

From: [Jón Smári Jónsson](#)
To: usk@reykjavik.is; Ólóf Órvarsdóttir; mos@mos.is; kristinn@mos.is; [Umhverfisstofnun \(ust@ust.is\)](mailto:Umhverfisstofnun (ust@ust.is)); Heilbrigðiseftirlit; Árný Sigurðardóttir; thorsteinn@eftirlit.is; postur@minjastofnun.is; Kristinn Magnússon; fiskistofa@fiskistofa.is; hafogvatn@hafogvatn.is; samgongustofa@samgongustofa.is; ni@ni.is; Trausti Baldursson - NI; veitur@veitur.is; skogur@skogur.is
Subject: Breikkun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá - Beiðni um umsögn
Date: miðvikudagur, 20. maí 2020 13:03:55

Heil og sæl,

Í viðhengi er greinargerð tillögu að matsáætlun varðandi fyrirhugaða tvöföldun Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá, Reykjavík og Mosfellsbæ.

Tillaga að matsáætlun hefur verið pósthöfð ásamt umsagnarbeiðnum. Umsagnarfrestur er til 8. júní 2020. Óskað er að umsögn berist einnig á pósthöfngin jonsmari@skipulag.is og egill@skipulag.is

Bestu kveðjur,

Jón Smári Jónsson

Sérfræðingur, svið umhverfismats / Specialist, Environmental Assessment
Skipulagsstofnun - National Planning Agency
Borgartún 7b, 105 Reykjavík, Ísland – Iceland
sími 595 4100
jonsmari@skipulag.is
www.skipulag.is
www.facebook.com/skipulagsstofnun

SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

2970-311-TAM-001-V02

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01 / 65

VERKEFNISSTJÓRI – FULLTRÚI VERKKAUPA

Erna Bára Hreinsdóttir

VERKEFNISSTJÓRI – EFLA

Ragnhildur Gunnarsdóttir

LYKILORÐ

Mat á umhverfisáhrifum, matsáætlun, Suðurlandsvegur, Hólmsá, Bugða, umferðaröryggi, breikkun vegar, vegaf framkvæmdir.

STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu
 Drög til yfirlustrar
 Lokið

DREIFING

- Opin
 Dreifing með leyfi verkkaupa
 Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Tvöföldun Suðurlandsvegur, Bæjarháls að Hólmsá

VERKHEITI

Breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá

VERKKAUPI

Vegagerðin

HÖFUNDAR

Ragnhildur Gunnarsdóttir

ÚTDRÁTTUR

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, áformar að tvöfalda Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarháls að Hólmsá ofan Reykjavíkur. Lagður verður 2 + 2 vegur og tengingum fækkað frá því sem nú er. Byggð verða þrenn mislæg vegamót. Gerðir verða nýir reið-, hjóla- og göngustígar. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg með því að aðskilja akstursstefnur. Vegurinn verður lagður í allt að fimm áföngum.

Í áföngum 1 og 2 verður vegurinn tvöfaldaður án mislægra vegamóta. Ný akbraut verður lögð að mestu norðan núverandi vegar. Aðlaga þarf tengingar mislægra vegamóta við Bæjarháls og tengingar við hringtorg við Breiðholtsbraut. Við vegamót Breiðholtsbrautar er landrymi takmarkað og einnig er þrengt að vegsvæði við Rauðavatnsskóg. Á þeim vegkafla verður lagður vegur með þröngu þversniði. Við Norðlingavað þarf að tvöfalda hringtorg. Suðurlandsvegur liggur síðan á bökkum Bugðu (Hólmsár) austan Norðlingaholts á svæði sem að stórum hluta hefur verið raskað með ýmsum framkvæmdum. Tenging við Heiðmörk verður aðlöguð að tvöföldum vegi. Lögð verður áhersla á að raska ekki ánni og árbakkanum og því verður vegurinn tvöfaldaður til suðurs eftir að vegurinn þverar Bugðu (Hólmsá). Aftur verður breikkun til norðurs eftir að komið er yfir ána í annað sinn.

Í áföngum 3 til 5 verða mislæg vegamót byggð við öll vegamótin á kaflanum nema við Heiðmerkurveg. Um er að ræða þrenn mislæg vegamót þ.e. við Breiðholtsbraut, við Norðlingavað og við Hafravatnsveg.

Framkvæmdin er matsskyld skv. tl. 10.07 ii. í 1. viðauka laga nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum. Drög að tillögu að matsáætlun fyrir breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá voru kynnt almenningi um tveggja vikna skeið, frá 14.-28. nóvember 2019, í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum. Tillaga þessi að matsáætlun er nú lögð fram til meðferðar Skipulagsstofnunar í samræmi við lög nr. 106/2000.

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMPYKKT	DAGS.
01	Ragnhildur Gunnarsdóttir	24.1.20	Baldvin Einarsson Erna Bára Hreinsdóttir Þorgeir Þorbjörnsson Jón Ágúst Jónsson Ólafur Árnason Skipulagsstofnun	28.1.20	Ragnhildur Gunnarsdóttir	31.1.20
	Tillaga að matsáætlun					
02	Ragnhildur Gunnarsdóttir	8.4.20	Baldvin Einarsson Erna Bára Hreinsdóttir	16.4.20	Ragnhildur Gunnarsdóttir	17.4.20
	Tillaga að matsáætlun					

SAMANTEKT

Drög að tillögu að matsáætlun fyrir breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá voru kynnt almenningi um tveggja vikna skeið, frá 14.-28. nóvember 2019, í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum. Drögin voru auglýst í Fréttablaðinu 14. nóvember 2019 auk þess að birt var frétt um drögin á vef Vegagerðarinnar (www.vegagerdin.is) og Reykjavíkurborgar (www.reykjavik.is). Drögin eru aðgengileg á heimasíðu EFLU (www.efla.is). Alls bárust fimm athugasemdir við drögin.

Tillaga þessi að matsáætlun er nú lögð fram til meðferðar Skipulagsstofnunar í samræmi við lög nr. 106/2000. Við meðferð Skipulagsstofnunar verður tillaga send lögbundnum aumsagnaraðilum til umsagnar. Allir hafa rétt til að senda Skipulagsstofnun skriflegar athugasemdir við tillögu að matsáætlun innan gefins frests.

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, áformar að tvöfalda Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarháls að Hólmsá. Lagður verður 2 + 2 vegur og tengingum fækkað frá því sem nú er. Byggð verða þrenn mislæg vegamót. Gerðir verða nýir reið-, hjóla- og göngustígar. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg. Vegurinn verður byggður í allt að fimm áföngum.

Í áföngum 1 og 2 verður vegurinn tvöfaldaður án mislægra vegamóta. Ný akbraut verður lögð austan núverandi vegar, aðlaga þarf tengingar mislægra vegamóta við Bæjarháls og tengingar við hringtorg við Breiðholtsbraut. Við vegamót Breiðholtsbrautar er landrými takmarkað og einnig er þrengt að vegsvæði við Rauðavatnsskóg. Á þeim vegkafla verður byggður vegur með þröngu vegsniði, tvöfalda þarf hringtorg við Norðlingavað. Suðurlandsvegur liggur síðan á bökkum Bugðu (Hólmsár) austan Norðlingaholts á svæði sem að stórum hluta hefur verið raskað með ýmsum framkvæmdum. Tenging við Heiðmörk verður aðlöguð. Lögð verður áhersla á að raska ekki ánni og árbakkanum og því verður vegurinn tvöfaldaður til suðurs eftir að vegurinn þverar Bugðu (Hólmsá) og aftur verður yfirfærsla og breikkun til norðurs þegar farið verður yfir ána í annað sinn.

Í áföngum 3 til 5 verða mislæg vegamót byggð við öll vegamótin á kaflanum nema við Heiðmerkurveg. Um er að ræða þrenn mislæg vegamót þ.e. við Breiðholtsbraut, við Norðlingavað og við Hafravatnsveg.

Framkvæmdin er matsskyld skv. tl. 10.07 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Árið 2009 gerði verkfræðistofan EFLA tillögu að matsáætlun vegna breikkunar Suðurlandsvegur sem var samþykkt af Skipulagsstofnun. Í kjölfarið var gerð frummatsskýrsla og nauðsynlegar rannsóknir tengdar þeirri vinnu voru framkvæmdar. Ekki var farið út í framkvæmdir á þessum tíma og því var frummatsskýrsla ekki send til Skipulagsstofnunar. Í tillögu að matsáætlun sem hér liggur fyrir er fyrirhugaðri framkvæmd og framkvæmdasvæði lýst og fjallað um umfang og áherslur umhverfismatsins. Fjallað er um þá umhverfisþætti sem teknir verða til skoðunar í matinu. Þeir eru jarðfræði og jarðmyndanir, gróðurfar, fuglar og vatnalíf, náttúruuminjar, fornminjar, vatnsvernd og vatnafar, hljóðvist og loftgæði, landslag og sjónrænir þættir, útivist, samgöngur og umferðaröryggi. Í matsáætlun er jafnframt tilgreint hvaða gögn eru fyrir hendi sem nýtt verða við gerð matsins, hvaða rannsóknir hafa farið fram eða eru fyrirhugaðar vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT	4
1 INNGANGUR	9
1.1 Almennt	9
1.2 Mat á umhverfisáhrifum	9
1.2.1 Matsskylda framkvæmdar	9
1.2.2 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum	10
1.2.3 Tillaga að matsáætlun	10
1.2.4 Yfirlit um matsferlið	10
1.2.5 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun	10
1.2.6 Tímaáætlun framkvæmdar og matsferlis	10
2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ	12
2.1 Staðsetning og staðhættir	12
2.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis	17
2.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir	18
2.3.1 Samgönguáætlun	18
2.3.2 Landsskipulagsstefna	18
2.3.3 Svæðisskipulag	18
2.3.4 Aðalskipulag	19
2.3.5 Deiliskipulag	19
2.4 Eignarhald	19
2.5 Leyfisveitingar	19
3 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA	21
3.1 Tilgangur og markmið	21
3.2 Stígar	21
3.3 Lega og breikkun Suðurlandsvegur	22
3.4 Vegamót og vegtengingar	26
3.5 Valkostir	29
3.5.1 Núllkostur	29
3.5.2 Mislæg vegamót við Breiðholtsbraut	30
3.5.3 Mislæg vegamót við Norðlingavað	30
3.5.4 Vegamót við Heiðmerkurveg	31
3.5.5 Mislæg vegamót við Hafravatnsveg	32
3.6 Áfangaskipting framkvæmda	33
4 UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	35
4.1 Þættir framkvæmdar sem valda umhverfisáhrifum	35
4.1.1 Jarðrask af völdum vegagerðar	35
4.1.2 Umferð á framkvæmdatíma	35
4.1.3 Umferð á rekstartíma	35
4.1.4 Efnistaka	36
4.2 Umhverfisþættir, áherslur í matsvinnu	36
4.2.1 Almennt	36

4.2.2	Umhverfisþættir	37
4.3	Fyrirliggjandi gögn	40
5	KYNNING OG SAMRÁÐ	41
5.1	Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun	41
5.2	Tillaga að matsáætlun	41
5.3	Kynning á frummatsskýrslu	41
6	HEIMILDIR	43
	VIÐAUKI A: ÁFANGASKIPTING FRAMKVÆMDAR	44
	VIÐAUKI B: INNSENDAR ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN	52
	VIÐAUKI C: SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA VIÐ ATHUGASEMDUM VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN	61

MYNDASKRÁ

MYND 1.1	Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br.	11
MYND 2.1	Athugunarsvæði vegna áhrifa framkvæmdarinnar frá Bæjarhálsi að Hólmsá austan Geitháls.	13
MYND 2.2	Byggðin þrengir að vegstæðinu. Fyllt hefur verið út í vatnið vegna vegar og stíga.	14
MYND 2.3	Sunnanvert Rauðavatn. Fyllt hefur verið út í vatnið vegna vegar og stíga.	14
MYND 2.4	Miklar vatnsborðsveiflur einkenna Rauðavatn. Mynd tekin 5. ágúst 2008.	15
MYND 2.5	Bensínstöð Olís við Norðlingabraut.	16
MYND 2.6	Sumarhús eru við Hólmsá fast við Suðurlandsveg.	16
MYND 3.1	a) Yfirlit yfir áfanga 1, Bæjarháls – Norðlingavað. b) Fyrirhuguð lega Suðurlandsvegur eftir breikkun með afstöðu til núverandi veglínu.	23
MYND 3.2	a) Yfirlit yfir áfanga 2, Norðlingavað – Hólmsá. b-c) Fyrirhuguð lega Suðurlandsvegur eftir breikkun með afstöðu til núverandi veglínu (vestari og austari hluti).	25
MYND 3.3	Yfirlit yfir áfanga 3-5, mislæg vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg.	25
MYND 3.4	Vegamót við Bæjarháls, horft af brú til suðurs. Aðlaga þarf að- og fráreinar.	26
MYND 3.5	Vegamót Suðurlandsvegur og Breiðholtsbrautar.	27
MYND 3.6	Ný tenging við Heiðmörk hjá Rauðhólum.	28
MYND 3.7	Hafravatnsvegamót. Nokkur byggð er sunnan Suðurlandsvegur.	29
MYND 3.8	Möguleg útfærsla mislægra vegamóta við Breiðholtsbraut (myndir EFLA). Á myndinni sést valkostur 1 (mynd a), valkostur 2 (mynd b) og valkostur 3 (mynd c).	30
MYND 3.9	Möguleg útfærsla valkostar 1 fyrir mislæg vegamót við Norðlingavað (mynd Sigurður Valur).	31
MYND 3.10	Möguleg útfærsla valkostar 1 fyrir vegamót við Heiðmerkurveg (mynd Sigurður Valur).	32
MYND 3.11	Mislæg vegamót við Hafravatnsveg (mynd Sigurður Valur).	33
MYND 4.1	Hljóðstig við Suðurlandsveg við núverandi aðstæður (mynd EFLA).	39
MYND 7.1	Athugunarsvæði vegna beinna áhrifa framkvæmdarinnar frá Bæjarhálsi að Hólmsá austan Geitháls.	45
MYND 7.2	Áfangi 1: Bæjarháls - Norðlingavað	46
MYND 7.3	Áfangi 2: Norðlingavað - Hólmsá	48
MYND 7.4	Áfangi 3, 4 og 5: Mislæg vegamót	49

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1	<i>Lengd tvöföldunar Suðurlandsveggar og viðbótar landþörf vegna umferðarmannvirkja.</i>	_____	17
TAFLA 2	<i>Magn aðflutts efnis og efnis sem flytja þarf burt í mismunandi áföngum.</i>	_____	36

1 INNGANGUR

1.1 Almennt

Í þessari skýrslu er sett fram tillaga að matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Matsáætlun er verkáætlun fyrir komandi umhverfismat. Þar eru upplýsingar um fyrirhugaða framkvæmd og framkvæmdasvæðinu lýst. Lagðar eru fram upplýsingar um umfang og áherslur mats á umhverfisáhrifum, tilgreint hvaða fyrirbyggjandi gögn verði nýtt við matsvinnuna og hvaða gagnaöflun sé yfirstandandi eða fyrirhuguð. Tilgangur matsáætlunar er einnig að veita almenningi, umsagnaraðilum og öðrum hagsmunaaðilum tækifæri til að mynda sér skoðun á efnistöku komandi umhverfismats og koma athugasemdum á framfæri nú á frumstigum umhverfismats.

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, áformar að tvöfalda Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarháls að Hólmsá. Byggð verða þrenn mislæg vegamót. Einnig verða lagðir nýir reið-, hjóla- og göngustígar. Lagður verður 2 + 2 vegur og tengingum verður fækkað frá því sem nú er. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg. Vegurinn verður lagður í áföngum.

1.2 Mat á umhverfisáhrifum

1.2.1 Matsskylda framkvæmdar

Framkvæmdin fellur undir flokk A samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum og er því ávallt matskyld, sbr. tl. 10.07 í 1. viðauka laganna, þar segir: „Nýir tveggja akreina vegir með framúrakstursrein og vegir með fjórar akreinar eða fleiri“.

Matið er unnið samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 [3] og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015 [4].

1.2.2 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum

Framkvæmdaraðili er Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ. Umsjón með matsvinnu er í höndum EFLU verkfræðistofu. Verkefnisstjórn matsvinnu annast Ragnhildur Gunnarsdóttir fyrir hönd EFLU verkfræðistofu og Erna Bára Hreinsdóttir fyrir hönd Vegagerðarinnar.

1.2.3 Tillaga að matsáætlun

Tillaga að matsáætlun er verkáætlun fyrir fyrirhugað mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Í tillögu að matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar ásamt þeim þáttum umhverfisins sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum. Í matsáætlun er því jafnframt lýst hvernig staðið verður að rannsóknum og mati á áhrifum.

Samkvæmt 16. gr. reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum skal framkvæmdaraðili leita samráðs eins snemma og kostur er og kynna umsagnaraðilum og almenningi tillögu að matsáætlun.

1.2.4 Yfirlit um matsferlið

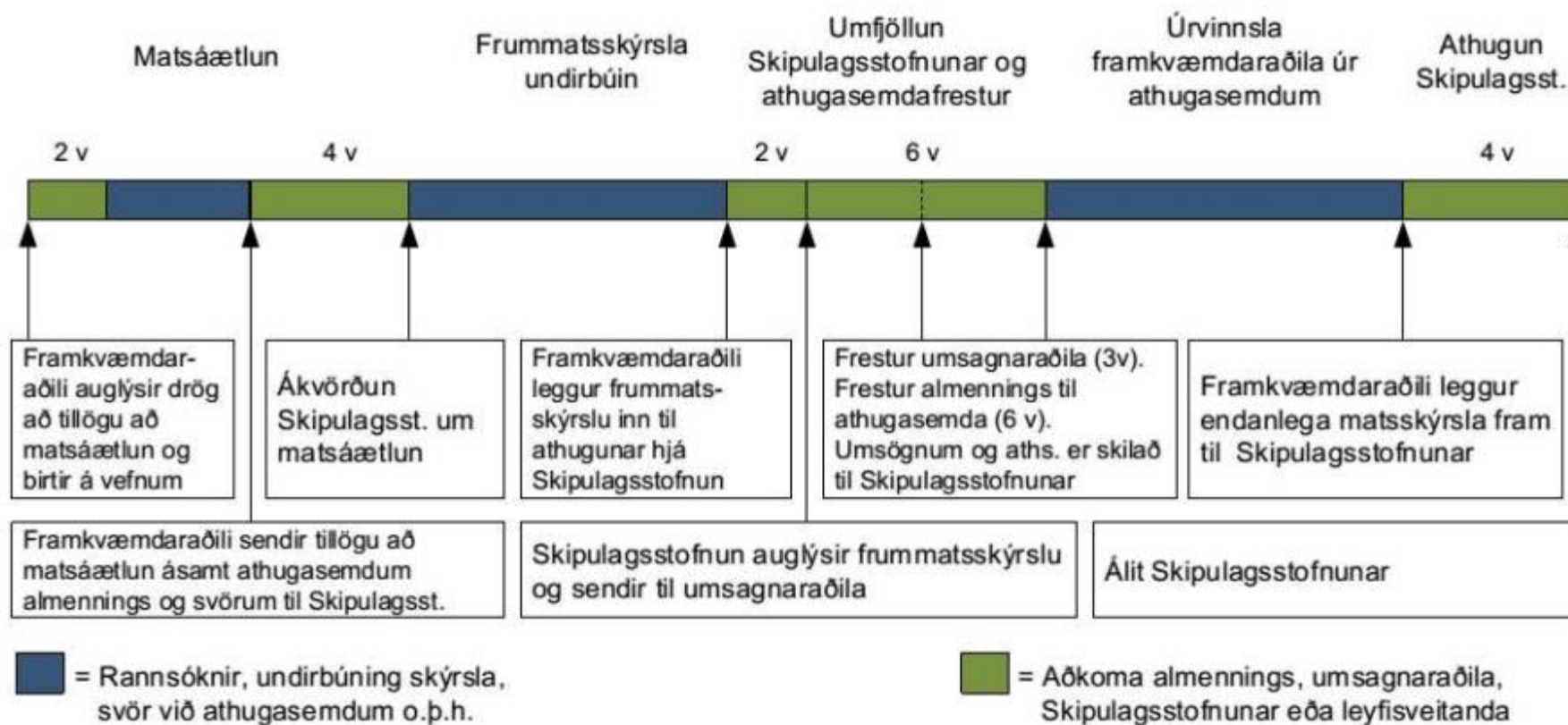
Aðferðin sem beitt er við mat á umhverfisáhrifum er í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð nr. 660/2015. Matsferlið skv. lögnum má sjá á mynd 1.1. Nánari upplýsingar um matsferlið má finna á vef Skipulagsstofnunar, www.skipulag.is.

1.2.5 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun

Drög að tillögu að matsáætlun voru birt til kynningar um tveggja vikna skeið, frá 14.-28.11.2019. Á þessu tímabili gafst öllum tækifæri til að koma með athugasemdir við tillöguna. Alls bárust fimm athugasemdir við drögin. Athugasemdirnar og viðbrögð Vegagerðarinnar við þeim má finna í viðauka B.

1.2.6 Tímaáætlun framkvæmdar og matsferlis

Áætlað er að frummatsskýrsla verði send til athugunar Skipulagsstofnunar vorið 2020 og að álit Skipulagsstofnunar liggja fyrir snemma sumars 2020. Tímasetning framkvæmdar liggur ekki fyrir, drög að nýrri samgönguáætlun er í samráðsgátt Stjórnarráðsins. Samkvæmt drögnum er gert ráð fyrir að framkvæmdir hefjist á 2. tímabili, þ.e. á árunum 2025-2029.

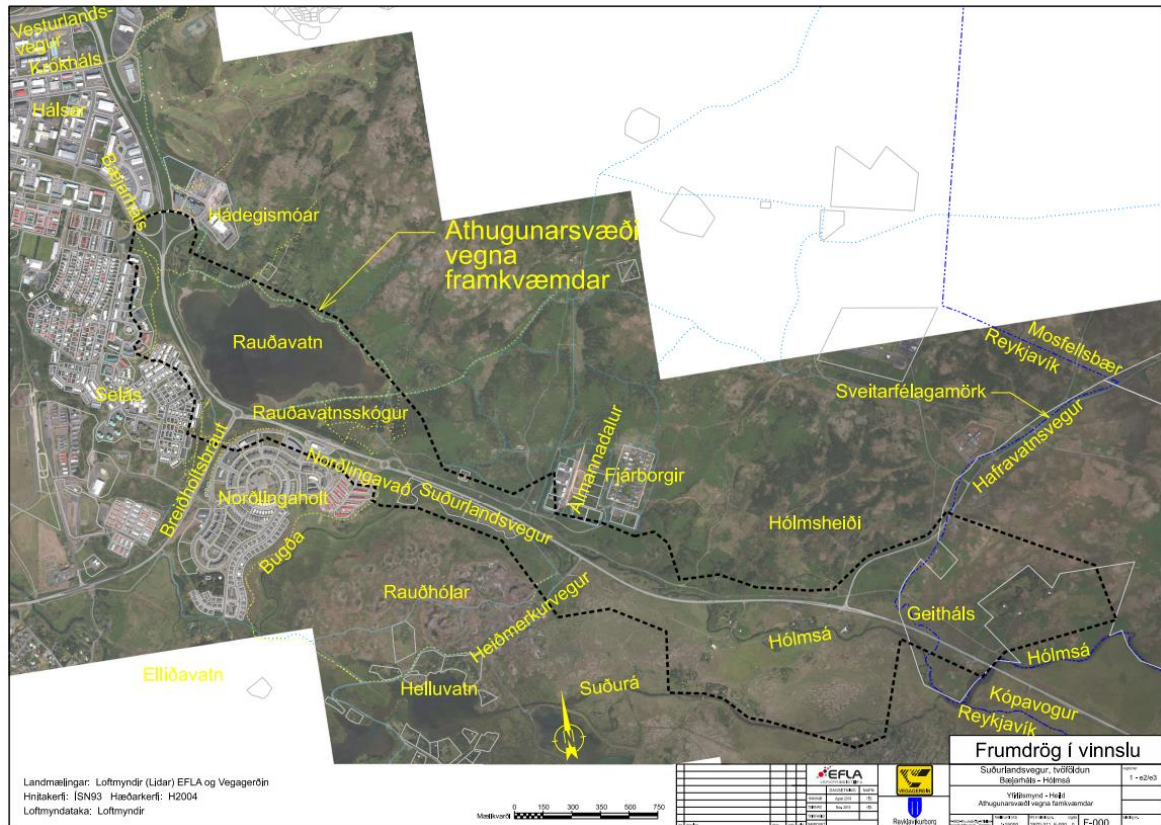


MYND 1.1 Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br.

2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ

2.1 Staðsetning og staðhættir

Suðurlandsvegur, Hringvegur (1), er aðalsamgönguleiðin suður og austur um land. Vegurinn er ein akrein í hvora átt, án miðdeilis, tvöfalt hringtorg er við Breiðholtsbraut og einfalt hringtorg er við Norðlingavað. Bílastæði eru beggja vegna við veg hjá Rauðavatnsskógi þar sem fjölmargir stöðva og fólk sameinast í bíla fyrir ferðir austur fyrir fjall eða til að fara í gönguferðir í Rauðavatnsskógi og á Hólmsheiði. Mynd 2.1 sýnir athugunarsvæði vegna áhrifa framkvæmdarinnar (sjá nánari umfjöllun um afmörkun framkvæmdasvæðis í kafla 2.2).



MYND 2.1 Athugunarsvæði vegna áhrifa framkvæmdarinnar frá Bæjarhálsi að Hólmsá austan Geitháls.

Einfalt hringtorg er við Norðlingavað með tengingu við Norðlingaholt og hesthúsa- og fjárhúsaahverfi í Almennadal. Mikil umferð er um veg við Rauðhóla til og frá Heiðmörk og um Hafravatnsveg og þurfa vegfarendur oft að sæta lagi til að komast inn á Hringveg. Nokkur íbúðar- og sumarhús eru sunnan Suðurlandsvegar og hefur markvisst verið unnið að því á undanförunum árum að fækka tengingum og gera þær öruggari. Enn er þó hægt að aka inn á veginn á átta stöðum til viðbótar því sem að ofan er talið.

Öllu fyrirhuguðu framkvæmdasvæði hefur verið umbylt á undanförunum áratugum þannig að þar er vart að finna náttúrulegt gróðurlendi eða óhreyfða jarðmyndun.

Byggð í sunnanverðum Selási, bensínstöð Olís í Norðlingaholti og Rauðavatnsskógur þrengir að vegstæðinu og takmarkar möguleika á breikkun vegarins (mynd 2.3). Á svæðinu við Rauðavatn hafa verið lagðir stígar og landið jafnað. Við sunnanvert vatnið hefur verið fyllt út í það til að koma núverandi Suðurlandsvegi fyrir ásamt reiðstíg og göngustíg.



MYND 2.2 Byggðin þrengir að vegstæðinu. Fyllt hefur verið út í vatnið vegna vegar og stíga.



MYND 2.3 Sunnanvert Rauðavatn. Fyllt hefur verið út í vatnið vegna vegar og stíga.

Vesturhluti framkvæmdasvæðisins liggur um grágrýtismyndanir frá síðari hluta ísaldar en þegar austar dregur liggur vegurinn á mörkum þeirra og hrauna frá nútíma. Mörg stór misgengi og brotlínur skera svæðið og veglínan liggur í gegnum mikið sprungusvæði með stefnuna SV-NA og liggja sprungurnar því nánast þvert á veglínu Suðurlandsvegur [2,3].

Rauðavatn og nágrenni þess er vinsælt útivistarsvæði. Vatnið er um 36,5 hektarar, meðaldýpi um 1 m og mesta dýpi 1,4 m. Vatnið hvílir á fremur lekum grágrýtisgrunni og án afrennslis á yfirborði. Vatnasviðið er um 3 km². Miklar vatnsborðssveiflur einkenna vatnið og því er strandsvæði vatnsins lítt gróið (mynd 2.4). Síkjamari marar í yfirborði þegar lítið er í vatninu og gefur því lit. Fjörubelti vatnsins við sunnan og vestanvert vatnið næst framkvæmdasvæðinu einkennist af stórgrýti og þar fyrir utan leirbotni. Rauðavatn er fóðrað af regnvatni og yfirborðsrennsli og hugsanlegt er að grunnvatn komi í það úr Mosfellsheiðarstraumi [4].

Skógurinn við Rauðavatn, sem gengur undir nafninu Rauðavatnssstöðin eða Rauðavatnsskógur er í grunninn einn elsti ræktaði skógur Íslands. Ræktun hófst á svæðinu að tilstuðlan danskra frumkvöðla í skógrækt og landgræðslu árið 1901 [5].



MYND 2.4 Miklar vatnsborðssveiflur einkenna Rauðavatn. Mynd tekin 5. ágúst 2008.



MYND 2.5 Bensínstöð Olís við Norðlingabraut.

Bensínstöð Olís við Norðlingabraut er fjölfarinn viðkomustaður. Stöðin er með verslun og veitingar og hefur verið í rekstri frá árinu 2007. Með byggingu stöðvarinnar var þrengt að framtíðar vegstæði Suðurlandsvegur.

Við Bugðu (Hólmsá) austan Norðlingaholts er íbúðarhús á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. 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. Gervigáþyrpingin Rauðhólar er hluti þessa hrauns [11].

Eftir að vegurinn þverar ána á ný þarf að fara yfir hluta af sumarhúsalóð. Austur fyrir vegamót Hafravatnsvegur 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 (mynd 2.6) og fjær vegi nokkur heilsárshús.



MYND 2.6 Sumarhús eru við Hólmsá fast við Suðurlandsveg.

2.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis

Framkvæmdasvæðið er bundið við það svæði sem fer undir veginn ásamt næsta nágrenni hans. Heildarflatarmál lands sem fer undir mannvirki til viðbótar þeim vegum og stígum sem fyrir eru verður um 40 hektarar og heildarlengd vega sem verða tvöfaldaðir er um 5,3 km (sjá töflu 1). Umfang framkvæmdasvæðis ræðst af eftirfarandi þáttum:

- Jarðraski sem að mestu verður bundið við vegstæðið og helgunarsvæði þess, sem skv. vegalögum nr. 80/2007 er 30 metrar frá miðlínu stofnvega.
- Truflun á framkvæmdatíma, sem bundin er við næsta nágrenni vegstæðisins og aðkomuleiða.

Athugunarsvæði framkvæmdarinnar er það svæði þar sem ætla má að áhrifa af völdum framkvæmdarinnar gæti, á framkvæmdatíma eða rekstartíma. Athugunarsvæðið er um 325 ha. Við mat á umhverfisáhrifum er áhrifum og áhrifasvæði framkvæmdarinnar skipt í þrennt:

- Bein áhrif: Við afmörkun áhrifasvæðis vegna beinna áhrifa af völdum jarðrasks á gróðurfar, jarðmyndanir, fornleifar og búsvæði er miðað við ofangreint framkvæmdasvæði, þ.e. 30 m til hvorrar handar frá miðlínu. Við mislæg vegamót er mögulegt svæði beinna áhrifa þó töluvert stærra og aðlaga þarf vegtengingar við aðliggjandi vegakerfi. Á mynd 2.1 er afmarkað athugunarsvæði vegna áhrifa framkvæmdarinnar.
- Áhrif á landslag, sjónræna þætti og hljóðvist: Hluti af mati á áhrifum framkvæmdarinnar felst í því að meta áhrif hennar á landslag, sjónræna þætti og hljóðvist. Áhrifasvæðið vegna þessara þátta getur þannig verið víðfeðmt. Í frummatsskýrslu verður lagt mat á áhrifasvæðið fyrir þessa þætti. Mat verður lagt á ásýndarbreytingar vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar með því að útbúa ásýndarmyndir í þrívídd, þar sem notast er við ljósmyndir af staðnum og mannvirkin teiknuð í þrívídd og sett inn á viðkomandi ljósmyndir. Verða þessar myndir bornar saman við núverandi ásýnd.
- Áhrif betri og öruggari samgangna munu ná yfir Suðurlandsveg og aðliggjandi vegakerfi og verður lagt mat á fækkun slysa og greiðari umferð.

TAFLA 1 Lengd tvöföldunar Suðurlandsvegur og viðbótar landþörf vegna umferðarmannvirkja.

Áfangi	Vegkaflar	Lengd tvöföldunar Suðurlandsvegur (km)	Viðbótar landþörf vegna umferðarmannvirkja (ha)
1	Bæjarháls - Norðlingavað	1,9	8
2	Norðlingavað - Hólmsá	3,4	16
3	Mislæg vegamót við Breiðholtsbraut	0	4
4	Mislæg vegamót við Norðlingavað	0	3
5	Mislæg vegamót við Hafravatnsveg	0	8
	Samtals	5,3	40

2.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir

Samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 er landið allt skipulagsskylt og skulu framkvæmdir vera í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir [11]. Þannig skal framkvæmdaleyfi vera í samræmi við aðalskipulag og eftir atvikum einnig við deiliskipulag. Framkvæmdaleyfi skal enn fremur vera í samræmi við svæðisskipulag þar sem það liggur fyrir. Vegaframkvæmdir eru einnig háðar gildandi samgönguáætlun.

2.3.1 Samgönguáætlun

Þingsályktunartillaga um samgönguáætlun 2019-2033¹ og fimm ára samgönguáætlun (aðgerðaáætlun) fyrir tímabilið 2019-2023² voru samþykktar á Alþingi í febrúar 2019 [12]. Samgönguáætlun byggist á lögum um samgönguáætlun nr. 33/2008. Annars vegar er gerð samgönguáætlun til fimmtán ára og hins vegar til fimm ára þar sem tilgreindar eru framkvæmdir fyrir fyrsta tímabil stefnunnar. Lög kveða á um að samgönguáætlunin sé endurskoðuð á minnst þriggja ára fresti [13].

Matsferlið nær til þess hluta Suðurlandsvegar sem er innan samþykktar þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2019-2033. Áætlað er að framkvæmdir við áfanga 1 og 2 fari fram tímabilinu 2024-2028 (miðað við fjármögnun). Áfangar 3-5 eru ekki inn í samgönguáætlun sem er í gildi til 2033.

Drög að nýrri samgönguáætlun eru í vinnslu. Samkvæmt drögunum er gert ráð fyrir að framkvæmdir hefjist á 2. tímabili, þ.e. á árunum 2025-2029.

2.3.2 Landsskipulagsstefna

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 meginkjarna, með styrkingu byggðar að leiðarljósi [14].

2.3.3 Svæðisskipulag

Stefna nýs svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, Höfuðborgarsvæðið 2040, er í góðu samræmi við þau meginmarkmið sem sett voru fram í fyrra svæðisskipulagi. Í Höfuðborgarsvæðinu 2040 er stofnbrautum skipt í meginstofnvegi og stofngötur, þar sem áhersla er á að greiða umferð á meginstofnvegum en aðrir stofnvegir geta þróast með bætta sambúð þéttbýlis og umferðar að leiðarljósi.

¹ <https://www.althingi.is/alttext/149/s/0928.html>

² <https://www.althingi.is/alttext/149/s/0927.html>

Gerð verður grein fyrir því hvernig fyrirhuguð framkvæmd samræmist áherslum svæðisskipulags.

2.3.4 Aðalskipulag

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er gert ráð fyrir mismögum vegamótum á Suðurlandsvegi við Breiðholtsbraut. Við Norðlingavað og Heiðmerkurveg er gert ráð fyrir akstursbrú/akstursgöngum og mismögum vegamótum við Hafravatnsveg. Stofnstígur, reið- og gönguleið er í aðalskipulagi bæði meðfram Rauðavatni en einnig meðfram Suðurlandsvegi.

Fyrirhuguð framkvæmd er ekki í samræmi við aðalskipulagið, hvorki útfærsla vegamóta né stígar og veggöng.

Í aðalskipulagi Mosfellsbæjar er ekki mörkuð stefna um Suðurlandsveg.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um hvernig lega vegarins samræmist fyrirbyggjandi skipulagi.

2.3.5 Deiliskipulag

Alls liggja 6 deiliskipulagssvæði að vegkaflanum en einungis í deiliskipulagi Norðlingaholts (austurhluta) og deiliskipulagi fyrir Hólmsheiði (athafnasvæði, 1. áfangi) er gert er ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsvegar. Auk þess er sýnd tillaga að breikkun Breiðholtsbrautar skv. upplýsingum frá Vegagerðinni í deiliskipulagi fyrir opið svæði milli Suður-Seláss og Norðlingaholts en þar er einnig settur fyrirvari um endanlega útfærslu Suðurlandsvegar. Á hinum deiliskipulagssvæðunum sem að Suðurlandsvegi liggja, er ekki skipulagt inn á vegsvæðið. Um er að ræða deiliskipulag fyrir Árbæ-Selás, Suður-Selás og fyrir hesthúsabyggð á Hólmsheiði, Almannadal.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um hvernig fyrirhugaðar framkvæmdir samræmast fyrirbyggjandi deiliskipulögum.

2.4 Eignarhald

Framkvæmdasvæðið er að mestu í eigu Reykjavíkurborgar en nokkur svæði eru í eigu einstaklinga. Nokkuð er um leigulóðir, bæði sumar- og heilsárshúsa.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um eignarhald á landi, búsetu og fyrirhuguðu samráði við landeigendur og ábúendur.

2.5 Leyfisveitingar

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum:

Framkvæmdaleyfum Reykjavíkurborgar og Mosfellsbæjar: Gert er ráð fyrir að sveitarfélögin veiti framkvæmdaleyfi á grundvelli staðfests aðalskipulags og álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Heilbrigðiseftirlit: Framkvæmdin fer um umdæmi Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur og Heilbrigðiseftirlits Kjósarsvæðis. Suðurlandsvegur fer um vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins, fjarsvæði B. Sækja skal um starfsleyfi til viðkomandi heilbrigðiseftirlits vegna nokkurra þátta framkvæmdarinnar, svo sem vinnubúða.

Fiskistofa. Leita þarf leyfis Lax- og silungsveiðisviðs Fiskistofu vegna framkvæmda í og við Hólmsá skv. 33. gr laga nr.61/2006.

Minjastofnun: Gerð hefur verið fornleifaúttekt á framkvæmdasvæðinu. Í frummatsskýrslu verður greint frá helstu niðurstöðum og lagt mat á hvort framkvæmdin ógni fornminjum. Óheimilt er að raska fornminjum nema með leyfi Minjastofnunar.

Umhverfisstofnun: Leita þarf leyfis Umhverfisstofnunar þar sem framkvæmdasvæðið liggur um friðlýsta svæðið „Fólkvanginn Rauðhóla“. Í reglugerð fólkvangsins segir: *Óheimilt er að gera á svæðinu mannvirki né gera jarðrask, nema leyfi Umhverfisstofnunar komi til. Eftirlit með fólkvanginum er í höndum Umhverfissviðs Reykjavíkur.*

3 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA

3.1 Tilgangur og markmið

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, hyggst tvöfalda Suðurlandsveg frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Markmið þessarar framkvæmdar er að auka umferðaröryggi allra fararmáta og greiða fyrir umferð. Það 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. Til stendur að byggja mislæg vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg. Aðlaga þarf tengingu við Heiðmörk. Tengingum verður fækkað og þær gerðar öruggari (sjá yfirlitsmynd 7.1 í viðauka A).

3.2 Stígar

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

Í dag eru allar göngu- og hjólaleiðir á sameiginlegum stígum og á kaflanum sunnan við Rauðavatn er reiðleiðin einnig sameiginleg með göngu- og hjólaleiðum. Stefnt er að því að aðskilja göngu-, hjóla- og reiðstíga til að auka öryggi og öryggistilfinningu allra vegfarenda sem um stígana fara.

Reykjavíkurborg er með skilgreinda stofnhjólaleið sem liggur vestan megin við Breiðholtsbraut, undir Suðurlandsveg, áfram milli Suðurlandsveg og Rauðavatns, og upp að Hádegismóum áleiðis að Vesturlandsvegi. Einnig er mikilvæg hjólatenging frá Rauðavatni undir Suðurlandsveg, upp í Bæjarháls og að Rofabæ þar sem fyrirhuguð er tengihjólaleið fyrir Árbæjarhverfið og stofnhjólaleiðina í Elliðaárdalnum. Frá Rauðavatni við vegamótin við Breiðholtsbraut verður einnig

mikilvæg hjólatenging milli Suðurlandsvegjar og Rauðavatnsskógar til atvinnuhverfisins á Hólmsheiði.

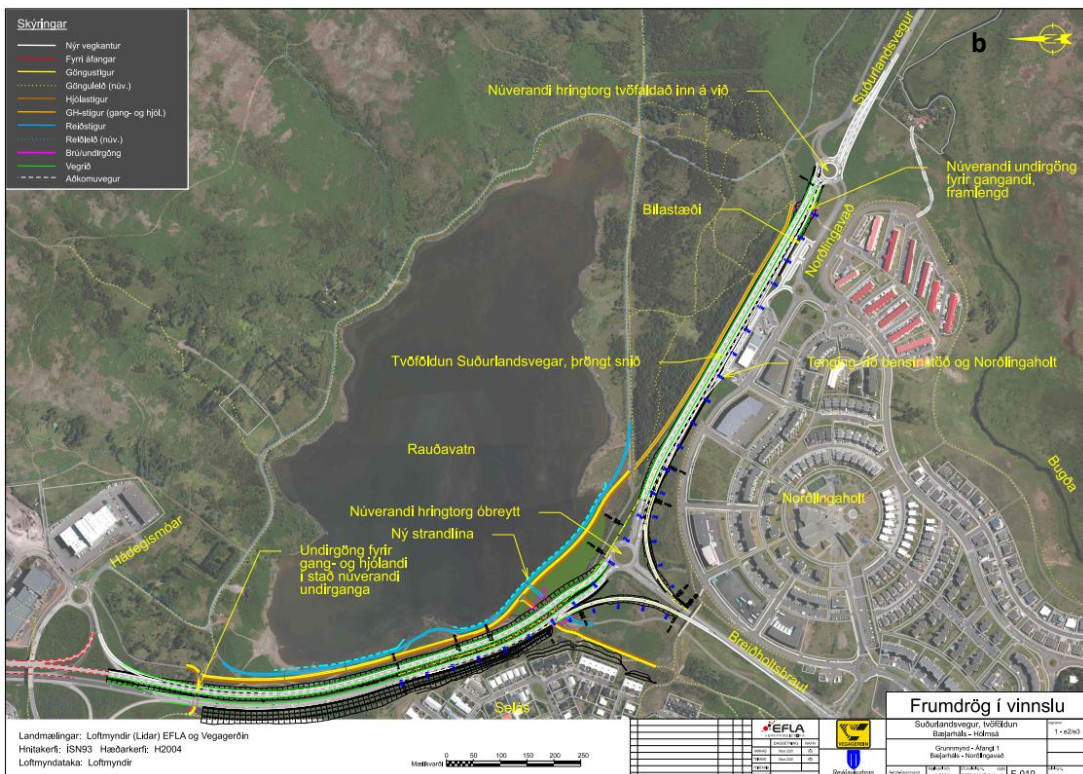
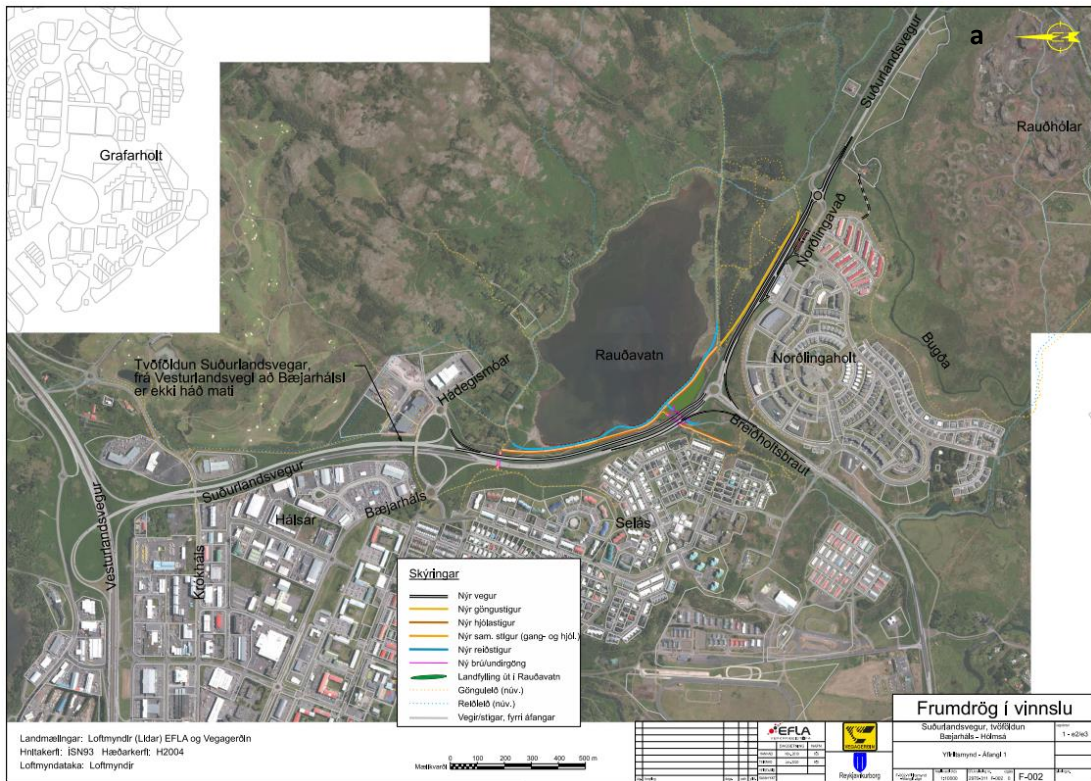
Margar reiðleiðir eru við Suðurlandsveg. Ýmsar leiðir eru norðan og austan við Rauðavatn sem gjarnan eru nýttar til útivistar. Einnig er mikilvæg tengileið meðfram Breiðholtsbraut sem heldur áfram sunnan megin við Rauðavatn og tengir saman hestahúshverfin við Víðidal og Almannadal. Vinsælt er einnig hjá hestafólki að fara í kringum Rauðavatn. Í dag er reiðleið frá Rauðavatni að Almannadal bæði sunnan og norðan við Rauðavatnsskóg. Leiðin sunnan við er lítið notuð og lagt er til hún verði tekin í burtu svo hægt sé að leggja göngu- og hjóllaleið í staðinn.

Svæðið í kringum Rauðavatn er vinsælt útivistarsvæði og því margir gangandi sem nýta gönguleiðirnar til útivistar og hreyfingar. Leiðirnar eru mikið notaðar af hundaeigendum.

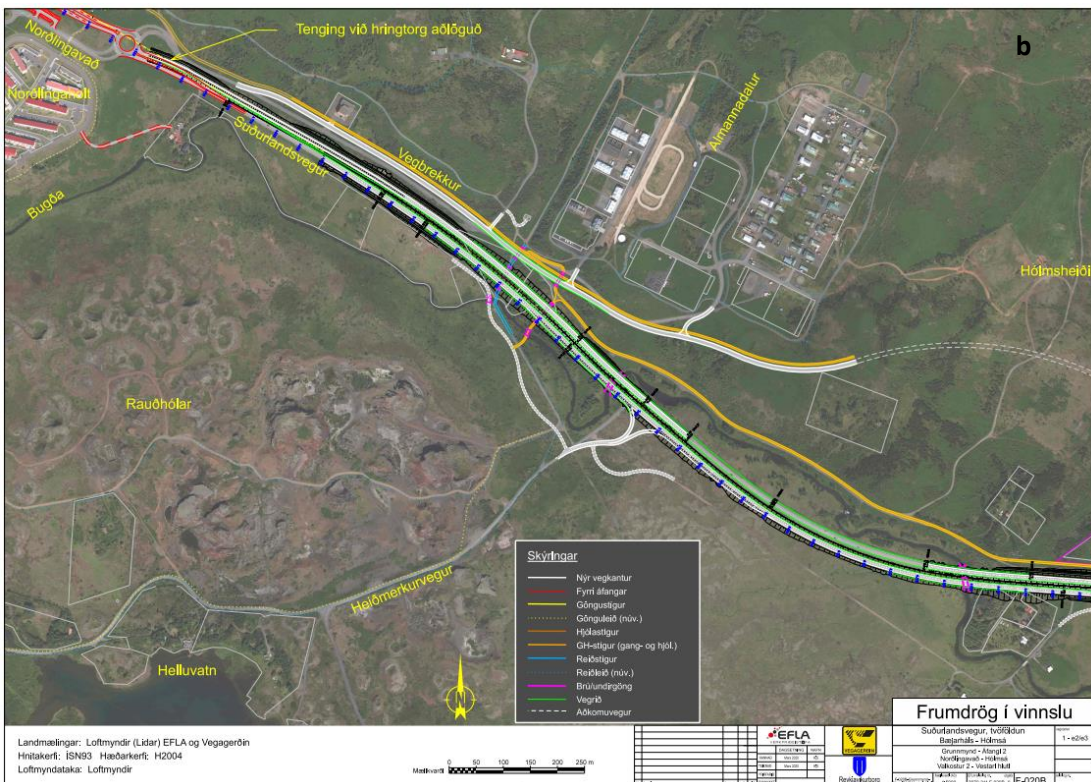
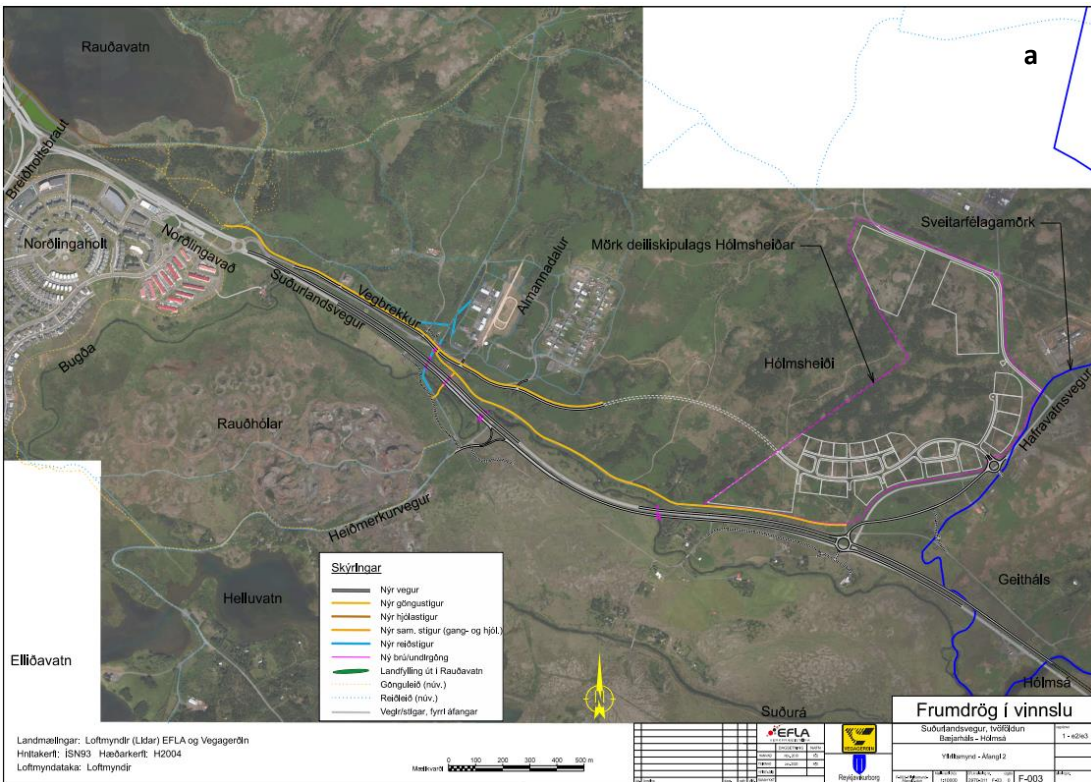
3.3 Lega og breikkun Suðurlandsvegjar

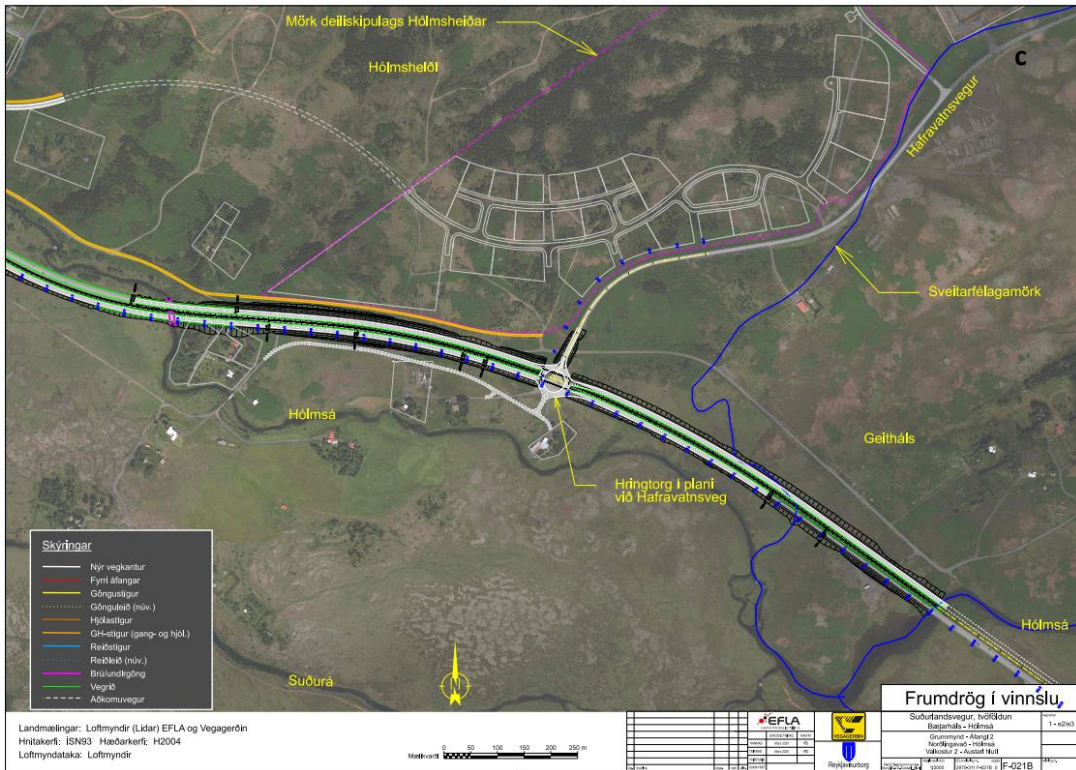
Gert er ráð fyrir að lega Suðurlandsvegjar verði óbreytt á öllum kaflanum eins og hægt er og hann verði breikkaður í þá átt sem hefur minnst áhrif á umhverfið. Nokkrir þættir eru takmarkandi við breikkun vegarins í aðra eða báðar áttir. Tvöföldun Suðurlandsvegjar frá Vesturlandsvegi að Bæjarhálsi hefur þegar verið undirbúin og verður akbraut lögð austan núverandi vegar. Við vegamót Breiðholtsbrautar liggur nýr Suðurlandsvegur norðan við núverandi vegamót. Bensínstöð Olís í Norðlingaholti takmarkar rými og möguleika á að byggja Suðurlandsveg með A34 þversniði. Rauðavatnsskógur, sem er elsti plantaði skógur landsins frá 1901 [5], liggur að veginum norðanmegin. Reynt verður að skerða hann sem allra minnst.

Suðurlandsvegur liggur á bökkum Bugðu (Hólmsár) austan við Norðlingaholt og því kemur breikkunin norðan núverandi vegar. Áður en komið er að vegamótum Heiðmerkurvegjar verður yfirfærsla og breikkun til suðurs því pláss norðan núverandi vegar er takmarkað vegna árinna. Eftir að vegurinn þverar Bugðu (Hólmsá) í annað sinn verður yfirfærsla og breikkun til norðurs vegna húsa sem eru sunnan vegarins. Á myndum 3.1-3.3 má sjá yfirlit yfir áfangana (1, 2 og 3-5). Einnig er sýndar ítarlegri teikningar af fyrirhugaðri legu Suðurlandsvegjar í áföngum 1-2, með afstöðu til núverandi veglínu. Stærri útgáfu mynda má finna í viðauka A.

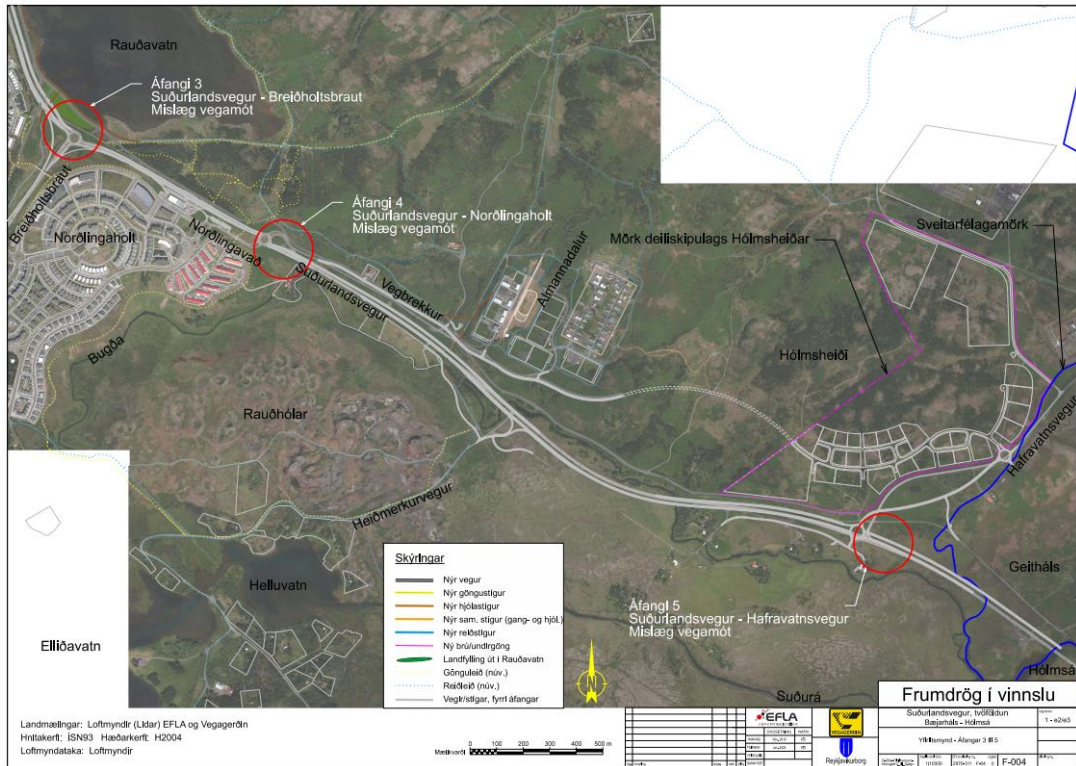


MYND 3.1 a) Yfirlit yfir áfanga 1, Bæjarháls – Norðlingavað. b) Fyrirhuguð lega Suðurlandsvegur eftir breikku með afstöðu til núverandi veglínu.





MYND 3.2 a) Yfirlit yfir áfanga 2, Norðlingavað – Hólmsá. b-c) Fyrirhuguð lega Suðurlandsvegur eftir breikkun með afstöðu til núverandi veglínu (vestari og austari hluti).



MYND 3.3 Yfirlit yfir áfanga 3-5, mislæg vegamót við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatsveg.

3.4 Vegamót og veltengingar

Bæjarháls

Mislæg vegamót við Bæjarháls voru byggð árið 1994 og einungis þarf að aðlaga að- og fráreinar að nýrri akbraut Suðurlandsvegur (Mynd 3.4). Rétt sunnan vegamótanna verða byggð ný undirgöng með aðskilda stíga fyrir gangandi og hjólandi í stað núverand ganga sem tengja Seláshverfið við útivistarsvæðið við Rauðavatn og Hólmsheiði.



MYND 3.4 Vegamót við Bæjarháls, horft af brú til suðurs. Aðlaga þarf að- og fráreinar.

Breiðholtsbraut

Tvöfalt hringtorg er nú við vegamót Breiðholtsbrautar og undirgöng fyrir hesta, gangandi og hjólandi eru vestan við hringtorgið. Í 1. áfanga er reiknað með að aðlaga veginn að núverandi hringtorgi og byggja ný undirgöng eða brýr með aðskilda stíga fyrir gangandi og hjólandi ásamt nýjum göngum fyrir hesta. Í 3. áfanga er gert ráð fyrir að byggja mislæg vegamót við Breiðholtsbraut. Þar eru þrjár lausnir til skoðunar sem fara mismikið út í Rauðavatn (sjá nánari lýsingu í kafla 3.5.2).



MYND 3.5 Vegamót Suðurlandsvegur og Breiðholtsbrautar.

Bensínstöð Olís gegnt Rauðavatnsskógi þrengir að framtíðar vegstæði (Mynd 3.5). Vegurinn verður því með þröngum miðdeili og vegriðum við skóginn og á milli akbrauta til að koma fyrir aðkomu að bensínstöðinni án verulegrar skerðingar á skóginum. Ekki verður hægt að bæta við hugsanlegri þriðju akrein í hvora átt á vegkaflanum í framtíðinni nema skerða skóginn eða breyta aðkomu að bensínstöðinni.

Norðlingavað

Í 1. áfanga verður núverandi hringtorg við Norðlingavað tvöfaldað. Aðlaga þarf tvöfaldan veg að hringtorginu og framlengja undirgöng fyrir gangandi og hjólandi vestan við hringtorgið. Tenging er og verður frá hringtorginu til að þjóna Norðlingaholti og byggð norðan Suðurlandsvegur, austan Rauðavatns. Í 4. áfanga verða vegamótin gerð mislæg. Þar er verið að skoða nokkrar lausnir.

Austan við Bugðu (Hólmsá) verður breikkun vegarins ennþá til norðurs. En á móts við Heiðmerkurveg færir breikkunin til suðurs vegna nálægðar við ána.

Heiðmörk

Við tvöföldun Suðurlandsvegur verður að breyta vegamótum við Heiðmerkurveg. Lagt er til að eftir tvöföldunina komist umferð frá Reykjavík með hægri beygju að Heiðmörk og umferð til austurs frá Heiðmörk komist inn á Suðurlandsveg á sama stað (Mynd 3.6). Fyrir umferð frá Heiðmörk til vesturs er verið að skoða tvo kosti. Annað hvort er að gera nýjan 550 metra einstefnuveg sem liggur frá

hringtorgi á Heiðmerkurvegi, meðfram núverandi reiðleið, yfir Bugðu (Hólmsá) og undir tvöfaldan Suðurlandsveg og um aðrein inn á Suðurlandsveg. Hins vegar er að hafa tengingu eingöngu með hægri beygjum inn á Suðurlandsveg. Þá þarf umferð af Heiðmerkurvegi til vesturs að fara að hringtorgi við Hafravatnsveg og snúa þar við til að komast til vesturs. Umferð að austan inn í Heiðmörk verður þá að fara að hringtorgi við Norðlingavað og snúa þar við til að komast í Heiðmörk.



MYND 3.6 Ný tenging við Heiðmörk hjá Rauðhólum.

Vegurinn verður breikkaður til suðurs á kaflanum frá Heiðmerkurvegi og þar til komið er aftur yfir Bugðu (Hólmsá). Eins og sjá má á mynd 3.4 þarf að fara yfir ræktað sumarbústaðaland, Árnes, sem stendur á bökkum Bugðu (Hólmsár). Austan Bugðu verður vegurinn aftur breikkaður til norðurs alla leið austur fyrir Hafravatnsveg og Hólmsá.

Hafravatnsvegur

Í 2. áfanga er gert ráð fyrir að byggt verði nýtt tvöfalt hringtorg á vegamótum við Hafravatnsveg. Áform eru um talsverða uppbyggingu á Hólmsheiði. Í 5. áfanga er gert ráð fyrir að aðaltengingin verði um mislæg vegamót Hafravatnsvegars aðeins austan við núverandi vegamót.



MYND 3.7 Hafravatnsvegamót. Nokkur byggð er sunnan Suðurlandsvegar.

3.5 Valkostir

Til skoðunar hafa verið ýmsar útfærslur á vegi og vegamótum. Það er ekki til skoðunar að breyta veglínu Suðurlandsvegar. Við gerð frumdraga frá 2002 fyrir breikkun Suðurlandsvegar milli vegamóta við Norðlingaholt og vegamóta við Hafravatnsveg voru fjórir valkostir fyrir breikkun vegarins út frá núverandi veglínu skoðaðir. Einn af þessum valkostum hefði haft þau áhrif að breyta hefði þurft legu Bugðu. Honum var því hafnað af umverfisástæðum. Í tveimur valkostum var skoðað að færa veglínu að hluta eða öllu leyti norður fyrir Bugðu. Það hefði leitt til verri vegferils, mikilla fyllinga og skeringa, meira umfangs framkvæmdanna og meiri kostnaðar. Þeim hugmyndum var því hafnað þar sem framkvæmdirnar hefðu meira rask á umhverfi í för með sér en að breikka út frá núverandi legu vegar. Eftir að lagt hafði verið mat á áhrif þessara mismunandi valkosta á umhverfið var sá kostur sem hafði minnst áhrif valinn til nánari útfærslu. Það er sú lega veglínunnar sem nú er lögð fram í þessu umhverfismati. Hins vegar er vegurinn ekki alltaf breikkaður til sömu áttar. Skoðaðar eru mismunandi útfærslur á mismögum vegamótum við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafravatnsveg. Einnig eru skoðaðar lausnir við tengingu Heiðmerkurvegar. Reiknað er með að öllum öðrum tengingum við Suðurlandsveg verði lokað.

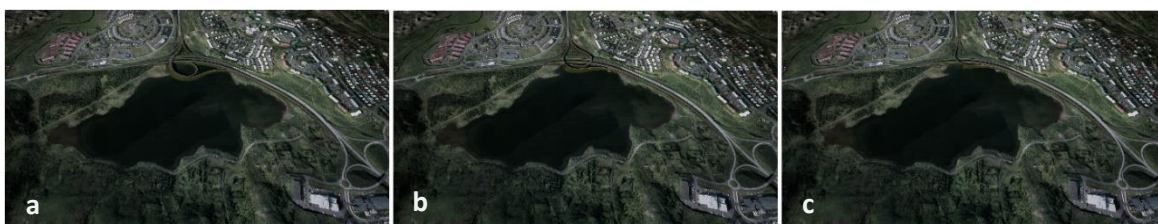
3.5.1 Núllkostur

Núllkostur er sú lausn að halda óbreyttum vegi og vegamótum. Það er hins vegar ekki talið ásættanlegt vegna umferðaröryggis og líklegrar umferðaraukningar.

3.5.2 Mislæg vegamót við Breiðholtsbraut

- Valkostur 1: Vegamót þar sem rampar fara á sameiginlegri vegamótabrú yfir Suðurlandsveg. Af valkostunum þremur fer þessi kostur lengst út í Rauðavatn (möguleg útfærsla á mynd 3.8a).
- Valkostur 2: Vegamót þar sem rampar fara á tveimur aðskildum vegbrúm yfir Suðurlandsveg (möguleg útfærsla á mynd 3.8b).
- Valkostur 3: Mislæg vegamót þar sem NV-rampi fer yfir Suðurlandsveg og NA-rampi fer undir Suðurlandsveg. Af valkostunum þremur fer þessi kostur minnst út í Rauðavatn (möguleg útfærsla á mynd 3.8c).

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þessa valkosti fyrir mislæg vegamót við Breiðholtsbraut. Ekki liggur fyrir hvenær þessi hluti framkvæmdanna muni hefjast og endanleg hönnun vegamótanna liggur ekki fyrir. Engu að síður verður mat lagt á rýmisþörf mismunandi valkosta, áhrif þeirra á vatnafar, þ.e. skerðingu Rauðavatns, áhrif á landslag og sjónræna þætti, samgöngur og umferðaröryggi.

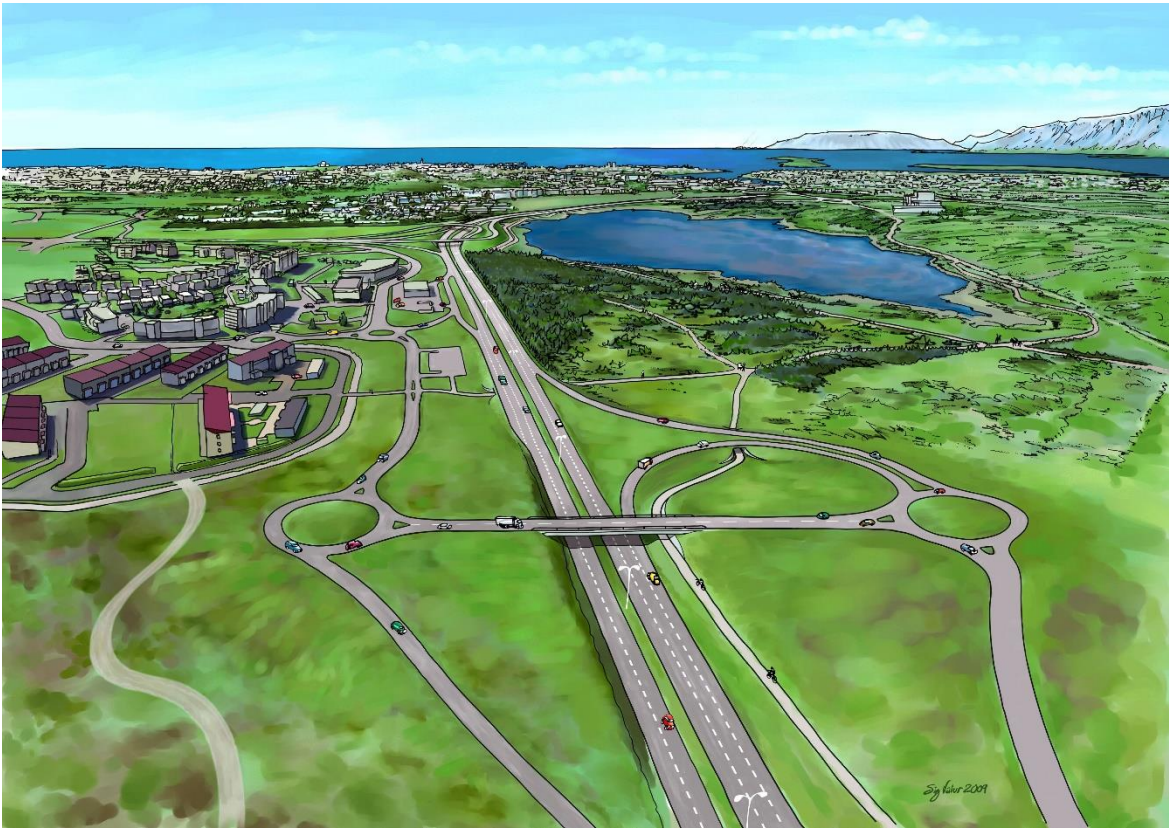


MYND 3.8 Möguleg útfærsla mislægra vegamóta við Breiðholtsbraut (myndir EFLA). Á myndinni sést valkostur 1 (mynd a), valkostur 2 (mynd b) og valkostur 3 (mynd c).

3.5.3 Mislæg vegamót við Norðlingavað

- Valkostur 1: Brú yfir Suðurlandsveg með hringtorgi/dropa sitt hvoru megin við veginn (Mynd 3.9).
- Valkostur 2: Mislæg vegamót með hringtorgi á brúm yfir Suðurlandsvegi. Á þessu stigi vinnunnar hefur ekki verið útbúin ásýndarmynd af valkosti 2 en slíkar myndir verða sýndar í frummatsskýrslu.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þessa valkosti fyrir vegamót við Norðlingavað. Ekki liggur fyrir hvenær þessi hluti framkvæmdanna muni hefjast og endanleg hönnun vegamótanna liggur ekki fyrir. Engu að síður verður mat lagt á rýmisþörf mismunandi valkosta, áhrif á landslag og sjónræna þætti, samgöngur og umferðaröryggi.



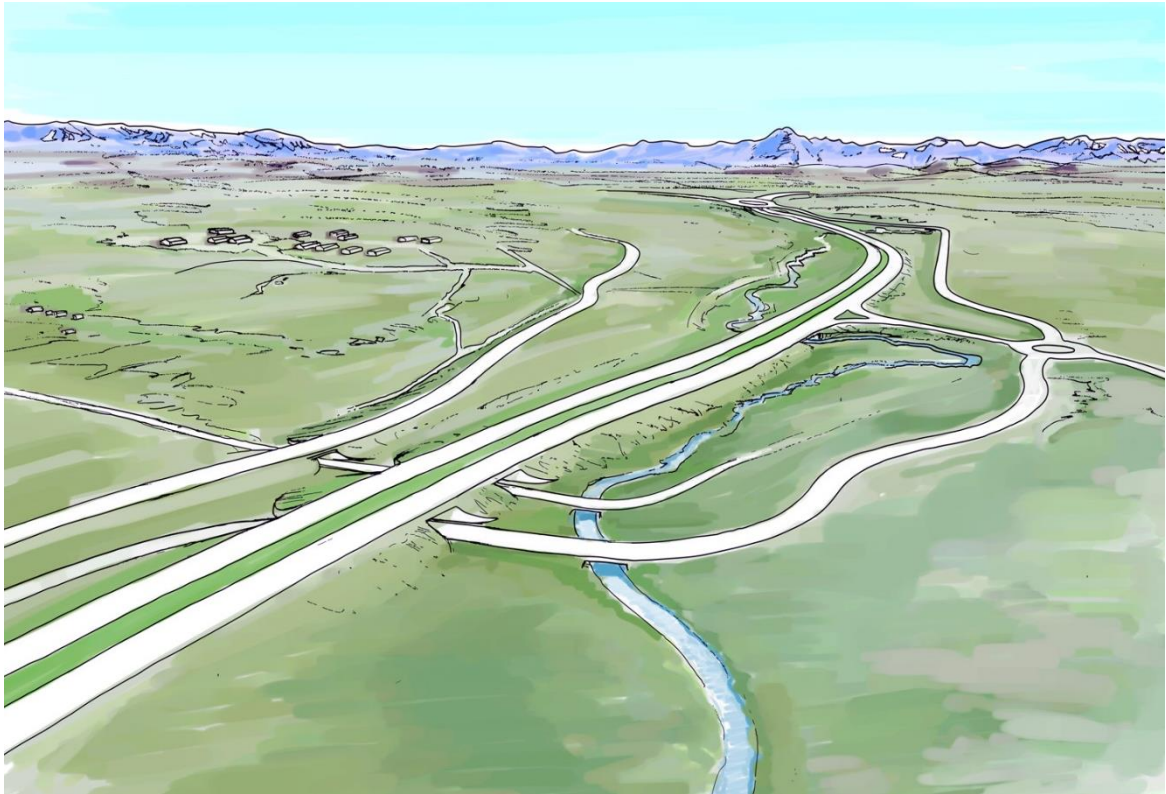
MYND 3.9 Möguleg útfærsla valkostar 1 fyrir mislæg vegamót við Norðlingavað (mynd Sigurður Valur).

3.5.4 Vegamót við Heiðmerkurveg

Hér verða tveir valkostir skoðaðir:

- Valkostur 1: Hægri beygja út og inn. Umferð að austan þarf að snúa við á vegamótum við Norðlingavað og taka síðan hægri beygju inn á Heiðmerkurveg. Umferð úr Heiðmörk til vesturs fer um nýjan 550 metra einstefnuveg sem liggur frá hringtorgi á Heiðmerkurvegi, meðfram núverandi reiðleið, yfir Bugðu (Hólmsá) og undir tvöfaldan Suðurlandsveg og um aðrein inn á Suðurlandsveg (mynd 3.10).
- Valkostur 2: Hægri beygja út og inn. Umferð að austan þarf að snúa við á vegamótum við Norðlingavað og taka síðan hægri beygju inná Heiðmerkurveg. Umferð úr Heiðmörk til vesturs þarf að taka hægri beygju inn á Suðurlandsveg og fara að vegamótum við Hafravatnsveg og snúa þar við til að komast til vesturs. Á þessu stigi vinnunnar hefur ekki verið útbúin ásýndarmynd af valkosti 2 en slíkar myndir verða sýndar í frummatsskýrslu.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þessa valkosti fyrir mislæg vegamót við Heiðmerkurveg. Ekki liggur fyrir hvenær þessi hluti framkvæmdanna muni hefjast og endanleg hönnun vegamótanna liggur ekki fyrir. Engu að síður verður mat lagt á rýmisþörf valkostanna, áhrif á vatnsvernd og vatnafar, landslag og sjónræna þætti, samgöngur og umferðaröryggi.



MYND 3.10 Möguleg útfærsla valkostar 1 fyrir vegamót við Heiðmerkurveg (mynd Sigurður Valur).

3.5.5 Mislæg vegamót við Hafravatnsveg

Við Hafravatnsveg er einn valkostur til skoðunar; mislæg vegamót með hringtorgi á tveimur brúm yfir Suðurlandsveg (Mynd 3.11). Ekki liggur fyrir hvenær þessi hluti framkvæmdanna muni hefjast og endanleg hönnun vegamótanna liggur ekki fyrir. Engu að síður verður mat lagt á rýmisþörf lausnarinnar, áhrif á vatnsvernd og vatnafar, landslag og sjónræna þætti, samgöngur og umferðaröryggi.



MYND 3.11 Mislæg vegamót við Hafravatnsveg (mynd Sigurður Valur).

3.6 Áfangaskipting framkvæmda

Tvöföldun Suðurlandsvegar og bygging mislægra vegamóta er framkvæmd sem ætlað er að leysa umferðarmál til næstu áratuga. Gert er ráð fyrir að verkið verði unnið í fimm áföngum. Í áföngum 1 og 2 verður vegurinn tvöfaldaður án mislægra vegamóta. Tvöfalt hringtorg verður við vegamót Hafravatnsvegar. Á mestum hluta vegarins verður hann breikkaður til norðurs. Á stuttum kafla við Bugðu verður hann þó breikkaður til suðurs vegna nálægðar við ána. Þversnið vegarins verður með breiðum miðdeili nema við Rauðavatnsskóg þar sem þversnið er mjórra vegna takmarkaðs landrýmis.

Í áföngum 3 til 5 verða mislæg vegamót byggð við öll vegamót á kaflanum nema við Heiðmerkurveg. Um er að ræða þrenn mislæg vegamót, þ.e. við Breiðholtsbraut, við Norðlingavað og við Hafravatnsveg. Myndir 3.1-3.3 sýna áfangaskiptinguna. Í viðauka A er að finna stærri útgáfu þeirra mynda.

Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um mögulega áfangaskiptingu verksins.

3.7 Frágangur

Vandað verður til verka við frágang svæða sem þarf að raska við framkvæmdina. Gengið verður út frá því að lágmarka rask á gróðri og jarðvegi. Að auki verður hugað að því að lágmarka vindálag á lausan jarðveg. Frágangur verður útfærður í samræmi við verklagsreglur Vegagerðarinnar. Í útboðsgögnum verður greint frá nánari upplýsingum um hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga og skeringa. Við frágang skal raskað svæði aðlagað og mótað að landslagi og umhverfi. Gert er ráð fyrir að sáð verði í vegfláa. Við frágang verður áhersla lögð á að þörf fyrir viðhald verði takmarkað. Verkið verður boðið út og er krafa um að bjóðendur geri grein fyrir því hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði er að efnistaka fari fram í námum sem hafa viðeigandi leyfi fyrir slíkri starfsemi. Efnistakan er því háð því að efnistökuastaðir hafi farið í gegnum matsferli laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 (efnistaka fellur undir tl. 2.01 – 2.04 í 1. viðauka laganna) til að fá viðeigandi leyfi.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um frágang við lok áfanga.

4 UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM

4.1 Þættir framkvæmdar sem valda umhverfisáhrifum

4.1.1 Jarðrask af völdum vegagerðar

Helstu áhrif á framkvæmdatíma felast í beinum áhrifum á því landsvæði sem fer undir veg, s.s. þar sem vegur fer yfir gróðurlendi, jarðmyndanir eða fornleifar. Þeir þrír valkostir sem til skoðunar eru fyrir mislæg vegamót við Breiðholtsbraut fela allir í sér fyllingar í Rauðavatni. Lagt verður mat á umfang og áhrif fyllinga í Rauðavatni vegna mismunandi valkosta. Vegfyllingar geta einnig haft áhrif á lífríki. Nýr vegur og mislæg vegamót hafa einnig sjónræn áhrif.

4.1.2 Umferð á framkvæmdatíma

Umferð vinnuvéla á framkvæmdatíma fylgir hávaði, útblástursmengun, hætta á mengunarslysum, rykmengun vegna efnisflutninga og aksturs á bráðabirgðavegum eða á vegum í aðliggjandi hverfum. Tvöföldun Suðurlandsvegar felst að mestu í að leggja nýja akbraut við hlið núverandi vegar í sömu hæðarlegur. Umferð á framkvæmdatíma verður því að mestu á núverandi vegi. Á þessu eru nokkrar undantekningar þar sem færa þarf umferðina til. Hún verður þó í vegstæðinu. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir umferð á framkvæmdatíma.

4.1.3 Umferð á rekstartíma

Umferð um Suðurlandsveg mun hafa áhrif á rekstartíma framkvæmdarinnar, sem felur í sér mögulegar breytingar á hljóðvist og loftgæðum.

Tvöföldun Suðurlandsvegar er gerð til að auka umferðaröryggi vegfarenda og bæta samgöngur og má í því sambandi gera ráð fyrir að áhrif af völdum framkvæmdarinnar verði jákvæð.

Auk ofangreindra þátta má gera ráð fyrir því að fyrirhuguð veglagning hafi áhrif á hagræna þætti.

4.1.4 Efnistaka

Í framkvæmdina þarf efni í fyllingar, burðarlög og slitlag. Verkið verður boðið út og er krafa um að bjóðendur geri grein fyrir því hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði er að efnistaka fari fram í námum sem hafa viðeigandi leyfi fyrir slíkri starfsemi. Efnistakan er því háð því að efnistökuastaðir hafi farið í gegnum matsferli laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 (efnistaka fellur undir tl. 2.01 – 2.04 í 1. viðauka laganna) til að fá viðeigandi leyfi.

Í töflu 2 er að finna gróflega áætlaða efnispörf og magn efnis sem flytja þarf burt.

TAFLA 2 Magn aðflutts efnis og efnis sem flytja þarf burt í mismunandi áföngum.

Áfangi	Vegkaflar	Fylling (þús. m ³)	Skering (þús. m ³)	Efni flutt burt (þús. m ³)	Aðflutt efni (þús. m ³)
1	Bæjarháls - Norðlingavað	150	60	40	130
2	Norðlingavað - Hólmsá	410	300	190	300
3	Mislæg vegamót við Breiðholtsbraut	240	120	70	190
4	Mislæg vegamót við Norðlingavað	150	40	10	120
5	Mislæg vegamót við Hafravatnsveg	110	30	20	100
	Samtals	1060	550	330	840

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir efnispörf og möguleikum til efnistöku vegna framkvæmdarinnar.

4.2 Umhverfispættir, áherslur í matsvinnu

4.2.1 Almennt

Í frummatsskýrslunni verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar, bæði á framkvæmdatíma og rekstrartíma. Meðan á framkvæmdum stendur munu þær að öllum líkindum valda tímabundnum áhrifum á hljóðvist, loftgæði, útvist og umferð. Í frummatsskýrslu verður fjallað um framkvæmdatilhögun, hugsanleg áhrif á ofangreinda þætti og til hvaða mótvægisáðgerða sé unnt að grípa verði þess þörf á framkvæmdatíma.

Í þessari tillögu að matsáætlun eru kynntir þeir umhverfispættir sem talin er ástæða til þess að fjalla um í matsferlinu. Við ákvörðun um hvaða þætti bæri að athuga, voru fyrirbyggjandi gögn skoðuð, mið tekið af kröfum í lögum og reglugerðum og samráð haft við helstu umsagnaraðila. Við matið er farið eftir lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015. Einnig er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um mat á umhverfisáhrifum [12] og hins vegar um flokkun umhverfispátta, viðmið, einkenni og

vægi umhverfisáhrifa [13]. Við mat á vægi áhrifa á einstaka umhverfisþætti er stuðst við tiltekin viðmið s.s. stefnumörkun stjórnvalda, lög og reglugerðir og alþjóðasamninga.

4.2.2 Umhverfisþættir

Í frummatsskýrslu verður áhersla lögð á eftirtalda þætti:

- Jarðfræði og jarðmyndanir
- Gróðurfar, fugla og vatnalíf
- Náttúruminjar
- Fornleifar
- Vatnsvernd og vatnafar
- Hljóðvist og loftgæði
- Landslag og sjónræna þætti
- Útivist
- Samgöngur og umferðaröryggi

Hér á eftir verður fjallað stuttlega um hvern þessara þátta, fyrirhugaðar og yfirstandandi rannsóknir og þær áherslur sem settar verða fram í frummatsskýrslu.

4.2.2.1 Jarðfræði og jarðmyndanir

Jarðvinna vegna vegagerðarinnar getur raskað jarðmyndunum sem á einhvern hátt þykja verndar verðar eða sérstæðar. Í frummatsskýrslu verður jarðfræði og jarðmyndunum innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis lýst, ásamt því að fjalla um sérstöðu þeirra og verndargildi m.t.t. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðmyndanir svæðisins verða metin og lagðar til mótvægisáðgerðir ef nauðsynlegt er.

4.2.2.2 Gróðurfar

Veglagningin mun hafa bein áhrif á gróður þar sem tvöfaldur vegur og mislæg gatnamót taka yfir stærra svæði en núverandi vegur. Til að leggja mat á áhrif á gróðurfar innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar var framkvæmdasvæðið tekið út sumarið 2008. Stuðst verður við niðurstöður þeirrar úttektar til að meta áhrif á gróður. Gróðurþekja, tegundasamsetning og fjölbreytni gróðurlenda var metin, ásamt því að athuga hvort sjaldgæfar tegundir eða gróðurlendi sé þar að finna. Enn fremur verður kannað hvort friðlýstar tegundir eða tegundir sem settar hafa verið á Válista Náttúrufræðistofnunar Íslands sé að finna á svæðinu, eða vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á gróðurfar og lagðar til mótvægisáðgerðir ef þörf þykir.

4.2.2.3 Fuglar

Rask af völdum framkvæmdarinnar mun hafa áhrif á búsvæði fugla. Til að leggja mat á áhrif á fuglalíf var framkvæmdasvæðið rannsakað vorið og sumarið 2008. Stuðst verður við niðurstöður þeirrar

úttektar til að meta áhrif á fugla. Einnig verður stuðst við úttektir sem gerðar hafa verið á fuglalífi í nágrenni framkvæmdasvæðisins vegna annarra framkvæmda á undanförunum árum.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum og m.a. tilgreint hvort einhverjar fuglategundir sem eru á Válista Náttúrufræðistofnunar Íslands finnast á áhrifasvæðinu. Lagðar verða fram tillögur að mótvægisáðgerðum ef þörf þykir.

4.2.2.4 Vatnalíf

Suðurlandsvegur þverar Hólmsá/Bugðu þrisvar sinnum. Víðtækar rannsóknir hafa farið fram á svæðinu á undanförunum árum. Hafrannsóknarstofnun lagði mat á hugsanleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda árið 2008, á líf í Rauðavatni og á vatnasvið Elliðaáanna (Hólmsár og Bugðu). Stuðst verður við niðurstöður þeirrar úttektar til að meta áhrif á fisk.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar og fjallað um mögulegar mótvægisáðgerðir ef þörf þykir.

4.2.2.5 Náttúruminjar

Suðurlandsvegur liggur nálægt fólkvangnum í Rauðhólum [9]. Breyta þarf og aðlaga tengingar Suðurlandsvegar og Heiðmerkur sem liggja innan fólkvangsins og forsendur verndar.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um forsendur þess að svæðið var friðlýst og áhrif framkvæmdarinnar á fólkvanginn og forsendur verndar.

4.2.2.6 Fornleifar

Árið 2010 var gerð úttekt á fornleifum á svæðinu og þær upplýsingar voru teknar saman af Minjasafni Reykjavíkur [1]. Útbúin verða kort sem sýna legu minja m.t.t. vegarins.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum þessara skráninga og lagðar til mótvægisáðgerðir ef nauðsyn þykir.

4.2.2.7 Vatnsvernd

Suðurlandsvegur fer um vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins. Í frummatsskýrslu verður fjallað um vatnsvernd og þau ákvæði sem uppfylla þarf á framkvæmdasvæðinu innan vatnsverndarsvæða á framkvæmda- og rekstrartíma [10]. Fjallað verður um hvernig vegurinn hefur áhrif á vatnsverndina. Lagt verður mat á áhættu vegna umferðar og einnig verður lagt mat á mögulega tíðni umferðaróhappa. Fjallað verður um þær lausnir sem mögulegar eru til að draga úr hættu á mengun vegna umferðar og flutnings á hættulegum efnum sem og viðeigandi mótvægisáðgerðir í tilfalli umferðaróhappa.

Framkvæmdasvæðið er á bökkum Bugðu/Hólmsár. Í frummatsskýrslu verður fjallað um nauðsynlegar varúðarráðstafanir vegna framkvæmda við ána og þörf á vöktun á meðan á framkvæmdum stendur og eftir að þeim lýkur.

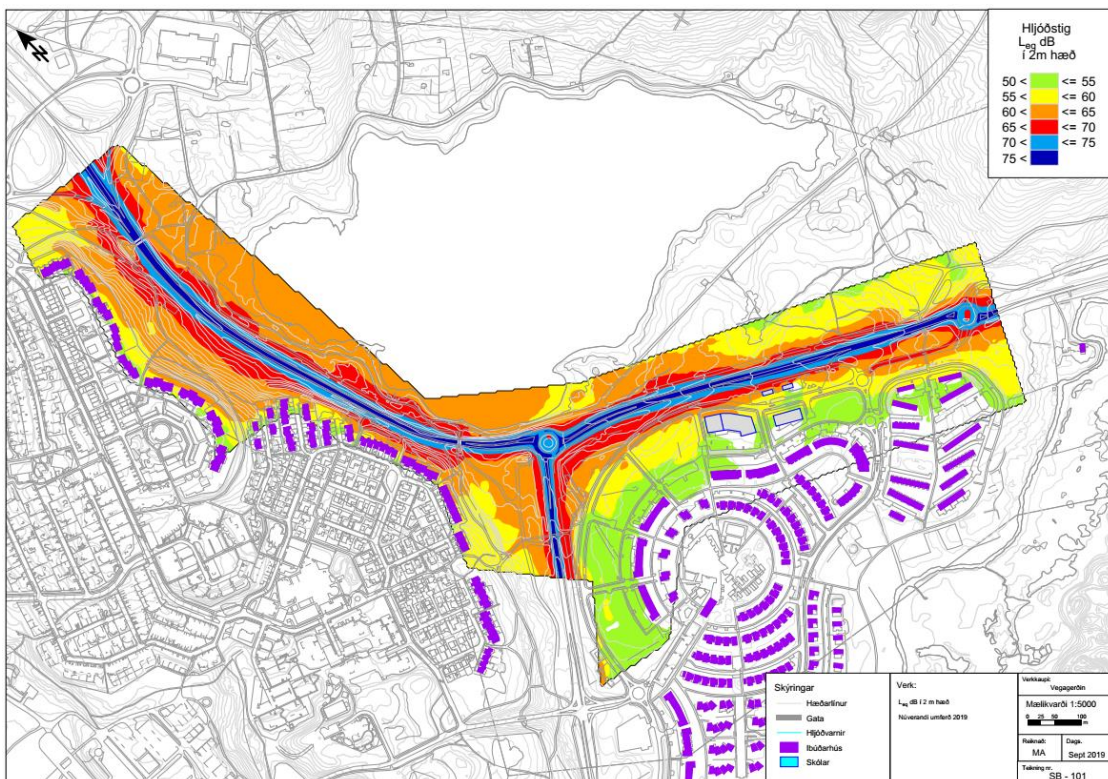
4.2.2.8 Vatnafar

Suðurlandsvegurinn þverar Hólmsá tvisvar í nágrenni við Rauðhóla og vegtenging við Heiðmörk liggur fremur lágt í landi. Þrír valkostir fyrir mismæg vegamót við Breiðholtsbraut fela allir í sér skerðingu á Rauðavatni.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir þeirri náttúruvá sem stafar af flóðum á framkvæmdasvæðinu og fjallað um mögulegar mótvægisáðgerðir. Gerð verður grein fyrir sjónrænum áhrifum skerðingar Rauðavatns við mismunandi valkosti mismægtra vegamóta við Breiðholtsbraut. Einnig verður fjallað um áhrif þessara mismunandi valkosta á útivist við Rauðavatn.

4.2.2.9 Hljóðvist og loftgæði

Þétt byggð er við framkvæmdasvæðið við Selás og Norðlingaholt. Hljóðvist í dag á framkvæmdasvæðinu er sýnd á mynd 4.1. Á myndinni sést að hljóðstig við húsvegg er nú á bilinu 50-65 dB(A), hæst hjá húsum við Viðarás. Viðmiðunargildi samkvæmt reglugerð 724/2008 er 55 dB(A) við húsvegg. Hljóðstigið í Rauðavatnsskógi næst veginum er yfir þeim mörkum sem sett er í reglugerð fyrir útivistarsvæði. Hljóðstig á stígum meðfram Rauðavatni vestanverðu er einnig yfir mörkum. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir hljóðvistarútreikningum m.t.t. ákvæða reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða. Gerð verður grein fyrir núverandi hljóðvist og mögulegum mótvægisáðgerðum. Einnig verður gerð grein fyrir hljóðvist mismunandi valkosta. Að lokum verður mat lagt á hugsanlegar breytingar á loftgæðum vegna framkvæmdarinnar.



MYND 4.1 Hljóðstig við Suðurlandsveg við núverandi aðstæður (mynd EFLA).

4.2.2.10 Landslag og sjónrænir þættir

Jarðrask af völdum framkvæmdanna getur haft í för með sér áhrif á landslag og sjónræna þætti. Lögð verður áhersla á grænar lausnir á mislægum gatnamótum til að þau falli betur að umhverfinu. Í frummatsskýrslu verður fjallað um sjónræn áhrif framkvæmdarinnar og áhrif hennar á landslag. Í þeim tilgangi verða sýndar líkanmyndir af völdum stöðum og mislægum vegamótum og mat lagt á sýnileika framkvæmdarinnar. Við mat á áhrifum á landslag og sjónræna þætti verður greint frá mögulegum mótvægisáðgerðum.

4.2.2.11 Útivist

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir hugsanlegum áhrifum framkvæmdarinnar á útivist.

4.2.2.12 Samgöngur og umferðaröryggi

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og auka öryggi vegfarenda. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir núverandi umferð og umferðaröryggi ásamt væntanlegum breytingum.

Einnig verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur.

4.3 Fyrirliggjandi gögn

Talsverð vinna hefur farið fram vegna skoðunar á valkostum vegna Suðurlandsvegar, mislægra vegamóta og aðliggjandi vega [6,7,8]. Rannsóknir og úttektir hafa einnig verið gerðar vegna hugmynda um framkvæmdir í nálægð við Suðurlandsveg svo sem vegna skipulags á íþróttasvæði við Rauðavatn. Gögn þessi nýtast ásamt þeim gögnum sem aflað hefur verið með rannsóknum vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar.

5 KYNNING OG SAMRÁÐ

5.1 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun

Almenningi, hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum gafst tækifæri til að kynna sér framkvæmdina og koma með athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun áður en þeim var skilað inn til Skipulagsstofnunar til formlegrar umfjöllunar. Í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum var tveggja vikna frestur gefinn til að skila inn athugasemdum við drög að tillögu að matsáætlun. Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun var auglýst í Fréttablaðinu þann 14. nóvember 2019. Auk þess var birt frétt um drögin á vef Vegagerðarinnar (www.vegagerdin.is) og Reykjavíkurborgar (www.reykjavik.is). Tillagan var aðgengileg á vef EFLU verkfræðistofu (www.efla.is). Athugasemdafrestur var til 28. nóvember 2019. Alls bárust fimm athugasemdir við drögin. Athugasemdirnar og viðbrögð Vegagerðarinnar við þeim má finna í viðauka B.

5.2 Tillaga að matsáætlun

Vegagerðin hefur nú uppfært tillögu að matsáætlun með hliðsjón af athugasemdum sem bárust við drög tillögunnar. Tillaga að matsáætlun er nú send til Skipulagsstofnunar. Þaðan verður tillagan send lögbundnum umsagnaraðilum til umsagnar og þurfa svör þeirra að berast innan þess frests sem stofnunin veitir. Allir hafa rétt til að senda Skipulagsstofnun skriflegar athugasemdir við tillögu að matsáætlun innan gefins frests. Að kynningartíma loknum tekur Skipulagsstofnun ákvörðun um matsáætlunina með eða án athugasemda.

5.3 Kynning á frummatsskýrslu

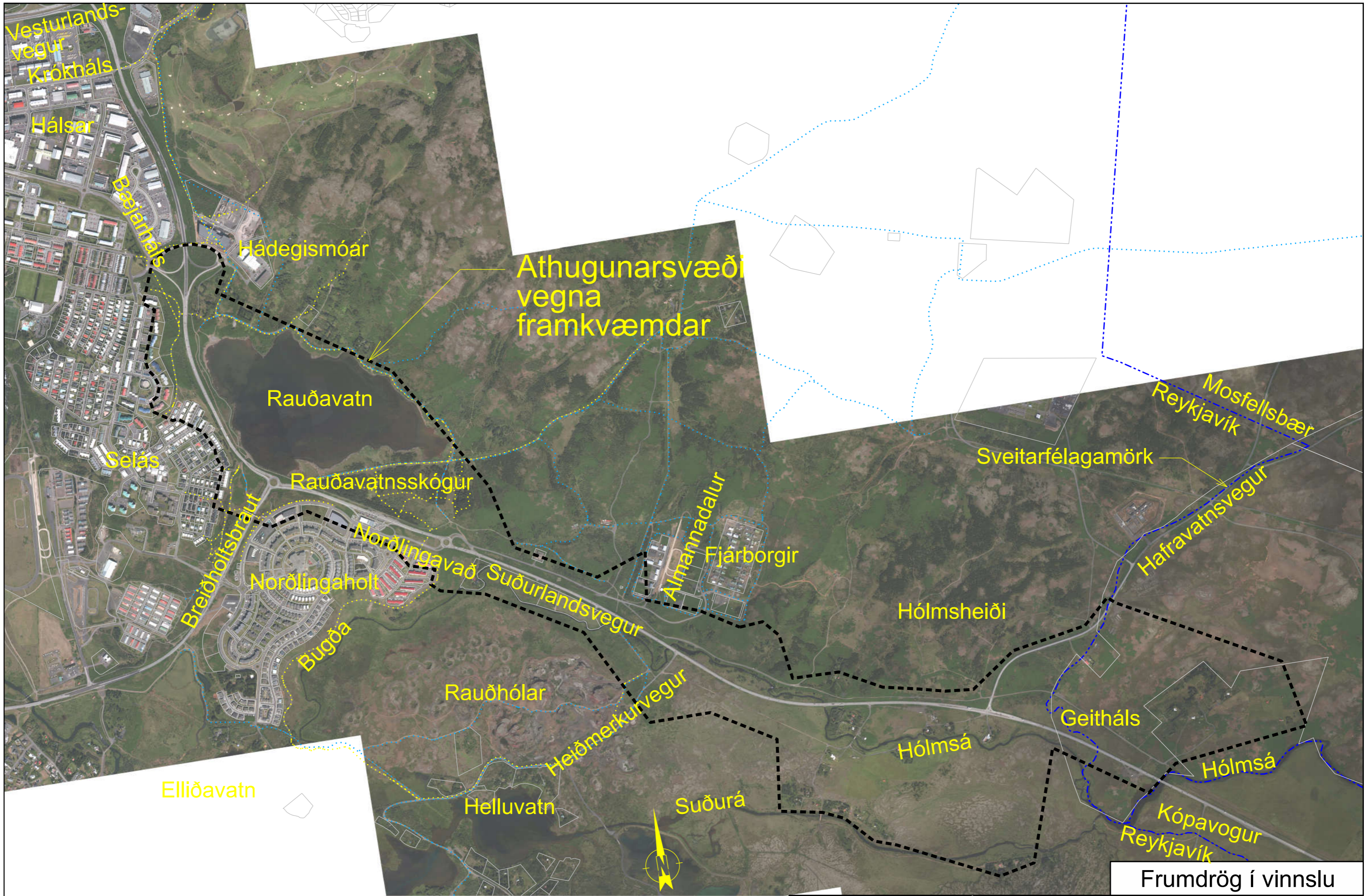
Við gerð frummatsskýrslunnar verður haft samráð við almenning, Skipulagsstofnun og umsagnaraðila í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum. Áætlað er að skila frummatsskýrslu til Skipulagsstofnunar vorið 2020.

Niðurstöður matsvinnunnar verða kynntar almenningi í samráði við Skipulagsstofnun á kynningartíma frummatsskýrslunnar. Frummatsskýrslan verður aðgengileg á opinberum stöðum, auk þess að verða aðgengileg á heimasíðum Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, EFLU verkfræðistofu og Skipulagsstofnunar. Nánari upplýsingar um aðgang að skýrslunni verða auglýstar síðar í fjölmiðlum.

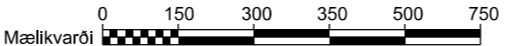
6 HEIMILDIR

1. Anna Lía Guðmundsdóttir 2007. Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegar frá gatnamótum við Vesturlandsveg austur fyrir Rauðavatn. Minjasafn Reykjavíkur Skýrsla nr. 136.
2. Helgi Torfason 1994. Athugun á sprungum í vegstæði vestan Rauðavatns. OS-94025/JHD-13 B. Unnið fyrir Vegagerðina.
3. Helgi Torfason og Halldór Torfason 1995. Athuganir á brotalínnum milli Rauðavatns og Elliðavatns. OS-95032/JHD-21 B. Unnið fyrir Borgarskipulag Reykjavíkur.
4. Hilmar J. Malmquist, Haraldur Rafn Ingvason og Finnur Ingimarsson 2006. Grunnrannsókn á lífríki Rauðavatns. Náttúrustofa Kópavogs.
5. Jón Geir Pétursson 2007. Rauðavatnsskógur. Úttekt á skóginum vegna fyrirhugaðrar vegagerðar. Skógræktarfélag Íslands.
6. Línuhönnun, 2006. Jarðkönnun, 2+1 Breikkun – Hellisheiði. Vegaverðin.
7. Línuhönnun 2002. Hringvegur 1-e2 – Hafravatnsvegur Breiðholtsbraut.
8. Línuhönnun, 2007. Hringvegur (1) Þorlákshafnarvegur – Hafravatnsvegur 2 + 1 vegur. Forhönnun. Greinargerð. Vegagerðin.
9. Náttúruverndarráð 1996: Náttúruminjaskrá 7. útgáfa. Náttúruverndarráð, Reykjavík.
10. Páll Stefánsson 2005. Framkvæmd vatnsverndar og stjórnun vatnsauðlindar á höfuðborgarsvæðinu. Orkuveita Reykjavíkur.
11. Sigmundur Einarsson 1995. Hellisheiði og Kristnitökuhraun. Eyjar í Eldhafi. Afmælisrit til heiðurs Jóni Jónssyni. Gott mál.
12. Skipulagsstofnun 2005: *Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.* Skipulagsstofnun.
13. Skipulagsstofnun 2005: *Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa.* Skipulagsstofnun.

VIÐAUKI A: ÁFANGASKIPTING FRAMKVÆMDAR



Landmælingar: Loftmyndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004
 Loftmyndataka: Loftmyndir

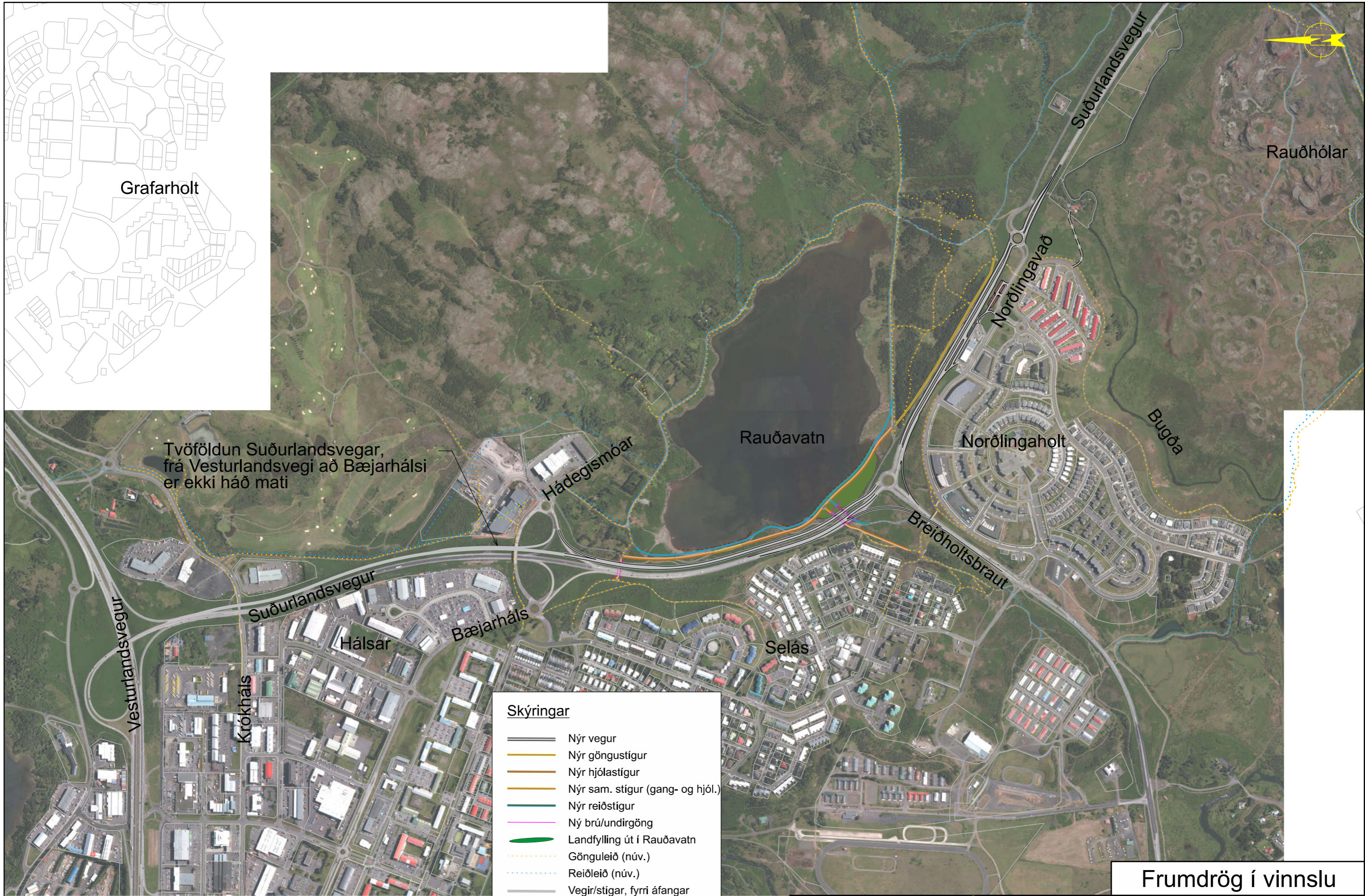


útg.	breyting	dags.	nafn.	yrfr.	SAMBÝKKT

HANNAÐ	Ágúst 2019	HJS
TEKNAÐ	Nov. 2019	HJS
YFIRFARIÐ		



<h3>Frumdrög í vinnslu</h3>		
Suðurlandsvegur, tvöföldun Bæjarháls - Hólmsá		vegnúmer 1 - e2/e3
Yfirlitsmynd - Heild Athugunarsvæði vegna framkvæmdar		
Mælikvarði (A3) 1:15000	EFLA teikning nr. 2970-311 F-000 0	útgáfa F-000













Grafarholt

Rauðhólar

Tvöföldun Suðurlandsvegar, frá Vesturlandsvegi að Bæjarhálsi er ekki háð mati

Skýringar

-  Nýr vegur
-  Nýr göngustígur
-  Nýr hjólastígur
-  Nýr sam. stígur (gang- og hjól.)
-  Nýr reiðstígur
-  Ný brú/undirgöng
-  Landfylling út í Rauðavatn
-  Gönguleið (núv.)
-  Reiðleið (núv.)
-  Vegir/stigar, fyrri áfangar



Landmælingar: Loftmyndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004
 Loftmynddataka: Loftmyndir

EFLA VERKFRÆÐISTOFA	
DAGSETNING	NAFN
HANNAÐ Nov. 2019	HJÓ
TEKNAÐ Jan. 2020	HJÓ
YFIRFARIÐ	
dag. breyting	dag. nafn. yr.



Frumdrög í vinnslu

Suðurlandsvegur, tvöföldun
 Bæjarháls - Hólmháls

Yfirlitsmynd - Áfangi 1

Mælikvarði (A3) 1:10000
 EFLA teikning nr. 2970-311 F-002 0
 útgáfa F-002

vegnúmer 1 - e2/e3
 teikning nr.

Skýringar

- Nýr vegkantur
- Fyrri áfangar
- Göngustígur
- ⋯ Gönguleið (núv.)
- Hjólastígur
- GH-stígur (gang- og hjól.)
- Reiðstígur
- ⋯ Reiðleið (núv.)
- Brú/undirgöng
- Vegrið
- - - Aðkomuvegur



Landmælingar: Loftmyndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004
 Loftmynddata: Loftmyndir

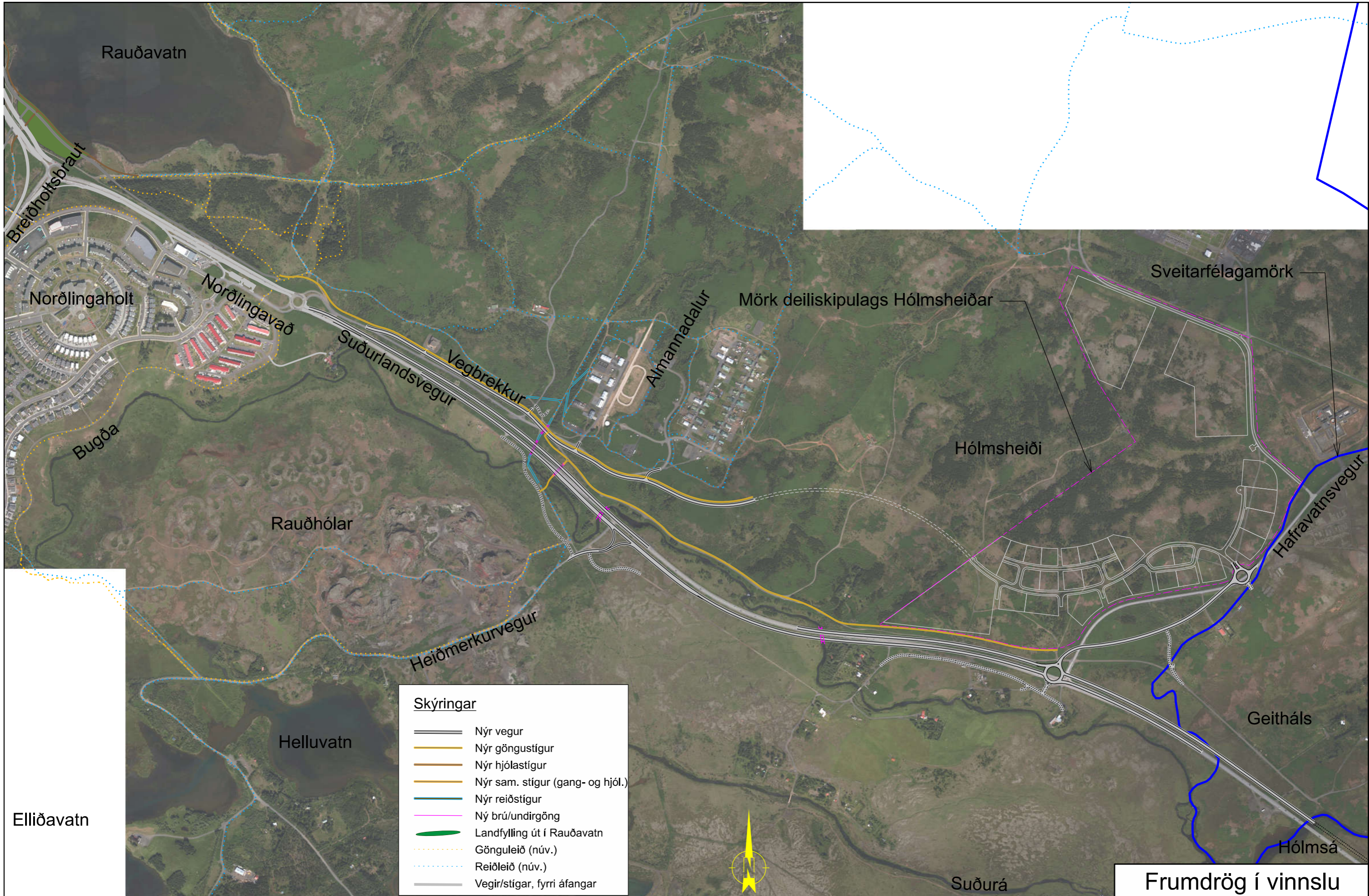


EFLA VERKFRÆÐISTOFA	
DAGSETNING	NAFN
HANNAÐ Mars 2020	HJÓ
TEIKNAD Mars 2020	HJÓ
YFIRFARIÐ	
útg. breyting	dags. nafn. yfir. SAMÞYKKT













Frumdrög í vinnslu

Suðurlandsvegur, tvöföldun Bæjarháls - Hólmháls		vegrúmer 1 - e2/e3
Grunnmynd - Áfangi 1 Bæjarháls - Norðlingavað		
F-010-Grunnmynd -Áfangi1.dgn	Mælikvarði (A3) 1:5000	EFLA teikning nr. 2970-311 F-010 0
útgáfa F-010		teikning nr.



Skýringar

-  Nýr vegur
-  Nýr göngustígur
-  Nýr hjólastígur
-  Nýr sam. stígur (gang- og hjól.)
-  Nýr reiðstígur
-  Ný brú/undirgöng
-  Landfylling út í Rauðavatn
-  Gönguleið (núv.)
-  Reiðleið (núv.)
-  Vegir/stígar, fyrri áfangar



Landmælingar: Loftmyndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004
 Loftmynddataka: Loftmyndir

útg.	breyting	dags.	nafn	yr.	SAMBÝKKT

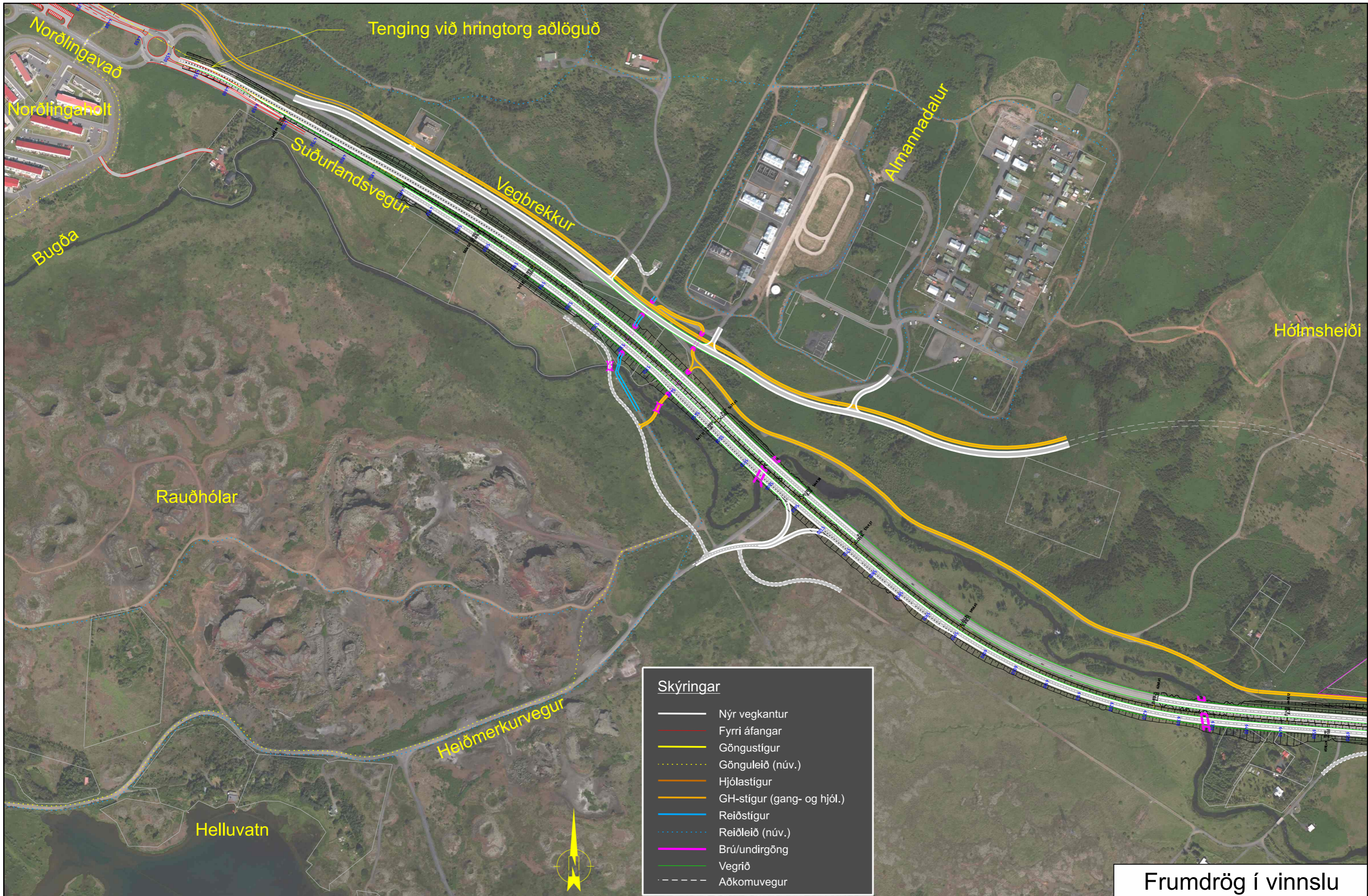
EFLA VERKFRÆÐISÍÐA		
DAGSETNING	NAFN	
HANNAÐ	Nóv. 2019	HJS
TEKNAÐ	Jan. 2020	HJS
YFIRFARIÐ		



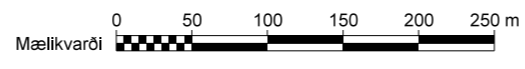
Frumdrög í vinnslu

Suðurlandsvegur, tvöföldun Bæjarháls - Hólmsá		vegnúmer 1 - e2/e3
Yfirlitsmynd - Áfangi 2		
F-003-Yfirlitsmynd-Áfang2.dgn	Mælikvarði (A3) 1:10000	EFLA teikning nr. 2970-311 F-03 0
		útgáfa 0
		F-003
		teikning nr.

Reykjavíkurborg



Skýringar	
	Nýr vegkantur
	Fyrri áfangar
	Göngustígur
	Gönguleið (núv.)
	Hjólástígur
	GH-stígur (gang- og hjól.)
	Reiðstígur
	Reiðleið (núv.)
	Brú/undirgöng
	Vegríð
	Aðkomuvegur



Landmælingar: Loftmyndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004
 Loftmynddata: Loftmyndir

EFLA VERKFRÆÐISTOFA			
	DAGSETNING	NAFN	
HANNAÐ	Mars 2020	HJS	
TEIKNAD	Mars 2020	HJS	
YFIRFARIÐ			
útg. breyting	dags.	nafn	álf.

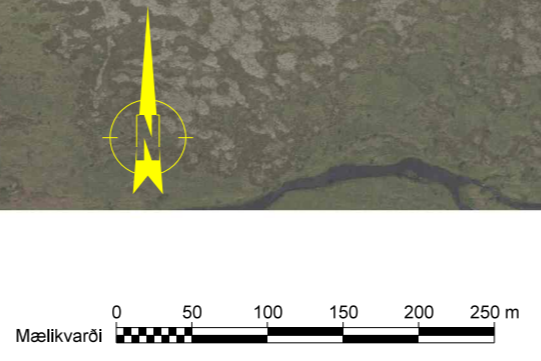


Frumdrög í vinnslu		
Suðurlandsvegur, tvöföldun Bæjarháls - Hólmsá		vegrúmer 1 - e2/e3
Grunnmynd - Áfangi 2 Norðlingavað - Hólmsá Valkostur 2 - Vestari hluti		
F-020B-Grunnmynd- Áfangi2-V2-Vestari_Hluti	Mælikvarði (A3) 1:5000	EFLA teikning nr. 2970-311 F-020B 0 útgáfa F-020B



- Skýringar**
- Nýr vegkantur
 - Fyrri áfangar
 - Göngustígur
 - Gönguleið (núv.)
 - Hjólastígur
 - GH-stígur (gang- og hjól.)
 - Reiðstígur
 - Reiðleið (núv.)
 - Brú/undirgöng
 - Vegrið
 - Aðkomuvegur

Landmælingar: Loftmyndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004
 Loftmynddataka: Loftmyndir



EFLA VERKFRÆÐISTOFA	
DAGSETNING	NAFN
HANNAÐ Mars 2020	HJÓ
TEIKNAD Mars 2020	HJÓ
YFIRFARIÐ	
útg. breyting	dags. nafn. yfir. SAMÞYKKT



Frumdrög í vinnslu

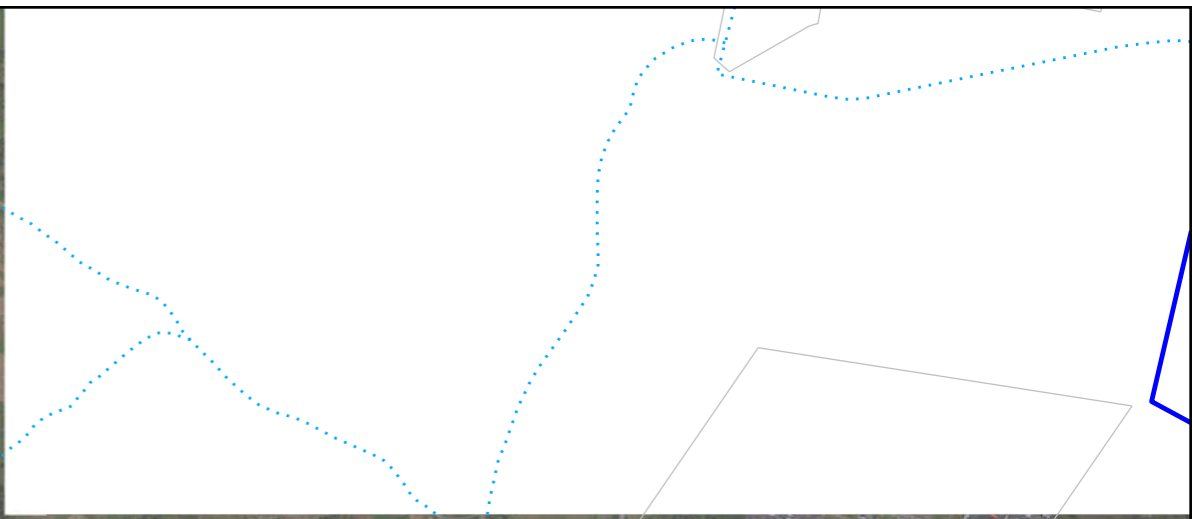
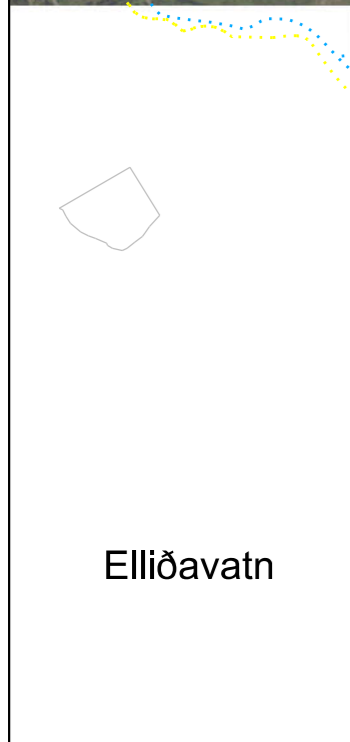
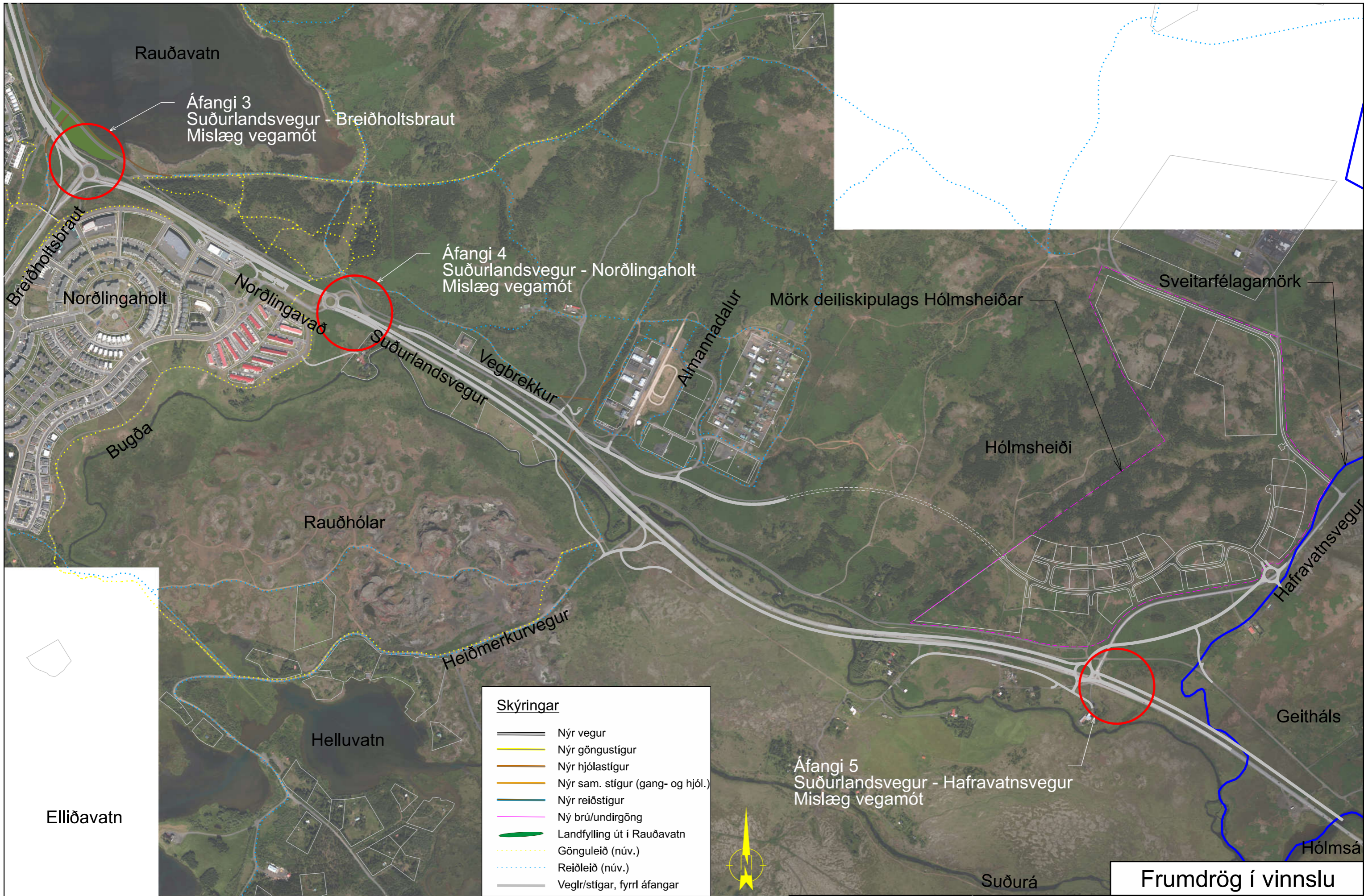
Suðurlandsvegur, tvöföldun
 Bæjarháls - Hólmsá

Grunnmynd - Áfangi 2
 Norðlingavað - Hólmsá
 Valkostur 2 - Austari hluti

Mælikvarði (A3) 1:5000
 EFLA teikning nr. 2970-311 F-021B 0
 útgáfa

vegrúmer 1 - e2/e3

teikning nr. F-021B



Skýringar

- Nýr vegur
- Nýr göngustígur
- Nýr hjólastígur
- Nýr sam. stígur (gang- og hjól.)
- Nýr reiðstígur
- Ný brú/undirgöng
- Landfylling út í Rauðavatn
- Gönguleið (núv.)
- Reiðleið (núv.)
- Vegir/stígur, fyrri áfangar



Landmælingar: Loftmyndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004
 Loftmyndataka: Loftmyndir

útg.	breyting	dags.	nafn.	áhr.	SAMBÝKKT

EFLA VERKFRÆÐISTOFA		
DAGSETNING	NAFN	
HANNAÐ	Nov. 2019	HJS
TEIKNAD	Jan. 2020	HJS
YFIRFARIÐ		



Frumdrög í vinnslu			
Suðurlandsvegur, tvöföldun Bæjarháls - Hólmháls			vegnúmer 1 - e2/e3
Yfirlitsmynd - Áfangar 3 til 5			
F-004-Yfirlitsmynd-Áfangar-3_útl_5.dgn	Mælikvarði (A3) 1:10000	EFLA teikning nr. 2970-311 F-04 0	útgáfa F-004

**VIÐAUKI B INNSENDAR ATHUGASEMDIR VIÐ DRÖG AÐ TILLÖGU AÐ
MATSÁÆTLUN**

Sæl Ragnhildur

Vegna mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsvegar fer ég fram á að í þessu mati verði eftirfarandi rannsakað og komið með mótvægisáðferðir.

- Gert mat á hver verði hljóðvist í húsum í Selás sem liggja næst veginum **eftir** tvöföldun vegarins og **aukinnar** umferðar og til hvaða aðgerða verði gripið til að bæta hljóðvist frá því sem er í dag.
- Gert mat á hver verði mengun (loftgæði) í húsum í Selás sem liggja næst veginum **eftir** tvöföldun vegarins og **aukinnar** umferðar og til hvaða aðgerða verði gripið til að bæta loftgæði frá því sem er í dag.
- Hvernig verða hljóðvist og loftgæði tryggð á framkvæmdartíma gagnvart íbúum þannig að þau verði ekki verri en þau eru í dag.

Vinsamlegast staðfestu móttöku.

Virðingarfyllst

f.h. eiganda Viðarás 29

Sveinn Ragnarsson

Sveinn Ragnarsson

EFLA verkfræðistofa

B.t. Ragnildar Gunnarsdóttur

Lyngháls 4

110 Reykjavík

27. nóvember 2019

Nú þegar fyrirhugað er að tvöfalda Suðurlandsveg, frá Bæjarhálsi að Hólmsá eru íbúar að Viðarási 29a, 110 Reykjavík með nokkrar athugasemdir og óskir.

Loftgæði

Óskað er eftir að komið verði fyrir loftgæðamælum í og við byggð í Selás og Norðlingaholti og tryggt að loftgæði haldist innan heilsuverndarmarka. Þá daga sem útlit er fyrir að loftgæði verða ekki uppfyllt skal fresta framkvæmdunum.

Óskað er jafnframt eftir því að mælunum verði haldið í a.m.k. eitt ár eftir að framkvæmdum lýkur til að fylgjast með loftgæðum eftir tvöföldun vegarins. Ef loftgæði fara yfir heilsuverndarmörk óska undirritaðir eftir að farið verði í ráðstafanir varðandi það.

Hljóðvist

Líkt og tilgreint er í *drög að tillögu að matsáætlun fyrir tvöföldun Suðurlandsvegar, Bæjarháls að Hólmsá* (dags. 06.11.2019) er tilgreint að hljóðstig við húsveggi sé nú á bilinu 50-65 dB, hæst hjá húsum við Viðarás.

Samkvæmt 4. gr. í *Reglugerð um hávaða, 724/2008* skal þess gætt að hljóðstig af völdum umferðar ökutækja sé undir 55 dB L_{Aeq} . Undirritaðir óska eftir að með framkvæmdunum verði bætt úr hljóðvist við Viðarás. Óskandi væri að bætt verði úr þeim áður en framkvæmdir hefjast til að sporna gegn aukninni hljóðmengun á meðan á framkvæmdartíma stendur, sem jafnframt væri ásættanleg eftir tvöföldun vegarins.

Gróðurfar

Undirritaðir hafa varið miklum frítíma í að bæta nærumhverfi sitt, á lóð Reykjavíkurborgar, og fengið mikið lof fyrir, bæði af nágrönnum og hlotið þann titil að vera Reykvíkingar ársins fyrir vel unnin störf. Unirritaðir telja að sú skoðun sem framkvæmd var sumarið 2008 um gróðurfar endurspegli ekki stöðuna í dag, 11 árum seinna (17-21 árum seinna ef ráðist verður í framkvæmdir 2025-2029). Óskað er eftir að tryggt verði að umrætt svæði verði fyrir sem minnstu röskunum og sá gróður, vestanmegin til móts við Rauðavatn, sem nauðsynlegt sé að fjarlægja verði komið fyrir á sama stað að framkvæmdatíma loknum. Umrætt svæði má sjá innan rauðu línanna á mynd 1.



Mynd 1. Svæðið sem undirritaðir óska eftir að raskist ekki, er hér innan rauða svæðisins.

Með von um jákvæðar viðtökur,

Íbúar að Viðarási 29a, 110 Reykjavík

Karólína I. Guðlausdóttir

Reinhard Reinhardsson

Kristín Kara Ragnarsdóttir

Elísabet Snjólaug Reinhardsdóttir

Rvk, 25. nóv. 2019

„Breikkun Suðurlandsvegjar“

1. Athugasemdir ábúenda á Hólmi og Bakkakoti vegna bréfs Eflu 13 nóv 2019 til hluta íbúa og húseigenda á athugunarsvæði Eflu um fyrirhugaða tvöföldun Suðurlandsvegjar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. Drög að tillögu að matsáætlun eru birt til kynningar um tveggja vikna skeið, frá 14.-28.11.2019.
2. Íbúum og húseigendum á Hólmi og Bakkakoti sem eru lögbýli á athugunarsvæðinu barst ekkert bréf frá Eflu né öðrum varðandi málið, vekur það nokkra furðu og verður að teljast handvömm fremur en ásetningur og teljum við því kærufrestinn sem gefinn er ógildann.
3. Fréttum við þetta aðeins í gegnum nágretta okkar í sumarbústöðum sem ekki eru skráð lögbýli og jafnvel sumir mun fjær fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði en Hólmur og Bakkakot.
4. Ef tvöföldun til norðurs ofan við Bakkakot og Hólm verður valin, eru fornminjar í landi Bakkakots ekki í hættu, á Beitarhúsahól eru hlaðin tóftarbröt og heillegt skotbyrgi frá síðari heimsstyrjöld, nema ógætlega sé farið í veglagningum og farið inná tún Bakkakots.
5. Vegtengingar við Bakkakot og Hólm frá gatnamótum Hafravatsvegjar þarf að vinna í samvinnu við ábúendur, til dæmis vegna snjóalaga á vetrum og með tilliti til rasks á tünnum og lóð Bakkakots.
6. Vegna nálægðar Hólms, Bakkakots, Hellu, Litlalands, og Bakka við fyrirhugaða tvöföldun Suðurlandsvegjar eru hljóðmanir nauðsynlegar og minnkuðu vegahljóð til muna.

Reykjavík 25. nóv. 2019.

Fyrir hönd húseigenda og íbúa á Hólmi og Bakkakoti.

Esger Norddahl kv. 100258-5529
Hólmur GSM 699-8122
Kari H.K. Norddahl 250952-3179
Hólmur
Valur Norðdal 070260-3449
Ólafur Rannsóttsson 151169 5039

Ragnhildur Gunnarsdóttir

EFLA fyrir hönd Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ

Varðandi fyrirhugaðar framkvæmdir á Suðurlandsvegi frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

Við, eigendur að Egilsdal 26 ha í landi Geitháls. Við erum alfarið á mótí því að farið verði í framkvæmdir/rannsóknir á landinu okkar.

Við höfum marg oft rætt við bæði Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ um uppbyggingu á landinu. Síðast núna í sumar.

Við höfum alltaf fengið þau svör að ekkert væri fyrirhugað næstu árin.

Teljum við að bæði sveitafélögin hafa veitt okkur rangar upplýsingar. Við erum alfarið á mótí, að farið verði í þessar framkvæmdir/rannsóknir á landinu.

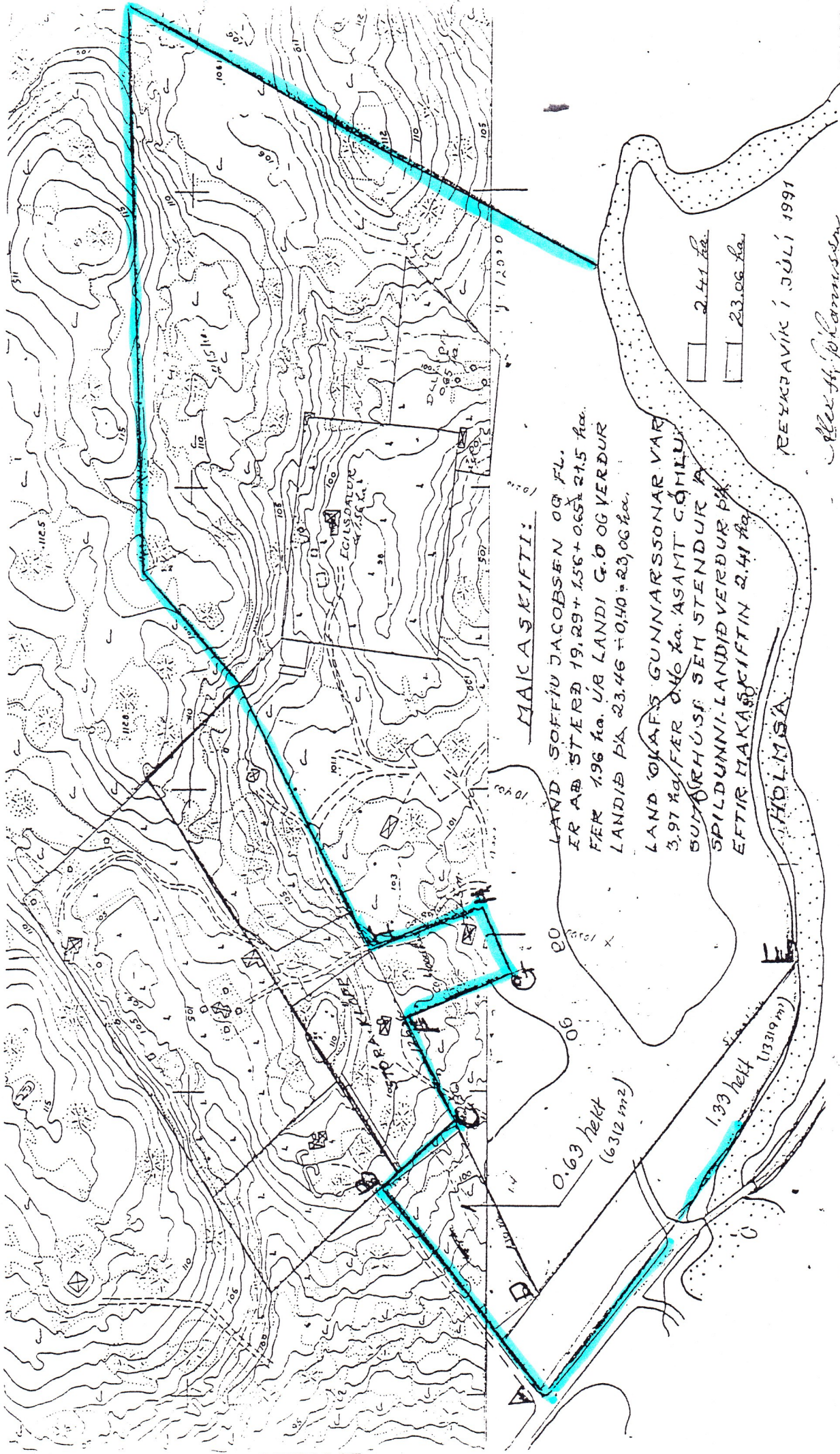
Tilkynnum hér með að við leyfum engar framkvæmdir/rannsóknir á landinu.

Meðfylgjandi er teikning af landinu.

Hinsvegar eru aðilar velkomnir að hitta okkur og ræða við okkur um nýtingu á landinu til framtíðar ef þess er þörf. Þangað til verða allar mælingar og framkvæmdir á landinu bannaðar.

Kær kveðja,

Egilsdalur ehf.



MAKASKEFTI:

LAND SOFFIU JACOBSEN OG FL.
 ER AÐ STERÐ 19.29 + 15.6 + 0.65 = 21.5 ha.
 FER 1.96 ha. ÚR LANDI G.O OG VERÐUR
 LANDIÐ ÞÁ 23.46 + 0.40 = 23.06 ha.

LAND OKAFS GUNNARSSONAR VAR
 3.97 ha. FER 0.40 ha. ASAMT GÓMLU
 BÚÐRÚSS SEM STENDUR Á
 SPILDUNNI. LANDIÐ VERÐUR ÞÁ
 EFTIR MAKASKEFTIN 2.41 ha.

□	2.41 ha.
□	23.06 ha.

HÖLMISA

REKKAÞVIK 1. JÚLÍ 1991

Helga Þórunnsson

0.63 hekt (6312 m²)

1.33 hekt (13319 m²)



Tvöföldun Suðurlandsvegar, Bæjarháls að Hólmsá

Athugasemdir við drög að matsáætlun

Vísað er til tillögu að matsáætlun varðandi tvöföldun Suðurlandsvegar, Bæjarháls að Hólmsá (drög dags. 06.11.2019).

Reiðveganefnd Fáks hefur setið nokkra samráðsfundi með Vegagerðinni og verkfræðingum hjá Eflu sem vinna að hönnun fyrirhugaðra framkvæmda og vonumst við eftir að eiga áfram gott samstarf um útfærslur er snerta reiðleiðir á umræddu svæði. Þegar hafa verið gerðar nokkrar mikilvægar breytingar til góðs á uppdráttum sem eru í vinnslu.

Breikkun Suðurlandsvegar hefur áhrif á mikilvægustu tengileiðir beggja hesthúsahverfa á Reykjavíkursvæðinu auk þess sem þessar leiðir tengja saman hesthúsahverfi nærliggjandi sveitafélaga. Um þessi tvenn göng fer öll umferð hestamanna bæði á Víðidals- og Almannadalssvæðinu sem hýsa um 4000 hross. Þess vegna er mjög mikilvægt að þessar framkvæmdir takist vel til með framtíð þessara svæða í huga og ekki síst með öryggi knapa og hrossa að leiðarljósi.

Í matsáætluninni er ennþá sýndur valkostur sem við töldum að væri úr sögunni vegna vandamála sem hann skapar við skörun reiðleiða.

Á bls. 25-26 er fjallað um breytingar á vegamótum við Heiðmerkurveg og segir þar m.a. „Fyrir umferð frá Heiðmörk til vesturs er verið að skoða tvo kosti. Annað hvort er að gera nýjan 550 metra einstefnuveg sem liggur frá hringtorgi á Heiðmerkurvegi, meðfram núverandi reiðleið, yfir Bugðu (Hólmsá) og undir tvöfaldan Suðurlandsveg og um aðrein inn á Suðurlandsveg“.

Reiðveganefnd Fáks vill ítreka að þessi valkostur kemur ekki til greina vegna hættu sem hún skapar fyrir ríðandi umferð og hugnast okkur mun betur lausnin sem sýnir aðkomu að Heiðmörk frá Reykjavík um T- gatnamót og til baka um hringtorg á Suðurlandsvegi.

Á uppdráttunum á bls 29 er reiðvegurinn norðan Suðurlandsvegar frá Fjárborg að Hafravatnsvegi (gamli vegurinn) orðinn að samgöngustíg þ.e hjóla -og gönguleið.

Þessi leið er í dag notuð sem reiðleið og er hluti af samhangandi leið meðfram Suðurlandsvegi.

Hér gæti komið til greina að leysa reiðleiðina sunnan við Suðurlandsveg á þessum kafla og undir Suðurlandsveg við hliðina á Hólmsá þar sem hún fer undir veginn við Vegbrekkur, en þá þarf að vera tryggt að leiðin verði hluti af hönnun og útboði verksins. (sjá einnig pdf með tillögu)

Grafískt er mjög erfitt að lesa hvar reiðleiðir eru á kortunum, en á uppdrættinum á bls 29 er búið að teikna gönguleið ofan í núverandi reiðleið að Rauðhólum sem gengur að sjálfsgöngu ekki.

Einnig vill nefndin vekja athygli á að við tvöföldun Suðurlandsvegar verða undirgöng mjög löng og þurfa því að verða rúm og mögulega hærrí en þau eru í dag, þetta þarf að skoða sérstaklega vel í áframhaldandi hönnun. Við óttumst að ef göngin verða þröng og löng kveiki það flóttaeðli hestsins sem þá vill drífa sig í gegn og með því getur skapast slyshætta fyrir knapa.



Myndin hér sýnir eins meters hæðarlínur og dregur glögg fram hvað brattlendi er mikið við aðkomu að hesthúsahverfinu í Almannadal.

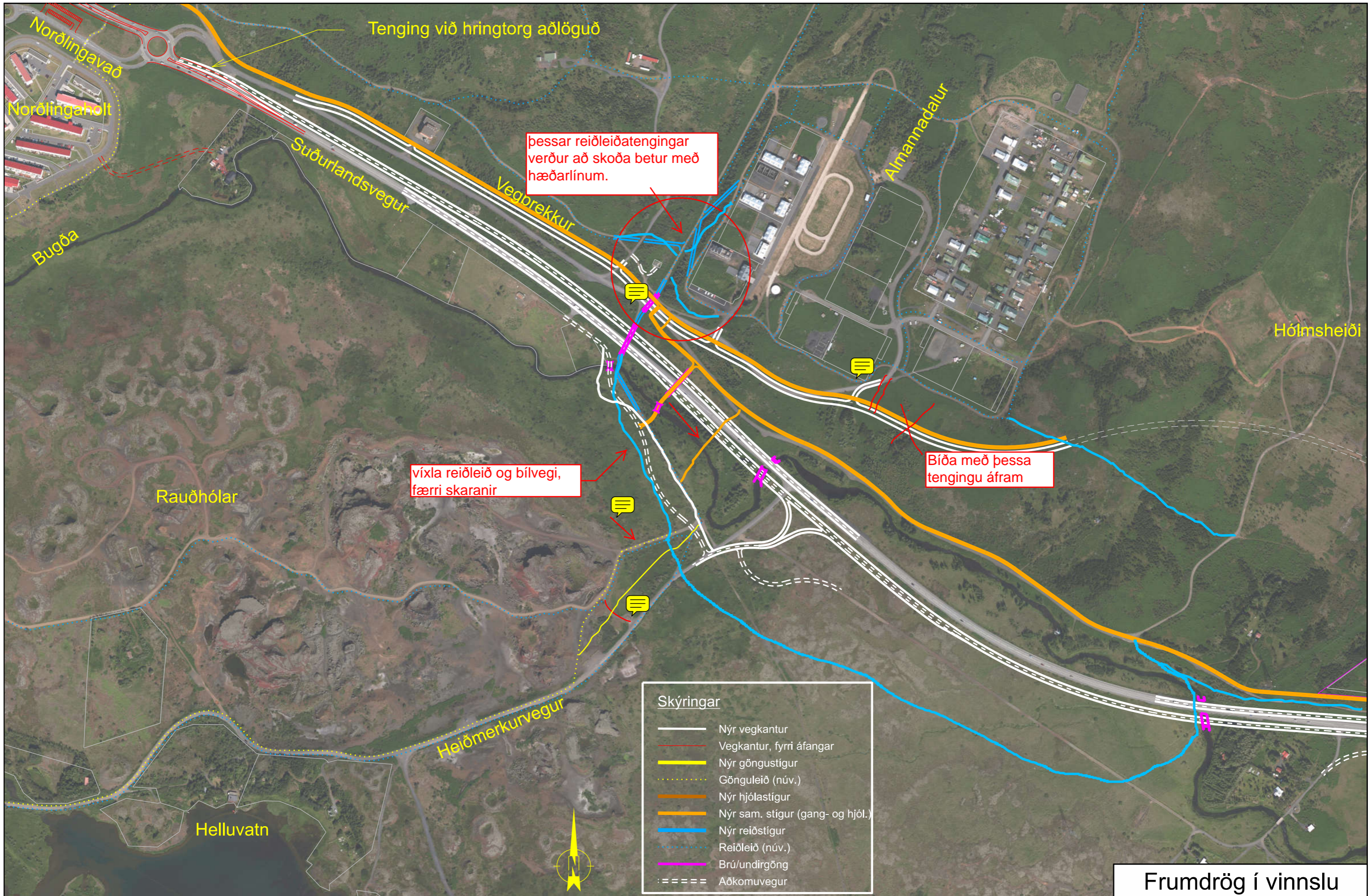
Vakin er athygli á hversu landslagið er erfitt í kringum aðkomu að hesthúsabyggðinni og núverandi undirgöng og þarf að rýna þetta svæði sérstaklega vel í áframhaldandi hönnun.

Það sést líka vel að ómögulegt er að leysa þá hugmynd sem sýnd er á bls 25-26 á þessu svæði þrönga svæði.

Reykjavík 28.11.2019

Fyrir hönd reiðveganefndar Fáks

Dagný Bjarnadóttir



Landmælingar: Loftmyndir (Lidar) EFLA og Vegagerðin
 Hnitakerfi: ÍSN93 Hæðarkerfi: H2004
 Loftmyndadata: Loftmyndir



Skýringar	
	Nýr vegkantur
	Vegkantur, fyrri áfangar
	Nýr göngustígur
	Gönguleið (núv.)
	Nýr hjólastígur
	Nýr sam. stígur (gang- og hjól.)
	Reiðleið (núv.)
	Brú/undirgöng
	Aðkomuvegur

dag.	breyting	dag.	nafn	yr.	SAMBÝKKT

EFLA VERKFRÆÐISTOFA		
HAUNAD	DAGSETNING	NAFN
TEKNAÐ	Ágúst 2019	HJS
YFIRFARIÐ	Ágúst 2019	HJS



Frumdrög í vinnslu	
Suðurlandsvegur, tvöföldun Bæjarháls - Hólmsá	
Grunnmynd - Áfangi 2 Norðlingaváð - Hólmsá Valkostur 2 - Vestari hluti	
Mælikvarði (A3) 1:5000	EFLA mæling nr. 2970-311 F-020B 0
F-020B	

**VIÐAUKI C SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA VIÐ ATHUGASEMDUM VIÐ DRÖG
AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN**

Viðbrögð framkvæmdaraðila við athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun fyrir breikkun Suðurlandsvegur frá Bæjarhálsi að Hólmsá

Nr.	Athugasemd	Svar framkvæmdaraðila
1	Sveinn Ragnarsson, fyrir hönd eigenda Viðaráss 29	
1.1	<p>„Vegna mats á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsvegur fer ég fram á að í þessu mati verði eftirfarandi rannsakað og komið með mótvægisáðferðir.</p> <p>1. Gert mat á hver verði hljóðvist í húsum í Selás sem liggja næst veginum eftir tvöföldun vegarins og aukinnar umferðar og til hvaða aðgerða verði gripið til að bæta hljóðvist frá því sem er í dag.</p> <p>2. Gert mat á hver verði mengun (loftgæði) í húsum í Selás sem liggja næst veginum eftir tvöföldun vegarins og aukinnar umferðar og til hvaða aðgerða verði gripið til að bæta loftgæði frá því sem er í dag.</p> <p>3. Hvernig verða hljóðvist og loftgæði tryggð á framkvæmdartíma gagnvart íbúum þannig að þau verði ekki verri en þau eru í dag.“</p>	<p>1. Í kafla 4.2.2.9 í drögum að tillögu að matsáætlun var því lýst að þétt byggð sé við framkvæmdasvæðið við Selás og Norðlingaholt. Jafnframt kom fram að í frummatsskýslu verði gerð grein fyrir núverandi hljóðvist og mögulegum mótvægisáðgerðum, þ.m.t. fyrir hús í Seláshverfi sem liggja næst Suðurlandsvegi. Einnig verður gerð grein fyrir hljóðvist mismunandi valkosta. Sjá einnig svar við lið 2.3.</p> <p>2. Í kafla 4.2.2.9 í drögum að tillögu að matsáætlun kom fram að mat verði lagt á hugsanlegar breytingar á loftgæðum vegna framkvæmdarinnar.</p> <p>3. Í kafla 4.2.1 í drögum að tillögu að matsáætlun var fjallað um þá þætti sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar, bæði á framkvæmda- og rekstrartíma. Meðan á framkvæmdum stendur munu þær að öllum líkindum valda tímabundnum áhrifum á hljóðvist, loftgæði, útivist og umferð. Í frummatsskýrslu verður fjallað um framkvæmdatilhögun, hugsanleg áhrif á ofangreinda þætti og til hvaða mótvægisáðgerða sé unnt að grípa verði þess þörf á framkvæmdatíma.</p>
2	Karólína I. Guðlaugsdóttir o.fl., Viðarási 29a	
2.1	<p>„Óskað er eftir að komið verði fyrir loftgæðamælum í og við byggð í Selás og Norðlingaholti og tryggt að loftgæði haldist innan heilsuverndarmarka. Þá daga sem útlit er fyrir að loftgæði verða ekki uppfyllt skal fresta framkvæmdunum.“</p>	<p>Í kafla 4.2 í drögum að tillögu að matsáætlun var fjallað um þá þætti sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar, bæði á framkvæmda- og rekstrartíma. Meðan á framkvæmdum stendur munu þær að öllum líkindum valda tímabundnum áhrifum á m.a. loftgæði. Í frummatsskýrslu verður fjallað um framkvæmdatilhögun, hugsanleg áhrif á m.a. loftgæði og til hvaða mótvægisáðgerða sé unnt að grípa verði þess þörf á framkvæmdatíma.</p>
2.2	<p>„Óskað er jafnframt eftir því að mælunum verði haldið í a.m.k. eitt ár eftir að framkvæmdum lýkur til að fylgjast með loftgæðum eftir tvöföldun vegarins. Ef loftgæði fara yfir heilsuverndarmörk óska undirritaðir eftir að farið verði í ráðstafanir varðandi það.“</p>	<p>Í kafla 4.2.2.9 í drögum að tillögu að matsáætlun kom fram að mat verði lagt á hugsanlegar breytingar á loftgæðum vegna framkvæmdarinnar. Niðurstöður umhverfismats munu leiða í ljós hvort þörf þyki á að grípa til mótvægisáðgerða, og þá hvaða aðgerðir væru ákjósanlegar.</p>

2.3	<p>„Undirritaðir óska eftir að með framkvæmdunum verði bætt úr hljóðvist við Viðarás. Óskandi væri að bætt verði úr þeim áður en framkvæmdir hefjast til að sporna gegn aukninni hljóðmengun á meðan á framkvæmdartíma stendur, sem jafnframt væri ásættanleg eftir tvöföldun vegarins.“</p>	<p>Í kafla 4.2.2.9 í drögum að tillögu að matsáætlun var því lýst að þétt byggð sé við framkvæmdasvæðið við Selás og Norðlingaholt. Jafnframt kom fram að í frummatsskýslu verði gerð grein fyrir núverandi hljóðvist og mögulegum mótvægisáðgerðum, þ.m.t. fyrir hús í Seláshverfi sem liggja næst Suðurlandsvegi. Einnig verður gerð grein fyrir hljóðvist mismunandi valkosta fyrir vegamót.</p> <p>Útreikningar á hljóðstigi við Suðurlandsveg benda til þess að hljóðstig við Viðarás sé nálægt eða yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008. Verið er að kanna til hvaða mótvægisáðgerða sé unnt að grípa til að halda hljóðstigi á framkvæmdatíma undir viðmiðunarmörkunum. Í frummatsskýrslu verður fjallað um framkvæmdatilhögun, hugsanleg áhrif á hljóðvist og mögulegar mótvægisáðgerðir á framkvæmda- og rekstartíma.</p> <p>Í kafla 4.2.1 í drögum að tillögu að matsáætlun var fjallað um þá þætti sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar, bæði á framkvæmda- og rekstartíma. Meðan á framkvæmdum stendur munu þær að öllum líkindum valda tímabundnum áhrifum á m.a. hljóðvist. Í frummatsskýrslu verður fjallað um framkvæmdatilhögun, hugsanleg áhrif á hljóðvist (og fleiri þætti) og til hvaða mótvægisáðgerða sé unnt að grípa verði þess þörf á framkvæmdatíma.</p>
2.4	<p>„Undirritaðir telja að sú skoðun sem framkvæmd var sumarið 2008 um gróðurfar endurspegli ekki stöðuna í dag, 11 árum seinna (17-21 árum seinna ef ráðist verður í framkvæmdir 2025-2029). Óskað er eftir að tryggt verði að umrætt svæði verði fyrir sem minnstu röskunum og sá gróður, vestanmegin til móts við Rauðavatn, sem nauðsynlegt sé að fjarlægja verði komið fyrir á sama stað að framkvæmdatíma loknum.“</p>	<p>Þrátt fyrir að 11 ár séu liðin síðan gróðurúttektin fór fram er hún samt sem áður talin gefa góða hugmynd um hvaða tegundir gróðurs er að finna á svæðinu. Framkvæmdaraðili telur að unnt sé að leggja fullnægjandi mat á áhrif framkvæmdarinnar á gróður með því að nota gróðurúttekt ásamt vistgerðagögn Náttúrufræðistofnunar Íslands og kortasjá stofnunarinnar um sérstaka vernd náttúrufyribæra.</p> <p>Við framkvæmdirnar verður leitast við að halda jarðraski í lágmarki og endurnýta staðargróður sé þess kostur. Niðurstöður umhverfismats munu leiða í ljós hvers kyns mótvægisáðgerða muni reynast nauðsynlegt að grípa til vegna áhrifa á hljóðvist. Þær áðgerðir kunna að hafa áhrif á núverandi gróðurfar.</p>

3	Eggert Norðdahl o.fl., fyrir hönd húseigenda og íbúa á Hólmi og Bakkakoti	
3.1	<i>„Ef tvöföldun til norðurs ofan við Bakkakot og Hólm verður valin, eru fornminjar í landi Bakkakots ekki í hættu, á Beitarhúsaól eru hlaðin tóftarbrott og heillegt skotbyrgi frá síðari heimsstyrjöld, nema ógætlega sé farið í veglagningum og farið inná tún Bakkakots.“</i>	Í frummatsskýrslu verður lagt mat á áhrif framkvæmdarinnar á fornleifar.
3.2	<i>„Vegtengingar við Bakkakot og Hólm frá gatnamótum Hafravatnsvegjar þarf að vinna í samvinnu við ábúendur, til dæmis vegna snjóalaga á vetrum og með tillit til rasks á túnum og lóð Bakkakots.“</i>	Haft verður samráð við landeigendur um þætti sem snúa að útfærslu vegtenginga eftir því sem við á í matsferlinu. Einnig er bent á að landeigendur hafa færi á að koma athugasemdum á framfæri við tillögu að matsáætlun og frummatsskýrslu.
3.3	<i>„Vegna nálægðar Hólms, Bakkakots, Hellu, Litlalands, og Bakka við fyrirhugaða tvöföldun Suðurlandsvegjar eru hljóðmanir nauðsynlegar og minnkuðu vegahljóð til muna.“</i>	Í frummatsskýrslu verður fjallað um framkvæmdatilhögun, hugsanleg áhrif á hljóðvist og mögulegar mótvægisáðgerðir á framkvæmda- og rekstrartíma.
4	Björgvin Gunnar Björgvinsson, fyrir hönd landeigenda Egilsdals í landi Geitháls	
4.1	<i>„Við, eigendur að Egilsdal 26 ha í landi Geitháls. Við erum alfarið á mótum því að farið verði í framkvæmdir/rannsóknir á landinu okkar. Við höfum marg oft rætt við bæði Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ um uppbyggingu á landinu. Síðast núna í sumar. Við höfum alltaf fengið þau svör að ekkert væri fyrirhugað næstu árin. Teljum við að bæði sveitafélögin hafa veitt okkur rangar upplýsingar. Við erum alfarið á mótum, að farið verði í þessar framkvæmdir/rannsóknir á landinu. Tilkynnum við hér með að við leyfum engar framkvæmdir/rannsóknir á landinu. Hinsvegjar eru aðilar velkomnir að hitta okkur og ræða við okkur um nýtingu á landinu til framtíðar ef þess er þörf. Þangað til verða allar mælingar og framkvæmdir á landinu bannaðar.“</i>	Með athugasemdum landeigenda fylgdi teikning af landamörkum Egilsdals (teikning útgefin árið 1991). Landamörk liggja að fyrri Suðurlandsvegi, sem lá norðan við núverandi legu Suðurlandsvegjar. Fyrirhuguð breikkun Suðurlandsvegjar er til norðurs á þessu svæði en kemur til með að liggja yfir 30 m sunnan við landamörk Egilsdals. Á mynd 2.1 í drögum að tillögu að matsáætlun var mynd af athugunarsvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar. Eins og sjá má nær athugunarsvæðið yfir land Geitháls en beinna áhrifa mun þó ekki gæta í þeirra landi, þ.e. ekki verður rask á umræddu landi. Áhrif á landslag, sjónræna þætti og hljóðvist er hluti af mati á áhrifum framkvæmdarinnar. Áhrifasvæði vegna þessara þátta getur verið víðfeðmt og þess vegna nær athugunarsvæði inn á land Geitháls.

5	Reiðveganefnd Fáks	
5.1	<p><i>Reiðveganefnd Fáks hefur setið nokkra samráðsfundi með Vegagerðinni og verkfræðingum hjá Eflu sem vinna að hönnun fyrirhugaðra framkvæmda og vonumst við eftir að eiga áfram gott samstarf um útfærslur er snerta reiðleiðir á umræddu svæði. Þegar hafa verið gerðar nokkrar mikilvægar breytingar til góðs á uppdráttum sem eru í vinnslu.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="286 363 1137 751">1. <i>„Á bls. 25-26 er fjallað um breytingar á vegamótum við Heiðmerkurveg og segir þar m.a. „Fyrir umferð frá Heiðmörk til vesturs er verið að skoða tvo kosti. Annað hvort er að gera nýjan 550 metra einstefnuveg sem liggur frá hringtorgi á Heiðmerkurvegi, meðfram núverandi reiðleið, yfir Bugðu (Hólmsá) og undir tvöfaldan Suðurlandsveg og um aðrein inn á Suðurlandsveg“.</i> <i>Reiðveganefnd Fáks vill ítreka að þessi valkostur kemur ekki til greina vegna hættu sem hún skapar fyrir ríðandi umferð og hugnast okkur mun betur lausnin sem sýnir aðkomu að Heiðmörk frá Reykjavík um T- gatnamót og til baka um hringtorg á Suðurlandsvegi.“</i> <li data-bbox="286 759 1137 1075">2. <i>„Á uppdráttunum á bls 29 er reiðvegurinn norðan Suðurlandsvegur frá Fjárborg að Hafravatnsvegi (gamli vegurinn) orðinn að samgöngustíg þ.e hjóla -og gönguleið. Þessi leið er í dag notuð sem reiðleið og er hluti af samhangandi leið meðfram Suðurlandsvegi.</i> <i>Hér gæti komið til greina að leysa reiðleiðina sunnan við Suðurlandsveg á þessum kafla og undir Suðurlandsveg við hliðina á Hólmsá þar sem hún fer undir veginn við Vegbrekkur, en þá þarf að vera tryggt að leiðin verði hluti af hönnun og útboði verksins.“</i> <li data-bbox="286 1083 1137 1291">3. <i>„Einnig vill nefndin vekja athygli á að við tvöföldun Suðurlandsvegur verða undirgöng mjög löng og þurfa því að verða rúm og mögulega hærri en þau eru í dag, þetta þarf að skoða sérstaklega vel í áframhaldandi hönnun. Við óttumst að ef göngin verða þröng og löng kveiki það flóttaeðli hestsins sem þá vill drífa sig í gegn og með því getur skapast slyshætta fyrir knapa.“</i> 	<p>Útfærsla stíga, m.a. reiðstíga, verður unnin í áframhaldandi samráði við hagsmunaaðila, m.a. Fák og þeirra reiðveganefnd.</p>



Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík 9. júní 2020

Efni: Umsögn Veitna um tillögu að matsáætlun vegna tvöföldunar Suðurlandsvegjar frá Bæjarhálsi að Hólmsá.

Veitur ohf. hafa fengið til umsagnar *Tillögu að matsáætlun, tvöföldun Suðurlandsvegjar, Bæjarháls að Hólmsá*, dags. 13.05.2020 og gera eftirfarandi athugasemdir.

Framkvæmdasvæðið er að hluta innan vatnsverndarsvæðis, nánar tiltekið á öryggissvæði vegna grunnvatns, og er það enn fremur í nágrenni við vatnsból höfuðborgarsvæðisins þar sem Veitur sækja neysluvatn sem er dreift til höfuðborgarbúa. Vatnsveita Veitna í Reykjavík þjónar um 45% þjóðarinnar. Að jafnaði eru rúm 70% af neysluvatni veitunnar sótt á vatnstökusvæði í nálægð við fyrirhugað framkvæmdarsvæði. Ef mengun leitar í vatnsbólin geta áhrif verið óafturkræf og leitt til mengaðra vatnsbóla og takmarkað vatnstöku á svæðinu til frambúðar. Það eru því ríkir hagsmunir Veitna og allra íbúa höfuðborgarsvæðisins að tryggja öryggi vatnsverndar.

Veitur krefjast þess að fyllsta öryggis sé gætt við uppbygginguna, að ítarlegt mat verði lagt á möguleg áhrif framkvæmdanna og virkni hugsanlegra mótvægisáðgerða sem og að vatnsverndarsjónarmið séu ávallt höfð í forgrunni við hönnun, uppbyggingu og rekstur vegjarins.

Í tillögu að matsáætlun er ekki vísað til núverandi vatnsverndarskipulags frá árinu 2015 né þeirra kvaða sem í dag gilda innan vatnsverndarsvæða höfuðborgarsvæðisins. Enn fremur er ekki gerð grein fyrir afmörkun vatnsverndar með hliðsjón af fyrirhugaðri útfærslu Suðurlandsvegjar né þá nálægð sem vegkaflinn er í við vatnsból höfuðborgarsvæðisins. Svokallað athugunarsvæði framkvæmdarinnar, þ.e. samkvæmt tillögunni það svæði þar sem áhrifa af völdum framkvæmdarinnar gætir, er afmarkað of þröngt að mati Veitna. Staðsetning framkvæmdarinnar á vatnsverndarsvæði gerir það að verkum að áhrifasvæði hennar er mun stærra, og nær til vatnsbóla höfuðborgarsvæðisins.

Í Samþykkt verndarsvæða vatnsbóla innan lögsagnarumdæma, Mosfellsbæjar, Reykjavíkurborgar, Seltjarnarnesbæjar, Kópavogsbæjar, Garðabæjar og Hafnafjarðarkaupstaðar (nr. 555/2015) stendur í gr. 3.13:

„Öryggissvæði eru utan aðrennslissvæða grunnvatns til vatnsbóla og liggja eftir jöðrum brunn-, grunn- og fjarsvæða. Þau eru skilgreind á svæðum þar sem mengun er mögulega talin geta borist af yfirborði með írennslu til grunnvatns og dreifst með grunnvatnsstraumum til vatnsbóla. Gæta þarf viðunandi öryggis við ákvörðun um nýtingu svæðis sem og hönnun og gerð mannvirkja og mengunarvarna.“

Í tillögunni er ekki fjallað um þann mikla grunn sem unnt er að byggja á varðandi mat á áhrifum framkvæmdarinnar á vatnafar og vatnsvernd. Nýjasta heimild í heimildaskrá núverandi tillögu að matsáætlun er frá 2007, dæmi um nýrri heimildir má finna í neðanmálgrein¹. Ennfremur hefur lagaumhverfi tekið breytingum (samanber lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála).

¹ *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. Dreifingarreikningar vegna áhættumats uppbyggingar og starfsemi*. Verkfræðistofan Vatnaskil; *Áhættumat starfshóps Kópavogsbæjar vegna Þríhnjúkagígs og skíðasvæða*, febrúar 2018; *Vatnsvernd SSH* <https://www.ssh.is/vatnsverndin>.





Á undanförunum árum hefur mikið verið lagt í uppfærslu vatnagrunns svæðisins með jarðfræðilegum og jarðeðlisfræðilegum rannsóknum, borun rannsóknarhola, siritun grunnvatnshæðar og endurskoðun reiknilíkana á svæðinu. Enn fremur hafa farið fram fjölmargar athuganir vegna mögulegra áhrifa framkvæmda og landnotkunar á vatnafar og vatnsból. Mikilvægt er að horfa til þessara rannsókna til grunnviðmiðunar um aðstæður við Suðurlandsveg og þeirrar nálgunar sem þörf er á að viðhafa til að leggja mat á áhrif framkvæmdanna. Nýlegt mat á framkvæmdum eins og t.a.m. vegna Lyklafellslínu og uppbyggingu á skíðasvæðunum í Bláfjöllum og við Þríhnúkagíg sem og vegna deiliskipulags athafnasvæðis á Hólmsheiði, hefur í öllum tilfellum gengið mun lengra gagnvart mögulegum áhrifum á vatnsbólin en ráð er fyrir gert gagnvart Suðurlandsvegi samkvæmt tillögum. Í ljósi legu vegarins og þeirrar miklu umferðar sem um hann fer væri hins vegar ástæða til að ganga enn lengra en í framangreindum dæmum og fá sem besta og skýrasta mynd af mögulegum áhrifum vegarins á vatnsbólin og virkni þeirra mótvægisáðgerða sem valdar verða við útfærslu vegstæðisins og rekstur vegarins.

Núverandi umfjöllun um vatnsvernd í tillögu að matsáætlun er ófullnægjandi að mati Veitna og er úrbóta þörf varðandi eftirfarandi atriði:

Vatnsverndarsjónarmið verði grunnforsenda framkvæmdarinnar

- Heildarendurskoðun vatnsverndar á höfuðborgarsvæðinu frá 2015 og tilsvarendi heilbrigðissamþykkt um landnotkun verði útgangspunktur matsvinnunnar. Umfjöllun um fjarsvæði B í kafla 2.5 verði uppfærð í samræmi við nýjustu samþykkt og heimildir.
- Fyrirætlanir um breytta útfærslu Suðurlandsvegar gengu ekki inn í ferli heildarendurskoðunar vatnsverndar 2015. Því er mikilvægt að kanna hvort þær fyrirætlanir breyti mögulega forsendum vatnsverndar en samþykkt vatnsverndar sem staðfest er í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir að allar framkvæmdir á eða við vatnsverndarsvæðið séu metnar með þessu tilliti, þ.e. hvort þær hafi áhrif á forsendur vatnsverndar.
- Skýr yfirlitsmynd verði dregin af útfærslu Suðurlandsvegar um vatnsverndarsvæðið og nálægt við vatnsból höfuðborgarsvæðisins.

Fjallað verði ítarlegar um mengunarhættu í matsáætlun

- Mikilvægt er að í frummatsskýrslu verði ítarleg umfjöllun um mengunarhættu vegna framkvæmda og reksturs vegarins, þ.e. umferð vinnuvéla, notkun mengunarefna, bílaumferð og möguleg slys á framangreindum þáttum. Sú umfjöllun þarf einnig að ná yfir breytingar á umferð á framkvæmdatíma.
- Sérstaka áherslu ber að leggja á að skoða áhrif olíuleka á vatnsverndarsvæði og viðkvæm svæði í nágrenni framkvæmdarinnar. M.a. er mikilvægt að fjalla um dreifingu olíu við mismunandi veðuraðstæður sem hafa áhrif á dreifingu olíu, t.d. við frosið yfirborð. Nýtt olíudreifilíkan gæti nýst við þetta mat, sjá nánari umfjöllun í Viðauka A.

Fjallað verði um valkosti m.t.t. vatnsverndar og áhrifa á notkun nærliggjandi svæða

- Að mismunandi kostir fyrir legu vegar verði bornir saman m.t.t. umhverfisáhrifa. Gerð verði grein fyrir hvernig val á vegstæði og hönnun vegarins takmarka hættu á mengun til vatnsverndarsvæðanna.
- Í kafla 3.3 stendur sem dæmi að vegurinn verði „breikkaður í þá átt sem hefur minnst áhrif á umhverfið“. Ekkert er minnst á vatnsból né vatnsverndarsvæði í því sambandi, sem hlýtur þó að vera einn af veigamestu þáttum til athugunar.
- Að þess verði freistað að hafa umfang framkvæmdasvæðis sem minnst, t.d. með takmörkun á umferðarhraða, t.d. við mislæg gatnamót og aðreinar.
- Skoðað skal hvernig hæðarlega vegarins og úrfærsla mislægra gatnamóta fer saman við staðfest og fyrirhugað deiliskipulag á nærliggjandi svæðum (t.d. Hólmsheiði, Rauðhólar og Heiðmörk).



Mótvægisáðgerðir og viðbrögð við mögulegri mengun séu tilgreinar

- Að vegurinn verði hannaður með mótvægisáðgerðum með hliðsjón af vatnsvernd sem styðja sem best við viðbragsáðgerðir sem þurfa að vera til staðar ef til slyss kemur á vegstæðinu
- Að skýrt komi fram hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar af hendi framkvæmdar- og rekstraraðila vegarins. T.d. að hafa jökulruðningslög sem tefji mengun nægjanlega lengi svo bregðast megi við slysi og fjarlægja mengun. Enn fremur ber að koma fram hvaða eftirfylgni er áformuð af hendi rekstraraðila vegarins hvað slík viðbrögð varðar.

Virðingarfyllst,

f.h. Veitna

Hólmfríður Bjarnadóttir

Umhverfis- og skipulagsstjóri Veitna



Viðauki A Reiknilíkan um áhrif olíumengunar

Verkfræðistofan Vatnaskil ehf. hefur nýlega þróað heildstætt reiknilíkan sem getur hermt áhrif olíumengunar sem borist getur í umhverfið í nágrenni vatnsbóla. Vatnaskil hafa enn fremur að beiðni Veitna unnið mat á virkni mögulegra mótvægis- og viðbragðsaðgerða vegna hugsanlegra olíumengunarslysa í næsta nágrenni vatnsbólanna á Heiðmerkurvegi.

Niðurstöður sýndu m.a. að olía sem berst af yfirborði til grunnvatns getur verið viðvarandi í langan tíma og að útfæra má mótvægis- og viðbragðsaðgerðir sem dregið geta verulega úr áhrifum mengunarslysa. Með tilkomu líkansins skapast tækifæri til að rannsaka á enn stærra svæði með hvaða hætti mengunarefni geta borist í vatnsbólin og jafnframt leggja mat á hvernig og hversu vel má lágmarka áhrif þeirra. Með stuðningi slíks líkans gefast tækifæri til að meta nánar líkur og afleiðingar tjóna á vatnsbólum en áður var mögulegt. Líkanið hermir útbreiðslu olíumengunar frá upptökum, niður í gegnum jarðveg og jarðlög og þar til hún berst í grunnvatn og dreifist með því að vatnsbólunum.

Við rannsóknir í tengslum við viðbragðsáætlanir og umhverfismat, t.d. vegna ýmissa fyrirhugaðra framkvæmda á og við vatnsverndarsvæði, hefur hingað til verið stuðst við núverandi grunnvatnslíkan Vatnaskila og þá einungis til að meta gróflega útbreiðslu á mengunarefni sem ferilefni eftir að það hefur borist í grunnvatn. Niðurstöður hermananna gefa til kynna hvort ætla megi að mengun geti borist frá tilteknum upptakasvæðum að vatnsbólunum. Í tilfelli þess svæðis sem umræddur vegkafli Suðurlandsvegur fer um gefa hermanirnar til kynna að vegkaflinn fari um svæði sem er á áhrifasvæði vatnsbólanna. Ekki hafa farið þó fram hermanir sérstaklega vegna Suðurlandsvegur. Í þessar hermanir ferilefna vantar lykिल्ætti eins og eðliseiginleika olíu og að herma útbreiðslu olíu í gegnum jarðveg og jarðlög.

Nýtt olíudreifilíkan hefur þann kost umfram þær aðferðir sem hingað til hafa verið notaðar til að leggja mat á umhverfisáhrif mögulegra mengunarslysa:

- i) Líkanið tekur tillit til eðliseiginleika olíu og getur hermt útbreiðslu allt frá upptökum að vatnstökuholum og þar til áhrif hennar verða hverfandi í umhverfinu.
- ii) Líkanið má nota til að herma árangur þess að nota mismunandi útfærslur á vegum og vegstæðum sem og að nota mismunandi jarðveg í kringum vegi, vegstæði og aðra staði þar sem mest hættu er á olíuslysum og að olíumengun geti borist í jarðveg. Niðurstöður má enn fremur nýta til að styrkja tilsvarende viðbragðsáætlanir ef til olíuslyss kemur.
- iii) Líkanið nýtist til að gera heildstætt mat á mengunarógn á bæði framkvæmdar- og rekstratíma fyrirhugaðra framkvæmda og þá jafnframt sem verkfæri til að lágmarka slíka áhættu.



Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 REYKJAVÍK
Ísland

Reykjavík, 10. júní 2020
Tilvísun: 2020050462/20.1.1

Efni: Umsögn um tillögu að matsáætlun vegna breikkunar Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá

Vísað er til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 20. maí 2020 þar sem óskað er eftir umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) um tillögu að matsáætlun vegna breikkunar Suðurlandsveggar frá Bæjarhálsi að Hólmsá. HER hefur farið yfir erindið og meðfylgjandi gögn og gerir eftirfarandi umsögn.

HER vill byrja á að gera athugasemdir við að fyrirliggjandi tillaga að matsáætlun vísar aðeins í gögn frá fyrri tillögu frá árinu 2009 sem eru því orðin meira en 11 ára gömul. Nýjar upplýsingar hafa m.a. komið fram um streymi yfirborðsvatns frá fyrirhuguðu athafnasvæði á Hólmsheiði og geta þær upplýsingar haft áhrif á þessa framkvæmd. HER telur mikilvægt að horft sé til nýjustu upplýsinga við mat á umhverfisáhrif framkvæmdarinnar enda breytingar orðið á ýmsum forsendum, m.a. hefur ný samþykkt nr. 555/2015 um verndarsvæði vatnsbóla innan höfuðborgarsvæðisins.

HER vill benda á að umrædd framkvæmd er að hluta inni á vatnsverndarsvæði höfuðborgarsvæðisins og saknar þess að áhersla sé lögð á vatnsvernd í tillögu að matsáætlun. Fram kemur á bls. 17 í matsáætlun að við mat á umhverfisáhrifum sé áhrifum og áhrifsvæði framkvæmdar skipt í þrennt: skoðuð verði bein áhrif s.s. jarðrask, áhrif á landslag, sjónræna þætti og hljóðvist og áhrif betri og öruggari samgangna á fækkun slysa og greiðari umferð. Hér ætti fjórði þátturinn að vera ítarleg umfjöllun um áhrif framkvæmdar á vatnsvernd, bæði á framkvæmdatíma og þegar vegurinn er kominn í rekstur. Þó fram komi í kafla 4.2.2.7 að fjalla eigi um áhrif vegarins á vatnsvernd og lausnir til að draga úr hættu á mengun mætti vatnsverndin hafa þyngra vægi í matsáætlun. Betra umferðaröryggi er verðugt markmið og mun einnig draga úr hættu á óhöppum á vatnsverndarsvæðinu en við þessa framkvæmd gefst einnig tækifæri til að gera úrbætur sem minnka áhrif Suðurlandsveggar á vatnsverndarsvæðið.

HER telur að gera ætti grein fyrir fleiri valkostum fyrir legu vegarins þar sem með flutningi vegstæðis mætti færa veginn út af vatnsverndarsvæðinu eða á stað þar sem hann ógnar síður öryggi þess. Við mat á kostnaði af slíkum flutningi þarf einnig að taka inn í þann kostnað sem hlýst af því ef mengunaróhapp leiddi til þess að vatnsból myndu spillast og áhrif þess á framboð neysluvatns á höfuðborgarsvæðinu. HER bendir á að fjalla þarf sérstaklega um fyrirhugaðar mengunarvarnir í vegöxlum og hvernig verði staðið að vöktun á áhrifum framkvæmdarinnar á Hólmsá/Bugðu og vatnsverndarsvæðið, bæði á framkvæmdatíma og á rekstartíma vegarins.



HER telur að skoða þurfi betur vegtengingu við Heiðmerkurveg. Í tillögnum er gerð grein fyrir tveimur valkostum en aðeins hefur verið gerð ásýndarmynd fyrir valkost 1. HER leggst gegn því að valkostur 1 verði fyrir valinu, þar sem gert er ráð fyrir lagningu nýs vegar auk undirgangna undir Suðurlandsveg, þar sem sú leið hefur í för með sér mun meira rask og aukna mengunarhættu á framkvæmdatíma. HER telur að vinna þurfi betur útfærslur á þessum vegamótum með tilliti til vatnsverndar og horfa þarf til þess að stefnt er að því að takmarka og/eða stöðva umferð um þennan veg vegna vatnsverndarsjónarmiða, sérstaklega yfir vetrartímam. HER hefur ítrekað lagt áherslu á að koma þurfi í veg fyrir óþarfa gegnumakstur á milli Garðabæjar og Suðurlandsvegjar og að leggja ætti meiri áherslu á aðgengi almennings á öruggan hátt inn í Heiðmörk til útivistar. Góð reynsla er á lokun umferðar á leiðinni milli Suðurlandsvegjar við Silungapoll, yfir í Garðabæ, þar sem komið var í veg fyrir gegnumakstur þyngri bíla sem stytta sér leið gegnum svæðið og minnkandi hraðakstri með tilheyrandi bílveltum og um leið minni mengunarhættu. Með fyrirbyggjandi tillögu telur HER að ýtt sé undir aukna umferð um Heiðmörk, í stað þess að koma upp aðstöðu utan svæðisins fyrir fólk sem stunda vill útivist á svæðinu s.s. bílastæði.

Fyrirhuguð framkvæmd mun hafa áhrif á Rauðavatn, fyrirhuguð er að fylla upp í hluta vatnsins og mögulegt er að framkvæmdir hafi einnig áhrif á vatnasvið vatnsins. HER vill í þessu sambandi benda á að Rauðavatn hefur verið flokkað í samræmi við ákvæði reglugerðar nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns og skv. gr. 8.3 skulu sveitarstjórnir og heilbrigðisnefndir grípa til aðgerða sem miða að því að viðhalda náttúrulegu ástandi vatns. Jafnframt skal grípa til úrbóta ef ástand vatns hrakar eða ef það er lakara en ástandsflokkun, sbr. 1. mgr. 9. gr. gerir ráð fyrir. Það er því mikilvægt að gera grein fyrir hvernig koma á í veg fyrir að Rauðavatn falli niður um ástandsflokk og gera ráð fyrir vöktun á áhrifum á framkvæmdatíma og rekstartíma vegjarins. Verði vart við neikvæð áhrif ber sveitarstjórn og heilbrigðiseftirliti að bregðast við og gera kröfur um úrbætur.

Þá tekur HER undir og vísar til þeirra sjónarmiða, sem fram koma í umsögn Veitna dags. 9. júní 2020.

Virðingarfyllst
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Kristín Lóa Ólafsdóttir
heilbrigðisfulltrúi

Svava S. Steinarsdóttir
heilbrigðisfulltrúi