir Hólmsá/Bugðu. Landsnet bendir á að önnur þessara brúa liggur innan helgunarsvæðis *Hamraneslína*. Mikilvægt er að fullt tillit verði tekið háspennulína og helgunarsvæðis þeirra við útfærslu mannvirkja nærri þeim.

Landsnet leggur áherslu á að þegar kemur til framkvæmda á svæðinu verði haft samráð við fyrirtækið varðandi mögulegar framkvæmdir nærri línunum eða þverun helgunarsvæðis þeirra. Það á sérstaklega við ef um háfermisflutning er að ræða og vegagerð innan helgunarsvæðis, sbr. ofangreindan leiðbeiningabækling. Nauðsynlegt er einnig að tryggja greiðan aðgang að mannvirkjum vegna eftirlits, viðhalds og viðgerða. En það getur átt við aðgengi ýmissa vélknúinna tækja, allt eftir eðli verkefna.

Virðingarfyllt

Rut Kristinsdóttir
Sérfræðingur umhverfismála

² [LEI-0068 | LEI 0-68 Vinna framkvæmdaraðila eða verktaka við þverun eða jarðvinnu í námunda við jarðstrengi Landsnets | QM \(ccq.cloud\)](#)

Rut Kristinsdóttir



Undirritað af:
Rut Kristinsdóttir

Dags: 12.08.2025
Tími: 09:18:29
Astæða: Samþykkt
Signet ID: b1e70c81-db3f-
4840-9e33-f710d4fcd903

Mosfellsbær

Kristinn Pálsson

Umsögn birt **8.08.2025**

Skipulagsfulltrúi ritar umsögn fyrir hönd sveitarfélagsins, vegna sumarleyfa fastanefnda og bæjarstjórnar. Tillaga og áform verða kynnt síðar á fundi Umhverfis- og skipulagsnefndar Mosfellsbæjar.

Undirritaður gerir ekki athugasemd við fyrirbyggjandi tillögu og gögn. Þó skal bent á að undir kafla 3.5 um aðbyggjandi hverfis- og deiliskipulagsáætlanir hefði þótt æskilegt að tilgreina samþykkt deiliskipulag Suðurlandsveggar frá Fossvöllum að Hólmsá, innan Mosfellsbæjar og Kópavogs, samþykkt 15.05.2023. Um er að ræða deiliskipulag sömu framkvæmdar um tvöföldun Suðurlandsveggar og snerta mörk fyrirbyggjandi tillögu. Þá telur skipulagsfulltrúi rétt að sýna á skýringarupprætti skipulagsins punktalínu áframhaldandi tvöföldunar í átt að Hólmsá, þar sem deiliskipulag liggur þegar fyrir.

3



Umsögn Skógræktarfélags Reykjavíkur

við auglýstri deiliskipulagstillögu um breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá

Alvarleg skerðing aðgengis með tillögu framkvæmdaraðila

Heiðmörk er stærsta útivistarsvæðið á höfuðborgarsvæðinu og eitt það vinsælasta. Á hverju ári sækir yfir hálf milljón gesta Heiðmörk heim og nýtur þar fjölbreyttrar útivistar og náttúru. Mikil uppbygging hefur átt sér stað síðan friðlandið var stofnað fyrir rúmum 75 árum og þáttur Heiðmerkur í lýðheilsu borgarbúa sífellt að aukast. Svæðið er einstakt og eini staðurinn þar sem útivistargestir geta notið viðlíka skjóls í merktum skógarstígum í nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Menningarsögulegt gildi svæðisins er mikið ásamt mjög fjölbreyttu gróður- og dýralífi.

Skógræktarfélag Reykjavíkur gerir alvarlegar athugasemdir við að í skipulagstillögunni sé unnið út frá valkosti 2, sem felur í sér að umferð frá Heiðmörk til vesturs þurfi að aka í krók til austurs að hringtorgi við Hafravatnsveg áður en haldið er vestur. Þetta lengir akstursleið gesta um allt að 3 km. Tillaga 1 sem gerir ráð fyrir vegtengingu beint til vesturs út Heiðmörkinni er mun heppilegri að mati félagsins.

Nærri 500 bílaumferðir eiga sér stað daglega frá Heiðmörk. Með lengingu um 3 km á hverja ferð samsvarar það 1.500 km daglega, eða um 500.000 km á ári. Áætlaður aksturskostnaður vegna þessa nemur rúmlega 60 milljónum króna á ári, auk umtalsverðrar aukningar í kolefnislosun, sem nemur áætlað hundruðum tonna af CO₂ á ári. Þetta stangast á við markmið borgarinnar um loftslagsmál, hagkvæmar samgöngur og sjálfbæra þróun. Þá mun lengri akstur sjúkrabíla eða annara viðbúnaðaraðila úr Heiðmörkinni tryggja minna öryggi þeirra sem þurfa á slíkri aðstoð að halda.

Í andstöðu við stefnumótun um lýðheilsu og græn svæði

Tillagan brýtur einnig gegn meginmarkmiðum í stefnu Reykjavíkurborgar um lýðheilsu, jafnt aðgengi og græn svæði, m.a. eins og þau birtast í stefnu um Græna trefilinn og Heilsuborgarstefnu. Þar er lögð áhersla á að íbúar hafi greiðan aðgang að grænum svæðum innan stuttrar fjarlægðar frá heimili sínu.

Óþarfa hindranir, kostnaður og umferðarkrókar fækka heimsóknum að Heiðmörk og draga úr jákvæðum áhrifum svæðisins á heilsu, hreyfingu, félagslega virkni og tengingu við náttúru.

Rauðavatnsskógur

Skógræktarfélag Reykjavíkur fagnar sérstaklega því að ekki sé gert ráð fyrir að skerða eða taka Rauðavatnsskóg vegna framkvæmdanna. Skógurinn er bæði mikilvægur fyrir útivist og náttúruupplifun en hefur einnig einstakt sögu- og menningarlegt gildi. Þar hófst skógrækt á fyrstu árum 20. aldar þegar félagið hóf þar gróðursetningar og varð svæðið eitt af fyrstu skipulögðu skógræktarsvæðum á höfuðborgarsvæðinu. Hins vegar kemur fram í skipulagstillögunni að framkvæmdin hafi neikvæð áhrif á útivist í Rauðavatnsskógi og því leggur Skógræktarfélag Reykjavíkur til að lengja hljóðmön til austurs til að draga úr sýnileika og hávaða fyrir útivistargesti. Félagið leggur einnig ríka áherslu á að jaðar skógarins verði varinn, að gætt sé fyllsta öryggis við framkvæmdina og að ekki sé gengið nærri rótum trjáa. Sérstaklega þarf að skilgreina helgunarsvæði skóga til að vernda rætur, meðal annars vegna allt að 15 metra hárra sitkagrenitrjáa, þar sem helgunarsvæðið ætti almennt að vera að lágmarki 1,5 sinnum hæð trjáa, eða um 22–25 metrar frá stofni, til að tryggja heilleika rôtarkerfisins og forðast skemmdir. Mikilvægt er að ganga vel um með virðingu fyrir nálægum skógi, rótum og öðrum vistkerfisþáttum.



Óskert aðgengi vinnuvéla milli Austurheiða og Heiðmerkur

Samfara rekstri útivistarsvæða er skógarhögg eðlilegur hluti af starfsemi skógræktar. Félagið leggur sérstaka áherslu á að tryggt verði óskert aðgengi vinnuvéla milli Austurheiða og Heiðmerkur. Gera má ráð fyrir að skógarhögg og ræktunarvinna krefjist reglulegs aksturs með þunga trjáboli og annað efni. Tryggja þarf greiðar og öruggar leiðir þannig að ekki skapist hætta í umferð.

Almenningssamgöngur og fyrirhuguð stoppistöð

Í greinargerð með deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir stoppistöð almenningssamgangna við Norðlingaholt. Mikilvægt er jafnframt að fjölga stoppistöðvum, til dæmis við Hraunslóð og Rauðhóla, þannig að aðgengi sé tryggt inn í Heiðmörk. Þetta þarf að vera gert í nánú samstarfi við þá deiliskipulagsvinnu sem nú er í gangi fyrir Heiðmörk, svo að tryggt sé að lausnirnar þjóni sem best öllum hópum samfélagsins, þar með talið eldra fólki, börnum og hreyfihömluðum. Almenningssamgöngur skipta lykilmáli í að tryggja jafnt aðgengi að náttúru og útivist.

Áherslur Skógræktarfélags Reykjavíkur

- Að valkostur 1 verði valinn, með tengingu Heiðmerkurvegjar til vesturs.
- Að tryggt verði gott aðgengi um Hraunslóð og Rauðhóla, þar sem þær leiðir gegna lykilhlutverki í aðkomu útivistargesta í friðland Reykvíkinga.
- Að staðsetning strætóstoppistöðva þjóni raunverulegu aðgengi að Heiðmörk og verði skipulögð í samráði við rekstraraðila og hagsmunaaðila svæðisins.
- Að tryggt sé greitt aðgengi vinnuvéla, sérstaklega vegna skógræktar- og uppbyggingarverkefna félagsins á milli Austurheiða og Heiðmerkur.
- Að lengja hljóðmön til austurs við Rauðavatnsskóg til að draga úr sýnileika og hávaða fyrir útivistargesti.
- Að jaðar skógarins verði varinn og ekki gengið nærri rótum trjáa. Að skilgreina helgunarsvæði Rauðavatnsskógarins til að vernda rætur og leggjum við til a.m.k. 20 metra fjarlægð frá stofni, til að tryggja heilleika rôtarkerfisins og draga úr snjósöfnun.

Tillagan eins og hún liggur fyrir er ekki ásættanleg. Skógræktarfélag Reykjavíkur hvetur eindregið til þess að hún verði endurskoðuð með það að markmiði að tryggja jafnt aðgengi að Heiðmörk til framtíðar.

Fyrir hönd Skógræktarfélags Reykjavíkur

Auður Kjartansdóttir

Framkvæmdarstjóri

Nýtt deiliskipulag

Umsögn Vegagerðarinnar



Móttakandi:

Sveitarfélag:	Reykjavík
Nafn:	Puríður María Guðmundsdóttir
Netfang:	skipulag@reykjavik.is

Nýtt deiliskipulag:

Nafn skipulags:	Suðurlandsvegur, Bæjarháls-Hólmsá
Hönnuður:	Efla
Dags. gagna:	15. 1. 2025
Málsnúmer á skipulagsgátt:	892/2025

Síða 1/2

Vegir sem skipulagið hefur áhrif á:

Nafn vegar:	Hringvegur (Suðurlandsvegur)
Númer-kaflí:	1-e1_e3
Vegflokkur:	Stofnvegur
Vegtegund:	A34
Breidd veghelgunarsvæðis *	30
Lágmarksfjarlægð á milli vegamóta:**	600-2000

Nafn vegar:	Breiðholtsbraut
Númer-kaflí:	413-01
Vegflokkur:	Stofnvegur
Vegtegund:	A22
Breidd veghelgunarsvæðis *	30
Lágmarksfjarlægð á milli vegamóta:**	600-2000

Nafn vegar:	Nesjavallaleið
Númer-kaflí:	435-01
Vegflokkur:	C8
Vegtegund:	Tengivegur
Breidd veghelgunarsvæðis *	15
Lágmarksfjarlægð á milli vegamóta:**	300

*mælt til hvorrar handar frá miðlínu vegar.

**sjá Veghönnunarreglur.

Vegagerðin hefur yfirfarið ofangreint efni með hliðsjón af hlutverki stofnunarinnar. Deiliskipulagið er unnið samhlíða frumdrögum/forhönnun í góðri samvinnu við Vegagerðina.

Vegagerðin
Suðurhrauni 3
210 Garðabæ
+354 522 1000

SNI-2306-1

Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við deiliskipulagið en bendir á eftirfarandi atriði:

Veghelgun er sýnd á uppdrætti en það þarf að lagfæra á nokkrum stöðum. Vinsamlega hafið samráð við Vegagerðina vegna þessa.

Á uppdrætti kemur fram að kvöð sé um lagnir innan veghelgunarsvæða. Vegagerðin minnir á að allar framkvæmdir innan veghelgunarsvæða eru háðar samþykki og framkvæmdaleyfi frá Vegagerðinni. Kvöð um lagnir undanskilur framkvæmdaaðila ekki frá því.

Settjarnir eru afmarkaðar á uppdrætti. Bent er á að stærð, staðsetning og lögun settjarna geta breyst við nánari hönnun.

Vegagerðin bendir á að á umræddum vegkafla hafa orðið alvarleg slys og brýnt er að hefjast handa við framkvæmdir eins fljótt og auðið er. Jafnframt er umferðarflæði á kaflanum ábótavant og þar myndast biðraðir á annatímum.

Fyrir liggur að framkvæmdir verða unnar í nokkrum áföngum, sú áfangaskipting liggur ekki fyrir og mögulega gæti þurft að ráðast í bráðabirgðaaðgerðir við einstaka vegkafla.

Virðingarfyllt
f.h. Vegagerðarinnar
Erna Hreinsdóttir
Forstöðumaður Skipulagsdeildar



Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkur
Borgartúni 12 - 14
105 Reykjavík

Reykjavík 15. ágúst 2025

Efni: Umsögn Veitna vegna deiliskipulagsáætlunar fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur.

Mál 892/2025

Veitur hafa fengið til umsagnar nýtt deiliskipulag fyrir Suðurlandsveg. Megintilgangur tvöföldunar Suðurlandsvegur er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Tvöföldun vegarins á þessum vegkafla er hluti af stærra verkefni sem er breikkun Suðurlandsvegur frá Hádegismóum í Reykjavík að Hveragerði. Samkvæmt skipulagi verður 2+2 stofnvegur frá Bæjarhálsi að mörkum Mosfellsbæjar við Hólmsá, færri veltengingar og heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi.

Veitur hafa rýnt tillöguna og gera eftirfarandi athugasemdir:

Í greinargerð undir kafla um vatnsvernd kemur fram að verið sé að vinna áhættumat vatnsverndar vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur. Veitur óska eftir að rýna áhættumatið m.t.t. þess að Reykjavíkurborg er að vinna deiliskipulag um vatnsvernd sem gerir ráð fyrir því að draga úr umferð um Heiðmörk. Suðurlandsvegur liggur meðfram öryggissvæði og grannsvæði vatnsverndar höfuðborgarbúa og því óska Veitur eftir upplýsingagjöf af hálfu Vegagerðarinnar um fyrirkomulag framkvæmda þegar það liggur fyrir.

Á uppdrætti eru sýndar þveranir stofnlagnaleiða og benda Veitur á að lagfæra þarf lagnaleið við Hádegismóa, breikka þverun hitaveitu austan megin við Breiðholtsbraut og bæta við þverun á stofnlögn vatnsveitu austan megin við Norðlingavað. Þá liggja fleiri stofnlagnir innan skipulagssvæðisins en sýndar eru á uppdrætti. Veitur óska eftir að allar lagnaleiðir stofnlagna verði merktar inn á uppdráttinn og munu hafa forgöngu um að útvega þá uppdrætti

Veitur leggja ríka áherslu á áframhaldandi gott samstarf og eru reiðubúnar við að skilgreina lagnaleiðir inna skipulagssvæðisins. Nauðsynlegt er að Veitum berist tímanlega upplýsingar um áform og tímasetningar framkvæmda, svo hægt sé að gera viðeigandi ráðstafanir í veitukerfum og tryggja örugga og hagkvæma framkvæmd.

Virðingarfyllst,
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir





Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 27. janúar 2026
MÍ202601-0065/ 6.09 / 0645

Minjavarðasvið

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Efni: Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá - uppfært deiliskipulag

Með tölvubréfi dagsett 12 janúar sl. óskaði Reykjavíkurborg eftir umsögn Minjastofnunar Íslands um uppfærð gögn fyrir ofangreint deiliskipulag. Um er að ræða **mál nr. 0892/2025 í skipulagsgáttinni**, sem stofnunin veitti umsögn um þann 22. ágúst 2025, þar sem farið var fram á að uppdráttur og greinargerð yrðu leiðrétt.

Meðfylgjandi erindinu var skipulagsuppdráttur dagsettur 15.01.2025 (útg. 03 dagsett 12.01.2026) ásamt úrdrætti úr greinargerð kafla 4.11 um minjar.

Fyrir liggur skýrslan *Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi austur að Hólmsá*, sem unni var af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2020, skýrsla nr. 207. Á skipulagssvæðinu eru skráðar 11 fornleifar og hefur staðsetning þeirra verið færð inn á skipulagsuppdráttinn.

Skráðar fornleifar innan skipulagssvæðis sem Minjastofnun hefur farið fram á mótvægisáðgerðir vegna¹ og staða þeirra í dag:

- **260-160 – Gröf, tóft.** Farið var fram á fornleifarannsókn sem fór fram árið 2023. Þeirri rannsókn er nú lokið og gerir stofnunin ekki athugasemdir við fyrirhugaðar framkvæmdir á þessu svæði.
- **260-108 – Gröf, gamla Norðlingabraut.** Minjar skulu girtar af, t.d. með litríkum borða, svo þær verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma.
- **260-146 – Gröf, Baldurshagi.** Minjastofnun fer fram á að fenginn verði fornleifafræðingur til þess að hafa framkvæmdareftirlit á meðan á framkvæmdum stendur á þessu svæði. Ef komið er niður á minjar af því tagi, að fornleifafræðingur telur ástæðu til að stöðva framkvæmd, ber að hafa samband við Minjastofnun varðandi framhald verksins, sbr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

¹ Sjá umsögn Minjastofnunar vegna mats á umhverfisáhrifum mál nr. MÍ202204-0117 dagsett 27. apríl 2022

- **260-44 – Gröf, fjárborg.** Skv. meðfylgjandi uppdrætti hefur vegur verið færður, til að vernda þessar fornleifar. Minjar skulu girtar af, t.d. með litríkum borða, svo þær verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma.
- **213-14 – Hólmur, beitarhóll.** Minjastofnun taldi mikilvægt að vegur sem staðsettur var innan 15m friðhelgunarsvæðis fornleifanna yrði færður norðar en skv. meðfylgjandi uppdrætti hefur vegur ekki verið færður. Þessar minjar eru því í mikilli hættu vegna framkvæmdanna. Minjar skulu girtar af, t.d. með litríkum borða, svo þær verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma.
- **213-62 – Hólmur, tóft.** Farið var fram á fornleifarannsókn sem fór fram árið 2025. Þeirri rannsókn er nú lokið og gerir stofnunin ekki athugasemdir við fyrirhugaðar framkvæmdir á þessu svæði.
- **213-42 – Hólmur, geitakofi.** Farið var fram á fornleifarannsókn sem fór fram árið 2025. Þeirri rannsókn er nú lokið og gerir stofnunin ekki athugasemdir við fyrirhugaðar framkvæmdir á þessu svæði.

Auk ofangreindra fornleifa eru skráðar eftirfarandi götur/vegir innan skipulagssvæðis. Fyrirliggjandi fornleifaskráning dugir sem fullnægjandi mótvægisáðgerð og gerir stofnunin ekki athugasemdir við fyrirhugaðar framkvæmdir á þessu svæði:

- **260-178 – Gröf, gata.**
- **260-151 – Gröf gata.**
- **213-34 – Hólmur, gamli Suðurlandsvegurinn**
- **213-32 – Hólmur, gata.**

Aðrar minjar sem hafa verið færðar inn á skipulagsuppdráttinn sem Minjastofnun hefur farið fram á mótvægisáðgerðir vegna²:

- **260-186 – Gröf, listaverk Baugur.** Lagt er til að listaverkið verði girt af svo það verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma.
- **213-66 – Hólmur, Kvikmyndahús Camp Phinney, herminjar.** Skv. meðfylgjandi uppdrætti hefur vegur verið færður norður fyrir minjarnar. Lagt er til að minjarnar verði girtar af svo þær verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma.

Minjastofnun gerir ekki frekari athugasemdir við uppfært deiliskipulag fyrir Suðurlandsveg, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Rétt er að vekja athygli á 2. mgr. 24. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 en þar segir: „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 megj úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort

² Sjá umsögn Minjastofnunar vegna mats á umhverfisáhrifum mál nr. MÍ202204-0117 dagsett 27. apríl 2022

verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.“

Virðingarfyllst,



Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágrennis

Afrit sent:

Skipulagsfulltrúinn í Reykjavík (skipulag@reykjavik.is)

Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)

Helga Rún Guðmundsdóttir, verkefnastjóri á skrifstofu skipulagsfulltrúa
(helga.run.gudmundsdottir@reykjavik.is)

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarmínjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnslustigi og ekki kærarlegar til æðra stjórnvalds. Aðrar stjórnvaldsákvarðanir teknar á grundvelli laga nr. 80/2012 eru kærarlegar til umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytis. Kærufrestur er þrjú mánuðir frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðun og fer málsmeðferð eftir ákvæðum stjórnslulaga nr. 37/1993.



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavarðasvið

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og
nágrennis
henny@minjastofnun.is

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

22. ágúst 2025
MÍ202507-0032/ 6.09 / 0645

Efni: Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá - nýtt deiliskipulag

Minjastofnun Íslands barst tölvubréf skipulagsgáttarinnar dagsett 3. júlí 2025 þar sem fram kom að Reykjavíkurborg óskaði eftir umsögn stofnunarinnar um nýtt deiliskipulag vegna breikkunar Suðurlandsvegar, mál nr. 0892/2025. Hægt var að hlaða niður greinargerð, dagsett 23.01.2025 ásamt skipulags- og skýringaruppdráttum dagsettum 15.01.2025, unnið af Eflu verkfræðistofu fyrir Reykjavíkurborg og Vegagerðina. Umsagnarfrestur var 15. ágúst sl.. Vegna mikilla anna óskaði Minjastofnun eftir fresti til að skila inn umsögn.

Minjastofnun hefur áður veitt umsagnir um ofangreint skipulagssvæði, fyrst vegna mats á umhverfisáhrifum dagsett 27. apríl 2022 svo vegna skipulagslýsingar dagsett 23. ágúst 2022. Afrit af þessum umsögnum fylgir hér með til upplýsinga.

Í greinargerðinni er fjallað um minjar í köflum 2 (Forsendur og grunnástand), 4 (Deiliskipulag) og 5 (Umhverfismatsskýrsla). Í þessum köflum er vísað í fornleifaskráningu, staðsetningu minja á uppdráttum og mótvægisáðgerðir Minjastofnunar Íslands.

Fyrir liggur skýrslan *Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi austur að Hólmsá*, sem unnin var af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2020, skýrsla nr. 207.

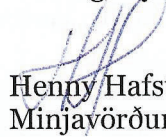
Á skipulagssvæðinu eru minjar sem falla undir skilgreiningu 3. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar, þ.e. friðaðar fornleifar sem eru 100 ára eða eldri. Rétt er að benda á að fjöldi friðaðra fornleifa getur hafa breyst frá því að skýrslan var gefin út vegna 100 ára reglunnar. Fornleifum sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands sbr. 21. gr. laganna.

Til að Minjastofnun geti veitt umsögn um ofangreint skipulag þarf að færa útlínur allra skráðra fornleifa inn á skipulags- og skýringaruppdrætti þannig að fram komi með skýrum hætti umfang og

afstaða minjanna ásamt friðhelgundarsvæði þeirra sbr. 16. og 22. gr. laga nr. 80/2012 og reglur 620/2019 um skráningu jarðfastra menningarminja vegna skipulags og framkvæmda. Einnig þarf að endurskoða kaflana um minjar í greinargerðinni varðandi fjölda friðaðra fornleifa og minja ásamt því að tilgreina nánar hvaða fornleifaskráningaskýrslu er vísað í.

Uppfærða skipulags- og skýringaruppdrætti ásamt greinargerð skal senda Minjastofnun Íslands til umsagnar þegar þau gögn liggja fyrir.

Virðingarfyllst,



Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágrennis

Afrit sent:
Skipulagsfulltrúinn í Reykjavík (skipulag@skipulag.is)
Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)
Borgarsögusafn Reykjavíkur (minjavarsla@reykjavik.is)

Fylgigögn:

- Umsögn Minjastofnunar, dagsett 27. apríl 2022 vegna mats á umhverfisáhrifum
- Umsögn Minjastofnunar, dagsett 23. ágúst 2022 vegna skipulagslýsingar.



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Skipulagsstofnun
Jón Smári Jónsson
Borgartúni 7 b
105 Reykjavík

Umhverfis- og skipulagssvið
Suðurgata 39 101 Reykjavík
(354) 570 13 00
www.minjastofnun.is
Kennitala: 440113-0280

Reykjavík 27. apríl 2022
MÍ202204-0117/ 6.07 / K.M.

Efni: Breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

Minjastofnun Íslands hefur mótttekið tölvupóst Skipulagsstofnunar frá 25. mars s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

Kristinn Magnússon
Verkefnastjóri
kristinn@minjastofnun.is

Í frummatsskýrslu segir að Vegagerðin áformi, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, að tvöfalda Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarhálsi að Hólmsá ofan Reykjavíkur. Lagður verður 2 + 2 vegur og tengingum fækkað frá því sem nú er. Byggt verða þrenn mismislag vegamót. Þá verða gerðir nýir reið-, hjóla- og göngustígar.

Í skýrslunni kemur fram að í framkvæmdinni felist, auk tvöföldunar vegarins, mismislag vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað, Hafravatnsveg og að hálfu leyti við Heiðmerkurveg. Einnig verða tvær brýr breikkaðar, á Hólmsá/Bugðu. Nýja brú þarf á Hólmsá við austurenda kaflans. Fern göng fyrir gangandi og ríðandi eru undir Suðurlandsveg sem þarf að endurgera og/eða framlengja og gert er ráð fyrir nýjum undirgöngum undir Hafravatnsveg við Suðurlandsveg. Akfær göng undir Hringveg verða fyrir Heiðmerkurveg í hálfmislægri lausn þar.

Reiknað er með að vinna verkið í fimm áföngum eins og gerð er grein fyrir í kafla 3.4 í frummatsskýrslu. Áfangaskiptingin felst m.a. í því að reiknað er með að vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Heiðmerkurveg verði planvegamót með hringtorgi í fyrsta áfanga en verði breytt í mismislag vegamót síðar þegar umferðarrýmd þeirra nægir ekki lengur eða ástæða þykir til vegna umferðaröryggis.

Fjallað er um fornleifar í kafla 5.7 í frummatsskýrslu. Eins og þar kemur fram hafa fornleifar verið skráðar á fyrirhuguð framkvæmdasvæði vegagerðarinnar. Úttektarsvæði fyrir fornleifar afmarkaðist af um 100 m svæði frá ystu brún vegar í báðar áttir. Svæðið fylgdi Suðurlandsvegi frá Bæjarhálsi í vestri að Hólmsá í austri og öllum tengivegum.

Fyrir liggur skýrsla Borgarsögusafns Reykjavíkur, *Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi austur að Hólmsá.*

Framkvæmdasvæðið liggur eftir landsvæði sem á öldum áður heyrði undir

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnslustigi og ekki kærnanlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

þrjár jarðir, Gröf, Hólm og Geitháls. Alls voru 120 minjastaðir skráðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Minjarnar voru flokkaðar eftir aldri. Á svæðinu fundust 37 minjar sem falla undir skilgreiningu 3. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) um fornleifar, þ.e eru 100 ára eða eldri. Af þessum 37 fornleifum eru 14 horfnar af yfirborði. Sex minjar voru tímasettar til árana 1921-1930, af þeim eru þrjár horfnar. 39 minjar voru frá árinu 1931 eða yngri og af þeim eru átta horfnar. Loks voru 38 herminjar, minjar frá árunum 1940-1945, innan svæðisins.

Í köflum 5.1 til 5.3 í skýrslu Borgarsögusafnsins er fjallað um fornleifar, yngri minjar og herminjar sem vegaf framkvæmdin mun hafa veruleg áhrif á. Lagðar eru til mótvægisáðgerðir vegna minjanna en jafnframt tekið fram að ákvörðun um mótvægisáðgerðir verði tekin af Minjastofnun Íslands. Tafla með upplýsingum um skráðar minjar á svæðinu, hættumati og mótvægisáðgerðum er í viðauka 1 með fornleifaskráningarskýrslunni.

Eins og fram kemur í frummatsskýrslu eru minjar sem taldar eru í mikilli hættu 71 talsins. Í umfjöllun í fornleifaskráningarskýrslu eru lagðar til mótvægisáðgerðir vegna 16 minja. Skráning annarra minja í mikilli hættu er talin fullnægjandi mótvægisáðgerð. Í töflu 5.8 í frummatsskýrslu er listi yfir minjar þar sem Borgarsögusafnið leggur til að gripið verði til mótvægisáðgerða. Minjastofnun Íslands gerir hér með að sínum tillögum Borgarsögusafnsins að mótvægisáðgerðum.

Í fornleifaskráningarskýrslunni er á nokkrum stöðum lagt til að veglínan verði færð til en að öðrum kosti þurfi að girða minjarnar af á meðan á framkvæmdum stendur eða rannsaka þær. Minjar í þessum flokki eru fjárborg (260-44), Baugur/listaverk, skúlptúr (260-186), beitarhús (213-14) og Geitakofi (213-42). Í frummatsskýrslu segir að ekki sé mögulegt að færa sjálfan veginn þó mögulega megi færa rampa, vegamót og stíga. Í skýrslunni er ekki fjallað um Baug (260-186). Í fornleifaskráningarskýrslu er lagt til að vegur verði færður út fyrir 15 m verndarsvæði listaverksins og það girt af svo að það verði ekki fyrir raski á meðan á framkvæmdum stendur. Í kafla 5.7.4 í frummatsskýrslu er fjallað um mótvægisáðgerðir. Þar segir að tekið verði sérstakt tillit til fjárborgarinnar (260-44) og beitarhúsanna (213-14) Minjarnar verði girtar af á framkvæmdatíma. Geitakofinn (213-42) sé hins vega í bráðri hættu vegna framkvæmda og hann þurfi því að rannsaka.

Í umfjöllun um beitarhúsin (213-14) í skýrslu Borgarsögusafns segir að beitarhúsatóftir séu á Beitarhúsaól. Tvær grasigrónar útihúsatóftir séu á Beitarhúsaól, önnur efst á hólnum og sýnilega eldri en hin í vesturhlíð hólsins. Norðan við þá tóft er stórgrýtishrúga og laut fyrir ofan. Samkvæmt loftmynd frá 1954 virðist sem þar hafi verið tóft af öðru ilöngu húsi sem legið hefur í norðvestur-suðaustur. Þá segir að tóftir beitarhúsanna á Beitarhúsaól hafi mjög mikið minjagildi. Beitarhúsin tilheyri jörðinni Hólmi en bæjarstæðið sé 135 m suður af hólnum, á suðurbökkum Hólmsár. Tóftirnar séu því hluti af minjaheild býlisins. Í umfjöllun um Hólm í kafla 5.7.2.2 í frummatsskýrslu segir að áætlað sé að nýr tengivegur fari inn fyrir 15 m verndarsvæði þessara fornleifa. Þennan veg og framkvæmdir sem honum fylgja þurfi að færa norðar. Minjastofnun telur mikilvægt að tengivegurinn verði færður eins langt frá Beitarhúsaól og unnt er.

Auk Geitakofa (213-42) þarf að rannsaka tóft (260-160) og tóft (213-62). Mögulega þarf einnig að rannsaka leifar býlisins Baldurshaga (260-146). Í

forleifaskráningarskýrslu segir að býlið Baldurshagi hafi staðið við Suðurlandsveg, um 75 m austan við þar sem nú er bensínstöð OLÍS. Greiðasala og gistihús var rekið í Baldurshaga frá 1907. Í skýrslunni segir að mikið rót hafi orðið á þessum stað árið 2007 þegar gengið var frá lóð OLÍS. Lagt er til að fornleifafraeðingur verði fenginn til að hafa framkvæmdaeftirlit á staðnum þegar framkvæmdir standa þar yfir og að ef í ljós komi minjar þá verði þær rannsakaðar. Minjastofnun tekur undir með Borgarsögusafninu um nauðsyn framkvæmdaeftirlits við Baldurshaga og rannsóknir á minjum þar komi þær í ljós.

Í landi Geitháls er gamla bæjarstæðið varðveitt með leifum mannvirkja sem þar stóðu. Ekki er fjallað sérstaklega um mótvægisáðgerðir á bæjarstæðinu í frummatsskýrslu en í töflu 5.8 kemur fram að girða eigi minjar á bæjarstæðinu af. Það sama kemur fram í minjatöflu í viðauka 1 í fornleifaskráningarskýrslunni. Í kaflanum Niðurstöður og hættumat í skýrslu Borgarsögusafnsins segir að nýr tengivegur muni liggja óþarflega nálægt minjunum á bæjarstæði Geitháls og inn fyrir 15 m friðhelgunarsvæði fornleifa. Þar er lagt til að bæjarstæðið verði girt af svo að það verði ekki fyrir skemmdum á framkvæmdatíma. Einnig er stungið upp á að fræðsluskilti verði sett upp á svæðinu þar sem fjallað verði um staðinn og minjarnar. Minjastofnun Íslands tekur undir með Borgarsögusafninu og telur að girði þurfi bæjarstæðið af í heil sinni en ekki bara einstaka minjar innan þess.

Eins og áður er fram komið eru herminjar á 38 stöðum á framkvæmdasvæðinu. Eins og fram kemur í fornleifaskráningarskýrslu eru þessar minjar ekki friðaðar skv. lögum um menningarminjar en þær eru engu að síður merkilegar frá menningarsögulegu sjónarmiði. Tvær herminjar lenda undir veginum, hleðsla (260-106) og hluti af braggagrundi (260-106). Skráning þessara minja er fullnægjandi mótvægisáðgerð. Norðan við Suðurlandsveg, vestan Hafravatnsvegjar, kemur fyrirhugaður reiðvegur til með að fara yfir braggabotn (213-66) að óbreyttu. Aðrar herminjar lenda ekki beint undir framkvæmdunum en gæta skal að þeim og ekki setja niður vinnubúðir þar sem þær eru. Þá þarf að passa að umferð stórvirkra vinnuvéla skaði ekki minjarnar. Í fornleifaskráningarskýrslu er lagt til að stígur sem liggja á yfir leifar herskála sem tilheyrði Camp Phinney verði færður til. Í frummatsskýrslu segir að í einum herskálanum (213-66) hafi verið kvikmyndahús og síðar seinullarverksmiðja. Samkvæmt áætlunum sé gert ráð fyrir að reiðvegur fari yfir þessar minjar. Lagt sé til að hann verði færður aðeins í norður eða suður út fyrir þennan minjastað. Minjastofnun fagnar því að stígurinn verði færður.

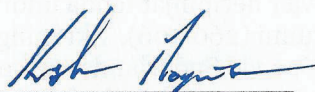
Vakin er athygli á því sem fram kemur í kafla 5.7.5 í frummatsskýrslu. Þar segir að umferð stórvirkra vinnuvéla, sem og staðsetning vinnubúða eða bílastæða, getur haft áhrif á minjar. Því er mikilvægt að vanda vel staðsetningu þeirra, sem og aðra framkvæmdastaði verktaka, með tilliti til minjastaða á framkvæmdasvæðinu.

Framkvæmdin getur haft áhrif á hrif á forleifar utan skilgreinds framkvæmdasvæðis. Hér er t.d. átt við efnistökusvæði. Fjallað er um efnisþörf í kafla 3.6 í frummatsskýrslu. Þar segir að í framkvæmdina þurfi efni í fyllingar, burðarlög og slitlög. Í útboði verði gerð krafa um hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði verði að efnistaka fari fram í námum sem hafa viðeigandi leyfi fyrir slíkri starfsemi. Stórar námur með tilskilin leyfi séu í rekstri í nágrenni framkvæmdasvæðisins, svo sem í Bolöldu og Lambafelli, þaðan sem efnistaka

fyrir framkvæmdina sé möguleg. Ef staðið verður að efnistöku með þeim hætti sem hér er lýst ætti fornleifum ekki að stafa hætta af henni.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga 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.*

Virðingarfyllst,
f.h. Minjastofnunar Íslands



Kristinn Magnússon
verkefnastjóri

Sent í tölvupósti:

Jón Smári Jónsson (jon.smari.jonsson@skipulag.is)

Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavörður Reykjavíkur og
nágrennis

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og
nágr.
henny@minjastofnun.is

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið – Skipulagsfulltrúi

Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 23. ágúst 2022
MÍ202207-0072/ 6.09 / 0645

Efni: Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá

Minjastofnun Íslands hefur móttengið tölvupóst umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar frá 15. júlí sl. þar sem óskað er eftir umsögn um skipulagslýsingu fyrir nýtt deiliskipulag Suðurlandsvegar frá vegamótum við Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá, veghelgunarsvæða hans og gatnamóta á þessari leið. Meðfylgjandi erindinu var skipulagslýsing unnin af Eflu verkfræðistofu dagsett 22.06.2022

Í skipulagslýsingunni segir að Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, áformi að tvöfalda Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Lagður verði 2 + 2 vegur, tengingum fækkað frá því sem nú er og til framtíðar sé gert ráð fyrir að byggð verði þrenn mismæg gatnamót á þessari leið. Þá á að gera nýja reið-, hjóla- og göngustíga.

Sá hluti Suðurlandsvegar sem deiliskipulagið nær til er um 5,0 km að lengd. Gert er ráð fyrir að vegurinn verði lagður í fimm áföngum. Í fyrstu tveimur áföngunum verða vegamótin við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg planvegamót en í áföngum 3, 4 og 5 er áætlað að þessi þrenn vegamót verði gerð mismæg. Deiliskipulagið sem hér er til umfjöllunar tekur til áfang 1 og 2 þar sem gert er ráð fyrir planvegamótum við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg. Þegar að framkvæmdum við 3., 4. og 5. áfanga kemur verður deiliskipulaginu breytt og mismæg gatnamót sett inn í stað planvegamóta.

Í kafla 3 í skipulagslýsingunni er fjallað um hvernig staðið verður að umfjöllun um umhverfismat deiliskipulagsins. Þar eru m.a. taldir upp þeir umhverfisþættir sem lögð verður áhersla á að meta áhrif skipulagsins á. Þar á meðal eru menningarminjar. Eins og fram kemur í kaflanum er unnið að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Frummatsskýrsla hefur verið lögð fram og beðið er eftir álit Skipulagsstofnunar á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Á öðrum stað í skipulagslýsingunni kemur fram að væntanlegt deiliskipulag muni taka mið af niðurstöðum úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar.

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnslustigi og ekki kærnanlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

Minjastofnun Íslands veitti umsögn um mat á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá í bréfi til Skipulagsstofnunar dags. 27.04.2022.

Í 16. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 segir:

Skráning fornleifa, húsa og mannvirkja skal fara fram áður en gengið er frá aðalskipulagi eða deiliskipulagi. Áður en deiliskipulag er afgreitt eða leyfi til framkvæmda eða rannsókna er gefið út skal skráning ætíð fara fram á vettvangi. Minjastofnun Íslands setur reglur um lágmarkskröfur sem gera skal til skráningar fyrir hvert skipulagsstig og er heimilt að gera samkomulag við skipulagsyfirlönd um framvindu skráningarstarfsins enda sé tryggt að því verði lokið innan hæfilegs tíma.

Fyrir liggur *Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi austur að Hólmsá*, unnin af Borgarsögusafni Reykjavíkur árið 2020, skýrsla nr. 207.

Framkvæmdasvæðið liggur eftir landsvæði sem á öldum áður heyrði undir þrjár jarðir, Gröf, Hólm og Geitháls. Alls voru 120 minjastaðir skráðir á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Minjarnar voru flokkaðar eftir aldri. Á svæðinu fundust 37 minjar sem falla undir skilgreiningu 3. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 um fornleifar, þ.e. eru 100 ára eða eldri. Af þessum 37 fornleifum eru 14 horfnar af yfirborði. Sex minjar voru tímasettar til árána 1921-1930, af þeim eru þrjár horfnar. 39 minjar voru frá árinu 1931 eða yngri og af þeim eru átta horfnar. Loks voru 38 herminjar, minjar frá árunum 1940-1945, innan svæðisins.

Í köflum 5.1 til 5.3 í skýrslu Borgarsögusafnsins er fjallað um fornleifar, yngri minjar og herminjar sem vegaframkvæmdin mun hafa veruleg áhrif á. Lagðar eru til mótvægisáðgerðir vegna minjanna en jafnframt tekið fram að ákvörðun um mótvægisáðgerðir verði tekin af Minjastofnun Íslands. Tafla með upplýsingum um skráðar minjar á svæðinu, hættumati og mótvægisáðgerðum er í viðauka 1 með fornleifaskráningarskýrslunni. Í skýrslu Borgarsögusafnsins eru minjar sem taldar eru í mikilli hættu 71 talsins. Í umfjöllun í fornleifaskráningarskýrslu eru lagðar til mótvægisáðgerðir vegna 16 minja. Skráning annarra minja í mikilli hættu er talin fullnægjandi mótvægisáðgerð.

Í töflu 5.8 í frummatsskýrslu (dagsett 02.03.2022) er listi yfir minjar þar sem Borgarsögusafnið leggur til að gripið verði til mótvægisáðgerða. Minjastofnun Íslands gerir hér með að sínum tillögum Borgarsögusafnsins að mótvægisáðgerðum. Vísað er í nánari umfjöllun um áhrif vegagerðarinnar á einstaka minjar og tillögur að mótvægisáðgerðum, merkingu minja, tilfærslu vegar og vegtenginga og rannsóknir á minjum, í umsögn Minjastofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar dagsett 27. apríl 2022. Afrit af umsögninni fylgir hér með.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við skipulagslýsingu fyrir nýtt deiliskipulag Suðurlandsveggar frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá, veghelgunarsvæða hans og gatnamóta á þessari leið.

Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 stendur m.a.: Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga 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.

Virðingarfyllst,



Henny Hafsteinsdóttir
Minjavörður Reykjavíkur og nágr.

Afrít sent:

Skipulagsfulltrúinn í Reykjavík (skipulag@reykjavik.is)

Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)

Borgarsögusafn Reykjavíkur (minjavarsla@reykjavik.is)

Viðhengi:

Umsögn Minjastofnunar Íslands um mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar
Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá, dagsett 27. apríl 2022



Reykjavík 27.febrúar 2026

Suðurlandsvegur

Nýtt deiliskipulag fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur

Athugasemdir og svör

Að lokinni lauglýsingu er lögð fram að nýju tillaga um nýtt deiliskipulag fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur. Uppdráttur og greinargerð með deiliskipulags tillögu eru dagsett þann 23. janúar 2025. Greinargerð og uppdráttur voru uppfærð þann 19. febrúar 2026

Megintilgangur tvöföldunar Suðurlandsvegur er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Tvöföldun vegarins á þessum vegkafla er hluti af stærra verkefni sem er breikkun Suðurlandsvegur frá Hádegismóum í Reykjavík að Hveragerði. Samkvæmt deiliskipulaginu er gert ráð fyrir 2+2 stofnvegi frá Bæjarhálsi að sveitafélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Vegtengingum er fækkað frá því sem nú er og gert ráð fyrir heildstæðu stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Útfærsla í deiliskipulagi miðar við gatnamót í plani, í samræmi við fyrsta og annan áfanga framkvæmdarinnar.

Tillagan var auglýst frá 3. júlí 2025 – 15. ágúst 2025

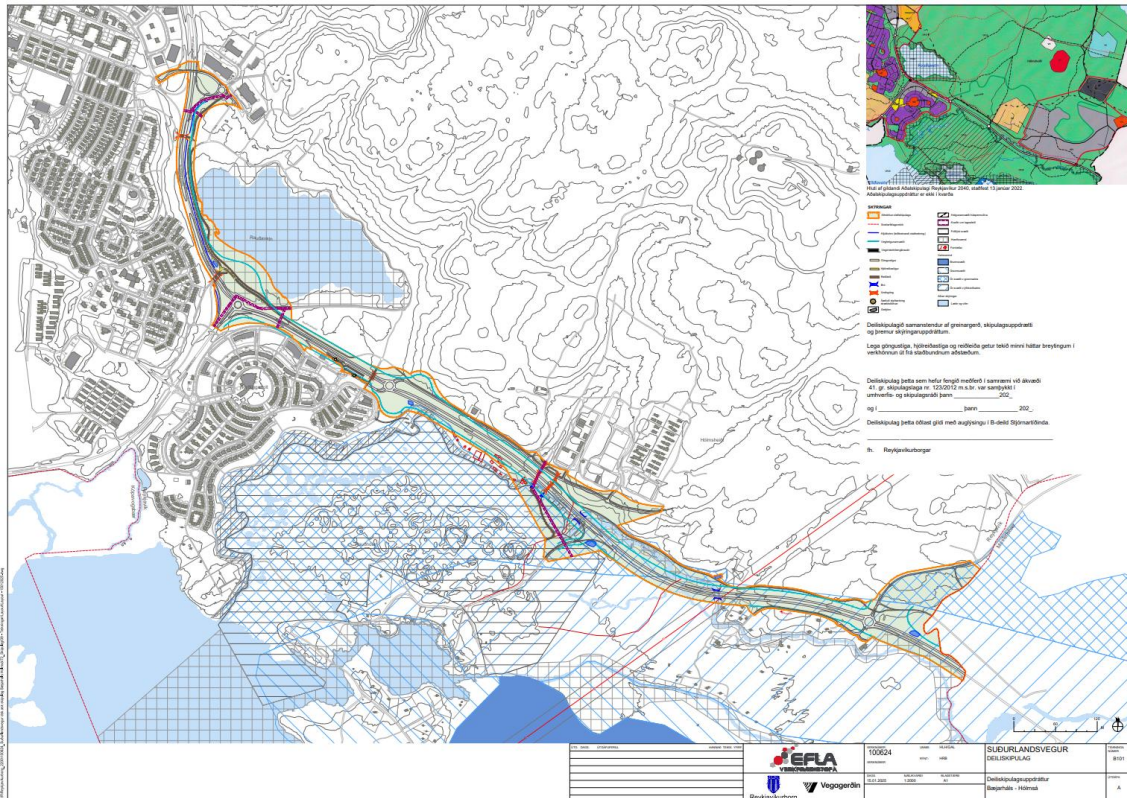
Ábendingar og umsagnir bárust á auglýsingartíma. Viðbrögum við þeim er listað upp í þessari samantekt.

Umsagnir bárust frá eftirfarandi umsagnaraðilum:

1. Mosfellsbæ
2. Landsnet
3. Skógræktarfélagi Reykjavíkur
4. Hestamannafélagið Fákur o.fl.
5. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar
6. Vegagerðin
7. Veitur
8. Heilbrigðiseftirlit v/Framkvæmdanefndar Vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu
9. Náttúruverndarstofnun
10. Land og skógur
11. Landssamtök hjólreiðamanna
12. Hafrannsóknarstofnun
13. Minjastofnun
14. Samúel Torfa Péturssyni



15. Sigurði Njarðvík Þorleifsyni v/Dísardalslands
16. Arnar Ingi Ingvarsson v/Hólms og Bakkakots
17. Vali Þór Norðdahl v/Hólms og Bakkakots
18. Sveinbjörn Gudjohnsen v/Baldurshagalands 52 lóð
19. Sveinbjörn Gudjohnsen v/Baldurshagalands 52 tengivegur
20. Ingunn Svala Leifsdóttir v/Olís



Auglýst deiliskipulags tillaga

Yfirlit yfir allar athugasemdir og svör við þeim má finna neðst í skjalinu.

Almenn samantekt á áherslum athugasemda, ábendinga og svara:

1. Leiðarval og útfærslur

Skógræktarfélag og einstaka landeigendur gagnrýna valkost 2 sem er útfærður í skipulagi og gerir ráð fyrir að vegtengingum sé fækkað, gatnamót við Heiðmörk séu hægri inn, hægri út, og vinstribeygjur ekki heimilar. Skógræktarfélagið gagnrýnir skert aðgengi að Heiðmörk og lengingu akstursleiðar. Lóðarhafar benda á skert aðgengi að lóðum með fækkun tenginga. Olís gagnrýnir að útakstur af lóð Olís verði um Norðlingavað.

Svar: Valkosti 1 var hafnað þar sem valkostur 2 gefur meira umferðaröryggi og stýður virka ferðamáta. Vegtengingum er fækkað til að auka umferðaröryggi. Fjallað var um tvo valkost í frummatsskýrslu og þar leggur Vegagerðin til að vinna valkost 2.



Skipulagsstofnun styður val Vegagerðarinnar í umsögn sinni um mat á umhverfisáhrifum.

2. **Náttúruvernd og áhrif á verndarsvæði**

Helstu athugasemdir bárust frá Náttúruverndarstofnun. Áhyggjur af áhrifum á votlendi, birkiskóg, Rauðavatn, fuglalíf og vistgerðir.

Svar: Þessi atriði hafa verið ítarlega metin í umhverfismati, mótvægisáðgerðir og vöktun verða útfærð nánar á hönnunar- og framkvæmdastigi. Korti hefur verið bætt við í greinargerð sem sýnir afmörkun Rauðavatns, votlendis, náttúrulegs birkiskógar og hrauns. Nánari umfjöllun er í umhverfismati áætlunarinnar um áhrif á vernduð svæði.

3. **Kvaðir og helgunarsvæði veitna**

Vegagerðin, Landsnet og Veitur óska eftir lagfæringum á veghelgunarsvæði, helgunarsvæði raflína og kvöðum um lagnaleiðir. Landsnet óskaði eftir að Rauðavatnslínu 1 og helgunarsvæði hennar yrði bætt á uppdrátt.

Svar: Uppdrátt hefur verið lagfærður í öllum tilfellum og nánari útfærslum vísað í verkhönnun og framkvæmdaleyfi.

4. **Minjar**

Athugasemdir - Minjastofnun óskaði eftir að útlínur minja yrðu færðar á uppdrátt, bætt við umfjöllun um minjar í greinargerð og að fá gögnin aftur til umsagnar.

Svar: Búið að verða við öllum óskum og Minjastofnun gerir ekki frekari athugasemdir.

5. **Hljóðvist og upplifun útivistarsvæða**

Gerðar voru athugasemdir vegna aukinnar hljóðmengunar frá umferð og áhrif þeirra á Rauðavatnsskóg og önnur útivistarsvæði.

Svar: Hljóðvist var metin í mati á umhverfisáhrifum. Þar var fjallað um að dregið yrði úr hljóðmengun með hönnun og yfirborðsefnum, og að nánar yrði unnið að mótvægisáðgerðum og vöktun á hönnunar- og framkvæmdastigi. Uppdráttur hefur verið uppfærður og bætt hefur verið inn hljóðvörnum við Rauðavatnsskóg

6. **Göngu, hjóla og reiðleiðir.**

Athugasemdir – um að reiðleiðir, hönnun þeirra og útfærslur frá Hestamannafélaginu og ábendingar um legu göngu og reiðleiða beggja vegna Suðurlandsvegar.

Svar: Bent er á að takmarkanir eru á nýjum reiðleiðum sunnan Suðurlandsvegar vegna vatnsverndar. Undirgöng og reiðleiðir verða útfærð í verkhönnun. Litamunur á göngu- og hjólastígum á uppdrætti var bættur og gerður skýrari.

Yfirlit yfir uppfærslur:

Helstu breytingar í greinargerð

- Viðbætur um samræmi milli deiliskipulagsáætlana.
- Bætt í umfjöllun um veghelgunarsvæði og breidd þeirra. Stærð, staðsetning og lögun settjarnar getur breyst við hönnun.



Niðurstaða

Í kjölfar auglýsingar hafa uppdrættir og greinargerð verið lagfærð.

Lagt er til að tillagan verði samþykkt, með framangreindum lagfæringum á uppdráttum og í greinargerð, sbr.uppdrátt dags 19.febrúar 2026

Umsagnir sem bárust eru aðgengilegar í skipulagsgátt :

<https://www.skipulagsgatt.is/issues/2025/892>

Mat á umhverfisáhrifum - frummatsskýrsla

[sudurlandsvegur_frummatsskyrsla_um_mat_a_umhverfisahrifum.pdf](#)

Umsögn Skipulagsstofnunar

[202107030 - Breikkun Su_urlandsvegur fr B jarh lsi a H lms - lit_Skipulagsstofnunar.pdf](#)





Allar athugasemdir og svör

Nr.	Umsögn/Umsagnaraðili	Svör Reykjavíkurborgar
1.	Mosfellsbær	
1.1.	Bent er á að undir kafla 3.5 um aðliggjandi hverfis- og deiliskipulagsáætlanir hefði þótt æskilegt að tilgreina samþykkt deiliskipulag Suðurlandsvegur frá Fossvöllum að Hólmsá, innan Mosfellsbæjar og Kópavogs, samþykkt 15.05.2023. Um er að ræða deiliskipulag sömu framkvæmdar um tvöföldun Suðurlandsvegur og snerta mörk fyrirbyggjandi tillögu.	Í upphafi kafla 3.5. segir: „ Alls liggja 9 samþykkt deiliskipulagsvæði að þessum vegkafla Suðurlandsvegur innan Reykjavíkur auk þess sem deiliskipulag er í gildi innan Mosfellsbæjar fyrir áframhald Suðurlandsvegur til austurs. “ <u>Bætt verður við umfjöllun um samræmi milli deiliskipulagsáætlananna.</u> Markmiðið er að tryggja samfellu og samræmi í skipulagsáætlunum sveitarfélaganna þannig að veglínan liggir skýrt fyrir sem hluti af heildaruppbyggingu Suðurlandsvegur
1.2	Þá telur skipulagsfulltrúi rétt að sýna á skýringarupprætti skipulagsins punktalínu áframhaldandi tvöföldunar í átt að Hólmsá, þar sem deiliskipulag liggur þegar fyrir.	<u>Punktalínu áframhaldandi tvöföldunar til austurs verður bætt á upprætt.</u>
2.	Landsnet	
1.	Í kafla 1.3 eru umsagnaraðilar tilgreindir en Landsnet er ekki þar á meðal og fyrirtækinu barst ekki beiðni um að veita umsögn á fyrri stigum skipulagsgerðarinnar	Óskað var eftir umsögn frá Landsnet við auglýsta tillögu en með réttu hefði verið gott að óska einnig eftir umsögn við skipulagslýsingu.
2.	Um skipulagsvæðið liggja <i>Hamraneslínur 1 og 2</i> sem eru á vegum Landsnets en þær eru mikilvægur hluti flutningskerfis rafmagns á landinu. Um er að ræða 220 kV loftlínur sem þvera Suðurlandsveg. Á upprætti skipulagstillögunnar er háspennulína sýnd og helgunarsvæði afmarkað. Breidd helgunarsvæðis er ekki tilgreind, hvorki á upprætti né í greinargerð. Ganga þarf því úr skugga um að breidd helgunarsvæðis á upprætti sé í samræmi við reglur. Einnig þarf að samræma tákni fyrir línuna á upprætti og í skýringum hans	Gengið verður úr skugga um að afmörkun helgunarsvæðis Hamraneslína 1 og 2 á skipulagsupprætti sé í samræmi við gildandi reglur. <u>Breidd helgunarsvæðisins verður skýrð bæði á upprætti og í greinargerð deiliskipulagsins.</u> Jafnframt verða <u>tákni og framsetning loftlínanna samræmd milli skipulagsuppráttar og skýringa hans, þannig að framsetning sé skýr.</u> Við endanlega afmörkun og framsetningu helgunarsvæðis verður farið eftir ákvæðum reglugerðar nr. 678/2009 um raforkuflutning, sem kveður á um öryggis- og helgunarsvæði loftlína og haft samráð við Landsnet afmörkun helgunarsvæðisins.
3.	Setja þarf ákvæði um umgengni og framkvæmdir á og við helgunarsvæði línanna. Einnig er mikilvægt að sett verði ákvæði um að samráð skuli haft við Landsnet vegna framkvæmda nærri þeim.	Í kafla 4.12 er ákvæði um að hafa skuli samráð við veitufyrirtækin við alla hönnun og framkvæmdir vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur. Samráð við Landsnet verður tryggt í verkhönnun og framkvæmdaleyfisferli, í samræmi við ákvæði 7. gr. í reglugerð um framkvæmdaleyfi.



4.	Landsnet telur æskilegt að sýna legu Rauðavatnslínu 1 sem er 132 kV jarðstrengur á deiliskipulagsupprætti. Markmiðið með því er að fyrirbyggja skörun mögulegra framkvæmda við helgunarsvæði strengsins og tryggja öryggi.	Rauðavatnslínu 1 og 11 m helgunarsvæði hennar verður bætt á uppdrátt.
5.	Í 4. kafla greinargerðar skipulagstillögunnar er fjallað um möguleg mislæg gatnamót, nýjar brýr og undirgöng. Í kafla 4.8 kemur fram að breikka þurfi tvær brýr yfir Hólmsá/Bugðu. Landsnet bendir á að önnur þessara brúa liggur innan helgunarsvæðis Hamraneslína. Mikilvægt er að fullt tillit verði tekið háspennulína og helgunarsvæðis þeirra við útfærslu mannvirkja nærri þeim	Í kafla 4.12 er ákvæði um að hafa skuli samráð við veitufyrirtækin við alla hönnun og framkvæmdir vegna tvöföldunar Suðurlandsvegar.
3.	Skógræktarfélag Reykjavíkur	
1.	Skógræktarfélag Reykjavíkur gerir alvarlegar athugasemdir við að í skipulagstillögunni sé unnið út frá valkosti 2, sem felur í sér að umferð frá Heiðmörk til vesturs þurfi að aka í krók til austurs að hringtorgi við Hafravatnsveg áður en haldið er vestur. Þetta lengir akstursleið gesta um allt að 3 km. Tillaga 1 sem gerir ráð fyrir vegtengingu beint til vesturs út Heiðmörkinni er mun heppilegri að mati félagsins. Næri 500 bílaumferðir eiga sér stað daglega frá Heiðmörk. Með lengingu um 3 km á hverja ferð samsvarar það 1.500 km daglega, eða um 500.000 km á ári. Áætlaður aksturskostnaður vegna þessa nemur rúmlega 60 milljónum króna á ári, auk umtalsverðrar aukningar í kolefnislosun, sem nemur áætlað hundruðum tonna af CO ₂ á ári. Þetta stangast á við markmið borgarinnar um loftslagsmál, hagkvæmar samgöngur og sjálfbæra þróun. Þá mun lengri akstur sjúkrabíla eða annara viðbúnaðaraðila úr Heiðmörkinni tryggja minna öryggi þeirra sem þurfa á slíkri aðstoð að halda. Tillagan brýtur einnig gegn meginmarkmiðum í stefnu Reykjavíkurborgar um lýðheilsu, jafnt aðgengi og græn svæði, m.a. eins og þau birtast í stefnu um Græna trefilinn og Heilsuborgarstefnu. Þar er lögð áhersla á að íbúar hafi	Reykjavíkurborg þakkar Skógræktarfélagi Reykjavíkur fyrir ítarlegar athugasemdir. Borgin tekur undir að valkostur 1 hefur kosti út frá akstursfjarlægð gesta frá Heiðmörk til vesturs og að styttri leið getur haft áhrif á tíma, kostnað og kolefnislosun. Við val á lausn (valkosta) þarf þó að vega saman fleiri sjónarmið en aksturslengd, m.a. umferðaröryggi, heildstæðar tengingar fyrir virka ferðamáta (gangandi, hjólandi og ríðandi), framkvæmda- og rekstrarkostnað og áhrif á umhverfi og landnotkun. Í heildarmati verkefnisins er valkostur 2 talinn stýðja betur við öruggar og samfelldar göngu-, hjóla- og reiðleiðir og samræmast markmiðum um öruggar og vistvænar samgöngur samkvæmt samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins. Jafnframt er lögð sérstök áhersla á að bæta umferðaröryggi. Núverandi vegamót Heiðmerkurveggar og Suðurlandsvegar hafa verið metin viðsjárverð og brýnt að draga úr árekstrarhættu og alvarleika slysa með endurbótum á skipulagi, tilhögun og tengingum á svæðinu. Fækkun alvarlegra slysa telst mikilvægt lýðheilsuáttáki og vegur þungt í heildarmati. Í því samhengi má benda á að í íslensku slysakostnaðarmati eru viðmið um samfélagslegan heildarkostnað slysa mjög há. Samkvæmt skýrslu sem unnin var með styrk Vegagerðarinnar árið 2014 er áætlaður kostnaður hvers banaslyss um 659,6 m.kr. og hvers alvarlegs slyss um 86,4 m.kr. (á verðlagi 2013). Þótt akstursvegarlengd skipti máli er því ljóst að jafnvel tiltölulega lítil bæting í öryggi (fækkun alvarlegra slysa) getur haft mjög veruleg samfélagsleg áhrif.





	<p>greiðan aðgang að grænum svæðum innan stuttrar fjarlægðar frá heimili sínu.</p> <p>Óþarfa hindranir, kostnaður og umferðarkrókar fækka heimsóknum að Heiðmörk og draga úr jákvæðum áhrifum svæðisins á heilsu, hreyfingu, félagslega virkni og tengingu við náttúru.</p>	<p>Varðandi viðbragðsaðila er almennt markmið breytinganna að auka fyrirsjáanleika og öryggi umferðarflæðis og draga úr slysaþættu á tengingum, sem styrkir heildaröryggi á svæðinu. Við áframhaldandi hönnun verður jafnframt horft til aðgengis og leiðaval mögulegra viðbragðsaðila eftir því sem við á.</p> <p>Við vinnslu skipulagstillögunnar var lögð áhersla á að tryggja öruggt og skilvirkt aðgengi að Heiðmörk, bæði fyrir akandi, gangandi, hjólandi og ríðandi. Þó svo að tillagan feli í sér lengri akstursleið en nú er, er ekki talið að sú breyting feli í sér verulegar hindranir fyrir almenna notkun svæðisins. Á móti vegur þyngra að lausnin styður betur við öruggar og aðlaðandi tengingar fyrir virka ferðamáta, sem eru lykilforsenda fyrir útivist, hreyfingu og jákvæð lýðheilsuáhrif til lengri tíma lítið.</p>
2.	<p>Félagið lýsir ánægju sinni með að tekið sé tillit til Rauðavatnsskógar við hönnun framkvæmdarinnar. Hins vegar kemur fram í skipulagstillögunni að framkvæmdin hafi neikvæð áhrif á útivist í Rauðavatnsskógi og því leggur Skógræktarfélag Reykjavíkur til að lengja hljóðmön til austurs til að draga úr sýnileika og hávaða fyrir útivistargesti.</p>	<p>Hljóðstig í Rauðavatnsskógi var til umfjöllunar í umhverfismati framkvæmdarinnar og er við núverandi aðstæður yfir þeim mörkum sem reglugerð 724/2008 um hávaða setur fyrir kyrrlát svæði, það er 50 dB í þéttbýli. Svæðið er ekki skilgreint sem kyrrlát svæði í skipulagi enda er það staðsett nálægt stofnvegi sem liggur til og frá höfuðborgarsvæðinu og er meginleiðin til austurs frá borginni. Það nýtur þó vinsælda þrátt fyrir umferðarhávaða. Við framkvæmdina hækkar hljóðstig um 1-5 dB þar sem tvöföldun akreina til norðurs mun liggja nær útivistarsvæðinu. Við verkhönnun verður sérstaklega lítið til þess að lágmarka neikvæð áhrif á útivistarsvæði, m.a. með vali á yfirborðsefnum og landmótun. <u>Bætt er inn á skipulagsupprátt hljóðvörn milli vegar og stígs við Rauðavatnsskóg</u>, til að hafa þann möguleika inn til framtíðar að setja þar hljóðvörn.</p>
3.	<p>Skilgreina þarf helgunarsvæði skógarins til að verja jaðar Rauðavatnsskógar. Sérstaklega þarf að skilgreina helgunarsvæði skóga til að vernda rætur, meðal annars vegna allt að 15 metra hárra sitkagrenitrjáa, þar sem helgunarsvæðið ætti almennt að vera að lágmarki 1,5 sinnum hæð trjáa, eða um 22–25 metrar frá stofni, til að tryggja heilleika rôtarkerfisins og forðast skemmdir. Mikilvægt er að ganga vel um með virðingu fyrir nálægum skógi, rötum og öðrum vistkerfisþáttum.</p>	<p>Tekið er undir að mikilvægt sé að ganga vel um með virðingu fyrir nálægum skógi, rötum og öðrum vistkerfisþáttum. Vegsnið við Rauðavatnsskóg er þrengt til að forðast skerðingu á honum. Næst skóginum er gert ráð fyrir stíg en undirlag stíga og rask vegna þeirra er alla jafna minna en vegna vega.</p> <p>Mikilvægt er ganga vel um skóglendi og verja jaðarsvæði Rauðavatnsskógar, þar á meðal rôtarkerfi trjáa og aðra viðkvæma vistkerfisþætti. Athugasemdir um umfang rôtarkerfa stórra trjáa, s.s. sitkagrenis, eru málefnalegar og endurspeglar mikilvægi vandaðrar framkvæmdahönnunar.</p> <p>Í deiliskipulaginu er þó ekki gert ráð fyrir að skilgreina sérstakt helgunarsvæði skógarins. Slík afmörkun er ekki talin heppileg eða nauðsynleg í þessu tilviki, m.a. þar sem hún myndi takmarka sveigjanleika í útfærslu mannvirkja og stíga án þess að tryggja sjálfkrafa betri vernd en aðrar leiðir.</p>



		<p>Í stað formlegrar skilgreiningar helgunarsvæðis verður vernd jaðarskógarins tryggð með skilmálum og kröfum í framkvæmdahönnun, þar sem tekið verður mið af staðsetningu trjáa, rôtarkerfum og jarðvegi. Þar má nefna að:</p> <ul style="list-style-type: none">• framkvæmdir innan og við jaðar skógar skulu útfærðar með það að markmiði að lágmarka risk á rôtarkerfum,• val á lega stíga, vegamannvirkja og lagna skal tekið mið af verndun trjáa og gróðurs,• gert verði ráð fyrir viðeigandi framkvæmdaraðferðum, svo sem léttum uppbyggingum, jarðvegsvernd og tímabundnum varnarbúnaði við framkvæmdir. <p>Með þessum hætti er tryggt að farið verði með virðingu fyrir skógi og vistkerfum hans, án þess að festa í skipulagi fasta helgunarafmörkun sem gæti reynst óhentug eða óþarflega íþyngjandi til framtíðar.</p>
4.	<p>Samfara rekstri útivistarsvæða er skógarhögg eðlilegur hluti af starfsemi skógræktar. Félagið leggur sérstaka áherslu á að tryggt verði óskert aðgengi vinnuvéla milli Austurheiða og Heiðmerkur. Gera má ráð fyrir að skógarhögg og ræktunarvinna krefjist reglulegs aksturs með þunga trjáboli og annað efni. Tryggja þarf greiðar og öruggar leiðir þannig að ekki skapist hætta í umferð.</p>	<p>Líkt og fram kemur í fyrirliggjandi athugasemd skiptir umferðaröryggi höfuðmáli og eitt af meginmarkmiðum framkvæmdarinnar er einmitt að bæta öryggi í umferð á svæðinu.</p> <p>Deiliskipulagið gerir ekki ráð fyrir sérstökum vinnuvegum eða sértækum akstursleiðum fyrir skógarhögg milli Austurheiða og Heiðmerkur. Akstur vinnuvéla og flutningur efnis, þar á meðal trjáboli og annað þungt efni, verður að fara fram í samræmi við gildandi umferðarlög og reglur um akstur í almennri umferð, þar á meðal kröfur um ökutæki, leyfi og öryggi.</p> <p>Þverun Suðurlandsvegur með vinnuvélum sem ekki eru heimilar til aksturs í almennri umferð er ekki leyfð. Slíkt yrði andstætt markmiðum skipulagsins um aukið umferðaröryggi og bætтар tengingar á svæðinu.</p> <p>Starfsemi skógræktar, þar á meðal útfærsla og framkvæmd skógarhöggs og flutninga, þarf því að samræmast þeim umferðarlögum, reglum og forsendum sem gilda á svæðinu, án þess að gera ráð fyrir sérlausnum í deiliskipulagi</p>
5.	<p>Í greinargerð með deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir stoppistöð almenningsamgangna við Norðlingaholt. Mikilvægt er jafnframt að fjölga stoppistöðvum, til dæmis við Hraunslóð og Rauðhóla, þannig að aðgengi sé tryggt inn í Heiðmörk. Þetta þarf að vera gert í nánu samstarfi við þá deiliskipulagsvinnu sem nú er í gangi fyrir Heiðmörk, svo að tryggt sé að lausnirnar þjóni sem best öllum hópum</p>	<p>Tekið er undir að almenningsamgöngur gegni mikilvægu hlutverki við að tryggja jafnt aðgengi að útivistarsvæðum á borð við Heiðmörk og að slíkar lausnir skipti máli fyrir fjölbreytta hópa samfélagsins, þar á meðal eldra fólk, börn og hreyfihamaða.</p> <p>Í greinargerð deiliskipulagstillögunnar er gert ráð fyrir stoppistöð almenningsamgangna við Norðlingaholt, sem fellur að markmiðum um bætt aðgengi og tengingar. Tillögur um frekari stoppistöðvar, svo sem við Hraunslóð og Rauðhóla,</p>



	Samfélagsins, þar með talið eldra fólki, börnum og hreyfihömluðum. Almenningsamgöngur skipta lykilmáli í að tryggja jafnt aðgengi að náttúru og útivist.	eru áhugaverðar og geta átt erindi við framtíðarskipulag almenningsamgangna á svæðinu. Slíkar útfærslur eru þó ekki hluti af þessu deiliskipulagi, enda ráðast staðsetning og fjöldi stoppistöðva almenningsamgangna af heildarskipulagi leiðakerfis Strætó, samráði við samgönguyfirvöld og nánari útfærslu í tengslum við skipulag Heiðmerkur til framtíðar. Ábendingin verður engu að síður höfð til hliðsjónar við áframhaldandi skipulagsvinnu á svæðinu.
4.	Hestamannafélagið Fákur	
1.	Einnig standa að þessari umsögn önnur hestamannafélög á höfuðborgarsvæðinu, þ.e Hestamannafélagið Sprettur, Hestamannafélagið Sörli, Hestamannafélagið Sóti og Hestamannafélagið Hörður („félögin“), auk Landssambands hestamannafélaga („LH“), Fjáreigendafélags Reykjavíkur („FR“) og reiðveganefndar SV svæðis („SV“).	
2.	Fákur vill byrja á því að fagna því samráði sem haft hefur verið við félagið til þessa og ljóst er að hlustað hefur verið á sjónarmið félagsins hvað varðar ríðandi umferð, hönnun undirganga og lagningu og legu reiðstíga. Fákur leggur áherslu á að því góða samráði verði haldið áfram í gegnum skipulags-, hönnunar og framkvæmdaferli framkvæmdarinnar, og um mikilvægar ferða og samgönguæðar hestamanna á höfuðborgarsvæðinu.	Ábending móttækin og Vegagerðin og Reykjavíkurborg mun tryggja áframhaldandi samráð við hestamannafélög á öllum stigum hönnunar og framkvæmdar.
3.	Ábendingar um hönnun og kennisnið undirganga við Rauðavatn vegna veggjar í reiðgöngum og legu hans, leiðandi girðingar milli reiðleiðar og göngustígs, legu reiðleiðar og sniðs í reiðgöngum við Rauðavatn.	Ábendingar eiga meira við um hönnun en deiliskipulag og hefur þeim verið komið áfram til Vegagerðarinnar.
4.	Undirgöng við Almannadal, ábendingar við forhönnun sem kynnt hefur verið félaginu um útfærslu, bratta og tengingu við brú.	Ábendingar eiga meira við um hönnun en deiliskipulag og hefur þeim verið komið áfram til Vegagerðarinnar.
5.	Í staðinn fyrir reiðstíginn sem felldur er út meðfram Suðurlandsvegi að norðanverðu væri æskilegt að gera reiðstíg meðfram veginum að sunnanverðu. Er þar verið að vísa í gömlu þjóðleiðina/ reiðleiðina frá Kolviðarhóli um Lyklafell og Elliðakot að Árbæ og áfram til	Reykjavíkurborg þakkar ábendinguna og tekur undir að gömul þjóðleið og reiðleið frá Kolviðarhóli um Lyklafell, Elliðakot og áfram til Reykjavíkur hafi bæði sögulegt og menningarlegt gildi, auk þess sem tengingar reiðleiða við Heiðmörk og Hraunslóð skipta máli fyrir notkun svæðisins.



Reykjavík



	Reykjavíkur, leiðin lá einnig að Silungapólli. Þessi reiðleið myndi með þessu tengjast inn á Heiðmerkurveginn, svokallaða Hraunslóð. Farið yrði yfir Suðurá á gamla vaðinu eða með brú. Þessi reiðleið gæti síðan tengst áfram til austurs inn á gömlu leiðina við Lögberg.	Lagning reiðstígs sunnan Suðurlandsvegar, með tengingu yfir Suðurá og áfram til austurs í átt að Lögbergi, yrði þó innan skilgreinds vatnsverndarsvæðis. Slíkar framkvæmdir kalla á sérstakt mat og ströng skilyrði með tilliti til verndar vatnsbóla, jarðvegs og yfirborðsvatns. Í þessu deiliskipulagi er ekki gert ráð fyrir nýjum reiðleiðum innan vatnsverndar, né lagningu brúa eða vaða yfir vatnsföll á þessu svæði. Í skipulagstillöggunni er því lögð áhersla á að styðja við reiðleiðir utan vatnsverndarsvæðis og þar sem forsendur eru taldar heppilegri með tilliti til umferðaröryggis, umhverfisáhrifa og framkvæmanleika. Tillagan um reiðleið sunnan Suðurlandsvegar er engu að síður áhugaverð og gæti átt erindi við frekari skoðun í tengslum við heildarskipulag reiðleiða eða skipulagsvinnu fyrir Heiðmörk, að því gefnu að farið verði í sérstakt mat á áhrifum innan vatnsverndar.
6.	Tengi reiðleið frá syðri hluta Almannadals: Mikill halli er á landinu til suðurs frá Almannadal. Þegar nýtt vegstæði verður fundið fyrir Vegbrekkur verður að gæta vel að legu reiðstígs sem tengir syðri hluta Almannadalshverfisins við reiðvegastíganet. Mikill bratti í reiðleið getur valdið slyshættu, bæði á knöpum, sem og hestum	Tekið er undir ábendingu. Ábendingar eiga meira við um hönnun en deiliskipulag og hefur þeim verið komið áfram til Vegagerðarinnar.
7.	Reiðstígar sunnan Suðurlandsvegar við Almannadal: Fákur fagnar því að framkvæmdaaðilar hafi valið valkost 2 varðandi legu vegamóta við Heiðmerkurveg þar sem það gerir legu reiðstíga sunnan Suðurlandsvegar mun ákjósanlegri en ef valkostur 1 hefði verið valinn. Gæta verður þess að ný brú sem stendur til að byggja yfir Bugðu fyrir hjólandi- og gangandi umferð verði í hæfilegri fjarlægð frá brú fyrir ríðandi umferð svo hún valdi ekki hestum truflun er þeir fara yfir reiðbrúna.	Tekið er undir ábendingu og hefur skipulagsvinnan tekið mið af þessu.
8.	Vegbrekkur, ábendingar um að væntanleg undirgöng verði steypt og fleira.	Ábendingar eiga meira við um hönnun en deiliskipulag og hefur þeim verið komið áfram til framkvæmdaraðila.
9.	Gert er ráð fyrir að landfylling í Rauðavatni sé næg til að koma fyrir stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi umferð auk tvöföldunnar vegarins. Einnig er tekið fram að landfyllingin sé næg til að rýma mislæg gatnamót í	Útfærsla mislægra gatnamóta hefur ekki verið ákveðin en við afmörkun landfyllingar var miðað við að nægt pláss væri fyrir þau til framtíðar, auk stígakerfis fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi.



	fram tíðinni (áfanga 3). Fákur hefur efasemdir um að landfyllingin sé næg til að rýma ríðandi umferð ef umferðamannvirkið verður hannað mislægt á síðari stigum	
10.	Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir veghelgunarsvæði fyrir mislæg gatnamót við Norðlingaholt (áfangi 4). Athuga þarf að í hlíðinni er mikilvæg samgönguleið ríðandi umferðar milli Víðidals og Almannadals. Meta þarf áhrif mislægra gatnamóta á reiðleiðir á svæðinu ef til þess kemur að farið verði í áfanga 4	Útfærsla mislægra gatnamóta hefur ekki verið ákveðin og áhrif þeirra á reiðleiðir er hluti af verkefnum framtíðarinnar.
5.	Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur	
1.	HER telur almennt vel tekið á umhverfisþáttum í greinargerð og umhverfismati, sérstaklega m.t.t. mikilvægi vatnsverndar og verndun áa og vatna. HER saknar þess að aftur á móti að ekki sé fjallað um loftgæði, þar sem bæði má gera ráð fyrir áhrifum á nærliggjandi byggð á framkvæmdatíma en einnig mun aukið umferðarmagn og breytt lega vegar geta haft áhrif á loftgæði í nærliggjandi byggð.	Lítillga er fjallað um loftgæði í umhverfisskýrslu en breikkunin er talin líkleg til að hafa óveruleg áhrif á loftgæði að loknum framkvæmdum og er talið að framkvæmdin mun frekar draga úr loftmengun á svæðinu. Tvöföldun vegarins hefur í för með sér óbreytta veglínu eða tilfærslu hennar fjær íbúabyggð sem hefur jákvæð áhrif. Ekki er gert ráð fyrir aukningu á umferðarmagni vegna framkvæmdarinnar sem slíkrar, hvorki tvöföldunarinnar né mislægu vegamótanna
2.	HER vill einnig benda á að á skýringarmyndum í kafla 2.4 í greinargerð er erfitt að greina litarmun á merkingum göngustíga, hjólastíga og samstíga, skerpa mætti á litarmun til að auka skýrleika	Litanotkun á skýringarmyndum í kafla 2.5 (áður 2.4) hefur verið yfirfarin. Skýringarmyndir sem sýna göngustíga, hjólastíga og samstíga eru úr frumdrögum frá 2021 og eru sýndar óbreyttar þaðan.
6.	Vegagerðin	
1.	Veghelgun er sýnd á uppdrætti en það þarf að lagfæra á nokkrum stöðum. Vinsamlega hafið samráð við Vegagerðina vegna þessa	<u>Veghelgun hefur verið uppfærð í samráði við Vegagerðina.</u>
2.	Settjarnir eru afmarkaðar á uppdrætti. Bent er á að stærð, staðsetning og lögun settjarna geta breyst við nánari hönnun.	<u>Bætt hefur verið við skilmála um veitur að stærð, staðsetning og lögun settjarna geti breyst við nánari hönnun.</u>
3.	Vegagerðin minnir á að allar framkvæmdir innan veghelgunarsvæða eru háðar samþykki og framkvæmdaleyfi frá Vegagerðinni. Brýnt er að hefjast handa við framkvæmdir eins fljótt og auðið er vegna umferðaröryggis og	Ábending móttekin.



	umferðarflæðis. Áfangaskipting liggur ekki fyrir en það gæti þurft að fara í bráðabirgðaaðgerðir við einstaka vegkafla.	
7.	Veitur	
1.	Veitur óska eftir að rýna áhættumat vatnsverndar vegna Suðurlandsveggar sem er í vinnslu.	Ábendingu er komið til Vegagerðarinnar.
2.	Lagfæra þarf lagnaleið við Hádegismóa á uppdrætt, breikka þverun við Breiðholtsbraut, bæta við þverun á stofnlögn vatnsveitu austan megin við Norðlingavað og fleira.	Haft hefur verið samráð við Veitur um framangreindar lagnir og uppdráttur leiðréttur.
8.	Heilbrigðiseftirlit v/Framkvæmdanefndar Vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu	
1.	Þessi hluti vegarins liggur innan lögsagnarumdæmis Reykjavíkur og hefur Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur skilað umsögn þar sem fram kemur að almennt sé vel tekið á umhverfisþáttum í greinargerð og umhverfismati og tekið hefur verið tillit til athugasemda heilbrigðiseftirlits á fyrri stigum verkefnisins, s.s. með að vera með moldarfyllingar í fláum og miðdeili vegar svo hægt sé að ná upp mengunarefnum ef slys verða. Heilbrigðiseftirlitið vill jafnframt benda á að við vegarhönnun verði niðurföll á veginum tengd við olíuskiljur þar sem stutt er í viðtaka. Að öðru leyti vísast til umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur.	Tekið er undir að almennt sé vel tekið á umhverfisþáttum í greinargerð og umhverfismati deiliskipulagstillögunnar. Athugasemdir heilbrigðiseftirlits á fyrri stigum verkefnisins hafa verið hafðar til hliðsjónar við móttöku tillögunnar, m.a. með útfærslu fláa og miðdeilis með moldarfyllingum til að draga úr mengunarhættu ef slys verða. Varðandi ábendingu um að tengja niðurföll vegar við olíuskiljur þar sem stutt er í viðtaka, þá verður slík útfærsla tekin til nánari skoðunar á hönnunar- og framkvæmdastigi í samræmi við gildandi reglur, leiðbeiningar og kröfur um mengunarvarnir og vatnsvernd. Deiliskipulagið felur ekki í sér tæknilega útfærslu fráveitu- og hreinsibúnaðar, en gerir ráð fyrir að lausnir á þeim sviðum verði í samræmi við kröfur viðkomandi eftirlitsaðila. Að öðru leyti er vísað til umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur.
9.	Náttúruverndarstofnun Íslands	
1.	Náttúruverndarstofnun leggur til að skipulagsáætlunin sýni með skýrum hætti: 1. Valkostagreiningu – hvaða leiðir voru skoðaðar til að forðast röskun? Hægt er að auka umferðaröryggi með öðrum aðgerðum en stórfelldri breikkun á vegi, t.d. með hraðatakörkunum, bættari lýsingu, vegriðisbreytingum o.fl. Slíkar lausnir geta dregið úr slyshættu án þess að valda viðamikilli óafturkræft rask á verndarsvæði.	Við umfjöllun í deiliskipulagi Suðurlandsveggar er stuðst við umsagnir sem bárust í skipulagsferlinu sem og ítarleg gögn úr umhverfismati framkvæmdarinnar sem unnið var í samvinnu Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar, þ.m.t. matsskýrslu og álit Skipulagsstofnunar. Umfjöllun í deiliskipulaginu tekur mið af eðli og nákvæmni skipulagsáætlunarinnar og þeirri stigskiptingu sem er milli deiliskipulags og umhverfismats framkvæmda. Umfjöllun um þá þætti sem Náttúruverndarstofnun nefnir er ítarlegri í umhverfismati framkvæmdarinnar en í deiliskipulaginu, og er vísað til þess í umhverfismati deiliskipulagsins þar sem við á. 1. Valkostagreining og leiðir til að forðast röskun



<p>2. Rökstuðning fyrir brýnum almannahagsmunum – ef röskun er óhjákvæmileg þarf að sýna fram á að hagsmunir almennings af auknu umferðaröryggi og greiðari umferð vegi þyngra en verndargildi Rauðavatns, votlendis, birkiskógar eða hraunmyndana. Í álitum Skipulagsstofnunar er minnt á að landfylling í Rauðavatni sé stórtækt inngríp og að Rauðavatn njóti sérstaks verndar; því þurfi að meta hvort brýnir almannahagsmunir réttlæti slíkt</p> <p>3. Mótvægisáðgerðir og vöktun – ef ekki verður komist hjá röskun skulu mótvægisáðgerðir (t.d. endurheimt votlendis eða færsla á veglínu) vera nákvæmlega útfærðar með aðkomu sérfræðinga, og vöktunaráætlun skal tryggja að náttúrugildi verði ekki skert umfram það sem talið er nauðsynlegt. Senda þarf Náttúruverndarstofnun afrit af leyfum og rökstuðningi, sbr. 6. mgr. 61. gr.</p> <p>4. Framsetning í skipulagsgögnum – gera þarf grein fyrir hvert verndarsvæði fyrir sig (Rauðavatn, votlendi, birkiskóg, hraun) og tilgreina hvaða hlutar þess eru undir vernd, hver áhrif framkvæmdarinnar verða á ásýndina, náttúrufyrirbæri sem og lífríki, hvaða valkostir voru skoðaðir og hvaða mótvægisáðgerðum verði beitt.</p>	<p>Í ferli umhverfismats framkvæmdarinnar var fjallað ítarlega um valkosti, þar á meðal leiðir til að forðast eða lágmarka röskun. Í umhverfismati deiliskipulagsins er gefið yfirlit yfir þá valkosti sem skoðaðir voru, helstu umhverfisáhrif þeirra og rökstuðning fyrir völdum kosti.</p> <p>Sem dæmi um leiðir til að draga úr röskun má nefna að vegsnið er þrengt eins og kostur er við Rauðavatnsskóg, vegurinn er breikkaður í meginatriðum innan núverandi planlegu til að lágmarka landtöku, og leitast er við að skerða Rauðavatn og Rauðavatnsskóg sem minnst. Jafnframt var veglína ekki færð nær byggð í Seláshverfi eða Norðlingaholti né nær ánni Hólmsá. Af þeim þremur valkostum sem skoðaðir voru var valinn sá kostur sem hefur minnsta skerðingu á Rauðavatni í för með sér. Val á lausn fyrir tengingu við Heiðmerkurveg byggðist jafnframt á því að lágmarka rask á vatnsverndarsvæði og í nágrenni friðlandsins í Rauðhólum, og tók Umhverfisstofnun undir þá niðurstöðu. Í kafla 5.6 í greinargerð deiliskipulagsins er yfirlit yfir hvernig brugðist er við mögulegum umhverfisáhrifum vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur.</p> <p>Megintilgangur framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg til framtíðar, meðal annars með aðskilnaði akstursstefna. Aðrar áðgerðir, svo sem hraðatakmarkanir, lýsing eða breytingar á vegriðum, voru skoðaðar í valkostagreiningu en voru ekki taldar nægjanlegar til að ná markmiðum um varanlega aukið umferðaröryggi og greiðfærni á þessum kafla vegarins.</p> <p>2. Brýnir almannahagsmunir Í álitum Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdarinnar er ekki gerð sérstök krafa um að meta hvort brýnir almannahagsmunir réttlæti landfyllingu í Rauðavatn umfram það mat sem fram fer í umhverfismatinu. Þar er landfylling í Rauðavatn sett fram sem hluti af heildarlausn framkvæmdarinnar, sem talin er nauðsynleg til að bæta umferðaröryggi og afkastagetu gatnamóta þar sem þjónustustig núverandi lausna mun versna hratt með aukinni umferð.</p> <p>3. Mótvægisáðgerðir og vöktun Móttekið. Mótvægisáðgerðir og vöktun eru útfærðar nánar í umhverfismati framkvæmdarinnar og verða unnar áfram á hönnunar- og framkvæmdastigi með aðkomu viðeigandi sérfræðinga og eftirlitsaðila, í samræmi við gildandi leyfisveitingar og lagaumhverfi.</p> <p>4. Framsetning verndarsvæða í skipulagsgögnum</p>
---	--





		Deiliskipulagstillagan verður uppfærð með korti sem sýnir afmörkun Rauðavatns, votlendis, náttúrulegs birkiskógar og hrauns og aukið í umfjöllun um náttúruminjar. Umfjöllun er í umhverfismati áætlunarinnar um áhrif á vernduð svæði. Vísað er í umfjöllun um valkosti og mótvægisáðgerðir til svars við lið 1 og til umhverfismats framkvæmdarinnar.
2.	Stofnunin bendir á að skylt er að afla framkvæmdaleyfis, eða eftir atvikum byggingarleyfis, vegna allra framkvæmda sem fela í sér röskun á svæðum sem njóta sérstakrar verndar, sbr. skipulagslög og lög um mannvirki.	Ábending er móttækin
3.	Rauðhólar eru hluti Rauðhóla fólkvangs. Í greinargerð kemur fram að Suðurlandsvegur liggir norðan og austan fólkvangsins, og að forðast skuli röskun innan fólkvangsins við framkvæmd tvöföldunar vegarins. Tengingar að útivistarsvæðinu verða tryggðar með nýju stígakerfi. • Náttúruverndarstofnun bendir á að allt jarðrask er bannað innan fólkvangsins nema leyfi Náttúruverndarstofnunar komi til.	Ábending er móttækin
4.	Náttúruverndarstofnun bendir á að tvöföldun Suðurlandsvegur og aukin hámarkshraði geti valdið auknum umferðarhraða og þar með meiri hljóðmengun innan og við mörk Rauðhóla fólkvangs. Hljóðmengun getur haft neikvæð áhrif á upplifun gesta fólkvangsins og á dýralíf, m.a. fugla sem nýta svæðið til varps og fæðuöflunar. Stofnunin leggur til að við hönnun og framkvæmd verði gripið til mótvægisáðgerða til að draga úr hljóðmengun, svo sem með: <ul style="list-style-type: none">• Hljóðvörn í formi jarðvegsmana eða skjólbelta með gróðri.• Hámarkshraðatakmörkunum á viðkvæmstu köflunum.• Notkun malbiks og yfirborðsefna sem draga úr hávaða	Ítarlega er fjallað um hljóðvist í umhverfismati framkvæmdarinnar. Ekki gilda sérstök viðmið um umferðarhávaða á útivistarsvæðum, nema þau séu skilgreind sem kyrrlát svæði í skipulagsáætluninni og skal þá miða við Lden 40 dB í dreifbýli. Þó má miða við að æskilegt sé að hljóðstig sé almennt undir LAeq 55 dB á útivistarsvæðum sem samsvarar viðmiðum á dvalarsvæðum á lóðum íbúðarhúsa. Á útivistarsvæðinu sem vegurinn liggur um reiknast hljóðstigið yfir 55 dB næst vegi. Þess hefur verið gætt við útfærslu tvöföldunar Suðurlandsvegur að halda veglínu við mörk Rauðhóla fólkvangs óbreyttri eftir því sem unnt er, með það að markmiði að lágmarka röskun á verndarsvæðinu. Veglínan breytist á stuttum kafla við mörk fólkvangsins næst vegamótum við Heiðmörk, þar sem aðrir útfærslukostir voru ekki taldir raunhæfir með tilliti til umferðaröryggis og tæknilegra forsendna. Veglína Suðurlandsvegur hefur því verið aðlöguð þannig að hún er óbreytt á stórum hluta kaflans við mörk Rauðhóla fólkvangs, en færast nær vegamótum við Heiðmörk, að teknu tilliti til verndargilda svæðisins og niðurstaðna valkostagreiningar.





		<p>Í niðurstöðum kortlagningar á hávaða sem unnar voru í tengslum við umhverfismat framkvæmdarinnar og í matinu sjálfu var ekki talin ástæða til mótvægisáðgerða til að draga úr hljóðmengun á því svæði sem er við mörk Rauðhóla fólkvangs. Tekið er undir það hér.</p>
5.	<p>Í greinargerð kemur fram að framkvæmdasvæðið liggja við svæði sem eru auðug af fuglalífi, einkum við Rauðavatn, Hólmsá/Bugðu og jaðra Heiðmerkur. Þar hafa verið skráðar tegundir á válista og ábyrgðartegundir Íslands, þar á meðal spói, heiðlóa og hrossagaukur, sem njóta alþjóðlegrar verndar. Spóa og heiðlóu hefur fækkað mikið undanfarin ár og voru tegundirnar færðar um tvo flokka í nýlegri válistaflokkun Náttúrufræðistofnunar¹ og teljast nú í nokkurrihættu (VU) en árið 2018, við síðustu flokkun, töldust þær ekki í hættu (LC). Sérstaklega skal nefna að við Rauðavatn hefur flórgoði orpið reglulega undanfarin ár, en flórgoði er á válista Náttúrufræðistofnunar sem tegund í yfirvofandi hættu (NT) og nýtur verndar samkvæmt alþjóðlegum samningum. Samkvæmt gögnum og umsögnum hefur fuglatalningum og náttúrufarskortlagningu á svæðinu einkum verið sinnt af Náttúrufræðistofnun og Reykjavíkurborg.</p> <p>Náttúruverndarstofnun bendir á að sú þekking sem liggur til grundvallar mati á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf byggir að stórum hluta á eldri gögnum og fuglatalningum frá árunum 2002–2012, auk svæðisbundinna skráninga og athugana sem að mestu eru frá árábilinu 2010–2015.</p> <p>Að mati Náttúruverndarstofnunar hefur mati á fuglalífi við þessar fyrirhuguðu framkvæmdir verið ábótavant þar sem í upphafi var fyrst og fremst stuðst við eldri gögn (frá 2008 og fyrr), en nýlegar fuglatalningar og athuganir hafa þó legið fyrir hjá Reykjavíkurborg (t.d. frá 2019 og 2021) og Náttúrufræðistofnun (2020 og 2021). Í nýjustu útgáfu matsskýrslu hefur verið inn nýrri gögnum um grunnástand fuglalífs (sjá kafla 5.4.2), en áréttu ber að þessi gögnhefðu átt</p>	<p>Reykjavíkurborg þakkar Náttúruverndarstofnun fyrir ítarlegar athugasemdir um fuglalíf á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Tekið er undir að svæðið í og við Rauðavatn, Bugðu/Hólmsá og jaðra Heiðmerkur hafi hátt náttúruverndargildi og að þar hafi verið skráðar válistategundir og ábyrgðartegundir Íslands.</p> <p>Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á fuglalíf var stuðst við samantekt gagna úr fuglatalningum og athugunum frá mismunandi tímabilum, m.a. frá árunum 2002–2012, 2010–2015 og 2019–2021, auk nýrri gagna líkt og kemur fram í fyrirbyggjandi athugasemd. Í nýjustu útgáfu matsskýrslu umhverfismats framkvæmdarinnar var bætt við nýrri gögnum um grunnástand fuglalífs, sbr. kafla 5.4.2, og tekið tillit til þeirra við endanlegt mat á áhrifum.</p> <p>Í umhverfismati framkvæmdarinnar kemur fram að spói og heiðlóa hafi fundist á áhrifasvæðinu og að áhrif framkvæmdarinnar á þessar tegundir séu metin neikvæð á framkvæmdatíma, en ekki talin valda verulegri skerðingu á stofnum þeirra til lengri tíma litið. Sama á við um aðrar fuglategundir sem nýta svæðið, þar á meðal válistategundir, þar sem áhrif eru fyrst og fremst talin staðbundin og tímabundin. Í kafla 5.4.7 í umhverfismati deiliskipulagsáætlunarinnar er jafnframt áréttuð að fyrirhuguð landfylling við Rauðavatn sé inngríp sem muni óhjákvæmilega hafa neikvæð áhrif á fuglalíf vegna rasks og ónæðis á framkvæmdatíma, en að umfang áhrifanna ráðist af stærð og útfærslu framkvæmdarinnar. Áhrif á fuglalíf við Bugðu/Hólmsá, m.a. á grágæs og straumönd, eru einnig metin nokkuð neikvæð á framkvæmdatíma, en líkleg til að vera óveruleg til lengri tíma litið.</p> <p>Deiliskipulagið byggir m.a. á niðurstöðum umhverfismats framkvæmdarinnar og álitu Skipulagsstofnunar, þar sem ekki er gerð krafa um frekari fuglatalningar sem skilyrði fyrir samþykkt skipulagsáætlunarinnar. Ákvörðun um hvort afla þurfi frekari gagna, svo sem uppfærðra fuglatalninga eða vistgerðarannsóknna á varptíma, er háð nánari útfærslu framkvæmdarinnar og verður tekin á leyfis- og framkvæmdastigi í samráði við viðkomandi stofnanir, eftir því sem lög og reglur kveða á um.</p>





	<p>að liggja til grundvallar umhverfismati strax frá upphafi. Það er mikilvægt að umhverfismati og skipulagsáætlanir byggja á nýjustu og bestu gögnum um fuglalíf, enda getur það tekið hröðum breytingum á stuttum tíma, sérstaklega á jaðarsvæðum þéttbýlis.</p> <p>Sérstaklega er mikilvægt að afla gagna um tegundir sem njóta verndar og varp- og viðkomusvæði þeirra, þar sem um er að ræða svæði með hátt verndargildi og alþjóðlegar verndarskyldur gilda um sumar tegundir. Stofnunin leggur því til að áður en lengra er haldið með framkvæmdir eða veitt eru leyfi fyrir framkvæmdum á svæðinu verði unnar nýjar fuglatalningar eða vistgerðarannsóknir, sérstaklega á varptíma, í samráði við Náttúrufræðistofnun eða aðra sérfræðinga.</p>	
6.	<p>Í greinargerð og matsskýrslu kemur fram að ekki hafi fundist friðlýstar eða válistategundir æðplantna, mosa eða fléttna innan framkvæmdasvæðisins. Hins vegar kemur ekki skýrt framhvort framkvæmdasvæðið hafi verið kerfisbundið kortlagt með hliðsjón af auglýsingu nr. 1385/2021. Náttúruverndarstofnun bendir á að samkvæmt 7. gr. auglýsingar nr. 1385/2021 skal við ákvörðun um framkvæmdir sem kunna að hafa áhrif á friðaðar tegundir æðplantna, mosa og fléttna leita umsagnar Náttúrufræðistofnunar Íslands. Ákvæði auglýsingarinnar byggir á 56.gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd og tekur mið af válista íslenskra plantna og alþjóðlegum skuldbindingum Íslands um verndun sjaldgæfra og viðkvæmra plöntutegunda.</p> <p>Mikilvægt er að fá slíkt staðfest fyrir leyfisveitingu eða frekari framkvæmdir á svæðinu, þar sem fundarstaðir og útbreiðsla friðaðra tegunda geta breyst milli ára.</p> <p>Náttúruverndarstofnun leggur til að framkvæmdasvæðið verði skoðað sérstaklega af sérfræðingi með þekkingu á íslenski flóru og að niðurstöður kortlagningar og leit</p>	<p>Reykjavíkurborg þakkar Náttúruverndarstofnun fyrir athugasemdir varðandi gróðurfar og vernd friðaðra tegunda æðplantna, mosa og fléttna.</p> <p>Framkvæmdasvæðið hefur ekki verið kerfisbundið kortlagt sérstaklega með hliðsjón af auglýsingu nr. 1385/2021. Við umfjöllun í deiliskipulagi var stuðst við ítarlega umfjöllun um gróðurfar í umhverfismati framkvæmdarinnar, þar á meðal gróðurathugun þar sem sérstaklega var leitað að friðuðum plöntum og tegundum á válista.</p> <p>Í umhverfismati framkvæmdarinnar kemur fram að engar sjaldgæfar plöntur eða tegundir á válista hafi fundist innan áhrifasvæðis fyrirhugaðra framkvæmda. Jafnframt er þar áréttað að framkvæmdin mun hafa varanleg áhrif á afmörkuð svæði með vistgerðum sem hafa mjög hátt verndargildi, einkum starungsmýrarvist og runnamýravist, sem teljast til votlendis. Áhrif á gróður og vistgerðir eru því metin nokkuð neikvæð, en samkvæmt mati Náttúrufræðistofnunar Íslands telst raskið ekki óásættanlegt.</p> <p>Í greinargerð umhverfismats framkvæmdarinnar er gerð grein fyrir þeim viðmiðum sem lögð voru til grundvallar mati á áhrifum á gróðurfar. Þótt auglýsing nr.</p>





	<p>að friðuðum tegundum verði skráðar og lagðar fram, í samræmi við 7. gr. auglýsingarinnar og 56.–59. gr. laga nr. 60/2013</p>	<p>1385/2021 sé ekki sérstaklega talin upp í þeim kafla, var byggt á gildandi listum yfir friðlýstar plöntur, válista Náttúrufræðistofnunar Íslands og alþjóðlegum skuldbindingum Íslands um vernd plantna. Auglýsingin tók gildi í nóvember 2021 og var framkvæmdin og frummatsskýrsla auglýst opinberlega í mars 2022, en þá var m.a. leitað umsagna hjá Náttúrufræðistofnun Íslands og Umhverfisstofnun. Í umsögnum þeirra komu ekki fram athugasemdir varðandi friðaðar æðplöntur, mosa eða fléttur né ábendingar um að sérstök kortlagning samkvæmt auglýsingunni væri nauðsynleg á því stigi.</p> <p>Deiliskipulagið byggir á niðurstöðum umhverfismats framkvæmdarinnar og álitum Skipulagsstofnunar. Krafa um frekari vettvangskannanir eða sértæka kortlagningu friðaðra tegunda samkvæmt 7. gr. auglýsingar nr. 1385/2021 er háð nánari útfærslu framkvæmdarinnar og fellur undir leyfis- og framkvæmdastig, eftir því sem við á, í samráði við viðkomandi stofnanir.</p> <p>Bent er jafnframt á að samkvæmt auglýsingu nr. 1385/2021 er unnt að afla upplýsinga um þekktu vaxtarstaði friðaðra tegunda hjá Náttúruverndarstofnun. Í umsögn stofnunarinnar koma ekki fram upplýsingar um að slíkir vaxtarstaðir séu þekktir innan eða í næsta nágrenni framkvæmdasvæðis Suðurlandsvegar.</p>
7.	<p>Náttúruverndarstofnun bendir á að framkvæmdir sem tengjast tvöföldun Suðurlandsvegar þurfa að vera í samræmi við gildandi deiliskipulag fyrir Rauðhóla fólkvang. Við útfærslu stígakerfis og annarra mannvirkja innan eða í nágrenni fólkvangsins skal leitast við að velja þegar röskuð svæði fyrir gönguleiðir, stíga og tengingar, þannig að forðast megi óþarfa rask á óspilltum svæðum.</p>	<p>Ábending er móttækin.</p>
10.	<p>Land og skógur</p>	
1.	<p>Hvað varðar skóg, þá er ekki að sjá að nokkur skógur skerðist við fyrirhugaðar framkvæmdir, fyrir utan lítinn hluta Rauðavatnsskógar, sem fer undir göngu- og hjólastíg. Ekki er fyllilega ljóst hve mikil skógareyðingin verður, en væntanlega verður hún undir 0,5 ha. Afar ánægjulegt er að sjá hve</p>	<p>Ábending er móttækin.</p>



	Rauðavatnsskógi verður vel hlíft, enda er það með allra elstu ræktuðu skógarreitum á landinu.	
2.	Stofnunin gerir ekki athugasemdir við deiliskipulagstillöguna. Stofnunin óskar eftir að þegar fyrir liggja upplýsingar um fyrirhugaðan ruðning á skógi, (t.d. hver eðlis hann er, hvar hann verður og hvort af honum verður), að haft verði samband við stofnunina eða undirritaðan, þegar þar að kemur.	Ábendingu er komið til Vegagerðarinnar sem er framkvæmdaraðili.
11.	Landssamtök hjólréiðamanna	
1.	Í greinargerðinni sem fylgir eru litir á uppdrætti það líkir að ekki sést hvar aðskilnaður er milli göngu- og hjólastíga, og ætti að laga það.	Litanotkun á skýringarmyndum í kafla 2.4. hefur verið yfirfarin. Skýringarmyndir sem sýna göngustíga, hjólastíga og samstíga eru úr frumdrögum frá 2021 og eru sýndar óbreyttar þaðan. <u>Litamenur fyrir göngu- og hjólastíga á skipulagsuppdrætti hefur verið aukinn.</u>
2.	Að mati LHM ætti að gera ráð fyrir malbikuðum aðskildum göngu- og hjólastígum norðan Suðurlandsvegur alla leið að Hafravatnsvegi í deiliskipulaginu með vísan til þess að gert er ráð fyrir uppbyggingu athafnasvæðis á Hólmsheiði í framtíðinni og sömuleiðis er leiðin að Hafravatnsvegi mikilvæg fyrir götuhjólréiðar sem nýta Hafravatnsveg sem leið að Nesjavallavegi. Þetta er sýnt á mynd að neðan leiðin frá 1 til B. Gera ætti ráð fyrir að gönguog hjólastígar sunnan Suðurlandsvegur frá Breiðholtsbraut að undirgöngum við Norðlingavað verði einnig aðskildir. Leiðin frá 2 til C á mynd að neðan.	Vissulega skipta greiðar og öruggar tengingar fyrir gangandi og hjólandi miklu máli, bæði með tilliti til daglegra ferða og útivistar. Í deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir samfelldum göngu- og hjólastígum meðfram Suðurlandsvegi, þar sem lega og útfærsla stíga tekur mið af staðbundnum aðstæðum, öryggi, landnotkun og umhverfisvernd. Skipulagið gerir ekki ráð fyrir aðskildum, malbikuðum göngu- og hjólastígum á öllum köflum norðan Suðurlandsvegur alla leið að Hafravatnsvegi, enda er slík útfærsla talin fara út fyrir umfang og forsendur þessarar deiliskipulagsgerðar. Varðandi tengingar norðan Suðurlandsvegur er bent á að framkvæmdir eru fyrirhugaðar fyrir veginn um Vegbrekkur, sem liggur norðan Suðurlandsvegur, og mun hann tengjast Nesjavallavegi í framtíðinni. Er sú framkvæmd í tengslum við uppbyggingu athafnasvæðis á Hólmsheiði. Í því samhengi má skoða hvort fýsilegt sé að byggja upp aðskilda göngu- og hjólastíga sem hluta af Vegbrekkum til vesturs með tengingu við Nesjavallaveg sunnan við fyrirhugað athafnasvæði við jaðar breikkaðs Suðurlandsvegur. Auk þess er bent á að á þessu stigi skipulagsvinnunnar er erfitt að festa nákvæma legu göngu- og hjólastíga norðan Suðurlandsvegur. Á umræddum kafla er gert ráð fyrir settjörnum í tengslum við fyrirhugað athafnasvæði á Hólmsheiði. Þar er staðsetning settjarna sýnd í deiliskipulaginu að hluta til leiðbeinandi og er háð nánari útfærslu á hönnunarstigi. Sú óvissa sem því fylgir varðandi endanlega staðsetningu



		<p>settjarna og tengdra mannvirkja gerir það að verkum að ekki er unnt að festa legu stíga á þessum kafla með nægjanlegri nákvæmni á skipulagsuppdrætti á þessu stigi. Að sama skapi er tillaga um að gera aðskilda göngu- og hjólastíga sunnan Suðurlandsvegjar frá Breiðholtsbraut að undirgöngum við Norðlingavað áhugaverð, en slík útfærsla er ekki hluti af þessari deiliskipulagstillögu. Nánari ákvörðun um aðskilnað stíga, yfirborðsefni og nákvæma hönnun verður tekin á hönnunar- og framkvæmdastigi, í samræmi við gildandi stefnu um virka ferðamáta og í samráði við viðkomandi aðila.</p> <p>Ábendingar Landssambands hjólréiðamanna verða engu að síður hafðar til hliðsjónar við áframhaldandi skipulags- og hönnunarvinnu á svæðinu, sérstaklega í tengslum við uppbyggingu Hólmsheiðar og tengingar hjólréiðaleiða til framtíðar.</p>
3.	<p>Við hönnun hjólastíga og stofnstíga sem ætlaðar eru sem hluti af hjólasamgöngum þarf að fara eftir „HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLRÉIÐAR, Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar“ (19.12.2019 eða nýrri útgáfu). Samtökin óska eftir að fá tækifæri á seinni stigum til að rýna og senda inn athugasemdir ef við á, t.d. við deiliskipulag og verkhönnun.</p>	<p>Ábendingu er komið áfram til framkvæmdaraðila.</p>
4.	<p>Leggja þarf áherslu á gróður til skjólmyndunar. Við stíga ætti að gera ráð fyrir gróðri og trjám sem draga úr vindi og skapa skjól án þess að hindra stígsýn við gatna- og stígamót. Trjá og runnagróður á betur heima á helgunarsvæðum stofnbrauta en grasflatir í þessu skyni.</p>	<p>Gróður og tré innan helgunarsvæða eru ekki til umfjöllunar í deiliskipulagi. Ábendingu eru komið áfram til framkvæmdaraðila.</p>
5.	<p>Greiðar og öruggar tengingar ættu að vera frá stígum við aðra stíga á leiðinni.</p>	<p>Ábending er móttekin.</p>
6.	<p>Gera þarf ráð fyrir merkingu göngu- og hjólastíga með leiðarmerkjum og gerum við ráð fyrir að gerð verði grein fyrir þeim í verkhönnun.</p>	<p>Ábendingu er komið áfram til framkvæmdaraðila.</p>
12.	<p>Hafrannsóknarsstofnun</p>	
1.	<p>Hafrannsóknastofnun ítrekar að æskilegt sé að vöktun fari fram á lífríki í vatni í nágrenni framkvæmdasvæðisins á framkvæmdatíma og um skeið eftir að framkvæmdum lýkur.</p>	<p>Ábendingu eru komið áfram til framkvæmdaraðila.</p>



	<p>Samhliða vöktunaráætlun verði sett fram viðbragðsáætlun til að hægt verði að bregðast strax við ef neikvæð áhrif á lífríki koma fram. Mikilvægt er að vakta efnainnihald Hólmsár til að meta þau efni sem berast í árnar og tengjast umferðinni, s.s. vegna mengunar frá ökutækjum og söltunar vega. Við hönnun og breikkun brúa yfir Hólmsá/Bugðu er brýnt að tekið verði mið af lífríki árnar og leitað verði leiða til að lágmarka möguleg áhrif á ána. Mikilvægt er einnig að fyrir liggji viðbragðsáætlanir um hvernig bregðast eigi við óhöppum eða slysum sem kunna að verða við framkvæmdirnar. Stofnunin undirstrikar ennfremur mikilvægi þess að ítarleg áætlun um mótvægisáðgerðir miði að því að lágmarka eins og kostur er alla hættu á að mengandi efni berist í vatn við framkvæmdir eða á rekstrartíma vegarins.</p>	
2.	<p>Haffrannsóknastofnun bendir á að geti framkvæmdir eða starfsemi haft áhrif á vatn þarf framkvæmdaaðili að vinna sérstakt mat á umfangi þeirra áhrifa. Umhverfis- og Orkustofnun gaf í desember 2024 út leiðbeiningar um gerð slíks mats og má nálgast þær á vefsíðu stofnunarinnar. Samkvæmt lögum um stjórn vatnamála nr. 36/2011 er óheimilt að valda slíku álagi á vatnshlot að ástandi þeirra hnigni varanlega eða tímabundið. Lögin ná bæði til yfirborðsvatns og grunnvatns.</p>	<p>Ábending um vöktun og viðbragðsáætlun og vinnslu svokallaðs áhrifamats er móttækin og verður komið áfram til Vegagerðarinnar. Reykjavíkurborg tekur undir mikilvægi þess að viðhalda vatnsgæðum og að framkvæmdir séu í samræmi við lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála.</p>
13.	Minjastofnun Íslands	
1.	<p>Til að Minjastofnun geti veitt umsögn um ofangreint skipulag þarf að færa útlínur allra skráðra fornleifa inn á skipulags- og skýringaruppdrætti þannig að fram komi með skýrum hætti umfang og afstaða minjanna ásamt friðhelgundarsvæði þeirra sbr. 16. og 22. gr. laga nr. 80/2012 og reglur 620/2019 um skráningu jarðfastra menningarminja vegna skipulags og framkvæmda. Einnig þarf að endurskoða kaflana um minjar í</p>	<p>Upplýsingar um skráðar minjar og friðhelgunarsvæði þeirra hafa verið uppfærðar á uppdráttum. <u>Bætt hefur verið við upplýsingum um skráningu minja í kafla 2.7. um minjar þar sem fjallað er um forsendur og deiliskipulaginu í kafla 4.11 um minjar, tilgreint hvaða fornleifaskráningarskýrslu er vísað í og sagt frá þeim vettvangsrannsóknnum sem fram hafa farið.</u> Haft var samráð við Minjastofnun um þær breytingar sem voru gerðar og gerir Minjastofnun ekki frekari athugasemdir við umfjöllun í deiliskipulagi.</p>





	greinargerðinni varðandi fjölda friðaðra fornleifa og minja ásamt því að tilgreina nánar hvaða fornleifaskráningaskýrslu er vísað í. Uppfærða skipulags- og skýringaruppdrætti ásamt greinargerð skal senda Minjastofnun Íslands til umsagnar þegar þau gögn liggja fyrir.	
Nr.	Umsögn/Umsagnaraðili	svör Reykjavíkurborgar



Nr.	Málefni/Aðilar	ATHUGASEMD	svör Reykjavíkurborgar
A.	Almennt		
A.1	Samúel Torfi Pétursson	<p>Vegsnið Engin efnisleg rök eru færð fyrir því að notast sé við A34 snið umfram A22 snið á þessum vegkafla, sem gerir að verkum að þetta mannvirki þarf umtalsvert meira pláss og hefur meiri sjónræn áhrif en annars væri. Hvatt er til þess að tvöföldun Suðurlandsvegur verði endurskoðuð með það í huga að vegurinn verði með sniði A22 - í það minnsta frá vegamótum við Hafravatnsveg að Bæjarhálsi, bæði sem hluti af fullnaðarhönnun með mislægum gatnamótum, og eins í þessum fyrsta áfanga sem deiliskipulagið tekur til.</p>	<p>Almennt þversnið fyrir Suðurlandsveg er A34 skv. veghönnunarreglum Vegagerðarinnar. Þversniðið er 34 m breitt milli axlarbrúna með 11 m miðdeili en vegna þrengsla milli Norðlingaholtshverfis og Rauðavatnsskógar, milli gatnamóta við Breiðholtsbraut að vegamótum við Norðlingavað, er þversniðið mjókkað í 25,5 m. Þversniðið tryggir bæði aukið umferðaröryggi og framtíðarrými fyrir almenningssamgöngur í miðdeili, sem er í samræmi við markmið samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins.</p> <p>A22 snið kemur ekki til greina þar sem það myndi ekki uppfylla kröfur um öryggi, burðargetu og framtíðarnýtingu vegarins, auk þess sem það er í ósamræmi við samræmda hönnun á öðrum köflum Suðurlandsvegur.</p> <p>Í ferli umhverfismats framkvæmda sendi Skipulagsstofnun Vegagerðinni fyrirspurn um hvort að sambærilegar mótvægisáðgerðir og við Rauðavatnsskóg hafi ekki verið skoðaðar á kaflanum frá Bæjarhálsi að vegamótum við Breiðholtsbraut til þess að draga úr fyrirhugaðri skerðingu Rauðavatns. Í svari Vegagerðarinnar kom fram að á þessum kafla við Rauðavatn hafi verið ákveðið að halda miðdeili í fullri breidd til að skerða ekki framtíðarmöguleika á að koma almenningssamgöngum fyrir í miðdeilinum.</p> <p>Á fyrri stigum var breytt lega Suðurlandsvegur frá Norðlingaholti og austur að Hafravatnsvegamótunum skoðuð, með því markmiði að minnka áhrif vegarins á Hólmsá og vatnsverndarsvæðið. Ókostir þess séu m.a. ósamræmi við skipulagsáætlanir, meiri kostnaður, aukið rask og tilfærsla háspennumasturs Hamraneslínu.</p>
A.2	Sigurður Njarðvík Þorleifsson	<p>Dísarland Þessi áformum um breikkun Suðurlandsvegur skv. deiliskipulagstillögu, mun fjarlægja veltengingu við Dísardalslandið. Við landeigendurnir óskum eftir því að veltenging við landið verði ekki afnumin. Þessi landspilda er eignarland. Við eigum kröfu til þess að geta komist inn á</p>	<p>Reykjavíkurborg þakkar landeigendum Dísardals fyrir athugasemdir. Samkvæmt gögnum úr landeignaskrá HMS er Dísardalur 6.810 m² landeign og eru engin mannvirki skráð á landinu. Landeignin hefur ekki í dag beina veltengingu við Suðurlandsveg. Næsta landeign austan Dísardals er Heiðarbær (L112463), þar sem afleggjari liggur frá Suðurlandsvegi að mannvirkjum á þeirri landeign. Sá afleggjari nær ekki</p>





		<p>landið okkar, sem og til þess að gestir hafigreiddan aðgang að því (bæði almennir gestir og t.d. neyðarþarfir). Hefur aðgangur að landinu rýrir verulega notkunargæði þess.</p> <p>Ef Vegagerðin ætlar sér að fjarlægja tengingu við landið, í andstöðu við vilja okkar, viljum við helst að Vegagerðin geri nýjan vegslóða að landinu í samráði við okkur, en á kostnað Vegagerðarinnar.</p> <p>Við minnum á að almenna reglan, skv. 31. gr. vegalaga, er að landeigendur eiga rétt til veltengingar. Ef vika á frá þeim réttindum þarf að rökstyðja það skriflega. Við höfum ekki fengið slíkanrökstuðning og gerum því ráð fyrir því að til standi að tryggja nýja veltengingu.</p> <p>Ef svo er ekki gerum við kröfu um bætur vegna fjarlægingar á veltengingu skv. 31. gr. vegalaga. Það að fjarlægja eldri veltengingu án þess að gera nýjan veg telst skerðing eignaréttar skv. 72. gr. stjórnarskrár. Eignaréttur verður ekki skertur nema fullar bætur komi fyrir. Ef ekki stendur til að gera nýjan veg í stað þess gamla er því gerð krafa um að Vegagerðin viðurkenni skyldu til greiðslueignarnámsbóta og hefji viðræður við okkur landeigendur um hæfilega fjárhæð hið fyrsta.</p>	<p>inn á Dísardal og er ekki skráð veltenging frá Suðurlandsvegi að umræddri landeign.</p> <p>Með deiliskipulagstillögunni er því ekki verið að afnema eða rýra fyrirbyggjandi veltengingu að eða um Dísardal. Þar af leiðandi er ekki um breytingu á aðkomurétti landeignarinnar að ræða í skilningi 31. gr. vegalaga nr. 80/2007. Deiliskipulagið gerir hvorki ráð fyrir nýrri veltengingu að landinu né lagningu vegar í gegnum landið.</p> <p>Eitt af meginmarkmiðum tvöföldunar Suðurlandsvegur er að auka umferðaröryggi, m.a. með því að fækka tengingum við stofnveg. Í því samhengi er gert ráð fyrir að loka núverandi afleggjara frá Suðurlandsvegi að Heiðarbæ, en sú tenging þjónar ekki Dísardal og hefur ekki verið nýtt sem aðkoma að þeirri landeign.</p> <p>Við mat á mögulegum leiðum að aðbyggjandi spildum, þar á meðal Dísardal, var einnig horft til mögulegs aðgengis frá Heiðmerkurvegi. Slík útfærsla reyndist ekki raunhæf vegna takmarkana sem leiða af nálægð við Hólmsá, vatnsverndarsvæði og hverfisvernd, sem setja skýrar skorður við akandi aðkomu á svæðinu.</p> <p>Komist framkvæmdir síðar á það stig að þær leiði til skerðingar á eignaréttindum eða nýtingarmöguleikum landeignarinnar, verður slíkt metið og afgreitt í samræmi við ákvæði vegalaga nr. 80/2007 á grundvelli nánari útfærslu framkvæmdarinnar. Slík afgreiðsla fellur utan gildissviðs deiliskipulagsins.</p>
A.3.1	Arnar Ingi Ingvarsson Valur Þór Norðdahl	<p>Vegbreikkun til móts við Hólm og Bakkakot</p> <p>Staðsetningu tvöföldunar Suðurlandsvegur er mótmælt.</p> <p>Breikkunin er ráðgerð of sunnarlega sem hefur í för með sér að austurtún Bakkakots er klippt í sundur til helminga með tengivegiog túnið þar með eyðilagt sem nothæft tún. Túnið var grjóthreinsað af fyrri kynslóðum og hefur verið nýtt sem verðmæt og virk auðlind alla tíð af ábúendum.</p> <p>Hægur vandi er að koma í veg fyrir að túnið verði skemmt fyrir ábúendum með því að færalegu vegarins norðar. Þannig myndi vegurinn einnig færast fjær Beitarhól þar sem skráðarforminjar og tóftir standa, sem er í samræmi við</p>	<p>Reykjavíkurborg þakkar athugasemdir vegna fyrirhugaðrar tvöföldunar Suðurlandsvegur á kaflanum við Hólm og Bakkakot.</p> <p>Við undirbúning og mótun framkvæmdarinnar hefur lega vegarins verið gaumgæfilega skoðað til lengri tíma. Í frumdrögum að tvöföldun Suðurlandsvegur frá árinu 2002 var sú meginforsenda lögð til grundvallar að breikka veginn að mestu innan núverandi veglínu. Valkostur um að færa veginn frekar til norðurs var skoðaður, en reyndist hafa í för með sér verulega ókosti.</p> <p>Helstu ástæður þess að færsla vegarins til norðurs er ekki talin heppileg eru þær að slík breyting myndi leiða til umfangsmikils rasks á árfarvegi og vistkerfum Hólmsár/Bugðu, sem njóta verndar m.a. vegna vatnsverndar-</p>





		<p>tillögu Minjastofnunar Íslands. Með því væri meðalhófs gætt og komið í veg fyrir að tjón hljótist af fyrir ábúendur.</p>	<p>og náttúruverndarsjónarmiða. Jafnframt er landslag á svæðinu með þeim hætti að færsla veglínu til norðurs myndi kalla á verulegar skeringar og fyllingar, með auknum umhverfisáhrifum og sjónrænum áhrifum. Að auki myndi færsla vegarins til norðurs krefjast tilfærslu á undirstöðum háspennumasturs í Hamraneslínu, sem yrði bæði tæknilega flókið og kostnaðarsamt. Slík færsla samræmist heldur ekki gildandi skipulagsáætlunum, þar sem frá árinu 2002 hefur verið miðað við tvöföldun Suðurlandsvegar í núverandi legu. Aðalskipulag og skipulag Hólmsheiðar taka mið af þessari veglínu og tengdum forsendum. Við mat á legu vegarins hefur jafnframt verið horft til verndar fornminja, þar á meðal við Beitarhól. Niðurstaðan er þó sú að heildstætt mat á umhverfisáhrifum, vatnsvernd, landslagi, tæknilegum forsendum og skipulagslegu samhengi leiði til þess að fyrirbyggjandi veglína sé heppilegasti kosturinn í heild sinni. Áhrif framkvæmdarinnar á landnotkun, þar á meðal á ræktarlönd, eru metin í umhverfismati framkvæmdarinnar og teljast nokkuð neikvæð á afmörkuðum köflum. Slík áhrif verða tekin til frekari útfærslu og eftir atvikum bóta á framkvæmdastigi, í samræmi við gildandi lög og reglur, en falla utan efnisramma deiliskipulagsins.</p>
A.3.2		<p>Vegtengingar við Hólm og Bakkakot Athugasemdir eru gerðar við tengivegi sem tillagan boðar. Eru íbúar mjög ósáttir við tillöguna, enda hefur hún það í för með sér að tún verði skemmd með öllu. Til að hlífa túninu og forða tjóni fyrir ábúendur er lagt til að nota núverandi tengivegi við Hólm og Bakkakot. Til að hlífa túninu er hægt að nota núverandi tengivegi við Hólm og Bakkakot eða færa veginn norðar og breyta fyrirhuguðum tengivegi. Þá eru boðaður tengivegur bæði of langur og er enginn vafi um að hann myndi mjög fljótt lokast þegar snjóar. Mikill snjór myndast á svæðinu og er mikil snjókista þar sem boðaður tengivegur er ráðgerður. Ábúendur hafa fyrir átt í miklum vandræðum með að halda núverandi tengivegum opnum yfir vetrartímann og er ljóst</p>	<p>Reykjavíkurborg þakkar athugasemdir vegna fyrirhugaðra vegtenginga við Hólm og Bakkakot. Í upphafi er mikilvægt að áréttu að skipulagsáætlun ein og sér felur ekki í sér eignaskerðingu. Reynist nauðsynlegt á síðari stigum að taka land eða takmarka nýtingu þess vegna lagningar eða breytinga á þjóðvegi, fer um slíkt samkvæmt ákvæðum vegalaga nr. 80/2007. Þar er kveðið á um formlegt ferli vegna eignaskerðingar eða eignarnáms, þar sem tryggt er að landeigendur og aðrir réttihafar fái fullar bætur fyrir þær skerðingar sem verða. Í því ferli er jafnframt tryggður réttur réttihafa til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri áður en endanleg ákvörðun er tekin. Við mótun deiliskipulagstillögunnar og í ferli umhverfismats framkvæmdarinnar voru mismunandi útfærslur á tengingum við Hólm og Bakkakot skoðaðar, þar á meðal möguleikinn á að nýta</p>






		<p>að sá vandi mun stórukast verði deiliskipulagstillagan óbreytt. Til staðar er svokallaður vetrarvegur sem hægt er að nýta og bæta. Hefur það í för með sér mun minna rask og þá mæla öll hagkvæmnisrök til þess að nýta núverandi tengivegi m.t.t. til snjóþyngdar á svæðinu og kostnaðar við uppbyggingu. Loks sinnir vetrarvegurinn mikilvægu hlutverki sem neyðarvegur fyrir íbúa þegar ófærð er sem verst á veturna. Um veginn geta sjúkrabílar komist og var vegurinn til að mynda mikið notaður þegar brú á Hólmsá var endurnýjuð í nokkrar vikur fyrir fáeinum árum.</p>	<p>núverandi tengingar. Núverandi tengingar uppfylla þó ekki gildandi veghönnunarreglur fyrir stofnveg á borð við Suðurlandsveg nema með verulegum breytingum, m.a. gerð að- og fráreina. Slíkar útfærslur myndu auka landtöku og skerðingu á túnunum umfram það sem gert er ráð fyrir í tillögunni.</p> <p>Fyrirhugaðar veltengingar eru lagðir samsíða Suðurlandsvegi og hannaðir með það að markmiði að uppfylla kröfur um umferðaröryggi, yfirsýn og rekstrarhæfi. Þrátt fyrir að leitast sé við að lágmarka rask er ljóst að einhver skerðing á túnunum er óhjákvæmileg við lagningu nýrra veltenginga.</p> <p>Ábendingar um snjóþyngd á svæðinu, vetrarfærð og hlutverk leiða sem neyðarvega eru mikilvægar. Slík atriði verða tekin til nánari skoðunar á hönnunar- og framkvæmdastigi, þar sem m.a. verður metið hvernig haga megi legu vega, hæðarsetningu og frágangi með tilliti til snjósöfnunar og aðgengis yfir vetrartíma. Snjómokstur og vetrarþjónusta vega verður sinnt í samræmi við gildandi reglur og ábyrgð viðkomandi veg- og rekstraraðila. Varðandi tillögu um að færa Suðurlandsveg norðar er vísað til svars undir lið A.3.1, þar sem rakið er hvers vegna slík færsla er ekki talin heppileg með tilliti til vatnsverndar, umhverfisáhrifa, tæknilegra forsendna og gildandi skipulagsáætlana.</p>
A.3.3		<p>Réttur ábúenda</p> <p>Ábúendur eiga erfðafesturétt að landinu á grundvelli þinglýstra skjala. Sérstaklega var getið um óskertan ábúðarrétt ábúanda við sölu jarðarinnar frá íslenska ríkinu til Reykjavíkurbæjar í afsalsbréfi dags. 2. desember 1960. Reykjavíkurborg er því fullkunnugt um réttinn. Í réttinum felst að ábúendur hafa full afnotaumráð yfir nytjum jarðarinnar, þar með talið á ræktun, mannvirkjum, greiðslumarki og hlunnindum. Verður réttur ábúanda því ekki skertur nema með þeirra samþykki og að fullar bætur komi fyrir. Hefur Hæstiréttur Íslands staðfest að ábúðarréttur gangi framur almennum heimildum í skipulagslögum og nægja þær ekki til að rjúfa réttinn og</p>	<p>Í upphafi er mikilvægt að áréttu að deiliskipulagstillaga ein og sér felur ekki í sér skerðingu á eignarrétti, ábúðarrétti eða öðrum réttindum sem kunna að hvíla á landi, óháð eðli þeirra eða lagagrundvelli.</p> <p>Skipulagsákvæðanir fela ekki í sér heimild til að raska slíkum réttindum án þess að farið sé eftir viðeigandi lagaákvæðum.</p> <p>Reynist nauðsynlegt á síðari stigum að taka land eða takmarka nýtingu þess vegna lagningar eða breytinga á þjóðvegi, fer um slíkt samkvæmt ákvæðum vegalaga nr. 80/2007. Þar er kveðið á um formlegt ferli vegna eignaskerðingar eða eignarnáms, þar sem tryggt er að landeigendur og aðrir rétthafar, þar á meðal ábúendur eftir því sem við á, fái fullar bætur fyrir þær skerðingar sem verða. Í því ferli er jafnframt tryggtur réttur rétthafa til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri áður en endanleg ákvörðun er tekin.</p>





		<p>samninga vegna skipulagsbreytinga, sbr. dómur Hæstaréttar Íslands frá 8.nóvember 2007 í máli nr. 163/2007. Telja ábúendur því fyrirhuguð áform í andstöðu við lög og dómafordæmi og áskilja sér fullan rétt til málshöfðunar verði ekki tekið tillit til athugasemda þeirra.</p>	<p>Deiliskipulagið tekur ekki afstöðu til ágreinings um eðli, umfang eða réttarstöðu einstakra samninga, ábúarréttinda eða erfðafestu, enda eru slík atriði utan efnisramma skipulagsáætlunar. Slík réttarágreiningsefni, ef upp koma, eru leyst á grundvelli sérlaga og eftir atvikum fyrir dómstólum. Reykjavíkurborg telur því að með fyrirbyggjandi skipulagstillögu sé ekki gengið gegn lögbundnum réttindum ábúenda, enda verða allar hugsanlegar skerðingar á rétti þeirra metnar og afgreiddar samkvæmt gildandi lögum á framkvæmdastigi</p>
A4.1	Sveinbjörn Gudjohnsen	<p>Samspil skipulagsmarka og lóðar.Samkvæmt uppdráttum í greinargerð og samanburði við opinber gögn um lóðarmörk Baldurshagaland 52 virðist hluti lóðarinnar liggja innan marka skipulagstillögunnar.</p>  <p>Samkvæmt uppdráttum í greinargerð virðist um 15–20% af heildarflatarmáli lóðarinnar falla innan skipulagsmarka og vera áformað undir vegsvæði, tengivegi og/eða mannvirki sem tengjast fyrirhugaðri framkvæmd. Slík landtaka felur í sér verulegaskerðingu á nýtingu lóðarinnar og hefur bein áhrif á verðmæti hennar. Til að hægt sé að meta áhrif skipulagstillögunnar á lóðina óska ég eftir að fá afhent nákvæm grunnkort með skipulagsmörkum og hönnunarlínum, svo hægt sé að staðfesta flatarmál og umfang skörunar.</p>	<p>Deiliskipulagstillagan afmarkar skipulagssvæði og fyrirhugaða legu vegsvæða og tengdra mannvirkja á skipulagsstigi. Skipulagsáætlun ein og sér felur þó ekki í sér eignaskerðingu eða landtöku. Reynist nauðsynlegt á síðari stigum að taka land undir þjóðveg, tengivegi eða önnur mannvirki fer um slíkt samkvæmt ákvæðum vegalaga nr. 80/2007. Þar er kveðið á um formlegt og gagnsætt ferli vegna eignaskerðingar, þar sem tryggt er að landeigendur fái fullar bætur fyrir það land sem tekið er og að þeir eigi rétt á að koma sjónarmiðum sínum á framfæri áður en endanleg ákvörðun er tekin.</p> <p>Vegagerðin mun, í tengslum við áframhaldandi undirbúning framkvæmdarinnar, hafa frumkvæði að formlegum samskiptum við lóðarhafa eftir því sem við á, með það að markmiði að skýra afmörkun vegsvæða, veghelgunarsvæðis og tengsl þeirra við lóðarmörk. Við það ferli verður jafnframt unnt að leggja fram nánari gögn og uppdrætti sem varpa ljósi á umfang hugsanlegrar skörunar og áhrif á einstakar lóðir</p>








A4.2	Sveinbjörn Gudjohnsen	<p>Ég óska eftir að gerð verði endurskoðun á útfærslu mannvirkja innan skipulagssvæðisins á þessum stað, með það að markmiði að lágmarka áhrif á lóðina og tryggja áframhaldandi fulla nýtingu hennar.</p> <p>Ég mótmæli því að svo stór hluti einkalands fari undir vegsvæði og krefst þess að skoðaðar verði útfærslur sem lágmarka eða koma alfarið í veg fyrir landtöku, m.a. með:</p> <ul style="list-style-type: none">• Færslu akreina nær núverandi vegsvæði• Notkun stoðveggja í stað víðra fláa• Endurhönnun tengivega og þjónustusvæða• Staðsetningu hljóðvarna innan opinna svæða frekar en á einkalandi	<p>Reykjavíkurborg hefur farið yfir athugasemdina og tekur fram að ekki er talið að fyrirbyggjandi deiliskipulagstillaga feli í sér þá verulegu landtöku af einkalandi sem haldið er fram.</p> <p>Við útfærslu tvöföldunar Suðurlandsvegur á þessum kafla hefur verið lögð áhersla á að halda legu akreina sem næst núverandi vegstæði. Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er staðsetning akreina við Baldurshagaland 52 í meginatriðum óbreytt frá núverandi legu Suðurlandsvegur.</p> <p>Ekki er gert ráð fyrir notkun stoðveggja á þessum kafla, enda eru slík mannvirki ekki talin nauðsynleg með tilliti til landslags, hæðarmunar eða umferðaröryggis. Fyrirhuguð lausn með fláum er talin heppilegri í heildstæðu mati á öryggi, umhverfisáhrifum og rekstri vegarins.</p> <p>Í deiliskipulagstillögunni er ekki gert ráð fyrir veltengingum eða þjónustusvæðum innan lóðar Baldurshagalands 52. Jafnframt er ekki gert ráð fyrir staðsetningu hljóðvarna innan lóðarinnar; hljóðvarnir eru ýmist staðsettar utan einkalands eða sýndar sem leiðbeinandi lausnir sem verða nánar útfærðar á hönnunarstigi.</p> <p>Við móttun skipulagsins hefur verið leitast við að lágmarka áhrif á aðliggjandi lóðir eftir því sem unnt er, með hliðsjón af umferðaröryggi, tæknilegum forsendum og umhverfissjónarmiðum. Frekari nánari útfærsla mannvirkja, þar á meðal fláa og frágangs, fer fram á hönnunar- og framkvæmdastigi</p>
A5.1	Sveinbjörn Gudjohnsen	<p>Núverandi aðkoma að Baldurshagalandi 52 er beint af Suðurlandsvegi en samkvæmt nýrri tillögu er fyrirhugað að færa tengivegin þannig að hann liggja upp í hverfi í Norðlingaholti.</p> <p>Ég legg til að tengivegurinn verði staðsettur á öðrum stað en í tillögu Reykjavíkurborgar, þannig að hann tengist hverfinu í Norðlingaholti á öðru svæði. Með þessari breytingu er hægt að:</p> <ul style="list-style-type: none">• Draga úr umferðaráhrifum á viðkvæma íbúðagötur• Minnka sjónræn og hljóðræn áhrif innan hverfisins• Tryggja skilvirka aðkomu að Baldurshagaland án óþarfa krókaleiða	<p>Tillaga 1 um nýja tengingu (mynd 2) fellur innan skipulagssvæðis sem er tekið frá fyrir möguleg mislæg gatnamót til framtíðar og kemur ekki til skoðunar.</p> <p>Tillaga 2 (mynd 3) var tekin til skoðunar.</p> <ul style="list-style-type: none">• Við útfærslu gatnamóta þarf að tryggja 90° tengingu vegna umferðaröryggis• Taka þarf hæðarlegu með í reikninginn en tillaga #2 yrði mun brattari en sú tillaga sem er sýnd í skipulagi.• Ekki er tekið undir að staðsetning tengingar hafi neikvæð umferðaráhrif á íbúðagötur.





		<ul style="list-style-type: none">● Hámarka öryggi bæði fyrir umferð að lóðinni og fyrir íbúa hverfisins● Svæði er snjóþungt; Börn eru gjarnan að leik á sleða á veturnar <p>Mynd 1 – Tillaga Reykjavíkurborgar</p>  <p>Mynd 2 – Móttíllaga mín (Tillaga #1)</p>  <p>Mynd 3 – Móttíllaga mín (Tillaga #2 - meira bogin leið)</p> 	Núverandi útfærsla í skipulagi er talin fullnægjandi en verður endurskoðuð ef sýnt verður fram á aukna hættu vegna snjóþyngsla eða annarra staðbundinna þátta.
A6.1	Ingunn Svala Leifsdóttir V/Olís	Olís er lóðarhafi Norðlingabrautar 7 og rekur þar eldsneytis- og þjónustustöð sem er stæta og mikilvægasta	Suðurlandsvegur milli Rauðavatnsskógar og bensínstöðvar Olís við Norðlingabraut er fjölfarinn viðkomustaður í dag. Á þeim kafla þrengir að



Reykjavík



	<p>þjónustustöð Olís á landinu. Um sumartímamann er mikil umferð ökutækja með ferðavagna og eldsneytissala til stórra ökutækja s.s. flutningabíla er stór þáttur í rekstri stöðvarinnar. Aðkoma er góð og aðkomuleið greið að Suðurlandsvegi og bæði unnt að aka beint út á Suðurlandsveg um aðrein sem einna mest notaða leiðin frá stöðinni en einnig um aðra tengingu inn í safngötu íbuðarhverfisins um hringtorg við Norðlingabraut/Norðlingavað.</p> <p>Allar aðgerðir sem hefta aðgengi, gera aðkomu torveldari eða flóknari eru til þess fallnar að hafa veruleg áhrif á viðskipti og hlutverk stöðvarinnar.</p> <p>Tillaga gengur þvert gegn hlutverki stöðvarinnar og mun stórskaða hagsmuni Olís og auka hættu fyrir vegfarendur og beina allri umferð frá stöðinni inn í safngötu og þröngt hringtorg íbuðarsvæðisins í Norðlingahoti í stað þess að beina umferðinni út á þjóðveginn eins og verið hefur. Olís mótmælir þessu harðlega.</p> <p>Olís leggur áherslu á að fyrirliggjandi tillögu verði breytt þannig að áfram verði bein tenging inn og út af Suðurlandsvegi af lóð Olís.</p>	<p>vegstæðinu og möguleikar til breikkunar eru takmarkaðar. Umferðaröryggi er ábótavant þar sem bílar leggja beggja vegna Suðurlandsvegjar móts við bensinstöðina.</p> <p>Forsenda breytinganna er fyrst og fremst heildstætt mat á umferðaröryggi og samgöngum á þessum kafla Suðurlandsvegjar í tengslum við tvöföldun vegjarins. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir að fækka beinum tengingum við stofnveg, í samræmi við markmið um aðskilnað akstursstefna, bætt yfirsýn og minnkaða slyshættu. Í því samhengi er gert ráð fyrir að aðrein frá lóð Olís út á Suðurlandsveg verði aflögð og umferð beint um nærliggjandi gatnamót.</p> <p>Jafnframt er gert ráð fyrir öruggri stoppistöð fyrir landsbyggðarstrætó á svæðinu. Við mat á staðsetningu stöðvar og tengdra gönguleiða var lagt til grundvallar að tryggja öruggar og samfelldar leiðir fyrir gangandi, bæði milli stoppistöðvar, bílastæða og sameiginlegs göngu- og hjólastígs við Norðlingavað.</p> <p>Markmið tvöföldunar Suðurlandsvegjar er annars vegar að greiða fyrir umferð akandi, sem getur dregið úr hvötum og aðstæðum til breytinga á ferðamáta og hins vegar að greiða fyrir umferð óvarinna vegfarenda með því að gera áætlun um heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Hluti af framkvæmdinni er heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur næst þéttbýlinu og með því er stutt við aðgengi að útivistarsvæðum og aðstæður til heilsueflingar.</p> <p>Deiliskipulagið gerir ráð fyrir nýju fyrirkomulagi fyrir stoppistöðvar almenningsgangna í umhverfi sem bíður upp á meira umferðaröryggi en er nú. Endurhönnun bílastæða og af- og fráreina við eldsneytis- og þjónustustöð við Norðlingaholt er til þess gerð að auka umferðaröryggi og illa afmarkað malarsvæði sem í dag er notað sem bílastæði fyrir minni og stærri bíla meðfram Suðurlandsvegi verður aflagt. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir nýju bílastæði fyrir minni bíla austan þjónustustöðvarinnar en ekki er gert ráð fyrir bílastæðum fyrir stærri bíla til að leggja á í lengri eða skemmri tíma. Umræða hefur verið um að finna stórum bílum annan stað, án þess að fyrir liggi tillaga í þeim efnum og eru allar hugmyndir að staðsetningu nýs svæðis fyrir slík stæði velkomnar. Mat Vegagerðarinnar er að ekki sé unnt að tryggja fullnægjandi öryggi gangandi vegfarenda</p>
--	--	---





			<p>samhliða núverandi útakstri af lóð Olís, án þess að breyta fyrirkomulagi tenginga við Suðurlandsveg.</p> <p><u>Eftir auglýsingu hefur veghelgunarsvæði Suðurlandsvegur við Olís verið lagfært og akstursleið frá lóð Olís yfir á nýtt bílastæði fyrir minni bíla fellt út, þar sem hún þveraði gönguleið.</u></p> <p>Í þessu samhengi er bent á að ákveða skuli legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. Reykjavíkurborgar er óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillagan felur í sér, sbr. 2. mgr. 28. gr. vegalaga nr. 80/2007.</p>
A6.2		<p>Ekkert í deiliskipulagstillögunni skýrir hvers vegna nauðsynlegt sé að gjörbreyta aðkomu og útakstri við stöð Olís við Norðlingabraut 7.</p> <p>Þegar unnið var að forhönnun vegarins kom Olís skriflega á framfæri við Vegagerðina athugasemdum um fyrirkomulag af því tagi sem nú er kynnt sem tillaga að deiliskipulagi. Þar kom fram að engar sýnilegar ástæður væru fyrir þessari grundvallar breytingu heldur virðast þær fyrst og fremst vera hugmyndir um stoppistöð fyrir strætó norðanmegin stöðvarinnar og göngustígs frá strætóstöðinni að sameiginlegum göngu- og hjólastíg undir Suðurlandsveg við Norðlingavað. Þar verði einnig komið fyrir nýju bílastæði.</p> <p>Af deiliskipulagsupprætti sést glögg að nægt landrými er til að koma beinni tengingu út og inn af Suðurlandsvegi á lóð Olís fyrir.</p>	<p>Reykjavíkurborg þakkar athugasemdina. <u>Tekið er undir að í deiliskipulagstillögunni þarf að gera skýrari grein fyrir forsendum breytinga á aðkomu og útakstri við þjónustustöð Olís við Norðlingabraut 7, og verður umfjöllun um það efni bætt við í greinargerð skipulagsins. Sjá kafla 2.5.</u></p> <p>Forsenda breytinganna er fyrst og fremst heildstætt mat á umferðaröryggi og samgöngum á þessum kafla Suðurlandsvegur í tengslum við tvöföldun vegarins. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir að fækka beinum tengingum við stofnveg, í samræmi við markmið um aðskilnað akstursstefna, bætta yfirsýn og minnkaða slyshættu. Í því samhengi er gert ráð fyrir að aðrein frá lóð Olís út á Suðurlandsveg verði aflögð og umferð beint um nærliggjandi gatnamót.</p> <p>Jafnframt er gert ráð fyrir öruggri stoppistöð fyrir landsbyggðarstrætó á svæðinu. Við mat á staðsetningu stoppistöðvar og tengdra gönguleiða var lagt til grundvallar að tryggja öruggar og samfelldar leiðir fyrir gangandi, bæði milli stoppistöðvar, bílastæða og sameiginlegs göngu- og hjólastígs við Norðlingavað. Mat Vegagerðarinnar er að ekki sé unnt að tryggja fullnægjandi öryggi gangandi vegfarenda samhliða núverandi útakstri af lóð Olís, án þess að breyta fyrirkomulagi tenginga við Suðurlandsveg. Þótt landrými kunni að vera fyrir hendi innan lóðar Olís er það heildarmat skipulagsins að beinar tengingar frá þjónustulóð að stofnvegi, samhliða stoppistöð almenningssamgangna og aukinni umferð gangandi vegfarenda, samrýmist ekki markmiðum um umferðaröryggi á þessum kafla.</p>





			<p>Breytingar á aðkomu og útakstri við lóð Olís eru því hluti af heildarlausn skipulagsins, sem miðar að því að bæta öryggi allra vegfarenda, draga úr árekstrarhættu og tryggja skýrara og öruggara umferðarflæði um Suðurlandsveg.</p>
		<p>Olís bendir á að í skipulagsgögnum sé ekki rökstutt hvers vegna loka eigi aðkomu frá Suðurlandsvegi, þrátt fyrir fyrri athugasemdir félagsins. Slysakort Samgöngustofu sýnir að núverandi fyrirkomulag hefur ekki valdið slyshættu – aðeins tvö óhöpp hafa verið skráð á aðreinum tengdum lóðinni, bæði án meiðsla.</p> <p>Á hinn bóginn eru fleiri óhöpp skráð í Mánatorgi, þar sem skipulagstillagan gerir ráð fyrir að allri umferð frá Olís verði beint, þar á meðal flutningabílum. Ef svo verður, er fyrirséð að óhappatíðni og alvarleiki slysa muni aukast, sérstaklega þar sem gönguleið liggur um svæðið.</p>	<p>Tekið skal fram að ekki er verið að loka aðkomu að þjónustustöð Olís í heild sinni, heldur er gert ráð fyrir að aflögð verði bein frárein frá Suðurlandsvegi í samræmi við markmið deiliskipulagsins um fækkun tenginga við stofnveg og aukið umferðaröryggi. Aðkoma að lóðinni verður áfram tryggð um nærliggjandi gatnamót.</p> <p>Við mat á þörf fyrir breytingar á tengingum við Suðurlandsveg er ekki eingöngu horft til skráðra slysa á tilteknum stað, heldur einnig til heildarskipulags umferðar, fyrirsjáanleika, umferðarhraða, blöndunar umferðarforma og framtíðarumferðar. Þótt fá óhöpp hafi verið skráð á núverandi aðrein felur það ekki sjálfkrafa í sér að fyrirkomulagið sé heppilegt til framtíðar, sérstaklega í ljósi tvöföldunar vegarins, aukinnar umferðar og fyrirhugaðrar stoppistöðvar almenningssamgangna á svæðinu.</p> <p>Umferð um Mánatorg mun að einhverju leyti aukast, en gatnamótin eru hönnuð sem hringtorg þar sem umferðarhraði er lágur og aðstæður jafnan taldar draga úr alvarleika slysa. Slík lausn er almennt talin öruggari en beinar tengingar við stofnveg, sérstaklega þar sem gangandi og hjólandi umferð er til staðar. Nánari útfærsla gangleiða og aðskilnaðar verður tekin til frekari skoðunar á hönnunarstigi.</p> <p>Breyting á aðkomu við Olís er því hluti af heildarlausn deiliskipulagsins sem miðar að því að bæta umferðaröryggi til lengri tíma, draga úr árekstrarhættu og tryggja skýrara og öruggara samspil akandi, gangandi og almenningssamgangna á svæðinu.</p>
		<p>Samkvæmt rammasamkomulegi milli annars vegar Olís og Haga hf hins vegar frá árinu 2021, er gert ráð fyrir að rekstur stöðvarinnar verði óbreyttur auk þess sem heimilt verður að stækka lóðina til austurs fyrir hraðhleðslustöðvar. Olís leggur áherslu á að ef aðkoma að lóðinni verður skert eins og deiliskipulagstillaga Reykjavíkurborgar gerir ráð fyrir, sé það skýrt brot á bensínstöðvasamkomulaginu.</p>	<p>Í skipulagslögum er ekki áskilið að sveitarstjórn afli samþykkis eiganda vegna skipulagsákvæðana er taka til beinna eða óbeinna eignarréttinda, enda verður þeim ekki ráðstafað með skipulagsáætlunum nema að undangengnum samningi eða eftir atvikum eignarnámi, séu talin skilyrði til þess. Þá er einnig rétt að taka fram að deiliskipulag getur ekki ráðstafað eignarréttindum manna, hvorki beinum né óbeinum, nema að</p>





		<p>Fyrirhugaður göngustígur getur ekki komið í veg fyrir eða útilokað stækkun lóðarinnar til austurs eins og bensínstöðvasamkomulagið gerir ráð fyrir.</p>	<p>undangengnum samningi eða eftir atvikum eignarnámi, séu talin skilyrði til þess.</p> <p>Reykjavíkurborg er ósammála þeirri fullyrðingu að deiliskipulagstillagan sé brot á umræddu samkomulagi. Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir að núverandi tengingu (útakstri) við Suðurlandsveg verði lokað við tvöföldun vegarins til að ná markmiðinu um aukið umferðaröryggi. Tillagan gerir ráð fyrir mun öruggari útakstri af lóðinni en er í dag.</p> <p>Með vísan til umrædds samkomulags er gert ráð fyrir að eldsneytisstöðin verði óbreytt en lóðarhafi skuldbindur sig til að fjölga ekki eldsneytisdælum eða auka afköst þeirra án sérstaks samkomulags við Reykjavíkurborg. Deiliskipulagstillagan gerir áfram ráð fyrir eldsneytisstöðinni og því mun hún ekki hafa áhrif á óbreytta starfsemi. Þá er heimilt skv. samkomulaginu að stækka lóðina til austurs fyrir rafhleðslustöðvar og skal lóðarhafi greiða álagt byggingarréttargjald fyrir stækkunina. Um er að ræða heimild en ekki skyldu og því á eftir að koma í ljós hvort mögulegt sé að stækka lóðina og þá hversu mikið. Fyrirhugaður stígur mun ekki koma í veg fyrir stækkun til austur ef aðilar koma sér saman um stækkun lóðarinnar. Með auðveldum hætti er hægt að færa stíginn ef lóðin verður stækkuð eða hanna gönguleiðina inn í skipulag fyrirhugaðrar lóðar.</p> <p>Deiliskipulagið tekur mið af rammasamkomulagi um bensínstöðvar, en breytingar á aðkomuleiðum eru gerðar í þágu umferðaröryggis og samræmis við framtíðar vegamót. Bensínstöðvasamkomulagið fjallar ekki um aðreinar eða fráreinar við lóðina. Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir að áfram verði góð aðkoma að lóð stöðvarinnar. Við akstur frá stöðinni þarf hins vegar að fara um Norðlingavað sem er greið leið.</p> <p>Gert er ráð fyrir að strætóstöð og gönguleiðir verði vel tengdar þjónustustöðinni, sem styður við áframhaldandi hlutverk hennar sem tengipunktur.</p>
		<p>Olís hefur miðað fjárfestingar og uppbyggingu stöðvarinnar að Norðlingabraut við forsendur frá 2007 sem hingað til hafa gilt. Aldrei hefur verið rætt um að leggja niður aðrein frá lóð</p>	<p>Uppdráttur frá 2007 sýnir veg sem er ein akrein í hvora átt. Við hönnun vegarins í 2+2 breytast hönnunarforsendur sem hefur áhrif á útfærslur.</p>





	<p>Olís inn á Suðurlandsveg. Olís hafði réttmætar væntingar til þess að þessu fyrirkomulagi yrði ekki breytt í grundvallaratriðum, en að útfærslur yrðu hugsanlega skoðaðar. Deiliskipulagstillagan er með öllu óásættanleg fyrir Olís.</p> <p>Tillagan veldur mismunun þar sem sambærilegar tengingar eru leyfðar hjá N1 og Orkunni við Ártúnsbrekku og Vesturlandsveg.</p>	<p>Á uppdrættinum frá 2007 stendur „ Um er að ræða fyrirkomulag til bráðabirgða þar til útfærsla á mislægum gatnamótum Suðurlandsvega/Breiðholtsbrautar og Suðurlandsvegur/Norðlingavaðs liggur endanlega fyrir. Frumdrög að útfærslu gatnamóta eru skv. meðfylgjandi uppdráttum ; ekki er um endanlega útfærslu þeirra að ræða.“ Lóðarhafa á að vera ljóst miðað við áritun uppdráttarins að um er að ræða fyrirkomulag til bráðabirgða og að ekki er um endanlega útfærslu að ræða.</p> <p>Fullyrðingum um að deiliskipulagstillagan valdi mismunun vegna tenginga á öðrum eldsneytislóðum er hafnað sem röngum og ósönnnum. Almennt eru útfærslur á tengingum við eldsneytisstöðvar mjög mismunandi og ræðst m.a. af aðstæðum á hverjum stað fyrir sig.</p>
	<p>Olís leggur áherslu á að með öllu sé óforsvaranlegt að beina þessari þungaumferð um mjóan ramp inn á lítið hringtorg (Mánatorg) við Norðlingabraut.</p> <p>Um er að ræða um 500 flutningabíla á mánuði að jafnaði, eða um 20 flutningabíla hvern virkan dag ársins. Þá er ótalin öll önnur umferð ökutækja, bæði lítilla og stórra, ferðavagna, húsbíla o.s.frv. Með tilliti til umferðaröryggis og öryggi óvarinna vegfarenda telur Olís eðlilegast að umferðin haldi áfram að fara beint út á Suðurlandsveg, eins og verið hefur undanfarna áratugi.</p> <p>Olís telur að tillagan auki hættu fyrir vegfarendur með því að beina allri þungaumferð inn á Norðlingabraut, sem samræmist ekki sjónarmiðum um bætt umferðaröryggi.</p> <p>Þvert á móti myndi það stuðla að auknu öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda ef umferð héldi áfram að fara beint út af bensínstöðvarlóðinni út á Suðurlandsveg.</p> <p>Forsendur ættu að liggja fyrir til að gera blöndunarrein eða aðren frá lóðinni að Suðurlandsvegi líkt og gert er við Orkuna á Vesturlandsvegi, svo dæmi sé tekið.</p>	<p>Reykjavíkurborg þakkar athugasemdina og tekur undir að umferð um þjónustustöð Olís felur í sér reglubundna þungaumferð. Við mat á breytingum á aðkomu og útakstri hefur því sérstaklega verið horft til öryggis, rekstrarhæfni og samspils ólíkra umferðarforma.</p> <p>Ljóst er að umferð um Mánatorg og Norðlingabraut mun aukast að einhverju leyti við fyrirhugaðar breytingar. Gatnamótin eru þó hönnuð sem hringtorg þar sem umferðarhraði er lágur og aðstæður almennt taldar draga úr alvarleika slysa, einnig þegar um þungaumferð er að ræða. Slíkar lausnir eru almennt taldar öruggari en beinar tengingar frá þjónustulóðum út á stofnveg, sérstaklega þar sem gangandi og hjólandi umferð er til staðar.</p> <p>Í skipulagstillögunni er gert ráð fyrir að gönguþveranir séu staðsettar utan sjálfs hringtorgsins og að hönnun gangsvæða og aðliggjandi rýma styðji við lágan aksturshraða. Með nánari útfærslu á hönnunarstigi, svo sem með hæðarsetningu, sjónrænum hraðastillandi aðgerðum og skýrum aðskilnaði umferðarforma, verður leitast við að tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.</p> <p>Álit Samgöngustjóra Reykjavíkur er að ekki sé þörf á sérstöku samgöngumati fyrir Mánatorg á þessu stigi skipulagsvinnunnar. Komi þó í ljós á hönnunar- eða framkvæmdastigi að nánari greining á akstursferlum eða umferðarflæði sé nauðsynleg, er slíkt unnt að framkvæma og</p>





			<p>útfærslur lagaðar að niðurstöðum hennar, þar með talið mögulegar breytingar á stærð eða útfærslu gatnamóta ef þörf krefur.</p> <p>Varðandi hugmyndir um blöndunarrein eða aðrein beint út á Suðurlandsveg er bent á að slík lausn samræmist ekki markmiðum deiliskipulagsins um fækkun tenginga við stofnveg og aukið umferðaröryggi. Samanburður við aðstæður við Vesturlandsveg er ekki talinn eiga við í þessu tilviki, þar sem forsendur um umferðarhraða, umhverfi og legu tenginga eru ólíkar.</p> <p>Breytingar á aðkomu Olís eru því hluti af heildarlausn skipulagsins sem miðar að því að bæta umferðaröryggi til lengri tíma litið, tryggja skýrara umferðarflæði og bæta samspil akandi, gangandi og almenningsamgangna á svæðinu.</p>
		<p>Í bréfi Olís til Vegagerðarinnar frá 15. ágúst 2024 var bent á að nægt rými væri til að halda óbreyttu fyrirkomulagi með inn- og úttakstur af lóð Olís. Félagið ítrekar þau sjónarmið og bendir á að rými sé nægilegt til að útbúa blöndunarrein eða aðrein frá lóðinni að Suðurlandsvegi, líkt og gert er við Orkuna á Vesturlandsvegi. Þá ætti einnig að vera mögulegt að færa stoppistöð strætó aðeins vestar en tillagan gerir ráð fyrir og færa frárein að bensínstöðvarlóðinni einnig aðeins vestar og lengja samsvarandi. Nægt rými er til þess.</p>	<p>Hugmyndir um lausn með útfærslu blöndunarreinar eða aðreinar samræmist ekki markmiðum deiliskipulagsins um fækkun tenginga við stofnveg og aukið umferðaröryggi m.a. með tilliti til staðsetningar stoppistöðvar. Samanburður við aðstæður við Vesturlandsveg er ekki talinn eiga við í þessu tilviki, þar sem forsendur um umferðarhraða, umhverfi og legu tenginga eru ólíkar.</p> <p>Breytingar á aðkomu Olís eru því hluti af heildarlausn skipulagsins sem miðar að því að bæta umferðaröryggi til lengri tíma litið, tryggja skýrara umferðarflæði og bæta samspil akandi, gangandi og almenningsamgangna á svæðinu.</p>
		<p>Greiðar leiðir að og frá þjónustulóð Olís eru mikilvægar til að uppfylla skilyrði gildandi deiliskipulags um að koma í veg fyrir gegnumakstur inn í íbúðarhverfið.</p> <p>Tillagan sem nú liggur fyrir gengur þvert gegn þessum skilyrðum, þar sem hún felur í sér að leggja niður aðrein inn á Suðurlandsveg og í staðinn beina umferðinni inn í íbúðarhverfið. Slíkt fyrirkomulag uppfyllir ekki markmið gildandi skipulags og eykur líkur á gegnumakstri um lóðina.</p>	<p>Reykjavíkurborg tekur undir að greiðar og skýrar leiðir að og frá þjónustulóð Olís skipti máli, m.a. til að koma í veg fyrir óæskilegan gegnumakstur um íbúðarsvæði. Deiliskipulagstillagan er mótuð með það markmið að leiðarljósi.</p> <p>Með tillögunni er ekki verið að beina umferð í gegnum íbúðarhverfi, heldur er umferð frá þjónustulóð Olís leidd um hringtorg við Mánatorg og eftir skilgreindum vegtengingum að Suðurlandsvegi. Um er að ræða skipulagðar tengingar sem eru hluti af stofn- og tengivegakerfi svæðisins, en ekki íbúðargötur.</p> <p>Markmið breytinganna er m.a. að fækka beinum tengingum við Suðurlandsveg, auka umferðaröryggi og tryggja skýrara og fyrirsjáanlegra umferðarflæði. Slíkt fyrirkomulag er talið draga úr líkum á óæskilegum</p>





			<p>gegnumakstri, þar sem umferð er beint um afmörkuð gatnamót og tengingar fremur en um íbúðagötur.</p> <p>Deiliskipulagstillagan er því talin samræmast markmiðum gildandi skipulags um að koma í veg fyrir gegnumakstur í íbúðarhverfi, jafnframt því að bæta umferðaröryggi og skipulag samgangna á svæðinu í heild.</p>
--	--	--	---

