

# TVÖFÖLDUN SUÐURLANDSVEGAR FRÁ HVERAGERÐI OG AUSTUR FYRIR SELFOSS

## Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

### HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að áhrif tvöföldunar Suðurlandsvegar á milli Hveragerðis og Selfoss hafi óhjákvæmilega í för með sér talsverðar breytingar á hljóðvist og ásýnd svæðisins auk þess sem áhrif á gróður og fugla verða talsvert neikvæð af veglínu 1, en áhrif á jarðmyndanir verða ekki veruleg, hvorki af veglínu 1 eða veglínu 2. Stofnunin telur að veglína 1 muni ekki hafa veruleg áhrif á menningarminjar en veglína 2 kunni að hafa talsverð áhrif. Skipulagsstofnun telur að sjónræn áhrif veglínu 2 og áhrif á gróður, fugla og útivist verði neikvæðari en af veglínu 1, en ákveðin óvissa ríki um hversu mikil þau kunni að vera.

Eitt af markmiðum laga um mat á umhverfisáhrifum er að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Í því ljósi bendir Skipulagsstofnun framkvæmdaraðila og leyfisveitendum á að með því að taka ákvörðun um þann valkost sem hefur síður neikvæð umhverfisáhrif og fallast á tillögur stofnunarinnar um skilyrði fyrir framkvæmdinni sé komið til móts við fyrrgreint markmið laganna.

Skipulagsstofnun telur að við leyfisveitingar þurfi að setja eftirfarandi skilyrði fyrir framkvæmdinni og byggja á rökstuðningi í niðurstöðukafla álitsins.

1. Vegagerðin leggi fram samhliða beiðni um framkvæmdaleyfi áætlun um vöktun umferðarþróunar um Suðurlandsveg. Í áætluninni sé jafnframt tryggt að viðkomandi sveitarstjórnnum verði kynntar reglulega niðurstöður vöktunarinnar og gerð grein fyrir því tímanlega hvenær umferð nálgist þau mörk að grípa þurfi til aðgerða til að koma í veg fyrir að hljóðstig fari viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða.
2. Vegagerðin leggi fram samhliða beiðni um framkvæmdaleyfi greinargerð og samninga um það votlendissvæði sem ætlunin er að endurheimta á móti því sem tapast, helst í nágrenni framkvæmdarinnar.
3. Vegagerðin leggi fram samhliða beiðni um framkvæmdaleyfi vöktunaráætlun, í samráði við fuglafræðinga, þar sem vakta skal áflug fugla á fyrirhugaða brú yfir Ölfusá. Í áætluninni sé tilgreint í hverju vöktunin felist og sett skilgreind viðmið um hvenær ástæða þyki til að grípa til mögulegra mótvægisáðgerða í samráði við Umhverfisstofnun.

Reykjavík, 14. júní 2010

1	INNGANGUR.....	3
1.1	Athugun Skipulagsstofnunar .....	3
1.2	Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar .....	3
2	FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ .....	4
2.1	Fyrirhuguð framkvæmd.....	4
2.2	Markmið og ávinningur.....	7
2.3	efnistaka.....	8
2.4	Núllkostur .....	8
2.5	Áfangaskipting.....	8
2.6	Kostnaður.....	8
3	NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	8
3.1	Vægis Einkunnir .....	9
3.2	Áhrif á náttúrufarsþætti .....	9
3.2.1	Jarðmyndanir .....	9
3.2.2	Gróður .....	10
3.2.3	Fuglar.....	10
3.2.4	Vatnalíf.....	11
3.3	Áhrif á menningarminjar .....	12
3.4	Áhrif á menn og samfélag .....	14
3.4.1	Hljóðvist .....	15
3.4.2	Sjónræn áhrif.....	16
3.4.3	Áhrif á útivist.....	17
3.4.4	Flóðahætta .....	18
4	STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA .....	20
5	NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	21

## 1 INNGANGUR

### 1.1 ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Þann 7. desember 2009 sendi Vegagerðin, frummatsskýrslu um Suðurlandsveg frá Hveragerði austur fyrir Selfoss í Hveragerðisbæ, Sveitarfélaginu Ölfusi, Sveitarfélaginu Árborg og Flóahreppi til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 11. desember 2009 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 11. desember 2009 til 29. janúar 2010 á bókasafninu í Hveragerði og Bæjar- og héraðsbókasafninu á Selfossi í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is). Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Hveragerðisbæjar, Sveitarfélagsins Ölfuss, Sveitarfélagsins Árborgar, Flóahrepps, Fiskistofu (lax- og silungsveiðisviðs), Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands. Skipulagsstofnun sendi umsagnir og athugasemdir til Vegagerðarinnar.

Þann 11. maí 2010 sendi Vegagerðin matsskýrslu um Suðurlandsveg frá Hveragerði austur fyrir Selfoss í Hveragerðisbæ, Sveitarfélaginu Ölfusi, Sveitarfélaginu Árborg og Flóahreppi til Skipulagsstofnunar og óskað eftir álitni stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Þann 4. og 7. júní 2010 sendi Skipulagsstofnun framkvæmdaraðila fyrirspurnir í tölvupósti og var þeim svarað samdægurs.

### 1.2 GÖGN LÖGÐ FRAM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

**Frummatsskýrsla.** Suðurlandsvegur frá Hveragerði austur fyrir Selfoss í Hveragerðisbæ, Sveitarfélaginu Ölfusi, Sveitarfélaginu Árborg og Flóahreppi. 7. desember 2009.

**Önnur gögn:** Viðauki með sérfræðiskýrslum.

#### Umsagnir bárust frá:

- Hveragerðisbæ með bréfi dags. 16. desember 2009
- Flóahreppi með bréfi dags. 25. janúar 2010
- Sveitarfélaginu Árborg með bréfi dags. 8. janúar 2010
- Sveitarfélaginu Ölfusi með bréfi dags. 25. janúar 2010
- Fiskistofu með bréfi dags. 10. desember 2010
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 8. janúar 2010
- Heilbrigðiseftirliti Suðurlands með bréfi dags. 28. desember 2009
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 14. janúar 2010
- Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 14. janúar 2010

#### Athugasemdir bárust frá:

- Helgi Eggertsson og Helga Ragna Pálsdóttir með bréfi dags. 19. janúar 2019
- Magnús Ólafsson f.h. Fossvéla með bréfi dags. 20. janúar 2010
- Lögmenn Suðurlands f.h. stjórnar Skógræktarfélags Selfoss með bréfi dags. 28. janúar 2010
- Ólafur H. Einarsson f.h. Reiðleiðanefnd Ljúfs með bréfi dags. 28. janúar 2010

- Jörundur Gauksson f.h. eigenda jarðanna Kross, Sandhóls og Bakkárhólts í Ölfusi með bréfi dags. 29. janúar 2010
- Hróðmar Bjarnason f.h. Eldhesta með tölvupósti dags. 29. janúar 2010
- Jóhanna Guðmundsdóttir með tölvupósti dags. 1. febrúar 2010
- Jónas G. Hauksson með tölvupósti dags. 1. febrúar 2010
- Valdimar Grímsson með tölvupósti dags. 1. febrúar 2010
- Örn Karlsson f.h. Gljúfurbyggðar með tölvupósti dags. 1. febrúar 2010

**Matsskýrsla:** Suðurlandsvegur frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Hveragerðisbæ, Sveitarfélaginu Ölfusi, Sveitarfélaginu Árborg og Flóahreppi. 11. maí 2010. Með matsskýrslu fylgdu afrit umsagna og athugasemda.

## 2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Vegagerðin greinir frá í matsskýrslu að áformað sé að tvöfalda Suðurlandsveg, Hringveg 1 á um 13,6 km kafla frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss, þar sem byggður verður 2 + 2 vegur, um 34 m breiður með 11 miðeili og fernum vegamótum. Tvöföldun vegarins fylgi nýir hliðar- og tengivegir alls um 11 km langir.

### 2.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

**Veglína.** Í matsskýrslu kemur fram að núverandi vegur muni nýtast sem önnur akbraut vegarins á um 4,5 km kafla. Hann verði breikkaður til suðurs frá Hveragerði að Kotströnd, en til norðurs frá Hvammsvegi eystri og austur fyrir Þórustaði. Þá muni núverandi vegur nýtast sem hliðarvegur á tveimur stöðum, alls um 3,3 km kafla, frá Kotstrandarkirkju að Hvammsvegi eystri og frá afleggjara að Þórustöðum að hringtorgi norðan við Selfoss. Vegurinn muni liggja í nýju vegstæði, norðan við núverandi veg, annars vegar frá Kotströnd að Hvammsvegi eystri og hins vegar frá Þórustöðum og að Suðurlandsvegi austan Selfoss, alls rúmlega 8 km. Austan við Biskupstungnabraut komi til greina að leggja veginn yfir Ölfusá um Efri-Laugardælaeyju (veglína 1) eða nálægt gömlum ferjustað (Laugardælaferju) sunnan Grímskletta (veglína 2). Veglína 1 sé í samræmi við aðalskipulag Árborgar og Flóahrepps og hafi önnur landnotkun tekið mið af þeirri legu Suðurlandsvegar. Við gamla ferjustæðið (veglína 2) renni Ölfusá í þröngum farvegi og þar þurfi mun styttri brú en veglína 1 yrði farin. Einnig sé veglína 2 ákjósanleg með tilliti til þekktra jarðmyndana og sprungusvæða.

Athugasemdir íbúa í Gljúfrárbyggð fjalla m.a. um hvort ekki sé hægt að leggja veginn suður fyrir Velli og að Kotströnd. Þá gera Eldhestar athugasemdir við að einungis hafi verið lagður fram einn kostur veglínu austur fyrir Biskupstungnabraut.

Vegagerðin vísar til samráðs og samkomulags sveitarfélaganna um staðsetningu vegarins. Með því að nýta núverandi vegstæði verði umfang framkvæmdarinnar mun minna en ella.

Í umsögn Sveitarfélagsins Ölfuss er gerð athugasemd við staðsetningu vegarins frá Varmá að Krossamel. Telur sveitarfélagið að frekar ætti að tvöfalda veginn norðan núverandi vegstæðis. Með því mætti m.a. hlífa Klifklettum.

Í umsögn Hveragerðisbæjar er nýrri veglínu við Sólborgarhverfið mótmælt. Þannig muni vegurinn verða 20 – 25 m norðar en nú er og skerða fyrirhugað athafnasvæði sveitarfélagsins.

Vegagerðin bendir á að sjónarmið sveitarfélaganna stangist á. Suðurlandsvegurinn sé á sveitarfélagamörkum og hvorugt sveitarfélaganna vilji að vegurinn verði breikkaður inn í þeirra lögsögu. Við hönnun vegarins hafi verið haft í huga að hámarka nýtingu núverandi vegar og taka tillit til hæðarlegu aðliggjandi lands. Til að hlífka Klifklettum þurfi að sleppa mislægum gatnamótum á Vallavegamótum eða færa þau að Kotströnd. Það samræmist ekki hugmyndum sem settar hafi verið fram af sveitarfélögunum.

Í umsögn Flóahrepps kemur fram að ekki sé vilji til að breyta gildandi aðalskipulags sveitarfélagsins sem geri ráð fyrir veglínu 1.

**Vegamót og hliðarvegir.** Fram kemur í matsskýrslu að á veginum verði fjögur mislæg gatnamót, við Velli, Hvammsveg eystri (374), Biskupstungnabraut (35) og við Laugardæli austan Selfoss. Hliðarvegi við Vallavegamótin sé ætlað að þjóna Ölfusborgum, fyrirhuguðu Sólborgarhverfi, Gljúfurárholti, Velli, Hóтели Eldhesta, Krossi og fleiri bæjum og til að tengjast Hvammsvegi vestari. Hliðarvegurinn verði minnst 18 m frá Suðurlandsvegi. Í matsáætlun hafi verið kynntar tvær leiðir hliðarvegjar við Gljúfurárholt. Fallið hafi verið frá hugmynd um hliðarveg inn í fyrirhugað íbúðahverfi m.a. vegna þess að hæðarlega þar sé erfið og leiðin lengri. Auk þess myndi sú leið lengja leið þeirra sem fara vilja um fáfarna vegi innan sveitar, akandi og hjólandi.

Hveragerðisbær gerir athugasemd við útfærslu Vallavegamótana og telur að tengja eigi yfir Suðurlandsveginn, en ekki undir hann. Hvergerðisbær leggur til að gerð verði tígulvegamót með hringtorgi yfir Suðurlandsveginn sem hafi í för með lágmarks sjónræn áhrif og minni hávaðamengun í bænum.

Vegagerðin svarar því til að tenging yfir Suðurlandsveg kalli á miklar fyllingar sunnan við vegamótin, hún taki mikið rými og hafi mikil sjónræn áhrif í för með sér.

Gerð er athugasemd fyrir hönd Gljúfurbyggðar við að ekki skuli gerðar afreinar af Suðurlandsvegi þannig að hægt verði að komast beint inn á Hvammsveg vestari og að fyrirhugaðri atvinnustarfsemi.

Vegagerðin telur þessar hugmyndir ekki ásættanlegar því fjarlægð frá mislægum vegamótum verði of lítil m.t.t. umferðaröryggis og greiðfærni.

Hótel Eldhestar gera athugasemdir við legu vegarins og að hann verði breikkaður til suðurs og einnig að hliðarvegir verði sunnan vegarins. Bent er á að taka verði tillit til þess að starfsemi hafi verið rekin á Völlum síðan 1996 en óvissa ríki um uppbyggingu norðan vegarins Því sé rétt að breikka veginn til norðurs.

Vegagerðin bendir á að með breikkun núverandi vegar (til suðurs eða norðurs), sé verið að tryggja hámarksnýtingu fyrirbyggjandi vegar og auka gæði vegarins. Væri vegurinn breikkaður til norðurs austan Hveragerðis yrði farið um svæði þar sem hæðarlega er erfiðari en sunnan vegar.

Í umsögn skipulagsnefndar Sveitarfélagsins Ölfuss koma fram áhyggjur af umferðaröryggi vegna staðsetningar hliðarvega og hæðarlegu þeirra. Þá gerir skipulagsnefnd Ölfuss athugasemd við að umfang vegamóta við Velli og Hvammsvegjar eystri taki mikið pláss.

Vegagerðin svarar að hliðarvegir muni hafa mismunandi hæðarlegu og vera a.m.k. 18 metrum frá Suðurlandsvegi, sem ætti ekki að valda truflun frá ökutækjum úr gagnstæðri átt. Mikið land muni fara undir vegamótin en við hönnun þeirra hafi verið lögð áhersla á að draga úr umfangi þeirra og halda hæðarlegu núverandi vega. Staðsetning vegamótanna við Velli sé hentug vegna hæðarlegu en nauðsynlegt sé að fórna Klifklettum.

Skógræktarfélag Selfoss gerir athugasemdir vegna vegamóta við Selfoss og bendir á að tryggja þurfi aðkomu að Stóra-Helli.

Vegagerðin bendir á að aðkoma að svæði skógræktarfélagsins upp með Ölfusá muni ekki breytast og akfært verði undir brúarendann. Ekki sé mögulegt að leyfa tengingu frá nýjum Suðurlandsvegi en ef þörf verður talinn á nýrri tengingu að Stóra- Helli í framtíðinni yrði sú aðkoma að vera frá Biskupstungnabraut..

**Aksturgöng.** Fram kemur að áætlað sé að gera göng undir Suðurlandsveg við Kotstrandarkirkju og á mörkum jarðanna Sandhóls og Bakkárhólts, sem tengja muni hliðarvegi norðan og sunnan Suðurlandsvegjar. Þá verði veggöng við Þórustaðanámu og malarflutningabílum ætlað að fara um hliðarvegi og inn á Suðurlandsveg um Hvammsvegamót og Selfossvegamót. Gert sé ráð fyrir að unnt verði að aka undir nýja Ölfusárbrú á báðum bökkum Ölfusár.

Í athugasemdum sem gerð var f.h. eigenda jarðann Kross, Sandhóls og Bakkárhólts í Ölfusi kemur fram að mikilvægt sé að göngin á mörkum Sandhóls og Bakkárhólts verði hönnuð þannig að hægt verði að nýta landið norðan vegar með hvaða hætti sem er en ekki aðeist til beitar eða takmarkaðra nota. Þá koma fram áhyggjur eigenda Bakkárhólts um að aðkoma að jörðinni verði ekki trygg norðan vegar.

Sveitarfélagið Ölfus gerir tillögu um að hætt verði við áform um hliðarveg við Kögunarhól austur að Þórustaðaaflleggjara en frárein verði gerð til austur að Þórustöðum og aðrein til vesturs frá vegi að Þórustaðanámu.

Vegagerðin telur það ekki ásættanlegt að bæta við að- og fráreinum við Þórustaði og gera vegamótin þannig mislæg og bendir á að með þessu móti verði fjarlægð milli vegamóta lítil. Með því að taka af umræddan hliðarveg verði ekki möguleiki að fara um fáfárin veg innan sveitar.

Fossvélar gera athugasemd við aðgengi að Þórustaðanámu. Tryggja verði að stöðlum verði fylgt og hönnun mannvirkja taki mið af umferð stórra tækja.

Vegagerðin svarar því til að gert verði ráð fyrir því að hægt verði að opna hjáleid með leyfi Vegagerðarinnar og lögreglustjóra.

**Ölfusárbrú.** Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt veglínu 1 verði gerð brú á Ölfusá í tveimur höfum um Efri-Laugardælaeyju og að Svarfhólsvelli austan árinna. Samkvæmt veglína 2 verði Ölfusá þveruð um 400 m norðan Efri-Laugardælaeyju og vegurinn liggja um útivistarsvæði Árborgar á vestur bakka árinna, um 100 m sunnan

við Grímskletta, og um golfvöll á austur bakka árinna þar sem nú sé golfskáli á Svarfhólsvelli.

Fram kemur að til greina komi að gera stagabré eða bogabré samkvæmt veglínu 1, en samkvæmt veglínu 2 stagbrú með turn á vesturbakka Ölfusár eða bogabré.

Vegna brúargerðar í veglínu 1 sé ráðgert að farvegur Ölfusár verði stíflaður að hluta austan Efri-Laugardælaeyju. Sá hluti farvegsins sé að mestu grunnur og rennsli árinna muni lítið truflast. Bráðabirgðabré verði gerð út í eyjuna og varnargarður þar við verði hannaður með tilliti til flóðahættu á Selfossi. Gera megi ráð fyrir að bráðabirgðabré og tengd mannvirki muni standa í 2-3 ár. Áhrif brúargerðar við veglínu 2 á rennsli Ölfusár yrðu engin því með gerð stagbrú eða bogabré verði mögulegt að byggja án þess að trufla rennsli árinna.

**Hjóla- göngu og reiðleiðir.** Fram kemur í matsskýrslu að gert sé ráð fyrir að hliðarvegir meðfram Suðurlandsvegi verði nýttir fyrir göngur og hjólréiðar. Umferð gangandi og hjólandi verði eftir hliðarvegi norðan Suðurlandsvegar frá Hveragerði að veggöngum við Kotströnd og sunnan vegar þaðan og allt að Selfossi. Göngu- og hjólastígur verði á nýrri Ölfusárbrú.

Fram kemur að gert sé ráð fyrir reiðgöngum við Varmá, vestan Kögunarhóls og austan Þórustaðavegar og að hægt verði að ríða undir Gljúfurárbrú. Að auki verði mögulegt að komast á hestum undir Suðurlandsveg í farvegi Bakkárhóltsár og með bökkum Ölfusár, þó svo að reiðleiðir hafi ekki verið skipulagðar þar. Hægt verði að teyma hross á fyrirhuguðum göngu- og hjólastíg á Ölfusárbrú.

Skipulags-, byggingar- og umhverfisnefnd sveitarfélagsins Ölfuss og reiðleiðanefnd Hestamannafélagsins Ljúfs gera athugasemdir við að ekki verði gerð reiðgöng vestan við Kögunarhól.

Vegagerðin bendir á að mögulegt verði að fara ríðandi undir Suðurlandsveg á 5 stöðum frá Varmá að Biskupstungnabraut. Auk þess sé gert ráð fyrir göngu- og reiðgöngum vestan við Kögunarhól.

## 2.2 MARKMIÐ OG ÁVINNINGUR

Fram kemur að markmið framkvæmdarinnar sé að auka umferðaröryggi og afkastagetu Suðurlandsvegar með því að aðskilja akstursstefnur og fækka vegamótum. Umferð á Suðurlandsvegi hafi aukist mjög hratt á síðustu árum, hraðar en landsmeðaltal. Við gerð umferðarspár hafi verið miðað við umferð um Suðurlandsveg árið 2007, þróun umferðar síðustu ár og líklega íbúapróun á svæðinu. Niðurstöður gefi til kynna að umferðin geti tvöfaldast til ársins 2030.

Fram kemur að með því að skilja að akstursstefnur um veginn verði dregið verulega úr líkum á árekstri ökutækja sem aki í gagnstæðar áttir, en algengustu óhöppin verði vegna útafaksturs. Til að draga úr hættu á bílveltum vegna slíkra slysa sé gert ráð fyrir að öryggissvæði vegarins verði 12 m breitt og vegfláar 1:4. Öll vegamót og tengingar við Suðurlandsveg verði mislæg og tengingum inn á veginn fækkað umtalsvert frá því sem nú sé. Hliðarvegir verði samfelldir með fram Suðurlandsvegi, sem gert sé ráð fyrir að hjólandi og gangandi vegfarendur muni nýta sér. Suðurlandsvegar austan Biskupstungnabrautar muni draga úr umferð um Selfoss.

Vegagerðin telur að breikkun Suðurlandsvegur muni hafa verulega jákvæð áhrif á umferðaröryggi og afköst vegarins í heild. Óhöppum og alvarlegum slysum muni fækka.

Í umsögn Sveitarfélagsins Ölfuss er bent á setja þurfi vegrið á milli akreina og minnka þannig belti sem fari undir miðdeili.

Vegagerðin svarar því til að með því að skilja að akstursstefnur verði minni truflun frá umferð úr gagnstæðri átt. Ekki sé talin þörf á vegriði fyrr en dagleg umferð um veginn verði meiri en 20.000 bílar.

### **2.3 EFNISTAKA**

Fram kemur að nota þurfi um 1.517 þúsund m<sup>3</sup> rúmmetra af efni til framkvæmdanna og af því fáiast um 291 þúsund m<sup>3</sup> úr skeringum. Efni verði sótt í námur með tilskilin leyfi.

### **2.4 NÚLLKOSTUR**

Fram kemur að mögulegt sé að halda núverandi vegi óbreyttum sem ekki sé ásættanlegt vegna umferðaröryggis.

### **2.5 ÁFANGASKIPTING**

Fram kemur að í matsáætlun hafi verið gert ráð fyrir að fjallað yrði um 2+1 veg og mögulega áfangaskiptingu verksins. Eftir ítarlega skoðun sé talið heppilegast að byggja hann strax sem 2+2 veg í endanlegri útfærslu í stað þess að byggja fyrst 2+1 veg á milli Hveragerði og Biskupstungnabrautar. Sama eigi við um vegamót við Velli og Hvammsveg eystri. Á framkvæmdarsvæðinu sé framræst votlendi og landbúnaðarland með mikilli jarðvegsþykkt. Líkur séu á land sigi misjafnlega og kostnaðarsamt verði að breikka veginn síðar á slíku landi. Því sé ekki talinn kostur að byggja fyrst 2+1 veg og breikka hann síðar. Mögulegt sé að byggja Selfossvegamót í tveimur áföngum þannig að fyrst yrðu byggðar tvær brýr í stað fjögurra. Gerður yrði 1+1 vegur að Ölfusá og í stað fjögurra akreina brú yfir Ölfusá verði fyrst gerð tveggja akreina brú. Lagt sé til að í fyrsta áfanga verði hringtorg byggt á Laugardælavegamótum.

### **2.6 KOSTNAÐUR**

Fram kemur að áætlaður heildarkostnaður vegna 2+2 vegar með mislægum vegamótum og nýrri brú yfir Ölfusá í veglínu 1 sé allt að 12,2 milljarðar króna, miðað við verðlag í október 2009. Veglína 2 sé 400 – 1.000 milljónum ódýrari eftir því hvaða brúargerð verði valin.

## **3 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMhverfisÁHRIFUM**

Í dómi Hæstaréttar frá 22. október 2009 í máli nr.671/2008 komst rétturinn að þeirri niðurstöðu að umhverfisráðherra hefði verið óheimilt að taka tillit til umferðaröryggis í úrskurði sínum frá 5. janúar 2007 um mat á umhverfisáhrifum þeirrar framkvæmdar er til umfjöllunar var. Að höfðu samráði við umhverfisráðuneytið taldi Skipulagsstofnun að túlka bæri dóminn á þann veg að óheimilt væri að líta til slyshættu eða umferðaröryggis, vegalengdar, ferðatíma á milli staða og kostnaðar vegfarenda af slíkri för og kostnað veghaldara vegna viðhalds, snjóhreinsunar og hálkuvarna þegar lagt er mat á umhverfisáhrif framkvæmdar. Telur Skipulagsstofnun



að eðli máls samkvæmt eiga atriði af þessum meiði það sammerkt að vera grundvallarþættir í tilgangi og markmiði veglagningar. Skipulagsstofnun vakti athygli Vegagerðarinnar á umrædda túlkun stofnunarinnar og ráðuneytisins í bréfi til Vegagerðarinnar dags. 25. nóvember 2009.

Skipulagsstofnun gerir athugasemdir við það að í matsskýrslu fjallar Vegagerðin um umferðaröryggi og greiðari samgöngur þegar lagt er mat á samfélagsleg áhrif framkvæmda við Suðurlandsveg. Skipulagsstofnun telur eftir sem áður að í matsskýrslu þurfi að gera grein fyrir tilgangi eða markmiði framkvæmdar og lýsa gerð hennar og umfangi. Einnig að greina frá hvaða ávinning framkvæmdin geti haft í för með sér, án þess að ávinningur sem snýr að þeim atriðum sem dómurinn telur upp sé veginn inn í mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Markmiði og ávinningi tvöföldunar Suðurlandsvegur er gerð ágæt skil í 3. kafla matsskýrslunnar, en á hinsvegar í ljósi framangreinds ekki erindi inn í 4. kafla hennar þar sem fjallað er um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

### 3.1 VÆGISEINKUNNIR

Í matsskýrslu framkvæmdaraðila hefur verið lagt mat á áhrif framkvæmda á tiltekna umhverfisþætti. Greint er frá vægi áhrifa með vægiseinkunnum, þar sem neikvæðasta vægiseinkunnin er **verulega neikvæð**, þá **talsvert neikvæð**, því næst **óveruleg** og síðar **talsvert jákvæð** og að lokum eru mestu jákvæðu áhrifin metin sem **verulega jákvæð**. Þá er einnig notað hugtakið **óvissa**, ef ekki er vitað um eðli eða umfang umhverfisáhrifa á tiltekna umhverfisþætti. Skýringar á skilgreiningu ofangreindra vægiseinkunna er að finna í matsskýrslu og eru sambærilegar við þær sem birtast í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar frá 2005 um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa.

### 3.2 ÁHRIF Á NÁTTÚRUFARSPÆTTI

#### 3.2.1 Jarðmyndanir

Fram kemur að framkvæmdin valdi varanlegum breytingum á því landi sem nýr vegur fari um og taki framkvæmdin til 109 ha lands. Vestast á framkvæmdasvæðinu séu Hellisheidahraun og Hagavíkurhraun sem liggja undir allt að 3,5 m djúpu jarðvegslagi, en þar sem náttúrulegt yfirbragð hraunsins sé sýnilegt, milli Varmár og Vallarvegamáta, hafi því verið raskað með lagningu vegslóða. Samtals muni hraunin skerðast um 0,2 ha. Framkvæmdasvæðið austan Ölfusár liggja um Þjórsárhraun, sem sé að mestu hulið jarðvegi og gróðri nema nærri bökum árinna. Skerðing á hrauninu í vegglinu 1 um Selfoss verði allt að 8,8 ha en 8,5 verði veglína 2 valin. Af framkvæmdasvæði nýs 2+2 vegar milli Hveragerðis og Selfoss munu um 18 % af lengd vegkaflans liggja um nútímahraun.

Vegagerðin kemst að þeirri niðurstöðu að áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði óveruleg, fyrir báðar veglínur. Skerðing nútímahrauna verði lítil miðað við heildarflatarmál hraunanna sem um ræðir og þeim hafi verið raskað. Á svæðinu sé stærsti hluti bergrunnisins hulinn þykkum jarðvegi og bein áhrif framkvæmdarinnar á hann því óveruleg.

**Skipulagsstofnun** er sammála niðurstöðu Vegagerðarinnar um áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir þ.e. að þau verði ekki veruleg. Þrátt fyrir að vegurinn muni liggja um nútímahraun m.a. Þjórsárhraun mikla og önnur eldhraun frá nútíma sem njóta verndar 37. gr. náttúruverndarlaga telur Skipulagsstofnun rétt að

taka tillit til þess að hraunin eru að mestu hulinn jarðvegi og gróðri eða hefur verið raskað nú þegar. Að mati stofnunarinnar er verndargildi þeirra minna en úfinna apalhrauna eða sléttra helluhrauna á yfirborði. Því megi leiða rök fyrir því að röskun þeirra teljist ekki verulega neikvæð áhrif.

### 3.2.2 Gróður

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdarsvæðið liggja að mestu um landbúnaðarland og áhrif túnræktar og framræslu einkenni svæðið. Grös, hálfgrös og votlendisgróður séu ríkjandi. Norðvestan Hellisskóga muni vegurinn fara um lítt raskað votlendi, rúmlega 3 ha aðsvæði og lagt til að það verði endurheimt í stað þess sem tapast. Vegagerðin er ekki talin hafa áhrif á sjaldgæfar plöntur og engar válistategundir fundust. Þá kemur fram að veglína 1 muni ekki raska skógræktarsvæði við Ölfusá, Hellisskógi. Ekki kemur fram í matsskýrslu hversu stór hluti Hellisskógar muni verða fyrir beinum áhrifum ef veglína 2 verði valin.

Í athugasemd Skógræktarfélag Selfoss er alfarið lagst gegn veglínu 2.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að áhrif framkvæmdanna á óraskað gróðurlendi verði óveruleg á mest öllu framkvæmdarsvæðinu en verði talsvert neikvæð á svæðinu milli Biskupstungnabrautar og Ölfusár, miðað við báðar veglínur.

**Skipulagsstofnun** er í meginatriðum sammála niðurstöðu Vegagerðarinnar um áhrif framkvæmdarinnar á gróður. Að mati stofnunarinnar er augljóst að framkvæmdirnar munu raska 109 ha landssvæði, sem að stærstum hluta er ræktað eða vaxið náttúrulegum gróðri. Áhrif á gróður verði því talsvert neikvæð. Auk þess munu raskast rúmlega 3 ha af votlendi sem nýtur verndar 37. gr. náttúruverndarlaga. Skipulagsstofnun telur að áður en framkvæmdaleyfi verði gefið út liggja fyrir staðfesting Vegagerðarinnar um að búið sé að tryggja svæði til þess að endurheimta votlendi á móti því sem tapast, helst í nágrenni framkvæmdarinnar.

Vegna veglínu 2 telur Skipulagsstofnun að óvissa ríki um áhrif hennar á gróður í landi Hellisskógs þar sem í matsskýrslunni koma ekki fram upplýsingar um ástand skógarins. Því er ekki hægt að fullyrða um áhrif framkvæmdarinnar á trjágróður þar. Þó er ljóst að vegalagning skv. veglínu 2 mun hafa neikvæð áhrif á trjágróðurinn þar sem skv. matsskýrslu mun veglína 2 raska þriðjungi útivistarsvæðisins. Skipulagsstofnun bendir á að ef fella þarf tré í skóginum verður Vegagerðin að leita leyfis Skógræktar ríkisins skv. lögum um skógrækt nr. 3/1955.

### 3.2.3 Fuglar

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaður Suðurlandsvegur og mismunandi leiðir hans yfir Ölfusá fari hvergi um svæði á náttúruminjaskrá né alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði (IBA). Á svæðinu séu 22 tegundir fugla sem séu á valista eða teljast ábyrgðartegundir.

Fram kemur að Ölfusá sé mikilvæg farleið fugla og samkvæmt reynslu séu líkur á að fuglar muni fljúga á brýr á veginum, sem æskilegt sé að fylgjast með. Verði vegurinn lagður samkvæmt veglínu 1 sé líklegt að framkvæmdin hafi áhrif á álf og straumönd, álf tin sé varpfugl á svæðinu og straumöndin hugsanlega varpfugl þar. Áhrif framkvæmdanna á aðra fugla séu lítil. Í matsskýrslu kemur fram að með tilliti til fugla sé veglína 2 yfir Ölfusá ákjósanlegri en veglína 1. Þar verði styttri brú og Efri-

Laugardælaeyju yrði ekki raskað og þá sé minna fuglalíf á þeim stað en við brúarstæði í veglínu 1.

Umhverfisstofnun tekur undir áhyggjur fuglasérfræðinga og leggur til að áflug fugla á brýr verði vaktad í kjölfar framkvæmdarinnar. Niðurstöður vöktunarinnar verði nýttar til að meta þörf á mótvægisáðgerðum, t.d. a gera stög sýnilegri með lýsingu eða merkingum.

Niðurstæða Vegagerðarinnar er sú að breikkun og tilfærsla Suðurlandsvegur samkvæmt veglínu 1 hafi talsverð neikvæð áhrif á fuglalíf, sérstaklega við Ölfusá, en áhrif af veglínu 2 verði óveruleg.

**Skipulagsstofnun** telur að við mat á áhrifum framkvæmdanna á fuglalíf verði að hafa í huga að ítarlegri rannsóknir voru gerðar á fuglalífi við Ölfusá en á landi. Niðurstöður þeirra nýtast til að segja til um hugsanleg áhrif á fuglalíf Ölfusár miðað við mismunandi veglínur, en meiri óvissa ríkir um áhrif veglínanna á fuglalíf á landi, t.d. í Hellisskógi ef veglína 2 yrði valin.

Skipulagsstofnun er sammála mati Vegagerðarinnar um að áhrif á fuglalíf við Ölfusá kunni að verða talsvert neikvæð ef farið verður yfir Ölfusá samkvæmt veglínu 1. Þau verði að mestu óbein vegna hávaða og röskunar fuglalífs á framkvæmdatíma en að hluta til varanleg vegna röskunar á varpsvæðum fugla, þar með talið varpsvæði grágæsar og álftar í Efri – Laugardælaey, sem eru ábyrgðar – og/eða válistategundir. Skipulagsstofnun bendir á að samkvæmt sérfræðiskýrslu er hugsanlegt að brandugla verpi í Hellisskógi, en fuglinn flokkast sem ábyrgðar- og válistategund. Skipulagsstofnun getur því ekki fallist á niðurstöðu Vegagerðarinnar um að áhrif á fuglalíf verði óveruleg samkvæmt veglínu 2 yfir Ölfusá, þar sem brandugla, sem flokkast sem ábyrgðar- og válistategund, er hugsanlegur varpfugl í Hellisskógi skv. sérfræðiskýrslu. Rannsóknir sérfræðinga miðuðu eingöngu við veglínu 1 þegar metin voru áhrif á ábyrgðar- og válistategundir og því er ekki hægt að leggja mat á áhrif veglínu 2 á þær tegundir. Skipulagsstofnun telur að vegna skorts á upplýsingum sé óvissa um áhrif veglínu 2 á fuglalíf.

Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnu um að vakta beri hugsanlegt áflug á fyrirhugaðar brýr yfir Ölfusá, þar sem áin er mikilvæg farleið fjölda fugla. Skipulagsstofnun leggur til að Vegagerðin vinni vöktunaráætlun í samráði við fuglafræðinga, þar sem fram þarf að koma að niðurstöður vöktunar verði bornar undir Umhverfisstofnun og í kjölfarið tekin ákvörðun um möguleika á mótvægisáðgerðum ef ástæða þykir til. Skipulagsstofnun telur að setja þurfi skilyrði um að fyrrnefnd vöktunaráætlun liggi fyrir af hálfu Vegagerðarinnar áður en framkvæmdaleyfi verði veitt.

### 3.2.4 Vatnalíf

Í matsskýrslu kemur fram að uppeldis- og hrygningarsvæði laxfiska séu í Varmá, Gljúfurá, Bakkárhólsta og Ölfusá. Vegaframkvæmdir og vinna við þverun vatnsfalla hafi bein áhrif á vatnalíf, t.d. með því að breyta botngerð þess sem geti leitt til varanlegra áhrifa á þéttleika og samsetningu lífríkisins árinna. Því sé mikilvægt að lágmarka rask í eða við farvegi vatnsfalla meðan á framkvæmdum við Suðurlandsveg standi. Gætt verði að því að olíur frá tækjum eða önnur skaðleg efni berist ekki í ár á framkvæmdasvæðinu, sérstaklega við Ölfusá og Varmá. Í ánum eru talsverðar fisknytjar og Varmá og nágrenni hennar eru á Náttúruminjaskrá. Lögð verði áhersla á

að brúargerð raski sem minnst farvegi Varmár. Nýr farvegur í Gljúfurá verði hannaður þannig að þar verði botngerð hentug sem búsvæði. Bráðabirgðatengingar út í Efri-Laugardælaeyju, vegna brúargerðar, munu hafa tímabundin áhrif á göngur og uppeldissvæði fiska, en líklega verði hægt að færa aðstæður til fyrra horfs eftir að brúarsmíðumljúki. Tímasetja þurfi framkvæmdar í samræmi við veiðitíma og viðkvæm skeið í lífsferlum fiska í samráði við sérfræðinga.

Vegagerðarinnar telur að langtímaáhrif á vatnalíf verði óveruleg.

**Skipulagsstofnun** telur leggur til grundvallar í álitinu sínu að framkvæmdin mun ná til vatnsfalla þar sem gæta þarf fyllstu varúðar til að lágmarka bæði skammtíma – og langtímaáhrif hennar á vatnalíf. Tryggja þarf að olía og steypa og önnur skaðleg efni berist ekki í árnar, sem minnst rask verði á botni ána og mjög mikilvægt er að gætt sé að tímasetningu framkvæmdar svo viðkvæm skeið í lífsferlum fiska skaðist ekki. Sérstaklega er þetta mikilvægt í sambandi við þverun Ölfusár og Varmár. Varmá og nágrenni hennar er á Náttúruminjaskrá auk þess sem töluverðar fisknytjar eru í báðum ánum. Mjög mikilvægt er að Vegagerðin hafi öflugt samráð við sérfræðinga á sviði vatnalíffræði um alla tilhögun framkvæmda við ár á framkvæmdasvæðinu. Í matsskýrslunni er fjallað um helstu áherslur sem kynntar eru sérfræðiskýrslu um áhrif framkvæmdarinnar á ár og vötn og leggur Skipulagsstofnun ríka áherslu á að eftir þeim verði farið.

Skipulagsstofnun telur einsýnt að á meðan framkvæmdum standi muni verða tímabundin neikvæð áhrif á lífríki Ölfusár og Varmár auk Gljúfurár og Bakkárhóltsár. Skipulagsstofnun tekur undir niðurstöðu Vegagerðarinnar um að áhrif framkvæmdarinnar á vatnalíf verði ekki veruleg að því gefnu að fylgt verði því verklagi sem boðað er í matsskýrslu meðan á framkvæmdum standi og tilhögun frágangs að þeim loknum.

### 3.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að Fornleifafræðistofan hafi kannað vegstæði Suðurlandsvegur frá Hveragerði austur fyrir Selfoss með tilliti til fornleifa. Farið hafi verið yfir a.m.k. 100 m breitt svæði sín hvoru megin við hinar fyrirhuguðu veglínur. Alls hafi fundist 16 staðir með fleiri en 24 fornleifum á hinu kannaða svæði í kringum fyrirhugaðan Suðurlandsveg.

Af stöðunum 16 séu 13 taldir vera í mikilli tímabundinni hættu, en þá sé gengið út frá því að hægt verði að taka tillit til þeirra við framkvæmdina og að hættan verði engin eftir að henni ljúki. Engar friðlýstar fornleifar hafi fundist á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Aftur á móti er greint frá því í matsskýrslu að hugleiða mætti að friðlýsa fornleifar Moshól (2:1) og Rima (3:1) og, Hellisbrúna (75:1).

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að stofnunin telji að rúst (68:1) og garði (69:1) stafi ekki hættu af framkvæmdinni en telur að rétt sé að girða af gerðið (nr. 70:1) sem sé um 30-40 metra vestan vegarins nálægt Varmá og gera verktökum grein fyrir tilvist garðs (nr. 72:1) sem einnig er þar vestan vegar. Vekja þurfi athygli á öðrum garði nokkru austar undir háspennulínunni við Velli (nr.8:1) svo honum verði ekki raskað. Rúst (71:1) ætti ekki að stafa hættu af framkvæmdinni, né fjárhúsrúst (9:1), en hún hafi þegar verið skráð og telur Fornleifavernd ríkisins það fullnægjandi.

Fornleifavernd ríkisins telur að merkja þurfi rústina við Kotstrandarhól (nr. 63) greinilega á meðan á framkvæmd stendur.

Fornleifavernd ríkisins telur í umsögn sinni merkingu Rima (nr. 3:1) nauðsynlega mótvægisáðgerð, en vegna þess að fleiri rústir kunni að leynast á svæðinu telur Fornleifavernd ríkisins nauðsynlegt að grípa til ráðstafana vegna þessa. Tvær leiðir komi til greina í því sambandi. Annars vegar að fornleifafræðingur verði fenginn til að fylgjast með framkvæmd á svæðinu. Ef fornleifar komi í ljós þurfi að stöðva framkvæmdarhluta og taka afstöðu til hvers konar rannsókna sé þörf á fornleifunum og framkvæma þær eða að grafa könnunarskurði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og ganga þannig úr skugga um hvort þar leynist fornleifar. Finnist fornleifar við slíka athugun þurfi á sama hátt að taka afstöðu til hvers konar rannsókna er þörf á og framkvæma þær. Rannsóknunum væri hægt að ljúka áður en framkvæmd við vegagerðina hefist.

Þá kemur fram í umsögn Fornleifaverndar ríkisins að verði veglína 1 fyrir valinu telji stofnunin að rannsaka þurfi rústina í Efri-Laugardælaeyju (nr. 4:1) með fornleifauppgreftri.

Verði veglína 2 fyrir valinu telur Fornleifavernd ríkisins að gæta þurfi þess að rask á Hellisbrú verði eins lítið og mögulegt er. Grafa þurfi könnunarskurði í Hellisbrú þar sem veginum verði raskað til að fá betri hugmynd um uppbyggingu hans og til að kanna hvort leifar um eldri veg leynist undir sýnilegu minjunum.

Í matsskýrslu kemur fram að Eyktamark (nr. 1:3) í landi Laugardæla sé áberandi kletthóll svo að ekki ætti að þurfa að merkja hann en Fornleifavernd ríkisins telur að gera ætti verktökum grein fyrir gildi hólsins og að hann megi ekki skemma.

Fornleifavernd ríkisins telur í umsögn sinni að rannsaka þurfi rústir við Moshól/Múskot (nr.2:1) með uppgreftri sem raskast munu vegna vegagerðar. Mjög óljóst sé hversu rústasvæðið er stórt. Að mati stofnunarinnar er nauðsynlegt að grípa til ráðstafana vegna þessa. Annað hvort að fornleifafræðingur verði fenginn til að fylgjast með framkvæmd á svæðinu og komi fornleifar í ljós þurfi að stöðva framkvæmdarhluta og taka afstöðu til hvers konar rannsókna er þörf á fornleifunum og framkvæma þær með tilheyrandi tófum á framkvæmd. Hin leiðin væri að grafa könnunarskurði á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og ganga þannig úr skugga um hvort þar leynast fornleifar. Ef fornleifar finnast við slíka athugun þarf á sama hátt að taka afstöðu til hvers konar rannsókna er þörf á fornleifunum og framkvæma þær. Rannsóknunum væri hægt að ljúka áður en framkvæmd við vegagerðina hefist.

Fornleifavernd ríkisins bendir á í umsögn sinni að klettabelti, álfakirkja, í landi Laugardæla (nr.1:4), gæti raskast vegna hugsanlegrar útfærslu á veglínu 2. Slíkir staðir hafi ekki eingöngu varðveislugildi heldur jafnframt oft tilfinningagildi fyrir heimamenn og því leggi stofnunin áherslu á að komist verði hjá raski á álfakirkjunni.

Fornleifavernd ríkisins gerir ekki kröfur um mótvægisáðgerðir vegna ferjustaðarins (73:1) og (5:1), staðar sem tengist þjóðtrú (74:1), bæjarhóls Svarfhóls (1:1), brunns (1:2) í landi Laugardæla eða rústar (1:5) í landi Laugardæla.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er bent á að allt rask á fornleifum varði við þjóðminjalög og þurfi leyfi Fornleifaverndar ríkisins til slíks og setji einnig þá skilmála sem henni kann að þykja nauðsynlegir. Sé ekki hægt að tryggja öryggi þeirra fornleifa sem ekki séu taldar í mikilli hættu vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar þurfi einhverskonar mótvægisáðgerðir með leyfi Fornleifaverndar. Fornleifavernd ríkisins minnir á að varast beri að hafa vinnubúðir eða önnur athafnasvæði of nálægt fornleifum og haga ber akstri þungavinnuvéla með tilliti til fornleifa.

Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin muni tryggja að farið verður eftir ábendingum og athugasemdum Fornleifaverndar ríkisins og að upplýsingarnar verði í útboðsgögnum vegna framkvæmdarinnar.

**Skipulagsstofnun** leggur til grundvallar í áliti sínu að í nágrenni framkvæmdasvæðisins eru 16 staðir með fornminjum með 24 þekktum fornleifum. Í sérfræðiskýrslu um fornminjar eru tilgreindar þær þrjár fornminjar sem að mati höfundar skýrslunnar teljast merkilegastar, það eru rústir eyðibýlana við Moshól/Múskot (nr.2:1) og Rima (nr.3:1) sem í upphafi hafi verið byggðar á 17. öld og þjóðleiðin um Hellisbrú (nr.75:1) sem er hlaðinn göngugarður frá 1840. Báðar rústirnar hafa skv. matsskýrslu hátt verndargildi, eru í ágætu ástandi og skera sig að því leyti úr í samanburði við aðrar fornminjar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar. Mislæg vegamót við Laugardæli óháð veglínu munu liggja nærri rústinni á Rima og mjög mikilvægt að farið verði eftir tilmælum Fornleifaverndar um merkingu svæðisins og aðrar ráðstafanir sem stofnunin telur nauðsynlegar við svæðið. Veglína 2 mun hins vegar að auki valda beinum og varanlegum áhrifum á heillegan hluta þjóðleiðarinnar um Hellisbrú og rústum Moshóls/Múskots. Þá getur útfærsla af veglínu 2 að auki raskað álfakirkju í landi Laugardæla. Verði veglína 2 fyrir valinu mun rúst í Efri-Laugardælaeyju komast hjá raski sem annars fer undir veg samkvæmt veglínu 1.

Í niðurstöðu Vegagerðarinnar um áhrif framkvæmdarinnar á menningaminjar kemur fram Vegagerðin telji áhrif af veglínu 1 séu óveruleg, en verði verulega neikvæð vegna veglínu 2 og er Skipulagsstofnun sammála þeirri niðurstöðu. Aftur á móti álítur Skipulagsstofnun að Vegagerðin meti neikvæð áhrif veglínu 2 of mikil á menningarmínjar þegar hún segir þau verulega neikvæð. Skipulagsstofnun leggur til grundvallar áliti sínu að engar friðlýstar fornminjar eru á svæðinu og flestar minjarnar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar verða í tímabundinni hættu og með ítrustu mótvægisáðgerðum má koma í veg fyrir röskun þeirra. Skipulagsstofnun telur í ljósi þess rökstuðnings sem framkvæmdarðili byggir vægiseinkunnir sínar á sé réttara að meta áhrif veglínu 2 á menningarmínjar talsverðar.

Skipulagsstofnun ítrekar að mjög mikilvægt er að unnið verði að framkvæmdinni í nánú samráði við sérfræðing við merkingar og allar aðrar mótvægisáðgerðir sem Fornleifavernd ríkisins fer fram á í umsögn sinni. Skipulagsstofnun bendir sérstaklega á að Fornleifavernd ríkisins leggur til tvær mögulegar mótvægisáðgerðir fyrir Rima og Moshól/Múskot og beinir þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að láta sem fyrst grafa könnunarskurði á fyrirhuguðum framkvæmdasvæðum og athuga hvort þar leynist fornleifar. Komi fornleifar í ljós þarf að taka afstöðu til frekari rannsókna og gæti þeim þá verið lokið þegar veg framkvæmdir hefjast.

### 3.4 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

#### 3.4.1 Hljóðvist

Í matsskýrslu er greint frá því skoðað hafi verið hljóðstig vegna tvöföldunar Suðurlandsvegur í 2+2 veg. Við mat á áhrifum framkvæmdarinnar á hljóðstig séu ákvæði reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða lögð til grundvallar. Viðmiðunargildi samkvæmt reglugerð um hávaða er 55 dB(A) við húshlið fyrir utan opnanlega glugga á íbúðarhúsnæði vegna hávaða frá umferð ökutækja. Viðmiðunargildi um hávaða innanhúss er 30 dB(A). Viðmiðunarmörk um hávaða frá umferð fyrir frístundabyggð er 45 dB(A).

Fram kemur að séu skoðaðar niðurstöður hljóðstigsútreikninga við bæi/íbúðarhúsnæði í dreifbýlinu Ölfussi á milli Hveragerðis og Selfoss komi í ljóst að tilkoma tvöfalda Suðurlandsvegur og breyting á legu hans á nokkrum köflum muni leiða til þess að hljóðvist breytist í umhverfinu, bæði til hækkunar og lækkunar. Hljóðstig muni hækka mest þar sem engin samgöngumannviki séu í dag. Á stærstum hluta áhrifasvæðisins sé nú þegar til staðar umferðarhávaði.

Sé tekið mið af umferðarþunga árið 2007 og reiknast hljóðstig frá núverandi vegakerfi með jafngildishljóðstig rétt yfir viðmiðunarmörkum við Mæri. Fyrir orlofsbyggðina í Ölfusborgum sé jafngildishljóðstig þar nú á bilinu 43,8 -47,0 dB(A) en fyrir sumarhús við Hjarðarból reiknist hljóðstigið 47-49 dB(A).

Útreikningar á breytingum á hljóðstigi með tilkomu fyrirhugaðrar framkvæmdar og sama umferðarþunga og var árið 2007 megi búast við því að hljóðstig hækki mest um tæp 2 dB(A) norðan við Suðurlandsveg en lækki við þau hús sem standi sunnan megin vegar um 3-6 dB(A) og verði á bilinu 41,4 – 57,5 við þau hús sem standi næst vegi. Hávaði við Mæri hækki enn frekar og yfir viðmiðunarmörkum. Fyrir orlofsbyggðina í Ölfusborgum hækki hljóðstig mest um 0,3 dB(A) og fyrir sumarhúsin að Hjarðarbóli mest um 1,1 dB(A).

Miðað við umferðarspá fyrir árið 2030, þar sem gert er ráð fyrir tvöföldun umferðar frá árinu 2007 mun hljóðstig hækka mest um 3,2 dB(A) og verða á bilinu 44,0 – 60,6 dB(A) fyrir þau hús sem standa næst fyrirhuguðum vegi og fara yfir 55 dB(A) viðmiðunarmörkin við 12 hús. Fyrir orlofshúsabyggðina í Ölfusborgum og sumarhúsabyggðina að Hjarðarbóli muni hljóðstig hækka um 2,9 – 3,2 dB(A) við húshliðar miðað við umferðarspá 2030 og verða á bilinu 47,6 – 52,4 dB(A) við húshliðar.

Milli Biskupstungnabrautar og Hringvegur austan Selfoss fer vegurinn í gegnum óbyggt svæði sem er skilgreint sem opið svæði til sérstakra nota. Á hverfisverndaða útivistarsvæðinu Hellisskógi mun hljóðstigið reiknast yfir 55 dB(A) næst vegi en í 100 – 150 m fjarlægð frá veglínu 1 og 2 má vænta þess að hljóðstigið verði undir 55 dB(A) miðað við umferð 2007. Miðað við framtíðarumferðarspá ársins 2030 má greina af hljóðkortum í sérfræðiskýrslu um svæðið næst vegi þar sem hávaði verði yfir 55 dB(A) breikka í allt að 200 m fjarlægð frá veglínu, mismikið eftir veglínu 1 og 2.

Vegagerðin gerir ráð fyrir að þar sem hljóðstig hækkar og reiknast yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða verði farið í mótvægisáðgerðir til að lækka hljóðstigið.

Sérstaklega er fjallað um mótvægisáðgerðir vegna Mæris og Kotstrandakirkju þar sem Fram kemur að þar sem aðstæður í landi séu mjög óhagstæðar við Mæri myndi það krefjast umfangsmikilla hljóðvarna utandyra og því þurfi að beita byggingartæknilegum lausnum til að verja hljóðstig innandyra í samræmi við viðmiðunarmörk reglugerðar.

Gerð var athugasemd fyrir hönd Gljúfurbyggðar við að Suðurlandsvegur verði ekki lækkaður til að bæta hljóðvist.

Vegagerðin svarar því til að hún hafi bent á á að slíkt valdi auknum vanda varðandi snjósöfnun á veginum, hækki kostnað verulega og valdi verulegum töfum á framkvæmdartíma því beina þarf umferð annað.

Eigendur Friðarminnis við Gljúfurárholt óska eftir svörum við því hvernig staðið verði að hávaðavörnum þegar vegurinn færir nærri þeim.

Í svari Vegagerðarinnar til Skipulagsstofnunar (dags. 4. júní 2010) kemur fram að ætlunin sé að setja mörk á milli Suðurlandsvegur og hliðarvegur. Hefðbundnar manir verði notaðar til varna við önnur hús og sumarhús, en ekki sé gert ráð fyrir vörnum vegna Ölfusborga - hugsanlegt er að þær verði hluti af þéttbýlinu árið 2030.

**Skipulagsstofnun** telur að ágætlega sé gerð grein fyrir hljóðvist við veginn í matsskýrslu og breytingum á henni miðað við umferðarspár með þeim fyrirvörum sem gera þarf við slíkar spár. Í matsskýrslu kemur fram að beitt verði mótvægisáðgerðum sem muni tryggja að hljóðstig innandyra verði í samræmi við viðmiðunarmörk reglugerðar, án þess að þeim mótvægisáðgerðum séu gerð ítarleg skil í skýrslunni, einkum með hliðsjón af umferðarspá fyrir árið 2030. Í svari Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar um tilhögun mótvægisáðgerða, kemur fram að ætlunin sé að nota hefðbundnar manir til varna. Skipulagsstofnun telur að óráðlegt sé að grípa umsvifalaust til aðgerða til að bregðast við hávaðaspám fyrir árið 2030, til þess er of mikil óvissa um umferðina. Skipulagsstofnun telur hins vegar brýnt að gripið verði til mótvægisáðgerða við þau hús þar sem þar sem hljóðstig verði ofan viðmiðunarmark reglugerðar um hávaða strax í kjölfar framkvæmda. Skipulagsstofnun telur jafnframt nauðsynlegt að hafa samráð við hlutaðeigandi íbúa við ákvörðun um tilhögun mótvægisáðgerða. Það kann að reynast íbúum bjarnargreiði að reisa umfangsmiklar manir til að halda hljóðstigi neðan marka og skerða með því útsýni þeirra, en þess í stað kann að reynast ásættanlegra að bæta hljóðeinangrun þeirra húsa sem í hlut eiga. Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að Vegagerðin fylgist með því hvernig umferð þróist um Suðurlandsveg og geri viðkomandi sveitarstjórnnum grein fyrir því hvenær umferð nálgast þau mörk að grípa þurfi til aðgerða vegna þess að búast megi við að hljóðstig fari viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða.

Í niðurstöðu Vegagerðarinnar er lagt það mat á að framkvæmdin hafi í för með sér talsvert neikvæð áhrif á hljóðvist og getur Skipulagsstofnun tekið undir það mat framkvæmdaraðila.

### 3.4.2 Sjónræn áhrif

Fram kemur að við mat áhrifum á staðbundið gildi landslags sé litið sérstöðu svæða með tilliti til landslags, hver séu ráðandi landslagseinkenni og á hvaða hátt framkvæmdin mun breyta þessum eiginleikum. Engin svæði innan



framkvæmdarsvæðisins njóti verndar m.t.t. landslagsverndar en Hellisskógur útivistarsvæði Árborgar njóti hverfisverndar. Auk mats á beinum áhrifum á landslag hafi verið lagt mat á sjónræn áhrif framkvæmdarinnar. Litið sé til umfangs áhrifanna og eðli þeirra m.t.t. þess hversu viðkvæm aðliggjandi svæði eða sjónarhorn eru fyrir breytingum.

Breikkun Suðurlandsvegur í 2+2 veg með mislægum vegamótum muni auka sýnileika hans verulega þar sem breikkun vegsvæðisins nemur frá 15 – 20 metrum. Hæðarlega verði svipuð og nú er en vegurinn verði lagður um ný svæði á tveimur köflum. Gert sé ráð fyrir að vegkantar verði græddir upp og nýr vegur felldur þannig að landinu. Ný brú yfir Ölfusá muni verða mjög áberandi og verður án efa nýtt kennileiti í Árborg, sama hvor velgínan verði fyrir valinu.

Niðurstaða Vegagerðarinnar er að áhrif á landslag og sjónræna þætti verði talsvert neikvæð.

**Skipulagsstofnun** telur að nokkuð vel sé fjallað um sjónræn áhrif framkvæmdarinnar. Landslag á áhrifasvæði hennar einkennist af landbúnaði auk þess sem tveir þéttbýliskjarnar eru innan svæðisins. Því er ekki hægt að tala um stórar, samfelldar, náttúrulegar landslagsheildir á svæðinu. Þó að nýjar akreinar Suðurlandsvegur muni að stórum hluta fylgja núverandi veglínu, verður umfang vegarins töluvert meira að framkvæmdum loknum m.a. verða byggð fjögur mislæg vegamót. Ásýnd svæðisins mun þannig taka töluverðum breytingum, m.a. munu Klifaklettur (Klif) við Vallavegamót hverfa auk þess sem brú lagning vegarins frá vegamótum vestan Selfoss í nýju vegstæði yfir brú á Ölfusá mun hafa í för með sér breytingar á yfirbragði umhverfi árinna. Í ljósi ofangreinds er Skipulagsstofnun sammála Vegagerðinni um að sjónræn áhrif veglagningar skv. veglínu 1 geti orðið talsvert neikvæð. Af matsskýrslu er ekki ljóst hver sjónræn áhrif veglínu 2 verða eða hvaða áhrif hún mun hafa á landslag eða einstaka jarðmyndanir innan svæðisins við Hellisskóga, t.d. Grímskletta en þar sem vegurinn er áætlaður um kjarna svæðisins telur Skipulagsstofnun að hann augljóslega breyta ásýnd svæðisins verulega.

Skipulagsstofnun telur að breikkun nýs vegar um tvær akreinar með miðdeili á allri vegleiðinni muni óhjákvæmilega hafa talsverð neikvæð sjónræn áhrif í för með sér og neikvæðar ásýndarbreytingar enda vegurinn allur mun meira mannvirki en núverandi vegur og er sammála niðurstöðu Vegagerðarinnar um þau áhrif.

### 3.4.3 Áhrif á útivist

Í matsskýrslu kemur fram að gott reiðleiðakerfi hafi verið byggt upp í Ölfusi og lega reiðleiða hafi því tekið mið af veginum, umferðinni og umferðarhávaða og meginreiðleiðir liggja í nokkurri fjarlægð frá honum. Ný reiðgöng verði gerð undir Suðurlandsveg við Varmá, við Kögunarhól og austan Þórustaðavegar og einnig verði mögulegt að koma hestum undir veginn í farvegi Gljúfurár, um akstursgöngin við Kotstrandarkirkju, Þórustaðanámu, meðfram Ölfusá á báðum bökkum og í farvegi Bakkárholtssár. Reiðgöng undir Suðurlandsveg sem tengi saman reiðleiðir beggja vegna vegarins og muni gera gera hestaferðir mun öruggari.

Fram kemur að einn af þremur stangveiðistöðum í Ölfusá við Selfoss sé við vesturbakka hennar þar sem fyrirhugaðar veglínur munu þvera ána. Gera megi ráð fyrir að truflun verði á veiðum við ána á meðan á brúargerð stendur í 2-3 ár, en ekki er

gert ráð fyrir að mannvirki verði í farvegi árinna þannig að aðstæðum í ánni verður ekki breytt varanlega. Staðbundin og tímabundin neikvæð áhrif verða á stangveiðar í Varmá og Ölfusá meðan á framkvæmdinni stendur og ljóst er að eðli veiðisvæðisins við Efri-Laugardælaeyju breytist til hins verra þar sem nýja brúin mun gnæfa yfir svæðið verði veglína 1 fyrir valinu.

Þá er greint frá að öll uppbygging útivistarsvæðisins í Hellisskógi hafi tekið mið af veglínu 1, sem sé í samræmi við aðalskipulag Árborgar. Veglínan muni liggja að mestu vestan svæðisins og fari einungis yfir lítinn hluta þess. Ljóst sé þó að nálægð þjóðvegjar mun breyta svæðinu úr kyrrlátu útivistarsvæði, því hljóðvist mun breytast frá því sem nú er. Ný veglína og brú yfir Efri-Laugardælaeyju verði mjög áberandi og brúarstólparnir sýnilegir frá öllu útivistarsvæðinu. Verði veglína 2 valin muni hún liggja að kjarna útivistarsvæðisins. Gera megi ráð fyrir að um þriðjungur af útivistarsvæðinu í Hellisskógi, þar með nánast allt svæðið með fram Ölfusá verði gjörbreytt. Vegna framkvæmdanna muni aðstæður í Hellisskógi breytast til hins verra, mismikið eftir því hvor veglínan verði fyrir valinu, veglína 2 hafi þar meiri áhrif.

Umhverfisstofnun telur í umsögn sinni veglínu 2 vera betri valkost, hvað varðar umhverfisáhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar. Hins vegar muni veglína 2 skerða meira útivistarsvæði við Ölfusá og því hafa meiri samfélagsleg áhrif.

Samkvæmt matsskýrslu verða áhrif veglínu 1 á goflvöll austan Ölfusár þau að hann færi yfir tvær brautir á suðurhluta golfvallarins og tæki frá um 1/6 af svæðinu, en gæfi þó möguleika á að aðlaga starfseminu að veglínunni. Veglína 2 færi yfir norðanverðan völinn og klyfi um 1/3 svæðisins frá, veglínan myndi liggja yfir klúbbhúsið. Ljóst sé að gera þyrfti miklar breytingar á rekstri golfvallarins eða að flytja hann verði veglína 2 valin.

Þá kemur fram að ný veglína og vegamót vestan Selfoss hafi í för með sér að finna þurfi nýjan stað fyrir vélhjólbraut Ungmennafélags Selfoss þar sem vegamótin fara yfir brautina.

**Skipulagsstofnun** telur að áhrif veglínu 1 hafi í för með sér tímabundin og staðbundin neikvæð áhrif á stangveiði í Varmá og Ölfusá, en varanleg áhrif á aðstöðu til útivistar í Hellisskógi, á goflvöll austan Ölfusár og vélhjólbraut vestan árinna, en þau áhrif geti ekki talist veruleg. Í umsögn Sveitarfélagsins Árborgar er bent á að Hellisskógur hafi mikið gildi sem útivistarsvæði fyrir breiðan hóp fólks úr sveitarfélaginu og því séu áhrif af veglínu 2 verulega neikvæð og sama skoðun kemur fram í athugasemd Skógræktarfélag Selfoss. Skipulagsstofnun getur tekið undir ofangreint því það er ljóst að með því að leggja veg um Hellisskóg skv. veglínu 2 með tilheyrandi raski og auknum umferðarhávaða mun það hafa neikvæð áhrif á útivist í skóginum og á öðrum skipulögðum útivistarsvæðum í nágrenni hans, meiri en af veglínu 1. Skipulagsstofnun er hins vegar ekki ljóst hvernig nýting þessara útivistarsvæða er, né hve mikilvægu hlutverki þau gegna til útivistar í sveitarfélaginu og í ljósi þess telur stofnunin að óvissa ríki um hversu mikil neikvæð áhrif veglínu 2 kann að hafa á útivist.

#### 3.4.4 Flóðahætta

Í matsskýrslu kemur fram að í samráði við Veðurstofuna hafi verið farið yfir hugsanlegar flóðahættur og áhrif framkvæmdarinnar á flóðaleiðir í tengslum við flóð á Hvítar- og Ölfusársvæðinu.

Við mat á einkennum og vægi áhrifa voru bornar saman veglínur 1 og 2 á milli Ölfusár og núverandi Suðurlandsvegur.

Hættulegustu flóðin í Ölfusá og Hvítá séu regn- og leysingaflóð ofan í ísilagða á. Þá aukist hættan á myndun klaka- og ísstífla sem belgja upp árnar og geta myndað þrepahlaup, auk þess sem áin hleypur upp úr sínum náttúrulega farvegi. Fram kemur að á síðustu öld hafi flestar ísstíflur í Ölfusá myndast neðan við Ölfusárbrú. Bakflæði hafi valdið því að flóðavatn hafi átt greiða leið inn í miðbæinn. Ekki sé talið að ísstíflur neðan núverandi brúar hefðu teljandi áhrif á þær veglínur og brúarstæði sem hér eru til umræðu. Þó séu til heimildir um að á 19. öld hafi myndast ísstífla rétt sunnan við gamla ferjulægið. Þess konar ísstífla gæti hugsanlega hækkað vatnsborð fyrir ofan stíflu það mikið að vatn myndi flæða upp úr farveginum og leita beggja vegna Svarfhóls og renna til suðurs.

Verði ísstíflur í Hvítá geta þær valdið því að vatn fari úr farveginum. Vatn sem nær að flæða upp úr farvegi Hvítár og leitar suður nái ekki beint til sjávar. Suðurlandsvegur virki sem stífla og beini vatninu til vesturs með honum að Selfossi. Til staðar séu skurðir sem geti séð um að veita mesta vatninu norður fyrir Selfoss og í Ölfusá. Suðurlandsvegur sé í um 21 m.y.s. og ef þeirri veghæð verði haldið að Ölfusá og skurðakerfi komið fyrir norðan veglínu 1 þá megi beina mesta vatninu í burtu frá Selfossi og út í Ölfusá. Verði valkostur 2 fyrir valinu verði gerðir skurðir með fram veglínunni til að beina vatninu út í farveginn aftur.

Þá kemur fram að fyrirbyggjandi hönnun geri ekki ráð fyrir að farvegur þrengist á nokkurn hátt og því hafi framkvæmdin engin áhrif á farveg Ölfusár. Gert sé ráð fyrir að framkvæmdatími við brú yfir Efri-Laugardælaeyju í veglínu 1 sé um 2,5-3 ár. Nokkur hættan sé á að stórt flóð í Ölfusá geti truflað framkvæmdina og skemmt bráðabirgðamannvirki í ánni þannig að byggja þurfi upp að nýju. Áætlaður framkvæmdatími við stagbrú í veglínu 2 sé um 2 ár og nánast óháður flóðum í Ölfusá þar sem ekki sé þörf fyrir fyllingar eða undirstöður í árfarveginum.

Það er niðurstaða framkvæmdaraðila að leiða megi líkur að því að áhrif af lagningu Suðurlandsvegur frá Ölfusá austur fyrir Selfoss séu að mestu jákvæð fyrir byggðarlagið Selfoss út frá flóðahættu. Vegurinn verði hannaður sem uppbyggður vegur alla leið að núverandi Suðurlandsvegi og tenging mismislagra vegamóta verði yfir Suðurlandsveg. Vegurinn virki þá sem stífla fyrir byggðina. Þá sé gert ráð fyrir að grafinn sé skurður norðan við veg samhliða veglagningunni, þar sem flóðavatn ofan úr Flóa ætti greiða leið út í Ölfusá.

**Skipulagsstofnun** telur að ágætlega sé gerð grein fyrir flóðahættu og áhrifum flóða umhverfis nýjan Suðurlandsveg. Skipulagsstofnun telur brýnt að ný brú á Ölfusá þrengi ekki náttúrulegan farveg árnar líkt og Vegagerðin áformar. Stofnunin telur að veglína 1 sé heppilegri en veglína 2 með hliðsjón af því að veglína 2 kallar á umfangsmeiri ráðstafanir til að veita flóðvatni út í Ölfusá. Verði ekkert gert í þeim efnum virðist flóðvatn geta safnast við gatnamótin við Selfoss. Skipulagsstofnun telur að nýr Suðurlandsvegur hafi óveruleg eða fremur jákvæð áhrif á flóðahættu á Selfossi en telur nokkra óvissu ríkja um áhrif vegarins á aftakaflóðm en slíkir atburðir séu fátíðir.

#### 4 STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna Suðurlandsvegar frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Framkvæmdin er ekki í samræmi við stefnu aðalskipulags Ölfuss, Árborgar og Flóahrepps. Áður en framkvæmdaleyfi verður gefið út þarf að liggja fyrir staðfest breyting á Aðalskipulagi Ölfuss 2002-2014 vegna breyttrar legu vegarins milli Kotstrandarkirkju og Ártúnshverfis og mismislegra gatnamóta þar. Auk þess þarf að liggja fyrir staðfest breyting á Aðalskipulagi Árborgar 2005-2025 vegna tilfærslu Suðurlandsvegar vestan Selfoss, staðsetningar mismislegra vegamóta við Biskupstungnabraut og þverun Ölfusár samkvæmt valkosti 2, ef sá kostur verður valinn. Loks þarf að liggja fyrir aðalskipulag Flóahrepps, sem geri ráð fyrir breyttri legu Suðurlandsvegar og þverun Ölfusár samkvæmt valkosti 2, ef sá kostur verður valinn.
- Endurskoða þarf fyrirbyggjandi deiliskipulagsáætlanir á vegum sveitarfélaganna sem fyrirhugaður vegur mun hafa áhrif á. Vegna fyrirhugaðra umferðarmannvirkja nærri byggð (t.d. mismisleg gagnamót) mælir Skipulagsstofnun eindregið með því að unnið verði nýtt deiliskipulag fyrir aðbyggjandi svæði, annað hvort sem hluti af deiliskipulagi eða fyrir umferðarmannvirkin ein og sér.
- Sækja þarf um framkvæmdaleyfi fyrir vegagerð, efnislosun og efnistöku til Flóahrepps, Hveragerðisbæjar, Sveitarfélagsins Árborgar og Sveitarfélagsins Ölfuss, skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997 m.s.b.
- Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 37 skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar og náttúruverndarnefnda áður en veitt er framkvæmdaleyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar nema fyrir liggja samþykkt aðalskipulag.
- Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 44/1999 gr. 38 skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar um framkvæmdir þar sem hættu er á að spillt verði öðrum náttúruminum á náttúruminjaskrá.
- Framkvæmdin er háð starfsleyfi sem heilbrigðisnefndir viðkomandi sveitarfélaga veita vegna efnistöku og vinnubúða. Í gildi er reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun, eins og vinnslu jarðefna, vinnubúðir, farandsalerni, farandeldhús, aðstöðu fyrir olfuskipti o.fl.
- Um tímabundna mannvirkjagerð eins og vinnubúðir gilda ýmsar reglugerðir um aðbúnað, hollustuhætti og öryggisráðstafanir á byggingavinnustað og við aðra tímabundna mannvirkjagerð.
- Samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði nr. 61/2006 þarf samþykki Fiskistofu varðandi framkvæmdir í nágrenni veiðiáa. Leita þarf samþykkis Fiskistofu varðandi tvöföldun Suðurlandsvegar við Hólmsá.
- Sækja þarf um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins þar sem hættu er á að fornleifar geti raskast í samræmi við þjóðminjalög nr. 107/2001.
- Samkvæmt reglugerð um raforkuvirki nr. 586/2004 þarf að gæta að fjarlægðum mannvirkja og háspennulína og ekki má hefja vinnu í næsta nágrenni við flutningsvirki í rekstri (innan helgunarsvæðis) nema fyrir liggja heimild frá Landsneti.
- Leyfi skógræktarstjóra þarf til að rjóðurfella samkvæmt II. kafla, 6. gr. laga um skógrækt nr. 3/1955 m.s.b.

## 5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matsskýrsla Vegagerðarinnar byggði á auglýstri frummatsskýrslu og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu framkvæmdaraðila til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrsla framkvæmdaraðila hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum m.a. þau atriði sem getið er í 18. grein reglugerðar nr. 1123/2005. Skipulagsstofnun telur að þó hefði mátt meta betur umhverfisáhrif ólíkra kosta, þ.e. veglínu 1 og 2 á útivist, ásýnd, fugla og gróður þannig að þau mismunandi áhrif hefðu legið ljósar fyrir og þar með dregið úr þeirri óvissu sem veglína 2 kann að hafa á þessa þætti.

Skipulagsstofnun telur að í matsskýrslu sé gerð grein fyrir umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim svarað í meginatriðum. Ljóst er af því sem fram kemur í umsögnum sveitarfélaganna og athugasemdum íbúa á svæðinu að skiptar skoðanir eru um heppilegustu legu vegarins, staðsetningu og útfærslu vegamóta, þar sem mismunandi hagsmunir eru lagðir til grundvallar. Skipulagsstofnun bendir á að endanleg tilhögun framkvæmdarinnar þarf að vera í samræmi við skipulagsáætlanir sveitarfélaganna og á því stigi verður að eiga sér stað nauðsynlegt samráð á milli framkvæmdaraðila, sveitarfélaga og íbúa.

Í matsskýrslu framkvæmdaraðila hefur verið lagt mat á áhrif framkvæmda á tiltekna umhverfisþætti. Greint er frá vægi áhrifa með vægiseinkunum, þar sem neikvæðasta vægiseinkunin er verulega neikvæð, þá talsvert neikvæð, því næst óveruleg og síðar talsvert jákvæð og að lokum eru mestu jákvæðu áhrifin metin sem verulega jákvæð. Skýringar á skilgreiningu ofangreindra vægiseinkunna er að finna í matsskýrslu og eru sambærilegar við þær sem birtast í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar frá 2005 um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa.

**Jarðmyndanir.** Skipulagsstofnun er sammála niðurstöðu Vegagerðarinnar um áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir þ.e. að þau verði ekki veruleg. Þrátt fyrir að vegurinn muni liggja um nútímahraun m.a. Þjórsárhraun mikla og önnur eldhraun frá nútíma sem njóta verndar 37. gr. náttúruverndarlaga telur Skipulagsstofnun rétt að taka tillit til þess stærstur hluti hraunanna er hulinn jarðvegi og gróðri eða hefur nú þegar verið raskað. Að mati stofnunarinnar er verndargildi þeirra minna en úfinna apalhrauna eða sléttra helluhrauna á yfirborði. Því megi leiða rök fyrir því að röskun þeirra geta ekki talist verulega neikvæð.

**Gróður.** Skipulagsstofnun er í meginatriðum sammála niðurstöðu Vegagerðarinnar í um áhrif framkvæmdarinnar á gróður. Augljóst er að áhrif svo umfangsmikilla framkvæmda á gróður eru talsvert neikvæð þar, sem þær munu raska 109 ha landssvæði, sem að stærstum hluta er ræktað eða vaxið náttúrulegum gróðri. Þar af munu rúmlega 3 ha votlendi sem nýtur verndar 37. gr. náttúruverndarlaga raskast. Skipulagsstofnun telur að við útgáfu framkvæmdaleyfis verði það skilyrði sett að fyrir liggja staðfesting þess að Vegagerðin hafi tryggt svæði til þess að endurheimta votlendi á móti því sem tapast, helst í nágrenni framkvæmdarinnar. Vegna veglínu 2 telur Skipulagsstofnun að óvissa ríki um áhrif hennar á gróður í skógræktarlandi Hellisskógs þar sem ekki koma fram upplýsingar í matsskýrslunni um ástand skógarins.

**Fuglar.** Skipulagsstofnun er sammála mati Vegagerðarinnar um að vegna veglínu 1 yfir Ölfusá kunni áhrifin að verða talsvert neikvæð á fuglalíf við ána. Þau verði að mestu óbein vegna hávaða og röskunar á framkvæmdatíma en að hluta til varanleg vegna röskunar á varpsvæðum fugla, þar með talið varpsvæði grágæsar og álfar í Efri – Laugardælaey, sem eru ábyrgðar – og/eða válistategundir. Skipulagsstofnun getur hins vegar ekki fallist á þann hluta í niðurstöðu Vegagerðarinnar um að áhrif veglínu 2 yfir Ölfusá verði óveruleg, þar sem brandugla, sem flokkast sem ábyrgðar- og válistategund, er hugsanlegur varpflug í Hellisskógi skv. sérfræðiskýrslu. Eingöngu var lagt mat á áhrif af veglínu 1 á ábyrgðar- og válistategundir og því ekki hægt að fullyrða um áhrif veglínu 2 á þessar tegundir. Skipulagsstofnun telur því að áhrif veglínu 2 á fuglalíf háð óvissu vegna skorts á upplýsingum.

Skipulagsstofnun tekur undir það sem fram kemur í umsögn Umhverfisstofnunar um að vakta beri hugsanlegt áflug á fyrirhugaðar brýr yfir Ölfusá, þar sem áin er mikilvæg farleið fjölda fugla. Skipulagsstofnun leggur til að Vegagerðin vinni vöktunaráætlun í samráði við fuglafræðinga, þar sem fram þarf að koma að niðurstöður vöktunar verði bornar undir Umhverfisstofnun og í kjölfarið tekin ákvörðun um möguleika á mótvægisáðgerðum ef ástæða þykir til. Skipulagsstofnun telur að við framkvæmdaleyfisveitingar þurfi að setja það skilyrði að fyrrnefnd vöktunaráætlun liggi fyrir að hálfu Vegagerðarinnar.

**Vatnalíf.** Skipulagsstofnun tekur undir niðurstöðu Vegagerðarinnar um að áhrif framkvæmdarinnar á vatnalíf verði ekki veruleg að því gefnu að fylgt verði því verklagi við framkvæmdir við veglagningu yfir árnar og þeirri frágangstílhögun sem boðuð er í matsskýrslu. Stofnunin telur einsýnt að á meðan framkvæmdum stendur muni verða tímabundin neikvæð áhrif á lífríki Ölfusár og Varmár auk Gljúfurár og Bakkárholtssár. Huga þarf að því að skaðleg efni berist ekki í árnar, gæta þarf að sem minnst rask verði á botni þar sem það getur haft varanleg áhrif á samsetningu lífríkis ána og mjög mikilvægt er að gætt sé að tímasetningu framkvæmdar svo ekki sé raskað viðkvæmum skeiðum í lífsferlum fiska. Sérstaklega er mikilvægt að þetta sé haft í huga við þverun Ölfusár og Varmár, en Varmá og nágrenni hennar er á Náttúruminjaskrá auk þess sem töluverðar nýttjar eru af ferskvatnsfiskum í báðum ánum. Ýmsir þættir framkvæmdarinnar geta ýmist haft bein eða óbein áhrif á vatnalíf sem eru ekki augljós þeim sem ekki þekkja til og því mjög mikilvægt að Vegagerðin hafi öflugt samráð við sérfræðinga á sviði vatnalíffræði um alla tilhögun framkvæmda við ár á framkvæmdasvæðinu. Í matsskýrslunni er fjallað um helstu áherslur sem tíundaðar eru sérfræðiskýrslu um áhrif framkvæmdarinnar á ár og vötn, og leggur Skipulagsstofnun ríka áherslu á að eftir þeim verði farið við framkvæmdina.

**Meningarminjar.** Skipulagsstofnun tekur undir það mat Vegagerðarinnar um að veglína 1 hafi ekki í för með sér verulega neikvæð áhrif á menningarminjar og leggur til grundvallar álitinu sínu að engar friðlýstar fornminjar eru á svæðinu og flestar minjarnar á áhrifasvæði framkvæmdarinnar verða í tímabundinni hættu og með ítrustu mótvægisáðgerðum má koma í veg fyrir röskun þeirra. Skipulagsstofnun álitur því að áhrif af veglínu 1 ekki veruleg að gefnu tilliti til mótvægisáðgerða. Aftur á móti álitur Skipulagsstofnun að Vegagerðin meti neikvæð áhrif veglínu 2 of mikil á menningarminjar þegar hún segir þau verulega neikvæð. Skipulagsstofnun telur í ljósi þess rökstuðnings sem framkvæmdarðili byggir vægiseinkunnir sínar á sé réttara að meta áhrif veglínu 2 á menningarminjar talsverðar, en er framkvæmdaraðila að öðru leyti sammála um áhrif framkvæmdanna á þennan þátt. Mjög mikilvægt er að unnið verði að framkvæmdinni í nánú samráði við sérfræðing við merkingar og allar aðrar mótvægisáðgerðir sem Fornleifavernd ríkisins fer fram á í umsögn sinni.

Skipulagsstofnun bendir sérstaklega á að Fornleifavernd ríkisins leggur til tvær mögulegar mótvægisáðgerðir fyrir Rima og Moshól/Múskot og beinir þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að láta sem fyrst grafa könnunarskurði á fyrirhuguðum framkvæmdasvæðum og athuga hvort þar leynist fornleifar. Komi fornleifar í ljós þarf að taka afstöðu til frekari rannsókna og gæti þeim þá verið lokið þegar vegafamkvæmdir hefjast.

**Hljóðvist.** Skipulagsstofnun tekur undir þá niðurstöðu Vegagerðarinnar að framkvæmdin hafi í för með sér talsvert neikvæð áhrif á hljóðvist. Í matsskýrslu kemur fram að beitt verði mótvægisáðgerðum sem muni tryggja að hljóðstig innandyrna verði í samræmi við viðmiðunarmörk reglugerðar, án þess að þeim mótvægisáðgerðum séu gerð ítarleg skil í skýrslunni, einkum með hliðsjón af umferðarspá fyrir árið 2030. Skipulagsstofnun telur að óráðlegt sé að grípa umsvifalaust til aðgerða til að bregðast við hávaðaspám fyrir árið 2030, til þess er of mikil óvissa um umferðina. Skipulagsstofnun telur hins vegar brýnt að gripið verði til mótvægisáðgerða við þau hús þar sem þar sem hljóðstig verði ofan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða strax í kjölfar framkvæmda. Skipulagsstofnun telur jafnframt nauðsynlegt að hafa samráð við hlutadeigandi íbúa við ákvörðun um tilhögun mótvægisáðgerða. Skipulagsstofnun telur nauðsynlegt að Vegagerðin fylgist með því hvernig umferð þróist um Suðurlandsveg og geri viðkomandi sveitarstjórnnum grein fyrir því hvenær umferð nálgast þau mörk að grípa þurfi til aðgerða vegna þess að búast megi við að hljóðstig fari viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða. Skipulagsstofnun telur að við framkvæmdaleyfisveitingar þurfi að setja það skilyrði að vöktunaráætlun liggi fyrir að hálfu Vegagerðarinnar.

**Sjónræn áhrif.** Skipulagsstofnun telur að breikkun nýs vegar um tvær akreinar með miðdeili allri vegleiðinni muni óhjákvæmilega hafa talsverð neikvæð sjónræn áhrif í för með sér og neikvæðar ásýndarbreytingar enda vegurinn allur mun meira mannvirki en núverandi vegur og er sammála niðurstöðu Vegagerðarinnar um þau áhrif. Landslag á áhrifasvæði hennar einkennist af landbúnaði auk þess sem tveir þéttbýliskjarnar eru innan svæðisins. Því er ekki hægt að tala um stórar, samfelldar, náttúrulegar landslagsheildir á svæðinu. Þó að nýjar akreinar Suðurlandsvegur muni að stórum hluta fylgja núverandi veglínu, verður umfang vegarins töluvert meira að framkvæmdum loknum m.a. verða byggð fjögur mislæg vegamót. Ásýnd svæðisins mun þannig taka töluverðum breytingum, m.a. munu Klifaklettur (Klif) við Vallavegamót hverfa auk þess sem brú lagning vegarins frá vegamótum vestan Selfoss í nýju vegstæði yfir brú á Ölfusá mun hafa í för með sér breytingar á yfirbragði umhverfi árinna. Af matsskýrslu er hins vegar ekki fullljóst hver sjónræn áhrif veglínu 2 verða eða hvaða áhrif hún muni hafa á landslag eða einstaka jarðmyndanir innan svæðisins við Hellisskóga, t.d. Grímskletta, en þar sem vegurinn er áætlaður um kjarna svæðisins telur Skipulagsstofnun að hann muni augljóslega raska ásýnd svæðisins verulega.

**Útivist.** Skipulagsstofnun telur að áhrif veglínu 1 hafi í för með sér tímabundin og staðbundin neikvæð áhrif á stangveiði í Varmá og Ölfusá, en varanleg áhrif á aðstöðu til útivistar í Hellisskógi, á golfvöll austan Ölfusár og vélhjólbraut vestan árinna, en þau áhrif geti ekki talist veruleg. Í umsögn Sveitarfélagsins Árborgar er bent á að Hellisskógur hafi mikið gildi sem útivistarsvæði fyrir breiðan hóp fólks úr sveitarfélaginu og því séu áhrif af veglínu 2 verulega neikvæð og sama skoðun kemur fram í athugasemd Skógræktarfélags Selfoss. Skipulagsstofnun getur tekið undir ofangreint því það er ljóst að með því að leggja veg um Hellisskóg samkvæmt veglínu 2 með tilheyrandi raski og auknum umferðarhávaða mun það hafa neikvæð áhrif á

útivist í skóginum og á öðrum skipulögðum útivistarsvæðum í nágrenni hans, meiri en af veglínu 1. Skipulagsstofnun er hins vegar ekki ljóst hvernig nýting þessara útivistarsvæða er, né hve mikilvægu hlutverki þau gegna til útivistar í sveitarfélaginu og í ljósi þess telur stofnunin að óvissa ríki um hversu mikil neikvæð áhrif veglína 2 kann að hafa á útivist.

Skipulagsstofnun bendir á að þrátt fyrir að Vegagerðin hafi greint frá umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og afstöðu sinni til umsagna og athugasemda á fullnægjandi hátt telur Skipulagsstofnun nauðsynlegt að setja skilyrði sem lúta að hljóðvist, votlendi og fuglum. Þannig telur Skipulagsstofnun að unnt sé að halda hávaða innan viðmiðunargilda og lágmarka röskun votlendis og neikvæð áhrif á fuglalíf á Ölfusá.

Eitt af markmiðum laga um mat á umhverfisáhrifum er að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmda. Í því ljósi bendir Skipulagsstofnun framkvæmdaraðila og leyfisveitendum á að með því að taka ákvörðun um þann valkost sem hefur síður neikvæð umhverfisáhrif og fallast á tillögur stofnunarinnar um skilyrði fyrir framkvæmdinni sé komið til móts við fyrrgreint markmið laganna. Skipulagsstofnun telur að við leyfisveitingar þurfi að setja eftirfarandi skilyrði fyrir framkvæmdinni:

1. Vegagerðin leggi fram samhliða beiðni um framkvæmdaleyfi áætlun um vöktun umferðarþróunar um Suðurlandsveg. Í áætluninni sé jafnframt tryggt að viðkomandi sveitarstjórnnum verði kynntar reglulega niðurstöður vöktunarinnar og gerð grein fyrir því tímanlega hvenær umferð nálgist þau mörk að grípa þurfi til aðgerða til að koma í veg fyrir að hljóðstig fari viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða.
2. Vegagerðin leggi fram samhliða beiðni um framkvæmdaleyfi greinargerð og samninga um það votlendissvæði sem ætlunin er að endurheimta á móti því sem tapast, helst í nágrenni framkvæmdarinnar.
3. Vegagerðin leggi fram samhliða beiðni um framkvæmdaleyfi vöktunaráætlun, í samráði við fuglafræðinga, þar sem vakta skal áflug fugla á fyrirhugaða brú yfir Ölfusá. Í áætluninni sé tilgreint í hverju vöktunin felist og sett skilgreind viðmið um hvenær ástæða þyki til að grípa til mögulegra mótvægisáðgerða í samráði við Umhverfisstofnun.

Reykjavík, 14. júní 2010

Rut Kristinsdóttir

Sigurður Ásbjörnsson