

## SUÐURLANDSVEGUR

## FRÁ HVERAGERÐI OG AUSTUR FYRIR SELFÖSS



**Tillaga**  
**að matsáætlun**  
Febrúar 2009





## SAMANTEKT

Vegagerðin áformar að auka umferðaröryggi og afkastagetu Suðurlandsvegur, Hringvegur 1, á um 12 km vegkafla frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Þessu hyggst Vegagerðin ná með því að aðskilja akstursstefnur og fækka vegamótum.

Áformað er að byggja 2+2 veg og mislæg vegamót við Sólborgarhverfi, Hvammsveg eystri (374), Biskupstungnabraut (35) og við Laugardæli austan Selfoss. Einnig er áformað að byggja veggöng undir Suðurlandsveg við Kotstrandarkirkju og við Þórustaðanámu. Þá verður vegurinn færður norður fyrir Selfoss og ný brú byggð yfir Ölfusá. Tengingum verður fækkað og reiðleiðir aðlagðar nýju vegakerfi. Gert er ráð fyrir að göngu- og hjólaleiðir verði á og með hliðarvegum.

Hugsanlegt er að verkið verði unnið í áföngum þannig að byggður verði fyrst 2+1 vegur, með vegamótum í plani og þegar umferðarmagn kallar eftir því, fjölgað í tvær akreinar í hvora átt, þá hugsanlega með þröngu sniði.

Tvöföldun Suðurlandsvegur og gerð mislægra vegamóta er matskyld framkvæmd skv. tl. 10. ii. í 1. viðauka laga nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum.

Í matsáætlun þessari sem nú er til meðferðar hjá Skipulagsstofnun er gerð grein fyrir framkvæmdinni og jafnframt lýst hvernig staðið verður að rannsóknum og hvaða umhverfisþætti verður lögð áhersla á að fjalla um í frummatsskýrslu. Þegar matsáætlunin hefur fengið staðfestingu Skipulagsstofnunar verður frummatsskýrsla unnin í samræmi við hana.

Allir hafa rétt til að senda skriflegar athugasemdir vegna matsáætlunarinnar til Skipulagsstofnunar.

Upplýsingar um framkvæmdina eru aðgengilegar á heimasíðum Vegagerðarinnar [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is), verkfræðistofunnar Eflu [www.efla.is](http://www.efla.is) og á heimasíðu Skipulagsstofnunar [www.skipulag.is](http://www.skipulag.is).

Vegagerðin hefur falið verkfræðistofunni Eflu að annast mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Árni Bragason náttúrufræðingur á Eflu er verkefnisstjóri við vinnslu mats á umhverfisáhrifum og Baldvin Einarsson yfirverkfræðingur á Eflu verkstýrir frumhönnun vegarins. Tengiliður framkvæmdaraðila er Svanur G. Bjarnason, svæðisstjóri Vegagerðarinnar á Suðursvæði.

## EFNISYFIRLIT

<b>SAMANTEKT</b> .....	<b>II</b>
<b>EFNISYFIRLIT</b> .....	<b>3</b>
<b>MYNDA OG TÖFLUSKRÁ</b> .....	<b>4</b>
<b>1 INNGANGUR</b> .....	<b>5</b>
1.1 ALMENNT .....	5
1.2 MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM .....	5
1.3 TILGANGUR MEÐ MATSÁÆTLUN .....	5
1.4 YFIRLIT YFIR MATSFERLIÐ .....	5
1.5 TÍMAÁÆTLUN MATSFERILS .....	5
<b>2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA</b> .....	<b>7</b>
2.1 TILGANGUR OG MARKMIÐ .....	7
2.2 TVÖFÖLDUN SUÐURLANDSVEGAR .....	7
2.3 VEGAMÓT OG VEGTENGINGAR.....	8
2.3.1 Sólborgir.....	9
2.3.2 Hvammsvegur eystri .....	10
2.3.3 Biskupstungnabraut .....	11
2.3.4 Laugardælavegamót .....	12
2.4 VALKOSTIR VEGNA ÞVERUNAR ÖLFUSÁR.....	12
2.5 BRÚARGERÐ .....	13
2.6 ÁFANGASKIPTING FRAMKVÆMDARINNAR .....	13
2.7 REIÐ-, GÖNGU- OG HJÓLALÉIÐIR.....	13
2.8 NÚLLKOSTUR .....	13
<b>3 FRAMKVÆMDA- OG ÁHRIFASVÆÐI</b> .....	<b>14</b>
3.1 STAÐSETNING OG STAÐHÆTTIR .....	14
3.2 UMFERÐ OG UMFERÐARÖRYGGI .....	15
3.3 AFMÖRKUN FRAMKVÆMDASVÆÐIS OG ÁHRIFASVÆÐI .....	15
3.4 FYRIRLIGGJANDI SKIPULAGSÁÆTLANIR .....	16
3.4.1 Svæðisskipulag .....	16
3.4.2 Aðalskipulag.....	16
3.4.3 Deiliskipulag.....	17
3.5 EIGNARHALD .....	17
3.6 LEYFISVEITINGAR.....	17
<b>4 UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM</b> .....	<b>18</b>
4.1 ÞÆTTIR FRAMKVÆMDAR SEM VALDA UMHVERFISÁHRIFUM .....	18
4.1.1 Jarðrask af völdum vegagerðar .....	18
4.1.2 Umferð á framkvæmdatíma.....	18
4.1.3 Umferð á rekstartíma .....	18
4.1.4 Efnistaka og frágangur .....	18
4.2 UMHVERFISÞÆTTIR, ÁHERSLUR Í MATSVINNU .....	18
4.2.1 Almennt.....	18

4.2.2	Umhverfisþættir .....	18
4.2.3	Jarðfræði og jarðmyndanir .....	19
4.2.4	Gróðurfar .....	19
4.2.5	Fuglalíf .....	19
4.2.6	Vötn og vatnalíf .....	19
4.2.7	Náttúruminjar .....	20
4.2.8	Fornleifar .....	20
4.2.9	Hljóðvist .....	20
4.2.10	Landslag og sjónrænir þættir .....	20
4.2.11	Samfélagsleg áhrif .....	21
4.2.12	Samgöngur og samgönguöryggi .....	21
4.2.13	Náttúruvá .....	21
4.2.14	Umhverfisáhrif á framkvæmdatíma .....	21
<b>5</b>	<b>KYNNING OG SAMRÁÐ .....</b>	<b>22</b>
5.1	SAMRÁÐ .....	22
5.2	KYNNING Á DRÖGUM AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN .....	22
5.3	TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN .....	22
5.4	KYNNING Á FRUMMATSSKÝRSLU .....	22
	<b>HEIMILDASKRÁ .....</b>	<b>23</b>
	<b>VIÐAUKI 1 .....</b>	<b>24</b>
	YFIRLITSKORT FRAMKVÆMDASVÆÐIS .....	24
	<b>VIÐAUKI 2 .....</b>	<b>24</b>
	<b>MYNDA OG TÖFLUSKRÁ</b>	
	Mynd 1.1 <i>Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br. Drög að tillögu að matsáætlun eru nú auglýst til kynningar og óskað er eftir athugasemdum.</i> .....	6
	Mynd 2-1 <i>Yfirlitsmynd af framkvæmdasvæði (stærri mynd fylgir í viðauka).</i> .....	7
	Mynd 2-2 <i>Horft frá Arnarbælisvegi (375) vestur að Kotstrandarkirkju. Suðurlandsvegur verður færður til norðurs og vegurinn hér nýttur sem vegtenging.</i> .....	8
	Mynd 2-3 <i>Horft suðaustur frá Ölfusborgavegi að staðsetningu fyrirhugaðra mislægra Sólborgarvegamóta við Klifkletta.</i> .....	9
	Mynd 2-4 <i>Tenging verður frá hliðarvegi til norðurs inn á Hvammsveg.</i> .....	9
	Mynd 2-5 <i>Horft til suðausturs. Kögunarhóll til vinstri í baksýn, Kotstrandarhóll (fyrir miðju) og Kotstrandarkirkja til hægri. Nýr vegur verður norðan við Kotstrandarhól, fjær kirkjunni.</i> .....	10
	Mynd 2-6 <i>Horft austur frá Kirkjuferjuvegi (3915) að staðsetningu fyrirhugaðra mislægra vegamóta við Hvammsveg eystri (374). Ingólfsfjall og Kögunarhóll sjást í baksýn.</i> .....	10
	Mynd 2-7 <i>Horft vestur að Hvammsvegi eystri (374) frá afleggjara við Hvalsveg (3760). Mislæg vegamót verða hér reist með vegtengingum sunnan vegar.</i> .....	11
	Mynd 2-8 <i>Ný vegamót við Biskupstungnabraut og valkostir fyrir veglinur yfir Ölfusá.</i> .....	11
	Mynd 2-9 <i>Horft yfir svæðið austan við Selfoss frá Svarfhólsgolfvelli.</i> .....	12
	Mynd 2-10 <i>Skv. valkosti 1 mun ný brú þvera miðja Efri-Laugardælaeyju og fara inn á syðsta hluta Svarfhólsvallar austan Ölfusár.</i> .....	12
	Tafla 3-1 <i>Umferð á Suðurlandsvegi árið 2007.</i> .....	15

# 1 INNGANGUR

## 1.1 Almennt

Vegagerðin áformar að tvöfalda Suðurlandsveg, Hringveg 1 á um 12 km kafla frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Byggður verður 2 + 2 vegur með 4 mislægum vegamótum við Sólborgarhverfi, Hvammsveg eystri (374), Biskupstungnabraut (35) og við Laugardæli austan Selfoss. Þá verður vegurinn færður norður fyrir Selfoss og ný brú byggð yfir Ölfusá og á kaflanum frá Kotströnd og að Hvammsvegamótum verður veglínu breytt. Tengingum verður fækkað og reiðleiðir lagaðar að nýjum tvöföldum vegi. Hliðarvegir verða meðfram Hringveginum til að tengja saman vegi og afleggjara að bæjum. Gert er ráð fyrir að gangandi og hjólandi umferð fari um hliðarvegi. Akstursgöng verða á móts við Kotstrandarkirkju og við Þórustaðanámu í Ingólfsfjalli. Verkið verður hugsanlega unnið í áföngum.

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi og afkastagetu Suðurlandsvegur með því að aðskilja akstursstefnur og fækka vegamótum.

Vegurinn liggur um sveitarfélögin Hveragerðisbæ, Ölfus, Árborg og Flóahrepp.

## 1.2 Mat á umhverfisáhrifum

Tvöföldun Suðurlandsvegur og gerð mislægra vegamóta er matskyld skv. tl. 10. ii. í 1. viðauka laga nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum.

Vegagerðin hefur falið Eflu hf. verkfræðistofu að annast mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Árni Bragason náttúrufræðingur á Eflu er verkefnisstjóri við vinnslu mats á umhverfisáhrifum og Baldvin Einarsson yfirverkfræðingur á Eflu verkstýrir frumhönnun vegarins. Tengiliður framkvæmdaraðila er Svanur G. Bjarnason, svæðisstjóri Vegagerðarinnar á Suðursvæði.

## 1.3 Tilgangur með matsáætlun

Í matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni, framkvæmda- og áhrifsvæði 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.

## 1.4 Yfirlit yfir matsferlið

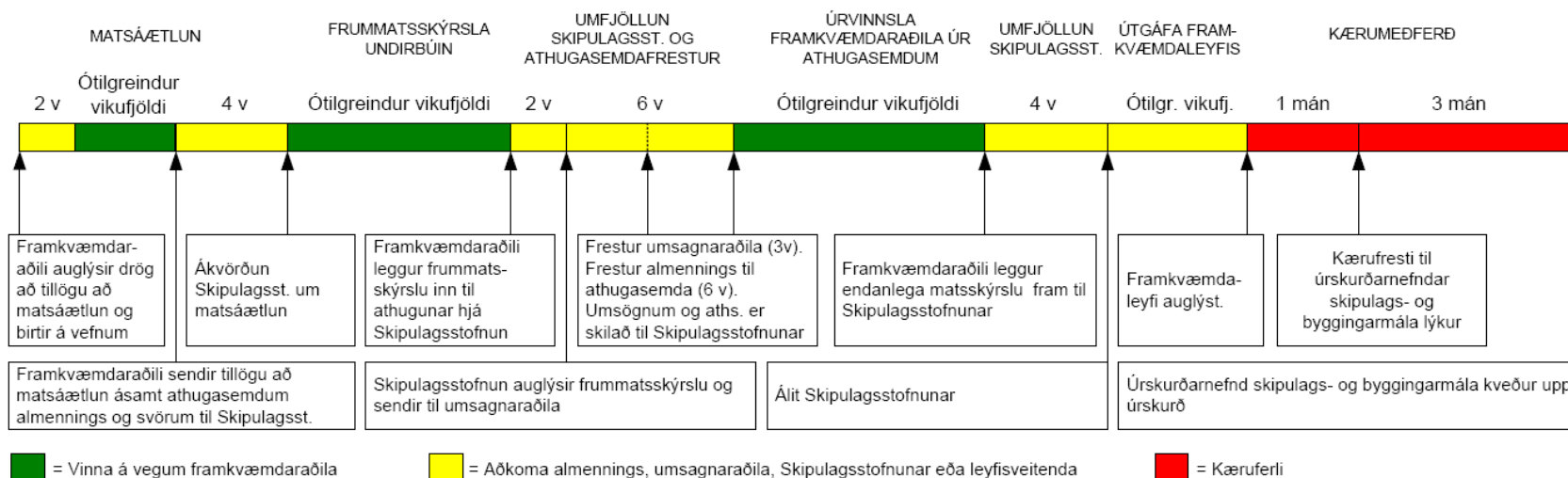
Aðferðin sem beitt er við mat á umhverfisáhrifum er í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. og reglugerð nr. 1123/2005. Matsferlið skv. lögnum er sýnt á mynd 1.1. Nánari upplýsingar um matsferlið má finna á vef Skipulagsstofnunar, [www.skipulag.is](http://www.skipulag.is).

## 1.5 Tímaáætlun matsferils

Drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt um rúmlega tveggja vikna skeið í janúar 2009 og bárust alls 16 athugasemdir frá einstaklingum, sveitarfélögum og félagasamtökum (sjá viðauka 2). Tillaga að matsáætlun er nú til meðferðar hjá Skipulagsstofnun.

Fallist Skipulagsstofnun á tillögu að matsáætlun verður hún að gildandi matsáætlun.

Áætlað er að skila frummatsskýrslu inn til meðferðar Skipulagsstofnunar í júní 2009 og að álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu fyrir framkvæmdina geti legið fyrir í september 2009.



**Mynd 1.1** Ferli mats á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 m.s.br. Drög að tillögu að matsáætlun eru nú auglýst til kynningar og óskað er eftir athugasemdum.



## 2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA

### 2.1 Tilgangur og markmið

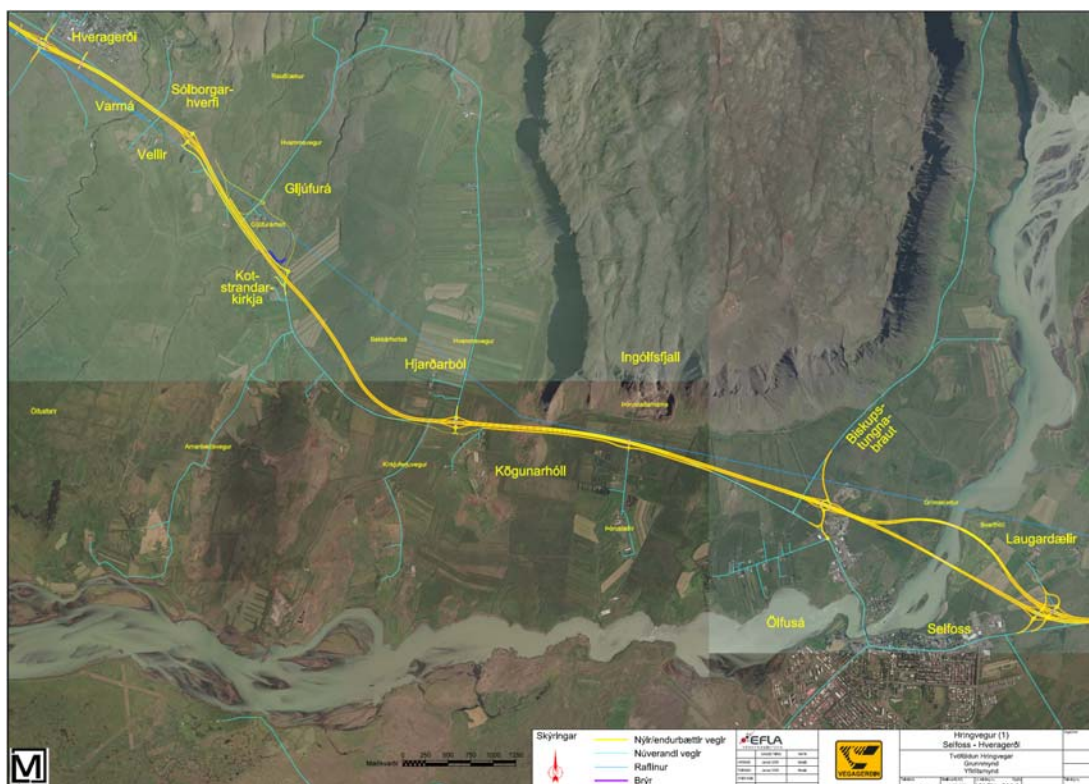
Vegagerðin áformar að auka umferðaröryggi og afkastagetu Suðurlandsvegur. Þessu hyggst Vegagerðin ná með því að aðskilja akstursstefnur og fækka vegamótum.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um hugsanlega áfangaskiptingu verksins, sem gæti falið í sér 2+1 veg og 2+2 veg með þröngu sniði og vegamótum í plani og 2+2 veg samkvæmt A1 staðli 34 metra breiðum og mislægum vegamótum á 4 stöðum.

Reiðleiðir, göngu- og hjólaleiðir verða lagaðar að nýjum vegi og þær gerðar öruggari.

### 2.2 Tvöföldun Suðurlandsvegur

Vegurinn sem til stendur að endurbyggja er um 12 km langur, frá Þorlákshafnarvegi við Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Ólfusá verður þveruð með nýrri brú ofar, annað hvort um Efri Laugardælaeyju eða neðan Grímsskletts og Ferjuholts.



**Mynd 2-1** Yfirlitsmynd af framkvæmdasvæði (stærri mynd fylgir í viðauka).

Í frummatsskýrslu fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur frá Hólmsá ofan Reykjavíkur að Hveragerði er gert ráð fyrir mislægum gatnamótum við Þorlákshafnarveg, með tengingum undir veginum. Gert er ráð fyrir að Sogslína 2 verði fjarlægð og verða því vegamótin færð fjær bænum og vegurinn allur frá neðstu beygju Kambanna réttur af. Aflagður vegur nær Hveragerði verður nýttur sem veltenging eða frá- og aðrein fyrir þéttbýlið uns vegurinn færirst aftur að núverandi veglínu austan við gatnamót Grænumarkar.



Vegurinn verður tvöfaldaður til suðurs næst Hveragerði til að nýta sem best núverandi veg. Austan vegamóta Sólborgarhverfis verður breikkað til norðurs og nýr tvöfaldur vegur lagður norður fyrir Kotstrandarhól og í nýrri legu að núverandi vegi vestan Hjarðarbóls. Mislæg vegamót verða við Hvammsveg eystri (374). Núverandi vegur verður nýttur sem hliðarvegur og tengivegur fyrir íbúa sunnan vegar.



**Mynd 2-2** Horft frá Arnarbælisvegi (375) vestur að Kotstrandarkirkju. Suðurlandsvegur verður færður til norðurs og vegurinn hér nýttur sem vegtenging.

Sunnan Ingólfsfjalls austur að nýjum mislægum vegamótum í Laugardælum við Gaulverjabæjarveg (33) er dregin ný og beinni veglína norður fyrir þéttbýli Selfoss. Þar verður byggður nýr tvöfaldur vegur og ný brú yfir Ölfusá, með mislægum vegamótum við Biskupstungnabraut (35) og tenging við Selfoss. Aflagður vegur verður nýttur sem hliðarvegur frá veggöngum við Þórustaðanámu að Árbæjarhverfi og þéttbýlinu við Selfoss.

Vegna þrengsla við Kotströnd verður breikkun til norðurs og vegurinn verður lagður norður fyrir Kotstrandarhól. Ný veglína réttir af varhugaverðar beygjur, að Hvammsvegi eystri (374). Þar fyrir austan verður breikkun og vegtengingar til suðurs að nýjum veggöngum við Þórustaði. Lagt er til að ný veglína verði norðan núverandi vegar, sem skapar aukið rými fyrir mislæg vegamót við Biskupstungnabraut og Selfoss.

Lögð er fram tillaga um tvær veglínur yfir Ölfusá. Önnur er í samræmi við aðalskipulag Árborgar og liggur hún um Efri – Laugardælaeyju í Ölfusá. Hin veglínan sveigir upp með ánni, fer í gegnum Hellisskóg og þverar ána neðan Grímskletts og yfir á Ferjuholt austan árinna. Fyrirhuguð lega þjóðvegur yfir miðja Efri - Laugardælaeyju hefur lengi verið inni á aðalskipulagi og hefur því uppbygging skógræktarsvæðisins tekið mið af því, til norðurs og suðurs.

Í frummatsskýrslu verður gerð nánari grein fyrir útfærslum á veginum, vegamótum og vegtengingum í ljósi athugana og mats á áhrifum þeirra.

Viðurkenndar efnisnámur verða nýttar til efnistöku við framkvæmdina og verða því gerð nánari skil í frummatsskýrslu.

## 2.3 Vegamót og vegtengingar

Byggð verða 4 ný mislæg vegamót á 2+2 vegi og fækkað verður vegtengingum frá því sem nú er. Mislæg vegamót verða við nýtt Sólborgarhverfi austan Varmár, við Hvammsveg eystri (374), við Biskupstungnabraut (35) og við Gaulverjabæjarveg (33) í Laugardælum austan Selfoss. Veggöng verða við Kotströnd og við Þórustaðanámu. Yfirlitsmynd af vegamótum og vegtengingum má sjá í Viðauka 1.

### 2.3.1 Sólborgir

Í nýju hverfi að Sólborgum austan Varmár, norðan Suðurlandsvegur, er gert ráð fyrir rúmlega 2000 íbúum fyrir lok skipulagstímabils Hveragerðisbæjar 2007 – 2017. Gert er ráð fyrir að athafna- og iðnaðarhverfi neðst í hverfinu njóti góðs af nálægð við Suðurlandsveg ásamt því að tryggja betri hljóðvist innan hverfisins. Byggð verða mislæg gatnamót fyrir sunnan miðju Sólborgarhverfisins, norðan við svokallaða Klifkletta sem standa við veginn. Gert er ráð fyrir að vegtengingar fari undir Suðurlandsveg með tveimur hringtorgum.



**Mynd 2-3** Horft suðaustur frá Ölfusborgavegi að staðsetningu fyrirhugaðra mislægra Sólborgarvegamóta við Klifkletta.

Tengivegur verður norðan Suðurlandsvegur sem þjónar nýju Sólborgarhverfi ásamt fyrirhugaðri einbýlislóðabyggð báðum megin Rauðalækjar („Helluholtshverfi“), í landi Gljúfurárholts. Sunnan vegar verður vegtenging fyrir athafnasvæði hestamanna að Völlum, en þar er nú starfrækt hótél og ferðaþjónusta. Hliðarvegur verður einnig lagður sunnan vegar til austurs allt að Gljúfurá sem þjónar sem tenging að bæjum sem þar eru. Tengivegur verður frá mislægum vegamótum Sólborgarhverfis að Hvammsvegi.



**Mynd 2-4** Tenging verður frá hliðarvegi til norðurs inn á Hvammsveg.

Ýmsar tillögur hafa verið til skoðunar varðandi vegtengingar við Gljúfurá/Kotströnd. Vegna þrengsla við Kotströnd verður breikkun norðan við núverandi veg.

Nýr Suðurlandsvegur mun víkja frá núverandi vegi áður en komið er að Kotstrandarkirkju og farið verður norðan við Kotstrandarhóll (mynd 2-5).

Núverandi Suðurlandsvegur verður nýttur sem hliðarvegur sem liggja mun að mislægum vegamótum við Hjarðarból. Á þennan hátt skapast mun öruggari aðkoma að bæjum á svæðinu og góðar tengingar við Arnarbælisveg (375) og Kirkjuferjuveg (3915). Veggöng verða undir Suðurlandsveg á mótis við Kotströnd.



**Mynd 2-5** Horft til suðausturs. Kögunarhóll til vinstri í baksýn, Kotstrandarhóll (fyrir miðju) og Kotstrandarkirkja til hægri. Nýr vegur verður norðan við Kotstrandarhól, fjær kirkjunni.

### 2.3.2 Hvammsvegur eystri

Nokkrar útfærslur hafa verið til skoðunar vegna mislægra vegamóta við Hvammsveg eystri (374). Ein tillagan var að sleppa alfarið mislægum vegamótum á þessum stað og hafa veltengingu inn á Hvammsveg frá vegamótum við Gljúfurá / Kotströnd. Sú veltenging hefði aftur á móti haft mikið rask á landi í för með sér og var talin óásættanleg.

Önnur tillaga sneri að því að staðsetja mislæg vegamót um 250 metrum austan við afleggjara að Ingólfsshvoli. Leiðin hefði svo legið upp meðfram eystri bökkum Bakkarholtsár uns vegurinn hefði sameinast Hvammsvegi ofan bæjarins Lambhaga. Sú leið hefði einnig haft töluvert rask í för með sér og því talin óviðunandi.



**Mynd 2-6** Horft austur frá Kirkjuferjuvegi (3915) að staðsetningu fyrirhugaðra mislægra vegamóta við Hvammsveg eystri (374). Ingólfsfjall og Kögunarhóll sjást í baksýn.

Lagt er til að mislæg vegamót verði við núverandi vegamót Hvammsvegur eystri og Suðurlandsvegur, mitt á milli Kirkjuferjuvegur (3915) og Hvolsvegur (3760). Hliðarvegur verður sunnan Suðurlandsvegur og tengist hann aflögðum hluta núverandi vegur sem verður hliðarvegur allt að Kotstrandarkirkju.





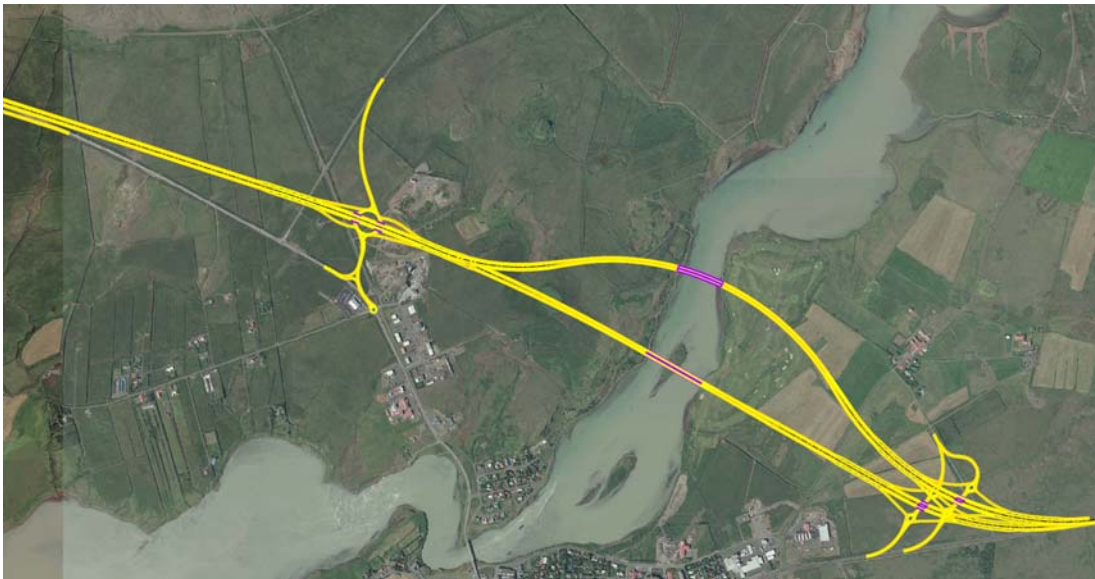
**Mynd 2-7** Horft vestur að Hvammsvegi eystri (374) frá afleggjara við Hvalsveg (3760). Mislæg vegamót verða hér reist með veltengingum sunnan vegar.

Gert er ráð fyrir veggöngum á móts við Þórustaði og Þórustaðanámu þannig að umferð frá byggðinni sunnan Suðurlandsvegur og frá námunni geti farið um hliðarveg sunnan hans, til vesturs að mislægum vegamótum Hvammsvegar eystri og til austurs að mislægum vegamótum við Biskupstungnabraut.

### 2.3.3 Biskupstungnabraut

Gert er ráð fyrir færslu vegarins til norðurs og mislægum vegamótum við Biskupstungnabraut um 300 metrum austan núverandi vegamóta (mynd 2-8).

Vegamótin munu gegna veigamiklu hlutverki fyrir samgöngur til uppsveita Árnessýslu, að þéttbýlinu á Selfossi og til nýrrar blandaðrar byggðar í Árbæjarhverfi. Þar er einnig gert ráð fyrir uppbyggingu skóla, verslunar- og þjónustumiðstöðva.



**Mynd 2-8** Ný vegamót við Biskupstungnabraut og valkostir fyrir veglínur yfir Ölfusá.

Vegagerðin leggur fram tvo valkosti til mats fyrir þverun Ölfusár. Annar valkosturinn er í samræmi við aðalskipulag Árborgar og Flóahrepps þar sem farið er yfir Efri Laugardælaeyju og yfir Svarfhólsgolfvöll, en hinn gerir ráð fyrir að vegurinn verði sveigður til norðurs og að áin verði þveruð sunnan við Grímsklett og yfir á Ferjuholt þar sem farvegur árinna er þrengstur og berandi berggrunnur er til staðar báðum megin árinna.

### 2.3.4 Laugardælavegamót

Mislæg vegamót verða austan þéttbýlisins á Selfossi með tengingu að Laugardælahverfinu til norðurs og við Selfoss og Gaulverjabæjarveg (33) til suðurs.



**Mynd 2-9** Horft yfir svæðið austan við Selfoss frá Svarfhólgolfvelli.

## 2.4 Valkostir vegna þverunar Ölfusár

Tveir valkostir eru lagðir fram til mats fyrir vegkaflann frá Biskupstungnabraut, yfir Ölfusá og að mismögum vegamótum við Laugardæli.

Í aðalskipulagi Árborgar er gert ráð fyrir að leiðin fari um miðja Efri-Laugardælaeyju og komi að landi Laugardæla austan árinna þar sem nú er rekinn golfvöllur Golfklúbbs Selfoss, Svarfhólvöllur. Leiðin, sem hér er kallaður valkostur 1, hefur lengi verið í skipulaginu og önnur uppbygging hefur tekið mið af staðsetningunni.



**Mynd 2-10** Skv. valkosti 1 mun ný brú þvera miðja Efri-Laugardælaeyju og fara inn á syðsta hluta Svarfhólvallar austan Ölfusár.

Valkostur 2 sem Vegagerðin leggur til að skoðaður verði er að sveigja veginn upp með ánni og þvera hana neðan Grímskletts og yfir á austurbakkan við Ferjuhól við gamla ferjustæði Laugardælaferju, á stað þar sem er traustur berggrunnur báðum megin árinna og gott brúarstæði. Veglínan klýfur útivistarsvæðið við Helliskóg og fer einnig yfir golfvöllinn og fyrirhugað íbúðasvæði Flóahrepps við Svarfhól austan árinna.

Ýmsar útfærslur á vegi frá Hveragerði að Selfossi hafa verið til skoðunar og einnig göng undir Ölfusá.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um valkosti varðandi útfærslu Suðurlandsvegar.

## 2.5 Brúargerð

Byggð verður ný brú yfir Ölfusá samhliða færslu Suðurlandsvegar norður fyrir Selfoss. Fjallað verður um tvo valkosti í frummatsskýrslu.

Staðsetningin sem er í samræmi við aðalskipulagið, valkostur 1, gerir ráð fyrir að brúin muni þvera miðja Efri-Laugardælaeyju og koma að landi á Svarfhólsvelli. Brúin verður 230 metra löng, tvískipt 100 og 130 metrar. Valkostur 2, brú við gamla ferjustæðið verður styttri eða um 160 metra löng.

Jarðfræðirannsóknir eru nú í gangi til að meta berggrunn svæðisins og aðstæður til brúargerðar.

Jarðgöng undir Ölfusá hafa einnig komið til skoðunar og þurfa þau að vera um 1700 metra löng. Aðstæður til gangagerðar eru taldar óhagstæðar þar sem mjög virkar jarðskjálftasprungur eru á svæðinu og gangamunninn á austurbakkanum verður í óhagstæðum jarðlögum. Gróft kostnaðarmat fyrir tvískipt göng með aðskildar akstursstefnur er um 5 milljarðar. Jarðgöng verða ekki valkostur í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Fjallað verður um valkosti 1 og 2 í frummatsskýrslu og þar verður gerð nánari grein fyrir staðsetningu brúa, lengd og gerð þeirra.

## 2.6 Áfangaskipting framkvæmdarinnar

Hugsanlegt er að verkið verði unnið í áföngum þannig að byggður verði fyrst 2+1 vegur, með vegamótum í plani og þegar umferðarmagn kallar eftir því, fjölgað í tvær akreinar í hvora átt, þá hugsanlega með þröngu sniði.

Í frummatsskýrslu verður fjallað 2+1, 2+2 veg með þröngu sniði og 2+2 veg, 34 metra breiðan með mislægum vegamótum og gerð nánari grein fyrir mögulegri áfangaskiptingu.

## 2.7 Reið-, göngu- og hjólaleiðir

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir aðlögun reiðleiða að nýjum Suðurlandsvegi og gerð grein fyrir staðsetningu reiðganga. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir gönguleiðum og gerð grein fyrir hjólaleiðum sem að hluta verða á hliðarvegum.

## 2.8 Núllkostur

Núllkostur er sú lausn að halda óbreyttum vegi og er það ekki talið ásættanlegt vegna umferðaröryggis. Mörg alvarleg slys hafa orðið á núverandi vegi á undanförunum árum og eru umferðarbætur taldar löngu tímabærar (sjá kafla 3.2).

### 3 FRAMKVÆMDA- OG ÁHRIFASVÆÐI

#### 3.1 Staðsetning og staðhættir

Vegurinn milli Hveragerðis og Selfoss er einn fjölfarnasti þjóðvegur landsins. Á Suðurlandsveginum öllum er umferðin einna mest á þessum vegkafla, enda margir sem sækja þjónustu, vinnu eða nám sveitafélaganna á milli. Vegurinn liggur um land fjögurra sveitarfélaga, þ. e. Hveragerðisbæjar, Ölfus, Árborgar og Flóahrepps.

Vestasti hluti framkvæmdasvæðis liggur um jaðar Hagavíkurhrauns sem er talið um 5.500 ára gamalt hraun sem rann ofan af Hellsheiði. Hveragerðisbær stendur að mestu á þessu hrauni. Vegurinn liggur síðan að mestu á vel grónum setlögum frá fyrri hluta ísaldar og á vel grónu grágryti vestan Ölfusár. Austan Ölfusár liggur framkvæmdasvæði á Þjórsárhrauninu mikla, einu mesta hrauni sem runnið hefur á jörðinni í einu gosi frá því að ísöld lauk, eða fyrir um 8.700 árum.

Mikil eldvirkni er enn á svæðinu og lýsir hún sér einna helst í tíðum jarðskjálftum og hveragosum. Hætta á stórum jarðskjálftum er hvergi meiri en á Suðurlandsundirlendinu, en mikil spenna getur myndast í jarðskorpunni vegna landreks á flekaskilum Evrópu- og Ameríkuflekanna. Suðurlandsvegur er inni á Suðurlandsskjálftabeltinu sem liggur í þrengsta skilningi frá Vatnafjöllum sunnan Heklu og vestur í Ölfus. Heimildir eru um margar mannskæðar skjálftahrinur sem riðið hafa yfir svæðið og valdið miklum búsifjum. Segja má að seinasta hrina hafi byrjað árið 2000, með öflugum skjálftum yfir 6 stigum á Richter, en nýjustu skjálftar sumarsins 2008 teljast til sömu hrinu [7,8].

Landfræðileg fjölbreytni svæðisins er mikil. Ölfusdalurinn er umkringdur fjöllum og hömrum þar sem gufustrókar setja oft mikinn svip á landslagið, enda mikinn jarðhita að finna á svæðinu í beinum tengslum við fyrrgreinda eldvirkni. Austan grösugra bakka Varmár taka við mólendi og ræktuð tún á framræstu landi. Jarðlög eru ung og lek og er því svæðið auðugt af fersku vatni þar sem regn og leysingarvatn sígur í jörðu og myndar mikla grunnvatnsstrauma. Gjöful lindasvæði renna frá fjallsrótum við Hveragerði og Ingólfsfjall.

Hefðbundinn landbúnaður var áður fyrr mjög mikill á svæðinu en hefur vikið í seinni tíð fyrir ferðaþjónustu og byggð hefur verið að þéttast með skipulagðir íbúðabyggð, þéttbýli í sveit.

Núverandi Suðurlandsvegur frá Hveragerði að Selfossi er með þversnið af gerð B1, þ. e. með tveimur akreinum og heildarbreidd 13,5 m. Nokkrir kaflar hans eru þó víða með mjórri axlir og frágangur axla með ýmsu móti, yfirleitt með klæðningu. Bundið slitlag er á öllum veginum.

Í framkvæmdinni verður reynt að hámarka nýtingu á núverandi vegi og breyta hæðarlegu hans sem minnst. Á tveimur köflum verður núverandi vegur nýttur sem hliðarvegur á 2,1 km og 1,5 km köflum þar sem nýjar veglínur verða í nýrri legu.



### 3.2 Umferð og umferðaröryggi

Umferð um Suðurlandsveg hefur aukist mikið á síðustu árum. Íbúum hefur fjölgað bæði í dreifbýli og þéttbýli á svæðinu. Umferð á veginum er nálægt 7.500 bílar á sólarhring að jafnaði og meiri á álagstímum á sumrin (tafla 3-1) [9].

**Tafla 3-1** Umferð á Suðurlandsvegi árið 2007.

Staðsetning teljara	Ársdags- umferð (ÁDU) bílar/dag	Sumardags- umferð (SDU) bílar/dag	Vetrardags- umferð (VDU) bílar/dag
Geitháls	10.107	12.547	7.689
Sandskeið	9.017	11.316	6.714
Hellisheiði	6.728	8.579	5.057
Ingólfsfjall	7.530	9.506	5.730
Selfoss, austan	3.676	4.977	2.566

Suðurlandsvegur milli Hveragerðis og Selfoss er talinn einn hættulegasti vegkaflí landsins [9]. Mörg alvarleg slys hafa orðið á vegkaflanum en frá árinu 2002 hafa þrír látist í umferðarslysum á veginum og sjö slasast alvarlega. Í öllum ofangreindum tilvikum var um framanákeyrslu að ræða, og þykir því brýnt að aðgreina akstursstefnur um þennan fjölfarna veg. Mikill fjöldi afleggjara er á veginum og þá þarf einnig að gera öruggari.

Fjallað verður um umferð og umferðaröryggi í frummatsskýrslu.

### 3.3 Afmörkun framkvæmdasvæðis og áhrifasvæði

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. Skeringar og fyllingar geta þó náð út fyrir veghelgunarsvæðið í einhverjum tilvikum.
- Truflun á framkvæmdatíma, sem bundin er við næsta nágrenni vegstæðisins og aðkomuleiða.

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar er það svæði þar sem ætla má að áhrifa af völdum framkvæmdarinnar gæti, bæði á framkvæmdatíma og á rekstartíma. 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 og búsvæði er miðað við ofangreint framkvæmdasvæði, þ.e. 30 m til hvorrar handar frá miðlínu. Áhrif á vatna- og fuglalíf nær þó lengra út. Við mislæg vegamót er mögulegt svæði beinna áhrifa töluvert stærra og aðlaga

þarf vegtengingar við aðliggjandi vegakerfi. Vegna þessa myndar svæði beinna áhrifa belti sem athugað verður í matsvinnunni.

- 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.

### 3.4 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir

#### 3.4.1 Svæðisskipulag

Ekkert staðfest svæðisskipulag er í gildi á framkvæmdasvæðinu. Um árabíl í lok 20. aldar var unnið að svæðisskipulagi fyrir Ölfus, Hveragerði og Selfoss en skipulagið var hvorki samþykkt né staðfest. Viðræður hafa farið fram um að hefja vinnu að nýju svæðisskipulagi fyrir sveitarfélögin Ölfus, Hveragerðisbæ, Árborg og Flóahrepp til næstu ára.

Aðalskipulag sveitarfélaganna Árborgar og fyrrum hreppa sameinaðs Flóahrepps byggir á grunni þeirrar stefnumörkunar sem fram kemur í *svæðisskipulagi í Flóa 2011*. Svæðisskipulagið var samþykkt árið 1992 en aldrei staðfest af ráðherra og hefur því takmarkað gildi. Breytingar og staðfestingar á aðalskipulagi sveitarfélaganna Árborgar og Flóahrepps mun því ekki kalla á breytingar á svæðisskipulaginu.

#### 3.4.2 Aðalskipulag

*Aðalskipulag Hveragerðisbæjar 2005 – 2017* var staðfest í maí 2006 [2]. Þar er gert ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur, en unnið er að breytingum vegna staðsetningu og útfærslu mismislagra vegamóta við nýja Sólborgarbyggð.

*Aðalskipulag Ölfus 2002 – 2014* var staðfest í janúar 2005 [3,4]. Það hefur verið tekið til gagngerrar endurskoðunar m. a. vegna stórframkvæmda á Hellisheiði. Í þeim drögum sem nú eru til umfjöllunar er gert ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur og mismislagum vegamótum. Tilfærsla vegarins við Kotstrandarkirkju og Ártúnshverfi kallar á breytingu á aðalskipulaginu.

*Aðalskipulag Árborgar 2005 - 2025* var staðfest í mars 2006 [12]. Tvöföldun vegarins og mismislag vegamót við Gaulverjabæjarveg (33), ásamt þverun Ölfusár um Efri Laugardælaeyju, er í samræmi við aðalskipulag Árborgar [12]. Tilfærsla vegarins vestan Selfoss, staðsetning mismislagra vegamóta við Biskupstungnabraut (35) og þverun Ölfusár samkvæmt valkosti 2 eru ekki í samræmi við skipulagið.

Syðri þverun Ölfusár eins og hún kemur fram í gildandi aðalskipulagi Árborgar, ásamt tvöföldun Suðurlandsvegur, er í samræmi við gildandi *aðalskipulag fyrrum Hraungerðishrepps 2003 – 2015* sem var staðfest í mars 2006 [5]. Jafnframt er gert ráð fyrir uppbyggingu þéttbýlissvæðis í landi Laugardæla, næst Selfossi, sem þróast í samræmi við breytta legu Suðurlandsvegur. Hraungerðishreppur, Gaulverjabæjarhreppur og Villingaholtshreppur sameinuðust í febrúar 2006 í eitt sveitarfélag, Flóahrepp. Unnið er að endurskoðun aðalskipulags Flóahrepps.

Frumdrög að Suðurlandsvegi og staðsetning vegamóta hefur verið unnin í samráði við sveitarfélögin og hafa þau þegar hafið vinnu við nauðsynlegar breytingar á aðalskipulagi. Í frummatsskýrslu verður fjallað nánar um fyrirliggjandi skipulagstillögur, stöðu skipulagsmála og umhverfismati þeirra áætlana.

### 3.4.3 Deiliskipulag

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

### 3.5 Eignarhald

Framkvæmdasvæðið er í eigu fjölmargra aðila, bæði sveitarfélaga og einstaklinga. Áhrifasvæði framkvæmdar fer um jarðir Hveragerðisbæjar, Ölfus, Árborgar og Flóahrepps. Samráð hefur verið við sveitarfélögin og landeigendur við undirbúning verksins.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um eignarhald á landi og samráð við landeigendur.

### 3.6 Leyfisveitingar

Framkvæmdin er háð eftirfarandi leyfum:

Framkvæmdaleyfum Hveragerðisbæjar, Ölfus, Árborgar og Flóahrepps: Gert er ráð fyrir að sveitarfélögin veiti framkvæmdaleyfi á grundvelli staðfests aðalskipulags og álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands: Framkvæmdin fer um umdæmi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands. Einnig þarf að sækja um starfsleyfi til viðkomandi heilbrigðiseftirlits vegna nokkurra þátta framkvæmdarinnar, svo sem vinnubúða.

Fornleifavernd ríkisins: Gerð hefur verið ítarleg fornleifaskráning fyrir Hveragerðisbæ, Ölfus og þéttbýlið Selfoss. Einnig hefur verið gerð fornleifaúttekt á framkvæmdasvæðinu. Óheimilt er að raska fornminjum nema með leyfi Fornleifaverndar ríkisins.

Fiskistofa: Byggð verður ný brú yfir Ölfusá, auk þess sem vegur þverar Varmá, Rauðalæk, Gljúfurá og Bakkárhóltsá. Framkvæmdin er því háð leyfi veiðimálasviðs Fiskistofu skv. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði.

## 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 mannvistarleifar. Vegfyllingar og brýr hafa bein áhrif á lífríki á jörðu og í vatni. Nýr vegur og mismisleg vegamót hafa einnig sjónræn áhrif.

#### 4.1.2 Umferð á framkvæmdatíma

Umferð vinnuvéla á framkvæmdatíma fylgir hávaði, útblástursmengun, hætta á mengunarslysum og rykmengun. Einnig eru hugsanleg umhverfisáhrif, t. a. m. útblásturs- og hávaðamengun, af völdum bráðabirgðatenginga og umferðar þar um á meðan á framkvæmdum stendur.

#### 4.1.3 Umferð á rekstrartíma

Umferð um Suðurlandsveg mun hafa áhrif á rekstrartíma framkvæmdarinnar, sem felur í sér mögulegar breytingar á hjóðvist 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 fyrrgreindra þátta má gera ráð fyrir því að fyrirhuguð veglagning hafi áhrif á hagræna þætti.

#### 4.1.4 Efnistaka og frágangur

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 efnispörf og möguleikum til efnistöku vegna framkvæmdarinnar og frágang við og í nágrenni vegarins.

### 4.2 Umhverfisþættir, áherslur í matsvinnu

#### 4.2.1 Almennt

Í frummatsskýrslunni verður fjallað um þá þætti umhverfisins sem hugsanlega geta orðið fyrir umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar, bæði á framkvæmdatíma og rekstrartíma. 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 mat á umhverfisáhrifum er stuðst við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 1123/2005. Einnig er stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar, annars vegar um mat á umhverfisáhrifum [11] og hins vegar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa [10]. 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
- Fuglalíf
- Náttúruminjar
- Hljóðvist
- Samfélagsleg áhrif
- Náttúruvá
- Gróðurfar
- Vötn og vatnalíf
- Fornleifar
- Landslag og sjónrænir þættir
- Samgöngur og samgönguöryggi
- Umhverfisáhrif á framkvæmdatíma

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

#### 4.2.3 Jarðfræði og jarðmyndanir

Jarðvinna vegna vegagerðarinnar getur raskað jarðmyndunum sem á einhvern hátt þykja verndar verðar eða sérstæðar. Unnið er að úttekt á jarðfræði framkvæmdasvæðis haustið og veturinn 2008. Í frummatsskýrslu verður jarðfræði og jarðmyndunum innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis lýst, ásamt því að fjalla um sérstöðu þeirra og verndargildi m.t.t. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðmyndanir svæðisins verða metin og lagðar til mótvægisáðgerðir ef nauðsynlegt er.

#### 4.2.4 Gróðurfar

Veglagningin mun hafa bein áhrif á gróður þar sem tvöfaldur vegur tekur yfir stærra svæði en núverandi vegur. Til að leggja mat á hugsanleg áhrif á gróðurfar innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar var það tekið út haustið 2008. Rannsóknin beindist að gróðurþekju, tegundasamsetningu og fjölbreytni gróðurlenda, ásamt því að athuga hvort sjaldgæfar tegundir eða gróðurlendi sé að finna. Einnig var kannað hvort friðlýstar tegundir eða tegundir sem settar hafa verið á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands sé að finna á svæðinu, eða vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum þessarar vinnu.

#### 4.2.5 Fuglalíf

Rask af völdum framkvæmda getur haft áhrif á búsvæði fugla. Til að leggja mat á áhrif framkvæmdanna á fuglalíf, fóru fuglafræðingar um framkvæmdasvæðið haustið 2008.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir úttektum sem gerðar hafa verið á fuglalífi í nágrenni framkvæmdasvæðisins á undanförunum árum og hvaða fuglum megi búast við á framkvæmdasvæðinu.

Fuglafræðingar munu fara aftur um svæðið vorið 2009, á varptíma og gerð verður grein fyrir þeim athunum í matsskýrslu.

Í umfjöllun í frummatsskýrslu verður m.a. tilgreint hvort einhverjar fuglategundir sem eru á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands finnast á áhrifasvæðinu. Lagðar verða fram tillögur að mótvægisáðgerðum ef þörf þykir.

#### 4.2.6 Vötn og vatnalíf

Suðurlandsvegur þverar Varmá við Hveragerði og Ölfusá norðan við Selfoss. Vegurinn fer einnig yfir Rauðalæk, Gljúfurá og Bakkárholtssá sem renna suður til Ölfúsár. Í Varmá veiðist talsvert af sjóbirtingi og bleikju og í Ölfusá er mikinn lax og silung að finna.

Vegurinn liggur hvergi inni á vatnsverndarsvæði innan bæjarmarka Hveragerðisbæjar, Ölfus, Árborgar eða Flóahrepps. Varmá og bakkar hennar, 20 metra til beggja hliða, njóta hverfisverndar hjá Hveragerðisbæ og áin er á náttúruminjasrá.

Veiðimálastofnun vann haustið 2008 rannsóknir á lífríki vatna á framkvæmdasvæðinu og leggur mat á hugsanleg áhrif framkvæmdarinnar.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um áhrif vegarins á vötn og vatnalíf á áhrifasvæði Suðurlandsvegur og lagðar fram tillögur um mótvægisáðgerðir ef þurfa þykir.

#### 4.2.7 Náttúruminjar

Suðurlandsvegur fer að hluta inn á svæðið Varmá og Ölfusforir, sem er nr. 751 á Náttúruminjaskrá [6]. Svæðinu er þar lýst á eftirfarandi hátt:

*751. Varmá og Ölfusforir, Ölfushreppi, Grafningshreppi, Árnessýslu. (1) Varmá frá upptökum ásamt Ölfusforum. Mörk svæðisins að vestan fylgja túnjöðrum frá Varmá að Hrauni ásamt Þurárhrauni. Að austan frá Varmá að Gljúfurá og suður með túnjöðrum að Ölfusá ásamt Arnarbæliseyjum, þaðan í vestur að Hrauni. (2) Ölfusforir eru víðáttumiklar, blautar engjar með miklu og fjölskrúðugu fuglalífi. Varmá hefur mikið vísindalegt gildi.*

Reynt verður að lágmarka umhverfisáhrif við tvöföldun vegarins yfir Varmá, en þar hefur vegur verið í rekstri í áratugi.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um forsendur þess að svæðið er skráð í náttúruminjaskrá. Jafnframt verður fjallað um þau ákvæði sem í gildi eru um framkvæmdir sem raskað gætu verndargildi svæða á náttúruminjaskrá, sbr. 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

#### 4.2.8 Fornleifar

Ítarleg fornleifaskráning hefur farið fram í Hveragerði, Ölfusi og við Selfoss, en ekki liggur fyrir aðalornleifaskráning fyrir Flóahrepp. Svæðið hefur verið í byggð í meira en 1000 ár og því var ráðist í sérstaka skoðun á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Teknar hafa verið saman upplýsingar um fornleifar á svæðinu og þær staðsettar og metnar með tilliti til fyrirbyggjandi hugmynda um vegstæði.

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

#### 4.2.9 Hljóðvist

Framkvæmdasvæðið liggur um þéttbýli og strjálbýlt svæði þar sem fyrirhugað er að þetta byggð. Vestast mun Suðurlandsvegur liggja meðfram nýju Sólborgarhverfi austast í Hveragerði og um svæði við Hvammshring sem skilgreind eru í aðalskipulagi Ölfus sem þéttbýli, þar sem uppbygging er hafin.

Til að meta breytingar á hljóðstigi vegna framkvæmda við Suðurlandsveg verður hljóðstigið kortlagt með notkun hugbúnaðarins Sound Plan.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir núverandi hljóðvist við Suðurlandsveg og útreikningum vegna fyrirhugaðs vegar m.t.t. ákvæða reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða. Mótvægisáðgerðir verða lagðar til ef þurfa þykir.

#### 4.2.10 Landslag og sjónrænir þættir

Jarðrask af völdum framkvæmdanna getur haft í för með sér áhrif á landslag og sjónræna þætti. Í frummatsskýrslu verður fjallað um sjónræn áhrif framkvæmdarinnar og áhrif hennar á landslag. Í þeim tilgangi verða sýndar myndir af völdum stöðum, líkanmyndir af nýrri brú yfir Ölfusá og mislægum vegamótum og mat lagt á sýnileika framkvæmdarinnar.

Við mat á áhrifum á landslag og sjónræna þætti verður greint frá mögulegum mótvægisáðgerðum.

#### 4.2.11 Samfélagsleg áhrif

Á og við framkvæmdasvæðið er þéttbýli og dreifbýli þar sem veitt er þjónusta og stundaður landbúnaður. Á áhrifasvæðinu eru íbúðarhús, orlofshús, hótél og útivistarsvæði.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á samfélagið; landnotkun, útivist og atvinnustarfsemi og lagðar til mótvægisáðgerðir ef þörf þykir.

#### 4.2.12 Samgöngur og samgönguöryggi

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

Einnig verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á aðstæður gangandi og hjólandi vegfarenda og sýndar göngu-, hjóla- og reiðleiðir.

#### 4.2.13 Náttúruvá

Framkvæmdasvæðið allt liggur á Suðurlandsskjálftabelti. Heimildir eru um miklar skjálftahrinur á þessu svæði frá sögulegum tíma. Stórir skjálftar geta valdið umtalsverðum vega- og brúarskemmdum og því er nauðsynlegt að taka tillit til skjálftaáráunar við hönnun.

Suðurlandsvegurinn mun verða lagður um svæði þar sem hætta er á að flæði þegar klakkastíflur myndast á ýmsum stöðum ofar í Ölfusá.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir þeirri náttúruvá sem stafar af skjálftavirkni og flóðum á framkvæmdasvæðinu.

#### 4.2.14 Umhverfisáhrif á framkvæmdatíma

Meðan á framkvæmdum stendur munu þær að öllum líkindum valda tímabundnum áhrifum á hjóðvist 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.



## 5 KYNNING OG SAMRÁÐ

### 5.1 Samráð

Vinnuhópur sveitarfélaganna Ölfuss, Hveragerðis, Árborgar og Vegagerðarinnar, fundaði og ræddi valkosti fyrir framkvæmdina um nokkurra mánaða skeið og samþykkti þann 13. nóvember 2007 að leggja til að fylgt yrði að mestu núverandi veglínu. Bæjarstjórnir sveitarfélaganna staðfestu síðar samkomulagið. Fundir voru síðan haustið 2008 með fulltrúum sveitarfélaganna til undirbúnings.

Fundur var haldinn með landeigendum í Ölfusi þann 16. desember 2008 á Hótel Eldhestum þar sem farið var yfir frumdrög að verkinu.

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](http://www.efla.is) og Vegagerðarinnar [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is).

### 5.2 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun

Drög að tillögu að matsáætlun voru aðgengileg á heimasíðum Vegagerðarinnar [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is) og Eflu [www.efla.is](http://www.efla.is) frá 12. janúar 2009. Almenningsi, hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum gafst tækifæri til að kynna sér framkvæmdina og koma með athugasemdir við drögin. Í samræmi við 14. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum gafst tveggja vikna frestur til að skila inn athugasemdum við drögin. Athugasemdafrestur var til 29. janúar 2009.

Athugasemdir og ábendingar bárust frá 16 aðilum, bæði einstaklingum, samtökum og sveitarfélögum. Þakkað er fyrir góðar ábendingar og athugasemdir.

Innsendar athugasemdir og ábendingar ásamt svörum Vegagerðarinnar eru í viðauka 2.

### 5.3 Tillaga að matsáætlun

Tillaga að matsáætlun er nú til meðferðar hjá Skipulagsstofnun. Við meðferð Skipulagsstofnunar verður tillagan send lögbundnum umsagnaraðilum til umsagnar. Jafnframt verður tillagan auglýst og gerð aðgengileg á heimasíðu Skipulagsstofnunar ([www.skipulag.is](http://www.skipulag.is)), á heimasíðu Vegagerðarinnar ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)) og á heimasíðu verkfræðistofunnar Eflu ([www.efla.is](http://www.efla.is)).

Allir hafa rétt til að senda skriflegar athugasemdir til Skipulagsstofnunar.

### 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 í júní 2009.

Niðurstöður matsvinnunnar verða kynntar almenningi í samráði við Skipulagsstofnun á kynningartíma frummatsskýrslunnar. Frummatsskýrslan verður aðgengileg á opinberum stöðum, auk þess að verða aðgengileg á heimasíðu Vegagerðarinnar [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is), Eflu verkfræðistofu [www.efla.is](http://www.efla.is) og Skipulagsstofnunar [www.skipulag.is](http://www.skipulag.is). Nánari upplýsingar um aðgang að skýrslunni verða auglýstar í fjölmiðlum.

## HEIMILDASKRÁ

1. Guðrún Dröfn Gunnarsdóttir og Hrafnhildur Brynjólfsdóttir 2005. Aðalskipulag Hveragerðis – Umferð og umferðarskipulag. Unnið fyrir Hveragerðisbæ. Landform ehf., Selfoss.
2. Landform ehf. 2006. Aðalskipulag Hveragerðis 2005 – 2017, Greinargerð. Hveragerðisbær.
3. Landmótun 2004. Sveitarfélagið Ölfus, Aðalskipulag 2002 – 2014. Greinargerð. Sveitarfélagið Ölfus.
4. Landmótun, 2008. Ölfus, aðalskipulag 2002-2014. Breyting á aðalskipulagi, iðnaðarsvæði Hellisheiði og tengdar framkvæmdir. Greinargerð.
5. Milli fjalls og fjöru – skipulagsráðgjafar 2006. Aðalskipulag Hraungerðishrepps 2003 – 2015. Flóahreppur [fyrrum Hraungerðishreppur].
6. Náttúruverndarráð 1996: Náttúruminjaskrá 7. útgáfa. Náttúruverndarráð, Reykjavík.
7. Ragnar Sigbjörnsson, Jónas Þ. Snæbjörnsson, Benedikt Halldórsson og Símon Ólafsson 2008. Suðurlandsskjálfti 29. maí 2008. Rannsóknarmiðstöð í jarðskjálftaverkfræði, Háskóli Íslands.
8. Ragnar Stefánsson, Gunnar B. Guðmundsson, Páll Halldórsson 2000. Jarðskjálftarnir miklu á Suðurlandi 17. og 21. júní, 2000. Veðurstofa Íslands, Reykjavík.
9. Rannsóknarnefnd umferðarslysa 2008. *Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2007*. Rannsóknarnefnd umferðarslysa, Reykjavík.
10. Skipulagsstofnun 2005: *Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa*. Skipulagsstofnun.
11. Skipulagsstofnun 2005: *Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda*. Skipulagsstofnun.
12. Vinnustofan Þverá ehf. 2006. Árborg: aðalskipulag 2005 – 2025. Skipulagsgreinargerð ásamt umhverfisskýrslu. Sveitarfélagið Árborg.

Myndir í skýrslu: Efla verkfræðistofa og Vegagerðin.

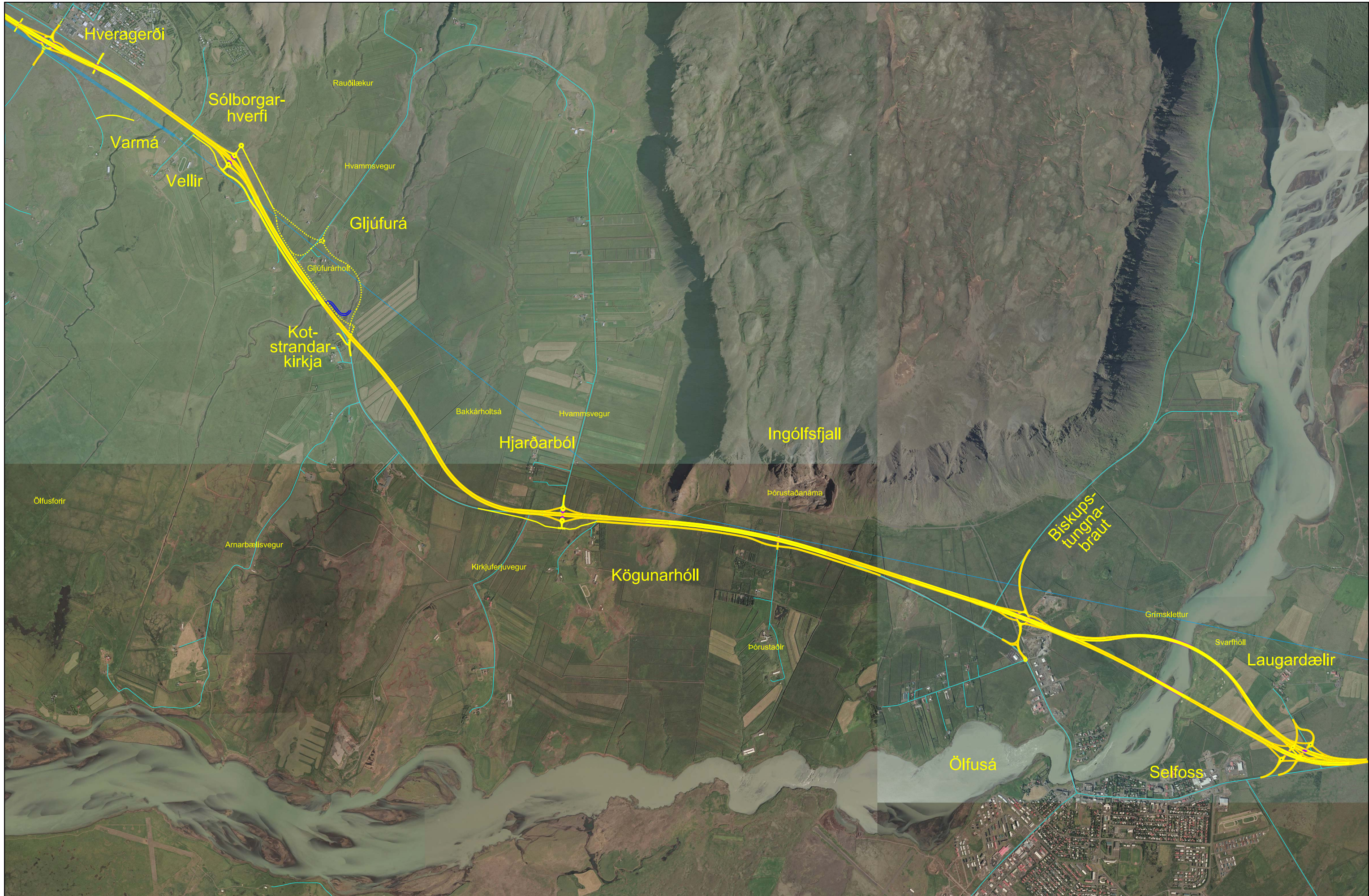
## VIÐAUKI 1

### Yfirlitskort framkvæmdasvæðis

## VIÐAUKI 2

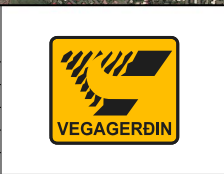
Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun.





Skýringar	
	Nýir/endurbættir vegir
	Valkostir nýrra hliðarvega
	Núverandi vegir
	Raflínur
	Brýr

EFLA VERKFRÆÐISTOFA		
HANNAÐ	DAGSETNING	NAFN
Janúar 2009		Harák
TEIKNAD	YFIRFARID	SAMÞYKKT
Janúar 2009		



Hringvegur (1) Selfoss - Hveragerði			Vegnumer
Tvöföldun Hringvegar Grunnmynd Yfirlitsmynd			
Teknistóra HV-SH - 014.dgn	Mælikvæði (A3) 1:30 000	Útgáfa Lh. tekið nr. HV-SH - 014 1	Tekning nr.



# Skipulags- og byggingarfulltrúi Sveitarfélagsins Ölfuss.



Verkfræðistofan Efla  
-Árni Bragason  
Suðurlandsbraut 4A  
108 REYKJAVÍK.

Porlákshöfn 29. janúar 2009

## Efni: Suðurlandsvegur-tvöföldun-Hveragerði-Selfoss.

1. Sveitarfélagið gerir þá kröfu að annar valkostur (en leið B) verði lagður fram í frummatsskýrslu um veglínu. Þá er það leið D. <sup>1</sup>Meðfylgjandi er matslýsing sem sveitarfélagið hefur unnið og sýnir þá valkosti sem óskað er eftir að séu metnir til samanburðar. (Leið B sem Vegagerðin er með í matslýsingu og leið D.)
2. Í matslýsingu, sem er til kynningar til og með 29. janúar 2009, skal liggja fyrir rökstuðningur um val á þeirri leið sem kynnt er og sagt frá hljóðvist fyrir veginn eins og hann er í dag. Í frummatsskýrslu komi síðan hljóðvist fyrir veginn eins og hann er hannaður sem 2+2 vegur.
3. Krafa er gerð um deiliskipulag af samgöngumannvirkjunum í þéttbýli (mislægum gatnamótum) og gerð grein fyrir hljóðvist og mögulegum aðgerðum til að draga úr hávaða.
4. Í samantekt í upphafi draga að tillögu að matsáætlun, segir: „*Tengingum verður fækkað og reiðleiðir aðlagðar nýju vegakerfi. Gert er ráð fyrir að göngu- og hjólaleiðir verði á og með hliðarvegum. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi, lækka slysatíðni og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg*“. Í matsáætluninni er vöntun á að tengivegum sé lýst eins og þeir eiga að vera, alla leið og það sem vitnað er til á bls. 9 um legu vegarins, norðan eða sunnan við núverandi veg, ætti að vera lýst markvist alla leiðina.  
Aðgengi býla sem eru við núverandi vegstæði og hafa nýtt land sitt beggja vegna við veginn, þarf að sýna í texta og á korti að ekki skerðist aðgengi að landi þeirra. Fram kemur að göngu- og hjólaleiðir verði á og við hliðarvegina. Mikilvægt er að Vegagerðin lýsi þessu betur þannig að hægt sé að meta hvernig taka eigi þessa þætti inn í aðalskipulag.
5. Gerð er athugasemd við að ekki er fjallað um samfélagsleg áhrif sem og landnotkun og skipulag. Framkvæmdin hefur mikil áhrif á aðra landnotkun á svæðinu og því óeðlilegt að ekki sé fjallað um þennan lið í matslýsingu.

Virðingarfyllst,

Sigurður Jónsson.



<sup>1</sup> Vísad á bls. 3 í drögum að matslýsingu: Þétting byggðar við Hvammshring og tvöföldun Suðurlandsvegur, sem fylgir hér með.

# **Þétting byggðar við Hvammshring og tvöföldun Suðurlandsvegar.**

## **Sveitarfélagið Ölfus**

### **Breyting á Aðalskipulagi Ölfus 2002-2014 - Matslýsing**

#### **Inngangur**

Sveitarfélagið Ölfus vinnur nú að breytingu á aðalskipulagi. Um er að ræða breyting á landnotkun á Hvammshring þar sem gert er ráð fyrir aukningu á íbúðarbyggð. Einnig er gert ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsvegar frá sveitarfélagamörkum Ölfus/Hveragerði að sveitarfélagamörkum Ölfus/Árborg. Unnin verður breytingartilaga á gildandi aðalskipulagi með síðari breytingum og mun hún fela í sér breytingar á eftirfarandi þáttum:

#### *Kafli 5.2.2 um íbúðarsvæði.*

- Ný íbúðarsvæði á um 70 ha svæði, en á svæðinu verða alls um 265-395 íbúðir og íbúafjöldi um 700-1050.

#### *Kafli 5.2.3 um þjónustustofnanir.*

- Svæði S8 er minnkað og tillaga gerð að nýju svæði í landi Gljúfurs og Kotstrandar II. Einnig er gert ráð fyrir svæði fyrir þjónustustofnanir á um 2,5 ha svæði miðsvæðis í Árbæjarhverfi.

#### *Kafli 5.2.4 um miðsvæði.*

- Gerð er tillaga um ný miðsvæði í landi Kotstrandar II samtals 4 ha.

#### *Kafli 5.2.5 um verslunar- og þjónustusvæði.*

- Gert er ráð fyrir verslunar- og þjónustusvæði í bland við athafnasvæði norðan Suðurlandsvegar á um 4,2 ha landi Gljúfurárhólts.

#### *Kafli 5.2.6 um athafnasvæði.*

- Ný athafnasvæði í landi Gljúfurárhólts á um 9 ha svæði og þar af 4,2 ha í bland við verslunar- og þjónustusvæði.

#### *Kafli 5.2.7 um iðnaðarsvæði.*

- Sett eru inn tvö iðnaðarsvæði fyrir hreinsivirki í landi Gljúfurárhólts sem þjóna á þéttingu byggðar á svæðinu.

#### *Kafli 5.2.11 um svæði fyrir frístundabyggð.*

- Felld er út frístundabyggð á um 25 ha svæði. Um er að ræða svæði F14 í landi Kotstrandar II og F23 í landi Gljúfurárhólts.

#### *Kafli 5.2.11 um svæði fyrir opin svæði til sérstakra nota.*

- Gerð er tillaga um opið svæði til sérstakra nota á um 5,6 ha svæði. Um er að ræða sameiginlega hesthúsabyggð fyrir byggðina við Hvammshring.

#### *Kafli 5.4.1 um samgöngur.*

- Breytingartillaga er gerð um Suðurlandsveg þar sem gert er ráð fyrir tvöföldun vegarins ásamt mislægum gatnamótum. Breyting verður líka gerð á tengibrautum á svæðinu.

Breytingin er matsskyld skv. lögum nr. 105/2006 og er greint frá umhverfisáhrifum breytingarinnar í þessari skýrslu. Matið er unnið í samræmi við lög um umhverfismat áætlana 105/2006 sem og leiðbeiningar sama efnis sem eru aðgengilegar á heimasíðu Skipulagsstofnunar.

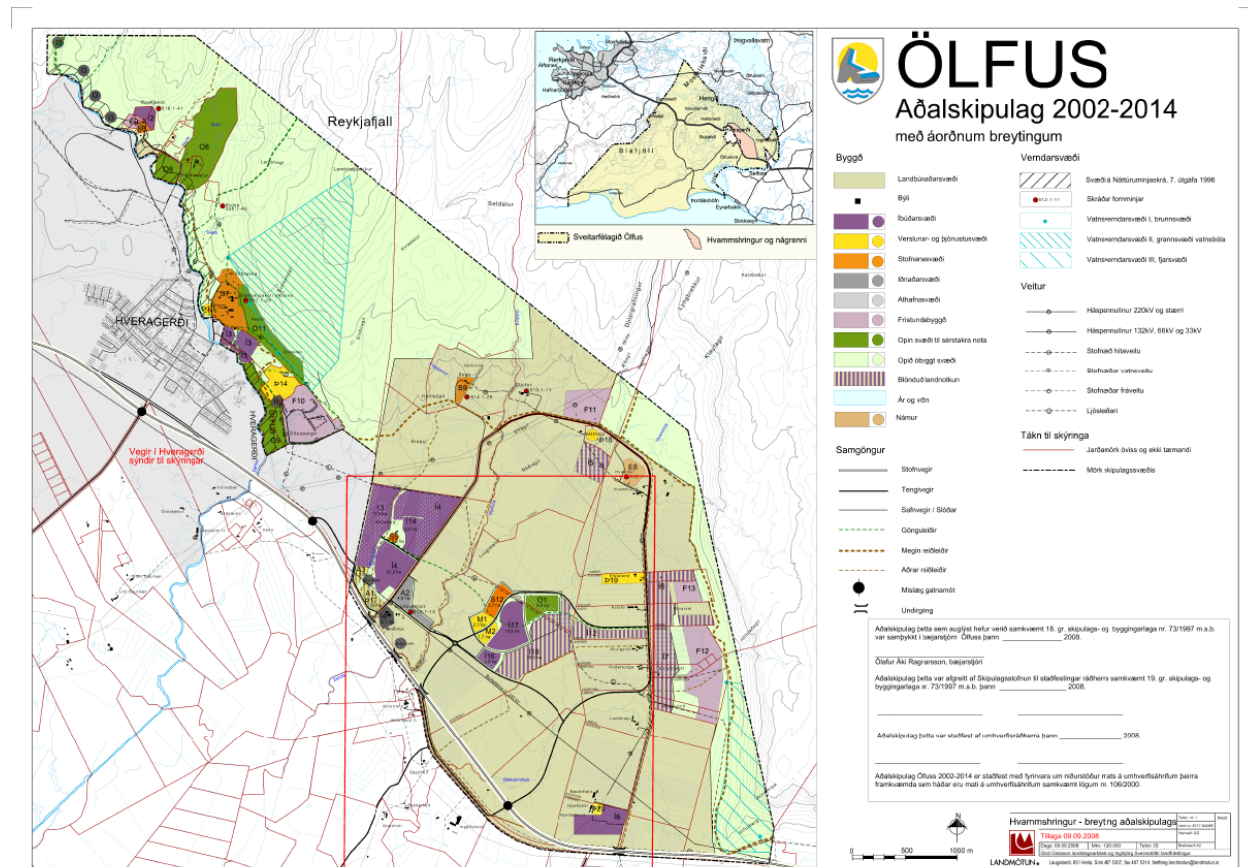
Umhverfismatið er unnið af Landmótun sf. og skipulags-, byggingar- og umhverfisnefnd Ölfus.

### Aðrar áætlanir

Í umhverfisskýrslu verður fjallað um tengsl við aðrar áætlanir og hvort breytingin er í samræmi við fyrirliggjandi aðalskipulagsáætlun eða aðrar áætlanir sveitarfélagsins. Ef ósamræmi er að finna verður greint frá því til hvaða aðgerða sveitarstjórn hyggst grípa til úrlausnar. Breytingin kallar á gerð deiliskipulags af svæðunum.

### Um fjöllum um kosti

Aðrir kostir sem fjallað verður um við mat á umhverfisáhrifum áætlunarinnar, er núllkostur. Núllkostur felur það í sér enga breytingu á núverandi ástandi. Fyrir þéttingu byggðar eru valkostir 2, annars vegar núllkostur, þ.e. gildandi aðalskipulag m.s.br. og hinsvegar tillaga að breytingu á aðalskipulagi sem gerir ráð fyrir þéttingu byggðar við Hvammshring (sjá mynd 1.)



Mynd 1. Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Ölfus 2002-2014.

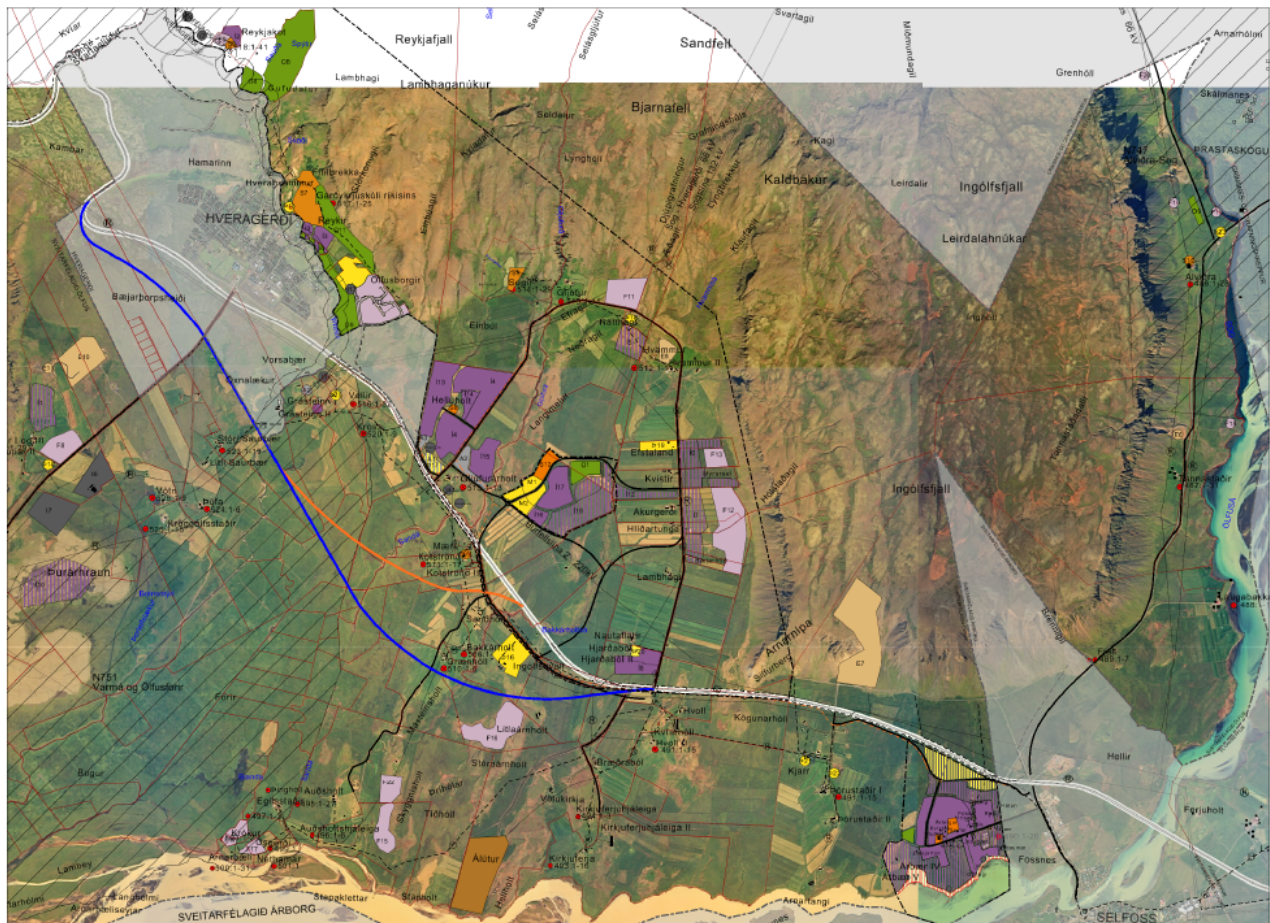


Aðrir kostir sem fjallað verður um við mat á umhverfisáhrifum áætlunarinnar eru tveir valkostir sem skoðaðir hafa verið vegna legu Suðurlandsvegur.

Fyrir Suðurlandsveg verða eftirfarandi tveir kostir skoðaðir:

**Valkostur 1:** Tvöföldun vegarins í megindráttum í núverandi legu. Skv. leið B er gert ráð fyrir að lega Suðurlandsvegur breytist lítillega jafnframt því sem hann verður tvöfaldaður. Frá sveitarfélagamörkum við Árborg helst vegstæðið óbreytt vestur fyrir Hvammsafleggjara. Þaðan að Kotströnd er gert ráð fyrir að vegurinn færist 200-300 m til norðurs. Þá er gert ráð fyrir þremur mismögum gatnamótum; við núverandi gatnamót við Þórustaði, við Bakkárholtssá austan Ingólfshvols og á móts við Sólborgarsvæðið í Hveragerði. Upp Kamba og allt vestur að sveitarfélagsmörkum á Sandskeiði mun vegurinn fylgja núverandi vegstæði

**Valkostur 2:** Færsla vegarins til suðurs vestan Hvols. Skv. leið D er vegsvæðið hið sama og skv. leið B að eystri Hvammsafleggjara, en að Hveragerði færist vegsvæðið allnokkuð til suðurs. Tvö mismög gatnamót verða innan sveitarfélagsins; við Þórustaði og við Hvammsafleggjara.



Mynd 2. Yfirlit yfir valkosti fyrir Suðurlandsveg.

### Staðhættir og umhverfisáhrif

Ríkjandi vindáttir á svæðinu tekur mið af staðhættum og landslagi. Til er vindrós fyrir Reyki sem er nokkuð lýsandi fyrir Hvammshringinn er þar eru norðlægur og suðlægur áttir ríkjandi. Fyrir

Selfoss er til vindrós en þar eru NA og SSA áttir ríkjandi. Svæðið sem breytingin nær til er í dag skilgreint að stórum hluta sem landbúnaðarland sem undirliggjandi landnotkun. Um er að ræða mólendi og graslendi og svo ræktað land að hluta.

### **Áhrifa og umhverfisþættir**

Helstu áhrifaþættir breytingartillögunnar eru bygging mannvirkja eins og vegir, mislæg gatnamót, byggingar, efnistaka og verkþættir á framkvæmdatíma. Kannað verður hvaða námur Vegagerðin hyggst nota við tvöföldun Suðurlandsvegar og við lagningu Suðurstrandarvegar og athugað um möguleika á efnistöku þar. Ekki er gert ráð fyrir að opna nýjar námur vegna framkvæmdanna. Við greiningu á þeim þáttum sem hugsanlega geta orðið fyrir umhverfisáhrifum var tekið mið af fyrirliggjandi leiðbeiningum um flokkun umhverfisþátta, viðmið og vægi umhverfisáhrifa.

Í umhverfisskýrslunni verður skýrt frá eftirfarandi þáttum:

- Landslag og sjónræn áhrif
- Áhrif á jarðfræði og jarðmyndanir.
- Áhrif á gróðurfar.
- Áhrif á fuglalíf.
- Áhrif á fornleifar.
- Áhrif á landnotkun, samfélag og öryggismál.
- Áhrif á hljóðvist.
- Áhrif á loft.
- Áhrif á vatnafar.

Val á umhverfisþáttum byggist á greiningu á því hvað þættir umhverfisins geta orðið fyrir áhrifum af fyrrgreindum áhrifaþáttum. Greint verður frá mögulegum mótvægisáðgerðum og vöktun ef í ljós kemur að umhverfisáhrif í einhverjum af áðurtöldum þáttum eru talin veruleg.

### **Viðmið**

Í töflu 1 eru tekin saman þau umhverfisviðmið sem lögð eru til grundvallar umhverfismati aðalskipulagsins. Umhverfisviðmið eru notuð sem mælikvarði eða sem vísir sem notaður er til að meta einkenni og vægi þeirra áhrifa sem aðalskipulagstillagan hefur í för með sér. Eftir nokkra skoðun mismunandi nálgana að umhverfismatinu m.t.t. skilgreiningar umhverfisviðmiða (umhverfisverndarmarkmiða), varð niðurstaðan sú að meta umhverfisáhrif svæðisskipulagbreytingarinnar gagnvart 1 gr. skipulags- og byggingarlaga en sú grein tekur á öllum þáttum umhverfisins og þar sem leitast er við að nýtinga lands og þróun byggðar sé í samræmi við þær áætlanir sem eru fyrir hendi hverju sinni og að sjálfbær þróun sé höfð að leiðarljósi.

<b>Umhverfisþættir</b>	<b>Umhverfisviðmið</b>
Gróðurfar	Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands fyrir plöntur

	Listi yfir friðlýstar plöntur 37 gr. laga um náttúruvernd
Fuglalíf	Válisti Náttúrufræðistofnunar Íslands um fugla og spendýr 6 gr. laga nr. 64/1994 um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum og villtum spendýrum.
Jarðfræði og jarðmyndanir	37 gr. laga um náttúruvernd. Velferð til framtíðar, Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, stefnumörkun til 2020. Markmið er að fjölbreytni jarðmyndana verði varðveitt með því að vernda þær sem eru sérstakar eða einstakar á landsvísu.
Landslag og sjónræn áhrif	Sérstöðu/fágætis landslags út frá vísbendingum í 37. gr. laga um náttúruvernd. verndargildis skv. náttúruminjaskrá. Megineinkenni landslags s.s. ósnortið/ náttúrulegt yfirbragð landslags form, litauðgi, fjölbreytni og heildstæði landslags. Leiðbeiningar Skipulagsstofnunar.
Náttúruminjar	Náttúruminjaskrá
Landnotkun samfélag og öryggismál	Skipulags- og byggingarlög nr. 73/1997 m.s.br. 1.gr. um markmið laganna um þróun byggðar. Aðalskipulag Ölfus 2002-2014. Vegalög nr. 80/2007, 1. gr. og kafli IX um öryggi vega og umferðar. Reglugerð um kortlagningu hávaða og aðgerðaráætlunar. Tilgreindir eru þeir staðir sem kortleggja þarf hávaða sérstaklega með hliðsjón af hávaða. Reglugerð nr. 933/1999 um hávaða. Viðmiðunargildi. Samgönguáætlun 2007-2010. Hagstofan, hagtölur um atvinnumál, mannfjöldatölur o.s.frv.
Fornleifar	Skráðar friðlýstar fornleifar skv. Þjóðminjalögum nr. 107/2001. Aðrar fornleifar (minjar 100 ára og eldri, s.s. byggðaleifar, haugar, greftrunarstaðir o.s.frv.) skv. 9 gr. Þjóðminjalaga nr. 107/2001.
Loft	Reglugerð nr. 787/1999 um loftgæði. 1. gr. um markmið laganna.
Vatnafar	Reglugerð 796/1999 um mengun vatns. 1.gr. um markmið sem er að koma í veg fyrir og draga úr mengun vatns og umhverfis

	Þess af mannavöldum. Aðalskipulag Ölfus 2002-2014, kafli 5.3.4.
--	--

### Tafla 1 Umhverfisviðmið sem höfð verða til hliðsjónar við gerð umhverfisskýrslu

Við greiningu á einkennum og vægi hugsanlegra umhverfisáhrifa er notast við þau hugtök sem skilgreind eru í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi áhrifa. Við matið verður notast við þær skilgreiningar á vægi áhrifa sem fram koma í töflu hér að neðan. Hafa ber í huga nákvæmni áætlunarinnar þegar vægi áhrifa er metið.

Vægi áhrifa		Skýring
Jákvæð	+	Jákvæð áhrif á umhverfisþátt <ul style="list-style-type: none"> <li>Aðalskipulagsbreyting styður viðmið viðkomandi umhverfisþátta.</li> </ul>
Óveruleg	0	Óveruleg áhrif á umhverfisþátt <ul style="list-style-type: none"> <li>Aðalskipulagsbreyting hefur ekki teljandi áhrif á viðkomandi umhverfisþátt.</li> </ul>
Neikvæð	-	Neikvæð áhrif á umhverfisþátt <ul style="list-style-type: none"> <li>Aðalskipulagsbreyting vinnur gegn viðmiðum viðkomandi umhverfisþátta.</li> </ul>
Áhrif óljós	?	Óljós áhrif á umhverfisþátt <ul style="list-style-type: none"> <li>Aðalskipulagsbreyting hefur óljós áhrif á viðkomandi umhverfisþátt.</li> </ul>

### Tafla 2 Skilgreining á vægi áhrifa við umhverfismat aðalskipulagsins

#### Óflun upplýsinga

Matið verður unnið í samræmi við lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006 sem og leiðbeiningar sama efnis sem eru aðgengilegar á heimasíðu Skipulagsstofnunar. Við umhverfismat vegna breytingar á aðalskipulagi Ölfus 2002-2014 verður ekki farið í sérstakar rannsóknir heldur verður stuðst við þær upplýsingar sem liggja fyrir um grunnsástand umhverfis og upplýsinga sem fram koma í umhverfismati framkvæmdar á viðkomandi svæði þegar þau liggja fyrir. Ef þess gerist þörf að leita þarf umsagnar sérfræðinga við gerð umhverfisskýrslu þá verður þess getið í umhverfisskýrslunni.

#### Aðferðarfræði

Umhverfisáhrifin verða metin út frá gögnum sem liggja fyrir um grunnástand umhverfisins og leitað verður til sérfræðinga ef leita þarf nánari upplýsinga. Framsetning verður í formi texta og/eða venslataflna.

#### Ferlið

Fyrirhugað er að vinna umhverfismat aðalskipulagsbreytingar í september og október 2008. Landmótun sf. mun vinna að breytingu á aðalskipulagi auk umhverfisskýrslu með breytingunni. Breyting á aðalskipulagi er unnin í samstarfi við skipulagsyfirvöld í Sveitarfélaginu Ölfusi.

**ELDHESTAR ehf**  
Völlum, Ölfusi, Box 90 - 810 Hveragerði  
t. 354 480 4800 fax 354 480 4801  
Netfang: [info@eldhestar.is](mailto:info@eldhestar.is)  
Veffang: [www.eldhestar.is](http://www.eldhestar.is)

Verkfræðistofan Efla  
Suðurlandsbraut 4a,  
108 Reykjavík  
B/t. Árna Bragasonar

Völlum Ölfusi 25. janúar 2009

**Efni: Suðurlandsvegur – Hveragerði – Selfoss. Athugasemdir við frummatsskýrslu.**

Eldhestar gera hér með eftirfarandi athugasemdir vegna ofangreindrar matsáætlunar í tengslum við lagningu Suðurlandsvegar.

- 1) Samkvæmt frummatsskýrslunni er áætlað að hinn nýi vegur verði fyrir sunnan núverandi veg fram að mislægum gatnamótum við Sólborgarsvæðið og eftir það fyrir norðan núverandi veg (sjá s. 9 í frummatsskýrslu). Við förum fram á að hin nýja akrein verði lögð fyrir norðan núverandi veg alveg frá Varmá og austur fyrir Kotströnd. Á þessu svæði er nægt landrými fyrir vegarstæði.
- 2) Eignarnám í landi því sem Eldhestar hafa yfir að ráða er því óþörf. Fyrirtækið áskilur sér einnig allan rétt til að fara með málið fyrir dómstóla. Gamli þjóðvegurinn liggur fyrir norðan núverandi veg og þar er gott svæði til að athafna sig. Þess má einnig geta að tengivegur frá mislægum gatnamótunum verður einnig fyrir sunnan núverandi Suðurlandsveg.
- 3) Í frummatsskýrslunni er einnig gert ráð fyrir mislægum gatnamótum á mótis við miðju Sólborgarhverfisins og norðan við svokallaða Klifkletta sem standa við veginn (sjá s. 10). Þegar fyrrnefnd mislæg gatnamót voru kynnt fyrir undirrituðum var talað um að gatnamótin yrðu á melnum fyrir austan Klifklettana. Undirritaður vill að þær tillögur verði virtar. Auk þess má nefna að nú mun nýi bærinn á Krossi standa mun austar en núverandi bæjarstæði og því munu gatnamótin ekki hafa sömu áhrif á búsetu á Krossi og áður var reiknað með.
- 4) Miðað við núverandi aðstæður í þjóðfélaginu er ljóst að þeir verktakar sem hugðust byggja upp Sólborgarsvæðið munu varla gera það næstu árin. Forsendur fyrir uppbyggingu á svæðinu eru brostnar. Með þetta að leiðarljósi er ekkert sjálfsagðara en að taka meira tillit til þeirra sem búa á svæðinu í dag en þeirra sem *hugsanlega* koma til með að búa þarna í framtíðinni.
- 5) Samkvæmt lögum um umhverfismat skulu aðstandendur frummatsskýrslunnar koma fram með fleiri en eina lausn og ekki eingöngu núllkost en það er sú lausn að halda óbreyttum vegi og er það ekki talið ásættanlegt vegna umferðaröryggis eins og fram kemur í skýrslunni. Í fyrrnefndri skýrslu er aðeins boðið upp á tvo valkosti á einum stað eða þar sem vegurinn nálgast Ölfusá og leiðin yfir ána.

Í matslýsingu sem fylgir með breytingu á aðalskipulagi Ölfuss er gert ráð fyrir tveimur valkostum. Valkostur 1 (leið B) er í meginatriðum sá sem kynntur er í skýrslunni. Valkostur 2 (D) gerir ráð fyrir að vegsvæðið sé hið sama og skv. leið B að eystri Hvammsafleggjara en þaðan vestur að Hveragerði færast vegsvæðið all nokkuð til suðurs. Tvenn mislæg gatnamót verða innan sveitarfélagsins: við Þórustaði og við Hvammsafleggjara. Þessi leið gerir það að verkum að mislægum vegarmótum fækkar um eitt og núverandi vegur verður þá tengivegur innan sveitar.

Áður en lengra er haldið er rétt að drepa á niðurstöðu Línuhönnunar varðandi kosti og galla þessara tveggja valkosta. Línuhönnun vann þessa skýrslu fyrir Vegagerðina. Í bréfi frá Línuhönnun (7. sept) kemur eftirfarandi fram: „Hér að neðan eru tilgreindir helstu kostir og gallar tillögu C/D miðað við að breyta núverandi vegi í 2+2 veg. Eingöngu eru tiltekin veg- og umferðartæknileg atriði en ekki skipulagsmál, landeigendamálar og þess háttar.

#### **Kostir:**

1. Færri mislæg gatnamót, tvenn í stað fjögurra.
2. Betri mislæg gatnamót við Hveragerði.
3. Möguleiki á betri veglínu þar sem vegurinn er ekki háður núverandi vegi.
4. Tvær nýjar tveggja akreina akbrautir í stað þessa að hafa eina nýja og eina gamla.
5. Auðveldari verkframkvæmd þar sem ekki er verið að vinna mikið nálægt umferð.

#### **Gallar:**

1. Dýrari lausn sem nemur rúmlega 900 Mkr.
2. Lengir leiðina fyrir Hvergerðinga inn á Hringveg um u.þ.b. 600 m“.

Í þessari samantekt Línuhönnunar varðandi kostnað eru forsendur ekki réttar í nokkrum veigamiklum atriðum og því ekki marktækar nema að litlu leyti. Samanburðurinn gerir ráð fyrir að nýr vegarkafli yrði 9 km ef fylgt væri leið C/D en lengd vegarins héldist óbreytt ef leið B yrði valin. Ljóst er að þessar forsendur eru ekki réttar. Ástæður þessa eru m.a. eftirfarandi:

- 1) Færa þarf Suðurlandsveginn suður fyrir núverandi vegarstaði frá Kömbum og austur fyrir hringtorgið í Hveragerði til að koma þar fyrir mislægum gatnamótum. Lengd vegarkafans yrði ca. 2,5 km.
- 2) Gamli vegurinn mun því einungis nýtast frá Grænumörk við Hveragerði og að Kotströnd eða ca. 2 km vegalengd í stað 9 km eins og áður var nefnt.

Þegar kostir og gallar þessara tveggja valkosta eru kannaðir þá grundvallast það á eftirfarandi þáttum:

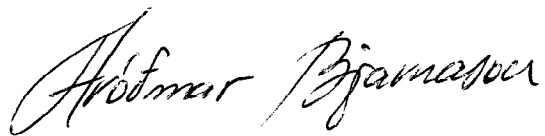
- 1) Möguleg þróun byggðar í dreifbýli Ölfuss. Leið C/D hefði legið á mörkum þess byggilega og óbyggilega í sveitarfélaginu – frá Varmá og langleiðina að núverandi vegarstaði við Sandhól. Þannig hefði verið hægt að stytta þá vegalengd þar sem þjóðbrautin myndi kljúfa byggðina í sveitarfélaginu í tvennt.
- 2) Samfélagslega hagkvæmast: Hvaða leið hentaði best hinum almenna borgara sem á leið um Ölfusið? Leið C/D er beinni og fljótarnari í gegnum Ölfusið.
- 3) Engar truflanir af umferð á meðan á framkvæmdum stendur. Öryggismál yrðu höfð í hávegum.
- 4) Ekki yrði þrengt að núverandi bæjum í Ölfusi, eins og Krossi, Rauðalæk, Mæri og Kotströnd. Hljóðmönnum myndi fækka verulega!
- 5) Núverandi Suðurlandsvegur yrði þá notaður sem tengivegur.



Forsenda þessa er að kostnaður og umhverfisáhrif þessara tveggja valkosta yrðu metin nákvæmlega og að lega vegarins byggðist á þeirri vinnu. Það er dapurlegt að Vegagerðin skuli ekki vinna faglega heldur láta stjórnast af öðrum hvötum.

Að lokum: Hvernig getur verið forsvaranlegt að fara út í byggingu á mislægum gatnamótum sem eru sett fyrst og fremst vegna fyrirhugaðrar byggðar á Sólborgarsvæðinu? Í dag er allsendis óvíst hvenær og hvort fyrirhuguð byggð á Sólborgarsvæðinu rísi í náinni framtíð.

Fyrir hönd Eldhesta ehf

A handwritten signature in black ink, reading "Hróðmar Bjarnason". The signature is written in a cursive, flowing style.

---

Hróðmar Bjarnason



Suðurlandsvegur – tvöföldun – Hveragerði – Selfoss

Undirritaður eigandi fasteignarinnar Klettagljúfurs 6, Ölfusi geri með bréfi þessu athugasemdir við „Drög að tillögu að matsáætlun vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss“.

#### A. Hljóðvist:

Ljóst má vera að lestri á þeim drögum að tillögu að matsáætlun sem liggur fyrir að ekki hefur verið lögð mikil vinna í undirbúningsvinnu við hljóðvist. Aðeins fjallað um hljóðvist í nokkrum orðum og án nákvæmi. Ljóst er að ekki hefur verið hugað að þeim fyrirsjáanlegu vandamálum sem nú þegar liggja fyrir. Hljóðvist er eitt mikilvægasta atriðið sem snýr að íbúum við þá hraðbraut sem lögð verður og því algerlega óásættanlegt að kastað sé til höndunum til hljóðvistar við undirbúning matsáætlunarinnar.

Í drögum er vísað til ákvæða reglugerðar nr. 933/1999 en sú reglugerð hefur verið felld úr gildi með reglugerð um hávaða nr. 724/2008 sem birt var í stjórnartíðindum B. deild 21. júní 2008. Í 5. grein reglugerðarinnar 1. mgr. segir að við skipulagsgerð skuli miða við að hljóðstig verði undir mörkum sem getið er um í viðauka við reglugerðina. Í 2. mgr. segir að auki að við hönnun samgöngumannvirkja skuli miðað við að hljóðstig verði undir mörkum í töflum I og II í viðauka, og jafnframt að við breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er, sem leitt getur til aukins hávaða, skuli grípa til mótvægisáðgerða til þess að koma í veg fyrir að hljóðstig hækki.

Ekki verður séð af fyrirbyggjandi drögum að þessum fyrirmælum hafi verið fylgt við hönnun vegarins og að gert sé ráð fyrir mótvægisáðgerðum til að lækka hljóðstig.

Ég vil gera eftirfarandi athugasemdir og kröfur:

1. Skýrsluhöfundar virðast ekki hafa kannað það skipulag sem þegar er í gildi þegar þeir segja að framkvæmdasvæðið liggja um strjálbýlt svæði þar sem fyrirhugað er að þetta byggð. Hér er á það að benda að fyrir liggur samþykkt deiliskipulag fyrir land Gljúfuráholts þar sem gert er ráð 53 húsum. Þegar hafa verið byggð 13 hús og framkvæmdir hafnar við 4 hús til viðbótar, allar aðrar lóðir hafa verið seldar. Hér er því um þéttbýli að ræða sbr. lokalið 3. gr. reglugerðarinnar. Í hávaðamælingum ber því að miða við hávaðamörk vegna íbúða á íbúðasvæðum sem eru 55 (ádu) LAeq24.

Þess er krafist að fram fari hávaðamælingar við mitt hús áður en matáætlun verði lögð fram og jafnframt að við mat á hljóðstigi hins nýja vegar verði reiknað út hljóðstig miðað við raunverulegan umferðarhraða en ekki leyfðan hámarkshraða í dag. Jafnframt verði reiknað út hljóðstig á hámarkshraða sem tíðkast á sambærilegum vegum í nágrannalöndum sem víða er 110 km/klst. og þar verði jafnframt miðað við raunhraða. Hönnun á hljóðvist verði síðan miðuð við hæsta hljóðstig áhækkuðum hámarkshraða.

2. Hugað verði að því að land í Gljúfurárholti hækkar frá vegarstæði og að hljóð fylgir landhækkun þar sem engin fyrirstaða er til að brjóta hljóðbylgjur. Því er ekki sjáanlegur annar kostur en að vegur verði að vera niðurgrafinn eða byggðar háar vegmanir þar sem hann fer í gegnum land Gljúfurárholtis. Telja verður að mikil lýti verði af vegmönnum og því sé niðurbyggður vegur besti kosturinn. Gerð er krafa um að þessi vinna verði unnin áður en framkvæmdir hefjast og lagðar verði fram nákvæmar mælingar og útreikningar á þeim hljóðstyrk sem kemur til með að vera af hinum nýja vegi.

## **B. Vegarstæðið og gatnamót.**

Samkvæmt fyrirbyggjandi tillögum vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að lokað verði fyrir aðkomu að Hvammsvegi vesturhluta af Suðurlandsvegi. Ljóst er að Hvergerðisbær hefur fengið að ráða hönnun vegarins og í engu er tekið tillit til skoðana þeirra sem lóðar- og húseigendur í Gljúfurárholti hafa komið með. Gerðar eru kröfur um að afreinar af Suðurlandsvegi verði við Hvammsveg (vestur) við Gljúfurárholt þannig að umferð komist að Hvammsvegi (vestur) þó umferð frá Hvammsvegi (vestur) þurfi að tengjast við Sólborgir. Næg landrými er til þessa bæði í austur og vestur. Þá er því mótmælt að jarðgöng undir Suðurlandsveg við Gljúfurárholt hafa verið tekin af teikningum.

Samkvæmt fyrirbyggjandi hönnun á Suðurlandsvegi er gert ráð fyrir að byggður verði tengivegur við Hveragerði milli íbúðarbyggðar í Gljúfurárholti og hins nýja vegar. Sá vegur er því nær íbúðarbyggð en núverandi vegur. Því er harðlega mótmælt að vegurinn verði færður nær íbúðarbyggð og gerð sú krafa að ef af því verður, að nákvæmir útreikningar og mælingar verði gerðar á hljóðstyrk frá umferð um þann veg áður en framkvæmdir hefjist.

Ég geri þann fyrirvara að ég áskil mér rétt til að koma frekari athugasemdum að á síðari stigum.

Reykjavík 29. janúar 2009

Parket ehf.

Ívar Ómar Atlason

Undirritaður eigandi fasteignarinnar Klettagljúfurs 11, Ölfusi geri með bréfi þessu athugasemdir við „ Drög að tillögu að matsáætlun vegna tvöföldunar Suðurlandsvegar frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss“.

A. Hljóðvist:

Ljóst má vera að lestri á þeim drögum að tillögu að matsáætlun sem liggur fyrir að ekki hefur verið lögð mikil vinna í undirbúningsvinnu við hljóðvist. Aðeins fjallað um hljóðvist í nokkrum orðum og án nákvæmi. Ljóst er að ekki hefur verið hugað að þeim fyrirsjáanlegu vandamálum sem nú þegar liggja fyrir. Hljóðvist er eitt mikilvægasta atriðið sem snýr að íbúum við þá hraðbraut sem lögð verður og því algerlega óásættanlegt að kastað sé til höndunum til hljóðvistar við undirbúning matsáætlunarinnar.

Í drögnum er vísað til ákvæða reglugerðar nr. 933/1999 en sú reglugerð hefur verið felld úr gildi með reglugerð um hávaða nr. 724/2008 sem birt var í stjórnartíðindum B. deild 21. júní 2008. Í 5. grein reglugerðarinnar 1. mgr. segir að við skipulagsgerð skuli miða við að hljóðstig verði undir mörkum sem getið er um í viðauka við reglugerðina. Í 2. mgr. segir að auki að við hönnun samgöngumannvirkja skuli miða við að hljóðstig verði undir mörkum í töflum I og II í viðauka, og jafnframt að við breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er, sem leitt getur til aukins hávaða, skuli grípa til mótvægisáðgerða til þess að koma í veg fyrir að hljóðstig hækki.

Ekki verður séð af fyrirbyggjandi drögum að þessum fyrirmælum hafi verið fylgt við hönnum vegarins og að gert sé ráð fyrir mótvægisáðgerðum til að lækka hljóðstig.

Ég vil gera eftirfarandi athugasemdir og kröfur:

1. Skýrsluhöfundar virðast ekki hafa kannað það skipulag sem þegar er í gildi þegar þeir segja að framkvæmdasvæðið liggja um strjálbýlt svæði þar sem fyrirhugað er að þetta byggð. Hér er á það að benda að fyrir liggur samþykkt deiliskipulag fyrir land Gljúfuráholts þar sem gert er ráð 53 húsum. Þegar hafa verið byggð 13 hús og framkvæmdir hafnar við 4 hús til viðbótar, allar aðrar lóðir hafa verið seldar. Hér er því um þéttbýli að ræða sbr. lokalið 3. gr. reglugerðarinnar. Í hávaðamælingum ber því að miða við hávaðamörk vegna íbúða á íbúðasvæðum sem eru 55 (ádu) LAeq24.

Þess er krafist að fram fari hávaðamælingar við mitt hús áður en matáætlun verði lögð fram og jafnframt að við mat á hljóðstigi hins nýja vegar verði reiknað út hljóðstig miðað við raunverulegan umferðarhraða en ekki leyfðan hámarkshraða í dag. Jafnframt verði reiknað út hljóðstig á hámarkshraða sem tíðkast á sambærilegum vegum í nágrennalöndum sem víða er 110 km/klst. og

Þar verði jafnframt miðað við raunhraða. Hönnun á hljóðvist verði síðan miðuð við hæsta hljóðstig áhækkuðum hámarkshraða.

2. Hugað verði að því að land í Gljúfurárholti hækkar frá vegarstæði og að hljóð fylgir landhækkun þar sem engin fyrirstaða er til að brjóta hljóðbylgjur. Því er ekki sjáanlegur annar kostur en að vegur verði að vera niðurgrafinn eða byggðar háar vegmanir þar sem hann fer í gegnum land Gljúfurárhólts. Telja verður að mikil lýti verði af vegmönnum og því sé niðurbyggður vegur bestí kosturinn. Gerð er krafa um að þessi vinna verði unnin áður en framkvæmdir hefjast og lagðar verði fram nákvæmar mælingar og útreikningar á þeim hljóðstyrk sem kemur til með að vera af hinum nýja vegi.

B. Vegarstæðið og gatnamót.

Samkvæmt fyrirbyggjandi tillögum vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að lokað verði fyrir aðkomu að Hvammsvegi vesturhluta af Suðurlandsvegi. Ljóst er að Hvergerðisbær hefur fengið að ráða hönnun vegarins og í engu er tekið tillit til skoðana þeirra sem lóðar- og húseigendur í Gljúfurárholti hafa komið með. Gerðar eru kröfur um að afreinar af Suðurlandsvegi verði við Hvammsveg (vestur) við Gljúfurárholt þannig að umferð komist að Hvammsvegi (vestur)þó umferð frá Hvammsvegi (vestur)þurfi að tengjast við Sólborgir. Næg landrými er til þessa bæði í austur og vestur.

Samkvæmt fyrirbyggjandi hönnun á Suðurlandsvegi er gert ráð fyrir að byggður verði tengivegur við Hveragerði milli íbúðarbyggðar í Gljúfurárholti og hins nýja vegar. Sá vegur er því nær íbúðarbyggð en núverandi vegur. Því er harðlega mótmælt að vegurinn verði færður nær íbúðarbyggð og gerð sú krafa að ef af því verður, að nákvæmir útreikningar og mælingar verði gerðar á hljóðstyrk frá umferð um þann veg áður en framkvæmdir hefjist.

Ég geri þann fyrirvara að ég áskil mér rétt til að koma frekari athugasemdum að á síðari stigum.

Ölfusi 29. janúar 2009.

Árni St. Sveinsson.

Klettagljúfri 11.

801 Ölfusi.

Kt.300869-2979

[\*]

johanna Gudmundsdottir

to:

arni.bragason

29.01.2009 19:53

Show Details

Undirritaður eigandi fasteignarinnar Klettagljúfurs 17, Ölfusi geri með bréfi þessu athugasemdir við „Drög að tillögu að matsáætlun vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss“.

#### A. Hljóðvist:

Ljóst má vera að lestri á þeim drögum að tillögu að matsáætlun sem liggur fyrir að ekki hefur verið lögð mikil vinna í undirbúningsvinnu við hljóðvist. Aðeins fjallað um hljóðvist í nokkrum orðum og án nákvæmi. Ljóst er að ekki hefur verið hugað að þeim fyrirsjáanlegu vandamálum sem nú þegar liggja fyrir. Hljóðvist er eitt mikilvægasta atriðið sem snýr að íbúum við þá hraðbraut sem lögð verður og því algerlega óásættanlegt að kastað sé til höndunum til hljóðvistar við undirbúning matsáætlunarinnar.

Í drögunum er vísað til ákvæða reglugerðar nr. 933/1999 en sú reglugerð hefur verið felld úr gildi með reglugerð um hávaða nr. 724/2008 sem birt var í stjórnartíðindum B. deild 21. júní 2008. Í 5. grein reglugerðarinnar 1. mgr. segir að við skipulagsgerð skuli miða við að hljóðstig verði undir mörkum sem getið er um í viðauka við reglugerðina. Í 2. mgr. segir að auki að við hönnun samgöngumannvirkja skuli miðað við að hljóðstig verði undir mörkum í töflum I og II í viðauka, og jafnframt að við breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er, sem leitt getur til aukins hávaða, skuli grípa til mótvægisáðgerða til þess að koma í veg fyrir að hljóðstig hækki.

Ekki verður séð af fyrirliggjandi drögum að þessum fyrirmælum hafi verið fylgt við hönnum vegarins og að gert sé ráð fyrir mótvægisáðgerðum til að lækka hljóðstig.

Ég vil gera eftirfarandi athugasemdir og kröfur:

1. Skýrsluhöfundar virðast ekki hafa kannað það skipulag sem þegar er í gildi þegar þeir segja að framkvæmdasvæðið liggja um strjálbýlt svæði þar sem fyrirhugað er að þetta byggð. Hér er á það að benda að fyrir liggur samþykkt deiliskipulag fyrir land Gljúfuráholts þar sem gert er ráð 53 húsum. Þegar hafa verið byggð 13 hús og framkvæmdir hafnar við 4 hús til viðbótar, allar aðrar lóðir hafa verið seldar. Hér er því um þéttbýli að ræða sbr. lokalið 3. gr. reglugerðarinnar. Í hávaðamælingum ber því að miða við hávaðamörk vegna íbúða á íbúðasvæðum sem eru 55 (ádu) LAeq24.

Þess er krafist að fram fari hávaðamælingar við mitt hús áður en matáætlun verði lögð fram og jafnframt að við mat á hljóðstigi hins nýja vegar verði reiknað út hljóðstig miðað við raunverulegan umferðarhraða en ekki leyfðan hámarkshraða í dag. Jafnframt verði reiknað út hljóðstig á hámarkshraða sem tíðkast á sambærilegum vegum í nágrenni löndum sem víða er 110 km/klst. og þar verði jafnframt miðað við raunhraða. Hönnun á hljóðvist verði síðan miðuð við hæsta hljóðstig áhækkuðum hámarkshraða.

2. Hugað verði að því að land í Gljúfurárholti hækkar frá vegarstæði og að hljóð fylgir landhækkun þar sem engin fyrirstaða er til að brjóta hljóðbylgjur. Því er ekki sjáanlegur annar kostur en að vegur verði að vera niðurgrafinn eða byggðar háar vegmanir þar sem hann fer í gegnum land Gljúfurárhólts. Telja verður að mikil lýti verði af vegmönnum og því sé niðurbyggður vegur besti kosturinn. Gerð er krafa um að þessi vinna verði unnin áður en framkvæmdir hefjast og lagðar verði fram nákvæmar mælingar og útreikningar á þeim hljóðstyrk sem kemur til með að vera af hinum nýja vegi.

#### B. Vegarstæðið og gatnamót.

Samkvæmt fyrirbyggjandi tillögum vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að lokað verði fyrir aðkomu að Hvammsvegi vesturhluta af Suðurlandsvegi. Ljóst er að Hvergerðisbær hefur fengið að ráða hönnun vegarins og í engu er tekið tillit til skoðana þeirra sem lóðar- og húseigendur í Gljúfurárholti hafa komið með. Gerðar eru kröfur um að afreinar af Suðurlandsvegi verði við Hvammsveg (vestur) við Gljúfurárholt þannig að umferð komist að Hvammsvegi (vestur)þó umferð frá Hvammsvegi (vestur) þurfi að tengjast við Sólborgir. Næg landrými er til þessa bæði í austur og vestur.

Samkvæmt fyrirbyggjandi hönnun á Suðurlandsvegi er gert ráð fyrir að byggður verði tengivegur við Hveragerði milli íbúðarbyggðar í Gljúfurárholti og hins nýja vegar. Sá vegur er því nær íbúðarbyggð en núverandi vegur. Því er harðlega mótmælt að vegurinn verði færður nær íbúðarbyggð og gerð sú krafa að ef af því verður, að nákvæmir útreikningar og mælingar verði gerðar á hljóðstyrk frá umferð um þann veg áður en framkvæmdir hefjist.

Ég geri þann fyrirvara að ég áskil mér rétt til að koma frekari athugasemdum að á síðari stigum.

Reykjavík 29. janúar 2009

Jóhanna Guðmundsdóttir  
Kt. 110166-5919  
Klettagljúfri 17  
Ölfusi

---

What can you do with the new Windows Live? [Find out](#)



Efla verkfræðistofa  
Árni Bragason

Efni: athugasemdir vegna tillögu að skipulagsupprætti fyrir Suðurlandsveg er snertir þéttbýli í Gljúfurárholti í Ölfusi rétt austan Hveragerðis.

**1 Vegtengingar við nýjan Suðurlandsveg.** Óskum eftir að afreinar af Suðurlandsvegi komi við Hvammsveginn, við Gljúfurárholt, þannig að umferð úr austri og vestri sem á erindi í byggðina í Gljúfurárholti komist beint inn á Hvammsveginn. Höfum séð hugmyndir um brú undir Hvammsveg. Þó þessar afreinar komi þurfa þeir sem ætla frá Gljúfurárholti út á Suðurlandsveginn að keyra að mislægum gatnamótum í Hveragerði eða við Hjarðarból í austri.

Þar sem gert er ráð fyrir atvinnustarfsemi meðfram Suðurlandsvegi í Gljúfurárholti, samkvæmt samþykktu deiliskipulagi, er brýnt að þessar afreinar komi. Þær auðvelda aðgengi að atvinnufyrirtækjunum og tryggja betur að viðleitni þeirra til að kynna sig gagnvart umferðinni skili árangri.

Við sjáum ekki að slíkar afreinar hafi neikvæð áhrif á umferðaröryggi og teljum að það sé þá vegagerðarinnar að sýna fram á slíkt. Einhver aukakostnaður fylgir slíkum afreinum en hann er hverfandi ef gert er ráð fyrir þeim strax í upphafi.

**2 Hljóðvist.** Við höfum miklar áhyggjur af hljóðvistinni. Að umferðarhávaði muni hafa mikil og neikvæð áhrif á lífsgæði þeirra sem búa á svæðinu. Í dag er mikill hávaði af umferð um Suðurlandsveg og hefur hann áhrif langt frá veginum til norðurs vegna þess hvernig landinu hallar upp til norðurs. Það er okkar mat að þessi hávaði sé nú þegar yfir þeim hámrökum sem lög og reglugerðir leyfa og ætlum við að með hinum nýja vegi muni hávaðinn aukast enn frekar ef tekið er mið af frumdrögum hans.

Hinn nýi Suðurlandsvegur er í raun hraðbraut og má búast við að þegar framkvæmdum lýkur verði hámarkshraði hækkaður í 110 km/kl. líkt og gerst hefur í Danmörku um svipaða vegi. Slík hækking hámarkshraða er eðlileg í ljósi þess að þjóðhagsleg hagkvæmni framkvæmdarinnar eykst til muna með hækkingu hámarkshraða. Krafa um aukinn hámarkshraða mun koma því tölfærði nágrannalandanna sýnir að slíkar brautir eru þær öruggustu þrátt fyrir mikinn hraða á þeim. Það er þekkt að aukinn hraði leiðir til aukins hávaða og því höfum við áhyggjur. Þær hafa ekki minnkað við að sjá frumdrög af skipulagi vegarins.

Svo virðist sem vegagerðin ætli sér að hafa veginn tiltölulega hátt í umhverfinu og virðist ætla að láta hægari umferð sem þverar veginn fara undir hann. Þetta er hönnun sem tekur ekkert tillit til hljóðvistar. Þetta er á skjön við sambærilegar nýlegar framkvæmdir t.d. í Danmörku. Þar eru hraðbrautir settar niður í landið og hægari umferð sem þverar veginn látin fara yfir hann. Með þessu móti er góð hljóðvist tryggð í næsta nágrenni.

Við höfum rætt við vegagerðina um þetta atriði (Svan) og hefur hún tjáð okkur að hönnunin sé með þessum hætti til að tryggja að ekki verði snjóþyngsli á hinum nýja vegi. Við viljum aftur á móti benda á að tilraun vegagerðarinnar neðan Litlu Kaffistofu þar sem vegurinn fer í gegnum skörð hefur heppnast fullkomlega. Í fyrstunni voru skörð þessi tiltölulega mjó og safnaðist þá snjó á veginn, en eftir að vegagerðin breikkaði skörðin fyrir nokkrum árum hefur ekki fest snjó á veginum. Við teljum að þessi tilraun sýni að hægt er að hanna hraðbraut með hljóðvistarlegar forsendur í huga við íslenskar aðstæður.

Virðingarfyllst, f.h. Gljúfurbyggðar  
Örn Karlsson, vélaverkfræðingur



## Suðurlandsvegur – tvöföldun – Hveragerði – Selfoss

Undirritaður eigandi fasteignarinnar Klettagljúfurs 23, Ölfusi geri með bréfi þessu athugasemdir við „Drög að tillögu að matsáætlun vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss“.

### A. Hljóðvist:

Ljóst má vera að lestri á þeim drögum að tillögu að matsáætlun sem liggur fyrir að ekki hefur verið lögð mikil vinna í undirbúningsvinnu við hljóðvist. Aðeins fjallað um hljóðvist í nokkrum orðum og án nákvæmi. Ljóst er að ekki hefur verið hugað að þeim fyrirsjáanlegu vandamálum sem nú þegar liggja fyrir. Hljóðvist er eitt mikilvægasta atriðið sem snýr að íbúum við þá hraðbraut sem lögð verður og því algerlega óásættanlegt að kastað sé til höndunum til hljóðvistar við undirbúning matsáætlunarinnar.

Í drögunum er vísað til ákvæða reglugerðar nr. 933/1999 en sú reglugerð hefur verið felld úr gildi með reglugerð um hávaða nr. 724/2008 sem birt var í stjórnartíðindum B. deild 21. júní 2008. Í 5. grein reglugerðarinnar 1. mgr. segir að við skipulagsgerð skuli miða við að hljóðstig verði undir mörkum sem getið er um í viðauka við reglugerðina. Í 2. mgr. segir að auki að við hönnun samgöngumannvirkja skuli miða við að hljóðstig verði undir mörkum í töflum I og II í viðauka, og jafnframt að við breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er, sem leitt getur til aukins hávaða, skuli grípa til mótvægisáðgerða til þess að koma í veg fyrir að hljóðstig hækki.

Ekki verður séð af fyrirliggjandi drögum að þessum fyrirmælum hafi verið fylgt við hönnun vegarins og að gert sé ráð fyrir mótvægisáðgerðum til að lækka hljóðstig.

Ég vil gera eftirfarandi athugasemdir og kröfur:

1. Skýrsluhöfundar virðast ekki hafa kannað það skipulag sem þegar er í gildi þegar þeir segja að framkvæmdasvæðið liggja um strjálbýlt svæði þar sem fyrirhugað er að þetta byggð. Hér er á það að benda að fyrir liggur samþykkt deiliskipulag fyrir land Gljúfuráholts þar sem gert er ráð 53 húsum. Þegar hafa verið byggð 13 hús og framkvæmdir hafnar við 4 hús til viðbótar, allar aðrar lóðir hafa verið seldar. Hér er því um þéttbýli að ræða sbr. lokalið 3. gr. reglugerðarinnar. Í hávaðamælingum ber því að miða við hávaðamörk vegna íbúða á íbúðasvæðum sem eru 55 (ádu) LAeq24.

Þess er krafist að fram fari hávaðamælingar við mitt hús áður en matáætlun verði lögð fram og jafnframt að við mat á hljóðstigi hins nýja vegar verði reiknað út hljóðstig miðað við raunverulegan umferðarhraða en ekki leyfðan hámarkshraða í dag. Jafnframt verði reiknað út hljóðstig á hámarkshraða sem tíðkast á sambærilegum vegum í nágrennalöndum sem víða er 110 km/klst. og þar verði jafnframt miðað við raunhraða. Hönnun á hljóðvist verði síðan miðuð við hæsta hljóðstig áhækkunum hámarkshraða.

2. Hugað verði að því að land í Gljúfurárholti hækkar frá vegarstæði og að hljóð fylgir landhækkun þar sem engin fyrirstaða er til að brjóta hljóðbylgjur. Því er ekki sjáanlegur annar kostur en að vegur verði að vera

niðurgrafinn eða byggðar háar vegmanir þar sem hann fer í gegnum land Gljúfurárholts. Telja verður að mikil lýti verði af vegmönnum og því sé niðurbyggður vegur besti kosturinn. Gerð er krafa um að þessi vinna verði unnin áður en framkvæmdir hefjast og lagðar verði fram nákvæmar mælingar og útreikningar á þeim hljóðstyrk sem kemur til með að vera af hinum nýja vegi.

#### **B. Vegarstæðið og gatnamót.**

Samkvæmt fyrirbyggjandi tillögum vegagerðarinnar er gert ráð fyrir að lokað verði fyrir aðkomu að Hvammsvegi vesturhluta af Suðurlandsvegi. Ljóst er að Hvergerðisbær hefur fengið að ráða hönnun vegarins og í engu er tekið tillit til skoðana þeirra sem lóðar- og húseigendur í Gljúfurárholti hafa komið með. Gerðar eru kröfur um að afreinar af Suðurlandsvegi verði við Hvammsveg (vestur) við Gljúfurárholt þannig að umferð komist að Hvammsvegi (vestur)þó umferð frá Hvammsvegi (vestur)þurfi að tengjast við Sólborgir. Næg landrými er til þessa bæði í austur og vestur.

Samkvæmt fyrirbyggjandi hönnun á Suðurlandsvegi er gert ráð fyrir að byggður verði tengivegur við Hveragerði milli íbúðarbyggðar í Gljúfurárholti og hins nýja vegar. Sá vegur er því nær íbúðarbyggð en núverandi vegur. Því er harðlega mótmælt að vegurinn verði færður nær íbúðarbyggð og gerð sú krafa að ef af því verður, að nákvæmir útreikningar og mælingar verði gerðar á hljóðstyrk frá umferð um þann veg áður en framkvæmdir hefjast.

Ég geri þann fyrirvara að ég áskil mér rétt til að koma frekari athugasemdum að á síðari stigum.

Reykjavík 29. janúar 2009

Halldór Berg Jónsson

Kt. 050259-4719

Klettagljúfri 23

Ölfusi



Suðurlandsvegur – tvöfoldun – Hveragerði – Selfoss

Undirritaður geri hér með bréfi þessu athugasemdir við “Drög að tilhögun að matsáætlun vegna tvöfoldunar

Suðurlandsvegur frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss”.

A Hljóðvist.

Hljóðvist er mjör milvægt atriði sem snýr að íbúum við þá hraðbraut sem lögð verður og því

lögð rík áhersla á að hljóvist fái þann framgang sem best verður á kosið.

B Vegtengingar af Suðurlandsvegi inn á Hvammsveg við Gljúfurárholt í Ölfusi.

Ég fer fram á að afreinar af Suðurlandsvegi komi inn á Hvammsveg við Gljúfurárholt bæði frá austri og vestri með tilheyrandi undirgöngum eða brú yfir Suðurlandsveginn.

Mikil íbúðabyggð er fyrirhuguð í Gljúfurárholti og atvinnustarfsemi á lóðum meðfram

Suðurlandsvegi. Þegar litið er til framtíðar er ljóst að ef ekki verður gengið frá góðri aðkomu að þessu svæði núna þarf að bregðast við síðar með tilheyrandi vandamálum og verulegum kostnaði

umfram það sem annars mætti komast af með ef ráðist er í framkvæmdir nú. Reyndar kynnti

vegagerðin á síðasta vori aðkomu af Suðurlandsvegi inn á Hvammsveginn við Gljúfurárholt með

undirgöng undir Suðurlandsveginn og kemur mér á óvart að sú útfærsla er ekki á þeim

teikningum sem nú eru kynntar.

Ég geri þann fyrirvara að ég áskil mér rétt til að koma að frekari athugasemdum á síðari stigum.

Reykjavík, 29. janúar 2009.

Karl Benediktsson. Kt.010733-2519

Gljúfurárholti

Ölfusi



[\*]  
**Bjössi og Fríða.is** to: arni.bragason  
Please respond to bjossirak

30.01.2009 00:20

Sæll Árni. Ég á sæti í umhverfisnefnd sveitarfélagsins Árborgar, á fundi nefndarinnar 9. okt. 2008 var samþykkt samhljóða að mæla með brúarstæðinu yfir Ölfusá á ferjustæðinu. Það eru ótal rök sem mæla með því. Minni kostnaður, vegastæðið ekki of nálægt bænum, meiri möguleikar á að byggja stærra hverfi upp með Ölfusá, skelfileg sjónmeingun ef brúin yrði byggð yfir Laugardælaeyju og brú yfir ferjustæðið gæti orðið látlaus í takt við Þjórsárbrú. Svo fannst okkur að mætti athuga vegastæðið betur norðan við Ölfusá og láta veginn jafnvel liggja upp fyrir klettana. Ég er ósáttur við vegastæðið frá Hveragerði til Selfoss, ég tel að svona vegur eigi að vera sem beinastur ef við ætlum að fækka slysum og horfa til framtíðar. Við þurfum að sjá vel fram fyrir okkur, einhverja nokkra km. í einu, það sjá allir. Beinann og breyðan veg inn í framtíðinna.

Með kærri kveðju Björn Ingi Gíslason Selfossi. Þetta sleppur sem athugasemd.

*Kveðja*

## **Bjössi og Fríða**

Grashaga 17

800 Selfoss

Iceland

S: 482-1344

S: 898-1500

S: 864-9611

[bjossirak@simnet.is](mailto:bjossirak@simnet.is)

Sæll Árni!

Sendi þér hér með athugasemdi okkar þriggja Hvergerðing um auglýstu drögin. Þetta hefði mátt vera mun ítarlegra en þröngur tími veitir ekkimökuleika á meiru að sinni. Vinsamlega láttu vita ummóttöku póstisins.

Hveragerði 20.01. 2009. Kveðja, Björn Pálsson

Suðurlandsvegur - tvöföldun frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Athugasemd við drög að tillögu að matsáætlun

Nú í janúar var auglýst tillaga um drög að matsáætlun um ofangreinda framkvæmd með athugasemdafresti til 29.01. 2009. Þar er fjallað um ætlaða breikkun vegarins í fjóra rakgreinar og nokkra breytingu á legu hans frá því sem nú er. Við neðanskráðir, sem þessar athugasemdir gerum, teljum að ætluð lega hans við Hveragerði sé með öllu óviðunandi vegna nálægðar við byggðina þar. Hafa verður í huga að um er að ræða dýra hraðbraut sem varla yrði hnikað úr stað næstu 50-100 ár. Veglína fjær þéttbýlinu í Hveragerði sunnan Öxnalækjar og yfir núverandi Suðurlandveg milli Kotstrandar og Sandhóls sýnist augljóslega vænlegri kostur heldur en sú litla tilfærsla sem ætluð er samkvæmt þeim drögum sem hér eru til umræðu. Gert er ráð fyrir safnvegum meðfram ætlaðri fjögurra akgreina hraðbraut og því ljóst að núverandi þjóðvegur myndi henta vel í hlutverki þeirra safnvega. Þar mætti koma fyrir reiðhjólabraut sem gæti orðið vinsæl samgönguleið á leiðum milli Selfoss og Hveragerðis. Með þessari breytingu þyrfti ekki veggöng fyrir framhald Grænumerkur í Hveragerði og mislæg gatnamót við ætlað Sólborgar-hverfi yrðu úr sögunni. Í Hveragerði er núverandi þjóðvegurinn mjög nærri og umferðarhvinur frá honum mikill í nálægri byggð. Ætluð er byggð sunnan hans og ekki getur talist skynsamlegt að kljúfa þéttbýli með hraðbraut. Ætluð Sólborgarbyggð yrði einnig mun notalegri. Þegar er komin nokkur byggð beggja vegna þjóðveggar frá Hveragerði austur að Kotströnd sem hraðbraut í núverandi legu þjóðveggar myndi skemma. Flutnigur þjóðveggarins á þann stað sem hér er lagt til, samanber meðfylgjandi mynd, sýnist mun vitlegri bæði í lengd og bráð. Austan Varmár til Kotstrandar myndi vegur á þessum stað marka skil byggðar og friðlands og för manna og dýra milli þeirra svæða mætti tryggja með göngum undir hraðbrautina svo sem við Varmá. Í Hveragerði mun vera víðtækur stuðningur meðal íbúa fyrir þeim hugmyndum sem hér eru lagðar fram. Hins vegar hefur lítil sem engin opinber umræða átt sér stað um málið og margir því lítt vitandi um þær áætlanir um legu fjögurra akgreina hraðbrautar sem hér eru til umfjöllunar. Breyta þarf aðalskipulagi í Hveragerði vegna þessara ætluðu framkvæmda og þá er nauðsynlegt að boða til borgarafunda um málið og kynna það vandlega fyrir íbúum. Margt fleira mætti eflaust gagnrýna um ætlaða legu vegarins. Þar má t.d. nefna færslu Biskupstungnabrautar nær byggð á Selfossi sem varla getur talist heppileg til framtíðar litið.

Fleira ekki að sinni:

Hveragerði 29. 01.2009.

Með kveðju, Björn Pálsson Heiðarbrún 51, Haukur Michelsen Heiðarbrún 21 og Kári Þ. Michelsen Heiðarbrún 59.



Texti meðfylgjandi myndar: Möguleg framtíðarlega Þjóðvegur 1 frá Hveragerði að Hvammsvegi merkt með gulri línu.



- SUÐURLANDSVEGUR-NÝR.pdf





HVAMMSVEGUR

KOTSTRÖND

HUGMUND AD SUBURLANDSVEGJ

ÖNNALAKURVEGUR

PORLAKSHAFANVEGUR

NÚVERANDI SUBURLANDSVEGUR



Selfoss 27 jan 2009

**Vegagerðin Suðursvæði**  
**b/t Svans Bjarnasonar Umd.verkfr.**

Vegna kynningar á matsáætlun Vegagerðarinnar fyrir tvöföldun Suðurlandsvegar í Ölfusi. Viljum við undirritaðir koma á framfæri athugasemd vegna tengingar Suðurlandsvegar og námuvegar að Þórustaðarnámu í Ingólfsfjalli.

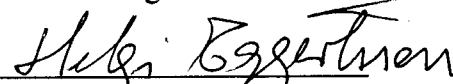
Við skoðun okkar á matsáætlun þá virðist okkur að tengingu á milli námuvegar og þjóðvegur sé ábótavant.

Vegna starfseminnar í námunni þá er okkur nauðsynlegt að geta flutt tæki okkar beint frá þjóðvegi og inn á námuveg án þess að fara undir veginn í mislægum gatnamótum. Oft er um að ræða flutning á brjótum og ýtum sem eru hærri en 4,2m og lengri æki en almennt gerist. Því er okkur nauðsynlegt að geta komist beint af þjóðveginum á námuveginn og eins frá námuvegi á þjóðveg.

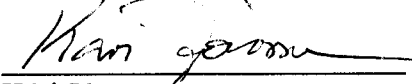
Okkar tillaga er, að byggð verði upp hjáleið frá þjóðvegi að námuvegi sem lokuð væri með hliði þegar ekki þyrfti að notast við hjáleiðina.

Vinsamlegast hafið þetta í huga við hönnun mannvirkja vegna þessara vegamóta.

F.h. Landeigenda

  
Helgi Eggertsson

F.h. Fossvéla ehf.

  
Kári Jónsson.

Verkfræðistofan Efla

Árni Bragason

Suurlandsbraut 4a

108 Reykjavík

Til undirritaðs, Jörundar Gaukssonar lögmanns, hafa leitað eigendur jarðanna Kross, Sandhóls og Bakkárhólts í Ölfusi og falið mér að koma á framfæri athugasemdum þeirra við „drög að tillögu að matsáætlun“, dags. 1. janúar, vegna fjórföldunar Suðurlandsvegar milli Hveragerðis og Selfoss.

### **I. Almennar athugasemdir.**

Umbjóðendur mínir draga í efa að það samræmist 8. gr. laga nr. 106/2000, um mat á umhverfisáhrifum að ekki skuli vera kynntur til sögunnar fleiri en einn kostur um vegstæði. Hljóti að vera ólíklegt að enginn annar kostur komi til greina til samanburðar til að ná fram meginmarkmiðum framkvæmdarinnar um að auka umferðaröryggi, lækka slysatíðni og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg. Án fleiri kosta fæst ekki sá samanburður á kostum og göllum sem nauðsynlegur er við meðferð þessa máls.

Þar sem enginn annar kostur er tiltekinn verður heldur enginn samanburður gerður á áhrifum mismunandi kosta á búsetu, rekstur og eignarréttindi fólks á svæðinu. Er staðreyndin reyndar sú að engin umfjöllun er um þessa þætti í drögunum og samræmist það ekki ákvæðum laga um mat á umhverfisáhrifum. Með þessu eru umbjóðendur mínir ekki að halda því fram að einkahagsmunir eigi að ráða ferðinni við ákvörðun um vegstæði heldur fyrst og fremst að tryggja að ekki verði gengið lengra við skerðingu á þessum réttindum en nauðsynlegt er. Til þess að það sé unnt er nauðsynlegt að það liggi fyrir um hvað einkahagsmuni sé að ræða. Þá getur reynt á þetta ef fórna á minni einkahagsmunum fyrir meiri við ákvörðun um endanlegt vegstæði. Á slíkt getur þó varla reynt nema að það liggi þegar fyrir að tvö vegstæði, t.d. hvort fjórfalda eigi til suðurs eða norðurs, séu talin jafngóð til að ná fram markmiðum framkvæmdarinnar um umferðaröryggi.

Umbjóðendur mínir eiga það allir sameiginlegt að þeir leggjast ekki gegn því að fundinn verði besti staðurinn fyrir fjórfaldan Suðurlandsveg út frá umferðaröryggi og jafnvel þó það skerði eignarréttindi þeirra. Þeir eru jafnframt sammála um að ákvörðun um vegstæðið verður að byggja á sjónarmiðum um umferðaröryggi og munu þeir ekki þola að einkahagsmunir annarra verði látnir ráða á kostnað umferðaröryggis.

Í drögin vantar alla umfjöllun um hljóðmanir. Nauðsynlegt er að það verði gert svo hægt verði að taka afstöðu til staðsetningar og gerð þeirra.

## II. Athugasemdir umbjóðenda minna að Krossi.

Samkvæmt drögunum á bls. 9 skal fjórfalda til norðurs frá mislægu gatnamótunum við Sólborgarhverfi allt að Kotströnd. Samkvæmt korti virðist hinsvegar eiga að fjórfalda til suðurs við Kross. Hér stangast fyrirbyggjandi gögn á. Það er álit umbjóðenda minna að Krossi að ef það eigi að fjórfalda til suðurs eins og kortið ber með sér þá er yrði það á kostnað umferðaröryggis enda blasi það við þegar komið er á staðinn að öruggasta leiðin sé að fjórfalda áfram til norðurs og austur fyrir jörðina. Vilja umbjóðendur mínir ekki trúa því að þarna ráði ferðinni einkahagsmunir vegna Sólborgarhverfis en hverju sem því líður þá er þess krafist að þetta mál verði skýrt ítarlega af hálfu framkvæmdaraðila. Á það er jafnframt bent að ríkir einkahagsmunir eru fyrir því að fjórfaldað verði til norðurs við jörðina Kross og augljóslega meiri en þeir hagsmunir sem um er að ræða í Sólborgarlandi. Í fyrsta lagi verður ekki forsvaranlegt að búa að Krossi vegna hljóðmengunar ef fjórfaldað verður til suðurs en það mun verða staðfest í skýslu sem nú er verið að vinna um hljóðmengun. Jörðin er mjög lítil eða aðeins um 45 ha að stærð og því hefur öll skerðing sérstaklega mikil áhrif á möguleika til búsetu og reksturs á jörðinni. Jafnframt er gert ráð fyrir tengivegi sunnan við fjórföldunina sem verður þá enn sunnar en ella ef jafnframt verður fjórfaldað til suðurs.

## III. Athugasemdir umbjóðenda minna í Bakkárholti og á Sandhól.

Verði sýnt fram á að vegstæðið samkvæmt drögunum sé það besta út frá umferðaröryggi þá gera umbjóðendur mínir ekki athugasemdir við það þrátt fyrir að ljóst sé að það muni leiða til verulegra skerðinga á þeirra landi. Þrátt fyrir að umbjóðendur mínir geri ekki athugasemdir við vegstæðið þá verður hann ekki lagður án greiðslu verulegra eingarnámsbóta enda verð á þessu landi hátt auk mikilla neikvæðra áhrifa framkvæmdarinnar á verðmæti jarðarinnar í heild. Einnig er bent á að þessi staðsetning vegarins rýrir svo mikið möguleika á landnotkun svæðisins á milli núverandi vegar og fjórföldunarinnar að skilyrði verða til að krefjast þess að allt það land verði tekið eignarnámi.

Fjórföldunin mun hluta jörðina í sundur og útilokað verður fyrir menn og skepnur að fara yfir veginn. Fjórföldunin mun því leiða til þess að ekkert aðgengi verður fyrir eigendur jarðanna að landinu norðan við veginn. Engin heimild er fyrir umbjóðendur mína að fara yfir lönd náganna þannig að framkvæmdaraðili er knúinn til þess að tryggja vegsamband við þennan hluta jarðanna. Má til skýringa nefna að ef það yrði ekki gert þá kæmust t.d. ekki gripaflutningabílar að fjárhúsunum á Sandhól og þegar farið verður að byggja á þessu svæði jarðanna þá verður ekki komið við stærri flutningabílum eða steypubílum. Engin leið er því fyrir framkvæmdaraðila að komast hjá því að leggja veg að þessum svæðum beggja jarðanna því annað þýddi slíka skerðingu á mögulegri nýtingu jarðanna að jafna mætti til eignarnáms en engin lagaheimild er fyrir því að ganga svo langt og ekki í samræmi við meðalhöfsreglu, þ.e. að stjórnvald má ekki ganga lengra en nauðsynlegt er til að ná fram markmiði sínu.

Til að tryggja að mögulegt verði að nýta jarðirnar þá verða jafnframt að koma göng undir veginn þar sem hann liggur yfir jarðirnar. Aðrar tillögur verða ekki samþykktar af hálfu umbjóðenda minna enda fælu þær í sér slíka skerðingu að ekki fengist samrýmst reglunni um

meðalhóf. Við þetta bætist að ekki er lagaheimild fyrir því að taka land nágretta eignarnámi til þess að tryggja umferðarrétt að Bakkárholti eða Sandhóli. Umbjóðendur mínir benda á að tryggja verði að göngin nái útfyrir afgirt veghelgunarsvæðið svo þau komi að fullum notum t.d. við að smala skepnum á milli jarðpartanna. Er gerð krafa um að hönnun og staðsetning gangnanna verði ákveðin í samráði við umbjóðendur mína.

Umbjóðendur mínir eru öllum kunnugastir aðstæðum við hið nýja vegstæði og leggja mikla áherslu á að mannvirkið auki ekki flóðahættu við ána en miklir vatnavextir geta orðið í henni. Hönnun árfarvegjar og ræsi verði að taka mið af þessum miklu vatnavöxtum þannig að tryggt sé að flóð geti ekki skert möguleika á nýtingu jarðanna eða valdið tjóni.

Samkvæmt aðalskipulagi er mögulegt að reiðleið komi meðfram fjórfölduninni. Ef það yrði ákveðið telja umbjóðendur mínir nauðsynlegt að finna reiðleiðinni stað innan veghelgunarsvæðisins og girða hana sérstaklega af svo tryggja megi öryggi hestamanna og umferðar um veginn.

Fjárrétt í landi Sandhóls lendir innan vegstæðisins og því þarf að byggja nýja rétt norðan við veginn og tryggja rekstrarleið að henni eins og verið hefur að núverandi rétt. Gerð er krafa um að staðsetning og hönnun réttarinnar verði í samráði við umbjóðanda minn á Sandhóli.

Umbjóðandi minn á Sandhóli gerir athugasemd við að ekki er samræmi á milli meðfylgjandi korts og greinargerðar um legu vegar við Kotstrandarkirkju. Á bls 10 í drögum er eftirfarandi texti: „*Hliðarvegur verður einnig lagður sunnan vegar til austurs allt að Kotstrandarkirkju sem þjónar sem tenging að bæjum sem þar eru*“ Samkvæmt korti endar þessi hliðarvegur áður en komið er að Kotstrandarkirkju og er óskað eftir skýringu á því og það sýnt á korti hvernig þessi vegur skuli liggja.

Kaldaðarnesi, 27. janúar 2009,

---

Jörundur Gauksson,

Kaldaðarnes,

801 Selfoss,

s: 892-0372



From: Þorvaldur Logi Pétursson <thorvaldur@vaki.is>  
To: <gudmundur.valur.gudmundsson@efla.is>  
Date: 04.02.2009 16:06  
Subject: Suðurlandsvegur - fyrsta kynning

Komdu sæll

Ég var því miður erlendis þegar fresturinn á athugasemdum við suðurlandsveg rann út en mig langar að koma með smá athugasemd.

1. Ég er ánægður að sjá að athugasemdir som komu fram á almennum kynningarfundi á Völlum í desember náðu inn í tillögurnar, þar á ég aðallega við færslu á veginum norður fyrir Kotstrandarhólinn og legu vegarins þar.
2. Hinsvegar er óljóst í tillögunni hvaða tilgangi vegslóðar þjóna sem eru norðan við aðalveginn á þeim kafla er liggja norðan aðalvegjar frá Kotstrandarkirkju og vestur að Gljúfurárholti. Er ekki nóg að hafa einn veg þarna, annaðhvort meðfram aðalveginum eða upp fyrir Gljúfurárholt?
3. Á kaflanum Kross að Gljúfir á eru aukavegir báðu megin við aðalveginn. Er ekki heldur mikið að hafa 2+2 veg og svo tvær aukaakgreinar utan við það?

Þetta eru helstu athugasemdirnar sem ég er með við þetta í bili.

Með þökk

Þorvaldur Pétursson  
Mæri Ölfusi

-----

Thorvaldur Petursson



Vaki Aquaculture Systems Ltd.



Suðurlandsvegur - Hveragerði - Selfoss. [\*]  
Bjarni og Ólöf María to: arni.bragason  
Cc: mhh

29.01.2009 20:46

Athugasemdir frá Samtökum verslunar og þjónustu í Árborg.

Viðtakandi: Árni Bragason, f.h. Vegagerðar og Verkfræðinga

Samtök verslunar og þjónustu skora hér með á alla þá er koma að ákvörðun um nýtt vegstæði að endurskoða afstöðu sýna og hugsa málið til enda.

Það er okkar mat sem störfum á svæðinu að færsla vegarins útfyrir bæinn þ.e. að umferð verði ekki veitt í gegnum bæinn, muni hafa alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir verslun og þjónustu á svæðinu og þar með fyrir sveitafélagið í heild sinni líka.

Rökin sem við heyrum er að viðskiptavinir muni samt sem áður koma inn í sveitafélagið, að vegtengingar verði vel merktar og svo fr. þ.e. að ekki eigi að draga úr umferð á svæðinu og því spyrjum við okkur, ef umferðin kemur hérna inn hversvegna að eyða miklum fjármunu í að færa vegstæðið framhjá Selfossi í stað þess að tvöfalda strax austurvegin og leggja í framkvæmdir þar um enda þurfi væntanlega að gera það einnig ef umferð eykst á Selfossi? Með öðrum orðum þá viljum við hafa umferðina í gegnum bæinn.

Það er hinsvegar okkar mat að ef vegurinn verði færður framhjá bænum muni það skaða þjónustubæinn Selfoss sem lifir á verslun og þjónustu að mjög miklu leiti, samdráttur í þjónustu muni svo í kjölfarið stuðla að fækkun í sveitafélaginu í stað áframhaldandi íbúafjölgunar eins og verið hefur undanfarin ár.

Þessu til rökstuðnings hvetjum við aðila innan Vegagerðarinnar að horfa á Disney myndina "Cars" og bendum hlutaðeigendum að horfa á kafla númer 23 sem segir meira en mörg orð...einnig hvetjum við íbúa sveitarfélagsins að kynna sér þennan kafla myndarinnar þar sem um mjög skýrt dæmi er að ræða hvað gerist við svona framkvæmd.

Einnig er hægt að horfa á myndbrotið hérna á ensku:

<http://www.facebook.com/ext/share.php?sid=53244745379&h=7oAsO&u=jaXu->

Fyrir hönd samtaka verslunar og þjónustu í Árborg

Bjarni Kristinsson

Formaður

## **Umsögn um drög að tillögu að matsáætlun um tvöföldun Suðurlandsveggar frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss unnin af verkfræðistofunni Eflu fyrir Vegagerðina.**

Samkvæmt drögnum er gert ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsveggar milli Hveragerðis og austur fyrir Selfoss. Gert er ráð fyrir einum valkosti veglínunnar þar til kemur að þverun Ölfusár þá er lögð fram tillaga um tvær veglínur yfir Ölfusá. Önnur er í samræmi við staðfest aðalskipulag Árborgar og liggur hún um Efri – Laugardælaeyju í Ölfusá. Hin veglínan sveigir upp með ánni, fer í gegnum Hellisskóg og þverar ána neðan Grímskletts og yfir á Ferjuholt austan árinna. Fyrirhuguð lega þjóðveggar yfir miðja Efri – Laugardælaeyju hefur verið inn á aðalskipulagi Selfoss og síðar Árborgar í meira en aldar fjórðung og hefur vegagerðin alla tíð lagt ofuráherslu á þessa legu þjóðveggarins. Við gerð deiliskipulags áætlana hefur alla tíð verið tekið mið af þessari legu þjóðveggarins, einnig hefur öll uppbygging skógræktarsvæðis í Hellisskógi tekið mið af þessari legu. Veglína 2 sem gert er ráð fyrir að þveri Ölfusá við Grímsklett og yfir á Ferjuholt mun hafa í för með sér mun meira rask á umhverfi auk þess sem farið er yfir fornminjar eins og t.d. Hellisbrú.

Að teknu tilliti til þess sem að ofan greinir mælir bæjarráð Árborgar eindregið með veglínu 1 og hafnar alfarið að veglína 2 verði sýndur sem valkostur þegar frummatsskýrsla verður gerð, einnig áskilur bæjarráð sér rétt til að koma með athugasemdir og ábendingar á öllum stigum málsins. Auk þess leggur bæjarráð fram meðfylgjandi athugasemdir og ábendingar og óskar eftir því að tekið verði tillit til þeirra við gerð frummatsskýrslu.

- í kafla 4.2. er talað um Umhverfisþætti, Áherslur í Matsvinnu, samkvæmt leiðbeiningum frá Skipulagsstofnun eru umhverfisþættir 8 talsins. Í þessum drögum er útvíst ein og sér talin upp sem Samfélagslegur þáttur og þykir sveitarfélaginu það heldur þröng sýn að halda því fram að nýtt vegstæði hafi einungis áhrif á útvíst. Samfélag er skilgreint sem hagrænir og félagslegir þættir. Í jákvæðum og neikvæðum skilningi.
- Í kafla 1.1 eru nefnd akstursgöng til móts við kotstrandarkirkju og við Þórustaðanámu í Ingólfsfjalli. Sveitarfélagið væntir þess að akstursgöng verði norðan og sunnan megin við Ölfusá til tryggja aðgang að útvístarsvæði sama hvor leiðin er valin.
- kafla 2.1 - Reiðleiðir eru nefndar en hvað með hjólaleiðir. Vegagerðin verður að taka til greina að leggja hjólreiðastíga meðfram veginum þannig að hjól verðir raunhæfur samgöngumáti samkvæmt áætlunum ýmissa sveitarfélaga. Aðalmarkmið framkvæmdarinnar er aukið umferðaröryggi og þar heyrja hjólreiðar klárlega undir. Það verður að vera raunhæfur möguleiki að hjóla á milli Hveragerðis og Selfoss, bæði fyrir heima menn og ferðafólk.
- Kafli 3.4.3 – athuga þarf sérstaklega gildandi deiliskipulag Skógræktarfélagsins frá 26. október 2004. Valkostur 2 mun hafa mikil áhrif á svæðið. Mótvægisáðgerðir af hálfu vegagerðarinnar verða skýrar og fyrirfram ákveðnar. Hver borgar nýtt deiliskipulag? Hverjar eru mótvægisáðgerðirnar nákvæmlega? Hver er kostnaður þessara mótvægisáðgerða? Þessi þáttur er stóri samfélagslegi þátturinn fyrir Sveitarfélagið Árborg.

- 4.2.13 Náttúruvá – Samkvæmt rannsóknum gerðum fyrir Sveitarfélagið vegna flóðahættu liggur vegurinn á flóða svæði og klakkastíflur myndast á ýmsum stöðum í ánni. Sveitarfélagið væntir þess að flóðahætta verði tekinn inn í skýrslu sem náttúruvá.
- Í aðalskipulögum Árborgar og Flóahrepps er gert ráð fyrir þéttbýli beggja megin vegar austan við Ölfusá. Í því sambandi er bent á að skoða skuli áhrif framkvæmdarinnar á fyrirhugað innra skipulag þéttbýlis s.s. með tilliti til samgangna, veitukerfa o.s.frv.
- Fráveita. Hugsanlega þarf að gera ráð fyrir að fráveituvatni norðan þjóðveggar verði veitt í sameiginlega skólphreinsistöð vestan við Selfoss.
- Regnvatn. Hafa þarf samráð við sveitarfélögin um afvötnun vega, brúa og undirgangna. Verður sameiginlegt sniðræsi og útrás?
- Ýmis veitufyrirtæki óska eftir lagnaleiðum um nýja brú. Meðal þeirra fyrirtækja eru Vatnsveita Árborgar, Selfossveitur, Landsnet, Rarik og hugsanlega fleiri fyrirtæki. Gera þar ráð fyrir aðveitumannvirkjum lagnaleiðum og öðru sem tengist slíkum nýframkvæmdum og rekstri.
- Í árflóðum þegar Hvítá fer upp við Brúnastaði eða Oddgreirshóla rennur flóðavatn um skurðarkerfi og lágsvæði suðvestur eftir flóanum. Hluti þess vatns hefur venjulega runnið vestur með þjóðvegi nr. 1 og svo um skurði og ræsi norðan við Selfoss og í Ölfusá. Meta þarf áhrif framkvæmdarinnar á “afvötnun” flóðavatns.

Selfossi 28. janúar 2009.

Bárður Guðmundsson og Katrín Georgsdóttir

## **Svör við athugasemdum við drög að tillögu að matsáætlun fyrir Suðurlandsveg frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss.**

### **Staða vinnunnar.**

Drög að tillögu að matsáætlun voru lögð fram til kynningar á vef þann 12. janúar og óskað eftir athugasemdum fyrir 29. janúar 2009.

Í drögum 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 jafnframt lýst hvernig staðið verður að rannsóknum og hvaða umhverfisþætti verður lögð áhersla á að fjalla um í frummatsskýrslu. Markmiðið með auglýsingunni er að fá fram ábendingar um hvort taka þurfi á fleiri þáttum en þeim sem lýst er í drögunum. Hönnun vegarins er á frumstigi, hljóðútreikningar og sérfræðivinna er ýmist nýhafin eða enn ekki hafin.

Athugasemdir og ábendingar bárust frá sveitarfélögunum Ölfusi og Árborg og auk þess frá einstaklingum og frá samtökum verslunar og þjónustu í Árborg.

Þakkað er fyrir framkomnar ábendingar.

### **Sveitarfélagið Ölfus.**

Skipulagsnefnd gerir þá kröfu að annar valkostur (en leið B) verði lagður fram í frummatsskýrslu um veglínu. Nefndin óskar eftir að sagt verði frá hljóðvist fyrir veginn eins og hann er í dag. Í frummatsskýrslu komi síðan hljóðvist fyrir veginn eins og hann er hannaður sem 2+2 vegur. Vegsvæðið verði deiliskipulagt og gerð grein fyrir hljóðvist og mögulegum aðgerðum til að draga úr hávaða. Gera þarf grein fyrir nýju vegakerfi og tengingum og aðgengi býla sem eru við núverandi vegstæði og hafa nýtt land sitt beggja vegna við veginn. Gerð er athugasemd við að ekki er fjallað um samfélagsleg áhrif sem og landnotkun og skipulag.

*Svör Vegagerðarinnar:*

- 1. Vegagerðin vísar til sameiginlegrar niðurstöðu vinnuhóps sveitarfélaganna Ölfuss, Hveragerðis, Árborgar og Vegagerðarinnar, sem samþykkt var þann 13. nóvember 2007, eftir sameiginlega vinnu þeirra til nokkurra mánaða. Þessi niðurstaða var staðfest var af bæjarstjórnnum allra sveitarfélaganna og m.a. var samþykkt Sveitarfélagsins Ölfus kynnt Vegagerðinni með bréfi 29. febrúar 2008. Ekki verða lagðir fram aðrir valkostir en þeir sem eru í tillögu að matsáætlun.*
- 2. Fjallað verður um hljóðvist á núverandi vegi, hljóðvist á þeim vegum sem áformað er að byggja og hljóðvarnir til að mæta ákvæða reglugerðar nr.724/2008 um hávaða.*
- 3. Vegagerðin mun uppfylla þær kröfur sem skipulagslög og skipulagsreglugerð gera ráð fyrir varðandi stofnbraut í þéttbýli og dreifbýli.*
- 4. Gerð verður grein fyrir tengivegum, hjóla-, reið- og gönguleiðum í frummatsskýrslu.*
- 5. Fjallað verður um samfélagsleg áhrif og þar með talin áhrif á landnotkun í frummatsskýrslu.*

**Athugasemdir frá íbúum í Klettagljúfri 6, 11, 17, 23.** Gerðar eru athugasemdir við umfjöllun um hljóðvist, vegstæði og vegamót.

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Hljóðvist: Til að meta breytingar á hljóðstigi vegna framkvæmda við Suðurlandsveg verður hljóðstigið kortlagt með notkun hugbúnaðarins Sound Plan. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir útreikningum m.t.t. ákvæða reglugerðar nr.724/2008 um hávaða. Mótvægisáðgerðir verða lagðar til ef þurfa þykir.*

*Fyrir liggur að skipulögð hefur verið byggð víða meðfram Suðurlandsvegi og svæðið norðan Suðurlandsvegur frá Hveragerði og að Kögunarhól er skilgreint sem þéttbýli.*

*Hljóðútreikningar verða sýndir í frummatsskýrslu fyrir núverandi veg, núverandi umferð og umferð skv. umferðarspám og einnig fyrir veg samkvæmt fyrirbyggjandi tillögu, bæði núverandi umferð og framtíðarumferð. Einnig verður fjallað um áhrif af auknum hraða á hljóðvist.*

*Ekki kemur til greina að grafa veginn niður til að bæta hljóðvist frá honum þar sem slíkt minnkar umferðaröryggi vegfarenda, eykur hættu á rekstrartruflunum og gerir vetrarþjónustu erfiðari og kostnaðarsamari.*

*Vegamót: Markmið með framkvæmdum er að auka umferðaröryggi og verður það gert með því að aðskilja akstursstefnur og fækka vegamótum. Gert er ráð fyrir að öllum íbúum verði tryggðar þægilegar og öruggar tengingar við Suðurlandsveg.*

**Athugasemdir Eldhesta:**

Ááætlað er að hinn nýi vegur verði fyrir sunnan núverandi veg fram að mislægum gatnamótum við Sólborgarsvæðið og eftir það fyrir norðan núverandi veg. Eldhestar fara fram á að hin nýja akrein verði lögð fyrir norðan núverandi veg alveg frá Varmá og austur fyrir Kotströnd. Á þessu svæði er nægt landrými fyrir vegarstæði.

Eldhestar vilja einnig valkost fyrir legu vegarins til samræmis við tillögu skipulagsnefndar Ölfuss.

*Svör Vegagerðarinnar.*

*Fyrirliggjandi skipulag og áætlun um tvöföldun gerir ráð fyrir að Suðurlandsvegur verði lagður fjær Hveragerði en nú er og að vegurinn sveigi síðan að núverandi veglínu. Til að hámarka nýtingu á núverandi vegi verður tvöfaldað til suðurs og akbrautum síðan víxlað þar sem vegurinn beygir austan mislægra vegamóta og þar eftir verði tvöfaldað til norðurs.*

*Sveitarfélögin komu sér saman um þann valkost sem kynntur er í drögum að matsáætlun þ.e. að fylgja sem mest legu núverandi Suðurlandsvegur (sjá svar við athugasemdum skipulagsnefndar Ölfus).*

Athugasemd frá **Karli Benediktssyni Gljúfurárholti** lúta að hljóðvist og hann óskar eftir mislægri tengingu við Hvammsvegamót vestari.

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Hljóðútreikningar verða sýndir í frummatsskýrslu fyrir núverandi veg, núverandi umferð og umferð skv. umferðarspám og einnig fyrir veg samkvæmt fyrirbyggjandi tillögu, bæði*

núverandi umferð og framtíðarumferð. Einnig verður fjallað um áhrif af auknum hraða á hljóðvist.

Gert er ráð fyrir mismögum vegamótum við fyrirhugað Sólborgarhverfi og því ekki talin þörf á vegamótum við Hvammsvegi vestari.

#### Athugasemdir frá **Birni Pálssyni, Hauki Michelsen og Kára P. Michelsen, Hveragerði.**

Telja að lega vegarins við Hveragerði sé með öllu óviðunandi vegna nálægðar við byggðina þar og leggja til legu sunnan byggðar.

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Vegagerðin vísar til sameiginlegrar niðurstöðu vinnuhóps sveitarfélaganna Ölfuss, Hveragerðis, Árborgar og Vegagerðarinnar, sem samþykkt var þann 13. nóvember 2007, eftir sameiginlega vinnu þeirra til nokkurra mánaða. Þessi niðurstaða var staðfest var af bæjarstjórnnum allra sveitarfélaganna.*

#### **Jörundur Gauksson fyrir hönd eigenda jarðanna Kross, Sandhóls og Bakkárhólts.**

Vilja fleiri valkosti og þeir leggjast ekki gegn því að fundinn verði besti staðurinn fyrir fjórfaldan Suðurlandsveg út frá umferðaröryggi og jafnvel þó það skerði eignarréttindi þeirra. Þeir eru jafnframt sammála um að ákvörðun um vegstæðið verður að byggja á sjónarmiðum um umferðaröryggi og munu þeir ekki þola að einkahagsmunir annarra verði látnir ráða á kostnað umferðaröryggis.

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Hagsmunir almennra vegfarenda og kostnaður við vegagerðina ásamt samkomulagi sveitarfélaganna ráða legu valkosta sem fram eru settir.*

*Þakkað er fyrir ábendingar varðandi misræmi milli texta og myndar í skýrsludrögum. Hliðarvegur sunnan Suðurlandsvegar mun ekki liggja að Kotstrandarkirkju, hann mun ekki þvera Gljúfurá.*

#### **Athugasemdir frá Krossi.**

Hagsmunir eigenda Kross og Sólborgarhverfis fara ekki saman. Kross telur að tvöfalda eigi til norðurs.

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Til stendur að tvöfalda Suðurlandsveg til norðurs, austan fyrirhugaðra vegamóta við Sólborgarhverfi.*

#### **Athugasemdir frá Bakkárholti og Sandhól.**

Bent er á að staðsetning vegarins rýrir mikið möguleika á landnotkun svæðisins og að á milli núverandi vegar og nýs vegar verði ónýtanlegt land. Til að tryggja að mögulegt verði að nýta þá hluta jarðanna sem lenda norðan vegar verða að koma göng undir veginn og að hönnun og staðsetning gangnanna verði ákveðin í samráði við landeigendur.

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Viðræður og samráð verður við landeigendur um fyrirkomulag tenginga og annað er tengist eignum þeirra þegar niðurstöður mats- og skipulagsferlis liggja fyrir.*



**Athugasemdir frá Helga Eggertssyni og Kára Jónssyni vegna Þórustaðanámu og aðkomu að henni með stór og há tæki.**

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Tryggð verður aðkoma að námunni með stór tæki í samráði við rekstraraðila og landeigendur.*

**Athugasemdir frá Samtökum verslunar og þjónustu í Árborg.**

Samtök verslunar og þjónustu vilja að umferð verði veitt í gegnum Selfoss og að tvöfalda eigi Austurvegin strax. Ef vegurinn verði færður framhjá bænum muni það skaða þjónustubæinn Selfoss sem lifir á verslun og þjónustu.

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Lega nýs Suðurlandsvegur er í samræmi við vilja bæjarstjórnar Árborgar og í samræmi við aðalskipulag sveitarfélaganna Árborgar og Flóahrepps. Í frummatsskýrslu verður fjallað um samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar og þar á meðal um hugsanleg áhrif á verslun og þjónustu. Umferðarkannanir sýna að mikill meirihluti vegfarenda á Suðurlandsvegi á erindi á Selfoss hvort sem þeir koma úr vestri eða austri.*

**Björn Ingi Gíslason** bendir á að á fundi umhverfisnefndar Árborgar 9. okt. 2008 var samþykkt samhljóða að mæla með brúarstæðinu yfir Ölfusá á ferjustæðinu og einnig að athuga vegastæðið betur enn norðar við Ölfusá. Björn bendir einnig á að vegastæðið frá Hveragerði til Selfoss eigi að vera beinna.

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Umhverfisáhrif tveggja valkosta yfir Ölfusá verða metin.*

**Umsögn frá bæjarráði Árborgar.**

Bæjarráð Árborgar mælir eindregið með veglínu 1 sem er í samræmi við aðalskipulag og hafnar alfarið að veglína 2 verði sýndur sem valkostur þegar frummatsskýrsla verður gerð. Árborg telur að fjalla eigi um samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar. Sveitarfélagið væntir þess að akstursgöng verði norðan og sunnan megin við Ölfusá til tryggja aðgang að útivistarsvæðum. Árborg telur að það eigi að vera raunhæfur möguleiki að hjóla á milli Hveragerðis og Selfoss, bæði fyrir heimamenn og ferðafólk. Sveitarfélagið væntir þess einnig að flóðahætta verði tekinn inn í skýrslu sem náttúruvá..

*Svör Vegagerðarinnar:*

*Vegagerðin telur brýnt og áformar að meta umhverfisáhrif tveggja veglína yfir Ölfusá. Í frummatsskýrslu verður fjallað um samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar. Aðgangur að útivistarsvæðum verður tryggður og gerð verður grein fyrir göngu-, hjóla- og reiðleiðum í frummatsskýrslu. Samfélagsleg áhrif valkosta verða metin og kostnaður við nauðsynlegar mótvægisáðgerðir. Lagt verður mat á náttúruvá í frummatsskýrslu – bæði flóðahættu og jarðskjálftavá. Samráð verður haft við sveitarfélögin þegar veglína hefur verið ákveðin og áður en kemur að lokahönnun mannvirkja til að tryggja lagnaleiðir með mannvirkjum. Í frummatsskýrslu verður fjallað um flóðahættu og afvötnun flóðavatns við Suðurlandsveg.*