

SUÐURLANDSVEGUR - TVÖFÖLDUN FRÁ HVERAGERÐI OG AUSTUR FYRIR SELF OSS



Drög að tillögu
að matsáætlun
Janúar 2009





SAMANTEKT

Vegagerðin áformar að tvöfalda Suðurlandsveg, Hringveg 1, á um 12 km vegkafla frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Byggður verður 2+2 vegur með 4 mismögum vegamótum við Sólborgarhverfi, Hvammsveg eystri (374), Biskupstungnabraut (35) og við Laugardæli austan Selfoss. Einnig verða byggð 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. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi, lækka slysatíðni og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg. Verkið verður unnið í áföngum.

Umferð og umferðaröryggi mun stórlega batna við framkvæmdina þar sem umferð í gagnstæðar áttir verður aðskilin og tengingum fækkað, en mörg alvarleg slys hafa átt sér stað á undanförunum árum og áratugum á vegkaflanum milli Hveragerðis og Selfoss.

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 Suðurlandi.

Vegagerðin leggur fram tvo valkosti til mats fyrir þverun Ölfusár. Annar valkosturinn er í samræmi við aðalskipulag Árborgar og Flóahrepps.

Tvöföldun Suðurlandsvegjar og gerð mismöggra vegamóta er matsskyld framkvæmd skv. tl. 10. ii. í 1. viðauka laga nr. 106/2000 m.s.br. um mat á umhverfisáhrifum. Drög að tillögu að matsáætlun vegna Suðurlandsvegjar er nú kynnt almenningi, hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum í samræmi við 14. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum. Í matsáætlun er gerð grein fyrir framkvæmdinni og jafnframt lýst hvernig staðið verður að rannsóknnum og hvaða umhverfispætti verður lögð áhersla á að fjalla um í matskýrslu. Drög þessi eru auglýst í fjölmiðlum og tillagan er aðgengileg á vef Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is, á vef Eflu www.efla.is og á vef Skipulagsstofnunar www.skipulag.is.

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT	II
EFNISYFIRLIT	3
MYNDA OG TÖFLUSKRÁ	4
1 INNGANGUR	5
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
1.6 SKIPULAG OG UMHVERFISMAT ÁÆTLANA	6
2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA	8
2.1 TILGANGUR OG MARKMIÐ.....	8
2.2 TVÖFÖLDUN SUÐURLANDSVEGAR	8
2.3 VEGAMÓT OG VEGTENGINGAR.....	10
2.3.1 Sólborgir.....	10
2.3.2 Hvammsvegur eystri	11
2.3.3 Biskupstungnabraut	12
2.3.4 Laugardælavegamót	13
2.4 VALKOSTIR.....	13
2.5 BRÚARGERÐ	14
2.6 ÁFANGASKIPTING.....	14
2.7 NÚLLKOSTUR	14
3 FRAMKVÆMDA- OG ÁHRIFASVÆÐI	15
3.1 STAÐSETNING OG STAÐHÆTTIR	15
3.2 UMFERÐ OG UMFERÐARÖRYGGI	16
3.3 AFMÖRKUN FRAMKVÆMDASVÆÐIS OG ÁHRIFASVÆÐI	16
3.4 FYRIRLIGGJANDI SKIPULAGSÁÆTLANIR	17
3.4.1 Svæðisskipulag	17
3.4.2 Aðalskipulag.....	17
3.4.3 Deiliskipulag.....	18
3.5 EIGNARHALD	18
3.6 LEYFISVEITINGAR.....	18
4 UMFANG OG ÁHERSLUR MATS Á UMHVERFISÁHRIFUM	19
4.1 ÞÆTTIR FRAMKVÆMDAR SEM VALDA UMHVERFISÁHRIFUM	19
4.1.1 Jarðrask af völdum vegagerðar	19
4.1.2 Umferð á framkvæmdatíma.....	19
4.1.3 Umferð á rekstartíma	19
4.1.4 Efnistaka og frágangur	19
4.2 UMHVERFISÞÆTTIR, ÁHERSLUR Í MATSVINNU	19
4.2.1 Almennt.....	19

4.2.2	Umhverfisþættir.....	19
4.2.3	Jarðfræði og jarðmyndanir	20
4.2.4	Gróðurfar.....	20
4.2.5	Fuglalíf	20
4.2.6	Vötn og vatnalíf	20
4.2.7	Náttúruminjar.....	21
4.2.8	Fornleifar	21
4.2.9	Hljóðvist	21
4.2.10	Landslag og sjónrænir þættir.....	21
4.2.11	Útivist	21
4.2.12	Samgöngur og samgönguöryggi	22
4.2.13	Náttúruvá	22
4.2.14	Umhverfisáhrif á framkvæmdatíma	22
5	KYNNING OG SAMRÁÐ.....	23
5.1	SAMRÁÐ OG KYNNINGAR.....	23
5.2	KYNNING Á DRÖGUM AÐ TILLÖGU AÐ MATSÁÆTLUN	23
5.3	KYNNING Á FRUMMATSSKÝRSLU.....	23
	HEIMILDASKRÁ.....	24
	VIÐAUKI.....	25
	YFIRLITSKORT FRAMKVÆMDASVÆÐIS	25
	MYNDA OG TÖFLUSKRÁ	
	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>	7
	Mynd 2-1 <i>Yfirlitsmynd af framkvæmdasvæði (stærri mynd fylgir í viðauka)</i>	8
	Mynd 2-2 <i>Horft frá Arnarbælisvegi (375) vestur að Kotstrandarkirkju. Suðurlandsvegur verður færður til norðurs og vegurinn hér nýttur sem vegtenging.....</i>	9
	Mynd 2-3 <i>Horft suðaustur frá Ölfusborgavegi að staðsetningu fyrirhugaðra mislægra Sólborgarvegamóta við Klifkletta.</i>	10
	Mynd 2-4 <i>Tenging verður frá hliðarvegi til norðurs inn á Hvammsveg.</i>	10
	Mynd 2-5 <i>Horft suðaustur. Kögunarhóll til vinstri í baksýn, Kotstrandarhóll (fyrir miðju) og Kotstrandarkirkja til hægri. Nýr vegur verður norðan við Kotstrandarhól, fjær kirkjunni.</i>	11
	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>	11
	Mynd 2-7 <i>Horft vestur að Hvammsvegi eystri (374) frá afleggjara við Hvolsvog (3760). Mislæg vegamót verða hér reist með vegtengingum sunnan vegar.</i>	12
	Mynd 2-8 <i>Ný vegamót við Biskupstungnabraut og valkostí fyrir veglínur yfir Ölfusá.</i>	12
	Mynd 2-9 <i>Horft yfir svæðið austan við Selfoss frá Svarfhólsgolfvelli.</i>	13
	Mynd 2-10 <i>Skv. valkosti 1 mun ný brú þvera miðja Efri-Laugarðælaeyju og fara inn á syðsta hluta Svarfhólsvallar austan Ölfusár.</i>	13
	Tafla 3-1 <i>Umferð á Suðurlandsvegi árið 2007.</i>	16

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 mismögum 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.

Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi, lækka slysatíðni og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg. Vegurinn liggur um sveitarfélögin Hveragerðisbæ, Ölfus, Árborg og Flóahrepp.

1.2 Mat á umhverfisáhrifum

Tvöföldun Suðurlandsvegar og gerð mismögur vegamóta er matsskyld 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 Suðurlandi.

Efla hf. hefur tekið saman drög að tillögu að matsáætlun og mun einnig annast gerð og ritstjórn frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

1.3 Tilgangur með matsáætlun

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

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.

1.5 Tímaáætlun matsferils

Drög að tillögu að matsáætlun er nú til kynningar um tveggja vikna skeið og óskað er eftir athugasemdum. Endanleg tillaga að matsáætlun verður síðan send Skipulagsstofnun til meðferðar. Fallist Skipulagsstofnun á tillögu að matsáætlun verður hún að gildandi matsáætlun. Áætlað er að skila frummatsskýrslu inn til meðferðar Skipulagsstofnunar á vormánuðum 2009 og að álit Skipulagsstofnunar á matsskýrslu fyrir framkvæmdina geti legið fyrir sumarið 2009.

1.6 Skipulag og umhverfismat áætlana

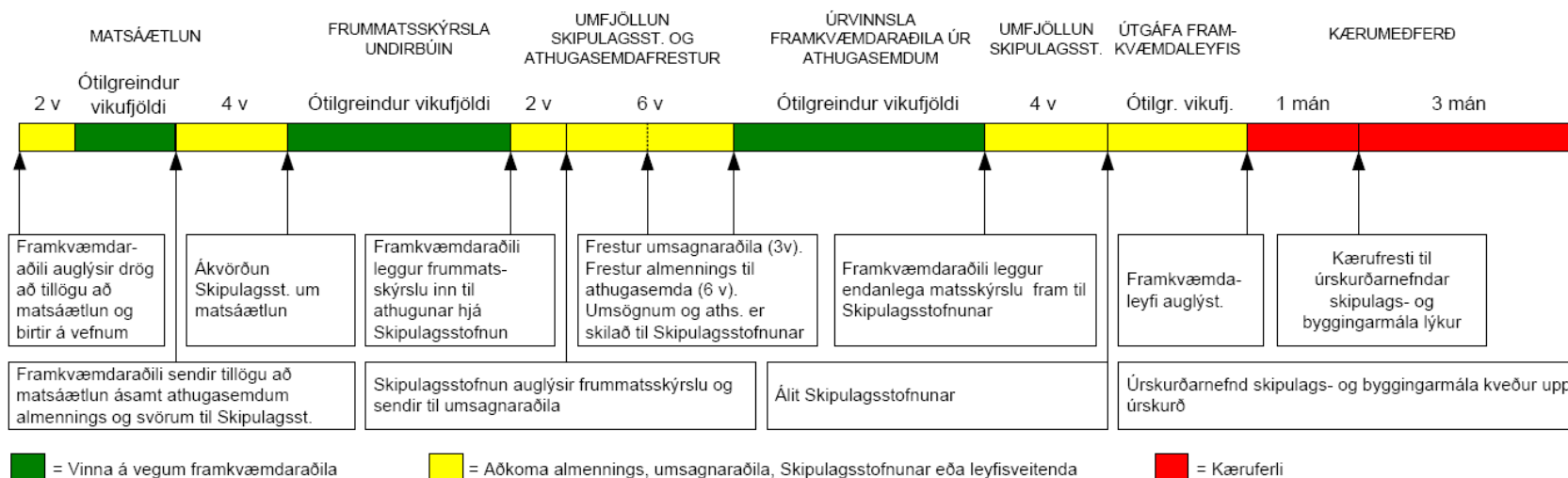
Skipulagsáætlanir sem marka stefnu um framkvæmdir sem taldar eru upp í 1. eða 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda nr. 106/2000 falla sjálfkrafa undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006.

Gert er ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsvegar í aðalskipulagi Hveragerðis, en unnið er að breytingum á aðalskipulagi vegna staðsetningu mislægra vegamóta við nýja Sólborgarbyggð móts við Velli [2].

Aðalskipulag Ölfus er nú í endurskoðun og þar er gert ráð fyrir tvöföldun vegarins og mislægum vegamótum við Gljúfurá / Kotströnd og við Hvammsveg eystri (374) [3,4] Tilfærsla vegarins við Ártúnshverfi kallar á breytingu á aðalskipulaginu.

Tvöföldun vegarins og mislæg gatnamót við Biskupstungnabraut (35) og Gaulverjabæjarveg (33), ásamt þverun Ölfusár um Efri Laugardælaeyju, er í samræmi við aðalskipulag Árborgar [12].

Staðsetning mislægra vegamóta og þverun árinna er einnig í samræmi við aðalskipulag Flóahrepps [5].



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.

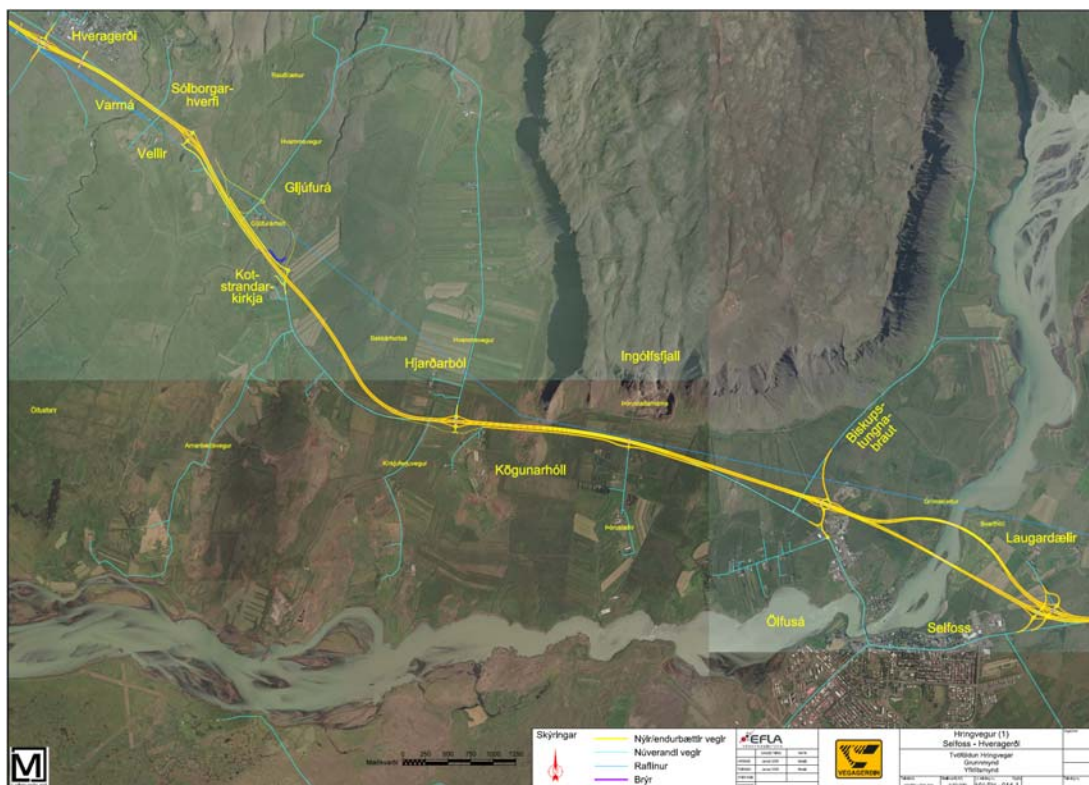
2 UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMDINA

2.1 Tilgangur og markmið

Vegagerðin hyggst tvöfalda Suðurlandsveg frá Hveragerði að Selfossi með 4 mismögum vegamótum við Sólborgarhverfi, Hvammsveg eystri (374), Biskupstungnabraut (35) og við Laugardæli austan Selfoss, ásamt akstursgöngum við Kotströnd og á móts við Þórustaðanámu. Ný veglína verður lögð milli Kotstrandar og Hvammsvegamóta og vegurinn verður færður norðan Selfoss og ný brú byggð yfir Ölfusá. Reiðleiðir verða lagaðar að nýjum tvöföldum vegi. Markmið framkvæmdarinnar er að byggja veg samkvæmt þversniði A1 með tvær aðskildar akreinar í hvora átt, alls 34 metra heildarbreidd (2,75m ytri vegöxl + 8m akbraut + 0,75m innri vegöxl + 11m miðdeilir + 0,75m innri vegöxl + 8m akbraut + 2,75m ytri vegöxl) og auka þannig umferðaröryggi, lækka slysatíðni og tryggja greiðari umferð um Suðurlandsveg.

2.2 Tvöföldun Suðurlandsvegur

Vegurinn sem til stendur að endurbyggja er um 12 km langur, frá Þorlákshafnarvegi við Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Ölfusá verður þveruð með nýrri brú ofar, annað hvort um Efri Laugardælaeyju eða neðan Grímskletts 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 mismögum 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 vegtenging eða frá- og aðrein fyrir þéttbýlið uns vegurinn færast aftur að núverandi veglínu austan við gatnamót Grænumarkar.

Vegurinn verður tvöfaldaður til suðurs næst Hveragerði. 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.

Nokkrir þættir eru ráðandi varðandi breikkun vegarins og staðsetningu nýrrar veglínu. Vestast á framkvæmdasvæði verður byggt upp nýtt íbúðahverfi Sólborga austan Varmár. Hverfið mun liggja upp að Suðurlandsvegi og þannig takmarka tvöföldun hans til norðurs. Vegna þrengsla við Kotströnd verður breikkun til norðurs og ný veglína þaðan, sem 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. Einnig verður gerð nánari grein fyrir göngu-, hjóla- og reiðleiðum við Suðurlandsveg.

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 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 Sólborgarvegamáta 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 Kotstrandarkirkju 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 suðaustur. 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 Ingólfshvoli. 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). Ingólfshjall 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 Svarfhóls golfvelli.

2.4 Valkostir

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, Svarfhólsvöllur. 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 Svarfhólsvallar 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. Veglínin klýfur útivistarsvæðið við Helliskóg og klýfur einnig golfvöllinn og fyrirhugað íbúðasvæði Flóahrepps við Svarfhól austan árinna.

Ýmsar útfærslur á vegi frá Hveragerði að Selfossi hafa verið til skoðunar, m. a. 2+1 vegur og einnig göng undir Ölfusá.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um valkosti sem eru og hafa verið til skoðunar varðandi útfærslu Suðurlandsvegur.

2.5 Brúargerð

Byggð verður ný brú yfir Ölfusá samhliða færslu Suðurlandsvegur 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 fremur 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

Gert er ráð fyrir að verkið verði unnið á áföngum. Í frummatsskýrslu verður gerð nánari grein fyrir mögulegri áfangaskiptingu.

2.7 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 utan þéttbýlis. Á Suðurlandsveginum öllum er umferðin einna mest á þessum vegkafla, enda margir sem sækja þjónustu, vinnu eða nám sveitafélaganna á milli. Vegurinn sem um ræðir liggur á landi 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 mismörgu vegamóta við nýja Sólborgarbyggð.

Aðalskipulag Ölfus 2002 – 2014 var staðfest í janúar 2005 [3]. 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 mismörgu vegamótum á fjórum stöðum innan sveitarfélagsins.

Aðalskipulag Árborgar 2005 - 2025 var staðfest í mars 2006 [12]. Þar er gert ráð fyrir tvöföldun Suðurlandsvegur og mismörgu gatnamótum við Biskupstungnabraut (35) og Gaulverjabæjarveg (33). Þá er einnig gert ráð fyrir nýjum Suðurlandsvegi norðan Selfoss milli fyrrnefndra vegamóta, auk nýrrar brúar yfir Ölfusá sem þverar miðja Efri-Laugarðælaeyju.

Nyrðri 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 Laugarðæla, 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
- Útivist
- 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 og munu fara aftur um svæðið vorið 2009. Einnig verður stuðst við úttektir sem gerðar hafa verið á fuglalífi í nágrenni framkvæmdasvæðisins á undanförunum árum. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum og 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 Ölfusár. 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, Árnassýslu. (1) Varmá frá upptökum ásamt Ölfusforum. Mörk svæðisins að vestan fylgja túnjöðrum frá Varmá að Hrauni ásamt Þuráhrauni. 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 strjálbýlt svæði þar sem fyrirhugað er að þetta byggð. Vestast mun Suðurlandsvegur liggja meðfram nýju Sólborgarhverfi sem er í uppbyggingu austast í Hveragerði.

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

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir ofangreindum útreikningum m.t.t. ákvæða reglugerðar nr. 933/1999 m.s.br. 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 Útivist

Í nágrenni við framkvæmdasvæðið eru orlofshús, hótél og hestaferðamennska og útivistarsvæði Selfyssinga í Hellisskógi.

Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir hugsanlegum áhrifum framkvæmdarinnar á útivist 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. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir þeirri náttúruvá sem stafar af skjálftavirkni á svæðinu.

4.2.14 Umhverfisáhrif á framkvæmdatíma

Meðan á framkvæmdum stendur munu þær að öllum líkindum valda tímabundnum áhrifum á hljóðvist og umferð. Í frummatsskýrslu verður fjallað um framkvæmdatilhögun, hugsanleg áhrif á ofangreinda þætti og til hvaða mótvægisaðgerða sé unnt að grípa verði þess þörf á framkvæmdatíma.

5 KYNNING OG SAMRÁÐ

5.1 Samráð og kynningar

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 og Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is.

5.2 Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun

Drög að tillögu að matsáætlun eru aðgengileg á heimasíðum Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is og Eflu www.efla.is. Almennungi, hagsmunaaðilum og lögbundnum umsagnaraðilum gefst þannig tækifæri til að kynna sér framkvæmdina og koma með athugasemdir við drögin. Við undirbúning verksins hefur fulltrúum sveitarfélaganna Hveragerðisbæjar, sveitarfélagsins Ölfus, Árborgar og Flóahrepps verið kynnt verkið ásamt fulltrúum Skipulagsstofnunar, Umhverfisstofnunar, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands og Fornleifaverndar ríkisins. Í samræmi við 14. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum er nú gefinn tveggja vikna frestur til að skila inn athugasemdum við drögin.

Athugasemdafrestur er til 29. janúar 2009. Athugasemdir skulu berast til Árna Bragasonar hjá verkfræðistofunni Eflu, Suðurlandsbraut 4a, 108 Reykjavík eða með tölvupósti til arni.bragason@efla.is merkt: Suðurlandsvegur – Hveragerði – Selfoss.

Þegar athugasemdir og ábendingar hafa borist verður endanleg tillaga að matsáætlun send til kynningar umsagnaraðila og Skipulagsstofnun til ákvörðunar.

5.3 Kynning á frummatsskýrslu

Við gerð frummatsskýrslunnar verður haft samráð við almenning, Skipulagsstofnun og umsagnaraðila í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum. Áætlað er að skila frummatsskýrslu til Skipulagsstofnunar vorið 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, Eflu verkfræðistofu www.efla.is og Skipulagsstofnunar www.skipulag.is. Nánari upplýsingar um aðgang að skýrslunni verða auglýstar í fjölmiðlum.

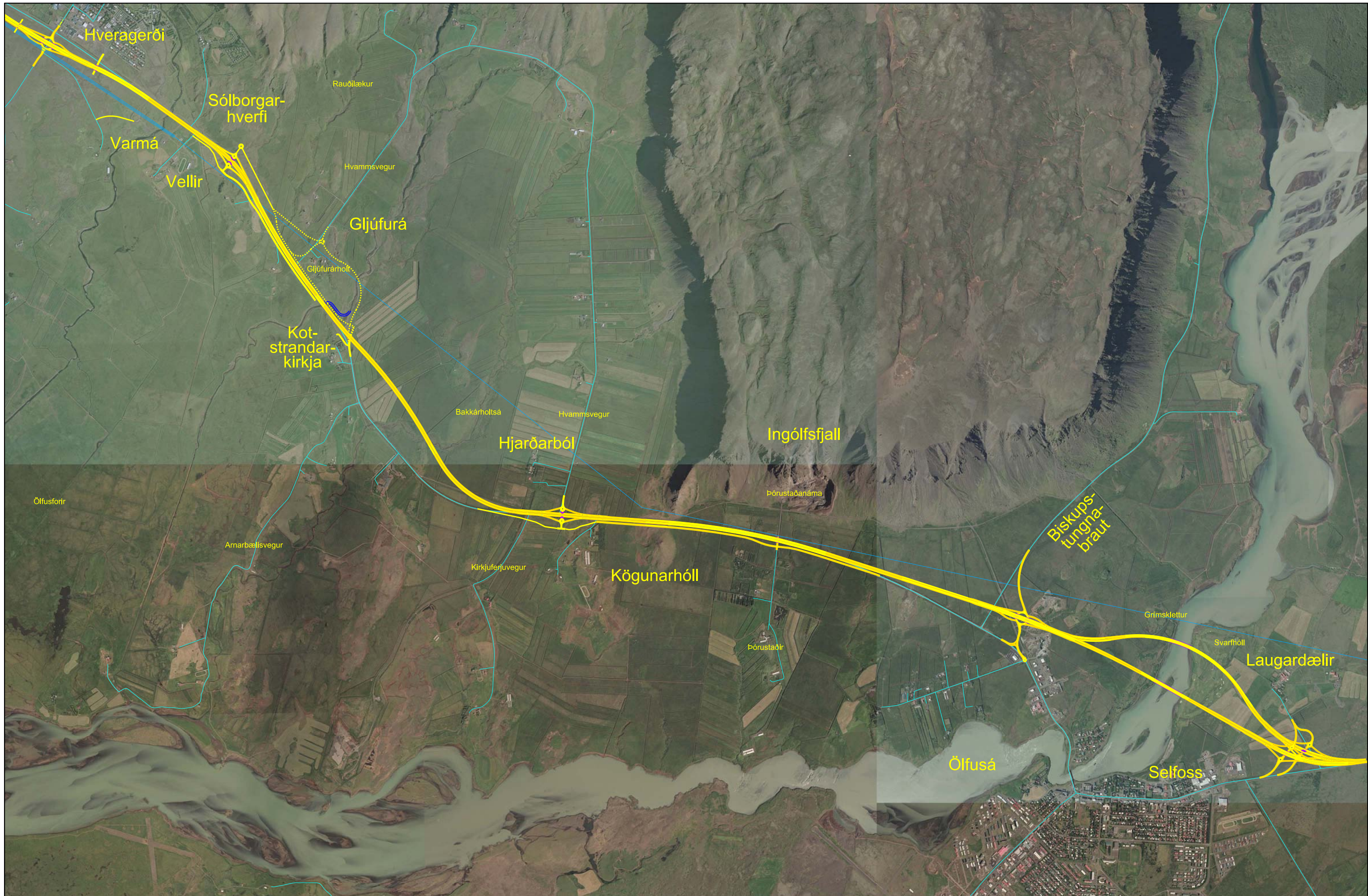
HEIMILDASKRÁ

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.

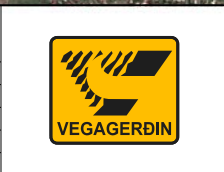
VIÐAUKI

Yfirlitskort framkvæmdasvæðis



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			
Tvöföldun Hringvegar Grunnmynd Yfirlitsmynd			
Tekniáká HV-SH - 014.dgn	Mælikvarði (A3) 1:30 000	Útgáfa HV-SH - 014 1	Vegnumer Tölking nr.