



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.

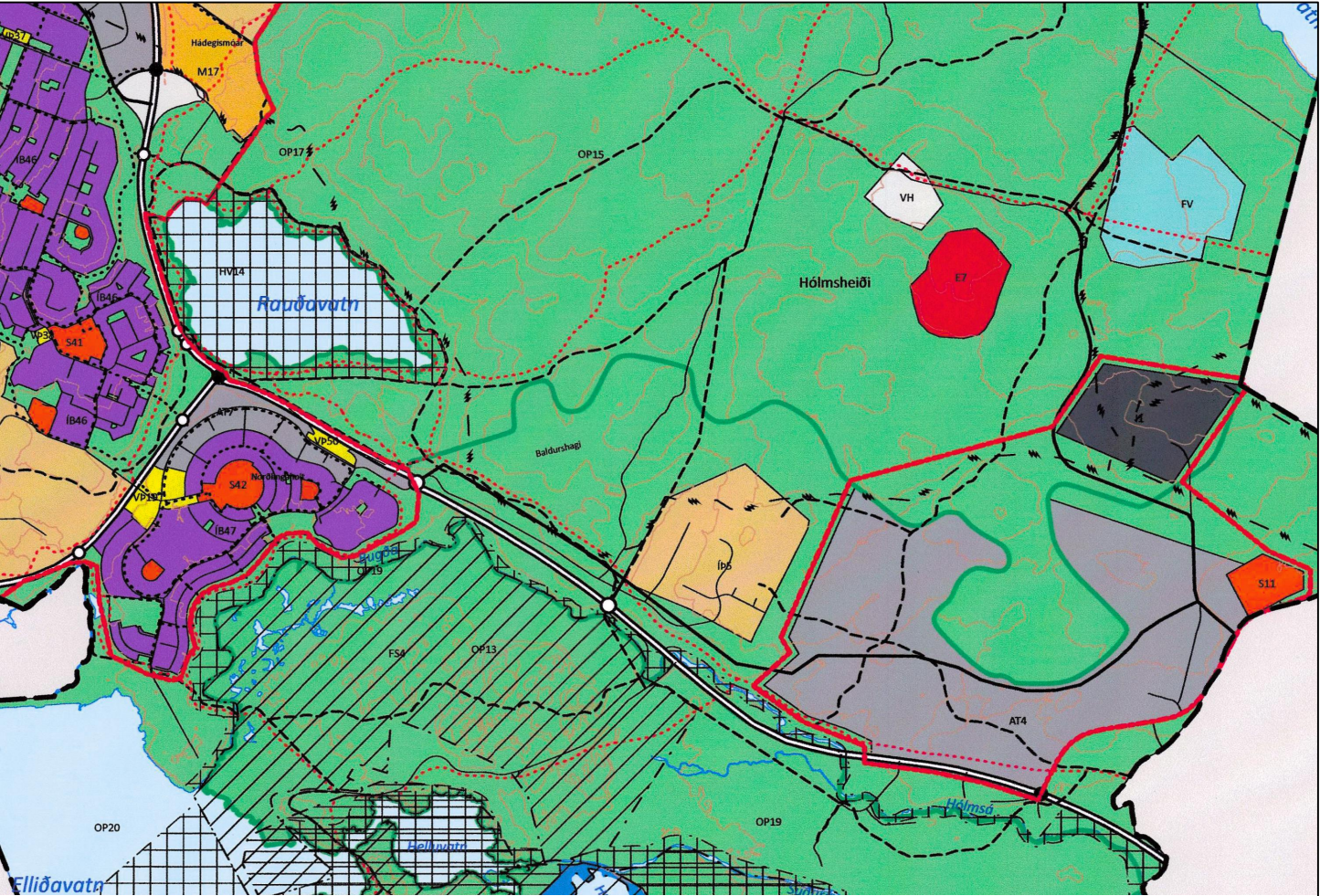
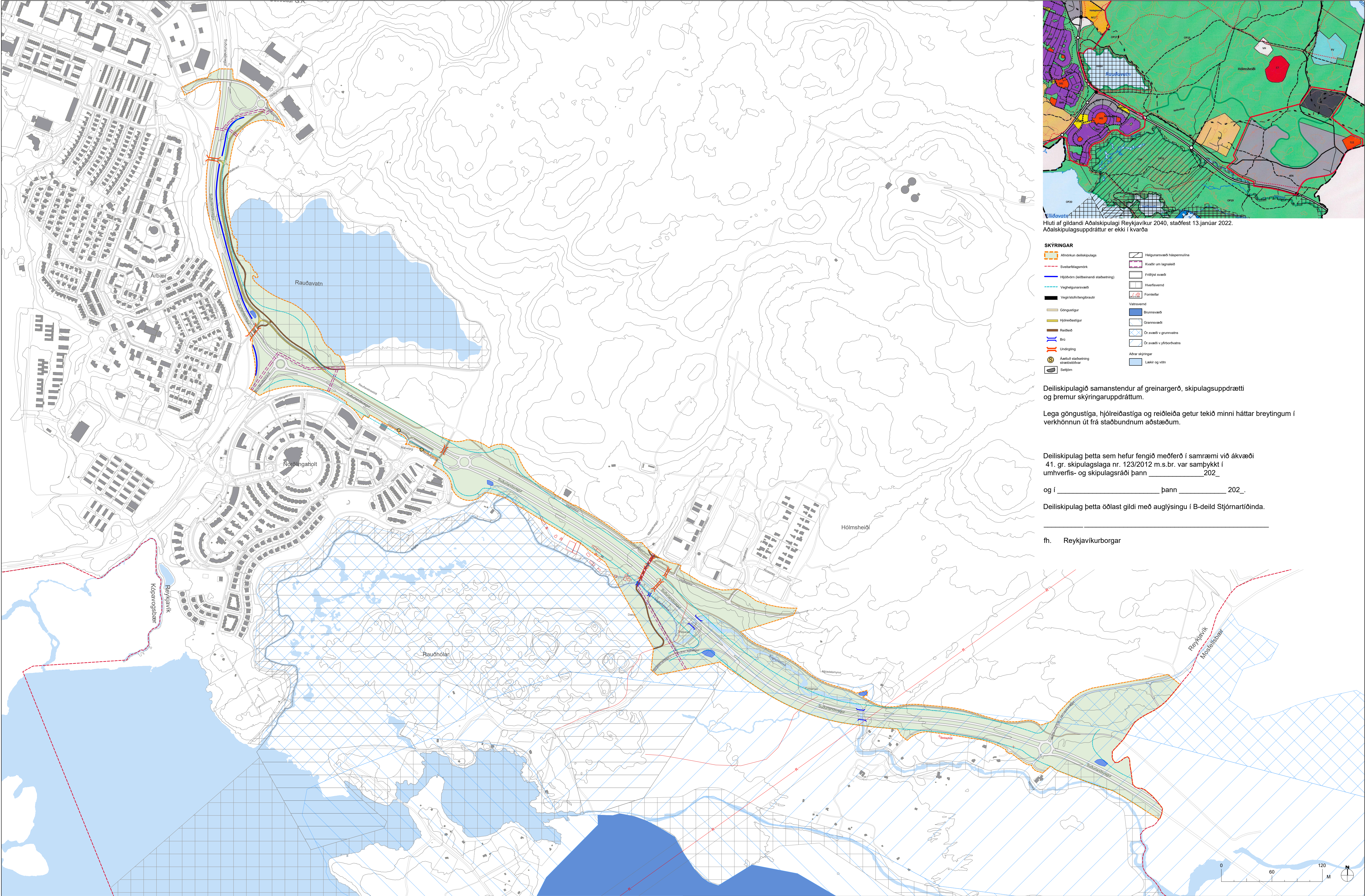
HER telur almennt vel tekið á umhverfisþáttum í greinargerð og umhverfismati, sérstaklega m.t.t. mikilvægi vatnsverndar og verndun áa og vatna. HER saknar þess að aftur á móti að ekki sé fjallað um loftgæði, þar sem bæði má gera ráð fyrir áhrifum á nærliggjandi byggð á framkvæmdatíma en einnig mun aukið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

Virðingarfyllst

f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
Verkefnastjóri



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

- SKÝRINGAR**
- Aðalskipulagið
 - Stærðarlagamörk
 - Hjólvegur (eðlisbærni staðsetning)
 - Veghelgungarvæði
 - Vegstíðinglangbrautir
 - Göngustígur
 - Hjólvegastígur
 - Reiðleið
 - Brú
 - Undirgöng
 - Áætluð staðsetning atvikaðstæður
 - Sætjón
 - Helgungarvæði hópennutina
 - Kvæði um lagræði
 - Friðlyst svæði
 - Hverfisvæði
 - Fornleifar
 - Vatnsvæði
 - Brunnsvæði
 - Grannsvæði
 - Örsvæði v. grunnvatns
 - Örsvæði v. yfirborðvatns
 - Aðrar skýringar
 - Áætluð staðsetning atvikaðstæður
 - Sætjón
 - Lækir og vatn

Deiliskipulagið samanstendur af greinargerð, skipulagsupprátti og þremur skýringaruppráttum.

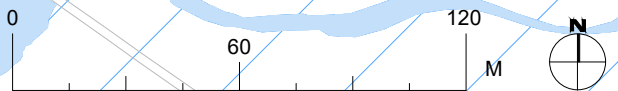
Lega göngustíga, hjóreiðastíga og reiðleiða getur tekið minni háttar breytingum í verkhönnun út frá staðbundnum aðstæðum.

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 öðlast gildi með auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda.

fh. Reykjavíkurborgar



ÚTGAFA	ÚTGAFAFERILL	HAÐVAB. TEKN. YFIRF.



VERKFRÆÐISTOFA



Reykjavíkurborg



Vegagerðin

VERKNUMER 100624	UNNIÐ HLÝGAL
VERKNUMER	RYNT HRB
DAGS 15.01.2025	BLADSTÆRÐ A1
MÆLIKVARÐI 1:2000	

SUÐURLANDSVEGUR DEILISKIPULAG	TEKNIKA NÚMER B101
Deiliskipulagsuppráttur Bæjarhóls - Hólmsá	ÚTGAFA A



DEILISKIPULAG

Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi að
sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá

23.01.2025



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 _____ til _____ 202_, var samþykkt hjá Reykjavíkurborg í Skipulags- og samgönguráði þann _____ og í Borgarráði þann _____ 202_.

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

UPPLÝSINGAR

SKJALALYKILL

100624-SKY-001-V05

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

Unnið fyrir Reykjavíkurborg og Vegagerðina

Hrafnhildur Brynjólfsdóttir



EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	6
1.1	Almennt	6
1.2	Markmið	6
1.3	Samráð	7
2	FORSENDUR OG GRUNNÁSTAND	8
2.1	Skipulagssvæðið og staðhættir	8
2.2	Vatnsvernd	10
2.3	Núverandi mannvirki: Vegir, brýr og stígar	11
2.4	Forsendur úr undirbúningsferli framkvæmdarinnar	12
2.5	Veitur	15
2.6	Minjar	16
3	TENGLI VIÐ AÐRAR ÁÆTLANIR	17
3.1	Landsskipulagsstefna	17
3.2	Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins	17
3.3	Samgönguáætlun	17
3.4	Aðalskipulag Reykjavíkur	18
3.5	Aðliggjandi hverfis- og deiliskipulagsáætlanir	19
4	DEILISKIPULAG	20
4.1	Breikkun Suðurlandsvegur	20
4.2	Veghelgunarsvæði	21
4.3	Vegtengingar	22
4.4	Hliðarvegir	22
4.5	Landfylling	23
4.6	Göngu-, hjóla- og reiðleiðir	23
4.7	Almenningssamgöngur	25
4.8	Undirgöng/brýr	25
4.9	Vatnsvernd	26
4.10	Hljóðvist	27
4.11	Minjar	27
4.12	Veitur	27
4.13	Efnispörf, efnistaka og efnislosun	27
5	UMHVERFISMATSSKÝRSLA	29
5.1	Nálgun og áherslur matsvinnu	29
5.2	Valkostir	29
5.3	Áhrifapættir, umhverfispættir, matsspurningar og viðmið	29
5.4	Umhverfismat	31
5.4.1	Valkostir	31
5.4.2	Samgöngur og ferðavenjur	33
5.4.3	Loftslag	34
5.4.4	Byggð og byggðamynstur	34



5.4.5	Heilsa og öryggi	35
5.4.6	Vatn og vatnsvernd	36
5.4.7	Náttúru- og menningarminjar	37
5.5	Samantekt á niðurstöðum umhverfismats	38
5.6	Mótvægisáðgerðir	38

MYNDASKRÁ

MYND 1.	Skipulagssvæðið.	8
MYND 2.	Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Breiðholtsbraut.	9
MYND 3.	Suðurlandsvegur frá Rauðavatni að Gunnarshólma.	9
MYND 4.	Vatnsvernd.	11
MYND 5.	Yfirlitsmynd – Áfangi 1, frumdrög. Bæjarháls – Norðlingavað.	13
MYND 6.	Yfirlitsmynd – Áfangi 2, frumdrög. Norðlingavað – Hólmsá.	13
MYND 7.	Yfirlitsmynd – Áfangar 3 til 5. Mislæg gatnamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg.	14
MYND 8.	Yfirlitsmynd sem sýnir fyrirhugaðar framkvæmdir í 1. áfanga skv. forhönnun. Kort: COWI.	15
MYND 9.	Skýringarmynd helstu lagnamannvirkja í samhengi við skipulagssvæðið.	16
MYND 10.	Aðalskipulag Reykjavíkur 2040.	18
MYND 11.	Þversnið Suðurlandsvegur, almennt.	20
MYND 12.	Aukin veghelgun er við gatnamót til að taka frá svæði fyrir möguleg mislæg gatnamót.	21
MYND 13.	Tengingar við Suðurlandsveg.	23
MYND 14.	Dæmi um kennisnið í reiðgöng, undirgöng og undir brú.	24
MYND 15.	Áætlaðar strætóstoppistöðvar við Norðlingaholt.	25
MYND 16.	Valkostur 1 – tenging Heiðmerkurvegur við Suðurlandsveg	32
MYND 17.	Valkostur 2 – tenging Heiðmerkurvegur við Suðurlandsveg	33

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1.	Umhverfisþættir, matsspurningar og gögn sem viðmið eru sótt í.	30
TAFLA 2.	Flokkun umhverfisáhrifa í mati á áætluninni.	30
TAFLA 3.	Samantekt á niðurstöðum umhverfisáhrifa.	38



SAMANTEKT

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

Megintilgangur tvöföldunar Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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 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, deiliskipulagsuppdráttur (1:2000) og þrír skýringaruppdraettir (1:800).

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 Bæjarháls 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 Suðurlandsvegar fyrir Heiðmerkurveg. Deiliskipulagið sýnir veginn miðað við fyrstu tvo áfangana með öll gatnamót í plani nema gatnamót við Bæjarháls 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 Suðurlandsvegar 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 Bæjarháls 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 vegtengingum 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.

Nú er tillaga að deiliskipulagi kynnt og óskað eftir umsögnum frá hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum. Leitað er 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 hjólríðamanna
- Ljósleiðarinn
- Minjastofnun Íslands
- Míla
- Mosfellsbær
- Náttúrufræðistofnun Íslands
- Skipulagsstofnun
- Skógræktin
- Skógræktarfélag Reykjavíkur
- Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins
- Strætó BS
- Umhverfisstofnun
- Veðurstofa Íslands
- Vegagerðin
- OR
- Veitur

2 FORSENDUR OG GRUNNÁSTAND

2.1 Skipulagssvæðið og staðhættir

Deiliskipulagssvæðið nær frá vegamótum við Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Suðurlandsvegur innan marka skipulagssvæðisins er um 5,0 km að lengd. Afmörkunin miðast við að ná vel utan um veghelgunarsvæði fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur og utar ef framkvæmdir eru nauðsynlegar utan veghelgunarsvæðis. Afmörkunin tekur einnig mið af því að til framtíðar er gert ráð fyrir mislægum gatnamótum við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg og er tekið frá svæði í deiliskipulaginu fyrir þessar framkvæmdir.



MYND 1. Skipulagssvæðið. afmarkað með rauðri línu; Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ til austurs sem eru merkt með rauðri línu.

Vegurinn er í dag ein akrein í hvora átt, án miðdeilis mestalla leiðina. Frá mislægum vegamótum við Bæjarhálsi liggur vegurinn milli byggðar í Árbæ og Rauðvatns og áfram á milli Rauðavatnsskógar² og byggðarinnar í Norðlingaholti. Tvöfalt hringtorg er við Breiðholtsbraut og einfalt hringtorg er við Norðlingavað með tengingu við Norðlingaholt og um Vegbrekkur að hesthúsa- og fjárhúsaþverfi í Almannaðal. Umferð um veg við Rauðhóla til og frá Heiðmörk og um Hafravatnsveg þarf oft að sæta lagi

² Jón Geir Pétursson, „Rauðavatnssstöðin - Skógurinn við Rauðavatn. Greinargerð vegna undirbúnings fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur,“ Skógræktarfélag Íslands, 2007.

til að komast inn á Hringveg. Nokkur íbúðar- og sumarhús eru sunnan Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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 þrengir að vegstæðinu og möguleikar til breikkunar eru takmarkaðar. Umferðaröryggi er ábótavant þar sem bílar leggja beggja vegna Suðurlandsvegar móts 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 Hafravatnsvegar 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.

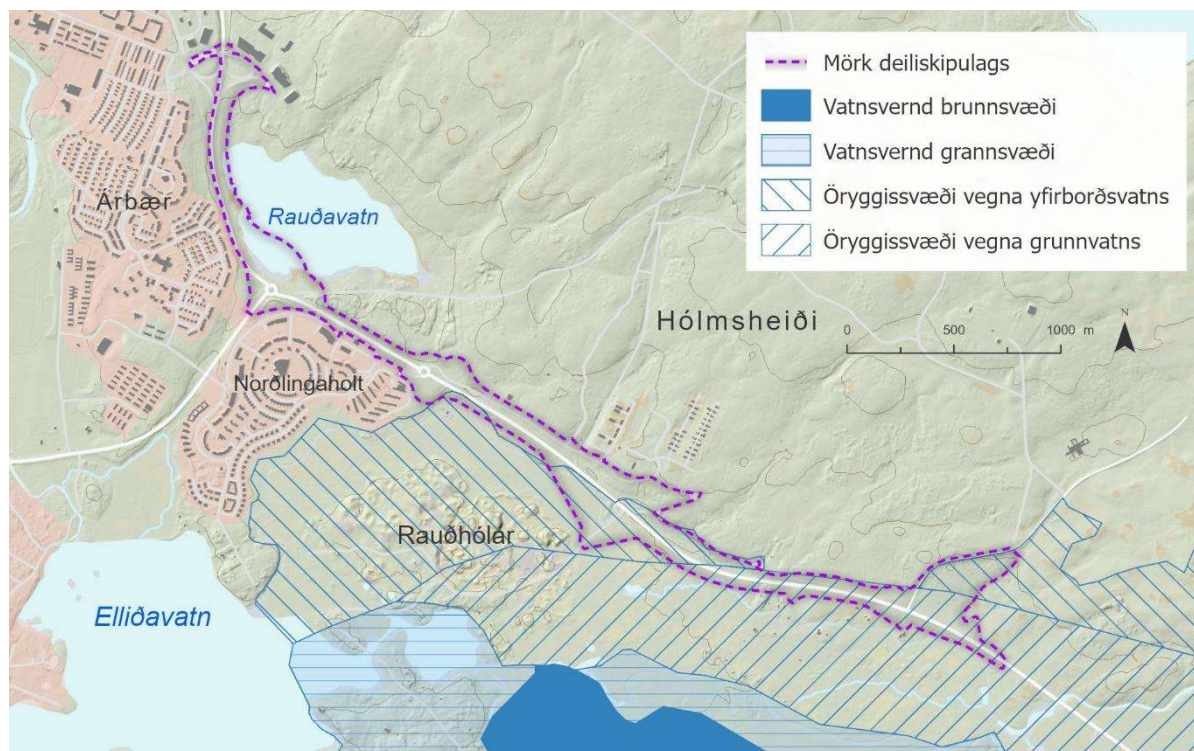
Ráðist var í heildarendurskoðun á vatnsvernd á höfuðborgarsvæðinu og hún samþykkt árið 2015 með sérstöku samkomulagi. Verndarsvæðið minnkaði dálítið til norðurs með nýrri afmörkun og skilgreiningum um vernd var breytt. Öryggissvæði fyrir yfirborðsvatn er afmarkað sem það svæði þar sem talið er að mengun 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 Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar. Í umhverfismati tvöföldunar Suðurlandsvegar 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, „Hellsheiði 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 (rauð lína) lögð ofan á nærliggjandi vatnsverndarskipulag skv. vatnsverndarsamþykkt SSH.

2.3 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. Fjórðu undirgöngin eru reiðgöng undir Suðurlandsveg í Almannadal og að þeim er farið að sunnanverðu um brú á Bugðu.

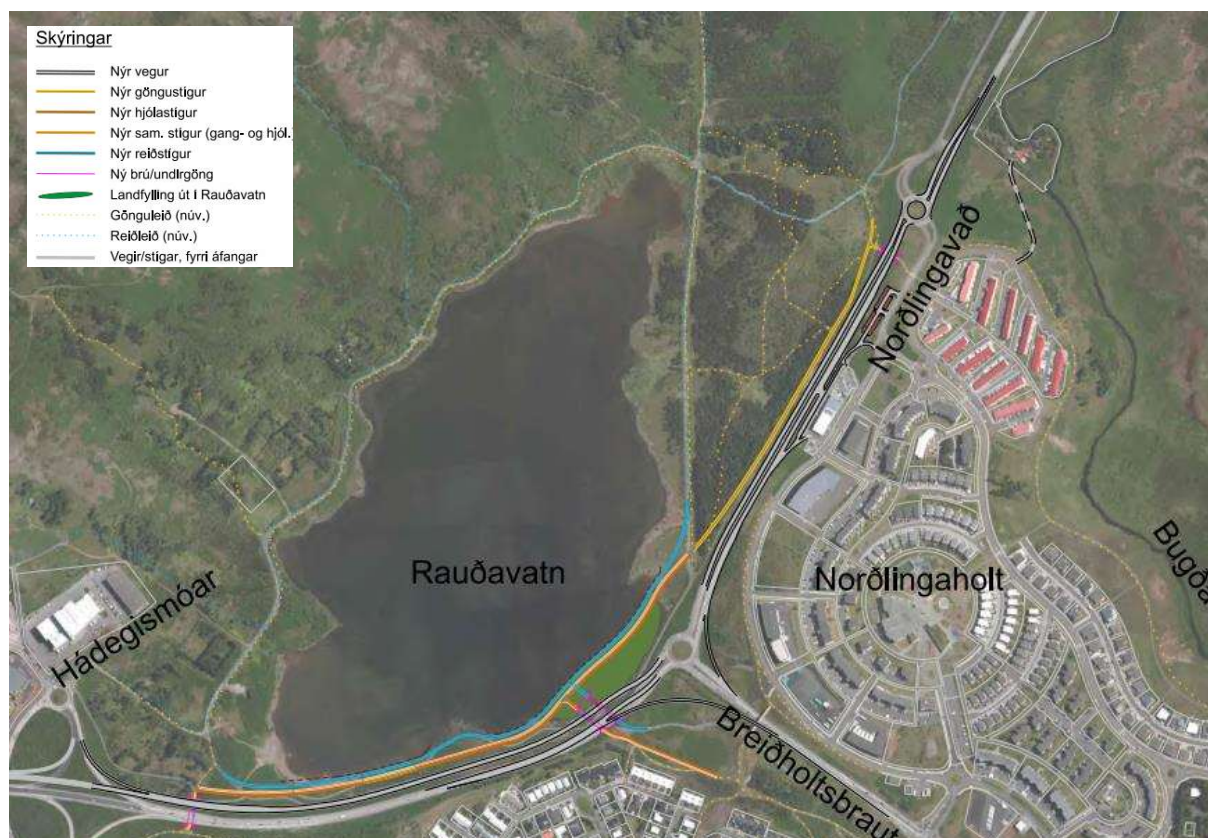
Við núverandi aðstæður eru allar göngu- og hjólaleiðir á sameiginlegum stígum og á kaflanum sunnan við Rauðavatn er reiðleiðin einnig sameiginleg með göngu- og hjólaleiðum. Hluti af framkvæmdum við Suðurlandsveg er að aðskilja göngu-, hjóla- og reiðleiðir, eftir því sem kostur er, til að auka öryggi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

2.4 Forsendur úr undirbúningsferli framkvæmdarinnar

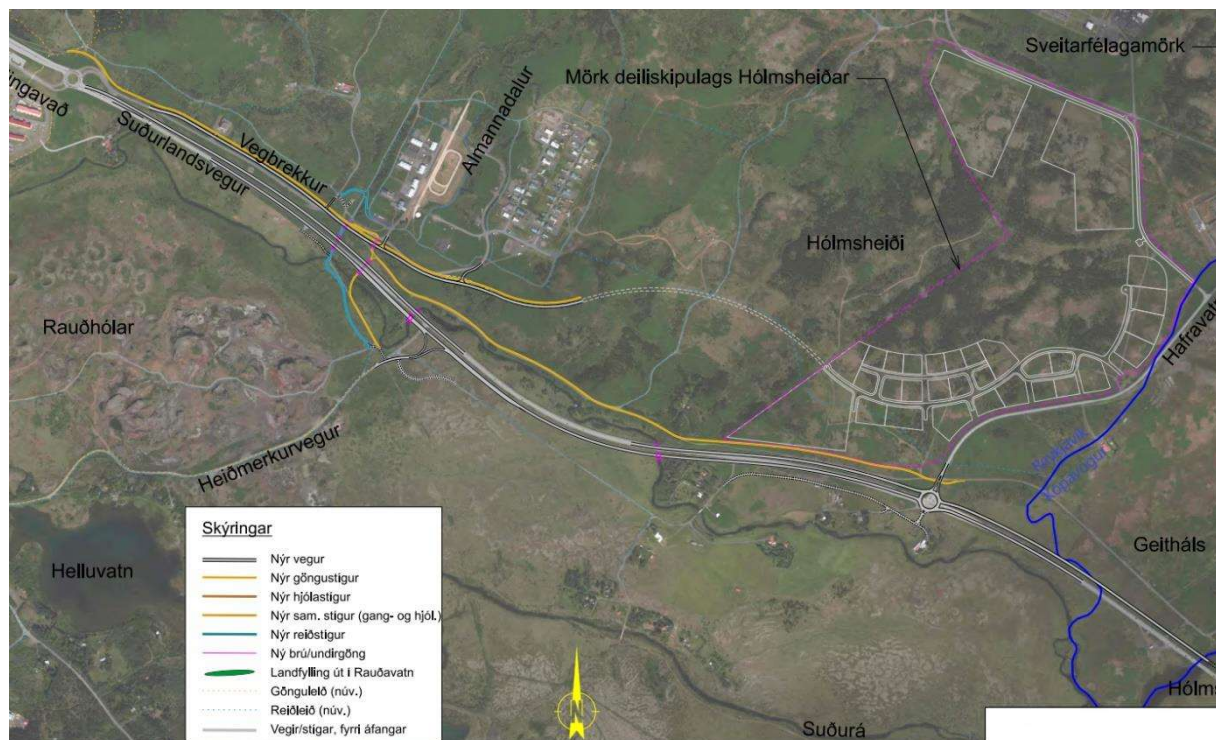
Framkvæmd þessi á sér nokkra forsögu. Unnin voru frumdrög fyrir framkvæmdina 2002 og 2011. Jafnframt var vinna við mat á umhverfisáhrifum vel á veg komin, þ.e. matsáætlun hafði verið samþykkt og vinna við frummatsskýrslu var nánast lokið. Hins vegar varð ekki af framkvæmdum á þessum tíma og því var frummatsskýrslu 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 Suðurlandsvegar til móts við Rauðavatnsskóg í þrengra þversniði en áður hefur verið gert ráð fyrir.
- Rýni á aðgerðum vegna vatnsverndar, sér í lagi þar sem farið er um vatnsverndarsvæði.



MYND 5. Yfirlitsmynd – Áfangi 1, frumdrög. Bæjarháls – Norðlingavað.



MYND 6. Yfirlitsmynd – Áfangi 2, frumdrög. Norðlingavað – Hólmsá.



MYND 7. 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 lögín tóku gildi. Framkvæmdin féll undir flokk A samkvæmt lögunum 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.

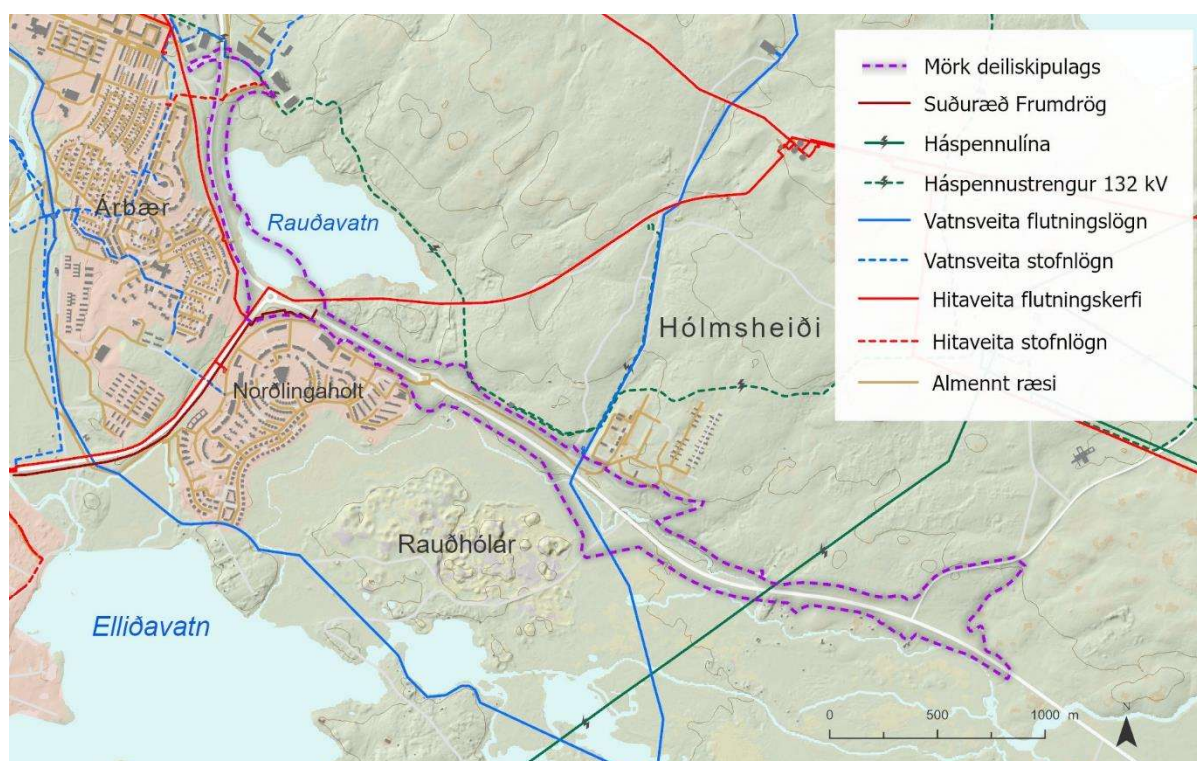
⁵ Álitið er aðgengilegt á vef Skipulagsstofnunar www.skipulag.is í [gagnagrunni umhverfismats](#).

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

[illegible]

2.5 Veitur

Við forhönnun og verkhönnun 1. áfanga var haft samráð við eigendur lagna á deiliskipulagssvæðinu. Lagnaeigendur hafa fengið yfirlitsmyndir af veghönnun til að þeir geti aðlagað 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 9. Skýringarmynd helstu lagnamannvirkja í samhengi við skipulagssvæðið.

2.6 Minjar

Fornleifaskráning var unnin í tengslum við mat á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsvegar. Í skráningunni var lagt mat á gildi minjanna sem framkvæmdarsvæðið 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. Yngri minjar á framkvæmdasvæðinu frá 3. og 4. áratug 20. aldar eru 45 talsins og 38 minjastaðir eru herminjar frá tímum herasetunnar 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.⁷

⁷ Skipulagsstofnun 2022. Breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá, Reykjavík og Mosfellsbæ. Álit um mat á umhverfisáhrifum. Sjá [hlekk hér](#).



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 Suðurlandsvegar, 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 almenningssamgöngum með stoppistöð við Norðlingaholt.

3.2 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

Deiliskipulagið er í samræmi við markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, markmið 2.4 um að meginstofnvegir tryggi 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 Suðurlandsvegar 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 olímengun vegna umferðar. Einnig þarf að grípa til viðeigandi mótvægisáðgerða þar sem hættu er á útafakstri, svo dæmi séu tekin.

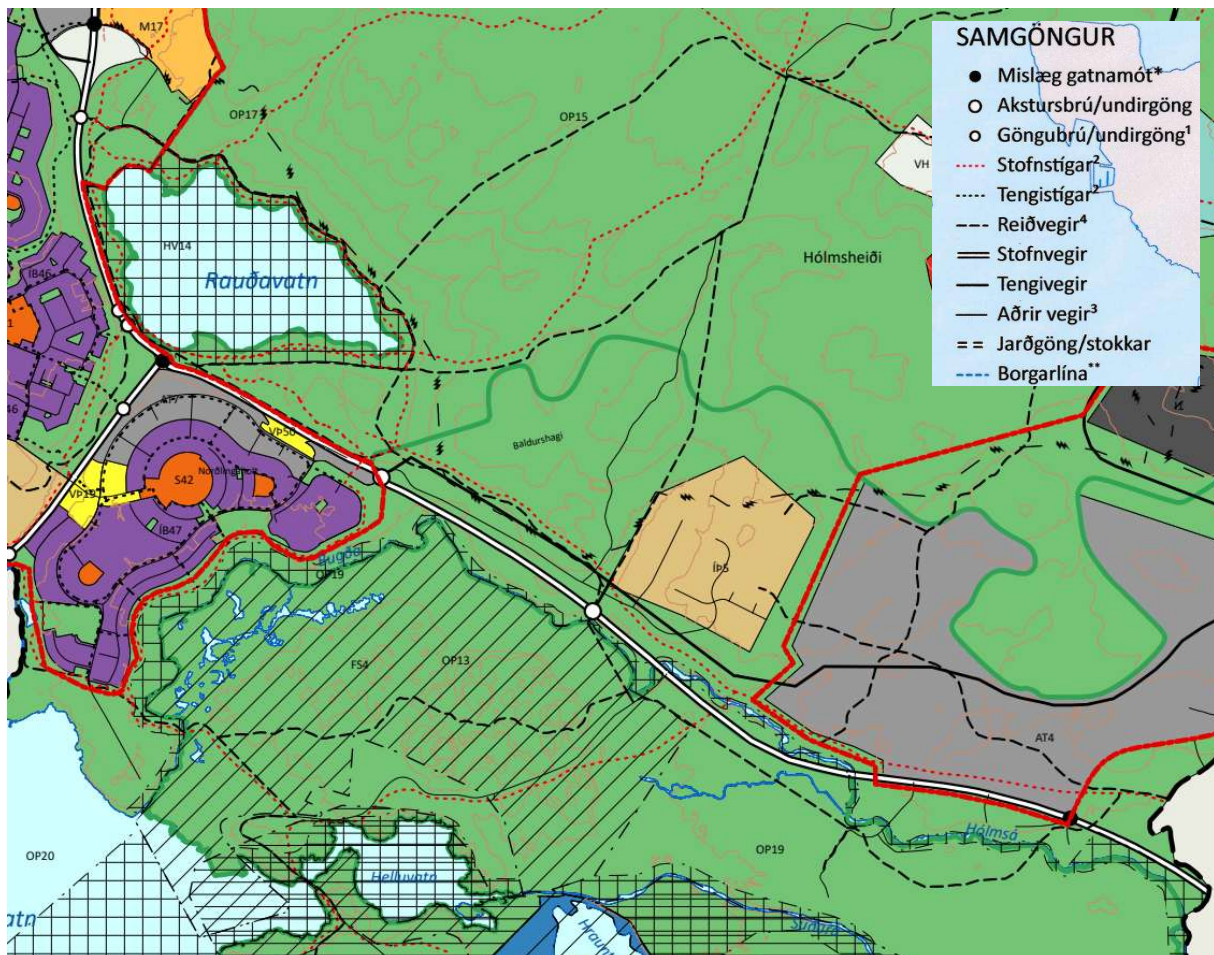
3.3 Samgönguáætlun

Samkvæmt eldri samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins var gert ráð fyrir áfanga 1 fyrir breikkun Suðurlandsvegar 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

Lega 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 Almánadal, frá veginum, og til norðurs upp í landið.



MYND 10. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040. Hluti þéttbýlisuppráttar.



3.5 Aðliggjandi hverfis- og deiliskipulagsáætlanir

Alls liggja 9 samþykkt deiliskipulagssvæði að þessum vegkafla Suðurlandsvegar innan Reykjavíkur auk þess sem deiliskipulag er í gildi innan Mosfellsbæjar fyrir áframhald Suðurlandsvegar til austurs. Á nokkrum stöðum er lítilsháttar skörun við gildandi deiliskipulagsáætlanir og verða gerðar breytingartillögur á skipulagsmörkum, og eftir atvikum óverulegar breytingar, á eftirfarandi deiliskipulagsáætlunum fyrir gildistöku deiliskipulags Suðurlandsvegar:

- 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 mismislag 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 Suðurlandsvegar og Breiðholtsbrautar þarf að gera breytingu á mörkum hverfisSKIPulags Selás 7.3. og deiliskipulags Norðlingaholts við deiliskipulag Suðurlandsvegar vegna svæðis sem er tekið frá fyrir mismislag 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 Suðurlandsvegar. 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 2021⁸. Gera þarf breytingu á mörkum deiliskipulagsins þar sem gönguleið sunnan Suðurlandsvegar fer inn á skipulagið. Tillaga að deiliskipulagi var í kynningu yfir áramót 2024-2025 í [skipulagsgátt](https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/holmsheidi_2_afangi_skipulagslysing.pdf). 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.

Samræmi er á milli deiliskipulags Suðurlandsvegar og deiliskipulags opins svæðis milli Suður-Seláss og Norðlingaholts við gatnamót Breiðholtsbrautar. Samræmi er á milli deiliskipulags Suðurlandsvegar og deiliskipulags fyrir Rauðhóla frá 2022.

⁸ Sá skipulags- og matslýsingu

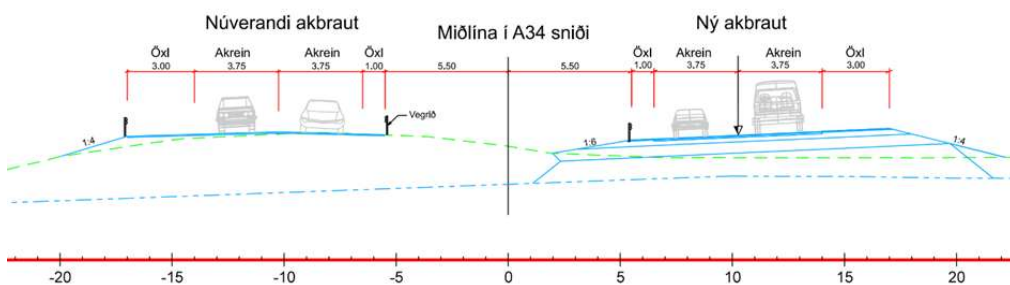
https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/holmsheidi_2_afangi_skipulagslysing.pdf

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 mynd⁹. 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 2023¹⁰. Þversnið og planlega vega og stíga getur tekið minniháttar breytingum við fullnaðarhönnun án þess að breyta þurfi deiliskipulagi þessu.



MYND 11. Þversnið Suðurlandsvegur, almennt.

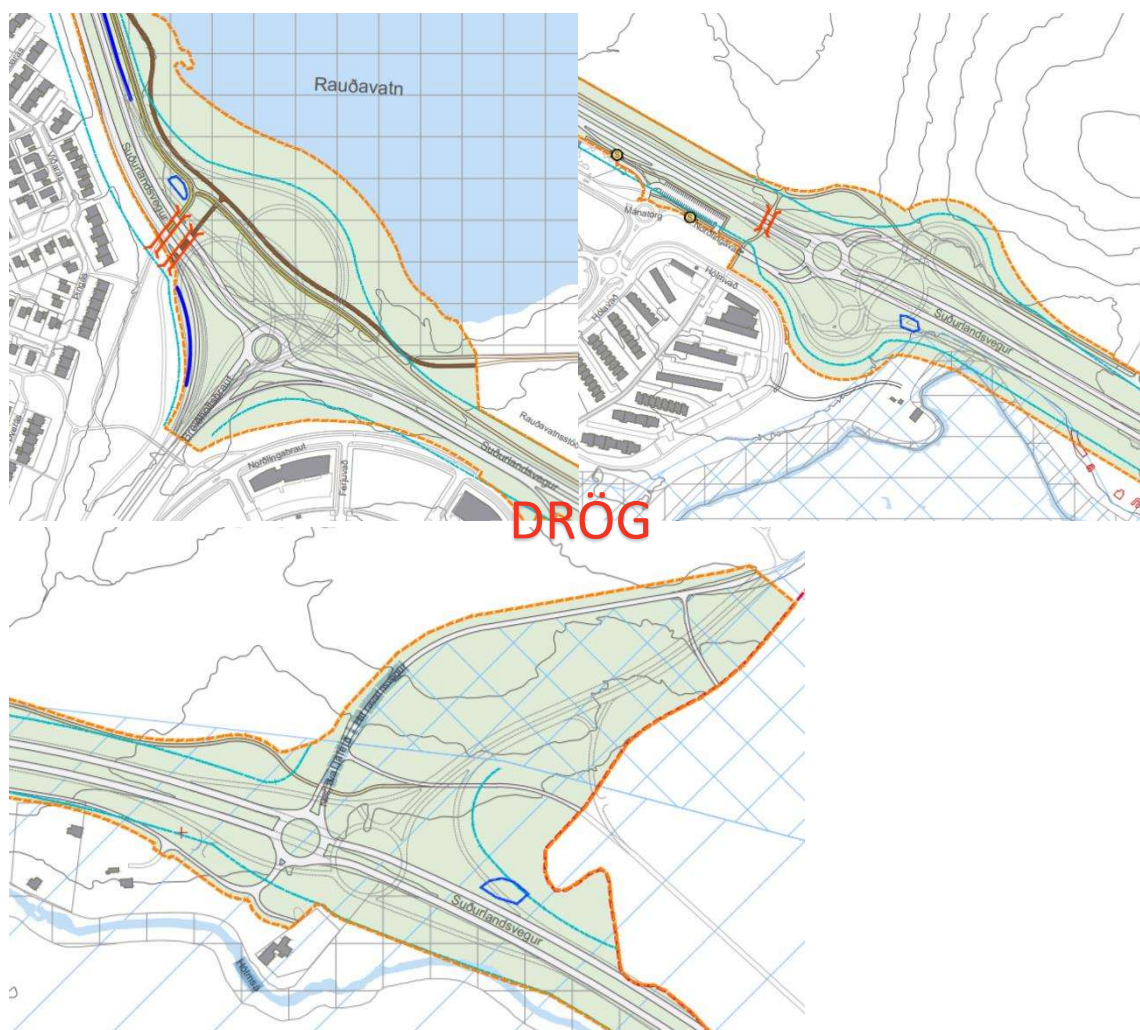
Til að draga úr neikvæðum áhrifum á ásýnd tvöföldunar vegarins skal fylla í miðdeili og vegfláa vegarins með þéttu jarðefni, t.d. mold eða jökulleir, og svæðin grædd upp, þannig að nýr vegur falli vel að umhverfi sínu að fáum árum liðnum. Öll verkhönnun og framkvæmd tvöföldunar Suðurlandsvegur, þar á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

⁹ Efla, 2022. Breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Mat á umhverfisáhrifum – Matsskýrsla.

¹⁰ Mannvit, 2023. Suðurlandsvegur (E1-E3) Bæjarháls – Norðlingavað – áfangi 1, vegagerð. Forhönnun, greinagerð.

4.2 Veghelgunarsvæði

Veghelgunarsvæði Suðurlandsvegur er sýnt á deiliskipulagsuppdraetti 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 rýmri 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 uppdraetti.



MYND 12. 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 umferðarrýmð 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 Suðurlandsvegar 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.

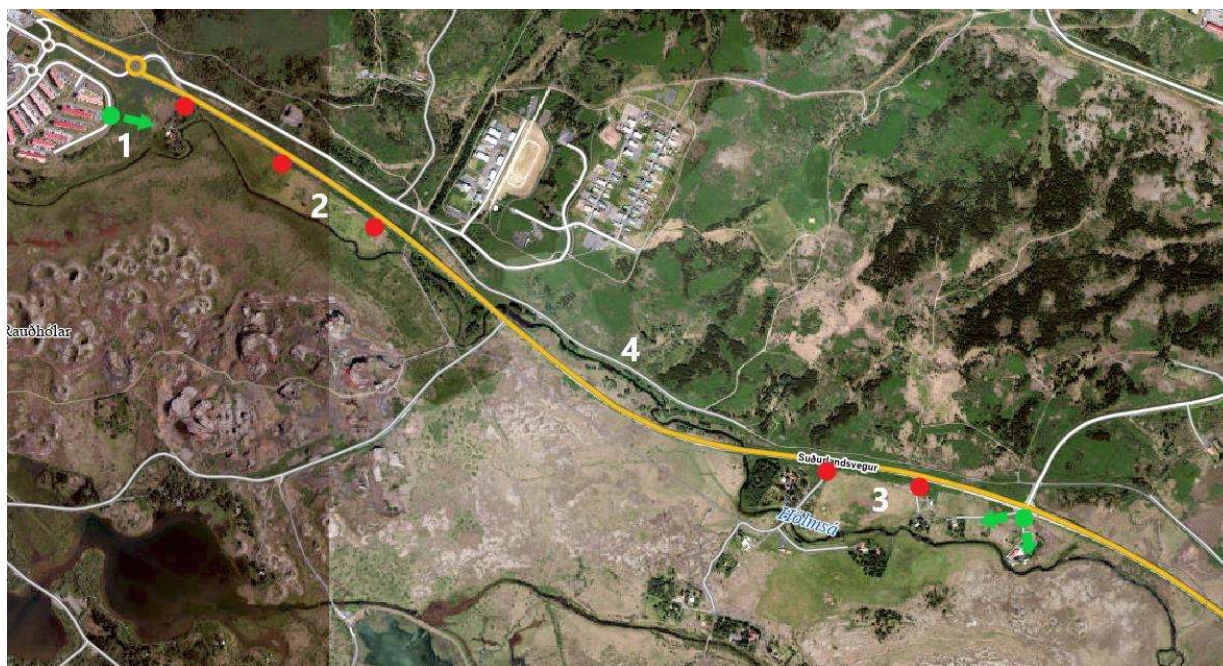
4.4 Hliðarvegir

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 Suðurlandsvegar mun akfærum tengingum inn á Suðurlandsveg milli Norðlingavaðs og Hafravatnsvegar 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 Suðurlandsvegar.
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 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 13. 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 ásynnd og útivist. Áhersla skal lögð á að ekki verði um að ræða risk 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 kafla er mikið notaður af hjólaþólki, hestafólki og gangandi.

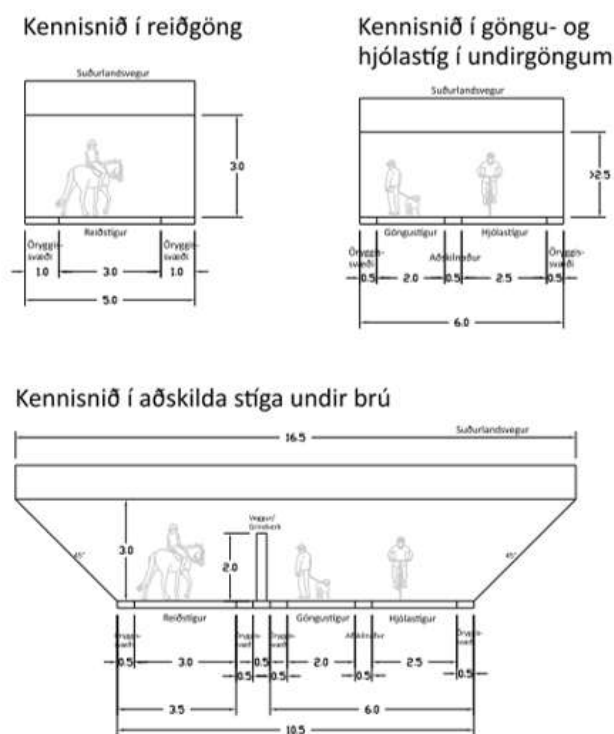
Stefnt er að auknum aðskilnaði göngu-, hjóla- og reiðstíga til að auka öryggi allra vegfarenda sem um stígana fara. Fyrir aðskilda göngu- og hjólastíga eru breiddir stíga að lágmarki 2,5 m hvor. Hjólaleið skal vera aðskilin frá leið gangandi vestan megin við Breiðholtsbraut, undir Suðurlandsveg, og áfram 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 reiðvega¹¹.

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 hestahúsahverfin 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. Sniðin eru leiðbeinandi.

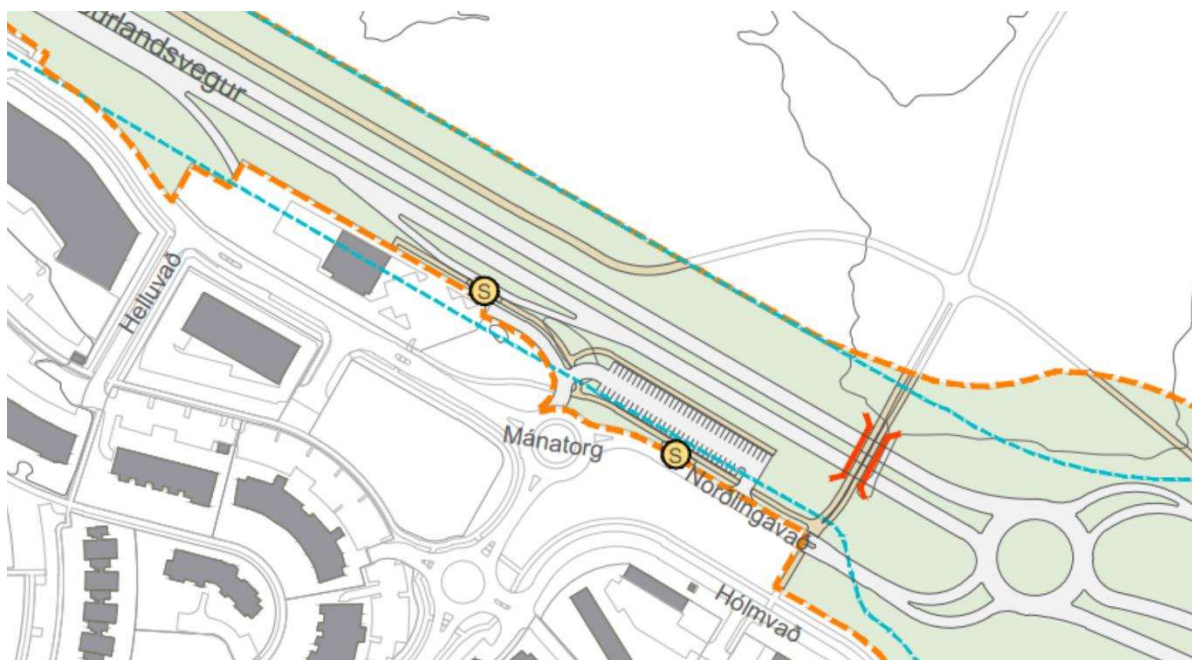


MYND 14. Dæmi um kennisnið í reiðgöng, undirgöng og undir brú. (teikning EFLA 2021).

¹¹ Vegagerðin og landssamband 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 15. 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 Suðurlandsvegar 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 aðrennissvæða grunnvatns til vatnsbóla, auk þess sem framkvæmdasvæðið er í næsta nágrenni afmarkaðra grann- og fjarsvæða vatnsbólanna.

Öll verkhönnun og framkvæmdir við tvöföldun Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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.

4.11 Minjar

Við nánari hönnun breikkunar Suðurlandsvegar 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.

Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út skal liggja fyrir yfirlit yfir mótvægisaðgerðir og í framkvæmdaleyfi skal setja skilyrði um að Vegagerðin fari eftir þeim mótvægisaðgerðum sem Minjastofnun leggur fram til verndar minjum og minjaheildum. Upplýsingar um skráðar minjar innan deiliskipulagssvæðisins eru á uppdrætti en nánari uppl. um minjar má t.d. nálgast í minjavefsjá Minjastofnunar (<https://www.minjastofnun.is/is/minjavefsja>).

4.12 Veitur

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

Stofnlagnir hitaveitu og vatnsveitu liggja um deiliskipulagssvæðið og eru sett inn helgunarsvæði og kvöð vegna stofnæðanna þar sem þær þvera Suðurlandsveg, bæði fyrir núverandi stofnæðar og nýjar Suðuræð 2 fyrir hitaveitu sem unnið er að undirbúningi að.

Háspennulínur ofanjarðar sem eru hluti meginflutningskerfi rafmagns eru sýndar á skipulagsuppdrætti. 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.

4.13 Efnispörf, efnistaka og efnislosun

Fyrir tvöföldun Suðurlandsvegar 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 efnistökuðir 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 Suðurlandsvegar frá gatnamótum við Bæjarhálsi 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 framkvæmdarinnar¹². 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 Áhrifapættir, umhverfisþættir, matsspurningar og viðmið

Við val á umhverfisþáttum, matsspurningum og viðmiðum var m.a. litið til umfjöllunar í umhverfisskýrslu Aðalskipulags Reykjavíkur 2040¹³ og umhverfisskýrslu deiliskipulags Vesturlandsvegar 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.

¹² Breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Gögn úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar eru aðgengileg á vef Skipulagsstofnunar; <https://www.skipulag.is/umhverfismat-framkvaemda/gagnagrunnur-umhverfismats/matsaaetlanir/nr/1077#tmat>.

¹³ Aðalskipulag Reykjavíkur 2040. Umhverfisskýrsla (B3).



Í töflu 1 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. Lagt verður mat á vægi umhverfisáhrifa fyrir hvern umhverfisþátt sjá töflu 2.

TAFLA 1. Umhverfisþættir, matsspurningar og gögn sem viðmið eru sótt í.

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 ferðaþarfir 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 náttúruvá?	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. Náttúruminjaskrá. 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 2. Flokkun umhverfisáhrifa í mati á áætluninni.



Við matið er notast við eftirfarandi skilgreiningar á vægi áhrifa:

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 Suðurlandsvegar 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.

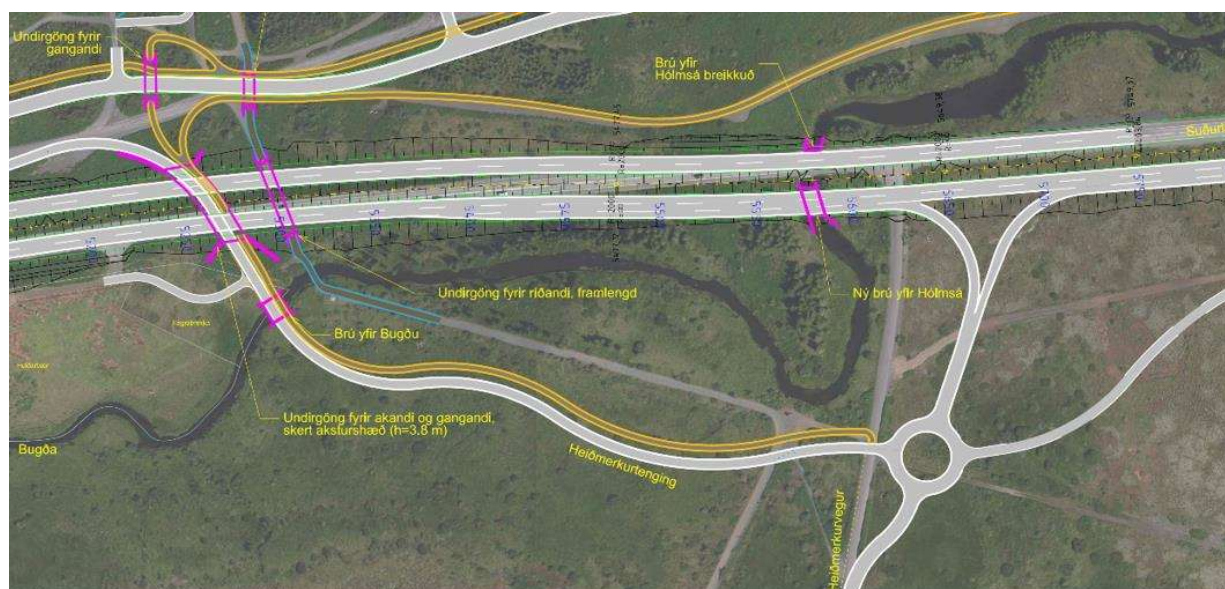
Ytri aðstæður setja **planlegu** Suðurlandsvegar þröngar skorður frá Bæjarhálsi að Hólmsá og því er áformað að breikka veginn í núverandi planlegu og því eru ekki lagðir fram aðrir valkostir um planlegu. Reynt er að skerða Rauðavatn og Rauðavatnsskóg eins lítið og hægt er og vegurinn verður ekki færður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

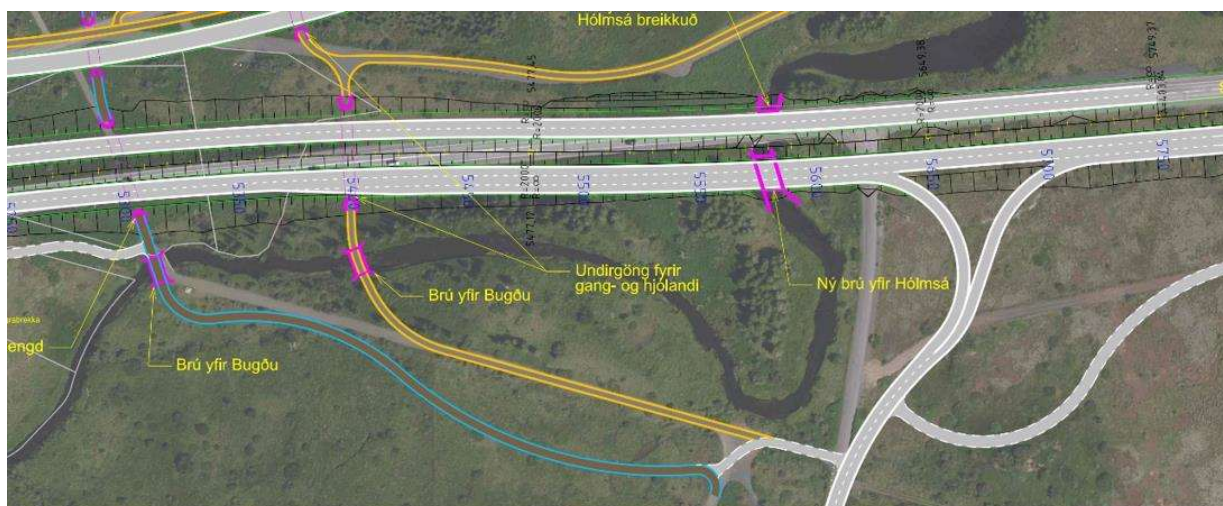
Í deiliskipulagi er gert ráð fyrir **landfyllingu í Rauðavatn** til að koma fyrir tvöföldum vegi og nýju stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur við **vegamót við Breiðholtsbraut**, sem er hluti þriðja áfanga. Stærð landfyllingarinnar ræðst af þessum framkvæmdum og landþörf fyrir möguleg 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 Mannadal. 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 16. 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 Bugða 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 17. 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 lítt 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 ferðamata 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 almenningssamgöngur 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 2023¹⁴ og fer vaxandi.

Við útfærslu breikkunar Suðurlandsvegur er hugað að innviðum fyrir almenningssamgöngur og virka ferðamáta sem styður við minni losun gróðurhúsalofttegunda, og er í samræmi við aðgerð um innviði fyrir virka ferðamáta í aðgerðaráætlun í loftslagsmálum¹⁵. 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 almenningssamgöngur. Breiður miðdeilir í vegsniði milli Bæjarháls og Breiðholtsbrautar heldur þeim möguleika opnum að koma fyrir almenningssamgöngum 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 almenningssamgöngur. 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

¹⁴ Tölfræði úr samantekt Kveiks hjá RÚV sjá <https://www.ruv.is/kveikur/rafbilavaedingin-er-annad-saetid-nog/>

¹⁵ Sjá aðgerðaráætlun í loftslagsmálum hér <https://www.stjornarradid.is/verkefni/umhverfi-og-natturuvernd/loftslagsmal/adgerdaaetlun-i-loftslagsmalum/>



útivistarsvæðinu 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 útivist á fyrrnefndum svæðum talsvert neikvæð vegna þess mikla rasks sem fylgir stórum vegaframkvæmdum 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 Suðurlandsvegar en eru ekki líkleg til að hafa verulega neikvæð áhrif á fólk, sem stundar útivist 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 Suðurlandsvegar 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 aksturstíma 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 útivistarsvæðum og aðstæður til heilsuefingar. 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 Suðurlandsvegar er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi, styðja við aðgengi að útivistarsvæðum, og með mótvægisáðgerðum, sem gera ráð fyrir að hljóðstig í íbúðabygð 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 Suðurlandsvegar 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 vatnaplantna 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 rekstrartíma. 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 fjarisvæða vatnsbóla. Áhrif á vatnsverndarsvæði geta orðið neikvæð á framkvæmdatíma breikkunar Suðurlandsvegar vegna mengunarhættu ef óhöpp verða. Áhrifin verði hins vegar verulega jákvæð á rekstrartíma 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 Suðurlandsvegar. Miðað er við að hættumatinu verði lokið í ársbyrjun 2025. 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.

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 Suðurlandsvegar talin hafa hafa óveruleg áhrif á vatnsvernd og vatnafar.

5.4.7 Náttúru- og menningarminjar

Framkvæmdir við tvöföldun Suðurlandsvegar 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. Jákvaett 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 válista fundust innan áhrifasvæðis fyrirhugaðra framkvæmda en framkvæmdirnar munu hafa varanleg áhrif á afmörkuðu svæði á tvær vistgerðir með mjög hátt verndargildi, starungsmýravist og runnamýravist, en báðar teljast þær til votlendis. Samkvæmt matsskýrslu finnst starungsmýravist 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 landsvísi 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 inngrip sem mun óhjákvæmilega 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 válista 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 Suðurlandsvegar, 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 3. Samantekt á niðurstöðum umhverfisáhrifa.

UMHVERFISÞÁTTUR	ÁHRIF		MÓTVÆGISAÐGERÐIR OG/ EÐA EFTIRFYLGN
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 Suðurlandvegar 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 Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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 almenningssamgangna við þjónuststöð 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 Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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 Suðurlandsvegar 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. 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 Suðurlandsvegur 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.