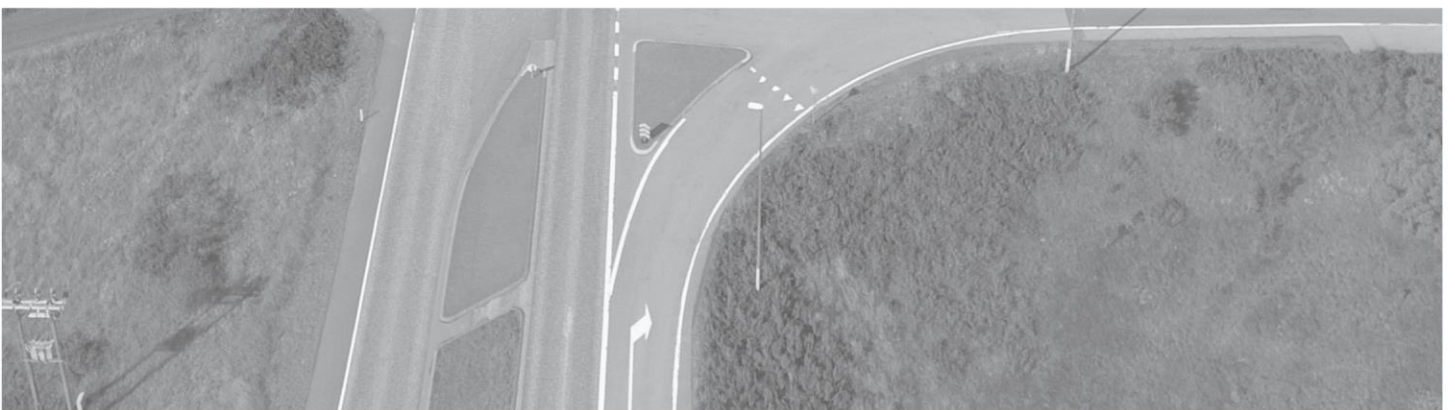




TVÖFÖLDUN SUÐURLANDSVEGAR, BÆJARHÁLS AÐ HÓLMSÁ

Drög að tillögu að matsáætlun

06.11.2019



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

2970-311-DTM-001-V01

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01 / 44

VERKEFNISSTJÓRI – FULLTRÚI VERKKAUPA

Erna Bára Hreinsdóttir

VERKEFNISSTJÓRI – EFLA

Ragnhildur Gunnarsdóttir

LYKILORÐ

Mat á umhverfisáhrifum, matsáætlun, Suðurlandsvegur, Hólmsá, Bugða, breikkun vegar, vegaframkvæmdir, umferðaröryggi

STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu
- Drög til yfirlstrar
- 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. Byggð verða þrenn mislæg vegamót. Aðlaga þarf reið-, hjóla og gönguleiðir að nýjum tvöföldum vegi. Byggður 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 með því að aðskilja akstursstefnur. Vegurinn verður byggður 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 þrennt að vegsvæði við Rauðavatnsskóg. Á þeim vegkafla verður byggður 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 Hafravatsveg.

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 vegna Suðurlandsvegur er nú kynnt almenningi, hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum um tveggja vikna skeið, frá 15. til 29.11.2019, í samræmi við 14. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum. Öllum er frjálst að senda inn athugasemdir á kynningartíma.

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Ragnhildur Gunnarsdóttir	08.10.19	Baldvin Einarsson	14.10.19	Ragnhildur Gunnarsdóttir	14.10.19
Fyrstu drög, send til Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar til yfirlstrar.						
02	Ragnhildur Gunnarsdóttir	20.10.19	Erna Bára Hreinsdóttir, Sóley Jónasdóttir, Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir, Þorgeir Þorbjörnsson, Baldvin Einarsson, Jón Ágúst Jónsson, Ólafur Árnason	30.10.19	Ragnhildur Gunnarsdóttir	12.11.19

Útgáfa send til auglýsingar

SAMANTEKT

Í þessari skýrslu eru sett fram drög að tillögu að matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsvegur. Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavíkurborg og Mosfellsbæ, áformar að tvöfalda Suðurlandsveg frá vegamótum við Bæjarháls að Hólmsá. Byggð verða þrenn mislæg vegamót. Aðlaga þarf reið-, hjóla og gönguleiðir að nýjum tvöföldum vegi. Byggður 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 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 þrennt 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 landnotkun, gróðurfar og vistlendi, fuglalíf, landslag og ásýnd, menningarminjar, hljóðvist og samgöngur. 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.

Tilgangur þess að kynna matsáætlun á vinnslustigi sem drög að tillögu að matsáætlun er að leita samráðs við almenning, hagsmunaaðila og sérfræðistofnanir eins snemma í ferlinu og kostur er. Þannig er þeim gefinn kostur á að mynda sér skoðun á efnistökm komandi umhverfismats og koma athugasemdum á framfæri nú á frumstigum umhverfismats. Er það gert í samræmi við 16. gr. reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015. Drög að tillögu að matsáætlun eru nú birt til kynningar um tveggja vikna skeið, frá 14.-28.11.2019. Að kynningartíma loknum verða drögin, ásamt athugasemdum almennings, send Skipulagsstofnun til umfjöllunar. Skriflegum athugasemdum við drög þessi að tillögu að matsáætlun skal skila eigi síðar en 28.11.2019. Athugasemdirnar skal merkja „Breikkun Suðurlandsvegur“ og senda með tölvupósti á netfangið ragnhildur.gunnarsdottir@efla.is eða með bréfpósti á:

EFLA verkfræðistofa
Ragnildur Gunnarsdóttir
Lyngháls 4
110 Reykjavík

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT	5
1 INNGANGUR	11
1.1 Almennt	11
1.2 Mat á umhverfisáhrifum	11
1.2.1 Matsskylda framkvæmdar	11
1.2.2 Umsjón með mati á umhverfisáhrifum	11
1.2.3 Tillaga að matsáætlun	12
1.2.4 Yfirlit um matsferlið	12
1.2.5 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun	12
1.2.6 Tímaáætlun framkvæmdar og matsferlis	12
1.3 Tilgangur matsáætlunar	12
2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDASVÆÐIÐ	14
2.1 Staðsetning og staðhættir	14
2.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis	19
2.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir	20
2.3.1 Samgönguáætlun	20
2.3.2 Landsskipulagsstefna	20
2.3.3 Svæðisskipulag	21
2.3.4 Aðalskipulag	21
2.3.5 Deiliskipulag	21
2.4 Eignarhald	21
2.5 Leyfisveitingar	22
3 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA	23
3.1 Tilgangur og markmið	23
3.2 Lega og breikkun Suðurlandsvegur	23
3.3 Vegamót og vegtengingar	24
3.4 Valkostir	27
3.4.1 Núllkostur	27
3.4.2 Mislæg vegamót við Breiðholtsbraut	27
3.4.3 Mislæg vegamót við Norðlingavað	28
3.4.4 Vegamót við Heiðmerkurveg	28
3.4.5 Mislæg vegamót við Hafravatnsveg	28
3.5 Áfangaskipting framkvæmda	28
4 UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	31
4.1 Þættir framkvæmdar sem valda umhverfisáhrifum	31
4.1.1 Jarðrask af völdum vegagerðar	31
4.1.2 Umferð á framkvæmdatíma	31
4.1.3 Umferð á rekstartíma	31
4.1.4 Efnistaka	31
4.2 Umhverfisþættir, áherslur í matsvinnu	32
4.2.1 Almennt	32

4.2.2	Umhverfispættir _____	32
4.3	Fyrirliggjandi gögn _____	36
5	KYNNING OG SAMRÁÐ _____	37
5.1	Samráð og kynningar _____	37
5.2	Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun _____	37
5.3	Kynning á tillögu að matsáætlun _____	38
5.4	Kynning á frummatsskýrslu _____	38
6	HEIMILDIR _____	39
7	VIÐAUKI: ÁFANGASKIPTING FRAMKVÆMDAR _____	40

MYNDASKRÁ

MYND 1.1	Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br.	13
MYND 2.1	Áhrifasvæði framkvæmdarinnar frá Bæjarhálsi að Hólmsá austan Geitháls.	15
MYND 2.2	Byggðin þrengir að vegstæðinu. Fyllt hefur verið út í vatnið vegna vegar og stíga.	16
MYND 2.3	Sunnanvert Rauðavatn. Fyllt hefur verið út í vatnið vegna vegar og stíga.	16
MYND 2.4	Miklar vatnsborðssveiflur einkenna Rauðavatn. Mynd tekin 5. ágúst 2008.	17
MYND 2.5	Bensínstöð Olís við Norðlingabraut.	18
MYND 2.6	Sumarhús eru við Hólmsá fast við Suðurlandsveg.	19
MYND 3.1	Vegamót við Bæjarháls, horft af brú til suðurs. Aðlaga þarf að- og fráreinar.	24
MYND 3.2	Vegamót Suðurlandsvegur og Breiðholtsbrautar.	25
MYND 3.3	Ný tenging við Heiðmörk hjá Rauðhólum.	26
MYND 3.4	Hafravatnsvegamót. Nokkur byggð er sunnan Suðurlandsvegur.	27
MYND 4.1	Hljóðstig við Suðurlandsveg við núverandi aðstæður (mynd EFLA).	35

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 2.1	Upplýsingar úr Samgönguáætlun 2019-2033	20
-----------	---	----

1 INNGANGUR

1.1 Almennt

Í þessari skýrslu eru sett fram drög að tillögu að matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum vegna breikkunar Suðurlandsvegur. Tilgangur matsáætlunar er að veita almenningi, umsagnaraðilum og öðrum hagsmunaaðilum tækifæri til að mynda sér skoðun á efnistöku komandi umhverfismats og koma athugasemdum á framfæri 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. Aðlaga þarf reið-, hjóla- og gönguleiðir að nýjum tvöföldum vegi. Byggður 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 byggður í áföngum.

1.2 Mat á umhverfisáhrifum

1.2.1 Matskylda 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 eru nú birt til kynningar um tveggja vikna skeið, frá 14.-28.11.2019. Á þessu tímabili gefst almenningi tækifæri til að koma með athugasemdir við tillöguna. Skriflegum athugasemdum við drög að tillögu að matsáætlun skal skila eigi síðar en 28.11.2019. Athugasemdirnar skal merkja „Breikkun Suðurlandsvegur“ og senda með tölvupósti á netfangið ragnhildur.gunnarsdottir@efla.is eða með bréfpósti á:

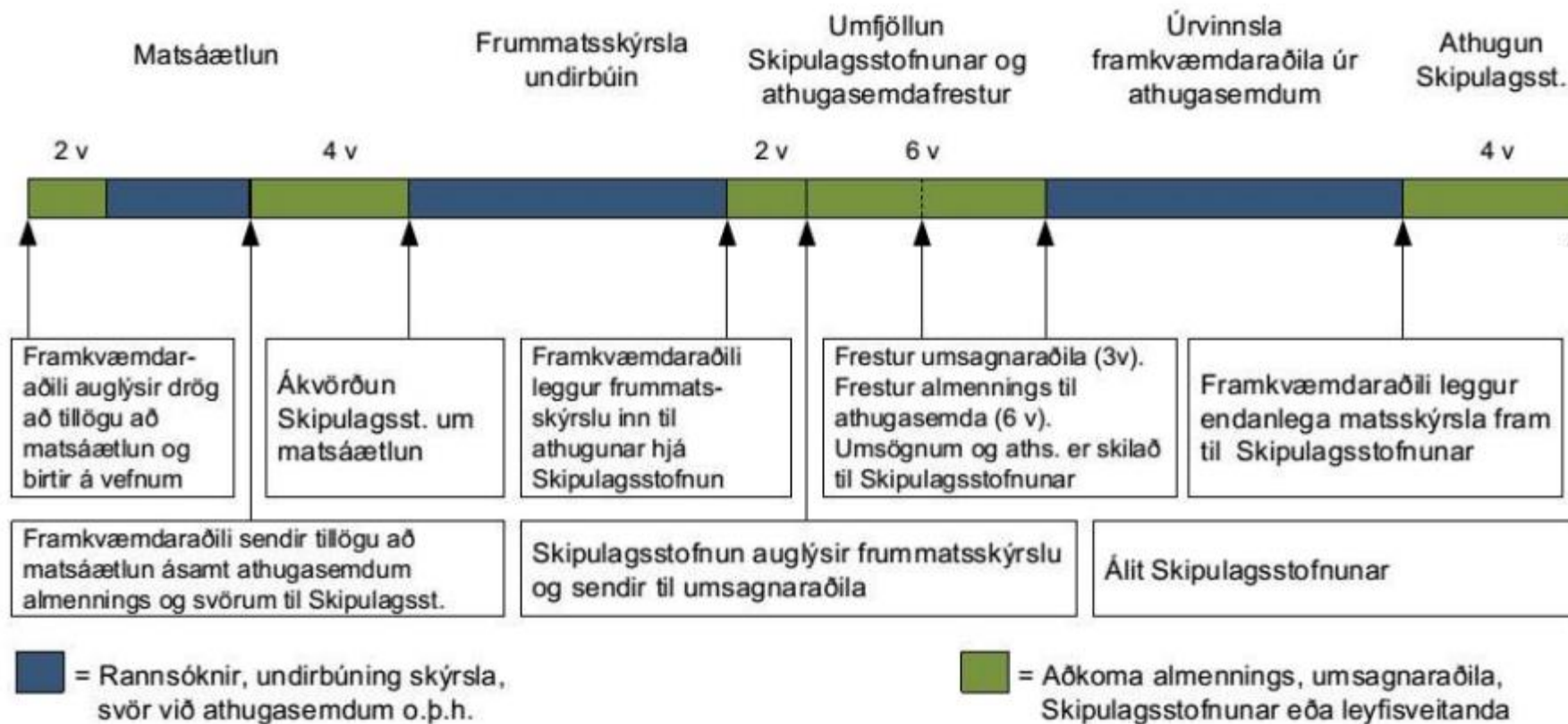
EFLA verkfræðistofa
Ragnhildur Gunnarsdóttir
Lyngháls 4
110 Reykjavík

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.

1.3 Tilgangur matsáætlunar

Í matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifasvæði hennar ásamt þeim þáttum umhverfisins sem taldir eru geta orðið fyrir áhrifum. Í matsáætlun er jafnframt lýst hvernig staðið verður að rannsóknum og hvaða umhverfisþætti verður lögð áhersla á að fjalla um í frummatsskýrslu.

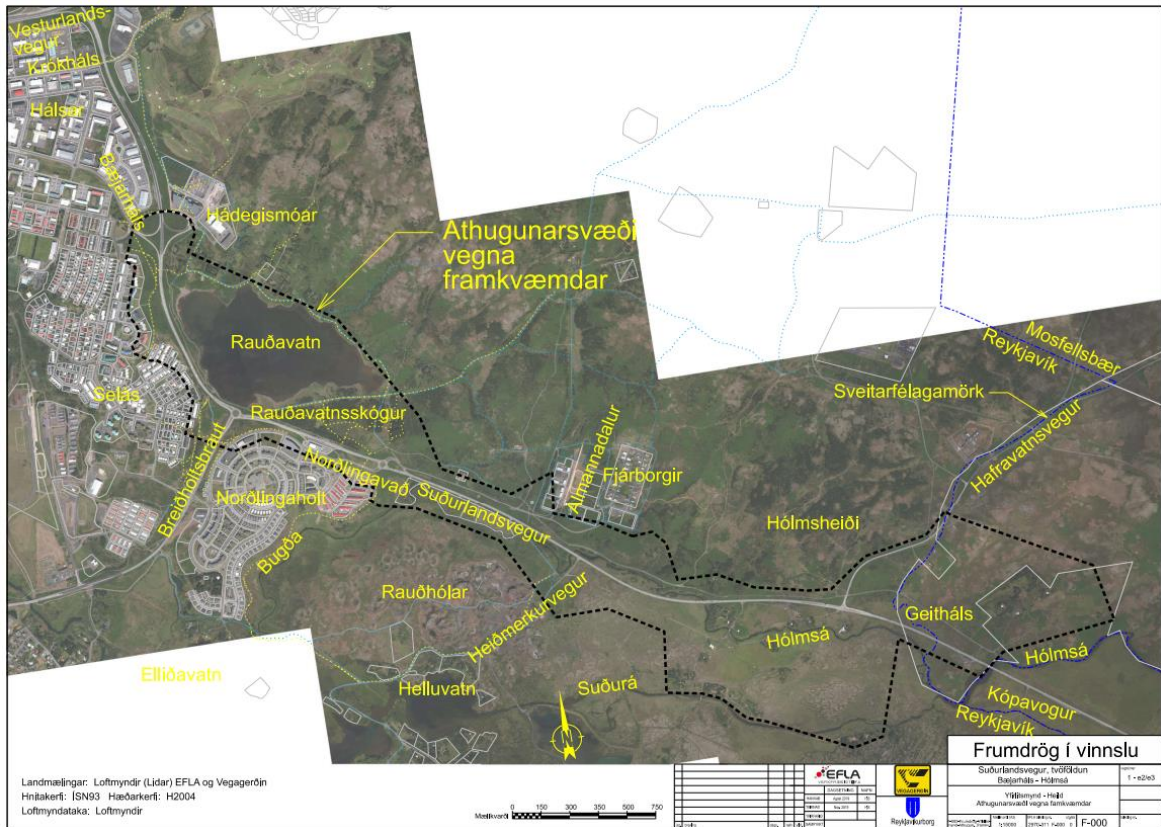


MYND 1.1 Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br.

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 fjárhúsaþverfi 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). Síkjamarir 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 (sjá mynd **Mynd 2.5**). 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. 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 rekstrartíma. 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 veltengingar 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.
- Áhrif betri og öruggari samgangna munu ná yfir Suðurlandsveg og aðliggjandi vegakerfi og verður lagt mat á fækkun slysa og greiðari umferð.

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 er í samráðsgátt Stjórnarráðsins. Samkvæmt drögunum er gert ráð fyrir að framkvæmdir hefjist á 2. tímabili, þ.e. á árunum 2025-2029.

TAFLA 2.1 *Upplýsingar úr samgönguáætlun 2019-2033 sem tilgreinir hvernig fjármunum er skipt milli á ára vegna framkvæmdarinnar.*

KAFLANR.	KAFLAHEITI	LENGD KAFLA (KM)	EFTIRSTÖÐVAR KOSTNAÐAR 1.1.2019 (MILLJ. KR.)	1. TÍMABIL 2019-2023	2. TÍMABIL 2024-2028	3. TÍMABIL 2029-2033
e1-e2	Hólmsá-Norðlingavað	3,4	2.500		2.500	
e2	Norðlingavað-Bæjarháls	2,0	1.100		1.100	

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].

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

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

2.3.3 Svæðisskipulag

Stefna nýs svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins, 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.

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:

Framkvæmdaleyfi 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 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.

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).

3.2 Lega og breikkun Suðurlandsvegur

Gert er ráð fyrir að lega Suðurlandsvegur 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 Suðurlandsvegur frá Vesturlandsvegi að Bæjarhálsi hefur þegar verið undirbúin og verður akbraut byggð 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 Heiðmerkurvegur 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.

3.3 Vegamót og veltengingar

Bæjarháls

Mislæg vegamót við Bæjarháls voru byggð árið 1994 og einungis þarf að aðlaga að- og fráreinar að nýrri akbraut Suðurlandsvegar (mynd 3.1). Rétt sunnan vegamótanna verða byggð ný undirgöng fyrir gangandi og hjólandi í stað núverand ganga sem tengja Seláshverfið við útivistarsvæðið við Rauðavatn og Hólmsheiði.



MYND 3.1 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 og gangandi eru vestan við hringtorgið. Í 1. áfanga er reiknað með að aðlaga veginn að núverandi hringtorgi og byggja ný undirgöng eða brýr 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 3.4.1).



MYND 3.2 Vegamót Suðurlandsvegur og Breiðholtsbrautar.

Bensínstöð Olís gegnt Rauðavatnsskógi þrengir að framtíðar vegstæði (mynd 3.2). Vegurinn verður því með þröngum miðdeili og vegriðum við skóginn og á milli akbrauta til að koma fyrir aðkomu að bensínstöðinni án verulegra skerðinga á skóginum. Ekki verður hægt að bæta við mögulegri þriðju akrein í hvora átt á vegkaflanum í framtíðinni nema skerða skóginn eða breyta aðkomu að bensínstöðinni.

Norðlingavað

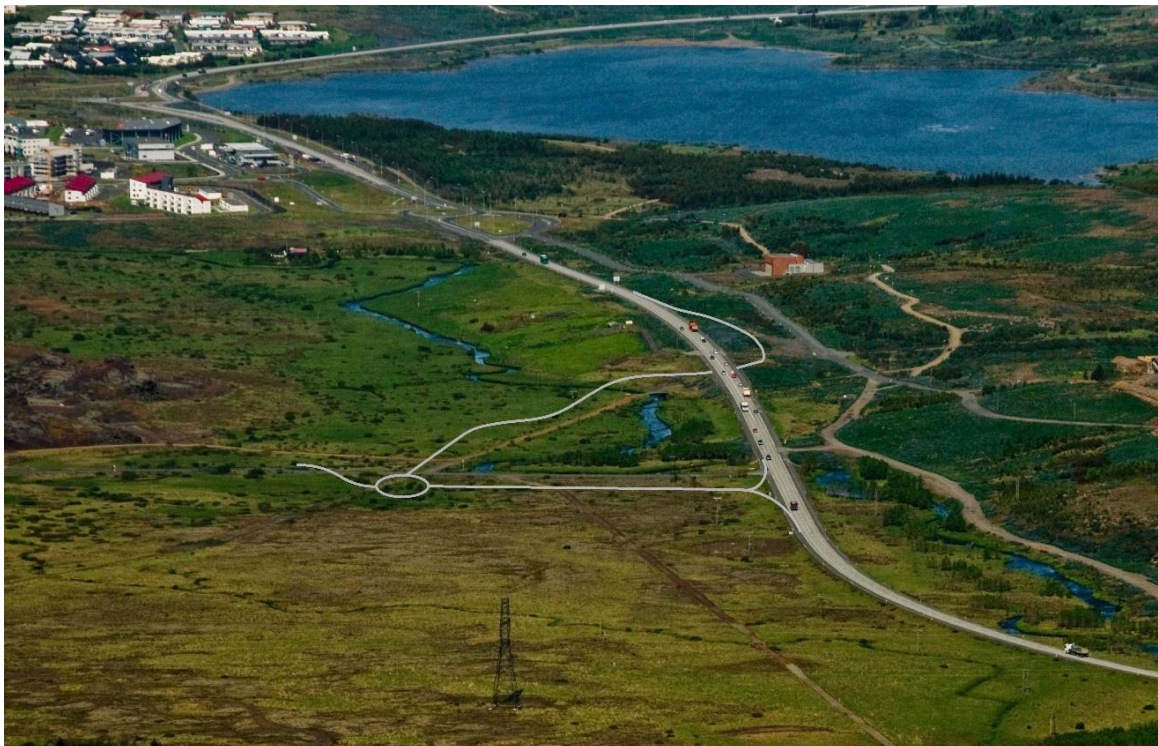
Í 1. áfanga verður núverandi hringtorg við Norðlingavað tvöfaldað. Aðlaga þarf tvöfaldan veg að hringtorginu og framlengja undirgöng fyrir gangandi og hjólandi vestan við hringtorgið. Tenging er og verður frá hringtorginu til að þjóna Norðlingaholti og byggð norðan Suðurlandsvegur, austan Rauðavatns. 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 færast 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 3.4). 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 3.3 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 3.4 Hafrvatnsvegamót. Nokkur byggð er sunnan Suðurlandsvegur.

3.4 Valkostir

Til skoðunar hafa verið ýmsar útfærslur á vegi og vegamótum. Er ekki til skoðunar að breyta veglínu Suðurlandsvegur. Hins vegar er vegurinn ekki alltaf breikkaður til sömu áttar. Skoðaðar eru mismunandi útfærslur á mislægum vegamótum við Breiðholtsbraut, Norðlingavað og Hafrvatnsveg. Einnig eru skoðaðar lausnir við tengingu Heiðmerkurvegur. Reiknað er með að öllum öðrum tengingum við Suðurlandsveg verði lokað.

3.4.1 Núllkostur

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

3.4.2 Mislæg vegamót við Breiðholtsbraut

- Valkostur 1: Trompetvegamót þar sem ramparnir fara á sameiginlegri vegamótabrú yfir Suðurlandsveg. Af valkostunum þremur fer þessi kostur lengst út í Rauðavatn.
- Valkostur 2: Peruvegamót þar sem ramparnir fara á tveimur aðskildum vegbrúm yfir Suðurlandsveg.
- 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.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þessa valkosti fyrir mislæg vegamót við Breiðholtsbraut.

3.4.3 Mislæg vegamót við Norðlingavað

- Valkostur 1: Brú yfir Suðurlandsveg með dropum sitt hvoru megin við veginn.
- Valkostur 2: Mislæg vegamót með hringtorgi á brúm yfir Suðurlandsvegi.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þessa valkosti fyrir vegamót við Norðlingavað.

3.4.4 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.
- Valkostur 2: Hægri beygja út og inn. Umferð að austan þarf að snúa við á vegamótum við Norðlingavað og taka síðan hægri beygju innaá 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.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um þessa valkosti fyrir mislæg vegamót við Heiðmerkurveg.

3.4.5 Mislæg vegamót við Hafravatnsveg

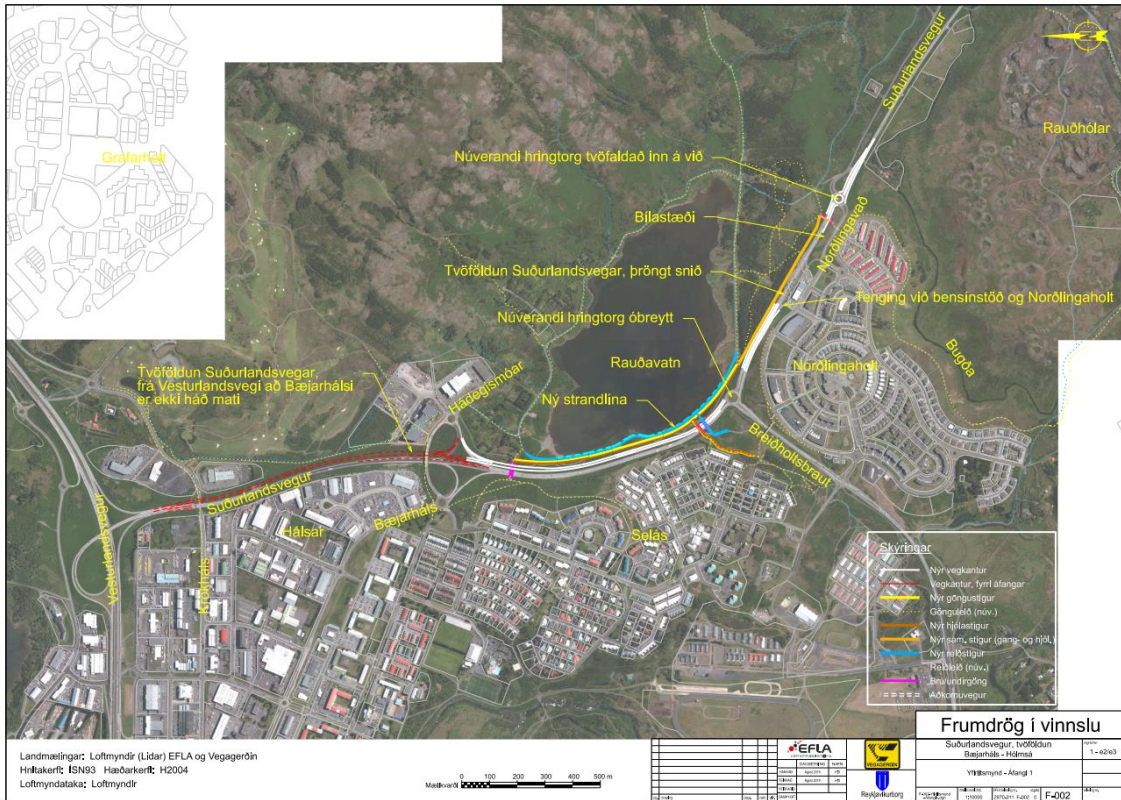
Mislæg vegamót með hringtorgi á tveimur brúm yfir Suðurlandsveg. Einungis þessi kostur verður skoðaður.

3.5 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. 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 mjórri 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 3.5-3.7 sýna áfangaskiptinguna. Í viðauka er að finna stærri útgáfu þeirra mynda.

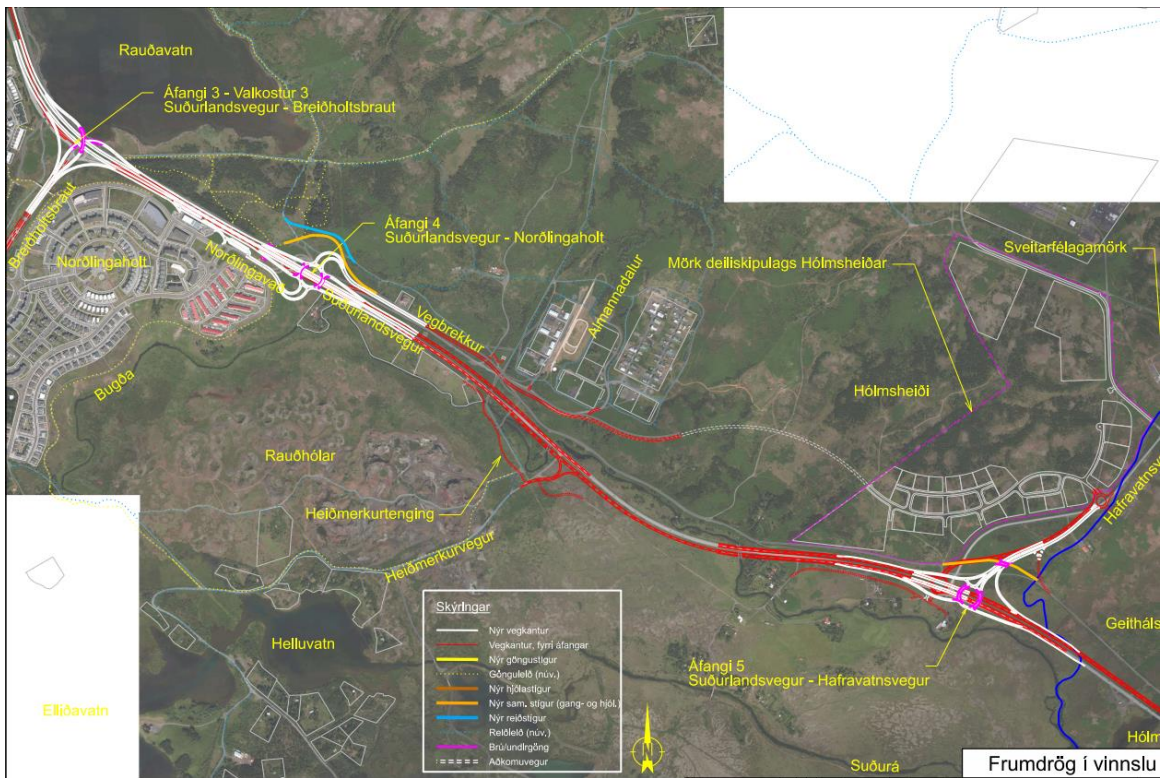
Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um mögulega áfangaskiptingu verksins.



MYND 3.5 Áfangi 1: Bæjarháls – Norðlingavað



MYND 3.6 Áfangi 2: Norðlingavað - Hólmsá



MYND 3.7 Áfangi 3, 4 og 5: Mislæg vegamót

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. 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 Suðurlandsvegur 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. Efnistaka verður í samræmi við VI. kafla og ákvæði nr. IV til bráðabirgða í lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd.

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

4.2 Umhverfisþættir, 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 rekstartíma. 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.

Í þessari tillögu að matsáætlun eru kynntir þeir umhverfisþættir 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 umhverfisþátta, 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
- Gróður, fugla og vatnalíf
- Náttúruminjar
- Fornleifar
- Vatnsvernd og vatnafar
- Hljóðvist og loftgæði
- Landslag og sjónræna þætti
- Útivist
- Samgöngur

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 Gróður

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, fjarsvæði B. 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.

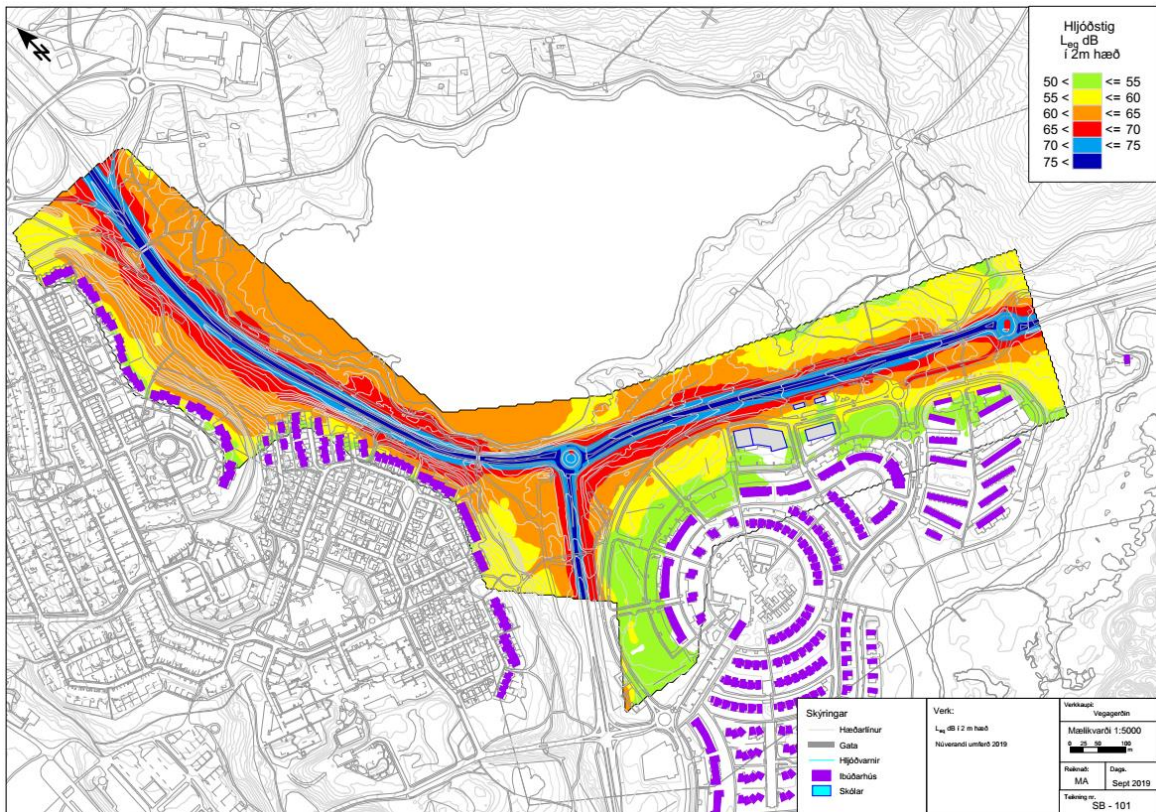
4.2.2.8 Vatnafar

Suðurlandsvegurinn þverar Hólmsá tvisvar í nágrenni við Rauðhóla og vegtenging við Heiðmörk liggur fremur lágt í landi. Þrír valkostir fyrir mislæg 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 mislægra 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 mismögum 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 mismögum 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

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 Suðurlandsvegur, 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 Samráð og kynningar

Framkvæmdin hefur verið undirbúin með samráði Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Mosfellsbæjar.

Á meðan á matsvinnu stendur verður haft samráð við lögboðna umsagnaraðila, landeigendur og aðra hagsmunaaðila í samræmi við ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. Gögnin verða aðgengileg almenningi í samræmi við ofangreind lög. Sækja má gögn sem eru í kynningu á hverjum tíma á vef verkfræðistofunnar EFLU www.efla.is, Reykjavíkurborgar www.reykjavik.is, Mosfellsbæjar www.mosfellsbaer.is og Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is.

5.2 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun

Almenningi og hagsmunaaðilum gefst tækifæri til að mynda sér skoðun á efnistöfum komandi umhverfismats og koma athugasemdum á framfæri nú á frumstigum umhverfismats. Drög að tillögu að matsáætlun eru nú birt til kynningar um tveggja vikna skeið, frá 14.-28.11.2019. Á þessu tímabili gefst almenningi tækifæri til að koma með athugasemdir við tillöguna. Skriflegum athugasemdum við drög að tillögu að matsáætlun skal skila eigi síðar en 28.11.2019. Athugasemdirnar skal merkja „Breikkun Suðurlandsvegur“ og senda með tölvupósti á netfangið ragnhildur.gunnarsdottir@efla.is eða með bréfpósti á:

EFLA verkfræðistofa

Ragnhildur Gunnarsdóttir

Lyngháls 4

110 Reykjavík

Unnið verður úr öllum innsendum athugasemdum við drögin og gerðar breytingar á tillögu að matsáætlun eftir því sem við á. Því næst verður tillagan send Skipulagsstofnun til umfjöllunar, ásamt þeim athugasemdum sem berast og svörum.

5.3 Kynning á tillögu að matsáætlun

Eftir að Vegagerðin hefur uppfært tillögu að matsáætlun með hliðsjón af athugasemdum sem berast við drög tillögunnar verður tillaga að matsáætlun 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.

5.4 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.

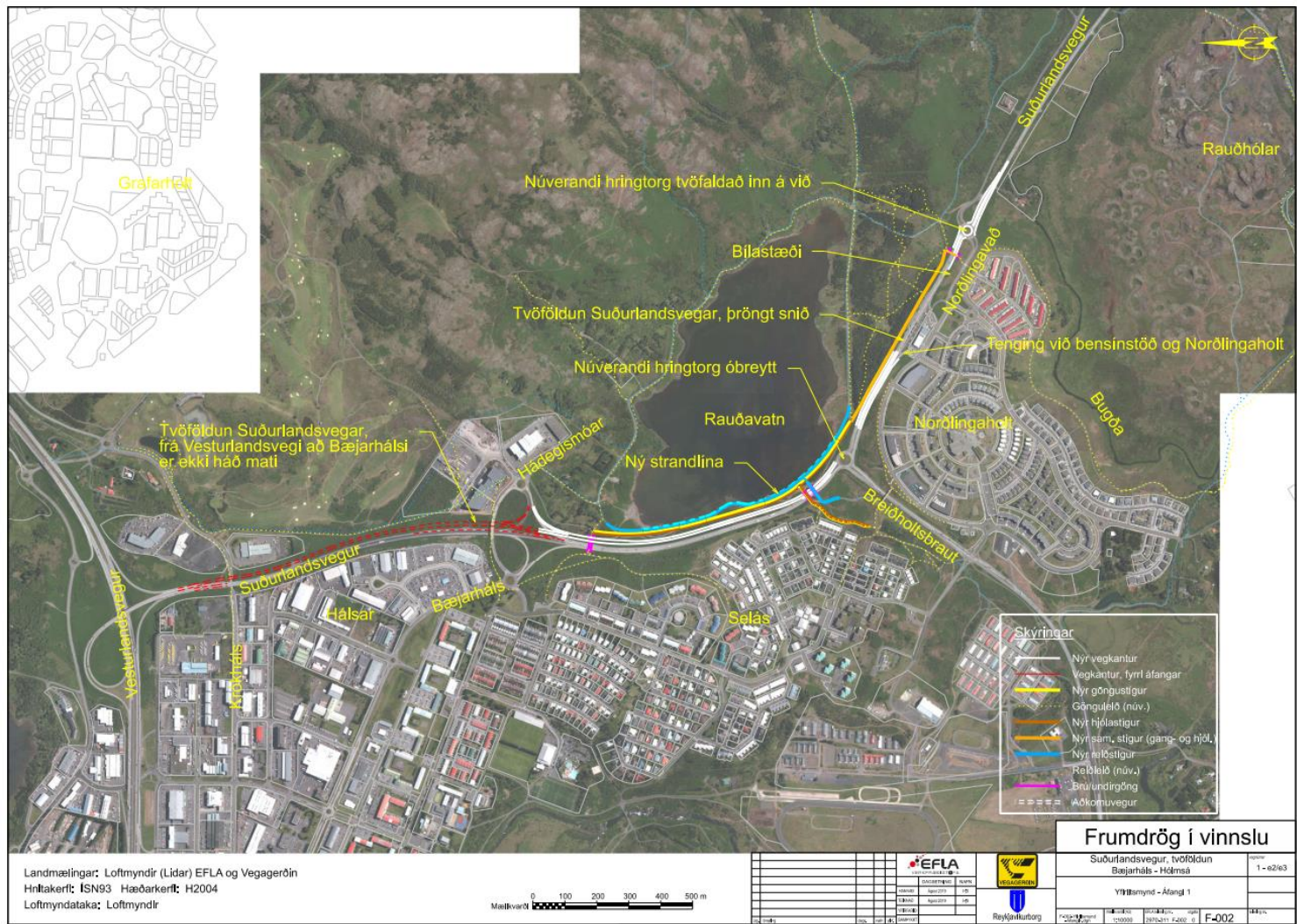
Niðurstöður matsvinnunnar verða kynntar almenningi í samráði við Skipulagsstofnun á kynningartíma frummatsskýrslunnar. Frummatsskýrslan verður aðgengileg á opinberum stöðum, auk þess að verða aðgengileg á heimasíðum Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, EFLU verkfræðistofu og Skipulagsstofnunar. Nánari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

6 HEIMILDIR

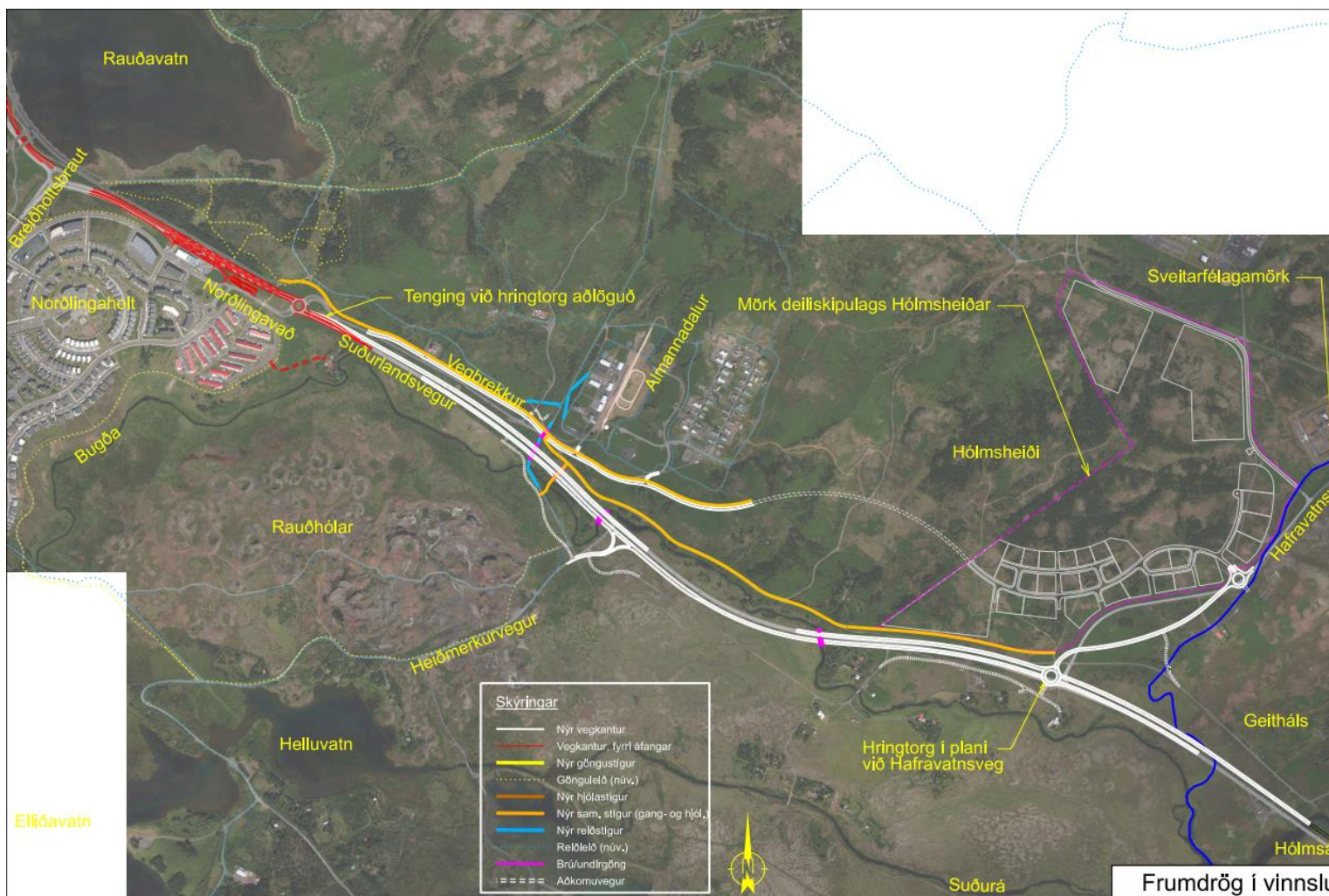
1. Anna Lía Guðmundsdóttir 2007. Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegar frá gatnamótum við Vesturlandsveg austur fyrir Rauðavatn. Minjasafn Reykjavíkur Skýrsla nr. 136.
2. Helgi Torfason 1994. Athugun á sprungum í vegstæði vestan Rauðavatns. OS-94025/JHD-13 B. Unnið fyrir Vegagerðina.
3. 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.

7 VIÐAUKI: ÁFANGASKIPTING FRAMKVÆMDAR

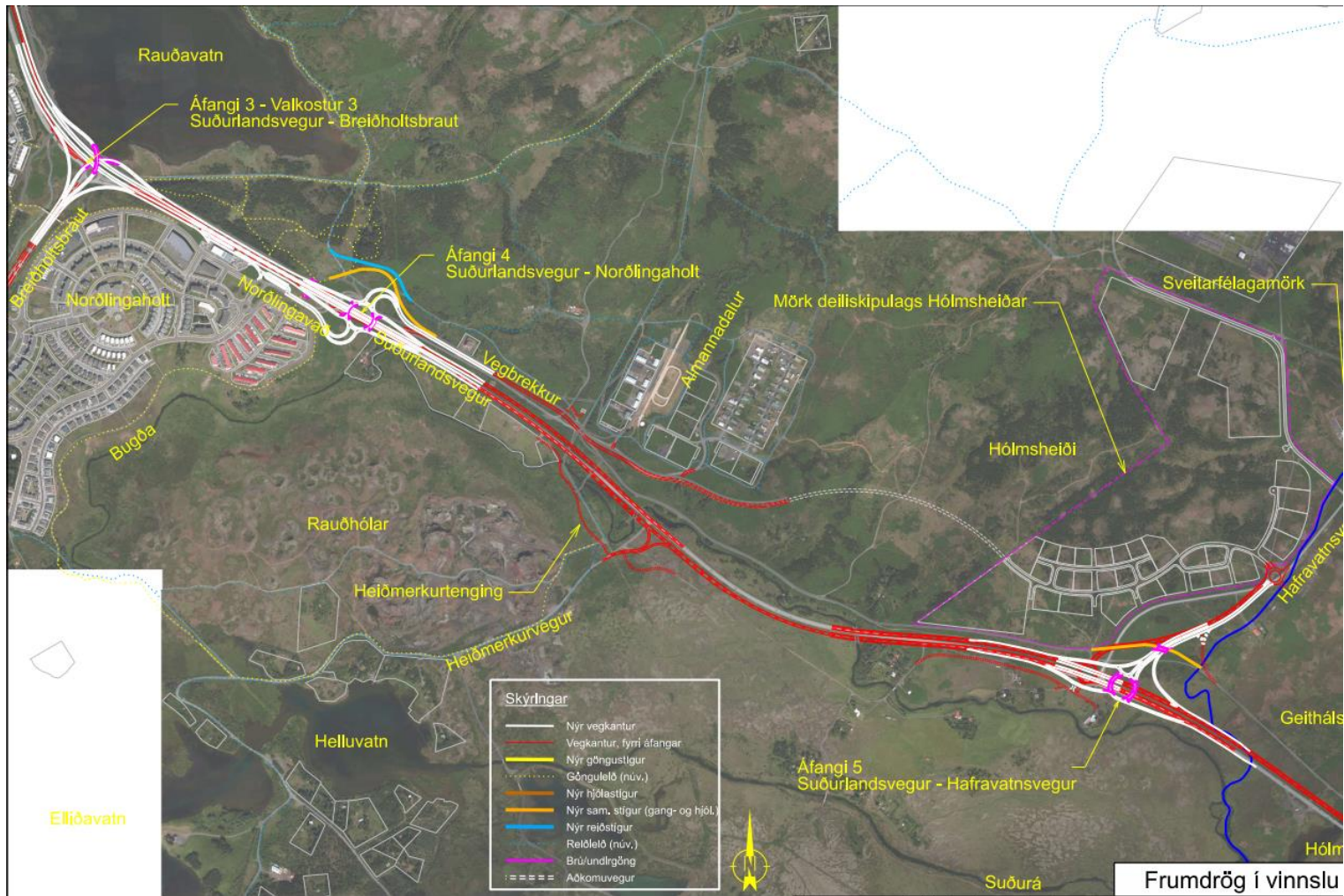
Myndir 7.1-7.3 sýna áfangaskiptingu framkvæmdarinnar.



MYND 7.2 Áfangi 1: Bæjarháls - Norðlingavað



MYND 7.3 Áfangi 2: Norðlingavað - Hólmsá



MYND 7.4 Áfangi 3, 4 og 5: Mislæg vegamót