



## SKIPULAGSLÝSING

Deiliskipulag Suðurlandsvegar, frá Bæjarhálsi að  
sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá.



Reykjavíkurborg

22.06.2022



## EFNISYFIRLIT

MYNDASKRÁ	2
TÖFLUSKRÁ	2
1 ALMENNT	3
1.1 Skipulagslýsing	3
2 FORSENDUR	5
2.1 Viðfangsefni og markmið	5
2.2 Umhverfi og staðhættir	7
2.3 Umhverfismat og leyfisveitingar	9
2.4 Tengsl við aðrar áætlanir	9
2.4.1 Landskipulagsstefna	9
2.4.2 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins	9
2.4.3 Aðalskipulagsáætlanir	10
2.4.4 Deiliskipulag	10
3 MATSLÝSING	12
3.1 Nálgun og áherslur matsvinnu	12
3.2 Valkostir	12
3.2.1 Áhrifaþættir, umhverfisþættir, matsspurningar og viðmið	12
4 KYNNING, SAMRÁÐ OG SKIPULAGSFERLI	15
4.1 Kynning og samráð	15
4.2 Umsagnaraðilar	15
4.3 Drög að skipulagsferlinu	16

## MYNDASKRÁ

MYND 1 Yfirlitsmynd – Áfangi 1, frumdrög. Bæjarháls – Norðlingavað.	6
MYND 2 Yfirlitsmynd – Áfangi 2, frumdrög. Norðlingavað – Hólmásá.	6
MYND 3 Yfirlitsmynd – Áfangar 3 til 5. Mislæg gatnamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg.	7
MYND 4 Skipulagssvæðið er gróflega afmarkað með rauðri línu; Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ til austurs.	8
MYND 5 Aðalskipulag Reykjavíkur 2040, hluti þéttbýlisuppráttar.	10

## TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1. Umhverfisþættir, matsspurningar og gögn sem viðmið eru sótt í.	13
TAFLA 2. Flokkun umhverfisáhrifa í mati á áætluninni.	13
TAFLA 4 Drög að skipulagsferli	16



## 1 ALMENNT

Fyrirhugað deiliskipulag nær til Suðurlandsvegur frá vegamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá, veghelgunarsvæða hans, stíga og gatnamóta á þessari leið.

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg, áformar að tvöfalda Suðurlandsveg. Framkvæmdin á sér nokkra forsögu en unnið var að frumdrögum á árunum 2002 og 2011. Nú er unnið að endurskoðun á þessum frumdrögum og við hana er farið yfir útfærslu á öllum tengingum og aðlögun framkvæmdarinnar við nærliggjandi svæði, með það að markmiði að draga úr umhverfisáhrifum hennar. Væntanlegt deiliskipulag mun taka mið af niðurstöðu úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar.

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Lagður verður 2 + 2 vegur, tengingum fækkað frá því sem nú er og til framtíðar er gert ráð fyrir að gerð verði byggð þrenn mislæg vegamót. Gerðir verða nýir reið-, hjóla- og göngustígar.

Gert er ráð fyrir að vegurinn verði lagður í fimm áföngum (sjá myndir 1, 2, 3 í kafla 2.1). Í fyrstu tveimur áföngunum verða vegamótin við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg planvegamót og mun deiliskipulagið sýna þá útfærslu. Í áföngum 3, 4 og 5 er áætlað að vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg verði gerð mislæg og þegar að þeim framkvæmdum kemur 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, 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.

### 1.1 Skipulagslýsing

Hér er sett fram skipulagslýsing vegna nýs deiliskipulags fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur, stofnbrautar frá Bæjarhálsi í Reykjavík að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá.

Telji sveitarstjórn þörf á skal hún, skv. 1. mgr. 40 gr. skipulagslaga nr. 123/2010 taka saman lýsingu á skipulagsverkefni. Í lýsingu skal koma fram hvaða áherslur sveitarstjórn hafi við skipulagsgerðina, upplýsingar um forsendur, fyrirliggjandi stefnu og fyrirhugað skipulagsferli. Skipulagslýsingin er unnin í samræmi við gr. 5.2 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013.

Tilgangurinn með gerð skipulagslýsingar er að tryggja aðkomu almennings og hagsmunaaðila að skipulagsferlinu á fyrstu stigum þess, auka gagnsæi, tryggja betra upplýsingaflæði, skila betri og markvissari skipulagsvinnu og gefa sveitarstjórn og þeim sem koma að ferlinu betri yfirsýn allt frá fyrstu skrefum.



Með skipulagslýsingu þessari er íbúum og öðrum hagsmunaaðilum gefinn kostur á að koma með ábendingar og athugasemdir sem snúa að málefnum deiliskipulagsins og komandi skipulagsvinnu.

Heimilt er að falla frá gerð slíkar lýsingar ef allar meginforsendur skipulags liggja fyrir í aðalskipulagi. Í tilviki deiliskipulags fyrir tvöföldun Suðurlandsveggar, tók Reykjavíkurborg þá ákvörðun að nýta ekki þessa heimild heldur kalla eftir umsögnum og aðkomu almennings til þess að tryggja upplýsingaflæði og markvissari skipulagsvinnu.



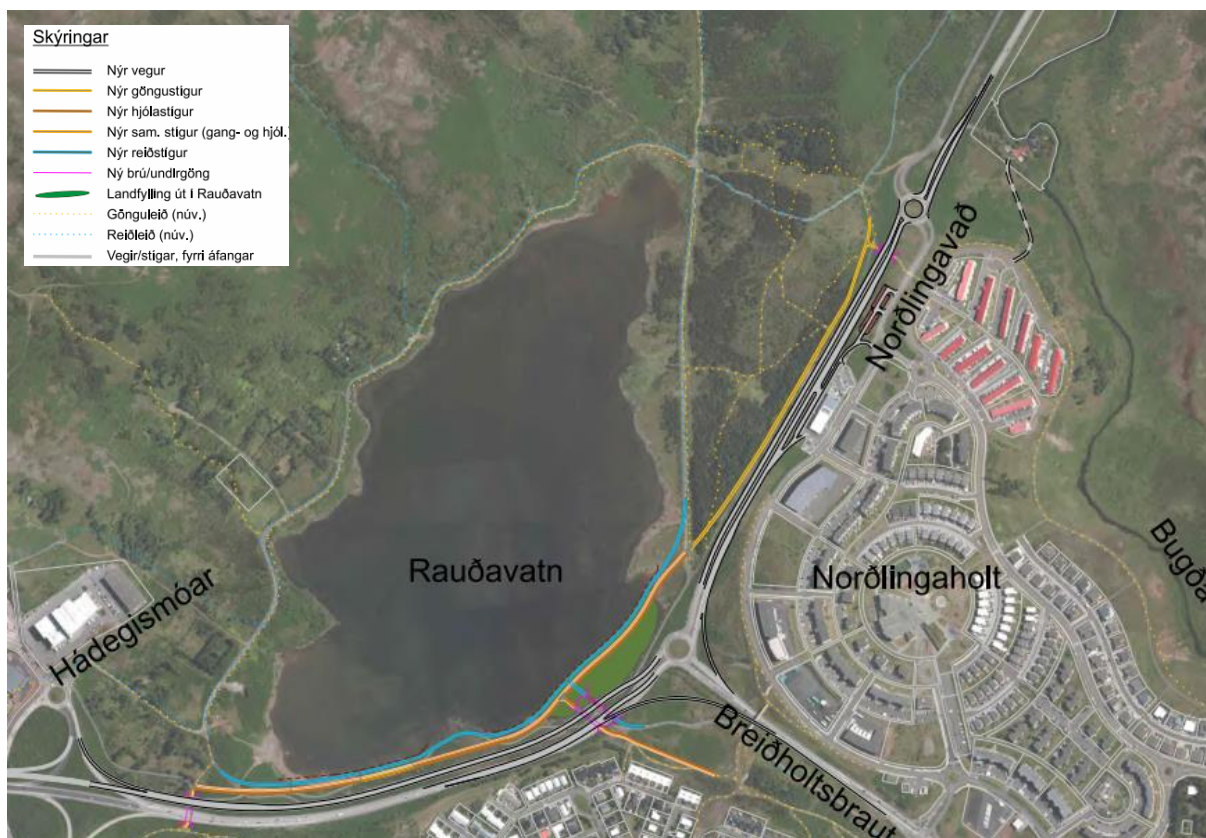
## 2 FORSENDUR

### 2.1 Viðfangsefni og markmið

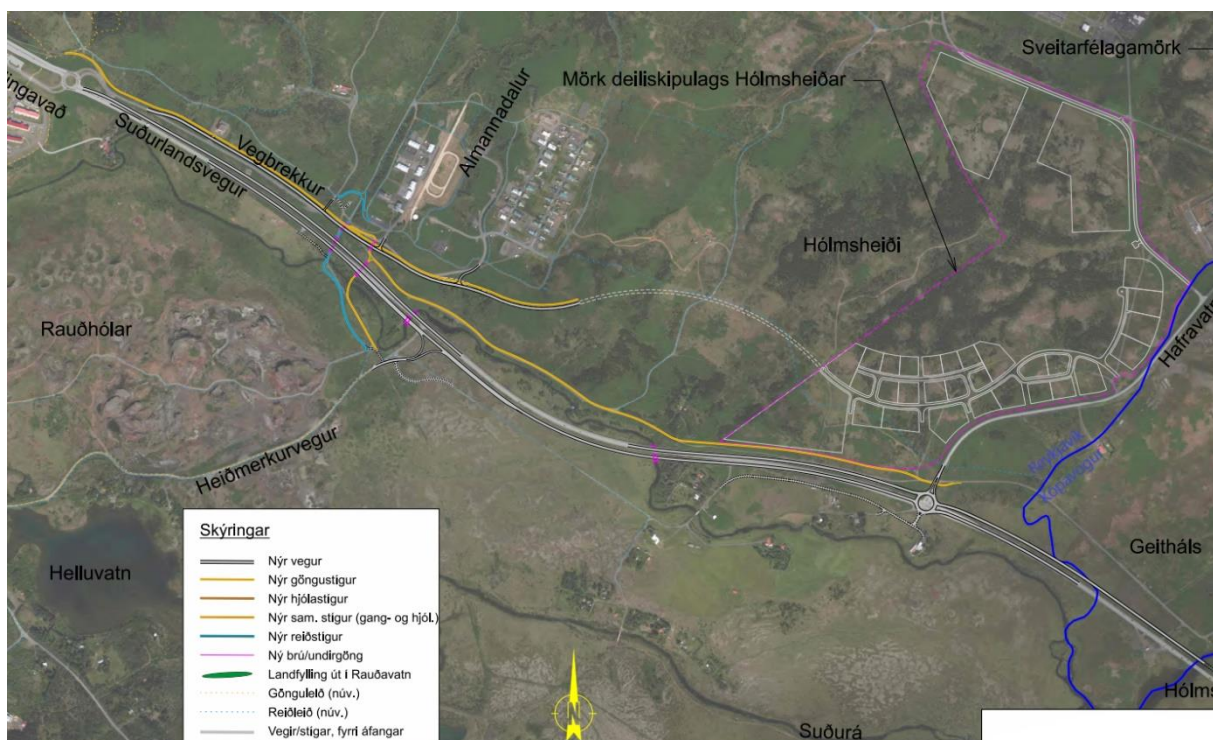
Framkvæmd þessi á sér nokkra forsögu. Unnin voru frumdrög fyrir framkvæmdina 2002 og 2011. Jafnframt var vinna við mat á umhverfisáhrifum vel á veg komin, þ.e. matsáætlun hafði verið samþykkt og vinna við frummatsskýrslu var nánast lokið. Hins vegar varð ekki af framkvæmdum á þessum tíma og því var frummatsskýrslu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

Nú er aftur hafin vinna við endurskoðun á frumdrögum frá árunum 2002 og 2011 og endurskoðun á mati á umhverfisáhrifum frá 2011 vegna þessarar framkvæmdar. Við endurskoðunina er lögð áhersla á eftirfarandi þætti:

- Áfangaskiptingu framkvæmdarinnar þar sem vegamótin við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg eru planvegamót í fyrstu (áfangar 1 og 2, sjá myndir 1 og 2).
- Í seinni áföngum verði vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg gerð mismislag (áfangar 3, 4 og 5, sjá mynd 3).
- 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 vatnsverndar, sér í lagi þar sem farið er um vatnsverndarsvæði.



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



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



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

Markmið tvöföldunar Suðurlandsvegur er fyrst og fremst að bæta umferðaröryggi, með því að aðskilja akstursstefnur, og greiða fyrir umferð með því að auka afkastagetu. Einnig er markmið framkvæmdarinnar að greiða fyrir umferð óvarinna vegfarenda með því að gera áætlun um heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Þetta er gert með því að byggja veg samkvæmt þversniði A34 (3,0 metra vegöxl að utanverðu, tvo 7,5 metra vegi, 1,0 metra öxl að 11 metra miðdeili), 34 metra heildarbreidd, með tvær aðskildar akbrautir. Vegurinn meðfram Rauðavatnsskógi verður þó með þrengra sniði til að ekki þurfi að skerða skóginn. Vegrið mun verða sett upp alls staðar í miðdeili vegarins til að aðskilja akstursstefnur. Einnig verða lagðir nýir reið-, hjóla- og göngustígar. Þegar hafa verið byggð mislæg vegamót við Bæjarháls.

Í verkinu felast, auk tvöföldunar vegarins, mislæg vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað, Hafravatnsveg og að hálfu leyti við Heiðmerkurveg. Einnig verða breikkaðar tvær brýr á Hólmsá/Bugðu. Fern göng fyrir gangandi og ríðandi verða 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.

## 2.2 Umhverfi og staðhættir

Skipulagssvæði breikkunar Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ má sjá á mynd 1. Á nokkrum stöðum á sér stað lítilháttar skörun við gildandi deiliskipulagsáætlanir og verða samhliða þessu deiliskipulagi gerðar breytingar á mörkum þeirra, þannig að Suðurlandsvegur, gatnamót, stígar og áhrifasvæði verði innan þessa deiliskipulags.



Loftmynd tekin 31/8 2021

**MYND 4** Skipulagssvæðið er gróflega afmarkað með rauðri línu; Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ til austurs.

Frá vegamótum við Bæjarháls liggur vegurinn milli byggðar í Árbæ og Rauðvatns og áfram á milli Rauðavatnsskógar og byggðarinnar í Norðlingaholti. Á svæðinu við Rauðavatn hafa verið lagðir stígar og landið jafnað og er Rauðavatn og nágrenni þess vinsælt útivistarsvæði. Miklar vatnsborðsveiflur einkenna vatnið og því er strandsvæði vatnsins lítt gróið. Við sunnanvert vatnið hefur verið fyllt út í það til að koma núverandi Suðurlandsvegi fyrir ásamt reiðstíg og göngustíg.

Áfram liggur vegurinn milli Rauðhóla og Hólmsheiðar og þegar austar dregur með ánni Bugðu, sem breytir um nafn austur og heitir þar Hólmsá. Skógurinn við Rauðavatn, sem gengur undir nafninu Rauðavatnssstöðin eða Rauðavatnsskógur, er í grunninn einn elsti ræktaði skógur Íslands. Vegurinn liggur á milli skógarins og bensínstöðvar Olís við Norðlingabraut sem er fjölfarinn viðkomustaður. Svæðinu frá Norðlingaholti að Bugðu (Hólmsá) hefur öllu verið umbylt vegna framkvæmda á undanförunum áratugum og lúpína ásamt sjálfgrónum víði þekur svæðið sem tvöföldunin mun taka yfir. Þegar komið er austur fyrir Bugðu, sem breytir um nafn og heitir Hólmsá í landi Hólms og þar fyrir ofan, er komið inn á gróið Elliðavogshraunið (Leitahraun II) sem rann fyrir um 4700 árum. Gervíggaþyrpingin Rauðhólar er hluti þessa hrauns.

Eftir að vegurinn þverar ána á ný þarf að fara yfir hluta af sumarhúsalóð. Austur fyrir vegamót Hafravatnsveggar og að Hólmsá er vegstæði 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.





## 2.3 Umhverfismat og leyfisveitingar

Unnið er að umhverfismati fyrir framkvæmdina í samræmi við eldri lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015. Framkvæmdin féll undir flokk A samkvæmt lögnum og var því ávallt matskyld, sbr. tl. 10.07 í 1. viðauka laganna þar sem fram kemur: „Nýir tveggja akreina vegir með framúrakstursrein og vegir með fjórar akreinar eða fleiri“. Frá því að vinna við umhverfismat framkvæmdarinnar hófst hafa ný lög um umhverfismat tekið gildi en matið er unnið í samræmi við gömlu lögin, þar sem ferli matsins var hafið.

Deiliskipulaginu mun fylgja umhverfismatsskýrsla með umfjöllun um umhverfismat áætlunarinnar, í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Framkvæmdir vegna Suðurlandsvegur eru háðar framkvæmdaleyfi frá borgaryfirvöldum í Reykjavík skv. 1. mgr. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

## 2.4 Tengsl við aðrar áætlanir

Gæta þarf samræmis á milli skipulagsstiga og annarra áætlana. Horft verður til áhersla og stefnumiða í eftirfarandi stefnum.

### 2.4.1 Landskipulagsstefna

Í Landsskipulagsstefnu 2015-2026 er sett fram stefna um 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. Einnig kemur fram að skipulagsgerð sveitarfélaga eigi að stuðla að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða megin kjarna, með styrkingu byggðar að leiðarljósi.

Út frá þessari stefnumörkun í landskipulaginu verður í deiliskipulaginu lögð áhersla á stígatengingar samhliða tvöföldun vegarins og stuðla að því að göngu- og hjólastígar ýti undir virkan ferðamáta í daglegum erindum.

### 2.4.2 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins

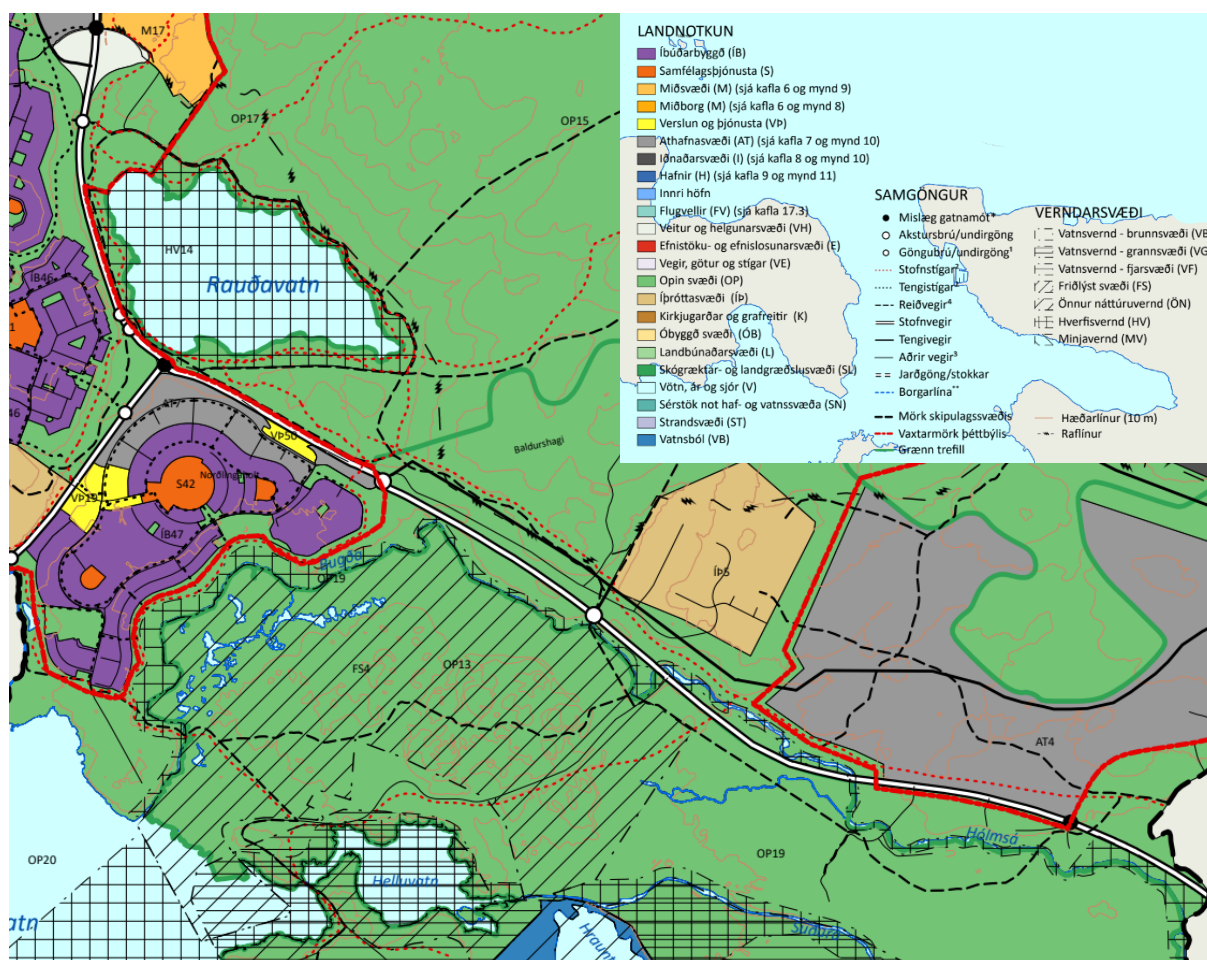
Deiliskipulagið er í samræmi við markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, markmið 2.4, sem gerir ráð fyrir að stofnvegir á höfuðborgarsvæðinu eigi að mynda heildstætt tveggja laga kerfi, meginstofnvega og stofngatna sem verða endurhannaðar eftir því sem byggð og samgöngur þróast.

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. Tvöföldun Suðurlandsvegur fellur að stefnu svæðisskipulagsins um stofngötur og umferðarflæði og þjónustustig þeirra.

### 2.4.3 Aðalskipulagsáætlanir

Lega Suðurlandsvegur er í samræmi við aðalskipulag Reykjavíkur enda hefur vegurinn verið í núverandi legu síðan 1972. Í Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 er gert ráð fyrir mismögum vegamótum á Suðurlandsvegi við Breiðholtsbraut og við Hafravatsveg. Vegamót við Norðlingaholt og við Heiðmerkurveg eru sýnd sem aksturbrú eða undirgöng.

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. Til skoðunar er að hafa frekar göngu- og hjólastíg meðfram skóginum. Með sama hætti er til skoðunar að hafa ekki reiðstíg norðan vegarins austan við Almannaadal eins og sýnt er í Aðalskipulagi, heldur færa hann norðar. Endurskoða þarf aðalskipulag Reykjavíkur vegna þessara breytinga.



MYND 5 Aðalskipulag Reykjavíkur 2040, hluti þéttbýlisuppráttar.

### 2.4.4 Deiliskipulag

Alls liggja 6 samþykkt deiliskipulagssvæði að vegkaflanum innan Reykjavíkur. Í deiliskipulagi fyrir Suður-Selás, Norðlingaholt og Hólmsheiði - Trippadal er tvöföldunin sýnd. Á hinum svæðunum er ekki



skipulagt inn á vegsvæðið, þ.e. á deiliskipulagi Norður–Seláss, Hádegismóa og Hólmsheiðar /Fjárborgar /Almannadals.

Samþykktu deiliskipulagi Norðlingaholts, fyrir hluta svæðisins sem liggur að Suðurlandsvegi við Norðlingaholt, hefur verið frestað. Gert er ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur og gerð mislægra vegamóta við Breiðholtsbraut og Norðlingaholt í skipulagsupprætti frá 2003, en endanlegu deiliskipulagi á framkvæmdarsvæði hefur verið frestað í tengslum við gatnahönnun og breytt eignarhald og nákvæmari uppmælingar.

Tengivegur inn á svæðið austan Rauðavatns og norðan Suðurlandsvegur verður út frá hringtorgi við Norðlingavað og mun sá tengivegur (Vegbrekkur) liggja í gegnum suðurhluta deiliskipulags fyrir hesthúsabyggð í Almannadal og áfram inn á Hólmsheiði, samsíða Suðurlandsvegi og í gegnum athafnasvæðið. Fyrirhuguð breikkun Suðurlandsvegur er í deiliskipulagi fyrir lóð Aðveitustöðvar A12 við Trippadal.

Samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkur er skilgreint athafnasvæði á Hólmsheiði og er svæðið fyrst og fremst ætlað mengunarlitlum iðnaði, svo sem verkstæðum, landfrekri umboðs- og heildverslun og vörugeymslum. Kynningargögn deiliskipulags fyrir athafnasvæðið að Hólmsheiði voru gefin út 2018 en deiliskipulagið hefur ekki verið staðfest. Breikkun Suðurlandsvegur er ekki innan deiliskipulagsmarkanna, en fyrrnefndur tengivegur út frá Norðlingavaði liggur um skipulagssvæðið og að hringtorgi á Hafravatnsvegi norðan mislægra vegamóta.

Tillaga að nýju deiliskipulagi Rauðhóla var afgreidd frá skipulags- og samgönguráði 27. apríl 2022 og vísað til borgarráðs . Fram kemur í greinargerð með deiliskipulaginu að meðal markmiða þess sé að skilgreina aðalleiðir gangandi og ríðandi um svæðið og auka upplifun ólíkra útivistarhópa í sátt við náttúruna. Þá sé akstursleið um Heiðmerkurveg skilgreind og skoðað hvort bæta þurfi eða færa tengingu inn í átt að Heiðmörk. Bílastæði séu skilgreind við Rauðhóla og settar fram áætlanir um hvernig styrkja megi tengingar við græna stíginn um svæðið sem á að liggja innan Græna trefilsins. Þá er þess einnig getið að skilgreindar verði sérstakar aðgerðir sem skal viðhafa þar sem Rauðhólar eru á skilgreindu vatnsverndarsvæði og nálægt brunnsvæði.



## 3 MATSLÝSING

### 3.1 Nálgun og áherslur matsvinnu

Deiliskipulagið nær til hluta Suðurlandsvegar frá gatnamótum við Bæjarháls að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá, ásamt gatnamótum á þessari leið. Innan skipulagssvæðisins eru einnig göngu- og hjólastígar sem tengja saman ólík hverfi innan og á milli sveitarfélaganna. Veghelgunarsvæðið liggur innan sveitarfélagsmarka Reykjavíkur. Í umhverfismati verður lögð áhersla á að meta áhrif deiliskipulagsins á:

- Samgöngur og ferðavenjur
- Loftslag
- Byggð og byggðamynstur
- Heilsa og öryggi
- 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 þau að hluta úr ferli umhverfismats framkvæmdarinnar<sup>1</sup>. Frummatsskýrsla er komin til Skipulagsstofnunar og er beðið áhlits Skipulagsstofnunar á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Umhverfismat framkvæmdarinnar er unnið í samvinnu Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar.

Niðurstaða umhverfismats deiliskipulagsins verður í umhverfismatsskýrslu í greinargerð deiliskipulagsbreytingarinnar.

### 3.2 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.

#### 3.2.1 Áhrifaþættir, umhverfisþættir, matsspurningar og viðmið

Við val á umhverfisþáttum, matsspurningum og viðmiðum var m.a. litið til umfjöllunar í umhverfisskýrslu Aðalskipulags Reykjavíkur 2040<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Breikkun Suðurlandsvegar 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>

<sup>2</sup> Aðalskipulag Reykjavíkur 2040. Umhverfisskýrsla (B3).

lögum og reglugerðum.

Í töflu 1 eru þeir umhverfisþættir sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum af völdum breikkunar á veglínu og breytingar á hliðarvegum. Lagt verður mat á vægi umhverfisáhrifa fyrir hvern umhverfisþátt sjá töflu 2.

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

UMHVERFIS-ÞÁTTUR	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, leiðarljós 2 um skilvirkar samgöngur 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 2015-2026 sbr. markmið um sjálfbært skipulag þéttbýlis (3.2) og gæði hins byggða umhverfis (3.3).
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. Velferðaráráðuneytið. Sept. 2016.
Náttúru- og menningarmínjar	Hafa breytingar áhrif á verndarsvæði? Hafa breytingar áhrif á vistkerfi/líffræðilega fjölbreytni? Hefur áætlunin áhrif á gæði hins náttúrulega umhverfis? Hafa breytingar áhrif á menningarmínjar?	Lög um náttúruvernd nr. 60/2013, sbr. 61. gr. Náttúrumínjaskrá. Lög um menningarmínjar nr. 80/2012. Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 – sbr. markmið um Borgarvernd og Græna netið. Stefna Reykjavíkurborgar um líffræðilega fjölbreytni - Aðgerðaráætlun 2016-2026. Mínjaskráning.

**TAFLA 2.** Flokkun umhverfisáhrifa í mati á áætluninni.

Vægi áhrifa	Skýring
Verulega jákvæð	Veruleg jákvæð breyting á einkennum umhverfisþáttar
Jákvæð	Jákvæð breyting á einkennum umhverfisþáttar.
Óveruleg	Áhrif breyta lítið eða ekki einkennum umhverfisþáttar.
Neikvæð	Neikvæð breyting á einkennum umhverfisþáttar.
Verulega neikvæð	Veruleg neikvæð breyting á einkennum umhverfisþáttar.





## 4 KYNNING, SAMRÁÐ OG SKIPULAGSFERLI

### 4.1 Kynning og samráð

Með kynningu skipulagslýsingar er umsagnaraðilum, hagsmunaaðilum og almenningi gefinn kostur á að leggja fram sjónarmið og ábendingar sem að gagni gætu komið við mótun tillögu að deiliskipulagi. Skipulagslýsingin verður send Skipulagsstofnun og öðrum umsagnaraðilum eftir samþykkt í borgarráði og skipulags- og samgönguráði Reykjavíkur. Umsagnaraðilum og almenningi er gefinn kostur á að leggja fram sjónarmið og ábendingar sem að gagni gætu komið við gerð skipulagsins. Skipulagslýsing verðu auglýst í blöðum og verður aðgengileg samhliða á vef Reykjavíkurborgar <https://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu> Lýsingin mun einnig liggja frammi á skrifstofu Reykjavíkurborgar.

Á kynningartíma verður almenningi og umsagnaraðilum gefinn kostur á að koma með ábendingar og athugasemdir við framlagða tillögu, og skila með tölvupósti á skipulag@reykjavik.is.

### 4.2 Umsagnaraðilar

Óskað verður eftir umsögnum frá hagsmunaaðilum við þessa skipulags- og matslýsingu og á öðrum stigum í skipulagsferlinu. M.a. verður horft til umsagna frá eftirtöldum aðilum:

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Náttúrufræðistofnun Íslands
- Minjastofnun Íslands
- Borgarsögusafn Reykjavíkur
- Íbúaráð Árbæjar
- Íbúaráð Norðlingaholts
- Vegagerðin
- Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur
- Veðurstofa Íslands
- Veitur ohf.
- Hestamannafélagið Fákur
- Landssamtök hjólréiðamanna
- Skógræktarfélag Reykjavíkur
- Skógrækt Ríkisins

Eftir atvikum verður leitað eftir umsögnum annarra aðila, þ.á m. innan stjórnýslu sveitarfélagsins s.s. frá umhverfisnefnd Reykjavíkur.



### 4.3 Drög að skipulagsferlinu

Eftirfarandi eru drög að skipulagsferlinu og helstu tímasetningum, birt með fyrirvara um breytingar.

**TAFLA 3** Drög að skipulagsferli

MÁNUÐUR	LÝSING	
Júní 2022	Skipulagslýsing	Skipulagslýsing lögð fyrir skipulagsnefnd Reykjavíkur skv. 1 mgr. 40. gr. skipulagslaga 123/2010.
Júní 2022	Lýsing afgreidd	Lýsing afgreidd í borgarráði til umsagnar og kynningar.
Júlí 2022	Lýsing kynnt	Skipulagslýsing auglýst og send Skipulagsstofnun og umsagnaraðilum til umsagnar. Lýsingin verður kynnt almenningi skv. 1. mgr. 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Gefinn verður þriggja vikna frestur til að skila inn athugasemdum.
September 2022	Tillagan tekin fyrir	Tillaga að nýju deiliskipulagi tekin fyrir í skipulags- og samgönguráði þar sem fjallað er um fram komnar ábendingar og endanleg tillaga samþykkt til auglýsingar skv. 4. mgr. 40. gr. skipulagslaga.
Október 2022	Tillagan auglýst	Tillaga auglýst skv. 41. gr. skipulagslaga. Gefinn verður sex vikna frestur til þess að skila inn athugasemdum.
Desember 2022	Tillagan afgreidd hjá sveitarfélögunum	Tillaga afgreidd í borgarráði að undangenginni umræðu skipulags- og samgönguráðs með breytingum sem athugasemdir kunna að gefa tilefni til og skipulagið sent til Skipulagsstofnunar skv. 3 mgr. 41. gr. skipulagslaga.
Janúar 2023	Samþykktarferli	Borgarráð og eftir atvikum borgarstjórn samþykkir deiliskipulagið og auglýsir skipulagið til staðfestingar í kjölfarið í B – deild Stjórnartíðinda skv. 41 gr. skipulagslaga.





Björn Axelsson  
Skipulagsfulltrúi Reykjavíkurborgar  
[skipulag@reykjavik.is](mailto:skipulag@reykjavik.is)

## Deiliskipulag Suðurlandsveggar, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá.

Vegagerðin hefur fengið til umsagnar skipulagslýsingu vegna deiliskipulags Suðurlandsveggar, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá. Lýsingin er unnin af Eflu og dagsett 22. 6. 2022.

Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við lýsingu deiliskipulags enda eru gögnin unnin úr frumdrögum og mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Frumdrög og mat á umhverfisáhrifum voru unnin í nánú samstarfi Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar.

Vegagerðin óskar eftir áframhaldandi góðu samstarfi og eftir að fá skipulagið til umsagnar á öllum stigum.

Virðingarfyllt  
f.h. Vegagerðarinnar  
Erna Bára Hreinsdóttir  
forstöðumaður Skipulagsdeildar

Síða 1/1

**Vegagerðin**  
Suðurhrauni 3  
210 Garðabæ  
+354 522 1000  
  
vegagerdin  
@vegagerdin.is



Minjastofnun  
Íslands

The Cultural  
Heritage Agency  
of Iceland

Minjavörður Reykjavíkur og  
nágrennis

Suðurgata 39  
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

[www.minjastofnun.is](http://www.minjastofnun.is)

Kennitala: 440113-0280

**Henny Hafsteinsdóttir**  
Minjavörður Reykjavíkur og  
nágr.  
[henny@minjastofnun.is](mailto: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 mótttekið 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 mismlæg 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 mismlæg. 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 mismlæg 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 aðili var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.*

Minjastofnun Íslands veitti umsögn um mat á umhverfisáhrifum breikkunar Suðurlandsveggar 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 Suðurlandsveggar 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.

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

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





Minjastofnun  
Íslands

The Cultural  
Heritage Agency  
of Iceland

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

Skipulagsstofnun  
Jón Smári Jónsson  
Borgartúni 7 b  
105 Reykjavík

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

## Efni: Breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

Minjastofnun Íslands hefur móttakið 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 umferðarýrmd 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 löngu húsi sem legið hefur í norðvestur-suðaustur. Þá segir að tóftir beitarhúsanna á Beitarhúsaól hafi mjög mikið minjagildi. Beitarhúsin tilheyrir 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 fornleifafræðingur 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](mailto:jon.smari.jonsson@skipulag.is))

Skipulagsstofnun ([skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is))

Skipulagsstofnun  
Borgartún 7b  
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 25. apríl 2022  
Málsnúmer: 202203-0051  
SS

## Efni: Umsögn um frummatsskýrslu vegna breikkunar Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

Vísað er til tölvubréfs frá Skipulagsstofnun, dags. 25. mars 2022, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar Vegagerðarinnar við breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá samkvæmt umfjöllun í frummatsskýrslu.

Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun sömu framkvæmdar þann 9. júní 2020.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér frummatsskýrsluna og telur að varðandi þá þætti sem tengjast faghlutverki stofnunarinnar þá uppfylli hún að stærstum hluta kröfur um innihald, úrvinnslu gagna og mat á vægi umhverfisáhrifa og fjallað er um helstu viðfangsefni á ítarlegan og vandaðan hátt. Þá er framsetning á framkvæmdalýsingum mismunandi áfanga í formi teikninga til fyrirmyndar. Þó gerir Náttúrufræðistofnun athugasemdir varðandi atriði sem hefði mátt vinna betur sem og nokkrar aðrar minni ábendingar.

Stærsta athugasemdin varðar landfyllingu út í Rauðavatn. Fram kemur að landfyllingin sé nauðsynleg fyrir framtíðaráform um mislæg gatnamót á vegamótum við Breiðhóltsbraut ásamt því að koma fyrir nýju stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Ekki virðist vera þörf fyrir mislæg gatnamót miðað við umferð í dag en reiknað með að hún aukist þangað til umferðarrýmnd hringtorgsins nægi ekki. Byggist það á umferðarspá fyrir árið 2030 sem gerir ráð fyrir 30% aukningu. Útskýra hefði mátt betur á hvaða forsendum sú spá er byggð.

Engu að síður á að byggja alla landfyllinguna í fyrsta áfanga. Miðað við teikningu F-012 í viðauka með frummatsskýrslunni er ekki að sjá að þörf sé á svo stórra landfyllingu til að koma fyrir reið-, göngu- og hjólastíg. Náttúrufræðistofnun veltir fyrir sér hvort sýnt hafi verið fram á með fullvissum hætti þörfina fyrir mislæg gatnamót og þar með svo stóra landfyllingu eða hvort minni landfylling sem myndi nægja fyrir reið-, göngu- og hjólastíg væri ásættanlegri niðurstaða til að draga úr raski við Rauðavatn.

Þá telur Náttúrufræðistofnun að mat á áhrif landfyllingarinnar og framkvæmdarinnar allrar á lífríki Rauðavatns, sér í lagi fuglalíf, hefði mátt byggja á nýrri gögnum en raun ber vitni. Sú afstaða er breyting frá því sem fram kom í umsögn stofnunarinnar um matsáætlun en sú afstöðubreyting byggist m.a. á niðurstöðum nýlegra athugana á varptilraunum flórgoða við Rauðavatn. Flórgoða hefur fjölgað undanfarin ár á vötnum á Suðvesturlandi og t.d. hafið varp við suður- og austur Rauðavatn þ.m.t. á svæði innan áætlaðrar landfyllingar sem og í næsta nágrenni. Umfjöllun um áhrif framkvæmdarinnar um fuglalíf gefur því ekki rétta mynd af stöðunni í dag. Vakta þyrfti betur varp flórgoða á svæðinu til að vitað sé með vissu hver áhrif landfyllingar og annarra framkvæmdaþátta geti orðið. Flórgoði er á lista Bernarsamningsins yfir tegundir sem ber að vernda og áhugavert hefur verið að fylgjast með nýlegu varpi hans við



Rauðavatn. Einnig er mögulegt að aðrar breytingar hafi orðið á fuglalífi svæðisins. Skýrslan sem byggð er á í umhverfismatinu er frá 2008 og byggir þar að auki á enn eldri gögnum. Jafnvel þó ekki hefði verið farið í sérstakar athuganir við undirbúning umhverfismatskýrslunnar eru til nýlegar athuganir af fuglalífi Rauðavatns t.d. frá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar (frá síðustu 5 árum eða svo) sem og Náttúrufræðistofnun Íslands (frá 2020 og 2021) sem hefði mátt notast við og þannig fá betri mynd af stöðunni. Einnig hefði verið ráðlagt að uppfæra gögn um fuglalíf við Hólmsá.

Þá getur Náttúrufræðistofnun ekki tekið undir með niðurstöðu umhverfismatsins varðandi landfyllinguna og að áhrif hennar á fuglalíf og vatnalíf Rauðavatns verði jákvæð. Fjallað er um að landfyllingin geti bætt vatnafar og ástand fjöruborðs með því að draga úr flökti og auka dýpi næst bakka. Það er talið geta stuðlað að landnámi bakkagróðurs og smádýralífs t.d. vatnabobba. Þá er lagt til að bæta búsvæði fugla með landslagshönnun t.d. með því að útbúa hólma og gæta að fjölbreytni í kornastærð og halla. Það er jákvætt að farið hefur verið í hönnunar- og greiningarvinnu á landfyllingunni með þetta í huga og þar með mikilvægum mótvægisáðgerðum tryggður sess. Engu að síður er ekkert í hendi með að þetta takist að fullu eða að áhrifin verði það mikil að þau vegi upp það rask og ónæði sem fuglalíf og annað lífríki óneitanlega verður fyrir vegna landfyllingar og aukinnar nálægðar við umferðarmannvirki. Í besta falli ætti því niðurstaðan að vera sú að áhrifin vegna landfyllingar í Rauðavatni á fuglalíf og vatnalíf verði óveruleg og þar með í heild sinni óveruleg/neikvæð fyrir alla framkvæmdina.

Náttúrufræðistofnun gerir athugasemd við notkun á orðalaginu „vargur“ í umfjöllun um áhrif mótvægisáðgerða á fuglalíf en það er gildishlaðið orðalag. Betra hæfir að nota orðið „afræningi“.

Varðandi önnur efnisatriði frummatsskýrslunnar má nefna að Náttúrufræðistofnun tekur undir niðurstöðu um áhrif framkvæmdarinnar á jarðminjar sem og gróðurfar. Rask verður óhjákvæmlega á bæði hrauni og vistgerðum með hátt verndargildi en í hvorugu tilfellinu er um óásættanlega mikið rask að ræða eða einstakar náttúruminjar. Upplýsingar um gróðurfar byggjast m.a. á vistgerðakorti Náttúrufræðistofnunar.

Ljóst er að stækkun Suðurlandsvegar mun viðhalda töluverðu álagi á umhverfi og lífríki Hólmsár og Bugðu að hluta til. Þótt tvöföldunin eigi að draga úr líkum á mengunarslysum mun vegflötur stækka til muna með breikkuninni og tilkomu mislægra gatnamóta og þar með afrennslissvæðið en í afrennslisvatninu geta verið ýmis mengandi efni frá umferð og vegna viðhalds vega. Þá er eins og áður hefur komið fram ekki tekið undir að fullu niðurstaða umhverfisskýrslunnar um jákvæð áhrif landfyllingar í Rauðavatni á vatnalíf. Náttúrufræðistofnun getur því ekki tekið undir þá niðurstöðu að áhrif á vatnalíf vegna framkvæmdarinnar í heild verði jákvæð heldur frekar óveruleg.

Í umfjöllun um áhrif framkvæmdar á náttúruminjar hefði til viðbótar umfjöllunar um náttúruminjasrá mátt fjalla um náttúruminjar sem falla undir 61. grein laga um náttúruvernd nr. 60/2013 sem fjallar um sérstaka vernd, en á áhrifasvæði framkvæmdarinnar eru það hraun, votlendi og stöðuvatn (Rauðavatn). Sjá vefsíða Náttúrufræðistofnunar: <https://serstokvernd.ni.is/> Niðurstaða varðandi endanlegan valkost á vegamótum við Heiðmerkurveg er mjög jákvæð að

mati Náttúrufræðistofnunar og gott að rask innan Rauðhólaþólkvangs verði með allra minnsta móti. Náttúrufræðistofnun tekur því undir að áhrif á náttúruminjar verði óveruleg.

Niðurstaða mats á áhrifum framkvæmdar á landslag og sjónræna þætti er að þau séu bæði neikvæð og jákvæð. Að mati Náttúrufræðistofnunar hefðu mátt vera betri ásýndarmyndir til að sýna áhrif landfyllingar við Rauðavatn á landslag en myndirnar sem eru í skýrslunni eru úr full mikilli fjarlægð. Þá er ekki hægt að gefa sér að fuglalíf muni aukast við Rauðavatn og að það hafi jákvæð áhrif á ásýnd svæðisins en hönnunarhugmyndir sem fjallað er um í sérstökum viðauka gefa góð fyrirheit um góða ásýnd á bökkum landfyllingar eftir að frágangi er lokið. Landfyllingin felur engu að síður í sér skerðingu á vatninu og þau ásýndaráhrif geta talist neikvæð. Því er ekki tekið undir að áhrif framkvæmdar á ásýnd við Rauðavatn verði jákvæð, frekar að þau séu óveruleg. Ljóst er að mannvirki tengt mislægum gatnamótum t.d. við Hafravatnsveg eru stór og munu hafa mikil ásýndaráhrif. Náttúrufræðistofnun tekur því undir niðurstöðuna um að þau áhrif séu talsvert neikvæð.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við frummatsskýrsluna.

Virðingarfyllst,



Snorri Sigurðsson  
Sviðsstjóri náttúruverndar

Fákur 25.08.2022



## Breikkun Suðurlandsvegjar – Skipulagslýsing

Meðfylgjandi er nokkrar athugasemdir og hugleiðingar frá reiðveganefnd Fáks er varða framkvæmd á tvöföldun Suðurlandsvegjar frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

Í kafla 2.1 er minnst á hálfmislæga lausn við Heiðmerkurveg sem við töldum að væri alfarið horfið frá og í staðinn einungis gert ráð fyrir tengingu frá syðri akreininni og gert ráð fyrir keyrslu til baka að Reykjavík um hringtorg eins og sýnt er á myndum í skýrslunni.

Úrdráttur úr kafla 2.1 :

„Í verkinu felast, auk tvöföldunar vegarins, mislæg vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað, Hafravatnsveg og að hálfu leyti við Heiðmerkurveg. Einnig verða breikkaðar tvær brýr á Hólmsá/Bugðu. Fern göng fyrir gangandi og ríðandi verða 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.“

Þessi lausn hefur að okkar mati aldrei verið leyst með viðunandi hætti gagnvart ríðandi umferð og tengingum við Almannadal. Óskum við eftir að þessi valkostur verði fjarlægður, enda er hann hvergi útskýrður í skipulagslýsingunni.

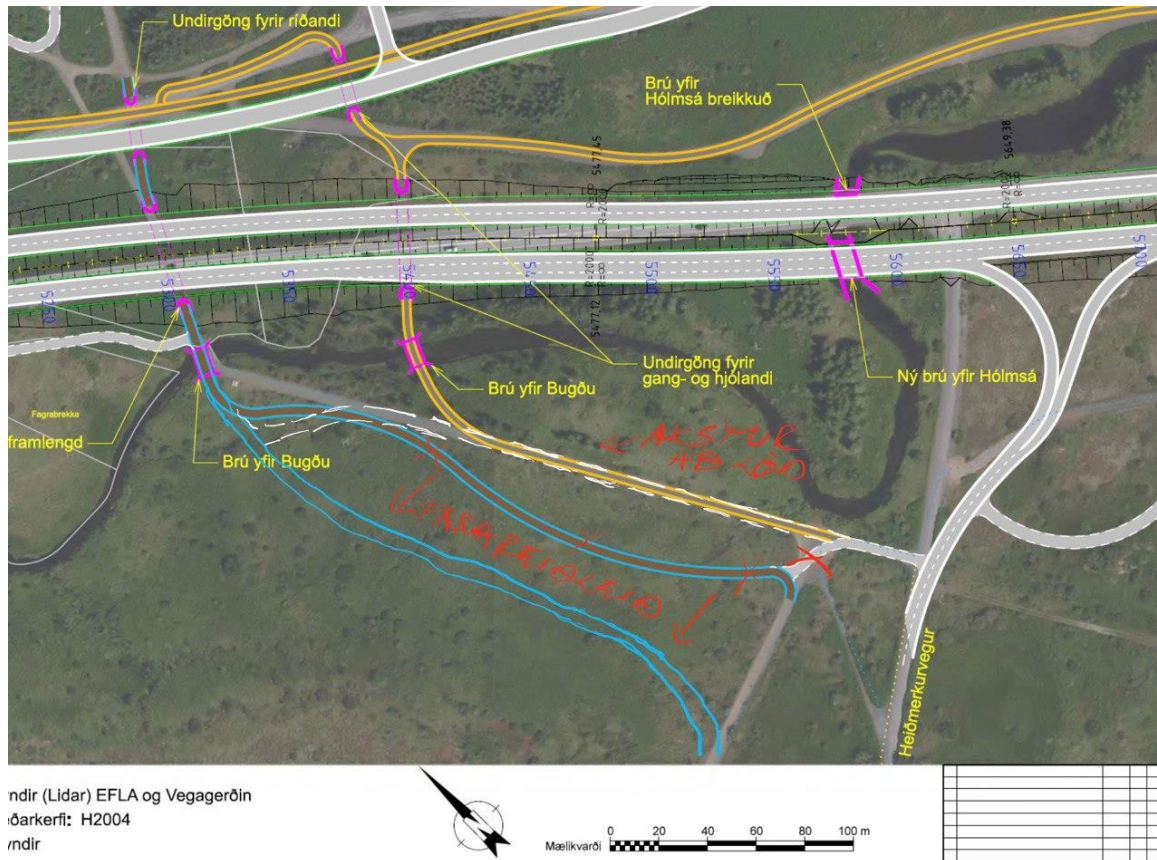
Punktarnir hér eru að nokkru endurtekið úr athugasemdum vegna frummatsskýrslunnar, en þeir eru góðir og gildir í deiliskipulags- og hönnunarvinnunni sem framundan er.

- Í matsspurningar vantar alveg kaflann um mikilvæga hesthúsabyggð sem er háð þessum tvennum undirgöngum til að komast inn á reiðleiðanet svæðanna. Það eru tæpir 2000 félagsmenn í Fáki og sennilega um 3-4000 sem stunda hestamennsku í Reykjavík og eru alveg háð aðgengi undir Suðurlandsveg. Það er talið að um 10.000 stundi hestamennsku á stór Reykjavíkursvæðinu (þar af eru tæpir 6000 skráðir í hestamannafélag) og þessar leiðir undir Suðurlandsveg tengja öll svæðin saman.
- Okkur finnst vanta að tala um áhrif framkvæmdarinnar á þennan stóra útivistarhóp, þar sem talað er um útivist og áhrif framkvæmdar, er lítið sem ekkert minnst á útivistarhópinn hestamenn. Sem er þó alveg staðbundinn beggja megin við veginn og kemst ekki inn á reiðleiðanetið nema um undirgöng undir veginn. (En sem dæmi er það talið til trafala að þurfa að keyra í eina mínútu um hringtorg til að komast inn í Heiðmörk)
- Hvernig verður umferð hestamanna undir Suðurlandsveg tryggð á meðan framkvæmdum standa? Einnig í þessu samhengi áhrif á þennan hóp á framkvæmdatíma almennt, ætti ekki að vera einhver umfjöllun um það í frummatsskýrslunni?
- Af hverju þarf bilið á milli tvöföldra akreina að vera svona breitt 11m? Það lengir svo mikið undirgöngin/ brúna. Á korti mælast reiðgöng að Rauðavatni 70m löng, er einhver leið að stytta



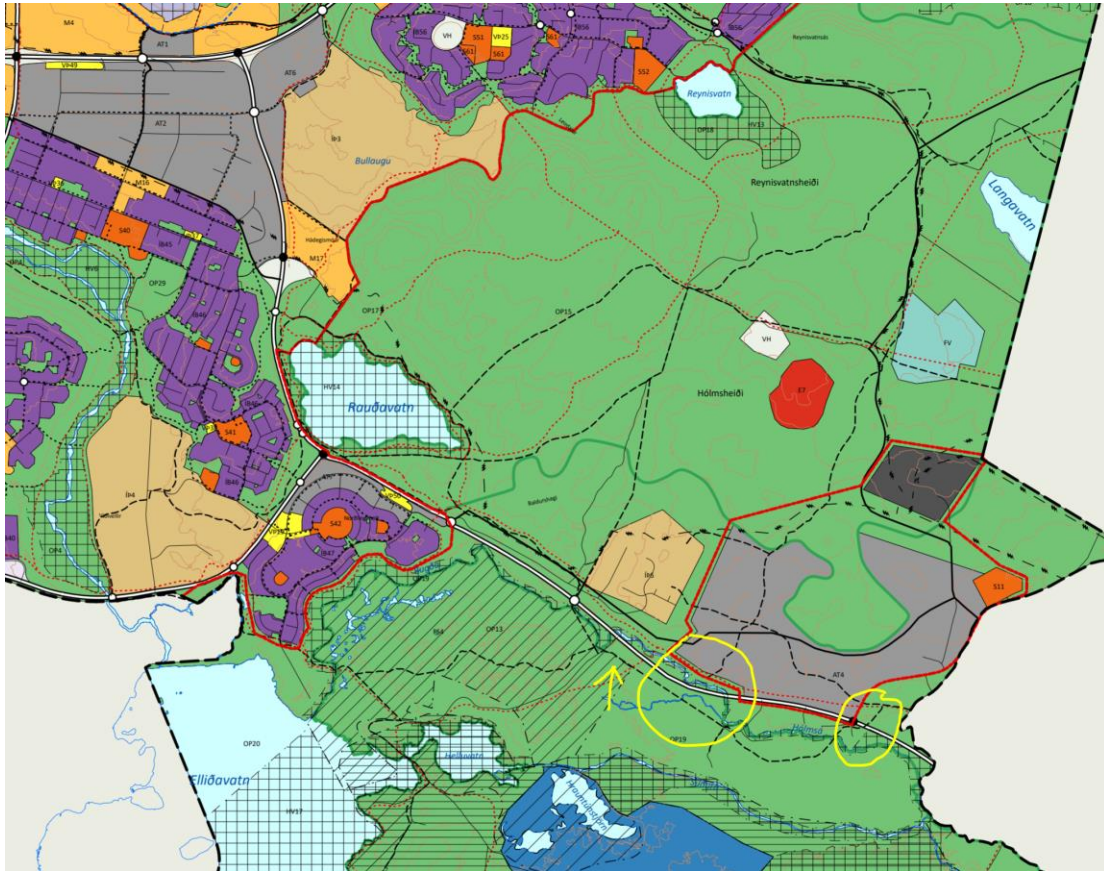
þetta, með því að færa aðrein að Breiðholtsbraut sem dæmi.

- Í hönnunarferlinu þarf að öryggisrýna alveg sérstaklega reiðgönginn, gagnvart atriðum sem geta fælt hross og skapað knöpum hættu. T.d hljóðvist í göngunum, hversu opin, rúm og þægileg þau verða, það má ekki myndast það sem kallast sog á hestamannamáli, þannig að hross muni flýja í gegnum þau, af því þeim finnst að sér þrengt og vilja vilja drífa sig í gegn. Hæð gangnanna er líka mjög mikilvæg 4 m lofthæð er nauðsynleg og breiddin má ekki vera minni en 5m. Þetta þarf að rýna alveg sérstakleg (í kennisniði er lofthæð sýnd 3m, það er of lágt, breiddin er 5m sem er gott).
- Í kennisniði undir brú, er margt sem þarf að huga að, ef þetta er grótfíái, getur það skapað slyshættu ef eh gerist undir brúnni og knapar detta af baki í grjótið. Loftæðin undir brúnni er líka of lág 3m . Ef þessi lausn verður valin þarf veggurinn að vera steypdur og ná upp undir veginn. Hestar geta fælst við hljóð sem þeir heyra hinu megin við vegginn ef þetta er léttur timburveggur t.d. Það þarf líka að hindra að hávaði við opið á milli veganna magnist niður undir brúnni. Þarf líklega að steypa hljóðvörn sem beinir hljóðinu frá opinu.
- Við fyllingu við Rauðavatn þarf ákveðna fjarlægð frá kantinum sem verður út í vatnið, það þarf mjög líklega handlista þar sem þrengst er plássíð til að búa til fláann að vatnsborðinu, getur orðið nokkuð bratt við hækkun stíganna
- Væri hægt að endurskoða að það verði þessi vegtenging áfram að athafnasvæðinu sunnan við Fjárborg. Þetta skapar aukna umferð sem er þó alveg samhliða Suðurlandsvegi og færi mikið betur þar.
- Nálægt hringtorginu við Norðlingaholt sýnist mér þurfa að gera ráð fyrir færslu á reiðleið á smá kafla og rétt að hafa það með í framkvæmdapakkanum.
- Þar sem gert er ráð fyrir samnýtinu á stígakerfi vegna aðkomu að einni lóð sunnan megin við reiðgöng í Almannadal , væri mun heppilegra að samnýta göngu/hjólaleiðina sem er malbikuð. Þá væri einnig hægt að færa reiðleiðina fjær hjólaleiðinni



Myndin sýnir tillögu að því að malbikaður göngu/hjólastígur verði nýttur sem akfær leið að lóð í stað þess að nýta reiðleiðina. Hér er líka tilvalið að skapa meiri fjarlægð á milli útivistarhópa og færa reiðleiðina sunnar, fyrst þarf þarf á annað borð að gera nýja leið.

- Það dugir ekki að framlengja núverandi röri við Almannadal í þessa lengd á göngum sem ráðgerð er. Mælist um 40-50 m á teikningum. Þau eru hvorki nógu víð né hljóðvistarlega nógu örugg í svona lengd. Þetta þarf allavega að útfæra og mæla hljóðvist ofl, líka æskilegt að það sé góð lýsing í þessum löngu göngum.
- Það vantar alveg að sýna reiðleiðatengingu sem ráðgerð er í gegnum athafnasvæðið austan við Fjárnberg og þyrfti að fara undir Suðurlandsveg til að tengjast reiðleið að sunnanverðu í átt að Rauðhólum.
- Það þarf að gera ráð fyrir að komast líka undir Suðurlandsveg lengra til austurs, þar sem ráðgert er að reiðleiðin haldi áfram sunnan megin við veginn. Ein hugmynd gæti verið að fara undir þar sem ný brú á Hólmsá verður gerð (skoða hvort hæðin leyfi það )



Hér má sjá gildangi aðalskipulag Reykjavíkur og hvernig reiðleiðir eru sýndar þar (svörtu slitnu línurnar)

Frakvæmd leiðarinnar að sunnanverðu þarf að fylgja vegaframkvæmdinni, þar sem reiðleið norðan við veginn dettur út. Þetta þarf að fara inn í deiliskipulagsgerðina rétt eins og veltengingin fyrir byggðina þarna megin.





Við erum ein í heiminum með þessa merkilegu menningu sem hestamennskan á Íslandi er og örugglega einstakt að það séu heshúsabyggð við hvern einasta þéttbýliskjarna á landinu.

Þetta er risastór útivistarhópur sem leigir eða á heshús til að sinna sínu áhugamáli og það er mikil fjárfesting í greininni á báðum þessum svæðum sem framkvæmdin snertir við.

Við verðum sjálf að finna upp hjólið er kemur að stöðlum og öryggismálum þessa útivistarhóps og þar hvílir ábyrgðin í þessu verkefni sem tvöföldun Suðurlandsvegur er og skömmu seinna tvöföldun Breiðholtsbrautar. Við treystum því að það verði lögð mikil áhersla í ferlinu framundan að rýna og útfæra sérstaklega undirgöng og eða brú og allar skaranir við aðra vegfarendur, með öryggi knapa í huga, allt er þetta leysanlegt ef fólk er meðvitað um hvað þarf að huga að.

Dagný Bjarnadóttir landslagsarkitekt

Formaður reiðveganefndar Fáks

Reykjavíkurborg  
Borgartúni 12-14  
105 Reykjavík  
[skipulag@reykjavik.is](mailto:skipulag@reykjavik.is)

26.08.2022

**Efni : Skipulagslýsing Deiliskipulag Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi  
að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá.**

Fyrir hönd Reiðveganefndar SV-svæðis eru eftirfarandi athugasemdir gerðar við  
“Skipulagslýsing Deiliskipulag Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum  
við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá”

Reiðveganefnd SV-svæðis er sammála þeim athugasemdum sem Dagný Bjarnadóttir fyrir  
hönd Hestamannafélagið Fákur sendi inn 25 ágúst .

Reiðveganefnd SV-svæðis  
Sæmundur Eiríksson formaður

████████████████████

Reykjavík 29. ágúst 2022.

## Skipulagslýsing – Deiliskipulag Suðurlandsvegur

### Athugasemdir og ábendingar

Mikilvægt er að farið verði í heildarskipulagningu reiðvega og annara útivistarleiða Meðfram Suðurlandsvegi. Þá á ég við frá Rauðavatni og upp á Hellsheiði og um Hólmsheiði og Heiðmörk. Það eru mikilvægar aðalreiðleiðir hestamanna á höfuðborgarsvæðinu á þessu svæði sem mikilvægt er að tryggja og að hestamenn komist öruggir um þessar leiðir. Mikilvægt er að fulltrúar hestamanna komi að þessari vinnu.

Samkvæmt þessari skipulagslýsingu virðist vera að ætlunin sé að skera niður núverandi reiðleiðir, sbr. nýjan hjólastíg sem liggja á samsíða Suðurlandsvegi að norðan verðu. Mikilvægt er að ný reiðleið komi í staðinn og spurning hvort hún gæti komið sunnan við Þjóðveginn? Þarf þessi reiðleið að hafa örugga tengingu inn á reiðleiðir sem sýndar eru í aðalskipulagi Kópavogs og Mosfellsbæjar?

Í skipulagslýsingunni er minnst á að „Akfær göng undir Hringveg verða fyrir Heiðmerkurveg í hálfmislægri lausn.“ Hvað er átt við? Mislæg aksturs og umferðarlausn á þessu svæði er nánast ómöguleg og gerir mikilvægustu reiðleið hestamanna á svæðinu, upp Almannadal og í Rauðhóla, nánast ómögulega að leysa svo vel fari. Þessa reiðleið verður að varðveita og tryggja öryggi á, enda er hún lykil tengileið á milli hesthúsa á höfuðborgarsvæðinu. Eðlilegast væri að hafa útafakstur fyrir Heiðmerkurveg á sama stað og hann er í dag, en að leiðin úr Heiðmörk fari upp á Hringtorg við Hafravatnsveg. Á þessu sama svæði er einnig verið að sýna aksturs- og þjónustu veg frá Heiðmerkurvegi að Bugðu. Leiðin er sýnd eftir reiðleiðinni sem er ekki gott. Eðlilegra væri að sína þessa þjónustuleið eftir hjóla- og göngustíg og eins tryggja örugga fjarlægð á milli.

Mikilvægt er að benda á að hjólastígar og reiðvegir fara ekki vel saman. Þar sem þessar leiðir liggja saman eða nálægt hvor annari er mikilvægt að tryggja ákveðið öryggissvæði á milli. Mikilvægt að hestamenn komi að ákvörðun og tillögum að þessu.

Í kafla 4.2 er talað um hagsmunaaðila. Hvergi er minnst á Fjáreigendafélag Reykjavíkur, sem er með aðstöðu og land undir fjárhús og hross ofan við hesthúsaferfið í Almannadal.

Einnig vil ég benda á að hestamenn hafa í gegnum langa tíð verið áberandi notendur á þessu svæði sem verið er að vinna að breikkun Suðurlandsvegur á og ættu því að hafa talsvert vægi og fá að hafa áhrif á hvernig ætlunin er að standa að þessari framkvæmd.

Undirritaður er hestamaður og ritari í stjórn Fjáreigendafélags Reykjavíkur.

Virðingarfyllt,

Sign. Finnur Kristinsson, [REDACTED]

[REDACTED]

**Reykjavíkurborg,**  
**Skipulagsfulltrúi**  
**Borgartúni 12-14.,**  
**105 Reykjavík.**

## **Efni: Tvöföldun Suðurlandsvegur við Rauðavatn.**

Hér með sendi ég inn athugasemd vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Hádegismóum að Hólmsá. Ég hef unnið að umferðaröryggismálum í fjölda ára og m.a. tekið út megnið af íslenska vegakerfinu á árunum 2006 til 2018, þegar ég var tæknistjóri EuroRAP öryggisúttektarinnar sem unnin var í samvinnu við Félag Íslenskra Bifreiðaeigenda, Samgönguráðuneytisins og fleiri aðila.

Það er orðinn stór ósiður á Íslandi að klára ekki vegagerð strax. Tvöföldun Reykjanesbrautar hófst árið 2000, svo dæmi sé tekið og við erum enn að og langt í land. Reykjanesbrautin er fyrsti 2+2 vegurinn á Íslandi. Þegar tveir fyrstu áfangar Reykjanesbrautar voru gerðir á árunum 2004 til 2008 voru fullkomin mislæg gatnamót gerð samhliða eins og vanalega er gert við slíkar framkvæmdir.

Þegar næstu tvöfaldanir vega voru unnar á Vesturlandsvegi og á Suðurlandsvegi við Sandskeið var slíku hætt og hringtorg gerð í staðin á Vesturlandsvegi og mjög skrítnar útfærslur á vinstri beygjum af vinstri akrein og yfir umferðina á móti útfærð á Suðurlandsveginum. Slíkar útfærslur hef ég hvergi séð erlendis. Áfram var svo haldið á þeirri útfærslu á Suðurlandsvegi milli Hveragerðis og Selfoss sem nú eru í vinnslu. Einu alvöru mislægu gatnamótin sem gerð hafa verið á síðustu árum eru á Reykjanesbraut við Krísuvíkurveg í Hafnarfirði. Þessu hálfkákí verður að ljúka.

Nú er verið að undirbúa tvöföldun Suðurlandsvegur við Rauðavatn og það virðist eiga að endurtaka leikinn, með því að halda núverandi hringtorgum í stað mislægra gatnamóta. Því til viðbótar á að gera nýtt hringtorg í stað mjög góðra núverandi gatnamóta við Hafravatnsveg. Gerum ekki sömu mistökin aftur og ítrekað. Fyrstu 2 áfangar Reykjanesbrautar voru með mislægum gatnamótum, en megnið af því sem gert hefur verið síðan á Vesturlandsvegi og Suðurlandsvegi hefur verið með hringtorgum og mjög sérstökum gatnamótum í plani, eins og greint var frá hér að framan.

Þegar ákveðið er að tvöfalda veg þýðir það ákveðin grundvallar atriði:

- Tvöföldun vegar þýðir örugga miðjuskiptingu eins og vegrið.
- Minnsta útgáfan er 1+1 en þar fyrir ofan kemur 2+1.
- Ef settar eru tvær akreinar í hvora átt er talað um 2+2.
- 2+2 þýðir ákveðin atriði til viðbótar við tvöföldunina.
- 2+2 þýðir að það þarf að uppfylla atriði eins og breidd, merkingar o.fl.
- 2+2 þýðir að amk. öryggissvæði þurfa að vera beggja vegna eða vegrið.
- 2+2 þýðir að það þurfa að vera lágmarks vegaxlir.
- 2+2 þýðir að öll gatnamót þurfa að vera mislæg.

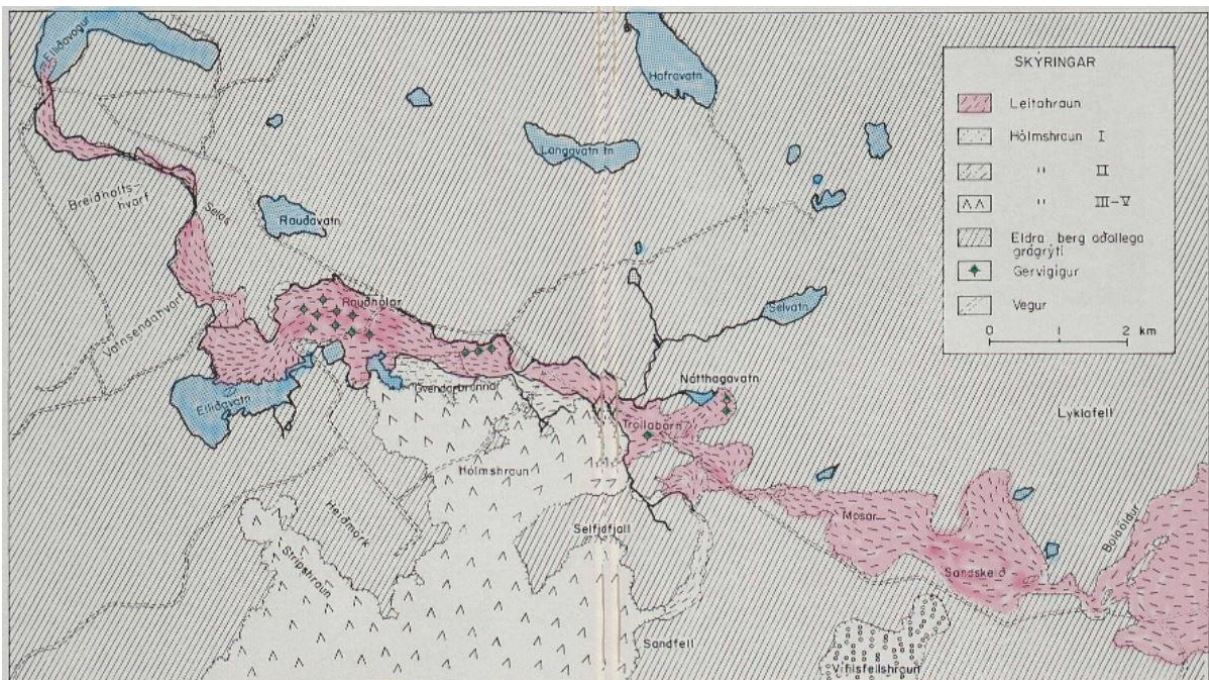
Ástæða þess að farið er í tvöfaldanir vega eru fyrst og fremst vegna umferðaröryggis, en þar á eftir kemur umferðarflæði og afkastageta vegarins. Umferðaröryggið næst fyrst og fremst með aðgreiningu akstursstefna, öryggissvæða meðfram, vegbúnaði og gerð gatnamóta.

Bætt afkastageta og umferðarflæði næst fyrst og fremst með fjölgun akreina, en gerð gatnamóta er hitt lykillatriðið. Erlendis er notuð þumalputtaregla í þessu sambandi. Þegar umferðarmagnið er komið yfir 15.000 bíla á sólagring (ADU) er þörf á 2+1 vegi. Þegar umferðarmagnið fer yfir 20.000 bíla á sólahring er þörf á 2+2 og dugur slíkur vegur upp í c.a. 60.000 ef gatnamótin eru rétt gerð.

Til þess að 2+2 vegur gagnist, skili betra flæði og afköstum, verða öll gatnamót að vera mislæg og skurðarpunktur umferðarstrauma sem fæstir. Því má ná með mismunandi útfærslum, eins og mislægum slaufugatnamótum, brúm, uppbyggðum hringtorgum og öðrum mislægum lausnum eins og "Demanta" gatnamótum sem eru blanda af þessu. Aðalatriðið er að tvöfaldi meginstraumurinn sé í frjálsu flæði og án hindrana. Þannig nást hámarksafköst, mesta öryggið, minnsta mengunin og hagkvæmasta umferðin.

Umferðarmagnið á Suðurlandsvegi frá Vesturlandsvegi og Nesbraut, upp að Sandskeiði er komin í þessa þörf miðað við umferðarmagn og því á að byggja hann sem 2+2 miðað við fulla mislæga útfærslu.

Viðbótarrök fyrir þessu er að hér er um að ræða eina helstu tengingu höfuðborgarsvæðisins við landsbyggðina og hringveginn um Ísland. Þar við bætist sú staðreynd að allt lítur út fyrir að tímabil eldvirkni sé að hefjast á Reykjanesi, sem gæti staðið næstu áratugina ef ekki lengur. Því er afar mikilvægt að huga vel að umferðartengingum og flóttaleiðum fyrir suðvestur horn landsins í heild sinni, en um það bil 2/3 þjóðarinnar búa á þessu svæði.



### Leitarhraun rann niður allt vegstæði Suðurlandsvegur fyrir um 5000 árum.

Suðurlandsvegur ein helsta flóttaleið höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja, ásamt Vesturlandsvegi. Það er því afar mikilvægt og mikilvægara en nokkru sinni fyrr, að allar þessar lykilleiðir sem nú eru 2+2 vegir verði með mislægum útfærslum svo að hægt sé að nýta allar 4 akreinar í frjálsu flæði ef til

rýmingar kemur. Hringtorg verða helstu flöskuhálsarnir ef sú staða kæmi upp og þau draga verulega úr afkastagetu þegar umferð er mikil. Öruggt er að þar yrðu alvarlegar umferðarteppur við rýmingu.

Ég legg því mikla áherslu á að það sé vandað til þessa verks og tvöföldun Suðurlandsvegur kláruð á besta mögulega hátt, þannig að flæðið verði sem best, hámarks öryggi náð og almannavarna hlutverkið sé metið mun hærra en gert hefur verið hingað til.

Þá má áréttta, að Suðurlandsvegur og reyndar hringvegurinn allur er hluti af Evrópska vegakerfinu TERN, sem stendur fyrir Trans European Road Network og ætti því að uppfylla staðla um vegi og vegbúnað. Sama á við um þau jarðgöng sem á hringveginum eru, en ESA hefur gert alvarlegar athugasemdir til íslenskra stjórnvalda vegna þeirra.

Ef frekari upplýsinga, hugmynda eða álits er óskað af minni hendi er ég ávalt reiðubúinn til viðræðna um þessi mál. Endilega hefið því bara samband ef þörf er á.

Reykjavík 30. ágúst 2022.

Ólafur Kr. Guðmundsson.

Umferðarsérfræðingur.

██████████

██

## USK Skipulag

---

**Frá:** Sveinbjörn Guðjohnsen [REDACTED]  
**Sent:** þriðjudagur, 30. ágúst 2022 19:43  
**Til:** USK Skipulag  
**Afrit:** [REDACTED]  
**Efni:** Suðurlandsvegur / Sólnes  
**Viðhengi:** Mynd 1. .jpg

**Eftirfylgniflagg:** Fylgja eftir  
**Flaggstaða:** Flaggað

Reykjavíkurborg  
Skipalagsfulltrúi  
Borgartún 12-14.  
105. Rvík.

Málefni..: Tvöföldun Suðurlandsvegur.

Heimskeyrsla að Sólnesi sem er nú beint inná Suðurlandsveg.

Á meðfylgjandi teikningu er nýr vegur teiknaður inn í miðja brekkuna við Hólmvað.  
Á stæða fyrir ósk minni vegna breytingarinnar er sú að þarna er yfirleitt mikill snjór sem safnast upp.  
Mön sem liggur með Hólmvaði er snjókista og er þungfær þegar suðaustan átt er (ríkjandi átt) og snjór. Hólmvað er mjög oft ófært vegna upp safnaðs snjó í brekkunni.  
Einnig yrði erfit fyrir RB., að hirða sorp. Öryggislega mjög slæm v. Sjúkrafl. Slökkvuliðs og flóttaleið ef þyrfti.  
Mikið er af börnum að leik í og við Hólmvað. Minni akstur væri betri fyrir nágretta Hólmvaðs.

Mynd no 1. **Ósk mín er að færa veginn aðeins til Norðurs sjá . Rauð lína á mynd no. 1.**

Svar óskast

Takk  
Sveinbjörn Guðjohnsen og fjölskylda  
Sólnes V. Suðurlandsveg

Ps Er tilbúin að koma og skoða þetta með ykku.r



Norðlingaváð

Suðurlandsvegur





Reykjavík 30. ágúst 2022

## Umsögn og athugasemdir Skógræktarfélags Reykjavíkur við tvöföldun Suðurlandsvegur – BREIKKUN SUÐURLANDSVEGAR FRÁ BÆJARHÁLSI AÐ HÓLMSÁ.

### Vegamót við Heiðmerkurveg

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 70 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.

Í mati á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar voru nefndir tveir valkostir fyrir tengingu Heiðmerkurvegur við Suðurlandsveg. *Valkostur 2* er sú leið sem framkvæmdaraðili mælti með. Skógræktarfélag Reykjavíkur gerir alvarlegar athugasemdir við *valkost 2* þar sem sá kostur felur í sér verulega neikvæð áhrif á aðgengi að Heiðmörk sem er eitt allra helsta útivistarsvæði höfuðborgarsvæðisins. Þar vegur þyngst að gestir, sem lang flestir koma frá höfuðborgarsvæðinu, þurfa að lengja leið sína til austurs að hringtorgi við Hafravatnsveg þegar haldið er til vil vesturs úr Heiðmörk. Við þetta lengist leið íbúa úr Heiðmörk til höfuðborgarsvæðisins um tæpa 3 km. Verði *valkostur 2* fyrir valinu mun það þýða að nærri 500 bílar sem er meðalfjöldi daglegra akstursferða úr Heiðmörk þurfa að aka daglega aukalega um 3 km eða samtals 1500 km. Þessi vegalengd jafngildir daglegum akstri um hringveginn um Ísland. Á ásgrundvelli verða þetta um 500.000 kílómetrar. Aksturskostnaður vegna þessa verður því um 60 milljón króna. Aukinn kolefnislosun fylgir einnig þessum aukna akstri. Mikilvægi góðs aðgengi verður að tryggja bæði hvað varðar öryggi útivistargesta, björgunaraðila ásamt að lengja ekki leiðir útivistargesta sem eykur mengun og lengir ferðatíma. Að erfiða aðgengi að þessu mikilvæga útivistarsvæði höfuðborgarbúa væri andstætt hugmyndafræði Reykjavíkurborgar, ásamt fjölda rannsókna sem sýna fram á mikilvægi grænna svæði fyrir lýðheilsu og andlega endurheimt þeirra sem búa í þéttbýli. Þriggja kílómetra lenging er veruleg fyrir gesti svæðisins. Auk þess sem ætla má að um 90- 95% bílaumferðar fari til vesturs út úr Heiðmörkinni og því óheppilegt að beina allri umferð út úr Heiðmörk fyrst austur að Hringtorginu.

Aðsókn að útivistarsvæðinu í Heiðmörk fer stöðugt vaxandi, ekki síst á allra síðustu árum. Meðvitund fólks um mikilvægi útivistar fyrir líkamlega og ekki síður andlega heilsu eykst stöðugt. Gott aðgengi að heilandi útivistarsvæði eins og Heiðmörk er því brýnt lýðheilsuáttál. Því er mikilvægt að hugsað sé til langrar framtíðar þegar aðgengi er annars vegar. Að erfiða aðgengi



SKÓGRÆKTARFÉLAG  
REYKJAVÍKUR

höfuðborgarbúa að Heiðmörk væri einnig andstætt þeirri hugmyndafræði sem Reykjavíkurborg hefur lagt fram m.a. í uppbyggingu „Græna trefilsins“. Að auki þarf að hafa í huga greiða aðkomu bráðaaðila vegna slysa eða hamfara. Einnig má benda á að Skógræktarfélag Reykjavíkur sinnir ýmsum verkefnum tengt Austurheiðum. Því er mikilvægt að umferð vinnuvéla milli Austurheiða og Heiðmerkur sé greið og ekki skapist hætta með akstri vinnuvéla með þunga trjáboli milli svæðanna.

Skógræktarfélag Reykjavíkur álitur að út frá hagsmunum félagsins og þeirra fjölmörgu sem nýta Heiðmörk sem útivistarsvæði sé mikilvægt að tenging Heiðmerkurveggar við Suðurlandsveg sé þróuð út frá valkosti 1 samkvæmt mati á Umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og hægt að taka aka til vestur frá Rauðhólum.

### Rauðavatnsskógur

Skógræktarfélag Reykjavíkur lýsir yfir ánægju sinni með að tekið sé tillit til Rauðavatnsskógar við hönnun framkvæmdarinnar. Auk ótvíræðs gildis skógarins fyrir náttúruunnendur og útivistarfólk hefur Rauðavatnsskógur mikið sögu- og menningarlegt gildi í íslenskri skógræktarsögu en þar hófst skógrækt á fyrstu árum 20. aldar. Félagið leggur áherslu á að mjög vel sé gætt að jaðri skógarins við framkvæmdirnar.

Fyrir hönd Skógræktarfélags Reykjavíkur

Jóhannes Benediktsson, stjórnarformaður

Auður Kjartansdóttir, framkvæmdastjóri



Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkur  
Borgartúni 12 - 14  
105 Reykjavík

Reykjavík, 31. ágúst 2022

## Efni: Umsögn Veitna vegna skipulagslýsingar Suðurlandsvegur.

Veitur hafa fengið til umsagnar skipulagslýsingu að nýju deiliskipulagi vegna tvöföldunar á Suðurlandsvegi. Afmörkunin nær frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ til austurs.

Vegagerðin áformar í samvinnu við borgina að tvöfalda Suðurlandsveg og er markmið framkvæmdar að auka umferðaröryggi allra faramáta og tryggja greiðari leið umferðar um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Lagður verður 2+2 vegur, tengingum fækkað frá því sem nú er, þrenn mismæg vegamót, gerðir nýir reið-, hjóla- og göngustígar. Vegurinn verður lagður í allt að fimm áföngum og nær deiliskipulagið til fyrstu tveggja áfanganna.

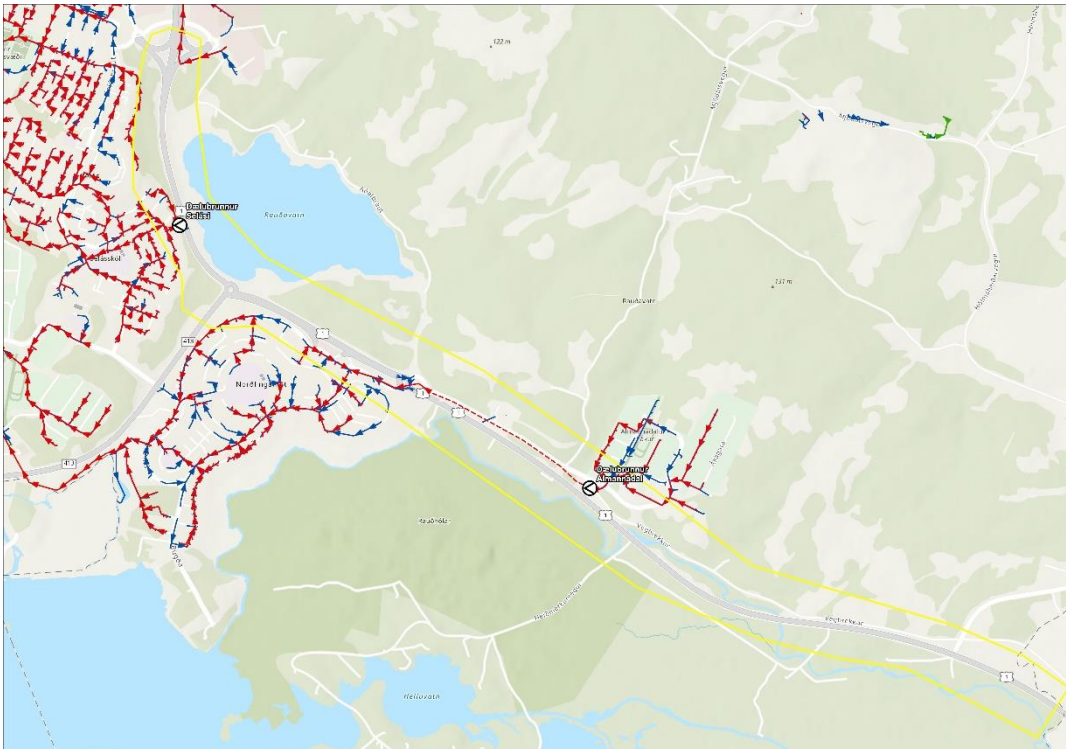
Veitur hafa rýnt skipulagslýsinguna vegna nýs deiliskipulags fyrir Suðurlandsveg með tilliti til áhrifa á innviði og mannvirki Veitna. Ljóst er að framkvæmdirnar munu hafa umtalsverð áhrif á lagnir og mannvirki Veitna. Ennfremur liggur skipulagssvæðið að hluta til innan verndarsvæða vatnsbóla skv. vatnsverndarsamþykkt Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) dags. 19. júní 2015, nánar tiltekið innan öryggissvæða vegna yfirborðsvatns og öryggissvæða vegna grunnvatns. Veitur vilja því koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

Í apríl á þessu ári var auglýst frummatsskýrsla Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar. Veitur sendu athugasemdir 12.maí vegna innviða hitaveitu og 6.maí vegna vatnsverndar (sjá meðfylgjandi gögn). Álit Skipulagstofnunar liggur að svo stöddu ekki fyrir en Veitur ítreka athugasemdirnar og óska eftir að tekið verði tillit til þeirra í skipulagsvinnunni.

### Fráveita

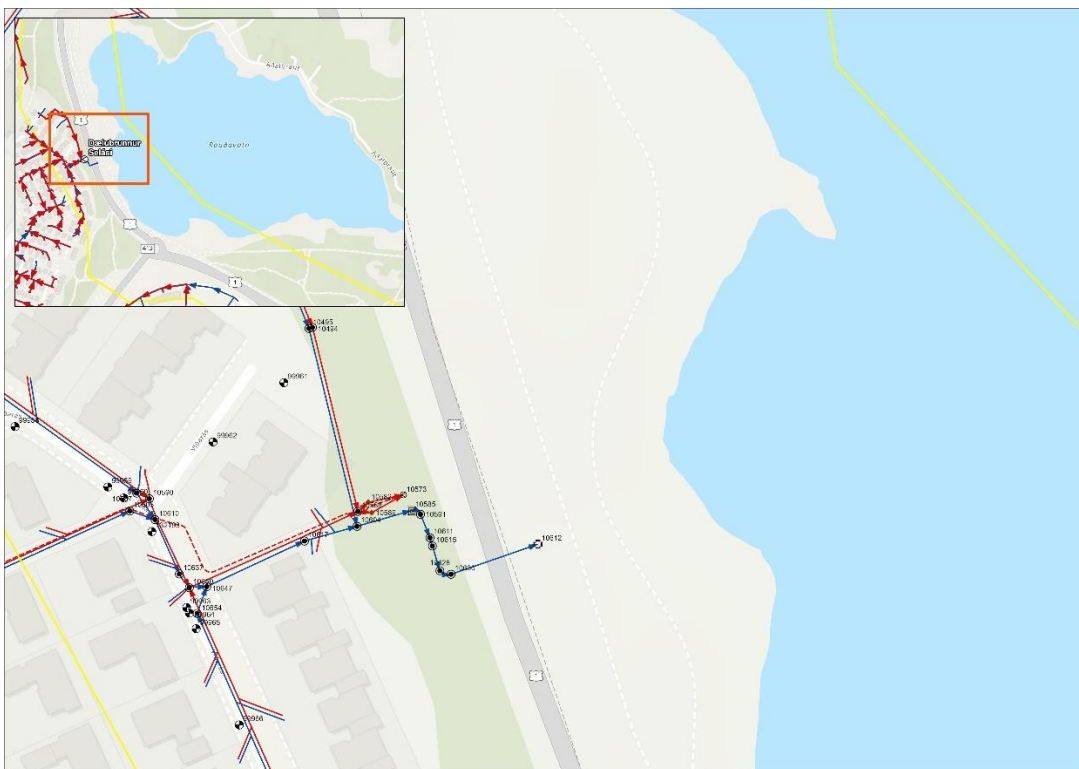
Dælubrunnar fráveitu við Selás og við Almannadal eru innan skipulagssvæðis. Auk þess eru fráveitulagnir við Hádegismóa, Viðarás, við Norðlingarholt og hluti af fráveitukerfi í Almannadal einnig innan skipulagssvæðisins. Þrýstilögn fráveitu liggur frá Almannadal og þverar Suðurlandsveg við Norðlingabraut (sjá nánar á mynd 1).

Enn er óljóst er hvernig uppbygging á Hólmsheiði kemur til með að vera og því ekki hægt að segja til um hvort gera þurfi ráð fyrir plássi fyrir fráveitulagnir meðfram Suðurlandsveginum.



Mynd 1 Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum, skipulagssvæðið er afmarkað með gulu og lagnir og brunnafráveitu sýndir með tilliti til afmörkunar

Veitur benda einnig á að regnvatnsútrás þverar Suðurlandsveg við Rauðavatn. Lögnin gegnir einnig hlutverki neyðaryfirfalls frá skolpdælustöð (sjá nánar á mynd 2).



Mynd 2 Regnvatnslögn sem þverar Suðurlandsveg

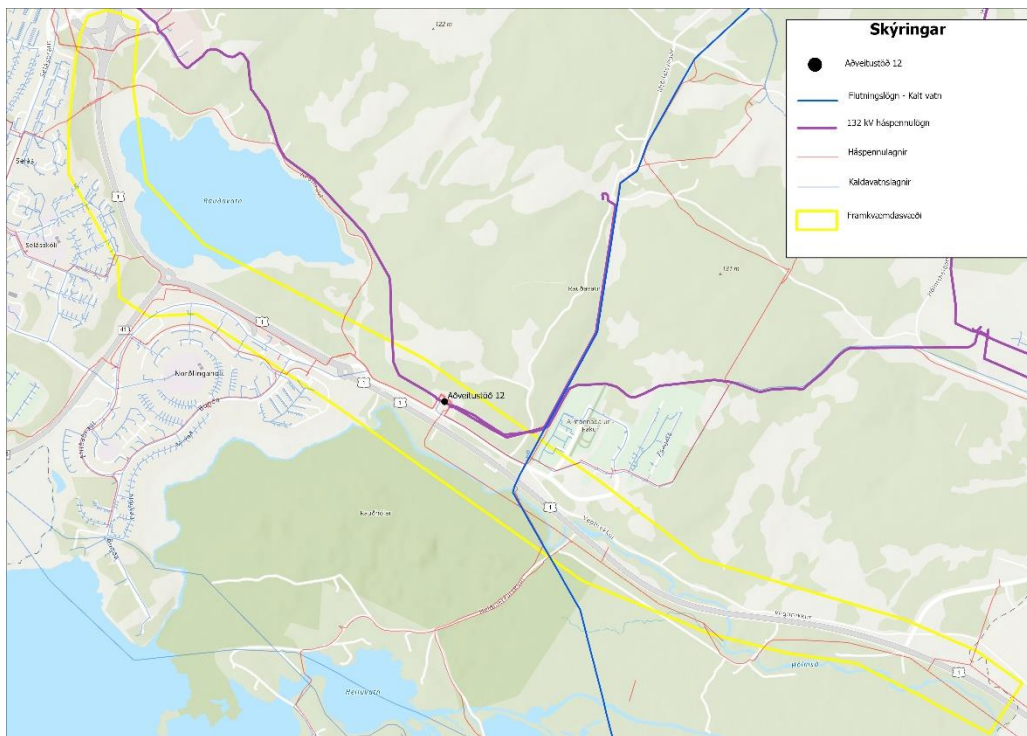


## Rafmagnsveita

132kV háspennustrengur og aðveitustöð fyrir rafmagn liggja innan skipulagssvæðisins. Veitur leggja gegn því að framkvæmdirnar komi til með að hafa áhrif á 132 kV háspennustrenginn og staðsetningu aðveitustöðvarinnar. Einnig liggja 11kV strengir víðsvegar innan skipulagssvæðisins (sjá nánar á mynd 3).

## Vatnsveita

900 mm flutningslögn vatns þverar Suðurlandsveg við Almannadal. Lögnin sér stórum hluta höfuðborgarsvæðisins fyrir vatni og er nauðsynlegt að halda lögninni í rekstri á meðan á framkvæmdum stendur.



Mynd 3 Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum, skipulagssvæðið er afmarkað og vatnslagnir og rafmagnslagnir ásamt aðveitustöð rafmagns sýnd með tilliti til afmörkunar.

## Verndarsvæði vatnsbóla

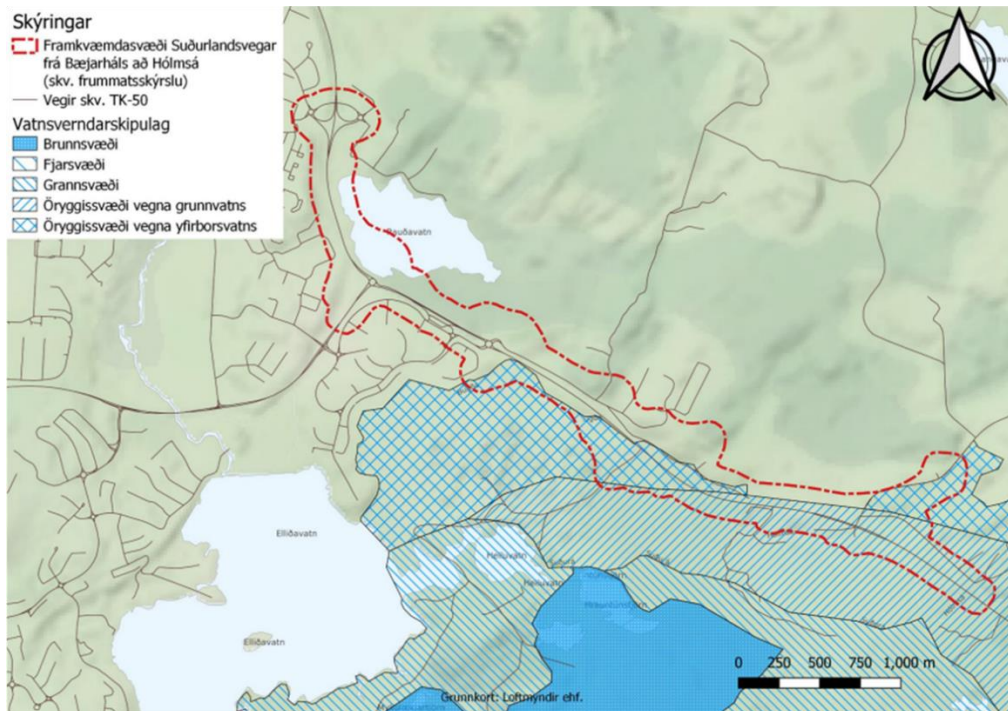
Veitur sækja neysluvatn í vatnsból á Heiðmerkursvæðinu sem er dreift til íbúa og fyrirtækja Reykjavíkurborgar. Íbúar og fyrirtæki annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu fá einnig neysluvatn úr vatnsbólum á svæðinu. Veitur benda á að fyrirhugað framkvæmdasvæði er að hluta til innan verndarsvæða vatnsbóla (sjá mynd 4 hér að neðan og einnig vatnsverndarkort, vatnsverndarsamþykkt og greinargerð vatnsverndar á vef SSH: <https://www.ssh.is/vatnsverndin>). Í ljósi mikilvægi vatnsverndar vilja Veitur koma eftirfarandi á framfæri:

- Þekja vatnsverndarsvæða á mynd 5 í Skipulagslýsingu inniheldur ekki öryggissvæði grunnvatns og yfirborðsvatns skv. vatnsverndarsamþykkt SSH dagsett 19. júní 2015. Afmörkun vatnsverndarsvæða er ekki nógu greinanleg eins og hún er sett fram á mynd 5 í kafla 2.4.3. Veitur leggja til að myndin sé útfærð þannig að vatnsverndarsvæði og lega þeirra gagnvart skipulagssvæði sé auðgreinanleg (sbr. framsetning á vatnsverndarsvæðum



á mynd 4 hér að neðan). Ennfremur er æskilegt að afmörkun skipulagssvæðis sé sýnd á sama korti og afmörkun vatnsverndarsvæða (sbr. mynd 4 hér að neðan).

- Eðlilegt er að vatnsvernd sé sérstaklega upptalin í lista yfir þau atriði sem lögð verður áhersla á í umhverfismati í kafla 3.1. Það sama á við um töflu 1 í kafla 3.2.1, þar sem ekki er minnst á vatnsvernd. Í töflu 1 er eðlilegt að telja vatnsvernd sem sér umhverfisþátt með tilsvarendi matsspurningum og viðmiðum, þar sem helsta viðmiðið er samþykkt SSH, dagsett 19. júní 2015.



Mynd 4 Kort Verkfræðistofunnar Vatnaskila af framkvæmdarsvæði Suðurlandsvegar frá Hádegismóum að Hólmsá eins og ráða má af frummatsskýrslu, lagt ofan á nærliggjandi vatnsverndarskipulag skv. vatnsverndarsamþykkt SSH.

Veitur benda á að nauðsynlegt sé að tryggja rekstur á veitukerfum á meðan á framkvæmdum stendur. Að nýjar lagnaleiðir stofn og flutningslagna verði tryggðar þar sem þess er þörf og gengið verði frá kvöðum fyrir ný lagnastæði.

Veitur kalla eftir auknu samráði á skipulagsstiginu. Að samtal milli Veitna, Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar verði með það að markmiði að áhrif framkvæmdanna á lagnir og mannvirki Veitna verði haldið í lágmarki eins og kostur er.

Veitur eru reiðubúnar til samstarfs og samráðs vegna deiliskipulagsvinnunnar og þeirra athugasemda sem hér eru settar fram.

Virðingarfyllst,  
f.h. Veitna

Helga Rún Guðmundsdóttir



Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Reykjavík 6. maí 2022

## Efni: Umsögn Veitna um frummatsskýrslu vegna breikkunar Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

### Inngangur

Veitur ohf. hafa fengið til umsagnar frummatsskýrslu *Breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Mat á umhverfisáhrifum – frummatsskýrsla*, dags. 02.03.2022, ásamt fylgiskjöllum. Veitur ohf. hafa rýnt frummatsskýrsluna á grundvelli hlutverks Veitna sem rekstraraðili Vatnsveitu Reykjavíkur.

Veitur sækja neysluvatn í vatnsból á Heiðmerkursvæðinu<sup>1</sup> sem er dreift til íbúa og fyrirtækja Reykjavíkurborgar. Íbúar og fyrirtæki annarra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu fá einnig neysluvatn úr vatnsbólum á svæðinu. Ef vatnsbólin í Heiðmörk mengast geta áhrifin verið óafturkræf og takmarkað vatnstöku á svæðinu til frambúðar. Það eru því ríkir hagsmunir Veitna, allra höfuðborgarbúa og atvinnulífs höfuðborgarsvæðisins að tryggja öryggi og gæði sameiginlegra vatnsbóla og lágmarka áhættu á að óæskileg efni lendi í vatnsbólunum með ófyrirsjáanlegum afleiðingum.

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er að hluta til innan verndarsvæða vatnsbóla skv. vatnsverndarsamþykkt Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu dags. 19. júní 2015. Markmið samþykktarinnar er að tryggja verndun grunnvatns innan vatnsverndarsvæða höfuðborgarsvæðisins þannig að gæði neysluvatns á vatnstökustað uppfylli ávallt kröfur sem gerðar eru í gildandi löggjöf. Framkvæmdasvæðið liggur innan svokallaðra *öryggissvæða vatnsverndar*, bæði vegna grunnvatns og yfirborðsvatns. Samkvæmt samþykktinni er skilgreining þeirrar afmörkunar annars vegar svæði þar sem talið er að efni sem berast í jörð geti mögulega borist í grunnvatn og þaðan inn á áhrifasvæði vatnstökustaða og hins vegar svæði þar sem talið er að mengun á yfirborði geti mögulega borist inn á áhrifasvæði vatnstökustaða.

### Athugasemdir Veitna - Samantekt

Veitur fagna þeim jákvæðu áhrifum sem tvöföldun Suðurlandsveggar muni hafa á umferðaröryggi og lækkun á slysatíðni og þannig minnka mengunaráhættuna sem umferð um Suðurlandsveggar kann að hafa í för með sér. Enn fremur er afar jákvætt að með framkvæmdinni skapast mikilvægt tækifæri til að útfæra mótvægisáðgerðir vegna vatnsverndar samhliða hönnun vegarins.

Þó er umfjöllun í frummatsskýrslu um möguleg áhrif framkvæmdarinnar ófullnægjandi hvað varðar möguleg áhrif á vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins og mætir ekki þeim kröfum sem tilgreindar eru í ákvörðun Skipulagsstofnunar um tillögu að matsáætlun dags. 15. desember 2020.

Tillögur Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar sem kynntar eru í framlagðri frummatsskýrslu geta valdið óafturkræfum skaða á vatnsból höfuðborgarbúa ef ekki er rétt að verki staðið, en jafnframt er með forrannsóknnum og réttum undirbúningi mögulegt að draga úr hættu á því að mengun berist í vatnsbólin og takmarka áhrif slíkra mengunaratburða.

Veitur telja að umfjöllun um eftirfarandi þætti sé ábótavant í framlagðri frummatsskýrslu:

<sup>1</sup> Borholur við Gvendarbrunna, Jaðar, Myllulæk og Vatnsendakrika.



- Ekki liggur fyrir áhættumat vegna áhrifa framkvæmdanna á vatnsbólin og skortir því upplýsingar til að meta þá hættu sem framkvæmdin getur haft í för með sér.
- Sýna þarf betur fram á að við veghönnun hafi verið tekið tillit til vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins og þeirrar mögulegu hættu sem vatnsbólunum stafar af framkvæmdum og aukinni umferð um Suðurlandsveg.
- Umfjöllun um mótvægisáðgerðir er af mjög skornum skammti og byggir ekki á rannsóknum né fyrri reynslu nema að mjög takmörkuðu leyti. Draga þarf úr hættu á að mengun berist í vatnsbólin ef óhöpp verða við framkvæmdina.
- Í umfjöllun í frummatsskýrslu um áhættu og möguleg áhrif framkvæmdanna hefur ekki verið tekið tillit til fyrirliggjandi rannsókna um dreifingu mengunarefna á nærliggjandi svæði, né líkana um dreifingu mengunarefna ef til slyss kemur á vatnsverndarsvæði Heiðmerkur. Enn fremur er tilvísun í niðurstöður rannsóknar Vatnaskila um mat á mögulegri mengunarhættu vegna uppbyggingar athafnasvæðis á Hólmsheiði<sup>2</sup> misvísandi<sup>3</sup>.
- Ekki er fjallað um hvernig mengunarhætta framkvæmdanna gagnvart nærliggjandi vatnsbólum verður metin eða hvaða rannsóknir eru áformaðar. Hafa þarf í huga að olía sem berst í jarðveg getur valdið langvarandi mengun í vatnsbólum og að olía getur safnast upp yfir tíma og farið af stað í flóði. Gera þarf grein fyrir áhrifum á vatnsvernd, byggða m.a. á áhættumati. Áhættumat og viðbragsáætlanir þarf að vinna eins langt og unnt er og byggja þá vinnu á bestu mögulegri þekkingu og aðferðafræði.
- Fjallað er um vatnsvernd í fylgiskjali við frummatsskýrslu: Viðauki H: Vatnsvernd. Minnisblaðið er dagsett 25. mars 2020 og skiluðu Veitur rýni á minnisblaðið þann 22. apríl 2020. Minnisblaðið er skrifað áður en matsáætlun var kynnt fyrir umsagnaraðilum og enn fremur áður en niðurstöður Skipulagsstofnunar við matsáætlun lágu fyrir. Minnisblaðið tekur því ekki tillit til ábendinga umsagnaraðila eins og Veitna, né niðurstöðu Skipulagsstofnunar.

### Rökstuðningur

Hér að neðan koma rök fyrir ofangreindum athugasemdum. Enn fremur er í fylgiskjali með umsögn þessari greinargerð Vatnaskila sem tekin var saman að beiðni Veitna (Fylgiskjal 1). Í greinargerð Vatnaskila eru dregnar saman helstu greiningar og rannsóknir síðasta missera um vatnsverndar á svæðinu og lagt mat á umfjöllun frummatsskýrslu um vatnsvernd og mengunarhættu vatnsbóla og vísað til kafla þar sem úrbóta er þörf.

#### 1. Umsögn Veitna um tillögu að matsáætlun, dags. 9. júní 2020

Veitur sendu umsögn um tillögu að matsáætlun með bréfi til Skipulagsstofnunar, dags. 9. júní 2020. Þar kom fram að Veitur telja umfjöllun um vatnsvernd í tillögu að matsáætlun ófullnægjandi. Það er mat Veitna að úrbóta sé þörf við endanlega matsáætlun og fjalla þurfi ítarlegar um vatnsvernd og mengunarhættu í frummatsskýrslu, auk þess að gera þurfi grein fyrir valkostum við legu og hönnun vegar m.t.t. vatnsverndar. Enn fremur þurfi að tilgreina mótvægisáðgerðir og viðbrögð ef kæmi til mengunarslyss. Í umsögn Veitna er enn fremur vísað til rannsókna sem gerðar hafa verið í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis undanfarin ár sem geta varpað ljósi á möguleg áhrif framkvæmdanna á vatnsverndarsvæðið. Einnig lögðu Veitur sérstaka áherslu á að skoða þurfi áhrif olíuleka á vatnsverndarsvæði og viðkvæm svæði í nágrenni

<sup>2</sup> Athafnasvæði á Hólmsheiði. Mat á mögulegri mengunarhættu gagnvart nærliggjandi vatnsbólum. Vatnaskil, 19.6.2019.

<sup>3</sup> Sjá fylgiskjal 1. Ábendingar vegna umfjöllunar frummatsskýrslu um breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá um vatnsvernd og mengunarhættu vatnsbóla. Verkfræðistofan Vatnaskil, 4. maí 2022.





framkvæmdarinnar og bentu í því samhengi á nýtt reiknilíkan Vatnaskila sem gæti nýst við slíkt mat.

Mótvægisáðgerðir vegna mengunarhættu eru því óskýrar þar sem ekki hefur verið lagt fram áhættumat vegna vatnsverndar. Í því mati þarf að horfa til mótvægisáðgerða á framkvæmdartíma og meta virkni mótvægisáðgerða. Einnig er æskilegt að taka tillit til mótvægisáðgerða vegna uppbyggingar svæðis norðan vegar.

## 2. Samræmi við ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsáætlun

Í niðurstöðu Skipulagsstofnunar um matsáætlun, dags. 15. desember 2020 er fallist á tillögu framkvæmdaraðila að matsáætlun að uppfylltum tíu skilyrðum. Skilyrði nr. 1, 2, 3, 9 og 10 lúta að hluta til eða að öllu leyti að vatnsvernd.

Að mati Veitna hefur ekki verið brugðist á fullnægjandi hátt við ofangreindum þáttum í frummatsskýrslu og uppfyllir hún því ekki 22. gr laga um umhverfismat framkvæmd og áætlana nr. 111/2021 þar sem segir „gerð og efni umhverfismatsskýrslu skal vera í samræmi við matsáætlun og álit Skipulagsstofnunar um hana, sbr. 21. gr.“.

Á það sérstaklega við um eftirfarandi atriði:

- **Áhættumat og áhrif á forsendur vatnsverndar.** Í niðurstöðum Skipulagsstofnunar kemur fram að drög að áhættumati eigi að liggja fyrir þegar frummatsskýrslan er kynnt. Drög að áhættumati voru ekki kynnt sem hluti af frummatsskýrslu, en á bls.125 (kafla 5.8.1.5.) í frummatsskýrslu kemur fram að drög að áhættumati muni liggja fyrir sumarið eða haustið 2021. Í samantekt og niðurstöðum frummatsskýrslu kemur hins vegar fram að unnið sé að áhættumati vegna vatnsverndar og það verði lagt fram með umsókn framkvæmdaraðila um framkvæmdaleyfi. Af þessu má draga þá ályktun að áhættumatið muni ekki liggja fyrir sem hluti af matsferlinu.

*Ekki er mögulegt að meta möguleg áhrif framkvæmdanna á vatnsbólun fyrir en niðurstöður áhættumats liggja fyrir. Að mati Veitna ber slíkt áhættumat að liggja til grundvallar hönnun vegar og endanlegri ákvörðun um veglínun og mótvægisáðgerðir.*

- **Fyrirliggjandi rannsóknir.** Fjöldi rannsókna hafa verið unnar síðastliðin ár sem fjalla um líkur og áhrif mengunar á vatnsverndarsvæðið í Heiðmörk<sup>4</sup>, en ekki er vísað til þeirra rannsókna að undanskilinni skýrslu um rannsókn sem Veitur og Reykjavíkurborg kostuðu sameiginlega á líkum og mögulegum áhrifum mengunar af uppbyggingu athafnasvæðis á Hólmsheiði á vatnsbólin í Gvendarbrunnum árið 2019<sup>4</sup>. Vísað er í niðurstöður þeirrar skýrslu, en túlkunin er ekki í samræmi við niðurstöður skýrsluhöfunda. Í frummatsskýrslu er ranglega dregin sú ályktun að lítil hættu sé á að grunnvatn frá öryggisvæðum mengi vatnsbólun. Niðurstöður skýrslu Vatnaskila frá 2019<sup>4</sup> sýna hins vegar ótvírætt að mengun sem berst inn á öryggisvæði vatnsverndar getur borist með grunnvatni til vatnsbóla. Í fylgiskjali með þessari umsögn er greinargerð Vatnaskila þar sem ítarlegar er fjallað um fyrirliggjandi rannsóknir og niðurstöður skýrslu Vatnaskila frá 2019.

<sup>4</sup> Áhættumat vegna vatnsverndar fyrir Sandskeiðslínu 1 og tengivirki á Sandskeiði. EFLA. 2.2.2017; Uppbygging aðstöðu við Þríhnjúkagíg og Bláfjöll, áhættumat gagnvart vatnsvernd. Mannvit, desember 2017; Þríhnjúkagígur og skíðasvæði í Bláfjöllum. Dreifingarreiðing vegna áhættumats uppbyggingar og starfsemi. Verkfræðistofan Vatnaskil; Áhættumat starfshóps Kópavogsbæjar vegna Þríhnjúkagígs og skíðasvæða, febrúar 2018; Vatnsvernd SSH <https://www.ssh.is/vatnsverndin>.

<sup>4</sup> Athafnasvæði á Hólmsheiði. Mat á mögulegri mengunarhættu gagnvart nærliggjandi vatnsbólum. Vatnaskil, 19.6.2019.



*Að mati Veitna hefur verið horft framhjá fyrirliggjandi upplýsingum sem nauðsynlegar eru til að meta þá hættu sem vatnsbólunum stafar af fyrirhuguðum framkvæmdum og er frummatsskýrsla því ekki fullnægjandi.*

- **Aðrir kostir og samlegð.** Ekki er fjallað um aðra kosti m.t.t. áhrifa á vatnsverndarsvæðin. Um umfangsmiklar framkvæmdir er að ræða sem fela í sér, auk tvöföldun vegar, nýja aðkomuvegi og mislæg gatnamót. Staðsetning og útfærsla þessara mannvirkja geta haft afgerandi áhrif á hættu á því að mengun berist til vatnsverndarsvæðanna.

*Að mati Veitna hefur ekki verið fjallað á fullnægjandi hátt um umhverfisáhrif annarra kosta m.t.t. hagsmuna vatnsverndar. Ekki er heldur fjallað um samlegð við aðra uppbyggingu í nágrenni við framkvæmdasvæðið m.t.t. áhrif á vatnsverndarsvæðin.*

- **Mótvægisáðgerðir.** Í frummatsskýrslu eru gefin dæmi um mögulegar mótvægisáðgerðir en ekki færð rök fyrir því á hvaða forsendum þær eru valdar eða hvort og þá hvernig þær virka ef til mengunarslyss kemur eða hvað varðar viðvarandi mengunarálag rekstrar vegarins. Val á mótvægisáðgerðum ætti að byggja á mati viðeigandi aðila á því hvaða mengunaráhætta sé ásættanleg á áhrifasvæðum vatnsbóla. Þ.e.a.s. lauslegt mat, byggt á hugsanatilraunum, sem fyrst og fremst miða að því að meta hvort áhætta kunni að aukast eða minnka frá gefnu grunnástandi getur ekki talist fullnægjandi að mati Veitna, miðað við þá hagsmuni sem eru undir. Umfjöllun um mótvægisáðgerðir ætti að sýna fram á með greinargóðum hætti að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir viðhaldi áhættu sannarlega innan ásættanlegra marka við þær aðstæður sem um ræðir þá til dæmis með vísun í reynslurannsóknir á framlögðum lausnum, með sannfærandi staðfærslu þeirra niðurstaðna við þær aðstæður sem eru fyrir hendi á því svæði sem um ræðir. Vanda þarf afmörkun umfjöllunar og taka tillit til, sem dæmi, hvort tveggja framkvæmda og rekstrartíma, hvort tveggja staðbundinna mengunaráfalla (t.d. slys) og viðvarandi dreifðra áhrifa (t.d. vegryk í ofanvatni), hvort tveggja hefðbundinna og fyrirsjáanlegra en e.t.v. fátíðra aðstæðna (t.d. frosin jörð, óvæntar fyrirstöður í ofanvatnslausnum o.s.frv.).

*Það er mat Veitna að skýrt þurfi að koma fram hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar af hendi framkvæmdar- og rekstraraðila vegarins. Enn fremur ber að vera skýrt hvaða eftirfylgni er áformuð af hendi rekstraraðila vegarins hvað slík viðbrögð varðar.*

### *Niðurstöður og lokaorð*

Veitur telja afar mikilvægt að í ákvörðun um matsskýrslu verði brugðist við ofangreindum athugasemdum Veitna og sýnt verði fram á með skýrum hætti að við undirbúning fyrirhugaðra framkvæmda, þ.m.t. veghönnun, ákvörðun um staðsetningu vegar og fyrirhugaðan rekstur, séu hagsmunir íbúa og atvinnulífs í ljósi vatnsverndar hafðir að leiðarljósi.

Í því felst að ítarlega hafi verið fjallað um möguleg áhrif framkvæmdarinnar á forsendur vatnsverndar. Gerð verði grein fyrir niðurstöðum áhættumats, hvernig unnið hafi verið með þær við hönnun vegarins og hvernig mótvægisáðgerðir hafi verið ákveðnar m.t.t. þeirra. Þannig komi skýrt fram hvernig staðið verði að forvörnum og viðbragði svo að koma megri í veg fyrir að mengun berist í vatnsból stórs hluta þjóðarinnar.

Virðingarfyllst,

f.h. Veitna



Jón Trausti Kárason

Forstöðumaður vatns- og fráveitu

*Afrit:*

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

Heilbrigðiseftirlit Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Mosfellsbæjar og Seltjarnarness

*Fylgiskjal 1:*

Ábendingar vegna umfjöllunar frummatsskýrslu um breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá um vatnsvernd og mengunarhættu vatnsbóla. Verkfræðistofan Vatnaskil, 4. maí 2022.



Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Reykjavík 12. maí 2022

## **Efni: Athugasemdir Veitna við frummatsskýrslu vegna breikkunar Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá m.t.t. hitaveitu**

Veitur ohf. óska eftir að gera athugasemd við umfjöllun um hitaveitu í framlagðri frummatsskýrslu Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar *Breikkun Suðurlandsvegar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Mat á umhverfisáhrifum – frummatsskýrsla*, dags. 02.03.2022, ásamt fylgiskjöllum.

### **Umfjöllun í frummatsskýrslu**

Í frummatsskýrslu er fjallað um áhrif á veitukerfi í kafla 3.7. undir fyrirsögninni *Lagnir og strengir*:

- Í kafla 3.7.1. er greint frá staðsetningu hitaveitulagna og -mannvirkja. Þar kemur fram að í Áfanga 1, vestasta hluta framkvæmdasvæðisins, munu framkvæmdirnar raska 900 mm flutningslög hitaveitu sem liggur við Selás/Reykás (st. 2.700) og við gatnamót á mótum Suðurlandsvegar og Breiðholtsbrautar (st. 3.640).
- Lokahús hitaveitu er staðsett í SV-horni núverandi gatnamóta og liggja lagnir frá lokahúsi sunnan Suðurlandsvegar að Bæjarhálsi, en þær lagnir voru lagðar 2020.
- Enn fremur liggja flutningslagnir hitaveitu frá tönkum á Reynisvatnsheiði á um 130 m löngum kafla samhliða Suðurlandsvegi.

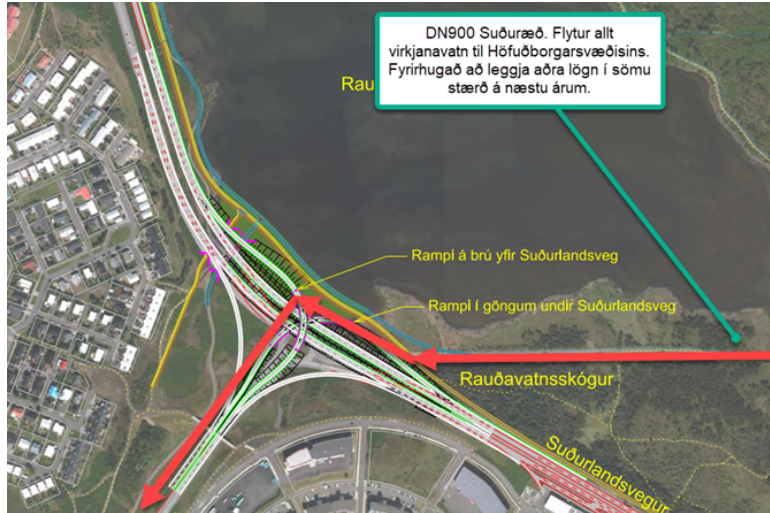
Staðsetning ofangreindra hitaveitulagna er sýnd á uppdráttum 201 og 202 í teikningasetti sem fylgir með frummatsskýrslu.

Niðurstaða kafla 3.7.1. í frummatsskýrslu er að fyrirhuguð vegamót við Breiðholtsbraut hafi töluverð áhrif á hitaveitulagnir á svæðinu. Hins vegar gæti lokahúsið verið áfram á sínum núverandi stað, miðað við þær tillögur að vegamótum sem settar eru fram.

### **Athugasemdir Veitna**

Veitur vilja árétta að framkvæmdirnar munu hafa umtalsverð áhrif á helstu flutningsæðar hitaveitu til höfuðborgarsvæðisins og er þar um að ræða stofnlagnir virkjanavatns frá Nesjavöllum og Hellisheiði. Annars vegar er um að ræða Suðuræð, sem liggur frá Reynisvatnsheiði í Hafnarfjörð og hins vegar Árbæjaræð sem tengir Suðuræð við Rauðavatn að dælustöð í Árbæ.

Á mynd 1 er sýnd lega Suðuræðar norðan Suðurlandsvegar og við vegamót við Breiðholtsbraut.



Mynd 1: Staðsetning Suðurræðar við vegamót Suðurlandsvegjar og Breiðholtsbrautar.

Stofnlagnirnar sjá stórum hluta höfuðborgarsvæðisins fyrir heitu vatni, þ.m.t. efri byggðum Reykjavíkur (Árbæ, Breiðholti, Ártúnshöfða), Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði, sjá mynd 1. Rask á lögnunum myndi hafa mikil áhrif á dreifingu hitaveitu til notanda þar sem ekki er hægt að beina þessu vatni aðrar leiðir. Flutningur þarf ávallt að vera tryggður til notanda og því þyrfti að leggja aðrar lagnir ef þörf er á færslu hitaveitulagna vegna framkvæmda við tvöföldun Suðurlandsvegjar.



Mynd 2: Uppruni heita vatnsins á höfuðborgarsvæðinu.

Samkvæmt fyrirbyggjandi teikningum eru líkur á að framkvæmdir kalli á flutning á núverandi hitaveitulögnum, ekki einungis þar sem Suðurlandsvegur þverar lagnir, heldur einnig þar sem staðsetning vegar, fláa og framkvæmdasvæðis er nær en 6 metra frá miðlínu lagnar.

Enn fremur má ekki reisa brúarstólpa né hljóðmanir ofan á lögnunum.

Ef þörf er á að flytja lagnir í nýja legu vegna framkvæmdanna kallar það á að færslan sé framkvæmd og ný lögn tengd áður en að núverandi lögn er raskað. Slíkar framkvæmdir eru bæði tímafrekar og kostnaðarsamar og hafa í för með sér jarðvegsrask þar sem þarf að leggja þarf djúpa skurði og veldur óþægindum fyrir vegfararendur á meðan framkvæmdunum stendur. Áætlaður framkvæmdatími við síkar framkvæmdir frá forhönnun að yfirborðsfrágangi eru a.m.k. 1-2 ár. Enn fremur þurfa Veitur að gera ráð fyrir slíkum fjárfestingum í fjárhagsáætlun.



Ef þörf er á slíkum framkvæmdum mun það hafa áhrif á tímaáætlun Vegagerðarinnar þar sem framkvæmdum við hitaveitulagnir þarf að vera lokið áður en framkvæmdir Vegagerðarinnar geta hafist á því svæði sem er undir.

Veitur óska eftir því að gripið verði til eftirfarandi aðgerða að hálfu framkvæmdaaðila:

- Áhrif framkvæmdanna á lögnina verði metin og gerð verði grein fyrir þeim áhrifum með jarðvegsrannsóknaskýrslu.
- Gert verði grein fyrir nauðsynlegum framkvæmdum við færslu afleiddum áhrifum þeirra framkvæmda.
- Samtal eigi sér stað á milli Veitna og Vegagerðarinnar með því markmiði að takmarka rask á núverandi lögnum og minnka þörf á færslu lagna og nýjum framkvæmum. Slíkt samtal gæti t.d. falið í sér endurskoðun á veglínu eða útfærslu vegar.
- Tryggð verði ný lagnaleið fyrir færslu stofnlagna og gengið verði frá kvöðum fyrir ný lagnastæði.
- Tekið verði tillit til áforma Veitna um að tvöfalda Suðuræð frá Reynisvatnsheiði að Suðurfelli og samvinna Veitna og Vegagerðarinnar verði tryggð.

Virðingarfyllst,

f.h. Veitna

Sunna Mjöll Sverrisdóttir

Sérfræðingur í fjárfestingum hitaveitu á höfuðborgarsvæðinu

Reykjavíkurborg, umhverfis og skipulagssvið  
Björn Axelsson, skipulagsfulltrúi  
Borgartúni 12 - 14  
105 Reykjavík

Reykjavík, 1. september 2022  
Tilvísun: 202207040 / 3.4

---

## Efni: Lýsing fyrir gerð tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsvegar, frá Bæjarhálsi að Hólmsá, Reykjavíkurborg

---

Reykjavíkurborg hefur, með erindi dags. 15. júlí 2022, sent Skipulagsstofnun lýsingu til umsagnar skv. 2. mgr. 40. gr. skipulagslaga. Lýsingin var samþykkt til kynningar í Borgarráði þann 7. júlí 2022 og varðar gerð tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsvegar, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ.

Samkvæmt lýsingunni, dags. 22. júní 2022, er gert ráð fyrir að vinna deiliskipulag fyrir tvöföldun á núverandi vegi, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagsmörkum við Mosfellsbæ, við Hólmsá. Gert er ráð fyrir 2+2 vegi með aðskildum akstursstefnum, þremur mislægum gatnamótum, tengingum fækkað frá því sem nú er ásamt nýjum reið-, göngu- og hjólastígum. Gert er ráð fyrir uppbyggingu í fimm áföngum. Í fyrstu tveimur áföngunum er gert ráð fyrir planvegumótum og í seinni þremur verði gert mislæg vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingaholt og Hafravatnsveg.

Skipulagsstofnun hefur yfirfarið framlögð gögn og telur að lýsingin geri ágætlega grein fyrir skipulagsáformum og hvernig staðið verður að gerð og umhverfismati tillögunnar en bendir á eftirfarandi:

Í umhverfismatskýrslu þarf auk þeirra þátta sem nefndir eru að fjalla um áhrif deiliskipulagsins á vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins.

Auk þeirra umsagnaraðila sem nefndir eru skal hafa samráð við Mosfellsbæ þar sem skipulagsmörk liggja sveitarfélagsmörkum sbr. 6. mgr. 5.6.2. gr. skipulagsreglugerðar.

  
Sóley Ósk Sigurgeirsdóttir



## INNSENDAR ATHUGASEMDIR SKIPULAGSLÝSING- YFIRLIT

**Deiliskipulag Suðurlandsvegar, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá.**

07.10.2022





## UMSAGNIR

Óskað var eftir umsögnum við skipulagslýsingu frá;

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Náttúrufræðistofnun Íslands
- Minjastofnun Íslands
- Borgarsögusafn Reykjavíkur
- Íbúaráð Árbæjar
- Íbúaráð Norðlingaholts
- Vegagerðin
- Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur
- Veðurstofa Íslands
- Veitur ohf.
- Hestamannafélagið Fákur
- Landssamtök hjólreiðamanna
- Skógræktarfélag Reykjavíkur
- Skógrækt Ríkisins

Umsagnir bárust frá:

1. Minjastofnun Íslands, með bréfi dags 23. ágúst 2022.
2. Skógræktarfélag Reykjavíkur 30. ágúst 2022.
3. Vegagerðin, með bréfi dags. 21. Júlí 2022.
4. Náttúrufræðistofnun Íslands, dags. 25. apríl 2022.
5. Skipulagsstofnun, 1. september 2022.
6. Veitum, 31. ágúst 2022.
7. Reiðveganefnd Fáks, 25. ágúst 2022.

## ALMENNAR ATHUGASEMDIR OG ÁBENDINGAR:

Á kynningartíma bárust athugasemdir og ábendingar frá eftirfarandi:

1. Ólafur Kr. Guðmundsson, 30. ágúst 2022.
2. Reiðveganefnd SV svæðis 26.08.2022
3. Sveinbjörn Gudjohnsen 30. ágúst 2022.
4. Finnur Kristinsson 29. ágúst 2022.



## Umsagnir við skipulagslýsingu Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá

Í töflunni hér fyrir neðan eru tekin saman efnisleg atriði úr umsögnum umsagnaraðila við auglýstar tillögur og sett fram drög að viðbrögðum Reykjavíkurborgar við þeim atriðum.

NR.	UMSÖGN/UMSAGNARAÐILI	SVÖR REYKJAVÍKURBORGAR
<b>1.</b>	<b>MINJASTOFNUN ÍSLANDS</b>	
1.1	Minjastofnun telur mikilvægt að nýr tengivegur um Hólm verði færður norðar en áætlað er skv. kynntri frummatsskýrslu fyrir framkvæmdina og þar með færður lengra frá Beitarhúshól þar sem eru minjar.	<i>Lega vegarins við Beitarhúshól verður rýnd í deiliskipulagsferlinu með hliðsjón af umsögn Minjastofnunar.</i>
1.2	Minjastofnun tekur undir með Borgarsögusafni um nauðsyn framkvæmdaefirlits við Baldurshaga vegna minja sem þar eru mögulega og rannsóknir á minjum komi þær í ljós við framkvæmdir.	<i>Framkvæmdaefirlit er utan við ferli deiliskipulags fyrir en ábendingin var til umfjöllunar í ferli umhverfismats framkvæmdarinnra. Vegagerðin, sem er framkvæmdaraðili, sagðist þar munu „ kanna möguleikann á því að fá fornleifafræðing til að vera á staðnum í upphafi framkvæmda og á völdum stöðum, sem bent hefur verið sérstaklega á í skráningu fornleifafræðings. Í útboðsgögnum mun einnig koma skýrt fram, að framkvæmdir skulu stöðvaðar, finnist áður óskráðar minjar.“</i>
1.3	Minjastofnun bendir á að girða þurfi að bæjarstæðið Geitháls á framkvæmdatíma vegna hættu á raski.	<i>Framkvæmdir við bæjarstæðið Geitháls eru ekki til umfjöllunar í deiliskipulagi. Deiliskipulag Suðurlandsvegur mun fjalla fyrsta og annan áfanga af tvöföldun vegarins. Framkvæmdir við bæjarstæðið við Grjótháls tengjast áfanga 5 skv. og eru því utan umfjöllunar í deiliskipulagi að öðru leyti en því að tekið er frá pláss til að koma fyrir framkvæmdum á þessu svæði, ef að þeim kemur.</i>
1.4	Minjastofnun bendir á að við ákvarðanir um staðsetningu vinnubúða og bílastæða á verktíma þurfi að taka tillit til áhrifa á minjar.	<i>Staðsetning vinnubúða er ekki til umfjöllunar í deiliskipulagi. Vegagerðin, sem er framkvæmdaraðili mun huga vel að staðsetningu vinnubúða og bílastæða á framkvæmdartíma.“</i>
<b>2.</b>	<b>SKIPULAGSSTOFNUN</b>	
2.1.	Í-umhverfismatsskýrslu þarf auk þeirra þátta sem nefndir eru að fjalla um áhrif deiliskipulagsins á vatnverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins.	<i>Umfjöllun um vatnsvernd verður bætt við í umfjöllun um umhverfismat áætlunarinnar.</i>

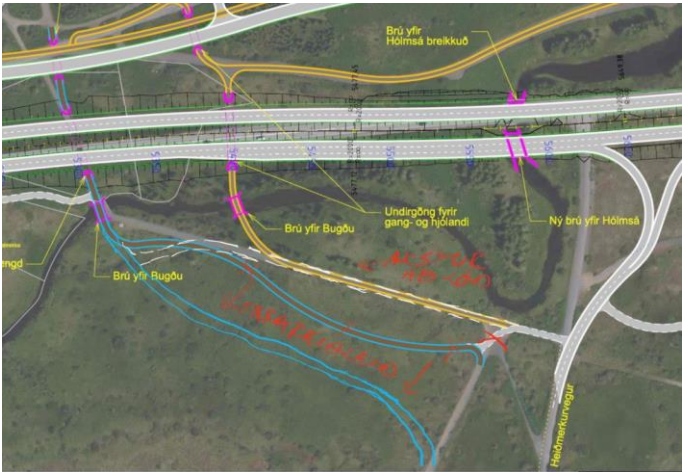


2.2.	Auk þeirra umsagnaraðila sem nefndir eru skal hafa samráð við Mosfellsbæ þar sem skipulagsmörk liggja að sveitarfélagsmörkum.	<i>Mosfellsbæ verður bætt við á lista yfir umsagnaraðila.</i>
<b>3.</b>	<b>VEGAGERÐIN</b>	
3.1.	Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við lýsinguna.	<i>Mótttekið.</i>
<b>4.</b>	<b>NÁTTÚRUFRAEÐISTOFNUN ÍSLANDS</b> ATH-Umsögn stofnunarinnar er samhljóða umsögn hennar við frummatsskýrslu og er hér gerð grein fyrir þeim þáttum sem snúa að deiliskipulagi svæðisins.	
4.1.	Stofnunin veltir fyrir sér þörf fyrir svo stórrí landfyllingu út í Rauðavatn til að koma fyrir reið-, göngu – og hjólastíg, og hvort sýnt hafi verið fram á þörfina fyrir mislæg gatnamót sem kalli á svo stóra landfyllingu með fullvissum hætti. Verið getur að minni landfylling nægi fyrir reið-, göngu- og hjólastíg sem væri ásættanlegri niðurstaða til að draga úr raski við Rauðavatn.	<i>Áhrif á Rauðavatn hafa verið rýnd við frumhönnun framkvæmda við gatnamótin við vatnið. Talið er fullvíst að þörf verði á mislægum vegamótum í framtíðinni þó ekki sé ljóst hvenær það verði og því talið mun betra raska Rauðavatni einu sinni í stað þess að gera það í tveimur áföngum. Er það í samræmi við áherslu úr umhverfismati framkvæmdarinnar og því er gert ráð fyrir landfyllingu samhliða 1. Áfanga verksins, til að nægt rými sé til staðar fyrir 3. áfanga þegar þar að kemur.</i> <i>Á landfyllingunni er gert ráð fyrir stígum sem mögulegt er að staðsetja fjær umferðinni en áður hefur verið mögulegt á þessum stað og koma fyrir hljóðvörnum. Með þessu má auka við útivistargæði við vatnið.</i>
4.2.	Náttúrufræðistofnun bendir á að áhrif landfyllingarinnar og framkvæmdarinnar allrar á lífríki Rauðavatns, og þá sér í lagi fuglalíf, hefði mátt byggja á nýrri gögnum en raun ber vitni. Nýjar upplýsingar sýna að hafið er varp Flórgoða við suður og austur Rauðavatn þ.m.t. á svæði þar sem landfyllingin er áformuð. Flórgoði er á lista Bernarsamningsins yfir tegundir sem ber að vernda.	<i>Þakkað er fyrir viðbótarupplýsingar og verður byggt á þeim heimildum sem Ní vísar til í sinni umsögn í umfjöllun um lífríki í deiliskipulaginu.</i> <i>Í svari við umsögn Náttúrufræðistofnunar við frummatsskýrslu er sagt að flórgoðanum hafi fjölgað á vötnum í nágrenni höfuðborgarinnar sem má rekja til mikillar fjölgunar hans við Mývatn, sem eru aðalheimkynni hans um varptímann. Flórgoðum fer nú fækkandi aftur við Mývatn.</i> <i>Flórgoðar eiga erfitt uppdráttar við Rauðavatn vegna mikilla vatnsborðssveiflna. Vatnið býður upp á góðar aðstæður fyrir hann á vorin þegar trjágróður stendur á vatnsbakkanum eða í vatninu. Vatnið þornar upp undar hreiðrum hans og lítið skjól er á vatnsbakkanum þegar líður á sumarið. Á síðasta sumri, sem var sérlega þurrkasamt, kom flórgoði líklega ekki upp ungum á vatninu.“</i>
4.3.	Náttúrufræðistofnun tekur í umsögn sinni afstöðu til áhrifa framkvæmdarinnar á umhverfisþætti s.s. fuglalíf og vatnalíf, jarðminjar, náttúruminjar, gróðurfar og ásynd.	<i>Lítið verður til umsagnar Náttúrufræðistofnunar í mati á umhverfisáhrifum áætlunarinnar.</i>

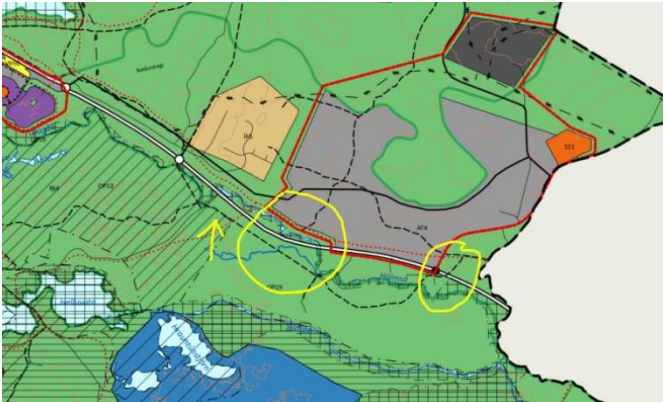


5.	REIÐVEGANEFND FÁKS	
5.1.	Óskað er eftir því að umfjöllun um valkost sem gerir ráð fyrir akfærum göngum undir Hringveg fyrir Heiðmerkurveg í hálfmislægri lausn verði fjarlægð, en þessi lausn hefur að mati Fáks aldrei verið leyst með viðunandi hættir gagnvart riðandi umferð.	<i>Hálfmislæg lausn er einn af þeim valkostum sem var til skoðunar í umhverfismati framkvæmdarinnar og frumdrögum fyrir framkvæmdina, og umfjöllun um lausnina miðar að því að upplýsa um þá valkosti sem hafa verið til skoðunar. Annar valkostur hefur verið valin til framkvæmda og mun deiliskipulagstillaga taka mið af því.</i>
5.2.	Óskað er eftir umfjöllun um áhrif framkvæmda vegna tvöföldunar Suðurlandsveggar á hesthúsabyggð og leiðir sem tengja hesthúsasvæði saman. Óskað er eftir því að fjallað verði um áhrif framkvæmdarinnar á útivistarhópinn hestamenn.	<i>Fjallað verður um áhrif tvöföldunar Suðurlandsveggar á útivistarhópinn hestamenn og ferðaleiðir þeirra í deiliskipulagi.</i>
5.3.	Nokkrar ábendingar fjalla um hönnun tvöföldunar Suðurlandsveggar. Lýst er eftir umfjöllun um umferð hestamanna á meðan á framkvæmdum stendur og spurt hvers vegna bil á milli tvöfalda akreina þurfi að vera 11m. Gerð er athugasemd við hæð reiðganga og nauðsyn þess að öryggisrýna slík göng, auk ábendinga sem varða hönnun og hljóðvist og þörf fyrir handlista við stíg við Rauðavatn,	<i>Þessi umfjöllunarefni eru úrlausnarefni við hönnun og framkvæmdaáætlun vegarins. Í deiliskipulaginu verða settir skilmálar um öryggi vegfarenda og höfð hliðsjón af ábendingum sem hér koma fram. Bil milli akreina er 11 m í samræmi við almennt kennisnið á Suðurlandsvegi frá Vesturlandsvegi upp að Litlu Kaffistofu en gerð er undantekning framhjá Rauðvatnsskógi. Í þröngu sniði væri miðdeilir 3 m í stað 11 m. Veghaldari leggur áherslu á að halda fullri breidd á miðdeili vestan Breiðholtsbrautar til mögulegra framtíðarnota. Kennisnið í reiðgöng eins og þau eru sýnd í frummatsskýrslu og forsendugögnum er í samræmi við hönnunarleiðbeiningar Vegagerðarinnar og Landssambands hestamanna (apríl 2022) sem gerðar voru í samvinnu við hestamenn. Kennisnið sýna almennt lágmarksgildi. Þar sem færi er á er lofthæð hækkuð. Verði reiðgöng sérstaklega löng getur verið að huga þurfi að stærra þversniði til að tryggja öryggi í göngunum. Breiður miðdeilir Suðurlandsveggar gefur færi á að opna reiðgöngin á milli akbrauta. Reiknað er með að undirgöng og allur frágangur í kringum reiðgöng verði í samræmi við hönnunarleiðbeiningar um gerð reiðstíga.</i>
5.4.	Óskað er eftir að veltenging áfram að athafnasvæðinu sunnan við Fjárnborg verði endurskoðuð. Tengingin skapar aukna umferð samhliða Suðurlandsvegi sem færi betur að hafa á veginum.	<i>Vegbrekkur er tengibraut sem ætlað er að þjóni nýrri byggð í framtíðarskipulagi Hólmsheiðar. Skipulag á Hólmsheiði er í vinnslu. Vegbrekkur eru á deiliskipulagi fyrir hesthúsabyggðina í Almannadal og Trippadal. Aukið umferðaröryggi er eitt af markmiðum með tvöföldun Suðurlandsveggar og því er m.a. náð með fækkun veltenginga. Ekki er til skoðunar að hafa sér veltengingu að athafnasvæðinu sunnan við Fjárnborg.</i>
5.5.	Skoða þarf hvort ástæða sé til að færa reiðleið á kafla nálægt hringtorginu við Norðlingaholt.	<i>Lega reiðleiðar við hringtorg við Norðlingaholt verður rýnd í deiliskipulagsferlinu.</i>



5.6.	<p>Það vantar alveg að sýna reiðleiðatengingu sem ráðgerð er í gegnum athafnasvæðið austan við Fjárborg og þyrfti að fara undir Suðurlandsveg til að tengjast reiðleið að sunnanverðu í átt að Rauðhólum</p>	<p><i>Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2040 er sýndur reiðstígur norðan við Vegbrekkur austur að Hafravatnsvegi. Í Aðalskipulagi er einnig tilgreint að það megi leggja reiðstíga á fleiri leiðum en auðkenndar eru á uppdrætti og þá samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi. Reiðleið norðan Suðurlandsvegur er sýnd en deiliskipulag á Hólmsheiði austan við Fjárborg er í vinnslu hjá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, þar verður reiðleiðin betur útfærð.</i></p> <p><i>Staðsetning og fjöldi reiðleiða sem þvera Suðurlandsveg verða til umfjöllunar í deiliskipulagi og verður þar miðað við þær þveranir sem hafa verið til umfjöllunar í ferli umhverfismats framkvæmdarinnar.</i></p>
5.7.	<p>Þar sem gert er ráð fyrir samnýtinu á stígakerfi vegna aðkomu að einni lóð sunnan megin við reiðgöng í Almannadal, væri mun heppilegra að samnýta göngu/hjólaleiðina sem er malbikuð.</p> <p>Þá væri einnig hægt að færa reiðleiðina fjær hjólaleiðinni.</p>  <p>Myndin sýnir tillögu að því að malbikaður göngu/hjólástígur verði nýttur sem akfær leið að lóð í stað þess að nýta reiðleiðina. Hér er líka tilvalið að skapa meiri fjarlægð á milli útivistarhópa og færa reileiðina sunnar, fyrst það þarf á annað borð að gera nýja leið</p>	<p><i>Staðsetning göngu/hjólástíga og reiðleiða verður til umfjöllunar í deiliskipulagi. Lóðirnar sunnan við Suðurlandsveg eru óbyggðar. Hins vegar þarf að tryggja aðkomu að þeim þó að umferðin þangað sé nánast engin. Það fellur betur að stígakerfinu að hafa reiðstíginn á svipuðum slóðum og nú er og vestan við hjóla- og göngustíginn. Einnig er auðveldara að ná viðráðanlegri lofthæð í undirgöngum vestan megin.</i></p>



5.8.	<p>Það dugir ekki að framlengja núverandi röri við Almannadal í þessa lengd á göngum sem ráðgerð er. Mælist um 40-50 m á teikningum. Þau eru hvorki nógu víð né hljóðvistarlega nógu örugg í svona lengd. Þetta þarf allavega að útfæra og mæla hljóðvist ofl, líka æskilegt að það sé góð lýsing í þessum löngu göngum.</p>	<p><i>Vísað er til svars við umsögn 5.3.</i></p>
5.9.	<p>Það þarf að gera ráð fyrir að komast líka undir Suðurlandsveg lengra til austurs, þar sem ráðgert er að reiðleiðin haldi áfram sunnan megin við veginn. Ein hugmynd gæti verið að fara undir þar sem ný brú á Hólmsá verður gerð (skoða hvort hæðin leyfi það).</p>  <p>Framkvæmd leiðarinnar að sunnanverðu þarf að fylgja vegaframkvæmdinni, þar sem reiðleið norðan við veginn dettur út. Þetta þarf að fara inn í deiliskipulagsgerðina rétt eins og veltengingin fyrir byggðina þarna megin.</p>	<p><i>Staðsetning göngu/hjólastíga og reiðleiða verður til umfjöllunar í deiliskipulag og er þetta eitt af þeim atriðum sem þar verður skoðað betur.</i></p> <p><i>Samkvæmt tillögu að deiliskipulagi Suðurlandsvegjar milli Fossvalla og Hólmsár sem er á skipulagssvæði Mosfellsbæjar og Kópavogs er gert ráð fyrir reiðstíg norðan Suðurlandsvegjar, austur að nýjum reiðgöngum (sem eru hluti af framkvæmd sem er í gangi við tvöföldun Suðurlandsvegjar) við Lækjarbotna, eftir það er reiðstígur sunnan Suðurlandsvegjar áfram austur.</i></p> <p><i>Það var skoðað að koma reiðstíg undir brýr yfir Hólmsá en metið sem svo að það væri ekki raunhæft m.t.t. hæðar undir brú og vatnsstöðu.</i></p> <p><i>Reiðleið norðan Suðurlandsvegjar (frá Fjárdal að Hólmsá) dettur ekki út heldur flyst norðar og tengist síðan reiðleið samkvæmt deiliskipulagi Mosfellsbæjar og Kópavogs.</i></p>
6.	Veitur	
6.1.	<p>Veitur sendu inn athugasemdir við frummatsskýrslu Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar. Veitur ítreka þær hér og óska eftir að tillit verði tekið til þeirra í skipulagsvinnunni.</p>	<p><i>Athugasemdir Veitna verða hafðar til hliðsjónar við mótnun deiliskipulagstillögu.</i></p>
6.2.	<p>Veitur benda á að dælubrunnar fráveitu við Selás og við Almannadal eru innan skipulagssvæðisins, sem og fráveituveitulagnir, regnvatnsútrás, háspennustrengur og aðveitustöð, 11 kV strengir og flutningslögn vatns. Veitur kalla eftir samstarf og samráð vegna þessara lagna vegna skipulagsvinnunnar.</p>	<p><i>Haft verður samráð við Veitur við gerð deiliskipulagstillögunnar m.a. áður en tillaga á vinnslustigi verður sett í kynningu.</i></p>



6.3.	Veitur benda á að fyrirhugað framkvæmdasvæði er að hluta til innan verndarsvæða vatnsbóla og benda á gögn sem sýna öryggissvæði grunnvatns og yfirborðsvatns skv. vatnsverndarsamþykkt SSH dagsett 19. Júní 2015 sem eiga erindi inn í skipulagsgögn.	<i>Gert verður grein fyrir öryggissvæði grunnvatns og yfirborðsvatns í deiliskipulagstillögu.</i>
6.4.	Æskilegt er að vatnsvernd og áhrif á hana verði umfjöllunarefni í umhverfismati áætlunarinnar sem sér umhverfisþáttur þar sem helsta viðmiðið yrði vatnsverndarsamþykkt SSH dagsett 19. júní 2015.	<i>Vatnsvernd verður bætt við í umfjöllun um umhverfismat áætlunarinnar.</i>
<b>7.</b>	<b>SKÓGRÆKTARFÉLAG REYKJAVÍKUR</b>	
7.1.	<p>Alvarlegar athugasemdir eru gerðar við valkost 2, sem er sú leið sem framkvæmdaraðili mælti með, en að mati Skógræktarfélagsins hefur sá kostur verulega neikvæð áhrif á aðgengi að útivistarsvæðinu Heiðmörk. Gerð er athugasemd við að þegar farið er úr Heiðmörk til vesturs þurfi fyrst að leggja leið sína til austurs að Hafravatnsvegi og lengja þar með akstursleiðina um 3 km sem hafi neikvæð áhrif á aksturskostnað, kolefnislosun, aðgengi útivistargesta og björgunaraðila, eykur mengun og ferðatíma, og geri aðgengi erfitt að útivistarsvæðinu.</p> <p>Skógræktin leggur til að valkostur 1 úr umhverfismati framkvæmdarinnar verði þróaður og að hægt verði að aka til vesturs frá Rauðhólum.</p>	<p><i>Þetta er allt góð rök fyrir valkosti 1, en einnig þarf að taka tillit annarra sjónarmiða við mat á því hvor valkosturinn verður fyrir valinu. Valkostur 2 er bæði talinn með betri og öruggari göngu- og reiðstíga auk þess að vera ódýrari.</i></p> <p><i>Haft verður samráð við Skógræktarfélag Reykjavíkur við gerð deiliskipulagstillögunnar áður en tillaga á vinnslustigi verður sett í kynningu.</i></p>
7.2.	Félagið lýsir ánægju sinni með að tekið sé tillit til Rauðavatnsskógar við hönnun framkvæmdarinnar. Félagið leggur áherslu á að mjög sé gætt að jaðri skógarins við framkvæmdir	<i>Mótttekið</i>



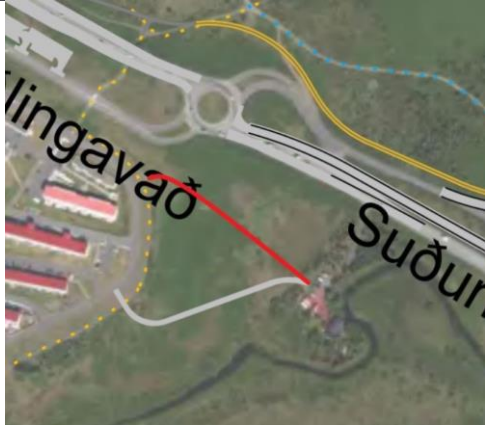
## Athugasemdir við skipulagslýsingu deiliskipulags Suðurlandsvegur, frá Bæjarhálsi að sveitarfélagamörkum við Mosfellsbæ nálægt Hólmsá

Í töflunni hér fyrir neðan eru tekin saman viðbrögð og svör Reykjavíkurborgar við þeim athugasemdum sem bárust á kynningartíma og hverjir standa að þeim.

NR.	MÁLEFNI/AÐILAR	ATHUGASEMD	SVÖR KÓPAVOGS OG REYKJAVÍKURBORGAR
A.	ALMENNT		
A.1	Ólafur Guðmundsson	<b>Áfangaskipting</b> Bendir á að til að 2+2 vegur gagnist þurfi öll gatnamót að vera mislæg til anna umferð á öruggan hátt..	<p><i>Deiliskipulag Suðurlandsvegur mun miða við framkvæmdir vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur miðað við 1. og 2. áfanga. Í þeim áföngum er ekki gert ráð fyrir mislægum gatnamótum og mun deiliskipulagstillagan því ekki gera það. Þar verður engu að síður tekið frá pláss til framtíðar fyrir mislægur lausnir. Áður en að þeim kemur þarf að gera breytingar á deiliskipulaginu.</i></p> <p><i>Framkvæmdahraðinn verður að taka mið af framlögum til verksins á Samgönguáætlun. Mislægu vegamótin eru ekki enn komin á áætlun.</i></p> <p><i>Hvað afköst og umferðarfæði viðkemur þá er reiknað með að vegamótin verði komin með óviðunandi þjónustustig inna 10 ára en mun lengra er í umferðarflæði verði til vandræða á vegamótum við Norðlingavað og Hafravatnsveg. Það fer þó að einhverju leyti eftir hraða uppbyggingar á Hólmsheiði.</i></p>
A.2	Sveinbjörn Guðjohnsen	<b>Veglína</b> Leggur til að ný heimkeyrsla að Sólnesi verði færð norðar en veglína sem er sýnd í gögnum umhverfismats framkvæmdarinnar. Þar sé snjóléttara og aðgengi verði betra m.a. fyrir sorpflutninga og aðkoma vegna öryggis.	<p><i>Ábending um nýja veglínu fyrir heimkeyrslu að Sólnesi verður til umfjöllunar í ferli deiliskipulags fyrir Suðurlandsveg.</i></p>





			
A.3	Reiðveganefnd SV-svæðis	Nefndin tekur undir athugasemdir Hestamannafélagsins Fáks frá 25. ágúst	
A.4.1	Finnur Kristinsson	Mikilvægt er að farið verði í heildarskipulagningu reiðvega og annara útivistarleiða meðfram Suðurlandsvegi. Þá á ég við frá Rauðavatni og upp á Hellisheiði og um Hólmsheiði og Heiðmörk. Það eru mikilvægar aðalreiðleiðir hestamanna á höfuðborgarsvæðinu á þessu svæði sem mikilvægt er að tryggja og að hestamenn komist öruggir um þessar leiðir. Mikilvægt er að fulltrúar hestamanna komi að þessari vinnu.	<i>Í vinnu við deiliskipulag Suðurlandsvegjar frá Bæjarhálsi að Hólmsá verður tekið mið af stefnu um reiðvegi og útivistarleiðir í aðalskipulagi Reykjavíkur og þeirri stefnu sem sett er í deiliskipulagsáætlunum sem nú þegar eru í gildi á svæðinu. Þá verður einnig höfð hliðsjón af deiliskipulagi Suðurlandsvegjar frá Fossvöllum að Hólmsá, sem fer um land Mosfellsbæjar og Kópavogs, en það deiliskipulag er nú í <a href="#">auklýsingaferli</a>.  Skipulag aðal reiðvega og útivistarleiða á þessu svæði eru í aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélaga.</i>
A.4.2	Finnur Kristinsson	Samkvæmt þessari skipulagslýsingu virðist vera að ætlunin sé að skera niður núverandi reiðleiðir, sbr. nýjan hjólastíg sem liggja á samsíða Suðurlandsvegi að norðan verðu. Mikilvægt er að ný reiðleið komi í staðinn og spurning hvort hún gæti komið sunnan við þjóðveginn? Þarf þessi reiðleið að hafa örugga tengingu inn á reiðleiðir sem sýndar eru í aðalskipulagi Kópavogs og Mosfellsbæjar?	<i>Leggja reiðleiða og hjólastíga verður til skoðunar í skipulagsvinnunni og við þá stefnumótun verður hugað að öruggum tengingum inn á reiðleiðir á aðliggjandi svæðum. Eitt af markmiðum með tvöföldun Suðurlandsvegjar er að gera áætlun um heildstætt stígakerfi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur með veginum og mun vinna við deiliskipulagið taka mið af því.</i>
A4.3		Í skipulagslýsingunni er minnst á að „Akfær göng undir Hringveg verða fyrir Heiðmerkurveg í hálfmislægri lausn.“ Hvað er átt við? Mislæg aksturs og umferðarlausn á þessu svæði er	<i>Akfær göng undir Hringveg fyrir Heiðmerkurveg í hálfmislægri lausn er einn af þeim valkostum sem skoðaðir hafa verið í frumdrögum fyrir tvöföldun Suðurlandsvegjar og í vinnu við mat á umhverfisáhrifum. Það er niðurstaða framkvæmdaraðila úr vinnu við frumdrög hönnunar vegarins og umfjöllun í umhverfismati framkvæmdarinnar að vinna ekki áfram að</i>



	<p>nánast ómöguleg og gerir mikilvægustu reiðleið hestamanna á svæðinu, upp Almannadal og í Rauðhóla, nánast ómögulega að leysa svo vel fari. Þessa reiðleið verður að varðveita og tryggja öryggi á, enda er hún lykil tengileið á milli hesthúsahverfa á höfuðborgarsvæðinu. Eðlilegast væri að hafa útafakstur fyrir Heiðmerkurveg á sama stað og hann er í dag, en að leiðin úr Heiðmörk fari upp á Hringtorg við Hafravatnsveg. Á þessu sama svæði er einnig verið að sýna aksturs- og þjónustu veg frá Heiðmerkurvegi að Bugðu. Leiðin er sýnd eftir reiðleiðinni sem er ekki gott. Eðlilegra væri að sína þessa þjónustuleið eftir hjóla- og göngustíg og eins tryggja örugga fjarlægð á milli.</p>	<p><i>Þessari lausn. Frekar er til skoðunar að tengja Heiðmerkurveg með hægri inn og út við syðri akbraut Suðurlandsvegjar, en akfær leið úr Heiðmörk yrði þá austur að vegamótunum við Hafravatnsveg og til baka um 3 km leið. Þessir kostir verða til frekari skoðunar í í deiliskipulagsvinnunni.</i></p>
A.4.4.	<p>Í kafla 4.2 er talað um hagsmunaaðila. Hvergi er minnst á Fjáreigendafélag Reykjavíkur, sem er með aðstöðu og land undir fjárhús og hross ofan við hesthúsahverfið í Almannadal.</p> <p>Einnig vil ég benda á að hestamenn hafa í gegnum langa tíð verið áberandi notendur á þessu svæði sem verið er að vinna að breikkun Suðurlandsvegjar á og ættu því að hafa talsvert vægi og fá að hafa áhrif á hvernig ætlunin er að standa að þessari framkvæmd</p>	<p><i>Fjáreigendafélagi Reykjavíkur verður bætt við á lista yfir umsagnaraðila.</i></p>