

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík



Reykjavík, 1. september 2017
Tilvísun: 2016010045
GVGU/
Tilv. ykkar:

Efni: Suðurlandsvegur um Hveragerði, könnun á matsskyldu breytinga frá áður kynntri framkvæmd

Í undirbúningi er breikkun Suðurlandsvegar frá Selfossi að Hveragerði. Markmið framkvæmdarinnar er aukið umferðaröryggi með aðskilnaði akstursstefna og fækkun tenginga við Hringveg ásamt því að auka umferðarrýmd vegakerfisins milli Hveragerðis og Selfoss.

Vegagerðin kannar hér með matsskyldu breytinga á legu Hringvegar við Hveragerði samkvæmt 6.gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, viðauka 1, lið 13.02., þ.e. breytingar eða viðbætur við framkvæmdir sem samkvæmt flokki A, aðrar en tilgreindar eru í tölulið 13.01, og flokki B sem hafa þegar verið leyfðar, framkvæmdar eða eru í framkvæmd og kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.

Almennt um framkvæmdina

Breikkun Hringvegar byrjar frá Kambarótum og sveigir fljótlega frá núverandi Suðurlandsvegi en fylgir veglínu núverandi vegar frá Varmá. Á tveimur stöðum vikur veglína frá núverandi vegi. Á kaflanum frá Kotstrandarkirkju að Hvammsvegi eystri (um 2,5 km) og um Þórustaðamýri frá Þórustaðanámu að Biskupstungnabraut (um 2,0 km). Á þeim köflum mun núverandi vegur nýtast áfram sem hliðarvegur. Ný vegamót Hringvegar og Biskupstungnabrautar færast um tæplega 200 m til norðurs.

Auk breikkunar Hringvegar á um 12 km kafla verða byggðir alls um 9 km af nýjum hliðarvegum og tengingum. Með því móti verður umferð innan sveitarinnar mun öruggari auk þess sem hliðarvegir nýtast að stórum hluta fyrir hjólaleiðir. Með því móti verður til samfelld hjólaleið milli þéttbýliskjarnanna Hveragerðis og Selfoss.

Byggð verða 4 ný vegamót við Hringveg.

- tvöfalt hringtorg við Þorlákshafnarveg (38) hjá Hveragerði
- hliðruð T-vegamót við Velli (Vallavegur og Ölfusborgarvegur)
- hliðruð T-vegamót við Hvammsveg eystri (374) og Kirkjuferjuveg (3915)
- Tvöfalt hringtorg við Biskupstungnabraut (35)

Alls verða byggðar 13 nýjar brýr og undirgöng:

1. Göng undir Hringveg fyrir bíla hjá Hveragerði, vestan hringtorgs
2. Göng undir Hringveg fyrir bíla hjá Hveragerði, austan hringtorgs

3. Undirgöng fyrir gangandi og hestamenn hjá Hveragerði vestan hringtorgs
4. Brú á Varmá á Hringvegi (við hlið núverandi brúar)
5. Brú á Gljúfurá á Hringvegi (við hlið núverandi brúar)
6. Brú á Gljúfurá á hliðarvegi norðan Hringvegjar
7. Brú á Bakkárhólssá á Hringvegi
8. Undirgöng/brú á Hringvegi yfir hliðarveg við Kotströnd
9. Göng undir Hringveg við Þórustaðanámu, bærustálsrör
10. Göng undir Hringveg í landi Sandhóls, vestan Bakkárhólssár, bærustálsrör
11. Reiðgöng undir Hringveg við Varmá, bærustálgöng
12. Reiðgöng undir Hringveg við Kögunarhól, bærustálgöng
13. Reiðgöng undir Hringveg í Þórustaðamýri, bærustálgöng

Breikkun Hringvegjar er í samræmi við skipulagsáætlanir sveitarfélaganna á svæðinu, Hveragerðisbæjar, Sveitarfélagsins Ölfuss og Sveitarfélagsins Árborgar.

Lagt hefur verið mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og er fjallað um framkvæmdina í tveimur matsskýrslum:

- Suðurlandsvegur, frá Hólmsá ofan Reykjavíkur að Hveragerði. Álit Skipulagsstofnunar barst þann 09.07.2009
- Suðurlandsvegur, frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Álit Skipulagsstofnunar barst þann 14.06.2010

Breyting frá matsskýrslum 2009 og 2010

Nýtt aðalskipulag Hveragerðisbæjar er í auglýsingu og þar er gert ráð fyrir breytingu á legu vegarins eins og henni er lýst í matsskýrslum frá 2009 og 2010. Breytingin er á um 2,8 km löngum kafla frá Kambarótum að Varmá og felst í því að ný veglína Suðurlandsvegjar verður sunnan Búrfellslínu í stað norðan Búrfellslínu, þ.e. veglínin hliðrast um 100 – 200 m til suðurs eins og sést á mynd 1.

Breytingarnar eru gerðar í samráði við Hveragerðisbæ og er nýtt aðalskipulag Hveragerðisbæjar sem er nú í auglýsingu í samræmi við nýja legu vegarins.

Markmið breytinganna er að gera breikkun Hringvegjar við Hveragerði (Suðurlandsvegjar) vegtæknilega betri og bæta þar með umferðaröryggi og greiða fyrir aukinni umferð um Suðurlandsveg. Auk þess mun breytingin skapa betra landrými til uppbyggingar í þéttbýlinu norðan Búrfellslínu.

Í tillögu að greinargerð Hveragerðisbæjar með Aðalskipulagi Hveragerðisbæjar 2017-2029, dags. 5. júlí 2017, er fjallað um Samgöngur í kafla 3.14. Þar segir í kafla 3.14.1. (Götur, vegi og stígar):

Stofnbrautir innan Hveragerðis eru Suðurlandsvegur og Þorlákshafnarvegur, einnig stuttur kaflir af Breiðumörk. Suðurlandsvegur mun færast til suðurs frá núverandi legu og verða 2+2 vegur með mismögum gatnamótum á vegamótum Suðurlandsvegjar, Þorlákshafnarvegjar og Breiðumerkur. Sem tímabundin lausn verður vegurinn 2+1 og hringtorg á gatnamótunum. Við framkvæmdina er áætlað að komi nokkur undirgöng, en mismögum gatnamótum austan Varmár verður einnig frestað þar til uppbygging hefst austan Varmár, á Sólborgarsvæðinu.

Eftir færslu Suðurlandsvegur verður um 2,8 km kafli af núverandi Suðurlandsvegi aflagður sem stofnbraut. Á kaflanum milli Vesturmerkur (ný tengibraut sem fer í undirgöng) og Breiðumerkur verður vegurinn tengibraut, en mun að öðru leyti nýtast að hluta sem hjólreiðastígur, safngata eða húsagata. Vestasti hluti hans, næst Kambavegi, leggst alveg af.

(Aðalskipulag Hveragerðisbæjar 2017-2029, tillaga að greinargerð-5.júlí 2017:bls.63)

Umhverfisskýrsla Aðalskipulags Hveragerðisbæjar

Í umhverfisskýrslu aðalskipulagsins, í kafla 4 (bls. 78) í tillögu að greinargerð, er fjallað um færslu Suðurlandsvegur. Í kafla 4.2.9. (bls. 95) eru umhverfisáhrif færslunnar metin. Þar segir:

4.2.9 Færsla Suðurlandsvegur

Árið 2009 var gerð breyting á aðalskipulagi Hveragerðisbæjar 2005-2017, þar sem gert var ráð fyrir færslu Suðurlandsvegur til suðurs og unnið umhverfismat áætlana og framkvæmda í tengslum við breytinguna. Niðurstaða þess mats var að sú að breytingin hefði jákvæð áhrif á umhverfisþættina íbúðarbyggð, útivist, umferðaröryggi og hagræna og félagslega þætti. Að breytingin hefði óveruleg áhrif á fuglalíf, náttúruminjar vatnsvernd og hljóðvist og neikvæð áhrif á jarðmyndanir, gróðurfar, fornminjar og landslag. (Landform, 2009)

Í tengslum við yfirstandandi endurskoðun var lengi vel gengið út frá því að vegfærslan yrði óbreytt, svokallaður vegkostur A, sjá mynd 41 hér að neðan. Við nánari skoðun og undirbúning á hönnun vegarins skv. valkosti A, lagði Vegagerðin fram annan valkost, vegkost B, þar sem Suðurlandsvegur færi suður fyrir Búrfellslínu 2. Valkostir A og B voru kynntir á íbúafundi 28. febrúar 2017. Við nánari skoðun veggöngu á planlegu vegarins, mislægum gatnamótum og þverun undir Búrfellslínu, var ljóst að útfæra þyrfti valkost B og sendi Vegagerðin því tvær tillögur að þeirri útfærslu; veglínu V9 (valkostur C) og veglínu V10 (valkostur D). Þessir valkostir eru allir metnir hér að neðan.

Valkostir

- A. Lega Suðurlandsvegur (gul) breytist frá núverandi legu, þ.e. frá þeim stað þar sem komið er út úr neðstu beygjuni í Kömbum. Fjarlægð milli núverandi hringtorgs á móts við Breiðumörk og miðju þess nýja (í framtíðinni mislæg gatnamót), er upb. 117m.
- B. Lega Suðurlandsvegur (rauð) breytist frá þeim stað, þ.e. þar sem neðsta beygjan í Kömbum byrjar og fer suður fyrir Búrfellslínu 2. Fjarlægð milli núverandi hringtorgs á móts við Breiðumörk og miðju þess nýja (í framtíðinni mislæg gatnamót), er upb. 230m.
- C. Vegfærsla V9 (appelsínugul). Vegur fer suður fyrir Búrfellslínu 2 með víðari beygju neðst í Kömbum en í valkosti B. Fjarlægð milli núverandi og nýrra gatnamóta er 314m.
- D. Vegfærsla V10 (fjólublá). Vegfærsla svipuð og í kosti C, nema gatnamót liggja enn sunnar eða í 366m fjarlægð.

(Aðalskipulag Hveragerðisbæjar 2017-2029, tillaga að greinargerð-5.júlí 2017:bls.95)

Sú leið sem umhverfisáhrif voru metin af á árunum 2009-2010 er kölluð Valkostur A og liggur norðan Búrfellslínu 2. Hún er sýnd gul á mynd 41 (bls. 96 í tillögu að greinargerð). Nánari hönnun leiddi í ljós að færsla Hringvegur í aðalskipulagi árið 2009 var ekki nægileg til þess að leysa vegtæknileg vandamál við þverun tengibrauta og Hringvegur auk þrængsla við fyrirhuguð mislæg vegamót Hringvegur og Þorlákshafnarvegur. Færslan árið 2009 náði að helgunarsvæði Búrfellslínu 2 að norðanverðu og þurfti því að færa veglínuna suður fyrir Búrfellslínu 2 til þess að skapa rými. Nemur færslan víðast hvar um 100 m en allt að 200 m þar sem Hringvegur sveigir frá línunni áður en hann þverar hana.

Leiðin sem tekin hefur verið ákvörðun um að velja er kölluð Valkostur C, veglína V9, og liggur sunnan við Búrfellslínu 2. Með valkosti C má lækka vegfyllingar umtalsvert og lágmarka þar með sjónræn áhrif Hringvegur ásamt því að minnka efnisnotkun jarðefna verulega. Stækkun beygjuradiuss og stytting neðstu beygju í Kömbum hefur auk þess mjög jákvæð áhrif á umferðaröryggi. Valkostur C er sýndur með appelsínugulri línu á mynd 1.



Mynd 1. Færsla Suðurlandsvegur, valkostir A-D ásamt núverandi legu vegarins (Úr greinargerð með Aðalskipulagi Hveragerðisbæjar 2017-2029)

Í umhverfisskýrslu aðalskipulagsins segir (kaflí 4.2.9):

Umhverfisáhrif: Valkostirnir eru líklegir til að hafa áhrif á umhverfisþættina **Samfélag** (samgöngur, byggð og auðlindir), **Náttúrufar og minjar**, **Heilsu og öryggi**, og **Landslag og ásýnd**.

Samfélag (Samgöngur) Tilgangur með færslu Suðurlandsvegur er sá að veita möguleika á að tvöfalda hann og þannig að bæta umferðaröryggi og greiða fyrir vaxandi umferð um Suðurlandsveg. Í öllum valkostum A-D er gert ráð fyrir undirgöngum undir þjóðveginn, sem tengja munu núverandi byggð og fyrirhugaða byggð sunnan við þjóðveg. Í kosti A er það vandkvæðum bundið að ná réttum halla frá tengibrautum í undirgöng, sem varð m.a. til þess að Vegagerðin setti fram kost B og við það náðist betri lausn á hönnun undirganganna. Hins vegar er erfitt að koma fyrir mismögum gatnamótum í kosti B sökum nálægðar við möstur á BÚ2. Í kostum C og D eru vegtæknileg atriði uppfyllt, bæði hvað varðar undirgöng og gatnamót, en í kosti D munu gatnamót framtíðar tengibrauta og Þorlákshafnarvegur lenda að hluta til innan sveitarfélagamarka Ölfuss ef uppfylla á fjarlægð milli mismögum gatnamóta og annarra vegtenginga. Neðsta beygjan í Kömbum er þengst í valkosti A en víðust og þar með best í valkostum C og D. Valkostur C er sá kostur sem uppfyllir vegtæknileg atriði hvað best.

(Byggð og auðlindir) Allir valkostir auka landrymi milli núv. byggðar og þjóðvegur, kostur A þó minnst, en þegar vegurinn er kominn suður fyrir Búrfellslínu, er það helgunarsvæði línunnar sem ákvarðar mörk landnýtingar. Land þetta getur nýst undir ýmsa landnotkun s.s. athafnasvæði, verslun- og þjónustu og miðsvæði. Þar sem uppbyggingu sunnan við veg hefur að mestu verið frestað fram yfir skipulagstímabilið, er breytingin ekki talin hafa áhrif á landnotkun þar. Ákjósanlegast er ef samlegðaráhrif eru milli helgunarsvæðis vegur og helgunarsvæði háspennulínu, og er það mest í kosti B en minnst í kosti D.

Náttúrufar og minjar. Vegfærslurnar hafa ekki áhrif á hverfisvernduð svæði eða náttúruminjar, en einhver áhrif á menningarminjar og þar mun kostur B hafa mest áhrif á skráða minjar. Land það sem fer undir veg er í öllum tilvikum hraun, þakið mosa og lyngi. Ekki er hætta á að framkvæmdin hafi áhrif á sjaldgæfar eða friðaðar plöntur. Breytingin mun hafa neikvæð áhrif á hraun og gróður.

Heilsa og öryggi. Tvöföldun Suðurlandsvegur eykur öryggi á veginum í öllum tilfellum en neðsta beygjan í Kambalandi er öruggust eins og hún er útfærð í kosti C og D. Kostir B, C og D hafa tvímælalaust jákvæð áhrif á hljóðvist norðan við veginn, þar sem hann mun liggja nokkru lægra í landinu. Hæðarmunur í landslagi mun því vernda núverandi byggð fyrir umferðargný og trúlegast mætti fjarlægja hljóðmanir við núverandi þjóðveg, en það þarfnast þó frekari mælinga. Breytingin mun hafa jákvæð áhrif á umhverfisþáttinn öryggi, kostir C og D mest.

Landslag og ásýnd. Breikkun vegarins mun gera hann sýnilegri í öllum tilvikum en hæðarlega mun í því sambandi skipta töluvert miklu máli. Í kostum B, C og D mun vegurinn liggja lægra í landinu og hafa minni sjónræn áhrif, hvort sem séð er frá byggðinni í Hveragerði eða sunnan frá. Í öllum tilvikum myndast nýtt sjónarhorn á bæinn sem ræðst af útfærslu vegarins.

Umhverfisþættir	Áhrif			
	Valkostur A. Þjóðvegur norðan við Búrfellslínu 2	Valkostur B. Þjóðvegur sunnan við Búrfellslínu 2	Valkostur C. Þjóðvegur sunnan við BÚ2, útfærsla V9	Valkostur D. Þjóðvegur sunnan við Bú2, útfærsla V10
Samfélag (samgöngur)	-	--	+	-
Samfélag (Byggð og auðlindir)	+	++	+	+
Náttúrufar og minjar	-	-	-	-
Heilsa og öryggi	+	+	++	++
Landslag og ásýnd	-	0	0	-

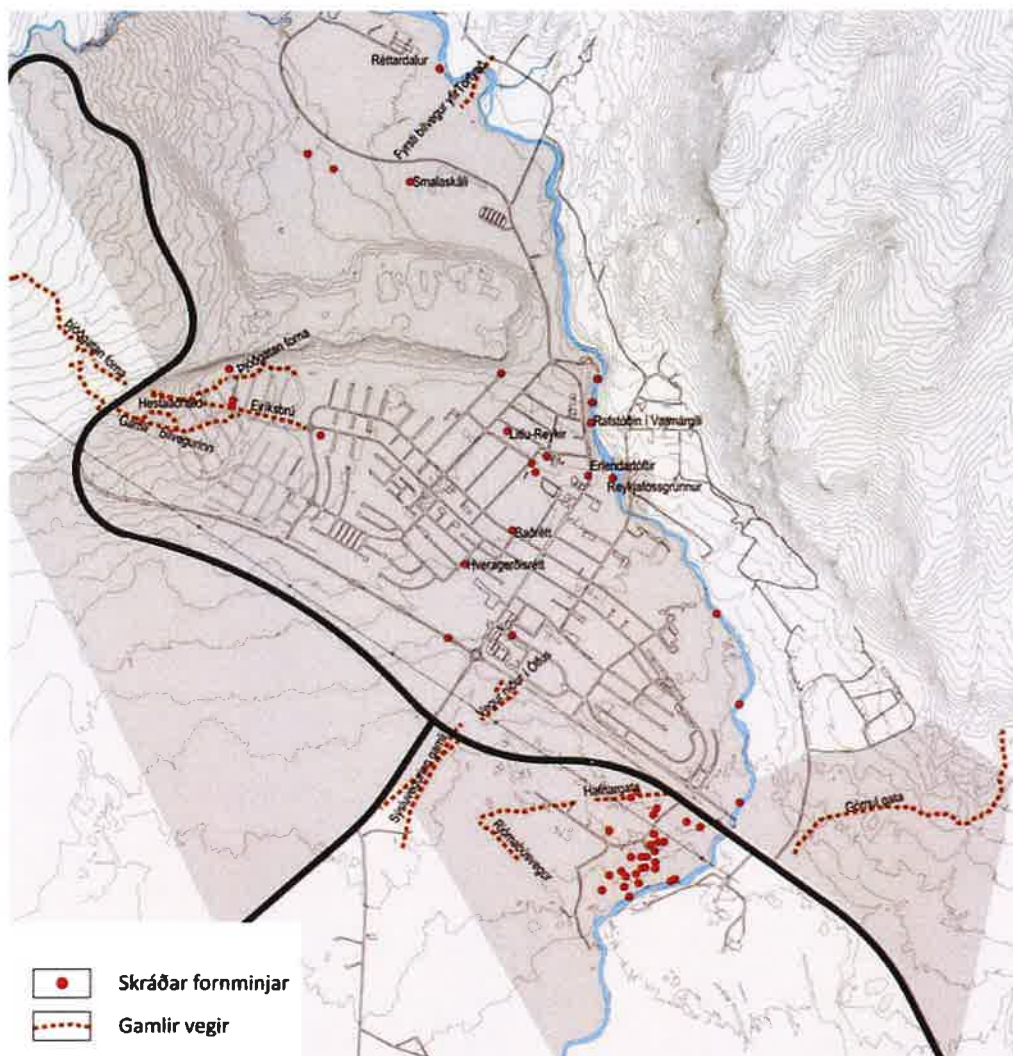
Niðurstaða og mótvægisáðgerðir: Ljóst er að mjög er til hagsbóta að færa veginn suður fyrir Búrfellslínu 2 varðandi flesta þá þætti sem nefndir eru. Flestar tæknilegar hindranir liggja í vegi fyrir því að kostur B sé raunhæfur, nema með miklum tilkostnaði við færslu háspennumastra og sömuleiðis hefur kostur A töluverða vegtæknilega ókosti. Vegkostur C (vegur V9) er sá kostur sem uppfyllir vegtæknileg og öryggissjónarmið hvað best, hefur jákvæð áhrif á byggð og fellur nokkuð vel að landslagi.

Breytingin mun hafa neikvæð áhrif á hraun og gróður sökum umfangs röskunar. Áhersla er lögð á að ekki verði rask umfram það sem nauðsynlegt er og að frágangi á röskuðu svæði utan vegarins verði háttað þannig að það falli vel að umhverfinu, t.d. með því að velja gróðurtegundir úr nærliggjandi umhverfi, eins og gamburmosa, lyng, víði ofl.

Með breytingunni fækkar vegamótum frá Hveragerði inn á Suðurlandsveg, á kaflanum milli Varmár og Kamba. Í öryggissjónarmiði er mikilvægt að byggður verði upp tengivegur í framhaldi af Sunnumörk, yfir Varmá og austur að gatnamótum við Sólborgarsvæðið (síðar mislægum gatnamótum) og að sá vegur komi um leið og færsla þjóðveggarins. Þannig yrði til flóttaleið frá Hveragerði, þ.e. ef tengingin um Breiðumörk skyldi einhverra hluta vegna lokast eða teppast.

Fornminjar

Í tillögu að greinagerð aðalskipulags Hveragerðis eru sýndar skráðar fornminjar úr aðalskráningu Fornleifastofnunar Íslands frá árinu 2002. Á mynd 16 úr greinagerðinni má sjá að vegurinn hefur ekki áhrif á skráðar fornminjar en valkostir A og C fara báðir yfir gamla vegi. Valkostur C fer yfir „Sýsluveginn gamla“ en valkostur A fór yfir „Veg niður í Ölfus“.



Mynd 16 Skráðar fornleifar og fornar leiðir

Í tveimur matsskýrslum fyrir framkvæmdina sem getið er framfar í bréfinu og Skipulagsstofnun hefur gefið álit um, er fjallað um fornleifar. Fjögurra fornminja er getið vestan Varmár í matsskýrslu Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Áhrif á þessa staði (númeraðir 68, 69, 70 og 72 í skýrslu) breytast ekki við færslu veglínunnar. Í matsskýrslu fyrir Hólmsá ofan Reykjavíkur að Hveragerði eru ekki skráðar fornminjar sunnan Hveragerðis á áhrifasvæði veglínunnar sem þar var könnuð (Valkostur A á mynd 1).

Fornleifaskráning í tillögu að greinagerð aðalskipulags er álitin fullnægjandi fyrir það svæði sem ekki var kannað við gerð umhverfismats framkvæmdanna sem getið er framfar.

Samantekt

Vegagerðin telur að þær upplýsingar sem koma fram um færslu Hringvegar og áhrif færslunnar á umhverfið, í tillögu að greinargerð Hveragerðisbæjar með Aðalskipulagi Hveragerðisbæjar 2017-2029, að viðbættum upplýsingum í bréfi þessu séu fullnægjandi fyrir Skipulagsstofnun til að taka ákvörðun um matsskyldu breytinganna. Frekari rannsóknir eru ekki taldar bæta neinu við þær upplýsingar sem þegar liggja fyrir. Á meðfylgjandi uppdráttum er gerð grein fyrir staðsetningu fyrirhugaðrar veglínu í samræmi við tillögu að Aðalskipulagi Hveragerðisbæjar.

Virðingarfyllst,



Guðmundur Valur Guðmundsson
(guðmundur.v.guðmundsson@vegagerdin.is)